



FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

REGLAMENTO TÉCNICO

AÑO 2023

CLASE “A”
CORDOBESA

Art. 01: GENERALIDADES:

El presente reglamento técnico es aplicable a la categoría **Clase “A” Cordobesa** de la Federación Regional de Automovilismo de la Provincia de Córdoba y tendrá vigencia a partir del 01 de enero del 2023.

Art. 02: VEHÍCULOS ADMITIDOS:

Podrán participar los vehículos de fabricación nacional Fiat 600, Fiat Coupé 800 (únicamente la carrocería), Renault Gordini y Renoleta, Citroën 3CV y/o IES, con la condición de que se encuentren en perfecto estado de conservación y reúnan los requisitos de seguridad exigibles.

Art. 03: MOTOR:

Se permite la utilización del motor marca Fiat, modelo Tipo de 1.400 cm³, motor Fiat serie A038 de 1.100 cm³, y Fiat 823 cm³ (en adelante: motor 850 c.c.), debiendo respetar las medidas, condiciones y disposiciones estipuladas en el presente reglamento.

Los vehículos autorizados para utilizar el motor Tipo 1.400 y 1.100 cm³ son:

- FIAT 600 – FIAT COUPE 800
- RENAULT GORDINI y RENOLETA
- CITROEN 3CV

A.- Block:

1. Original de serie, marca Fiat motor Tipo 1,4. Serie 128 A 038, de 1100 c.c. y 823 c.c.
2. Se permite rectificar su plano superior sin inclinación, hasta una medida mínima de:
3. **Motor 1.400 c.c.:** altura de 244,80 mm.
4. **Motor 850 c.c.:** Se permite una tolerancia en el afloramiento del pistón sobre el plano superior del block en +/- 0.10 mm
5. Se permite rectificar y/o encamisar los cilindros, manteniendo sus centros originales, siendo su diámetro máximo de (**Motor Tipo**): 81,50 mm. + 0,1 mm., y la mínima: 80,50 mm. Siendo su cilindrada máxima admisible de 1.416,18 c.c.

CILINDRO	MEDIDA MINIMA DE CILINDRO
Std.	80,51 mm
0,4 dcm.	80,91 mm
0,6 dcm.	81,11 mm
0,8 dcm.	81,31 mm
+ 1 mm	81,51 mm

6. **Motor 1.100 c.c.:** 80 mm., hasta 1,00 mm., máximo
7. No se podrán trabajar los conductos de lubricación.
8. Tapones de agua libres.
9. Se permite espigar.
10. En caso de rotura, se permite soldadura y colocar insertos.
11. Se permite rectificar interior bancadas sin desplazamiento alguno.
12. Se autoriza la colocación de sunchos protectores inferiores, los cuales deben cumplir la única función de protector de cárter/caja de velocidad.
13. Se permite planchuela de sujeción entre el block y el cárter de espesor de **20 mm.** (máximo), para evitar las rajaduras del mismo. Posición y forma: igual a la junta original.
12 a) Se autoriza colocar refuerzos fijados a la línea de bancada y a los tornillos de sujeción del cárter, solo para ese efecto.

B.- Bielas:

1. Originales, sin tocar permitido solo para contrapesar, no pulidas.
2. Se permite alesar interior y escuadrar.
3. Como mínimo mantener una biela original (trabas de cojinetes hacia el eje auxiliar).

4. Tornillos de bielas originales, bujes originales o similares, material libre, no a rodillos.
5. Peso mínimo:
 - a. Para motor 1400: sin cojinetes de 0,600 Kg.
 - b. Para motor 1100: 0,690 Kg., con cojinete, bulones, bujes y tuercas.
 - c. Para motor 850: 0,4818 Kg. (máximo); 0,3842 Kg. (mínimo), con cojinete, bulones, bujes y tuercas.
6. Solamente se permite el alivianado para su balanceo, solo en las partes marcadas en la figura adjunta (zona coloreada), respetando el peso de la más liviana la cual deberá permanecer inalterable.



C.- Pistones

1. Se permite el uso de pistones de baja (cóncavos), o de alta con su modificación o torneado, para motor Tipo 1,4 de uso comercial, Mahle o Persan, posición original, manteniendo formas y medidas según lo permitido. **(Ver planos)**.
 - A. Motor 1.400 c.c.:**
 - a. Se permite bajar la parte plana superior de la cabeza del pistón (zona color verde del gráfico adjunto), manteniendo el paralelismo del mismo en su cabeza. Esto se deja hacer, al efecto de estar a reglamento de la altura del pistón en el bock **(Figura n° 1)**.
 - b. Se permite el equilibrado de tres (3) pistones, (manteniendo uno (1) original), por medio del torneado interior de la falda de la misma.
 - c. Altura desde la parte superior del perno a la cabeza: 22,40 mm., con una tolerancia en menos de 2 mm.
 - d. Peso del pistón: 320 gr. (mínimo)
 - e. Se permite una tolerancia en el afloramiento del pistón sobre el plano superior del block en +/- **0,30** mm.
 - B. Motor 1.100 c.c.:**
 - a. Se permite una tolerancia en el afloramiento del pistón sobre el plano superior del block en +/- 0,10 mm.
 - b. Se permite variar las medidas de las fresaduras de los pistones, manteniendo su forma original **(Figura n° 2)**.
 - C. Motor 850 c.c.:**
 - a. Opcional forjados y/u originales.
2. Ranura de aros:
 - a. Para motor 1.100 y 1.400: cantidad y espesor original **(Figura n° 2)**.
 - b. Para motor 850: libre.
3. Para todos los motores: Uno de los pistones debe tener su marca visible.

Figura n° 1

DETALLE DE LA MODIFICACIÓN PERMITIDA EN LA CABEZA DEL PISTÓN

Todas las medidas están expresadas en milímetros

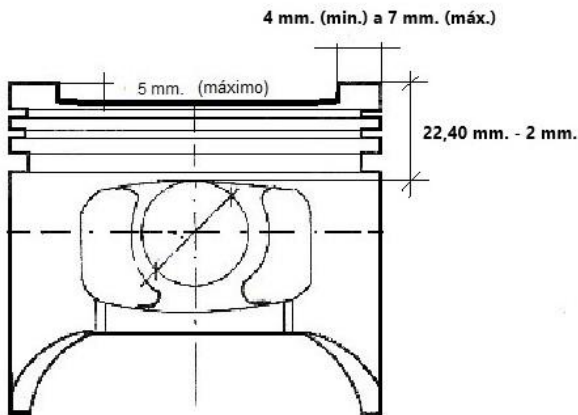
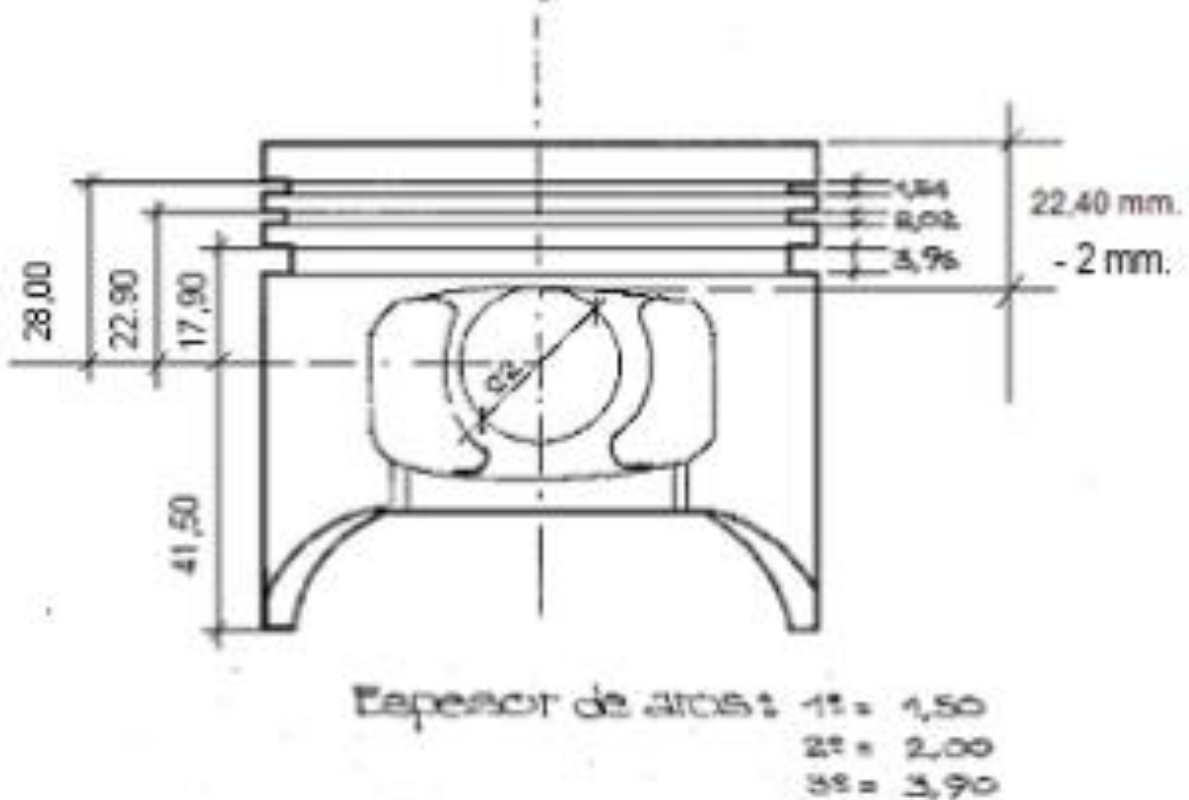


Figura n° 2

DETALLE PISTON

Todas las medidas están expresadas en milímetros



D.- Pernos de Pistón

1. Originales, diámetro exterior 22 mm. +/- 0,1 seguros libres.
2. Peso mínimo 0,109 Kgs.

3. Para motor 1100: libres. Su fijación es flotante en biela y pistón. Se permite cortar el perno para colocar el seguro "seger".
4. Motor 850: libres.

