



REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA MONOMARCA 600

DISPOSICIONES GENERALES // PRÓLOGO

La interpretación de este Reglamento Técnico es absolutamente restrictiva, por lo que solamente se permite los reemplazos y las modificaciones que están textual y explícitamente autorizadas. Si alguna parte del reglamento admitiese una segunda interpretación se deberá efectuar la consulta por escrito a la comisión técnica de CAD Quilpué, a fin de clarificar la postura oficial, que a todo evento será considerada la correcta.

La única interpretación que se considerara correcta es la de la dirección técnica que contará para este efecto con el apoyo solamente del delegado de la categoría correspondiente.

CAPÍTULO 1: INFORMACIÓN GENERAL

ARTÍCULO 1: VIGENCIA.

Vigencia desde el 01 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2023.

ARTÍCULO 2: LÍMITE DE LAS MODIFICACIONES PERMITIDAS.

INC.1: El presente reglamento especifica claramente las modificaciones que se permiten realizar en los vehículos, dando por entendido, que cualquier otra modificación a la condición original del vehículo que no aparezca expresamente autorizada en el presente reglamento, queda terminantemente prohibida. Para todos los efectos de verificación se tomará como base el catálogo original FIAT 600.

ARTÍCULO 3: AUTOMÓVILES PERMITIDOS.

INC.1: Pueden participar todos los vehículos de turismo de gran producción en serie de la marca **FIAT** modelo 600, **ZASTAVA** modelo 750 y **SEAT** modelo 600.

CAPÍTULO 2: CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL AUTOMÓVIL.

ARTÍCULO 4: CARROCERÍA, CHASIS.

INC.1: Debe mantenerse la distancia entre ejes original del automóvil 2.0 metros, como asimismo, la ubicación longitudinal original de sus ejes delantero y trasero con respecto a la carrocería. En la medición de la distancia entre ejes se admitirá una tolerancia de treinta (30) milímetros en más o en menos de la medida original.

INC.2: El peso mínimo exigido es de 640 kilogramos, con piloto. Este peso será medido una vez finalizada la prueba (clasificación o carrera). Queda prohibido detenerse en pits y/o bajarse del auto antes de pesarse.

ARTÍCULO 5: EXTERIOR DE CARROCERIA.

INC.1: Se permite reforzar el sub-chasis, y la carrocería mediante el adosado de planchas de acero.

Se permite recortar exteriormente la carrocería, sólo en el frontal y capot considerando eliminar el nervio estructural del capo para permitir la entrada y salida de aire al radiador.

INC.2: Se permite reemplazar la cola transversa original de plancha metálica, por una transversa de perfil metálico redondo o cuadrado.

INC.3: Se permite recortar en la tapa de motor, la tapa interior que cubre el distribuidor.

INC.4: Queda prohibido recortar y/o perforar cualquier parte de la carrocería original con fines de alivianar.

INC.5: Queda prohibido recortar o doblar cualquier parte exterior de la carrocería con fines de beneficio aerodinámico (bota agua).

INC.6: Exteriormente, la carrocería deberá mantener los elementos originales, formas y dimensiones, se deberán quitar los focos delanteros y las luces traseras y cubrirlos prolijamente siguiendo la forma de la carrocería, como también las huinchas cromadas laterales

INC.7: El parabrisas y el vidrio trasero serán de uso obligatorio en vidrio preferentemente templado, no deben estar astillados o trizados ni tener trozos faltantes, prohibido reemplazar parabrisas y vidrio trasero por el uso de policarbonato u otro material de base plástica.

INC.8: Todos los autos deben estar equipados con 1 brazo de limpiaparabrisas como mínimo. El sistema debe funcionar perfectamente en todo momento y condición climática.

