



REGLAMENTO

TÉCNICO

2026

COPA FIAT

1.4



ÍNDICE

DISPOCISIONES GENERALES	
ELEMENTOS Y ESPECIFICACIONES FIAT 600.	
ART. N° 1 CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL AUTOMÓVIL	
ART. N° 2 GENERALIDADES. TORNILLOS Y TUERCAS	
ART. N° 3 MODIFICACIONES	
ART. N° 4 MOTOR	
ART. 5: CIRCUITO DE ENFRIAMIENTO	
ART. N° 6: SISTEMA ELÉCTRICO	
ART. N° 7: COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES	
ART. N° 8: FRENOS	
ART. N° 9: TRANSMISIÓN	
ART. N° 10: CARROCERÍA	
ART. N° 11: SUSPENSIÓN	
ART. N° 12: RUEDAS	
ART. N° 13: PESO	
ART. N° 14 PRECINTOS	
ART. N° 15: SEGURIDAD	



Vigencia: Este Reglamento tendrá vigencia desde el 01 de Enero de 2026 al 31 de Diciembre de 2026 y reemplazará a todo otro reglamento que se haya emitido con anterioridad.

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

Si la interpretación de algún término o párrafo del presente reglamento pudiese dar origen a dudas, se solicita que el constructor, preparador o concurrente de un automóvil se dirija a los técnicos.

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 , provincias vecinas y países aledaños.

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

El mismo es un **reglamento abierto**, pudiéndose realizar cambios cada 3 carreras, siempre y cuando sea para equilibrar la categoría.

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 y el respectivo pasaporte técnico.

IMPORTANTE: Todos los ítems de seguridad que no afecten a la performance del vehículo, como indumentaria, butacas, cinturones, matafuegos, estructuras, venteos, cortes de corriente, ploteados, calcomanías, pinturas, estética, etc., serán de control exclusivo de la Femad en la pre técnica y una vez aprobado en Pasaporte Técnico, se considerará de uso Autorizado y **NO siendo sujeto a objeciones y/o denuncias de otros participantes.-**

DECIMALES EN LECTURA DE MEDIDAS. Cuando una medida escrita en el reglamento posea 1 decimal, y el instrumento de medición muestre 2 decimales (ejemplo calibre digital), se tomará en cuenta únicamente el primer decimal de la lectura del instrumento. De no tener decimales el reglamento, no se tomarán en cuenta los del instrumento. Ejemplo: Reglamento dice: Válvula de admisión, diámetro cabeza 38,3mm máximo. El calibre mide 38,39mm, se tomará como valor válido 38,3mm, se desestima el segundo decimal



OBLIGATORIO: Finalizada la prueba de clasificación y súper clasificación ningún vehículo podrá abandonar el parque cerrado sin haber sido debidamente precintado por los Comisarios Técnicos.

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

Cuadro 1: Elementos y especificaciones Copa Fiat 1400.

ELEMENTOS	ESPECIFICACIONES	TOLERANCIAS	OBSERVACIONES
Distancia entre ejes	2,00 mts	+ /- 40 mm	
Trocha delantera	1390 mm	+10 mm	Maximo
Trocha trasera	1430 mm	+10 mm	Maximo
Llantas	13x7 pulgadas	Sin tolerancia	Maximo
Peso cigüeñal solo	9.00 kg	Sin tolerancia	Mínimo
Biela peso s/ cojinete	600 grs	-20grs	Mínimo
Piston peso solo	260 grs	Sin tolerancia	Mínimo
Válvula admisión diámetro	37.50 mm x 8 mm	+/-0.30 mm	
Válvula escape diámetro	31.00 mm x 8 mm	+/- 0.30 mm	
Peso vehiculo minimo	740 kg	Sin tolerancia	Con piloto
Levas alzada maxima	8.80 mm	Sin tolerancia	Ver art 4.15 procedimiento
Levas entre centros	libre		
Peso Conjunto Volante+placa +disco+bulones+arandelas	9,800 kg	+196 grs (2%)	Maximo
Polea cigüeñal	850 grs		Maximo
Cilindros std diámetro	80.50 mm		
Cilindro +1.00	81.50 mm	+0.13 mm	Maximo
Cilindrada maxima	1406.50 cc		Maximo



Cilindrada máxima x cilind	351.625 cc		Maximo
Cigüeñal Carrera	67,400 mm	+/- 0.30 mm	
Relación de compresión	8 a 1	+ 0.1 en 2 cil.	Se promedia
Válvulas largo en A y E	108,40 mm	+/- 1.00	



Diámetro Garg. Carburador	32.00 mm	+/- 0,15 mm	
Diámetro Difusor	24 mm	+/- 0,20 mm	
Tapa Cilindros	7663436	Original	
Múltiple Admisión	4410718	Original	
Casquillo Admisión Interno	Mínimo 32.5mm.	Máximo 34.7mm.	Sin tolerancia
Casquillo Escape Interno	Mínimo 26.2mm.	Máximo 28.2mm.	Sin tolerancia
Disco Freno Delantero	240 mm	+0.5mm	Máximo
Diámetro Pistón Caliper	48.00 mm		Máximo
Diferencial Relación	39 x 8 dientes	Únicamente	
Peso Auto con Piloto	740 kg	Mínimo	
Caja de Velocidades	Original Fiat 600	S/ Planos Reglamento	

ARTÍCULO 1 - CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL AUTOMOVIL

Serán admitidos todos los Automóviles 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.

4.1 BLOCK DE MOTOR: Se permite el rectificado respetando los centros originales. Diámetros máximos de cilindros 81,63 mm. 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. Se permite el block de FIAT UNO. PALIO, SIENA Y DUNA 1600 cc encamisado a medidas reglamentarias.

4.2 PISTONES: Originales o tipo Original, marca FEDERAL MOGUL, PERSAN BUXTON MAHLE-SURAL del mercado de reposición. Prohibido los forjados. Posición del pistón libre.

Aros: Cantidad y espesor original.

Medida de Ranuras: Primera ranura: 1,5 mm, Segunda: 1.75 mm y Tercera: 3mm.

Se permite modificar la capacidad cúbica de la cámara de combustión en el pistón.

Manteniendo la forma original y sin agregado de material, y en su diámetro mayor deberá mantener un borde plano, no menor a 2 mm.

Peso mínimo del pistón: 260 gramos.

Pernos de pistón original o similar. PESO MINIMO 100 GRAMOS

Seguros de pernos libres.

4.3 BIELAS

Originales. Peso mínimo sin cojinete: 600g con una tolerancia de -20gr. Se permite alesar su interior sin desplazamiento. Se permite equiparar los pesos entre las bielas trabajado las mismas en sus extremos, manteniendo la biela con la textura de terminación original.

4.4 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. Tapones libres.

La carrera será de hasta 67,4 mm (tolerancia +/- 0,3 mm).

Peso mínimo del cigüeñal desnudo 9,00 Kg.

La posición radial de los muñones debe mantenerse original, tolerancia entre los muñones gemelos 360° (tolerancia +/-3°). Manteniendo su textura original.

