

APPS

ASOCIACIÓN DE PILOTOS

PROMOCIONALES DEL SUDESTE

www.pilotosdelsudeste.blogspot.com

REGLAMENTO TÉCNICO

2025

PROMOCIONAL 1100

Oficina Necochea 3229 1º piso Olavarria

Horario de atención al público: lunes a viernes de 20 a 21 hs

Correo electrónico : appspremsa@yahoo.com.ar

REGLAMENTO TÉCNICO 2025 PROMOCIONAL 1100

ÍNDICE GENERAL

ART 1: DISPOSICIONES GENERALES

ART 2: AUTOMÓVILES PERMITIDOS

ART 3: SEGURIDAD

ART 4: PARAGOLPES Y GENERALIDADES

ART 5: SUSPENSIÓN, FRENOS Y RUEDAS

ART 6: CAJA DE VELOCIDADES Y DIFERENCIAL

ART 7: SISTEMA ELÉCTRICO

ART 8: ESCAPE

ART 9: FILTRO DE AIRE

ART 10: MOTORES

ART 11: ARMADO

ART 12: PESO MÍNIMO

ART 13: COMBUSTIBLE

ART 14: NÚMERO

ART 15: REQUISITOS

ART 16: ESTÉTICA

ART 17: PRECINTOS

ART 18: AUTORIDAD DE APLICACIÓN

ART 19: MEDICIÓN DE LA RELACIÓN DE COMPRESIÓN

ART.1: DISPOSICIONES GENERALES

El fin de esta categoría es promocionar la práctica del automovilismo deportivo en el orden zonal y el presente Reglamento podrá modificarse a criterio de las autoridades pertinentes, únicamente a efectos de abaratar costos de preparación y mantenimiento.

Todos los elementos que no especifiquen deberán ser estándar y equipo original de fábrica. 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 Federación Regional De Automovilismo Deportivo nº 3 Zona Sudeste de la Provincia de Buenos Aires de la CDA del ACA, quien será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento.

Se entiende por:

Similar: a toda pieza de diferente fabricante con las características del original.

Opcional: a optar por tener o quitar una pieza.

Libre: la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

Agregado de material: Todo agregado de material o pieza esta prohibido, salvo que este reglamento lo autorice específicamente en alguno de sus artículos. Se prohíbe el uso de titánio, kevlar y fibra de carbono, salvo elementos de seguridad activa y pasiva del piloto.

Se prohíbe la participación de acompañante por disposición de la C.D.A. Resolución de fecha 9 de Octubre 2007.

ART.2: AUTOMÓVILES PERMITIDOS

La intervención en esta categoría queda reservada a las siguientes marcas y modelos: RENAULT (Dauphine y Gordini 850) y FIAT 600.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

1

ART.3: SEGURIDAD

Se deberá construir jaula de seguridad (protectora de vuelcos en el interior del habitáculo) construidas en caños de 38mm de diámetro por 1.6mm de espesor (se permite caño de 32mm de diámetro por 2mm de espesor, conformando un marco cerrado en correspondencia con la abertura de las puertas delanteras, con dos puntales hacia atrás, debiendo tener una V o X en el techo y una X atrás de la butaca entre los caños de los marcos mencionados, también deberá tener OBLIGATORIAMENTE dos caños protectores paralelos y unidos entre si al menos en dos partes que deberán ingresar al vano vidrio de ambas puertas delanteras (TRANQUERAS) , en su estructura secundaria se podrá usar caños de 30 mm por 1,2 de espesor como mínimo, permitiéndose soldar a la carrocería la jaula de seguridad . En RENAULT la jaula de seguridad se permite de tren delantero a tren trasero, se podrá llevar la jaula de seguridad en la parte trasera con dos caños, uno por lado, ubicado dentro del vano motor, que irán desde la jaula hasta el larguero a la altura del anclaje del motor. En el FIAT la jaula de seguridad en la parte delantera podrá llegar hasta los anclajes del soporte de elástico, y en su parte trasera podrá llegar con la jaula de seguridad hasta el anclaje trasero de la parrilla de suspensión, se le podrá agregar dos caños, uno por lado, desde la jaula de seguridad hasta el anclaje original de paragolpes. Deberán tener todos los vehículos un "ojo" de 50mm de diámetro interior, construido en hierro redondo de un mínimo de 10 mm de diámetro, en la parte superior delantera y otro en la parte trasera del automóvil perfectamente fijado a la jaula de seguridad , lo que no deberán sobrepasar las líneas de la carrocería a los efectos de ser remolcado de ese "ojo", que a su vez deberá estar debidamente señalado. Deberá tener cinturones de seguridad de competición tipo arnés de 3 pulgadas de espesor (de 5 puntos), los anclajes se deberán realizar en la jaula protectora de vuelco con bulones de 12mm de diámetro y arandelas planas de 35mm de diámetro exterior por 2mm de espesor como mínimo.

3.1 Prohibido el uso de trabas en las puertas con hebillas y cinturones de seguridad o con pasadores.

3.2 Deberá tener en la abertura de la puerta delantera Izquierda red o malla protectora.

3.3 Deberán tener llave cortacorriente al alcance de la mano del piloto y otra exterior ubicada en el torpedo lado derecho del automóvil debidamente identificada con el símbolo a tal fin y que deberán funcionar como interruptor general de energía.

3.4 Deberá tener matafuego de dos o más kilogramos de capacidad (se pueden colocar 2 matafuegos de 1Kg cada uno), con soporte que lo sostenga en su lugar que sea capaz de aguantar una aceleración de 2.5 G, cualquiera sea la dirección de aplicación.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

2

3.5 La butaca del piloto deberá ser de competición, y deberán estar sujetas a la jaula de seguridad por lo menos a través de cuatro puntos de montaje con bulones de 10mm de diámetro con arandelas planas de 35 mm de diámetro por 2 mm como mínimo. La misma se podrá desplazar al centro del habitáculo, usando como límite máximo la coincidencia entre el centro imaginario del vehículo con el centro de la misma. Se permite eliminar túnel para desplazar butaca y selectora.

3.6 Deberá tener espejo retrovisor interior y otro exterior del lado izquierdo.

3.7 Deberá utilizar el piloto: buzo antífama, casco integral, protector cervical tipo "Hams" (con los soportes al casco colocados), calzado de competición, guantes de competición.

3.8 El parabrisas deberá ser laminado triple de seguridad. Si durante el desarrollo de una competencia se rompiera el mismo, será excluido, al comprobarse que no se ajusta al reglamento técnico, siendo pasible además de una multa de \$20000 (pesos veinte mil) que deberá abonar de acuerdo a lo dispuesto en el R.D.A..

3.9 La conexión del tanque de combustible a la bomba de nafta deberá realizarse con caño de cobre, aluminio o manguera mallada en acero, el que deberá pasar por el centro o lado derecho del habitáculo y con una canilla de corte al alcance del piloto. Filtro de nafta libre, exterior metálico.

3.10 Limpiaparabrisas: se permite una sola escobilla limpiaparabrisas y motor original o reformado. Lavaparabrisas, originales o no, en funcionamiento, con recipiente de una capacidad máxima de 1.5 litros.

3.11 Todos los vehículos deberán estar equipados con sistema de volante extraíble. Volante de dirección libre (no de madera).

3.12 Se podrá utilizar el teléfono celular con la aplicación "RaceChrono Pro" o similar.

3.13 Sensor: debe estar colocado a una distancia de 100mm a 300mm hacia atrás del parante entre puertas.

ART.4: PARAGOLPES

4.1 Trasero : obligatoriamente debe estar y cumplir su función. Se permite de fabricación artesanal. Su terminación no deberá sobrepasar los soportes del mismo. La separación de dicho paragolpes con la carrocería no podrá ser mayor de 10 cm. Prohibido el uso de paragolpes delantero.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

3

- 4.2. En el RENAULT se permite eliminar porta auxilio al que deberá taparse con material metálico (no aluminio) conservando las medidas originales. En ambas marcas se prohíbe la utilización de ruedas de auxilio.
- 4.3 Se permite suprimir baguetas e insignias.
- 4.4 Se permite el reemplazo de autopartes.
- 4.5 Se deberá tapar los agujeros de faros y bocina.
- 4.6 Se permite sacar tablero, asientos y tapizados.
- 4.7 Se permite remplazar, agregar o suprimir aparatos de medición, interruptores e instalación eléctrica.
- 4.8 Se permite sistema para mantener abierta la tapa de motor.
- 4.9 Se permite soldar las puertas traseras a la carrocería.
- 4.10 Se permite recortar los interiores de las puertas.
- 4.11 Se permite reforzar tacos de motor y caja de velocidades, también reforzar la carrocería mientras no varíe la estructura de la misma. En el FIAT se permite colocar un tensor de la carrocería a la caja de velocidad para fijar la misma. Tacos de motor y caja material libre.
- 4.12 En el RENAULT se permite hacer sacable la cola, el interior del baúl libre. En tapa de baúl se permite colocar una burbuja (lado del carburador) para que no pegue la curva de la manguera del filtro de aire en dicha tapa.
- 4.13 Se permite variar posición de columna de dirección y movimiento cardánico.
- 4.14 Se permite eliminar chapas protectoras de motor.
- 4.15 Se permite reemplazar vidrios laterales y luneta trasera por acrílicos, los que podrán ser tonalizados. La burbuja de las micas delanteras no podrán ser utilizadas como canalizador de aire hacia el interior del habitáculo.

El acrílico de la puerta del lado del piloto deberá tener un agujero de 120 mm de diámetro, como mínimo, por seguridad. Luneta: se permite perforar para evacuar los gases del habitáculo hasta un máximo de un 10% de su superficie total. Se permite una entrada de aire apuntando hacia el piloto para su refrigeración en el torpedo del auto, del centro del parabrisas hacia la izquierda, de 80 mm por 150 mm como máximo. Prohibido el uso de tomas naca en acrílicos, laterales y pontones.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

4

4.16 Se permite recortar guardabarros hasta el máximo recorrido de la suspensión. Obligatorio bordes redondeados (SE PROHIBE DEJARLOS CON FILO).