INC.9: Se deberán retirar los 6 vidrios laterales, opcionalmente se permitirá mantener o eliminar las gomas y marcos de las ventanillas, los vidrios deberán ser reemplazados por policarbonato, el cual debe ser adosado a la carrocería y fijarlo firmemente proporcionando buenas condiciones de visibilidad, considerando que el policarbonato pueda desprenderse con un golpe desde adentro hacia afuera en caso que la puerta no pueda abrirse; se prohíbe competir con las ventanillas abiertas; uso de malla de protección opcional.

INC.10: Todas las puertas deberán ser las originales del fabricante. Las dos puertas delanteras deben poder abrir y cerrar para dar acceso libre al interior.

INC.11: El capot del auto debe contar con 2 seguros exteriores metálicos o de goma, para prevenir que se abra e marcha.

INC.12: Se permite eliminar las bisagras, seguros originales del capot, tapa de motor, y reemplazarlos por seguros especiales desmontables. Se permite perforar capot y tapa de motor sólo para fines de instalación de seguros especiales.

INC.13: El uso de dos espejos retrovisores laterales exteriores y uno interior es obligatorio (se sugiere espejo interior curvo o panorámico).

INC.14: Se permite o se sugiere el uso de un alerón, de condiciones y formas similares a los instalados actualmente en la categoría.

INC.15: Se permite instalar trompa Abarth 1000 TCR de manera opcional. A partir del campeonato año 2020, el uso de trompa Abarth será voluntario.

INC.16: Se permite competir con la tapa de motor abierta en forma horizontal.

INC.17: Todos los vehículos deberán presentarse en pista en todas las competencias en excelentes condiciones visuales de pintura y de presentación de su publicidad.

INC.18: No se permitirá el ingreso de autos a competir con daños de carrocería, choques o base de pintura tipo aparejo o imprimante.

INC.19: Se prohíbe la publicidad o dibujos confeccionados con pintura de cualquier tipo a mano alzada con brocha o pincel.

Solo se permitirá el uso de material adhesivo (PVC), ya sea del tipo plotter de corte o impreso.

INC.20: No se admitirá la presentación de ningún auto que presente oxido o corrosión visible, tanto en su exterior como interior, todos los autos deben presentarse perfectamente pintados y con su terminación de pintura completa.

INC.21: Es obligatorio el uso de 2 ganchos o argollas de tiro en el extremo delantero y trasero del vehículo, estos implementos deben estar visiblemente señalizados con flechas de color destacado de alto contraste y no deberán sobresalir más de 4 cm.

INC.22: El número oficial debe ser instalado en las dos ventanillas traseras del vehículo.

ARTÍCULO 6: INTERIOR DE CARROCERÍA.

INC.1: Todos los vehículos deben estar provistos de una jaula de seguridad según lo indicado en el Appendix J del CDI de la FIA.

Estructura principal: Fierro redondo diámetro 45 mm. espesor de pared 2.5 mm.

Estructura principal: Fierro redondo diámetro 50 mm. espesor de pared 2.0 mm.

La jaula estará circunscrita al espacio del habitáculo del vehículo permitiéndose la prolongación de la estructura indeformable sólo en el espacio comprendido entre los ejes delantero y trasero del vehículo.

INC.2: Se prohíbe instalar en el automóvil de competición cualquier tipo de estructura sólida adicional no original como parachoques, defensas o similares.

INC.3: Se permite recortar interiormente la carrocería solo para fines de instalar instrumentos en el tablero y/o permitir el paso de cañerías y cables.

INC.4: Se permite retirar todos los revestimientos interiores de puertas laterales, como así mismo recortar los bordes interiores de éstas y retirar el material insonorizador.

INC.5: Se debe retirar el mecanismo de alza vidrios en las puertas delanteras.

INC.6: Se permite cubrir con lámina de aluminio no inferior a 1.0 mm o zinc no inferior a 0.3 mm el interior de las puertas y los paneles laterales traseros. Las láminas instaladas deben estar firmemente adosadas a la estructura del vehículo.