E.- Aros

1. Originales o similares.
2. No se permite de teflón.
3. Espesor, cantidad y ubicación original.

Motor 1.400:

- 1º aro 1,50 mm. +/- 0,10 mm.
- 2º aro 1,75 mm. +/- 0,10 mm.
- 3º aro 3,00 mm. +/- 0,10 mm.

Motor 1.100:

- 1º aro 1,50 mm.
- 2º aro 2,00 mm.
- 3º aro 3,90 mm.

Motor 850:

- Espesor: libre

F.- Cigüeñal

1. Original motor Fiat Tipo 1,4 Fiat 1100 y Fiat 850.
2. Está prohibido pulir o alivianar.
3. Está prohibido ranurar y/o fresar. Opcionalmente se permite colocar tapones roscados.
4. La carrera deberá ser:
 - Motor 1.400: 67,40 mm +/- 0,30 mm.
 - Motor 1.100: 55,5 mm. +/- 0,5 mm.
 - Motor 850: 66 mm. (+/-) 0,50 mm. o 63 mm. (+/-) 0,50 mm.
5. Roscas de bulones de anclaje de volantes deberán ser originales,
6. Se permite buje o rulemán guía de eje de directa.
7. Peso del cigüeñal desnudo sin bulones y engranajes, (se permite balancear por toque de mecha):
 - Motor 1.400: 8,750 Kg. (mínimo) y 9,500 Kg. (máximo). No se permite agregado de material.
 - Motor 1.100: 9.250 Kg. para fundido, y 11.000 Kg. para estampado
 - Motor 850: 9,020 kg. (máximo); 7,380 kg. (mínimo)

G.- Botadores:

1. Originales de fábrica o similares.
2. Diámetro:
 - Motor 1.400: 37 mm +/- 0,1 mm, largo 30,28 mm +/-0,2 mm,
 - Motor 1.100: Los Botadores deben ser originales en sus medidas y forma.
 - Motor 850: Debe ser original de fábrica, permitiéndose para Fiat 600 los del Fiat 600 S.
3. Pastilla de válvulas sistema y diámetro original. No se permiten fijos.
4. No se permite soldarla ni adherirla al botador.

H.- Válvulas:

A. Motor 1400:

1. Únicas marcas autorizadas: "Mahle" y "3B", de reposición de autos de calle.
2. Medidas: se efectuará a través de verificaciones directas por comparación con pieza patrón de F.R.A.D.Cba.
3. Prohibido cualquier mecanizado.
4. Angulo de asiento: 45º
5. Admisión: Diámetro 37,5 mm (+/- 0,2 mm)

6. Escape: Diámetro 31,0 mm (+/-0,2 mm)
7. Vástago: 08,0 mm (+/-0,2 mm)
8. Longitud Escape: 108,5 mm. (mínimo)
9. Longitud Admisión: 108,0 mm. (mínimo)

B. Motor 1100:

1. Diámetro Máximo: Admisión: 36,15 mm. Escape: 31,45 mm.
2. Diámetro de Vástago: 8,00 mm.+/-0,5 mm.

C. Motor 850:

1. Opcional: válvula de competición (no titanio ni sodio). Angulo, libre.
2. Diámetro máximo: Admisión: 29,20 mm. Escape: 26.20 mm.
3. Largo: Admisión: 92,30 mm. Escape: 92,30 mm.
4. Vástago: 7 mm. +/- 0,2 mm.

I- Resortes:

Para todos los modelos: se permiten resortes y suplementos libres.

J.- Relación de compresión:

Motor 1400	Con Caja Puente Fiat	9 a 1
Motor 1400	Con Caja Puente Renault	9,50 a 1
Motor 1100		10 a 1
Motor 850		13 a 1

1. Se medirá un (1) cilindro, si está mal se tomará otro (2º) y si éste está bien, se medirá un tercero (3º), con este se tomará una decisión. De medirse con máquina, se hará con la LISSO Compress, modelo "B2. En el caso de que a criterio de los comisarios técnicos actuantes surgieran dudas en la verificación de la relación de compresión con el instrumento Lisso, la comprobación definitiva de la FRAD se realizará de acuerdo al método que se describe a continuación: Se utilizará: Una bureta certificada de 50 ml. Una placa de acrílico con volumen predeterminado a los efectos de cubicar el volumen de pistón que se encuentra por encima del plano del block en su PMS. El líquido a utilizar será aceite hidráulico. Se permitirá eliminar el carbón depositado con un trapo humedecido con solvente, luego se humedecerán las superficies a cubicar (cabeza de pistón, placa de acrílico y cámara de combustión en la tapa). El espesor de apoyo del acrílico en el plano del block será de 3 mm. El pistón se colorará en el punto medio entre el PMS y PMI, colocándose luego una delgada película de grasa en las paredes del cilindro a los efectos de que cuando el pistón se coloque en el PMS barra la grasa y se logre un sellado adecuado en la zona de aros evitando así la fuga de líquido a través de los mismos.

Se colocará aceite hidráulico en la bureta y se engrasará en 0, dejando escurrir un (1) minuto. Una vez apoyado el acrílico (con grasa en la superficie de apoyo) sobre el block con el pistón en PMS se llenará a través del orificio del acrílico y se dejará escurrir un (1) minuto, procediendo luego a medir el Vol. de pistón (Vp).

Se colocará aceite hidráulico en la bureta y se engrasará en 0, dejando escurrir un (1) minuto. Una vez apoyado (con grasa en la sup. de apoyo) el acrílico sobre la tapa de cilindros en la cámara de combustión y habiendo colocado grasa entre las válvulas y sus asientos, se llenará a través del orificio del acrílico y se dejará escurrir un (1) minuto, procediendo luego a medir el Vol.de cámara (Vc). Se medirá el espesor de junta entre cilindros de los 4 cilindros y se tomará el promedio (Ej.). ConVp, Vc, Ej. y diámetro de cilindros ($\varnothing c$) se obtiene el volumen de cámara de combustión medidoVccm de la siguiente fórmula: $Vccm = (Vc-Vp)+((\varnothing c)^2 / 4 * \pi * Ej.)$ Debiendo resultar Vccm mayor o igual a Vcct (teórico) obtenido de la fórmula: $Vcct = Vcil. RC 1Vccm \geq Vc$.

K.- Árbol de levas.

1. **Motor 1.400:** Marca BH, único diagrama provisto por la categoría. Precintada por la FRADCba. en su alojamiento [la primera fecha del campeonato](#).

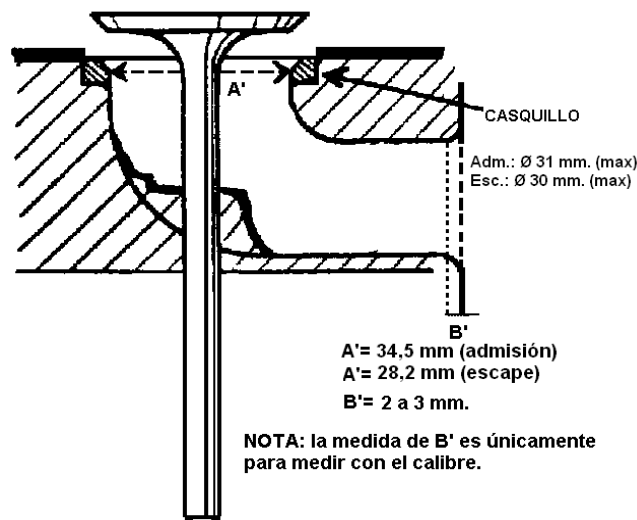
Dicho precinto no puede ser violado, de lo contrario se deberá sacar la leva y hacerle nuevamente el control indistintamente sea la posición que termine en la carrera, procedimiento para su entrega con las hojas impresas abajo mencionadas en el punto 8.

2. **Motor 1.100:** Cruce: libre. Alzada: 9.50 mm., se medirá únicamente afuera, no sobre el platillo.
3. **Motor 850:** Cruce y Alzada: libre, manteniendo posición original. Únicamente al motor 850, se permite montarla sobre rodillos
4. **Motor 1.400 y 1.100:** No se permite montar sobre rodamiento. Bujes: se pueden ranurar o fresar. Caballete: original.
5. Se permite embujar solo para reacondicionarlo manteniendo eje, posición, medidas originales, también se puede rectificar su plano inferior sin inclinación.
6. Se permite el corrector de árbol de levas o quitar el perno guía del engranaje del árbol de levas original para modificar el punto del mismo
7. En competencia, al finalizar la prueba final, el C.T. realizará el pedido del árbol de levas a los tres (3) primeros clasificados, las mismas serán llevadas por el representante de la categoría para su control, informando luego el estado de las mismas a la Federación mediante hoja impresa por triplicado con los valores de las mismas.
8. Todo piloto deberá enviar al representante de la categoría la leva para su control antes del comienzo del campeonato **2023**, luego de dicho control se entregará la hoja impresa por triplicado de los valores de cada leva. El original firmada por representante y controlador o empresa quien efectúa dicha medición, el duplicado será firmado por el piloto y archivada en una carpeta de la categoría, y el triplicado será firmado por representante, piloto y controlador o empresa quien hará la medición para ser entregada, en una carpeta a la Federación para que dichas queden asentadas. El control de o las levas estarán a cargo del o los pilotos.
9. En caso de rotura de cuna o de leva se debe informar a la comisión de pilotos o representante para la reposición y medición de la nueva leva.

