



FEDERACION REGIONAL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO SAN LUIS
Av. España 1366 - San Luis
Autódromo La Pedrera - Villa Mercedes
fradsanluis01@gmail.com www.fradsanluis.com.ar

F.R.A.D.

REGLAMENTO

TÉCNICO

CLASE – 1

**CAMPEONATO PROVINCIAL
DE PISTA DE TIERRA**

-2026-

REGLAMENTO TECNICO CLASE 1

Fiat 128 – 1.100 c.c. y 1.400 c.c.

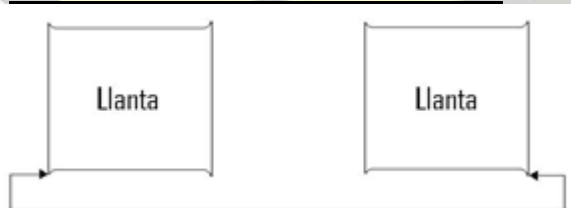
Fiat 147 – 1.100 c.c. y 1.400 c.c.

Fiat UNO solo motor 1.400 c.c.

A CAPACIDAD Y DIMENSIONES

1. Trocha delantera Fiat 128 y 147 hasta 1560 mm.
2. Trocha trasera Fiat 128 y 147 hasta 1560 mm.

SITEMA DE MEDICION DE TROCHA



Se medirá en el perfil J en la parte inferior de la llanta.

- | | | |
|---|-----------|--------|
| 3. Ancho total máximo del Vehículo Fiat 128 | 1.590 mm | +/- 1% |
| 4. Largo total del vehículo con paragolpes Fiat 128 | 3.884 mm | +/- 1% |
| 5. Ancho total máximo del vehículo Fiat 147 | 1.538 mm. | +/-1% |
| 6. Largo total del vehículo con paragolpes Fiat 147 | 3.615 mm. | +/- 1% |

7. Altura del vehículo: libre

8. Tanque de combustible diseño libre se construirá de metal con tapa de rosca y deberá tener un embudo para derrame en el contorno de la boca de carga con una descarga hacia afuera del auto, y en la parte superior un venteo para descarga de gases anti derrame, estará ubicado en el interior del baúl y se fijara al piso como mínimo con dos flejes metálicos, deberá a esta a 30 cm como mínima de la parte trasera de la carrocería y a 15 cm como mínimos a los laterales.

Se permite el uso del tanque original, con su ubicación de fábrica.

9. Peso total del vehículo en orden de marcha como llega de la competencia, on piloto e indumentaria completa:

Fiat 128 y 147 : 820Kg.

Fiat Uno: 850Kg.

En caso de lastre ubicación libre y fijado con tornillos 9/16, planchuela 10 x 10 y 5mm de espesor.

B. CHASIS Y CARROCERIA.

1. Tipo de construcción monocasco.
2. Construcción monobloque / material: chapa de acero estampada y soldada.
3. Numero de puertas.: 4.
4. Material de las puertas, capot, motor y tapa del baúl: original. de chapa de acero.
Se permite retirar nervios internos, pero no sus marcos. Se deberá colocar una reja de seguridad (**NO metálica**) en el lateral izquierdo (lado piloto), que NO debe estar sujeta a la puerta. Se permite cortar la puerta a la altura de los caños tipo pontón
5. Material de luneta trasera: vidrio de seguridad templada original, acrílico o policarbonato.
6. Material del parabrisas: vidrio de seguridad laminado triple.
7. Material de los vidrios de las puertas DEL/ TRAS: de seguridad templada original, acrílica o policarbonato.
8. Sistema de los vidrios de las puertas libres.
9. Material de los espejos retrovisores: cristal metalizado.
10. Se permite separador de chapa o aluminio entre el habitáculo y el baúl.
11. Se permite recortar guardabarros traseros hasta la altura del pasa ruedas. Opcional.

12. Se permite piso plano. Opcional.
13. Se permite levantar el capo, del lado del para brisa, para la mejor ubicación del filtro de aire.

C. Se permite utilizar trompa de fibra, formas y medidas ORIGINALES. (Guardabarros, frente, paragolpes y capo). Se aclara que detrás del paragolpe, no podrá tener ningún caño, ni refuerzo, ni elemento punzante.