INC.7: El sistema de calefacción, la bocina, luces y todos sus comandos eléctricos originales se pueden eliminar.

INC.8: Todos los asientos originales, deben eliminarse.

INC.9: Se permite recortar el torpedo sector tablero.

INC.10: Se deberá retirar el tablero, el revestimiento del techo y las alfombras interiores.

INC.11: Los cinturones de seguridad para el piloto deben contar con etiqueta del fabricante y fecha de confección. Las cintas deben ser de 3 pulgadas; se permitirá cintas más delgadas solo cuando los cinturones cuenten con homologación FIA. Se debe instalar de acuerdo al Appendix J del CDI FIA.

INC.12: La butaca de competición para el piloto debe contar con una etiqueta que identifique la marca del fabricante y su fecha de fabricación. Se debe instalar de acuerdo a las especificaciones técnicas establecidas en el Appendix J del CDI FIA.

INC.13: La butaca debe estar firme y sólidamente fija a la estructura de seguridad o al piso del automóvil, con pernos de 8 mm. de diámetro como mínimo. Si se fija al piso original del vehículo deberá tener como base, cuatro (4) planchuelas (interior y exterior - tipo sándwich), de un tamaño mínimo de 10 x 10 cms. y espesor de 3 mm. si es de acero y 5 mm. si es de aluminio.

INC.14: Está prohibido competir con copiloto.

INC.15: Es obligatorio el uso de 2 (dos) luces de freno tipo LED de color rojo, ubicadas en el interior del habitáculo del vehículo, claramente visibles desde atrás, a través de la luneta trasera del auto. Las luces de freno originales se pueden mantener opcionalmente.

INC.16: Es obligatorio el uso de una 3° (tercera luz) de posición fija.

La tercera luz debe estar ubicada en el interior del vehículo al centro de la luneta trasera, claramente visible desde atrás del auto. El piloto debe tener un interruptor que permita encender esta luz con los cinturones ajustados y su casco puesto.

INC.17: Es obligatorio el uso de un extintor de incendio, el cual deberá cumplir las disposiciones establecidas en el Decreto N° 369 1996.

INC.18: El extintor deberá estar vigente y con su correspondiente etiqueta de mantención y vencimiento visible. El extintor debe estar firmemente sujeto a la carrocería, cargado y en buenas condiciones.

INC.19: Será obligatoria la instalación de 1 cinturón como seguro de cierre en cada una de las 2 puertas delantera del vehículo. Este dispositivo debe permitir abrir la puerta desde el exterior lo suficiente como para poder accionar la apertura del enganche del cinturón en caso de accidente y/o rescate del piloto.



ARTÍCULO 7: PANEL DE INSTRUMENTOS Y COMANDOS ELÉCTRICOS.

INC.1: El panel de instrumentos e interruptores es libre tanto en diseño como en tamaño, de preferencia no debe permitir la existencia de aristas cortantes o bordes filosos, ya que este tablero o panel deberá estar localizado al alcance del piloto para un fácil accionamiento de los comandos eléctricos.

CAPÍTULO 3: SUSPENSIONES, LLANTAS, NEUMÁTICOS, DIRECCIÓN Y FRENOS

ARTÍCULO 8: SISTEMA DE SUSPENSIÓN.

INC.1: Deberá ser el sistema original del fabricante, deberá indefectiblemente mantener las medidas originales de fábrica y no podrá sufrir variación alguna en sus anclajes.

INC.2: Se permite el reemplazo de “Silent-Block” por “bujes de technyl” u otro material.

INC.3: Se deberá conservar la cantidad de un amortiguador por rueda en los dos trenes.

INC.4: Los amortiguadores serán libres en modelo y marca.

INC.5: Queda prohibido modificar los anclajes originales de los amortiguadores.

INC.6: Los anclajes de las bandejas delanteras y traseras se pueden reforzar, pero no variar su diseño y ubicación.

ARTÍCULO 9: TREN DELANTERO.