4.5 VOLANTE DE MOTOR

Original. Peso máximo 9.800 Kg (+196 grs) se pesara el conjunto (volante + placa + disco ,incluida la corona de arranque, bulones de sujeción de placa y volante. Se permite: balancear estática y dinámicamente.



Se permite utilizar volante de FIAT 128 en las versiones 1100, 1300 o 1500 respetando el peso máximo establecidos del conjunto

4.6 COJINETES

Los cojinetes de bielas y de bancadas son originales o similares.

4.7 TAPA DE CILINDRO

Original N° 7663436 impreso en la tapa en sobre relieve. Se permite reparar dos de las cámaras de combustión, se permite agregar material UNICAMENTE para dicha reparación, manteniendo la forma y medidas de las restantes originales. Diámetro conducto admisión en el múltiple lado tapa: 30,40 mm. SIN TOLERANCIA como máximo, desde donde apoya la junta y midiendo a 5,00 mm adentro. Diámetro conducto escape contra múltiple lado tapa: 28,80 mm SIN TOLERANCIA como máximo, desde donde apoya la junta y midiendo a 5,00 mm adentro.

Prohibido arenado, pulido y cualquier tipo de maquinado en los conductos.

4.7 .1 TAPA CILINDROS

El sistema de calefacción debe ser anulado. Para ello se deberá anular la circulación de agua, “cerrando los orificios en la tapa cilindros que van al múltiple de admisión”

4.8 VÁLVULAS: Original o similares del mercado de reposición (prohibido válvulas especiales de competición). NO SE PERMITE extraer material en el acabado inferior de la cabeza de la válvula.

Diámetro máximo en la cabeza:

Admisión: 37,50mm (tolerancia +/-0,30 mm).

Escape: 31,00mm (tolerancia +/-0,30 mm).

Diámetro vástago: 8,00 mm. tolerancia +/-0.20 mm

4.9 CASQUILLOS DE VÁLVULAS

Los mismos serán con perfiles libres manteniendo el asiento de 45°

Sus medidas de diámetros serán:

Admisión: desde 32,5mm hasta 34,7mm. (Sin tolerancia)

Escape: desde 26,2mm hasta 28,2mm. (Sin tolerancia)

Deberán ser de material magnético. Se permite hermanar los conductos a la medida de los respectivos casquillos hasta 5mm en su interior a partir de la base del casquillo.

Los diámetros interiores de los casquillos son:

Admisión: Diámetro Mínimo 32.5mm. Máximo 34.7mm. (sin tolerancias)

Escape: Diámetro Mínimo 26.2mm. Máximo 28.2mm. (sin tolerancias)

Se permite reemplazar los casquillos de válvulas por desgaste, manteniendo materiales, formas, ángulos y medidas.



4.10 GUÍA DE VÁLVULAS

Originales o similares. Se permite colocar guías de bronce o vainas de bronce en guías de válvulas. PROHIBIDO suplementar la guía de válvulas donde apoya en la tapa.

4.11 RELACIÓN DE COMPRESIÓN

La relación de compresión será de 8 a 1 como máximo, con una tolerancia de 1 (una) décima en 2 cilindros siempre y cuando el promedio de los 4 cilindros sea igual de 8 a 1.

Si hay 1 cilindro por encima de los 8 a 1 más la décima de tolerancia, quedará excluido.

La verificación de la relación de compresión se realizará con la máquina de la FEMAD, con el equipo de medición marca LISSO o similar.

EL SILBADOR CON SU ADAPTADOR DE BUJÍA UNA VEZ COLOCADO EN EL ALOJAMIENTO DE LA BUJÍA DEBERÁ ESTAR AL RAS DE LA SUPERFICIE DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN. (Ver Gráfico)

SE PROHIBE USAR SUPLEMENTO APARTE DE LA ARANDELA ORIGINAL OBLIGATORIA QUE TRAE LA BUJÍA, PARA CALIBRAR RELACIÓN DE COMPRESIÓN.

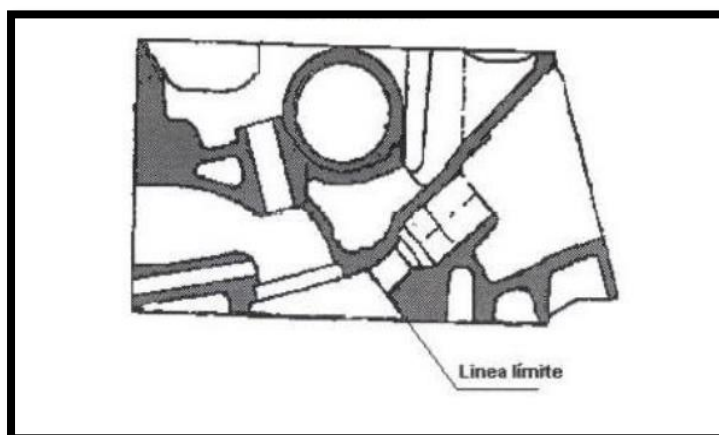
El mecánico /piloto /concurrente del vehículo deberá presentar una declaración firmada con el diámetro del cilindro y carrera del pistón, previamente a la medición.

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

De surgir una apelación se resolverá con el mismo método y aparato de medición, en el lugar del evento.

Una vez medida la relación de compresión, cada nueva medición tendrá un cargo monetario dispuesto por AMPPAC. (ya sea por no dar la compresión o por algún trabajo que lleve corte de precinto)

Grafico del adaptador de bujia del Silbador Liso





4.12 JUNTA DE TAPA DE CILINDROS

Deberá poseer indefectiblemente junta de tapa, de cuerpo sólido material libre, espesor LIBRE.

4.13 MÚLTIPLE DE ADMISIÓN

Original N° 4410718.

Prohibido arenado, pulido y cualquier tipo de maquinado.

Se autoriza una chapa como aislante térmico entre múltiples de escape y admisión.

4.14 BOTADORES / PLATILLOS / TRABAS / RESORTES

Deberán ser originales . Platillos y trabas originales.

Resortes: cantidad dos y ubicación original, dureza libre, se podrán usar arandelas para dar al conjunto la presión adecuada (arandelas libres en cantidad y espesor).

4.15 ÁRBOL DE LEVAS TIPO ORIGINAL DEL MOTOR

El árbol de levas será de cruce libre y Alzada máxima de 8.80 mm. La medición se efectuará sin luz de válvulas, colocando el caballete en posición invertida y con un botador insertado. Se permite rectificar la base de la tapa o caballete porta árbol de leva original. La altura mínima entre la base y el alojamiento del árbol de leva en la 5^{ta} bancada es de 18 mm.

4.16 POLEAS

Polea de cigüeñal de diámetro y material libres. Peso máximo: 0.850 Kg.

4.17 ÁRBOL SECUNDARIO

Original.

4.18 CARTER

Carter original o similar, se permite 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 conducirse a un recipiente (recuperador de Aceite) de al 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.



4.19

PLACA Y DISCO DE EMBRAGUE:

Placa a diafragma. Sistema original. Accionamiento libre.

