



Federación Regional
de Automovilismo

N° 3
Zona Sudoeste

Federación Regional de Automovilismo

N° 3 Zona Sudoeste

Alem 373 C.C. 41 Telefax: 02923-472661 8170 – Pigüé - Buenos Aires
E-mail: federacion3sudoeste@s8.coopenet.com.ar

TURISMO

REGIONAL

REGLAMENTO

TECNICO

AÑO 2020

<u>Art.</u>	<u>Descripción</u>	
1	VIGENCIA	3
2	DISPOSICIONES GENERALES	3
3	AUTOMOVILES ADMITIDOS	3
4	MOTORES ADMITIDO	3
5	CARBURADOR	3
6	MULTIPLES DE ADMISIÓN	5
7	TAPAS DE CILINDROS	5
8	RELACIONES DE COMPRESIÓN	5
9	PLATILLOS DE VÁLVULAS	6
10	RESORTES DE VÁLVULAS	6
11	VALVULAS	6
12	ARBOLES DE LEVAS	6
13	BLOCKS DE CILINDROS	6
14	PISTONES	6
15	AROS	7
16	PERNOS	7
17	BIELAS	7
18	CIGÜEÑAL	7
19	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	7
20	VOLANTE	8
21	EMBRAGUE	8
22	CAJAS DE VELOCIDADES	8
23	COMBUSTIBLE y BOMBA DE NAFTA	10
24	SISTEMAS DE DISTRIBUCIÓN	10
25	SISTEMAS DE ESCAPE	11
26	RADIADOR	11
27	SUSPENSIONES DELANTERA	11
28	SUSPENSIONES TRASERA	12
29	FRENOS	13
30	RUEDAS	14
31	TROCHA DEL VEHÍCULO	14
32	SISTEMA ELECTRICO	15
33	PARAGOLPES	15
34	TANQUES DE COMBUSTIBLE	15
35	CARROCERIAS	15
36	DISPOSICIONES DE SEGURIDAD	16
37	PESOS MINIMOS	17
38	VARIOS	17
39	ESTRUCTURA DE SEGURIDAD	18 a 22

REGLAMENTO TÉCNICO TURISMO REGIONAL

ARTICULO 1 - VIGENCIA

El presente Reglamento tendrá vigencia desde el 01-01-2020 y hasta el 31-12-2020 y no se podrán realizar modificaciones totales o parciales al mismo, sin contar previamente con el aval exclusivo de la F.R.A.D. N°3 SO. Todas las modificaciones que se pretendan implementar deberán ser presentadas ante la F.R.A.D. N°3 SO previo análisis y aprobación de la Comisión Directiva de la categoría.

ARTÍCULO 2 - DISPOSICIONES GENERALES

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente **RESTRICTIVA**, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la F.R.A.D. 3 SO, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta a la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

Se entiende por opcional tener o no dicho elemento.

Se entiende como libre, libertad de trabajo en el elemento colocado.

Se entiende como similar, a que el elemento debe tener las mismas características, formas y medidas de la pieza original.

ARTÍCULO 3 – AUTOMÓVILES Y MOTORES ADMITIDOS

Se admiten únicamente los siguientes modelos de fabricación nacional o brasileros vendidos por concesionarios argentinos:

- **Fiat Uno** tres (3) y cinco (5) puertas FIAT TIPO 1,6 885 kilos tren delantero alternativo 915kilos
- **Fiat Palio** tres (3) y cinco (5) puertas. FIAT TIPO 1,6 885 kilos
- **Ford Fiesta Max** tres (3) y cinco (5) puertas. AUDI 827 1,6 915 kilos
- **Chevrolet Corsa** tres (3) y cinco (5) puertas FIAT TIPO 1,6 885 kilos
- **Chevrolet Corsa 4 puertas y Classic** (con baúl) AUDI 827 1,6 915 kilos
- **Chevrolet Celta** tres (3) y cinco (5) puertas. FIAT TIPO 1,6 885 kilos
- **Suzuki Fun** tres (3) y cinco (5) puertas. FIAT TIPO 1,6 885 kilos
- **Volkswagen Senda** tres (3) y cinco (5) puertas. AUDI 827 1,6 915 kilos
- **Volkswagen Gol** tres (3) y cinco (5) puertas. AUDI 827 1,6 915 kilos
- **PEUGEOT 206 Y 207 HASTA MOD. 2012** tres (3) y cinco (5) puertas. AUDI 827 1,6 915 kilos
- **FORD ESCORT Línea Nueva y Vieja** AUDI 827 1,6 915 kilos
- **FORD KA** FIAT TIPO 1,6 885 kilos
- **Clio 2** AUDI 827 1,6 915 kilos