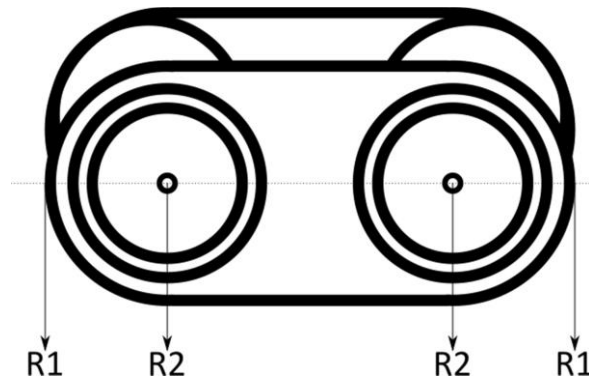
L.- Tapa de cilindros:

A. Motor 1.400:

1. Original Fiat o de mercado de reposición.
2. Obligatorio el uso de junta entre tapa y el block.
3. Se permite pulir los conductos de admisión y escape.
4. Los diámetros máximos de lado colector de admisión será de **31 mm** y de escape **30 mm**.



5. Cielo original. No se permite trabajar, ni granallar, ni arenado.
6. Plano cámara combustión:



R1: Pared cámara combustión
R2: Centro guía de válvula
R1 a R2: Lado escape: 19,7 mm a 19,5 mm máximo.
R1 a R2: Lado admisión: 20,8 mm a 21,3 mm máximo.
R1 a R1 ancho cámara combustión: 79,0 mm +0,50 mm

7. Se permiten entubar guías de válvulas.
8. Prohibido el hermanado de los conductos de la tapa con los múltiples, se podrá cepillar el plano inferior de la tapa sin inclinaciones,
9. Se permite el rectificadado y/o encasquillado (material original), respetando los 45° de apoyo de la válvula, el resto se permite su trabajado. Se permite fresar el interior del casquillo con herramienta cónica o recta, cámaras de combustión originales. El control se efectuará a través de verificaciones directas con pieza patrón de F.R.A.D.Cba
10. Se permite fresar la parte exterior del asiento de válvulas hasta 4 mm. más grande que el diámetro nominal de la válvula,
11. Se permite cambiar guías de válvulas manteniendo la posición (inclinación) original.
 - I. Opcional: de bronce.
 - a. Forma: libre
 - II. Opcional: el trabajo de descarga de aceite (lubricación), permitiendo únicamente su tapado con el mismo material y/o poxilina, sin variar medidas y forma original con el fin de salvar la misma.
12. Se permite colocar purgadores del sistema de refrigeración, también anular paso de agua de calefacción al múltiple de admisión, tapones de agua libres, orificios de bujías original en posición, diámetro y largo de rosca.-
13. En caso de reparación de tapa de cilindro pedir autorización por escrito a la comisión técnica.
14. Se permite colocar inserto para las bujías y en otras partes que tengan roscas.
15. Se permite perforar o agrandar la descarga de aceite.

B. Motor 1.100:

1. Tapa original, No se permite trabajar el cielo.
2. No se permite trabajar los conductos. Medidas: Admisión y escape: 27,8 +/-0,5 mm.

C. Motor 850 c.c.

1. Debe ser original por fuera, pudiendo ser libremente trabajada o preparada por dentro.
2. Se permite el uso de cualquier sustituto de repuesto, como por ejemplo la marca Tandilber.
3. Se permite agregar material únicamente y al sólo efecto de reparación.
4. Para Fiat 600 se permite rellenar el tapón de agua (parte posterior)
5. Para Gordini se permite rellenar la cámara o cielo.

M.- Carburador:

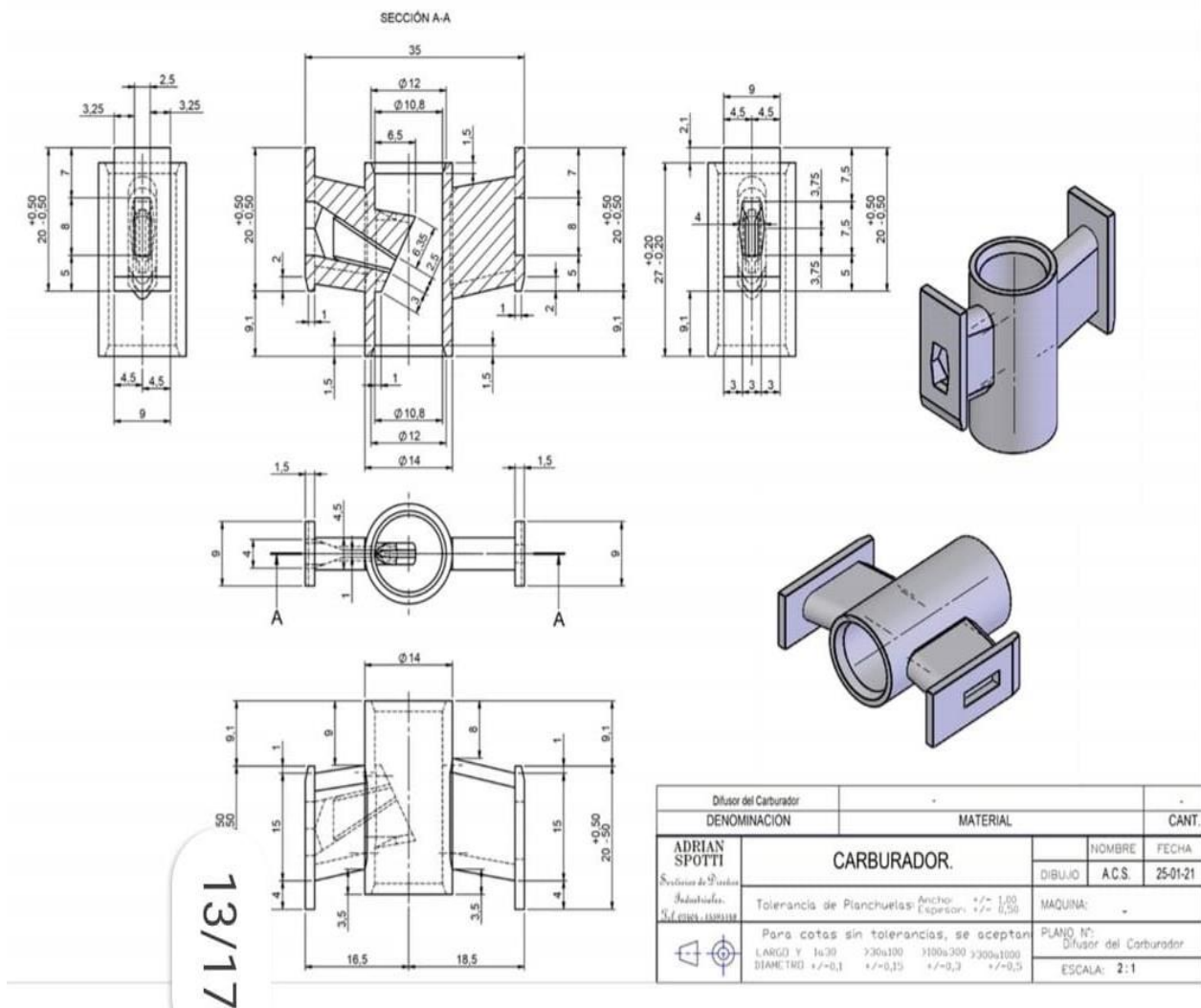
A. Motor 1.400:

1. Weber 1 boca de 32 mm (de garganta); difusor de 24 mm (únicamente), (Tolerancia + 0,4 mm en ambos casos)
2. Avioncito original.

3. El cuerpo de carburador debe ser original interior y exterior
4. Se permite girarlo y también eliminar el cebador.
5. La baquelita separadora de la base intermedia del carburador, debe medir 3 mm. como máximo.
6. Entre la base del carburador y el múltiple de admisión, tendrá únicamente una junta que no debe exceder 1 mm. de espesor.
7. Vena de aire, original F 73, (ver gráfico adjunto). Medidas: se efectuará a través de verificaciones directas por comparación con pieza patrón de F.R.A.D.Cba.



6. Medidas del difusor centrador (“avioncito”), según plano adjunto:



B. Motor 1.100:

1. Weber de una boca de 32 mm. de garganta.
2. Únicamente para motor 1.100 se permite el trabajado interior sin agregado de material, manteniendo su forma exterior original.
3. Se permite girarlo y también eliminar el cebador.-

C. Motor 850:

1. Opcional Weber o Solex de una boca de 32 mm.
2. Se permite su trabajado interior, sin agregado de material.

N.- Brida limitadora:

1. Es de uso obligatorio una brida restrictora de material ferroso, la cuál debe ser cilíndrica en todo su espesor en la parte interior y con ángulos vivos. Respetando para el motor 1.4, el diseño (escalón para el paso de la pantalla).

