

REGLAMENTO TECNICO

Categoría: “T.C. PROMOCIONAL 850”

ART. N° 1: CATEGORIA: Los automóviles serán agrupados en una única categoría denominada “T. C. PROMOCIONAL 850”.-

El fin de la misma es promocionar la práctica del automovilismo deportivo en el orden zonal, como así también dotar de experiencia previa a futuros pilotos de categorías superiores.-

ART. N° 2: VIGENCIA: El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del **1° de Enero de 2026 hasta el 31 de Diciembre de 2026**, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo N° 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación.-

ART. N° 3: DISPOSICIONES GENERALES:

- a) 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.-
- b) Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de las 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.-
- c) Todos los elementos del vehículo no especificados en este Reglamento Técnico, deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta Federación Regional, utilizara para su cometido como elemento patrón para su control **LAS PIEZAS ORIGINALES DE FABRICA**.-
- d) A los señores preparadores, corredores, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este Reglamento Técnico, deberá hacerse por escrito ante el Comité Ejecutivo de esta Federación Regional, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no este especificado en el mismo.-
- e) Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.-

ART. N° 4 : MARCAS Y MODELOS : La intervención en esta categoría queda reservada a automóviles **Fiat 600** en todos sus modelos, **FIAT Coupé 800** y **Fiat 133**, **Renault Gordini 850**, **4 L**, **R 4** y **Citroën 3 CV** en todos sus modelos, con todos sus elementos originales de fabrica, pudiendo ser cambiados o modificados únicamente todos aquellos que autorice el presente Reglamento.-

ART. N° 5: SEGURIDAD: Es obligatorio instalar:

- a) **Jaula de seguridad**: Construida en caño de acero al carbono estirado en frío sin costura, siendo sus dimensiones mínimas de 38 mm. de diámetro por 2,5 mm. de espesor ó 40 por 2 mm. conformando un marco cerrado en correspondencia con la abertura de las puertas delanteras y dos puntales hacia atrás COMO MINIMO. Se permite agujerear la carrocería para unir la misma al puente delantero, trasero en su parte superior.-
Será obligatorio el uso de una defensa lateral de caño en las puertas delanteras cuyo diseño será similar al plano que se adjunta en el presente reglamento, o protectores Tobio.
- b) **Cinturón de seguridad**: Será de uso obligatorio, del tipo ARNES de pulgadas de ancho, de cinco (5) puntos con hebillas de apertura rápida, dicho cinturón deberá estar convenientemente anclado a la jaula de seguridad, mediante abrazaderas de planchuela de 42 mm. de ancho, con un mínimo de 3 mm. de espesor, brindando el máximo de seguridad, los mismos deben ser de competición de marcas reconocidas y estar en óptimas condiciones de uso, los bulones de fijación deberán ser de 10 mm. como mínimo, reforzando la zona de anclaje.-
- c) **Trabas de puertas**: Confeccionadas con hebillas de cinturón de seguridad ancladas con bulones de 8 mm. y arandelas planas con un largo máximo de 100 mm.
- d) **Llave cortacorriente**: Una al alcance del piloto y una exterior ubicada frente al parabrisas, sobre la derecha con cartel indicador con fondo azul y rayo rojo.-
- e) **Matafuegos**: ES OBLIGATORIO la colocación de dos extinguidotes con medidores de carga, según lo establecido en el art. 3° del C.D.I. inc. 7.1.4, deben tener una capacidad mínima de 2 Kg. c/u de producto extintor.

Un extinguidor de 2 Kg. Deberá esta fijo y parado detrás de la butaca y su accionamiento debe estar al alcance del piloto. También tener un sistema de cable fuera del habitáculo junto a la llave corta corriente identificada con una letra E roja en un círculo blanco con bordes rojos.

La cañería será de caño cobre o aluminio con un diámetro no menor a 9 mm. en su interior y lo mas recta posible, orientada una a la boca del carburador y otra al tanque de nafta con sus respectivas trompetas, estas no deben ser de plástico.

El otro extinguidor deberá estar al alcance del piloto y su accionamiento ser Manuel.

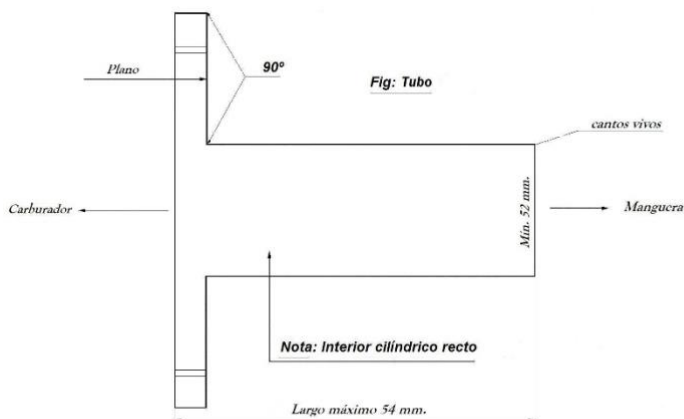
La fijación de cada botellón deberá estar montado de tal manera que sea capaz de resistir un esfuerzo en cualquier sentido.-

- f) **Luces de Stop:** Se deberá colocar 2 faros de color rojo en el interior de la luneta trasera con un diámetro mínimo de 80 mm. que funciones con el stop de frenos y uno de la misma medida de color naranja, colocada al centro de los otros dos, que encenderá con el contacto del motor del tipo electrónico con Led.-
- g) **Butacas:** La misma deberá ser de competición, de marcas reconocidas y en buenas condiciones de uso, deberá estar fijada a la jaula de seguridad con bulones de 10 Mm. de diámetro mínimo y en los anclajes provistos por el fabricante.-
- h) **Limpia y lava parabrisas:** De uso y funcionamiento obligatorio, con recipiente de dos litros de agua, se permite un solo brazo con escobilla en buen estado.-
- i) **Espejo retrovisor:** Uno interior en el lugar original y dos exteriores, uno a cada lado del vehículo.-
- j) **Obligatorio:** Acople rápido de volante y colocar red de seguridad en la puerta delantera del lado del piloto.-
- k) **Tanque de nafta:** LIBRE DISEÑO, obligatorio colocarlo en el baúl, con una capacidad mínima de 15 lts, apoyado sobre el piso y anclado con zunchos forrado en goma para evitar roces, cuya medida será 2 Mm. de espesor por 38 Mm. de ancho, el tanque deberá tener un tapón de drenaje rápido ubicado fuera del piso del baúl.
Deberá contar con boca de llenado rápido, tapa de cierre hermético y embudo recolector de derrame, deberá contar con respiraderos de manguera enmallada, dicha instalación deberá tener rulos o válvula que no permita el derrame de combustible al exterior, ya que en caso de derramar combustible en pista, será sancionado a criterio del Comisario Deportivo.
PARA RENAULT 4L:
Se deberá colocar una chapa en la zona del respaldo del asiento trasero, cubriendo todos los orificios entre el habitáculo y el baúl, debiendo quedar estancos un compartimiento con respecto del otro.-
- l) **Indumentaria:** el piloto debe usar buzo antiplama, calzado de competición, casco y cuello protector de marcas reconocidas y medalla identificatoria con nombre, grupo sanguíneo y posibles alergias o enfermedades.-

ART. N° 6: REFRIGERACIÓN: Para ambas marcas se permite colocar radiador en la parte delantera y/o mantener el original en su posición original, se debe colocar descarga de agua a un depósito, se permite eliminar termostato y dinamo, colocar electro ventilador y estira correa. La conexión del radiador con el motor se realizara con caños a través del interior del vehículo y deberá estar recubierto con una chapa por seguridad.-

ART. N° 7: FILTRO DE AIRE: libre ,de uso comercial ,su ubicación es libre a un lado de la luneta trasera ,sin interferir la visibilidad . no se permite ningún deflector de aire antes del filtro ,el filtro debe estar conectado con el carburador mediante un tubo

flexible (manguera) de diámetro libre , permitiéndose colocar sobre la tapa del carburador un tubo para sujetar la manguera de ingreso de aire , cuya forma interior debe ser recta y canto vivo ,según establecida en la siguiente figura.



ART. N° 8: BATERIA: Debe Ser de origen nacional (mínimo 12 volts por 45 a/h) y se deberá colocar en el lugar del acompañante, fijado al piso o a la jaula y debe estar dentro de una caja de plástico con tapa.-

ART. N° 9: SISTEMA ELECTRICO: Se permite cambiar la tensión hasta 12 volts.

- a) **Bobina de encendido:** Marca libre, forma exterior original, puede llegar resistor, libre ubicación, se permite para encendido electrónico.-
- b) **Instalación eléctrica:** Libre, debiendo estar encintada y precintada a la jaula o carrocería.-
- c) **Distribuidor:** Para Renault, carcasa original, tapa tipo original, interior libre con un (1) solo platino, avance de vario se puede anular. Se permite eje intermediario libre. Para Fiat libre de origen nacional, de un (1) solo platino, eje intermediario libre.-
- d) **Bujías:** Para Renault libre, rosca original. Para Fiat libre, diámetro mínimo 14 mm. Para Citroën libre, rosca original. Se permite insertos de rosca y colocar arandelas.-
- e) **Dinamo o alternador:** No es obligatorio su uso, se permite estira correa en su lugar.-

OPCIONAL: ENCENDIDO ELECTRONICO DE GRAN SERIE .-
NO SE PERMITE AVANCE DE VACIO.-

ART. N° 10: BOMBA DE AGUA: Fiat, se permite cortar y acercar al block, polea tipo de correa libre, pero obligatoria, se podrá quitar la paleta y colocar estira.-

ART. N° 11: CAJA DE VELOCIDAD: Para **Fiat** y **Renault** original en todos sus componentes. Se autoriza para **Fiat** invertir la 4ta. Velocidad del triple con el engranaje de 4ta. Que hace la reducción, manteniendo la cantidad de dientes original, se permite reforzar la **L** o cola chanco, reforzar las horquillas. Suplementar con arandelas de acero. Se podrá acoplar a la caja un bolillero para salida del palier, o torneer los planetarios en su parte exterior. En **Renault** se permite cambiar la relación de la 4ta. velocidad, opcional reemplazar la tapa caja de cambios de Gordini por la del 4 L. **Citroën** carcaza original, relación libre. Se permite para todas las marcas reemplazar el buje original de la carcaza del cubre volante por bolillero o torrinton. Para los automóviles Fiat 600 con motor 850 se permite la 2da. Velocidad libre.-

- a) **Diferencial**: Para Fiat relación única 8/39.- Para Renault Gordini, 4 L y 4 S relación única 8/35. Citroën relación de transmisión libre.
- b) Para todas las marcas **se prohíbe** el uso de sistema de autoblocante, isotorque o trabas por bujes o arandelas, la cantidad de arandelas serán las especificadas por el manual del fabricante.
- c) Para todas las marcas es **obligatorio** el uso de palieres del tipo flotante. Los palieres se podrán reemplazar por otros mas reforzados desde la salida (planetario) hasta su acople con la rueda.-
- d) Para ambas marcas, directa y cuádruple de material libre, forma original.-
- e) Para Renault 4 L se permite cambiar planetario de diferencial por el de Renault 12 y torneer porta corona para su adaptación.-
- f) Se permite para todas las marcas cambiar el núcleo del diferencial por otro de automóviles de gran serie.-
- g) Para Fiat se permite reformar el núcleo del diferencial original para colocar la homocinética del lado de la caja.-

ART. N° 12: ESCAPES: Fiat libres en todas sus medidas y formas, tendrá un largo máximo desde el parallamas de 53 c. deberá estar orientado hacia atrás y pasar por debajo de la travesa.