- **NO PODRAN INCLUIRSE VEHICULOS MODELO/AÑO ANTERIOR A 1995 NI POSTERIOR A 2010**

Todos los pesos o lastres deberán estar amurados a una estructura soldada a la jaula antivuelco con bulones con turcas auto frenantes mínimos de 10mm y posterior a la tuerca una chaveta que impida el desprendimiento de esta.

SE PERMITE.

Cambiar trompa entre distintos modelos de vehículos de las respectivas marcas, debiendo ser estas originales de cada marca y de gran serie, se podrán hacer estos cambios siempre que no requiera de ningún tipo de reforma la carrocería original del vehículo.

Así mismo se permite el intercambio de ópticas, guardabarros, paragolpes, capot y portón trasero, hasta los modelos 2011/2012.

ARTÍCULO 4 - MOTORES ADMITIDOS

Deberá utilizarse el motor que fuera provisto por FIAT con la denominación, motor TIPO 1.6, sin más modificaciones que las autorizadas expresamente en el presente Reglamento.

Sólo en los vehículos de marca Fíat, Chevrolet corsa , Suzuki Fun y Chevrolet celta 3 y5 puertas.(queda prohibido el uso del motor Audi 827 1,6 en estos vehículos)

Deberá utilizarse en los demás vehículos de distintas marcas mencionados en el presente reglamento, el motor **Audi 827, 1600 cc.**, Para los vehículos Chevrolet corsa 4 puertas (c/baúl) también serán estos de uso obligatorio. En el caso de los vehículos con motor transversal Audi usaran las cajas MQ con las relaciones citadas en el presente reglamento.

ARTÍCULO 5 -CARBURADOR

El mismo deberá ser marca WEBER 32 Y 34 TLDE,

Los diámetros de 32 y 34 mm tendrán una tolerancia de +/- 0.25 mm para ambas dimensiones. Los diámetros del difusor 21 Y 24 +/- 0,25 mm. para ambas dimensiones.

Estas dimensiones poseen la tolerancia de fábrica, no pudiendo mecanizar o pulir estas cavidades para llegar a dicha tolerancia.

Todo el aire que ingrese al motor será, pura y exclusivamente por los difusores, por lo que es obligatorio tapar con Poxipol, Poxilina o estaño los tres picos existentes en la base del carburador.

Deberá retirarse sensores de temperatura y sellar orificios.

Las perforaciones que tiene el tubo venturi y las gargantas de la base de mariposas internas deberán respetar sus medidas originales.

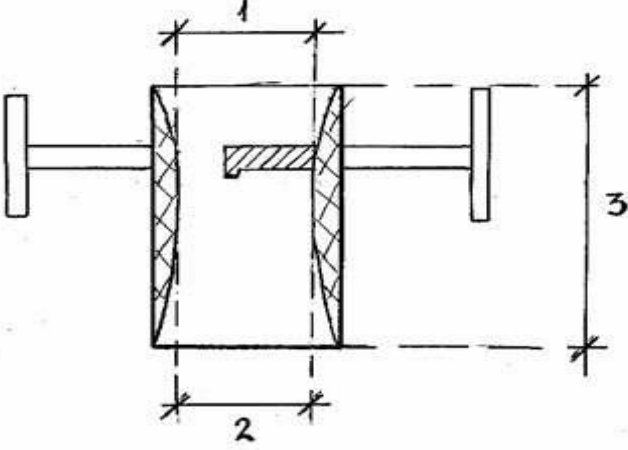
Es opcional el uso de plásticos superiores de la tapa del carburador

El espesor de juntas permitido es de 1,00 mm. máximo.

