



REGLAMENTO TÉCNICO
CATEGORÍA
FORMULA NACIONAL 600



2025

Índice

ARTÍCULO 1: REGLAMENTO	3
ARTÍCULO 2: AUTORIDADES.....	3
ARTICULO 3: AUTOMÓVILES PERMITIDOS.....	3
ARTÍCULO 4: CONJUNTO MOTOR	6
ARTÍCULO 5: SISTEMA DE DISTRIBUCION	8
ARTÍCULO 6: CILINDRADA – RELACIÓN DE COMPRESIÓN	8
ARTÍCULO 7.- SISTEMA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE	8
ARTÍCULO 8: SISTEMA DE LUBRICACIÓN	9
ARTÍCULO 9: SISTEMA DE ENCENDIDO	9
ARTÍCULO 10: SISTEMA ELÉCTRICO	9
ARTÍCULO 11: SISTEMA DE ENFRIAMIENTO	10
ARTÍCULO 12: SISTEMAS DE FRENOS.....	10
ARTÍCULO 13: SISTEMA DE TRANSMISIÓN	11
ARTÍCULO 14: SISTEMA DE SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN.....	11
ARTÍCULO 15: NEUMÁTICOS.....	12
ARTÍCULO 16: SEGURIDAD	12



ARTÍCULO 1: REGLAMENTO

INC. 1.1: El presente reglamento tendrá vigencia a partir del inicio del campeonato 2025.

ARTÍCULO 2: AUTORIDADES

INC. 2.1: Los integrantes de la Comisión Técnica, así como los revisores técnicos de pista, tendrán calidad de Autoridad y como tal, cualquier ofensa y/o desacato de un Piloto o mecánico, será causal de sanción al piloto rigiéndose por el reglamento particular.

INC. 2.2: El presente reglamento NO puede ser modificado desde ningún punto de vista, durante el transcurso del campeonato 2025. A menos que el 80% de los pilotos estén presentes y de acuerdo con alguna modificación.

ARTICULO 3: AUTOMÓVILES PERMITIDOS.

INC. 3.1 - CARROCERIA:

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

INC. 3.2 - EL PESO:

El peso mínimo será de **640kg.**

INC. 3.3: Si hay algún lastre, este deberá estar firmemente asegurado al interior del auto.

INC. 3.4: El peso del automóvil se verificará inmediatamente después de cada Clasificación, al final de cada manga y siendo posible si el piloto y su equipo lo requiere después de rondas de entrenamiento, en las condiciones que llegue.

INC. 3.5: NO se va utilizar el método de lastrado según posición obtenida.

INC. 3.6: SE PERMITE

- La modificación de la carrocería y/o agregar elementos a manera de cambiar la estética visual del auto, por ejemplo, alerones, faldones, deflectores de aire, tapas de motor tipo Abarth o similares, tomas de aire etc.
- Reforzar el interior de la carrocería con planchas de acero.
- Eliminar luces y todos sus comandos eléctricos originales.
- Se permite correr con copiloto, con su respectiva butaca y cinturón deportivo. - Recortar de manera acotada la trompa y capó, que permita el flujo de entrada y salida de aire, para aquellos autos que utilizan radiador en parte delantera.



