



FEDERACION REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO SAN LUIS
Autódromo R. Hernández - San Luis
Autódromo La Pedrera - Villa Mercedes
fradsanluis01@gmail.com www.fradsanluis.com.ar

Reglamento Técnico

Año 2024

TURISMO REGIONAL MONOMARCA

FIAT 1

A.R.P.A.D.P.

**ASOCIACION REGIONAL DE PILOTOS DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE PISTA**

A. CAPACIDAD Y DIMENSIONES

Se encuentran comprendidos en el presente reglamento los modelos FIAT UNO 3 y 5 Puertas, salvo en lo que se especifique en particular, todos los elementos deberán ser uniformes entre modelos.

FIAT UNO

Trocha delantera máximo	1645 mm
Trocha trasera máximo	1645 mm
Distancia entre ejes	2362 m

Despeje del piso: con las cubiertas desinfladas totalmente, ningún elemento del vehículo, con excepción del escape, debe tocar el piso. En ese caso se debe sacar para comprobar que el vehículo tiene despeje.

Capacidad y ubicación del tanque de combustible: Capacidad libre en su ubicación original o dentro del baúl con las medidas de seguridad adecuadas.

La trocha se medirá en la parte inferior de la cubierta. Con presión de neumático con la cual salen a pista. En caso de neumático desinflado se permitirá su inflado con libras correspondientes. Se permite colocar platinas para regular medida de trocha.

Peso total del vehículo en orden de marcha, como llega de la competencia: 870 Kg. El peso indicado incluye al piloto con su respectivo casco e indumentaria completa. Tolerancia - 1 kg.

Lastre; se debe colocar (2) tornillos de 10 mm con una placa de refuerzo por debajo del piso con una perforación de 2 mm de diámetro en el tonillo para su precinto.

SUSTITUCION DE ELEMENTOS PENADOS CON CARGA DE LASTRE ADICIONAL POR COMPETENCIA:

En el caso que un piloto deba cambiar la tapa de cilindros deberá cargar un lastre adicional de 20 Kg. Y conservará los tiempos de clasificación y/o puntos de la serie obtenidos.

Para el caso de que lo que deba sustituirse sea el motor se cargara un lastre de 20 kg. Y perderá el tiempo de clasificación y/o los puntos de la serie obtenidos, en consecuencia se largara en último lugar de la grilla.

La ubicación de los lastres será libre, atendiendo a las reglas de seguridad. Los mismos deberán tener un sistema de fijación mediante bulones de mínimo 12 mm, agujereados para colocar precinto.

En todos los casos se deberá comunicar al comisario deportivo y técnico la decisión de efectuar cambio con anterioridad al mismo y se deberá dejar a disposición de los mismos para revisión técnica los elementos sustituidos.

B. CHASIS Y CARROCERIA

1. Tipo de construcción: monocasco
2. Construcción monobloque /material: chapa de acero estampada y soldada.
3. Numero de puertas: 3 y 5.
4. Material de las puertas: chapa de acero, se podrá cortar el panel interior de las mismas, pero no sus marcos. Se deberá colocar reja de seguridad en lateral izquierdo (lado piloto) y la misma no debe estar sujeta a la puerta.