Se permite:

- El uso de conexión roscada en la entrada del carburador.
- Reemplazar chiclers de alta y baja, pozos y tubos emulsionadores.
- Retirar el sistema completo de toma y filtro de aire.
- Retirar el sistema de cebador.
- Colocar rejilla en la boca del mismo.
- Perforar paso de aires de baja en la tapa del carburador. Máximo diámetro 2 mm.
- Mecanizar los conductos de los tubos emulsionadores.
- Se permite reemplazar los tornillos de sujeción de mariposas por unos de distinto formato.
- Se permite cambio de posición del plástico de ventilación de cuba.
- Colocar en la parte superior del carburador un filtro de aires de hasta 30 cm. de diámetro, no pudiendo tener en su interior ningún elemento más que el filtrante.
Su orificio interior que apoya en el carburador, no deberá ser inferior al apoyo donde asienta la toma de aire de fábrica (104 mm mínimo).
- Levantar los pozos de aire mediante alargue que llegue como máximo hasta el borde superior de la boca secundaria del carburador (sin el plástico).
- **SE PROHIBE TODO ELEMENTO QUE SIRVA DE SOBREALIMENTADOR YA SEA EXTERNO o INTERNO AL CARBURADOR, NINGUN TIPO DE ORIENTADOR COMO ASI TAMPOCO TODO TIPO DE TROMPETAS O TOMA DINAMICA.**
- Reemplazar la base de goma (aislante entre múltiple de admisión y carburador) por uno de idénticas dimensiones de material de aluminio con una altura máxima de 30mm. los óvalos de pasaje de mezcla deberán ser rectos, no permitiéndose ningún tipo de efecto Venturi.
- En los motores Audi hacer adaptador con las mismas dimensiones del elemento mencionado en el inc. Anterior
- **BRIDA:** En los vehículos Chevrolet corsa y Renault Clío deberá ser de uso obligatorio una brida restrictiva provista por la categoría de 27 mm / 29mm esta estará ubicada entre la goma adaptadora y el carburador con sus respectivas juntas (una por lado) de hasta 1 mm.

ACLARACIONES SOBRE LAS MEDIDAS DEL CENTRADOR DEL CARBURADOR

	
Descripción	
Medida N° 1 y 2	10,90 mm +/- 0,2 mm
Medida N° 3	27,60 mm +/- 0,2 mm
Primera Boca	Centrador N° 3
Segunda Boca	Centrador N° 4
Medida del eje del carburador	8 mm +/- 0,2 mm
Espesor mínimo de la mariposa	1,00 mm +/- 0,1 mm

ARTÍCULO 6 – MULTIPLE DE ADMISIÓN:

Originales de cada motor, en el caso del Fiat

El múltiple de admisión deberá ser N° de Pieza 7696043.

En los motores Audi los que equipan los vehículos vw gol o gacel a carburador.

Deberán retirarse sensores y sellar los orificios.

En ambos casos deberá ser estos totalmente estancos y se le practicara a estos las pruebas correspondientes para comprobar su estanquidad.

Se permite:

- 1) Anular Calentador.
- 2) Espigarlo en el montaje con la tapa de cilindros
- 3) En el interior de sus conductos, granallar, pulir o mecanizar quitando material

ESTA PROHIBIDO: el uso de servo freno

ARTÍCULO 7 -TAPA DE CILINDROS

Para los motores Fiat debe ser la original del motor Fiat Tipo 1.6 cc. Para

los motores Audi debe ser la original del motor Audi 827 1600 cc.

Se permite rectificar el plano de la tapa de cilindros respetando el ángulo original de la guía de válvula. La junta es libre.

Se autoriza mecanizar libremente los conductos de admisión y escape. Se permite mecanizar la guía de válvulas.

Se permite su arenado únicamente para limpieza.

Se permite encamisar guía de válvulas o colocar por guías de bronce, respetando el ángulo original de las mismas.

Se permite encasquillar.

Los casquillos serán libres construidos en material ferroso.

Se permite el rellenado por reparación de una cámara, previa autorización del técnico.

Las cámaras de combustión serán libres, sin aporte de material. Se podrá trabajar libremente partiendo de la forma original.

Se permite utilizar tapón de tapa de válvulas a rosca. Se autoriza a retirar el termostato.

Se permite agujerear o maquinar descargas de aceite para facilitar drenaje hacia el cárter.

