Asociación Misionera de Pilotos y Propietarios de Automóviles de Competición

REGLAMENTO TÉCNICO

2024

CLASE 1

Asociación Misionera de Pilotos y Propietarios de Automóviles de Competición

Índice

Índice	
Art 1: AUTOMÓVILES ADMITIDOS	Pág. 4
Art 2: GENERALIDADES	Pág. 4
Art 3: PESOS	Pág. 4
Art 4: MOTOR	Pág. 5
Art 5: ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE	Pág.10
Art 6: ENCENDIDO Y SISTEMA ELÉCTRICO	Pág.12
Art 7: MILTIPLE ESCAPE	Pág.12
Art 8: LUBRICACIÓN	Pág.13
Art 9: REFRIGERACIÓN	Pág.14
Art 10: TRANSMISIÓN	Pág.14
Art 11: SUSPENSIÓN	Pág.15
Art 12: FRENOS	Pág.17
Art 13: CARROSERÍA	Pág.17
Art 14: COLUMNA DE DIRECCIÓN	Pág.19
Art 15: COMBUSTIBLE	Pág.19
Art 16: PRECINTADO	Pág.20
Art 17: LLANTAS	Pág.20
Art 18: CUBIERTAS	Pág.20
Art 19: SEGURIDAD	Pág.21

REGLAMENTO TECNICO CLASE 1

Vigencia: Este Reglamento tendrá vigencia desde el 01 de Enero de 2024 al 31 de Diciembre de 2024 y reemplazará a todo otro reglamento que se haya emitido con anterioridad.

MUY IMPORTANTE
"LO QUE NO ESTA ESCRITO, NO ESTA PERMITIDO "

La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.
Si la interpretación de algún término o párrafo del presente Reglamento pudiese dar origen a dudas, solicita que el Constructor, Preparador o Concurrente de un automóvil se abstenga de interpretarlos según su propio criterio.

El presente Reglamento Técnico está elaborado por A.M.P.P.A.C. (propiedad intelectual) especialmente para esta categoría con fines de promover la actividad del Automovilismo en toda la zona de Misiones y provincias vecinas .

El mismo es un **reglamento abierto**, pudiéndose realizar cambios siempre y cuando sea para equilibrar la categoría.

DISPOSICIONES GENERALES

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado. No se permitirán piezas similares, solo original en peso, forma y material. Se entiende por libre; la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar. Todo lo que aquí no se mencione deberá permanecer tal como lo entrego el fabricante.

IMPORTANTE : ***Todos los ítems de seguridad como indumentaria, butacas, cinturones, matafuegos, estructuras, venteos, cortes de corriente, etc., serán de control exclusivo de la Femad en la pretécnica de cada Fecha del Calendario y***

una vez aprobado en Pasaporte Técnico, se considerará de uso Autorizado y no siendo sujeto a objeciones de otros participantes.-

DECIMALES EN LECTURA DE MEDIDAS. Cuando una medida escrita en el reglamento posea 1 decimal, y el instrumento de medición muestre 2 decimales (ejemplo calibre digital), se tomará en cuenta únicamente el primer decimal de la lectura del instrumento. De no tener decimales el reglamento, no se tomarán en cuenta los del instrumento. Ejemplo: Reglamento dice: Válvula de admisión, diámetro cabeza 38,3mm máximo. El calibre mide 38,39mm, se tomará como valor válido 38,3mm, se desestima el segundo decimal.

Artículo 1: Automóviles admitidos

Fiat uno de 3 puertas , 5 puertas y Fiat Duna. Estos modelos hasta el modelo año 2013 de fabricación. No se permite el fiat uno modelo WAY. Estos autos deberán contar con motores Fiat tipo 1.6 lts

Artículo 2: Generalidades

2.1 TORNILLOS Y TUERCAS

En todo vehículo, toda tuerca, bulón, tornillo, podrá substituirse por otra tuerca, bulón o tornillo Se permite el inserto (proceso helicoy) en las roscas. Toda pieza y/o elemento libre o modificado/a debe cumplir solo y específicamente la función para la cual fue creado/a.

2.2 ADICIÓN DE MATERIAL

Toda adición de material o pieza estará prohibida, salvo que esté específicamente autorizada, por un Art. de este Reglamento. Todo material retirado no podrá ser reutilizado.

La restauración de la forma de la carrocería y la geometría del chasis se permitirá por agregado de los materiales necesarios para efectuar la reparación (masilla o pegamento para carrocerías, metal de soldadura, etc.).

Ninguna otra parte dañada o quemada, podrá repararse por agregado de material, o memos que algún Art. de este Reglamento lo permita.

Artículo 3: Pesos

Es el peso del automóvil será de 850 Kg. como mínimo sin tolerancia. DICHO PESAJE DEL AUTO SE EFECTURÁ CON PILOTO, BUZO Y CASCO INCLUÍDOS, Y EN LAS CONDICIONES QUE TERMINE LA COMPETENCIA

3.1 UBICACIÓN DE LOS LASTRES Y SU COLOCACION:

Para llegar al peso mínimo se permite completar el peso mediante uno o varios lastres siempre que estos sean bloques unitarios y sólidos, fijados al piso del auto por medio de dos bulones de 10 mm de diámetro por cada 10 kg. o cuatro bulones

de 10 mm por cada bloque de 30 kg como mínimo. Uno de los bulones deberá contar con un orificio pasante de 1mm de diámetro mínimo destinado a la colocación de (1) un precinto. La zona de lastres estará ubicada en el habitáculo del auto, por detrás de la línea imaginaria de la butaca del piloto hasta el anclaje original del asiento trasero según modelo.

3.2 PESOS POR PERFORMANCE:

Se determinará un LASTRE MAXIMO de 40 kg. Se aplicará un lastre de 10 kg. Al participante que logre la mayor cantidad de puntos en la fecha disputada, 7 kg al segundo participante que logre mayor cantidad de puntos., 5 kg al tercer participante que logre mayor cantidad de puntos , Se ordenará por sumatoria de puntos logrados en el desarrollo de toda la fecha, en caso de empate en puntos entre dos o más participantes se aplicará el lastre a los empatantes, el lastre deberá agregarse en la siguiente fecha del calendario.

1ª	Carga	10 Kg.
2ª	Carga	7 Kg.
3ª	Carga	5 Kg.
4ª	Carga	NoVaria

TOPE MÁXIMO DE CARGA POR LASTRES = 40 KG

Todo piloto que cargue lastre de acuerdo a lo arriba estipulado, no podrá descargar el mismo hasta finalizado el corriente campeonato.

Artículo 4 Motor:

4.1 BLOCK:

Motor Fiat Tipo 1600 cc con carburador. Se permite el rectificado respetando los centros originales.

Se permite encamisar.

Se permite alesar sin desplazamiento.

Se permite el cepillado de la cara superior (plano) del block, siempre que sea en forma paralela al plano original. Se autoriza fijar libremente los tapones de agua y aceite.

4.2 CILINDRADA:

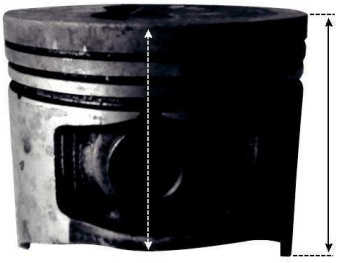
Cilindro estándar: 86.40 mm+0.13mm (tolerancia) total 86.53mm	Cilindro en+1mm: 87.40 mm +0.13 (tolerancia) =87.53mm
Unitaria 398,11 cm3 (estándar)maximo	Unitaria: 407,37 cm3 en +1mm (máximo)
Cilindrada Total 1592,47 cm3 maximo	Cilindrada Total: 1629,49 cm3 en + 1 mm (maximo)

a) Diámetro cilindro interior 87.40mm máximo, con una tolerancia de 0.13mm (total 87,53mm)
b) Carrera 67.40mm con una tolerancia de 0.30 mm (total 67.70mm)