INC.1: El paquete de resortes será libre en cuanto a número de hojas, y espesor, con cotas de “camber” libres.

INC.2: Se permite utilizar 3 tensores como máximo al paquete de resortes.

ARTÍCULO 10: TREN TRASERO.

INC.1: Se debe mantener la cantidad de 1 espiral por rueda, éstos son libres en modelo y marca.

ARTÍCULO 11: LLANTAS.

INC.1: Se permite el uso de llantas de 12” de diámetro, libres en modelo y marca con un ancho máximo de 5.5”.

INC.2: Se permite reemplazar los pernos originales de fijación de las llantas por prisioneros y tuercas.

INC.3: Todas las llantas del auto deberán ser de la misma medida de diámetro en sus 4 ruedas.

ARTÍCULO 12: NEUMÁTICOS.

INC.1: Las medidas permitidas para los neumáticos serán de 145/70/12”; al montarlos no se permite recortar la carrocería.

INC.2: Neumático aro 12” solo marcas Ling Long y Hankook Optimo K715, no se permite competir con neumáticos de ambas marcas simultáneamente.

ARTÍCULO 13: DIRECCIÓN.

INC.1: La caja de dirección deberá ser la original provista por el fabricante, ésta debe mantener su lugar y forma original de sujeción, además se permite instalar un tensor desde el chasis a la caja de dirección por seguridad.

INC.2: Con el fin de bajar y acercar el volante al piloto, la columna de dirección podrá modificarse con articulaciones de cruceta.

INC.3: Se permite el volante de dirección desmontable.

ARTÍCULO 14: SISTEMA DE FRENOS.

INC.1: El sistema en su conjunto debe ser el original de fábrica del modelo. Permitted el reemplazo de bomba de doble circuito (Zastava) por una de auto LADA 2104, con los diámetros de los cilindros de la bomba Zastava.

INC.2: No se permite el reemplazo de los cilindros de freno traseros por delanteros, debe respetarse las siguientes medidas: cilindros traseros 3/4” (19 mm.) delanteros 7/8” (22mm.).

INC.3: El sistema debe funcionar en la totalidad de las ruedas.

INC.4: Se permite indistintamente mantener o eliminar el sistema de freno de mano.

INC.5: Se permite reemplazar el sistema de frenos delanteros por discos y calipers de Suzuki Maruti.

CAPÍTULO 4: SISTEMA DE TRANSMISIÓN.

ARTÍCULO 15: TRANSMISIÓN.

INC.1: Se permite reemplazar el sistema original de semieje y junta elástica por junta homocinética.

INC.2: Se permite modificar la posición de la palanca de cambio, manteniendo el mismo sistema de selectora original

ARTÍCULO 16: DISCO DE EMBRAGUE.

INC.1: Debe ser el original del modelo, no se puede dejar fijo, ni eliminar los resortes. No se permiten discos cerámicos. Se permiten cambiar las balatas de embrague y su sistema de fijación.

ARTÍCULO 17: PRENSA DE EMBRAGUE.

INC.1: Puede ser de tipo diafragma o de “pata” provisto por el fabricante. Rodamiento de empuje libre.

ARTÍCULO 18: CAJA DE VELOCIDADES.

INC.1: La caja de cambios debe ser original del modelo, 4 marchas hacia adelante y 1de retroceso.

INC.2: Se debe respetar las siguientes relaciones originales de fábrica de todas las marchas. Cambio de cuatro velocidades y marcha atrás, con piñones de II, III y IV en toma constante y provistos de dispositivos sincronizadores. Relación entre los engranajes:

Caja de Cambios SEAT	Caja de Cambio Fiat / ZASTAVA
Relación de piñones finos.	Relación de piñones gruesos.
1° 3,385	1° 3,385
2° 2,055	2° 2,055
3° 1,342	3° 1,333
4° 0,891	4° 0,896
Reversa 4,275	Reversa 4,275

INC.3: No se permite el uso de piñones rectos, exceptuando la 1ª (primera) marcha original.