D. EQUIPOS Y GUARNICIONES

1. Calefacción interior: opcional
2. Ventilación: se permite ventilación de techo.
3. Asiento delantero: butaca de competición.
4. Paragolpe delantero: no se permite.
5. Material del paragolpes trasero: chapa de acero, o caño similar al de la jaula.
6. Tablero: libre.

E. LLANTAS Y NEUMATICOS

1. Tipo y dimensiones del neumático: procedencia de fabricación libre, de venta comercial. Medida libre no se permiten con tacos ni de competición.-
2. Diámetro de la llanta: 329,4 mm (13 pulgadas).
3. Ancho de la llanta: 140,3 mm (5,5 pulgadas).
4. Material de la llanta: acero o aleación.
5. Sistema de fijación: mediante 4 (cuatro) tornillos o 4 (cuatro) espárragos.
6. La medida permitida es **165/70/13** para todos los modelos.

F. DIRECCION

1. Tipo: a piñón y cremallera se permite cambiar relación.

G SUSPENSIÓN.

1. Suspensión delantera: a ruedas independientes.
2. Estabilizador (si previsto): barra estabilizadora. De 17 a 22 mm. de diámetro. Se puede adaptar tipo Fiat 147.
3. Número de amortiguadores: 2. uno por rueda, de tipo hidráulicos telescópicos, se permite el uso de amortiguadores de competición, anclajes originales. No se permite el uso de amortiguadores regulables exteriormente. No se permiten presurizados.
4. Suspensión trasera: a ruedas independientes.
5. Estabilizador (si previsto): se puede adaptar tipo Fiat 147, de 17 a 22 mm. de diámetro.
6. Ídem delantero punto 3.
7. Nº de hojas de elástico: 2 (dos) Se permite reforzar con una hoja más.
8. Se permiten lingas en las 4 ruedas.
9. Espirales en tensión y altura libre, manteniendo el diámetro de vueltas en rosca original.
10. Se permite brazos de rótula de Fiat Europa 128.
12. En la suspensión delantera se permite desplazar los 3 orificios de la torreta delantera para dar comba a la rueda como así también se permite corrector de comba.

H. FRENOS.

1. Sistema Hidráulico: doble circuito independiente.
2. Servofreno: opcional.
3. Número de cilindros maestro: 1 (uno) circuito anterior y posterior independientes.
4. Tipo delantero: a disco macizo únicamente.



5. Tipo trasero: a tambor.
6. Número de cilindro por ruedas: Adelante 1. Atrás 1.
7. Diámetro: adelante 48 mm.

a) FRENOS A TAMBOR

1. Diámetro interior: 185 mm. +/- 4 mm.
2. Largo de las guarniciones primarias: 180 mm. +/- 1mm.
3. Ancho de las guarniciones primarias: 30 mm. +/- 1 mm.
4. Números de zapatas por frenos/ ruedas: 2.
5. Superficie de frenado por freno/ rueda: 10,800 mm.
6. Material de las campanas: fundición.
7. Cilindro: 19,5 mm. +/- 0.1 mm.

b) FRENOS A DISCO.

1. Disco: macizo de material de fundición. Tipo: Original.
2. Diámetro del disco: 227 mm. máx.
3. Espesor del disco: 7,0 mm. como mínimo y 14 mm. como máximo.
4. Longitud de las pastillas: 97 mm. +/- 1,5 mm.
5. Ancho de las pastillas: 40,5 mm. máx.
6. Número de cilindro por freno/ rueda: 1.
7. Superficie de frenado por freno/ rueda: 6.200 mm².
8. Se permite el uso de mordazas caliper de Fiat Europa Y 147.
9. Cilindro 48 mm. +/- 0,1mm.

I. MOTOR 1100cc

Motor:

a. Diámetro de Cilindros:

80 mm. se permite rectificar hasta 1,00 mm. con una tolerancia de más (+) 0,10 mm., o sea con un máximo de 81 mm. + 0,10 mm.

b. Block:

No se permite la rectificación inclinada ni desplazada de los cilindros.

Se permite su cepillado en la superficie de apoyo con la tapa de cilindros en forma paralela a la original. Opcionalmente se autoriza colocar refuerzos fijados a la línea de bancada y a los tornillos de sujeción del carter, solo para ese efecto.

Se permite soldar el block a los efectos de su reparación o recuperación.

Es optativo el uso de un "gliceurs" en la base del block, para reducir el paso de aceite a la tapa de cilindros.

Se autoriza el uso del block de motor 1300 c.c. respetando las medidas originales del block 1100 c.c.

