

.INDICE

ARTÍCULO1-VIGENCIA.....	Pag.1
ARTÍCULO 2 – DISPOSICIONES GENERALES.....	Pag.1
ARTÍCULO 3 – AUTOMÓVILES ADMITIDOS.....	Pag.1
ARTÍCULO 4 – MOTOR ADMITIDO.....	Pag.1
ARTÍCULO 5 -- CARBURADOR.....	Pag.1
ARTÍCULO 6 – MULTIPLE DE ADMISIÓN.....	Pag.2
ARTÍCULO 7 – TAPA CILINDROS.....	Pag.2
ARTÍCULO 8 – RELACION E COMPRESIÓN.....	Pag.3
ARTÍCULO 9 – PLATILLOS DE VALVULAS.....	Pag.4
ARTÍCULO 10 – RESORTES DE VALVULAS.....	Pag.4
ARTÍCULO 11 – VALVULAS.....	Pag.4
ARTÍCULO 12 – ARBOL DE LEVAS.....	Pag.4
ARTÍCULO 13 – BLOCK DE CILINDROS.....	Pag.4
ARTÍCULO 14 – PISTONES.....	Pag.5
ARTÍCULO 15 – AROS.....	Pag.5
ARTÍCULO 16 – PERNOS.....	Pag.5
ARTÍCULO 17 – BIELAS.....	Pag.5
ARTÍCULO 18 – CIGÜEÑAL.....	Pag.6
ARTÍCULO 19 – SISTEMA DE LUBRICACIÓN.....	Pag.6
ARTÍCULO 20 – VOLANTE.....	Pag.6
ARTÍCULO 21 – EMBRAGUE.....	Pag.7
ARTÍCULO 22 – CAJA DE VELOCIDADES.....	Pag.7
ARTÍCULO 23 -- BOMBA DE NAFTA.....	Pag.8
ARTÍCULO 24 – SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN.....	Pag.8
ARTÍCULO 25 – SISTEMA DE ESCAPE.....	Pag.9
ARTÍCULO 26 – RADIADOR.....	Pag.9
ARTÍCULO 27 – SUSPENSIÓN DELANTERA.....	Pag.9
ARTÍCULO 28 – SUSPENSIÓN TRASERA.....	Pag.11
ARTICULO 29 – FRENOS.....	Pag.11
ARTÍCULO 30 – RUEDAS.....	Pag.12
ARTÍCULO 31 – TROCHA DEL VEHICULO.....	Pag.13
ARTÍCULO 32 – SISTEMA ELÉCTRICO.....	Pag.13
ARTÍCULO 33 – PARAGOLPES.....	Pag.14
ARTÍCULO 34 – TANQUE DE COMBUSTIBLE.....	Pág.14
ARTÍCULO 35 – CARROCERÍA.....	Pág.14
ARTÍCULO 36 – DISPOSICIONES DE SEGURIDAD.....	Pág.15
ARTÍCULO 37 – PESO MÍNIMO.....	Pág.17
ARTÍCULO 38 – VARIOS.....	Pág.17
ARTÍCULO 39 – CAMBIO MOTOR.....	Pág.18
ARTICULO 40 – LASTRE.....	Pág.18
ARTICULO 41 -- ESTRUCTURA DE SEGURIDAD.....	Pag.18
FIAT UNO WAY. Y MOBI.....	Pag.21



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TÉCNICO ASOCIACION STANDARD MEJORADO 2026

ARTÍCULO 1 – VIGENCIA

El presente Reglamento tendrá vigencia desde el 01-01-2026 hasta el 31-12-2026.

ARTÍCULO 2 – DISPOSICIONES GENERALES

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. Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la F.R.A.D. Metropolitana, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta a 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.

Se entiende por opcional tener o no dicho elemento.

Se entiende como libre libertad de trabajo en el elemento colocado.

Se entiende como similar el elemento debe tener las mismas características, formas y medidas de la pieza original.

Si se produjese alguna anomalía técnica durante las 3 primeras carreras, se procederá en conjunto la categoría con la Federación, a equiparar algunos artículos del presente reglamento.

ARTÍCULO 3 – AUTOMÓVILES ADMITIDOS

Se admiten únicamente los modelos Fiat Uno, Fiat FIRE, Fiat Uno Way y Mobi, tres (3) y cinco (5) puertas de fabricación nacional o de origen brasileño, de acuerdo a las especificaciones del catálogo y manual de fábrica.

ARTÍCULO 4 – MOTOR ADMITIDO

Deberá utilizarse el motor que fuera provisto por FIAT con la denominación, motor TIPO 1.6 sin más modificaciones que las autorizadas expresamente en el presente Reglamento.

ARTÍCULO 5 – CARBURADOR

El mismo deberá ser marca WEBER 32 Y 34 TLDE.

Los diámetros de 32 y 34 mm. tendrán una tolerancia de +/- 0.25 mm para ambas dimensiones.

Los diámetros del difusor 21 y 24 mm. +/- 0,25 mm para ambas dimensiones

Estas dimensiones poseen la tolerancia de fábrica, no pudiéndose mecanizar o pulir estas cavidades para llegar a dicha tolerancia.



Todo el aire que ingrese al motor será, pura y exclusivamente por los difusores, por lo que es obligatorio tapar con Poxipol, Poxilina o estaño los tres picos existentes en la base del carburador.

Deberá retirarse sensores de temperatura y sellar orificios.

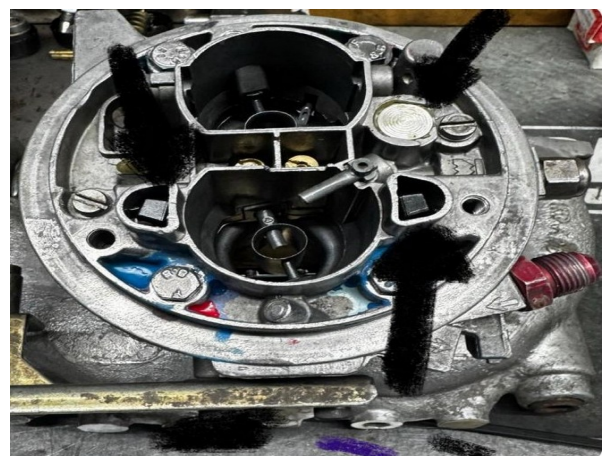
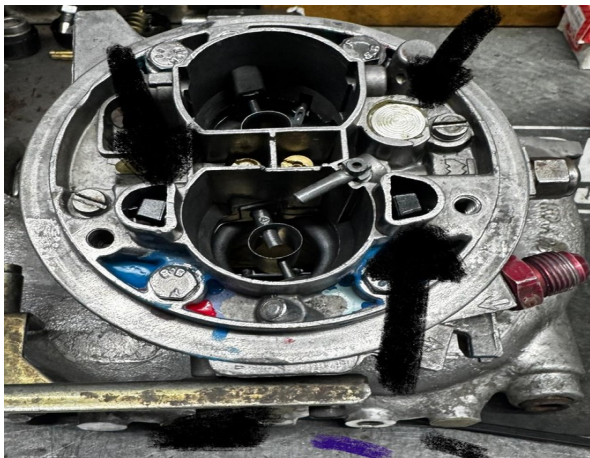
Las perforaciones que tiene el tubo venturi y las gargantas de la base de mariposas internas deberán respetar sus medidas originales.

Es opcional el uso de los plásticos superiores de la tapa del carburador

El espesor máximo permitido de las juntas es 1,00 mm.

Se permite:

- ✓ El uso de conexión roscada en la entrada del carburador.
- ✓ Reemplazar chicleros de alta y baja, pozos y tubos emulsionadores.
- ✓ Retirarse el sistema completo de toma y filtro de aire.
- ✓ Retirar el sistema de cebador.
- ✓ Colocar rejilla en la boca del mismo.
- ✓ Perforar paso de aire de baja en la tapa del carburador. Máximo diámetro 2 mm.
- ✓ Mecanizar los conductos de los tubos emulsionadores.
- ✓ Se permite reemplazar los tornillos de sujeción de mariposa por unos de distinto formato.
- ✓ Se permite cambio de posición del plástico de ventilación de cuba.
- ✓ Colocar en la parte superior del carburador un filtro de aires de hasta 30 cm. de diámetro, no pudiendo tener ningún elemento que sirva de sobre alimentador.
- ✓ Levantar los pozos de aire mediante alargue que llegue como máximo hasta el borde superior de la boca secundaria del carburador (sin el plástico).
- ✓ Reemplazar la base de goma (aislante entre múltiple de admisión y carburador por uno de aluminio de idénticas dimensiones respetando la misma altura de la base de goma incluyendo en la misma las 2 juntas (los orificios de pasaje de mezcla deberán ser ángulo recto y concéntrico, no permitiéndose ningún tipo de efecto Venturi). A esta se le podrá poner un o´ring por boca de hasta 4 mm por medio de un calado de un solo lado o cara.
- ✓ Asiento de punzuar original, preparación libre.
- ✓ Anular econostato.
- ✓ Quitar la rebamba de los difusores manteniendo las medidas estipuladas en el presente reglamento.



Se autoriza a realizar modificaciones en los lugares de venteo

ARTÍCULO 6 – MÚLTIPLE DE ADMISIÓN:

El múltiple de admisión deberá ser pieza N° 7696043.

Deberán retirarse bulbos sensores y tapar los orificios.

Interior libre sin aporte de material.

Se podrá eliminar por medio de tapones el calefaccionado del múltiple de admisión.

Se permite espigar el mismo a la tapa del cilindro.