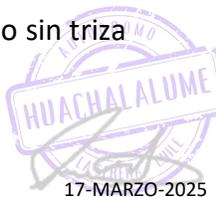
- Modificar los tapabarros delanteros, variando su forma original (aerodinámica) en la zona de los focos.
- Se permite retirar todos los revestimientos interiores de puertas laterales, piso y techo.
- Se permite retirar el mecanismo de alza vidrios en las puertas delanteras.
- Recortar parte interior de las puertas para mejorar la pasada de barras de seguridad, como protección lateral al piloto en caso de choques.
- Se permite cubrir con lámina de aluminio u otro material el interior de las puertas y los paneles laterales traseros.
- Se permite recortar o sacar tablero para instalar instrumentos y/o permitir el paso de cañerías, cables y jaula.
- Recortar de manera acotada pestaña de los tapabarros delanteros y traseros para evitar daño al neumático.
- Reemplazar la cola transversa original de plancha metálica de soporte de motor, por una transversa de perfil metálico redondo o cuadrado.
- Recortar la tapa trasera del motor o hacerle un "GLOBO", sólo con el fin de proteger el distribuidor o eliminar la tapa de motor original para poner tapa tipo Abarth o similares.
- Reemplazar luneta trasera, por policarbonato u otro material de base plástica
- Quitar los focos delanteros y las luces traseras, y cubrirlos prolijamente siguiendo la forma de la carrocería.
- Se permite colocar o agregar fender.
- Se permite levantar la base de la palanca de cambios, acortar o alargar la palanca de cambios, alargar la distancia entre la caja de cambios y la base de la palanca de cambios.

INC. 3.7: NO SE PERMITE:

- Utilizar puertas de abertura hacia atrás
- Eliminar el parabrisas delantero y cambiar por mica, éste debe estar en perfecto estado sin triza duras.

INC. 3.8: ES OBLIGATORIO:

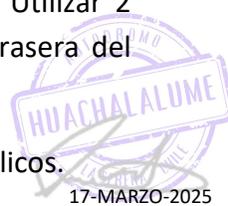
- Retirar los vidrios de puertas y laterales traseros y reemplazarlos por policarbonato o acrílico, los cuales deberán fijarse con seguridad a la carrocería y deberá proporcionar perfectas condiciones de visibilidad.



- En el caso de los laterales traseros se permite el uso de láminas metálicas para su posterior pintura.
- Utilizar un sistema de gancho de tiro adelante y atrás, que no sobresalga de la línea de la carrocería, el cual deberá tener una flecha indicadora de tamaño y color visible de su ubicación.
- Opcional, el sistema de limpiaparabrisas.
- Los botones al interior del habitáculo del piloto deberán estar identificados indicando el componente al cual comandan, podrán usarse abreviaturas por temas de espacios, ya que, la comisión técnica preguntara y registrara a cada piloto la función que cumplen tales botones y comprobaran que así sea.

INC. 3.9: SE DEBE:

- Mantener los elementos originales de la carrocería, formas, dimensiones, salvo las indicadas anteriormente.
- Mantener el parabrisas original o alternativo, su uso es obligatorio, en vidrio preferentemente templado, no debe estar astillado o trisado, ni tener trozos faltantes.
- Utilizar números de identificación del auto con dimensiones mínimas de 24 cm de alto, 12 cm de ancho y 4 cm de espesor y en el techo.
- Colocar (pintar o adhesivo) el número de identificación del auto, en ambos vidrios laterales traseros y en la punta de la trompa, claramente visibles, con contraste de color entre el nº y el fondo.
- Utilizar una butaca de competición, la cual deberá estar correctamente soldada a la jaula de seguridad, ésta se podrá acompañar por otra de las mismas características de diseño y anclaje en el lado del copiloto.
- Suprimir los parachoques. No se permiten elementos sobresalientes en el lugar de anclajes del parachoques.
- Mantener Espejos Laterales y retrovisor (uso obligatorio), libre en su forma y marca.
- Mantener las 2 puertas delanteras operativas, con sus correspondientes seguros. Utilizar 2 seguros exteriores metálicos o de goma, para prevenir apertura de capot y tapa trasera del motor.
- Se permite retirar las bisagras del capo y fijar por medio de 4 seguros exteriores metálicos.



ARTÍCULO 4: CONJUNTO MOTOR

INC. 4.1: El block debe ser original FIAT 600 D, E, R o ZASTAVA 750.

- **NO** se permite pulir interiormente ni alivianar.
- Se permite el rectificado de la superficie del block, sólo con el fin de permitir el uso de pistones SUZUKI.