- Diámetro: 80 mm. (+ 1 mm.)
- Carrera: 55,5 mm.

c. Tapa de cilindros:

Original.

Conductos de Admisión y Escape, libre preparación, se pueden rascar y pulir manteniendo los diámetros estipulados.

- **Admisión:** 27,8 mm. + 0,5 mm.
- **Escape:** 27,8 mm. + 0,5 mm.



Todas las piezas y elementos que componen el sistema de admisión y/o aspiración incluidas sus juntas, deberán indefectiblemente mantener un sistema de estanqueidad tal, que garanticen que todos los gases que ingresen al motor pasen por el difusor del carburador únicamente.

No se permite el entubado en todo el largo de los conductos de admisión y escape.

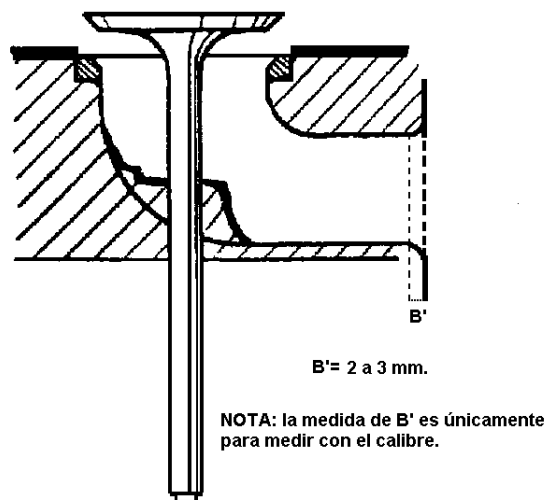
Las guías de válvulas son libres en su material, forma y largo.

Se permite anular las salidas de agua para el múltiple de admisión (no por soldadura).

Compresión 10,0 a 1. Se medirá únicamente con la máquina para medir relación de compresión marca KATECH Inc. WHISTLER Modelo 100A), todos con bujías y arandelas originales (bujías largas de 14 mm.). **NOTA:** Se medirá un (1) cilindro, si está mal se tomará otro (2º) y si éste está bien se medirá un tercero (3º), con este se tomará una decisión. La temperatura a que se tomará es de **170º FAR** para las siguientes categorías: Cabe recordar que estas temperaturas son **máximas**, Se permitirá la puesta en marcha después de la entrada a Parque Cerrado.

Asientos de válvulas:

Ángulo: libre.



Tubos de Admisión: 27,8 mm + 0,50 mm.

Tubos de Escape: 27,8 mm. + 0,50 mm.

Largo de la cámara: Tapa Fiat 128 1100 c.c.: 79,5 mm. + 0,50 mm.



d. Pistones:

Originales o sustituto de repuesto.

Se permite el equilibrado de tres (3) pistones (manteniendo uno (1) original), por medio del torneado interior de la falda de la misma.

No debe sobresalir de la altura del block.

Se permite ranurar para colocar seguro de perno o tapones de teflón.

Ranura de aros y distancia entre aros. Ver plano.

Se permite variar las medidas de las fresaduras de los pistones manteniendo su forma original.

La cavidad de las válvulas en la cabeza del pistón son libres en profundidad y tamaño, a condición que deben mantener el dibujo (forma) original.

e. Pernos de Pistón:

Libres, su fijación es flotante en biela y pistón.

f. Aros:

Compresión: dos (2). Control de aceite uno (1).

Prohibido el aro de teflón.

Tipo y medidas originales.

Espesor de los aros: 1º = 1,5 mm., 2º = 2 mm. y 3º = 3,90 mm.

Desde la cabeza del pistón al centro del perno: 33,50 mm. mínimo (Ver plano).

g. Cigüeñal:

Carrera 55,5 mm. +/- 0,5 mm.

Se permite balanceando por toque de piedra o mecha.

Peso 9.250 Kg. Para fundido y 11.000 Kg. Para estampado. Los pesos de los dos cigüeñales son mínimos.

Se permite modificar los orificios de lubricación en forma de "lágrima".

No se permite colocar tapones roscados.

h. Polea de Cigüeñal:

Material y diámetro libre.

i. Sistema de Lubricación:

El material del engranaje de mando de la bomba de aceite es libre.

Se permite colocar rompeolas en Carter.

No se permite radiador de aceite.