En **Renault Gordini** libre sin modificar el pasarruedas para pasar los mismos y sacarlos a un costado al igual que el **Citroën** sin sobresalir de la carrocería.

Obligatorio el uso de silenciador en boxes, tendrá que esta colocado de que pueda ser utilizado para circular incluso hasta la calle de boxes, el no cumplimiento de esta disposición será sancionada por el Comisario Deportivo con una multa de \$ 5000,00 la cual será duplicada a cada reincidencia.-

ART. N° 13: SUSPENSION:

- a) **Delantera**: Fiat, partiendo de los principios originales, se permite reforzar las parrillas sin modificar sus puntos de anclajes, que deberán ser originales.
Elástico libre de espesor y cantidad de hojas, largo 1037 mm. ± 20 mm MEDIDO de centro a centro del ojo. Se podrá invertir el ojo de anclaje con la punta de eje, se permite suplementar, opcional apoyo de guías de elástico de material libre, se permite tensor de elásticos. **Renault**, **se permite** correctores de comba en punta de parrillas, se permite reforzar las mismas sin modificar sus puntos de anclajes,

modificar largo anclajes de los extremos. Para Renault 4 L se permite:
Reemplazar barras de torsión por grupo resorte amortiguador.-

b) Trasera:

FIAT :se permite reforzar pantógrafo o parrilla ,se permite corredera en los agujeros de la (manopla) que ancla al chasis sin cortar , se podrá aleazar la parrilla en forma concéntrica para colocar masa y palier flotante .la nueva masa deberá respetar el centro de la masa original.- colocar tope de altura de suspensión.

- c) **Renault** no se permite modificar ni inclinar anclajes del puente de suspensión, se permite tensores regulables, sin rotularlos. En el **4L y R 4** se permite reemplazar barra de torsión y colocar eje rígido con parrillas de Fiat 128.-
- d) **Amortiguadores:** Para todas las marcas libres, no regulables exteriormente ni válvula de recarga exterior, anclajes originales.-
- e) **Citroën:** Amortiguadores libres en forma y cantidad, se permite colocar barras.-
- f) **Espirales:** Diámetro y espesor libres, cantidad y anclaje original.-
- g) **Bujes:** De suspensión, brazo auxiliar y cremallera de material libre, manteniendo diámetro interior y exterior original. No se permite rotulas. Se permite eliminar tacos de rebote o aero estables y topes de suspensión.-
- h) **Barras antirrolido:** Se permite una barra por tren de libre ubicación, no pudiendo ser comandada desde el interior. Deberán estar accionadas por bieletas y no actuar como tensor.-
- i) **Dirección:** Se permite reforzar brazo de dirección sin variar los anclajes. En **Renault** se permite piñón de nueve (9) dientes, cambiar cremallera por otra de gran serie, posición original. **Renault 4 L** se permite modificar altura de cremallera **Fiat** original sin modificar anclajes. Se permite reformar y/o modificar los brazos y los extremos a fin de reducir su recorrido se permite realizar la reformas necesarias para adaptar cremallera (de gran serie). Para **todas las marcas** se permite variar columna de dirección original, se permite colocar cruceta en la salida de la caja de dirección.-
- j) **Punta de eje:** **Fiat** se permite reemplazar el perno original por uno macizo con un diámetro máximo de 17 mm , también se permite la punta de eje de Fiat 128 o Duna trasera. **Renault** se permite colocar espiga de Fiat 128 con bolillero y maza adaptando el centro de Renault para la llanta de tres o cuatro agujeros. Para todas las marcas se permite adaptar crapodina en las puntas de eje.-
- k) **Trochas:** **Fiat**, la trocha se medirá sin piloto y en cualquier momento del evento y la media deberá ser 1380 mm como máximo tomado de la parte exterior del neumático .-
Renault: La forma de medir será igual que en el Fiat y la medida será de 1450 mm como máximo.-
Citroën: Originales, con la altura original y una tolerancia de $\pm 2\%$. **4 L y R 4:** delantera 1279 mm. Trasera 1252 mm. Tolerancia $\pm 2\%$.
- l) **Distancia entre ejes:** **Fiat** 2000 mm. $\pm 1\%$ - **Renault** 2270 mm. $\pm 1\%$ **Citroën** originales $\pm 2\%$. **4L y R4: derecha** 2443 mm. $\pm 1\%$ **Izquierda** 2395 mm. $\pm 1\%$

ART. N° 14: RUEDAS Y NEUMATICOS: **Fiat:** Llantas tipo original de acero, centro libre de 12 ó 13 pulgadas hasta 5 ½ pulgadas de ancho. **Renault:** Llantas de acero con medidas original, el centro de forma libre, se permite reforzar. **Opcional:** Llantas de



acero, no de aleación liviana, medida 13 pulgada hasta 5 ½ ancho máximo. **4L y R4:** Libres de acero con medidas originales, centro de forma libre. Se permite reforzar. **Citroën:** Se permiten llantas de medidas libres.-

Neumáticos: **Fiat y Renault** los neumáticos a utilizar serán del tipo común o radial de fabricación nacional y/o importados de gran serie y del tipo comercial (**no se permiten** Michelin, Yokohama ni Bridgestone) , pantaneros, semipantaneros, neveros, de rally y/o Slip anconizados.-

Medidas: **Fiat:** 165/70/13 – **Renault:** 165/70/13 – **4L y R4:** 175/70/13 – **Citroën:**

NO SE PERMITE: El uso de neumáticos pantaneros, semipantaneros, neveros, de rally y/o slip anconizados, como así también el uso de neumáticos recapados de cualquier tipo. El uso de válvulas de control de presión de neumáticos.

ART. N° 15: FRENOS: Se permite ubicar depósito de líquido de freno dentro del habitáculo, rectificar campanas, cambio de cintas de frenos y la adición de servo freno. Se permite agujerear el plato de freno para refrigerar, intercambiar cilindros, pistones autorregulables, válvula reguladora, opcional bomba de doble circuito, eliminar freno de mano. Obligatorio flexibles enmallados en acero.-

Se autoriza: Para **Fiat** colocar discos y mordazas de frenos de Fiat 128 y 133 Para **Renault** de R 12. En tren delantero y trasero de ambas marcas. Para **4 L y R 4** maza y disco de gran serie.

Bomba de freno: libre 2 como máximo.-

Se permite Pastillas libres y ranurar disco para todas las marcas (prohibido agujeriar).-

ART. N° 16: CARROCERIA: Se permite:

- a) Alivianar siempre que no afecte la resistencia de la estructura del casco. Quitar todo material tipo plastificado de toda la carrocería, retirar los asientos, el tablero original, todos los elementos de confort como calefacción, accesorios, retirar levanta vidrios, etc.-
- b) Reemplazar vidrio laterales y luneta por acrílico o policarbonato se permite perforar hasta 10mm de su superficie (mínimo 3 mm. de espesor), se permite totalizado siempre que una persona situada a 5 metros pueda ver al piloto como todo lo que se encuentre en su interior. La luneta debe ser transparente e incolora. Obligatorio en el acrílico de la puerta del lado del piloto realizar un agujero de 200 mm. de diámetro como mínimo, para poder sacar la mano en caso de algún problema.-
- c) Cortar porta rueda de auxilio, pasarueda interno para colocar radiador, tanto para los que usen trompa original como trompa de plástico de libre diseño, delante del radiador no podrá haber ninguna estructura de ningún tipo. Los anclajes de la trompa deberán estar en su parte superior, la estructura del radiador hacia adelantes para anclar la trompa debe estar construida con caños cuadrados de 15 x 15 cm. por lado como máximo. Los que usan capot original se permite cortar

- una parte para salida del aire caliente. En la parte trasera se permite modificar el guardabarros y el pasarueda.-
- d) Cambiar la travesa por otra más reforzada manteniendo el largo original de los anclajes. Para Renault 1020 soporte de motor libre.-
 - e) Colocar tensor (uno) transversal del motor o caja de velocidad.-
 - f) Colocar tensor (uno) longitudinal del motor o caja de velocidad.
 - g) Se permite recortar para llamas entre el motor y el habitáculo.-
 - h) Para Fiat se permite cortar o modificar túnel de calefacción y unir los pisos reemplazandola x una chapa plana . La palanca y la selectora se podrán correr 15 cm. en cualquier dirección y sentido, para correr la butaca hacia el centro (no al medio).-
 - i) Para el resto de las marcas se autorizan las modificaciones que se permiten para Fiat.-
 - j) Eliminar chapas protectoras, reforzar manchón o colocar cruceta en salida de caja de cambios selectora.-
 - k) Reforzar tacos de caja de cambios, soporte taco motor forma y material libre, manteniendo el anclaje original.-
 - l) **Obligatorio** parabrisas laminado (Triples), la transgresión a esta norma será pasible de la exclusión de la competencia, debiendo además abonar una multa de \$ 2000, según lo dispuesto en el R.D.A.-
 - m) **Opcional** el uso de medio paragolpes. Trasero del tipo original tomado en sus anclajes originales.-

SE PERMITE PISOS PLANO A LA ALTURA DE LA PESTAÑA DEL SOCALO.-

OPCIONAL : Colocar **pontones** en ambos laterales. En la marca **Citroën** es **obligatorio**. Los mismos deberán estar contruidos con caños de acero de 32 mm de diámetro por 1,5 mm de espesor como mínimo, recubiertos con chapa de acero ,aluminio o fibra de vidrio, y el ancho máximo de estos pontones será medido en su parte exterior ,Se puede retirar el zócalo y contra zócalo solamente si se colocan estos pontones.- las medidas serán citroen máximo 1495 , fiat 1415 y renault 1555.-

ART. N° 17: NUMERACION – CATEGORIA – NOMBRE: Los números asignados por la FRAD N° 3 Centro de color blanco, deberán ser colocados en ambos vidrios traseros dentro de un recuadro de 40 cm. por 30 cm. con fondo negro y en la trompa del lado derecho que sea bien visible.