A. Motor 1.400:

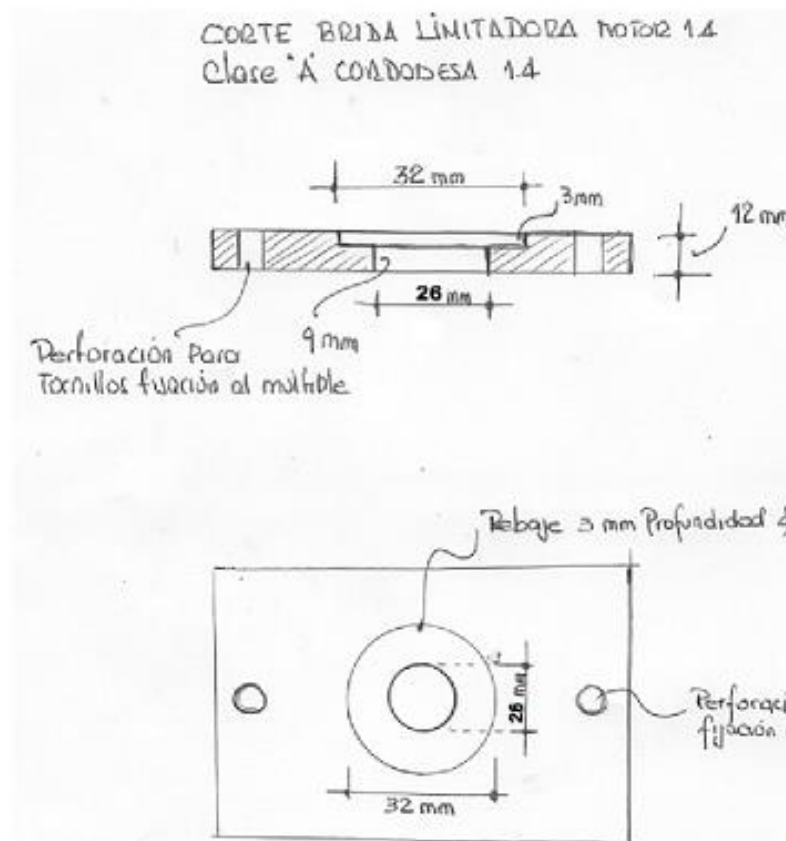
1. Diámetro: 26 mm. Espesor: 12 mm. +/- 0,2 mm., (ver Esquema).

B. Motor 1.100:

1. Diámetro: 26 mm. Espesor: 12 mm. +/- 0,2 mm.
2. Solo se permite el uso de una (1) junta por lado de 1 mm. de espesor máximo

A. Motor 850:

1. **Libre** en forma y medida



Nota: Los técnicos pueden solicitar dicha brida para ser controlada a partir de la clasificación.

O.- Distribución

1. Correa dentada original o similar, tapa porta reten línea Fiat.
2. Árbol intermediario original o similar, ubicación original.
3. Eje comando bomba de nafta: libre.
4. Arbolito (opcional bolillero en la leva de la bomba de nafta).
5. Se permite sacar los reparos plásticos de la correa de distribución.

- Tensor de correa de distribución: se permite un tensor auxiliar y reemplazar el rulemán tensor original por uno de Volkswagen Gacel (optativo).

P.- Encendido

- Encendido 1-3-4-2.
- Distribuidor a platino o electrónico, en posición vertical. Sistema de engranaje libre, se permite reemplazar buje por rodamiento y trabado de contrapeso.
- Módulo de encendido original Fiat (Magnetti-Marelli, Bosch, Lucas Garef, Indiel), ubicación libre.
- Se prohíbe el uso de captor sobre volante o polea de cigüeñal.
- No permitido potenciar módulos o elevar detención en toda su expresión.
- Bobina original y/o para encendido electrónico, NO de competición, posición: libre.
- BUJIA: una por cilindro de 14 mm., de un solo electrodo, de uso comercial.

Q.- Múltiple de Admisión

A. Motor 1.400:

- Original, sin trabajo de ningún tipo. Número de pieza 138 AEO 4410718.
- Prohibido arenar, pulir, granallar, trabajar con o sin aporte de material.
- Es obligatorio tapar todas las tomas de vacío.
- Diámetro máximo admisible en el acople con la tapa de cilindro: 27 mm + 4 % de dicho diámetro.

B. Motor 1.100:

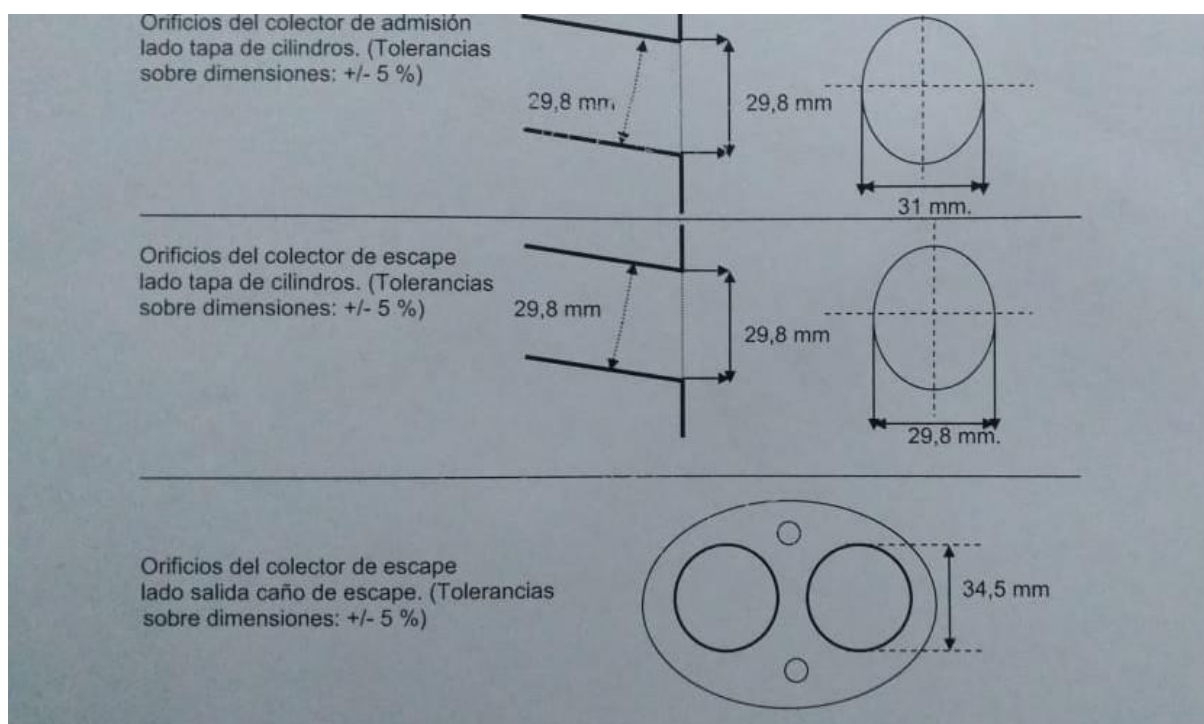
- Original. Múltiple autorizado: 128 A y 138 A, de una (1) boca.
- No se permite el granallado interior, ni el pulido, ni el mecanizado.

C. Motor 850:

- Múltiple de admisión original de fábrica, permitiéndose su preparación libre por dentro.

R.- Múltiple de escape

- Después del múltiple, la bajada es libre únicamente en forma y diseño.
- Motor 1.400 y 1.100:** Original de motor Tipo en forma y material, no pudiéndose trabajar ni por dentro, ni por fuera. Medidas: ver plano adjunto.
- Se permite [chapa protectora de múltiple original](#)



4. **Motor 850:** libre

S.- Bomba de Combustible:

Original mecánica, reglaje libre.

T.- Refrigeración:

1. Es obligatorio para aquellos vehículos que posean caños de PVC en el sistema de refrigeración, y que pasen por el interior del habitáculo, deberán ser recubiertos para dar protección al piloto en caso de rotura del caño.
2. Bomba de agua: original, mecánica.
3. Poleas: libre.
4. Radiador: libre.
5. Deposito recuperador de agua: libre, en forma y posición (siempre en vano motor).
6. **Motor 850:** Se permite bomba de agua eléctrica.

U.- Carter:

1. Para todos los motores: se permite modificar. Se permite rompeolas.

V.- Filtro de Aire:

1. Elemento filtrante: es obligatorio en forma y tamaño acorde a la carcasa permitida.
2. Carcasa porta filtro: provisto por la categoría.
3. **Motor 850:** libre.

W.- Alternador:

1. Libre, opcional.
2. El motor deberá arrancar por sus propios medios por lo menos tres veces se verificara en revisión previa.

X.- Lubricación:

1. Bomba de aceite: original en forma, posición, material, dimensiones, ubicación y funcionamiento.
2. Engranaje de comando y chupador libre.
3. Filtro de aceite opcional en forma salida original.
4. Se permite realizar la descarga de aceite del árbol de levas a la cuna y/o tapa de cilindros
5. Opcional: suplementar el cuerpo de la bomba de aceite para su mejor funcionamiento.

Y.- Juntas y retenes:

1. Juntas libres de espesor, uniformes en toda su superficie.
2. Retenes libres.

Z.- Sobre-tapa soporte de árbol de levas:

1. Se permite utilizar la sobre-tapa de los modelos similares Fiat, sin modificar formas ni medidas (originales). Permitido agujerear para descarga de aceite.
2. Tapa de válvulas: Se permite adoptar el modelo de tapa de válvulas de cualquier modelo Fiat con similar sujeción a la sobre-tapa.

03-01: VOLANTE MOTOR:

A. Motor 1.400:

1. Original Fiat 1,4 de fábrica o sustituto de repuesto permitiéndose el torneado del mismo.
2. Su peso con corona de arranque incluida es: 5,900 kg (mínimo). **7,000 kg (máximo).**
3. Para Fiat 600 con caja puente Renault 6: peso mínimo: 4,500 kg.; peso máximo: 7.200 kg. con corona de arranque original, sin bulones.

B. Motor 1.100:

1. Se permite el torneado del mismo original.
2. Peso: 6 kg mínimo (se pesará con corona de arranque incluida).

C. Motor 850:

1. Opcional de acero, se permite su torneado.
2. Peso min. 4.2 kg.

1. Disco de Embrague:

- a) Monodisco libre.
- b) No se permite sinterizado.
- c) Placa de embrague libre.
- d) Embrague: no se permite sinterizado.
- e) Crapodina mecánica o hidráulica.

03-02: TUBO DE ESCAPE:

1. Serán libres en forma, dimensión y ubicación, siempre y cuando no sobresalga de la carrocería ni del plano vertical que marca la hoja del paragolpes trasero.
2. No debe apuntar al suelo.

