



REGLAMENTO TECNICO CATEGORÍA MONOMARCA FIAT – TNE 2020

Vigencia 1 enero 2020 hasta 31 diciembre 2020

Esta categoría, estará compuesta por automóviles de fabricación nacional y/o dentro del MERCOSUR marca FIAT con los siguientes modelos FIAT: 128, 147, UNO Y DUNA motor TIPO

1.4. Los mismos podrán competir de acuerdo de las siguientes normas básicas de preparación, expresadas a continuación en el presente reglamento, teniendo en cuenta que la categoría tendrá autos Standard Mejorado. El Reglamento Técnico está elaborado especialmente para esta categoría con fines de promover la Actividad del Automovilismo en la zona, del Nordeste Argentino.-

INTERPRETACIÓN: Todo piloto que participe en esta categoría, **MANIFIESTA:** conocer, aceptar y acatar, el presente reglamento técnico. Todo preparador se abstendrá de interpretar con criterio propio el presente **REGLAMENTO TÉCNICO**, ante de alguna duda, solicitará por nota a la Comisión Técnica una aclaración, la que será evaluada y contestada por escrito, única constancia válida. Todos los componentes deberán mantener su forma, diámetro, material, tratamiento térmico, peso, proceso de fabricación y tratamiento superficial original. Las piezas deterioradas pueden ser reemplazadas solamente por otra igual o idéntica a la original. Queda estrictamente prohibido montar una pieza, conjunto o sistema distinto al original, salvo excepciones contempladas en presente Reglamento.

Todo automóvil debe ser revisado, aprobado y precintado antes de su primera participación en competencias, el vehículo deberá cumplir con todas las exigencias solicitadas en el presente Reglamento, como así también con todos los sistemas de seguridad aprobados por federación.

La validez del presente reglamento lo avala FAPCDMS y reemplaza a todo reglamento emitido anterior mente.

TODO LO QUE NO ESTÁ EXPRESAMENTE AUTORIZADO, QUEDA TERMINANTEMENTE PROHIBIDO

AUTOMÓVILES PERMITIDOS:

FIAT 128 con todos sus modelos de carrocería,

FIAT 147 con todos sus modelos de carrocería,

FIAT UNO Y DUNA, todos sus modelos de carrocería, hasta año de fabricación 2014.

DISPOSICIONES GENERALES:

ES OBLIGATORIO que un bulón esparrago de la tapa de cilindros, caja de velocidad, múltiples de Admisión, base del carburador y caballete de leva tenga un orificio para su precintado.

PESOS DE LOS AUTOS: Detallados en planilla técnica adjunta. En todos los casos deberá ser con **PILOTO** y su indumentaria, agua, aceite en nivel normal y con el combustible que finalice la prueba, en orden de marcha, pudiendo reponer en caso de accidente las partes perdidas en el mismo.



Reglamentación Técnica



BULONES Y TUERCAS:

En todo vehículo toda tuerca o bulón podrá substituirse siempre que lo contemple el reglamento así como también aplicar insertos en roscas zafadas. Excepto los de rueda que deberá estar 20mm por dentro del labio más saliente de llanta.

ADICIÓN DE MATERIAL:

Toda adición de material o pieza está prohibida. Salvo que esté específicamente autorizada por un artículo del presente reglamento.

RELACIÓN DE COMPRESIÓN:

La misma se medirá con la maquina COMPRES-B-1, propiedad de la comisión técnica. El técnico determinara, la cantidad de cilindros a medir (mínimo dos) y también podrá repetir la medición sobre el mismo cilindro las veces que considere necesario. Una vez realizada la medición se precintara la tapa de cilindros con el block del motor y una vez precintado se podrá volver medir compresión. Dicho precinto deberá ser conservado e inalterado. La relación de compresión máxima es de 9,5:1. motor terminada la competencia. En caso de no contar con la maquina descrita el técnico determinara la forma de medir.

MODIFICACIONES AUTORIZADAS

1. CARROCERÍA: La carrocería en su aspecto EXTERIOR e INTERIOR deberá ser igual a la del vehículo de calle, para cada modelo autorizado en el presente reglamento, con las excepciones que a continuación se detallan:

1. Se permite reemplazar los pisos, sin mantener sus molduras originales, pero respetando la posición y altura original respecto del zócalo.
2. Se permite retirar la estructura interna de las puertas y soldar las traseras manteniendo al aspecto exterior.
3. Se permite abullonar los guardabarros y el frente. (Retiro rápido)
4. Se permite modificar las TORRETAS en el punto de anclaje de la misma con la cazoleta del amortiguador con el fin de colocar el corrector de comba y avance.

5. Se permite en el FIAT UNO Y DUNA prolongar las torretas delanteras como máximo 5 (cinco) cm. Manteniendo su diámetro original, en el punto de anclaje de la misma cazoleta del amortiguador y/o modificar con el fin de colocar el correcto de comba y avance.

6. Se permite para el Fiat 128/147/Duna/ Uno, colocar topes de 10 cm en el cierre de capó (contra el parabrisas), a efectos de permitir la salida de aire.

7. Se permite realizar cajón de chapa del mismo espesor del piso, de 10 cm de alto por 15 cm de ancho como máximo que termine en el zócalo, a la altura de la mitad de la puerta del acompañante, para alojar la salida del caño de escape y encausar los gases.

8. Se permite cortar o modificar localmente los bordes del guardabarros con la pasa ruedas cuando los neumáticos sobresalgan del alojamiento original.

9. Se permite reforzar, cambiar o aumentar los puntos de apoyo del cricket.

10. Se permite eliminar los soportes no utilizados sobre carrocería, salvo si se trata de soportes para partes mecánicas, que no deberán ser desplazados o retirados.



