Regolamento Tecnico
Challenge Nazionale AssoMinicar:
GR5, GR2 e GR1,5

GRUPPO 2 E GRUPPO 5 - PRESCRIZIONI COMUNI

Il presente Regolamento Tecnico è ispirato fondamentalmente alle norme dell'Allegato "J" - Annuario CSAI 1971 e 1981 relativamente alle vetture di Produzione Turismo Competizione di Gruppo 2 e Speciale Gruppo 5.
Tutto quello non espresso nel presente regolamento fa fede al l'allegato J-81.

ART. 1 - DEFINIZIONI 1.1

- Vetture ammesse:

Fiat 500 e sue trasformate (Abarth, Giannini, ecc.) Fiat 126 e sue trasformate (Giannini ecc.) Limitatamente al Gruppo5:

Autobianchi Bianchina Special (Hom. 1072) e Bianchina Special-110 DBA/1 (Hom. 1208)

1.2 - Schede d'omologazione (ex Art. 252g dell'Allegato "J" 1981)

Ogni modello di vettura omologata dalla FIA è oggetto di una scheda descrittiva (scheda d'omologazione) sulla quale sono indicate le caratteristiche atte all'identificazione del suddetto modello.
La presentazione delle schede in sede di verifica e/o prima della partenza, potrà essere richiesta dai Commissari che avranno diritto di rifiutare la partecipazione del Concorrente in caso di mancata esibizione.
È cura del Concorrente richiedere la scheda d'omologazione e le eventuali schede addizionali relative alla sua vettura dall'ASN.

Inoltre anche il numero di telaio e di motore riportati sulla scheda d'omologazione non devono essere presi in considerazione, poiché non è prevista la presentazione delle targhe e del libretto di circolazione.

1.3 - Divisioni Classi (descrizione a seguire ART. 3)

1.3.1 - 700 GR5 (ART. 3.1)

1.3.2 - 700 GR2 (ART. 3.2)

ART. 2 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

La presentazione della vettura alle verifiche tecniche ante-gara implica la dichiarazione da parte del Concorrente che il veicolo è nelle condizioni di sicurezza necessarie per prendere parte alla competizione.

2.1 - DISPOSITIVO STACCABATTERIA

Su tutte le vetture deve essere installato un interruttore generale che isoli totalmente dalla batteria tutti i circuiti elettrici, ad eccezione di quelli necessari a far funzionare l'impianto d'estinzione ove presente, in modo tale che, una volta azionato, non vi siano più fonti d'elettricità che possano mantenere in funzione il motore.
L'interruttore deve essere facilmente azionabile tanto con un comando interno quanto esterno; si raccomanda di montare il comando esterno alla base del parabrezza dalla parte del guidatore o nel raggio di 50 cm da questo punto. L'interruttore deve essere segnalato da una saetta rossa al centro di un triangolo, di almeno 12 cm di base, di colore blu bordato di bianco.

2.2 - CAVI, CONDUTTORI E DISPOSITIVI ELETTRICI

L'impianto elettrico è libero.
Condotti, canalizzazioni e cavi elettrici che attraversino l'abitacolo devono essere conformi alle prescrizioni degli Art. 253.3.1 e 253.3.2 dell'Allegato "J" vigente.
È permesso l'utilizzo di strumenti ausiliari di controllo e misura.
Gli interruttori elettrici possono essere cambiati liberamente, sia per quanto concerne la loro destinazione e posizione sia, nel caso di montaggio di accessori supplementari, per il loro numero. È permesso aggiungere dei

relais o dei fusibili, allungare i cavi della batteria e sostituire il filo di comando dell'acceleratore con un altro, proveniente o no dal costruttore.

2.3 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SERBATOIO CARBURANTE

Tutte le vetture dovranno essere dotate di un serbatoio di sicurezza FT3 e essere conformi all'Art. 253.14 dell'Allegato "J" (serbatoi di sicurezza approvati dalla FIA).

2.4 - SERBATOIO RECUPERO OLIO

Un serbatoio di recupero dell'olio da almeno 2 litri deve essere montato su tutte le vetture (fuori abitacolo).

2.5 - SPECCHIETTI RETROVISORI

Oltre a quello interno, devono essere installati due specchietti retrovisori esterni, con bordi protetti, aventi una superficie minima di 60 cm^2.

2.6 - DISPOSITIVI D'LLUMINAZIONE

I dispositivi d'illuminazione posteriori e gli stop devono essere mantenuti in stato di funzionamento per tutta la durata della corsa.

In tutte le gare i vetri dei fari anteriori devono essere nastrati, ricoperti di protezioni o sostituiti con policarbonato.

2.7 - DISPOSITIVI DI SICUREZZA

Tutti i dispositivi di sicurezza devono essere conformi alle specifiche tecniche dell'Art. 253 dell'Allegato "J".

2.8 - SEDILI E CINTURE DI SICUREZZA

2.8.1 È obbligatoria l'installazione di sedili conformi alle Norme FIA 8855-1999 o 8862-2009 ancorati al telaio come indicato all'Articolo 253.16 dell'Allegato "J".

2.8.2 È obbligatoria l'installazione di cinture di sicurezza conformi alle Norme FIA 8853-2016 ancorate al telaio o al roll-bar come indicato all'Articolo 253.6.2 dell'Allegato "J", fatto salvo quanto indicato al successivo Art. 2.9 relativamente al fissaggio delle cinghie per le spalle.

L'uso delle cinture di sicurezza deve sempre essere abbinato all'impiego di un sistema di ritenuta frontale della testa conforme alle Norme FIA 8858-2002 o 8858-2010 (es. sistemi Hans, Simpson, ecc.).