También se deberá colocar en la puerta delantera nombre y apellido del piloto, como su grupo sanguíneo en un recuadro con letra de 4 cm. como mínimo.-

ART. N° 18: COMBUSTIBLE: Es obligatorio de uso comercial que se expend a en la red de estaciones de servicio, no se permite el uso de ningún aditivo y los tanques deberán tener un tapón en su parte inferior para vaciarlos. La técnica de la FRAD esta autorizada a cambiar el combustible en cualquier momento de la competencia y a cualquier auto que crea conveniente. El combustible será suministrado por la Asociación de Pilotos o el Club organizador, según la técnica lo crea conveniente, ya que el combustible es de uso comercial.-



ART. N° 19: PESOS MINIMOS: Fiat 600 motor 850: 660 Kg. 1100 cc o 1400cc: 710 Kg. Como termina la competencia.

Renault motor 850 cc.: 670 Kg. **Motor 1020 cc:** 710 Kg. Como termina la competencia.

Renault 4L y R4: 665 Kg. **Citroën:** 500 Kg. Como termina la competencia.-

El pesaje se efectuará con la balanza de la Asociación de Pilotos o con la provista por la FRAD N° 3 Centro.

El pesaje se efectuará inmediatamente de finalizada cualquiera de las pruebas programadas y ningún piloto podrá bajarse del auto sin la autorización del Comisario Técnico a cargo.

Los lastres se deberán colocar donde iría la butaca del acompañante, solidaria a la jaula y con bulones de acuerdo al lastre a colocar, a criterio del Comisario Técnico y Deportivo.

ART. N° 20: ENGANCHE PARA REMOLQUE: Los vehículos deberán tener dos ganchos. El delantero deberá estar colocado en el torpedero del lado izquierdo, de forma que este ancle al caño de la jaula. El trasero deberá estar donde anclaría el paragolpes del mismo lado y deberá estar pintado de color amarillo.-

ART. N° 21: TAPA MOTOR: Opcional, puede reemplazarse por una de plástico que no supere los laterales de la carrocería.-

ART. N° 22: REPARACIONES: Se deberán reparar las distintas partes de la carrocería que se encuentren deterioradas por el tiempo o golpes. Toda reparación se deberá hacer respetando las formas y el espesor de las chapas originales o mayor espesor. No se podrá usar aluminio o material más liviano.-

ART. N° 23: PEDALERA: Libre en todos sus elementos y posición.-

ART. N° 24: TROMPA: La estética de la trompa puede ser cambiada con libre diseño y de material plástico o fibra.-

ART. N° 25: ESTETICA: El vehículo deberá ser presentado a la revisión técnica previa en óptimas condiciones (chapa y pintura), quedando a criterio del Comisario Técnico su participación.-

ART. N° 26: CAÑERÍA DE COMBUSTIBLE: Podrá ser de manguera ignífuga enmallada en tela con abrazaderas en sus extremos. No se permite filtro de nafta de plástico.-

ART. N° 27: MOTOR FIAT 850:

- a) **Block de motor:** Se permite su cepillado superior en un plano paralelo al original. Se permite embujar apoyos del árbol de levas, encamisar cilindros, rectificar y alesar bancadas sin desplazar.
- b) **Cigüeñal:** Se permite rectificar, alivianar, endurecer, ranurar, recuperar pero siempre partiendo de una pieza original, sin agregado de peso adicional de ningún tipo, la carrera será de 66 ó 63,5 mm. se permite una tolerancia de $\pm 0,25$ mm. se permite cojinetes de biela y bancadas de marca libre, del tipo original, se permite balancear. **Pesos mínimos: Fiat corto 7,300 Kg. Fiat largo 7,500 Kg.**
- c) **Bielas:** Preparación libre, partiendo de una original. Tornillos o espárragos libres, respetando diámetro de rosca original. Se permiten bielas del Fiat 133.-
- d) **Volante de motor:** Peso y material libre, manteniendo el diámetro exterior original, permitiéndose agrandar los bulones del volante hasta 10 mm. y/o colocar guías.-
- e) **Árbol de levas:** Emplazamiento original, cruce libre, las alzadas máximas serán de: Admisión 7,55 mm. escape 7,05 mm. medida sobre el platillo sin luz, se realizará el promedio de las válvulas de admisión y escapes respectivamente.
- f) **Cilindros:** Se permite cualquier medida siempre que el resultado final de la cilindrada no supere los 862 cc.
- g) **Pistones:** Libres, no debe superar el plano superior del block en el P.M.S. Se podrá torneear o frentear en forma concéntrica (para regular relación de compresión) y frezar en forma de dos medias lunas (para evitar el toque con las válvulas).-
- h) **Perno de pistón:** libres.-
- i) **Aros de pistón:** Libres en medidas y tipos. Cantidad original.-
- j) **Botadores:** Ciegos o perforados, siempre que sean originales o de reposición comercial, pudiéndose rellenar o rectificar.-
- k) **Lubricación:** Se puede modificar y/o cambiar conductos, reemplazar la bomba de aceite conservando medidas y características originales. Carter original, rompe olas libre. Se permite cambiar ubicación del tapón. Se permite radiador de aceite, filtro opcional su uso.-
- l) **Engranaje de distribución:** Cadena y engranajes de material libre, similar al original, respetando medidas originales. Se permite brida y engranaje con corredera a fin de poner a punto el árbol de levas. Se permite hacer un orificio en la tapa de distribución y colocar tapón.-
- m) **Polea de cigüeñal:** Libre, peso máximo 1,100 Kg. No se permite balanceador.-
- n) **Varilla levanta válvulas:** Partiendo de las originales, preparación libre. Se permite suplementar resortes y torre eje de balancines.-
- o) **Se permite:** La utilización de algunos elementos del motor Fiat 133 por su similitud con los del 600 S. Dichos elementos serán: Tapa de cilindros, Block como así también todos aquellos elementos que sean iguales a modelos anteriores de Fiat 600, por ejemplo: bomba de aceite, bielas, flauta de balancines, etc.-
- p) **Tapa de cilindros:** Esta permitida la tapa del Fiat 600 S, Fiat 133 y todos los modelos de Fiat 600, originales. Se permiten las Tandilber, Ronicevi, etc. Se podrá pulir y agrandar libremente los conductos de admisión y escape, sin agregado de material de ningún tipo. El cielo deberá permanecer original, no pudiendo intercambiar formas ni medidas entre las tapas homologadas, se podrá cambiar casquillos por otros del mayor o menor diámetro y forma. Las guías de válvulas son libres respetando posición y agujero original. Válvulas libres, no de titáneo,

admisión hasta 29,5 mm. escape hasta 27,5 mm. los resortes de válvulas serán libres, lo mismo que los platillos y trabas. Se podrá mecanizar el asiento del resorte en la tapa para colocar uno de mayor diámetro. La junta de tapa es libre, pero su uso es obligatorio. No se permite cambiar el ángulo original de la bujía, se permite colocar todos los tornillos de tapa de 10 mm. también la reparación parcial de dos cielos ó cámara.-

- q) **Relación de compresión:** 11,5 a 1. La relación de compresión se medirá de la siguiente forma: con la máquina provista por la Asociación de Pilotos Turismo del Centro o la FRAD N° 3 Centro, con la junta que terminó la competencia, con la carrera y diámetro del cilindro que tenga el motor a medir.

El sensor de medición, ocupara el mismo espacio en la cámara de combustión que el ocupado por la bujía utilizada en la competencia.

En la bujía se permite utilizar únicamente la arandela original más una de suplemento de hasta 2,5 mm. de espesor.-

- r) **Espaciador:** Se permite de 3 ó 4 agujeros, original de fábrica, pudiendo agrandar y pulir libremente, sin agregar ningún material. Se permite eliminar válvula compensadora. **No se permite** de Fiat 133.- En caso de reparación parcial se permite el agregado de material en su interior, se permite rellenado de la ranura para rebalse de combustible.-
- s) **Eje y balancines:** Eje y balancines originales y/o de material libre, medidas originales, se puede rellenar y rectificar el apoyo con la válvula. Se pueden suplementar las torretas y cambiar la medida de los espárragos de 8 mm. por 10 mm.
- t) **Embrague:** Placa se permite a diafragma. Disco libre, cantidad uno. Se permite tornillos de 8 mm.
- u) **Carburador:** Se podrá utilizar cualquiera de los equipados por los motores Fiat 600. Su preparación interior será libre, con elementos originales, sin agregado de material de ningún tipo, manteniendo su forma exterior original, con las siguientes medidas máximas: garganta 30,5 mm. difusor 27 mm. deberá mantener la distancia con la tapa original, se podrá retirar todo el sistema de cebador, debiendo tapar los agujeros del eje con cualquier material. Tubo emulsor libre, alojamiento en el cuerpo original. Se autoriza el carburador Caresa con la misma preparación que el anterior.

Para los motores 850 se permite el carburador de 128 ,interior libre , sin agragado de material ,se permite reemplazar el multiple de admisión original, por un multiple adaptador ,cuyas medidas seran : base 54 x 81 de medidas exterior , altura 80mm como maximocon junta incluidas. –

Su fijación a la tapa de cilindro sera con medidas originales : cuerpo mariposa 32 mm y difusor maximo 27 mm , la altura de su cuerpo como minimo 52 Mm.