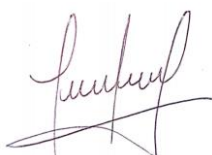
5. Material del capot motor: chapa de acero, se permite sacar nervios, se permite reemplazar el sistema de apertura original y colocar 4 trabajas en las esquinas. Formato exterior original. Se permite la sustitución del capot original por uno construido en fibra de vidrio, este debe conservar el formato y las medidas exactamente iguales al original. Se permite colocar burbuja para filtro de aire.
6. Material de la tapa de baúl: chapa de acero, ídem capot motor.
7. Material de la luneta trasera: Policarbonato de 2 mm como mínimo o vidrio templado de seguridad, en este caso deberá ser original y llevar pegado un film transparente o tonalizado.
8. Material del parabrisas: vidrio de seguridad laminado (triple).
9. Material de las ventanillas de puertas del/traseras: policarbonato de 2 mm del espesor mínimo.
10. Sistema de apertura de las ventanillas delanteras y traseras: fijas o móviles, en este caso el sistema deberá ser original.
11. Material de los espejos retrovisores: cristal metalizado, obligatoriamente deberá usarse tres. Uno interior, externo lateral izquierdo y otro externo derecho.
12. Luz de stop: se deberá colocar dos faros de ambos lados en lugares visibles de color rojo.
13. Luz de lluvia: se deberá colocar un faro color amarillo, entre los dos faros descriptos en el punto
14. Cableado: debe encontrarse perfectamente protegido y fijado al vehículo.
15. Corta corriente: es obligatorio el uso del mismo, con accionamiento al alcance del piloto como así también un accionamiento exterior perfectamente señalado.
16. Conductos y cañerías: la cañería de combustible debe encontrarse perfectamente asegurada y protegida. Las uniones de paso de combustible, que se realicen con mangueras deben ser de goma entelada, las cuales serán provistas de su correspondiente abrazadera. La cañería de nafta debe pasar por el medio del vehículo.
17. Rejilla de frente: original, se permite de Fiat Europa, se deberá retirar las ópticas y tapar totalmente el orificio de las mismas para que no trabaje como toma de aire dinámica.
18. Se permite modificar los labios de los guardabarros al solo efecto de que los neumáticos no rocen con los mismos, dicha modificación no puede superar los 5 (cinco) centímetros de la posición y formato original.
19. Apertura del capot: se permite levantar el capot sobre el guardabarros (4 cm) parte trasera del mismo.
20. La pedalera podrá ser modificada y utilizar las de competición.

C. EQUIPOS Y GUARNICIONES

1. Ventilación: se permite ventilación de techo.
2. Butaca; será del tipo de competición con apoya cabeza en una sola pieza, homologada por CDA la misma deberá ir fijada al casco o estructura de seguridad del vehículo directamente.
3. Cinturones de seguridad; un juego de arneses de seguridad con un mínimo de 5(cinco) puntos de fijación separados. Dos bandas para los hombros, cuyos anclajes serán acoplados al travesaño de seguridad entre torretas. Al soltarse el cinturón deberán soltarse las 5 (cinco) bandas.
Deberán ser de marca reconocidas nacional o internacional. Los cinturones deben ir tomados de la jaula o en su lugar original. (quedando a criterio del técnico actuante).
4. Paragolpes delantero: obligatorio.
5. Paragolpes trasero: Soportes originales y su emplazamiento original. Uso obligatorio.
6. Tablero: libre: evitando material inflamable.
7. Instrumental: libre.

D. LLANTAS Y NEUMATICOS

1. Neumáticos permitidos: en toda actividad oficial se deberá usar únicamente neumáticos lisos de competición, marca "PIRELLI" usados de 13 x 7 pulgadas. Los mismos serán provistos exclusivamente por la categoría (A.R.P.A.D.P.), en la primer fecha se permite adquirir 4 (cuatro) neumáticos usados y en el



resto de las fechas solo se podrán adquirir 2 (dos) neumáticos usados por competencia. Todos los neumáticos serán sellados por Comisión Técnica de FRAD San Luis.

Para el caso de que algún competidor en el transcurso de cualquier actividad oficial utilice neumáticos que no están homologados y/o sellados por FRADSL será excluido automáticamente. Se prohíbe el intercambio de neumáticos entre autos. Para el caso de lluvia se permite a los pilotos fabricar su propio diseño de ancorizado sobre cubierta slick. Se permite la utilización de cualquier marca de cubiertas para lluvia de competición o de calle, de fabricación nacional respetando la medida de 13 x 7 pulgadas.

2. Diámetro de la llanta: 329,4 mm (13 pulgadas), el labio exterior e interior o perfil "J" deberá tener una altura máxima de 20 mm.
3. Ancho máximo de la llanta: hasta 7 pulgadas.
4. Material de la llanta: acero o aleación de marca y calidad reconocida.
5. Sistema de fijación: mediante cuatro tornillos o espárragos. Los espárragos no deben superar la superficie de la llanta.