Junta material libre espesor máximo 3 mm.

Se permite reparar múltiple de admisión, sin modificar forma interior y exterior, con autorización por escrito al ente fiscalizador.

ARTÍCULO 7 – TAPA DE CILINDROS

Debe ser la original del motor Fiat Tipo 1.6 cc. De reposición

Se permite rectificar el plano de la tapa de cilindros respetando el ángulo original de la guía de válvula. La junta es libre.

Se autoriza mecanizar libremente los conductos de admisión y escape.

Se permite mecanizar la guía de válvulas

Se permite encamisar guía de válvulas o colocar guías de bronce, respetando el ángulo original de las mismas.

Se permite encasquillar.

Los casquillos serán libres construidos en material ferroso, siendo el diámetro exterior máximo de los casquillos el siguiente: Admisión: 44 mm. Escape: 36 mm.

Se podrá tocar el aluminio en la parte que va pegada al casquillo al solo efecto de poder reutilizar la misma, en forma perpendicular al eje de la válvula.

Los ángulos del asiento del casquillo son libres.

Se encuentra permitido los trabajos sobre los mismos sin que ellos excedan como máximo un Ø de 44,00 mm para el conducto de admisión y un Ø de 36.00 mm para el conducto de escape (Pudiéndose tocar el aluminio hasta dichas medidas en aquellas con casquillos originales) Dichos trabajos en los casquillos deberán ser realizados, concéntricos al eje de la válvula.

Se permite la reparación de una cámara previa autorización de la C. Técnica de la FRAD.

Se permite utilizar tapón de tapa de válvulas a rosca o sistema de seguridad en el mismo.

Se autoriza a retirar el termostato.

El diámetro de las bujías debe ser el original.

Se permite tapar los 2 orificios de pasaje de agua de admisión.

Se permite máximo 4 orificios de descarga de aceite de hasta 6 mm de diámetro.

Junta material libre siendo uniforme en toda su superficie.

En caso de necesitar recurrir a este tipo de reparación, deberá solicitar autorización por escrito a la Federación Metropolitana.

Para los motores que las bujías sobresalen de la cámara de combustión con su arandela de fábrica, es obligatorio colocar una arandela postiza inamovible adherida a la tapa de cilindros de la medida necesaria para que la misma quede al ras para que no sobresalga ni quede embutida.

De esta forma quedara el inserto de medición de compresión de la misma forma (AL RAS) condición fundamental para su correcta medición.

ARTÍCULO 8 – RELACIÓN DE COMPRESIÓN

Máxima = 9,5 :1

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Liso, modelo Compress.

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera del pistón.

Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, es punto es fundamental para que el equipo realice una correcta medición, **como así también la bujía que uso en la competencia** deberá cumplir con el mismo requisito de quedar al ras, de ser necesario se podrá suplementar como dice en el artículo referido a tapa de cilindro (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 el o los cilindros al que se le realice la medición de relación de compresión.

Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentado de relación de compresión (R.C), se dará por válida y terminada la medición.

En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C., se definirá su exclusión.

Si este segundo cilindro esta en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitivo cilindro, que dará el resultado final de la medición.

De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

ARTÍCULO 9 – PLATILLO DE VÁLVULAS

Su forma, materia y trabas libres.

ARTÍCULO 10 – RESORTES DE VÁLVULAS

Los mismos serán libres, manteniendo la cantidad original.

Se permite:

- ✓ Suplementar los resortes con arandelas
- ✓ Trabajar el asiento del resorte de válvulas en la tapa.

ARTÍCULO 11 – VALVULAS

Las válvulas deberán ser tipo original, de fabricación nacional para motor Fiat Tipo 1.6, de alguna de estas tres marcas: 3B, Edival o Mahle. No se podrán realizar modificaciones sobre las mismas, el ángulo de asiento con el casquillo, será de 45° únicamente.

Las dimensiones de las mismas deberán ser:

Los diámetros de válvulas de admisión serán de 39,50 mm. +/- 0,10 mm.

Los diámetros de válvulas de escape serán de 31 mm. +/- 0,10 mm.

Los diámetros del vástago serán de 8 mm. +/- 0,10 mm.

La longitud de la válvula será: 108,5 mm. + 0,70 / - 1,00 mm.

Las cabezas de las mismas deberán permanecer rugosas.

Prohibido las válvulas de competición, tipo 3b racing.

ARTÍCULO 12 – ARBOL DE LEVAS

El mismo tendrá cruce libre debiendo mantener la alzada máxima de 9,70 mm.

Se permite utilizar cañas de fundición o rellenadas.

Se autoriza rectificar la cara de asiento del caballete del árbol de levas con la tapa de cilindros hasta 3 mm.

Se permite hasta cuatro orificios de descarga de aceite en el caballete con un diámetro de 8 milímetros máximo.

Se permite el uso de botadores fijos.

Se permite embujar el caballete del árbol de levas.

ARTÍCULO 13 – BLOCK DE CILINDROS

Original provisto por Fiat para los motores tipo 1.6.

Se permite rectificar o encamisar los cilindros, sin modificar posición, hasta un diámetro máximo admitido para los cilindros es de 87,70 mm.

Se permite rectificar la cara superior del mismo hasta que la altura mínima del block sea de 193,5 mm.

Esta medida se entiende, desde el apoyo de la tapa de la bancada hasta el plano del block.

Los pistones no podrán aflorar de la cara superior del block.

Se permite la reparación y refuerzo de solo 3 de las 5 bancadas de cigüeñal.

Se permite la reparación del block en la zona de los tapones de agua.

Se permiten dos tornillos, para sostener tapones de agua del block.

Se permite planchuela de sujeción entre el block y el carter, para evitar las rajaduras del mismo; posición y forma igual a la junta original.



Se permite realizar cuatro perforaciones en el block y alezar y realizar dos agujeros en la bancada central al solo efecto de que se pueda usar esta dicho refuerzo, con bulones de libre espesor.

ARTÍCULO 14 – PISTONES

Libre. Afloramiento cero.

ARTÍCULO 15 – AROS

Libres.

Cantidad de aros: tres.

Prohibido los aros Gapless.

ARTÍCULO 16 – PERNOS

Perno: Libre, material acero.

Seguros libres

Se permite el uso de teflón.

Prohibido el uso de titanio.

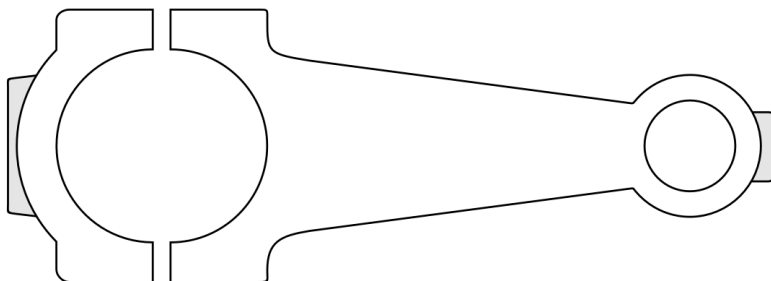
ARTÍCULO 17 – BIELAS

Se podrán equilibrar los pesos de las bielas **originales**, mediante trabajos en el pie y la cabeza de las mismas (no en las cañas), debiéndose respetar el peso mínimo (con cojinetes incluido) de **570 Grs.**

No se permite el pulido de las mismas.

Se permite:

- ✓ el reemplazo de los metales de biela y bancada por otros similares, permitiéndose el ranurado de los mismos. Se permite utilizar bulones de biela no originales, material y forma libre, diámetro original.
- ✓ Juego axial en el pie o cabeza de las bielas.
- ✓ **Se permite bielas forjadas peso mínimo con cojinetes y bulones 570 grs**



ARTÍCULO 18 – CIGÜEÑAL

Deberá ser el original del motor habilitado para competir de acuerdo al Art. 4.

El mismo deberá tener sus dimensiones originales y hasta un peso mínimo de 9 Kg.

El volteo del mismo será de hasta 67,70 mm.

Se permite agrandar los conductos internos de lubricación, realizar una lágrima en los agujeros de lubricación del cigüeñal y/o realizar ranurado en sus bancadas

Se permite rectificar muñones de biela y bancada.

Se permite balancear estática y dinámicamente, únicamente por medio de orificio en los contrapesos

Se permite taponos roscados en reemplazo de taponos originales de cigüeñal.

La polea de cigüeñal será libre.

ARTÍCULO 19 – SISTEMA DE LUBRICACIÓN

Se permite chupador libre.

Se permite agregar aditivos al aceite.

Se autoriza realizar rompeolas dentro del cárter.

Se permite cambio de posición de tapón de descarga de aceite.

Se permite reforzar el caño de descarga de gases que se encuentra dentro del motor o bien retirarlo.

Se permite utilizar un radiador de aceite ubicado dentro del vano motor (desde el para golpe delantero hasta el para llama), para lo cual se podrá realizar hasta 20 perforaciones de un diámetro máximo de 10 mm. C/U en la óptica para refrigerar exclusivamente dicho radiador.

El radiador de aceite se instalará con terminales roscados y mangueras malladas metálicas.

El mismo se alimentará desde una base adaptadora colocada detrás del filtro de aceite

Se permite reforzar el cárter en su exterior, manteniendo su forma original.

ARTÍCULO 20 – VOLANTE

Volante de motor original o acero, preparación libre, pero deberá contar con la corona original.

Los bulones del volante motor podrán ser de hasta 13 mm. de diámetro y su forma y material libres.

Se permite colocar doble espiga volante cigüeñal.