Reglamentación Técnica



11. Se permite el remplazo del capó, tapa de baúl o portón trasero por otros de plástico reforzado, exactamente iguales al modelo original.
12. Se permite cortar el túnel del eje de mando a la mitad y cerrarlo con una chapa de igual espesor al eliminado para colocar la butaca.
13. Se permite realizar alojamiento y/o soporte para anclar la selectora de la caja de cambios.
14. Se permite soldar placa de metal al piso para alojar pie de montaje de la barra antivuelco.
15. Son obligatorias las medidas de la carrocería (chasis) en su sección frontal. Se adjunta croquis esquemáticos de la misma. (Ver anexo N° 1)
16. Es obligatorio quitar ambos parachoques junto con sus soportes en Fiat 128 y 147.
17. Es obligatorio retirar los faros delanteros, debiendo tapar los orificios originales.
18. Es obligatorio la supresión de las varillas, baquetas, soportes de matrículas, sistema de iluminación y demás elementos decorativos del contorno de la carrocería.
19. Es obligatorio retirar el tablero de instrumental, tapizado y accesorio de habitáculo
20. Es obligatorio tapar los orificios originales desde el habitáculo hacia el vano motor, baúl y piso.
21. Es obligatorio, el uso de la parrilla en el frente original y/o similar.
22. Es obligatorio montar una correa de seguridad de fácil destrabe en las puertas delanteras.
23. Es obligatorio colocar fijación de seguridad, dos (2) mínimas, al capó y tapa de de baúl.
24. Es obligatorio colocar en la puerta delantera izquierda, red de protección igual al perímetro del vidrio de la ventanilla. Es obligatorio poner caño de defensa lateral izquierda.
25. Es obligatorio en el FIAT UNO Y DUNA utilizar el parachoques original o similar venta comercial hasta 2014
26. Se permite recortar puerta en la parte inferior.
27. Para el FIAT UNO/DUNA se permite agujerear el parachoques delantero en la parte del radiador, para su refrigeración
28. Se permite aleron para el FIAT 128 provisto por la categoría. Ver crocki
29. Se permite soportes adicionales en caja de velocidades del FIAT 128.

2. ESTRUCTURA DE SEGURIDAD:

1. Es obligatorio construir una estructura de seguridad multitubular en el habitáculo y ubicada cerca de la carrocería, cuya función es reducir la deformación de la misma (chasis) debidamente soldado, como mínimo con caño negro sin costura de 1,5" (pulgadas) de diámetro exterior y 1,6mm. Mínimo de espesor de pared, en toda su estructura. Contará con una perforación de 7mm, por sección para verificar su espesor. La misma será de libre diseño y estará compuesta de por lo menos dos arcos, uno a la altura de los respaldos de las butacas y otros abrazando el parabrisas, unido entre sí a la altura del dintel de las puertas y del zócalo. Los refuerzos de caños diagonales de la jaula entre los anclajes de la suspensión delantera y trasera deberán estar dispuestos de manera de formar un esquema triangular. Se permite utilizar caño de cromo molibdeno respetando el diámetro mínimo permitido.
2. Se permite realizar refuerzo del chapa (escuadra) cuyo espesor no debe ser inferior a 1mm en la unión de los caños a la altura del parabrisas y por arriba del respaldo de la butaca.



Reglamentación Técnica



3. Es obligatorio poner defensa en la puerta conductor, ya sea una barra soldada a la jaula de seguridad o poner un pontón de fibra de carbono que va adherida por la puerta del conductor, según plano adjunto esta especificado la forma que va la barra soldada por la jaula de seguridad, el caño a utilizar deberá ser sin costura y nunca en ángulo de 90.

3. PARABRISAS: Es obligatorio el uso de parabrisas LAMINADO.

4. LUNETAS, VIDRIOS LATERALES: Deberán ser reemplazados por acrílicos o policarbonato transparente, parabrisas y luneta trasera despejada el 50% para visibilidad del piloto, acrílico puertas delanteras primer tono de polarizado (el más claro) colocado en pestaña de colisa original del lado interior o exterior para los traseros posición igual a los delanteros.

5. REMOLQUE: Obligatorio montar un sistema de ojales metálicos rebatibles delantero y trasero, deberán ser fácilmente visibles y pintados de color amarillo o naranja.

6. TANQUE DE COMBUSTIBLE: Podrá ser el original metálico, se permite incorporar rompeolas o poliuretano, ubicado en su lugar original debajo del piso.

1. Se permite reemplazar el tanque original por otro de material plástico homologado como mínimo por la CDA. Con su correspondiente válvula de no retorno, colocado debajo del piso en su lugar original, o caso contrario en el baúl debidamente sujetado a no menos de

300 Mm de la parte trasera del mismo, en este caso es OBLIGATORIO, la realización de una junta protectora del tanque de nafta, ver anexo Nº plano con medidas.

2. En caso que el tanque sea de material plástico y este colocado debajo del piso (lugar original), el mismo se deberá proteger con una chapa metálica de 1mm de espesor mínimo, sin que la misma origine formas aerodinámicas.

3. Cuando el tanque del combustible se encuentre dentro del baúl, se colocará un chapón para llamas debidamente soldado o remachado y debidamente sellado, separando el habitáculo del baúl. Para el Fiat 147 se deberá realizar un cajón metálico soldado y con una puerta debidamente sellada para evitar derrame de combustible dentro del habitáculo.

4. Deberán ser colocados dos respiraderos cruzados, que suban hasta el nivel inferior de la luneta y luego salgan por los pasas ruedas al exterior. Caso contrario válvula anti derrame.

5. Se permite tanque de nafta plástico de uso náutico, respetando los respectivos lugares de anclajes indicados en el presente reglamento.

