



# Reglamentación Técnica



## REGLAMENTO TÉCNICO DE LA CATEGORÍA MIGET 1400 STANDARD SANTAFESINO

AÑO 2021

**El presente Reglamento Técnico tiene vigencia a partir del 01/01/2020 hasta el 31/12/2021 y reemplaza a todo otro Reglamento de MIGET 1400 STANDARD SANTAFESINO emitido con anterioridad.**

### **1 - GENERALIDADES**

Queda establecido que este reglamento técnico es absolutamente restrictivo, las únicas modificaciones permitidas son las detalladas en cada artículo, por lo tanto todo lo no mencionado deberá permanecer en su posición original.

**ACLARACIONES:** Se entiende por similar, a toda pieza de diferente fabricante con las características de la original. Se entiende por opcional, a optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por libre, la libertad de su trabajo o cambio pero la misma permanecerá en su posición original.

**SE ENTIENDE POR ORIGINALES, PIEZAS DE SERIE PROVISTAS POR RENAULT ARGENTINA S.A. PARA LOS VEHÍCULOS PERMITIDOS POR ESTE REGLAMENTO.**

**BULONERIA ORIGINAL:** Libre. (No así los del motor, que será especificado los que se puedan modificar en cada Art.)

### **2 - CHASIS**

Marca FOGO. Se entiende por chasis la estructura o bastidor formada por caños entregados por el fabricante. Sin líneas imaginarias. Se entiende por trompa la estructura o carenado que se proyecta desde el puente delantero hacia delante, su diseño es libre, prohibido trompa original, debe ser construida de manera tal que al recibir algún impacto se produzca la deformación de la misma, que no actúe como paragolpe, el único en objetarla será el comisario técnico teniendo un plazo máximo para encuadrarla dentro de este reglamento de una carrera. Como estructura interna se pueden colocar caños o tubos. Debiendo ser de  $\frac{1}{2}$  pulgada por 0.8mm de espesor en el primer caso, en caso de usar tubos deben ser de 10 por 10mm por 0.8mm de espesor como máximo. No puede realizar una estructura rígida.

Se pueden agregar caños a los efectos de dar rigidez torcional, cantidad libre. En ningún caso pueden sobresalir del chasis. Prohibido sacar, correr o cambiar caños originales, excepto piso, caños laterales del puesto de conducción los dos caños que unen estos con el piso también los caños que unen el puente delantero con el arco superior del tablero, se puede corregir el avance del puente delantero. A este último elemento se le puede soldar soportes de caja de dirección, trompa y bombas de frenos.

El alerón es opcional como así también baberos y spoilers. La distancia entre ejes debe ser como mínimo 1850mm y como máximo 1950mm.

Se deberán colocar redes de seguridad a ambos lados del vehículo para la protección del piloto en caso de accidente.

Dichas redes deberán cumplir requisitos de máxima seguridad.

Se colocaran por delante del piloto ( lugar del supuesto parabrisas ) una rejilla de protección que deberá tener una altura suficiente que cubra hasta la altura de los hombros del piloto



# Reglamentación Técnica



## **3 - PONTONES**

Deben ser forrados con un mínimo de altura en sus planos laterales verticales de 100mm, deben cubrir como mínimo el 80% del ancho de las cubiertas delanteras y traseras. Es obligatorio colocar en lugar visible la leyenda MIGET 1400 STANDARD SANTAFESINO. Los autos deberán llevar el número correspondiente en el frente y uno a cada lado de la parte trasera con una medida mínima de 100mm de ancho por 150mm de alto.

## **4 - LUCES**

Deberán llevar una luz en la parte trasera de color ámbar o rojo de 21 watts de potencia encendida obligatoriamente durante la competencia.

## **5 - ESPEJOS RETROVISORES**

Uno a cada lado del auto, obligatorio.

## **6 - CINTURONES DE SEGURIDAD Y CASCO**

### **CINTURONES**

Obligatorios. Tipo arnés 4 o 5 anclajes de competición homologados. No se autoriza a perforar la jaula para sujetar los puntos de anclajes de dichos cinturones.

