



REGLAMENTO TÉCNICO 2026

DISPOSICIONES GENERALES

La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.

Si la interpretación de algún término o párrafo del presente Reglamento pudiese dar origen a dudas, la APF1400, solicita que el Constructor, Preparador o Concurrente de un automóvil se abstenga de interpretarlos según su propio criterio. En tal caso, se sugiere que, mediante una nota, se dirija a la APF1400 solicitando en ella la correspondiente aclaración, a fin de que está a través de su Comisión Técnica se expida al respecto mediante un informe. Dicho informe será la única constancia válida para el Constructor, Preparador o Concurrente, en el caso de que existan objeciones acerca del punto consultado. Los Comisarios Técnicos encargados de la inspección previa de los automóviles a una competencia, darán validez exclusivamente a todas las objeciones que estén respaldadas por las recomendaciones técnicas emitidas exclusivamente por escrito.

LAS DUDAS ORIGINADAS DEBERÁN SER CONSULTADAS POR ESCRITO, A LAS COMISIONES TÉCNICA Y/O DIRECTIVA, QUEDANDO PROHIBIDO EL EMPLEO DEL ELEMENTO EN CUESTIÓN, HASTA TANTO ÉSTAS NO SE EXPIDAN POR ESCRITO Y NOTIFIQUEN AL PETICIONANTE.

Generalidades: Todo lo que no éste expresamente permitido en este reglamento está prohibido. Ante dudas de interpretación del presente reglamento u omisiones que pudieran advertir, La Comisión Técnica efectuará la aclaración y fijara su posición que será válida e inapelable. Los pilotos deberán demostrar en forma fehaciente (en caso de que lo solicite el C.T. y/o La Comisión Técnica) el origen de los elementos, partes o piezas utilizadas en el vehículo.

DISPOSICIONES GENERALES:

Cada vez que el vehículo ingrese a la revisión técnica, tanto previa como final, deberá hacerlo el Piloto y Concurrente junto a dos mecánicos, debidamente identificados, con el reglamento.

NOTA: La Comisión Técnica de APTF 1400 podrá a su solo juicio impedir la participación de cualquier automóvil que no reúna las condiciones mínimas de seguridad.

Duración y vigencia del presente reglamento: Este reglamento tendrá vigencia a partir de la 1ª fecha puntuable del campeonato del año 2023 y hasta la última fecha que se dispute en ese campeonato; el cual no podrá ser modificado hasta haber concluido dicho calendario. Salvo caso

que por algún elemento utilizado por uno o más vehículo obtenga una amplia ventaja deportiva, serán sometidos a consideración por la comisión técnica de la APTF 1400 en beneficio de la paridad

Todo piloto, que participe en esta categoría, deberá aceptar y acatar, el presente Reglamento Técnico y los Estatutos de la APTF 1400. El mismo es un reglamento Abierto, pudiéndose realizar cambios siempre y cuando sea para equilibrar la categoría. Cuadro 1: Elementos y especificaciones Fiat 1.400.

Elementos	Especificaciones	Tolerancias	Observaciones
Distancia entre Ejes Fiat 600 y Fiat 133	Mín.1.970 mm	Máx.2.010 mm	
Trocha Delantera	1.550 mm	Sin	
Trocha trasera	1.550 mm	Sin	
Llantas	12 ó 13	Sin	
Peso Cigüeñal Solo	9.100 kg	Mínimo	
Peso Biela sola s/Cojinete	600 g	- 20 g	
Peso Pistón Solo		Mínimo	
Diámetro válvula admisión	37,50 mm x 8 mm	+/- 0,30 mm	
Diámetro Válvula Escape	31,00 mm x 8mm	+/- 0,30 mm	
Alzada de Levas			BH 109
Entre Centros Levas			BH 109
Volante Motor	7.100 kg 4.500 kg	Max Min	
Placa y disco Embrague	3.100 kg	Mínimo	
Placa de Cigüeñal	850 g	Máximo	
Diámetro cilindro STD	80.50 mm	+ 0,13 mm	
Diámetro Cilindro 0.50	81.00 mm	+ 0,13 mm	
Diámetro Cilindro + 1.0	81.50 mm	+ 0,13 mm	
Cilindrada Máxima	1.406,50 cc3	Máximos	
Cilindrada Máxima 1 Cil	351.625 cc3	Máximos	
Carrera Cigüeñal	67,400 mm	+ 0.30 mm	
Relación de Compresión	9 a 1	Máximo	
Largo de Válvulas A y E	108,40 mm	+/- 1,00 mm	
Cap Máxima Cab Pistón	-	-	

Cap Mínima Tapa cilindrada	-	-	
Diámetro Garg. Carburador	32.00 mm	+ 0,20 mm	
Diámetro Difusor	24.00 mm	+ 0,20 mm	
Tapa Cilindros	7663436	Original	
Múltiple Admisión	4410718	Original	
Casquillo Admisión Interno	34,50 mm	0,20 mm	
Casquillo Escape Interno	28,00 mm	0,20 mm	
Disco Freno Delantero	220 mm	+/- 2,00 mm	
Diámetro Pistón er Calip	48.00 mm	+/- 2,00 mm	
Diferencial Relación	39 x 8 dientes	Únicamente	
Peso Auto con Piloto	700 kg	Mínimos	
Caja de Velocidades	Original Fiat 600		

ARTÍCULO 1: CARACTERISTICAS GENERALES DEL AUTOMOVIL. –

Serán admitidos todos los Automóviles Fiat 600 y vehículos Fiat 133 (con caja Fiat 600). Los únicos trabajos que pueden ser efectuados en los autos, a efectos de mejorar su Performance, son los que especialmente se detallan

en este Reglamento Técnico. Otras modificaciones, o agregados no autorizados en el mismo, impedirán su participación o provocarán su exclusión de la prueba.

ARTÍCULO 2: GENERALIDADES. TORNILLOS Y TUERCAS. - En todo vehículo, toda tuerca, bulón, tornillo podrá sustituirse por otra tuerca o tornillo y llevar cualquier clase de bloqueo (arandela, contratuerca, etc.)

ARTÍCULO 3: MODIFICACIONES. - El presente reglamento técnico deberá ser interpretado en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permite lo que este expresamente autorizado.

ARTÍCULO 4: MOTOR.-

Inciso 1: BLOCK DE MOTOR.- Modelos: 159 A2 038. Se permite el rectificado respetando los centros originales. Diámetros máximos de cilindros 81,5 + 0,13mm. Se permite encamisar. Se permite alesar sin desplazamiento. Se permite el cepillado de la cara superior (plano) del block, siempre que sea en forma paralela al plano original. Se autoriza fijar libremente los tapones de agua y aceite.