Art. 04: DE LA TRANSMISIÓN:**04.01: CAJA Y DIFERENCIAL:**

1. Debe ser original de fábrica con placas adaptadoras.
2. Para todos los modelos, **excepto Citroën con caja Lancia**, se debe bloquear el recorrido del selector en el interior de la caja para anular la primera velocidad. Sistema de bloqueo libre.
3. No se permite autoblocante o trabado.
4. El taco soporte de la Caja de Velocidad es libre en forma y material.
5. Para Fiat 600 se permite caja de Renault 6 con sus modificaciones solo respetando las diferencias en la parte de motor.
6. Para Fiat 600 con caja puente Renault, es obligatorio trabar la primera marcha desde el varillaje lado exterior siendo este libre su trabajo. Ídem para Renault Gordini.

04.02: RELACION DE CAJA AUTORIZADAS:

Vehículos:

A. Caja Renault Gordini 4 marchas

Engranajes helicoidales.

1ra.	$37 \div 10$	3,7 a 1
2da.	$41 \div 18$	2,277
3ra.	$35 \div 23$	1,521
4ta.	$30 \div 29$	1,034
MA	3,7 a 1	

PIÑÓN Y CORONA: Corona 35. Piñón 8. Relación 4,37.

B. Caja Puente Fiat 600 y Coupé 800

Engranajes helicoidales de toma constante en el mismo grupo.

1ra.	$44 \div 13 =$	3,385 a 1
2da.	$37 \div 18 =$	2,055 a 1
3ra.	$32 \div 24 =$	1,333 a 1
4ta.	$26 \div 29 =$	0,896 a 1
MA		4,275 a 1

PIÑÓN Y CORONA: Corona 39. Piñón 8. Relación 4,875.

C. Citroën 3 CV Caja Puente: (Caja Lancia)

1ra.	$43 \div 11 =$	3,909 a 1
2da.	$47 \div 21 =$	2,238 a 1

3ra.	$38 \div 25 =$	1,520 a 1
4ta.	$37 \div 32 =$	1,156 a 1
MA	$31 \div 14 =$	3,714 a 1

PIÑÓN Y CORONA: Corona 59. Piñón 15. Relación: 3,933

D. Caja Renault 6, 4 marchas

Engranajes helicoidales.

1ra.	$47 \div 13$	3,615 a 1
2da.	$43 \div 19$	2,263
3ra.	$37 \div 25$	1,48
4ta.	$32 \div 31$	1,032

MA

PIÑÓN Y CORONA:

1. Corona: 31; Piñón: 8. Relación: 3,875

04.03 - PALIER:

1. Libre.
2. Mazas de rueda: Libre

04.04 – PALANCA DE CAMBIOS:

1. Se permite sustituir el buje elástico por un buje fijo (libre diseño).
2. Palanca de cambios original o similar (largo y espesor libre). Sistema de selectora en H
3. Ubicación de la palanca de cambios: libre.
4. Tubo de mando del selector de cambios: libre.

Art.05°: DE LA CARROCERÍA:

05.01 - CARROCERÍA:

1. Sus refuerzos serán libres.
2. Debe ser original de fábrica por fuera y de preparación libre por dentro.
3. Se permite cortar las puertas delanteras siempre que no prohíba el funcionamiento normal y obstaculice la entrada y salida del piloto.
4. Para todas las marcas: se permite cortar, inflar y/o modificar los guardabarros traseros.
5. Traversa: se permite reemplazar por una no original para adaptar el soporte de motor, manteniendo una distancia de **200 mm.** desde el apoyo del taco motor central del block.
6. La tapa del motor se permite cortarla. Se permite su modificación para poder llevarla abierta, hasta que la misma quede en posición horizontal con respecto al plano del piso, no pudiendo en ningún caso, superar ese límite. Se permite de fibra de vidrio opcional.
7. Pedalera: Libre.
8. Se permite colocar tres (3) soportes motor y un (1) tensor –opcional-, de libre diseño y material.
9. La utilización del parabrisas original o sustituto de repuesto, es obligatorio.
10. La utilización de vidrios, policarbonato en los laterales y luneta: obligatoria
11. Prohibido el uso de paragolpes delantero de chapa o caño.
12. Se autoriza un refuerzo de fibra en la parte delantera de la trompa con motivo de cuidado del radiador.
13. Se permite tapar los orificios de las manijas de puertas traseras, las manijas de puerta delanteras tienen que estar colocadas y en funcionamiento.
14. Se permite moldear la tapa del motor para el alojamiento del distribuidor.
15. Paragolpes trasero: Opcional. De utilizarlo, debe ser hoja original, hasta no superar los faros. Se permite colocar refuerzo interior. Distancia máxima de despegue de la travesa: 5 cm.
16. Para **Citröen:**
 - a. El techo debe ser de chapa y debe estar soldada o remachada a la carrocería.
 - b. Se permite recortar los guardabarros traseros, opcional de fibra.

- c. Es optativo eliminar las nervaduras de las goteras.
- d. Deberán tener una altura interior de 1.180 mm. como mínimo que será tomada a la altura del parante medio de la carrocería, desde el plano superior del chasis hasta la base del techo en su unión con el lateral formando un ángulo recto. El techo deberá copiar la forma curva del lateral original de fábrica.
- e. El chasis debe ser original de fábrica o sustituto de repuesto, pudiendo ser cerrado o abierto en su plano inferior. Se permite reforzar, conservado sus anclajes, formas y medidas originales. Se permite modificar las vainas delanteras para la ubicación del motor, (evitar rotura del cárter).

17. Pisos.

- a. Se permite piso plano.
- b. Se permite sacar el túnel central.

05.02 - TROMPA, SPOILER DELANTERO Y TRASERO:

- 1. **TROMPA:** Libre, de no ser la trompa original. Los anclajes a 45° ó 90°.
- 2. **SPOILER DELANTERO:** Debe ser del ancho de la carrocería y libre en cuanto a material y forma.
- 3. **SPOILER TRASERO:** No se permite.

05.03: SUSPENSION:

- 1. Sistema y funcionamiento ORIGINAL
- 2. Bujes deben mantener posición y medidas originales material libre.
- 3. Se permite sacar el tope de suspensión.
- 4. Se permite precarga con varilla roscada, linga de alambre, etc.
- 5. Para FIAT 600
 - a. Se permite realizar correderas a los soportes del pantógrafo para alinear, manteniendo el anclaje original.
- 6. Para RENAULT GORDINI
 - a. Se permite la barra estabilizadora delantera de hasta 26 mm. máximo, no cuchilla.
 - b. Suspensión Trasera: Se permite dos (2) tensores para sujetar las mangas de cañoneras, uno (1) por rueda de una sección de la manga hacia delante; fijada a la carrocería en un solo punto, no como estabilizadora.
 - c. Se permite porta maza delantero de Fiat 128/Duna/Uno, en conjunto con amortiguador.
 - d. Es opcional puente de eje trasero original o parrillas individuales de material y diseño libre, no rotuladas.
 - e. Bujes: goma, teflón
 - f. Se permite correctores de comba.
- 7. Para CITROEN:
 - a. Brazos de suspensión delanteros y traseros funcionamientos original
 - b. Se permite el uso de sistema McPherson (tipo Fiat), en ambos ejes.
 - c. Se permite dos (2) plaquetas soldadas a los brazos delanteros y traseros unidas entre sí con cuatro (4) bulones de 10 mm. como mínimo, con una circunferencia de 150 mm. a modo de poder alinear las mismas con separadores facilitando así el alineado.
 - d. Se permite refuerzos

05.03.01: ESPIRALES:

- 1. Para FIAT 600:
 - a. Los espirales traseros deben conservar el anclaje inferior y superior original de fábrica sin modificaciones, siendo libre la dureza de los espirales
 - b. Suplemento de espirales: opcionales, siendo siempre independiente de la parrilla de suspensión. (Ver figura 1)
 - c. Material libre



(figura 1)

2. Para CITROEN:

- a. Brazos de suspensión delanteros y traseros originales.
- b. Se permite el uso de sistema McPherson (tipo Fiat), **en ambos ejes**.
- c. Se permite dos (2) plaquetas soldadas a los brazos delanteros y traseros unidas entre sí con cuatro (4) bulones de 10 mm. como mínimo, con una circunferencia de 150 mm. a modo de poder alinear las mismas con separadores facilitando así el alineado.

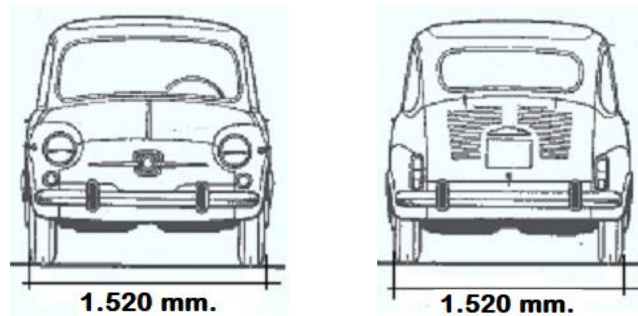
05.03.02: TROCHAS:

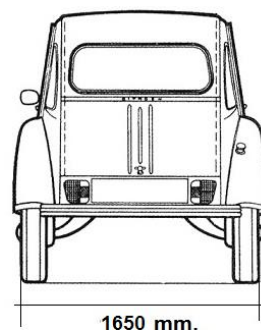
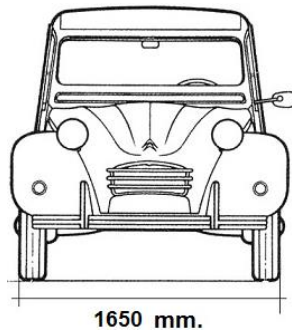
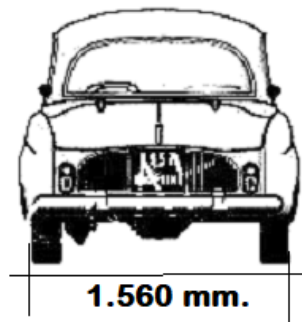
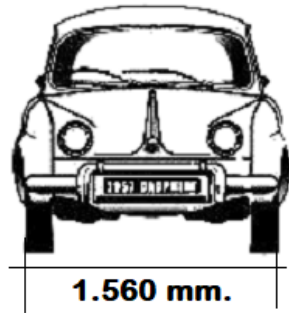
Para todas las marcas:

La medición deberá efectuarse con el vehículo apoyado sobre el suelo, sin piloto y en las condiciones que concluyó la competencia. La forma de medición de la trocha, es la siguiente: Por medio de un calibre que se apoyará a cada lado del vehículo, en el punto inferior determinado por la mayor circunferencia de la cara exterior de la cubierta (talón). Esa medida no deberá superar la trocha máxima fijada. (Croquis A)

Delantera y trasera, medida máxima: Fiat 600: 1.520 mm. Citroën: 1.650 mm. Renault Gordini: 1.560 mm.