E. DIRECCION

1. Tipo: piñón y cremallera.
2. Relación: 3,5 de tope a tope.
3. Servo dirección: no.

F. SUSPENSION

1. Suspensión delantera: A ruedas independientes.
2. Estabilizador (si previsto). Barra estabilizadora de 17 a 22 mm de diámetro.
3. Se permite reemplazar los bujes de goma por otro material (ejemplo grilon) siempre respetando su posición original.
4. Numero de amortiguadores: delanteros: 2. Uno por rueda, de tipo hidráulicos telescópicos, se permite el uso de amortiguadores de competición, anclajes originales. No se permite el uso de amortiguadores regulables exteriormente, ni presurizados. Se permite reemplazar la goma de la cazoleta por teflón y/o grilon.
5. Medidas amortiguador delantero y trasero, largos libre.
6. Diámetro del cuerpo delantero 45 +/- 2mm. Diámetro cuerpo trasero 45 +/- 2mm.
7. Diámetro del vástago delantero 20 +/- 2mm. Diámetro vástago trasero 20 +/- 2mm.
8. Espirales libres: se permite colocar corrector de altura del espiral de libre diseño, en el amortiguador delantero o telescópico (pierna o mangueta) giratorio o soldado.
9. Se permite colocar un corrector de comba y avance en las torretas delanteras, rotulado de libre diseño y material, soldado o abulonado en reemplazo de las cazoletas originales.
10. Suspensión trasera: a ruedas independientes. Debe conservar el sistema original, manteniendo sus parrillas originales, se pueden reemplazar los bujes de goma por otro material, no se puede utilizar barra estabilizadora trasera.
11. Amortiguadores traseros: 2. Uno por rueda de tipo hidráulico telescópico, se permite el uso de amortiguadores de competición, anclajes originales, no se permite el uso de amortiguadores regulables exteriormente. No presurizados.
12. Numero de hojas de elástico: 2. Se podrá reforzar con una más.
13. Se permiten lingas, varillas roscadas o precarga en las cuatro ruedas.
14. Opcional colocar dos tensores delanteros, uno por lado, similar al del modelo súper Europa.
15. Los anclajes de dichos tensores deberán estar en el lugar de la barra estabilizadora delantera.
16. Se permite rotular el tensor a su anclaje a la carrocería. En este caso, se debe colocar la barra estabilizadora del Super Europa con sus respectivos soportes originales.
17. Brazos de rotula original, se permite rotular en el punto de anclaje a la carrocería. El brazo de rotula no debe ser regulable, debe mantener su medida original.
19. Se permite rotular el anclaje de la barra estabilizadora al brazo rotula.



20. CAZOLETAS: se permite modificar para utilizar corrector de comba y avance. Material y forma Libre.
21. Se autoriza reformar y modificar soportes de cazoletas sobre monocascos.
22. Se permite realizar un corrector de la comba y avance de libre diseño.
23. Se permite rotular extremos.

G. FRENOS PARA TODOS LOS MODELOS.

1. Sistema: hidráulico, doble circuito independiente.
2. Bomba de freno: 13/16 o 20,64 mm.
3. Servofreno: opcional, de colocarse será original.
4. Números de cilindros maestros: 1. Circuitos anterior y posterior independientes.
5. Tipo delantero: A disco, macizo únicamente.
6. Tipo trasero: a tambor.
7. Numero de cilindros por rueda: adelante: 1, atrás: 1.
8. Diámetro. Adelante: 48 mm +/- 0.1 mm. Atrás: 19,05 mm +/- 0.1 mm.
9. Se permite colocar válvula reguladora de freno.

G-A FRENOS A TAMBOR


1. Diámetro interior: 185 mm +/- 1.5 mm.
2. Largo de las guarniciones. Primaria: 180 mm.
3. Ancho de las guarniciones: primaria: 30 m +/- 1 mm.
4. Numero de zapatas por freno/rueda: 2.
5. Superficie de frenado por freno/rueda: 10.800 mm.
6. Material de las campanas: fundición.
7. Cilindro: 19,05 mm +/- 0,1 mm.
8. Se permite ranurar campanas.

G-B FRENOS A DISCO

1. Tipo de disco: macizo. Material: fundición.
2. Diámetro del disco: hasta 240 mm
3. Espesor del disco: 9,0 mm. Como mínimo y 14 mm máximo.
4. Longitud de las pastillas: 97 mm. +/- 2.0 mm
5. Ancho de las pastillas: 40,5 mm. +/- 2.0 mm
6. Numero de cilindros por freno/rueda: 2.
7. Superficie de frenado por freno/rueda: 6.200 mm².
8. Se permite el uso de mordaza o caliper de Fiat Europa.
9. Cilindro: 48 mm. +/- 0,1 mm.
10. Se permite el disco ventilado, NO RANURADO de FIAT PALIO (OPCIONAL)
11. Se permite ranurar discos macizos.