INC. 4.2: El cigüeñal debe ser original Fiat 600, sólo se permite el uso de cigüeñal de **63,5 mm**. De volteo, con tolerancia **+/- 0,30 mm**. No se permite alivianar el cigüeñal, sólo se permite el balanceo dinámico y estático. El diámetro de pistón es de **63 mm** al ser medido, con una tolerancia máxima de **0,20 mm**.

INC. 4.3: El Volante de inercia, debe ser original, libre en su preparación y peso, pudiendo sacar o agregar material. Se permite el uso de volante de inercia del 147 (850 cc), con las modificaciones necesarias para su uso.

INC. 4.4: Los Pistones serán los que se usan para Suzuki ST 90 de **63 mm**, el cual deberá tener su cabeza, al igual que el pistón del Fiat 600 original. Si se utilizan pistones Suzuki, se permite poner bujes de bronce desplazados en el ojo de la biela y fijarlos por medio de un perno para evitar el giro. La preparación de los pistones es libre. Se permite el uso de pistones de moto de **63 mm**, respetando diámetro de cilindro con uso de sus anillos correspondientes al modelo de pistón. Medidos con una tolerancia de **+/- 0.2 mm**.

INC. 4.5: Los Anillos de pistón deben ser de Suzuki ST90 de venta masiva en el mercado nacional. Se debe utilizar la totalidad de éstos en el pistón.

INC. 4.6: Se permite reemplazar los seguros de pistón, por seguros de teflón o technyl.

INC. 4.7: Las Bielas deben ser originales para FIAT 600 D.E.R. (tapa inclinada). Se permite alivianar las bielas, manteniendo obligadamente 1 biela original sin tocar, con el fin de igualar y/o mantener el mismo peso

INC. 4.9: El eje leva es **LIBRE**, en marca, permanencia y cruce, con una alzada **MÁXIMA** de **5,5 mm**. Con una alzada **MÁXIMA** medida en las válvulas de **7,5 mm**, con una tolerancia de **0,3 mm**.

INC. 4.10: Sólo se autoriza el taqué chico Fiat 600.

INC.4.11: Los Platillos son libres.

INC.4.11: La Culata Deberá ser original de FIAT 600 D, E y Zastava 750 LE y 750 LC todas de rosca corta.

INC.4.12: La Culata es de preparación libre, se permite agrandar la boca de admisión y el agregado de material solo con fines reparativos, y cada vez que se haga se deberá informar al revisor técnico y/o organización, demostrando al revisor técnico donde reparo para quede en estadista la reparación.



17-MARZO-2025



INC. 4.13: SE PROHÍBE

- Agregar material a la cámara de combustión de la culata.

NOTA: Solo para efectos de reparaciones se permite el agregado de material.

- Colocar torre de balancín con diámetro mayor al del perno de fijación, salvo que se deba colocar como máximo 1 sola camisa para llegar a la medida de la totalidad de los pernos.

INC. 4.14: SE PERMITE

- Rebajar la culata, libremente.
- Utilizar resortes de competición. Libres en marca.
- Utilizar pernos de mayor diámetro para fijar la culata al block.
- Utilizar Guías de válvulas, libres en su material y largo.
- Utilizar empaquetadura culata, libre en su material y espesor. Su uso es obligatorio.
- Limar o gastar los balancines originales para dar la medida de alzada necesaria.
- Seguros de válvulas libres.
- Cambiar los pernos de fijación de los balancines por unos de mayor espesor.
- Se permite perforar las bases de las torres para recibir al perno de mayor diámetro.