- v) **Bomba de nafta eléctrica:** Para los motores 850 opcional.-

ART. N° 28: MOTOR FIAT 1100 cc:

- a) **Block de motor:** Se permite encamisar, rectificar y su cepillado en un plano paralelo al original.-

- b) **Diámetro de cilindro:** Hasta 81 mm. como máximo, con una tolerancia de + 0,2 mm.-
- c) **Cigüeñal:** Se permite su balanceo, recuperado, tratamiento térmico para endurecimiento y ranura el mismo. **Peso mínimo 11 Kg. Carrera 55,5 mm.± 0,25 mm.** Se permite buje o bolillero para guía de directa.-
- d) **Bielas:** : Se permite su balanceo, el que se realizara libremente en la parte superior e inferior. Se prohíbe el maquinado y/o pulido de las cañas, peso mínimo 656 grs. se permite la utilización de bielas del modelo 1300 con perno flotante. Se permite el limado axial hasta 0,50 mm. Se permite hasta 0,30 mm. .± en entre centros.-
- e) **Pistones:** Originales de Industria Nacional de reposición comercial, de las siguientes marcas: SYLICUM, AE, FEDERAL MOGUL, DECAROLI, PERSAN, BUXTON y SURAL, la marca deberá visualizarse. Se podrá torneear la cabeza para no superar la superficie del block, sin modificar su forma, se pueden balancear dejando uno sin tocar, deberá estar armado en su posición original. Se permite profundizar el fresado para la válvula, siempre en forma original. No se permiten pistones forjados o de competición.-
- f) **Pernos de pistón:** Original, interior y seguro libres.-
- g) **Aros de pistón:** Original de reposición comercial.-
- h) **Tapa de cilindros:** Nacional, original que haya equipado motores Fiat 128 1100 cc hasta el año 1978, también se autoriza la tapa con el N° 128 A 0004372399. Las medidas de las cámaras deben ser originales, correspondientes a la numeración de cada una de las tapas. Se permite pulir libremente los conductos de admisión y escape, sin agregado de material de ningún tipo. Se permite recuperar el plano inferior y el cepillado del mismo en un plano paralelo al original. Se pueden colocar insertos en las roscas deterioradas. El encasquillado de los asientos de válvulas serán libres. Se permite el fresado concéntrico para la admisión de 39 mm. y 34 mm. para el escape. Se permite reparar hasta 2 cielos sin modificar medidas y formas. Las guías de válvulas son libres respetando posición y agujero original.-
- i) **Válvulas:** Originales, Admisión 36 mm. escape 31 mm. Se permite vástagos súper medidas.-
- j) **Relación de compresión:** Será de 9 a 1. se medirá de la siguiente forma: con la máquina provista por la Asociación de Pilotos Turismo del Centro o la FRAD N° 3 Centro, con la junta que terminó la competencia, con la carrera y diámetro del cilindro que tenga el motor a medir.
El sensor de medición, ocupara el mismo espacio en la cámara de combustión que el ocupado por la bujía utilizada en la competencia.
En la bujía se permite utilizar únicamente la arandela original más una de suplemento de hasta 2,5 mm. de espesor.-
- k) **Guías de válvulas:** Se permite reemplazar por las de bronce, manteniendo su inclinación original, medida exterior y forma original.-
- l) **Resortes:** De libre tensión, cantidad original, se podrá suplementar. Los platillos y trabas deberá ser originales.-
- m) **Botadores:** Originales.-
- n) **Lubricación:** Bomba original. Se permite ranurar cojinetes y colocar rompe olas en el cárter.-

- o) **Engranaje de distribución**: Libre, conservando diámetro y número de dientes, se permite corrector de punto de libre diseño.-
- p) **Polea de cigüeñal**: Libre, no superando el diámetro original.-
- q) **Árbol de levas**: Cruce libre, se permite embujar la torreta (no a rodillo). La alzada será de 9,10 mm. medida sin luz sobre la leva, se realizará el promedio de las válvulas de admisión y escapes respectivamente.-
- r) **Árbol auxiliar**: Se permite rellenar y/o encamisar excéntrico de bomba de nafta y perno de mando de bomba.-
- s) **Carburador**: Original de fábrica desde 1971 hasta 1978, únicamente marca Weber, el centrador de mezcla (avioncito) deberá ser original de 26,5 Mm. a 27,2 Mm., acelerador original en su posición de fábrica, (se puede usar cable), la salida del pulmón del cebador y economizador deberá permanecer tapada o en funcionamiento original, inyector de bomba de pique con tornillo. **Se permite**: Pozo de aire, baja, tubo emulsor y alta libres, sacar mariposa y eje del cebador y tapar agujeros, limar tornillos de mariposa del acelerador, manteniendo las siguientes medidas 32/24 con una tolerancia de 0,1 Mm. (una décima), anular la circulación del agua en la base del carburador, anular retorno de combustible al tanque y sacar chapa protectora del múltiple y bandeja de rebalse, el espárrago del carburador debe estar agujereado para precintarlo. Carburador con inyector a presión, modelo nuevo Europa. se permite colocar el carburador con la cuba hacia adelante, altura del cuerpo mínimo 52 mm. alojamiento del tubo emulsor en el cuerpo del carburador tendrá una medida máxima 5.75 mm y se medirá con una herramienta patrón trovista x la frad3 centro, la rosca gliceurs de aire deberá permanecer original (no se permite inserto).- mariposa del carburador medida mínima 1 mm.-
- t) **Brida base carburador**: Es obligatorio su uso, forma cilíndrica recta canto vivo concéntrica con la boca del carburador de 32 mm. de diámetro con una tolerancia de + 0,1 mm. y 15 mm. de espesor con una tolerancia de + 0,2 mm. las juntas deben ser de un espesor máximo de 1,5 mm. La brida deberá tener un orificio para precintarla junto al múltiple y al carburador.-
- u) **Múltiple de admisión**: Original, se permite su pulido interior.-
- v) **Escape**: Libre, deberá estar orientado hacia atrás y tendrá un largo máximo de 62 cm. medido desde el parallamas.-
- w) **Volante de motor**: Se permite de acero peso libre, con corona de arranque original de Fiat 128 o Fiat 600. Se permite adaptador de caja libre.
- x) **Bomba de nafta**: Se permite colocar la bomba del motor Tipo.-
- y) **Base de termostato**: Se puede reemplazar por uno de caño.-
- z) **Placa de embrague y disco**: Se permite placa a diafragma de Fiat 128 o Fiat 600, disco libre.-
- aa) **Distribuidor**: Original, interior libre de un solo platino, condensador libre. Engranaje de bronce opcional. Bujías libre roca original 14 mm.-
- bb) **Filtro de aire**: Idem al motor 850 cc.-
- cc) **SopORTE de motor**: Libre, anclaje en el chasis libre.-

ART. N° 29: MOTOR RENAULT 850 cc:

- a) **Block de motor:** Se permite su cepillado superior paralelo al original. Se permite bujes de árbol de levas de material libre, no torrinton.-
- b) **Cigüeñal:** Original, se permite tratamiento para su endurecimiento y rectificación y/o recuperación sin modificar sus formas, características y volteo original. Se permite balancear. Carrera 80 mm. tolerancia 0,5 mm. Se permite cojinetes de biela y bancadas de reposición comercial tipo original. Se permite cambiar trinquete por tornillo de polea, peso mínimo cigüeñal 8,000 Kg.
- c) **Bielas:** Peso mínimo 335 grs. c/u. tornillos o espárragos libres, respetando diámetro de rosca original.-
- d) **Botadores:** Se permiten ciegos o perforados, deberán ser originales o de reposición comercial, pudiendo rellenar o rectificar el apoyo con la leva, el largo del botador tendrá una tolerancia de ± 2 mm.-
- e) **Cilindros:** Se permite su rectificación hasta 60 mm. con una tolerancia de más dos décimas (+ 0,2 mm.).-
- f) **Pistones:** Libres respetando forma en el plano superior. **Perno:** Diámetro exterior original más súper medida, interior libre. **Aros:** libres, cantidad original.-
- g) **Volante:** Original o de acero, se permite rectificar y balancear, diámetro exterior original, se permite colocar 2 tornillos más, guías opcionales. Peso con corona incluida 4,200 kg.-
- h) **Embrague:** Placa se permite a diafragma, disco libre, cantidad una.-
- i) **Árbol de levas:** Libre, con alzada medida en el platillo y sin luz, para loas cuales se tomará promedio, tanto en admisión como en escape, cuyas medidas serán de 7 mm. se permite hacer corrector de punto. Engranajes libres permitiéndose el uso de cadena de R 12, se permite brida de 4 tornillos entre la leva y el engranaje, también se puede usar mando de bomba de aceite de bronce, hacer un orificio en la tapa de distribución para corregir el punto (tapa original).-
- j) **Tapa de cilindros:** será original o reemplazo de la original vendida en gran serie (Ronicevi, Tandilber, etc.). Se podrá cepillar en su plano inferior paralelo al original, se podrá recuperar con soldadura si esta hubiera sufrido daños por rotura o electrolisis en su plano inferior, se podrá arreglar o recuperar hasta dos cielos o cámaras sin modificar formas, se permite pulir y agrandar libremente los conductos de admisión y escape, sin agregar material de ningún tipo, guías de válvulas libres en su posición e inclinación original.-
- k) **Relación de compresión:** Será de 11,20 a 1. se medirá de la siguiente forma: con la máquina provista por la Asociación de Pilotos Turismo del Centro o la FRAD N° 3 Centro, con la junta que terminó la competencia, con la carrera y diámetro del cilindro que tenga el motor a medir.
El sensor de medición, ocupara el mismo espacio en la cámara de combustión que el ocupado por la bujía utilizada en la competencia.
En la bujía se permite utilizar únicamente la arandela original más una de suplemento de hasta 2,5 mm. de espesor.-
- l) **Válvulas:** Cabeza plana, ángulo de asiento original (cuello libre), material libre no titaneo, diámetro admisión 28,2 a 29,5 mm. Escape de 25 a 27,5 mm. Tolerancia $\pm 0,2$ mm.-
- m) **Resortes de válvulas:** Libres, respetando cantidad de origen.-

- n) **Tornillos y arandelas de tapa**: Arandelas se permite aumentar en 5 mm. el diámetro original como así también su espesor hasta 7 mm. (se permite acortar bulones de tapa). Se permite usar guías para centrar la tapa con el block (prohibido desplazar).-
- o) **Múltiple de admisión**: Se permite agrandar y pulir libremente en interior sin agregar material de ningún tipo, respetando su forma exterior, pudiendo eliminar guías de múltiple y soldar las orejas.-
- p) **Carburador**: Se permite usar marca Carción, Caresa o Solex, pudiendo intercambiar repuestos entre sí, medida de boca 34 mm. interior libre, exterior original. En caso de que la garganta esté deformada deberá mantener el promedio, se permite eliminar chapa protectora o de rebalse.-

ART. N° 30: MOTOR RENAULT 1020 cc :