H. MOTOR FIAT TIPO 1.4

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. Todo lo no escrito debe permanecer en su posición original, manteniendo medida, material, y forma idéntica a la original de fábrica.



MÚLTIPLE DE ESCAPE PARA MOTOR CON CARBURADOR DE UNA BOCA: Se permite múltiple de escape de competición Únicamente con carburador de una boca idem permitido para el motor 1.100cc. (Ver apartado "LL")

MÚLTIPLE DE ESCAPE PARA MOTOR CON CARBURADOR DE DOS BOCAS; ORIGINAL en forma y material del motor tipo, no pudiendo trabajar ni por dentro ni por fuera, el número de pieza original del mismo es de 97053898.

SALIDA DE ESCAPE. Libre en forma y dimensiones, material de acero común, no se permite acero inoxidable; debe sobrepasar la mitad de la distancia entre ejes, desde la salida del colector (opcional salida por el sócalo), no pudiendo tampoco por delante de la mitad de la distancia entre ejes.

MÚLTIPLE DE ADMISION: para carburador de (1, una) boca Original, Únicamente idem al permitido para el motor 1.100cc. No se permite el hermanado ni con la tapa de cilindros ni con el carburador. No se permite rectificación de superficie.

En caso de no utilizar el ayuda pedal del freno, se deberá anular en el múltiple el toma manguera. No se permite fresado, ni pulido, ni pintado, etc. No se permite ningún otro múltiple que no sea el original del modelo del motor, y únicamente que corresponda al carburador de una sola boca.

MÚLTIPLE ADMISION. PARA CARBURADOR DE 2 BOCAS, Original que equipa al modelo Fiat uno a carburador (7696043 o 76960439) único autorizado de acuerdo a dicho numero, No se permite ningún tipo de trabajo ni interior ni exterior.

CARBURADOR: se permite: carburador WEBER 32-34 TLDE original que equipa al Fiat Uno, medidas 32-34 y medidas de difusores 24-21 sin ningún tipo de modificación salvo el paso calibrado del surtidor de aire y nafta que serán libres. El uso del sistema de cebador se debe eliminar. Se permite eliminar las mangueras de calefacción. Se prohíbe la obstrucción del "power". Se puede quitar los elementos plásticos de la tapa superior. No se permite hacer apertura simultánea.

FILTRO DE AIRE; de uso opcional, en su posición original, no se permite ningún tipo de elemento entre el carburador y el filtro (ej. "trompeta")

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

Sus conductos estrictamente originales. No se permite ningún tipo de trabajo, ni pulido, 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. CONDUCTO ADMISION; tapa de cilindro será 29 mm (+/-0,20 mm)
CONDUCTO ESCAPE; tapa de cilindro será de 28 mm (+/- 0,20 mm).

Los casquillos tendrán una medida máxima en su diámetro exterior, para la admisión será de 41 mm. (Cuarenta y un milímetros) y para el escape, será de 34.6 mm (treinta y cuatro milímetros con seis decimas). Estas medidas no contemplan ningún tipo de tolerancia.

Se permite cepillar la superficie de la tapa en su plano original.

La junta de este elemento contra el block de cilindros, será de uso obligatorio y no más de una. El material y su espesor serán libres, manteniendo la forma original.

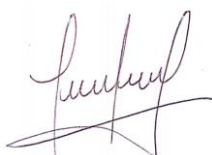
Se permite quitar el termostato.

Se permite espárragos para fijar tapa de cilindros.

Las cámaras o cielos de la tapa de cilindro deben tener la porosidad ORIGINAL, o las marcas de maquinado de fabrica en caso de modelo nuevos de tapas de cilindros.

RELACION DE COMPRESION

La relación de compresión máxima permitida será: 11 : 1 (once volúmenes a uno), y se medirá con la máquina de medir compresión de la FRAD San Luis.