ARTÍCULO 21 – EMBRAGUE

Embrague monodisco.

Placa diseño original con preparación libre, manteniendo la fundición original (material ferroso).

Se permite:

- ✓ Utilizar placa de motor 1.4
- ✓ Colocar material antifricción sinterizado, en el disco.
- ✓ Reemplazar el disco original por uno fijo.
- ✓ Cable de embrague original, forma de sujeción libre.

ARTÍCULO 22 – CAJA DE VELOCIDADES

La caja permitida debe tener los comandos del selector en la parte superior

La caja puente será la original, con relación piñón - corona de 16/57.

La cantidad de dientes de los respectivos engranajes, deberá ser una de las dos alternativas descriptas a continuación:

Siendo las relaciones de caja:		
1ra: 43/11	1ra. Velocidad: 3,909:1	129,2°
2da. 47/21	2da. Velocidad: 2,238:1	225.7°
3ra. 47/32	3ra. Velocidad: 1,460:1	344.2°
4ta. 37/32	4ta. Velocidad: 1.15:1	484.9°
5ta. 35/37 o 43/52	5ta. Velocidad: 0,94:1 o 0,82:1	534.7° o 611.0°

Engranaje de 3º, 4º y 5º se permite dientes rectos opcional, manteniendo las relaciones finales originales.

En la zona de salida de los palieres se podrá reparar, a través de soldadura o el inserto de un buje.

Estos trabajos solo serán permitidos con el fin de recuperar carcasas de caja averiadas y/o rotas, por lo que, si esta modificación se puede utilizar con algún otro objetivo, estará fuera del presente reglamento.

Se permite sacar trabas resortes de desplazables de 3, 4 y 5.

Se permite:

- ✓ Colocar venteo.
- ✓ Agregar ADITIVOS para el aceite.
- ✓ Se podrá tapar el alojamiento del sinfín del velocímetro en la carcasa de la caja de velocidades.
- ✓ Espigar los engranajes de la caja de velocidades.
- ✓ Agujerear el porta corona a fin de lubricar los satélites.

- ✓ Anular el movimiento de 5° velocidad mediante el selector o por medio de buje interno manteniendo los engranajes de 5° velocidad originales permitidos.
- ✓ Reemplazar fideos de la trizeta por buje.
- ✓ Se permite espigar o trabar el perno de satélite.
- ✓ Soportes de motor y caja de velocidades material libre debiendo respetar la posición original y alturas libres.
- ✓ Se permite largo y material del palier libre. Diámetro máximo 26 mm, homocinética original Fiat. Uno o Duna Motor Tipo 1.6 o 1.4
- ✓ Retirar el chapón cubre caja.
- ✓ Modificar palanca de cambios para cambiar su desmultiplicación y correr su ubicación hacia la derecha.
- ✓ Rotular el varillaje de la caja de velocidades, en el vano motor.
- ✓ Correr anclaje de palanca de cambio.
- ✓ Rotular varillaje y palanca de cambio.
- ✓ Se permite rellenar con material la horquilla de caja donde apoya con el desplazable en la parte inferior, con el fin de salvar las mismas por desgastes.

Teniendo en cuenta que no se modificara ni su forma ni su principio de funcionamiento.

ARTÍCULO 23 – BOMBA DE NAFTA:

Se autoriza el uso de una bomba de nafta eléctrica original o no original, debiendo estar la misma ubicada:

- ✓ Dentro del tanque de combustible si es la original
- ✓ Debajo del piso trasero o dentro del vano motor, si es no original.

Se podrán utilizar conjuntamente la bomba mecánica y la eléctrica.

En caso de ser necesario un regulador, el mismo deberá estar ubicado en el vano motor

Se permite sacar el elemento del vaso de retorno de combustible y no utilizarlo. En el caso que el mismo se utilice, deberá modificarse el lugar donde se encuentra, colocándose en el lugar de la batería. Diseño libre, material metálico (PROHIBIDO PLÁSTICO).

El filtro de nafta será metálico, dentro del vano motor o debajo del vehículo. Prohibido dentro del habitáculo.

Se permite colocar un rulemán en el árbol auxiliar (o secundario) en su punto de apoyo con el perno de bomba de nafta.

Las tuberías de combustible deberán ser malladas en acero de punta a punta.

ARTÍCULO 24 – SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN

Se permite:

- ✓ Retirar el protector de correa dentada.
- ✓ Agregar un corrector para regulación de puesta a punto, en el engranaje del mismo.
- ✓ Colocar distribuidor a platino en el block o en su lugar original, utilizando su cuerpo original permitiéndose al platino doble fleje.
- ✓ La bobina de encendido libre. Cantidad una. Siendo su ubicación libre dentro del vano motor.
- ✓ Colocar distribuidor electrónico en el block.
- ✓ Reemplazar engranaje intermedio de árbol de mando de bomba de aceite por uno de bronce.
- ✓ Agregar un tensor adicional a la correa de distribución.
- ✓ Agregar una tapa como protector de correa de distribución.
- ✓ Se autoriza trabar los contrapesos del distribuidor o retirarlos.
- ✓ El buje del distribuidor podrá ser reemplazado por un buje Torrington.
- ✓ Módulo del distribuidor: se permite su ubicación el vano motor. Se permiten dos módulos que trabajen en forma individual con una llave inversora dentro del habitáculo. Los cables de bujías serán libres.
- ✓ Sistema Hall, ya sea sobre el distribuidor Fiat o similar o sobre el cuerpo del distribuidor original Audi modificando el eje.

Si se optara por el distribuidor electrónico en el block, el mismo deberá haber sido provisto por FIAT en sus modelos 128 Súper Europa, Regata 85 y el mismo Fiat Uno en las versiones que vinieron provistos con motores de 1500c.c. de cilindrada, estos deberán mantener el funcionamiento original.

ARTÍCULO 25 – SISTEMA DE ESCAPE

El mismo es libre en forma y recorrido, pero deberá cumplir los siguientes requisitos:

- ✓ No podrá sobresalir del perímetro del auto.
- ✓ No podrá ser aislado térmicamente.
- ✓ No podrá cruzarse con la cañería de combustible.
- ✓ En caso de colocar un escape recto por debajo del vehículo, es obligatorio la colocación de un elemento aislante delante del tanque de combustible; y por debajo del mismo hasta un máximo de 150 mm (como protección eficaz de temperatura)
- ✓ Se permite modificar el zócalo a fin de levantar el caño de escape con un alto máximo de 50 mm y un ancho de 180 mm.
- ✓ Se permite hacer un túnel en el piso del auto.
- ✓ Se permite una chapa o chapas con aislantes de amianto entre el múltiple de admisión y escape al solo efecto de aislante de temperatura.

Silenciador en Boxes USO OBLIGATORIO.

ARTÍCULO 26 – RADIADOR

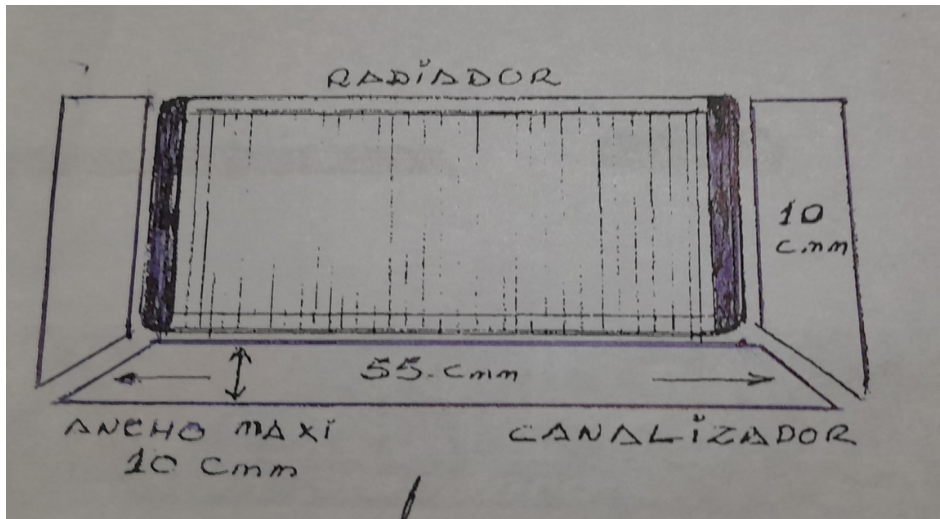
Se permite reemplazar el radiador por uno similar que mantenga la forma original siendo su material libre. La posición del bidón de agua será libre dentro del vano motor.

Se permite utilizar el radiador de calefacción dentro del vano motor.

Se permite base y bomba de agua de Fiat 128.

Se permite un ángulo, entre la parte superior del radiador y el frente del auto, material libre.

Se permite canalizar el radiador de agua por detrás del paracolpe.



ARTÍCULO 27 – SUSPENSIÓN DELANTERA

Cantidad de amortiguadores original, topes opcionales.

AMORTIGUADORES:

Los mismos deberán ser los provistos para FIAT UNO y las medidas autorizadas son:

Vástago hasta 20.06 mm de diámetro y su largo será libre.

Cilindro interior máximo 32.06 mm. en su parte interior, el espesor del mismo será de 1 mm. como mínimo.

Cárter en su exterior hasta 50 mm., no contándose en esta el encamisado (Rosca exterior que se utiliza para regular los platos de apoyo de los espirales).

NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES MONOTUBO.

NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES PRESURIZADOS.

NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES CON RESORTES EN SU INTERIOR.

NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES REGULABLES EXTERIORMENTE.

El pistón de amortiguador es libre de preparación, diseño y material.

La válvula del amortiguador debe ser pulvimetalurgia de gran serie.

Se permite amortiguadores con resortes regulables en altura.

Se permite reforzar el anclaje en su parte inferior.

Los anclajes deberán ser originales,

El principio de funcionamiento será hidráulico.

Los espirales serán libres manteniendo cantidad original.

Esta prohibido modificar forma y posición original del brazo ackerman y brazo de rótula.

Se permite:

- ✓ Agrandar el diámetro de los orificios del porta masa así como también los tornillos pasantes que sujetan al amortiguador hasta 12 mm.
- ✓ Colocar crapodina en la base del espiral.
- ✓ Colocar corrector de comba en los dos tornillos inferiores del amortiguador.
- ✓ Modificar las alturas, tanto del eje, como del amortiguador.
- ✓ Se podrá aumentar el diámetro original de la torreta hasta Ø 140 mm. al solo efecto de colocar el corrector de comba y avance. La placa de sujeción de dicho corrector podrá colocarse apoyada sobre la cara superior de la torreta, sin separador alguno. En la parte inferior se permite colocar una placa que no exceda el diámetro de la torreta original, para sujetar la planchuela superior “la misma puede estar soldadas o abulonadas
- ✓ El corrector de comba ubicado en el anclaje superior del amortiguador podrá tener un Unibool en la cazoleta. Dicho elemento podrá contar como máximo con dos tornillos reguladores (a modo de registro de comba y avance).
- ✓ Colocar rótula reemplazando los extremos de caja de dirección pudiéndose invertir su posición de anclajes.
- ✓ Colocar suplemento entre rótula y brazo ackerman.
- ✓ Colocar rótula Unibool, en la cavidad del brazo de la rótula, del lado de la carrocería, posición original. Su bloqueo se hará mediante seguros seger o soldadura.
Se permite cortar y colocar rotula roscada en el brazo rotula, manteniendo largo original 2,95 mm +/- 5 mm.
- ✓ Eliminar la barra antirrolido delantera.
- ✓ Realizar sujeción la caja de dirección al sólo efecto de eliminar los movimientos de la misma.
- ✓ Reemplazar los bujes por unos de material libre.
- ✓ Se permite rectificar (rebajar la punta del brazo ackerman original) 6mm a 45^a a fin de hacer una descarga para que la rotula no toque dicha punta.
Evitando de esta manera roturas y torceduras de rotula, teniendo en cuenta que no se modificar ni la altura ni el apoyo así como tampoco el anclaje porta maza
- ✓ Reemplazar ambos tensores por otro de forma libre, medida máxima 25 mm. de diámetro.
- ✓ Tensor de brazo de rotula a carrocería: opcional con medidas de acuerdo al grafico.
- ✓ Diámetro de tensor hasta 35 mm.

ARTÍCULO 28 – SUSPENSIÓN TRASERA

El amortiguador trasero deberá cumplir con su función original, debe ser hidráulico. Sus diámetros máximos serán: el cárter hasta 50 mm y el vástago hasta 20.5 mm. Está permitido modificar las alturas del cárter y del vástago.

El pistón de amortiguador es libre de preparación, diseño y material.

La válvula del amortiguador debe ser pulvimetalurgia de gran serie.

Se permite:

- ✓ Colocar rotula en forma horizontal en la parte superior del amortiguador.
- ✓ El material de las hojas del elástico y su espesor es libre debiendo mantener una cantidad mínima de 2 hojas y máxima de 3 hojas se permite unir en el centro mediante un bulón.
- ✓ Acortar y endurecer amortiguadores, colocar corrector de comba en el anclaje inferior del amortiguador, los topes son libres y opcionales, manteniendo su anclaje original o en el vástago del amortiguador.
- ✓ Reemplazar los silent-block por material rígido. No se permite el rotulado; posición original
- ✓ Utilizar maza trasera con seguro seger.
- ✓ Reforzar las parrillas, mediante planchuelas de libre espesor, manteniendo la forma, dimensiones y anclajes de forma original.
- ✓ Están prohibidos los amortiguadores regulables exteriormente o también los mismos presurizados.
- ✓ Se permite soporte túnel de elástico entre soportes centrales de elásticos, planchuela o caños de 20 mm de diámetro, largo 56 cm +/- 5cm, que no cumplan precarga alguna al elástico.
- ✓ Utilizar maza trasera con seguro Seger o roscada.
- ✓ Un controlador de recorrido de suspensión (anclaje libre)

ARTICULO 29 – FRENOS

Serán de Fiat Palio (ventilados). Los discos y pastillas

Marca libre.

Está permitido embujar el caliper, reemplazando el buje original por uno de material rápido.

Se permite disco ventilados diámetro máximo 257 mm.

Se permite ranurar los discos delanteros

Está prohibido el uso de discos perforados.

Se permite:

- ✓ Servo opcional.
- ✓ Cambiar la multiplicación del pedal de freno.
- ✓ Reemplazar los caños y los flexibles, por caños enmallados.
- ✓ Retirar el freno de mano.
- ✓ Colocar una válvula reguladora dentro del habitáculo.
- ✓ Realizar perforaciones en los platos de frenos traseros.
- ✓ Modificar la dureza de los discos de freno.
- ✓ Retirar válvula compensadora de freno original.
- ✓ Canalización de aire a los calipers delanteros, mediante 2 agujeros en el paragolpe delantero, de diámetro máximo 50 mm.
- ✓ Bomba de Freno, diámetro hasta 22,2 mm. Original o de uso comercial.
- ✓ Quitar el servo conservando el centro de montaje original o colocándola con un adaptador o brida.
- ✓ Centrado de anclaje de bomba original.

ARTÍCULO 30 – NEUMATICOS

El proveedor de neumáticos será la empresa NA de 13 x 7 “ (siete pulgadas).para los neumáticos slick y para los de lluvia se permite NA 13 x7”.

Para la primer fecha se podrán sellar 4 gomas nuevas y 2 usadas.

A partir de la segunda fecha solamente se sellarán 2 cubiertas nuevas y 4 usadas de la carrera anterior.

En caso de rotura o pinchadura de un neumático, se podrá reemplazar una o más neumáticos que estén sellados de hasta 2 carreras anteriores, siempre que la persona a cargo lo autorice.

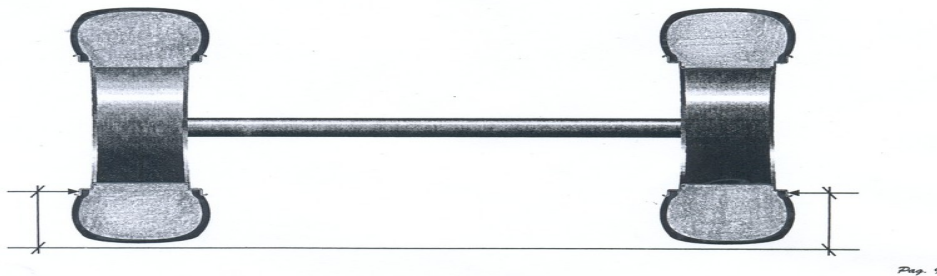
Las llantas serán de 13”, máximo 7,5” de ancho, marca y modelo libre, siempre y cuando el diseño de la misma no sobresalga respecto al ancho del balón o perfil del neumático. Se permite el uso de espaciadores para aumentar la trocha hasta la medida indicada. Los espárragos o tuercas de rueda no podrán sobresalir del plano más saliente de la llanta. La rueda de auxilio deberá retirarse.

ARTÍCULO 31 – TROCHA DEL VEHICULO

Las medidas máximas admisibles del Fiat Uno son:

- ✓ Trocha delantera 1600 mm.
- ✓ Trocha trasera 1580 mm.
- ✓ Distancia entre ejes 2395 mm. se medirá entre centros.

La trocha se medirá con el auto apoyado en el piso, desde el labio exterior de una llanta, hasta el labio exterior de la llanta opuesta, en su parte inferior.



ARTÍCULO 32 – SISTEMA ELÉCTRICO

El mismo estará compuesto, como mínimo de:

- ✓ Dos cortes generales de corriente eléctrica, ubicados una en el exterior del auto, en el lado derecho del parabrisas delantero convenientemente señalizado con un triángulo de 12 cm. de lado de fondo azul con ribetes en blanco y en su interior un rayo de color rojo, y

uno interior al alcance del piloto normalmente sentado en su puesto de conducción y correctamente atado.

- ✓ Se permite cortar el capot en forma de medio círculo con un diámetro máximo de 80 mm. al solo efecto de mantener distancia con la llave de corte de corriente exterior.
- ✓ La batería podrá ubicarse dentro del habitáculo, en lugar libre. La misma deberá estar convenientemente sujeta, con dos (2) tensores, de 10 mm. como mínimo y una planchuela de 10 cm². de superficie como mínimo por debajo de cada uno de los tensores, deberá estar en una caja plástica o fibra con tapa hermética. También se podrá embutir en el piso trasero.
- ✓ Se colocarán dos luces de stop internas de color rojo, en los ángulos superiores de la luneta. Su diámetro mínimo en caso de ser redondos es de 80 mm. lado mínimo, en caso de ser cuadrados, será de 60 mm. y estarán equipados con lámparas de 15 watt como mínimo. Serán accionados únicamente por el pedal de frenos.
- ✓ Luz de lluvia: es obligatorio colocar una luz para tal fin, de cómo mínimo 600 mm² de superficie, colocada dentro del habitáculo en el centro superior de la luneta trasera, de color amarilla y naranja. Será accionada por el piloto mediante una llave, independiente del sistema de freno.