7. PEDALERA: Se permite acondicionar los pedales de embrague y freno sin variar los soportes originales. Soporte, palanca y comando de acelerador de diseño libre.

8. BUTACAS: Las butacas deberán ser de fabricación en serie, de marcas reconocidas, tapizadas, con sus respectivos soportes homologados y abullonadas a la estructura del auto con 4 tornillos de 8 Mm de diámetro como mínimo.

1. La posición de la butaca será tal que el lado derecho de la misma, se encuentre sobre el EJE LONGITUDINAL DEL VEHÍCULO.

9. CINTURONES: Serán del tipo arnés, con CUATRO anclajes mínimo abullonados a la jaula de seguridad o a la estructura del habitáculo. Deberán ser fabricados en serie, de marca reconocida HOMOLOGADOS y no estar vencido.

10. LUZ de STOP: Deberán contar con dos faros ROJOS y serán de funcionamiento Obligatorio y estarán instaladas en los costados internos de la luneta, o en el lugar original del auto.



Reglamentación Técnica



11. CORTE DE CORRIENTE: Es obligatorio colocar dos llaves de corte de corriente (o una de comando doble), una al alcance del piloto (de libre ubicación), y otra en la parte del montante del parabrisas, las mismas deben cortar todos los circuitos eléctricos, y debe también detener el motor. Será identificada con un triángulo azul con bordes blancos y un rayo rojo en su interior.

12. ACUMULADOR: Capacidad libre, cantidad 1 (una), ubicado en el vano motor o en el habitáculo, deberá estar fijado al piso con un marco de hierro ángulo inferior y otro superior y abullonado. De alojarse dentro del habitáculo deberá estar protegida por un cajón de plástico o fibra fijado a la carrocería. Los cables que salen de la batería, deben estar perfectamente aislados y no estar juntos o contiguos al caño de nafta.

13. EXTINTOR: Montado al alcance del piloto con capacidad de 2 Kg mínimo con soporte de apertura rápida, prohibido que esté atado o fijado al soporte.

14. VENTILACIÓN DEL HABITÁCULO: Se podrá realizar como máximo 2 orificios de diámetro máximo 150 Mm uno en cada de los vidrios laterales delanteros y extraerse del mismo por orificios de igual superficie total que los delanteros, ubicados en la luneta trasera. Se permite colocar una toma de aire exterior en la ventanilla delantera izquierda para ventilación del habitáculo

15. NUMERACIÓN DE LOS AUTOMÓVILES: En orden correlativos según el Ranking del campeonato anterior, serán pintados en el lateral tras la ventanas delanteras con un trazo no menor a 50mm de ancho, en color AMARILLO sobre un fondo NEGRO de 40cm X 30cm y en el lugar de la óptica delantera derecha, fondo negro con Nos. Amarillo.

16. CASCO PROTECTOR, CUELLERA Y HAN: Son de uso obligatorio en todo momento que el piloto se encuentre en pista a bordo de un vehículo de competición. Deberán ser de marcas reconocidas y homologados.

17. BUZO IGNIFUGO, GUANTES, BOTAS: De uso obligatorio. Deberán ser de marcas reconocidas y homologados.

18. RECUPERADOR DE GASES DE ACEITE: Es obligatorio alojar en el vano motor un recuperador de gases o aceite eventualmente derramado, uniendo el respirador original del motor y caja con el mismo, de libre elección, de capacidad mínima 1 Lt, ventilado en su parte superior.

19. SUSPENSIÓN: Todos los anclajes y apoyos de la suspensión en el bastidor del auto deben permanecer originales es decir que los centros de rotación de las partes móviles de la suspensión (parrillas y brazos) respecto del bastidor no deben estar modificados. Refuerzos libres, la altura es libre.

1. Se permite corrector de comba trasero en la parte superior e inferior pudiéndose usar rotula, bujes, etc. para unir las partes Se permite corrector de comba y avance en la parte superior del amortiguador delantero pudiéndose utilizar en el punto de unión rotula, buje, etc.

2. Se permite topes de goma, reemplazar, recortar o suprimir los topes de suspensión.

3. Se permite brazo de rotula regulable para alargar o acortar el mismo.

4. Se permite colocar rotula en la unión del brazo de rotula con la carrocería y barra estabilizadora.

5. Diámetro bulón anclaje amortiguador a masa libre.

6. FIAT 128 Y 147: Se permite colocar dos tensores, uno por lado, similar al del modelo Súper Europa. Los anclajes de dichos tensores deberán estar en el lugar de la barra estabilizadora delantera.

7. Se permite modificar tensor lado de caja, manteniendo sus anclajes originales.



Reglamentación Técnica



8. Se permite el uso de barra estabilizadora del Súper Europa, en su posición original, parte trasera del tren delantero rotular los tensores.

9. Se permite rotular los tensores.

10. FIAT UNO Y DUNA: Sistema de tensores originales c/bujes de goma o rotulados, con la caja, manteniendo sus anclajes originales.

20. RESORTES, ELÁSTICOS Y BARRAS ESTABILIZADORAS: Son libres siempre que mantengan el principio de funcionamiento y los puntos de anclajes originales en la carrocería (soportes libres). Se permiten el uso de precargas (Varillas con rotula, topes de goma y/o arandelas y tuercas, no podrán contar con resortes de ningún tipo, El bulón de centro del paquete de elásticos o ballesta, fijados al piso del baúl, será tomado como precarga).

21. AMORTIGUADORES: Se permite la utilización de amortiguadores delanteros y traseros provistos para los respectivos modelos, línea comercial de gran serie nacional con libres modificaciones a condición de mantener:

1. FIAT 128 Y 147: A) el principio de funcionamiento, B) los anclajes originales, C) VÁSTAGO de 2,05mm de diámetro Máximo con el anclaje centrado, D) Cáster de 50mm de diámetro Exterior Máximo.