VALVULAS: originales de fabrica o de reposición comercial, siendo sus medidas las siguientes: para las válvulas de admisión, el diámetro será de 37,5 mm (treinta y siete milímetros con cinco decimas), con una tolerancia de +/- 0,1 mm (una decima de milímetro).

Para las de escape el diámetro será de 31,1 mm (treinta y un milímetros una decima), con una tolerancia de +/- 0,1 (una decima de milímetro).

El vástago conservará las medidas originales, diámetro, hasta 8 mm (ocho milímetros).-

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

Se permite su rectificadado respetando ángulo original.

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

CASQUILLO DE VALVULA; 1) Interior de casquillo de admisión; 34,5 mm, como máximo.

2) Interior de casquillo de escape; 28,2 mm como máximo.

RESORTES DE VALVULAS: Respetando la cantidad de fabrica -16 (dieciséis), la dureza de los resortes es libre.

PLATILLOS DE VALVULAS: Estrictamente originales. Se permite su rectificadado en la parte superior con el fin de que no toque en el botador. Las trabas deberán ser las originales.

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 50 gr. (cincuenta gramos), +/- 5gr. (cinco gramos). No se permite soldar la pastilla al botador.

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

Se permite agrandar descargas de aceite.

POLEA DE LEVA: se permite polea con corrector de leva.

BOMBA DE NAFTA: Opcional mecánica o eléctrica.

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.

Tensor correa dentada: Libre, sin modificar emplazamiento original.

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: material libre.

ENCENDIDO: se podrá utilizar distribuidor electrónico de marcas comerciales, ubicados en el árbol de leva o en el orificio del bloc del motor.

Se permite encendido de Volkswagen Gol o Gacel original o sustituto de repuesto No se permite distribuidor de competición

Se permite el encendido a platinos.

Bobina: 1 (UNA), Libre.

BUJIAS: Marca y grado térmico libre, respetando medidas de rosca original con su respectiva arandela. Se permite punta de platino.


CABLES DE BUJIAS: Cables originales y/o de competición.

MODULO DE ENCENDIDO: se permite uno conectado y uno de repuesto.

ARBOL DE LEVAS: 1(uno), alzada máxima 10,5 cruce libre.

PLASTICOS PROTECTORES DE LA DISTRIBUCION: Queda al criterio del piloto y/o preparador su utilización. En caso de optar por no utilizarlos, no se podrá reemplazar por ningún otro tipo de elemento.

BLOCK DE MOTOR: Original Fiat tipo 1.4 cc o 1.6 cc encamisado a 1.4 cc. 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 -1,2mm (menos uno coma dos milímetros) de la altura original antes mencionada.

Se permite el rectificad y/o encamisado de las bocas hasta una medida de + 1.00 mm (más de un milímetro) con respecto a la medida estándar que es de 80.5 mm (ochenta milímetros con cinco decimas).

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

Se permite cepillado de base inferior donde asienta el carter, a solo efecto de quitar asperezas del mismo.

CIGÜEÑAL: Estrictamente original.

Se permite su rectificad y balanceado, por orificio de mecha, se permite tratamiento térmico y/o químico para su endurecimiento sin que esto altere las características y volteo original de fábrica del mismo. Se permite lagrima en los muñones para su lubricación.

Carrera original, 67,4 mm (sesenta y siete milímetros con cuatro décimas), con una tolerancia de +/- 0.5 mm (cinco decimas de milímetro). El peso mínimo será de 9,100 Kg (nueve kilos con cien gramos) +/- 10 grs.

BIELAS: Estrictamente originales o sustitutas de repuesto, pudiéndose utilizar cualquiera de sus dos modelos.

Se permite el aliviado para su balanceo respetando el peso de la más liviana la cual deberá permanecer inalterable. Pero está prohibido el pulido en la parte intermedia de la biela.

Se permite dar axial a la biela.

El peso mínimo será de 610 gr. (seiscientos diez gramos) +/- 10gr. (diez gramos).-

Los bulones de dicho elemento deberán ser estrictamente originales.

Las mismas se pesaran con sus respectivos bulones y tuercas, sin cojinetes.

COJINETES: original o sustituto de repuesto.

PISTONES: Serán originales o sustituto de repuesto.

Prohibido el uso de pistones especiales. Su peso será de 300 gr. (trescientos gramos).Se permite el alivianado para su balanceo respetando el más liviano el cual deberá permanecer inalterable. Con una tolerancia de - 20 grs.