ARTÍCULO 33 – PARAGOLPES

Se permite:

- ✓ Utilizar paragolpe delantero de Fíat Duna o cortar el paragolpe original de Fíat Uno (en la zona de refrigeración del radiador) con una medida no superior al del Fíat Duna. Se permite colocar alguna protección o rejilla al solo efecto de proteger el radiador.
- ✓ Retirar la luz de patente.
- ✓ Realizar cuatro (4) perforaciones de 5 cm. x 10 cm. en el paragolpe trasero del modelo Uno o Uno Fire, al solo efecto de descargar aire. Se podrá optar por realizar 8 perforaciones circulares de un diámetro de 5 cm. debiendo estar los mismos en la zona inferior del mismo y entre los límites laterales determinados por los ganchos de remolque originales.
- ✓ Perforar para poder pasar las lingas de remolque obligatorias, según plano adjunto.
- ✓ Fijar ambos paragolpes mediante tornillos pasantes en las puntas.
- ✓ Para el paragolpes delantero del FIRE se permite tapar el orificio de ventilación inferior del mismo en su parte más profunda con una tapa plástica o metálica.
- ✓ Cortar en la parte superior del paragolpe del FIAT FIRE (en la zona de refrigeración del radiador) con una medida no superior a la del paragolpes del FIAT DUNA.
- ✓ Se autoriza colocar una rejilla para proteger el radiador.

ARTÍCULO 34– TANQUE DE COMBUSTIBLE

Deberá estar ubicado en su posición original.

También en esa posición se permite tanque homologado, pero este deberá estar recubierto con una tapa de aluminio tipo estanco, para ello se autoriza a recortar el piso del auto.

Se permite:

- ✓ Colocar rompeolas en el interior del tanque de combustible.
- ✓ Colocar tapón a rosca o símil, que asegure la estanqueidad de depósito de combustible.
- ✓ Es obligatorio la colocación un tapón de descarga en la cara inferior del tanque, el que asegure la descarga del mismo.
- ✓ Es obligatoria la utilización de la tapa de inspección original. Venteo de gases del tanque de nafta, mediante una manguera resistente que será dirigida al piso, por la parte trasera, dicha manguera tendrá un largo mínimo de dos (2) metros y con válvula de salida de gases.
- ✓ **En forma obligatoria: colocar chapa cubre tanque desde el piso del asiento trasero hasta los 2 tornillos delanteros del puente del elástico. Espesor mínimo 2 mm en chapa de aluminio y ancho hasta el ancho del tanque.**
- ✓ La carga será indefectiblemente por el costado izquierdo del vehículo.
- ✓ La nafta será la oficial utilizada en todos los eventos.

ARTÍCULO 35 – CARROCERÍA

Se permite la modificación del soporte de pata de motor, sin que dichos cambios modifiquen la altura original del motor.

Original del vehículo habilitado para competir de acuerdo ART. 4 del presente Reglamento.

Deberá cambiarse el tapizado original de puertas por aluminio, chapa o alto impacto.

La bulonería de la carrocería es libre.

Se permite:

- ✓ Retirar tablero, tapizado de techo, alfombras, calefacción y panel de instrumentos y retirar o agregar elementos decorativos, incluyendo pintura.
- ✓ Agregar instrumental de medición, en cualquier posición.
- ✓ Colocar un espaciador a la columna de dirección (mínimo 1 cruceta) o modificar el largo de la misma.
- ✓ Colocar tensores de sujeción de columna.
- ✓ Cambiar el volante de dirección por uno de competición (no de madera).
- ✓ Correr anclaje de columna de dirección. hacia el interior del habitáculo.
- ✓ Planchar la pestaña del guardabarros original únicamente a efectos que no rocen los neumáticos.
- ✓ Retirar la cuaderna delantera de ambos lados, al solo efecto de poder pasar con la butaca y sus soportes.
- ✓ Cortar largueros de pasa ruedas delantero interno.
- ✓ Reforzar la carrocería mediante chapa o soldadura copiando su forma original.
- ✓ Retirar maquina levanta cristales.
- ✓ Modificar las posiciones de los pedales originales.
- ✓ Cortar piso delantero izquierdo siguiendo la línea del túnel del freno de mano hacia adelante hasta 100 mm.
- ✓ La varilla del soporte del capot es opcional y libre en ubicación y forma.
- ✓ Se permite recortar interior de ambas puertas delanteras.

- ✓ Se permite planchuela de 3,2 mm de espesor soldada al piso, parte superior cajón de elásticos, entre pasa-ruedas traseros, como refuerzo de túnel porta-elástico.
- ✓ **Capot:** se permite cortar refuerzo interior para filtro de aire del carburador, con un diámetro máximo de 500mm.
- ✓ **Capot: y Portón trasero:** Se autoriza el uso de capot y portón trasero de plástico o fibra de vidrio tipo y forma original, para ambos modelos FIAT UNO Y FIRE.
- ✓ Se permiten 2 tensores estructurales de hasta 2 cm x 2 cm desde las torretas delanteras hasta el frente, desmontables.
- ✓ Refuerzo en el anclaje del tensor delantero, manteniendo su posición y forma original.
- ✓ Retirar el cajón del freno de mano.

Es obligatorio:

- ✓ Las ópticas delanteras deberán ser sustituida por una chapa o acrílico o por una óptica de plástico.
- ✓ Correr la butaca hacia el centro, tomando como limite la mitad del auto.

ARTÍCULO 36 – DISPOSICIONES DE SEGURIDAD

Las medidas de seguridad que se mencionan en este artículo deben ser cumplidas estrictamente, no podrán ser motivo de denuncias. Cualquier medida de seguridad faltante será motivo para no participar en la competencia, sin excepción.

Disposiciones obligatorias:

- ✓ Cinturones de seguridad del tipo arnés, de marca reconocida, de cinco (5) puntos de fijación como mínimo, fijado a la estructura de seguridad del vehículo sin presionar sobre la butaca; de ser fijado en el casco del auto deberá llevar una planchuela fijada mediante soldadura, de 100 mm. X 100 mm. de 1/8" de espesor. Las bandas que fijan los hombros del piloto deberán ser de un ancho mínimo de 3" y se fijarán al travesaño trasero. Los bulones de anclaje del arnés tendrán un diámetro de 3/8" como mínimo y una arandela de 40 mm. de diámetro y 2 mm. de espesor.
- ✓ Es obligatorio la colocación de un sistema extracción de volante.
- ✓ Casco de seguridad tipo integral, HOMOLOGADO FIA. NO DE MOTOCROSS.
- ✓ Butaca deberá ser del tipo de competición, con apoya cabeza integrado, tapizado y acolchado. La altura del apoya cabeza será como mínimo al ras del casco. La butaca debe cubrir los laterales del piloto y deberá estar fijada a la estructura de seguridad.
- ✓ Parabrisas de vidrio laminado es obligatorio (Triplex). Se podrá colocar publicidad en la parte superior del parabrisas. La altura máxima que podrá tener será de 25 cm. Los vidrios laterales delanteros y traseros y la luneta trasera, deberán ser reemplazados por acrílicos o policarbonato, los delanteros y la luneta deberán ser transparente. El delantero izquierdo deberá ser expulsable y a la luneta se le podrá colocar 2 zunchos verticales, en la cual esta prohibido colocar cualquier publicidad.
- ✓ Se permite la realización de un orificio o toma en los vidrios o acrílicos laterales delanteros, a modo de ventilación del habitáculo (traseros hasta 40 mm.)
- ✓ Se deberán colocar entre DOS o TRES GANCHOS de seguridad exteriores, en los extremos inferiores del portón trasero y del capot.

- ✓ Cortacorriente de acuerdo a lo ya especificado en el artículo 31.
- ✓ Recuperador de aceite de un (1) litro de capacidad mínima, metálico, colocado en el compartimiento del motor en el lugar que ocupaba la batería. El caño de descarga de gases es libre.
- ✓ Cantidad: uno de 2 ½ kilogramos de capacidad mínima, al alcance del piloto, AFFF (de espuma) o halon con reloj indicador de carga, marbete del año en curso y opds correspondiente, sujeto con suncho metálico, deberá llevar pintado el numero de auto al que pertenece con pintura esmalte sintético, y en lugar visible. Dos salidas, una al carburador, y la otra a la salida de la boca del tanque de nafta.
- ✓ Es obligatorio Buzo anti flama HOMOLOGADO FIA. Deberá estar bordado, el nombre del piloto y su grupo sanguíneo. Guantes, botitas, remera, capucha ignifugas y Protector cervical tipo Hans o similar.
- ✓ Espejos interiores y exteriores. Cantidad y forma libre, manteniendo un mínimo de 3 de ellos.
- ✓ Red de ventanilla de puerta es obligatoria la colocación de una red de protección en la ventanilla del lado del piloto.
- ✓ La colocación de una protección lateral sobre la X de la jaula, del lado del piloto, la cual puede estar construida fibra de vidrio, Keblar, u otro material de similar resistencia, con un cajón relleno en poliuretano expandido, que se embuta en el interior de la puerta del piloto. Este elemento debe fijarse de forma que incremente la resistencia lateral del vehículo ante un impacto lateral. Este elemento podrá evitarse en forma opcional, si se rellena el interior de la puerta del piloto con poliuretano expandido en su totalidad; También se podrán utilizar dos caños en forma de travesa que estén apoyados únicamente en la parte baja de los caños; en los arcos delanteros y traseros; en la parte trasera se permite el agregado de un caño en la x para apoyar la travesa mencionada.
- ✓ El vehículo deberá implementar un sistema de desempañado eficaz de parabrisas (En forma opcional se permite colocar igual sistema en las zonas de visión del conductor.