Inciso 2: PISTONES - Originales marca PERSAN - BUXTON – MAHLE

– SURAL - FEDERAL MOGUL – POWER ENGINE-

De baja compresión. Posición original motor.

Aros: Cantidad y espesor original.

Se permite frentear el borde superior del pistón 0,5 mm sin tocar la cámara de combustión del pistón (esta deberá verse original a simple vista).

Pernos de pistón original o similar. PESO MINIMO 100 GRAMOS Seguros de pernos libres.-

Inciso 3: BIELAS.- Originales. Peso mínimo sin cojinete: 600 gramos. Se permite alesar su interior sin desplazamiento. Se permite equiparar los pesos entre las bielas trabajando las mismas en sus extremos, manteniendo la biela con la textura de terminación original. Optativo: Se permite torneare los extremos de las bielas dejando parte del axial original.

(Para equiparar pesos entre si y balancear)

Inciso 4: CIGÜEÑAL.- Original. Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin desplazar sus centros, balancear mediante orificios únicamente en contrapesos, tratar térmicamente, frezar orificio de lubricación y ranura. Tapones libres.

La carrera será de hasta 67,4 mm. + - 0.3 mm. Peso mínimo del cigüeñal desnudo 9,100 Kg

La posición radial de los muñones debe mantenerse original, tolerancia entre los muñones gemelos 180° +/- 1°. Manteniendo su textura original.

Inciso 5: VOLANTE DE MOTOR.- Original. Peso 7,100 Kg.- (siete kilos cien gr) MAX – 4,500 Kg.- (cuatro kilos quinientos gr) MIN. Incluida la corona de arranque.- Se permite: balancear estática y dinámicamente, optativo torneare. Se permite utilizar volante de FIAT 128 en las versiones 1100, 1300 o 1500 respetando el peso máximo establecido.-.

Inciso 6: COJINETES.- Los cojinetes de bielas y de bancadas son originales o similares.-

Inciso 7: TAPA DE CILINDROS. – Original de motor tipo 1.4 a carburador N° 7663436 impreso en la tapa en sobre relieve. Conductos originales. Se permite reparar dos de las cámaras de combustión respetando formas y medidas originales. Las restantes deben estar sin tocar, en el caso de ser reparadas deberán ser aprobadas por el CT.

Diámetro conducto admisión en el múltiple lado tapa: 30,40 mm como máximo, desde donde apoya la junta y midiendo a 5,00 mm adentro 30,40 mm SIN TOLERANCIA.

Diámetro conducto escape contra múltiple lado tapa: 28,80 mm como máximo, desde donde apoya la junta y midiendo a 5,00 mm adentro 28,80 mm SIN TOLERANCIA.

Prohibido arenar y granallar por fuera y por dentro.

Inciso 8: VALVULAS.- Original o similares del mercado de reposición (prohibido válvulas especiales de competición). NO SE PERMITE extraer material. Sólo se permite rectificar sus asientos.

Diámetro máximo en la cabeza: Admisión: 37,70 mm.

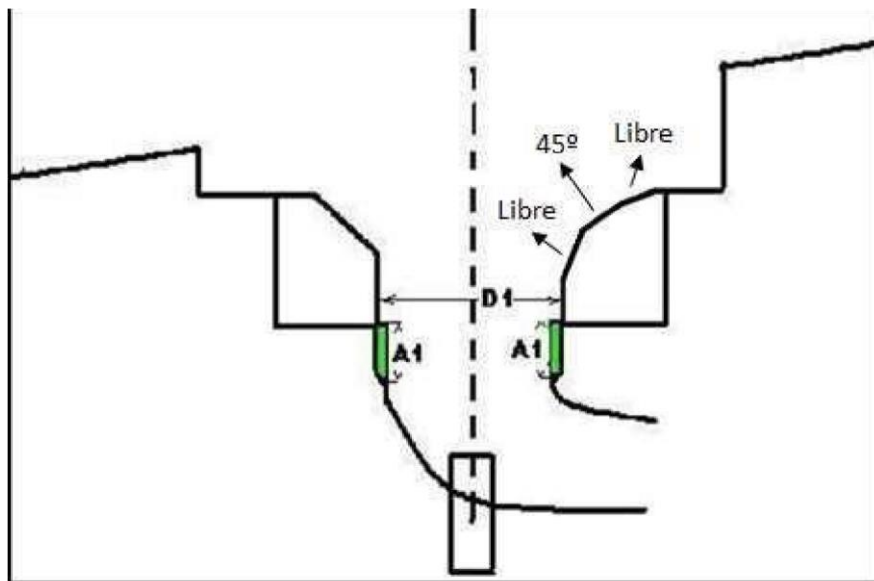
Escape: 31,20 mm. Diámetro vástago: 8,00 mm.

Inciso 9: CASQUILLOS DE VALVULAS.- Los mismos deben mantener los siguientes ángulos: 0° paralelo al eje de la válvula (vástago) para el interior cilíndrico, 45° el asiento, más dos ángulos libres. Se permite hermanar los múltiples de admisión y escape a la medida de los de los respectivos casquillos hasta 5 mm. en su interior a partir de la base del casquillo. El diámetro interior de los casquillos es:
Admisión: 34,5mm. + 0,2 mm.- Escape: 28,0mm. + 0,2 mm.- Máximo. Se permite reemplazar los casquillos de válvulas por desgaste, por otro tipo original en cuanto al material.

CORTE TRANSVERSAL CAMARA-CASQUILLO VALVULA – CONDUCTO

D1a: diámetro interior casquillo de admisión 34,5 mm. + 0,2mm.- D1e: diámetro interior casquillo escape 28 mm. + 0,2mm.-

A1: profundidad conducto de admisión o escape, que se permite hermanar hasta 5mm por debajo de los casquillos de válvulas según la figura.



Inciso 10: GUIA DE VALVULAS. - Originales o similares. - Se permite colocar vainas de bronce en guías de válvulas. PROHIBIDO suplementar la guía de válvulas donde apoya en la tapa y o torneare la parte que ingresa al conducto. (Optativo: Guías de bronce).

Inciso 11: RELACIÓN DE COMPRESIÓN. - La relación de compresión será de 9 a 1 como máximo.

La verificación se efectuará por medio de Líquido 2T, enroscando un patrón único en el orificio de la bujía, se cargará líquido por el orificio hasta el borde superior y se descontará la capacidad cubica del patrón. Luego se desmontará la tapa y se cubicará el cilindro (diámetro por diámetro por pi y por carrera) se sumará la capacidad cubica de la tapa y se dividirá por la misma.