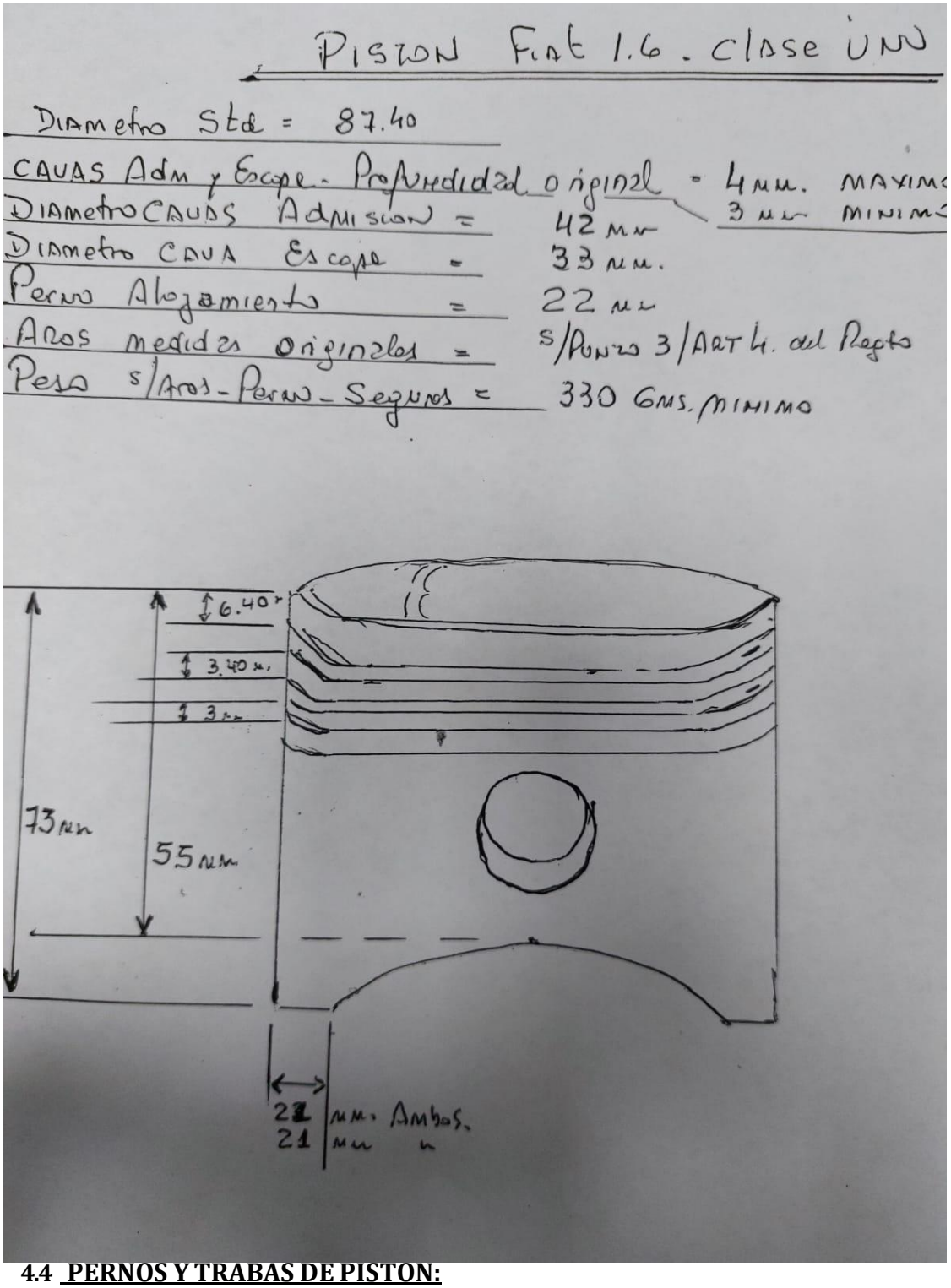
La fórmula será la siguiente: D x D x R x 3,1416 / 4000 (D: diámetro cilindro y R: recorrido de pistón).

4.3 PISTONES:

Su peso deberá ser como mínimo de 330 gr (tolerancia -15 grs), será pesado sin aros, sin seguros ni pernos, material y medidas originales (Marcas:Mahle, federal mogul, persan, fadecya, perfect circle, sintermetal , todos de industria argentina y/o mercosur y/o marcas del mercado de reposición).
. Aros: Cantidad y espesor original. Prohibido pistones forjados.



1er aro: 1,50 mm
2do aro: 1,75mm
3er aro: 3,00 mm (rasca aceite)
La altura del pistón será de 72,65mm con una tolerancia de +/- 0,35mm.
Se permite rebajar su cabeza a fines de lograr la compresión. (hasta 1 mm, quedando el mínimo 71.65 mm con una tolerancia +/-0.35 , medido desde la cabeza hasta el extremo de la falda.
Se permite retocar las cavas de válvulas en la cabeza de los pistones(profundizar) , manteniendo las formas y angulos originales. La cava en admisión debe tener un diámetro de hasta 42 mm (como máximo tolerancia +/- 1.00mm) la profundidad deberá tener 4.00 mm (como maximo tolerancia +/-0.50 mm)
La cava en escape deberá tener un diámetro de hasta 33.00 mm (como maximo tolerancia +/- 1.00mm) y la profundidad deberá tener 3.00 mm (como mínimo tolerancia 0.50mm).



4.4 PERNOS Y TRABAS DE PISTON:

Originales, se permite el uso de tapones plásticos en reemplazo de lastrabas. La medida del perno será de 22,00mm en su parte exterior.

4.5 BIELAS:

Original. Material tipo original. Se permite trabajar, embujar el alojamiento del perno respetando el largo original entre centros, alesar su interior sin desplazamiento. Bulones libres. Se permite trabajar las bielas con el fin de balancearlas, trabajándolas en los extremos, manteniendo las bielas con la textura y formas originales. Peso mínimo 600 gr sin cojinetes . Largo de biela entre centro 128.5mm, con una tolerancia de +/- 0.45mm.

Se permite el uso de la biela del palio en medidas y peso estipulados.

4.6 CIGUEÑAL:

Original. Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin desplazar sus centros, balancear mediante orificios únicamente, tratar térmicamente, frezar orificio de lubricación y ranura. Peso mínimo de cigüeñal desnudo 9,000 kg . (-150grs de tolerancia) .Tapones libres. Se permite: balancear estática y dinámicamente. Se permite espigar el mismo. Bulones de volante libre en material y medida. Polea de cigüeñal libre.

4.7 COJINETES de bielas y bancadas:

En forma, medida y material original, (Federal Mogul,SGB, King, Sintermetal - Metal Leve,todas de mercado de reposición). No se permite el sistema de rodillos o bolillas

4.8 TAPA DE CILINDROS:

a. Original, con numeración en alto relieve tal lo provisto por el fabricante, siendo su único modelo con la numeración 7618445. Se habilitan las tapas de la serie S en sus distintas versiones , estando prohibidas las tapas S73. Prohibido rellenar, permitido únicamente su cepillado. Se permite retocar el cielo de la cámara de compresión de esta, en el lado opuesto de la ubicación de la bujía , se permite retocar manteniendo elangulo y formato original , a los fines de lograr el cubicaje, y la relación de compresión deseada.. Se permite hermanar el cielo de la tapa con el escalón al frezar el casquillo del asiento de válvula. Orificios y/o conductos originales sin frezado .Se permite agrandar los conductos de admisión y escape hasta 10mm medidos a partir del plano de apoyo, esto solo al efecto del hermanado las piezas. Se permite eliminar por medio de tapones el sistema de calefacciónde múltiple de admisión.

Casquillo de válvula en la admisión: 35,7 mm, Altura: 8,10mm y en salida al múltiple 31.90 mm con una tolerancia de 0,30mm+/-

Casquillo de válvula en el escape: 28.50mm, altura: 7,90mm y en salida al múltiple de escape 30.00 mm.+/-.

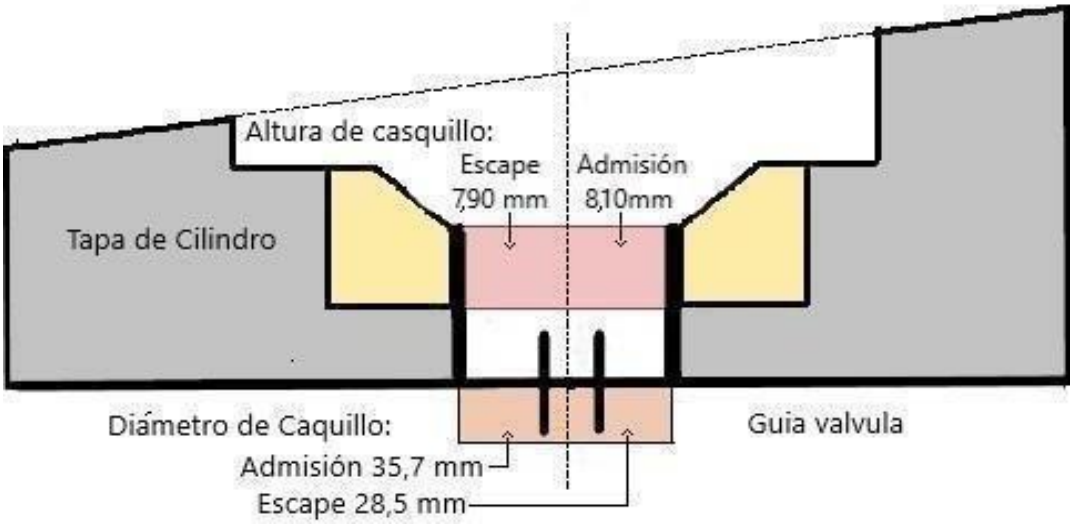
Los casquillos de admisión y escape mantendrán su geometría original , en el cielo (de 15 a 30 grados), en el asiento (45 grados) , desde el asiento hacia la parte inferior será recto (90 grados).

Se permite re-encasquillar siempre manteniendo las medidas y materiales originales(altura).

b. CORTE TRANSVERSAL CÁMARA-CASQUILLO VÁLVULA

- Diámetro interior casquillo de admisión 35,7mm$^{+0,2}$.

- Diámetro interior casquillo escape 28,5 mm$^{+0,2}$.
- Profundidad conducto de admisión o escape, que se permite hermanar hasta 5mm por debajo de los casquillos de válvulas según la figura.



4.9 <u>PLATILLOS DE VALVULAS:</u>

Originales, material magnético.

4.10 <u>RESORTE DE VÁLVULAS</u>

Libres, manteniendo cantidad original.