- A) Block de motor**: Se permite su cepillado superior, paralelo al original, no pudiendo sobresalir el pistón del plano superior. Se permite embujar alojamiento del árbol de levas.-
- B) Cigüeñal**: Se permite tratamiento para su endurecimiento, rectificado, ranurado y/o recuperado sin alterar sus formas ni características originales. Peso mínimo 9,500 Kg.-
- C) Carrera de pistón**: 77 mm. tolerancia $\pm 0,25$ mm.-
- D) Volante de motor**: en base al original trabajado libre.-
- E) Bielas**: Se permite embujar y lubricar en el alojamiento del perno, se permite su balanceo, tornillos o espárragos libres respetando diámetro de rosca original. No se permite trabajar ni pulir las cañas, peso mínimo 485 grs.
- F) Pistones**: Libres, cabeza plana que no supere la altura de la camisa, se permite frezar en forma de dos medialunas para evitar que toquen las válvulas.-
- G) Perno de pistón**: Diámetro exterior original, interior libre, se permite trabas de teflón.-
- H) Aros de pistón**: Libres.-
- I) Cilindros**: El diámetro máximo deberá ser de 65 mm. $\pm 0,2$ mm. se permite frezar camisa del lado de la válvula de admisión. Se permite trabajar exteriormente.-
- J) Árbol de levas**: cruce libre, se permite corrector de punto en el engranaje de mando. Alzadas: Admisión 8,60 mm. Escape 8,50 mm., se medirá sin luz y se tomará el promedio.-
- K) Botadores**: Se permite rectificar en su apoyo con la leva, endurecer y rellenar.-
- L) Tapa de cilindros**: Original o reemplazo de la original de los modelos 1000 – 1100 – 1300 - 1400 cc. Se permite agrandar y pulir libremente los conductos de admisión y escape. Se permite su cepillado en forma paralela al original.-
- II) Relación de compresión**: Será de 10 a 1. Se medirá de la siguiente forma: con la máquina provista por la Asociación de Pilotos Turismo del Centro o la FRAD N° 3 Centro, con la junta que terminó la competencia, con la carrera y diámetro del cilindro que tenga el motor a medir.
El sensor de medición, ocupará el mismo espacio en la cámara de combustión que el ocupado por la bujía utilizada en la competencia.

En la bujía se permite utilizar únicamente la arandela original más una de suplemento de hasta 2,5 mm. de espesor.-

m) Junta tapa de cilindros: Libre, siendo su uso obligatorio. No se tomaran los anillos como junta.-

n) Válvulas: Forma original, material y cuello libre. **Medidas:** Admisión 33,5 mm. Escape 30,5 mm. tolerancia $\pm 0,2$ mm.-

O) Guías de válvulas: Material libre, se permite cortar parte de la guía que va dentro de los conductos de admisión y escape. Encasquillar asientos de válvulas y acortar las varillas levanta válvulas.

Varilla levanta valvula libre.-

P) Resortes de válvulas: Se permite doble resorte, tensión libre. Se permite frezar la tapa donde apoya el resorte y suplementar los mismos.-

Q) Balancines: Se permite rectificar el apoyo con la válvula. Se permite bancada de eje de balancines del modelo 1400 cc. se permite reforzar la punta de eje de balancines.-

R) Múltiple de admisión: Original del motor 1300 cc. de una sola boca de entrada. Material de aluminio, se permite anular calefacción del mismo, agrandar y pulir libremente.-

S) Múltiple y caño de escape: Libre, salida hacia atrás, no sobresalir del paragolpes.-

T) Carburador: : Se permite usar marca Carción, Caresa o Solex, pudiendo intercambiar repuestos entre sí, medida de boca 34 mm. interior libre, exterior original. En caso de que la garganta esté deformada deberá mantener el promedio, se permite eliminar chapa protectora o de rebalse.-

V) Embrague: Placa se permite a diafragma. Disco libre, no se permite multidisco.- opcional accionamiento , hidraulico o mecanico .-

WW) Bomba de agua: Se permite la de R6 ó R12. Poleas y correas libres.-

X) Bomba de nafta: Original o de reposición comercial.-

Y) Carter: se permite rompeolas y cambiar ubicación del tapón de drenaje. Todos los elementos que no se especifiquen en dicho reglamento deberán ser originales.-

Z) Adaptación: Se deberá adaptar el cubre volante de R12 utilizando la directa de R 12 o Gordini, utilizando crapodina de R 12 y motor de arranque del mismo.-

AA) Equiparación: Se realizara variando la compresión o aumentado o disminuyendo el diámetro del difusor a criterio de la Comisión Técnica de la FRAD N° 3 Centro.-

BB) DISTRIBUIDOR: original interior libre con un solo platino
Bujía libre rosca original 14 mm.-

Motor 1100 para Renault 4 L únicamente:

camisa: Originales, diametro 68 tolerancia $\pm 0,1$ mm .-

pistones : originales se permite tornear plano superior (cabeza plana).se permite ranurar para colocar seguro, No se permiten pistones forjados ni de competición .-

pernos: original se permite cortar al solo efecto de colocar el seguro.-



aros: originales de R6 o reposicion comercial respetando las medidas del original

Al utilizar esta modificación la relación de compresión será de 10 a 1.-

Carburador: : Se permite usar marca Carción, Caresa o Solex, pudiendo intercambiar repuestos entre sí, medida de boca 34 mm. interior libre, exterior original. En caso de que la garganta esté deformada deberá mantener el promedio, se permite eliminar chapa protectora o de rebalse.-

DISTRIBUIDOR: original interior libre con un solo platino

Bujía libre rosca original 14 mm.-

Motor 1100 para Renault GORDINI únicamente:

camisa: Originales, diametro 68 tolerancia $\pm 0,1$ mm.-

ranurar para colocar seguro, No se permiten pistones forjados ni de competición.-

pernos: original se permite cortar al solo efecto de colocar el seguro.-

aros: originales de R6 o reposicion comercial respetando las medidas del original

Al utilizar esta modificación la relación de compresión será de 10 a 1.

CARBURADOR : Se permite usar marca Carción, Caresa o Solex, pudiendo intercambiar repuestos entre sí, medida de boca 34 mm tolerancia ± 0.2 mm interior libre , exterior original. En caso de que la garganta esté deformada deberá mantener el promedio, se permite eliminar chapa protectora o de rebalse.-

OPCIONAL : el uso de carburador weber 32.24(original de fiat 128) centrador de mezcla (avioncito) partiendo de la pieza original se permite pulir libremente.-

DISTRIBUIDOR: original interior libre con un solo platino

Bujía libre rosca original 14 mm.-

En caso de utilizar este conjunto : la relación de compresión deberá ser de **10 a 1**. SE MEDIRA CON LA MAQUINA DE LA FRAD 3 CENTRO.-

CARBURADOR : Se permite usar marca Carción, Caresa o Solex, pudiendo intercambiar repuestos entre sí, medida de boca 34 mm tolerancia ± 0.2 mm interior libre , exterior original . En caso de que la garganta esté deformada deberá mantener el promedio, se permite eliminar chapa protectora o de rebalse.-

Motor 1100 para Renault 4 L únicamente:

a) **camisa:** Originales, diametro 68 tolerancia $\pm 0,1$ mm.-

b) **pistones :** originales se permite torneear plano superior (cabeza plana).se permite ranurar para colocar seguro, No se permiten pistones forjados ni de competición.-

c) **pernos:** original se permite cortar al solo efecto de colocar el seguro.-

aros: originales de R6 o reposicion comercial respetando las medidas del original

Al utilizar esta modificación la relación de compresión será de 9 a 1.-

d)Carburador: : Se permite usar marca Carción, Caresa o Solex, pudiendo intercambiar repuestos entre sí, medida de boca 34 mm. interior libre, exterior original. En caso de que la garganta esté deformada deberá mantener el promedio, se permite eliminar chapa protectora o de rebalse.-



DISTRIBUIDOR: original interior libre con un solo platino
Bujía libre rosca original 14 mm.-

- d) **Motor 1100 para Renault GORDINI únicamente:**
e) **camisa:** Originales, diametro 68 tolerancia $\pm 0,1$ mm .-
f) **pistones :** originales se permite tornear plano superior (cabeza plana).se permite ranurar para colocar seguro, No se permiten pistones forjados ni de competición .-
g) **pernos:** original se permite cortar al solo efecto de colocar el seguro.-
aros: originales de R6 o reposicion comercial respetando las medidas del original
Al utilizar esta modificación la relación de compresión será de 10 a 1.
CARBURADOR : Se permite usar marca Carción, Caresa o Solex, pudiendo intercambiar repuestos entre sí, medida de boca 34 mm tolerancia ± 0.2 mm. Difusor diámetro 26 mm como máximo perfil libre altura 25mm ± 0.2 mm . En caso de que la garganta esté deformada deberá mantener el promedio, se permite eliminar chapa protectora o de rebalse.-
Se permite cambiar glucier de aire y nafta , aciento y aguja libre ,anular el cebador tapando el conducto material , poxilina , poxipol , ect.-
DISTRIBUIDOR: original interior libre con un solo platino
Bujía libre rosca original 14 mm.-

h) **SE PERMITE:** Utilizar conjunto 1.4 original , diametro de la camisa 76 mm .-

En caso de utilizar este conjunto : la relación de compresión deberá ser de **9 a 1**. Y deberá colocar una brida cilindra recta canto vivo concéntrica con la boca del carburador diámetro máximo 26 mm , altura 15 mm ± 0.2 mm.-

CARBURADOR : Se permite usar marca Carción, Caresa o Solex, pudiendo intercambiar repuestos entre sí, medida de boca 34 mm tolerancia ± 0.2 mm. Difusor diámetro 24 mm ± 0.1 mm . En caso de que la garganta esté deformada deberá mantener el promedio, se permite eliminar chapa protectora o de rebalse.-

ART. N° 31: MOTOR RENAULT 1100 para CITROEN

La reglamentación del motor Renault 1100 para Citroen es igual a la permitida para el Renault Gordini, con este motor, con las siguientes modificaciones:

Múltiple y caño de escape: Libre, debe salir por el lateral izquierdo del vehículo.

Caja de cambios: Se debe utilizar la del **Renault 4 L – 4 S y/o R 4:** Relación de diferencial: 8/35.- Será opcional reemplazar el engranaje de **4ta.** Velocidad respetando la relación de 1,26 a 1.

Carrocería: No se permite el uso de paragolpe delantero.-

Citroën: Suspensión delantera: Amortiguadores libres, cantidad uno por rueda, sin válvula de recarga exterior. Se permite eliminar tachos, colocar barras o tensores



(regulables y rotulados), grupo resorte amortiguador, rotular extremo de dirección y colocar masa, porta masa, junta homocinética y cremallera de otras marcas de gran serie.-

Citroën: Suspensión trasera: Se permite eje trasero tipo Fiat 128. Amortiguadores libres cantidad uno por rueda, interior libre sin válvula de recarga exterior. Se permite colocar barras.-

Radiador: Panel libre, ubicación dentro del vano motor, se permite electro ventilador.-

Filtro de aire: Libre. Se permite toma dinámica, altura máxima 150 mm desde la boca del carburador.-

ART. N °32 MOTOR FIAT 1100 para CITROEN

La reglamentación del motor Fiat 1100 para Citroen es igual a la permitida para el Fiat 600, con este motor, con las siguientes modificaciones:

a) **Distribuidor:** Original, libre interior con un solo platino. Condensador y ubicación libres. Engranaje bronce opcional. Se permite colocar en la punta del árbol de levas el distribuidor a platino.-

b) **Filtro de aire:** Libre. Se permite toma dinámica, altura máxima 150 mm desde la boca del carburador.-

c) **Múltiple y caño de escape:** Libre, la salida debe ser al costado del auto, hacia atrás y no salir de la carrocería.-

Se permite cortar el piso para sacar el caño de escape.