Inciso 12: JUNTA DE TAPA DE CILINDROS.- Deberá poseer indefectiblemente junta de tapa, de cuerpo sólido material tipo original (preformada), espesor LIBRE. (Optativa: Multilamina)

Inciso 13: MULTIPLE DE ADMISIÓN.- Original n° 4410718. El sistema de calefacción del múltiple debe ser anulado. **Prohibido** arenar y/o granallar por fuera y por dentro.

Inciso 14: BOTADORES.- Deberán ser originales o similares. Platinos, resortes y trabas originales.

Inciso 15: ARBOL DE LEVAS. Única leva permitida **BH 109**. La misma será provista por la categoría o podrá comprarse de manera particular. Cuando se trate de compra particular, deberá remitirse previamente a la categoría para realizar el palpado (el costo de dicho procedimiento estará a cargo del piloto).

Inciso 16: POLEAS.- Polea de cigüeñal diámetro y material de construcción libre.- Peso máximo: 0.650 Kg.

Inciso 17: ARBOL SECUNDARIO.- Original.

Inciso 18: CARTER.- Carter original o similar, se permite a colocar bandeja o trampa de aceite en su interior. Su fijación y preparación interior son libres. La salida de los gases debe, en todos los casos ir a un recipiente (recuperador de Aceite) de por lo menos 1 (uno) litro de capacidad alojado en el interior del vano motor. Pudiendo ser de plástico o de metal. La manguera deberá pasar sobre el nivel del motor.

Inciso 19: CUBRE CARTER.- Se permite la colocación de una chapa para cubrir el cárter, el material es libre.

Inciso 20: PLACA Y DISCO DE EMBRAGUE. - Placa a diafragma.- Sistema original.- Peso mínimo del conjunto: 3.000 KGS.- Disco libre, diámetro 180mm con estría de 16.15mm (FIAT 600 – RENAULT 4S – R6).- Fijación de la placa al volante original.- Tipo de estría de acople al triple: original FIAT 600 Guía de directa:
12mm (más/menos 0.2mm).- Largo original FIAT 600

Inciso 21: DISTRIBUCION. - Tapa y reparos de distribución opcional. Se permite usar corrector de puesta a punto. Libre preparación.-

Inciso 22: SOPORTE DE MOTOR. - Soporte de motor del lado de la distribución es de construcción libre. El motor se deberá colocar respetando la posición original, anclaje y patas libres.

ARTICULO 5: ALIMENTACIÓN:

Inciso 1: CARBURADOR: Será el original de una sola boca con una garganta de 32 mm como máximo de las marcas WEBER 32 ICEV, difusor de 24 mm de diámetro, debiendo verse perfectamente original, diámetro y terminación originales.

Se permite retirar todo el sistema de cebador, modificar los comandos del acelerador, anular circulación de refrigerante y anular el retorno de combustible. Los agujeros de eje del cebador deberán estar obturados, material libre. El emulsionador y surtidores son libres. El conducto recuperador de gases deberá estar anulado en la base del carburador como así taponados los conductos de avance y recuperador de gases al filtro de aire. Se debe mantener el buje obturador y su respectivo resorte original. El centrador deberá mantener las medidas originales con un diámetro interior máximo de 10,80 mm. SIN TOLERANCIA y 27mm + - 0,20 de largo o altura.

Las juntas entre carburador y múltiple, serán de 1,50 mm de espesor como máximo cada una. Se permite la utilización de dos (2) juntas máximo, una por cada lado de la brida, sin chupada de aire el carburador.

La altura total del carburador desde su base hasta el borde superior en su entrada deberá respetar su medida original de 118,00 mm. con tolerancia de +/- 0,50 mm.- Deberá contar con una brida restrictora entre el carburador y la admisión de 32 mm como máximo y 5 mm de grosor (+/- 0,5) A fin de adaptar el carburador para que quede la cuba hacia adelante. Se permite modificar su posición manteniendo los planos en su base y múltiple originales. Se permite incorporar espárragos con aporte de material en múltiple para la fijación del carburador en sus nuevas posiciones pero sin alterar los planos ni en dimensiones ni ángulos.

Sobre la boca del carburador se debe colocar un adaptador de hierro atornillado sobre el mismo, (medidas únicas: Interior 52mm a 53mm de diámetro x 25mm a 30 mm de alto, cilíndrico sin rebajes). Con el fin de conectar la manguera que comunica con el filtro.

CARBURADOR “WEBER – WEBWE + ICEV O SOLEX 32 DISA	
Diámetro Cuerpo	32.00 mm Sin Tolerancia
Diámetro Difusor	24.00 mm
Diámetro de la Descarga del centrador (Avioncito)	4.00 mm Sin Tolerancia
Largo o altura del Avioncito	27.00 +/- 0.20mm
Diámetro del Surtidor Principal	Libre
Diámetro del Surtidor de Baja	Libre
Diámetro del Surtidor de la Bomba de Aceleración	Libre
Peso del Flotante	10.5 g
Diámetro Interno Centrador Avión	10.80mm Máximo
Largo de la Pata Avioncito	20.20 +/- 0.20 mm
Ángulo de Base Cuerpo	2.5 grados, Original
Espesor del Eje de Carburador	4.00 mm Mínimo. Sin Tolerancia

Espesor de Mariposa	1.00 mm Mínimo. Sin Tolerancia
Tornillo Mariposa (No Fresada)	Cabeza Original
Bisel Superior Base Carburador	1.50 mm Máximo. Sin Tolerancia
Cebador y Todas sus Partes	Libre, Permitido Eliminar
Altura Carburador Armado, Completo	1.18 mm Original +/- 0.60 mm
Diámetro Externo, Centrado, Avioncito	Original
Altura, parte Superior Centrador a Cielo Superior Cuerpo Carburador	Original, Standard

Inciso 2: FILTRO DE AIRE: De uso obligatorio, es libre (seco y abierto). Ubicado dentro del habitáculo.

La única comunicación permitida con el carburador, será por medio de una manguera de goma o caño plástico y o también las llamadas corrugadas, sujeta con abrazaderas y perfectamente conectada al adaptador y al filtro y que no tenga nada en su interior. (Optativo:

Ventilar el filtro por medio de toma de aire)

Inciso3: BOMBA DE NAFTA: Tipo original. Prohibidas las eléctricas. Las cañerías deberán ser metálicas o malladas, autorizándose la utilización de conexiones roscadas. Se autoriza el paso de las mismas por dentro del habitáculo, no pudiendo existir conexiones dentro del mismo

ARTICULO 6: ENCENDIDO Y SISTEMA ELECTRICO. -

Inciso 1: ENCENDIDO: Distribuidor electrónico o a platinos. Originales o similares de FIAT 128/147/REGATTA 1.5/ Renault 9/ Volkswagen. La ubicación del distribuidor podrá ser en el block ò en el caballete. Se permite un solo captor. Se permite un segundo módulo con llave inversora, y la ubicación de los módulos es libre. Sin autoatraso.