2.9 - ARMATURA DI SICUREZZA

La centina di sicurezza deve essere conforme alle specifiche tecniche dell'Art. 253.8 dell'Allegato "J".

La struttura principale deve essere integrata con un rinforzo trasversale sull'arco principale o fra le gambe di forza posteriori da utilizzare per l'ancoraggio delle cinture di sicurezza.

Il rinforzo trasversale deve essere saldato al roll-bar (non sono accettate connessioni smontabili) ad un'altezza tale che le cinghie delle spalle generino un angolo compreso entro i limiti indicati nell'immagine sottostante.

È obbligatoria l'installazione di un'armatura di sicurezza conforme alle specifiche tecniche dell'Art. 253.8 dell'Allegato "J" 2016 avente almeno la seguente configurazione minima:

struttura di base: Articolo 253.8.3.1 dell'Allegato "J" 2016,

- rinforzo dell'arco principale o delle gambe di forza posteriori: Articolo 253.8.3.2.1.1 dell'Allegato "J" 2016,

rinforzo delle portiere:

a) lato guida: Articolo 253.8.3.2.1. dell'Allegato "J" 2016
La giunzione delle diagonali deve essere rinforzata da almeno 2 fazzoletti conformi all'Articolo 253.8.2.14 dell'Allegato "J" 2016.

b) lato passeggero: Articolo 253.8.3.2.1.2 dell'Allegato "J" 2016
Nella configurazione di figura 253-9, la giunzione delle diagonali deve essere rinforzata da almeno 2 fazzoletti conformi all'Articolo 253.8.2.14 dell'Allegato "J" 2016.

- prolungamento verso i duomi anteriori:
  - rinforzo longitudinale fra l'arco principale e le gambe di forza posteriori: figura 253-17 rinforzo trasversale sull'arco principale o fra le gambe di forza posteriori, da utilizzare per l'ancoraggio delle cinture di sicurezza: figure 253-28 o 253-30

Il rinforzo trasversale deve essere saldato al roll-bar (non sono accettate connessioni smontabili) ad un'altezza tale che le cinghie delle spalle generino un angolo compreso entro i limiti indicati nell'immagine sottostante.

In aggiunta ai rinforzi obbligatori sopra descritti, sono accettati anche tutti i rinforzi aggiuntivi descritti nell'Articolo 253.8.3.2.2 dell'Allegato "J" 2016.

Il posizionamento e l'ancoraggio del roll-bar devono avvenire in conformità agli Articoli 253.8.3.2.5 e 253.8.3.2.6 dell'Allegato "J" 2016.

Il tubo utilizzato per la costruzione del roll-bar deve avere le caratteristiche descritte all'Articolo 253.8.3.3 dell'Allegato "J" 2016.

2.10 - ANELLI DI TRAINO

Tutte le vetture devono avere un anello di traino anteriore e posteriore, chiaramente visibile e dipinto in giallo, rosso o arancione.

2.11 - ZAVORRA

È consentito l'uso di zavorra, per il raggiungimento del peso regolamentato, a condizione che si tratti di blocchi solidi e unitari facilmente piombabili dai Commissari Tecnici, fissati per mezzo d'attrezzi e montati sul pianale dell'abitacolo in maniera visibile; i fissaggi sulla scocca devono essere realizzati con supporto e relativa contro-piastra d'acciaio aventi spessore minimo di 3 mm, entrambi saldati alla scocca (come esempio si veda il disegno n° 253-52 Allegato "J" relativo al fissaggio dei sedili alla scocca).

La superficie minima di contatto tra piastra, scocca e contro piastra è di 40 cm^2 per ogni punto di fissaggio. Ogni attacco deve poter resistere a un carico di 5000 N in qualunque direzione.

ART. 3 - DESCRIZIONE TECNICA CLASSI

3.1 - 700 GR5

ART. 3.1.1 - MODIFICHE AUTORIZZATE - NESSUN'ALTRA MODIFICA È PERMESSA A - PESO MINIMO

Le vetture appartenenti alla Classe 700 Gruppo 5, raffreddamento a liquido e light dovranno avere un peso minimo di 630 Kg. con il pilota a bordo in abbigliamento da gara comprensivo di casco.

B - ESTINTORI

Le vetture devono montare un sistema d'estinzione semi-automatico (comandato dal pilota). La capacità minima totale del sistema d'estinzione deve essere di 4 Kg, divisi tra motore e abitacolo, più un brandeggiabile ben fissato nell'abitacolo, conforme alle disposizioni dell'Allegato J (prescrizioni generali Art 253.7).

Ovviamente, l'azione sul motore e nell'abitacolo deve essere simultanea.

Il sistema di comando esterno deve essere situato presso l'interruttore generale dei circuiti elettrici o collegato a esso e deve essere indicato con una lettera "E" rossa in un cerchio bianco con bordo rosso di almeno 10 cm di diametro.

C - CARROZZERIA E TELAIO

C.1 - CARROZZERIA

La forma esterna d'origine deve essere conservata. Modanature e rifiniture possono essere tolte. Deve essere previsto almeno un tergicristallo funzionante. Per limitare la lunghezza fuori tutto è adottata la misura maggiore dell'Art. 6 della scheda d'omologazione (Art. 4 della vecchia scheda).

La larghezza massima della vettura fuori-tutto è fissata in 2 metri.

È permesso praticare aperture di ventilazione sulla calandra anteriore, la cui calandra e relativo supporto batteria possono essere smontabili e di materiale diverso, per l'applicazione di uno o più radiatori e per il raffreddamento dei freni che non devono sporgere dalla linea originale della carrozzeria. Per la Fiat 500 è vietata nel posteriore della fiancata laterale della scocca qualsiasi presa d'aria o altro che non risponda all'originalità della vettura; mentre è consentita la presa d'aria nel posteriore della scocca.