2. FIAT UNO Y DUNA: A) el principio de funcionamiento, B) los anclajes originales, C) Vástago de 20,5mm, de máximo con el anclaje centrado, D) Cáster de 50mm, de diámetro Exterior entre el centro del bulón superior de anclaje en el porta maza y cazoleta.

PARA TODOS LOS MODELOS:

3. Se permite encamisar el amortiguador delantero a solo fin de poder hacer una rosca para poder regular la altura del auto levantado o bajando el apoyo del espiral, en caso de encamisar dicho elemento el diámetro del cárter será de 60mm. Se permite reforzar las cazoletas del amortiguador y colocar una guía o soporte del espiral.

4. Se permite limar los ojaes de los amortiguadores delanteros y traseros con el fin de dar comba.

5. Se prohíbe el uso de amortiguadores a Gas y/o regulables desde el exterior.

22. PORTAMASA, MASA Y PARRILLAS ORIGINAL O SIMILAR: Libres en su marca,



Reglamentación Técnica



manteniendo su principio de funcionamiento.

1. Se permite usar porta masa, masa y homocinética del FIAT 128 Súper Europa, 147, UNO y DUNA.
2. Se permite limar el tope superior de la porta maza, contra el amortiguador, con el fin de lograr mayor comba.
3. El material de todos los bujes serán de libre elección y forma, manteniendo su principio de funcionamiento y ubicación central del buje.
4. No se permite soldar brazo ackerman.
23. CREMALLERAS, EXTREMOS: Libre en su marca. Cremallera deberá ir posición y anclaje original.
 1. Se permite soportes para movimiento lateral de cuerpo cremallera, manteniendo su principio de funcionamiento, deberán mantener la relación original de 3,5 vueltas como mínimo.
 2. Se permite dar vueltas el extremo de dirección modificando “el cono” donde ancla la rotula, dentro de los planos del brazo Ackerman, sin llevar las curvas de los mismos en ningún sentido.
 3. Se permite rotular los extremos de dirección, posición libre, anclaje a la porta masa de lugar original.
24. BARRA DE DIRECCIÓN, VOLANTE:
 1. Se permite desplazar horizontal y/o verticalmente, la barra de dirección manteniendo el largo original. La medida desde el retén de dirección al centro del aro del volante es de 110cm como máximo.
 2. Se permite usar porta masa, masa y homocinética del FIAT 128 Súper Europa, 147, UNO y DUNA.
 3. Se permite limar el tope superior de la porta maza, contra el amortiguador, con el fin de lograr mayor comba.
 4. El material de todos los bujes serán de libre elección y forma, manteniendo su principio de funcionamiento y ubicación central del buje.
 5. No se permite soldar brazo ackerman
6. Se permite dar vueltas el extremo de dirección modificando “el cono” donde ancla la rotula, dentro de los planos del brazo Ackerman, sin llevar las curvas de los mismos en ningún sentido.
7. Se permite rotular los extremos de dirección, posición libre, anclaje a la porta masa de lugar original.
25. LLANTAS, BULONES DE RUEDAS:
 1. Se permite utilizar llantas de chapa de acero y o de aleación hasta 7” y de 13” de diámetro. Desplazamiento libre.
 2. Se permite cambiar los bulones de ruedas por espárragos. Los espárragos de los bulones de la rueda no deben superar la línea del bombeo de la llanta.
26. NEUMÁTICOS: Ver reglamento Deportivo Art.14.



Reglamentación Técnica



27. TROCHAS: Las trochas delanteras y traseras no deberán exceder los valores indicados para cada vehículo en planilla de especificaciones técnicas.

1. La medición de la trocha se efectuará considerando la distancia entre el labio lateral interno de una de las llantas y el otro en el labio lateral externo de la otra llanta.

2. Se permite colocar suplementos entre las llantas y las masas de las ruedas.

28. FRENOS: El sistema de frenos deberá estar en perfectas condiciones de uso antes y durante la realización de una competencia oficial.

1. FIAT 128 Y 147: Bomba de doble circuito. Discos delanteros tipo original de FUNDICIÓN, ESPESOR MÍNIMO 7mm .Pastillas de freno de medida original, compuesto libre. Campana trasera tipo original. Cintas de freno, compuesto libre. La cañería y flexibles de freno son libres en su material y diámetro, recorrido libre.

2. Se permite el uso de la bomba de freno de FIAT UNO Y DUNA.

3. Se permite utilizar servo freno.

4. Se permite calipers de freno de FIAT UNO.

5. Se permite el uso de cilindros de freno autor regulable de FIAT UNO Y DUNA.

6. Se permite el ranurado y/o el perforado de discos y campanas.

7. Se permite alivianar mediante perforado o rectificado campanas y porta patines.

8. Se permite colocar canalizadores de aire para refrigerar los frenos delanteros sin sobresalir de la línea de la carrocería.

9. Se permite disco de freno de FIAT UNO/ DUNA, diámetro máximo 240mm.

10. FIAT UNO Y DUNA: Sistema de freno original para ambos modelos .La cañería y

flexibles de freno son libres en su material, diámetro y recorrido. Pastillas de freno de medida original, compuesto libre. Cintas de freno, compuesto libre.

11. Se permite anular o eliminar servo freno.

12. Se permite eliminar la válvula compensadora o cambiar su tipo y comando, libre ubicación.

13. Se permite reguladores de patines de freno manuales.

14. Se permite regulador de frenos traseros.

15. Se permite canalizadores de frenos.

29. MOTOR: designación 1400cc. Se permite el recuperado de las piezas, mediante rectificado, rellenado, encamisados, embujados, cepillados, etc.