Es obligatorio el uso de silenciadores en los boxes.- El no cumplimiento de esta disposición será sancionado por el Comisario Deportivo con una multa de \$ 300,00.- la cual será duplicada por cada reincidencia producida en el presente campeonato.-

d) **Caja de velocidades:** Original del motor Fiat 128 1100 cc.

Relaciones de caja autorizadas:

1°	3,583	43	x	12 dientes
2°	2,235	38	x	17 dientes
3°	1,454	32	x	22 dientes
4°	1,042	49	x	47 dientes
M. A.	3,714	52	x	14 dientes

e) **Diferencial:** Corona y piñón de 12 x 53; 13 x 53 ó 13 x 55 dientes.

a) **Núcleo diferencial:** Rectificado en plano y hacer arandelas planas a medida para eliminar juego. Este trabajo no implica trabar el diferencial.

- b) **Citroën: Suspensión delantera:** Amortiguadores libres, cantidad uno por rueda, sin válvula de recarga exterior. Se permite eliminar tachos, colocar barras o tensores (regulables y rotulados), grupo resorte amortiguador, rotular extremo de dirección y colocar masa, porta masa, junta homocinética y cremallera de otras marcas de gran serie.-
- c) **Citroën: Suspensión trasera:** Se permite eje trasero tipo Fiat 128. Amortiguadores libres cantidad uno por rueda, interior libre sin válvula de recarga exterior. Se permite colocar barras.-
- d) **PESOS:** 680 KG

ART N° 33: REVISION TECNICA FINAL: Será primero y segundo obligatorio y del tercero hacia atrás queda a criterio del comisario deportivo cuantos automoviles se revisaran .-

ART N° 34: se permite para todas las marcas comando de embrague y bombín hidráulico .-

ART N° 35

Motor Fiat Tipo 1.4 (1400cc)

Opcional el uso de este motor unicamente para FIAT 600

1) MOTOR: Debe estar constituido únicamente por elementos de serie permitiéndose solamente los cambios y/o modificaciones que el presente reglamento así lo especifique o autorice expresamente.

2) BLOCK DE MOTOR: Estrictamente original al modelo en cuestión.

La altura del mismo debe ser de 246mm (doscientos cuarenta y seis milímetros) tomados desde el apoyo del cárter hasta el apoyo de la tapa de cilindros sin juntas.

Se permite la rectificación de la superficie hasta -2mm (menos dos milímetros) de la altura original antes mencionada.

Se permite el rectificado y/o encamisado de las bocas hasta una medida de +1mm (mas un milímetro) con respecto a la medida estándar que es de 81.5mm (ochenta y milímetros con cinco décimas). Tolerancia +/- 0.2 decimas.

Estos trabajos se harán siguiendo las especificaciones de fábrica, estando totalmente prohibido hacerlo en plano inclinado, o en forma descentrada.

3) CIGÜEÑAL: Estrictamente original.

Se permite su rectificado y balanceado, se permite tratamiento térmico y/o químico para su endurecimiento sin que esto altere las características y volteo original de fábrica del mismo.



Carrera original, 67.4mm (sesenta y siete milímetros con cuatro décimas), con una tolerancia de ± 0.5 mm (cinco décima de milímetro).

El peso será de 9,300kg (nueve kilos con trescientos gramos), con una tolerancia de ± 250 gr. (doscientos cincuenta gramos).

4) BIELAS: Estrictamente originales, pudiéndose utilizar cualquiera de sus dos modelos.

Se permite su balanceo, se deberá conservar una biela sin trabajar a modo de testigo.

El peso mínimo será de 600gr. (seiscientos gramos).

Los bulones de dicho elemento deberán ser estrictamente originales.

5) COJINETES: De reposición comercial, de fabricación MERCOSUR.

6) PISTONES: Se utilizarán únicamente los pistones originales o de reposición comercial de fabricación MERCOSUR.

Serán Prohibido el uso de pistones especiales.

Se permite su balanceo sin agregado de material, conservando uno sin trabajar a modo de testigo.

Su peso será de 300gr. (trescientos gramos). Con una tolerancia de ± 30 gr. (treinta gramos).

Prohibido variar su forma exterior. (Ej. Perforaciones, ranurados, etc.).

En su altura máxima de compresión, no podrá superar la superficie del block, medida que será tomada sin junta.

Se permite torneear la cabeza, manteniendo la forma tipo original.)

7) AROS: Originales o de reposición comercial. Medida, cantidad y posición, original.

Se permite el uso de aro tipo hidráulico o semi hidráulico.

Marca y procedencia, libre.

8) PERNOS DE PISTÓN: Estrictamente originales o de reposición comercial, fabricación MERCOSUR.

Su peso será de 110gr. (ciento diez gramos). Con una tolerancia de ± 15 gr. (quince gramos).

Su diámetro será de 22mm. (Veintidós milímetros) con una tolerancia de ± 0.02 mm (dos centésimas de milímetro).

Prohibido cortar, torneear, alivianar, etc.

9) **VOLANTE DE MOTOR:** libre respetando el diámetro original con corona de arranque .

Placa de y disco embrague : libre (no se permite multidisco).-

10) **MULTIPLE DE ESCAPE:** Original, sin ningún tipo de trabajo ni interior ni exterior. No se permite el hermanado con la tapa de cilindros. Este estará ensamblado a



la salida de escape por intermedio de una brida que debe conservar las medidas originales del múltiple en cuestión. Bajada y largo libres

La salida será libre no podrá sobrepasar el paragolpe . Prohibido el acero inoxidable, El espesor y el diámetro de dichos caños serán libres.

Se permite el uso de pirómetro y/o sonda lambda, y serán ubicados únicamente en la zona del escape de libre diseño.

11) MULTIPLE DE ADMISION: Original, no se permite ningún tipo de trabajo ni interior ni exterior. No se permite el hermanado ni con la tapa de cilindros ni con el carburador.

En caso de no utilizar el ayuda pedal del freno, se deberá anular en el múltiple el toma manguera correspondiente con algún tipo de tapón. Prohibido eliminar el toma manguera.

No se permite fresado, ni pulido, ni pintado, etc.

No se permite ningún otro múltiple que no sea el original al modelo del motor, y únicamente el que corresponda a carburador de una sola boca.

Numero de pieza: 4410718

12) TAPA DE CILINDROS: Original de motor Fiat tipo 1.4 o de reposición comercial, fabricación MERCOSUR.

Estrictamente original sin ningún tipo de maquinado o pulido de los conductos.

Se permite el encasquillado con cualquier tipo de material, en forma concéntrica con las guías de válvulas que también se podrán reemplazar por otras que conserven las medidas originales, pero libres en su material.

Junta tapa de cilindro libre será de uso obligatorio .-

El material y su espesor serán libres, manteniendo la forma original.

Se permite el uso de pegamento en la instalación de dicho elemento.

El pegamento no se considerará como junta.

Se permite quitar el termostato.

Se permite colocar purgadores de aire, tanto en la pipeta del termostato como en la tapa de cilindros.

Se permite fabricar la pipeta en forma artesanal, material y forma libre.

13) RELACION DE COMPRESION:

La relación de compresión máxima permitida será de 9 . 5 a 1 y se medirá de la siguiente manera:

MEDICIÓN DE LA RELACIÓN DE COMPRESIÓN:

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca LISSO modelo Compress provista por la F.R.A.D. 3 del Centro. El concurrente, preparador o piloto del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera de

pistón (cilindrada unitaria), una vez declarada no se podrá modificar y será motivo de exclusión.

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 la combustión, es punto fundamental para que el equipo realice una correcta medición. En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedará excluido por no cumplir con lo reglamentado.

El comisario técnico será quien decida el o los cilindros a los que se les realice la medición de la Relación de Compresión. Si el primer cilindro 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 se exceda del valor reglamentado, se medirá un segundo cilindro, el cual definirá la exclusión, en caso de que éste tampoco cumpla con el valor máximo de R.C. Si este segundo cilindro está en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitorio cilindro, que dará el resultado final de la medición.-

14) VALVULAS: Estrictamente originales de fábrica, o de reposición comercial, con la cabeza del hongo plana, siendo sus medidas las siguientes: para las válvulas de admisión, el diámetro será de 37,5 mm (treinta y siete milímetros con cinco décimas), con una tolerancia de $\pm 0,2$ mm (dos décima de milímetro).

Para las de escape el diámetro será de 31,1 mm (treinta y un milímetros con una décima), con una tolerancia de $\pm 0,2$ mm (dos décima de milímetro).

El vástago conservará las medidas originales, diámetro, hasta 8 mm (ocho milímetros), y el largo será de 105 mm (ciento cinco milímetros) medidos desde la cabeza de la válvula en su parte plana, hasta el centro del rebaje donde encastra la traba del platillo.

El ángulo de cierre deberá ser el original, es decir de 45 (cuarenta y cinco) grados.

Se permite su rectificado respetando ángulo original en su totalidad.

Se permite rectificar la cola de la misma para poder dar la altura que sea necesaria.

Se permite válvulas de escape de 1100 y 1300 con pozo.

15) RESORTES DE VALVULAS: Libre, respetando cantidad y posición. Prohibido fresar en diámetro o profundidad el alojamiento de los resortes en la tapa de cilindros.

16) PLATILLOS DE VALVULAS: Estrictamente originales.

Se permite su rectificado en la parte superior con el fin de que no toque en el botador.

Las trabas serán libres.

17) BOTADORES: Originales o de reposición comercial fabricación MERCOSUR. No se permite ningún tipo de trabajo en los mismos.

El peso de los botadores será de 50gr. (cincuenta gramos), ± 5 gr. (cinco gramos).

18) CABALLETE DE LEVA: Se usará el caballete original, sin ningún tipo de trabajo o reforma, se permite también el caballete de Fiat 128, Fiat 147 o Fiat Spazio, con el



solo fin de poder utilizar el anclaje del soporte tensor, para poder fijar el motor al chasis, jaula, o carrocería.