Bobina de encendido y tapa de distribuidor original o similar. En caso de uso del sistema de encendido mecánico, se permite un solo platino. Condensadores libre. El platino y la tapa del distribuidor son originales o similares. La preparación de las partes mecánicas del distribuidor (sistema electrónico ò con platino) es libre.

Inciso 2: BUJIAS: Las bujías serán de libre elección en su rango térmico, procedencia y marca. Su número no podrá ser modificado y su rosca deberá ser de 14mm. El extremo de la rosca de la bujía deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión

Inciso 3: ENGRANAJE CONDUCTOR DEL DISTRIBUIDOR: Original o similar material libre

Inciso 4: ALTERNADOR: Uso opcional.

Inciso 5: BATERIA. - La batería deberá encontrarse deberá estar dentro del habitáculo, sobre el piso, Su soporte deberá ser un rectángulo de hierro ángulo para la

base de 1 pulgada por 1/8 mínimo, sujeto con 4 bulones al piso y un contra marco para sujeción de la batería. Para la unión de los rectángulos se utilizará como mínimo 2 varillas roscadas pudiendo completar las 4. Con cortes correspondientes a la ubicación de los bornes y sobre estos una protección de goma que cubra por lo menos la parte superior de la batería. La salida de los cables debe estar en el lado contrario a la ubicación del piloto y por la parte inferior de la misma. La marca y capacidad de la batería son libres. Se permite el reemplazo del alternador o generador por una polea Tira-correas. La cantidad de poleas son libres. Es obligatorio el uso de motor de arranque original o similar

ARTICULO 7: SISTEMA DE LUBRICACION. -

Inciso 1: BOMBA DE ACEITE: Original o similar. Tapa de carga de aceite libre. - **Inciso 2: FILTRO DE ACEITE:** Libre. Se permite modificar el chupador a los fines que el tubo que lo conecta al cuerpo sea flexible o móvil.

ARTÍCULO 8: CIRCUITO DE ENFRIAMIENTO. -

Inciso 1: Radiador de agua: Radiador: libre. Deberá estar ubicado en la trompa del vehículo. Se permite tapar el radiador a fin de canalizar la salida del aire. La cañería del agua debe instalarse por el interior del auto, debiendo estar cubierta. Se autoriza colocar purgadores en el sistema de enfriamiento. Se permite armazón soporte del mismo. Termostato opcional, tapa del mismo libre. Mangueras libres.

Inciso 2: Bomba de agua. - Debe ser tipo original pudiendo reemplazar la polea por otra de libre diseño.

Inciso 3: Reservorio de agua: Se permite utilizar el recuperador de agua pudiéndose utilizar el correspondiente al modelo VW Gol.-

Inciso 4: ELECTROVENTILADOR: Electro ventilador y accionamiento del mismo libre.

Inciso 5: DEPÓSITOS y CONDUCTOS: Los depósitos que contengan agua de refrigeración, aceites lubricantes, líquidos hidráulicos y combustibles deben alojarse fuera del habitáculo. Los conductos que contengan los fluidos antes mencionados podrán pasar por dentro del habitáculo sin presentar conexiones internas, exceptuando el tabique delantero y trasero.

Inciso 6: TERMOSTATO: Opcional, tapa del mismo libre.

ARTÍCULO 9

9: COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES.-

Sólo el autorizado por la categoría para cada competencia.

El CT podrá realizar análisis de combustible a cualquier vehículo con personal capacitado para tal efecto, y su incumplimiento será posible de sanciones deportivas (exclusión), y administrativas. **NO SE permitirá ningún agregado de sustancias que mejoren el octanaje y la lubricación.**

ARTÍCULO 10: TRAVESAÑO POSTERIOR: Libre. Su separación máxima permitida desde la punta del cigüeñal al exterior de la misma será de 100mm

ARTÍCULO 11: TRANSMISIÓN Estándar original de serie. Se permite el uso de la junta homocinética, planetarios tipo original y salida de caja libre. La primera marcha deberá ser anulada.

Es obligatorio el funcionamiento de la marcha atrás.

Inciso 1: CAJA.- La relación de la caja de cambios y el diferencial deberá ser la prevista por fábrica (relación 8/39).

La primera marcha (1°) deberá ser anulada en la caja (debiendo estar el engranaje en su posición).

Se permite directa de Renault 4S y R6 con dos acoples soldados medida de estría 16,15

Relación de caja

2° 37 x 18 – 2.055: 1

3° 32 x 24 – 1.333: 1

4° 26 x 29 – 0.896: 1

Marcha atrás 4.275: 1

Las relaciones de caja serán medidas con un transportador sobre una de las ruedas motrices. Se girará el motor en cada uno de los cambios, contando las vueltas q correspondan según la relación autorizada, en caso de dudas se procederá a desarme de la caja de velocidad **Inciso 2: DIFERENCIAL: Relación de diferencial: 8 x 39 – 4.875.**

PIÑÓN Y CORONA: única relación permitida: **Fiat 39-8**

Diferencial deben ser **NO AUTOBLOCANTES**, permitiéndose usar más de una arandela en el planetario para eliminar desgaste. Al ser desarmado debe girar (flojo – liviano) en forma manual **NO SE PERMITE** otros agregados. Otra verificación sería con una rueda levantada a 3.000 RPM en segunda.

Inciso 3 : PALIERES: Los palieres deberán ser flotantes o el sistema “Palagi” y su uso es obligatorio.

Inciso 4: SOPORTE DE CAJA: Se permite reforzar libremente si variar la posición original

ARTÍCULO 12: ESCAPE.- Múltiple original, Salida de escape libre. Que no exceda más de 100 mm de la travesa

ARTÍCULO 13: FRENOS: estándar original a tambor. Se permiten frenos a discos traseros y delanteros opcionales, los habilitados son los originales de: (Fiat 133 – Fiat 128 – Fiat 147) diámetro de disco 220 mm + - 2,00 mm.

Inciso 1: Campanas.- Podrán ser de hierro liso o fundición de aluminio con las aletas de hasta 5mm, tomándose las medidas en la parte alta de las mismas, para las campanas de hierro liso se permite hacer agujeros de ventilación. Se permite el balanceo y rectificado.

Inciso 2: Masas traseras. Se permite el uso de las de Fiat Uno y Duna en material libre.