4.17 En FIAT se permite hacer una tapa en el piso trasero original de la carrocería para el paso de la selectora de la caja de velocidad, hasta un máximo de 15 cm por 15 cm, la mencionada tapa deberá estar atornillada. Los pisos (Fiat y Renault) deberán mantener su forma original con una bandeja de 30 cm por 100 cm y profundidad de 2,5 cm. Deberá tener una bandeja en el lado del piloto y otra en el lado del acompañante.

4.18 Se podrá reemplazar el cable de acelerador original por uno reforzado.

4.19 Traversa: Formato original, material libre, fabricación libre. Se permite cortar para que pase el escape.

4.20 Pontones: De uso obligatorio para ambas marcas, se permite forrarlos con chapa de acero o fibra de vidrio (opcional), se permite eliminar zócalo y contra zócalo, (reemplazar por un caño de 38mm como mínimo). Deberá sobresalir un máximo de 60 mm y un mínimo de 30 mm.

4.21 Se deberá OBLIGATORIAMENTE cambiar la trompa original por otra de material de plástico (de uso obligatorio para ambas marcas) con la misma forma y medida, pudiendo ser desmontable, se permite realizar dos (2) aberturas, una (1) para refrigerar el radiador y otra para extracción del aire caliente del mismo.

El soporte de la trompa plástica deberá estar construido con caños estructurales redondos o cuadrados, cuyo diámetro no exceda de los 22 mm y su espesor máximo sea de 2 mm. La trompa estará sujeta con cuatro (4) pernos como mínimo en la parte superior, los mismos no deben sobresalir más de 20 mm. En el Renault se permite reemplazar guardabarros traseros y travesa por otros de material plástico con igual forma y medida.

4.22 Se permite para ambas marcas colocar el radiador de agua en la trompa, se podrá usar el original u otro de libre diseño, se permite el uso de electro ventilador con el radiador en la trompa y eliminar el ventilador original. El interior del baúl libre, se permite modificar o eliminar contrafrente. Pasaruedas, hasta el anclaje del amortiguador original, hacia adelante de la trompa y hacia arriba, se permite eliminar. Se permite eliminar el piso del baúl. Se deberá aislar el habitáculo del baúl y tapar la pedalera con chapa de acero o aluminio. En el fiat se permite reforzar el frente, que debe ser el original, donde agarran la caja de dirección y el brazo loco (posición original ver fig nº 1), con chapa superpuesta de 3 mm o un caño, del lado interno del habitáculo.

4.23 No se permite ninguna conexión de los caños de agua dentro del habitáculo, las cañerías deberán pasar por sobre el piso del lado derecho, contra el sócalo interno. Los caños deben estar cubiertos para protección del piloto, sea por un cerramiento en L con chapa ó por un caño donde por dentro pasen los caños de agua y nafta. Se permite tacho recuperador tipo Duna o similar y mangueras o conexiones para expurgue del aire, se permite únicamente caño de polietileno de alta temperatura o cobre.

4.24 Para FIAT y RENAULT: el tanque de combustible es de diseño libre, tanto en su forma como en su capacidad, también se permite desplazarlo hacia el habitáculo y bajarlo hasta 12 cm. La parte que se desplace hacia el habitáculo tiene que quedar totalmente cerrada.

ART.5: SUSPENSIÓN, FRENOS Y RUEDAS

5.1 SUSPENSION:

5.1.1 Alineación libre (Comba, avance, convergencia o divergencia y ángulo de giro).

5.1.2 Prohibido modificar el principio de funcionamiento del fabricante. Se permite soldar una chapa de un espesor máximo de 3 milímetros a las parrillas de suspensión y pantógrafo para reforzar las mismas, pero deberá conservar formato y características originales.

5.1.3 Amortiguadores: Prohibido la utilización de amortiguadores regulables, presurizados, y o a gas. Libre en su dureza con anclajes originales. Gomas de amortiguador libres, no rotulado en parte superior, se permite colocar rotula en parte inferior con un adaptador en anclaje original, se permite tope en el vástago.

5.1.4 Espirales: libres con anclajes originales.

5.1.5 Elástico: libre en cantidad de hojas (deberán ser enteras) y forma, debe estar y cumplir su función, anclaje original (en el casco), soportes libres (elemento que lo sujeta al casco). Medida máxima 107 cm entre centros de los tornillos que lo sujetan a la punta de ejes, los cuales deberán ser originales. Se medirá en las condiciones que llegue el auto de la pista y se utilizará una plantilla calibrada o comparador de medida proporcionado por la APPS, el resultado de la medición será inapelable. Se permite correr tornillos soporte de elástico, y de parrilla superiores, solo para respetar la medida entre eje original (ver figura nº 6).

5.1.6 En RENAULT y FIAT, en el tren delantero, se permite utilizar barra antirolido de diseño y anclaje libre. Se permite barra cuchilla dentro del habitáculo y en ninguno de los dos casos podrá ser regulada desde el interior del vehículo en movimiento por el piloto. Las bieletas de la barra se permiten anclar en la parte superior de las parrillas y en el elástico.

5.1.7 Se podrán utilizar correctores de comba.

5.1.8 Bujes de suspensión libre. Prohibido rotular.

5.1.9 En FIAT se permite utilizar tensor de elástico.

5.1.10 En RENAULT se permite utilizar tensores individuales por cañoneras, no pudiendo cumplir la función de barra estabilizadora.

5.1.11 Puntas de eje original, libre la "espiga" de alojamiento de rodamiento, centros originales, espigas macizas.

5.1.12 TROCHAS:

Fiat: delantera 1.200 mm. Trasera 1.200 mm.

Tolerancia : más 2,5% (dos y medio por ciento).

Renault: delantera 1.270 mm. Trasera 1.270 mm Tolerancia más 2% (dos por ciento).

La medición se realizará en el centro de la banda de rodamiento de las cubiertas, se tomarán dos medidas paralelas y opuestas a la altura de la punta de eje.

Distancia entre ejes:

Fiat: 2000 mm. Renault: 2270 mm.

Tolerancia: mas 1% menos 2%

5.1.13 Caja de Dirección: Fiat Original. Renault, cremallera de reposición comercial.

5.1.14 Extremos de dirección libres, de fabricación nacional. En los automóviles RENAULT el brazo de dirección o brazo de punta de eje, original de la marca, se podrán modificar con el fin de adaptarlos a la llanta utilizada, se permite reforzar en sí mismo el brazo de dirección o brazo de punta de eje. Para FIAT se podrán reforzar brazos de dirección y brazo loco. Se permite barra central reformarla a regulable, medida original 410 mm + - (mas-menos) 30 mm.

5.1.15 Mazas: libres.

5.1.16 Bolilleros y porta bolilleros, libres.

5.1.17 Tacos de rebotes libres.

5.1.18 Se permite agrandar los bulones de anclaje de parrillas delanteras y reforzar anclaje sin variar su posición.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

7

5.2 FRENOS:

5.2.2 Se podrá utilizar bomba de freno de doble circuito, o dos bombas de freno de un circuito cada una.

En el caso de utilizar dos bombas de freno, el balancín deberá poseer un tope, que en caso de romperse un caño de freno pueda actuar la bomba correspondiente al otro tren. Se permite regulador de freno en el balancín desde el interior. Pedalera de libre diseño, posición libre.

5.2.3 Se permite ubicar el depósito de líquido de freno en el interior de habitáculo.

5.2.4 Se permite anular el freno de mano.

5.2.5 Para ambas marcas se permite tornillos o espárragos de rueda, diámetro libre. Los espárragos no deberán sobresalir de la llanta, tuerca tipo original o "doble cono". Se permite distanciadores entre la llanta y la masa respetando la trocha.

5.2.6 Se permite pasar los caños de frenos por dentro del habitáculo, largo de los caños de frenos libre. Se podrá utilizar flexible de los denominados de competición o aerokit.

5.2.7 Se podrá equipar a los automóviles de ambas marcas con frenos a disco en sus ruedas delanteras y opcionalmente a las traseras con el mismo reglamento, en este caso se deberán utilizar en ambas marcas los siguientes equipos de frenos: FIAT 128 original con pistón de cuarenta y ocho (48) milímetros de diámetro, RENAULT 12 original pistón de 51 mm de diámetro. Permitido el ranurado de disco siendo su medida 227,1 mm como máximo y 220 mm como mínimo para ambas marcas.

Pastillas de freno : libres

5.3 LLANTAS:

5.3.1 En el RENAULT se deberá utilizar llanta de acero de cualquier tipo y modelo, de trece (13) pulgadas por cuatro (4) a cinco (5) pulgadas de ancho como máximo.

5.3.2 En el FIAT 600 se deberán utilizar llantas de acero de cualquier tipo y modelo, de trece (13) pulgadas por cuatro (4) a cinco (5) pulgadas de ancho como máximo.

5.3.3 En ambas marcas de automóviles el centro de las llantas será de libre diseño, desplazado libre respetando medidas de trocha.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

8

5.4 NEUMATICOS:

5.4.1 Se utilizarán neumáticos slick de la marca MTR, en la medida 13" x 6" x 162 cm de pisada para FIAT 600 y 13" x 6" x 168 cm de pisada para RENAULT GORDINI.

Neumáticos de lluvia: se utilizarán neumáticos de lluvia de la marca MTR, en la misma medida que el slick para cada marca. Se podrán declarar 6 (seis) neumáticos de lluvia durante todo el año.

La elección del tipo de neumático a utilizar por el piloto bajo esta condición será libre, salvo que el comisario deportivo, por extrema condición de pista, decida la utilización de los neumáticos de lluvia.

Los neumáticos que se utilizarán durante los entrenamientos Oficiales (Sábado) y carrera serán:

15 (quince) neumáticos usados, declarados en el pasaporte técnico 2024.

Quien no corrió en el 2024, los neumáticos usados a declarar deberán medir sus testigos menos de 3,2 milímetros.