INC.4: Se permite añadir uno o más soportes o tensores a la caja de cambios.

ARTÍCULO 19: PIÑÓN DE ATAQUE Y CORONA.

INC.1: Se permite única y exclusivamente el uso de piñón de ataque y corona original, con relación 8:39 (larga).

CAPÍTULO 5: MOTOR.

ARTÍCULO 20: BLOCK DE MOTOR

INC.1: El block de cilindros deberá ser el original de FIAT 600, SEAT o ZASTAVA 750.

INC.2: Se permite dejar fijo el motor a la travesa reemplazando el soporte original de aluminio, también se permite la incorporación de uno o más tensores al motor.

ARTÍCULO 21: CILINDRADA.

INC.1: La cilindrada no debe ser superior a 800 cm3.

ARTÍCULO 22: PISTONES.

INC.1: Se permite el uso de pistones originales como así también pistones para Suzuki ST 90.

INC.2: Se permite alivianar de manera libre los pistones.

INC.3: Diámetro máximo permitido de pistón es 63mm., tolerancia + 0.2 mm.

INC.4: Los anillos en cuanto a sus medidas, deben ser los correspondientes a los pistones utilizados.

INC.5: Los seguros de los pasadores de pistón son libres en su material y forma de construcción.



ARTÍCULO 23: BIELAS.

INC.1: Se permite el uso de bielas de FIAT 600 modelos D, E o R. (tapa inclinada) y bielas de Zastava LE y LC.

INC.2: Está prohibido el uso de bielas de tapa recta.

INC.3: Si se utilizan pistones Suzuki se permite poner bujes de bronce desplazados en el ojo de las bielas.

INC.4: Se permite alivianar de manera libre las bielas.

ARTÍCULO 24: CIGÜEÑAL.

INC.1: Sólo se permite el uso de cigüeñal de 63.5 mm. de volteo con tolerancia +/- 0.3 mm.

INC.2: Se permite el balanceo dinámico y estático de todos los componentes del motor y transmisión.

ARTÍCULO 25: VOLANTE DE INERCIA DE MOTOR. INC.1: Debe ser el original provisto por el fabricante.

INC.2: Se permite alivianar con un límite de peso mínimo de 3.5 Kg. con una tolerancia de -100 gr.

ARTÍCULO 26: DISTRIBUCIÓN.

INC.1: Sólo se permite la utilización del conjunto piñones y cadena original (distribución mercado local) de FIAT 600 o ZASTAVA.

INC.2: Se permite modificar el chavetero de distribución.

INC.3: Se permite perforar la tapa de distribución para dar acceso al chavetero.

ARTÍCULO 27: EJE DE LEVAS.

INC.1: El eje de levas es libre en su marca, modelo y cruce.

INC. 2: El material de fabricación del piñón de conexión entre el eje de levas, bomba de aceite y distribuidor; es libre.

CAPÍTULO 6: SISTEMA DE LUBRICACIÓN.

ARTÍCULO 28: BOMBA Y FILTRO DE ACEITE.

INC.1: Se debe utilizar únicamente la bomba de aceite original del modelo.

INC.2: El centrífugo original no se puede modificar ni eliminar.

INC.3: El líquido lubricante es libre.

INC.4: Se permite la instalación de un radiador de aceite, ubicado dentro del espacio del motor.

INC.5: Se permite la modificación de la polea del damper, sólo para efectos de adaptar una correa de distinto modelo.

INC.6: Se permite lubricación forzada.

INC 7: Se permite disminuir el diámetro del túnel de lubricación hacia la culata en una medida de 1.5 mm. como mínimo.

INC.8: La lubricación del motor en su sistema de respiradero, debe tener un recipiente para evitar que caiga lubricante a la pista en caso de una rotura interna.

ARTÍCULO 29: CARTER.