Filtro de aceite: Tipo y Ubicación, original.

j. Volante de Motor:

Peso de volante desnudo con corona de arranque y con espigas de placa de embrague: **6,000 Kg.** como mínimo.

Se permite volante motor de acero, manteniendo su forma y diseño.

Se permite el retorneado.

Se permite el volante motor del modelo Fiat y del motor Tipo 1.4, llevándolo al peso reglamentario con la corona de arranque y con espigas del mismo.

No se permite volante de competición.

Dimensiones de las espigas de placa de embrague: Ø 8 mm. máximo, largo 6 mm. +/- 1 mm.

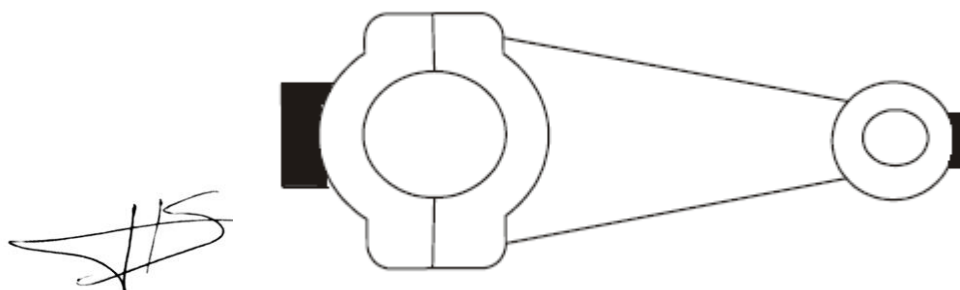
Se permite el espigado entre bulones. Máximo: dos (2) bulones. Medidas libres

k. Bielas:

Peso mínimo: (0,690) Kg., con cojinete, bulones, bujes y tuercas.

Se permite embujar el alojamiento del perno de pistón, manteniendo su medida entre eje.

Se permite: Balancear quitando material solamente de las partes grizadas (ver dibujo a continuación).



I. Sistema de Distribución:

Engranajes libres, respetando las medidas originales en la cara de apoyo con la correa.
Se autoriza el sistema de corredera para puesta a punto.

m. Comando de Válvulas:

Los Botadores y pastillas deben ser originales en sus medidas.
No se permiten botadores fijos.

n. Árbol de Levas:

Respetando sus apoyos originales. la fijación entre este y el engranaje de mando es libre a fin de una correcta puesta a punto.

Alzada 9,5 mm. máximo, (tolerancia: 0,05 mm.). Cruce libre. Se debe medir fuera de la cuna si no hubiera comparador.

Se permite el uso de la cuna del árbol de levas del motor 1.4 ó 1.6.

o. Cuna de Árbol de levas:

Original. Se permite la del motor 1100 c.c., 1400 c.c. y 1600 c.c.

Se permite el rebajado de la superficie de apoyo con la tapa de cilindros.

Se permite embujar los apoyos del árbol de levas.

No se permite rodillos.

p. Colector de admisión

Se permite el múltiple de 128 y de 147, todos de una (1) boca.

Diámetro de los cuatro conductos medidos en la boca que asientan en la tapa de cilindros es de: máximo 28 mm.

Se permite anular salida para servo freno (no por soldadura).

Prohibido frentear la superficie de apoyo o asiento del colector con la tapa de cilindros en forma no paralela a la original.

Diámetro del orificio de entrada donde asienta el carburador: libre.

Se permite el pulido, trabajado o rascado en todo el largo del interior del colector.

El exterior del múltiple debe ser el original sin ningún tipo de alteraciones

q. Colector de Escape:

Se permite de caños individuales. Medidas, diámetros y diseño libres. Material: de hierro.

r. Válvulas Admisión Escape

Diámetro Máximo: 36,15 mm. 31,45 mm.

Diámetro de Vástago: 8,00 mm. +/- 0,5 mm. 8,00 mm. +/- 0,5 mm.

Largo: Libre. Número de resortes: Dos (2) Helicoidales

La dureza de los resortes y material es libre.

Se permite modificar la forma de la copa de las válvulas.

Se permiten las válvulas de competición material libre excepto de titanio y/o sodio.

Los platillos de resortes deben ser originales, permitiéndose su maquinado.

Las guías de válvulas deben mantener la posición e inclinación original.

Se permite taponar los oficios del eje de la pantalla del cebador, con cualquier material.

s. Carburador:

Original **exteriormente**.