El diámetro y largo de las bujías debe ser el original

ARTICULO 8 - RELACIÓN DE COMPRESIÓN

La relación de compresión máxima admitida es de 9,5: 1, para motores AUDI y 9,8:1 PARA los motores FIAT. Se medirá con el sistema electro neumático LISSO -medidor de compresión-, que se encuentra aprobado y homologado por la CDA del ACA. SIENDO ESTE EL UNICO SISTEMA DE MEDICION.

En caso de que el cilindro elegido por el técnico no se encontrase en reglamento se procederá a medir dos más los cuales deberán encuadrarse dentro del reglamento vigente.

ARTICULO 9 - PLATILLO DE VÁLVULAS

Su forma, material y trabas libres.

Se permite con pastilla de regulación en el platillo.

ARTÍCULO 10 RESORTES DE VÁLVULAS

Los mismos serán libres, manteniendo la cantidad original.

Se permite:

- a) Suplementar los resortes con arandelas
- b) Trabajar el asiento del resorte de válvulas en la tapa.

ARTÍCULO 11 - VALVULAS

Libres , en material, forma y ángulos. respetando las siguientes medidas:

- Las dimensiones de las válvulas para motores FIAT TIPO 1.6 deberán ser:
- Los diámetros de válvulas de admisión serán de 39,50 mm. +/- 0,10mm.
- Los diámetros de válvulas de escape serán de 31 mm. +/- 0,10mm.
- Los diámetros del vástago serán de 8,00 mm. +/- 0,10mm.
- La longitud de la válvula será: 108,5 mm + 0.70/ - 1,00 mm
- Las dimensiones de las válvulas para motores AUDI 827 1.6 deberán ser:
- Los diámetros de válvulas de admisión serán de 38.5mm +/- 0,10mm
- Los diámetros de válvulas de escape serán de 33,5 mm +/- 0,10mm
- Los diámetros del vástago será de 8,00mm +/- 0,10mm
- La longitud de las válvulas serán de 100,00mm+ 0,70 – 1,0
- Prohibido válvulas de titanio.

ARTÍCULO 12 - ARBOL DE LEVAS Y BOTADORES

Los arboles de leva serán provistos únicamente por el Técnico de la categoría.

El técnico tendrá la facultad de intercambiar las levas en cualquier momento del ranking.

Se autoriza rectificar la cara de asiento del caballete del árbol de levas con la tapa de cilindros hasta 3 mm.

Los botadores serán libres respetando diámetro exterior y ángulo de trabajo con respecto a la tapa o el caballete.

Medidas del circulo base Audi: de 34mm a 36mm +/- 0,50mm. Fiat de 27mm a 28mm +/- 0,50mm estas medidas serán solicitadas al momento de hacer el pedido de la leva al técnico de la categoría. Una vez esta entregada y registrada no se permite ningún tipo de trabajo ni reformas.

ARTÍCULO 13 - BLOCK DE CILINDROS

Original provisto por Fiat para los motores Tipo 1600 cc.

Para Regata o Súper Europa 1500 (CORDI F-138.2 Fiat)

Original provisto Volkswagen para los motores AUDI 827 1.6 cc.

Se permite rectificar o encamisar los cilindros, sin modificar su posición, hasta un diámetro máximo admitido para los cilindros es de 87,49 mm. para FIAT y 82,00 para AUDI. TOLERANCIA POR LUZ O DESGASTE + 0,10MM DEL DIAMETRO MAXIMO.

Se permite rectificar la cara superior del mismo hasta que altura mínima del block sea de 193,50 mm. +/- 0,50 para los motores FIAT y un mínimo de 218,75 mm. +/- 0,50 para los motores de la marca AUDI.

Esta medida se entiende, desde el apoyo de la tapa de la bancada hasta el plano del block. Los pistones no podrán aflorar de la cara superior del block.

Se permite la reparación y refuerzo de sólo tres (3) de las cinco (5) bancadas de cigüeñal. Se permite la reparación del block en la zona de los tapones de agua.

Se permite venteo de libre diseño.