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 torneare la cabeza, manteniendo la forma tipo original.

Se permite agrandar la fresadora de la cabeza del pistón manteniendo su forma original.

AROS: Medidas y formas originales.

Aro N°1: 1.50 mm

Aro N° 2: 1.75 mm

Aro N° 3: 3 mm

De reposición comercial.

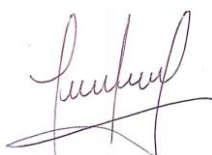
PERNOS DE PISTON: Estrictamente originales o sustituto de repuesto. Su peso será de 110 gr. (ciento diez gramos) como mínimo. Con una tolerancia de - 15 gr. (quince gramos).

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

Prohibido cortar, torneare, alivianar, etc. Seguros originales o se permite utilizar teflón.

CONJUNTO DE EMBRAGUE: Original de fábrica, en cualquier marca comercial. Se permiten chapitas de refuerzo (se refiere a los tres flejes que soportan la placa de fundición con la carcasa de embrague).

Se permite diafragma y medio.



DISCO DE EMBRAGUE: Se permite disco sinterizado, respetando diámetro original. (monodisco)

VOLANTE MOTOR. Se permite volante que equipan los motores Fiat (1100cc y 1400cc), y su peso será de 6 Kg, a 7,200Kg,

CARTER DE MOTOR: Estrictamente original.

Se permite colocar rompe olas, o cualquier otro tipo de medida de seguridad con el fin de asegurarse el flujo de aceite o la eliminación de espuma. Se permite colocar bulbo de temperatura de aceite.

BOMBA DE ACEITE: Original, preparación libre, ubicación original.

I. EQUIPO DEL MOTOR

1. Bomba de nafta en funcionamiento tipo mecánica o eléctrica.
2. Sistema de encendido: tipo a batería y distribuidor.
3. Distribuidor: cantidad: uno.
4. Cantidad de bobinas: se permite solo una en funcionamiento.
5. Cantidad de bujías por cilindro: una.
6. Generador tipo: alternador original, de uso optativo.
7. Dimensiones polea alternador: libre.
8. Batería: marca y capacidad libre. Emplazamiento: libre, deberá estar sólidamente fijada, con cobertura de eficiente protección. Si la misma se instala en el habitáculo, deberá ser cubierta en su totalidad por un recipiente antiderrame, de acuerdo con las normas de seguridad establecidas por la C.D.A y el anuario de la F.I.A art. 253, equipos de seguridad.
9. Tensión: 12 volts.
10. Polea motor: libre en material y medidas.

J. TRANSMISION A LAS RUEDAS

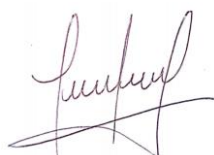
1. Ruedas motrices: delanteras.
2. No se permite autoblocante, ni sistema similar.

K. CAJA DE VELOCIDADES.

1. Cajas autorizadas: Lancia.
2. Comando manual: uno.
3. Emplazamiento del comando: libre.
4. Relaciones de caja: cinco hacia delante y una hacia atrás.

Caja Lancia:

Marcha	Relación	Nº de dientes
1º	3,909:1	43x11
2º	2,238:1	47x21
3º	1,520:1	38x25
4º	1,156:1	37x32
5º	0,945:1	35x37
Retroceso	3,714:1	31x14



M. PUENTE MOTOR

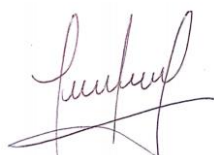
1. Tipo de puente motor: semi arboles conectados al diferencial y a los semiejes de las ruedas anteriores mediante juntas homocinéticas. Se permite cambiar rodillos por bujes en trisetas.
2. Tipo de diferencial: a engranajes cilíndricos helicoidales, incorporado en la caja de velocidades.
3. Tipo de puente: original.
4. Tornillos de anclaje puente: libres en diámetro.
5. Número de dientes (de corona y piñones o equivalentes): 17/64 o 15/61.-
6. Taco caja: material libre, manteniendo anclaje y forma original.