1ra fecha: 2 neumáticos nuevos

2da fecha: 1 neumático nuevo

3ra fecha: 1 neumático nuevo

4ta fecha: 1 neumático nuevo

5ta fecha: 1 neumático nuevo

6ta fecha: 1 neumático nuevo

7ma fecha: 1 neumático nuevo

8va fecha: 1 neumático nuevo

9na fecha: 1 neumático nuevo

10ma fecha: 1 neumático nuevo

Quien debuta una vez comenzado el campeonato, declarará 2 neumáticos nuevos esa carrera y seguirá según lo estipulado en cada fecha. Los neumáticos usados se declararán según lo mencionado anteriormente.

POR A.P.P.S
Tartuferi

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste
J. Traversa

D.
9

La A.P.P.S. se reserva el derecho de incrementar la cantidad de neumáticos nuevos o usados en cualquier momento del presente campeonato.

Los neumáticos deberán ser declarados con anterioridad al comienzo de los entrenamientos oficiales. Se controlarán durante los entrenamientos oficiales, clasificaciones, series, pre finales y finales. Auto que no tenga declarados los neumáticos en los entrenamientos oficiales perderá el derecho a clasificar (en caso de haber más de uno excluido se sorteará entre estos los lugares a ocupar en la conformación de las grillas). En clasificación, serie, pre final y final de no estar declarados será motivo de exclusión parcial o total según determine el comisario técnico. Quien reincida en exclusiones por neumático no declarado, purgará una fecha de suspensión y una multa económica de \$30000 (pesos treinta mil). Goma pinchada se reemplazará por una usada declarada en pasaporte 2024. Goma rota se deberá declarar cuando el automóvil llegue a parque cerrado.

5.4.2 Prohibido redibujar los neumáticos.

ART.6: CAJA DE VELOCIDADES Y DIFERENCIAL

6.1 Caja de velocidades

6.1.1 Original, con su interior original o de reemplazo de original de venta en gran serie, guardando características y especificaciones técnicas de la original. En ambas marcas están permitido el uso de rulemán o torrintón en la salida de la directa. Se permite anular o eliminar el sistema de velocímetro. Se podrá reforzar el comando selector ("L").

Las relaciones de la caja de velocidades deberán ser únicamente de los modelos nacionales, provistas por fábrica y de serie. Para su control serán tomadas en cuenta las relaciones especificadas por el manual del dueño, con las siguientes relaciones de caja:

FIAT	RENAULT
1ra 3,385- 13x44 dientes	1ra 3,70- 10x37 dientes
2da 2,055- 18x37dientes	2da 2,28- 18x41 dientes
3ra 1,333- 24x32 dientes	3ra 1,52- 23x35 dientes
4ta 0,896- 29x26 dientes	4ta 1,035- 29x30 dientes

En RENAULT se permite carcasa de 4L respetando comando de palanca de cambio original.

Se permite usar traba en la palanca de cambios, con destrabe rápido, para accionar la marcha atrás, que deberá funcionar correctamente en todo momento y en todos los vehículos, accionándola mediante la palanca de cambios y por el piloto. Se permite la modificación de la palanca y mandos exteriores de selectora de cambios en forma libre.

6.2 DIFERENCIAL

6.2.1 Original, relación de corona y piñón:

RENAULT 8/ 35

FIAT 8/ 39

6.2.2 Prohibido el uso de diferencial autoblocante o trabado, el que deberá girar libremente en todo momento.

6.2.3 Palieres; será de uso obligatorio el sistema de palier flotante, la pared de la masa porta bolilleros deberá ser de un espesor mínimo de 5 mm. En

Fiat se considera como palier flotante el palier, masa y bolillero de Fiat 128 o Duna, armado con el "tiro" original. Dados material libre. Se

permite tornejar planetario lado externo, parte interior. Palier

libre, se permite el uso de junta homocinética a la salida de la caja.

6.2.4 Se permiten satélites, planetarios, palier corto, homocinética (lado caja) y núcleo de Volkswagen Gacel, también se permite adaptarlo al núcleo de Fiat. Corona, piñón y bolilleros de Fiat.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

11

ART. 7: SISTEMA ELÉCTRICO

7.1 Batería: deberá ser con dimensiones y pesos similares a la original (mínimo 12V x 45 -65 AMP).El borne positivo deberá estar ubicado en el lado opuesto al tanque de la nafta.Se deberá colocar la batería dentro del habitáculo debidamente tapada,que en caso de vuelco no derrame liquido al exterior.

7.2 Deberá tener dos faros de color rojo sobre la luneta trasera que funcionen con el stop de freno.Prohibido colocar interruptor manual dentro del habitáculo para accionar dichos faros.

7.3 Deberá tener un faro de color naranja ubicado en el centro de la luneta trasera.Este faro deberá obligatoriamente encender mediante el contacto.

ART. 8: ESCAPE : (ambas marcas)

8.1 Múltiple y caño de escape libre,construidos en caño de chapa,no se permiten en acero inoxidable.

8.2 Se puede aislar admisión de escape mediante chapa o amianto.

8.3 Uso obligatorio de silenciador en boxes.El no acatamiento a esta reglamentación será penalizada con multa (\$20000).

ART. 9 FILTRO DE AIRE

Filtro de aire FIAT y RENAULT: obligatorio su uso,elemento filtrante de automóvil de serie de venta comercial (no de competición) : tubular,longitud máxima 250mm y 130mm diámetro máximo.Obligatoriamente el filtro deberá estar colocado dentro del habitáculo y deberá estar alejado como mínimo treinta (30) centímetros de las ventanillas laterales.El filtro estará un extremo conectado mediante una manguera(el otro extremo con tapa)de diámetro máximo de 80 mm a una boquilla de libre diseño,la que debe respetar los 80 mm como máximo en todo su interior,de sellado hermético con el carburador,de modo que todo el aire que aspire el motor pase por el filtro(prohibido que este roto).Prohibido el uso de toma dinámica.Todo aire que entre al motor debe pasar únicamente por el difusor.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

12

Art. 10 MOTOR

RENAULT 1100 cc

10.1 Block: Original correspondiente a los modelos RENAULT de mil veinte (1020) centímetros cúbicos, mil cien (1100) centímetros cúbicos, mil trescientos (1300) centímetros cúbicos totalmente original. Se permite embujar apoyos de árbol de levas (material libre). Se permite cepillar block en un plano paralelo al original. Se permiten reforzar tapas de bancada, con una planchuela atornillada con los tornillos de la misma.

10.2 Camisa de cilindros: deberá utilizarse indefectiblemente camisa de cilindro de sesenta y ocho (68) milímetros de diámetro, con una tolerancia permitida en más - menos de una (1) décima de milímetro. Se permite hacerle una ranura en las camisas de cilindros al efecto de que no toque las válvulas. Dicha ranura deberá tener como máximo el diámetro de la válvulas y de profundidad hasta cuatro (4 mm) milímetros.

10.3 Cigüeñal : Original, se permite su recuperación y tratamiento técnico para endurecimiento sin alterar el volteo del mismo. Carrera de pistón deberá ser de setenta y siete (77) milímetros con una tolerancia de más de cuatro (4) décimas. Se permite su balanceo, uno de los contrapesos deberá estar totalmente original (testigo), este testigo podrá ser únicamente agujereado para balancear, prohibido pulir. Peso mínimo 9,400 kg.

10.4 Bielas: Originales trabajada en forma libre. Se permite su balanceo, se permite tocar el axial (se permite 1 mm como máximo de juego). Peso mínimo permitido 470 gramos. Se permite bulones o espárragos libres, sin modificar la biela.

10.5 Pistones libres, cabeza plana, no debe superar el nivel del block, se permiten dos ranuras en la cabeza solo para evitar que toquen las válvulas en el pistón, con una profundidad máxima de 1,5 mm.

Desplazamiento del perno de pistón libre.

10.6 Perno de pistón: diámetro medida original.

10.7 Aros de pistón: libre de 1,2 mm como mínimo de espesor.

10.8 Árbol de Levas : libre, la alzada permitida máxima en admisión 7,42 milímetros y en escape 7,36 milímetros. La medición de la alzada se realizara en el platillo sin luz, y se promediara las mediciones, para corregir esta se podrá limar el balancín en su apoyo con la válvula, sin agregado de material. Se permite corrector de árbol de leva sobre la distribución original.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

13

10.9 Tapa de cilindro: Original, o de reposición comercial de la original, no se permite el uso del modelo 1.4. Trabajado de conductos de admisión y escape libre, prohibido el agregado de cualquier material, se permite cepillado en un plano paralelo al original de fábrica. Se podrá realizar el tabique divisorio para ubicar la bomba de agua en la parte anterior de la tapa de cilindros, para permitir la circulación de agua. Bujías originales, rango térmico, marca y material libres. Bujías rosca larga: se deben suplementar obligatoriamente con un espaciador de 6mm y solamente mantener la arandela original de la bujía, prohibido modificar la rosca.

10.10 Guía de válvulas: El diámetro exterior podrá ser original más súper medida, material y largo de las guías libre.

10.11 Casquillos de válvulas: El diámetro exterior podrá ser original más súper medida, las medidas y forma interior libres, material libre. Se deberá respetar en forma concéntrica una distancia máxima de 2 mm por lado entre el diámetro exterior de la válvula y el fresado.

10.12 Asiento de válvulas: Grados originales, ancho de asiento libre.

10.13 Válvulas: Originales. Se puede torneear la cabeza en su parte plana (prohibido tocar el "ongó"), manteniendo dos válvulas con forma original. Diámetro de válvula de admisión treinta y tres con cuarenta (33,40) milímetros, escape treinta con veinte (30,20) milímetros, ambas con una tolerancia en más (1) décima de milímetro y menos de (2) décima de milímetro.

10.14 Resorte de válvula: libres, manteniendo la cantidad de uno (1) por válvula. Se permite suplementar y trabajar el apoyo de los mismos en la tapa de cilindros.

10.15 Eje de balancines: Original, se podrá utilizar refuerzo en los extremos del eje de balancines, pero el mismo deberá ser el original que utiliza el modelo de RENAULT de 1400cc, en el caso de utilizar los mencionados refuerzos se deberá utilizar el eje de balancines del modelo RENAULT de 1400cc. Refuerzo de eje de balancines de 1400 o similar. Se permite espárrago de ocho (8mm) milímetros en la torre de balancines. Se permite reemplazar resorte por separadores.

