



REGLAMENTO TÉCNICO

2020

CLASE 1



Índice

Índice	
Art 1: AUTOMÓVILES ADMITIDOS	Pág. 4
Art 2: GENERALIDADES	Pág. 4
Art 3: PESOS	Pág. 4
Art 4: MOTOR	Pág. 5
Art 5: ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE	Pág.10
Art 6: ENCENDIDO Y SISTEMA ELÉCTRICO	Pág.11
Art 7: MULTIPLE ESCAPE	Pág.12
Art 8: LUBRICACIÓN	Pág.13
Art 9: REFRIGERACIÓN	Pág.14
Art 10: TRANSMISIÓN	Pág.14
Art 11: SUSPENSIÓN	Pág.15
Art 12: FRENOS	Pág.16
Art 13: CARROSERÍA	Pág.17
Art 14: COLUMNA DE DIRECCIÓN	Pág.18
Art 15: COMBUSTIBLE	Pág.18
Art 16: PRECINTADO	Pág.18
Art 17: LLANTAS	Pág.18
Art 18: CUBIERTAS	Pág.18
Art 19: SEGURIDAD	Pág.19
Art 20: PRUEBAS LIBRES	Pág.27



REGLAMENTO TECNICO CLASE 1

Vigencia: Este Reglamento tendrá vigencia desde el 01 de Enero de 2020 al 31 de Diciembre de 2020 y reemplazará a todo otro reglamento que se haya emitido con anterioridad.

MUY IMPORTANTE “LO QUE NO ESTA ESCRITO, NO ESTA PERMITIDO”

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 AMPPAC, 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 AMPPAC 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.

El presente Reglamento Técnico está elaborado por A.M.P.P.A.C. (propiedad intelectual) especialmente para esta categoría con fines de promover la actividad del Automovilismo en toda la zona de la provincia de Misiones. Todo piloto y/o mecánicos que participe en esta categoría, deberá ser socio del A.M.P.P.A.C. y MANIFIESTA: conocer, aceptar y acatar, el presente Reglamento Técnico y los Estatutos del A.M.P.P.A.C., además deberá formar parte de la nómina de “pilotos autorizados” que se le proveerá a la FEMAD , y cada vez que sufra algún cambio dicha nómina se le informara a dicha institución.

El mismo es un reglamento abierto, pudiéndose realizar cambios siempre y cuando sea para equilibrar la categoría.

DISPOSICIONES GENERALES



Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado. No se permitirán piezas similares, solo original en peso, forma y material. Se entiende por libre; la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar. Todo lo que aquí no se mencione deberá permanecer tal como lo entregó el fabricante.

Artículo 1: Automóviles admitidos

Fiat uno de 3 puertas , 5 puertas y Fiat Duna. Estos modelos hasta el modelo año 2013 de fabricación. No se permite el fiat uno modelo WAY. Estos autos deberán contar con motores Fiat tipo 1.6 lts

Todo automóvil antes de su primera participación en competencias, deberá solicitar una verificación técnica previa. El pedido se hará ante COMISIÓN de la AMPPAC y podrá efectivizar una visita del técnico de AMPPAC.

Artículo 2: Generalidades

2.1 TORNILLOS Y TUERCAS

En todo vehículo, toda tuerca, bulón, tornillo, podrá substituirse por otra tuerca, bulón o tornillo. Se permite el inserto (proceso helicoy) en las roscas. Toda pieza y/o elemento libre o modificado/a debe cumplir solo y específicamente la función para la cual fue creado/a.

2.2 ADICIÓN DE MATERIAL

Toda adición de material o pieza estará prohibida, salvo que esté específicamente autorizada, por un Art. de este Reglamento. Todo material retirado no podrá ser reutilizado.

La restauración de la forma de la carrocería y la geometría del chasis se permitirá por agregado de los materiales necesarios para efectuar la reparación (masilla o pegamento para carrocerías, metal de soldadura, etc.). Ninguna otra parte dañada o quemada, podrá repararse por agregado de material, o memos que algún Art. de este Reglamento lo permita.

Artículo 3: Pesos

Es el peso del automóvil será de 850 Kg. como mínimo sin tolerancia. Dicho PESAJE DEL AUTO SE EFECTURÁ CON PILOTO, BUZO Y CASCO INCLUÍDOS, Y EN LAS CONDICIONES QUE TERMINE LA COMPETENCIA



3.1 UBICACIÓN DE LOS LASTRES Y SU COLOCACION:

Para llegar al peso mínimo se permite completar el peso mediante uno o varios lastres siempre que estos sean bloques unitarios y sólidos, fijados al piso del auto por medio de dos bulones de 10 mm de diámetro por cada 10 kg. o cuatro bulones de 10 mm por cada bloque de 30 kg como mínimo. Uno de los bulones deberá contar con un orificio pasante de 1mm de diámetro mínimo destinado a la colocación de (1) un precinto. La zona de lastres estará ubicada en el habitáculo del auto, por detrás de la línea imaginaria de la butaca del piloto hasta el anclaje original del asiento trasero según modelo.

3.2 PESOS POR PERFORMANCE:

Se determinará un LASTRE MAXIMO de 40 kg. Se aplicará un lastre de 10 kg. Al participante que logre la mayor cantidad de puntos en la fecha disputada, 7 kg al segundo participante que logre mayor cantidad de puntos., 5 kg al tercer participante que logre mayor cantidad de puntos , Se ordenará por sumatoria de puntos logrados en el desarrollo de toda la fecha, en caso de empate en puntos entre dos o más participantes se aplicará el lastre a los empatantes, el lastre deberá agregarse en la siguiente fecha del calendario.

1 ^a	Carga	10 Kg.
2 ^a	Carga	7 Kg.
3 ^a	Carga	5 Kg.
4 ^a	Carga	NoVaria

TOPE MÁXIMO DE CARGA POR LASTRES = 40 KG

Todo piloto que cargue lastre de acuerdo a lo arriba estipulado, no podrá descargar el mismo hasta finalizado el corriente campeonato.

Artículo 4 Motor:

4.1 BLOCK:

Motor Fiat Tipo 1600 cc con carburador. Se permite el rectificado respetando los centros originales.

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.

4.2 CILINDRADA:

Cilindro estándar: 86.40 cm3	Cilindro +1: 87.40 cm3
Unitaria 395,16 cm3 (estándar)	Unitaria: 404,36 cm3
Volumen Cámara 46,48 cm3	Volumen Cámara: 47,57 cm3
Cilindrada Total 1580,66 cm3	Cilindrada Total: 1617,48 cm3

- a) Diámetro cilindro interior 87.4mm máximo, con una tolerancia de 0.13mm (total 87,53)
- b) Carrera 67.4mm con una tolerancia de 0.30 mm (en mas y/menos)
La fórmula será la siguiente: $D \times D \times R \times 3,1416 / 4000$ (D: diámetro cilindro y R: recorrido de pistón).

4.3 PISTONES:

Su peso deberá ser como mínimo de 330 gr, será pesado sin aros, sin seguros ni pernos, material y medidas originales (Marcas: Mahle, federal mogul, persan, fadecya, perfect circle, sinter, todos de industria argentina). No se permite pistones forjados. Aros: Cantidad y espesor original.

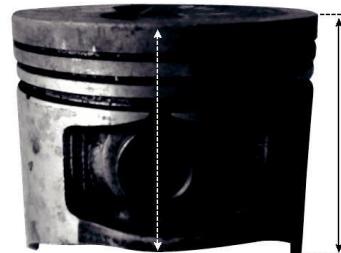
1er aro: 1,50 mm

2do aro: 1,75mm

3er aro: 3,00 mm (rasca aceite)

La altura del pistón será de 72,65mm con una tolerancia de +/- 0,20mm.