Inciso 3 : Cilindros de frenos: Se permite utilizar los cilindros delanteros en los frenos traseros a campana. Se permite el uso de pistones autorregulables. **Inciso 4: Bomba de Freno.** Se permite bomba mono circuito o doble circuito a elección. Se podrá optar por dos bombas mono circuito una para frenos traseros y otra para delanteros.

ARTÍCULO 14: AMORTIGUADORES: se debe utilizar común de series. Los anclajes inferiores deberán permanecer originales, tanto adelante como atrás. En los anclajes superiores se permite elevar hasta 10 cms. de su posición original; siempre conservando el centro vertical original. En todos los casos deben ser hidráulicos. Se

prohíbe el uso de amortiguadores a gas y/o presurizados como así también los de competición o regulable. Está prohibido el uso de cualquier tipo de regulación externa en su vástago o cápsula.

ARTÍCULO 15: ESPIRALES Y ELÁSTICOS: Espirales traseros, hojas de elásticos: libre en cantidad espesor o altura. Bujes superiores libres en cuanto a su material, prohibido el uso de rótulas en la suspensión. Barras estabilizadoras opcionales y libres sin regulación, tensores libres.

ARTÍCULO 16: SUSPENSIONES: Parrillas originales sin modificación, en sus anclajes originales. Se permite alivianado y reforma para la adaptación de la homocinética. Se permite reemplazar perno punta de eje por uno de mayor espesor.

ARTÍCULO 17: LLANTAS: Libres en cuanto a material y peso. Diámetro máximo: 13 pulgadas (33.02cm). Ancho máximo: 7 pulgadas (17.5 cm). Se permite desplazar su centro.

Inciso 1: Bulones. Obligatorio el uso de espárragos o bulones en las ruedas. Los espárragos no deben superar la medida original sin sobresalir de la llanta.

Inciso 2: Separadores. Opcional el uso de separadores en las ruedas, hasta llegar a la medida de trocha.

ARTÍCULO 18: CUBIERTAS: Único proveedor: PRONEC.

Denominadas slick o lisas sin dibujos. Medidas 135-12 o 135-13.

Podrán ser nuevas o usadas.

Se utilizarán hasta SEIS (6) cubiertas hasta la finalización de la segunda fecha, momento en el cual, la categoría evaluará, cuando se podrán adquirir cubiertas nuevas, siempre de a DOS (2).

Todas serán numeradas y selladas por el Comisario Técnico. El piloto deberá declarar los números de cada una en el pasaporte técnico, el mismo deberá ser presentado cuando el comisario técnico y/o deportivo así lo requiera luego de cada prueba oficial. De no cumplir con ello se procederá a retirar los tiempos en clasificación o exclusión si se tratase de una serie o prueba final. Prohibido intercambiar cubiertas entre los pilotos.

También se controlará la dureza de las mismas.

El control será llevado a cabo por la Categoría.

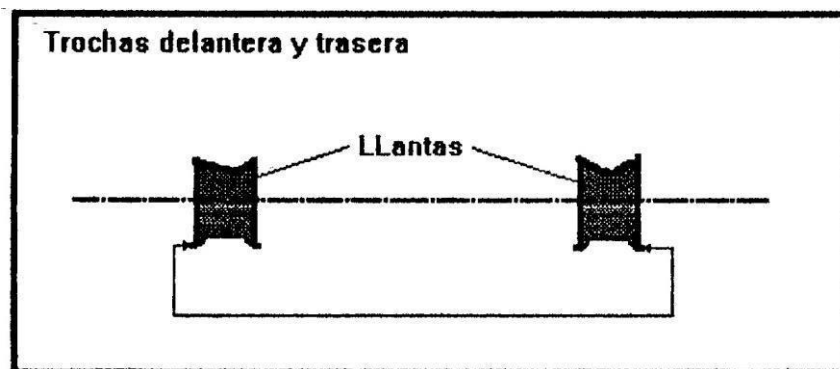
ARTÍCULO 19: TROCHAS y DISTANCIA ENTRE EJES:

Inciso 1. Trocha: Delantera y trasera, medida máxima: 1.550mm (mil quinientos cincuenta milímetros). La medición deberá efectuarse con el vehículo apoyado sobre el suelo, sin piloto y en las condiciones que concluyó la competencia.

La forma de medición de la trocha, es la siguiente:

Por medio de un calibre que se apoyará a cada lado del vehículo, en el punto inferior determinado por la mayor circunferencia de la cara exterior de la llanta y el eje vertical que pasa por el centro del cubo de las ruedas (Ver croquis A). Esa medida no deberá superar la trocha máxima fijada.

Croquis A :



Inciso 2. DISTANCIA ENTRE EJES PARA FIAT 600 y FIAT 133: Mínima: 1970mm (mil novecientos setenta) - Máxima: 2.010mm (dos mil diez milímetros).

ARTÍCULO 20: PESO DEL VEHÍCULO: -

- 700 kg peso mínimo sin tolerancias.

El Pesaje de los vehículos se realizará con los pilotos dentro del habitáculo, aceite, agua y combustible tal como finalice la competencia.

Inciso 1. LASTRES - Se permite el agregado de lastres adicionales para completar el peso mínimo reglamentario. La zona de lastres permitida es la del habitáculo. (Los latres deberán estar debidamente abulonados con arandelas y tuercas autofrenantes, medida minima de bulón 8mm para plomos menores de 5kg y 10mm para mayores 5kg).

ARTÍCULO 21: CARROCERIA: Originales de la marca Fiat 600 y Fiat 133. Debe ser original en su parte exterior. Debe contar con capot trasero y delantero los cuales deberán mantener la línea y/o perfiles que mantengan sus formas originales. Guarda barro colocados en su totalidad, permitiéndose el recortado de las pasas ruedas. Puertas colocadas en su totalidad. Se puede utilizar el capot trasero abierto para una mejor refrigeración del motor. Prohibido el uso de alerones. Parabrisas delantero obligatorio de vidrio laminado, siendo los laterales opcionales o en su caso se permite colocar acrílicos en el lugar de los mismos se prohíbe el uso del polarizado. En el caso de automóviles con butacas centrales es obligatorio poner mallas protectoras en ambos lados y en autos con butaca a la izquierda se colocara lado piloto, la otra es optativa, afín de evitar en caso de vuelco escapen así afuera brazos y/o pies del conductor, las mallas deberán estar sujetas a la jaula. Se permite modificar el túnel del piso, para instalar la butaca en su nueva posición que es libre. Se permite modificar libremente la pedalera. Optativo: Pontones y tomas de ventilación.