Se permite:

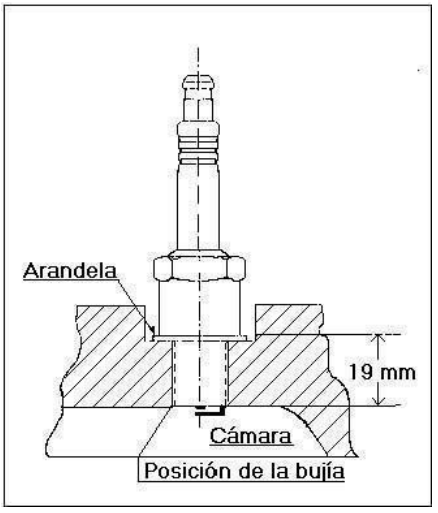
a) Suplementar los resortes con arandelas.

b) Altura del caballete, en el apoyo de leva a la cara tapa cilindro lado block, desde 20mm mínimo a 20.88mm máximo. Se medirá en el 4to cilindro.

c) Reparar una cámara de combustión con la previa autorización de la comisión técnica .

4.11 <u>RELACION DE COMPRESION</u>:

La relación de compresión será de **9.5/1,** la verificación de la relación de compresión se realizara con el equipo de medición marca LISSO o similar. El concurrente y/o mecánico y /o piloto del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro en el pasaporte técnico (declaración jurada) para que esos datos sean ingresados para la medición . Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual **<u>deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión</u>**, es punto fundamental para que el equipo realice una correcta medición, , **como así también la bujía que <u>u</u>so en la competencia** deberá cumplir con el mismo requisito de quedar al ras (ver fotos).



En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedara excluido por no cumplir con lo reglamentado.
El comisario técnico será quien decida los cilindros al que se le realice la medición de la relación de compresión.

Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentario de la relación de compresión (R.C), se procederá a una segunda medición .
De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

- Si la máquina de Relación de compresión no funciona, se deberá realizar la medicion con plastilina y/o bureta (ATF)

4.12 <u>JUNTA DE TAPA DE CILINDROS</u>:

UNA (1) SOLA JUNTA (material libre).

4.13 <u>MÚLTIPLE DE ADMISION = 31.90mm en unión con tapa</u>

Con numeración del modelo de motor de fábrica de serie 7696043, en alto

relieve. Se permite su hermanado con la tapa de cilindro hasta 10mm de profundidad hacia su parte interior. La medida del conducto será de 31,90 mm con una tolerancia de +0,20mm.

4.14 VÁLVULAS:

Tipo original , marcas Edival, 3B , (de industria nacional o mercosur.).

4.15 ANGULO DE ASIENTO DE VÁLVULA:

Originales

Angulo de rectificado 45°

Diámetro de vástago: 7.98mm C +/-0.20mm)

Diámetro máximo de válvula de admisión: 39.50 mm con tolerancia de 0,15mm.

Largo total 108.50mm (+ / – 1.50mm)

Diámetro máximo de válvula de escape: 31.00 mm con tolerancia de 0,15mm

Largo total 108.50mm (+ / – 1.50mm)

4.16 GUIA DE VALVULAS

Material y preparación libre. Se permite colocar vainas en guías de válvulas.

4.17 BOTADORES:

Deberán ser originales.

4.18 ARBOL DE LEVAS:

El árbol de leva será de cruce libre y de alzada hasta 9.20 mm sin tolerancia .

4.19 POLEAS:

Libres, se permite agregar tensor de correas.

4.20 ARBOL SECUNDARIO:

Libre.

4.21 CARTER :

Se autoriza agrandar el cárter original, se permite a colocar bandeja otrampa de aceite en su interior. Su fijación y preparación son libres. Se permite colocar doble junta. Se permite colocar una válvula en elrespiradero del mismo, la salida de los gases debe, en todos los casos ir a un recipiente (recuperador de aceite) de por lo menos 1(uno) litro de capacidad alojado en el interior del vano motor, debiendo ser de metal o material ignífugo.

4.22 VOLANTE MOTOR:

Deberá mantener la corona de arranque en forma, medida y material original. Peso mínimo 6,460 Kg . (tolerancia -100 grs)

4.23 PLACA Y DISCO DE EMBRAGUE:

Placa original, disco libre, prohibido el sistema multi-disco, bulones libres. Se permite agregar flejes y su balanceo.

4.24 DISTRIBUCION:

Tapa original u opcional, preparación libre, engranaje de árbol de levas se permite modificar para usar corrector de puesta a punto. Polea y maza libre, se permite tensor de correa.

4.25 PATAS DE MOTOR:

Se permite reemplazar la goma por otro material, manteniendo sus centros. Tensor de caja (pata) libre. Se debe conservar la ubicación del motor original. Se permite elevar el motor en anclaje original, no desplazar. -

Artículo 5 Alimentación de Combustible:

5.1 CARBURADOR: TLDE 32/34

El carburador será de dos bocas, equipados en vehículos de gran serie.Difusor 21/24mm (+/- 0.30mm) diametro del cuerpo 32/34mm (+/- 0.30mm). Prohibida su preparación, ni cambio de ángulos internos solamente chicleres para su carburación.

Se aclara que los carburadores a utilizar en la categoría deberán presentar el criterio STD interior y exterior , en todas sus partes, asi mismo en todos sus mecanismos , tal en el caso del acelerador , mecanismo totalmente original en sus elementos y momentos de accionamientos, no permitiendo ningún tipo de alteraciones o elementos que genere alteración alguna , siendo lo único opcional el uso del cebador que se permite eliminarlo.

CARBURADOR "WEBER – TLD 40/ 51, 32, 50/ 21- 34/34	
Diámetro Cuerpo	34/32 mm. +/-0.30
Diámetro Difusor	21/24 mm. +/-0.30
Largo de Avioncito	27,40 mm +/-0.30
Altura avioncito med hacia lado cuba	13.90 mm +/-0.30
Diámetro Interior Avióncito	11,40 mm. +/-0.30
Diametro exterior avioncito	13.00 mm +/-0.30
Espesor patita der soport avioncito	4.50 mm +/- 0.20
Espesor patita izq soport avioncito	2.50 mm +/-0.20
Espesor del Eje de Carburador	8,00 mm. +/- 0.30
Espesor de Mariposa	1.00 mm +/- 0.20
Tornillo Mariposa (No Fresada)	Cabeza Original (No Fresada)

Cebador y Todas sus Partes	Libres ,opcional permitido eliminar
Altura Carburador Armado, Completo	117,00 mm +/- 0.70 mm s/ filtro
Flotante original peso	10.5 grs
Fijación al multiple	libre
chicleres	Originales medidas libre

emulsionador	Original
Diámetro entrada de aire superior máximo	40,00 mm. +/- 0.30

- **Filtro de aire:** Obligatorio el uso de elemento filtrante de cartón, la misma deberá tener 2 tapas, una que haga de base inferior y otra superior, ubicado sobre el carburador, de forma cilíndrica. Prohibido orientador de aire.

5.2 BOMBA DE NAFTA:

Las bombas de combustible son libres.

Se permite usar una mecánica y/o eléctrica, en caso de ser eléctrica debe ubicarse en el baúl o vano motor . Deberá tener un corte eléctrico automático que interrumpa el suministro de combustible cuando se detenga el motor, marca LISSO. La bomba de combustible eléctrica que se encuentren dentro del baúl, deberá estar debidamente fijada y protegida mediante un recinto estanco. Las cañerías deberán ser metálicas o mallas, autorizándose la utilización de conexiones roscadas. Se autoriza el paso de las mismas por dentro del habitáculo, no pudiendo existir conexiones dentro del mismo.

Se autoriza el uso de un regulador de presión ubicado en el vano motor.

5.3 FILTRO DE NAFTA:

Cantidad y tipo libres, capacidad total máxima 500 cc.

Deberá ser metálico, su ubicación será fuera del habitáculo del mismo.

Artículo 6 Encendido y Sistema Eléctrico:

6.1 ENCENDIDO:

Se permite **Distribuidor** tipo **HALL y/o inductivo** fijo. Se permite trabar el avance vacío ycentrifugo, ambos modelos de posición horizontal (a la leva) o vertical (acoplado al block) . Utilizando el modulo que pertenezca al distribuidor. - **Bobina** original de gran serie que hayan sido fabricadas e instaladas en vehículos de calle, **NO COMPETICION**.

Se permite segundo módulo, con llave inversora, a la vista de los comisarios técnicos.

6.2 BUJIAS:

Libres en su rango térmico, procedencia y marca. Rosca diámetro 14mm.

6.3 ALTERNADOR:

Se permite desconectar, vaciar, alivianar, eliminar, en este último de los casos se permite usar un tensor de correa de origen libre.

6.4 INSTALACIÓN ELECTRICA:

Relay, fusibles, llaves e instalación son libres. Llave de corte corriente en el exterior ubicada al frente (a lado del parabrisas) con la identificación correspondiente

6.5 BATERIA:

a) Ubicación libre, pero dentro del habitáculo del auto.
b) Batería . Cantidad (1) uno. Voltaje máximo 14 volts

c) ES OBLIGATIRIO, uso de caja plástica, contenedor de batería con tapa del mismo material, la que se utiliza para COMPETICIÓN.

6.6 LLAVE DE ARRANQUE:

Se debe eliminar la llave de arranque original y su correspondiente traba de dirección.

6.7 INSTRUMENTAL:

Libre, siempre y cuando no altere ni siquiera indirectamente el funcionamiento del vehículo.

6.8 MOTOR DE ARRANQUE:

Preparación interior libre, debe funcionar correctamente.