1. Se permite balancear estática y/o dinámicamente, los móviles del vehículo, según las normas especificadas por el fabricante.

2. Se permite reemplazar los retenes sin modificar sus alojamientos.

3. Se permite reemplazar libremente tornillos, bulones, espárragos o tuercas, siempre y cuando no se modifiquen las partes a unir.

30. BLOCK: Se permite cepillar el plano superior del BLOCK y rectificar los alojamientos de los cojinetes respetando sus diámetros originales.



Reglamentación Técnica



1. Rectificar o encamisar los cilindros hasta diámetros 81.5mm con sus tolerancias, siempre que la cilindrada no exceda de 1405,72cc.



Reglamentación Técnica



2. Se permite utilizar el block de motor tipo 1.6 respetando diámetro y cilindrada máxima.
3. En el block motor de 1.6, se deberá anular los inyectores de aceite que tiene para su enfriamiento de pistones.
4. Se permite block con alojamiento bomba de nafta mecánica ciego.
31. CIGÜEÑAL: Será el original, permitiéndose el rectificado de muñón de biela y bancada, sin variar los pesos mínimos permitidos. Se permite ranurar los apoyos de biela y bancadas a los efectos de mejorar la lubricación de los mismos.
32. BIELAS: Serán las originales permitiéndose la equiparación de pesos, sin tocar las cañas, se permite frezar o embujar el ojo de la biela a fin de lograr perno flotante, CON O SIN PERFORACIÓN PARA LA LUBRICACIÓN. Se permite balancear sin agregar material. Prohibido su desplazamiento.
33. PISTONES, PERNOS, SEGUROS Y AROS: Se permite únicamente pistones de uso comercial, de marca reconocida de fabricación en el país siempre que conserve forma, dimensiones, material, tratamiento térmico y proceso de fabricación. Se permite tocar pistón a solo fin de dar luz correcta a los aros entre puntas. Se permite equiparar los pesos retirando material solo en el interior de los mismos. No permitiéndose la utilización de pistones FORJADOS. Los mismos se deben montar en la biela manteniendo su posición original.
1. Se permite reemplazar los pistones Standard por otros hasta + 1,00mm de diámetro máximo. Permitido el uso de pistones de Alta o Baja compresión. Se permite rebajar en forma plana la cabeza del pistón hasta 2mm. Afloramiento hasta 0mm. Medida estándar desde el perno a la cabeza del pistón es de 21,8mm.
2. Los pernos de pistón serán los originales, permitiéndose recortarlos para colocar los seguros.
3. Los seguros de pernos son libres, pudiéndose utilizar tapones.
4. Los aros del pistón serán libres en su marca debiéndose respetar su número, espesor y altura de origen.
5. Se permite tocar las ranuras originales de cavidad de válvulas de admisión y escape, a solo efecto de permitir que las válvulas no golpeen sobre la cabeza de pistón.
34. ARBOL DE LEVA SECUNDARIO: Se permite montar un rulemán en el apoyo de la bomba de nafta.
35. COJINETES Y BOTADORES: Reemplazados por los de otras marcas conservando las dimensiones y formas originales.
36. VOLANTE DE MOTOR: Deberá ser original, corona original, se permite alivianarlo, peso libre.
37. POLEAS: Diámetro original. Se permiten únicamente poleas de chapa o fundición de hierro con su peso libre. No se permite balanceador armónico. RULEMANES LIBRES. Se permite polea de CIGÜEÑAL 100mm diámetro mínimo. Material libre.
38. JUNTA TAPA DE CILINDROS: La JUNTA de tapa de cilindro es OBLIGATORIA, su espesor y material son libres.
39. TAPA DE CILINDROS: S4—S5--V
Será la original de Fiat 1.4, pieza Nº 7.663.436, manteniendo las medidas, material y



Reglamentación Técnica



terminación original sin pulidos. Respetando las medidas detalladas por cotas al pie del reglamento.

1. Se permite la quita de material (REBARBA) debajo del casquillo en todo el contorno del mismo hasta una profundidad de 8 mm. Mediante trabajo de maquinados, en conducto de ADMICIÓN Y ESCAPE. O sea el hermanado del casquillo con el material de la tapa.

2. Se permite cepillar superficies planas únicamente.

3. Se permite rectificar los asientos de la válvula de admisión y escape es hasta 0,5 mm.

Medida desde la parte plana de la cámara de combustión. El resto deberá terminar con el diámetro máximo permitido 34 mm admisión y 28 mm escape.

4. El alto total del casquillo de ADMISIÓN Y DE ESCAPE NO DEBE SUPERAR LOS

9,30mm. Los mismos deben mantener los siguientes angulos 0° paralelo al eje de la valvula (Vastago) Para el interior del cilindro, 45° el haciento de valvula y 90° el frente del casquillo dedido a partir del vastago de valvula .(SEGUN ANEXO)

40. CABALLETE ÁRBOL DE LEVAS: Se permite cepillar superficie plana, embujar con cualquier material y/o rectificar los apoyos del árbol de levas, manteniendo su centro original. Se permite utilizar caballete árbol de levas de Fiat 128/147 con sus soportes al chasis. Se puede utilizar tensor de libre diseño y fijación.

41. ÁRBOL DE LEVAS: Deberá ser correspondiente al motor IAVA 1300, provista por BAYERQUE HNOS. Y será repasada por RECTIFICADORA RAMOS, Y el RCA (Reconquista Auto Club) será la encargada de mandar a repasar y controlar las veces que sea necesario a la RECT. RAMOS. Todas las levas deberán ser presentada al RAC en la fecha declara para autorización de uso la cual será asentada y firmada por el piloto o concurrente

42. VÁLVULAS, RESORTES: Serán las previstas para ESTE modelo de tapa de cilindro, de uso comercial, de marca reconocida Que se fabriquen en el país, debiendo mantener su

diámetro, forma, medidas y material original de la misma.