INC. 4.15: SE DEBE MANTENER

- Los Balancines Originales motores 600 y 850, siendo libre su preparación.
- Separadores de resorte originales para los balancines.
- Torre de balancines original motores 600 y 850.
- Alzaválvulas Originales. De 7mm y 6mm, Se pueden acortar los largos de los alzaválvulas y/o agregar espaciador o laminas para alzar las torres.
- Las dimensiones originales de válvulas dadas por el fabricante, diámetro de cabeza, altura, diámetro vástago y ángulo y su preparación es libre. Se permite el uso de válvulas de competición, libres en material, manteniendo las dimensiones descritas:
 - ❖ Diámetro de la cabeza Válvula ADMISIÓN: hasta 25,50 mm
 - ❖ Diámetro de la cabeza Válvula ESCAPE: hasta 23,50 mm Largo.
 - ❖ Largo Válvula ADMISIÓN : **Libre**
 - ❖ Largo Válvula ESCAPE : **Libre**
 - ❖ Grosor Vástago Válvula ADMISIÓN: 7 mm
 - ❖ Grosor Vástago Válvula ESCAPE: 7 mm
 - ❖ Grados de Angulo: **Libre**

NOTA: Para la medición del grosor del vástago, tomar en cuenta una tolerancia por desgaste del mismo. 17-MARZO-2025



- Taqués Originales motor 600, **NO** se permiten taquies de motor 850, deben conservar la media descrita:
 - ❖ Diámetro Exterior Taqué hasta 20 mm
 - ❖ Diámetro Vástago Taqué hasta 14 mm
 - ❖ Largo de Taqué hasta 39,70 mm
 - ❖ Grosor Cabeza Taque hasta 4 mm

INC. 4.14: la torreta de admisión debe ser original Fiat 600, de libre preparación, se permite pulir su interior y éste se debe unir a la culata por medio de la empaquetadura.

INC. 4.15: El múltiple de escape es libre, en material, forma y dimensiones, debe usar empaquetadura para el modelo.

ARTÍCULO 5: SISTEMA DE DISTRIBUCION

INC. 5.1: Debe ser Original Fiat 600 y se permite modificar posición del chavetero.

ARTÍCULO 6: CILINDRADA – RELACIÓN DE COMPRESIÓN

INC. 6.1: La Cilindrada del motor no debe ser superior a **800 c.c.**

INC. 6.2: La Relación de Compresión es libre.

ARTÍCULO 7.- SISTEMA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE

INC. 7.1: El estanque de combustible deberá ser del tipo original y debe mantener su ubicación de fábrica.

INC. 7.2: La bomba de combustible puede ser del tipo original (accionamiento mecánico) y se autoriza bomba de combustible mecánica o eléctrica de procedencia libre, sin regulador de presión.

INC. 7.3: Los conductos de combustible rígidos pueden ser del tipo de cañería de cobre, los conductos flexibles deben ser para el uso de combustible. Se prohíbe el uso de conductos de plástico. Las uniones de extremos de los conductos de combustible, deberán utilizar un sistema de niple o abrazadera con tornillo.

INC. 7.4: Sólo se permite el uso de combustible (gasolina) de uso masivo, sin ningún tipo de aditivo adicional.

La gasolina será de máximo de **97** octanos de marca Copec/Petrobras/Shell.

INC. 7.5: El carburador debe ser original para el modelo FIAT 600, una garganta, tipo vertical, diámetro no mayor a **29,5 mm** (medido a la altura de eje de la lengüeta de aceleración).El carburador es libre en su preparación.

No se permite el agregado de material u otro sistema o mecanismo distinto al modelo original, sólo se permite el uso de cornetín o similar en la entrada de aire del carburador. Se permite eliminar la empaquetadura. Se permite agregar material (encamisar) para llegar a la medida **29.5mm**.



ARTÍCULO 8: SISTEMA DE LUBRICACIÓN

INC. 8.1: El sistema debe ser del tipo original, es decir se debe utilizar bomba de aceite original o alternativa para el modelo, filtro centrífugo original, cárter original, sólo se permite la incorporación de rompeolas en el interior de éste. Se autoriza motores con y sin filtro de aceite.

INC. 8.2: Se permite la instalación de radiador enfriador de aceite.

ARTÍCULO 9: SISTEMA DE ENCENDIDO

INC. 9.1: El sistema de encendido es libre, puede ser el original para Fiat 600 (PLATINO) o encendido electrónico de cualquier modelo marca etc.