Se permite rebajar su cabeza a fines de lograr la compresión. (hasta 1 mm)



4.4 PERNOS Y TRABAS DE PISTON:

Originales, se permite el uso de tapones plásticos en reemplazo de las trabas. La medida del perno será de 22,00mm en su parte exterior.

4.5 BIELAS:

Original. Material tipo original. Se permite trabajar, embujar el alojamiento del perno respetando el largo original entre centros, alesar su interior sin desplazamiento. Bulones libres. Se permite trabajar las bielas con el fin de balancearlas, trabajándolas en los extremos, manteniendo las bielas con la textura y formas originales. Peso mínimo 600 gr sin cojinetes. Largo de biela entre centro 128.5mm, con una tolerancia de +/- 0.45mm

4.6 CIGÜEÑAL:

Original. Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin desplazar sus centros, balancear mediante orificios únicamente, tratar térmicamente, frezar orificio de lubricación y ranura. Peso mínimo de cigüeñal desnudo



9,000 kg . Tapones libres. Se permite: balancear estática y dinámicamente. Se permite espigar el mismo. Bulones de volante libre en material y medida. Polea de cigüeñal libre.

4.7 COJINETES de bielas y bancadas:

En forma, medida y material original, (Federal Mogul - Sintermetal - Metal Leve). No se permite el sistema de rodillos o bolillas

4.8 TAPA DE CILINDROS:

a. Original, con numeración en alto relieve tal lo provisto por el fabricante, siendo su único modelo con la numeración 7618445, prohibido las tapas con el grabado en letra "S". Prohibido llenar, permitido únicamente su cepillado. Se permite retocar el cielo de la cámara de compresión de esta, en el lado opuesto de la ubicación de la bujía

, en su cara de ángulo de 90° con el cielo de la misma, a los fines de lograr el cubicaje, para lograr la relación de compresión deseada. Manteniendo su ángulo de 90°. Se permite hermanar el cielo de la tapa con el escalón al frezar el casquillo del asiento de válvula. Orificios y/o conductos originales. Se permite agrandar los conductos de admisión y escape hasta 10mm medidos a partir del plano de apoyo, esto solo al efecto del hermanado las piezas. Se permite eliminar por medio de tapones el sistema de calefacción de múltiple de admisión.

Casquillo de válvula en la admisión: 35,7 mm, Altura: 8,10mm y en salida al múltiple 31.90 mm con una tolerancia de 0,30mm.

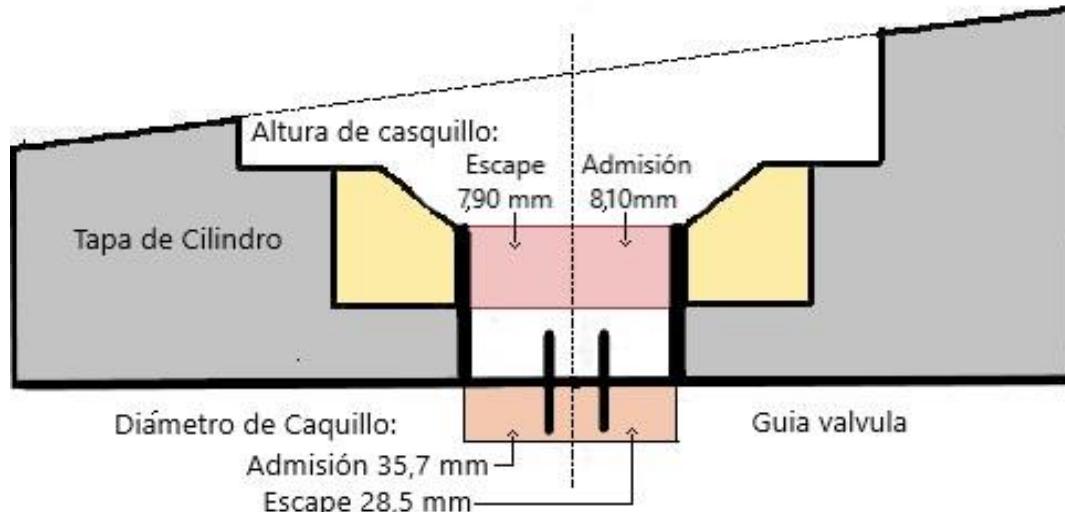
Casquillo de válvula en el escape: 28.50mm, altura: 7,90mm y en salida al múltiple de escape 30.00 mm.

Asiento de válvula como mínimo 1.5 mm.

b. CORTE TRANSVERSAL CÁMARA-CASQUILLO VÁLVULA

- Diámetro interior casquillo de admisión 35,7mm^{+0,2}.
- Diámetro interior casquillo escape 28,5 mm^{+0,2}.

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



4.9 PLATILLOS DE VALVULAS:

Originales, material magnético.

4.10 RESORTE DE VÁLVULAS

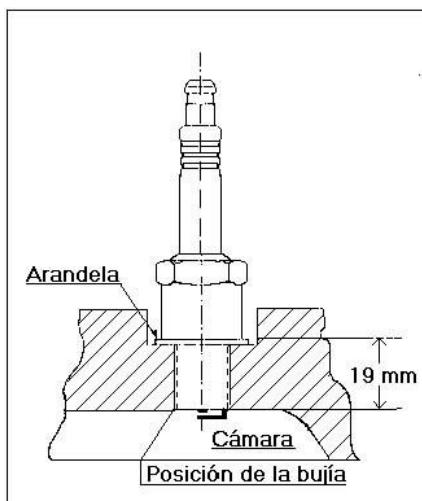
Libres, manteniendo cantidad original.

Se permite:

- Suplementar los resortes con arandelas.
- Altura del caballete, en el apoyo de leva a la cara tapa cilindro lado block, desde 20mm mínimo a 20.88mm máximo. Se medirá en el 4to cilindro.
- Reparar una cámara de combustión con la previa autorización de la comisión técnica de la AMPPAC.

4.11 RELACION DE COMPRESION:

La relación de compresión será de **9.5/1**, la verificación de la relación de compresión se realizara con la máquina de la FEMAD, con el equipo de medición marca LISSO o similar. El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera del pistón. Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual **deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión**, es punto fundamental para que el equipo realice una correcta medición, **como así también la bujía que uso en la competencia** deberá cumplir con el mismo requisito de quedar al ras (ver fotos).



En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedara excluido por no cumplir con lo reglamentado.

El comisario técnico será quien decida los cilindros al que se le realice la medición de la relación de compresión.

Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentario de la relación de compresión (R.C), se procederá a una segunda medición .

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

- Si la máquina de Relación de compresión no funciona, se deberá realizar la prueba con plastilina y/o bureta (sae 20)

4.12 JUNTA DE TAPA DE CILINDROS:

UNA (1) SOLA JUNTA (material libre).

4.13 MÚLTIPLE DE ADMISION = 31.90mm en unión con tapa

Con numeración del modelo de motor de fábrica de serie 7696043, en alto relieve. Se permite su hermanado con la tapa de cilindro hasta 10mm de profundidad hacia su parte interior. La medida del conducto será de 31,90 mm con una tolerancia de +0,20mm.

4.14 VÁLVULAS:



Tipo originales, Edival, 3B (de industria nacional.)

4.15 ANGULO DE ASIENTO DE VÁLVULA:

Originales

Angulo de rectificado 45°

Diámetro de vástago: 7.98mm C +/-0.20mm)

Diámetro máximo de válvula de admisión: 39.50 mm con tolerancia de 0,15mm.