1. Se permite rectificar la cola de válvula para poder conseguir la luz deseada.

2. Se podrán rectificar las mismas, manteniendo su ángulo de asiento original.

3. Se permite reemplazar los resortes de válvula, manteniendo el número y posición original o suplementar los mismos con arandelas de acero. No se permite modificar los apoyos de los resortes en la tapa.

4. Se permite rectificar cabeza de válvulas para equiparar cubicación.

43. CORREA DE DISTRIBUCIÓN: Deberá ser el original, pudiendo ser reemplazada por otra de distinta marca o procedencia pero de idénticas características. Se permite el uso de rodillo tensor de AUDI con guía. Y rodillo de apoyo en el lomo de la correa de distribución.

44. MÚLTIPLE DE ADMISIÓN:

1. Deberá ser el original, (pieza Nº 7696043), manteniendo las medidas, materiales y terminaciones sin pulidos, con base original de goma para carburador de UNA BOCA, posición original.

2. Se permite reemplazar la base de goma por cualquier otro de libre material, de 35mm de diámetro en la boca posición original y altura máxima de 15mm con juntas.



Reglamentación Técnica



3. Se permite el remplazo de la placa calefactor por tapón de aluminio liso sin pulir, o quitar las guías direccionales de la original.



Reglamentación Técnica



45. MÚLTIPLE Y CAÑO DE ESCAPE: Son libres en cuanto a su forma y construcción, siempre que no exceda el plano vertical y la parte posterior de la carrocería. NO permitiéndose de acero inoxidable.

1. Se permite el uso de una sonda para medir la temperatura de los gases (Pirómetro).

46. CARBURADOR: Será el original de una sola boca con una garganta de 32,1mm. Como máximo de las marcas WEBER 32 ICEV, con un venturi de 24 mm, de diámetro máximo, respetando su forma, terminación y aspecto original. Tapa carburador WEBER únicamente.

1. Tubo de emulsionado y surtidor son libres.

2. Se permite retirar todo el sistema de cebador, modificar los comandos del acelerador, anular circulación de refrigerante y anular el retorno de combustible.

3. Difusor N° 3.5 y 4 medidas detalladas en plano al pie del reglamento.

4. Conductos economizador destapados.

47. BOMBA DE NAFTA: De accionamiento mecánico en su lugar original.

1. Se permite el uso de bomba eléctrica ubicada fuera del habitáculo. Deberá tener un corte automático que trabaje con el bulbo de presión de aceite para que interrumpa el suministro de combustible cuando se detenga el motor.

2. Se permite el uso de un regulador de presión de nafta ubicado en el vano motor.

48. DISTRIBUIDOR:

1. Se permite distribuidor electrónico, alojado en el block o en la cola del árbol de levas, de fabricación de MERCOSUR, que halla equipado a automotores de la marca FIAT, de un solo captor y con el modulo electrónico correspondiente al modelo del distribuidor. La preparación de la parte mecánica del mismo es libre. Tapa de distribuidor libre. Ubicación del modulo libre dentro del vano motor y lugar visible.

2. Se permite distribuidor electrónico de competición MARCA DULBECO O RBC con UN SOLO CAPTOR Y MODULO de 7 (SIETE) pines de la línea VW únicamente, prohibido efecto hall. Para cualquiera de los casos en uso se permite el colocado de dos módulos pero el uso de uno o sea ficha de cableado solo en uno (únicamente para un reemplazo rápido).

3. Se permite utilizar engranaje de bronce para el comando del distribuidor y bomba de aceite.

4. Para todos los modelos prohibido el uso de POTENCIADOR DE CHISPA.

5. Se permite distribuidor de un (1) platino. Interior de libre preparación. Condensador libre tipo y ubicación.

49. BOBINAS, BUJIAS, CABLES: Libres para todos los modelos de autos.

50. MOTOR DE ARRANQUE: Obligatorio en buen estado de funcionamiento.

51. PORTA FILTRO DE AIRE/FILTRO: Son libres. Alojados dentro del vano motor. Deberá tener un elemento filtrante como guata y/o goma espuma.

Prohibido toma dinámica. PROHIBIDO TODO TIPO DE ENCAUSADOR O FORSADOR DE AIRE HACIA LA BOCA CARBURADOR

52. SISTEMA DE LUBRICACION: Debe ser original. Se permite colocar rompeolas al cárter.

53. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN: Bomba de agua original, posición original, interior original. El radiador es libre, manteniendo su ubicación original, a tal fin se permite recortar el frente hasta la



Reglamentación Técnica



medida máxima del radiador, sin dejar entradas de aire libres.

1. Se permite sustituir las rejillas plásticas y/o el electro ventilador (uno como máximo).
2. Se permite modificar, sustituir o eliminar el termostato y/o porta termostato. Se permite modificar la circulación del líquido refrigerante.

54. COMBUSTIBLE, LUBRICANTE Y REFRIGERANTE:

1. El combustible a utilizar será NAFTA COMUN O ESPECIAL de venta en estaciones de servicio sin aditivos. No está permitido el uso de nafta para aviación.
2. El tipo de aceite para el motor y transmisión es libre.
3. El refrigerante, de uso comercial, es libre.

55. EMBRAGUE: Será del tipo mono disco fijo o con resortes, cinta pegada y/o remachada, diámetro original. Placa con diafragma único de libre espesor, manteniendo las características de materiales y dimensiones originales, se permite alivianar. Se permite disco con pastillas fijo.