N. SEGURIDAD.

1. la jaula deberá estar íntegramente soldada.
2. La jaula deberá ser de caño de acero de no menos de 38 mm de diámetro, con un espesor mínimo de 2.5 mm de pared o 40 mm de diámetro con un espesor mínimo de 2mm de pared.
3. La jaula deberá estar adherida a la carrocería por medio de platinas.
4. Las platinas deberán ser de una superficie no inferior a los 100 mm² y 3 mm de espesor.
5. Se podrá usar una sola platina, en cuyo caso la misma deberá estar abullonada y soldada y deberá tener un espesor no inferior a los 3 mm o también se podrán utilizar dos platinas que serán colocadas en forma de sándwich, quedando al centro de ambas la carrocería del vehículo, en este último caso las platinas tendrán un espesor mínimo de 2 mm c/u como mínimo y deberán estar abullonadas y soldadas o solamente soldadas entre si, siendo obligatorio que la platina inferior este soldada a la carrocería. La platina inferior deberá ser mayor en superficie a la superior.
6. VESTIMENTA DE LA TRIPULACIÓN: el piloto deberá estar provisto de la correspondiente vestimenta ignifuga y casco integral.
7. CORTACORRIENTE; se deben montar 2 (dos) llaves 1(una) en el interior del vehículo al alcance del piloto y la otra de accionamiento exterior colocado sobre el torpedero del lado izquierdo debidamente identificada.
8. **Gancho remolque: se deberán colocar dos ganchos para remolques, uno en el frente del vehículo y uno en la parte trasera. Los mismos deberán estar solamente fijados a la carrocería de manera que permitan que el automóvil pueda ser arrastrado prescindiendo de al menos dos de sus neumáticos. En ambos casos no podrán sobresalir de la línea de la carrocería (hacia delante o atrás del automóvil). Se deberá pintar o plotear una flecha que sea claramente visible, para indicar la ubicación de los mismos.**
9. LIMPIAPARABRISAS; es obligatorio y en funcionamiento.

O. EXTINTOR DE INCENDIO

Deberá contar con un extintor de 5 Kg como mínimo de polvo químico que deberá estar firmemente fijado, siendo obligatorio la implantación de cañerías dirigidas al piloto, tanque de nafta y motor.



El extintor deberá tener comandos, uno interior que pueda ser accionado por el piloto desde el habitáculo, y el otro exterior colocado en el torpedo, debidamente señalizado con un círculo blanco con bordes de color rojo este círculo debe ser de 10 cm. De diámetro.

El diámetro interior del caño mínimo debe tener 8 mm.

El extintor deberá estar colocado a 45° con respecto al piso y la sujeción debe ser metálica.

Es obligatorio el uso de un extintor de polvo químico de 2 (dos) Kg. De capacidad, deberá fabricarse un soporte para que el mismo esté al alcance del piloto, con los cinturones colocados. Deberá llevar pintado en el botellón la tara y el número del auto. Asimismo deberá tener sujeta la tarjeta con los datos del mismo, fecha de carga y vencimiento de la misma, fecha de vencimiento de la prueba hidráulica. Caso contrario **deberá ser cambiado.**

GENERALIDADES

ACLARACION DE ALGUNOS PUNTOS DEL REGLAMENTO TECNICO

SUSPENSION TRASERA: DEBE CONSERVAR EL SISTEMA ORIGINAL, MANTENIENDO SUS PARRILLAS ORIGINALES, SE PUEDEN REEMPLAZAR LOS BUJES DE GOMA POR OTRO MATERIAL; NO SE PUEDE UTILIZAR BARRA ESTABILIZADORA. PROHIBIDO ROTULADO.

SUSPENSION DELANTERA: DEBE MANTENER EL SISTEMA ORIGINAL, MANTENIENDO SUS FORMA Y MEDIDAS.

SE PERMITE REEMPLAZAR LOS BUJES DE GOMA POR OTRO MATERIAL.

SE PERMITE UTILIZAR TENSORES DE MODELO SUPER EUROPA, DEBEN TENER SU SOPORTE DONDE SE ABULONA LA BARRA ESTABILIZADORA ORIGINAL, EN ESTE CASO NO LLEVA BARRA ESTABILIZADORA.