Largo total 108.50mm (+ / - 1.50mm)

Diámetro máximo de válvula de escape: 31.00 mm con tolerancia de 0,15mm

Largo total 108.50mm (+ / - 1.50mm)

4.16 GUIA DE VALVULAS

Material y preparación libre. Se permite colocar vainas en guías de válvulas.

4.17 BOTADORES:

Deberán ser originales.

4.18 ARBOL DE LEVAS:

El árbol de leva será de cruce libre y de alzada 9.20 mm sin tolerancia (industria argentina).

4.19 POLEAS:

Libres, se permite agregar tensor de correas.

4.20 ARBOL SECUNDARIO:

Libre.

4.21 CARTER:

Se autoriza agrandar el cárter original, se permite a colocar bandeja o trampa de aceite en su interior. Su fijación y preparación son libres. Se permite colocar doble junta. Se permite colocar una válvula en el respiradero del mismo, 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, debiendo ser de metal o material ignífugo.

4.22 VOLANTE MOTOR:

Deberá mantener la corona de arranque en forma, medida y material original. Peso mínimo 6,460 Kg .

4.23 PLACA Y DISCO DE EMBRAGUE:

Placa original, disco libre, prohibido el sistema multi-disco, bulones libres.

Se permite agregar flejes y su balanceo.



4.24 DISTRIBUCION:

Tapa original u opcional, preparación libre, engranaje de árbol de levas se permite modificar para usar corrector de puesta a punto. Polea y maza libre, se permite tensor de correa.

4.25 PATAS DE MOTOR:

Se permite reemplazar la goma por otro material, manteniendo sus centros. Tensor de caja (pata) libre. Se debe conservar la ubicación del motor original. Se permite elevar el motor en anclaje original, no desplazar. -

Artículo 5 Alimentación de Combustible:

5.1 CARBURADOR:

El carburador será de dos bocas, equipados en vehículos de gran serie. Difusor 24mm, base carburador 34mm máxima. Prohibida su preparación, ni cambio de ángulos internos solamente chicleros para su carburación.

CARBURADOR "WEBER - TLD 40/ 51, 32, 50 / 21- 34/34	
Diámetro Cuerpo	34/32 mm. Máximo
Diámetro Difusor	21/24 mm. Máximo
Largo de Avioncito	27,50 Máximo
Diámetro Interno Centrador Avión	11,05 mm. Máximo
Largo de la Pata Avioncito	14 mm. Máximo
Espesor del Eje de Carburador	7,80 mm. minimo
Espesor de Mariposa	1.00 mm Mínimo.
Tornillo Mariposa (No Fresada)	Cabeza Original
Cebador y Todas sus Partes	Libre, Permitido Eliminar
Altura Carburador Armado, Completo	106,90 mm Original +/- 0.50 mm
Diámetro Externo, Centrado, Avioncito	14,20 mm. Máximo

- **Filtro de aire:** Obligatorio el uso de elemento filtrante de cartón, la misma deberá tener 2 tapas, una inferior y otra superior, ubicado sobre el carburador, de forma cilíndrica. Prohibido orientador de aire.

5.2 BOMBA DE NAFTA:

Las bombas de combustible son libres.

Se permite usar una mecánica y/o eléctrica, en caso de ser eléctrica debe ubicarse en el baúl o vano motor. Deberá tener un corte eléctrico automático que interrumpa el suministro de combustible cuando se detenga el motor, marca LISSO. La bomba de combustible eléctrica que se encuentren dentro del baúl, deberá estar debidamente fijada y protegida mediante un recinto



estanco. Las cañerías deberán ser metálicas o mallas, autorizándose la utilización de conexiones roscadas. Se autoriza el paso de las mismas por dentro del habitáculo, no pudiendo existir conexiones dentro del mismo.

Se autoriza el uso de un regulador de presión ubicado en el vano motor.

5.3 FILTRO DE NAFTA:

Cantidad y tipo libres, capacidad total máxima 500 cc.

Deberá ser metálico, su ubicación será fuera del habitáculo del mismo.

Artículo 6 Encendido y Sistema Eléctrico:

6.1 ENCENDIDO:

Se permite **Distribuidor** tipo **HALL** fijo. Se permite trabar el avance vacío y centrifugo, ambos modelos de posición horizontal o vertical. Utilizando el modulo que pertenezca al distribuidor.

Bobina original de gran serie que hayan sido fabricadas e instaladas en vehículos de calle, **NO COMPETICION**.

Se permite segundo módulo, con llave inversora, a la vista de los comisarios técnicos.

6.2 BUJIAS:

Libres en su rango térmico, procedencia y marca. Rosca diámetro 14mm.

6.3 ALTERNADOR:

Se permite desconectar, vaciar, alivianar, eliminar, en este último de los casos se permite usar un tensor de correa de origen libre.

6.4 INSTALACIÓN ELECTRICA:

Relay, fusibles, llaves e instalación son libres.

6.5 BATERIA:

- Ubicación libre, pero dentro del habitáculo del auto.
- Batería con ácido, no de GEL. Cantidad (1) uno. Voltaje máximo 14 volts
- ES OBLIGATIRIO, uso de caja plástica, contenedor de batería con tapa del mismo material, la que se utiliza para COMPETICIÓN.

6.6 LLAVE DE ARRANQUE:

Se debe eliminar la llave de arranque original y su correspondiente traba de dirección.

6.7 INSTRUMENTAL:

Libre, siempre y cuando no altere ni siquiera indirectamente el funcionamiento del vehículo.

6.8 MOTOR DE ARRANQUE:

Preparación interior libre, debe funcionar correctamente.

Articulo 7 Múltiple Escape:



El múltiple y el escape será provisto por la AMPPAC, La empresa responsable de la comercialización será Nea Racing , la empresa proveedora de los mismo será Escapes Maradona , los múltiples serán enumerados y registrados en el pasaporte de cada auto, en el caso de daño , rotura o algún otro motivo por el cual sea necesario realizar un arreglo o cambio parcial o total de la pieza deberá solicitar por escrito a los técnicos de la AMPPAC, de no hacerlo y detectar una modificación , arreglo o adulteración en el múltiple y el escape el auto será excluido.

- Es obligatorio el uso de silenciador en zona de boxes.
- Las Siguientes medidas del escape serán tomada como máximo.(+2 mm)

- **Múltiple de escape, salida de motor:**



- **Conexión entre múltiple de escape y trombón**



- **Trombón:**



Artículo 8 Lubricación:

Libre, manteniendo la bomba de aceite original.

Tapa de válvula libre

Prohibido radiador de aceite.

Artículo 9 Refrigeración:

9.1 RADIADOR DE AGUA:

Ubicación original, su preparación es libre, paneles y tachos libres, canalizador libre, no podrá sobresalir de la línea exterior de la carrocería.



9.2 ELECTROVENTILADOR:

Libre y opcional, pudiendo colocar 2 (dos) como máximo, deberá estar dentro del perímetro del radiador.

Se permite accionar o interrumpir su funcionamiento desde el interior del vehículo.

9.3 TERMOSTATO:

Se permite eliminar y taponar conductor by-pass.

Se permite reemplazar base de termostato por brida con salida directa de libre diseño.

9.4 BOMBA DE AGUA:

Original, preparación libre.

Articulo 10 Transmisión:

10.1 CAJA DE VELOCIDADES:

La forma de medir la transmisión será de la siguiente manera: relación de caja y diferencial transformado en grados, midiendo con la rueda apoyada en el piso girando el motor 5 vueltas.