Peso máximo 9.800 Kg (+196 grs) se pesara el conjunto (volante + placa + disco ,incluida la corona de arranque, bulones de sujeción de placa y volante. Se permite: balancear estática y dinámicamente.

Disco libre, diámetro 180 mm con estría de 21,50mm (Clío-R11), con estría de 16.15mm (R12). Fijación de la placa al volante original.

Tipo de estría para disco de embrague (Clío-R11) .

Tipo de estría de acople al triple: original FIAT 600 solo medida en la estría

Guía de directa: medidas libres

Directa. medidas en estría, otras medidas libre

4.20 DISTRIBUCIÓN

Tapa y reparos de distribución opcional.

Se permite usar corrector de puesta a punto. Libre preparación, se permite tensor auxiliar de libre diseño.



4.21 SOPORTE DE MOTOR

SopORTE de motor del lado de la distribución, de diseño LIBRE.

4.22 ALIMENTACIÓN:

a.- CARBURADOR Será el original (por dentro y por fuera) de una sola boca con una garganta de 32mm +/- 0,15mm. de las marcas WEBER 32 ICEV, con un Venturi de 24 mm +/- 0,20mm. de diámetro, respetando su forma, terminación y aspecto original.

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 surtidor 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.

Las juntas entre carburador y múltiple, serán de 1,50mm de espesor como máximo cada una. La altura total del carburador desde su base hasta el borde superior en su entrada deberá respetar su medida original de 118,00 mm (tolerancia +/- 0,60 mm).

Deberá contar con una brida restrictiva de material magnético, entre el carburador y la admisión, de 29 mm como máximo y espesor 5mm (tolerancia +/- 0,50 mm).

Deberá ser cilíndrica en todo su perímetro y sin chanfles.

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 permite colocar un adaptador para la manguera del filtro atornillado a la tapa y no debe cumplir otra función que contener dicha manguera, tendrá que tener una altura máxima de 50 mm .

Todo aire que entre al motor, lo hará únicamente a través de la boca del Carburador.

El ingreso de combustible al carburador será a través del pico original y/o un racor roscado, manteniendo su posición original.



| 31

CARBURADOR “WEBER – WEBWE + ICEV O SOLEX 32 DISA	
Diámetro Cuerpo	32.00 mm +/-0,15 mm
Diámetro Difusor	24 mm +/-0,20 mm
Diámetro de la Descarga del difusor centrador (Avioncito)	4.00 mm Sin Tolerancia
Largo o altura del Avioncito	27.00 +/- 0.20 mm
Diámetro Interno Centrador Avión	10.80 mm 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 +/- 0,10 mm
Tornillo Mariposa	Cabeza Original sin limar
Bisel Superior Base Carburador	1.50 mm Máximo. Sin Tolerancia



Cebador y Todas sus Partes	Libre, Permitido Eliminar
----------------------------	---------------------------

Altura Carburador Armado, Completo	118 mm Original +/- 0.60 mm
Diámetro Externo, Centrador, Avioncito	Original
Altura, parte Superior Centrador a Cielo Superior Cuerpo Carburador	Original, Standard

| 31

b.- BOMBA DE NAFTA

Tipo original o de competición.

Permitido eléctrica.

Al utilizar bomba de nafta eléctrica, **Es OBLIGATORIO colocar un sistema eléctrico de corte automático al detenerse el motor. Deberá estar fuera del habitáculo.**

c.- FILTRO DE NAFTA

Cantidad y tipo libres, capacidad total máxima 500cm³.

Deberá ser metálico.

No deberá encontrarse dentro del habitáculo.

d.- FILTRO DE AIRE

Obligatorio el uso de elemento filtrante de cartón, no pudiendo tener tomas de aire. Se deberá instalar dentro del habitáculo con una separación máxima de 60cm. del tabique que separa el motor. La única comunicación permitida con el carburador, será por medio de una manguera de goma sujeta con abrazaderas y que no tenga nada en su interior.

e.- TANQUE DE COMBUSTIBLE: Posición original, forma del tanque y capacidad libre , el mismo deberá cumplir con las reglas de seguridad correspondientes. Siempre sujeto a aprobación de la comisión técnica. El venteo deberá tener una válvula de seguridad o anti derrame Taunus Duna o similar.



4.23 ENCENDIDO Y SISTEMA ELÉCTRICO:

a. ENCENDIDO

Distribuidor electrónico o a platinos.

Originales o similares cualquier marca

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.

SE PERMITE DISTRIBUIDORES TIPO HALL y/o INDUCTIVO

Bobina de encendido tipo original, de gran serie que hayan equipado vehículos nacionales / Mercosur , NO DE COMPETICIÓN.

En caso de uso del sistema de encendido mecánico, se permite un solo platino. El condensador, el platino y la tapa del distribuidor son originales o similares. La preparación de las partes mecánicas del distribuidor (sistema electrónico o con platino) es libre. **Prohibido** el uso de módulos de avances regulables y/o programables.

**b. 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. Largo original con su arandela original.

El extremo de la rosca de la bujía deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión.

ENGRANAJE CONDUCTOR DEL DISTRIBUIDOR

Original o similar, de material libre.

c. ALTERNADOR

Uso opcional.

4.24 ADAPTACIÓN DEL MOTOR

El motor se deberá colocar respetando la posición original.

Anclaje y patas libres.

a. TRAVESAÑO POSTERIOR

Libre diseño.

Su separación máxima permitida desde la punta del cigüeñal al exterior de la misma será de 100mm.

b. SOPORTE DE CAJA

Se permite reforzar libremente de libre diseño

4.25 CAJA

Se debe bloquear el recorrido del selector en el interior de la caja para anular la primera velocidad. (obligatorio)

SISTEMA DE BLOQUEO DE SELECTOR (PRIMERA MARCHA) LIBRE.

4.26 **ESCAPE**: Múltiple original. Por fuera y por dentro.

Salida de escape libre, que no exceda más de 100 mm de la travesa.

Es obligatorio el uso de silenciador en zona de boxes.

4.27 SISTEMA DE LUBRICACIÓN

Bomba de aceite original o similar.

Tapa de carga de aceite libre.

Filtro de aceite libre.

Se permite modificar el chupador a los fines de que el tubo que lo conecta al cuerpo sea flexible o móvil.



4.28 CUBRE CARTER

Se permite la colocación de una chapa para cubrir el cárter, el material es libre.

ARTÍCULO 5:

5.1 CIRCUITO DE ENFRIAMIENTO

Radiador forma, tamaño y posición libres. Se permite armazón soporte del mismo. Ubicado en el frente del vehículo.

Electro ventilador y accionamiento del mismo libres.

Canalizador libre.

Termostato opcional, tapa del mismo libre.

Mangueras libres.

Los caños del radiador al motor, Prohibido todo tipo de uniones en su recorrido dentro del habitáculo, deben estar protegidos y/o envainados con material aislante capaz de sostener fugas de refrigerante sometidos a alta presión.. Diámetros libres

5.2 BOMBA DE AGUA

Debe ser tipo original pudiendo reemplazar la polea por otra de libre diseño.