C.2 - TELAIO

Non potrà essere apportata alcuna modifica al telaio o scocca di serie, salvo per quanto concerne l'alleggerimento della struttura originale per asportazione di materiale o p e raggiunta di rinforzi o per quanto riportato dal presente Regolamento Tecnico.

C.3 - PORTIERE, COFANI MOTORE, BAGAGLIAIO, FASCIONE POSTERIORE

Il loro materiale è libero, a condizione che la forma esteriore d'origine sia conservata; le cerniere e le maniglie esterne delle porte sono libere, la serratura originale deve essere conservata. Le cerniere e il fissaggio dei cofani motore e bagagliaio sono liberi; detti fissaggi devono essere quattro e dovrà esserne possibile l'azionamento dall'esterno, il dispositivo originale di chiusura dovrà essere, invece, soppresso. In ogni caso, i cofani devono essere intercambiabili con quelli originali.

Il fascione posteriore deve rispettare la forma originale e può essere rinforzato con saldature. Il cofano motore delle carrozzerie derivate da Fiat 500 può rimanere aperto come da fiche Giannini e Abarth e deve coprire perfettamente qualsiasi elemento meccanico. È vietata l'applicazione di radiatori e recuperi d'olio sotto il cofano posteriore; sul cofano motore si possono praticare feritoie atte a maggiore raffreddamento.

C.4 - SUPERFICI VETRATE

Salvo per quanto concerne il parabrezza, il materiale è libero purché le superfici siano trasparenti. Il metodo di fissaggio è libero.

L'apertura del finestrino della porta laterale del Conduttore è obbligatoria anche se diversa da quella d'origine.

C.5 - APERTURE DI VENTILAZIONE

Nella carrozzeria potranno essere praticate feritoie/aperture di ventilazione, a condizione che siano ubicate:

a) lateralmente nella zona compresa tra la parte anteriore del finestrino laterale posteriore ed il lunotto posteriore e verticalmente al di sotto della tangente al tetto parallela al suolo. b) sul cofano motore e sul fascione posteriore.

Sono, altresì, consentite aperture di ventilazione nell'abitacolo esclusivamente sui finestrini laterali anteriori utilizzando, eventualmente, appositi convogliatori.

C.6 - PARAFANGHI

Il materiale e la forma dei parafanghi sono liberi. Tuttavia, la forma dell'apertura del passaruota deve essere conservata ma questo non comporta l'obbligo di mantenere le dimensioni originali.

I parafanghi devono sormontare le ruote in maniera tale da coprire lo pneumatico per almeno un terzo della sua circonferenza e tutta la larghezza dello pneumatico.

L'interno dei parafanghi è libero, quindi, è permesso installarvi elementi meccanici.

Potranno essere praticate aperture di raffreddamento nei parafanghi. Tuttavia, quando fossero poste dietro le ruote posteriori, devono essere munite di dispositivi alettari che impediscono di vedere lo pneumatico posteriore secondo un piano orizzontale.

C.7 - INTERNO

Rifiniture interne, pannelli delle portiere, ecc. sono liberi. Il cruscotto non dovrà presentare angoli sporgenti. Il sedile dovrà trovarsi interamente da un lato o dall'altro di un piano verticale passante per il centro della vettura.

I diaframmi che separano l'abitacolo dal compartimento motore e dal bagagliaio devono mantenere forma, posizione e materiale d'origine.

È permessa, tuttavia, l'installazione di elementi fissati a questi diaframmi o di elementi che li attraversano a condizione di non sporgere per più di 20 cm (misurati perpendicolarmente al diaframma) nell'abitacolo.

È concesso modificare il pianale purché non oltrepassi in altezza la soglia delle porte.

In questo caso, il pianale d'origine potrà essere tolto. È permesso praticare aperture d'ispezione sulla paratia per il motore e sul pianale per il cambio, purché le relative coperture siano dello stesso materiale d'or igine ed efficacemente fissate.

Ad eccezione degli elementi installati sui o attraverso i diaframmi, potranno essere installati nell'abitacolo solamente i seguenti accessori: estintori, zavorra, batteria, serbatoio.

La batteria può essere posizionata all'interno dell'abitacolo sul pianale nell'opposto rispetto al guidatore, purché sia fissata saldamente e ricoperta totalmente da una scatola in materiale isolante e stagna.

C.8 - SERBATOIO

Oltre a quanto riportato all'ART. 2.3:

L'ubicazione del serbatoio è libera, a condizione che non sia posto nel compartimento motore e che non oltrepassi l'asse delle ruote anteriori.

È concesso tagliare il pianale ed il vano anteriore per l'istallazione di un serbatoio.

È ammessa, inoltre, l'istallazione del serbatoio nell'abitacolo purché sia chiuso in una scatola stagna resistente al fuoco ed ai liquidi che dovrà contenere il serbatoio stesso e i suoi bocchettoni di riempimento (Art. 254.6.9 terzultimo comma Allegato "J" 2014).

D - ELEMENTI MECCANICI

Nessun elemento meccanico dovrà sporgere in rapporto alla carrozzeria originale, salvo che all'interno dei parafanghi.

D.1 - MOTORE

È ammessa qualsiasi elaborazione del motore che deve, in ogni caso, conservare il numero originale dei cilindri e delle valvole di aspirazione e di scarico. È consentito l'uso, oltre al basamento d'origine, anche di quello della 110F

(500) e 126 o Fiat Panda 30. Il motore deve essere posizionato nel compartimento originale e l'orientamento dell'albero motore, visto in pianta, deve essere conservato.