- a. Se debe usar original FIAT Uno.
- b. Comando de caja de velocidades: el mecanismo es libre, siempre y cuando conserve su principio de funcionamiento original, desde el manchón de acople inclusive, se permite desplazar su anclaje dentro del túnel tapando correctamente los orificios que quedan descubiertos. c) Se permite retirar el sifón del velocímetro.
- c. Se permite reforzar con soldaduras las levas de la selectora.
- d. Relaciones de caja:

velocidad	Dientes	Relación	Grados
1era	43 / 11	3.909	129º
2da	47 / 21	2.238	226º
3era	47 / 32	1.468	344º
4ta	49 / 47	1.042	485º
5to	43 / 52	0.827	612º

- e. Las patas de caja son material libre.

10.2 PALANCA DE CAMBIOS:

Se autoriza cambiar bujes de los comandos de las cajas de velocidades por rotulas regulables o manchones, pudiendo reemplazar el sistema de comando por cables por otro sistema realizado con varillas.



10.3 DIFERENCIAL:

- a) Prohibido el trabado del diferencial, como así también cualquier sistema de bloqueo del mismo. Prohibido autoblocante
- b) Relaciones:

La relación de piñón y corona es 16 / 57.

10.4 TRICETAS:

Se permite reemplazar las espigas por bujes.

10.5 PALIERS:

Se permite el uso de paliers originales en forma , diámetro y magnético.

Artículo 11 Suspensión:

11.1 SUSPENSIÓN DELANTERA:

- a. **AMORTIGUADORES:** Original, dureza libre. Hidráulicos no presurizado
No se permite la regulación desde el exterior, ni el depósito externo.
Principio de funcionamiento original. Anclajes originales, no pudiendo invertir de posición el Carter. Permitido encamisar a rosca, para calibrar altura.
- b. **ESPIRAL:**
Tipo y forma original, dureza libre. No se permite rotular el brazo ackerman. Opcional el uso de diferentes diámetros
- c. **CAZOLETAS:**
Se permite corrector de comba y avance por medio de pantógrafo, espigar caja de dirección a solo efecto de eliminar los movimientos de la misma..
- d. **BARRA ESTABILIZADORA:**
- e. Barra estabilizadora: medida, material y forma original.
Se permite eliminarla, el uso es opcional, de usarla deberá corresponder a la original del modelo.

11.2 SUSPENSIÓN TRASERA:

a. AMORTIGUADORES:

Original, dureza libre. No se permite la regulación desde el exterior, ni el depósito externo. Principio de funcionamiento original. Anclajes inferiores originales, no pudiendo invertir de posición el Carter, el anclaje superior puede estar adherido a la jaula, se permite rotular este de libre diseño. Se permite corrector de comba, se permite reemplazar los silemblock por material rígido. Los topes son libres manteniendo su anclaje original. Elásticos libres. Soporte de elástico libre.

Se permite instalar un cable de acero de 8mm, que tendrá únicamente la función de limitar el recorrido del amortiguador.

b. TROCHAS Y DISTANCIA ENTRE EJES

La trocha delantera será de 1620mm y la trasera de 1590mm, respectivamente. Distancia entre eje máxima será de 2390mm.



El sistema de medición de trocha es el siguiente:

Las mediciones serán realizadas en la parte inferior de las llantas, más bien en el labio inferior de estas. La medición se efectuará en condiciones de marcha sin piloto.

c. ALTURA DEL AUTOMOVIL:

Los vehículos serán medidos con una barra de arrastre de cinco (5) centímetros de altura, la que no deberá ser arrastrada por ningún elemento, salvo la salida del escape, la que podrá ser retirada para tal efecto.

d. Bujes:

Deberá ser tipo original, material libre, no rotulado

Artículo 12 Frenos:

Delantero:

Se permite el uso de disco de freno sólidos de 12 mm de espesor +/-1.20mm de tolerancia, tipo original o discos ventilados de Fiat palio con un máximo de 20 mm de espesor +/-1,20mm de tolerancia, tipo original. Ambos discos deberán tener un diámetro máximo de 240mm +/- 1mm. en ambos casos se permite el ranurado y el perforado. Las medidas de los discos serán tomadas como llegue el auto a parque cerrado. Se permite el uso de mordaza/ calipers de Fiat uno /palio. Deberá tener un solo pistón, el cual podrá ser de 48mm o el de 54mm.

La combinación de disco y calipers será libre criterio del piloto. El compuesto de la pastilla es libre.

Traseros:

Campanas originales: Con preparación libre. Se permite reemplazar el sistema autorregulable de los patines por reguladores manuales alojados en los platos de los frenos, los mismos pueden perforarse. Se permite retirar el freno de mano. Cilindros máximo diámetro 19 mm y/o 3/4, se permiten autorreguladores. Servo libre, uso opcional.



Bomba de freno: original de dos circuitos de 19mm mínimo o 20.6mm máximo. Se permite válvula reguladora interior, los caños originales del vehículo. Flexibles con malla de acero.

Artículo 13 Carrocería:

Es obligatorio tapar todos los orificios de la carrocería.

Se permite reforzar, soldar o unir a la jaula, reformar las paredes suspendidas a condición que el material empleado mantenga la forma original y este en contacto con ella. Es obligatorio mantener el piso tipo original en todo su interior, manteniendo los zócalos, siempre sus medidas originales.

13.1 INTERIOR Y EXTERIOR

Se podrá retirar la instalación eléctrica original y sustituirla por otra.

Calefactor, tablero completo, consola, parasoles, ceniceros, tapa de distribución, rueda de auxilio, así como toda la fijación de los elementos que no se usen.

Se permite eliminar asientos, toda la tapicería interior del vehículo, colisas, alfombras, inclusive su bandeja trasera a excepción de los 2 tapizados de puertas y los 2 laterales traseros, los cuales serán de construcción y materiales libres, ignífugos, de un espesor de 0,5 mm.

Se permite retirar todo material insonorizante o anticorrosivo de la carrocería.

Deberán mantener los faros traseros originales. Los faros delanteros podrán ser originales o anulados, en el segundo caso deberá ser cubierto el espacio por distintos materiales, los mismos deben mantener el aspecto original de faro.

Parabrisas laminado.

13.2 PUERTAS

Delanteras: se permite quitar el refuerzo interior, a el mecanismo levanta cristales, ventileles y colisas.

Traseras: se permite alivianar, quitar mecanismo levanta cristales, colisas y cerraduras, trabar con seguros, soldar o abulonar. Los vidrios laterales y luneta trasera se deben reemplazar por acrílicos o poli carbonato transparente incoloros.

13.3 GUARDABARROS

Solo se autoriza a doblar las pestañas de guardabarros.

13.4 TAPA MOTOR Y BAUL

En la tapa motor y baúl es obligatorio colocar dos (2) cierres tipo pasador.

Se permite quitar cerraduras y/o bisagras.

Se permite eliminar el tensor hidráulico del portón trasero.

Se permite reemplazar estos por los de fibras de igual diseño.



13.5 CHAPONES

Los chapones protectores serán opcionales en su utilización. Se autoriza la colocación de chapas protectoras inferiores las cuales deberán cumplir como única función la protección de las partes mecánicas.

13.6 PARAGOLPES

Deben ser originales al igual que sus soportes. Se permite reemplazar por uno de fibra de igual diseño.

Se permite para el Fiat Uno la utilización del paragolpes del Fiat Duna.

13.7 TROMPAS:

Se permite reemplazar las trompas del modelo Fiat uno y duna por la del modelo FIAT UNO fire.