ARTICULO 14 - PISTONES

De provisión comercial, marcas reconocidas: Mepi, Persan , Buxton , AE , Sural y originales sólo en Standard. La cara superior del mismo será libre, no permitiéndose el agregado de material. Este elemento deberá mantener las medidas originales desde el perno al rasca aceite, desde éste al segundo aro y desde éste último al primer aro, como así también desde el perno a la parte inferior de la pollera. Para los motores Audi se permite pistones del modelo MI con sus respectivos aros. (Ver art 15).

El desplazamiento del perno deberá ser el original armado en su posición de fábrica. Se permite equilibrar los pesos de los mismos, trabajando sobre la zona interior del pistón, manteniendo al menos uno original en su parte interna. Se podrá modificar las dimensiones del elíptico del pistón.

No se permite: la utilización de pistones forjados.

ARTÍCULO 15 – AROS:

Los mismos serán de provisión comercial, de marca reconocida en plaza, cuyos espesores deberán ser de FIAT: 1,50 mm. para el primero; 1,75 mm. para el segundo y 3 mm. para el tercer aro. AUDI MI: 1,20mm para el primero, 1.5mm mm para el segundo y 2mm para el tercer aro. AUDI ORIG. 827.: 1.50 mm para el primero, 1.70 mm para el segundo, 3.00mm para el tercer aro.

ARTÍCULO 16 - PERNOS

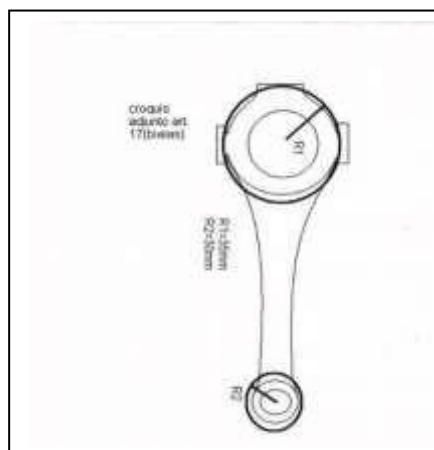
Se permite mecanizar los mismos respetando el peso mínimo para Fiat de 100 gs. Para Audi de 85gs. Cada uno, Tolerancia de - 20grs. Se permite reemplazar seguro de perno pistón por teflón.

ARTÍCULO 17 - BIELAS

Se podrán equilibrar los pesos de las bielas, mediante trabajos en el pie y la cabeza de las mismas (no en la caña), debiéndose respetar el peso mínimo (con cojinetes incluido) de 570grs., para las dos marcas. No se permite el pulido de las mismas.

Se permite el reemplazo de los metales de biela y bancada por otros similares, permitiéndose el ranurado de los mismos. Se permite utilizar bulones de biela no originales, material y forma libre, diámetro original.

CROQUIS BIELA



ARTICULO 18 - CIGÜEÑAL

Deberá ser el original del motor habilitado para competir de acuerdo al Art. 4º.

FIAT TIPO 1.6:

El mismo deberá tener sus dimensiones originales y hasta un peso mínimo de 9,00 kg. El volteo del mismo será de hasta 67,70 mm .como máximo

AUDI 827 1.6:

El mismo deberá tener sus dimensiones originales y hasta un peso mínimo de 10,400 kg. El volteo del mismo será de 77,40 mm. hasta 77,7 mm como máximo

Se permite agrandar los conductos internos de lubricación, realizar una lágrima en los agujeros de lubricación del cigüeñal y/o realizar ranurado en sus bancadas

Se permite rectificar muñones de biela y bancada.

Se permite balancear estática y dinámicamente, únicamente por medio de orificios en los contrapesos. Se permite tapones roscados en reemplazo de tapones originales de cigüeñal.

La polea de cigüeñal será libre.

ARTÍCULO 19 - SISTEMA DE LUBRICACIÓN

Se permite chupador libre.

Se permite agregar aditivos al aceite.

Se autoriza realizar rompeolas dentro del cárter.

Se permite agrandar cárter.

Se permite reforzar el caño de descarga de gases que se encuentra dentro del motor o bien retirarlo.

Se permite recuperador de gases con descarga al cárter.

Se permite utilizar un radiador de aceite ubicado dentro del vano motor (desde el paragolpes delantero hasta el para-llama), para lo cual se podrán realizar hasta 20 perforaciones de un diámetro máximo de 10 mm en la óptica para refrigerar exclusivamente dicho radiador.