Articulo 7 - Múltiple Escape:

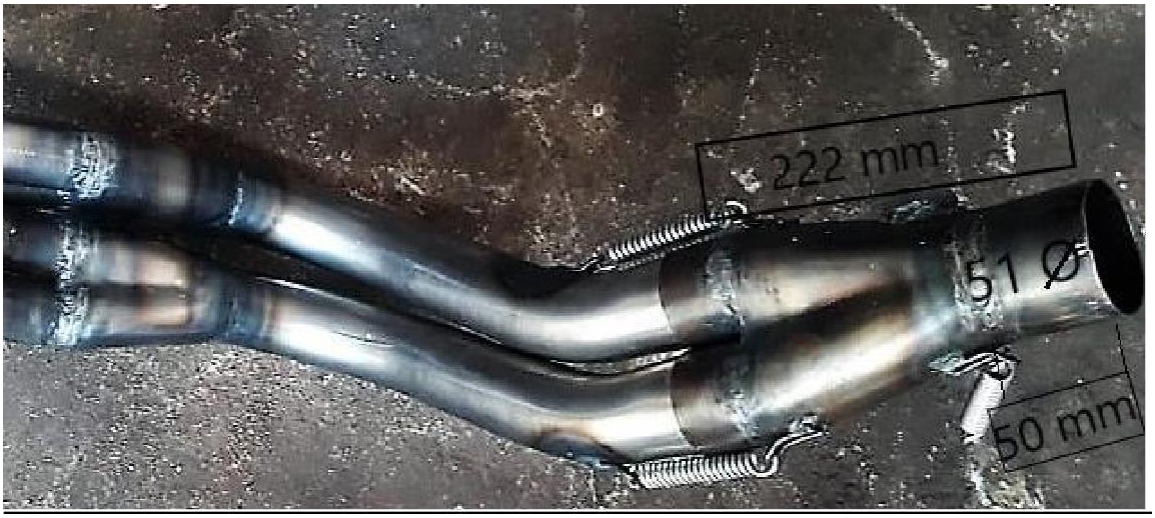
El múltiple de escape, salida motor con sus medidas reglamentarias descriptas en el reglamento (ver gráfico) ,luego tiene la conexión (ver gráfico medidas)al caño /trombón .Este último deberá instalarse en forma postiza y será de libre elección , medidas y diseño cuyo extremo final deberá ubicarse en el lateral derecho del automóvil, dentro de las dimensiones del largo de la puerta y a la altura de o debajo del zócalo , respetando que el centro de su sección no podrá estar a más de 100 mm del borde exterior del zócalo hacia adentro , y tampocopodrá exceder el límite de este hacia afuera. Se permite cortar, acanalar o moldear el zócalo a los efectos de posicionar el caño. Se permite montaraislantes maleables en la carrocería o caño con la única finalidad de protección térmica. Se permite la construcción de un túnel en el piso del automóvil para alojar el caño de escape y su salida, debe estar dentro de las dimensiones del largo de la puerta, su ancho y su altura no deberá exceder los 150 mm del nivel del piso en su lado interno. Su construcción deberá ser en chapa de acero soldada en toda su extensión de manera que garantice su estanqueidad con el habitáculo. El extremo del caño debe estar ubicado dentro del túnel respetando las dimensiones descriptas en párrafo anterior.

El múltiple y el escape será provisto por la AMPPAC, La empresa responsable de la comercialización será Nea Racing , la empresa proveedora de los mismo será Escapes Maradona , los múltiples serán enumerados y registrados en el pasaporte de cada auto, en el caso de daño , rotura o algún otro motivo por el cual sea necesariorealizar un arreglo o cambio parcial o total de la pieza deberá solicitar por escrito a los técnicos, de no hacerlo y detectar una modificación , arreglo o adulteración en el múltiple y el escape el auto será excluido.

- Es obligatorio el uso de silenciador en zona de boxes.
- Las Siguientes medidas del escape serán tomadas como máximo. +/-20 mm

- **Múltiple de escape, salida de motor:**

- **Conexión entre múltiple de escape caño/ trombón /salida**



Artículo 8 Lubricación:
Libre, manteniendo la bomba de aceite original.
Tapa de válvula libre
Prohibido radiador de aceite.

Artículo 9 Refrigeración:

9.1 RADIADOR DE AGUA:
Ubicación original, su preparación es libre, paneles y tachos libres, canalizador libre, no podrá sobresalir de la línea exterior de la carrocería.

9.2 ELECTROVENTILADOR:
Libre y opcional, pudiendo colocar 2 (dos) como máximo, deberá estar dentro del perímetro del radiador.

Se permite accionar o interrumpir su funcionamiento desde el interior del vehículo.

9.3 TERMOSTATO:

Se permite eliminar y taponar conductor by-pass.

Se permite reemplazar base de termostato por brida con salida directa de libre diseño.

9.4 BOMBA DE AGUA:

Original, preparación libre.

Articulo 10 Transmisión:

10.1 CAJA DE VELOCIDADES:

a. Se debe usar original FIAT Uno. /DUNA 1.6 (VER TABLA)

b. Comando de caja de velocidades: el mecanismo es libre, siempre y cuando conserve su principio de funcionamiento original, desde el manchón de acople inclusive, se permite desplazar su anclaje dentro del túnel tapando correctamente los orificios que quedan descubiertos. c) Se permite retirar el sin fín del velocímetro.

c. Se permite reforzar con soldaduras las levas de la selectora.

d. Relaciones de caja:

velocidad	Dientes	Relación
1era	43 / 11	3.909
2da	47 / 21	2.238
3era	47 / 32	1.468
4ta	49 / 47	1.042
5to	43 / 52	0.827

e. Las patas de caja son material libre.

f. Se permite espigar la corona del desplazable c/el engranaje de 3" y 4" velocidad

10.2 PALANCA DE CAMBIOS:

Se autoriza cambiar bujes de los comandos de las cajas de velocidades por rotulas regulables o manchones, pudiendo reemplazar el sistema decomando por cables por otro sistema realizado con varillas.

10.3 DIFERENCIAL:

a) Prohibido el trabado del diferencial, como así también cualquier sistema de bloqueo del mismo. Prohibido autoblocante .

b) Relaciones:

La relación de piñón y corona es 16 / 57.

10.4 TRICETAS:

Se permite reemplazar las espigas por bujes.

10.5 PALIERS:

paliers originales en forma , diámetro y magnéticos.

Artículo 11 Suspensión:

11.1 SUSPENSIÓN DELANTERA:

a. **AMORTIGUADORES**: tipo Original, dureza libre. Hidráulicos ,no presurizado .No se permite la regulación desde el exterior, ni el depósito externo. Principio de funcionamiento original. no pudiendo invertir de posición el Carter. Permitido encamisar a rosca, para calibrar altura. Se permite corrector de comba. VASTAGO de hasta 20.00 mm (tolerancia + 1 %)

b. **ESPIRAL**:
Medidas y dureza libre. Opcional el uso de diferentes diámetros.

c. **CAZOLETAS**:
Se permite corrector de comba y avance por medio de pantógrafo, espigar caja de dirección a solo efecto de eliminar los movimientos de la misma..

d. **BARRA ESTABILIZADORA**/EXTREMOS DE DIRECCION

e. Barra estabilizadora: medida, material y forma original.Se permite eliminarla, el uso es opcional, de usarla deberá corresponder ala original del modelo.

f. No se permite rotular brazo ackerman

g. Extremo de dirección tipo original ,posición libre .Se permite montar el elemento extremo de dirección en cualesquiera de sus dos formas, desde arriba o desde abajo en el brazo ackerman y en este último se permite maquinar/embujar el orificio de anclaje con el extremo debiéndose mantener obligatoriamente sus entrecentros y angulo original.-

h. Tensor original en formas y medidas modelo scr o fire, habilitado uso de extremo tensor en ambas barras (ver foto).

i. Brazo rotula original fiat fire/duna/ uno.

11.2 SUSPENSIÓN TRASERA:

a. AMORTIGUADORES:

Tipo Original, dureza libre. No se permite la regulación desde el exterior, ni el depósito externo. Principio de funcionamiento original. Anclajes inferiores originales, no pudiendo invertir de posición el Carter, el anclaje superior puede estar adherido a la jaula, se permite rotular este de libre diseño. Se permite corrector de comba, se permite reemplazar los silemblock por material rígido. Los topes son libres manteniendo su anclaje original. Elásticos libres. Soporte de elástico libre.

Es obligatorio instalar un cable de acero de por lo menos de 8mm, en ambos amortiguadores traseros , que tendrá únicamente la función de limitar el recorrido del amortiguador. (en caso de rotura del vástago) .

Se permite aumentar el diámetro de los tornillos de anclaje del portamasa y amortiguador, a su vez ovalizar los agujeros superiores para alinear comba.Se permite pre-carga (instalación de libre diseño). VASTAGO de hasta 20.00 mm (tolerancia + 1 %)

b. TROCHAS Y DISTANCIA ENTRE EJES

La trocha delantera será de 1620mm y la trasera de 1590mm, respectivamente. Distancia entre eje máxima será de 2390mm.