13.8 PEDALERA

Original, sistema de acelerador libre, se mantiene en su posición, se permite reforzar pedales, cable libre. Se permite realizar modificaciones en las mismas, pero siempre respetando los puntos de anclaje original de fábrica, solamente a fines de no entorpecer la maniobrabilidad para el piloto.

Artículo 14 Columna de Dirección

Anclaje original, se permite desplazar hacia abajo, hasta 60mm y la derecha hasta 60mm.

Se permite alargar la columna de dirección, hasta 150mm de la medida original.

Artículo 15 Combustible

Deberá utilizarse obligatoriamente el combustible oficial de la Fecha en curso y no de otras anteriores y/o de otro origen. El mismo será controlado por muestreo y su incumplimiento será pasible de sanciones deportivas (exclusión) y administrativas. NO SE permitirá ningún agregado de sustancias que mejoren el octanaje y/o densidad.

Artículo 16 Precintado

Se deberá perforar con un diámetro de 2mm, en el múltiple admisión.

Un espárrago o un bulón del caballete porta árbol de las levas ubicado en la línea del carburador. Dos espárragos o un bulón de fijación de tapa de cilindros y la saliente de la tapa de cilindro. Un bulón o espárrago de fijación entre motor y caja. Una nervadura de carcaza de caja de velocidades y dos tornillos consecutivos en la tapa de la misma. Se deberá pintar las áreas agujereadas con color para individualizar fácilmente las mismas.

Se deberá perforar un espárrago del carburador que combine con el espárrago del caballete porta árbol de leva.



Artículo 17 Llantas

Tipo potenciado de chapa o aleación. Ancho máximo 7", diámetro 13", se permiten separadores de hasta 20mm., de material y formato libre (tomado como parte de la llanta).

Las llantas de aleación deberán ser del tipo inyectada de marcas de calidad reconocida con conos de acero (homologación CDA)

Artículo 18 Cubiertas

18. Se utilizara como máximo ocho (8) cubiertas slick por campeonato, se podrá resellar gomas del campeonato anterior que hayan sido selladas por la técnica, estas serán slick .

Se podrán dibujar o no las cubiertas, queda a criterio del piloto.

- a. Las gomas a utilizar deben ser de la marca PIRELLI (COMPETICION)
- b. Estas serán provistas por :

EMPRESA : GUSTAVO CANO NEUMATICOS SA.

DOMICILIO : ACCESO BELGRANO 1809 - TOTORAS - PCIA DE SANTA FE

CUIT: 30-71003074-6

E-mail: competicion@gcneumaticos.com.ar

TEL. FIJO: 03476- 460946/462306

TEL. CEL: 3476-590819

CUENTA: BANCO MACRO

CAJA DE AHORRO EN PESOS N° 4862-0945724536-3

CBU: 2850862540094572453638

Cada piloto deberá adquirir los neumáticos a la firma mencionada, siendo único proveedor habilitado para la compra , debiéndose anticipar a la fecha de por lo menos 15 días de manera de contar con los mismos para la prueba.



En tanto la condición de pagos con cheques podrán ser propios como de terceros . En el caso que sean valores de terceros tendrán previa revisión para su aprobación

- c. Deberá el piloto presentar ante la AMPPAC la factura de compra o remito correspondiente para dar de alta el o los neumáticos (registro y sellado) .
- d. La administración de las cubiertas será a criterio de cada piloto(siempre respetando los máximos estipulados)
- e. El registro y control de las cubiertas quedara a cargo de la AMPPAC.,

Artículo 19 Seguridad:

19.1 BUTACA:

Las butacas a utilizar deben ser homologadas bajo norma FIA.

Fijaciones de butaca:

Los soportes deben fijarse a la carrocería / chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento, utilizando pernos con un diámetro mínimo de 8 mm y los cortes 1 mm.

- a. Los soportes deben fijarse a la carrocería / chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento, utilizando pernos con un diámetro mínimo de 8 mm y contrachapas, según el gráfico. La superficie mínima de contacto entre el soporte, la carrocería / chasis y la contrachapa es de 40 cm.2 para cada punto de montaje. Si se usan sistemas de desmontaje rápido, deben poder de soportar fuerzas verticales y horizontales de 18000 N, aplicadas de forma no simultánea.
- b. El asiento 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 pernos con un diámetro mínimo de 8 mm y refuerzos integrados en el asiento. Cada punto de montaje debe poder soportar una fuerza de 15000 N aplicada en cualquier dirección.
- c. El grosor mínimo de los soportes y contrachapas es de 3 mm., si se trata de acero, y 5 mm si se trata de materiales de aleación liviana. La dimensión longitudinal mínima de cada soporte es de 6 cm. El mismo es de construcción libre. Deberá tener apoya cabeza integrado tapizado y la altura mínima deberá ser al ras del casco. La fijación de la misma deberá ser montada sólidamente a la carrocería o jaula.



19. 2 CINTURONES DE SEGURIDAD:

Se deben usar dos tiras en el hombro y una tira en la cintura. Puntos de anclaje en la carrocería: dos para la tira de la cintura, dos o tal vez uno para las tiras del hombro, simétrico respecto del asiento. Estos cinturones deben estar homologados por la FIA y cumplir con la norma N 8854, 8853, 8854/98 u 8853/98 de la FIA.

Sera OBLIGATORIO el uso del protector cervical (hans).

Instalación

Debe instalarse un arnés de seguridad en los puntos de anclaje del automóvil de producción en serie.

Las ubicaciones geométricas recomendadas para los puntos de anclaje se muestran en el gráfico N° 253- 42.

Hacia abajo, las tiras del hombro deben orientarse hacia la parte trasera y deben instalarse de forma tal que no formen un ángulo de más de 45° respecto de la horizontal desde el borde superior del respaldo, si bien se recomienda que este ángulo no exceda los 10°. Los ángulos máximos en relación con la línea central del asiento son de 20°, divergentes o convergentes. Si es posible, debe usarse el punto de anclaje originalmente montado por el fabricante del automóvil. No deben usarse puntos de anclaje que formen un ángulo mayor respecto de la horizontal.

Para un arnés de 5 puntos, las tiras del hombro deben instalarse cruzadas simétricamente respecto de la línea central del asiento delantero.

Las tiras de la cintura y la entrepierna no deben pasar sobre los costados del asiento sino a través de éste, con el fin de atar y sostener la región pélvica sobre la mayor superficie posible. Las tiras de la cintura deben ajustarse apretadamente en el ángulo que se forma entre la cresta pélvica y el muslo superior. Bajo ningún concepto deben usarse sobre la región abdominal.

Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos.

Si es imposible instalar las tiras del hombro y/o de la entrepierna en los puntos de anclaje de producción en serie, deben instalarse nuevos puntos de anclaje en la carrocería o el chasis, lo más cerca posible de la línea central de las ruedas traseras para las tiras del hombro. Las tiras del hombro también pueden fijarse a la barra antivuelco de seguridad o a una barra de refuerzo por medio de un lazo, así como a los puntos más altos de anclaje de los cinturones traseros o, por fin, fijarse o apoyarse sobre un refuerzo transversal soldado a los refuerzos traseros de la barra antivuelco. En este último caso, el uso



de un refuerzo transversal está sujeto a las siguientes condiciones: El refuerzo transversal será un tubo que mida por lo menos 38 mm.x 2,5 mm.o 40 mm.x 2 mm., hecho de acero al carbono sin costuras estirado en frío, con un límite elástico mínimo de 350 N/mm.2. La altura de este refuerzo debe ser tal que las tiras del hombro, hacia la parte trasera, estén orientadas hacia abajo formando un ángulo que tenga entre 10° y 45° con respecto a la horizontal desde el borde del respaldo, recomendándose un ángulo de 10°.