Non è permesso utilizzare più blocchi motori. È consentito l'uso di bielle non originali di forma e materiale libero. L'albero a camme (unico) è libero nella forma, nella posizione e nel sistema di comando (cinghia o catena). La testata è libera nella lavorazione e deve essere bicilindrica di derivazione automobilistica del Gruppo Fiat, Abarth o Giannini o Fiat Panda 30 riprodotta rispettando la stessa architettura, caratteristiche e materiale d'origine. L'uscita dei condotti di aspirazione e scarico deve mantenere la stessa posizione delle testate Fiat, Abarth o Giannini del tipo sopraindicato. L'uso di qualsiasi altra testata non rispondente alle caratteristiche sopraindicate è vietato.

È consentito l'uso di un albero motore di libera costruzione sia nel materiale sia nella corsa.

E' consentito il raffreddamento ad acqua. È consentito l'uso di ulteriori radiatori dell'olio, a condizione che non sporgano fuori dalla carrozzeria. Nel caso di radiatori posti in direzione d'aperture di ventilazione sul frontale della vettura, le stesse devono essere munite di protezione efficace affinché gli elementi caldi dei corpi radianti non cagionino bruciature.

Non è consentita la sovralimentazione. La cilindrata massima consentita è di 700 cc. Il materiale delle canne cilindro è libero. Non si possono, inoltre, saldare sul monoblocco elementi meccanici che possono stravolgere l'originalità dello stesso. È consentito l'uso d'iniezione elettronica con relativa centralina. È consentita la lubrificazione a carter secco.

Per le vetture Light è vietato l'uso del motore a iniezione.

D.1.1 - CARBURANTE, CARATTERISTICHE, SPECIFICA USO, CONTROLLI

Il carburante da utilizzare dovrà essere o di tipo commerciale e provenire dalla pompa di una stazione di servizio oppure deve essere di tipo:

- 102 Rusch distribuito dalla Magigas s.p.a.

E' vietato qualsiasi altro tipo di benzina non descritto nel presente articolo.

E' obbligatorio il raccordo per il prelievo rapido del carburante.

Il prelievo per l'eventuale controllo d'ufficio potrà essere effettuato sia nelle prove ufficiali che nelle gare.

In caso del cambio carburante il controllo d'ufficio, la vettura sottoposta alla verifica sarà rifornita del carburante di tipo Magigas Rusch 102 previa dichiarazione da parte del concorrente del tipo di carburante adottato. La stessa Fornitura è adottata anche per i concorrenti che dichiarano la fornitura di tipo commerciale o proveniente da una pompa di una stazione di servizio.

N.B: l'Assominicar si riserva di procedere alla sostituzione del carburante dei concorrenti in qualsiasi momento della manifestazione.

I concorrenti qualora si rifiutassero ad eventuali controlli saranno esclusi dalla classifica.

D.2 - TRASMISSIONE

Le ruote motrici del modello di base omologato devono rimanere le stesse; è vietato l'uso di una trasmissione a quattro ruote motrici.

La scatola del cambio d e v e essere originale in tutte le sue parti Fiat 500 o 126 o Fiat Panda 30 o Fiat nuova 500 e 700. Il numero massimo dei rapporti del cambio di velocità è limitato a sei marce in avanti e una marcia indietro. È consentita la modifica della scatola del cambio per l'inserimento dei sei rapporti.

È consentito l'uso del differenziale autobloccante. È consentito l'uso di rapporti al cambio e coppia conica di fabbricazione non originale Fiat. L'utilizzo di titanio o magnesio è proibito. La retromarcia è obbligatoria e il pilota deve essere in condizioni di usarla seduto al volante. Gli organi della trasmissione sono liberi (semiasse, giunti, cuscinetti, ecc.).

D.3 - ALTRI ELEMENTI MECCANICI

Conformi al Regolamento Tecnico Allegato "J" 1981.

E - SOSPENSIONE

Il tipo di sospensione omologato può essere modificato. È permesso aggiungere o modificare i punti d'attacco, modificare o sostituire gli organi di collegamento del sistema della sospensione; la balestra può essere sostituita da bracci oscillanti o altro sistema. Il tipo e il numero di molle e ammortizzatori è libero. Il passo d'origine deve essere conservato (tolleranza +/- 1% come previsto dall'Art. 258 Allegato J).

F - STERZO

Scatola e meccanismo sono liberi. Il piantone deve essere di tipo collassabile.

G - FRENI

Liberi purché sia presente il doppio circuito come indicato all'Art. 253.4 Allegato "J".
Il numero di pompe dei freni è libero, come anche la sua pedaliera e la relativa installazione.

H - ALTEZZA DAL SUOLO

Nessuna parte meccanica deve toccare il suolo a ruote sgonfie da un lato.

I - RUMOROSITÀ E TUBI DI SCARICO

Tutte le vetture devono essere munite di un silenziatore che garantisca il limite massimo di rumorosità in conformità all'Appendice 5 Art. 10 dell'Annuario ACI Sport vigente.

I tubi di scarico devono essere orientati verso la parte posteriore e la marmitta può essere montata anche sul fascione inferiore esternamente alla carrozzeria.

Per le vetture tipo Fiat 126 la lunghezza massima della vettura non deve superare i 20 cm da quella omologata comprensiva di silenziatore.

Deve essere, in ogni caso, prevista un'efficace protezione affinché i tubi caldi non cagionino bruciature.

J - SUPPORTI MOTORE E CAMBIO

Liberi nella forma e materiale, mentre sono vietati i supporti in carbonio.