Inciso 1. GANCHOS DE REMOLQUES: obligatorio el uso de un gancho de hierro fijados al chasis en su parte delantera y trasera del automóvil que sirva para remolque. Los mismos deberán estar debidamente identificados con una flecha o pintados con color diferente a la carrocería.

Inciso 2. TRABAS DE PUERTAS: Las puertas delanteras deben contar con seguridad interior Obligatorias en ambas puertas del tipo flexible con hebilla de cinturón de seguridad que estando abrochado permita una abertura de 15 cm. sujeto en ambos extremos con un bulón pasante con tuercas de 6mm como máximo.

Inciso 3. PARTES FRONTALES O TROMPAS SE AJUSTARÁN A LO SIGUIENTE: no se

Aceptará salientes por delante de la línea imaginaria transversal al auto, trazadas en las partes más avanzadas de los neumáticos delanteros, salvo la carrocería propia del vehículo. En caso que los vehículos cuenten con trompas denominadas sacables, se autoriza la colocación de 2 puntales de caños estructurales y deformables los cuales deben ser unidos por uno o más travesaños del mismo material.

Inciso 4. ANCLAJES DEL MOTOR: en su lugar original. Permitted el refuerzo de los mismos.

ARTÍCULO 22: SEGURIDAD:

Inciso 1. JAULAS ANTIVUELCO: El único objeto de la misma es evitar una deformación importante en caso de colisión o vuelco. Esta jaula deberá ser conveniente fijada y construida con tubos de acero de un diámetro exterior de 38mm como mínimo y espesor de 2,50 mm como mínimo. Se debe colocar un refuerzo en la zona de la puerta izquierda debe contar como mínimo con dos arcos. Uno a la altura del parante medio del techo y el otro a la altura del tablero. Estos arcos deben estar unidos entre sí por largueros como mínimos.

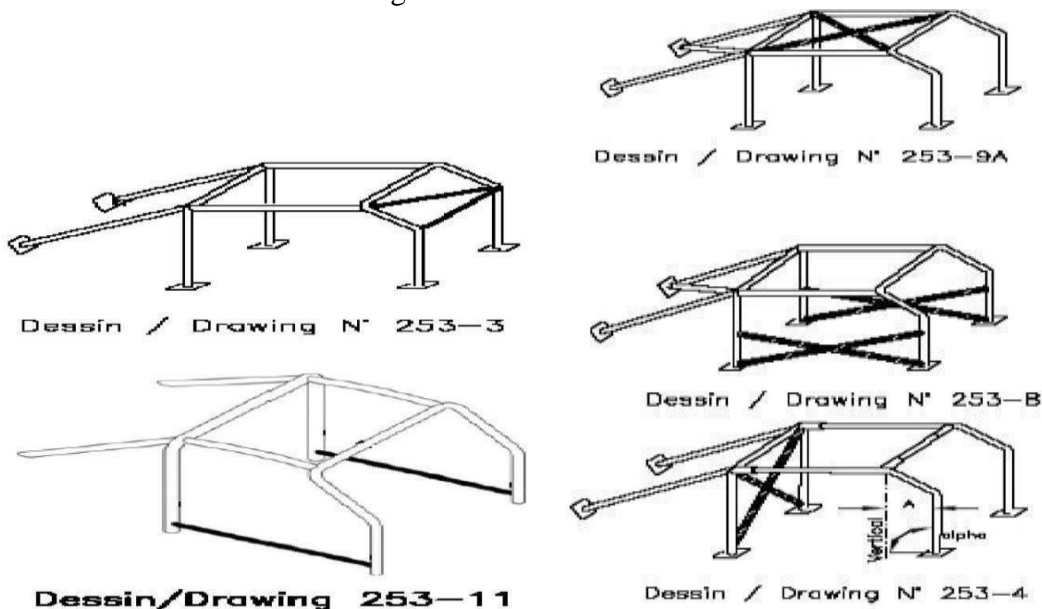
SE DEBERAN PRACTICAR 2 (DOS) ORIFICIOS DE NO MENOS DE 4 MM.

DE DIAMETRO CON UNA DISTANCIA NO INFERIOR A 150 CM.

ENTRE AMBOS EN CUALESQUIERA DE LOS NUDOS Y/O

INTERSECCION DE DOS O MAS CAÑOS PARA SU PRECINTADO, SIENDO OBJETO DE APROBACIÓN DE LA COMISION TECNICA. -

Se deberá utilizar mínimamente el siguiente diseño:



Inciso 2. BUTACA: la misma debe estar sujeta a la jaula anti vuelco. no se permite butaca reclinables. Apoyas cabeza obligatorio. Debe estar fijado a los soportes a través de 4 puntos de montaje, 2 en el frente y 2 en la parte trasera del asiento, usando bulones con un diámetro mínimo de 10mm y refuerzos integrados en el asiento.

Inciso 3. CINTURON DE SEGURIDAD: obligatorio su uso. El mismo debe ser tipo arnés sin regulación, ya que debe estar sujeto a la jaula anti vuelco.

Inciso 4. CASCO: Los cascos serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo contar estos con la respectiva homologación según normas FIA.

Inciso 5. GUANTES: Uso Obligatorio en todo tipo de pruebas.

Inciso 6. RED DE PROTECCIÓN: Deberá cubrir la ventanilla del lado del piloto en su totalidad y estar sujeta a la jaula de seguridad (no a la puerta). En todo el transcurso del evento deberá estar desplegada y debidamente sujeta con el fin de cumplir con su función específica. Es opcional para el lado del acompañante

Inciso 7. BUZO ANTI-FLAMA: Los buzos serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo ser estos en lo posible del tipo tejido limpio resistente al fuego. Se define como tejido limpio a todo tejido o tela retardante de la acción del fuego (Ej. Kevlar, PBI, FTP, CarbonoKevlar, Nomex III, etc.) Que no requieran tratamiento con aditivos retardantes por cuenta del usuario.

Inciso 8. SISTEMA HANS. El sistema de protección servical tipo HANS será de USO OBLIGATORIO.

ARTÍCULO 23: VARIOS:

Inciso 1. CORTA CORRIENTE: Deberá llevarlo en condiciones de funcionamiento normal uno (1) en el habitáculo y al alcance del piloto en su butaca con los cinturones puestos y uno (1) en el exterior en el parante entre el capot delantero y el parabrisas, identificado con el signo del (**RAYO**) de accionamiento rápido e instalado en el cable negativo. Se deberá colocar una llave corta corriente en reemplazo del cable.