Se les permite colocar el módulo de encendido en forma externa. Se permiten realizar las modificaciones necesarias para su montaje.

INC. 9.2: El distribuidor es **Libre**.

INC. 9.3: No se permite ningún tipo de aumentador de chispa tipo MSD o equivalente.

INC. 9.4: La bobina será la original o de competición, siempre con formato de botella. Exceptuando la posibilidad de usar la bobina tipo toroidal del encendido de Chevrolet Luv (de venta masiva).

ARTÍCULO 10: SISTEMA ELÉCTRICO

INC. 10.1: El diseño e instalación eléctrica debe cumplir con todas las normas de seguridad, sus componentes deben estar en buenas condiciones, las conexiones deben ser seguras, el sistema de cableado debe estar canalizado dentro de una funda tipo espagueti y su ubicación debe ser protegida (circuito).

INC.10.2: Es obligatorio el uso de un sistema de corta corriente, ubicado al alcance del piloto, el tipo será de llave de corte general de corriente (deberá cortar el cable de masa de la batería).

INC. 10.3: La batería debe ser NO mayor a 100 amperes y debe estar en buen estado para asegurar la puesta en marcha del motor en todo momento. Se puede ubicar en el compartimiento delantero original, o en el habitáculo interior, en un lugar seguro para el piloto, estar firmemente anclada o sujeta a la carrocería mediante marco con 2 o más tensores apernados con tuercas tipo mariposa.

Es obligatorio el uso de un protector de goma rígida sobre la cubierta de la batería para evitar posibles cortocircuitos y chispas, en caso que accidentalmente se haga contacto con los bornes, como así también aminore el derrame de electrólito (acido) ante un eventual choque o volcamiento.

INC. 10.4: El motor de arranque debe estar funcionando perfectamente, deberá contar obligatoriamente con un dispositivo automático de puesta en marcha, ubicado al alcance del piloto. Se permite el uso de motor de arranque del Daihatsu Charade G20 o Subaru Loyale.



INC. 10.5: Se permite la eliminación del alternador o generador de corriente

INC. 10.6: El panel de instrumentos e interruptores es libre, debe tener como mínimo tres instrumentos funcionando, tacómetro, marcador de temperatura y marcador de presión de aceite. El diseño del panel no debe tener aristas cortantes o bordes filosos. Se deberá pensar en su estética y tamaño.

INC. 10.7: El sistema de Luces de Freno, es obligatorio, dos luces de color rojo de dimensiones mínimas de **25 mm por 25 mm**. Su ubicación deberá ser la original del vehículo o al interior del vidrio trasero (luneta), totalmente visibles a distancia. Los autos que utilicen las luces de freno en la posición original, deberán instalar una tercera luz al interior del habitáculo, centrada en la luneta trasera. En casos de días lluviosos se deberá utilizar una luz roja en el interior del auto, distinta a las luces de freno, es decir se mantendrá encendida en competencia.

INC. 10.7: Queda de manera opcional el uso e instalación de luces de emergencias.

ARTÍCULO 11: SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

INC. 11.1: El radiador puede ser de marca y material libre. Puede estar ubicado en la parte trasera del vehículo (original), o en la parte delantera, detrás del frontal. En el caso de usar radiador adelante, la canalización del circuito de líquido refrigerante al interior del habitáculo del piloto, debe ser de material resistente a la alta temperatura, y los extremos de éstos deben quedar fuera del habitáculo del piloto, previniendo en caso de accidente el derrame de líquido caliente.

INC. 11.2: Se permite el uso de bomba de agua larga y bomba de agua Fiat 147, se autoriza el uso de un flanche adaptador.

INC. 11.3: Se permite eliminar el aspa de la bomba de agua larga. Se permite aspa de plástico o de aluminio.

INC. 11.4: La polea de la bomba de agua es libre en su diámetro y modelo.

INC. 11.5: El tipo de correa y tensor son libres.