ARTÍCULO 37 – PESO MÍNIMO DEL FIAT UNO:

El peso mínimo del vehículo, con piloto, en cualquier momento y en las condiciones en que termine la carrera será de 860 kg.

De usar lastre para llegar al peso mínimo deberá estar pintado de color amarillo.

ARTÍCULO 38 – VARIOS:

Se permite:

Retirar el alternador o colocar llave de corte para el mismo.

- ✓ El sistema de ventilación del radiador es opcional, pudiéndose retirar o tener como máximo 2 electro-ventilador.
- ✓ Es obligatorio agujerear bulón de carburador, bulón de tapa de cilindros, bulón de caja, bulón de cárter, bulón de caballete de árbol de levas y bulón de tapa 5 velocidades, a los efectos de su precintado.
- ✓ Se permite reforzar el pedal del acelerador (anclaje original) y colocar apoyos antideslizantes en los tres pedales, como así también un cuarto pedal de apoyo
- ✓ Se permite la utilización de críquet neumático.

- ✓ Se permite utilizar sistema de radio.
Cualquier sistema de telemetría esta Estrictamente prohibido).
Se permite comunicación entre piloto y Box.
- ✓ Es obligatorio colocar el número correspondiente al auto en los vidrios laterales traseros, en color blanco sobre fondo negro, medidas 30 x 40 agregando a un lado del mismo la sigla ASM, los que serán provistos por la categoría. Asimismo, se pintará el número en el techo, transversalmente, en un ángulo de 45° al eje longitudinal del vehículo, con la base sobre el lado en que está ubicada la torre de control. También deberá colocarse el número en la parte delantera y trasera al lado del farol, color negro, números color blancos.
- ✓ Obligatorio indicar la pagina Web de la categoría en la parte inferior de la luneta.
- ✓ Obligatorio dejar la óptica izquierda al igual que la parte inferior de los números laterales; para la explotación publicitaria de la categoría.
- ✓ Se permite fijar tapa de recarga de aceite, Tapa de válvulas roscadas o tipo Fiat 128.
- ✓ Se permite asegurar varilla medida de aceite.
- ✓ En caso de ser necesario la categoría utilizara obligatoriamente la explotación publicitaria del parabrisas.
- ✓ La posición de la cámara de filmación obligatoria será en el parabrisas a 30 cm del parante delantero derecho.
- ✓ Se permite sacar soporte de tablero original del auto.

DESARME: Además de desarmar lo que las Autoridades de la prueba crean necesario, El Primero, Segundo y uno a sorteo entre el tercero y el decimo se hará un sorteo con un bolillero, del cual se retiraran DOS (2) bolillas las cuales determinaran que deben desarmar.

Art. 39. CAMBIO DE MOTOR:

Quien cambie el motor con posterioridad a las Tandas de Clasificación perderá los tiempos obtenidos, largará en la última posición en la prueba que corresponda, si el cupo de autos habilitados por el circuito se lo permitiera.

Para el caso de efectuar un cambio de tapa o junta de tapa de cilindros, se debe realizar con la autorización del Comisario Técnico.

Se aclara que por el solo hecho de levantar la tapa de cilindros deberá penalizar con 5 puestos de la Clasificación para la Serie o de la Serie para la Final y si cambia la tapa de cilindros deberá penalizar con 8 puestos en todos los casos.

Art. 40 LASTRE:

El primer puesto cargará 35 kg., el segundo 30 Kg, el tercero 25 kg., el cuarto 20 kg, el 5° 15 kg, el 6 10 kg, y el 7° 5 kg.

Dicho lastre es aparte del peso del vehículo (no es parte del peso mínimo del auto).

El hándicap por peso corresponde al piloto, si este cambia de vehículo le será aplicado en el que utilice.

El lastre de hándicap es por la posición obtenida en el campeonato correspondiente al año en curso y la carga se efectuará en la fecha siguiente por el campeonato actualizado.

Dicho lastre deberá estar pintado de rojo.

Los lastres deberán ser bloques solidos de plomo

GENERALIDADES :

Lugar de Ubicación: Piso del vehículo del lado derecho del piloto, o sea, del lado del acompañante. El límite hacia atrás, lo fija el plano vertical que define el inicio del asiento trasero. El límite hacia delante, lo fija la parte inferior del torpedo.

Fijación: Todos los lastres del hándicap deberán estar al piso del automóvil dentro del habitáculo por medio de dos (2) bulones de diez (10) mm. de diámetro por cada diez (10) kilos o cuatro bulones de diez (10) mm. por cada bloque de plomo de diez (10) kilos como máximo.

Precintos: Es obligatorio que los lastres de hándicap estén precintados y que la permanencia de dichos precintos es responsabilidad del piloto. Cualquier autoridad de la prueba podrá pedir que se retiren dichos lastres en cualquier momento anterior, durante o posterior a la competencia para verificar el peso de los mismos.

ARTÍCULO 41 – ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

La estructura será protectora para el caso de vuelcos, por dos arcos transversales al eje del vehículo, todos los elementos estructurales indicados serán tubos de al menos 38 mm de diámetro por 2,5 mm de espesor o 41 mm por 2 mm de acero al carbono estirado en frío sin costura.

La fijación de la estructura al piso del casco será sobre un cajón o una chapa de repartición de esfuerzo de 3, 2mm como mínimo de espesor, soldada al piso.

Queda establecido que los seis (6) puntos de apoyo de dicha estructura serán dentro del habitáculo.

La estructura es básica y el agregado de caños en el interior es libre.

En forma paralela a las puertas es obligatorio la colocación en forma de una cruz (X), la misma no deberá obstaculizar el egreso o ingreso del piloto al vehículo.

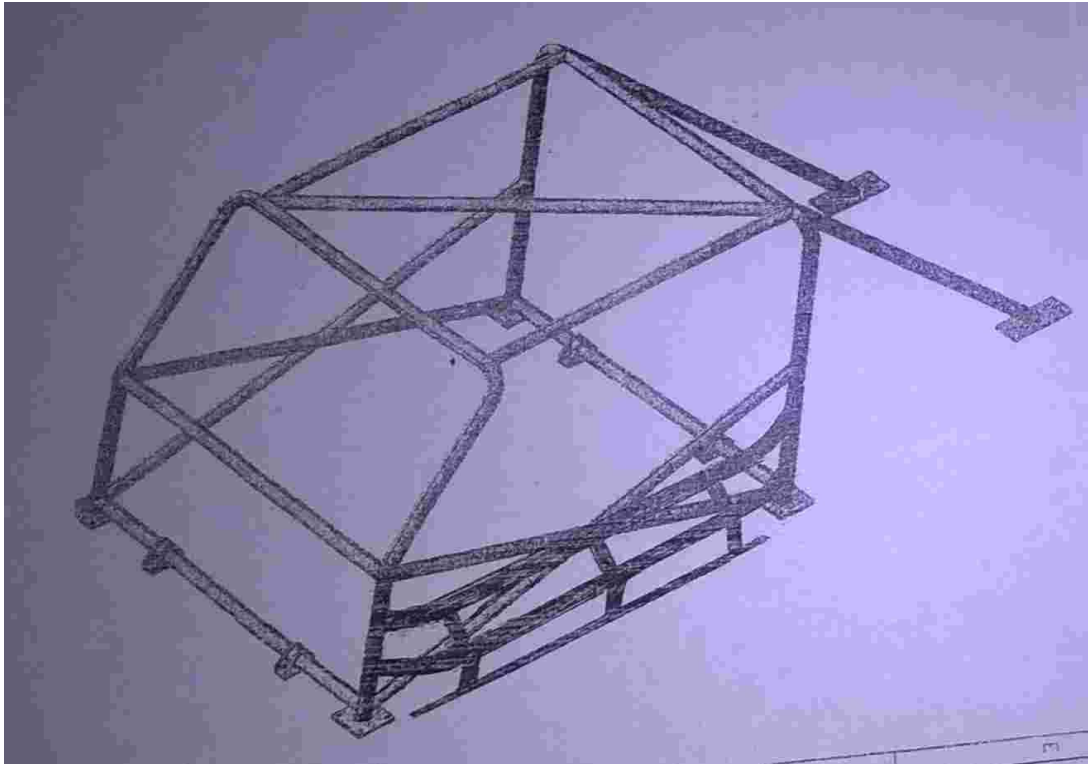
También es obligatorio el agregado de una protección lateral sobre la X de la puerta del lado del piloto la cual podrá ser una placa de Dural de 6 mm de espesor como mínimo, o una placa de fibra de vidrio o Quebral, las cuales deberán tener un cajón relleno en poliuretano expandido que se embutan en la puerta del lado del piloto. Estos elementos deberán fijarse a la X de la estructura de forma que incrementen la resistencia lateral del vehículo ante un impacto.

También se podrá utilizar el agregado de 2 caños en forma de travesa que estén apoyados únicamente en la parte baja de los arcos delanteros y traseros, estos dos caños deben estar vinculados entre sí.

El agregado de caños en el interior del vano motor es libre. y la vinculación de las torretas delanteras con la estructura es libre.