INC.1: Debe ser el original del modelo.

INC.2: Se permite la incorporación de rompeolas en el interior de éste.

CAPÍTULO 7: CULATA.

ARTÍCULO 30: CULATA.

INC.1: Deberá emplearse la culata original de FIAT 600 D, E y Zastava 750 LE y 750 LC todas de rosca corta

INC.2: Se permite agrandar y pulir internamente los conductos de admisión y escape de gases de la culata. El orificio de entrada de admisión a la culata deberá mantener su forma y diseño bajo la brida.

INC.3: Queda prohibido modificar interiormente los conductos de admisión y escape de gases, y la cámara de combustión mediante el agregado de material.

INC.4: Los ángulos de asientos de válvulas son libres.

INC.5: Las guías de válvulas son libres en su largo y material.

INC.6: Se permite rebajar la culata libremente.

INC.7: Se permite poner pernos o prisioneros de mayor diámetro para fijar la culata al block.

INC.8: El orificio de entrada de aire a la culata no se puede agrandar.



INC.9: La junta (culata-block) es libre en su tipo, material y espesor. Su uso es obligatorio.

INC.10: La junta de admisión de aire, debe ser original, su uso es obligatorio.

INC.11: Se permite reparar todos los hilos de la culata, sus pernos y prisioneros.

INC.12: Los pernos de culata son libres en su modelo y fabricación.

ARTÍCULO 31: ALZADA MÁXIMA.

INC.1: La alza máxima de las válvulas es de 7,5 mm con una tolerancia de 0.3 mm., medido en el platillo de la válvula.

INC.2: Para la medición se debe considerar una precarga de 0.1mm en el platillo de la válvula.

INC.3: La medición se debe efectuar con un reloj comparador, el cual debe estar colocado en un útil que le permita tener la misma inclinación de la válvula.

ARTÍCULO 32: BALANCINES.

INC 1: Solo se permiten los balancines originales del modelo, se pueden limar o gastar para dar la medida reglamentaria de alza.

ARTÍCULO 33: TORRES.

INC.1: Se permite poner golillas o suples en la base de las torres.

ARTÍCULO 34: ALZA VÁLVULAS.

INC.1: Sólo se permiten los originales del modelo.

ARTÍCULO 35: VÁLVULAS.

INC.1: Deben de FIAT 600 (aproximado 7 mm. diámetro de vástago), su preparación es libre y se permite rebajar el vástago de ellas, sólo en el sector de no rozamiento con la guía de válvulas.

INC.2: Las medidas de diámetro máximo serán: ADMISIÓN 25,5mm. y ESCAPE 23,5 mm.

INC.3: Las válvulas de escape pueden ser antimagnéticas, no así las de admisión.

INC.4: No se permiten las válvulas de Sodio o Cromadas.

INC.5: Tanto alza-válvulas, como platillos de válvula deben ser originales de Fiat 600 y se permite alivianar ambos.

ARTÍCULO 36: RESORTES DE VÁLVULA.

INC.1: Libres, se permite el uso de doble resorte, también agregar golillas o suples.

ARTÍCULO 37: RELACIÓN DE COMPRESIÓN.

INC.1: La relación de compresión como máximo debe ser 10:1

CAPÍTULO 8: SISTEMA DE ADMISIÓN Y ESCAPE.

ARTÍCULO 38: MÚLTIPLE DE ADMISIÓN.

INC.1: El uso del múltiple de admisión original es obligatorio, su preparación es libre. Este se debe unir a la culata por medio de una junta y ésta no se debe alterar en su forma.

INC.2: Se prohíbe añadir cualquier tipo de pieza o torre, entre el múltiple (o conducto) original de admisión, y el carburador.

INC.3: Es obligatorio el uso de la brida reglamentaria proporcionada por el CAD Quilpué, esta brida debe conservar su diámetro interior de 28 mm., y debe ser instalada entre el conducto original de admisión y la culata.