Las tiras pueden estar fijadas por medio de lazos o por tornillos, pero en el último caso debe soldarse un tubo (camisa) para cada punto de montaje (ver gráfico 253-17C y 253-53 para las dimensiones). Estas partes extra se ubicarán en el tubo de refuerzo y las tiras se ajustarán usando pernos M12, 8.8 o 7/16 según especificación UNF. Cada punto de anclaje debe poder soportar una carga de 1470 daN o 720 daN para las tiras de la entrepierna. En el caso de un solo punto de anclaje para dos tiras, la carga considerada será igual a la suma de las cargas requeridas. Para cada nuevo punto de anclaje creado, debe usarse una placa de acero de refuerzo con una superficie de por lo menos 40 cm.2 y un grosor de por lo menos 3 mm.

Principios de montaje al chasis / monocasco:

- 1) Sistema general de montaje: ver gráfico 253-43
- 2) Montaje de la tira del hombro: ver gráfico 253-44
- 3) Montaje de la tira de la entrepierna: ver gráfico 253-45

Uso

Debe usarse un arnés de seguridad en su configuración de homologación sin ninguna modificación o remoción de partes y de conformidad con las instrucciones del fabricante.

La eficacia y la longevidad de los cinturones de seguridad están directamente relacionadas con la forma en la cual están instalados, se usan y se mantienen. Los cinturones deben reemplazarse después de cada choque grave y toda vez que las correas de tejido se corten, se rasguen o se debilitan debido a la acción de productos químicos o del sol. También deben reemplazarse si las partes de metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan. Cualquier arnés que no funcione perfectamente debe ser reemplazado.

19.3 EXTINGUIDOR:

Es obligatorio la colocación de un matafuego tipo AFFF (espuma) con una capacidad mínima de 1 kg. El extintor deberá estar montado de tal forma que pueda ser fácilmente liberado de su fijación, y deberá estar



posicionado de tal forma que el piloto sentado normalmente en su butaca pueda alcanzar el botellón sin inconvenientes.

Es obligatorio la instalación de un segundo matafuego de 5 kg, en posición vertical, en el cual se permitirá la instalación de sistemas manuales o electrónicos, con proyecciones de líneas extendidas de fuego hacia el carburador, depósito de combustible y piloto.

Dicho sistema deberá ser aprobado por la Comisión Técnica de la AMPPAC.

19.4 CORTACORRIENTE:

Se deberán colocar dos cortes generales de corriente, uno exterior y otro interior. Conectado al negativo.

El corte general de corriente debe cortar todos los circuitos eléctricos y también debe detener el motor. Debe ser un modelo a prueba de incendio y será accesible desde adentro y desde afuera del automóvil. Desde afuera, el comando del interruptor del circuito estará obligatoriamente ubicado en la parte inferior del montaje del parabrisas, del lado del conductor. Estará marcado por una chispa roja adentro de un triángulo azul con bordes blancos, cuya base tendrá por lo menos 12 cm. El corte interior debe ser accionado por el piloto sentado en su butaca con los cinturones puestos.

19.5 LIMPIAPARABRISAS:

El motor, su emplazamiento, su número de escobillas, y mecanismo, serán de libre elección. Se deberá obligatoriamente, contar con un sistema de lava parabrisas, mecánico o electrónico, y se autoriza aumentar el depósito del líquido limpiador. Se permitirá ubicar el depósito del líquido lava parabrisas dentro del habitáculo, o cambiarlo de su posición original. Se permite el uso de limpia y lava lunetas.

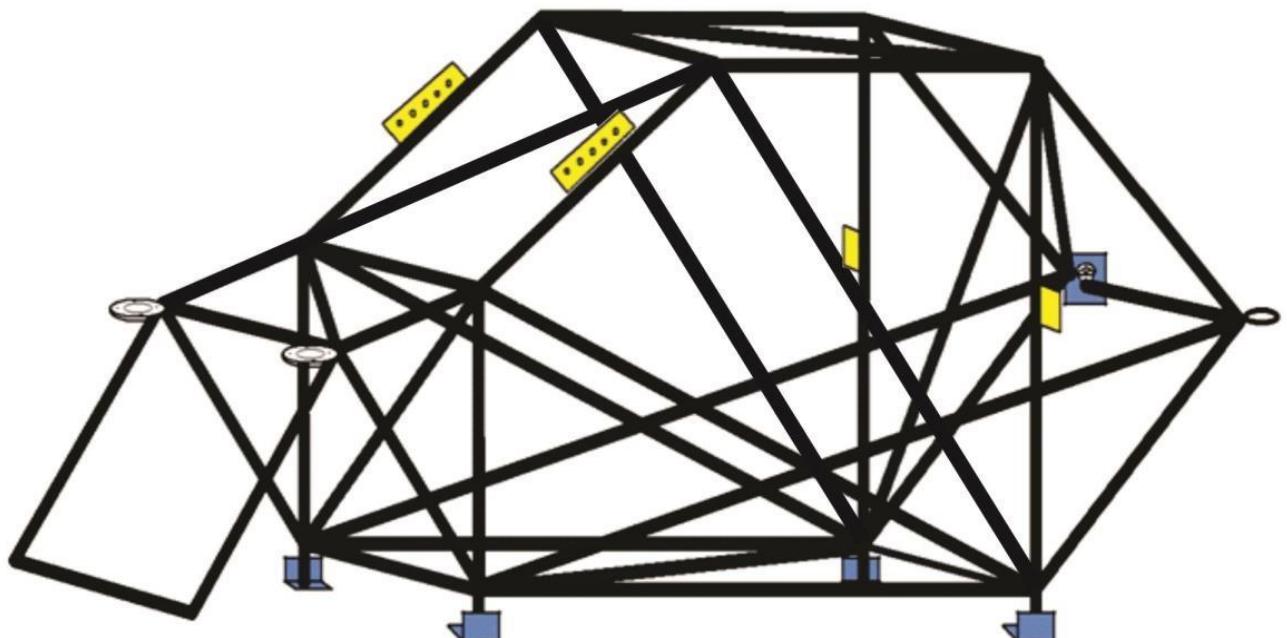
19.6 JAULA DE SEGURIDAD:

El único objeto de la misma es evitar una deformación importante en caso de colisión o vuelco, la misma será libre, tomando como base el siguiente plano adjunto, se deberá respetar sus anclajes, soportes, diámetro y grosor de caño.

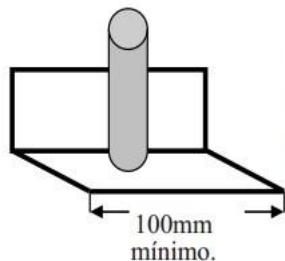
Prohibido agregar caños por dentro de los sóccalos y parantes, no pudiendo obstruir la entrada o salida del piloto.

Cuando se construye dicha jaula se deberá informar a los comisarios técnicos de la AMPPAC, los mismos, le verificarán una vez empezada y luego finalizada dicha estructura.

Plano adjunto:



Refuerzos soporte de parilla delanteros y traseros



Colocar unos rectángulos de chapa de un espesor de 2mm, en las cuatro bases, según la muestra del dibujo; donde también se soldaran los caños de la jaula.