El sistema de medición de trocha es el siguiente:
Las mediciones serán realizadas en la parte inferior de las llantas, más bien en el labio inferior deestas. La medición se efectuará en condiciones de marcha sin piloto.

c. ALTURA DEL AUTOMOVIL:

Los vehículos serán medidos con una barra de arrastre de cinco (5) centímetros de altura, la que no deberá ser arrastrada por ningún elemento, salvo la salida del escape, la que podrá ser retirada para tal efecto.

d. Bujes:

Deberá ser tipo original, material libre, no rotulado

Artículo 12 Frenos:

Delantero:

Se permite el uso de disco de freno solidos de 12 mm de espesor +/-1.20mm de tolerancia, tipo original o discos ventilados de Fiat palio con un máximo de 20 mm de espesor +/-1,20mm de tolerancia, tipo original. Ambos discos deberán tener un diámetro máximo de 240mm +/- 1mm. en ambos casos se permite el ranurado y el perforado. Las medidas de los discos serán tomadas como llegue el auto a parque cerrado. Se permite el uso de mordaza/ calipers de Fiat uno /palio. Deberá tener un solo pistón, el cual podrá ser de 48mm o el de 54mm.En el caliper ser permite remplazar los bujes de goma por otro de libre material.
La combinación de disco y calipers será libre criterio del piloto. El compuesto de la pastilla es libre. La refrigeración ,se permite perforar el paragolpe p/alojar a cada lado del mismo una ventilación c/diámetro max de hasta 80 mm , vinculado con un conducto hasta los frenos , que en caso de no usar deberá estar tapado en su interior (paragolpes ingreso).

Traseros:

Campanas originales: Con preparación libre. Se permite reemplazar el sistema autorregulable de los patines por reguladores manuales alojados en los platos de los frenos, los mismos pueden perforarse. Se permite retirar el freno de mano. Cilindros máximo diámetro 19 mm y/o 3/4, se permiten autorreguladores. Servo libre, uso opcional.

Bomba de freno: **tipo** original de dos circuitos de 19mm mínimo o 20.6mm máximo. Sepermite válvula reguladora en el interior. Caños y flexibles libres

Artículo 13 Carrocería:

Es obligatorio tapar todos los orificios de la carrocería.

Se permite reforzar, soldar o unir a la jaula, reformar las paredes suspendidas a condición que el material empleado mantenga la forma original y este en contacto con ella. Es obligatorio mantener el piso tipo original en todo su interior, manteniendo los zócalos, siempre sus medidas originales.

13.1 INTERIOR Y EXTERIOR

Se podrá retirar la instalación eléctrica original y sustituirla por otra. Calefactor, tablero completo, consola, parasoles, ceniceros, tapa de distribución, rueda de auxilio, así como toda la fijación de los elementos que no se usen.

Se permite eliminar asientos, toda la tapicería interior del vehículo, colisas, alfombras, inclusive su bandeja trasera a excepción de los 2 tapizados de puertas y los 2 laterales traseros, los cuales serán de construcción y materiales libres, ignífugos, de un espesor de 0,5 mm.

Se permite retirar todo material insonorizarte o anticorrosivo de la carrocería.

Deberán mantener los faros traseros originales. Los faros delanteros podrán ser originales o anulados, en el segundo caso deberá ser cubierto el espacio por distintos materiales, los mismos deben mantener el aspecto original de faro.

13.2 PUERTAS

Delanteras:se permite quitar el refuerzo interior, a el mecanismo levanta cristales, ventíletes y colisas. Se permite tomanaca en ambas puertas (vent).

Traseras: se permite alivianar, quitar mecanismo levanta cristales, colisas y cerraduras, trabar con seguros, soldar o abulonar. Los vidrios laterales y luneta trasera se deben reemplazar por acrílicos o poli carbonato trasparente incoloros.

13.3 GUARDABARROS

Solo se autoriza a doblar las pestañas de guardabarros.

13.4 TAPA MOTOR Y BAUL

En la tapa motor y baúl es obligatorio colocar dos (2) cierres tipo pasador.
Se permite quitar cerraduras y/o bisagras.
Se permite eliminar el tensor hidráulico del portón trasero.
Se permite reemplazar estos por los de fibras de igual diseño.

13.5 CHAPONES

Los chapones protectores serán opcionales en su utilización. Se autoriza la colocación de chapas protectoras inferiores las cuales deberán cumplir como única función la protección de las partes mecánicas.

13.6 PARAGOLPES

Deben ser originales al igual que sus soportes. Se permite reemplazar por uno de fibra de igual diseño. Es optativo retirar el alma del paragolpes delantero y reemplazar por un caño de hasta 38.00mm de diámetro .

Se permite para el Fiat Uno la utilización del paragolpes del Fiat Duna.

Se permite hacer en el paragolpes delantero 3 perforaciones a los fines de mejorar la refrigeración (zona del radiador) , las mismas deberán distribuirse en forma simétrica , cada orificio deberá tener las siguientes medidas , de ancho 140.00 mm (+ 5.00 mm max) y de alto 40.00mm (+2.00 mm max). Prohibido canalizar, orientar , direccionar el flujo del aire .

13.7 TROMPAS:

Se permite reemplazar las trompas del modelo Fiat uno y duna por la del modelo FIAT UNO fire. Se permite afinar la parrilla manteniendo la forma original.

13.8 PEDALERA

Original, sistema de acelerador libre, se mantiene en su posición, se permite

reforzar pedales, cable libre. Se permite realizar modificaciones en las mismas, pero siempre respetando los puntos de anclaje original de fábrica, solamente a fines de no entorpecer la maniobrabilidad para el piloto.

13.9 PARABRISAS: Deberá ser laminado (obligatorio) , podrá optar por el uso de un parabrisas calefaccionado. **CRISTALES LATERALES** deberán ser transparentes de material tipo policarbonato , **LA LUNETA** trasera será transparente y podrá tener hasta 3 perforaciones .

Artículo 14 - Columna de Dirección

Anclaje original, se permite desplazar hacia abajo, hasta 60mm y la derecha hasta 60mm.

Se permite alargar la columna de dirección, hasta 150mm de la medida original.

Artículo 15 - Combustible

Deberá utilizarse obligatoriamente el combustible oficial de la Fecha en curso y no de otras anteriores y/o de otro origen. El mismo será controlado por muestreo y su incumplimiento será pasible de sanciones deportivas (exclusión) y administrativas. NO SE permitirá ningún agregado de sustancias que mejoren el octanaje y/o densidad.

Artículo 16 - Precintado

Se deberá perforar con un diámetro de 2mm, en el múltiple admisión.

Un espárrago o un bulón del caballete porta árbol de las levas ubicado en la línea del carburador. Dos espárragos o un bulón de fijación de tapa de cilindros y la saliente de la tapa de cilindro. Un bulón o espárrago de fijación entre motor y caja. Una nervadura de carcaza de caja de velocidades y dos tornillos consecutivos en la tapa de la misma. Se deberá pintar las áreas agujereadas con color para individualizar fácilmente las mismas.

Se deberá perforar un esparrago del carburador que combine con el esparrago del caballete porta árbol de leva.

Artículo 17 - Llantas

Tipo potenciado de chapa o aleación. Ancho máximo 7", diámetro 13", se permiten separadores de hasta 20mm., de material y formato libre (tomado como parte de la llanta).

Las llantas de aleación deberán ser del tipo **inyectada** de marcas de calidad reconocida con conos de acero (homologación CDA).

Artículo 18 - Cubiertas

a. Se registrarán CUBIERTAS PIRELLI SLICK nuevas de 13 pulgadas x 7

b. 1° fecha Se podrán sellar/registrar previo a la clasificación 6 cubiertas .

c. En las sucesivas fechas 2 nuevas x fecha y estaran habilitadas las registradas anteriormente.

d. El piloto y/o concurrente deberán concurrir al recinto técnico con el pasaporte con la lista de números/ códigos de cada cubierta a usar ese fin de semana , reviste esta información en declaración jurada , los comisarios tomaran esa información para volcar en una planilla, donde la cubierta quedara registrada (siempre respetando las cantidades máximas estipuladas (ver RPP de la fecha horarios).

e. Se podrán usar cubiertas PIRELLI ANCORIZADAS NUEVAS 13X7 , y /o REDIBUJAR PIRELLI SLICK 13X7 (dibujo de libre diseño) .

Cada competidor deberá tener disponible en boxes como equipaje obligatorio las cubiertasancorizadas y /o redibujadas .(EXCIBIDAS).

Las reposiciones por roturas serán de hasta 2 cubiertas como maximo por año. Los comisarios evaluaran en cada situación (reposiciones previstas en caso de accidentes o toques entre competidores únicamente y solamente en pruebas oficiales).

-La administración de las cubiertas será a criterio de cada piloto (siempre respetando los máximos estipulados).

<u>Artículo 19 Seguridad</u>:

19.1 <u>BUTACA</u>:

Las butacas a utilizar deben ser homologadas bajo norma FIA.
Fijaciones de butaca:
Los soportes deben fijarse a la carrocería / chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento, utilizando pernos con un diámetro mínimo de 8 mm y los cortes 1 mm.

a. Los soportes deben fijarse a la carrocería / chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento, utilizando pernos con un diámetro mínimo de 8 mm y contrachapas, según el gráfico. La superficie mínima de contacto entre el soporte, la carrocería / chasis y la contrachapa es de 40 cm.2 para cada punto de montaje. Si se usan sistemas de desmontaje rápido, deben poder de soportar fuerzas verticales y horizontales de 18000 N, aplicadas de forma no simultánea.

b. El asiento debe estar fijado a los soportes a través de 4 puntos de montaje, 2 en el frente y 2 en la parte trasera del asiento usando pernos con un diámetro mínimo de 8 mm y refuerzos integrados en el asiento. Cada punto de montaje debe poder soportar una fuerza de 15000 N aplicada en cualquier dirección.

c. El grosor mínimo de los soportes y contrachapas es de 3 mm., si se trata de acero, y 5 mm si se trata de materiales de aleación liviana. La dimensión

longitudinal mínima de cada soporte es de 6 cm. El mismo es de construcción libre. Deberá tener apoya cabeza integrado tapizado y la altura mínima deberá ser al ras del casco. La fijación de la misma deberá ser montada sólidamente a la carrocería o jaula.