ARTÍCULO 39: MÚLTIPLE Y TUBO DE ESCAPE.

INC.1: El múltiple de escape, es de libre diseño y material.

INC.2: Luego del motor, el escape no deberá pasar cerca de conductos de bencina, conductos de otros fluidos combustibles o conductores eléctricos. Su boca de descarga no deberá sobresalir más de 15 cm. fuera de la carrocería.



ARTÍCULO 40: CARBURADOR.

INC.1: El carburador debe de FIAT 600.

INC.2: Se debe utilizar un solo carburador de 1 (una) garganta tipo vertical, cuya garganta debe tener un diámetro no mayor de 28 mm., el cual se medirá en el eje de la lengüeta, en la base de éste, con una tolerancia por desgaste en las medidas de + 0.5 mm.

INC.3: Se permite su preparación.

INC.4: El Venturi debe tener un diámetro no mayor a 20 mm.

INC.5: Se permite el uso de cornetín o similar en la entrada de aire del carburador.

INC.6: Se permite cambiar todos los chicleros.

INC.7: Se permite colocar un filtro de aire de cualquier tipo.

CAPÍTULO 9: SISTEMA DE ENFRIAMIENTO.

ARTÍCULO 41: RADIADOR.

INC.1: El radiador es de modelo, marca y material libre.

INC.2: Puede estar ubicado en la parte trasera original del vehículo o estar ubicado en la parte delantera del auto, detrás del frontal.

INC.3: En el caso de usar radiador adelante, la canalización del circuito de líquido refrigerante al interior del habitáculo del piloto, debe estar hecha en tubo sólido de fierro o aluminio de una pieza, sin uniones en su largo, y los extremos de éstos, deben quedar fuera del habitáculo del piloto, previniendo en caso de accidente el derrame de líquido caliente.

INC.4: Se permite instalar un estanque de agua adicional en el compartimiento del motor, siendo libre en su capacidad y forma.

ARTÍCULO 42: BOMBA DE AGUA.

INC.1: Se permite el uso de bomba de agua corta (modelo 850) o bomba de agua larga (modelo 600), ambas deben ser originales o alternativas usadas por el fabricante y existentes en el mercado local.

INC.2: Se permite eliminar el aspa de la bomba de agua larga.

INC.3: Se permite la instalación de electroventilador.

INC.4: La polea de la bomba de agua es libre en su diámetro y modelo.

INC.5: Se permite el uso de una o dos correas en "V", dentada o una poli "V".

INC.6: El tensor de la correa (as) es libre.

INC.7: Se prohíbe el uso de bomba de agua eléctrica.

CAPÍTULO 10: SISTEMA DE ENCENDIDO.

ARTÍCULO 43: DISTRIBUIDOR.

INC.1: El distribuidor debe ser el original de FIAT 600. o alternativas usadas por el fabricante y existentes en el mercado local.

INC.2: Se permite fijar o eliminar los contrapesos del distribuidor.

INC.3: El tipo de bobina, su enfriamiento y origen son de libre elección.

INC.4: Se permite el uso de distribuidor original de Fiat 600, largo o corto.

INC.5: Se prohíbe el uso de cualquier sistema de encendido electrónico adicional (MSD u Otros).

INC.6: Uso de condensador es libre, en cuanto a calidad y cantidad.

INC.7: Se permite la instalación de distribuidor de Fiat 132, y las modificaciones necesarias para su funcionamiento, manteniendo el vástago y rotor original de Fiat 600. El captor original de Fiat 132 debe ser instalado dentro del distribuidor.

INC.8: Para el uso de distribuidor de Fiat 132, se permite el uso de módulo de tipo camioneta Chevrolet de 4 pines (C 10).

INC.9: Los cables de bujía son libres en su modelo y fabricación.

CAPÍTULO 11: SISTEMA ELÉCTRICO.