Croquis A:





05.04: AMORTIGUADORES:

1. No se permite amortiguadores a gas ni presurizados.
2. Vástago macizo.
3. No se permite rotular
4. PARA CITROEN:
 - a. Amortiguadores delanteros se permite el conjunto amortiguador/espiral en una sola pieza.
 - b. Opcional: se permite colocar ambos amortiguadores verticales.
 - c. Se permite roscar exteriormente el cuerpo del amortiguador o colocar la vaina roscada para dar altura y carga al espiral.
 - d. Amortiguador trasero posición original
 - e. No se permite rotular

05.05: ELÁSTICOS:

1. Forma y cantidad de hojas libre.
2. Conservando su posición original.

05.06: SOPORTES PAQUETES ELASTICOS:

1. Para Fiat 600 pueden utilizarse los soportes de hierro para paquetes de elásticos, manteniendo la forma original.
2. Se permite la toma o sujeción del paquete de elásticos en la parte central, por razones de seguridad.
3. Es optativo el uso de los suplementos de aluminio y goma originales que van entre el paquete de elásticos y la carrocería en la suspensión delantera.

05.07: FRENOS:

1. Sistemas Libres, con sus respectivas medidas.
2. Las medidas máximas de los diámetros de las campanas de freno son las siguientes:

FIAT 600 y Coupé 800	Ø 189,00 mm (máx.)
RENAULT GORDINI	Ø 232,60 mm (máx.)
CITRÖEN	Ø 223,00 mm (máx.)

3. La medida de los discos es de Ø 240,00 mm (máx.)
4. No se permiten discos ventilados.
5. La medida mínima del espesor de los discos de frenos es de 8,00 mm.
6. Se permite colocar válvula reguladora de frenos fuera del alcance del piloto; en caso de estar cerca del mismo, deberá estar cubierta.
7. Se permite ranurar los discos de frenos (delanteros y traseros) para la descarga del polvo de las pastillas de frenos. La profundidad de dichas ranuras no podrá superar los 2,00 mm. (dos milímetros).
8. Se permite hasta tres perforaciones de un diámetro max. 10 mm a solo efecto de descarga el polvo de la pasta de cinta.
9. Se permite utilizar campanas o disco en ambos ejes.
10. La medida del espesor mínimo de la campana debe ser de **7.00** mm +/- 0,30 mm.
11. Cantidad y diámetro de perforaciones libre. (a solo efecto de descarga de polvo de la cinta) manteniendo forma y medidas establecidas, quedando a criterio del técnico nivel y calidad de seguridad.
12. Se permite refrigerar los frenos delanteros, mediante una manguera canalizadora con un diámetro máximo de 100 mm por lado.

05.08: LLANTAS:

1. Son libres en forma y material.
2. Medida: 13" x 6" y 13" x 7"
3. Se permiten hasta siete pulgadas (7")

05.09: NEUMATICOS:

05.09.01 - PISO SECO:

1. Los neumáticos a utilizar en las pruebas oficiales serán los provistos y distribuidos por la categoría, únicamente marca "**MTR**".
2. Medidas: 13" x 16" y 13" x 17"
3. Se permiten hasta siete pulgadas (7")
4. Se autoriza la compra por única vez, para la primera fecha, de seis (6) neumáticos nuevos, los mismos serán sellados, anotados y registrados por el/los representante/s de la categoría y la F.R.A.D.Cba., eso autoriza que el piloto administre el uso de las seis (6) cubiertas durante el calendario vigente.
5. Se permite el sellado, anotados y registrados, de 4 (cuatro) neumáticos usados, haciendo una totalidad de 10 (diez) neumáticos "**MTR**" entre nuevos y usados, habiendo sido estos, los registrados en el campeonato **2023**.
6. Los cuatro (4) neumáticos montados en el vehículo que se utilicen en un evento, deben ser de la misma marca
7. En caso de rotura GRAVE durante la competencia, los únicos autorizados a permitir agregar un (1) neumático son los Comisarios Técnicos y el piloto deberá nuevamente dejarlo asentado. De no permitirse el cambio, será obligatorio usar uno (1) de los seis neumáticos ya sellados.

05.09.02 - PISO MOJADO:

1. Únicamente cubierta de competición, marca "**MTR**".
2. Se autoriza un (1) solo juego (4) de cubiertas nuevas. Deberán presentarse al Comisario Técnico para su registro y sellado.
3. En caso de rotura, se deberá pedir autorización a los Comisarios Técnicos para el cambio.

05.10: DIRECCION:

1. Caja de dirección: Opcionalmente se puede utilizar la original o a cremallera; ubicación original.

2. Extremos de dirección y caño conector de la barra central al extremo: libre
3. Se permite rotular (uniball).
4. Acople, soporte y columna libre, permitiendo modificaciones para la colocación de cremallera.
5. Volante libre; el de madera no está permitido. Debe estar equipado con un mecanismo de liberación rápida (extraíble). Debe ser circular.
6. Para RENAULT GORDINI, se permite modificar los brazos "ackerman" y colocar tensor regulable en el puente trasero.
7. Barra central de dirección es opcional regulable con extremos de dirección original o rotulas.
8. Se permite invertir la posición de los extremos de dirección del lado de la rueda.

05.11: FIJACION DE CAPOTS:

1. Obligatorios, por lo menos una traba que no sea de caucho.
2. Fijación de Trompa: 45 ° o 90°.
3. La estructura de caño donde calza la trompa no pueden ser de más de 15 x 15 mm. y deben terminar con un tapón de goma o plástico.

05.12: PESO DE LOS VEHÍCULOS:

Con piloto, como llega el vehículo:

- FIAT 600 con motor 1.4: 700 kgs. (mínimo).
- FIAT 600 con motor 1.1: 700 kgs. (mínimo).
- FIAT 600 con motor 850: 650 kgs. (mínimo).
- FIAT 600 caja puente Renault: 700 kgs. (mínimo).
- RENAULT GORDINI 730 kgs. (mínimo)
- CITROEN 3CV 700 kgs. (mínimo)

05.12.1.- Lastre por Performance:

1. **No se considerará el peso del auto en forma independiente a los efectos de la aplicación del LASTRE**
2. Su aplicación se hará de acuerdo al resultado de la prueba final obtenido en pista, independientemente de cualquier sanción posterior de índole Técnica o Deportiva. Por sanción Deportiva posterior a la competencia, la carga se realizará según la clasificación confirmada.
3. En el caso de que un piloto cambie de vehículo, el hándicap adquirido se trasladará al nuevo automóvil.
4. Los elementos de fijación del lastre serán considerados como peso del mismo
5. Su ubicación será al lado derecho del habitáculo, sobre el piso del vehículo.
6. Se deberán colocar dos (2) tornillos de 10 mm con una placa de refuerzo por debajo del piso con una perforación de 2 mm de diámetro en el tornillo para su precintado. El mismo deberá ser pintado de color celeste para su identificación visual dentro del habitáculo.
7. **El hándicap de peso correspondiente al primer triunfo de un piloto NO podrá ser descargado en el resto del presente campeonato y será de 20 kg, TOTAL y MÁXIMO.**

05.12.2 - Lastres:

1. Los lastres se precintarán antes de la prueba de clasificación.
2. El lastre para llegar al peso mínimo deberán ser bloques sólidos y unitario, fijado por medio de tornillos de no menos de 10 mm. de diámetro con las tuercas para arriba y una perforación no inferior a 2 mm. para el precintado, debajo del piso (donde está ubicado el lastre), deberá colocar una chapa del tamaño del lastre, de una medida mínima de 16 décimas de pulgadas.
3. La ubicación será dentro del habitáculo o baúl.
4. No se admite los lastres debajo del piso de la carrocería ni en la parte no suspendida.

05.13: DESPEJE DEL AUTOMÓVIL:

Ninguna parte del auto debe tocar el piso cuando los 4 (cuatro) neumáticos del lado del piloto se encuentren desinflados. Esta prueba se llevará a cabo sobre una superficie plana en condiciones de carrera (piloto a bordo).

Art.06°: SEGURIDAD:

06.01 - CORTACORRIENTE:

1. Será de tipo general, que debe cortar todos los circuitos eléctricos del vehículo, (batería, alternador o dínamo, luces, bocina, encendido, controles eléctricos, funcionamiento del motor, etc.).
2. Este cortacorriente debe ser de un modelo antichispa y debe ser accionado, tanto desde el interior como desde el exterior del automóvil.
3. Exteriormente estar claramente indicado sobre el montante del parabrisas por la figura de un rayo en un triángulo de fondo azul con borde blanco de un mínimo de 12 cm. de lado.
4. El vehículo debe tener un **corte eléctrico automático** que interrumpa el suministro de combustible cuando se detenga el motor.