10.16 Balancines: Originales.

10.17 Varilla de balancines: Originales o de reposición comercial. Largo libre.

10.18 Junta de tapa de cilindros: Libre en cuanto a marca comercial y espesor. Obligatorio su uso. Prohibido el uso de cementos especiales como junta.

10.19 Relación de compresión:

Máxima: 9.3 a 1

Se medirá en un todo de acuerdo al procedimiento descrito en el Art.19 del presente reglamento.

Se podrá compensar el cepillado de la superficie de la tapa de cilindros utilizando una junta más gruesa o bajando la cabeza del pistón en un plano paralelo.

10.20 Múltiple de admisión: Original de RENAULT, los modelos R6 de 1100 cc, o R12 de 1300 cc (EXCLUSIVAMENTE el de ALUMINIO), de una sola boca, trabajo interior libre, prohibido agregado de cualquier material. Prohibido cortarlo para trabajar o alterar las medidas, deberá mantener las características y formato originales. Se podrá desplazar los espárragos de la boca del múltiple de admisión con el fin de no tener que cortar las orejas del carburador.

10.21 Carburadores: Original de Peugeot o de las siguientes marcas: Caressa o Carsions, permitiéndose trabajar únicamente lo establecido en este inciso. Se podrá cortar las orejas del cuerpo con el fin de no desplazar los espárragos del múltiple de admisión. Eje de carburador en el centro de la mariposa medidas: 5,25 mm, mariposa medida: 1,50 mm de espesor.

Se podrá eliminar cebador o climático: también chapa protectora. Tapar cebador con poxilina en forma plana y en la parte de la base, bajo la mariposa copiar diámetros. Pozo de aire, tubo emulsor, chicler de baja, intermedia y de alta libre. Asiento y aguja libre.

Difusor se deberá fabricar de veinticuatro (24) milímetros, largo libre, colocado en su parte superior al ras del cuerpo. La boca del carburador deberá medir como máximo treinta y cuatro (34) milímetros de diámetro, más una tolerancia de un (1) milímetro. Se podrá reparar con poxipol el exterior del carburador, quedando expresamente prohibido que la reparación pase al interior del mismo.

Brida cónica, fabricada en aluminio o acero, con orring de 5 mm a efectos de absorber la vibración en forma opcional en reemplazo de la junta. Se podrá hermanar con el carburador llevando la boca superior (Donde asienta el carburador) hasta 34 mm como máximo y la inferior (donde asienta con el múltiple de admisión) deberá medir 30,5 mm, deberá estar ubicada en la base del carburador y será de una altura o espesor de 10 mm con una tolerancia de más - menos 0,5 mm como muestra el FIGURA Nº 3. Entre el múltiple de admisión y la brida, y entre esta y el carburador se deberá colocar una junta no metálica cuyo espesor una vez desmontada no debe exceder de 1 mm.

Eje de carburador original, apoyos 8 mm y en el centro de la mariposa deberá medir 5,25 mm. Difusor 24 mm de diámetro más menos 1 décima.

Se permite venteo de la cuba al exterior tapando el caño interior original sin quitarlo. Largo mínimo del caño 12 mm. Todo aire que entre al motor debe pasar únicamente por el difusor.

DISTRIBUIDOR motor 1100: carcasa original, tapa original, interior libre con un solo platino, avance libre, se permite bolilleros en el eje, condensador libre posición libre. Se permite engranaje de mando de distribuidor de bronce. Se permite suplementar el distribuidor en la base para darle altura al engranaje. Se permite tapa de distribución y polea de cigüeñal del modelo R12 para poder girar en el caso de ser cubicado. Estira cadena libre.

Encendido electrónico: se permite adaptar como el del motor Fiat, con las mismas reglamentaciones (Art 10.2).

Bomba de agua: Original del modelo RENAULT "4S o R6", en posición original, deberá tener mando de la polea del árbol de levas, la cual será libre.

Polea bomba de agua: Original.

Termostato: Se permite eliminar. Grados de apertura libre. Mangueras de agua: ninguna de las mangueras de circulación al radiador podrá tener algún agregado de material obstruyendo la pasada.

Volante de motor: Original, se permite balancear. Peso seis kilogramos trescientos cuarenta y cinco (6,345kg) con una tolerancia en más-menos de doscientos (200) gramos (máximo 6,545kg y como mínimo 6,145kg). Diámetro exterior original. Se permite alivianar.

Embrague. Se podrá utilizar embrague diafragma, disco libre.

Carter: Original, se podrá colocar rompeolas. Se permite cubre cárter en ambas marcas.

10.1.1 MOTOR RENAULT 1300 cc

Block: original, correspondiente a los modelos Renault 1100cc, 1300cc y 1400cc totalmente originales. Se permiten reforzar tapas de bancada, con una planchuela atornillada con los tornillos de la misma.

Camisa de cilindros: deberá utilizarse indefectiblemente, camisa de 73mm de diámetro, con una tolerancia en más de 2 décimas de mm.

Cigüeñal: original. Se permite su recuperación y tratamiento térmico para endurecimiento. Prohibido alivianar. Prohibido ranurar muñones de biela y bancada. Se permite su balanceo, uno de los contrapesos deberá estar totalmente original (testigo), este testigo podrá ser agujereado para balancear. Prohibido pulir. Peso mínimo: 9,800 kilogramos. Carrera de pistón: deberá ser de 77 milímetros, con una tolerancia máxima de 4 décimas.

Por A.P.S

Por F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

16

Biela: original. Se permite su balanceo, el que deberá realizarse en los "tetones" superiores e inferiores. Prohibido pulir o trabajar la caña. Peso mínimo: 490 gramos. Se podrán limar los ángulos rectos de la cabeza de biela y tapa hasta un ancho mínimo de 71,50 milímetros. Se permite agujerear la biela, en su parte superior, para lubricar el perno flotante. Se permite su embujado para trabajar el perno flotante, manteniendo medidas originales. Deberá medir como mínimo 21,50 milímetros de ancho en el pie de la biela.

Polea de cigüeñal: diámetro libre, de material ferroso o aluminio.

Pistones: originales o de reemplazo del original de venta masiva en el mercado, deberá visualizarse la marca en el pistón. Se podrán balancear, a excepción de la cabeza, que podrá ser torneada o maquinada en un plano paralelo recto, para guardar la relación de compresión establecida en el presente reglamento. Peso mínimo: 230 gramos. Se podrá ranurar el alojamiento del perno de pistón, en caso de utilizar trabas de acero. Prohibido el uso de pistones especiales. Posición de armado original.

Aros de pistón: marca libre, manteniendo medidas originales.

Pernos de pistón: diámetro interior libre. Se permiten trabas o tapones de teflón. Diámetro exterior original, se podrá cortar el largo.

Árbol

de levas: orden original, cruce libre, respetando alzada de válvulas original. La alzada máxima permitida en admisión: 7,42 mm y en escape: 7,36 mm. La medición de alzada se realizará en el platillo sin luz y se promediarán las mediciones, para corregir esta se podrá limar el balancín en su apoyo con la válvula, sin agregado de material.

Botadores: se permite

rellenar, respetando medida original. Se permite ranurar.

Tapa de cilindros: se deberá

utilizar, únicamente, las correspondientes a los modelos de Renault 6 o Renault 12 de 1020cc o 1300cc, original o de reposición comercial, deberá ser original en sus medidas correspondientes a los cielos. Se podrá utilizar la tapa marca CH. Se podrá relizar el tabique divisorio para ubicar la bomba de agua, en la parte superior de la tapa de cilindros; en este caso se podrá sacar el tabique divisorio original para permitir la circulación de agua. Se permite reparar 2 cielos de la tapa. Conductos libres en admisión y escape. No se permite rellenar todo el plano de la tapa para recuperar altura original. No se permite cepillar superficie superior ni pulir el cielo de la tapa.

Compresión: la relación de compresión

deberá ser de 9,3 a 1.

Se medirá en un todo de acuerdo al

procedimiento descrito en el Art. 19 del presente reglamento.

Se podrá compensar el cepillado de la superficie de la tapa de cilindros utilizando una junta más gruesa o bajando la cabeza del pistón en un plano paralelo. No se permite la utilización de ningún tipo de arandela suplementaria en la bujía, excepto el espaciador de 6mm para poder usar bujías de rosca larga.

Distribuidor: ídem al permitido para el motor 1100 cc.

Por A.P.P.S.

Por F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

17

Los casquillos de las válvulas de admisión y de escape deben ser originales. El cielo de la tapa deberá mantener el plano original. Los asientos de válvulas, grados originales. Ángulo del asiento: 45 grados, ancho del asiento: libre. En la válvula de admisión se permite fresar hasta 36,50 mm y la válvula de escape hasta 33,30 mm de diámetro.

Guías: se permite reemplazar en super medidas, pero deberá mantener el eje original. Material original o de bronce. Se permiten encamisadas. Posición original. Junta

de tapa de cilindro: libre en cuanto a marca comercial y espesor. Obligatorio su uso. Prohibido el uso de cementos especiales como junta. Válvulas: originales, de

reposición comercial (prohibido de competición), manteniendo formas interior y exterior originales. Diámetro de válvula de admisión: 33,50 mm y válvula de escape: 30,30 mm, ambas con una tolerancia en +/- 0,1 mm. Se permite rectificar vástago de válvulas en su largo.

Resorte de válvulas: libres, manteniendo la cantidad de 1 por válvula. Se permite suplementar y fresar asiento de resortes.