ARTÍCULO 12: SISTEMAS DE FRENOS

INC. 12.1: El sistema en su conjunto debe ser el original, permitiéndose el reemplazo de bomba de doble circuito (Zastava).

INC. 12.2: Cilindros. Sus diámetros deben ser los originales, los cuales son para los delanteros **22,24 mm** y los traseros de **19 mm**. Se permite el uso de cilindros de frenos traseros en el tren delantero.

INC. 12.3: El sistema de frenos debe funcionar en perfecto estado en cada una de sus ruedas.

INC. 12.4: Se permite mantener o eliminar el sistema de freno de mano.

INC. 12.5: Es obligatorio el uso de luces de freno fijas (NO intermitentes), debe utilizar como mínimo 2, éstas deberán estar instaladas dentro de la carrocería, visibles a través del vidrio trasero.



ARTÍCULO 13: SISTEMA DE TRANSMISIÓN

INC. 13.1: La prensa de embrague debe ser del tipo original (diafragma o de “pata”), se permite la prensa Del motor 850.

INC. 13.2: Mecanismo de rodamiento de empuje, debe ser original, el tipo de rodamiento es libre.

INC. 13.3: El disco de embrague debe ser tipo original, no se permite el uso de discos cerámicos. Se permite cambiar las balatas de embrague y su sistema de fijación.

INC. 13.4: Se permite reemplazar el sistema original de semieje y junta elástica por juntas homocinéticas, se autorizan las modificaciones necesarias para su montaje. Se permite el uso de homocinética a la entrada de la caja y en la masa de la rueda.

INC. 13.5: Se permite reforzar la “L” de la caja de cambios.

INC. 13.6: La caja de cambios debe ser original del modelo, diente fino y diente grueso, cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás. No se permite el uso de piñones rectos, exceptuando la 1° y R. Las relaciones de engranajes deben ser las originales de fábrica. Se permite añadir un tope a la caja de cambios o un tensor.

MARCHA	N° DIENTES PIÑÓN	N° DIENTES TRIPLE
1ra	44	13
2da	37	18
3ra	32	24
4ta	26	29

INC. 13.6: El diferencial debe ser original, se permite única y exclusivamente el uso de piñón de ataque y corona original.

N° CORONA	N° PIÑÓN DE ATAQUE	RELACION
39	8	4,875

ARTÍCULO 14: SISTEMA DE SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN

INC. 14.1: Deberá ser original, mantener las medidas originales de fábrica y no podrá sufrir variación alguna, tanto en sus anclajes, como en su forma o geometría.

INC. 14.2: Se permite el reemplazo de silent-bloc por bujes de technyl u otro material.

INC. 14.3: Se deberá conservar la cantidad de un amortiguador por rueda en los dos trenes.

INC. 14.4: Los amortiguadores son libres en marca y modelo, se permite cortar el terminal de ojo para soldar perno el cual le permita quedar punta y punta, se prohíbe el uso de sistemas tipo regulables (tipo coilover)

INC. 14.5: Queda prohibido modificar los anclajes originales de los amortiguadores, se permite el refuerzo de estos sin modificar su diseño original.



INC. 14.6: Los anclajes de las bandejas delanteras y traseras se pueden reforzar, pero no variar su diseño y ubicación.

INC. 14.7: El paquete de resortes será libre en cuanto a número de hojas y espesor, con cotas de “camber” libres, se permite utilizar 2 tensores como máximo al paquete de resortes.

INC. 14.8: Se debe mantener la cantidad de un espiral por rueda, estos pueden ser libres en su diámetro, cantidad de espiras y en su largo.

INC. 14.9: La caja de dirección deberá ser la original provista por el fabricante, ésta debe mantener su lugar y forma original de sujeción.

INC. 14.10: La columna de dirección podrá modificarse con articulaciones de cruceta, con el fin de bajar y acercar el volante al piloto.

INC. 14.11: Se permite el uso de volante de dirección desmontable.