Se permite la instalación de un tensor auxiliar de libre diseño

5.3 CIRCUITO DE ENFRIAMIENTO

Reservorio de agua.

Se permite utilizar el recuperador de agua (libre)

ARTÍCULO 6: BATERIA : La marca y capacidad de la batería son libres.

ES OBLIGATORIO, uso de caja plástica, contenedor de batería con tapa del mismo material, la que se utiliza para COMPETICIÓN.

SISTEMA ELÉCTRICO

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.



ARTÍCULO 7 - COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES

Deberá utilizarse obligatoriamente el combustible oficial de la Fecha en curso y no de otras anteriores y/o de otro origen.

NO SE permitirá ningún agregado de sustancias que modifiquen el octanaje y/o densidad

El mismo será controlado por muestreo de color, y también se hará la comparación con el instrumento de medición de FEMAD

AMBOS CONTROLES SON INAPELABLES.

En caso que más del 50 % de las muestras extraídas durante el evento, no coincidan con el patrón por cualquiera de las 2 razones (color y máquina de FEMAD) la prueba quedaran en suspenso por técnica y se enviarán el total de las muestras a analizar a un laboratorio...

ARTÍCULO 8- FRENOS.

8.1 DELANTERO *Disco Delantero

Obligatorio. Sólido tipo original de Fiat 133, 128, 147 y/o Spazio todas sus variantes. La medida del diámetro máximo permitido es 240 mm (tolerancia +0.5 mm).

8.2 Pastillas y Mordazas

Tipo original del Fiat 133, 128, 147 y Spazio todas las variantes, sistema ATE VARGA. Pistón del calipers. Diámetro máximo permitido 48 mm. Se permite el uso de una válvulas compensadora /reguladora (opcional), la posición es libre. La refrigeración , Sera opcional . Se permite perforar el frente de la carrocería para alojar a cada lado del mismo una ventilación para los frenos delanteros únicamente, se autoriza hasta un diámetro máximo hasta 80 mm con un conducto desde el frente hasta el conjunto caliper /disco .

8.3 Bomba de freno

Doble circuito obligatorio.

Diámetro del cilindro de mando: 3/4 (19mm) o 13/16 (21mm).

Se permite desplazar su ubicación para adaptar a la pedalera.

Se permite modificar la leva de empuje.

Se permite el uso de dos bombas de freno de 19mm o ¾ pulgadas cada una tipo bombín de embrague. En este caso se prohíbe la regulación de frenos por el piloto en carrera, desde el lugar de conducción.

8.4 FRENO TRASERO DISCO / CALIPER /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, se permite agujeros de ventilación.

Se permite el balanceo sin perforaciones y un (1) rectificado hasta un diámetro máximo de 193 mm. Se permite ranurar campana para evacuar polvillo.



Se permite instalar freno a disco, instalación /adaptación de libre diseño y posición. Caliper de vehículos de gran serie , disco solido de hasta 240 mm (max) y pistón de hasta 48 mm (max).

Se permite el uso de una válvula compensadora /reguladora (opcional), la posición es libre

8.5 Masas trasera

Se permite el uso de MASAS de autos de fabricación de gran serie con rodamientos a bolilla.

8.6 Cilindros. de freno (a campana)

Diámetro de pistones: Traseros de 22 mm. O 7/8 de pulgadas (max) Se permite el uso de pistones auto regulables.

ARTÍCULO 9-TRANSMISIÓN:

9.1 - Se permite el uso de la junta homocinética, planetarios tipo original y salida de caja libre. La relación de la caja de cambios y el diferencial deberá ser la prevista por fábrica (relación 8/39).

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

Relación de diferencial: 8 x 39= 4975			
Velocidad	Dientes	Relación	Grados
1era	44/ 13	3.384	109°
2da	37/18	2.055	179°
3ra	32/24	1.333	227°
4ta	26/29	0.896	412°

Diferencial **NO AUTOBLOCANTES**, permitiéndose usar más de una arandela en el planetario para eliminar desgaste. Se permite balancear el núcleo, sin perforar el mismo, como así también colocar espaciador entre los satélites,



Al ser desarmado debe girar (flojo – liviano) en forma manual NO SE PERMITE otros agregados.

Otra verificación sería con una rueda levantada y girar hasta 3.000 RPM en segunda.

9.2- La forma de medir la transmisión será de la siguiente manera: relación de caja y diferencial transformado en grados, midiendo con la rueda apoyada al piso, con cinco vueltas del motor.

ARTÍCULO 10-CARROCERIA.

Debe ser de forma original o similar en su parte exterior , se permite el uso de capot ,tapa motor, trompa, guardabarros de fibra, siempre manteniendo la forma, diseño, ubicación y medidas originales. Se podrá tener la trompa o frente desmontable, siempre manteniendo las formas similares y medidas (formas de sujeción a la carrocería libre). La tapa motor podrá ser de fibra ciega (sin rejillas). Se permite modificar el túnel del piso, para instalar la butaca en su nueva

posición que es libre. La parte interior es libre, excepto los contramarco de puertas , tienen que ser puertas enteras con o sin tapizado.

El piso deberá mantener la forma y diseño original. Prohibido piso plano (vista exterior)

La ubicación del comando y/o palanca de cambio puede ser modificado en su eje transversal.

Se permite modificar libremente la pedalera.

a. OBLIGATORIO: Retirar paragolpes y soportes del mismo. Sistema de lava parabrisas en funcionamiento. Sistema externo de cierre de capot delantero. Uso de tapa de motor (capot) tipo original de chapa o tipo original manteniendo su forma de material plástico o fibra. Uso de parabrisas triple tipo laminado, pudiéndose incorporar (opcional) parabrisas triple o laminado con desempañador eléctrico incorporado. Los vidrios o acrílico deberán ser cristalinos no pintados ni polarizados pudiéndose optar por la sujeción con burletes o pegados .

b. ESTA PERMITIDO

Retirar manijas exteriores de puertas, adornos molduras, insignias ópticas y sus soportes, faros de posición, chapones delanteros y traseros.

Reemplazar los vidrios laterales y luneta trasera por material acrílico, policarbonato o similar (**transparentes**) excepto los laterales traseros. El volante de dirección, el tablero completo, el cable de acelerador y embrague por otros de distinto material (de tipo original).

Levantar la tapa de motor como máximo hasta la posición horizontal, debiendo estar sujeta por (2) varillas y la tapa de baúl un máximo de 50 mm en su límite con el parabrisas.

Modificar libremente bisagras y/o anclajes de tapa de baúl delantera para levantar su altura hasta 50 mm para permitir la salida de aire del radiador de agua.



Realizar agujeros en la luneta trasera, para ventilación de gases. Cantidad, hasta 6 ,
Diámetro máximo 40 mm c/u, o superficie similar.