56. ALTERNADOR: Se permite quitar alternador.

57. CAJA DE VELOCIDADES:

1. Únicamente autorizada caja LANCIA de cinco velocidades y 1 de retroceso con las relaciones permitidas en ficha técnica adjunta. Es optativo anular la quinta marcha permitiéndose quitar los engranajes.
2. Se permite cambiar la tapa que cubre engranaje de 5ta. Marcha, por otra de libre diseño al solo efecto de que el tensor no toque con la misma.
3. Se permite únicamente modificar y/o eliminar el sistema de los anillos de sincronización en los engranajes de la transmisión.

58. DIFERENCIAL: Única relación de piñón y corona con ficha técnica adjunta. No se autoriza el uso de autoblocante, o cualquier sistema de bloque del mismo.

59. PALIERS, TRISETAS: Se permite el uso de palieres de 45 mm de diámetro.

1. Se permite tricetas de Fiat UNO, DUNA. Se permite reemplazar las espigas por bujes.
2. Se permite prolongar bulones o colocar espárragos de fuelles de caja/fuelles con rulemán.

60. COMANDO CAJA DE CAMBIO: El mecanismo es libre respetando su principio de funcionamiento original (tipo H). Ubicación lado derecho de la butaca. Sistema de conexión entre palanca y caja de cambios libre.

PLANILLA ESPECIFICACIONES TÉCNICA DISTANCIA ENTRE EJES FIAT 147 ±30mm

2.260mm DISTANCIA ENTRE EJES FIAT UNO/DUNA ±30 mm	2.380mm DISTANCIA ENTRE EJES
FIAT 128 ±30mm	2.460mm TROCHA DELANTERA FIAT 128 Y 147 MAX
1.430mm TROCHA TRASERA FIAT	
128 Y 147 MAXIMO	1.430mm TROCHA DELANTERA FIAT UNO Y DUNA MAX
1.430mm TROCHA TRASERA FIAT UNO Y DUNA MAX	



Reglamentación Técnica



1.430mm. PESO MINIMO AUTOC/PILOTO FIAT 128/147/DUNA
C/PILOTO FIAT UNO 830Kg MOTOR 1405 CC.

800Kg PESO MINIMO AUTO



Reglamentación Técnica



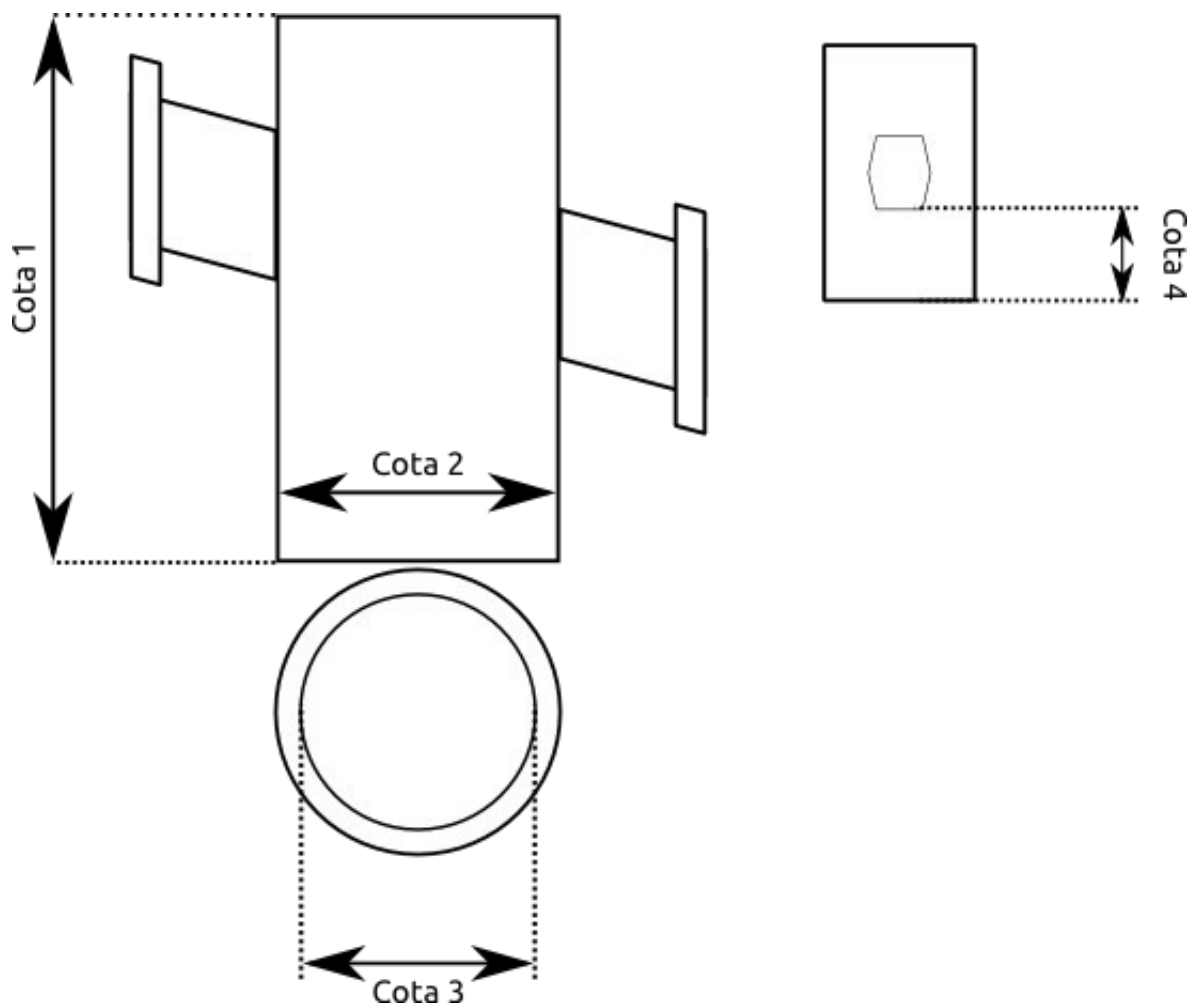
DIAMETRO DEL CILINDRO MAX	81,50mm	
CARRERA DEL PISTON $\pm 0,15$ mm		67,40mm DIAMETRO DEL CILINDRO
MAX	81,50mm ALZADA DE LEVAS	CARRERA DEL PISTON $\pm 0,15$ mm
67,40mm PESO DEL CIGÜEÑAL MIN		9000gr PESO CONJUNTO MIN
1070gr (PISTON, PERNO, SEGURO, AROS, BIELA Y COJINETE)		
DIAMETRO VALVULA ADMISION MAX		37,60mm DIAMETRO VALVULAS ESCAPE
MAX	31,10mm GARGANTA CARBURADOR	DIAMETRO MA
32,10mm RELACION DE COMPRESION MAX		9,5:1
ESPECIFICACIONES CAJA LANCIA: RELACION		
1º VELOCIDAD		
3,909 dientes		
11-43		
RELACION 2º VELOCIDAD		
2,238 dientes		
21-47		
RELACION 3º VELOCIDAD		
1,520 dientes		
25-38		
RELACION 4º VELOCIDAD		
1,158 dientes		
32-37		
RELACION 5º VELOCIDAD		
0,946 dientes		
35-37		
CORONA Y PIÑON		
3,930 dientes		
15-59		