Eje de balancines: Original, se podrá utilizar refuerzo en los extremos del eje de balancines, pero el mismo deberá ser el original que utiliza el modelo de RENAULT de 1400cc, en el caso de utilizar los mencionados refuerzos se deberá utilizar el eje de balancines del modelo RENAULT de 1400cc. Refuerzo de eje de balancines de 1400 o similar. No se permite suplementar torre de balancines. Se permite espárrago de 8mm milímetros en la torre de balancines. No se permite desplazar las roscas en la tapa de cilindros. Balancines: originales. Se

permite tocar la parte baja del balancín con el fin de que no toque el resorte de válvula. Se permite balancín de motor Renault 9 1600 cc. Se permite rectificar platillo de válvula en su parte superior con el fin de que no tenga contacto con la parte inferior del balancín.

Múltiple de admisión: original de los modelos Renault 6 1100 cc o Renault 12 1300 cc, de una sola boca hasta el año 1976. Se podrán desplazar los espárragos de la boca del múltiple de admisión con el fin de no tener que cortar las "orejas" del carburador. Se permite anular la circulación de agua. Trabajo interior libre, sin agregado de material.

Carburador: original de Renault Gordini o para Peugeot 404, tipo PBICA sin sobrealimentador, de las siguientes marcas: Solex, Carcion y Caresa, permitiéndose trabajar, modificar o reemplazar únicamente lo establecido en este inciso. Se podrán cortar las "orejas" del cuerpo con el fin de no desplazar los espárragos del múltiple de admisión. Se podrán colocar 2 espigas ciegas para centrar el carburador, en caso de que las "orejas" de este estén cortadas. Se deberá eliminar cebador o climático, taponando con Poxipol o Poxilina toda la parte del cuerpo donde trabajan los mismos, hasta la parte donde toma aire de la tapa. Se deberá tapar el caño de avance al vacío. Se permite reemplazar y/o calibrar pozo de aire, surtidor de baja, surtidor de alta y surtidor inyector de pique. Asiento, aguja e inyector de pique, libre calibración. Tubo emulsor, forma y calibración libre. La torre original, calibración libre sin modificar forma, ni dar inclinación. La torre porta tubo debe ser original en formas y medidas, estas son: desde la rosca superior al centro del agujero calibrado de 18 mm, largo total: 43 mm.

Por A.P.P.S.

Por F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

18

Se permite fabricar difusor en 25 mm como máximo de interior (forma libre), manteniendo medidas y formas exteriores originales, 25 mm máximo de altura en el cuerpo al ras, o 1 mm arriba como máximo. Se permite tapar conducto de cebador en la base con Poxilina o Poxipol, y

también cuando fuera soldada la oreja de la base del carburador con aluminio para reforzar la misma, manteniendo forma cilíndrica original. Se permite tapar con material o soldadura el orificio donde toma aire el cebador en la boca inferior del carburador. Se permite emprolijar la boca del mismo, manteniendo forma original y medidas permitidas. La boca del carburador debe ser original de Renault Gordini: como máximo deberá 32 mm de diámetro, con una tolerancia máxima de 0,5 decimas de milímetros, y en el caso del tipo Peugeot 404 deberá medir 34 mm, con una tolerancia máxima de 0,5 decimas de milímetros. Para su medición se promediarán dos medidas perpendiculares. Se permite colocar un racor en tapa de cuba para venteo de la misma. Se podrá eliminar caño de venteo original, tapando el agujero con Poxipol o Poxilina. Se permite limar o fresar los tornillos que sujetan la mariposa con el eje de aceleración, manteniendo el perfil original del eje. El espesor del eje donde toma o fija la mariposa es de 5 mm como mínimo. La mariposa deberá tener un espesor 1,40 mm como mínimo. Se permite roscar en super medidas: porta surtidor de alta, surtidor inyector de pique, válvula de cuba, conexión de entrada de nafta y tornillos de cuba. No se permite pulir, ni lustrar el interior del carburador. Un esparrago debe estar perforado para precintar. Todo aire que entre al motor debe pasar únicamente por el difusor.

Brida de carburador: obligatorio su uso, cilíndrica, recta (borde superior e inferior canto vivo, prohibido lijar o pulir), de aluminio o acero, medidas diámetro 29 mm como máximo en todos los circuitos excepto el AMCO, donde podrán utilizar de 30 mm de diámetro. Altura 10 mm más-menos dos (2) decimas de mm. Colocada entre el carburador y el múltiple. Entre el múltiple de admisión y la brida, y entre esta y el carburador se deberá colocar una junta no metálica cuyo espesor una vez desmontada no debe exceder de 1 mm.

Escape: libre, fabricado en caño o chapa negra (prohibido de acero inoxidable).

Distribución: se permite corrector de árbol de leva sobre la distribución original. se permite el patín estira cadena original o libre, sobre anclaje original. Se permite engranaje de bronce en mando de bomba de aceite y distribuidor.

Volante de motor: Original, se permite balancear. Peso seis kilogramos trescientos cuarenta y cinco (6,345kg) con una tolerancia en más-menos de doscientos (200) gramos (máximo 6,545kg y como mínimo 6,145kg). Diámetro exterior original. Se permite alivianar.

Embrague. Se podrá utilizar embrague diafragma, disco libre.

Carter:

Original, se podrá colocar rompeolas. Se permite cambiar la malla del filtro de bomba de aceite. Se permite cubre carter.

Bomba de

agua: original del modelo Renault 12 de venta comercial. La turbina debe ser de 8 paletas, sin tornear o cortar para alivianar o balancear. El diámetro de la polea debe ser de 120 mm, +/- 2 mm. Termostato libre, se permite eliminar. Se permite bomba de agua según sistema motor Renault 6. Se deberá usar junta original de reposición comercial (una sola).

Por A.P.P.S.
D. Tartuferi

Por F.R.A.D. 3 del Sudeste
J. Traversa

19

10.2 SISTEMA ELÉCTRICO

Alternador interior libre, se permite eliminar, se permite el uso de estira correa.

Bobina de encendido, marca comercial libre, conservando forma exterior original, puede llevar o no resistor y puede ser para encendido electrónico, ubicación dentro del vano-motor. Prohibido potenciador de chispa. Se permite arranque de Fiat 600, Fiat 128 o Fiat Uno.

Distribuidor, se podrá utilizar hasta el modelo del Fiat Europa, leva, original o de reposición comercial, rango de avance libre, se podrá utilizar bolillero en el eje, se permite el uso de doble suncho en el platino.

Condensador libre, ubicación libre.

Se permite el uso de encendido electrónico con distribuidor (efecto Hall) reforma VW para Fiat, o de Fiat 147/128/Uno/Duna.

La ubicación del distribuidor deberá ser en el block. Se permite un solo captor.

Se permite un segundo módulo con llave inversora, y la ubicación de los módulos es libre Bujías: libre elección en su rango térmico, procedencia y marca comercial, no así su cantidad (una por cilindro). Material del electrodo libre, prohibido modificar la rosca.

Prohibido el uso de protectores de distribuidor, original o no.

Cables de bujías, libres.

EMBRAGUE

Placa de embrague original de automóvil de serie de cualquier marca, tensión libre. Peso mínimo 2 kg, peso máximo 3,5 kg. Disco libre, un solo disco. Los flejes que soportan la placa de fundición con la carcasa son libres.

Peso máximo volante desnudo con corona de arranque 6,350kg, peso mínimo 5,500kg. Se permite torner volante para colocar corona de arranque de Fiat 600. Cubre volante de diseño libre, largo mínimo 130 mm. Directa de caja libre diseño, función original.

10.3. MOTOR Fiat 128 - 1100cc

Block de motor: se permite encamisar. Se permite su cepillado superior en un plano paralelo al original. Se permite la utilización del block del modelo Fiat 128 Europa y de Fiat 147 1100 cc, en este caso se podrán modificar las roscas de 10 a 12 mm para utilizar bulones y espárragos de la tapa de cilindros original del modelo Fiat 128 1100 cc.

Por A.P.P.S.

Por F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

20

Diámetro de cilindro: ochenta y un milímetro (81mm) como máximo, con una tolerancia en más de una (1) décima de mm.

Carrera de pistón: cincuenta y cinco milímetros con cinco décimas (55,5 mm), con una tolerancia más-menos de cuatro (4) décima de milímetros.

Cigüeñal : original, se permite la recuperación del mismo y tratamiento térmico para endurecimiento, se permite balancear, uno de los contrapesos deberá estar totalmente original (testigo), este testigo podrá ser únicamente agujereado para balancear. Polea libre construida en aluminio o acero, correa en "v". Prohibido pulir. Peso mínimo 11,200 kg, con una tolerancia en menos de 200 gr.

Bielas: se permite su balanceo, se deberá realizar en los "tetones" superiores e inferiores. Peso mínimo seiscientos cincuenta y seis grs (656), con una tolerancia en menos veinte gramos (20 grs). Se prohíbe el maquinado y pulido de las cañas. Se podrá agujerear la biela del modelo 1100 cc en parte superior para lubricar el perno, dicho agujero deberá ser similar al de las bielas del modelo Fiat 128 de 1300 cc.

Se permite tocar el axial.

Se permite la utilización de bielas correspondientes al modelo Fiat 128 de 1300 cc con pernos flotantes.

Medida del entre centro de la biela: 120 (ciento veinte) milímetros, con una tolerancia en +/- de 3 (tres) décimas de mm.

Pistones: se permite la utilización de las siguientes marcas: SYLICUN, FEDERAL MOGUUL, DE CAROLIS, PERSAN, AS, BUXTON-MAHLE Y SURAL. Se permite pistones PERSAN caja negra (código 161) con medida más ancha entre ranuras de aros. La marca de los mismos deberá visualizarse. Peso mínimo de cada pistón: trescientos cincuenta gramos (350 grs), con una tolerancia en menos de veinticinco gramos (25 grs).

Se prohíbe variar la forma exterior del pistón, salvo la cabeza que podrá ser torneada o maquinada en forma original o plana, no debiendo superar el plano superior del block. Se podrán balancear los pistones. El armado de los pistones deberá realizarse con la posición original de fábrica. Se permite fresar los huecos de los pistones de manera que no toquen las válvulas, la forma del fresado será como lo indica la figura nº4.

Pernos de pistón: originales. Se permite trabas o tapones de teflón. Se permite cortar para colocar trabas. Diámetro interior libre.