Libre preparación sin ningún agregado de material (salvo los expresamente autorizados) manteniendo su principio de funcionamiento, con brida metálica, de una sola pieza de 32 mm., cilíndrica en todo su espesor, terminada en ángulo vivo de 3,5 a 4,5 mm. sin junta. Garganta 32 mm., como máximo + 0,20 mm.

El centrador deberá ser el original del mismo carburador colocado.

Se permite eliminar el precalentamiento.

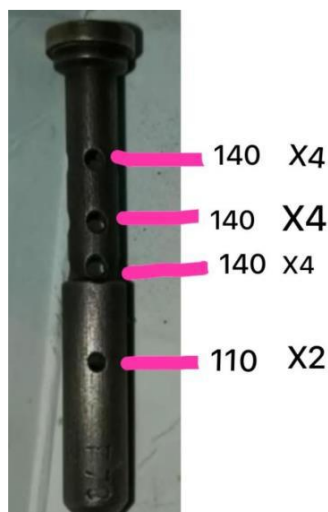
Venturi: diámetro 24 mm. máximo. Tolerancia: + 0,40 mm.

Se permite agregar masilla epoxi (poxilina, poxipol, etc.) a solo efecto de reparación, dentro o fuera del carburador.

El Comisario Técnico puede solicitar la extracción del material agregado para comprobar la rotura.

Se permite taponar los oficios del eje de la pantalla del cebador, con cualquier material.

Vena de aire: la única permitida es la F 73, y deberá permanecer tal cual viene original, respetando los 12 agujeros superiores: 140 máximo y los inferiores: 110 máximo, como lo demuestra la foto adjunta a modo ilustrativo



t. Filtro de Aire:

Libre, obligatorio el uso de elemento filtrante.

No se permite la colocación de dispositivos que tengan como función de “venturi ó trompeta”, ni dentro, debajo o por sobre el filtro de aire.

Se prohíbe la toma de aire en el interior del habitáculo (obligatorio dentro del vano motor), para cualquier tipo de competencia (tierra o asfalto).

u. Bomba de Nafta:

Original o sustituto de repuesto.

Eje de mando; se permite el uso de rulemán en reemplazo del excéntrico.

Se permite el uso de bomba mecánica con “patita” del motor 1.4.

10. Sistema de Encendido:

Se permite encendido electrónico opcional para motor 1.100 cc original de motor Fiat 1.300 y/o 1.500 con un solo modulo y bobina no de competición, ubicado en el lugar original del motor.

a. Distribuidor:

Original, al igual que su ubicación.

Se permite colocar rodillos o rulemanes en el eje del distribuidor, permitiéndose el trabado de sus contrapesos.

Leva Libre.

b. Batería:

Una, ubicación libre.

c. Bobina:

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized letters, likely 'J/S'.

Original de fábrica o sustituto de repuesto. No de competición.
No se permite resistor externo. Primaria para platino, no menor de 2,5 Ω

d. Bujías:

Una (1) por cilindro.
Libres, respetando la medida de 14 mm.

e. Generador:

Uso optativo.

f. Tensor Estira Correa:

Se debe colocar.
El rulemán del tensor de la correa dentada puede ser de cualquier modelo de la línea Fiat o VW.

g. Orden de encendido:

Original: 1 – 3 – 4 – 2.

11. Refrigeración:

Radiador en su posición original, libre.

a. Electroventilador:

Cantidad uno (1), en su posición original, libre

b. Termostato:

Se puede eliminar y tapar un orificio del porta termostato libremente.
Se permite todo porta termostato de la línea Fiat que coincida con la tapa a usar.
Se permite reformar y/o eliminar la tapa inferior donde se ubica el termostato.

c. Bomba de Agua:

Original.

12. Transmisión de las Ruedas:

Se permiten palieres del modelo SÚPER EUROPA.
Se permiten palieres de 45 mm. de diámetro.
Se permiten eliminar rodillos en tricetas por bujes.

a. Embrague:

Disco de embrague, libre.
No se permite disco sinterizado ni placa dural.

b. Caja de Velocidad:

Original.
Se debe utilizar la caja de cuatro (4) velocidades hacia delante con la marcha atrás correspondiente.
Opcionalmente se permite colocar el sistema de clanes en tercera (3ª) y cuarta (4ª) velocidad únicamente, respetando la relación entre engranajes originales.
Se permite NO usar frenos de tercera (3ª) y cuarta (4ª) velocidad.
Prohibido el uso de engranajes de dientes rectos.
El travesaño de la caja de velocidad es opcional. Se puede utilizar el modelo viejo o el de Europa o Súper Europa.
Se permite utilizar la caja original de Fiat 1.100 c.c. y la caja del Europa 1.100 c.c. con frenos cónicos de material libre.
Para el 147, la caja debe ser la original con la quinta (5ª) marcha anulada.