L - RUOTE

Libere. Gli pneumatici saranno liberi per marca e mescola.

E' consentito l'utilizzo, per ogni Manifestazione, di un massimo di 4 (quattro) pneumatici slick che saranno punzonati dai Commissari Tecnici durante le Verifiche ante-gara e che saranno utilizzati per le Prove di qualificazione, Gara 1 e Gara 2.

In caso di pioggia, l'utilizzo degli pneumatici rain è libero.

E' consentita, su autorizzazione dei Commissari Sportivi, la sostituzione di uno o più pneumatici in caso di rottura o danneggiamento degli stessi. La rottura oppure il danneggiamento dovranno essere costatati dai Commissari Tecnici, i quali procederanno alla punzonatura di nuovi pneumatici in sostituzione di quelli danneggiati e al ritiro di questi ultimi fino al termine della Manifestazione.

3.2 - 700 GR2

3.2.1 - MODIFICHE AUTORIZZATE -NESSUN'ALTRA MODIFICA È PERMESSA-

Le vetture devono essere in tutto conformi al precedente ART. 3.1 (700 GR5) fatta eccezione per le seguenti limitazioni:

A - PESO MINIMO

le vetture appartenenti alla Classe 700 Gruppo 2 dovranno avere un peso minimo di 600 Kg. con il pilota a bordo in abbigliamento da gara comprensivo di casco.

B - ESTINTORI

Le vetture devono montare un estintore brandeggiabile ben fissato nell'abitacolo o un impianto di estinzione conformi alle disposizioni dell'Allegato J (prescrizioni generali Art 253-7).

D.1 - MOTORE

L'albero a camme (unico) è libero nella forma e nel materiale e deve mantenere la sua posizione originale.
La testata bicilindrica deve essere di derivazione di serie del Gruppo Fiat, Abarth o Giannini o tipo Fiat Panda 30 o del tipo comunemente commercializzato (Ciarcelluti, Fredali, Lavazza ecc.), cioè sdoppiata ma strutturalmente e verosimilmente vicina all'originale.
Il sistema d'accensione a spinterogeno deve essere conservato, ma la bobina è libera. È vietato qualsiasi dispositivo d'iniezione e accensione elettronica. È permesso l'utilizzo della sola alimentazione a carburatore.

D.2 - TRASMISSIONE

La scatola del cambio deve essere originale in tutte le sue parti (Fiat 500). Il numero massimo dei rapporti del cambio è limitato a quattro marce più una retromarcia. I rapporti al cambio e la coppia conica sono liberi.

G - FRENI

È possibile montare anteriormente i freni a disco, mentre posteriormente devono rimanere a tamburo.

PRECISAZIONE: VERIFICHE TECNICHE NELLE GARE

In tutte le gare saranno obbligatoriamente effettuati i seguenti controlli:
Peso delle prime tre vetture e 2 a campione che potrà avvenire sia nelle qualifiche che nelle gare.

- Capacità serbatoio carburante ai primi tre classificati del GR 5 -700 al termine delle prove ufficiali più eventuali controlli a campione al termine di gara 1 e gara 2.

GRUPPO 1,5

Il presente Regolamento Tecnico è ispirato alle norme dell'Allegato "J" - Annuario CSAI 1975 e 1981 relativamente alle vetture di Turismo di Serie di Gruppo 1.

Qualsiasi modifica diversa, se non è espressamente autorizzata delle norme che seguono, è da considerarsi vietata.

ART. 1 - DEFINIZIONI 1.1

- **Vetture ammesse:**

Fiat 500 e sue trasformate (Abarth, Giannini, ecc.) Fiat 126 e sue trasformate (Giannini, ecc.)

1.2 - Schede d'omologazione (ex Art. 252g dell'Allegato "J" 1981)

Ogni modello di vettura omologata dalla FIA è oggetto di una scheda descrittiva (scheda d'omologazione) sulla quale sono indicate le caratteristiche atte all'identificazione del suddetto modello.

La presentazione delle schede in sede di verifica e/o prima della partenza, potrà essere richiesta dai Commissari che avranno diritto di rifiutare la partecipazione del Concorrente in caso di mancata esibizione.

È cura del Concorrente richiedere la scheda d'omologazione e le eventuali schede addizionali relative alla sua vet tura dall'ASN.

Inoltre anche il numero di telaio e di motore riportati sulla scheda d'omologazione non devono essere presi in considerazione, poiché non è prevista la presentazione delle targhe e del libretto di circolazione.

1.3 - Divisioni Classi (descrizione a seguire ART. 3)

Classe unica Gruppo 1,5.

ART. 2 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

La presentazione della vettura alle verifiche tecniche ante-gara implica la dichiarazione da parte del Concorrente che il veicolo è nelle condizioni di sicurezza necessarie per prendere parte alla competizione.

2.1 - DISPOSITIVO STACCABATTERIA

Su tutte le vetture deve essere installato un interruttore generale che isoli totalmente dalla batteria tutti i circuiti elettrici, ad eccezione di quelli necessari a far funzionare l'impianto d'estinzione ove presente, in modo tale che, una volta azionato, non vi siano più fonti d'elettricità che possano mantenere in funzione il motore.

L'interruttore deve essere facilmente azionabile tanto con un comando interno quanto esterno; si raccomanda di montare il comando esterno alla base del parabrezza dalla parte del guidatore o nel raggio di 50 cm da questo punto. L'interruttore deve essere segnalato da una saetta rossa al centro di un triangolo, di almeno 12 cm di base, di colore blu bordato di bianco.