Aros de pistón: original, de reposición comercial de Industria Argentina o convenio Mercosur. Medidas primer aro mínimo 1,42 mm a 1,59 mm de máximo.

Se permite segundo aro de Ford Zetec, se deberá poner una lámina para llegar a la medida de la ranura. Medidas : aro 1,5 mm más lámina de 0,5 mm.

Por A.P.P.S.
Tartuferi

Por F.R.A.D. 3 del Sudeste
J. Traversa

D.
21

Tapa de cilindro: original del año 71 al 78 y de motor Tipo 1.4 (cámara de combustión estrictamente original, no se permite variar su forma o medida (79 mm)). Se deberá encasquillar la admisión para achicar el diámetro de las válvulas.

Trabajado interior de los conductos de admisión y escape libre.

Prohibido el agregado de material. Se permite cepillado de la tapa en un plano paralelo al

original.El encasquillado del asiento de válvulas es libre,el cielo de la tapa deberá mantener el plano original.Se permite reemplazar guías en súper medidas,pero deberá mantener el eje original; material guías de válvula original o de bronce. Se

permite frezar,para la válvula de admisión hasta 39 mm (treinta y nueve milímetros) y para la válvula de escape hasta 34 mm (treinta y cuatro milímetros) de diámetro.

Se permite frezar apoyos de los resortes de válvulas en la tapa.Se permite torneear platillos de resortes de válvulas a fin de que no toquen el botador.Se permite modificar la descarga de aceite en la tapa de cilindro.

Junta tapa de cilindros: libre,obligatorio su uso.

Relación de compresión : Máxima: 9 a 1

Se medirá en un todo de acuerdo a l procedimiento descrito en el Art. 19 del presente Reglamento.

Válvulas: originales, cabeza plana o con un pozo,de reposición comercial marca MAHLE admisión n° VA0250060 escape VE0250493,3B admisión 175AL (cabeza plana) escape 1175 ,nº 1066 A (ref Edival)admisión,nº21066 E (ref Edival)escape.El diámetro válvula de escape treinta y un milímetros (31 mm),admisión treinta y seis milímetros (36 mm),con una tolerancia en más- menos de quince centésimas de milímetros (0,15 mm).Se permite rebajar cola de válvula para equiparar altura.Se permite torneear la cabeza al solo efecto de equilibrar la compresión de los cilindros.

Resortes de válvulas: libre,manteniendo cantidad de dos resortes por válvulas.

Árbol de levas : libre,manteniendo alzada original medida sobre la leva sin luz,deberá ser de 9, 10 mm como máximo y se promediaran las mediciones. Se permite acoplar cuentavueeltas al árbol de levas.

En la sobre tapa de cilindros se permite embujar los alojamientos del árbol de levas,man teniendo posición original.Se permite sobre tapa de motor tipo,pudiendo adaptarse en esta el soporte del motor del tensor.

Múltiple de admisión: original, desde modelo 1971 a 1978 primera serie inclusive. Se podrá utilizar el del modelo Fiat Europa,prohibido cortarlo para trabajar o alterar las medidas,deberá mantener las características y formato originales.Se permite tapar con material de dos componentes las pasadas de agua.Prohibido el agregado de material en el interior.Prohibido arenar o granallar interior del múltiple de admisión.

Por A.P.P.S.
Tartuferi

Por F.R.A.D. 3 del Sudeste
J. Traversa

D.
22

Carburador: original de fábrica desde el modelo 1971 a 1978 primera serie inclusive, Weber 32 / 24 con identificación legible,con el inyector a tornillos el que deberá ser original y legítimo de fábrica.El centrador de mezcla "avioncito" deberá ser original,la medida mínima de las patitas deberá ser de 20,20 mm,no se puede invertir suposición,no podrá sobrepasar el nivel del cuerpo.Largo del centrador mínimo 26,5 mm, máximo 27,2 mm.Plástico del eje de

carburador original o de otro material en su posición de fábrica, la salida del pulmón del cebador y economizador deberán permanecer tapadas.

Se permite reemplazar pozo de aire, baja. Tubo emulsor y alta, asiento y aguja libre, también nivel flotante. El alojamiento emulsionador tendrá como máximo 5,75 mm. Se permite sacar mariposa y el eje de cebador. Se permite limar los tornillos de la mariposa del acelerador, el eje de la mariposa del acelerador del carburador deberá tener una medida de 4,25 mm como mínimo, la mariposa debe tener como medida mínima 0,90 mm. NO SE PERMITE LUSTRAR NINGUNA PARTE DEL CARBURADOR. La garganta debe mantener la medida de 32 mm con una tolerancia de más-menos 1 décima de mm por deformación (prohibido mecanizar). El interior del cuerpo del plano superior a inferior deberá ser original sin ningún tipo de agregado de material y el difusor deberá tener 24 mm de diámetro, con una décima de mm de tolerancia. Se permite el carburador de modelo nuevo (inyector a presión) igual reglamento al anterior. Entre el múltiple de admisión y la brida y entre ésta y el carburador se deberá colocar una junta no metálica, cuyo espesor una vez desmontada no debe exceder de 1 mm y tener un diámetro interior de 30 mm como mínimo. Uno de los espárragos de anclaje de carburador deberá ser perforado para precintar. Se permite anular la circulación del agua en la base del carburador y admisión, sacar chapa protectora del múltiple y bandeja de rebalse. Se deberá colocar el carburador con la cuba hacia adelante obligatoriamente. Todo el aire que ingrese al motor deberá hacerlo únicamente por el difusor. SE DEBERAN TAPAR CON POXILINA LOS ORIFICIOS DE LA BASE DEL CARBURADOR, ORIFICIO DE ENRIQUECIMIENTO Y ORIFICIO DE PULMÓN DE CEBADOR.

Prohibido arenar o granallar interior.

Brida de carburador: obligatorio su uso, cilíndrica, recta (borde superior e inferior canto vivo, prohibido lijar o pulir), de aluminio o acero. Medidas: diámetro 25,5 mm como máximo, altura 10 mm más-menos dos (2) décimas de mm. Colocada entre el carburador y el múltiple.

Engranaje de distribución: de material libre, manteniendo forma y características del original, se permite reformar a desplazable el engranaje de leva. Estira correa de la distribución libre, cantidad original. Se permite el uso de los engranajes, correas de distribución y árbol de leva auxiliar de motor TIPO 1.4.

Árbol de leva auxiliar: se permite rellenar o encamisar excéntrico de bomba de nafta y perno de mando de bomba; material engranaje mando bomba aceite al distribuidor original o de bronce. Se permite colocar bolillero en el excéntrico.

Bomba de nafta original o de motor Tipo con pata.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

23

Carter: original, se podrá modificar el rompeolas, que en este caso será de libre diseño.

Se permite el uso de cubre carter.

10.3.6 ARMADO Y ADAPTACION DEL MOTOR 1100 CC.

Traversa del motor: será de fabricación libre, similar a la original construida con caños de hasta 50 mm por 1,6 mm de espesor redondo o cuadrado, forrada en chapa; taco de motor libre.

Se permite soportes o tensores para sujetar el motor, posición de la caja de velocidades original. Se permite continuar la jaula en forma libre hasta los anclajes de la travesa que soporta el motor en la marca Fiat, y en Renault hasta los anclajes del bigote o soporte del motor.

Pipeta de termostato libre y conexiones de agua libre. Se permite recortar chapa parallamas para adaptar motor 1100cc. Obligatorio aislar motor del habitáculo con chapa de acero o aluminio.

10.4 RENAULT : MOTOR FIAT 128-1100CC (OPCIONAL)

Reglamento motor: ídem Fiat 128-1100cc (promocional 1100) punto 10.3 del presente reglamento.

Brida de carburador: obligatorio su uso, cilíndrica, recta, de aluminio o acero. Medidas: diámetro 29 mm como máximo, altura 10 mm más-menos dos (2) décimas de mm. Colocada entre el carburador y el múltiple.

10.4.1 ARMADO Y ADAPTACION DEL MOTOR FIAT AL RENAULT

Ídem al punto 10.3.6 del presente reglamento.

10.4.2 Aquel piloto que utilice el motor Fiat 128-1100cc en un automóvil marca Renault en una competencia, deberá seguir con dicho motor durante el resto del campeonato, no pudiendo volver a utilizar el motor marca Renault. Quién utilice motor Renault 1100 y cambie al motor 1300 deberá seguir con éste el resto del campeonato, o viceversa.

ART. 11: ARMADO

Libre, se entiende por armado libre a las tareas de mano de obra sujetas al artículo del presente reglamento.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

24

ART. 12: PESO MÍNIMO

El peso para las marcas FIAT y RENAULT será de setecientos cuarenta kilos (740 kg) para todos los circuitos, con conductor-piloto tal como llegue al final de la competencia. Los lastres deberán

declararse al comisario técnico y estar asegurado perfectamente con bulones y arandelas planas. Hasta 60 kg de lastre se colocaran obligatoriamente donde se ubicaba la butaca del acompañante, asegurados a la jaula. El resto del lastre en posición libre dentro del habitáculo asegurado a la jaula. No se permite la colocación de lastre en el espacio comprendido entre la butaca del conductor y la pedalera.

También queda aclarado que en caso de que alguna de las dos marcas tengan una diferencia de performance a su favor, se equiparara con kilos o brida. El presente reglamento queda sujeto a modificaciones que sean aprobadas únicamente por la FRAD 3 del Sudeste.

Exclusión por técnica : deberá cargar obligatoriamente los kilos del puesto en que clasifico.

12.1 LASTRES

Se cargarán lastres de acuerdo a la posición de campeonato y se descargarán por posición de campeonato

1º 40 kg

2º 35 kg

3º 30 kg

4º 25 kg

5º 20 kg

6º 15 kg

7º 10 kg

8º 5 kg

La última fecha del campeonato se descargarán todos los kilos (peso mínimo 740 kg).

Piloto que esté ubicado entre los ocho puestos del campeonato y no asista a una fecha, cargará 8 kg por cada fecha que no concurra.