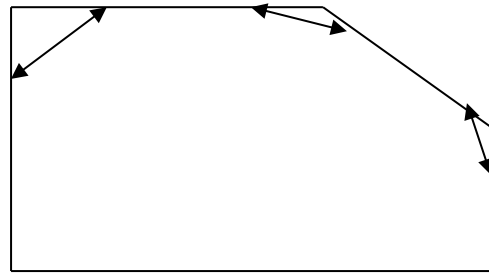
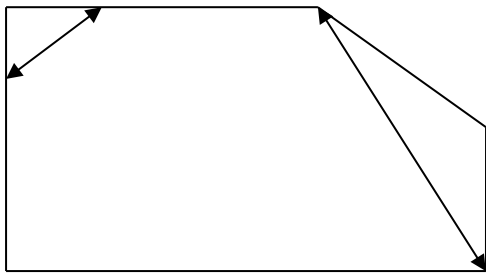
Se permite vincular la estructura de seguridad mediante caños al puente trasero.

Se permite soldar entre los caños de la estructura y la carrocería planchuelas para su sujeción.

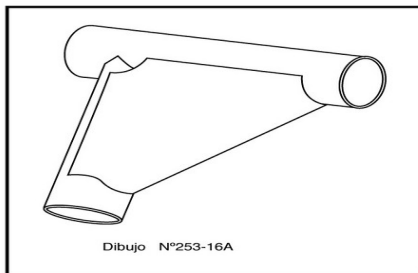
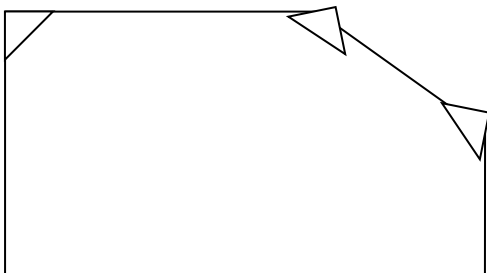


1

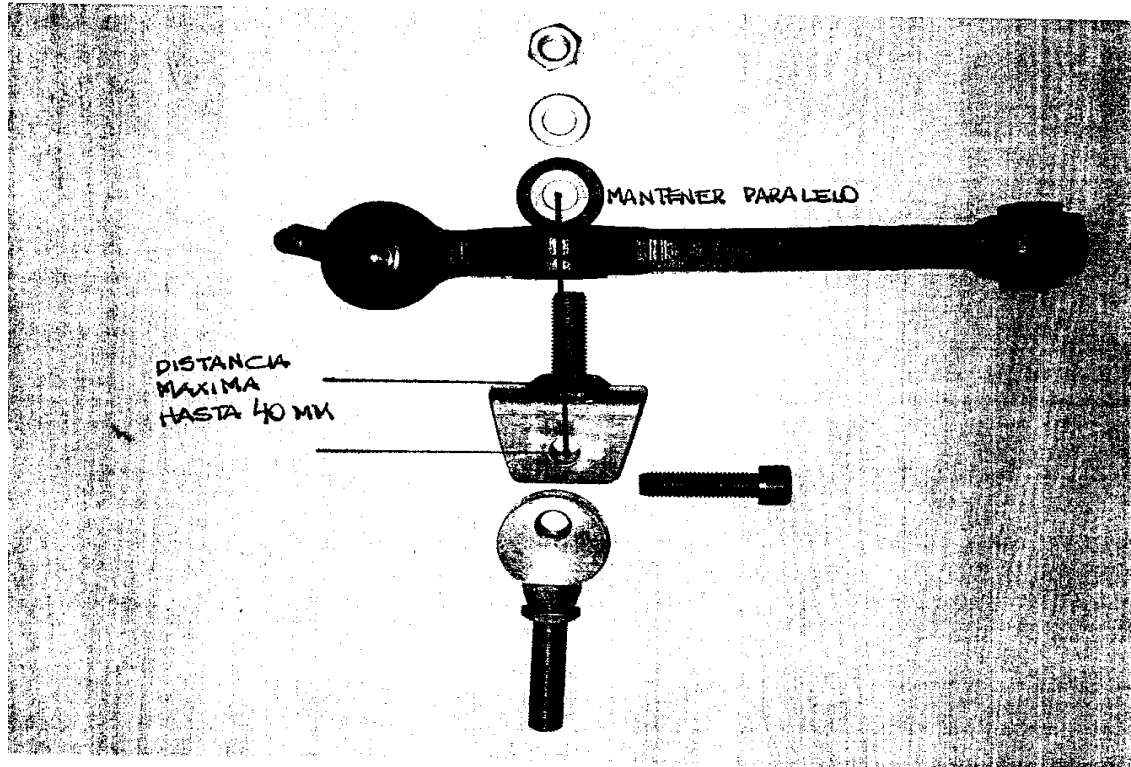
2



pañuelo



3



Para Fiat Uno way

ARTÍCULO 23 – BOMBA DE NAFTA:

Se permite ubicación de Bomba de Nafta dentro de cajón estanco, cubre tanque en el lugar del asiento trasero.

ARTÍCULO 27 – SUSPENSIÓN DELANTERA:

Amortiguadores: Carter de amortiguador máximo 57 mm, medida máxima tubo interior 32,06 mm. Los tornillos del porta masas de sujeción, la medida original es de 12 mm.

Bastago 20,06 mm de diámetro máximo, su largo será libre.

No se permite amortiguadores mono tubo.

No se permite amortiguadores presurizados.

No se permite amortiguadores con resorte internos

No se permite amortiguadores regulables exteriormente.

El pistón de amortiguador es libre de preparación, diseño y material.

La válvula del amortiguador debe ser pulvimetalurgia de gran serie.

Parrillas: Se permite reemplazar los bujes por movimientos Uniboll o bujes de material libre. Parrillas originales, anclaje original. Se permite reforzar la parrilla.

Portamazas originales.

Se permite hacer corrector de combas en los anclajes del amortiguador

Caja de dirección: Se permite caja mecánica del Palio.

Se permite hacer descarga en porta- maza al solo efecto que no se trabe la rótula.

La araña se podrá vincular libremente a la carrocería sin variar su posición original.

ARTÍCULO 28 – SUSPENSIÓN TRASERA:

Amortiguadores: Se permite conjunto amortiguador espiral, regulable. Se permite el anclaje en la estructura de seguridad en la parte superior respetando medidas originales de 1004 mm de entre centros. Parte inferior anclaje original.

Eje trasero se permite reforzar mediante soldaduras, caño o planchuelas.

Porta rotula o buje de eje trasero libre forma y diseño dentro del alojamiento original.

El pistón de amortiguador es libre de preparación, diseño y material.

La válvula del amortiguador debe ser pulvimetalurgia de gran serie.

ARTICULO 29 – FRENOS:

Caliper de frenos: original. Pastilla original de modelo WAY en todas sus versiones.

Marca **LIBRE**

Diámetro máximo discos de frenos 257 mm ventilados.

Se permiten ranurar los discos de frenos.

Bomba de frenos: De Fiat Uno, Palio, Mobi y Way.

Pedallera: original de Fiat Uno, se permite modificar.

Se permite pedallera de competición **COLGANTE** con bomba de freno original **hasta 22 mm ubicación libre**, sin proporcionador.

Obligatorio colocar la bomba de freno doble circuito.

El depósito del líquido de frenos deberá permanecer estanco para evitar derrames

ARTÍCULO 31 – TROCHA DEL VEHICULO:

Medidas máximas:

Trocha delantera 1720mm.

Trocha trasera: 1680mm.

Distancia entre Ejes: 2400 mm. Para WAY

ARTÍCULO 34– TANQUE DE COMBUSTIBLE:

Tanque debe ser original, en su ubicación original, interior del tanque libre. O el homologado Fiat dentro del habitáculo, cubierto con cajón estanco, en la ubicación de ocupa el asiento trasero. Obligatorio una chapa de aluminio protectora, que no supere el eje trasero.

ARTÍCULO 35 – CARROCERÍA:

Se permite hacer túnel de escape.

Se permite sacar el túnel del medio del auto, para poder colocar una chapa plana por el reemplazo del túnel. La misma no puede ser comunitaria con la bandeja del tanque de nafta, medida máxima de la chapa 1220 mm de largo.

Se permite cortar para-golpe trasero.

Se permite cortar el zócalo para salida del escape, 100mm por 150 mm.

Se permite Para Fiat Mobi y Way para golpe de fibra (delantero y trasero).

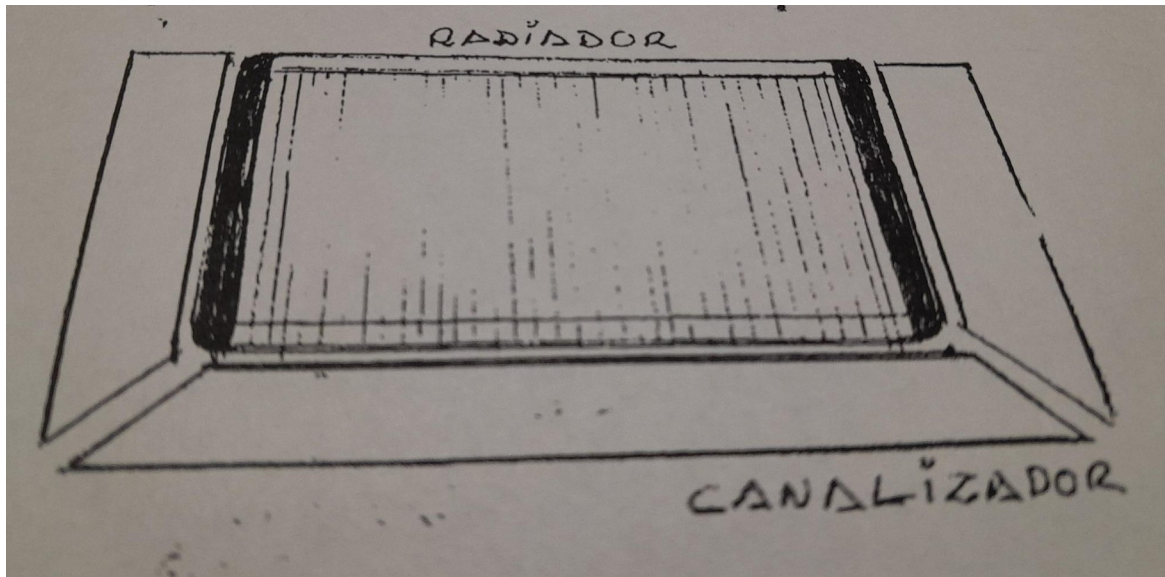
Para golpe trasero:

Para Fiat Way, se permite cortar hasta la moldura inferior.