c. Relaciones para el Fiat 128

Marcha	Relación	Nº de Dientes
1ª	3,583	43 x 12
2ª	2,235	38 x 17
3ª	1,454	32 x 22
4ª	1,042	49 x 47 ó 28 x 27
Retroceso 3,714 52 x 14		
Relación de Corona y Piñón: 53/13.		

d. Relaciones para el Fiat 147

Marcha	Relación	Nº de Dientes
1ª	3,583	43 x 12
2ª	2,235	38 x 17
3ª	1,454	32 x 22
4ª	1,042	49 x 47

Retroceso 3,714 52 x 14
Relación de Corona y Piñón: 53/13.

Nota: Se autoriza la colocación de sincronizadores de bronce.

Optativo: Para el motor de 1.100 c.c. con Caja Lancia: se permiten dos transmisiones: Corona 64/Piñón 17 y Corona 61/Piñón 15, con las siguientes relaciones de marchas:

Primera	11/43	3,909
Segunda	21/47	2,238
Tercera	25/38	1,520
Cuarta	32/37	1,156

I. Retroceso: se puede colocar el engranaje (relación) de marcha atrás que corresponda a cualquier caja "Lancia"

II. Se autoriza la colocación de sincronizadores de bronce.

III. En las cajas del modelo viejo de Fiat 128, se permite utilizar el sistema de desplazables y sincronizadores de la caja "Lancia", manteniendo la cantidad de dientes de la caja vieja, dicha reforma es únicamente para la 3ª y 4ª marcha.

IV. Diferencial: No se permite autoblocante. Relación autorizada: 3,76. Número de dientes: **17 x 64**. El seguro del piñón es libre.

V. Soporte inferior: se permite adaptar el sistema actual del 128. Se puede utilizar el modelo viejo del Europa o Súper Europa.

e. Diferencial:

No se permite el autoblocante.

El seguro del piñón es libre.

Se permite el rellenado del tapón de punta piñón.

Para vehículos con motor 1100 con:

- **Pistones de fabricación Mercosur**
- **Leva cruce yalzada libre**

Deberá colocar brida restrictora de 30mm y su Relación de Compresión debe ser de 9,5 : 1.



J. SEGURIDAD

1. La jaula deberá estar íntegramente soldada.
2. La jaula deberá ser de caño de acero de no menos 38 mm. de diámetro con un espesor mínimo de 2 mm. de pared.
3. La jaula deberá estar adherida a la carrocería por medio de platinas.
4. Las platinas deberán ser de una superficie no inferior a los 100 cm².
5. Se podrá usar una platina, en cuyo caso la misma deberá estar abullonada y soldada y deberá tener un espesor no inferior a los 3 mm. o también se podrán utilizar dos platinas que serán colocadas en forma de sándwich, quedando al centro de ambas la carrocería del vehículo, en este último caso las platinas tendrán un espesor mínimo de 2 mm. C/U y deberán estar abullonadas entre sí, siendo obligatorio que la platina inferior esté soldada a la carrocería.
6. Es obligatorio colocar dos caños de espesor máximo 38 mm soldados a la jaula antivuelco y embutidos hacia el interior de la puertas delanteras, cubriendo desde las piernas hasta donde termina la butaca.

K. EXTINTOR DE INCENDIO.

Es obligatorio un extintor de polvo químico de dos (2) Kg de capacidad, deberá fabricarse un soporte para que el mismo esté al alcance de la tripulación con los cinturones colocados. Y deberá llevar pintado en el botellón la tara y el número del auto. Su conexión debe ser de tipo integral y su cañería de material ignífugo.

L. BARREROS

El uso de barreros es obligatorio, de 30 cm. de ancho (+/- 1 cm.) y debe estar a 10 cm. del piso (+/- 1 cm.).

M. ESPEJOS RETROVISORES

Dos exteriores y uno en el interior del vehículo, tamaño mínimo 50 cm².