12.2 Lastres debutantes: todo piloto que inicie su participación en la 3ra o 4ta fecha deberá cargar 10 kg, de la 5ta a la 7ma 15 kg y de la 8va en adelante 20 kg.

POR A.P.P.S
Tartuferi

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste
J. Traversa

D.
25

ART.13: COMBUSTIBLE

Es obligatorio el uso de combustible que se expendan para automotores en redes de estaciones de servicio, de acuerdo a disposiciones gubernamentales. Deberán tener los tanques llenos y la tapa de tanque de nafta una "L" para ser precintadas, con orificio de seis (6) milímetros. La recarga de combustible en los boxes se deberá realizar obligatoriamente con latas o tanques de chapa o aluminio. Terminantemente prohibido el uso de bidones plásticos de acuerdo a lo estipulado por la CDA del Automóvil Club Argentino bajo pena de exclusión de la competencia.

ART.14 : NÚMEROS

Los números deberán ser pintados con un trazo de cinco (5) centímetros de espesor y de una altura mínima de veinte (20) centímetros, color blanco sobre un cuadrado de 30 x 30 centímetros de color negro, ubicados en los acrílicos de las puertas traseras en el RENAULT, y en los acrílicos laterales traseros en el casco del FIAT. En los acrílicos laterales (FIAT Y RENAULT) no se podrán colocar publicidades hasta la terminación del número, el que se ubicará desde la línea imaginaria de la butaca del piloto. Se permite ubicar publicidades en una franja superior de 10 cm de altura medida a partir de la moldura del techo. No se permite ninguna publicidad en la luneta trasera. Así mismo en las puertas se deberá pintar los nombres y apellidos como también el grupo sanguíneo correspondiente al piloto. También deberá dejar un espacio libre para el caso en que la asociación contrate una publicidad colectiva. Así mismo deberá colocarse el número correspondiente en parte inferior derecha del parabrisas con las mismas especificaciones anteriores y una medida de 15 x 15 cts. para identificación frontal. Se prohíbe ubicar publicidades en el parabrisas en la parte inferior del mismo.

Se deberá colocar el número del automóvil en el techo en un cuadrado negro con números blancos de 40 por 40 cm.

ART.15 : REQUISITOS

Los vehículos deberán cumplir los requisitos legales vigentes en cuanto a la documentación del mismo, para poder ser inscriptos en cada competencia.

ART.16: ESTETICA

Los vehículos deberán presentarse en las competencias totalmente pintados y sin golpes o choques. Eso es a efectos de que en este caso de toques se puedan verificar los que existen en ese momento y no que se tomen golpes de competencias anteriores.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

26

ART. 17 : PRECINTOS

Todos los vehículos deberán contar con espárragos perforados a fin de ser precintados en: tapa de carburador, base carburador, múltiple admisión, caja de velocidad y block.

ART.18: MEDICIÓN DE LA RELACIÓN DE COMPRESIÓN

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Liso, modelo Compress, que posee la categoría (A.P.P.S.), siendo la misma inapelable. El concurrente, preparador o piloto del vehículo deberá declarar el diámetro de 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 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 él 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 que este primer cilindro se exceda del valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, el cual definirá la exclusión, en caso de que este 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.

19.1 Todos los controles de peso, tanto del vehículo como de elementos del motor serán inapelables.

POR A.P.P.S

POR F.R.A.D. 3 del Sudeste

D. Tartuferi

J. Traversa

27

Este reglamento tendrá vigencia desde el 01 de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre del año 2025.

IMPORTANTE: DESDE LA 8ª FECHA, SE RECIBIRÁN POR CARTA O MAIL SUGERENCIAS DE MODIFICACIÓN DE LOS REGLAMENTOS TÉCNICOS Y DEPORTIVO DEL CAMPEONATO 2025,

ADJUNTANDO LOS MISMOS CON LA FIRMA DE AL MENOS 5 PILOTOS QUE ESTÉN COMPITIENDO EN LA CATEGORÍA, PARA SU EVALUACIÓN POR LA COMISIÓN TÉCNICA.TODOS ESTOS ARTÍCULOS Y REGLAMENTACIONES PODRÁN SER MODIFICADOS EN CUALQUIER MOMENTO DEL CAMPEONATO,CON LA SOLA OBLIGACIÓN POR PARTE DE LA APPS DE DARLO A CONOCER PÚBLICAMENTE POR LOS MEDIOS TRADICIONALES : ANEXO,o COMUNICADO DE PRENSA,o PÁGINA WEB.La sólo publicación en la página web(www.pilotosdelsudeste.blogspot.com.ar) implica notificación fehaciente a sus pilotos y preparadores.

POR A.P.P.S.

D.Tartuferi

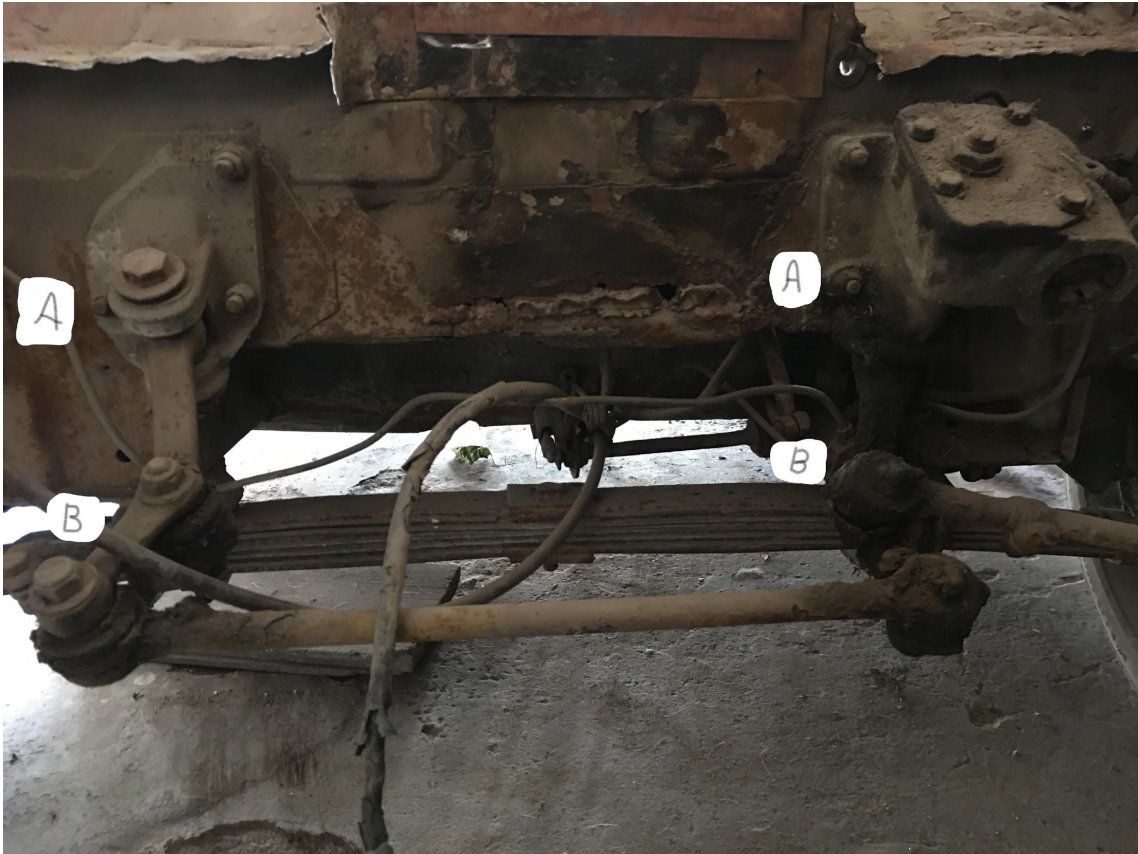
POR F.R.A.D.3 del Sudeste

J. Traversa

28

PROMOCIONAL 1100

FIGURA Nº 1



A : tornillo brazo loco – tornillo caja de dirección.

B : apoyo elástico en el chasis.

Medida entre A y B : 125 mm.

POR A.P.P.S.