19. 2 <u>CINTURONES DE SEGURIDAD:</u>

Se deben usar dos tiras en el hombro y una tira en la cintura. Puntos de anclaje en la carrocería: dos para la tira de la cintura, dos o tal vez uno para las tiras del hombro, simétrico respecto del asiento. Estos cinturones

deben estar homologados por la FIA y cumplir con la norma N 8854, 8853, 8854/98 u 8853/98 de la FIA.

Sera OBLIGATORIO el uso del protector cervical (hans).

<u>Instalación</u>

Debe instalarse un arnés de seguridad en los puntos de anclaje del automóvil de producción en serie.

Las ubicaciones geométricas recomendadas para los puntos de anclaje se muestran en el gráfico N° 253- 42.

Hacia abajo, las tiras del hombro deben orientarse hacia la parte trasera y deben instalarse de forma tal q.<ue no formen un ángulo de más de 45° respecto de la horizontal desde el borde superior del respaldo, si bien se recomienda que este ángulo no exceda los 10°. Los ángulos máximos en relación con la línea central del asiento son de 20°, divergentes o convergentes. Si es posible, debe usarse el punto de anclaje originalmente montado por el fabricante del automóvil. No deben usarse puntos de anclaje que formen un ángulo mayor respecto de la horizontal.

Para un arnés de 5 puntos, las tiras del hombro deben instalarse cruzadas simétricamente respecto de la línea central del asiento delantero.

Las tiras de la cintura y la entrepierna no deben pasar sobre los costados del asiento sino a través de éste, con el fin de atar y sostener la región pelviana sobre la mayor superficie posible. Las tiras de la cintura deben ajustarse apretadamente en el ángulo que se forma entre la cresta pelviana y el muslo superior. Bajo ningún concepto deben usarse sobre la región abdominal.

Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos.

Si es imposible instalar las tiras del hombro y/o de la entrepierna en los puntos de anclaje de producción en serie, deben instalarse nuevos puntos de anclaje en la carrocería o el chasis, lo más cerca posible de la línea central de las ruedas traseras para las tiras del hombro. Las tiras del hombro también pueden fijarse a la barra antivuelco de seguridad o a una barra de refuerzo por medio de un lazo, así como a los puntos más altos de anclaje de los cinturones traseros o, por fin, fijarse o apoyarse sobre un refuerzo transversal soldado a los refuerzos traseros de la barra antivuelco. En este último caso, el uso de un refuerzo transversal está sujeto a las siguientes condiciones: El refuerzo transversal será un tubo que mida por lo menos 38 mm.x 2,5 mm.o 40 mm.x 2 mm., hecho de acero al carbono sin costuras estirado en frío, con un límite elástico mínimo de 350 N/mm.2.

La altura de este refuerzo debe ser tal que las tiras del hombro, hacia la parte trasera, estén orientadas hacia abajo formando un ángulo que tenga entre 10°y 45° con respecto a la horizontal desde el borde del respaldo, recomendándose un ángulo de 10°.

Las tiras pueden estar fijadas por medio de lazos o por tornillos, pero en el último caso debe soldarse un tubo (camisa) para cada punto de montaje (ver gráfico 253-17C y 253-53 para las dimensiones). Estas partes extra se ubicarán en el tubo de refuerzo y las tiras se ajustarán usando pernos M12, 8.8 o 7/16 según especificación UNF. Cada punto de anclaje debe poder soportar una carga de 1470 daN o 720 daN para las tiras de la entrepierna. En el caso de un solo punto de anclaje para dos tiras, la carga considerada será igual a la suma de las cargas requeridas. Para cada nuevo punto de anclaje creado, debe usarse una placa de acero de refuerzo con una superficie de por lo menos 40 cm.2 y un grosor de por lo menos 3 mm.

Principios de montaje al chasis / monocasco:

1) Sistema general de montaje: ver gráfico 253-43
2) Montaje de la tira del hombro: ver gráfico 253-44
3) Montaje de la tira de la entrepierna: ver gráfico 253-45

Uso

Debe usarse un arnés de seguridad en su configuración de homologación sin ninguna modificación o remoción de partes y de conformidad con las instrucciones del fabricante.

La eficacia y la longevidad de los cinturones de seguridad están directamente relacionadas con la forma en la cual están instalados, se usan y se mantienen. Los cinturones deben reemplazarse después de cada choque grave y toda vez que las correas de tejido se corten, se

rasguen o se debilitan debido a la acción de productos químicos o del sol. También deben reemplazarse si las partes de metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan. Cualquier arnés que no funcione perfectamente debe ser reemplazado.

19.3 <u>EXTINGUIDOR:</u>

Extintores – Sistemas de extinción

El uso de los siguientes productos estará prohibido: BCF, NAF. Sistemas fijos

Agentes extintores permitidos:

AFFF de 4L como mínimo "certificado IRAM"

Los extintores deberán protegerse adecuadamente y estar situados en el habitáculo a una distancia de, al menos, 300 mm del borde más externo de la carrocería. Se debe asegurar con un mínimo de 2 abrazaderas metálicas con tornillos "siempre dejando a la vista la respectiva etiqueta

que indica los detalles del extintor y el indicador de carga", el sistema de seguridad debe soportar una desaceleración de 25 g. Se requiere el uso de topesAnti-torpedo.

Todo el equipo de extinción debe ser resistente al fuego. Las conducciones de plástico están prohibidas y las conducciones de metal son obligatorias.

El piloto debe ser capaz de accionar el extintor manualmente cuando esté sentado normalmente con sus cinturones puestos y el volante en su sitio. Además, debe combinarse un interruptor de accionamiento externo en forma de "T", situado a no más de 10cm del corta corriente "ambos del lado del acompañante". Debe estar identificado con una letra "E" en rojo dentro de un círculo blanco con el borde rojo, de un diámetro mínimo de 10 cm.
El sistema debe funcionar en todas las posiciones.
Las toberas de extinción deben ser las adecuadas al agente extintor e instalarsede tal manera que no apunten directamente a la cabeza del piloto. En el caso de los sistemas de extensión de incendios fijos debe encontrarse en posibilidad deser activado en todo momento que el vehículo se encuentre en marcha, esto implica que el seguro del mismo debe de ser retirado.

<u>Extintores manuales</u>

Agentes extintores permitidos:
AFFF de 2L como mínimo o de polvo de 1kg "certificados por IRAM" Todos los extintores deben estar protegidos adecuadamente. Sus fijaciones deben ser capaces de soportar desaceleraciones de 25 g. Además, solo se aceptan las fijaciones metálicas de desprendimiento rápido con abrazaderas metálicas. Se requiere el uso de topes Anti-torpedo.
Los extintores deben ser fácilmente accesibles al piloto

19.4 CORTACORRIENTE:

Se deberán colocar dos cortes generales de corriente, uno exterior y otro interior. Conectado al negativo.

El corte general de corriente debe cortar todos los circuitos eléctricos y también debe detener el motor. Debe ser un modelo a prueba de incendio y será accesible desde adentro y desde afuera del automóvil. Desde afuera, el comando del interruptor del circuito estará obligatoriamente ubicado en la parte inferior del montaje del parabrisas, del lado del conductor. Estará marcado por una chispa roja adentro de un triángulo azul con bordes blancos, cuya base tendrá por lo menos 12 cm. El corte interior debe ser accionado por el piloto sentado en su butaca con los cinturones puestos.

19.5 LIMPIAPARABRISAS:

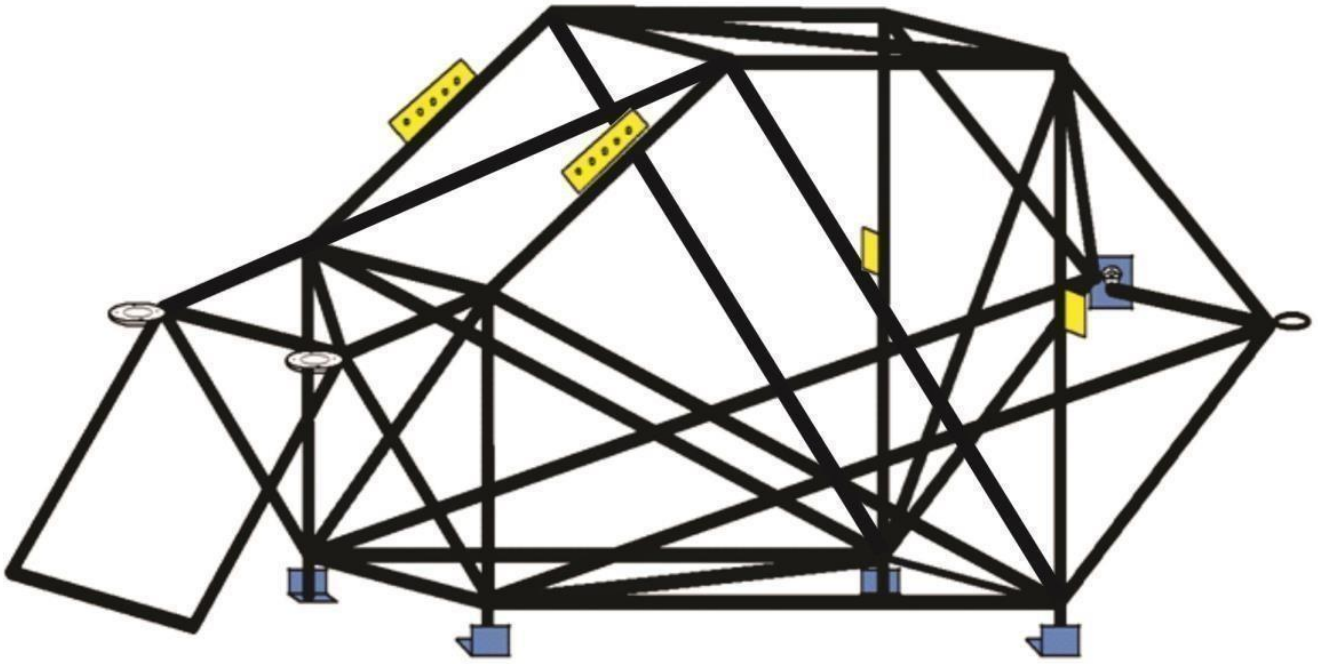
El motor, su emplazamiento, su número de escobillas, y mecanismo, serán de libre elección. Se deberá obligatoriamente, contar con un sistema de lava parabrisas, mecánico o electrónico, y se autoriza aumentar el depósito del líquido limpiador. Se permitirá ubicar el depósito del líquido lava parabrisas dentro del habitáculo, o cambiarlo de su posición original.Se permite el uso de limpia y lava lunetas.