2.2 - CAVI, CONDUTTORI E DISPOSITIVI ELETTRICI

L'impianto elettrico è libero.
Condotti, canalizzazioni e cavi elettrici che attraversino l'abitacolo devono essere conformi alle prescrizioni degli Art. 253.3.1 e 2 dell'Allegato "J" vigente.

È permesso l'utilizzo di strumenti ausiliari di controllo e misura.
Gli interruttori elettrici possono essere cambiati liberamente, sia per quanto concerne la loro destinazione e posizione sia, nel caso di montaggio di accessori supplementari, per il loro numero. È permesso aggiungere relais o fusibili, allungare i cavi della batteria e sostituire il filo di comando dell'acceleratore con un altro, proveniente o no dal costruttore.

2.3 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SERBATOIO CARBURANTE

Tutte le vetture dovranno essere dotate di un serbatoio di sicurezza FT3 e essere conformi all'Art. 253.14 dell'Allegato "J" (serbatoi di sicurezza approvati dalla FIA).

2.4 - SERBATOIO RECUPERO OLIO

Un serbatoio di recupero dell'olio da almeno 2 litri deve essere montato su tutte le vetture (fuori dall'abitacolo).

2.5 - SPECCHIETTI RETROVISORI

Oltre a quello interno, devono essere installati due specchietti retrovisori esterni, con bordi protetti, aventi una superficie minima di 60 cm².

2.6 - DISPOSITIVI D'ILLUMINAZIONE

I dispositivi d'illuminazione anteriori/posteriori devono essere mantenuti in stato di funzionamento per tutta la durata della corsa.
In tutte le gare, i vetri dei fari anteriori devono essere nastrati, ricoperti di protezioni o sostituiti con policarbonato.

2.7 - DISPOSITIVI DI SICUREZZA

Tutti i dispositivi di sicurezza devono essere conformi alle specifiche tecniche dell'Art. 253 dell'Allegato "J".

2.8 - SEDILI E CINTURE DI SICUREZZA

2.8.1 È obbligatoria l'installazione di sedili conformi alle Norme FIA 8855-1999 o 8862-2009 ancorati al telaio come indicato all'Articolo 253.16 dell'Allegato "J".

2.8.2 È obbligatoria l'installazione di cinture di sicurezza conformi alle Norme FIA 8853-2016 ancorate al telaio o al roll-bar come indicato all'Articolo 253.6.2 dell'Allegato "J", fatto salvo quanto indicato al successivo Art. 2.9 relativamente al fissaggio delle cinghie per le spalle.

L'uso delle cinture di sicurezza deve sempre essere abbinato all'impiego di un sistema di ritenuta frontale della testa conforme alle Norme FIA 8858-2002 o 8858-2010 (es. sistemi Hans, Simpson, ecc.).

2.9 - ARMATURA DI SICUREZZA

La centina di sicurezza deve essere conforme alle specifiche tecniche dell'Art. 253.8 dell'Allegato "J". La struttura principale deve essere integrata con un rinforzo trasversale sull'arco principale o fra le gambe di forza posteriori (figure 253-28 o 253-30) da utilizzare per l'ancoraggio delle cinture di sicurezza. Non è quindi ammesso ancorare le cinghie delle spalle alla scocca della vettura.

Il rinforzo trasversale deve essere saldato al roll-bar (non sono accettate connessioni smontabili) ad un'altezza tale che le cinghie delle spalle generino un angolo compreso entro i limiti indicati nell'immagine sottostante.

È obbligatoria l'installazione di un'armatura di sicurezza conforme alle specifiche tecniche dell'Art. 253.8 dell'Allegato "J" 2016 avente almeno la seguente configurazione minima:

struttura di base: Articolo 253.8.3.1 dell'Allegato "J" 2016.

- rinforzo dell'arco principale o delle gambe di forza posteriori: Articolo 253.8.3.2.1.1 dell'Allegato "J" 2016,

rinforzo delle portiere:

a) lato guida: Articolo 253.8.3.2.1.2 dell'Allegato "J" 2016,
La giunzione delle diagonali deve essere rinforzata da almeno 2 fazzoletti conformi all'Articolo 253.8.2.14 dell'Allegato "J" 2016.

b) lato passeggero: Articolo 253.8.3.2.1.2 dell'Allegato "J" 2016,

c) Nella configurazione di figura 253-9, la giunzione delle diagonali deve essere rinforzata da almeno 2 fazzoletti conformi all'Articolo 253.8.2.14 dell'Allegato "J" 2016.

prolungamento verso i duomi anteriori:

- rinforzo longitudinale fra l'arco principale e le gambe di forza posteriori:
- rinforzo trasversale sull'arco principale o fra le gambe di forza posteriori, da utilizzare per l'ancoraggio delle cinture di sicurezza:

Il rinforzo trasversale deve essere saldato al roll-bar (non sono accettate connessioni smontabili) ad un'altezza tale che le cinghie delle spalle generino un angolo compreso entro i limiti indicati nell'immagine sottostante.

In aggiunta ai rinforzi obbligatori sopra descritti, sono accettati anche tutti i rinforzi aggiuntivi descritti nell'Articolo 253.8.3.2.2 dell'Allegato "J" 2016.

Il posizionamento e l'ancoraggio del roll-bar devono avvenire in conformità agli Articoli 253.8.3.2.5 e 253.8.3.2.6 dell'Allegato "J" 2016.

Il tubo utilizzato per la costruzione del roll-bar deve avere le caratteristiche descritte all'Articolo 253.8.3.3 dell'Allegato "J" 2016.

2.10 - ANELLI DI TRAINO

Tutte le vetture devono avere un anello di traino anteriore e posteriore, chiaramente visibile e dipinto in giallo, rosso o arancione.