Recortar los guardabarros al solo efecto de que los mismos no toquen las ruedas. Agregar: accesorios que no ejerzan efectos sobre el comportamiento de la carrocería y que tengan la finalidad de mejorar la estética y/o comodidad del piloto, un conducto aireado desde la parte de delantera del automóvil hacia el conductor. Acortar o alargar: la palanca de cambios.

Modificar por medio de un espaciador el sentido vertical de la columna de dirección. El uso de un soporte de fijación de la carrocería a carcasa y motor.

Reforzar libremente el chapón trasero (transversal) ..

Se permite la utilización de una estructura tubular (traviesa trasera).

Obligatorio el uso de un gancho de hierro abulonado al chasis en su parte delantera y trasera del automóvil que sirva para remolque. Los mismos deberán estar debidamente identificados con una flecha.

ARTÍCULO 11-SUSPENSIÓN.

11.1 Amortiguador Delantero

Del tipo original hidráulico o gas, libre la marca y modelo.

Está prohibido el uso de cualquier tipo de regulación externa en su vástago o capsula.

El anclaje de la parrilla superior delantera, será libre, los bulones deberán estar fijados al compacto.

Amortiguador trasero

Del tipo original hidráulico o gas, libre la marca y modelo.

Está prohibido el uso de cualquier tipo de regulación externa en su vástago o capsula. Se permite modificar el soporte superior y su amortiguador para facilitar su reemplazo.

11.2 Elásticos (tren delantero)

La cantidad de hojas, posición, largo, ancho y espesor son libres. Opcional suplementos para calibrar pesos por rueda.

El anclaje de la hoja principal se podrá remachar, con apoyo y abrazaderas libres. Se permite que una de las hojas del elástico actúe como tensor al solo efecto de evitar el desplazamiento del conjunto, este será de libre diseño con el fin que también sirva para actuar como regulador (alineación)

Los bujes de elástico deberán ser tipo original, sin rosca en su interior



11.3 Espirales (tren trasero)

Libres en dureza con un diámetro máximo de 134 mm. Opcional suplementos en espirales para calibrar pesos por rueda, siendo siempre independientes de las parrillas de suspensión, diseño libre.

11.4 Porta punta eje

Original o similar manteniendo forma, dimensiones ángulos, altura y centro de punta de ejes original.

Para la maza delantera se permite adaptar punta de eje macizo.

Se podrá adaptar rodamiento y maza de Fiat Uno/Duna trasero mediante encamisado o embujado de la punta de eje, pero siempre respetando su posición original, se permite reforzar el ackerman.

11.5 Bujes

Material libre debiendo conservar las medidas, no pudiendo ser excéntrico ni rotulado. Las parrillas de suspensión, pantógrafos y sistema de dirección deben ser y conservar su posición original. A excepción el único buje que podrá ser excéntrico será el del punte de eje delantero en su parte superior donde será de preparación libre (sist de buje excéntrico o conjunto bulón arandela excéntrico)., para facilitar trabajos en comba .

En la parrilla delantera, será libre en altura el anclaje para el bulón.

El anclaje del pantógrafo, parte trasera, lado de caja puede tener un desplazamiento vertical +/- 5mm sobre la medida original, sin corredera (una vez realizada la alineación se deberá soldar una arandela para que quede fijo el anclaje) siendo libre la alineación de ruedas y despegue del suelo.

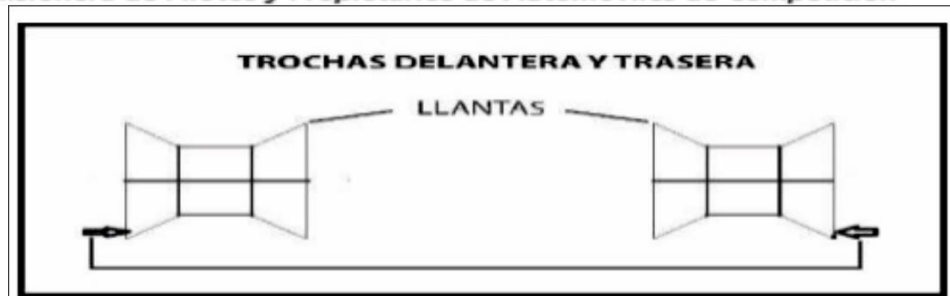
Se permite soldar y reforzarlos pantógrafos y agregar un caño entre brazos de hasta 22 mm.

11.6 Dirección

Se permite instalar cremalleras y extremos de dirección de libre elección de automóviles de serie no asistidas. (**Sin rotular.**).

11.7 Trocha

Delantera: 1.390 mm máx. tolerancia + 10 mm Trasera: 1.430 mm max . tolerancia + 10mm



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.

ARTÍCULO 12 –RUEDAS

12.1 Llantas

De chapa, tipo original, ancho máximo 7,0 pulgadas. Diámetro 13 pulgadas. Optativo: Las llantas de aleación deberán ser del tipo **inyectada** de marcas de calidad reconocida con conos de acero (homologación CDA).

Queda prohibido labio anti rolido.

12.2 Neumáticos

- a. **Las gomas** a utilizar deben ser de la marca PIRELLI (NACIONAL) 175/510 vr 13
- b. **Se registrará** como máximo seis (6) cubiertas **NUEVAS slick** por temporada certamen a 6 fechas , si fuese a 7 fechas serán 7 cubiertas nuevas , en el caso a 8 fechas serán 8 y si fuesen 9 fechas seran 9, debiendo ser esta marca PIRELLI. de 13 pulgadas x 7
- c. **Se podrán** sellar/registrar 4 cubiertas **USADAS**. **(no cubiertas 0km solo asentadas)** pudiendo los técnicos medir la profundidad de los testigos.
El piloto y/o concurrente deberán concurrir al recinto técnico con el pasaporte con la lista de números/ códigos de cada cubierta a usar ese fin de semana , reviste esta información en declaración jurada , los comisarios tomaran esa información para volcar en una planilla, donde la cubierta quedara registrada -La administración de las cubiertas será a criterio de cada piloto (siempre respetando los máximos estipulados) (ver RPP de la fecha horarios).
- d. **Se podrán** usar PIRELLI ANCORIZADAS 13X7 , y/o REDIBUJAR PIRELLI SLICK 13X7 (dibujo de libre diseño) .Cada competidor deberá tener disponible en boxes como equipaje obligatorio las cubiertas ancorizadas y /o redibujadas.



12.3 Bulones

Opcional el uso de espárragos o bulones en las ruedas. Los espárragos no deben superar la medida original sin sobresalir el plano del centro de la llanta.

12.4 Separadores

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

ARTÍCULO 13-PESO

El peso del vehículo debe ser como mínimo de 740 kilogramos con piloto, aceite, agua y combustible tal como finalice la competencia.

13.1 LASTRES

Se permite el agregado de lastres adicionales para completar el peso mínimo reglamentario. La zona de lastres permitida es la del habitáculo .

Los mismos deberán estar fijados por medio 1(uno) bulón ,tuerca y arandelas , siendo su aprobación a criterio de los Comisarios Técnicos en la revisión previa de la Fecha.

No se consideran lastres los refuerzos y/o aportes de material en todo el automóvil permitido por este Reglamento.