SI LOS TENSORES SON ROTULADOS DEL LADO DEL CHASIS DEBEN LLEVAR BARRA ESTABILIZADORA DE SUPER EUROPA EN SU POSICION ORIGINAL (DE ATRÁS HACIA ADELANTE). SE PERMITE SOLDAR SOPORTES PARA ADAPTAR LA BARRA ANTES MENCIONADA.

BRAZO DE ROTULA ORIGINALES: SE PERMITE ROTULAR DEL LADO DE ANCLAJE DE LA CARROCERIA. EL BRAZO DE ROTULA NO DEBE SER REGULABLE, DEBE MANTENER SU MEDIDA ORIGINAL.

FRENOS: PASTILLA DE FRENO LONGITUD HASTA 97 MM, MAS MENOS 2 MM. DISCO DE FRENOS HASTA 227 MM. PARA TODOS LOS VEHICULOS

VALVULAS: ORIGINALES DE FÁBRICA O DE REPOSICION COMERCIALES. LA VALVULA EN GENERAL DEBE MANTENER SU FORMA ORIGINAL (BASTAGO, HONGO, ETC.).

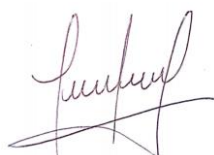
MEDIDAS: VALVULA DE ADMISION MAXIMO 37,5 MM MAS MENOS 0,1 MM VALVULA DE ESCAPE MAXIMO 31,1 MM; MAS MENOS 0,1 MM SU MEDIDA SE TOMARA CON CALIBRE DIGITAL

COMBUSTIBLE: El combustible debe ser de venta al público. NO se permite ningún tipo de aditivo. Prohibido uso de nafta de aviación.

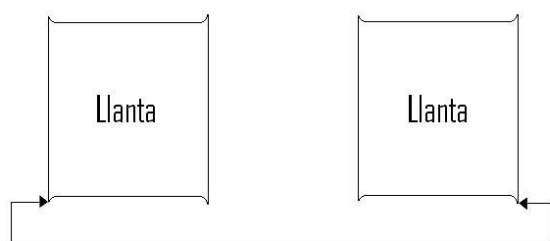
TANQUE DE COMBUSTIBLE: Se puede utilizar tanque original en su lugar de origen con un chapón de protección, o se puede utilizar un tanque de combustible de competición ubicado en el baúl, cumpliendo con las normas FIA Art. 253 del Anexo "J".

PISO DEL VEHICULO: Se permite reemplazar piso original por piso plano hasta donde originalmente estaba respaldo de asiento trasero (hasta donde comienza baúl).

SE SOLICITA A TODOS LOS EQUIPOS QUE CONCURRAN A VERIFICACION TECNICA FINAL LLEVEN BANDEJAS PARA DEPOSITAR LIQUIDOS DE CADA VEHICULO, PARA CUIDAR Y MANTENER LIMPIAS LAS INSTALACIONES. **COMO ASI TAMBIEN TENDRAN QUE INFORMAR AL COMISARIO TECNICO SI LA CARRERA DEL CIGÜEÑAL ESTA CON LA MEDIDA MAXIMA DE TOLERANCIA.**



SISTEMA DE MEDICION DE TROCHA DELANTERA Y TRASERA



TODO LO QUE NO SE ESPECIFICA EN EL PRESENTE REGLAMENTO SE ENTIENDE QUE DEBE SER ORIGINAL POR LO QUE NO ESTA PERMITIDO SU ALIVIANADO, SU PULIDO, SU RETRABAJO, NI AGREGADO DE MATERIAL EXTERIOR E INTERIOR. EL PRESENTE REGLAMENTO REEMPLAZA Y DEROGA TODO ANTERIOR. ANTE CUALQUIER DUDA SOBRE LA INTERPRETACION DEL PRESENTE REGLAMENTO, EL INTERESADO DEBERA DIRIGIRSE, POR ESCRITO, A LA FEDERACION REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE LA PROVINCIA DE SAN LUIS.

ANTE CUALQUIER DUDA DEL PRESENTE REGLAMENTO COMUNICARSE CON JORGE FERNANDEZ JEFE DE TECNICOS FRAD SAN LUIS 2657-626954.

El presente reglamento queda sujeto a modificaciones por parte de la Comisión Técnica Permanente de la FRADSL, que se pueden realizar, previa evaluación de performance, hasta la TERCER fecha.

San Luis, Febrero 2024