Para golpe delante:

Para Fiat Way se permite hacer 3 perforaciones en el lugar de la patente de 60 mm de diámetro.

Se permite canalizar el radiador de agua por detrás del paragolpe.



Se permite vincular la estructura de seguridad con dos caños al anclaje del eje trasero.

Se permite vincular los anclajes de la araña a la Jaula

Se permite colocar chapa protectora del tanque hasta la línea del eje trasero.

Peso para Fiat Way mínimo 860 kg.

Se permite el alivianado de las puertas traseras, manteniendo sus bisagras originales.

Se permite bloquear la apertura las puertas traseras.

Se permite sacar las cerraduras traseras.

Se permite alivianar el interior del auto.

Se permite puertas traseras de fibra o paneles de chapa

Se permite para Fiat Mobi y Way, capot, tapa de baúl y puertas traseras de Fibra de vidrio.



Para Fiat Uno Mobi

ARTÍCULO 23 – BOMBA DE NAFTA:

Se permite ubicación de Bomba de Nafta dentro de cajón estanco, cubre tanque en el lugar del asiento trasero.

ARTÍCULO 27 – SUSPENSIÓN DELANTERA:

Amortiguadores: Carter de amortiguador máximo 57 mm, medida máxima tubo interior 32,06 mm. Los tornillos del porta masas de sujeción, la medida original es de 12 mm.

Bastago 20,06 mm de diámetro máximo, su largo será libre.

No se permite amortiguadores mono tubo.

No se permite amortiguadores presurizados.

No se permite amortiguadores con resorte internos

No se permite amortiguadores regulables exteriormente.

El pistón de amortiguador es libre de preparación, diseño y material.

La válvula del amortiguador debe ser pulvimetalurgia de gran serie.

Parrillas: Se permite reemplazar los bujes por movimientos Uniboll o bujes de material libre.

Parrillas originales, anclaje original. Se permite reforzar la parrilla.

Portamazas originales.

Se permite hacer corrector de combas en los anclajes del amortiguador

Caja de dirección: Se permite caja mecánica del Palio.

Se permite hacer descarga en porta- maza al solo efecto que no se trabe la rótula.

La araña se podrá vincular libremente a la carrocería sin variar su posición original.

ARTÍCULO 28 – SUSPENSIÓN TRASERA:

Amortiguadores: Se permite conjunto amortiguador espiral, regulable. Se permite el anclaje en la estructura de seguridad en la parte superior respetando medidas originales de 1004 mm de entre centros. Parte inferior anclaje original.

Eje trasero se permite reforzar mediante soldaduras, caño o planchuelas.

Porta rotula o buje de eje trasero libre forma y diseño dentro del alojamiento original.

El pistón de amortiguador es libre de preparación, diseño y material.

La válvula del amortiguador debe ser pulvimetalurgia de gran serie.

ARTICULO 29 – FRENOS:

Caliper de frenos: original. Pastilla original de modelo WAY en todas sus versiones.

Diámetro máximo discos de frenos 257 mm ventilados.

Marca **LIBRE**.

Se permite ranurar los discos de frenos.

Bomba de frenos: De Fiat Uno, Palio, Mobi y Way.

Pedalera: original de Fiat Uno, se permite modificar.

Se permite pedalera de competición **COLGANTE** con bomba de freno original **hasta 22mm ubicación libre**, sin proporcionador.

Obligatorio colocar la bomba de freno doble circuito.

El depósito del líquido de frenos deberá permanecer estanco para evitar derrames

ARTÍCULO 31 – TROCHA DEL VEHICULO:

Medidas máximas:

Trocha delantera 1720mm.

Trocha trasera: 1680mm.

Distancia entre Ejes: 2350 mm. Para MOBI

ARTÍCULO 34– TANQUE DE COMBUSTIBLE:

Tanque debe ser original, en su ubicación original, interior del tanque libre. O el homologado Fiat dentro del habitáculo, cubierto con cajón estanco, en la ubicación de ocupa el asiento trasero. Obligatorio una chapa de aluminio protectora, que no supere el eje trasero.

ARTÍCULO 35 – CARROCERÍA:

Se permite hacer túnel de escape.

Se permite sacar el túnel del medio del auto, para poder colocar una chapa plana por el reemplazo del túnel. La misma no puede ser comunitaria con la bandeja del tanque de nafta, medida máxima de la chapa 1220 mm de largo.

Se permite cortar para-golpe trasero.

Se permite cortar el zócalo para salida del escape, 100mm por 150 mm.

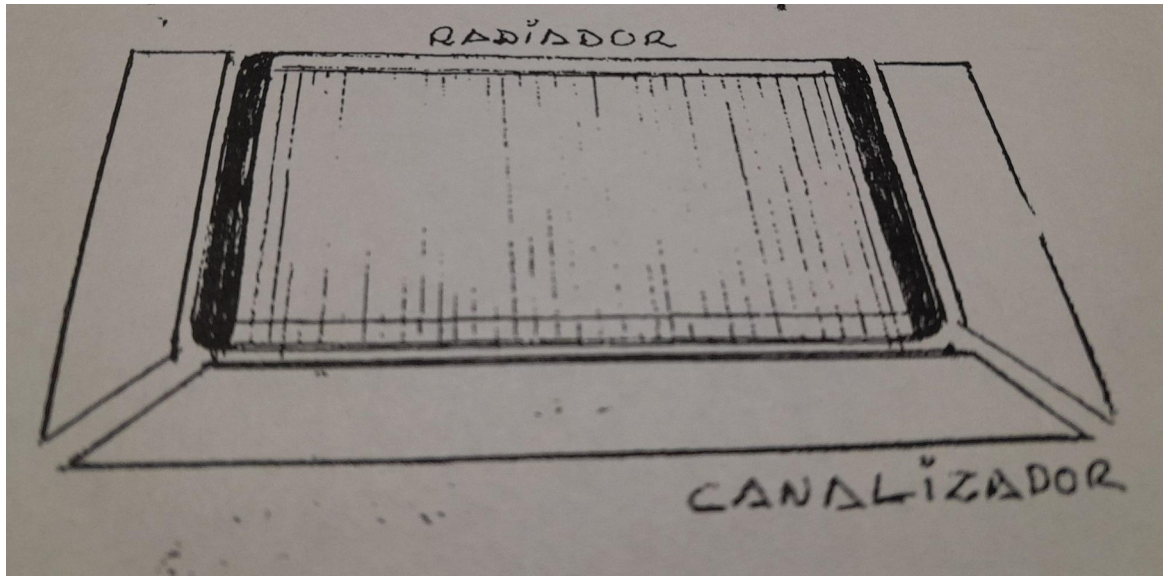
Se permite Para Fiat Mobi para golpe de fibra (delantero y trasero).

Para golpe trasero:

Se podrá optar por realizar el corte del parargolpe trasero o las 8 perforaciones como dice más abajo:

Para Fiat Fiat Mobi, se permite cortar el paragolpe trasero desde su parte inferior hasta la moldura, hasta 100mm.

Se permite canalizar el radiador de agua por detrás del paragolpe.



Se podrá optar por realizar 8 perforaciones circulares de un diámetro de 5 cm. debiendo estar los mismos en la zona inferior del mismo y entre los límites laterales determinados por los ganchos de remolque originales.

Para Fiat Fiat Mobi, se permite hacer 8 perforaciones de 60 mm de diámetro o cortar hasta la primer moldura inferior del paragolpe

Paragolpe delante:

Para Fiat Mobi se permite hacer 3 perforaciones en el lugar de la patente de 60 mm de diámetro.

Se permite vincular la estructura de seguridad con dos caños al anclaje del eje trasero.

Se permite vincular los anclajes de la araña a la Jaula.

Se permite colocar chapa protectora del tanque hasta el final del mismo.

Se permite el alivianado de las puertas traseras, manteniendo sus bisagras originales.

Se permite bloquear la apertura las puertas traseras.

Se permite sacar las cerraduras traseras.

Se permite alivianar el interior del auto.

Se permite puertas traseras de fibra o paneles de chapa

Peso para Fiat Mobi mínimo 860 kg.

Se permite el alivianado de las puertas traseras, manteniendo sus bisagras originales. Se permite bloquear la apertura las puertas traseras.

Se permite sacar las cerraduras traseras.

Se permite alivianar el interior del auto.

Se permite puertas traseras de fibra o paneles de chapa.

Se permite para Fiat Mobi y Way, capot, tapa de baúl y puertas traseras de Fibra de vidrio.