### **CASCO**

Será del tipo de competición, protector integral de cabeza, deberá usarse abrochado, deberá estar colocado antes de salir de Boxes para evitar sanciones estos deben ser homologados. No está permitido cortar un casco, sólo se permiten los modelos abiertos adelante como los provee el fabricante. Prohibidos cascos de moto

## **7 - BUTACA**

Obligatoria de competición homologada. Su ubicación será opcional a la izquierda del auto o central teniendo en cuenta medidas de seguridad.

## **8 - EXTINTORES**

De uso obligatorio. De 2,5 Kg. de polvo químico, ubicado al alcance del piloto con sus respectivos soportes de apertura rápida.

## **9 - PALANCA DE CAMBIO, PEDALERA Y VOLANTE DE DIRECCIÓN**

Libres.



# Reglamentación Técnica



## **10 - TANQUE DE COMBUSTIBLE**

Libre, homologado, presentando condiciones de seguridad.

## **11 – MOTOR**

**A – BLOCK DE CILINDRO:** Deberá ser original IKA-RENAULT, que haya equipado a los vehículos R12-R18 júnior. Se permite alesar bancadas y nichos de árbol de levas sin modificar sus centros. Se puede reforzar bancada central.

**B – ARBOL DE LEVAS:** Original de fábrica, en su posición, marca BH 1400 con aire. Alzada máxima medida sobre la válvula, sin luz 8,70mm.

**C – CIGÜEÑAL:** Deberá ser el original del motor Renault 1400, mantendrá las numeraciones, marcas o señales impresas en el mismo. Prohibido su preparación. Se permite solamente su balanceo con perforaciones. Su peso mínimo será de 10 Kg. Su recorrido 77mm con tolerancia 0.3mm.

**NO SE PERMITE:** el agregado de contrapeso. Prohibido el uso de rodillos en ninguno de los muñones.

**D – BIELAS:** Originales. La medida entre centros original de fábrica (128.05mm más o menos 0.5mm). Deberá mantener su rugosidad original y sus marcas identificatorias. El peso mínimo de las bielas será de 468 grs con bulones, tuercas y sin cojinetes.

**E – PISTONES:** Originales o de mercado de reposición. No podrán sobresalir de la parte superior de la camisa. Manteniendo cantidad de ranuras (3), y espesor de las mismas, mínimo 1.8mm las de compresión y 4mm la del aro rasca aceite. Distancia entre el centro del perno y el punto más alto de la cabeza 37.5mm - 1mm (de tolerancia). Se permite solamente frentear la cabeza del pistón en forma plana.

**Peso del pistón con perno y aros 0.387 Kg. El montaje del pistón con el perno y la biela deberá ser original.**

**F – AROS:** Originales o de mercado de reposición.

**G – PERNOS DE PISTON:** Original o de mercado de reposición. Diámetro original de fábrica 20mm.

**H – DISTRIBUCIÓN:** Sistema original cadena engranaje. Tensor libre.

**I – BOTADORES – VARILLAS LEVANTALVALVULAS:** Originales.

**J – VOLANTE – DISCO DE EMBRAGUE Y PLACA:** Originales, de libre preparación. **NO SE PERMITE:** multidisco. El peso mínimo del conjunto será el siguiente: 8,0 Kg. incluido bulones del volante y placa de embrague.

**K – LUBRICACIÓN:** Original. PROHIBIDO cárter seco. Se autoriza a colocar rompeolas dentro del cárter. Se permite colocar radiador de aceite con las modificaciones necesarias para adaptación al motor. No se permite ranurar cigüeñal. Bomba de aceite original o de mercado de reposición. Posición original. Filtro de aceite libre. Se puede usar engranaje de mando de bomba de aceite de bronce.

**L – REFRIGERACIÓN:** Bomba de agua original en su forma y posición. Libre en su marca. Paleta de ventilador y poleas libres.

**M – CAMISAS:** Originales o similares, de gran serie. Diámetro máximo 76mm +0.2mm. Se permite fresar el labio superior.

**N – MÚLTIPLE DE ESCAPE:** Libre.

**O – MÚLTIPLE DE ADMISIÓN:** Original de RENAULT 4S (1020cc). Prohibido el pulido de los interiores de los conductos. Dicho múltiple será el de fundición gris.