19.6 JAULA DE SEGURIDAD:

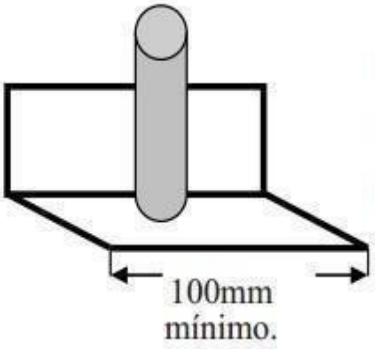
El único objeto de la misma es evitar una deformación importante en caso de colisión o vuelco, la misma será libre, tomando como base el siguiente plano adjunto, se deberá respetar sus anclajes, soportes, diámetro y grosor de caño.

Prohibido agregar caños por dentro de los sócalos y parantes, no pudiendo obstruir la entrada o salida del piloto.

Plano adjunto:



Refuerzos soporte de parilla delanteros y traseros



Colocar unos rectángulos de chapa de un espesor de 2mm, en las cuatro bases, según la muestra del dibujo; donde también se soldaran los caños de la jaula.

Fig. Nº 2

CAÑOS : Seran de acero al carbono . , con resistencia mínima a la tracción de 350N/mm2 con diámetros minimos y espesor minimo 38.00 mm / 2.00 mm y 40.00 mm/1.60mm respectivamente . De haber otros materiales y/o diámetros deberán pedir homologación a la técnica .

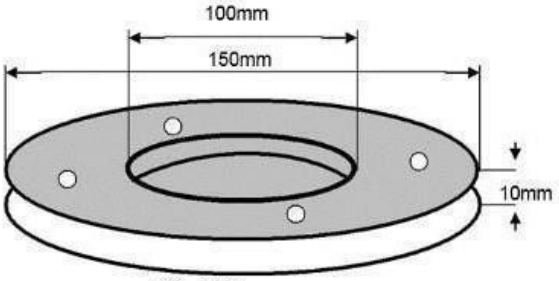


Fig. Nº4

Modificación para utilizar corrector de comba

19.7 INSCRIPCIONES:

Los números deberán ser colocados a cada lado y en el techo sobre un fondo negro de 40cm de ancho por 30cm de alto o de 40cm de diámetro si es circular, con un trazo color blanco de 4 cm de espesor y una altura mínima de 22cm. La distancia mínima de los números al marco deberá ser de 4cm.

Se deberá colocar el número en el parabrisas, de color amarillo fluo, de 8cm de altura, sobre el lado derecho del vehículo debajo del nombre del piloto.

En las puertas delanteras o en el techo deberá indicarse nombre y apellido del piloto así como el grupo sanguíneo RH, en un recuadro suficiente para contener caracteres de 4cm de altura.

19.8 ESPEJOS

Es obligatorio el uso de uno dentro del habitáculo y dos espejos exteriores, uno a cada lado del vehículo.

19.9 OJAL DE REMOLQUE

Todos los automóviles deben estar equipados con un ojal de remolque delantero y uno trasero para todos los eventos. Este ojal y o fajas de remolque sólo se usará si el automóvil no puede moverse libremente. Será claramente visible y estará pintado de amarillo, rojo o naranja.

19.10 TANQUE DE COMBUSTIBLE:

Obligatorio :
Todos los tipos de tanques habilitados deberán tener un respiradero hacia el exterior del vehiculo (altura de luneta trasera) .

- **Tanque original:** Deberá estar en su posición original, de la forma que viene de fábrica, con sus respectivos accesorios, respetando su dispositivo de carga original.

- **Tanque de competición:**

  En el caso de no utilizar el tanque de combustible original del vehículo en su posición original, SE SUGIERE EL USO DE TANQUES DE COMBUSTIBLE HOMOLOGADOS POR LA F.I.A., DE ACUERDO A LA NORMA FT3.

  SE RECOMIENDA QUE ANTES DE LA COMPRA DE LOS MISMOS SE CONSULTE SOBRE LOS MODELOS HOMOLOGADOS.

  Se permitirá incorporar en su interior rompeolas, se permitirá acortar su altura en 70 mm. Se permitirá la incorporación de tanques de goma marca "A.T.L. o FUEL SAFE", con su correspondiente container, de no usar este Elemento deberá instalarse un parallamas estanco de poli carbonato ignífugo. De utilizarse el tanque de combustible de goma, el mismo deberá estar instalado a no menos 300 mm., de la parte trasera del baúl y 150 mm., de ambas partes laterales.

  Si el depósito de combustible estuviese instalado en el baúl y se eliminasen los asientos traseros, deberá haber un tabique de poli carbonato resistente al fuego (ignífugo) y estanco a las llamas y a los líquidos, que separe al depósito del habitáculo.

  En el caso de los autos de dos volúmenes, será posible, utilizar un tabique de poli carbonato (ignífugo) entre el habitáculo y la ubicación del tanque.

  El emplazamiento y dimensión del orificio de llenado, así como el tapón de cierre, podrá cambiarse a condición de que la nueva instalación no sobresalga de la carrocería y garantice que las fugas del carburante no caigan dentro del compartimiento.

- **<u>Montaje y ubicación de Tanques de Combustible Homologados:</u>** Deberán estar alojados en un recipiente metálico sujeto con dos zunchos longitudinales y uno transversal. Se permite cortar el piso e instalarlo por debajo del plano del piso..

Tendrá una única boca de llenado en la parte superior, deberá tener un Embudo recolector de derrame, el citado embudo deberá tener un tubo de drenaje al exterior con salida lejos del caño de escape del motor y de los frenos. Deberá tener una descarga de estática.

Entre el tanque y la cola del vehículo deberá haber una distancia mínima de 400 mm. El tubo de pesca o chupador deberá estar en la parte superior. Prohibido el uso de medidores eléctricos. Se permiten utilizar tanques de combustible con un depósito chupador incorporado; siendo este parte integrante del elemento homologado. En los vehículos en los que él deposito chupador se encuentre por debajo del piso del baúl, en los mismos será obligatorio colocar una protección tubular continúa construida en tubo de acero SAE 1020 de diámetro mínimo de 45 mm y espesor mínimo de 3 mm, deberá ser de forma rectangular de dos lados horizontales y dos verticales cuyas aristas deberán ser caños curvados. En lo que respecta a los tubos que van puestos en forma vertical se podrán soldar a los horizontales o bien reemplazarlos por una planchuela soldada a los mismos. Su parte horizontal superior deberá estar fijada a la altura de los cajones longitudinales (falso chasis) de refuerzo de la carrocería, y su parte horizontal inferior en la línea horizontal inferior del depósito chupador. Se deberá colocar un para llamas entre el habitáculo y el baúl en la zona que delimita el respaldo del asiento trasero, el mismo deberá estar realizado en chapa de acero o aluminio dejando estanco el habitáculo con respecto al baúl.

19.11 LUZ DE STOP

Deberán colocarse dos (2) luces en el interior del habitáculo contra la luneta en la parte superior de la misma, una a cada lado de ésta, de color rojo con lámparas de 15W como mínimo, accionada por el pedal de freno únicamente. Distancia entre ellas de 60 cm. como mínimo. Se autoriza el uso de LED.

19.12 LUZ DE LLUVIA O PARA CIRCUITOS TERRADOS

Es obligatorio colocar una luz para tal fin, de como mínimo 400mm cuadrados de superficie, colocada dentro del habitáculo en el centro de la luneta trasera, de color anaranjado.

Será accionada por el piloto por medio de una llave, independiente del sistema de freno. Se autoriza el uso de LED. Seráopcional el uso de luces intermitentes laterales.

19.13 RED DE SEGURIDAD (puerta)

la colocación de una red como medida de seguridad, como protección eventual será obligatoria.

19.14 INTERCOMUNICADORES

Es de uso opcional y libre en lo que respecta al equipo y su instalación.

NOTA: la Comisión Técnica podrá a su solo juicio impedir la participación de cualquier automóvil que no reúna las condiciones mínimas de seguridad.