2.11 - ZAVORRA

E' consentito l'uso di zavorra, per il raggiungimento del peso regolamentato, a condizione che si tratti di blocchi solidi e unitari, fissati per mezzo d'attrezzi facilmente sigillabili, montati sul pianale dell'abitacolo in maniera visibile e piombati dai Commissari Tecnici; i fissaggi sulla scocca devono essere realizzati con supporto e relativa contro-piastra d'acciaio di spessore minimo di 3 mm, entrambi saldati alla scocca (come esempio si veda il disegno n° 253-52 Allegato "J" relativo al fissaggio dei sedili alla scocca).
La superficie minima di contatto tra piastra, scocca e contro piastra è di 40 cm^2 per ogni punto di fissaggio. Ogni attacco deve poter resistere a un carico di 5000 N in qualunque direzione.

ART. 3 - MODIFICHE AUTORIZZATE - NESSUN'ALTRA MODIFICA È PERMESSA A - PESO MINIMO

Le vetture del Gruppo 1,5 dovranno avere un peso minimo di 640 Kg. con il pilota a bordo in abbigliamento da gara comprensivo di casco.

B - ESTINTORI

Le vetture devono montare un estintore brandeggiabile ben fissato nell'abitacolo o un impianto d'estinzione conformi alle disposizioni dell'Allegato "J" (prescrizioni generali Art. 253-7).

C - CARROZZERIA E TELAIO

C.1 - CARROZZERIA

Modanature e rifiniture possono essere tolte. I paraurti possono essere rimossi.
È previsto almeno un tergicristallo d'origine funzionante.
Le aperture della carrozzeria di serie devono restare tali nella forma e nel funzionamento. È vietata qualsiasi apertura supplementare.
Nei modelli 500 è consentito il montaggio del tetto rigido.

C.2 - TELAIO

Non può essere apportata alcuna modifica al telaio o scocca di serie, tranne per quanto riguarda il montaggio del roll bar, rispettando le norme dell'Allegato J e quanto riportato in seguito. È possibile rinforzare i punti nevralgici o corrosi con lamierini saldati o rivettati.
È, altresì, possibile modificare la traversa posteriore sostegno motore per alloggiare il supporto motore di un modello diverso (126 o 500 e viceversa).

C.3 - PORTIERE, COFANI MOTORE, BAGAGLIAIO, VANO MOTORE E FASCIONE POSTERIORE

Devono restare quelli d'origine. Le cerniere, le maniglie esterne ed interne e le serrature d'origine devono essere conservate.
I cofani motore e del bagagliaio devono mantenere le cerniere d'origine. È obbligatorio prevedere due fissaggi supplementari per cofano, le nuove chiusure devono essere azionabili dall'esterno. Il dispositivo originale di chiusura deve essere soppresso. Nel vano motore è permesso tagliare il lamierino a destra di copertura dello scarico originale.

C.4 - SUPERFICI VETRATE

Di serie, i vetri ed i deflettori laterali delle portiere devono conservare il meccanismo d'origine. Tuttavia è possibile, tranne per il parabrezza, sostituire le superfici vetrate con del policarbonato trasparente.

C.5 - PARAFANGHI

Di serie. Tuttavia, è permesso piegare all'interno ma non togliere il bordo sottostante al parafango, senza che quest'operazione alteri profilo ed ampiezza del parafango stesso.

C.6 - INTERNO

Rifiniture interne, pannelli d elle portiere, ecc. sono liberi.

I rivestimenti delle portiere possono essere quelli originali o sostituiti con fogli di metallo con uno spessore minimo di 0,5 mm, con fibra di carbonio spessa almeno 1 mm o con altro materiale solido e non combustibile sp esso almeno 2 mm.

Nell'abitacolo è permesso installare solo i seguenti accessori: estintori, zavorra ed eventuali strumenti di misur aggiuntivi.

È possibile eliminare moquette, plastiche varie e materiali fonoassorbenti. Il volante è libero. È possibile istallare strumenti di misura contagiri, manometri vari, interruttori diversi, ecc.

D - MOTORE

D.1 Il motore deve essere di serie.

È consentito l'uso di tutti i basamenti 110 e 126. Solo nel basamento 110 è premesso montare una piastra sotto i cilindri di 10 mm. Non è possibile alterare i piani di serie.

Le guarnizioni motore sono libere nella forma e nel materiale, ma possono essere eliminate.

D.2 L'alesaggio dei cilindri deve essere massimo di 77,8 mm e la corsa di 80 mm e per i pistoni altezza compressione di 40 mm.

Nei pistoni è possibile ricavare le nicchie d'incasso delle valvole.

D.3 È permesso alleggerire il volano e la relativa equilibratura delle masse rotanti.

D.4 L'albero a camme è libero nella forma e nel materiale e deve mantenere la sua posizione originale. È permesso asolare i quattro fori dell'ingranaggio di fissaggio all'albero a camme, al fine di metterlo in fase.

D.5 La testata deve essere di derivazione di serie del Gruppo Fiat tutti i tipi 110 e 126. Le valvole devono restare con forma e materiale di serie; le valvole di aspirazione devono avere un diametro massimo di 34 mm e quelle di scarico un diametro massimo di 28 mm e uno stelo da 8 mm.

Le molle delle valvole sono libere.

Le astine della distribuzione possono essere accorciate.

Nella testata non è permesso alcun apporto di materiale, se non quello strettamente necessario ad eventuali riparazioni non finalizzate ad incrementi prestazionali.