N. SE PERMITE REJILLA DE FRENTE Y FAROS DE FIAT EUROPA LUCES

1. Se colocarán 2 luces rojas para stop ubicadas en la luneta trasera.
2. Se colocará 1 luz amarilla permanente ubicada en la luneta trasera.

O. ACLARACIONES

Deberá entenderse por *similar* a toda pieza de diferente fabricante con todas las características de la original

Deberá entenderse por *opcional* a optar por llevar o quitar una pieza.

Deberá entenderse por *libre* a la libertad de su trabajo o cambio, pero la pieza debe permanecer en su lugar de origen.

P. CINTURON DE SEGURIDAD

Debe ser de tipo Arnés de 7cm. de ancho la cinta a utilizar.

Q. MOTOR FIAT 1.4

MOTOR: debe estar constituido únicamente por elementos de serie permitiéndose solamente los cambios y/o modificaciones que el presente reglamento así lo especifique o autorice expresamente. Todo lo no escrito debe permanecer en su posición original, manteniendo medida, material, y forma idéntica a la original de fábrica.

MULTIPLE DE ESCAPE: ORIGINAL en forma y material del motor tipo, no pudiendo trabajar ni por dentro ni por fuera, el número de pieza original del mismo es de 97053898.

SALIDA DE ESCAPE. Libre en forma y dimensiones, material de acero común, no se permite acero inoxidable; debe sobrepasar la mitad de la distancia entre ejes, desde la salida del colector.

Opcional salida por el socalo, siendo su salida 15 cm hacia adelante desde el centro entre ejes como mínimo.

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

En caso de no utilizar el ayuda pedal del freno, se deberá anular en el múltiple el toma manguera. No se permite fresado, ni pulido, ni pintado, etc.

CARBURADOR: Número de carburadores: 1(UNO). Tipo: Descendente. Marca WEBER. Modelo 32 I.C.E. V. Número de boca por carburador: 1 (UNO). Diámetro máximo de garganta: 32 mm. Exterior Original. Interior Original.

Dimensiones y características del elemento filtrante: libre.

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

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

Sus conductos estrictamente originales. No se permite ningún tipo de trabajo, ni pulido, Se permite el encasquillado con cualquier tipo de material, en forma concéntrica con las guías de válvulas que también se podrán reemplazar por otras que conserven las medidas originales, pero libres en su material.

CONDUCTO ADMISION; tapa de cilindro será 29 mm (+/-0,20 mm)

CONDUTO ESCPE; tapa de cilindro será de 28 mm (+/- 0,20 mm).

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

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

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

Se permite quitar el termostato.

Se permite espárragos para fijar tapa de cilindros.

RELACION DE COMPRESION: 9,5 : 1.

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

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



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

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

Se permite su rectificado respetando ángulo original.

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

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

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

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

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

BOTADORES: Originales o de reposición comercial, fabricación MERCOSUR. No se permite ningún tipo de trabajo en los mismos. El peso de los botadores será de 50 gr. (cincuenta gramos), +/- 5gr. (cinco gramos). No se permite soldar la pastilla al botador.

CABALLETE DE LEVA: Se usará el caballete original, sin ningún tipo de trabajo o reforma, se permite también el caballete de Fiat 128, Fiat 147 o Fiat espacio, con el solo fin de poder utilizar el anclaje del soporte tensor, para poder fijar el motor al chasis, jaula o carrocería.

Se permite agrandar descargas de aceite.

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

BOMBA DE NAFTA: Opcional mecánica o eléctrica.

ENGRANAJE DE DISTRIBUCION: Se permite el engranaje de mando a la bomba de aceite, original, o de bronce, el comando del árbol de leva auxiliar debe ser original.

Tensor correa dentada: Libre, sin modificar emplazamiento original.

LEVA AUXILIAR: Se permite rellenar o encamisar excéntricos de bomba de nafta, se permite colocar rodamiento de bolillas en reemplazo. Se permite rectificar apoyos.

Bujes de apoyo en el block: material libre.

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

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

Se permite el encendido a platinos.

PARA QUIENES UTILICEN DISTRIBUIDOR CON PLATINO SE PERMITE COLOCAR RODAMIENTOS Y TRABAR AVANCE.

Bobina 1 (UNA), Libre.

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

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

ARBOL DE LEVAS: 1(uno), **Alzada 9,5 +/- 0,1mm y cruce libre.**

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

BLOCK DE MOTOR: Original Fiat tipo 1.4 cc o 1.6 cc encamisado a 1.4 cc. La altura del mismo debe ser de 246mm (doscientos cuarenta y seis milímetros) tomados desde el apoyo del cárter hasta el apoyo de la tapa de cilindros sin juntas.