Fig. N° 2

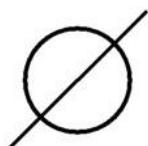


Fig. N°3

Diámetro de los caños: Deberán ser de acero
Sin costura.
Caño gas con costura.
Diámetro $1,1/4 = 42.2\text{mm}$
Espesor 2.6mm
Caño acero 1020 o más. Sin costura
Diámetro 38.40mm
Espesor 2mm o 2.2mm

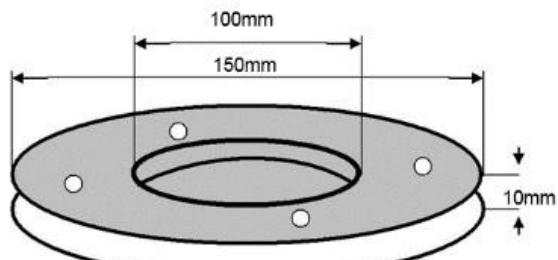


Fig. N°4

Modificación para utilizar corrector de comba

En caso de utilizar otro material, deberá respetar el diagrama de este reglamento y deberá homologar la jaula.



19.7 INSCRIPCIONES:

Los números deberán ser colocados a cada lado y en el techo sobre un fondo negro de 40cm de ancho por 30cm de alto o de 40cm de diámetro si es circular, con un trazo color blanco de 4 cm de espesor y una altura mínima de 22cm. La distancia mínima de los números al marco deberá ser de 4cm.

Se deberá colocar el número en el parabrisas, de color amarillo fluo, de 8cm de altura, sobre el lado derecho del vehículo debajo del nombre del piloto.

En las puertas delanteras o en el techo deberá indicarse nombre y apellido del piloto así como el grupo sanguíneo RH, en un recuadro suficiente para contener caracteres de 4cm de altura.

19.8 ESPEJOS

Es obligatorio el uso de uno dentro del habitáculo y dos espejos exteriores, uno a cada lado del vehículo.

19.9 OJAL DE REMOLQUE

Todos los automóviles deben estar equipados con un ojal de remolque delantero y uno trasero para todos los eventos. Este ojal y o fajas de remolque sólo se usará si el automóvil no puede moverse libremente. Será claramente visible y estará pintado de amarillo, rojo o naranja.

19.10 TANQUE DE COMBUSTIBLE:

- **Tanque original:** Deberá estar en su posición original, de la forma que viene de fábrica, con sus respectivos accesorios, respetando su dispositivo de carga original.

- **Tanque de competición:**

En el caso de no utilizar el tanque de combustible original del vehículo en su posición original, SE SUGIERE EL USO DE TANQUES DE COMBUSTIBLE HOMOLOGADOS POR LA F.I.A., DE ACUERDO A LA NORMA FT3.

SE RECOMIENDA QUE ANTES DE LA COMPRA DE LOS MISMOS SE CONSULTE A LA AMPPAC SOBRE LOS MODELOS HOMOLOGADOS.

Se permitirá incorporar en su interior rompeolas, se permitirá acortar su altura en 70 mm. Se permitirá la incorporación de tanques de goma marca "A.T.L. o FUEL SAFE", con su correspondiente container, de no usar este Elemento deberá instalarse un parallamas estanco de poli carbonato ignífugo. De utilizarse el tanque de combustible de goma, el mismo deberá estar instalado a no menos 300 mm., de la parte trasera del baúl y 150 mm., de ambas partes laterales.

Si el depósito de combustible estuviese instalado en el baúl y se eliminaren los asientos traseros, deberá haber un tabique de poli

carbonato resistente al fuego (ignífugo) y estanco a las llamas y a los líquidos, que separe al depósito del habitáculo.

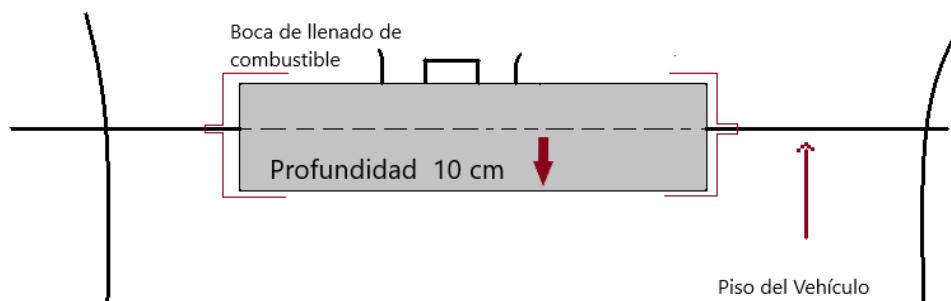
En el caso de los autos de dos volúmenes, será posible, utilizar un tabique de poli carbonato (ignífugo) entre el habitáculo y la ubicación del tanque. El emplazamiento y dimensión del orificio de llenado, así como el tapón de cierre, podrá cambiarse a condición de que la nueva instalación no sobresalga de la carrocería y garantice que las fugas del carburante no caigan dentro del compartimiento.

- **Montaje y ubicación de Tanques de Combustible Homologados:**

Deberán estar alojados en un recipiente metálico sujeto con dos zunchos longitudinales y uno transversal. Se permite cortar el piso e instalarlo a 10 cm por debajo del plano del piso, ver plano adjunto.

Tendrá una única boca de llenado en la parte superior, deberá tener un Embudo recolector de derrame, el citado embudo deberá tener un tubo de drenaje al exterior con salida lejos del caño de escape del motor y de los frenos. Deberá tener una descarga de estática.

Entre el tanque y la cola del vehículo deberá haber una distancia mínima de 400 mm. El tubo de pesca o chupador deberá estar en la parte superior. Prohibido el uso de medidores eléctricos. Se permiten utilizar tanques de combustible con un depósito chupador incorporado; siendo este parte integrante del elemento homologado. En los vehículos en los que el depósito chupador se encuentre por debajo del piso del baúl, en los mismos será obligatorio colocar una protección tubular continua construida en tubo de acero SAE 1020 de diámetro mínimo de 45 mm y espesor mínimo de 3 mm, deberá ser de forma rectangular de dos lados horizontales y dos verticales cuyas aristas deberán ser caños curvados. En lo que respecta a los tubos que van puestos en forma vertical se podrán soldar a los horizontales o bien reemplazarlos por una planchuela soldada a los mismos. Su parte horizontal superior deberá estar fijada a la altura de los cajones longitudinales (falso chasis) de refuerzo de la carrocería, y su parte horizontal inferior en la línea horizontal inferior del depósito chupador. Se deberá colocar un para llamas entre el habitáculo y el baúl en la zona que delimita el respaldo del asiento trasero, el mismo deberá estar realizado en chapa de acero o aluminio dejando estanco el habitáculo con respecto al baúl.





19.11 LUZ DE STOP

Deberán colocarse dos (2) luces en el interior del habitáculo contra la luneta en la parte superior de la misma, una a cada lado de ésta, de color rojo con lámparas de 15W como mínimo, accionada por el pedal de freno únicamente. Distancia entre ellas de 60 cm. como mínimo. Se autoriza el uso de LED.

19.12 LUZ DE LLUVIA O PARA CIRCUITOS TERRADOS

Es obligatorio colocar una luz para tal fin, de como mínimo 400mm cuadrados de superficie, colocada dentro del habitáculo en el centro de la luneta trasera, de color anaranjado.

Será accionada por el piloto o copiloto por medio de una llave, independiente del sistema de freno. Se autoriza el uso de LED. Será opcional el uso de luces intermitentes laterales.

19.13 RED DE SEGURIDAD

Se permitirá y se dejará a la consideración de cada participante y como opcional la colocación de una red, como medida de seguridad, o como protección eventual.