L'unica lavorazione permessa è per asporto di materiale. Il rapporto di compressione è libero. Il collettore di aspirazione è libero nella forma e nel materiale; sono liberi anche i prigionieri di fissaggio.

La base di appoggio fra il collettore d'aspirazione e la testata deve rimanere quella d'origine, parallela è senza nessun incasso (quindi non sdoppiata). Il coperchio delle punterie e libero. La guarnizione della testata è libera nella forma e nel materiale, ma può anche essere eliminata.

D.6 Il carburatore è libero.

D.7 È consentito l'uso solo di alberi motori d'origine Fiat 500 e Fiat 126.

D.8 Il sistema d'accensione a spinterogeno deve essere conservato, ma la bobina è libera.

L'alternatore o la dinamo devono essere sempre funzionanti. La ventola di raffreddamento è libera.
La cinghia e le pulegge dei servizi sono liberi
I carter di raffreddamento devono rimanere di serie, tuttavia è permesso asportare la scatola filtro dell'aria e la bocchetta del riscaldamento lato scarico, con eventuale relativa chiusura.

D.9 Coppa dell'olio libera ed il relativo pescaggio.

D.10 La pompa della benzina è libera ed è possibile montare il regolatore di pressione.
Il carburante da utilizzare dovrà essere o di tipo commerciale e provenire dalla pompa di una stazione di servizio oppure essere approvato dalla FIA o dall'ACI Sport. È obbligatorio il raccordo per il prelievo rapido del carburante.

Il controllo del carburante potrà avvenire in qualsiasi momento della manifestazione e, se ritenuto opportuno, a campione, saranno effettuate sostituzioni del carburante immediatamente prima della partenza della gara.

E - TRASMISSIONE

La scatola del cambio deve essere originale Fiat 500 o 126 (tutti i modelli) in tutte le sue parti. Il numero massimo dei rapporti del cambio di velocità è limitato a quattro marce in avanti e una marcia indietro. È consentito l'uso dei seguenti rapporti al cambio:

Fiat 500
I° 11/36
II° 15/31
III° 20/26 IV° 21/24 oppure Fiat 126 La retromarcia deve restare quella di serie e la coppia conica
I° 12/39 deve essere di fabbricazione Fiat con rapporto 8/41, 8/39 o 9/39. II° 15/31 La retromarcia è obbligatoria ed il pilota deve essere in
III° 20/26 condizioni di usarla seduto al volante. Semiassi e giunti devono
IV° 34/39 restare di serie.
oppure
I° 11/36
II° 15/31
III° 19/27
IV° 22/24

F - STERZO

Scatola e meccanismo sono liberi. Il piantone deve essere di tipo collassabile.

G - ALTRI ELEMENTI MECCANICI

Conformi al Regolamento Tecnico Allegato "J" 1975.

H - SOSPENSIONE

Deve essere conservato il sistema d'origine.
La balestra può essere modificata, in modo che permetta l'abbassamento della vettura. I supporti della balestra possono essere modificati solo per asportazione di materiale. È permesso modificare i punti di attacco dei triangoli anteriori.
È autorizzato un sistema anti slittamento laterale della balestra. Non possono essere sostituiti gli elementi elastici (silentblock).

Il gruppo montante-fusello deve restare di serie, nel modello Fiat 500 è permesso montare il fusello della 126, tuttavia è possibile adattare il fusello modificandolo per alloggiare il cerchio da 10" e perciò utilizzare uniball invece dell'apposita testina.

Le molle posteriori sono libere (altezza, diametro del filo e numero di spire), ma devono rispettare forma ed alloggiamento d'origine.

Gli ammortizzatori sono liberi, ma devono conservare numero e configurazione d'origine. Il passo d'origine deve essere conservato (tolleranza +/- 1% come previsto dall'Art. 258 Allegato J).

I - FRENI

Devono restare di serie, tuttavia nel modello Fiat 500 può essere montato il sistema di frenatura della Fiat 126. La pompa dei freni è libera purché resti singola e a doppio circuito frenante.

È possibile forare i tamburi per la ventilazione. È altresì possibile utilizzare due prese dinamiche per il raffreddamento dei soli freni anteriori non integrabili nella scocca (applicabili sotto la calandra d'origine). Naturalmente è possibile modificare le apposite paratie supporti freni per l'alloggio della conduttura di raffreddamento.

Le guarnizioni dei ceppi freni sono libere.

Il meccanismo della leva del freno a mano può essere adattato al fine di ottenere un bloccaggio istantaneo (fly-on handbrake).

L - ALTEZZA DAL SUOLO

Nessuna parte meccanica deve toccare il suolo a ruote sgonfie da un lato.

M - RUMOROSITÀ E TUBI DI SCARICO

Libero ma munito di un silenziatore che garantisca il limite massimo di rumorosità in conformità all'Appendice 5 Art. 10 dell'Annuario ACI Sport e orientato verso la parte posteriore.

N - SUPPORTI MOTORE E CAMBIO

È permesso montare fra il supporto motore ed il monoblocco uno spessore finalizzato al suo abbassamento.

È autorizzato il montaggio di supporti elastici più capaci.

O - RUOTE

Le ruote devono avere un diametro di 10" o 12", con larghezza libera purché la loro circonferenza insieme agli pneumatici, anch'essi liberi purché omologati "DOT" oppure "E", sia coperta dai parafanghi d'origine per almeno 1/3 della circonferenza. È possibile asportare la ruota di scorta ed i relativi attrezzi. Liberi nella marca.

Napoli il 06/02/2023

in fede

AssoMinicar ASD
C.F. e P. IVA 04614911214
Via Diocleziano 12
80125 Napoli
c/o Dott. Riccardo Elviri