ARTÍCULO 44: CIRCUITO ELÉCTRICO.

INC.1: El sistema de cableado de la instalación eléctrica debe ser de cables nuevos, y deben estar canalizados dentro de un espagueti

INC.2: En el puesto de conducción del habitáculo y al alcance del piloto (con cinturón puesto) deberá existir una llave de corte general de corriente de batería (deberá cortar el cable de masa de la batería).

INC.3: Todos los vehículos deben incorporar un dispositivo exterior que corte la corriente, ubicado en el sector del limpiaparabrisas, este cortacorriente debe ser de accionamiento eléctrico y debe estar señalizado según lo indicado en el Art. 13 del Appendix J del CDI de la FIA.

ARTÍCULO 45: BATERÍA.

INC.1: La batería deber hallarse sólida pero acolchadamente sujeta a la carrocería mediante un perfil o marco con 2 o más tensores apernados, con sus correspondientes tuercas o mariposas. La batería puede posicionarse en el compartimiento delantero original, o en el habitáculo.

INC.2: La Batería en el caso en que este ubicada dentro del habitáculo del piloto deberá tener 4 pernos de sujeción de 8 mm. de diámetro como mínimo, fija al piso del vehículo con un sistema de pletina(s) de seguridad bajo el piso del auto, el sistema debe ser armado sin soldaduras. Se deberá instalar una tapa anti-chispas en sus conectores eléctricos. Idealmente se deberá instalar la batería dentro de una caja hermética que impida el contacto eléctrico y el derrame de ácido en caso de accidentes.

INC.3: Para las baterías instaladas en el habitáculo del piloto se sugiere usar baterías de Gel.

ARTÍCULO 46: SISTEMA DE ARRANQUE DEL MOTOR.

INC.1: El motor del automóvil deberá contar, obligatoriamente, con un dispositivo automático de puesta en marcha, de funcionamiento eficaz, accionado por el piloto desde su puesto en el habitáculo, dotado de su correspondiente batería.

INC.2: Se permite la eliminación del alternador o generador de corriente.

CAPÍTULO 12: SISTEMA DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE.

ARTÍCULO 47: TANQUE DE COMBUSTIBLE.

INC.1: El estanque de combustible debe ser sólo el original del modelo y debe mantenerse su ubicación original.

ARTÍCULO 48: BOMBA DE COMBUSTIBLE.

INC.1: Bomba de uso libre en cuanto a la marca y tipo de bomba.

ARTÍCULO 49: CONDUCTOS DE COMBUSTIBLE.

INC.1: Todos los conductos de combustible deberán ser algo flexibles, de cañería de cobre o del tipo confeccionado con goma sintética (NEOPRENE) reforzada con tela (tipo flexible).

INC.2: Se prohíbe el uso de conductos de plástico.

INC.3: Los extremos de los conductos de combustible, deberán ser del sistema niples o abrazaderas con tornillo. Los eventuales goteos de dichos extremos no deberán caer sobre conexiones eléctricas, ni sobre tubos de gases de escape u otras partes calientes.

ARTÍCULO 50: COMBUSTIBLE.

INC.1: Sólo se permite el uso de Gasolina (bencina) de 93, 95, y 97 octanos.

INC.2: Se prohíbe el uso de gasolina alterada.

INC.3: No se permite el uso de aditivos.

CAPITULO 13: SEGURIDAD – REGLAMENTO DE SEGURIDAD FADECH

CAPITULO 12 REVISION TECNICA REGLAMENTARIA

ARTICULO 51: DE LA REVISION TECNICA REGLAMENTARIA

INC.1 La categoría se regirá por el Encargado de Destapes del CAD Quilpué, quien determinará los sistemas y partes que se someterán a revisión en cada fecha.

INC.2: Se revisará reglamentariamente a cualquier auto. La revisión no tiene encargado si no es el Colegio de Comisarios y el Director de la Prueba, quienes determinarán la Revisión.