**PROHIBIDO entrada de aire adicional entre la base del carburador y la tapa de cilindros inclusive.**

**P – TAPA DE CILINDROS:** Original o similar que se provean para su reemplazo en los motores permitidos en este reglamento R12 – R 18 Júnior 1400cc fabricados en serie. Se permite el cepillado en la tapa de un



# Reglamentación Técnica



plano paralelo original.

Para medir los conductos de escape: se hará en forma longitudinal una medida y perpendicular la otra medida del mismo conducto en su apoyo en el múltiple de escape. Admisión: en la base de apoyo del múltiple 30mm de diámetro, manteniendo cada boca su forma original.

Escape: en la base de apoyo del múltiple las medidas deberán ser de 29mm por 25mm como máximo.

Los asientos de válvulas deberán permanecer con sus ángulos originales.

Se permite pulir conductos de admisión y escape.

**Q – VÁLVULAS:** Originales o de mercado de reposición. Las medidas de la válvula de admisión serán de 34.10mm de diámetro como máximo. La válvula de escape no podrá sobrepasar los 30.5mm y el vástago de las mismas será de 7mm. Ángulos originales.

**R – RELACIÓN DE COMPRESIÓN:** Deberá ser como máximo de 9 a 1 sin tolerancia.

La medición se hará efectiva con el instrumento Liso (silbador).

La medición se efectuara en un cilindro elegido por el Comisario Técnico, si la compresión comprobada en ese cilindro es mayor a la reglamentada se efectuara la medición en otro cilindro, si la compresión en este cilindro es superior a la reglamentada el coche quedara excluido, si el cilindro comprobado en la segunda oportunidad esta cumpliendo el reglamento de relación de compresión se procederá a la medición de un tercer cilindro, el cual si excede la relación de compresión reglamentada el auto quedara excluido. Si en la tercera medición el cilindro esta dentro del reglamento en relación de compresión el auto será habilitado en la clasificación, siempre que no haya excedido el reglamento de relación de compresión en la segunda medición.

Si en la medición que se efectuó en primera oportunidad la relación de compresión se encuentra dentro del reglamento el auto que habilitado en la clasificación.

**S – GUÍA DE VÁLVULAS:** Posición y material original.

**T – RESORTES DE VÁLVULAS:** Posición y cantidad original. Dureza y medidas libres.

**U – PLATILLOS Y TRABAS DE VÁLVULAS:** Original.

**V – BALANCINES EJES Y SOPORTES DE EJES:** Originales. No se permite desplazar la balancinera, posición original. Se permite rectificar el apoyo del balancín con la válvula, **sin alterar la alzada original, manteniendo ángulo de apoyo.**

**W – TORNILLOS Y ESPÁRRAGOS DE AJUSTE DE TAPA DE CILINDROS:** Posición original; diámetro libre.

**X – CASQUILLOS DE VÁLVULAS:** Originales en formas, medidas y material.

## 12 – CARBURADOR:

a – Carburador: deberá ser originalmente de una sola boca de 30mm marca Weber que haya equipado vehículos de gran serie o de mercado de reposición. Su diámetro interior en la base no podrá superar los 30mm, con una tolerancia de +/- 0.3mm tendrá una medida de difusor máxima de 22mm. El mismo deberá ser estándar sin ningún tipo de reparación. Se autoriza a colocarle un anillo de acero o aluminio de una medida de diámetro máximo de 30mm + 0.3mm cilíndrico interior, colocado en la base del carburador perfectamente sellado al cuerpo del mismo. Uno de los espárragos que sujetan el carburador deberá tener orificio de 2mm para su precintado. Prohibido cualquier sistema de inyección.

**Obligatorio separador, material libre, más las dos juntas originales. Deberá tener 30mm de diámetro con cantos vivos y cilíndricos. No debe exceder de 15mm +/- 0.2mm con sus respectivas juntas.**

**Opcional: Weber de una boca de 32mm de diámetro interior en la base con la tolerancia de +/- 0.3mm, el difusor tendrá una medida máxima de 24mm. El mismo deberá ser estándar sin ningún tipo de reparación.**