INC. 14.12: Las llantas aro **12”** de diámetro y su ancho **libre**, como también en modelo y marca.

Se permite el uso de llantas **13”**, Hasta **7”** de diámetro, con uso de neumáticos de calle, **NO** se permite el uso neumático semi slick o slick.

INC. 14.13: Se permite reemplazar los pernos originales de fijación de las llantas por prisionero o pernos estriados + tuercas.

INC. 14.14: La Trocha delantera y trasera tendrá una medida máxima de **1,35 mt.** Y se medirá de centro a centro de los neumáticos desde su parte más baja. Se permite el uso de espaciadores para alcanzar la trocha permitida.

INC. 14.15: Se permite el cambio de masas delanteras por las del Fiat modelo 147.

ARTÍCULO 15: NEUMÁTICOS

INC. 15.1: Los neumáticos deben ser aro 12”, la medida será **145/70/12** o **155/70/12** libre en marca, modelo de gran serie y venta en el mercado nacional, **NO** se permite Slick o semi slick. No se permite alambre a la vista o tela. El uso de llantas 13 opcional, es con neumáticos de calle no semislick ni slick.

NC. 15.2: En caso de usar neumáticos aro 13”, la medida será **175/50/13**, libre en marca, modelo de gran serie y venta en el mercado nacional, **NO** se permite Slick o semi slick .

ARTÍCULO 16: SEGURIDAD

INC. 16.1: Es Obligatorio el uso del extintor de incendio, este deberá estar ubicado en un lugar de fácil acceso para el piloto y un sistema de anclaje seguro.

INC. 16.2: La jaula de seguridad será obligatoria, su instalación y construcción debe respetar lo indicado en el reglamento general (ubicación, anclaje, diámetro, espesor de pared de tubo, protección lateral puertas).



INC. 16.3: Se permite la prolongación de la jaula hacia delante, hasta el anclaje del paquete de resorte y hacia atrás hasta la cola transversa.

INC. 16.4: Se prohíbe el uso de parachoques.

INC. 16.5: La butaca debe ser de una pieza, ya sea de fibra de vidrio, plástico o aluminio. Debe poseer soportes laterales, y soporte para la cabeza, debe estar firme y sólidamente fijada a la jaula.

INC. 16.6: Los cinturones de seguridad serán de uso obligatorio en pruebas y competencias, debiendo ser del tipo arnés, mínimo de 4 puntas, con cierre "de apertura rápida". Los puntos de anclaje mínimo requeridos son 3 (tres), deberán estar firme y sólidamente fijados a la jaula antivuelco o a la carrocería del automóvil mediante pernos (12 mm. mínimo). Su ancho mínimo será de 5 cm.

INC. 16.7: El uso de un espejo retrovisor interior y dos laterales exteriores es obligatorio.



ANEXO N° 1

REGLAMENTO TECNICO FORMULA NACIONAL 600 2025

Actualmente dice:

ARTÍCULO 14: SISTEMA DE SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN

INC. 14.4: Los amortiguadores son libres en marca y modelo, se permite cortar el terminal de ojo para soldar perno el cual le permita quedar punta y punta, se prohíbe el uso de sistemas tipo regulables (tipo coilover)

Se modifica a:

ARTÍCULO 14: SISTEMA DE SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN

INC. 14.4: Los amortiguadores son libres en marca y modelo, se permite cortar el terminal de ojo a espiga, se prohíbe amortiguador regulable.

Actualmente dice:

ARTÍCULO 14: SISTEMA DE SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN

INC. 14.5: Queda prohibido modificar los anclajes originales de los amortiguadores, se permite el refuerzo de estos sin modificar su diseño original.

Se modifica a:

ARTÍCULO 14: SISTEMA DE SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN

INC. 14.5: Queda prohibido modificar los anclajes originales de los amortiguadores, se permite el refuerzo de estos sin modificar su diseño original, **entiéndase como tal que no se puede modificar los anclajes de la carrocería.**