06.02 - ESPEJO RETROVISOR:

1. Dos como mínimo, uno interior y otro exterior del lado del volante de conducción.

06.03 - CINTURÓN DE SEGURIDAD:

1. Un (1) juego de cinturón de seguridad para el piloto, con cinco (5) puntos de fijación, de marca reconocida nacional o importada.
2. Debe ir tomado a la jaula o en su lugar original (quedando a criterio del técnico actuante)

06.04 - TRABA DE PUERTAS:

1. Obligatorio en las dos puertas delanteras.
2. Deben ser de tipo flexible con hebillas de cinturón de seguridad y susceptibles de ser cortadas desde el exterior con un implemento de corte.
3. Para ello, las mismas permitirán la apertura de las puertas en un mínimo de 10 cms. (diez) medidos desde el borde del panel interior de la puerta y el borde exterior del parante de la carrocería.

06.05 - BUTACAS:

1. Es obligatorio el uso de butaca con apoya cabeza incluido, debiendo estar en posición original.
2. Debe estar sujeta a la jaula.

06.06 - LUCES:

1. Luz de Stop:

- a. Obligatorio el uso de dos (2) faros de stop los que deben situarse en la luneta trasera y con un diámetro mínimo de 80 mm y con lámparas de una potencia mínima de 10 watt.
- b. Se prohíbe todo tipo de conexión alternativa que pueda ser manejada por intermedio del accionamiento del pedal de freno.

2. Luz de Lluvia:

- a. Además deberá poseer un (1) faro con luz de posición de encendido permanente, de color verde o ámbar, ésta última deberá ser colocada entre medio de las luces de freno. La misma deben funcionar en el momento en que la visibilidad en pista disminuya notablemente (caso de lluvia, neblina, tierra en suspensión, etc.). Debe ser claramente visible desde atrás y montada a no más de 50 mm. del eje

longitudinal del vehículo, la superficie mínima será de 100 mm² y deberán poder ser accionada por el piloto sentado en su puesto de conducción y en su posición de atado.

3. Todas las luces deberán ser de LED.
4. El o los sectores de la luneta donde se ubican las luces de Stop y de Lluvia deben ser transparentes, no deben poseer color de ningún tipo.

06.07 - CASCO PROTECTOR:

1. Será obligatorio el casco integral para piloto, con burbuja y antiparras para el caso de ruptura de parabrisas.

06.08 - NÚMEROS:

1. El rectángulo negro de fondo, deberá medir como mínimo 32,5 cm. de alto por 28,5 cm. de ancho.
2. Los números blancos tendrán una altura mínima de 22 cm. con un trazo de 4 cm. de espesor. La distancia mínima de los números al borde del rectángulo será de 4 cm.
3. En estos coches los números deberán ser ubicados en los vidrios laterales traseros (uno de cada lado), y dos en la trompa que sean visibles de frente.

06.09 - NOMBRE Y GRUPO SANGUÍNEO:

1. El nombre del conductor, como así también sus respectivos grupos sanguíneos, deben ser pintados en un recuadro suficientemente para contener la inscripción con caracteres de 4 cm. de altura, en la parte superior de las puertas delanteras.
2. De no hacerlo como se estipula, se le impedirá la largada del auto.

06.10 - BUZOS:

1. Es obligatorio el uso de buzo antinflama o pantalón y chaqueta antinflama, no permitiéndose equipos deportivos de nylon.
2. El piloto debe participar con la indumentaria deportiva reglamentaria completa.

06.11 - EXTINGUIDORES:

Los agentes extintores permitidos son: AFFF, FX G-TEC, Viro 3, FM 100 (CHF2Br), Zero 2000 o cualquier otro agente extintor homologado por la FIA.

a. Automático:

- Deberá contar con un extintor de incendio de 3 Kg. como mínimo, el que deberá estar firmemente fijado, siendo obligatorio la implantación de cañerías dirigidas al piloto, tanque de nafta y vano motor.
- El extintor deberá tener dos comandos, uno interior que debe ser accionado por el piloto desde el habitáculo, instalado en su butaca y con el cinturón de seguridad abrochado. Otro exterior, colocado en el torpedo, debidamente señalizado con el círculo blanco con bordes de color rojo, este círculo debe ser de 10 cm. de diámetro.
- El diámetro interior del caño mínimo debe tener 8 mm.
- El extintor deberá estar colocado a 45° con respecto al piso.
- La sujeción de los matafuegos debe ser metálica.
- Los equipos de extinción deben resistir al fuego y estar protegidos contra los choques.
- Los sistemas de extinción deben poseer la etiqueta con la fecha de carga y vencimiento de la misma.

b. Manual:

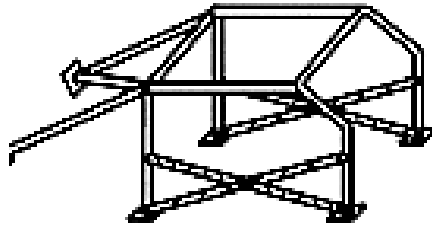
- Es obligatorio un botellón de 1 (un) Kg. de carga útil.
- El extintor manual deberán estar al alcance del piloto atado.
- Deberá estar sujeto con una brida metálica de rápida apertura, la cual debe soportar una fuerza de 25 (veinticinco) g, en cualquier dirección.

06.12 - JAULA ANTIVUELCO:

1. Debe estar construida en caños de **35 mm Ø por 2 mm. de pared.**
2. Estando todas las partes unidas entre sí en las partes superiores e inferiores.
3. Se permite estructurar el vano motor, colocando dos caños de la torreta a la travesa y de la travesa a la jaula.
4. **Las puertas delanteras** deberán tener dispositivos de trabas de puertas los que deben ser de tipo flexible, de fácil accionamiento, no metálicos y de apertura rápida, del tipo hebillas de cinturón de seguridad y posibles de ser cortadas desde el exterior con un implemento de corte. Para ello, las mismas permitirán la apertura de las puertas en un mínimo de 10 cm. (diez) medidos desde el borde del panel interior de la puerta y el borde exterior del parante de la carrocería. Con este dispositivo colocado. Las traseras podrán no contar con los mismos. Las manijas de las puertas traseras son opcionales.

4.1 Protección lateral:

- a. Todos los vehículos participantes deberán instalar una o más barras longitudinales en cada costado del vehículo (ver gráfico 253-8.).



Drawing No 253-8

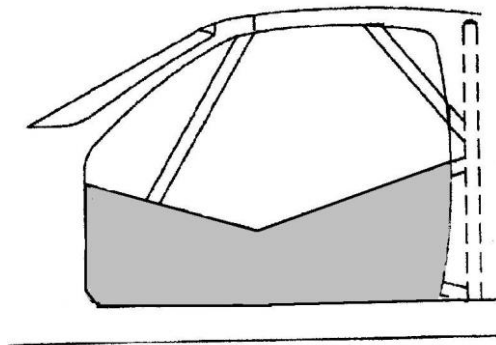
- b. Pueden ser móviles.
- c. La Protección lateral debe ser lo más alta posible, pero sus puntos de fijación superiores no deben ser más altos que la mitad de la altura total de la puerta medida desde su base.
- d. Si los puntos de fijación superiores están ubicados en frente de la abertura de la puerta o detrás de ella esta limitación de altura también es válida para la correspondiente intersección del puntal y la abertura de la puerta.
- e. Si las barras de puerta están puestas en forma de "X" (puntales cruzados), los puntos de fijación interiores de los puntales cruzados deben fijarse directamente sobre la conexión longitudinal.

4.2 Paneles de absorción de energía:

- a. El interior de las puertas laterales del lado del piloto deberán estar rellenas con material de absorción de energía pero el panel exterior de las puertas debe permanecer idéntico al original.

Para permitir esto, los mecanismos de apertura de las ventanillas de las puertas citadas podrán ser modificados o eliminados, y las barras de refuerzo lateral colocadas en el interior de las mismas, podrán ser retiradas.

Es obligatorio colocar una placa entre los tubos laterales de la estructura de seguridad del lado del piloto y la puerta, que en caso de un impacto lateral, reparta los esfuerzos en la estructura de seguridad, la cual debe ser de material ignífugo. Este material deberá ser colocado mecánicamente, asegurando que la estructura permanezca inalterada, sin soldaduras, agujereado o pegado e ignífugo (Ver gráfico)



Opción 1: colocar en ambas puertas delanteras, una defensa en escalera o pontón que deberá tener entre 10 cm. (mínimo) a 20 cm. (máximo), de ancho por el largo de los dos parantes que van en las puertas delanteras, con una altura de 30 cm.

Opción 2: colocar en ambas puertas delanteras, dos (2) caños en forma de arco que se introduzcan dentro de las puertas, las cuales tendrán la función de pontón lateral, fijados a la jaula.

Cabe aclarar que se deberán adaptar según la jaula que posea cada vehículo. Los caños deberán tener un diámetro exterior mínimo de 28 mm y una pared de 1.6 mm. (mínimo), para que se deforme ante un impacto lateral.

Opción 3: Se permite colocar pontones laterales sin sobresalir del ancho de las ruedas. Su estructura debe ser de caño redondo o cuadrado de 1,6 mm. de pared y un diámetro no mayor a 28 mm.