13.2 TABLA DE PESOS POR PERFORMANCE

El agregado de lastres se aplicará al automóvil, en la fecha siguiente a la de los resultados obtenidos en su actuación.

Se ordenará por la sumatoria de puntos lograda por participante en todo el desarrollo de la fecha. En caso de empate entre uno o más en los distintos resultados de la suma de puntos, se aplicará el lastre de la Tabla a los empatantes en las distintas posiciones logradas.

1 ^a	Carga	10 Kg.
2 ^a	Carga	7 Kg.
3 ^a	Carga	5 Kg.
4 ^a	Carga	No Varia

**TOPE MÁXIMO DE CARGA POR LASTRES = 25 KG**

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

ARTÍCULO 14
PRECINTOS.

Se precintará indefectiblemente:

- La tapa cola de caja.
- Tapa de caballete Porta levas.
- Esparrago base, brida y carburador.
- Avioncito.
- Bulón tapa de cilindros.
- Unión entre motor y caja.

ARTÍCULO 15-SEGURIDAD.

Es obligatorio el uso de los siguientes elementos

15.1 CINTURÓN DE SEGURIDAD

Serán de uso obligatorio 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 5 (cinco) deberán estar firme y sólidamente fijados a la jaula de protección del automóvil mediante abulonado exclusivamente. Los cinturones de seguridad deberán poseer los datos que identifican al fabricante, incluyendo las respectivas certificaciones para uso exclusivo.

El vencimiento de los cinturones de seguridad se cumplirá transcurridos 3 (tres) años a partir de la fecha de fabricación, a excepción que el ente que otorgue la certificación extienda el plazo.

La o las etiquetas donde figuren los datos arriba mencionados deberán ser claramente legibles, descartándose el elemento cuando esto no se cumpla.

Los dos anclajes que se dirigen hacia atrás del respaldo de la butaca deberán estar sólidamente fijados a la jaula de seguridad, respetando la tolerancia de ángulos que figura en el siguiente gráfico, en él también está representada la disposición angular para el resto de las fijaciones de los cinturones.

Según normas FIA, anexo J, artículo 6, figura 25361.

15.2 MODELO

Los Cinturones deben estar homologados por la FIA. Asimismo, los cinturones deben estar equipados con sistemas de apertura con hebilla giratoria. Ver gráfico al final.

Para cada nuevo punto de anclaje creado debe usarse una placa de acero de refuerzo con un superficie de por menos 40 cm.2 y un grosor de por los menos 3mm.Principios de montaje al chasis / monocascos:



15.3 Usos

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 relacionados con su forma en la cual están instalados, se usa y se mantiene los cinturones deben reemplazarse después de cada choque y toda vez que las correas de tejido se corren, se rasguen o debilitan debido a la acción de productos químicos o de sol. También deben reemplazarse las partes de metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan. Cualquier perfectamente debe ser reemplazado.

15.4 Será OBLIGATORIO el uso de protector cervical (HANS)

15.5 JAULA 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 SAE 1010 de un diámetro exterior de 38mm como mínimo y espesor de 1,50 mm como mínimo. Se debe colocar un refuerzo en la zona de la puerta izquierda.

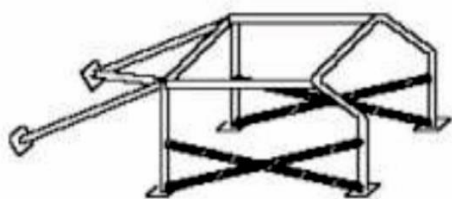
SE DEBERÁN PRACTICAR 2 (DOS) ORIFICIOS DE NO MENOS DE 4 mm DE DIÁMETRO CON UNA DISTANCIA NO INFERIOR A 150cm ENTRE AMBOS EN CUALESQUIERA DE LOS NUDOS Y/O INTERSECCIÓN DE DOS O MÁS CAÑOS PARA SU PRECINTADO, SIENDO OBJETO DE APROBACIÓN DE LA COMISIÓN TÉCNICA.



Dessin / Drawing N° 253-9A



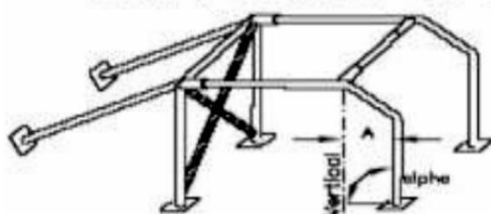
Dessin / Drawing N° 253-9A



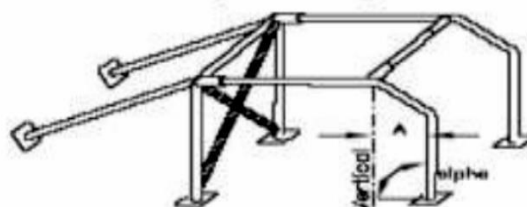
Dessin / Drawing N° 253-B



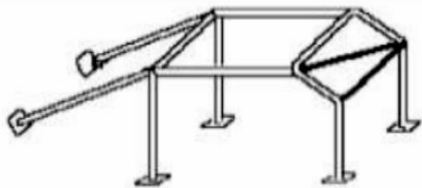
Dessin / Drawing N° 253-B



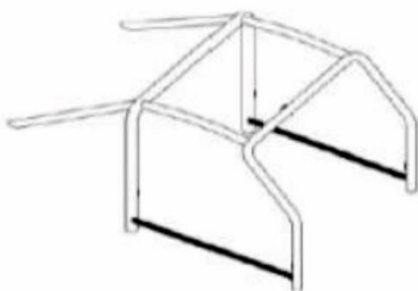
Dessin / Drawing N° 253-4



Dessin / Drawing N° 253-4

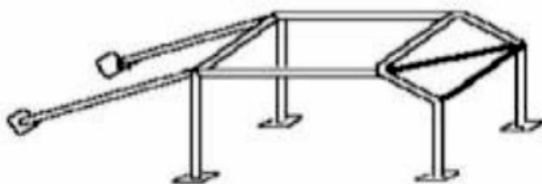


Dessín / Drawing N° 253-3



Dessin/Drawing 253-11

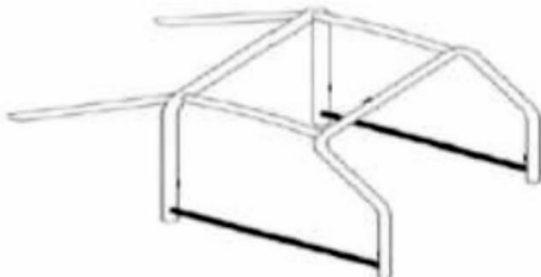
Se deberá utilizar mínimamente el siguiente diseño:



Dessín / Drawing N° 253-3



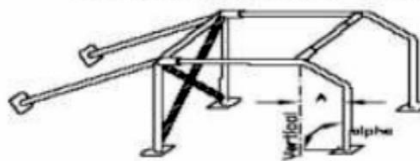
Dessin / Drawing N° 253-9A



Dessin/Drawing 253-11



Dessin / Drawing N° 253-8



Dessin / Drawing N° 253-4

15.6 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 entre



el capot delantero y el parabrisas, identificado por un rayo rojo, en un triángulo azul con el borde blanco y una base de 8 cm en sus tres caras.