61. PLANO DEFENSA LATERAL PUERTA IZQUIERDA:

1. OPCIONAL: CAÑOS LATERALES PROTECTORES.
2. MEDIO PANEL DE PUERTAS FIJO.



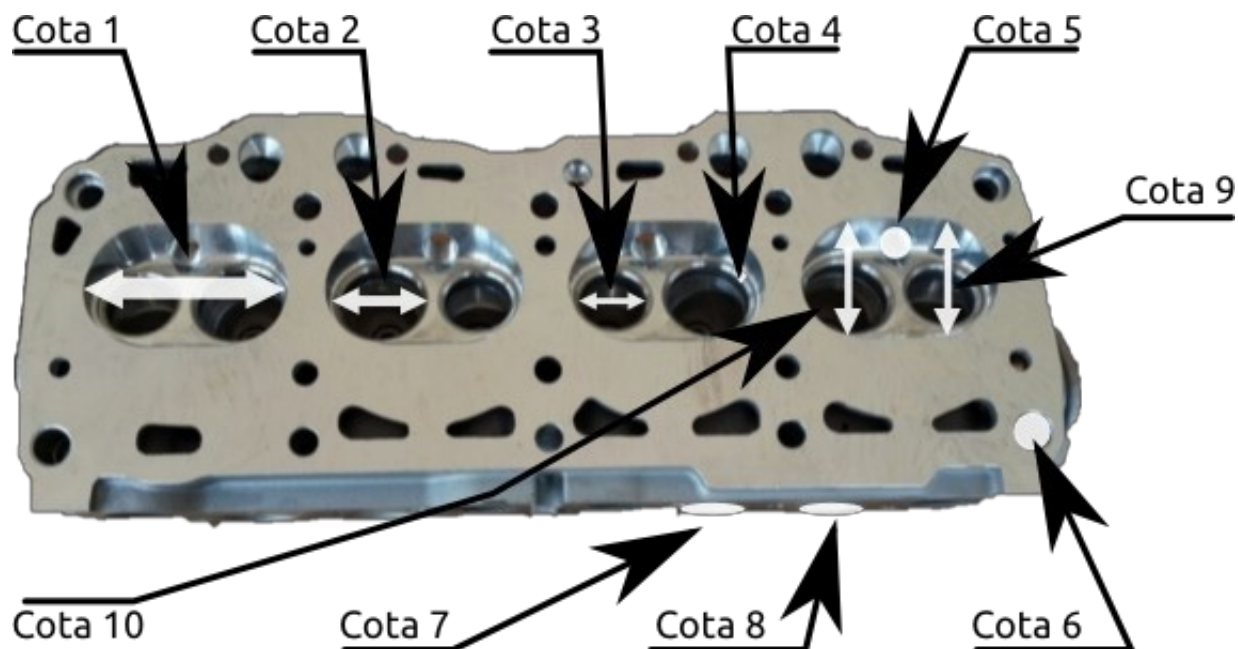
Reglamentación Técnica



COTA 1: Largo difusor/max	27mm	26,50mm	COTA
2: Diametro exterior/max	14mm	14,00mm	COTA 3:
Diametro interior/max	11,50mm	11,70mm	COTA4:
Distancia alimentación/min	4,80mm	4,60mm	



Reglamentación Técnica



Cotas	Lugar	S4	S5	V
1	Largo de cielo/MAX	79,3mm	79,3mm	79,3mm
2	Casquillo	34,5mm	34,5m	34,5m
3	Casquillo	28mm	28mm	28mm
4	Ángulo Asiento	0° 45° 90°	0° 45° 90°	0° 45° 90°
5	Diámetro Bujía	14 x 1,25mm	14 x 1,25mm	14 x 1,25mm
6	Diámetro Ángulo	11mm	11mm	11mm
7	Diámetro Conducto	28,20mm	28,10mm	28,69mm
8	Diámetro Conducto	27,40mm	27,70mm	27,80mm
9	Ancho Cielo Lado	47,30mm	46,80mm	46,60mm
0	Ancho Cielo Lado	47,90mm	47,30mm	48,30mm