Se permite la rectificación de la superficie hasta -1,2mm (menos uno coma dos milímetros) de la altura original antes mencionada.

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

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

CIGÜEÑAL: Estrictamente original.

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

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

Se permite hacer lágrimas en orificios de lubricación.

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

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

Se permite dar axial a la biela.

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

Los bulones de dicho elemento deberán ser estrictamente originales.

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

COJINETES: original o sustituto de repuesto.

PISTONES: Serán originales o sustituto de repuesto.

Prohibido el uso de pistones especiales. Prohibido el uso de pistones de VW. Su peso será de 300 gr. (trescientos gramos) COMO MINIMO.

Se permite el alivianado para su balanceo respetando el más liviano el cual deberá permanecer inalterable. Con una tolerancia de - 20 grs.

Prohibido variar su forma exterior (ej. Perforaciones, ranurados, etc.).

En su altura máxima de compresión, no podrá superar la superficie del block, medida que será tomada sin junta.

Se permite torneear la cabeza, manteniendo la forma tipo original.

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

AROS: Medidas y formas originales.

Aro N°1: 1.50 mm

Aro N° 2: 1.75 mm

Aro N° 3: 3 mm

De reposición comercial.

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

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

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

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



Se permite diafragma y medio.

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

VOLANTE MOTOR. Se permite volante que equipan los motores Fiat (1100cc y 1400cc), y su peso será de 6,200Kg, - 0,250 g. peso mínimo, desnudo con corona.

CARTER DE MOTOR: Estrictamente original.

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

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

BRIDA RESTRICTORA: SERA DE 4 mm DE ESPESOR +/- 0,30 mm Y DE HASTA 32 mm DE DIAMETRO CILINDRICO CON CANTO VIVO.

Z.1. EQUIPO DEL MOTOR

- B Bomba de nafta en funcionamiento tipo mecánica o eléctrica.
- C Sistema de encendido: tipo a batería y distribuidor.
- D Distribuidor: cantidad: uno.
- E cantidad de bobinas: una.
- F cantidad de bujías por cilindro: una.
- G Generador tipo: alternador original, de uso optativo.
- H Dimensiones polea alternador: libre.
- I batería: marca y capacidad libre. Emplazamiento: libre, deberá estar sólidamente fijada, con cobertura de eficiente protección. Si la misma se instala en el habitáculo, deberá ser cubierta en su totalidad por un recipiente antiderrame, de acuerdo con las normas de seguridad establecidas por la C.D.A y el anuario de la F.I.A art. 253, equipos de seguridad.
- J Tensión: 12 volts.
- K Polea motor: libre en material y medidas.

Z.2 TRANSMISION A LAS RUEDAS

- a. Ruedas motrices: delanteras.
- b. No se permite autoblocante, ni sistema similar.

Z.3 CAJA DE VELOCIDADES.

- 2 Cajas autorizadas: Lancia o ORIGINAL de Fiat 1.100cc
Relaciones autorizadas: Relación piñón y corona: 15/61(para caja LANCIA) y 53/13(para caja de fiat 128)
- 3 Comando manual: uno.
- 4 Emplazamiento del comando: libre.
- 5 Relaciones de caja: cuatro hacia delante y una hacia atrás.
- 6 En cajas equipadas con quinta velocidad, dicho engranaje debe sacarse.

Caja Lancia:

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

Caja Original Fiat 128

Marcha	Relación	Nº de dientes
1º	3,583	43 x 12
2º	2,235	38 x 17
3º	1.454	32 x 22
4º	1,042	49 x 47
Retroceso	3,714	52 x 14

GENERALIDADES: Para todos los vehículos es obligatorio el uso de barreros con un espesor mínimo de 5 mm.

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

*Todas las medidas y tolerancias que no figuren en el presente reglamento, serán tomadas de las fichas de homologación correspondientes.

*Todo lo NO expresado en este reglamento, está prohibido y debe ser original.

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

ANTE CUALQUIER DUDA DEL PRESENTE REGLAMENTO COMUNICARSE MEDIANTE NOTA DIRIGIDA DEPARTAMENTO TÉCNICO A fradsanluis01@gmail.com.

San Luis, 2026

COMISIÓN TÉCNICA FRAD SAN LUIS