15.7 SISTEMA DE EXTINCIÓN DE FUEGO

Extintores – Sistemas de extinción .

El uso de los siguientes productos estará prohibido: BCF, NAF.

Sistemas fijos Agentes extintores permitidos:

AFFF de 4L como mínimo “certificado IRAM” Los extintores deberán protegerse adecuadamente y estar situados en el habitáculo a una distancia de, al menos, 300 mm del borde más externo de la carrocería. Se debe asegurar con un mínimo de 2 abrazaderas metálicas con tornillos “siempre dejando a la vista la respectiva etiqueta que indica los detalles del extintor y el indicador de carga”, el sistema de seguridad debe soportar una deceleración de 25 g. Se requiere el uso de topes Anti-torpedo. Todo el equipo de extinción debe ser resistente al fuego. Las conducciones de plástico están prohibidas y las conducciones de metal son obligatorias.

El piloto debe ser capaz de accionar el extintor manualmente cuando esté sentado normalmente con sus cinturones puestos y el volante en su sitio. Además, debe combinarse un interruptor de accionamiento externo en forma de “T”, situado a no más de 10cm del corta corriente. Debe estar identificado con una letra “E” en rojo dentro de un círculo blanco con el borde rojo, de un diámetro mínimo de 10 cm. El sistema debe funcionar en todas las posiciones.

Las toberas de extinción deben ser las adecuadas al agente extintor e instalarse de tal manera que no apunten directamente a la cabeza del piloto. En el caso de los sistemas de extensión de incendios fijos debe encontrarse en posibilidad de ser activado en todo momento que el vehículo se encuentre en marcha, esto implica que el seguro del mismo debe de ser retirado.

Extintores manuales

Agentes extintores permitidos: AFFF de 2L como mínimo o de polvo de 1kg “certificados por IRAM” Todos los extintores deben estar protegidos adecuadamente. Sus fijaciones deben ser capaces de soportar deceleraciones de 25 g. Además, solo se aceptan las fijaciones metálicas de desprendimiento rápido con abrazaderas metálicas. Se requiere el uso de topes Anti-torpedo. Los extintores deben ser fácilmente accesibles al piloto.

15.8 RECUPERADOR DE ACEITE

De por lo menos un (1) litro de capacidad al que se deberá conectar la descarga de los gases. Podrá ser plástico o de metal. La manguera deberá pasar sobre el nivel del motor.



15.9 BUZO ANTIFLAMA Y CASCO

a. 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, Carbono-Kevlar, Nomex III, etc.) Que no requieran tratamiento con aditivos retardantes por cuenta del usuario.

Deberán contar con las respectivas homologaciones o aprobaciones que certifique su utilización en competencias automovilísticas (Normas F.I.A.), deberán estar a la vista para una rápida inspección y ser legibles claramente, en su defecto no se admitirá su uso. Se recomienda el uso simultáneo de ropa interior, medias, capucha y guantes antiflama para mayor protección. **b. 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. Las homologaciones o aprobaciones que posea cada casco en particular, deberán estar a la vista para una rápida inspección y ser legibles con claridad, en su defecto no se admitirá su uso. Se prohíben los cascos abiertos sin protección maxilar.

c. SENSOR DE TOMA DE TIEMPOS

La ubicación del sensor de toma de tiempos deberá estar ubicado a una distancia de hasta 30 cm hacia adelante de la circunferencia de la rueda trasera.

d. PLACA DE IDENTIFICACIÓN

Obligatorio su uso debiendo contener en la misma por lo menos nombre y apellido, grupo sanguíneo y si es alérgico a algún medicamento en especial. También en el lateral izquierdo del vehículo, tanto en el guardabarros como en las puertas deberá llevar la identificación del piloto y su grupo sanguíneo.

e. NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN

Deberán estar en el vidrio lateral trasero (ventana) en ambos lados en un recuadro con fondo negro 30 por 30 cm. con el numero en color blanco y la altura mínima de 22 cm, en un trazo de 4 cm. En lugar de las ópticas delanteras del automóvil deberá tener un circulo negro de 15 cm. con el número en color blanco.

f. LIMPIAPARABRISAS

Brazos y escobillas, libres. Motor libre, velocidades libre, lava parabrisas obligatorio.

g. DESEMPAÑADOR

Se permite la instalación de sistemas de desempañado de parabrisas de tipo aerodinámico y/o termoeléctrico incorporado al cristal, ambos de libre diseño y elección y a ese único fin, siendo sujetos a la aprobación de la Comisión Técnica.

h. LUZ DE STOP

Obligatorio, de color rojo, accionada por el pedal de freno únicamente. Deberá poseer 2 (dos) unidades.

**i. LUZ DE LLUVIA O TIERRA**

Obligatoria de color ámbar o anaranjadas, que se debe encender con lluvia o en circuitos terrados. Deberán poseer al menos 2 lámparas de 8W c/una. Opcional y recomendable luces de LED. Con similar intensidad lumínica, Y siendo su ubicación en la parte superior de la luneta.

LUZ LATERAL Se recomienda el uso de luz de LED lateral intermitente, de uso constante color ámbar (para seguridad)

j. RETROVISIÓN

Obligatorio uno en el interior que enfoque la luneta trasera y dos exteriores (ambos lados).

k. BUTACA

Las butacas a utilizar deben ser HOMOLOGADAS, bajo norma de FIA. Puede ser desplazada libremente hacia el centro transversal del automóvil.

L. RADIO / INTERCOMUNICADORES

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

Se permite.

m. RED DE SEGURIDAD (puerta) la colocación de una red como medida de seguridad, como protección eventual será opcional.

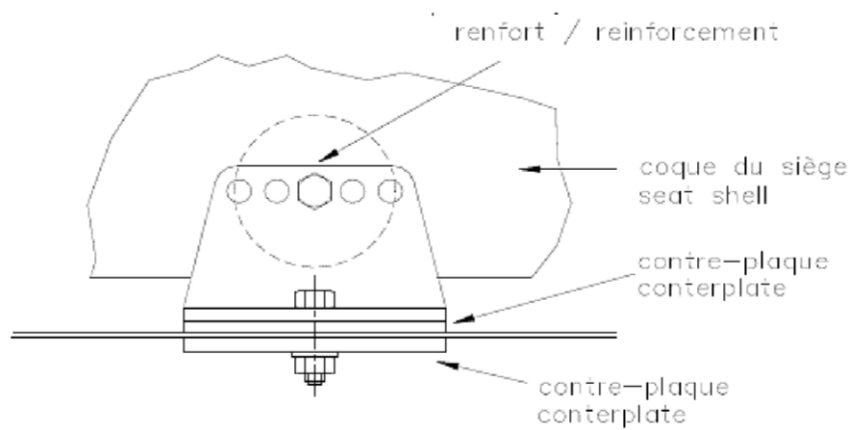
Fijación de butacas:

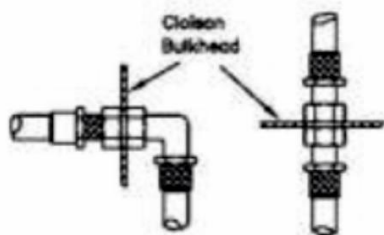
Fijaciones de butaca:

- 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 cm² para cada punto de montaje. Si se usan sistemas de desmontaje rápido, deben poder 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.