**Se autoriza a colocarle un anillo de acero aluminio de una medida de diámetro máximo de 32mm +**



# Reglamentación Técnica



**0.3mm cilíndrico interior colocado en la base del carburador perfectamente sellado al cuerpo del mismo. Obligatorio separador, material libre, mas las dos juntas originales. Deberá tener 30mm de diámetro con cantos vivos y cilíndricos. No debe exceder de 15mm +/- 0.2mm con sus respectivas juntas.**

b – Filtro de aire: Libre. No se permite sobre alimentador ni turbo ni ningún sistema de inyección de aire. Se autoriza el uso de toma dinámica. **Obligatorio unidad filtrante.**

**13 – ENCENDIDO:** Deberá ser tipo bobina, condensador, platino, distribuidor de un solo contacto y batería. Posición del distribuidor original. Carcasa original. Preparación interior libre. No se permite encendido electrónico ni transistorizado. Bobina libre.

**14 – CUBREVOLANTE:** Original de 1400cc libre preparación.

**15 – BOMBA DE NAFTA:** debe ser mecánica, modelo y marca libre, posición original.

**16 – BOMBA DE ACEITE:** original en su modelo, marca libre, conservando su posición original. Se puede poner una válvula exterior.

**17 – FILTRO DE AIRE:** Libre. Se permite el cambio de lubricación y el uso de radiador de aceite.

**18 – PALETA DE VENTILADOR Y POLEAS:** Libre, opcional.

**19 – BOMBA DE AGUA:** Original en forma y posición. Libre en su marca.

**20 – ARRANQUE:** Uso obligatorio en funcionamiento con comandos del piloto.

**21 – DISTRIBUIDOR:** Carcasa original, elementos convencionales a platino. La preparación es libre y se puede prolongar la altura original. Prohibido Dulbeco de competición, excepto leva, se permite de RENAULT 12.

**22 – BUJÍAS:** Libres posición y cantidad original.

**23 – BOBINA:** Libre. No se permite encendido electrónico ni transistorizado.

**24 – COMBUSTIBLE:** VER REGLAMENTO CAMPEONATO

**25 – RADIADOR:** Libre. Posición libre. Las mangueras son libres.

**26 – NEUMÁTICOS:** Se usaran neumáticos slip de 13x7 usados de 4 telas, provistos y sellados por la categoría. Para lluvia se usara la misma goma dibujadas por el gomero de la categoría. Queda totalmente prohibido usar las cubiertas de 2 telas.

**27 – LLANTAS:** De aleación de 13" hasta 7" ½ pulgadas de ancho.

**28 – TROCHA:** Libre.

**29 – FRENIOS:** Obligatorios en sus 4 ruedas, se permite el uso de doble bomba, doble circuito, pistones



# Reglamentación Técnica



originales diámetro original.

Frenos delanteros se permite colocar discos de frenos y mordazas, los discos de freno deberán ser macizos y no ventilados. Se permite su ranurado. Los discos y mordazas serán de mercado de reposición que hayan equipado vehículos de gran serie nacional. Marca Bendix.

Opcional frenos a disco trasero, manteniendo los mismos requisitos que para los frenos delanteros.

Prohibido el uso de servo.

**30 – CILINDRO DE FRENO:** Se puede invertir traseros y delanteros o viceversa, cantidad original.

**31 – PLATO PORTAPATINES Y CAMPANAS:** Originales, se pueden agujerear.

**32 – CORTACORRIENTE:** Obligatorio en lugar visible y al alcance del piloto, debe estar identificado y señalado por una flecha roja.

**33 – SISTEMA DE PUNTA DE EJE:** Original. Se puede cortar la punta de eje en el alojamiento del perno para desplazarlo hacia arriba hasta 30mm, también se puede prolongar el anclaje inferior de la punta de ejes hasta 30mm, se puede utilizar estos dos desplazamientos alternativamente no a la vez, se pueden colocar correctores y/o bujes de libre material. Perno de punta de eje original. Se permite espiga de punta de eje libre, manteniendo masa y campanas originales, dichas mazas y campanas se autorizan a modificar para colocar llantas 4 agujeros. Se permite colocar punta de eje, campana y masa de R12.

**34 – CIRCUITO DE FRENO – EXTREMOS Y BRAZOS DE DIRECCIÓN:** Libres.

**35 – PUENTE TRASERO:** original, conservando su posición en el centro, tope de rebote opcional, respetando los agujeros del chasis con una tolerancia a los chasis del modelo anterior de 40mm. Quedando la tolerancia a criterio de la Comisión Directiva. Se permite embujar la cañonera para evitar juego a la cruceta únicamente. También se permite modificar la placa porta reten a los efectos de incorporar un rodamiento que contribuya a absorber el juego de la masa trasera.