19.14 INTERCOMUNICADORES

Es de uso opcional y libre en lo que respecta al equipo y su instalación.

NOTA: la Comisión Técnica de la AMPPAC Y FEMAD podrá a su solo juicio impedir la participación de cualquier automóvil que no reúna las condiciones mínimas de seguridad.

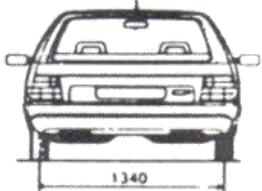
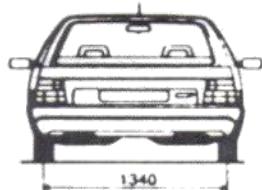
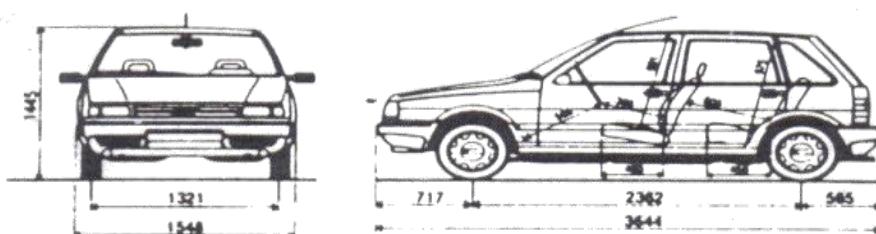
El presente reglamento podrá sufrir modificaciones o aclaraciones, las que serán notificadas mediante anexos previa reuniones de sus pilotos.

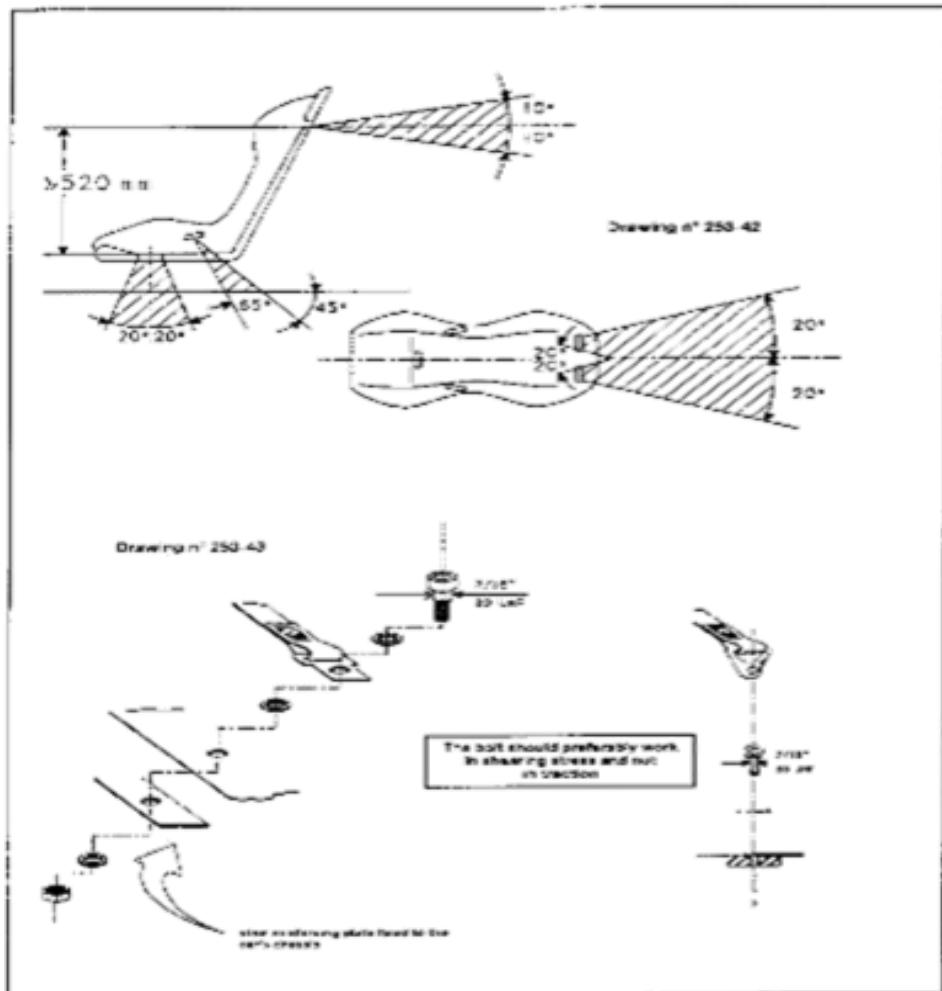
Artículo 20 Pruebas libres

Se prohíbe realizar pruebas libres a los autos y pilotos que estén rankeados en los tres (3) primeros lugares del campeonato y a todos aquellos puestos que empaten en puntos con el tercer lugar. Al no cumplimentar esta regla se lo penalizara con Dos (2) fechas de suspensión. El viernes previo al desarrollo de las competencias se considera día oficial de pruebas, en donde todos los pilotos están habilitados a participar. De presentarse el caso de un accidente en el cual un auto quede muy golpeado, el AMPPAC podrá dar una autorización especial, la que será por escrito y en conocimiento de la categoría.

La gama

Modelo	Motor	Nº de velocidades
Uno CL 1.6 3 puertas	1580 cm3	5 y MA
Uno SCR 1.6 3 puertas	1580 cm3	5 y MA
Uno SCR 1.6 5 puertas	1580 cm3	5 y MA







FICHA TECNICA 2020

DISTANCIA ENTRE EJES	2.390mm	+/- 2mm	
TROCHA DELANTRA	1.620mm	MAXIMO	
TROCHA TRASERA	1.590mm	MAXIMO	
LLANTAS	7" x 13"		
PESO CIGUEÑAL	9.000 kg	Mínimo sin tolerancia	
PESO BIELA	600 gramos s/toleran.		Entrecentro 128.50
PESO PISTON SOLO	330gramos		
PESO PISTON CON ARO	440 gramos		
DIAM. VAL. ADMISION	39.50 mm	Toleranc. 015mm	
DIAM. VAL. ESCAPE	31.00mm	Tolerancia. 015mm	
DIAM. casquillo. ADM	35.70 mm	A 7 mm del asiento de válvula	
DIAM. casquillo ESCAPE	28.50 mm	A 7 mm del asiento de válvula	
ALZADA LEVA	9.20	MAXIMO	
VOLANTE MOTOR	6.460 KG	MINIMO	
DIAM. CILINDRO STD	86.40 mm	MAXIMO	
Cilindrada Unitaria STD	395,16 cm3	Máximo	
Volumen de cámara STD	46.48 cm3	Máximo	
Cilindrada total STD	1580,66 Cm3	Máximo	
DIAM. CILINDRO +1	87,40 mm	Máximo	
Cilindrada Unitaria +1	404,36 cm3	Máximo	
Volumen de cámara +1	47.57 cm3	Máximo	
Cilindrada total +1	1617,48 cm3	Máximo	
CARR. CIGÜEÑAL	67.40 mm	+/- 0,30 mm	
LARGO DE válvula	108.50 mm	+/- 1.50 mm	
MULTIPLE ADM. LT	31.90 mm	Sin tolerancia	
MULTIPLE ESC.	30.00 mm	Sin tolerancia	
Peso con piloto	850 kg	Mínimo	
COMPRESION	9.50 / 1	SIN TOLERANCIA	
CAJA VELOCIDADES	ORIGINAL MODELO Fiat UNO	Modelo homologado	Ver relación y numero de dientes y diámetro de engranajes en tabla.