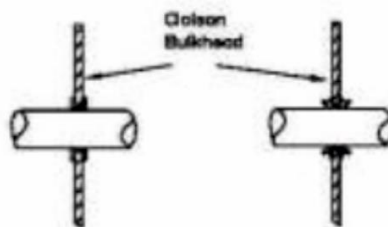


d. La butaca, Deberá tener apoya cabeza integrado tapizado y la altura mínima deberá ser al ras del casco.

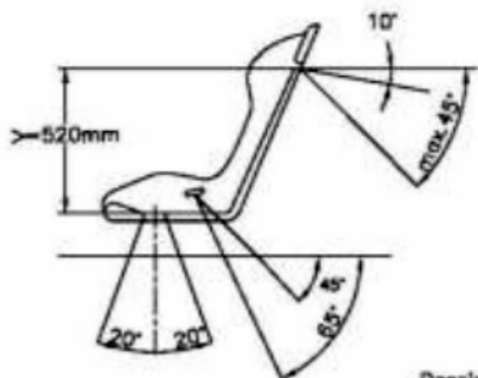




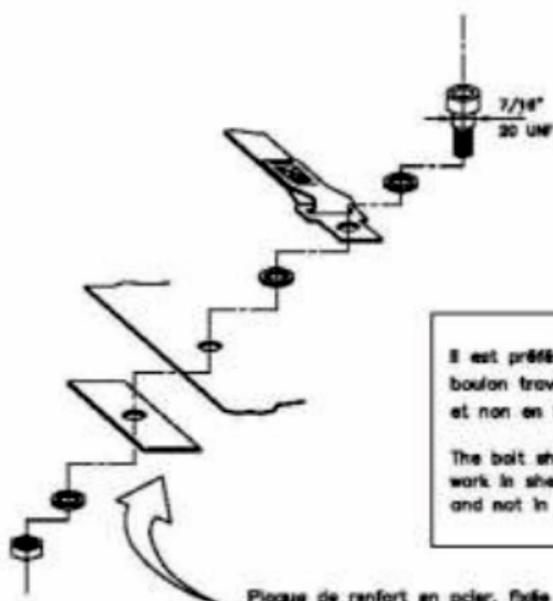
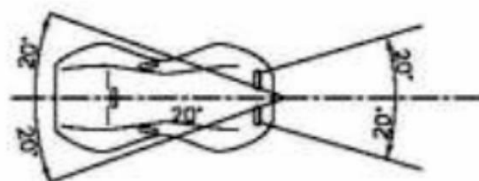
Dessin/Drawing 253-56



Dessin/Drawing 253-60



Dessin/Drawing 253-61

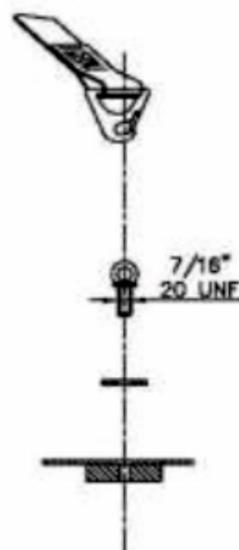


Ploque de renfort en acier, fixé
au châssis de la voiture
Steel reinforcing plate fixed
to the car's chassis

Dessin/Drawing 253-62

Il est préférable que le
boulon travaille en cisaillement
et non en traction

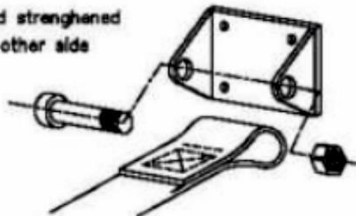
The bolt should preferably
work in shearing stress
and not in traction





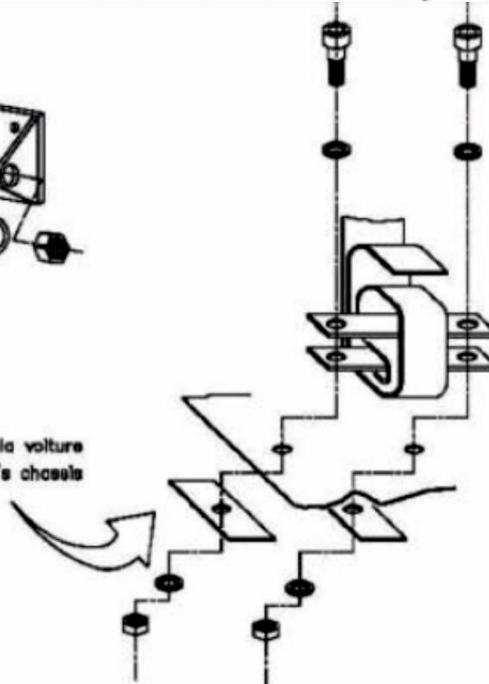
plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée
de l'autre côté par une plaque de renfort

plate fixed to the chassis and strengthened
by a reinforced plate on the other side

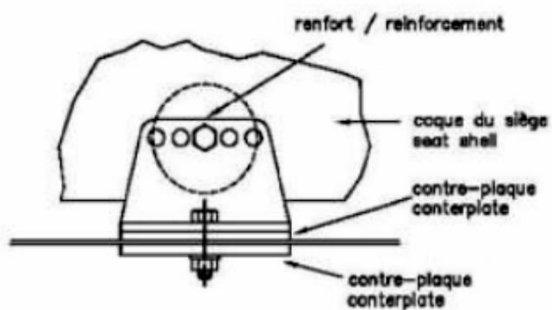


Dessin/Drawing 253-63

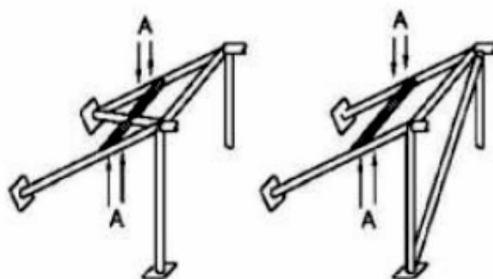
plaque de renfort fixée au châssis de la voiture
reinforcing plate fixed to the car's chassis



Dessin/Drawing 253-64

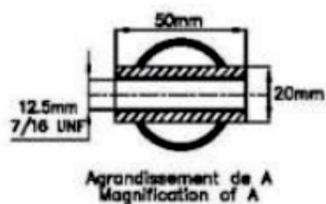


Dessin/Drawing 253-65



Ⓐ trous de montage pour harnais
mounting holes for harness

Dessin/Drawing 253-66



Dessin/Drawing 253-67