El radiador de aceite se instalara con terminales roscados y mangueras malladas metálicas.

El mismo se alimentara desde una base adaptadora colocada detrás del filtro de aceite.

ARTÍCULO 20 -VOLANTE

Volante de motor de acero, preparación libre, pero deberá contar con la corona original.

Los bulones del volante motor podrán ser de hasta 13 mm. de diámetro, forma y material libres. Se permite colocar doble espiga volante cigüeñal.

ARTÍCULO 21 - EMBRAGUE

Embrague monodisco,

Placa diseño original, preparación libre, libre elección en el material, respetando medida original

Se permite:

- Utilizar placa de motor 1.4.
- Colocar material antifricción sinterizado en el disco.
- Reemplazar el disco original por uno fijo.
- Cable de embrague original, forma de sujeción libre.

ARTICULO 22 – CAJA DE VELOCIDADES ORIGINAL

La caja permitida debe tener los comandos del selector en la parte superior.

La base de la palanca de velocidades es libre.

Se podrá realizar un refuerzo en el anclaje de soporte de caja de la carrocería. Se permite la reparación de la carcasa de caja mediante soldadura.

En la zona de salida de los palieres se podrá reparar a través de soldaduras o el inserto de un buje.

Estos trabajos sólo serán permitidos con el fin de recuperar carcasas de cajas averiadas y/o rotas, por lo que, si esta modificación se utiliza con algún otro objetivo, estará fuera del presente reglamento.

Se permite:

- Colocar venteo.
- Agregar ADITIVOS para el aceite.
- Se podrá tapar el alojamiento del sinfín del velocímetro en la carcasa de la caja de velocidades.
- Espigar los engranajes de la caja de velocidades.
- Agujerear el porta corona a fin de lubricar los satélites.
- Anular el movimiento de 5º velocidad mediante el selector o por medio de buje interno manteniendo los engranajes de 5º velocidad originales.
- Reemplazar fideos de la trizeta por buje.
- Se permite espigar o trabar el perno de satélite.
- Soportes de motor y caja de velocidades material libre, debiendo respetar la posición original y alturas libres.
- Modificar la palanca de cambios para cambiar su desmultiplicación y correr su ubicación hacia la derecha hasta 70 mm.
- Rotular el varillaje de la caja de velocidades, en el vano motor.

- Reforzar y rotular varillaje y palanca de cambios.
- Correr anclaje de palanca de cambios
- Es obligatorio el uso de los anillos y conos. (únicamente sincronizados de tipo original)
- Se permite reforzar horquillas originales o fabricarlas de material libre, manteniendo únicamente su forma original.

ARTICULO 22 – A) – CAJA DE VELOCIDAD RELACIONADA

Se permitirá utilizar las siguientes relaciones de Caja de Velocidades:

FIAT

N – 0 de dientes grado con seis (6) vueltas de cigüeñal

Primera	11/43	3,90	1550
Segunda	21/47	2,23	2720
Tercera	33/20	1,65	1V + 80
Cuarta	27/21	1,285	1V + 1120
Quinta	Corta 27/25	1,08	1V + 2010
Marcha Atrás	Libre pero en funcionamiento		
CORONA y PIÑÓN	16/57	3,56	

El kit permitido para este tipo de relación de caja de velocidades es el ilustrado en la presente imagen:



Estas medidas tendrán una tolerancia de +/- 0,50 mm. en su diámetro.

CAJA VW:

1°	2°	3	4°	5°	MARCHA ATRAS	PUENTE
11/38	18/35	20/28	24/26	27/25	LIBRE EN FUNCIONAMIENTO	9/37
3,45	1,94	1,4	1.08	0.92	-----	4,11

CAJA MQ PARA LOS VEHICULOS CON MOTOR AUDI TRASVERSAL:

1°	2°	3°	4°	5°	MARCHA ATRÁS	PUENTES
9/34	17/36	18/28	20/24	27/28	LIBRE EN FUNCIONAMIENTO	18/71
3,77	2,11	1,55	1,2	1,03	-----	3,94

Se permite:

- Colocar venteo - Agregar ADITIVOS para el aceite.
- Se podrá tapar el alojamiento del sinfín del velocímetro en la carcasa de la caja de velocidades.
- Agujerear el porta corona a fin de lubricar los satélites.
- Reemplazar fideos de la trizeta por buje.
- Se permite espigar o trabar el perno de satélite.
- Soportes de motor y caja de velocidades material libre, debiendo respetar la posición original y alturas libres.