Se permite reemplazar tornillos de fijación del mismo por espárragos.

19) POLEA DE LEVA: Se permite polea con corrector de avance.

20) BOMBA DE NAFTA: Original, se podrá regular la presión agregando o quitando juntas separadoras.

21) ENGRANAJE DE DISTRIBUCION: Se permite el engranaje de mando a la bomba de aceite, original, o de bronce, el comando del árbol de leva auxiliar debe ser original.

El buje en el block de dicho engranaje, será de material libre.

22) DISTRIBUIDOR: Se utilizará el distribuidor que equipa a los modelos Fiat 128, Fiat Regatta, a platino. Se permite encendido electrónico de gran serie que equipe automóviles de venta del Mercosur.

El rango de avance es libre. Se permite eliminar resortes y contrapesos.

Se permite embujar. Material de buje libre.

Se permite reemplazar los bujes por rodamientos de cualquier tipo, siempre que esto no modifique de manera alguna el aspecto exterior o la posición del mismo.

En el caso del distribuidor a platino, el condensador será libre, y se fijará junto al a bobina de encendido.

23) BOBINA DE ENCENDIDO: Libre, respetando forma original y la ubicación de la misma será libre.

24) LEVA AUXILIAR: Se permite rellenar o encamisar excéntricos de bomba de nafta, se permite colocar rodamiento de bolillas en reemplazo.

Se permite rectificar apoyos.

Bujes de apoyo en el block, medidas y material libres.

25) BUJIAS: Marca y grado térmico libre, respetando medidas de rosca original.

26) CABLES DE BUJIAS: Libres.

27) ARBOL DE LEVAS: cruce libre,

Alzada, admisión y escape 9.50mm (nueve milímetros con cincuenta décimas).

28) CARBURADOR: Estrictamente original del modelo. Marca WEBER. Con una garganta de 32mm (treinta y dos milímetros), y un difusor de 24mm (veinticuatro milímetros). Tolerancia +/- 0,1mm (una décima de milímetro).

En caso de deformación, deberá mantener el promedio. Se permite colocar el mismo con la cuba hacia adelante.-



El centrador (avioncito) deberá ser original: media largo 26.4 mm a 27.2 mm, Deberá utilizarse en posición original.

Las modificaciones permitidas son: el pozo de aire, baja, intermedia y alta.

Se permite calibrar sin agregar material ni variar cantidad, los orificios del econastar, orificios de progresión, bomba de pique, pasos calibrados del sistema de baja, y alta, en el cuerpo del carburador.

Se podrá retirar eje y mariposa de cebador, con sus respectivas palancas de mando.

Se permite limar los tornillos que sujetan la mariposa con el eje del carburador, manteniendo el perfil original del eje, cuyo espesor es de 4,25mm (cuatro milímetros con veinticinco décimas).

El espesor de la mariposa deberá ser el original: 1.mm (un milímetro) como mínimo.

La salida del pulmón de corrección de cebado, y economizador, deben permanecer tapados.

Se permite: utilizar el carburador con bomba de pique modelo europa inyector a presión.-

Prohibido pulir, lustrar, o cualquier otra cosa que modifique la textura interior del cuerpo del carburador.

La cañería de retorno debe ser anulada.

En el caso de que se utilizara manómetro de presión de combustible, el flexible del mismo se conectará mediante una conexión tipo té en la manguera que lleva el combustible al carburador, inmediatamente después de la salida de la bomba de nafta.

Prohibido encamisar las gargantas.

Se permite reparar los cuerpos perforados para GNC, con un tapón de Poxilina o aluminio, sin que esto modifique la forma del difusor.

29) BRIDA: Entre el carburador y el múltiple de admisión se deberá colocar una brida cilíndrica recta canto vivo con la boca del carburador que su medida interior deberá ser de 25 mm con una tolerancia de +/- 0,1mm (una décima de milímetro). La altura de la misma será de 15 mm (quince milímetros), +/- 2 mm (dos milímetro).

30) TACHOS RECUPERADORES: Será obligatorio el uso de tachos recuperadores, perfectamente fijados a la carrocería, tanto para los gases de venteo del motor, como para el expurgue del radiador.

ART N° 36 : NOTA IMPORTANTE: SE PERMITE EL CAMBIO DE MOTOR EN CASO DE ROTURA COMPROBADA X LA TECNICA PARA TODAS LAS MARCAS.-

SEGURIDAD

JAULA DE SEGURIDAD: Se deberá montar una estructura mínima de seguridad compuesta por dos arcos principales, uno abrazando el parabrisas y otra tras los asientos delanteros; una barra por lado uniendo los arcos a la altura del zócalo, otro a la altura del dintel de la puerta y otra desde la unión de la barra del zócalo con el arco delantero hasta el arco trasero a una altura no mayor al tercio inferior. El arco delantero deberá tener un travesaño entre sus lados por debajo del parabrisas.

Desde el arco trasero saldrá un caño por lado hasta los pasa ruedas traseros.

Deberá tener una "X" en el techo o una diagonal.

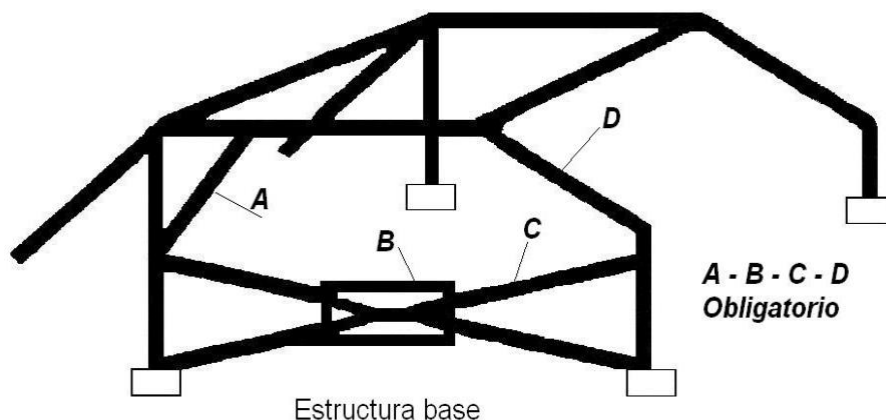
Por detrás de las butacas entre los caños de los marcos mencionados, se podrá colocar otra cruz o estructurarlo de otra forma de diseño libre.

Obligatorio con seis (6) puntos de anclajes al casco como mínimo.

Respetando esta estructura mínima, la jaula será libre, solo contemplando el rápido acenso y descenso del auto.

Las dimensiones mínimas de los caños serán de 38 mm. de diámetro por 2,5 mm. de espesor o 40 mm. por 2 mm. Para sostener radiadores y trompa se podrá construir una estructura de caño cuadrado de 15 mm. por lado.

Se permite soldar la jaula a la carrocería.

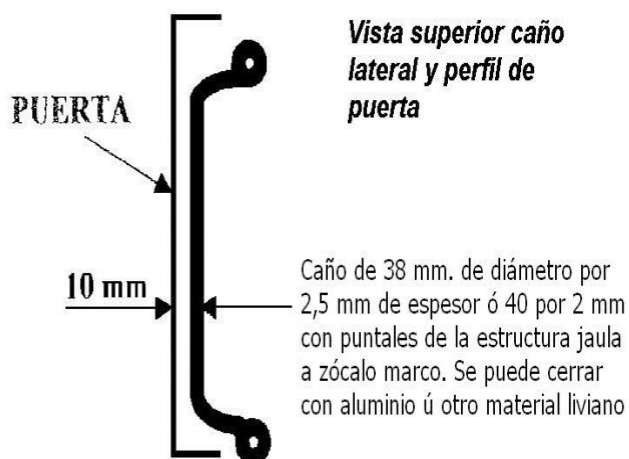


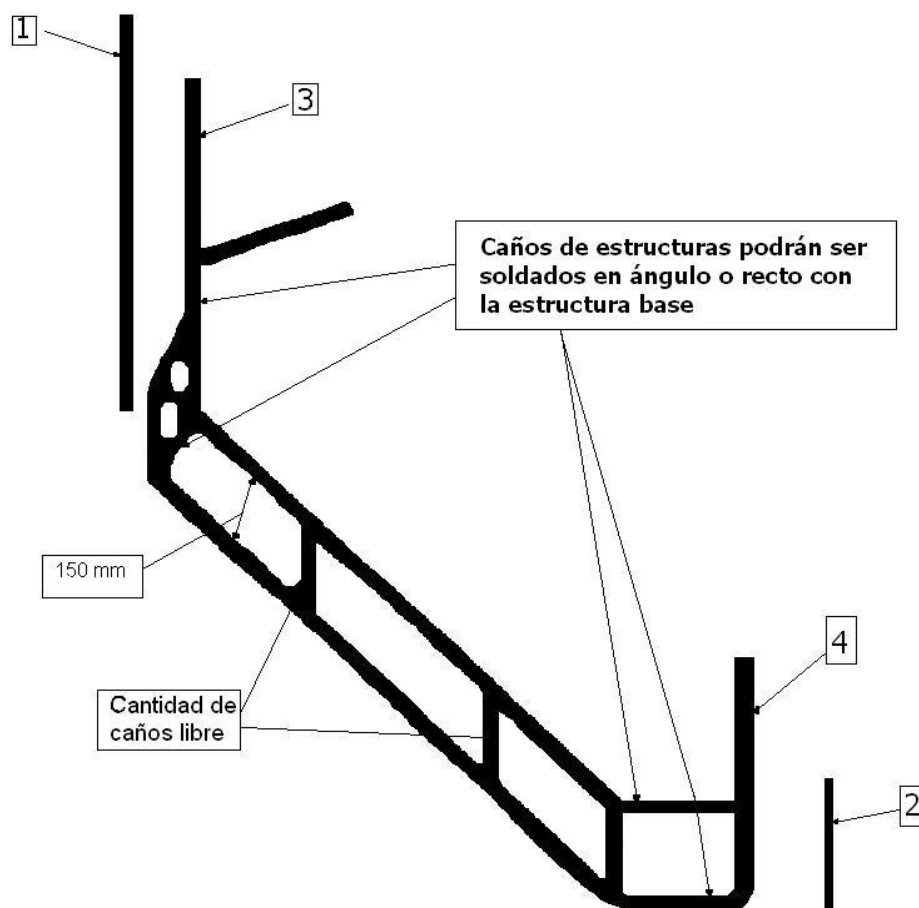


Estructura base más cruz de san andrés " opcional "
se podrá colocar un crucero solamente en diagonal

DEFENSAS LATERALES

Estas son a titulo ilustrativo, como se deben construir y como van colocadas.