**36 – CAJA DE DIRECCIÓN Y CREMALLERA:** Original, relación libre se permite desplazar centro de buje para adaptar sin fin de mayor diámetro, se permite bajar o subir su posición en el chasis, resortes opcionales.

**37 – PARRILLA DE SUSPENSIÓN:** Originales en su posición. Se deben utilizar bujes Silent block o de teflón. Parrillas inferiores originales en su forma y medidas. Parrillas superiores se pueden cortar o alargar para corregir la comba.

**38 – RESORTES DE SUSPENSIÓN Y AMORTIGUADORES:** Libres, conservando posición y cantidad, sus anclajes en las parrillas deberán ser originales y en el chasis deberán ser los provistos por el fabricante, topes o elementos de rebote del amortiguador, libre. Prohibido el uso de amortiguadores regulables ni presurizados.

**39 – BARRA DE DIRECCIÓN:** Se permite cruceta, libres su largo y fijación.

**40 – TENSORES:** Libres.



# Reglamentación Técnica



**41 – BARRAS ESTABILIZADORAS:** Libres.

**42 – CAJA DE VELOCIDADES:** Original, de la marca Renault Gordini, sistema de marcha atrás opcional, como así sus componentes. Se permite quitar sincronizador, trabas y seguros del mismo. Se permite carcaza de 3 marchas manteniendo: cantidad de engranajes, forma, posición, relación original. Varillaje o ejes selectores libres, prohibido diferencial autoblocante o algún sistema de bloqueo de diferencial.

Prohibido colocar una tapa selectora o porta ejes selectores que no sean originales. Anclajes de caja libres. Se autoriza como opcional la caja de velocidades de 4 marchas que equipó al modelo Renault 4L.

**43 – EMBRAGUE:** Mecánico a cable, disco original o Telescop, placa con nueve resortes originales. También se permite instalar placa a diafragma de Renault 6 y la reforma marca Pladimet para Citroën 2CV, peso del volante libre, se permite colocar 3 flejes en la placa y 3 pernos de guía, también se permite colocar en el espejo de la caja un tubo de crapodina. Cuando se opte por la placa de R6 se permite el uso de 6 pernos de fijación: 3 en la placa y 3 en la fundición. Prohibido embrague multidisco.

## **44 – PESO DEL VEHÍCULO:**

Cada piloto deberá concurrir al pesaje provisto de su indumentaria compuesta por buzo, guantes, capucha, ropa interior, botas protector cervical y casco, homologados por norma F.I.A. Se procederá a labrar un acta en la cual quedara establecido sus pesos, esta será firmada por el piloto, Comisario Técnico y Comisario Deportivo.

El peso registrado en el primer evento será valido hasta el sexto inclusive, en el séptimo se efectuara un nuevo control de peso el cual tendrá validez hasta la finalización del campeonato. No obstante lo expresado a requerimiento del Comisario Deportivo en cualquier evento puede ser controlado el peso de un piloto y modificado el acta si así correspondiera.

Si un piloto ingresara al campeonato ya avanzado el mismo, se lo pesara en la primera competencia que intervenga y se lo incluirá en el acta.

El peso registrado en la misma será el valido durante todas las pruebas oficiales para la verificación del peso mínimo.

El peso mínimo del auto será de 540 Kg. como terminó la competencia y se le sumara el peso del piloto. En caso de utilizar lastre para llegar al peso mínimo, deberá estar en lugar visible, en condiciones de buena identificación y firmemente sujeto al chasis aburonado y con un agujero de 2mm para su precintado.

**NOTA:** Se entiende por original todas las piezas, partes o componentes que hayan sido fabricados por IKA-RENAULT ARGENTINA u otra empresa en forma seriada respetando forma y medidas de los catálogos originales para usar en autos de calle.

Este reglamento se cumplirá estrictamente sin excepción.

Reclamos, denuncias, apelaciones etc., se procederá según el RDA

Dicho reglamento quedara durante las primeras tres fechas sujeto a modificaciones que considere el comisario técnico.