Inciso 2. MATAFUEGOS: obligatorio de 2.5 Kg con reloj marcador perfectamente fijado y sujeto dentro del vehículo al alcance del piloto con los cinturones puestos, también deberá contar con accionamiento externo del mismo lado que el corta corrientes identificado con la (**FIGURA DEL MATAFUEGO**); así como también salida al carburador y al tanque de nafta.

Además, se deberá contar con un matafuego de 1 Kg.; extraíble; al alcance del piloto.

Inciso 3. LUCES DE STOP: obligatorio DOS luces de color ROJO sobre la luneta trasera accionada por el pedal de freno únicamente

Además, una de color anaranjada Obligatoria y permanentemente encendida que deberá poseer al menos 2 lámparas de 8W o led.

Inciso 4. ESPEJOS: Obligatorios. Cantidad 3 (tres) Ubicados uno en el interior que enfoca la luneta trasera y dos exteriores (ambos lados).

Inciso 5. LIMPIAPARABRISAS. Se deberá contar con limpiaparabrisas y deposito de agua para el mismo. Con accionamiento interno.

ARTÍCULO 24: NUMERACIÓN e IDENTIFICACIÓN: Los números tanto laterales como frontal, serán provistos por la categoría, debiendo ser solicitados con la suficiente antelación, a fin de ser confeccionados.

El diseño de los mismos será homogéneo para todos los participantes, contando con el nombre de la categoría, número, y nombre del piloto más grupo sanguíneo.

Deberán estar pegados en los acrílicos laterales traseros y en el parabrisas. La categoría se reserva el derecho de poner publicidad institucional en el mismo. El número del techo del vehículo es libre en cuanto a diseño y color.

ARTICULO 25: CAMBIO DE MOTOR EN COMPETENCIA: Todo participante que tuviese que efectuar un cambio de motor, deberá largar desde la última posición de partida en la serie o final de la competencia en curso luego de producido el cambio del impulsor. Se verificarán ambos motores utilizados. Este cambio previamente debe ser solicitado al Comisario Técnico para su autorización, de lo contrario será desclasificado con pérdida total de los puntos de la competencia en curso.

ARTICULO 26: PROCEDIMIENTOS PARA LA REVISIÓN TÉCNICA:

LOS PUNTOS REFERENTES A SEGURIDAD: (jaulas antivuelco, butaca, apoya cabeza, cinturones y carrocería). Serán controlados personalmente por los comisarios técnicos, quienes están facultados a requerir modificaciones o asesorar sobre el particular. Es obligatorio el uso de los cinturones de seguridad en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo ser del tipo arnés con cierre de apertura rápida, aprobados según normas FIA. Los puntos de anclaje mínimo requerido son 4 (cuatro) deberán estar firme y sólidamente fijados a la jaula de protección del automóvil mediante abulonado exclusivamente

LA FISCALIZADORA: antes de inicio de la actividad de cada carrera efectuará una revisión ocular a los autos participantes. La Fiscalizadora puede no permitir la participación de aquel automóvil que no cumpla la revisión visual o no cumpla con alguna de las partes del presente reglamento.

Todos los elementos de pesaje y medición utilizados por el Comisario Técnico, serán provistos por la categoría, tomándose como patrón para cualquier medición no aceptándose reclamos sobre los mismos. En caso de roturas o fallas de alguno de los mismos, su reemplazo quedará a criterio de las autoridades de la Fiscalizadora y a la Comisión Directiva.

REVISION TÉCNICA: La relación de compresión: se medirá con una bureta y aceite 2t de venta libre. La fiscalización se realizará a los tres (3) primeros vehículos y el 4to suplente a elección del CT.

Artículo 28°) Pesaje: El pesaje se efectuará inmediatamente de finalizada la Competencia, con el Piloto e indumentaria completa y con el remanente de combustible, líquidos refrigerantes, lubricantes y juego de cubiertas utilizadas en la misma. No se acepta ningún tipo de reclamo con respecto a la balanza que se utilice.

Artículo 29°) Reparaciones Una vez clasificado se permitirá la reparación o reemplazo de todos los elementos del vehículo con la sola excepción del chasis, espiga o monocasco. Para cualquier reemplazo de algún elemento que a posteriori de la competencia deba ser revisado por el CT, deberá contar con la autorización del mismo, quedándose este con el elemento en cuestión en caso de ser necesaria su verificación.

Artículo 30°) Revisión Técnica: Una vez concluida la competencia se realizara en forma obligatoria la verificación de los vehículos que arriben en los tres primeros lugares en la final, como así también los vehículos que ganen las respectivas series quedando a criterio del C.T. la verificación de cualquier otro vehículo.

En la revisión técnica habrá (dos) veedores presenciando la misma, para mayor transparencia, estos serán mecánicos del resto de los equipos participantes, serán elegidos el día de la competencia, estos deberán abstenerse de opinar durante la misma, y sus inquietudes las deben elevar al comité técnico, donde se evaluarán para tomar una decisión.

Artículo 31°) Daños en carrocería: Los vehículos de competición que hayan sufrido algún tipo de daños en su carrocería (rayones o abolladuras) en una de las competencias, deberán ser reparados en su totalidad indefectiblemente para la próxima fecha puntuable.

Artículo 32°) PASAPORTE: Es obligatorio para todos los pilotos y vehículos pasar por la inspección técnica en la primera carrera que participe, donde se evaluará el vehículo.

El comisario técnico elaborará un PASAPORTE de cada vehículo, que será provisto por la categoría y el costo del mismo se debe requerir a la COMISIÓN DIRECTIVA.

Cualquier modificación o cambio que se realice al vehículo el piloto o concurrente estará obligado a informar a la mesa técnica, para dejar sentado en su PASAPORTE.

Artículo 33°) Sensores: La utilización de Sensores para un sistema de Cronometraje, implica un compromiso y responsabilidad por parte de los pilotos y equipos participantes en cada competencia, su utilización y posterior devolución al E.F. en las condiciones recibidas teniendo en cuenta los altos costos de este tipo de equipamiento, el daño que pudiera producirse por el mal uso de los mismos, la responsabilidad recaerá exclusivamente en el Piloto como así también su devolución.

No se tomará en cuenta la posición visual respecto a la línea de llegada o paso del vehículo. La posición en que se ubique el vehículo lo otorgará el tiempo que establezca o genere el sensor del mismo y no su visualización.

La ubicación de dichos Sensores en cada vehículo participante lo determinarán las autoridades del E.F. para lograr la optimización en cuanto a su funcionamiento y la mayor seguridad posible, teniendo en cuenta siempre la mayor imparcialidad con el solo objetivo de lograr la paridad deportiva.

Entre el porta sensor y el piso de la pista no deberá existir ningún elemento que se interponga, como tampoco en su derredor (a aproximadamente 300mm). También deberá estar a más de 300mm de toda fuente de calor y/o energía eléctrica.