El caño horizontal inferior podrá estar colocado con una separación del zócalo de 20 mm. el superior irá separado como mínimo a 150 mm.

Para los casos que los caños Nº 1 y 2 de la jaula no se encuentren concordante con los parantes de la carrocería, se podrá colocar 3 y 4 para armar la estructura lateral de la puerta, o colocar los mismos en la cruz lateral para armar dicha estructura, que se podrá cerrar en forma de cajón con la cruz lateral de la jaula y rellenar con poliuretano quedando de esta forma una célula de seguridad.-

Los caños estructurales que figuran en los dibujos, deben ser de un diámetro de 38 mm. con un espesor de 2,5 mm. ó 40 mm. por 2 mm. como mínimo.-



Emperanza 2913 TEL./FAX (02344) 430534 7260 - SALADILLO (B)

INDICE GENERAL

<u>ARTICULOS</u>	<u>DESCRIPCION</u>	<u>PAGINAS</u>
Inciso z	<u>Adaptación (1020)</u>	14
Inciso c	<u>Amortiguadores</u>	5
Inciso r	<u>Árbol auxiliar (1100)</u>	11
Inciso q	<u>Árbol de levas (1100)</u>	11
Inciso i	<u>Árbol de levas (Renault 850)</u>	12
Inciso j	<u>Árbol de levas (1020)</u>	13
Inciso e	<u>Árbol de levas (Fiat 850)</u>	8
Inciso i	<u>Aros de pistón (Fiat 850)</u>	9
Inciso g	<u>Aros de pistón (1100)</u>	11
Inciso h	<u>Aros de pistón (1020)</u>	13
Inciso r	<u>Balancines (1020)</u>	14
Inciso g	<u>Barras antirrolido</u>	5
Inciso y	<u>Base de termostato (1100)</u>	12
Artículo 8º	<u>BATERIA</u>	3
Inciso c	<u>Bielas (Fiat 850)</u>	8
Inciso d	<u>Bielas (1100)</u>	10
Inciso c	<u>Bielas (Renault 850)</u>	12
Inciso e	<u>Bielas (1020)</u>	13
Inciso a	<u>Block de motor (Fiat 850)</u>	8
Inciso a	<u>Block de motor (1100)</u>	10
Inciso a	<u>Block de motor (Renault 850)</u>	12
Inciso a	<u>Block de motor (1020)</u>	13
Inciso a	<u>Bobina de encendido</u>	3
Artículo 10º	<u>BOMA DE AGUA</u>	4
Inciso w	<u>Bomba de agua (1020)</u>	14
Inciso x	<u>Bomba de nafta (1100)</u>	12
Inciso x	<u>Bomba de nafta (1020)</u>	14
Inciso u	<u>Bomba de nafta eléctrica (Fiat 850)</u>	10
Inciso j	<u>Botadores (Fiat 850)</u>	9
Inciso m	<u>Botadores (1100)</u>	11
Inciso d	<u>Botadores (Renault 850)</u>	12
Inciso k	<u>Botadores (1020)</u>	14
Inciso t	<u>Brida base carburador (1100)</u>	12
Inciso f	<u>Bujes</u>	5
Inciso d	<u>Bujías</u>	4
Inciso g	<u>Butacas</u>	3
Artículo 11º	<u>CAJA DE VELOCIDAD</u>	4
Artículo 26º	<u>CAÑERIA DE COMBUSTIBLE</u>	8
Inciso t	<u>Carburador (Fiat 850)</u>	10
Inciso s	<u>Carburador (1100)</u>	11
Inciso o	<u>Carburador (Renault 850)</u>	13
Inciso u	<u>Carburador (1020)</u>	14
Inciso c	<u>Carrera de pistón (1020)</u>	13
Artículo 16º	<u>CARROCERIA</u>	6
Inciso y	<u>Carter (1020)</u>	14
Artículo 1º	<u>CATEGORIA</u>	1



Emperanza 2913 TEL./FAX (02344) 430534 7260 - SALADILLO (B)

Inciso b	Cigüeñal (Fiat 850)	8
Inciso c	Cigüeñal (1100)	10
Inciso b	Cigüeñal (Renault 850)	12
Inciso b	Cigüeñal (1020)	13
Inciso f	Cilindros (Fiat 850)	8
Inciso e	Cilindros (Renault 850)	12
Inciso i	Cilindros (1020)	13
Inciso b	Cinturón de seguridad	2
Inciso d	Citroen	5
Artículo 18º	COMBUSTIBLE	7
Inciso a	Delantera	4
Inciso b	Diámetro de cilindro (1100)	10
Inciso a	Diferencial	4
Inciso e	Dínamo o alternador	4
Inciso h	Dirección	5
Artículo 3º	DISPOSICIONES GENERALES	1
Inciso k	Distancia entre ejes	5
Inciso c	Distribuidor	3
Inciso aa	Distribuidor (1100)	12
Inciso r	Eje y balancines (Fiat 850)	10
Inciso s	Embrague (Fiat 850)	10
Inciso h	Embrague (Renault 850)	12
Inciso v	Embrague (1020)	14
Artículo 20º	ENGANCHE PARA REMOLQUE	8
Inciso l	Engranaje de distribución (Fiat 850)	9
Inciso o	Engranaje de distribución (1100)	11
Inciso aa	Equiparación (1020)	14
Inciso v	Escape (1100)	12
Artículo 12º	ESCAPES	4
Inciso q	Espaciador (Fiat 850)	10
Inciso i	Espejo retrovisor	3
Inciso e	Espirales	5
Artículo 25º	ESTETICA	8
Artículo 7º	FILTRO DE AIRE	3
Inciso bb	Filtro de aire (1100)	12
Artículo 15º	FRENOS	6
Inciso k	Guías de válvulas (1100)	11
Inciso p	Guías de válvulas (1020)	14
Inciso l	Indumentaria	3
Inciso b	Instalación eléctrica	3
Inciso a	Jaula de Seguridad	1
Inciso n	Junta tapa de cilindros (1020)	14
Inciso h	Limpia y lava parabrisas	3
Inciso d	Llave cortacorriente	2
Inciso k	Lubricación (Fiat 850)	9
Inciso n	Lubricación (1100)	11
Inciso f	Luces de Stop	2
Artículo 4º	MARCAS Y MODELOS	1
Inciso e	Matafuegos	2
Artículo 28º	MOTOR 1100	10



Emperanza 2913 TEL./FAX (02344) 430534 7260 - SALADILLO (B)

Artículo 27°	<u>MOTOR FIAT 850</u>	8
Artículo 30°	<u>MOTOR RENAULT 1020 cc.</u>	13
Artículo 29°	<u>MOTOR RENAULT 850 cc.</u>	12
Inciso u	<u>Múltiple de admisión (1100)</u>	12
Inciso n	<u>Múltiple de admisión (Renault 850)</u>	13
Inciso s	<u>Múltiple de admisión (1020)</u>	14
Inciso t	<u>Múltiple y caño de escape (1020)</u>	14
Artículo 17°	<u>NUMERACION - CATEGORIA - NOMBRE</u>	7
Inciso j	<u>Obligatorio</u>	3
Artículo 23°	<u>PEDALERA</u>	8
Inciso h	<u>Perno de pistón (Fiat 850)</u>	9
Inciso f	<u>Perno de pistón (1100)</u>	11
Inciso g	<u>Perno de pistón (1020)</u>	13
Artículo 19°	<u>PESOS MINIMOS</u>	7
Inciso g	<u>Pistones (Fiat 850)</u>	9
Inciso e	<u>Pistones (1100)</u>	10
Inciso f	<u>Pistones (Renault 850)</u>	12
Inciso f	<u>Pistones (1020)</u>	13
Inciso z	<u>Placa de embrague y disco (1100)</u>	12
Inciso m	<u>Polea de cigüeñal (Fiat 850)</u>	9
Inciso p	<u>Polea de cigüeñal (1100)</u>	11
Inciso i	<u>Punta de eje</u>	5
Artículo 6°	<u>REFRIGERACION</u>	3
	<u>Relación de compresión (Fiat 850)</u>	9
Inciso j	<u>Relación de compresión (1100)</u>	11
Inciso m	<u>Relación de compresión (1020)</u>	14
Artículo 22°	<u>REPARACIONES</u>	8
Inciso l	<u>Resortes de válvulas (1100)</u>	11
Inciso l	<u>Resortes de válvulas (Renault 850)</u>	13
Inciso q	<u>Resortes de válvulas (1020)</u>	14
Artículo 31°	<u>REVISION TECNICA FINAL</u>	15
Artículo 14°	<u>RUEDAS Y NEUMATICOS</u>	5
Inciso o	<u>Se permite (Fiat 850)</u>	9
Artículo 5°	<u>SEGURIDAD</u>	1
Artículo 9°	<u>SISTEMA ELECTRICO</u>	3
Artículo 13°	<u>SUSPENSION</u>	4
Inciso k	<u>Tanque de nafta</u>	3
Inciso p	<u>Tapa de cilindros (Fiat 850)</u>	9
Inciso h	<u>Tapa de cilindros (1100)</u>	11
Inciso j	<u>Tapa de cilindros (Renault 850)</u>	13
Inciso l	<u>Tapa de cilindros (1020)</u>	14
Artículo 21°	<u>TAPA MOTOR</u>	8
Inciso m	<u>Tornillo y arandelas de tapa (Renault 850)</u>	13
Inciso c	<u>Trabas de puertas</u>	2
Inciso b	<u>Trasera</u>	5
Inciso j	<u>Trochas</u>	5
Artículo 24°	<u>TROMPA</u>	8
Inciso i	<u>Válvulas (1100)</u>	11
Inciso k	<u>Válvulas (Renault 850)</u>	13
Inciso o	<u>Válvulas (1020)</u>	14



Emperanza 2913 TEL./FAX (02344) 430534 7260 - SALADILLO (B)

Inciso n	Varilla levanta válvulas (Fiat 850)	9
Artículo 2º	VIGENCIA	1
Inciso g	Volante (Renault 850)	12
Inciso d	Volante de motor (Fiat 850)	8
Inciso w	Volante de motor (1100)	12
Inciso d	Volante de motor (1020)	13

NOTA IMPORTANTE:

DENUNCIAS: \$950.000 EN EFECTIVO

APELACIONES: \$975 .000 EN EFECTIVO

SALADILLO1º DE ENERO DEL 2026

CERBINO Jorge Horacio
Presidente
FRAD N° 3 Centro



Emperanza 2913 TEL./FAX (02344) 430534 7260 - SALADILLO (B)