Ver figura:



06.13 - COMBUSTIBLE:

1. El único tipo de combustible autorizado, es el de venta comercial, llámese nafta súper o común.

06.14 - DEPOSITO DE COMBUSTIBLE:

1. Para Fiat libre en su forma, debiendo conservar la posición original.
2. Para Renault se permite colocar el depósito de combustible en el baúl del coche, su forma y posición serán libres; su seguridad será verificada y autorizada o rechazada por los Comisarios Técnicos actuantes.
3. Para Citroën: Su ubicación puede ser la original de fábrica o dentro del baúl con cubre tanque o para llama correspondiente, con respiraderos al exterior. Su forma es libre y su material, chapa de acero.
4. Las tapas de combustible deben tener válvulas y respiraderos propios.
5. Las mangueras de combustible deben ser de goma recubierta con malla de acero o en su defecto de teflón y todas las conexiones tienen que tener bridas de metal.

6. En el caso que el depósito de combustible se encuentra instalado en el baúl, debe estar protegido por un caño transversal ubicado sobre el zócalo trasero.

06.15: GANCHO REMOLQUE:

1. Se debe colocar dos (2) **ganchos de remolque** de 50 (cincuenta) mm. de diámetro interior como mínimo, uno (1) en la parte delantera y otro en la parte trasera del vehículo, pudiendo ser el trasero –únicamente-, de construcción y fijación rebatible. Deben estar señalizados con una flecha roja, amarilla o blanca.
2. El delantero tendrá que estar situado en la zona donde originalmente se encuentra la torreta de suspensión; o sea este gancho estará sobre la parte superior de la trompa; quedando el agujero de enganche en el exterior de la misma; de construcción y fijación capaz de resistir aun en condiciones de ser arrastrado prescindiendo de al menos dos de sus neumáticos. Debe ser construido con placa de acero.

06.16: RED DE VENTANILLA DE PUERTA:

1. Es obligatorio la utilización de una **red de protección en la ventanilla** del lado del piloto, que deberá estar colocada sobre la estructura de seguridad. Estas redes deben tener las siguientes características:
 - Anchura mínima de las bandas: 19 mm.
 - Tamaño mínimo de las aberturas: 25 x 25 mm
 - Tamaño máximo de las aberturas: 60 x 60 mm. y deben recubrir la abertura de la ventanilla hasta el centro del volante.

06.16: ADQUISICIÓN DE DATOS:

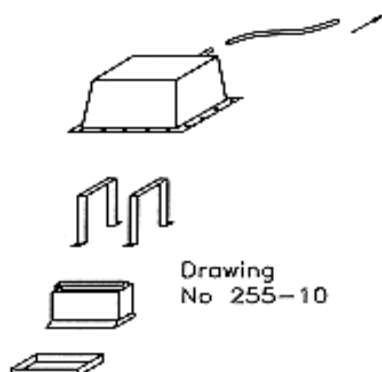
Está autorizado el uso de elementos para la toma de tiempos parciales y/o totales de vuelta (GPS, Smartphone). Dichos elementos NO pueden tener conexión con ningún elemento del vehículo.

06.17: LIMPIA PARABRISAS:

Es obligatorio su instalación y funcionamiento, como así también el lava parabrisas (en funcionamiento) de libre elección.

06.18: BATERÍA:

1. Libre en su tipo.
2. Su posición será libre.
3. En caso de estar ubicada dentro habitáculo, debe estar cubierto por un gabinete de plástico hermético, fijado independientemente del acumulador cualquiera sea su tipo. La caja de protección debe y poseer un corta corriente a la salida. Debe fijarse a la carrocería usando un asiento de metal y dos abrazaderas con un revestimiento aislante, fijado al piso por medio de pernos y tuercas. Para fijar estas abrazaderas, deberán usarse pernos con diámetro mínimo de 10 mm., y debajo de cada perno, colocarse una contraplaca de espesor mínimo 3 mm., con una superficie mínima de 20 cm², por debajo del metal de la carrocería. (Dibujo 255-10).



Art. 07: SUSTITUTO DE REPUESTO:

Se entiende por Sustituto de Repuesto a todas aquellas piezas componentes de vehículos de serie, de marcas reconocidas y de venta masiva en los negocios del ramo automotor.

Art. 08: ORIGINALIDAD:

1. Las piezas o partes que no figuren en el REGLAMENTO TÉCNICO, tendrán que ser originales de fábrica o sustituto de repuesto que a su vez tendrán que ser del mismo material, forma, composición y tamaño que el original.
2. **Nota:** Todo lo no nombrado en el presente reglamento está prohibido. Está prohibido el agregado de material, salvo caso explícito.

Art. 09: PRECINTADO:

Los vehículos deberán contar con orificios para precintarlos, a partir de la primera (1º) carrera, en los siguientes elementos:

- A. Un (1) bulón de la caja, un (1) bulón que toma la caja a la carcasa y dos (2) bulones en la tapa de quinta (5º) velocidad.
- B. Tapa de cilindros con la tapa del árbol de levas.
- E. Carburador con el múltiple,

Art. 10: MODIFICACIONES AL REGLAMENTO:

La Federación Regional de Automovilismo de la Provincia de Córdoba a través de la sugerencia de su Comisión Técnica o de la Asociación de Pilotos, podrá realizar aclaraciones o Anexos al presente reglamento cuando así lo crea conveniente y necesario, "ad referéndum" del Comité Ejecutivo, a los efectos de equilibrar la performance de las distintas marcas de vehículos y plantas motrices. [El mismo quedará abierto hasta la 4ta \(cuarta\) fecha del campeonato.](#)

Art. 11: INTERPRETACIÓN:

EN CASO DE DUDAS ACERCA DE LA INTERPRETACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO EL INTERESADO DEBERÁ FORMULAR SU CONSULTA POR ESCRITO AL CORREO ELECTRONICO DE LA FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO, fradcbatecnica@hotmail.com , LA QUE SE PRONUNCIARÁ DE IGUAL FORMA, ÚNICO MEDIO ADMISIBLE PARA ACREDITAR LA INTERPRETACIÓN OFICIAL.

Art. 12: REGLAMENTO DE ALZADA:

El presente reglamento técnico tendrá como supletorio al **REGLAMENTO TÉCNICO DEL GRUPO A** en las generalidades, definiciones, principios, elementos, modificaciones y todas aquellas áreas que puedan estar incluidos elementos mecánicos para autos de competición, su preparación y seguridad.

Art. 13: MODIFICACIONES Y ADICIONES AUTORIZADAS - GENERALIDADES:

Independientemente de las piezas que el presente artículo prevea una libertad de modificación, las piezas mecánicas originales necesarias para la propulsión, suspensión, así como todos los accesorios para su funcionamiento normal y con la exclusión de toda pieza de dirección, de frenado que haya sufrido todas las fases de fabricación previstas por el constructor para la producción en serie, podrán ser objeto de todas las operaciones de puesta a punto (por acabado o rascado), pero no podrán ser substituidas.

Por lo demás, bajo reserva de que siempre sea posible establecer indiscutiblemente el origen de la pieza de serie, ésta podrá ser rectificadora, equilibrada, ajustada, reducida o cambiada de forma por mecanizado. Sin embargo las modificaciones definidas en el párrafo anterior, se permiten a condición de respetar los pesos y dimensiones mencionados en cada punto del presente reglamento.-

Además de las modificaciones previstas están autorizados los tratamientos térmicos y químicos.

13.1 - Bulones y Tuercas:

En todo vehículo toda tuerca o bulón podrá substituirse por otro de libre medida así como también aplicar insertos en roscas zafadas (proceso helicoil).-

13.2 - Adición de Material:

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

13.3 - Aclaración:

- a. Se entiende por **similar**: a toda pieza de diferente fabricante con las características del original.
- b. Se entiende por **opcional**: a optar por tener o quitar una pieza.
- c. Se entiende por **libre**: la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

Art. 14: REVISIÓN TÉCNICA FINAL:

En la técnica final será obligatoria de los dos (2) primeros y un tercero (3°) a sortearse entre el tercero y el séptimo clasificado. El comisario deportivo tendrá la facultad de disponer el control de cualquier otro de los vehículos participantes.

Los autos deben disponer para su revisión, lo que por bolilla sorteada les corresponde.

A saber:

Bolilla 1: Carter – Cigüeñal – Biela y Pistones – Relación de compresión – Inclinación de los cilindros – Peso – Tapa de cilindros - Medición del Árbol de Levas – Carburador y Brida – Distribuidor y módulo – Bobinas y Bujías – Volante Motor.

Bolilla 2: Carburador y Brida - Distribuidor y Módulo – Bobina y Bujías – Volante Motor - Relación de compresión - Peso.

Bolilla 3: Cilindradas y Carrera - Tapa de Cilindros (revisión de conductos y cubricaje de Tapa de Cilindros) -- Medición del Árbol de Levas – Traba de selectora de caja de velocidad (exterior e interior) - Relación de compresión - Peso

Bolilla 4: Trocha – Frenos y Suspensión - Relación de compresión – Peso -

Bolilla 5: Caja de Velocidad - Traba de selectora de caja de velocidad (exterior e interior) - Relación de compresión - Peso.

- **Nota 1:** El Comisario Deportivo, de acuerdo a lo establecido en el RDA podrá disponer se efectúen las revisiones técnicas que crea conveniente.
- **Nota 2:** En caso que en un vehículo le corresponda una bolilla cuyo elemento a revisar para esa marca sea "libre", dicho vehículo deberá extraer otra bolilla.
- **Nota 3:** De encontrarse que algún motor con la **inclinación de los cilindros y de elementos provisto por la categoría**, (diagrama de leva, numeración de neumáticos), fuera de reglamento o adulterado, además de la sanción de EXCLUSIÓN, se elevarán las actuaciones al Tribunal de Penas, por considerar que tal infracción se encuadra en el inciso c) del Artículo 151. Infracciones a los Reglamentos, del Capítulo X - Penalidades del RDA (CDI).
- **Nota 4:** Los técnicos estarán facultados a pedir la extracción de levas sin previo aviso, no teniendo conocimiento del mismo ni la comisión de pilotos ni representante de la categoría.