Artículo 34°) Generalidades: Este reglamento está redactado en términos de autorización; por lo tanto, **todo lo que no esté expresamente permitido en este reglamento está prohibido.** Ante dudas de interpretación del presente reglamento u omisiones que pudieran advertir, La Comisión Técnica efectuará la aclaración y fijará su posición que será válida e inapelable. Los pilotos deberán demostrar en forma fehaciente (en caso de que lo solicite el C.T. y/o La Comisión Técnica) el origen de los elementos, partes o piezas utilizadas en el vehículo. Todos los aparatos de medición y control (cronómetros, transponders, computadoras, calibres, balanzas, tester's de combustible o cualquier otro elemento necesario para las tareas mencionadas) utilizados por la Asociación de Pilotos de la Fuerza Libre Internacional a través de sus Oficiales Deportivos para la fiscalización y control de las competencias, **son inapelables e inobjetables.** En caso de roturas o fallas de alguno de los mismos, su reemplazo quedará a criterio de las autoridades de la Fiscalizadora y a la Comisión Directiva.

Curuzú Cuatiá; 16 de marzo de 2023

Sres. Pilotos:

De nuestra mayor consideración y en respuesta a la Nota suscripta el día 1 de marzo de 2023 por los Sres. BUZATTO GUSTAVO, ROBOL SEBASTIAN, POLETTO MARTIN, TISOCCO GASTON, PECCI CARLOS, LOVATTO DANIEL y SELING LEONARDO les pasamos a informar las determinaciones tomadas por la CD en concordancia con el Comité Técnico y el Comisario Técnico de la categoría respecto de las solicitudes allí contenidas, a saber:

LEVA

Respecto de los precintos de los caballetes de los árboles de leva; de acuerdo a opinión del Comisario Técnico Sr. Morier, quien viene trabajando en el palpado y control de las levas remitidas por los pilotos, el mismo desaconseja el precintado debido a que hay muchos caballetes que se encuentran rayados y en malas condiciones, lo cual puede llevar a un frenado de la leva y a consecuencia de ello una rotura del motor.

Por tal motivo, no se modificará lo concerniente a la leva.

PISTONES

Debido a la demanda y/o faltantes en casas de repuestos de las marcas enunciadas en el Reglamento Técnico se procede a LIBERAR las marcas de los mismos, siempre y cuando se trate de MARCAS RECONOCIDAS COMERCIALMENTE que se encuentran en el MERCADO DE REPOSICIÓN, no sean hechos a pedido ni de competición.

CAJA

En cuanto a la caja se deja aclarado que puede tratarse de engranajes originales y/o reemplazos de igual forma y relación, material libre.

Quedando expresamente prohibidos los dientes rectos.

Respecto de la restricción a la 1ra velocidad, la misma se mantiene; debiéndose estar a lo expresado en el Reglamento Técnico.

LASTRE

Se hace lugar a lo solicitado, estipulando 20, 15 y 10 kg para los tres primeros de cada carrera respectivamente, con un tope de 40 kg máximo.

El peso mínimo se mantiene en 700 kg. de acuerdo al Reglamento.

REGULADOR DE FRENOS

Entendemos que el regulador interno de frenos representa una muy buena herramienta de seguridad para los pilotos, y no representa ventaja deportiva alguna para quien dispone de dicho elemento respecto del que no lo tiene.

El mismo se encuentra HABILITADO, siendo opcional su utilización.

CUBIERTAS

Se mantiene la marca PRONEC como único proveedor de la categoría; en las condiciones enunciadas en el artículo pertinente del Reglamento Deportivo.

CASCO

Respecto del casco vale la aclaración de que el mismo NO se modificó, estaba redactado de esa manera desde marzo de 2020 cuando se redactó el primer reglamento de la categoría; y por error u omisión al momento de la revisión no nos percatamos de tal requisito.

NO tiene aplicación la Homologación FIA, se solicita sí, cascos integrales de reconocidas marcas.

LIMPIAPARABRISAS

Respecto del limpiaparabrisas, el mismo lo entendemos como un elemento de seguridad, razón por la cual NO se modificará el Reglamento en la parte pertinente.

Siendo el mismo obligatorio y exigible en el pasaporte técnico a partir de la 3er fecha del Campeonato 2023.

CAMARA FRONTAL

Las cámaras a bordo todavía no serán obligatorias, pero entendemos que es un beneficio para quienes las utilicen, y alentamos su utilización.

PARABRISAS LAMINADO

Entendemos, al igual que Uds., que se trata de un elemento esencial de seguridad; y que el principal beneficiado con su utilización es el propio piloto.

Será exigible a partir de la 2da fecha del campeonato 2023.

Agradecemos la misiva, tomamos la misma como una crítica constructiva, necesaria, y que nos permite ver cosas que se nos pasaron o no tuvimos en cuenta y un aporte de vuestra parte para engrandecer la categoría.

Al igual que Uds. buscamos lo mejor para la categoría y entendemos gratamente que la categoría está creciendo en competitividad, seguridad y cantidad de pilotos; y que dicho crecimiento es gracias a todos los que hacemos la categoría, llámense pilotos, mecánicos, colaboradores, allegados, etc.

Quedando como siempre a vuestra disposición, esperamos verlos a todos en Monte Caseros.

Un afectuoso saludo.

Comisión Directiva TF1400



ANEXO I – REGLAMENTO TECNICO TURISMO FIAT 1400 – AÑO 2023

Corrección en Art. 5 inciso 1 CARBURADOR:

- Pata avioncito 20.20 +/- 0,20 - Altura avioncito 27 +/- 0,20
- Original sin trabajar.
- Espesor mariposa 0,90 mm mínimo sin tolerancia.

CD TURISMO FIAT 1400



ANEXO II– REGLAMENTO TECNICO TURISMO FIAT 1400 – AÑO 2023

Corrección en Art. 19 inciso 1 TROCHA: Trocha medida delantera 1450 mm
Máximo (mil cuatrocientos cincuenta milímetros). Trocha medida trasera 1500
mm Máximo (mil quinientos milímetros).

CD TURISMO FIAT 1400



ANEXO III– REGLAMENTO TECNICO TURISMO FIAT 1400 – AÑO 2023

Corrección en Art. 13 FRENOS: Discos perforados y/o ranurados diámetro 220 mm +/- 2mm.

Discos sin maquinar diámetro 227 mm +/- 2 mm.

ACLARACION: A partir del Campeonato 2024 sólo se permitirá discos sin maquinar diámetro 227 mm +/- 2 mm.

CD TURISMO FIAT 1400