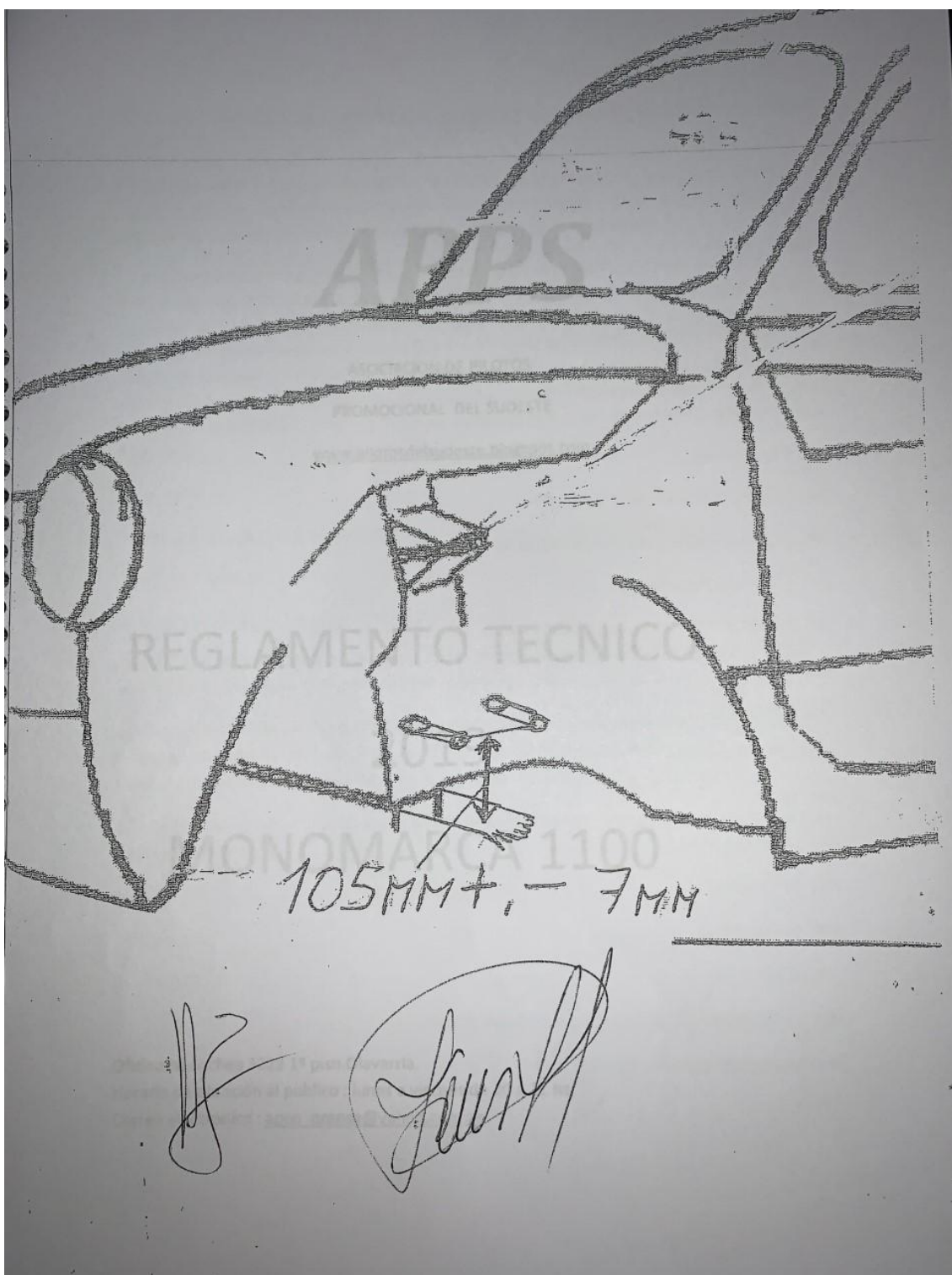
POR F.R.A.D.3 del Sudeste

D.Tartuferi

J. Traversa

29

Figura nº 6



Por A.P.P.S.

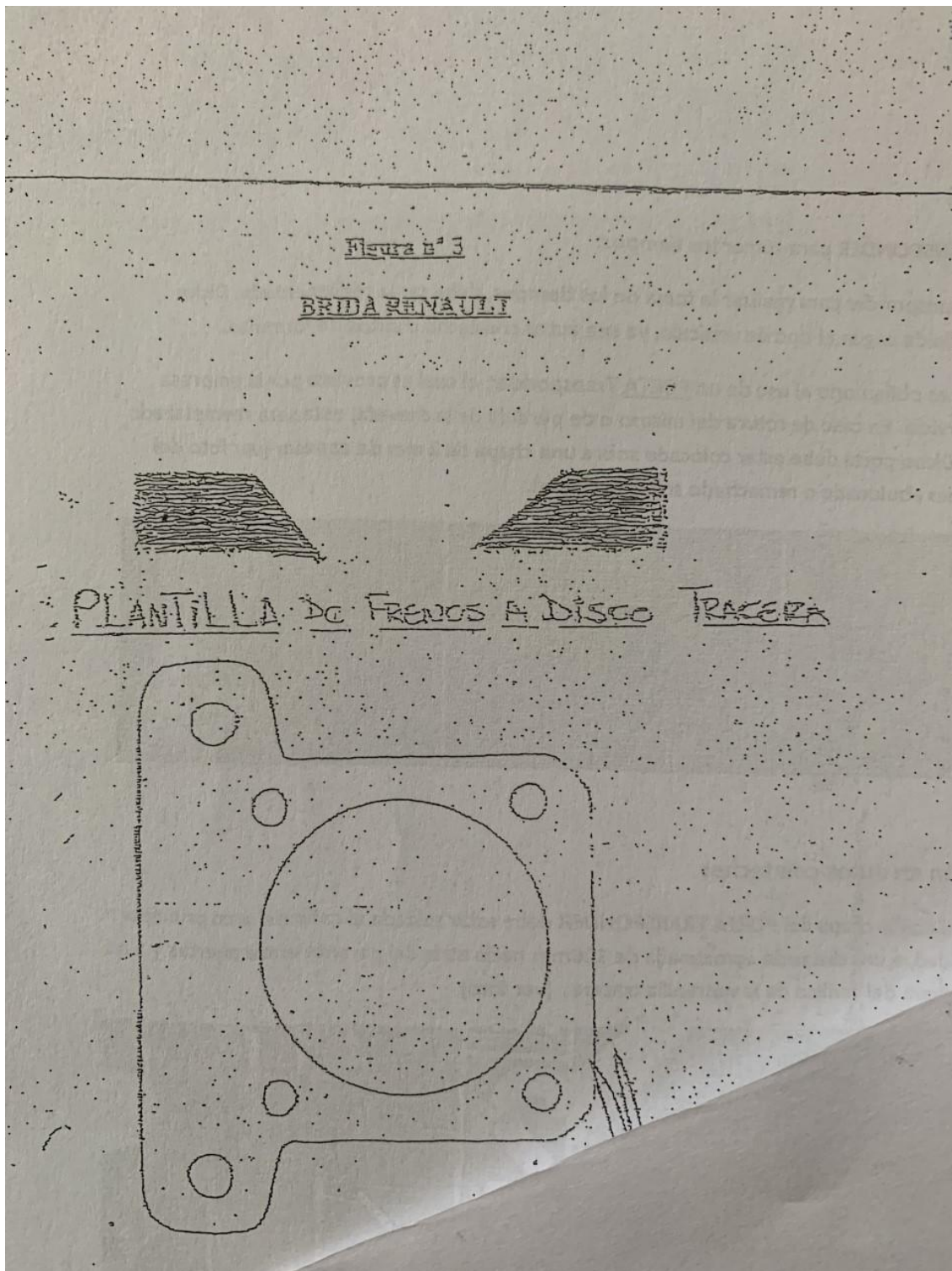
D. Tartuferi

Por F.R.A.D. 3 del Sudeste

J. Traversa

30

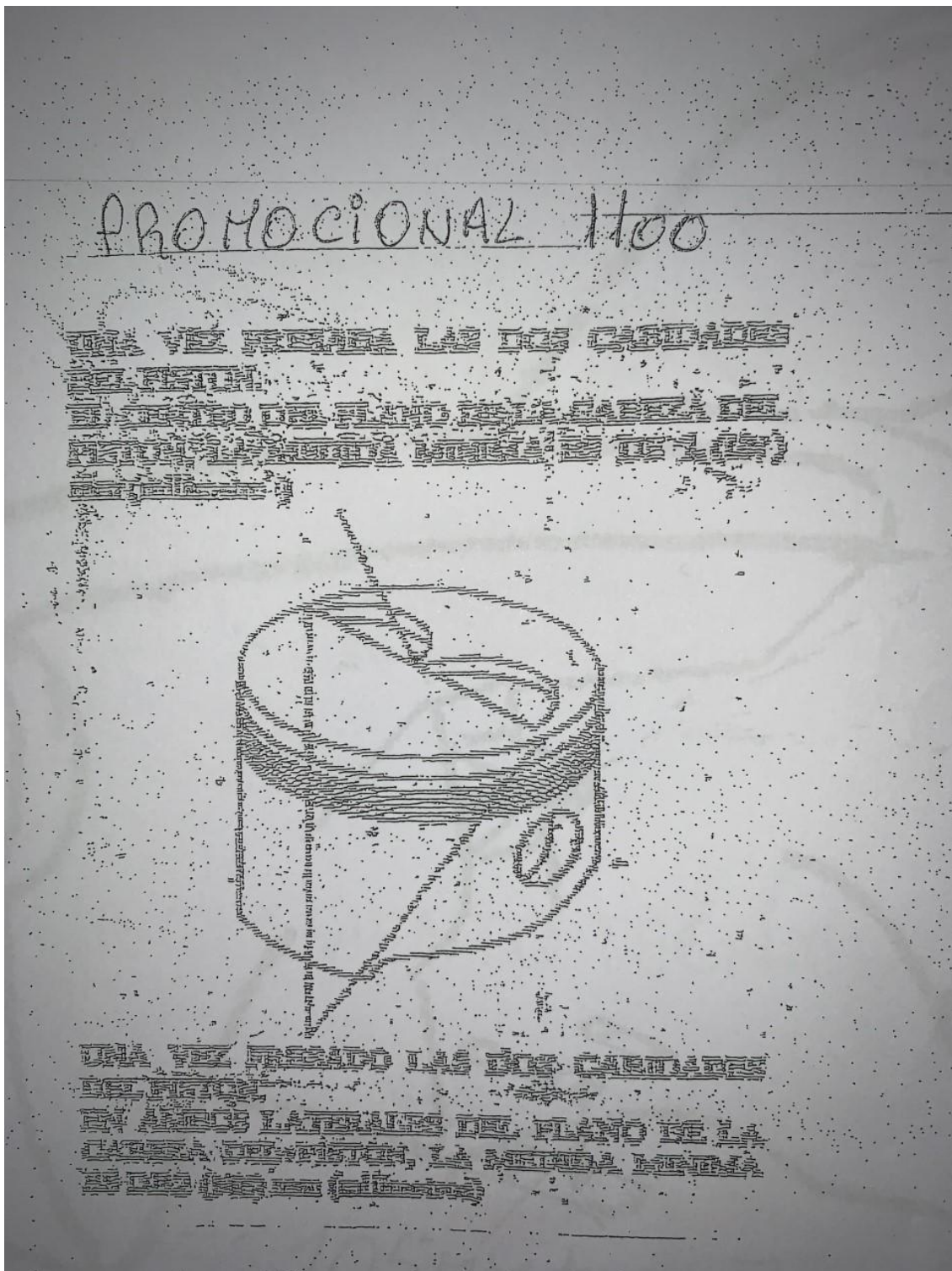
Figura nº 3



Por A.P.P.S.
D. Tartuferi

Por F.R.A.D. 3 del Sudeste
J. Traversa

Figura nº 4



Por A.P.P.S.
D. Tartuferi

Por F.R.A.D. del Sudeste
J. Traversa