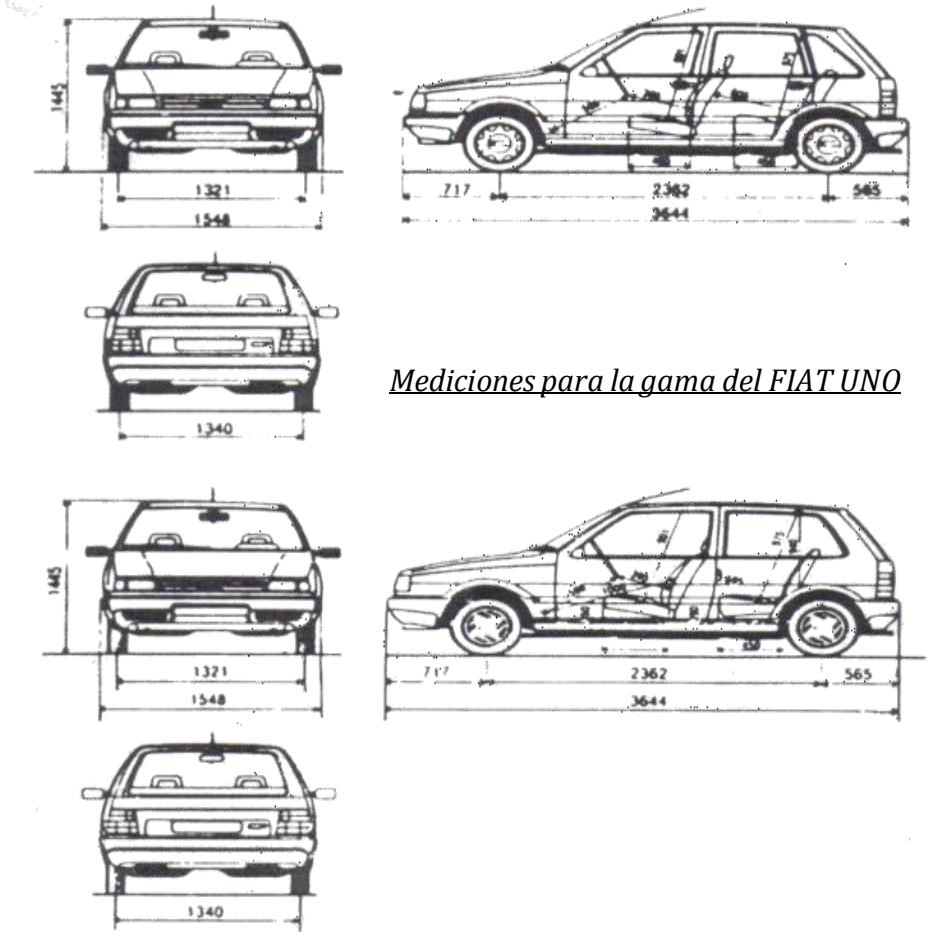
El presente reglamento podrá sufrir modificaciones o aclaraciones, las que serán notificadas mediante el o los anexos al ente fiscalizador

19.15 SENSORES

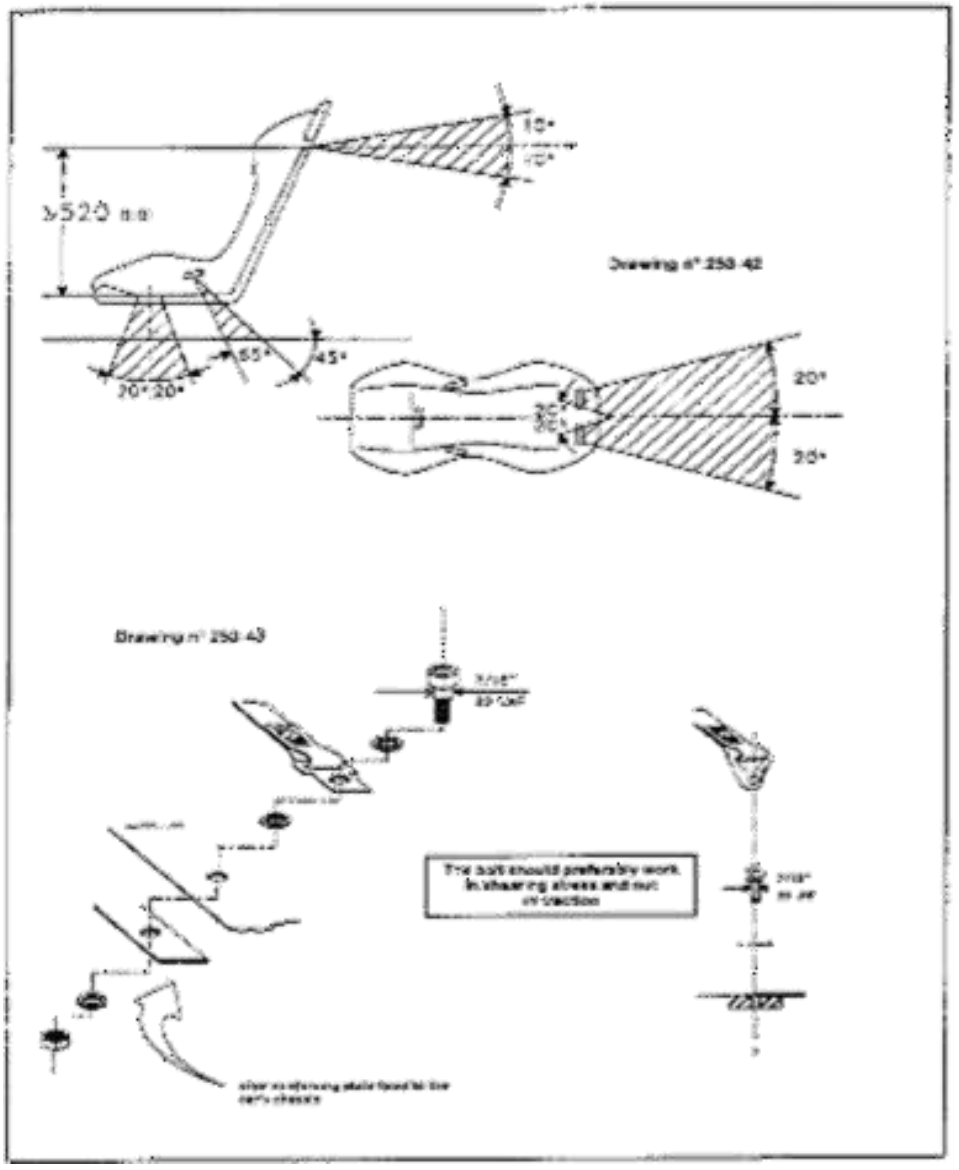
LA UBICACIÓN DEL SENSOR DE TOMA DE TIEMPOS, deberá estar ubicado a una distancia de hasta 40 cm hacia delante de la circunsferencia de la rueda trasera.

La gama

Modelo	Motor	N° de velocidades
Uno CL 1.6 3 puertas	1580 cm3	5 y MA
Uno SCR 1.6 3 puertas	1580 cm3	5 y MA
Uno SCR 1.6 5 puertas	1580 cm3	5 y MA



Mediciones para la gama del FIAT UNO


Drawing n° 250-42
Drawing n° 250-43

FICHA TECNICA 2023

DISTANCIA ENTRE EJES	2.390mm	+/- 20mm	
TROCHA DELANTRA	1.620mm	+ 15 mm	
TROCHA TRASERA	1.590mm	+15 mm	
LLANTAS	7" x 13"		
PESO CIGUEÑAL	9.000 kg	-150grs tolerancia	
PESO BIELA	600 gramos	+/- 20grs	Entrecentro 128.50
PESO PISTON SOLO	330gramos como minimo	- 15 grs	
PESO PISTON CON ARO	440 gramos	+/- 22 grs	
DIAM. VAL. ADMISION	39.50 mm	Toleranc.+ 0.15mm	
DIAM. VAL. ESCAPE	31.00mm	Tolerancia.+ 0.15mm	
DIAM. casquillo. ADM	35.70 mm	A 7 mm del asiento de válvula +/- 0.15 mm	
DIAM. casquillo ESCAPE	28.50 mm	A 7 mm del asiento de válvula +/- 0.15mm	
ALZADA LEVA	9.20	MAXIMO	
VOLANTE MOTOR PESO	6.460 KG	Mínimo (-100grs)	
DIAM. CILINDRO STD	86.40 mm	+0.13	
Cilindrada Unitaria STD	398,11 cm3	Máximo	
Cilindrada total STD	1592,47 Cm3	Máximo	
DIAM. CILINDRO +1	87,40 mm	+ 0.13 mm	
Cilindrada Unitaria +1	407,37 cm3	Máximo	
Cilindrada total +1	1629,49 cm3	Máximo	
CARR. CIGÜEÑAL	67.40 mm	+/- 0,30 mm	
LARGO DE válvula	108.50 mm	+/- 1.50 mm	
MULTIPLE ADM. LT	31.90 mm	+0.30 mm	
MULTIPLE ESC.	30.00 mm	+ 0.30mm	
Peso con piloto	850 kg	Mínimo	
RELACION DE COMPRESION	9.50 / 1	SIN TOLERANCIA	
CAJA VELOCIDADES	ORIGINAL MODELO Fiat UNO	Modelo homologado	Ver relación y numero de dientes y diámetro de engranajes en tabla.