- Se permite largo del palier libre.
- Retirar el chapón cubre caja.
- Modificar la palanca de cambios para cambiar su desmultiplicación y correr su ubicación hacia la derecha hasta 70 mm.
- Rotular el varillaje de la caja de velocidades, en el vano motor.
- Reforzar y rotular varillaje y palanca de cambios.
- Correr anclaje de palanca de cambios.
- Colocar trabas más largas en sincronizados, estas serán cambiables en conjunto, luego de reformar su alojamiento en los engranajes de 2da, 3ra y 4ta. Es obligatorio el uso de los anillos y conos.

ARTÍCULO 23 – COMBUSTIBLE y BOMBA DE NAFTA:

COMBUSTIBLE:

De surtidor y de las marcas que comúnmente se comercializan en el país. No se permite el agregado de ningún producto.

El Comisario Técnico tendrá la facultad de proveer el combustible antes de cualquier prueba clasificatoria o final cuando él lo disponga. La nafta será colocada en el vehículo en Parque Cerrado, debiendo el vehículo tener el tanque totalmente vacío y los vehículos elegidos por el Comisario Técnico para cambiar el combustible saldrán a pista desde Parque Cerrado.

BOMBA DE NAFTA:

Se autoriza el uso de una bomba de nafta eléctrica original o no original, debiendo estar la misma ubicada:

- Dentro del tanque de combustible si es la original.
- Debajo del piso trasero o dentro del vano motor, si es no original.

Se podrán utilizar conjuntamente la bomba mecánica y la eléctrica.

En caso de ser necesario un regulador, el mismo deberá estar ubicado en el vano motor.

Se permite sacar el elemento del vaso de retorno de combustible y no utilizarlo. En el caso que el mismo se utilice, deberá mortificarse el lugar donde se encuentra, colocándose en el lugar de la batería. Diseño libre, material metálico (PROHIBIDO PLÁSTICO).

El filtro de nafta será metálico.

Se permite colocar un rulemán en el árbol auxiliar (o secundario) en su punto de apoyo con el perno de bomba de nafta.

Las tuberías de combustible deberán ser malladas en acero de punta a punta, no pudiéndose pasar por dentro del habitáculo (salvo el caso de capilar de presión de combustible).

ARTÍCULO 24 - SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN

Se permite:

- Retirar el protector de correa dentada.
- Agregar un corrector para regulación de puesta a punto, en el engranaje del mismo.
- Colocar distribuidor a platino en el block o en su lugar original, cuerpo libre para ambas marcas.
- Colocar distribuidor electrónico en el block.
- Se permite en el distribuidor de motor Audi 827 su reforma en su estructura para adaptarlo a moto Fiat 1600 cc.
- Reemplazar engranaje intermedio de árbol de mando de bomba de aceite por uno de bronce.
- Agregar un tensor adicional a la correa de distribución.
- Agregar una tapa como protector de correa de distribución.
- Se autoriza trabar los contrapesos del distribuido o retirarlos.
- El buje del distribuidor podrá ser reemplazado por un buje Torrington.
- **Módulo del distribuidor:** se permite su ubicación el vano motor. Se permiten dos módulos que trabajen en forma individual con una llave inversora dentro del habitáculo.
- Si se optara por el distribuidor electrónico en el block, el mismo deberá ser provisto por FIAT en sus modelos 128, Súper Europa, Regata 85 y el mismo Fiat Uno en las versiones que vinieron provistos con motores 1500 cc.
Estos deberán mantener el funcionamiento original.

- Se permite el SISTEMA HALL.
- Se permite la utilización de distribuidor que equipa a los motores AUDI 1,6 ocho valvular del Mercosur, montado en el block.
- Colocar trabas más largas en sincronizados, estas serán cambiables en conjunto, luego de reformar su alojamiento en los engranajes de 2da, 3ra y 4ta. Es obligatorio el uso de los anillos y conos.

ARTICULO 25 - SISTEMA DE ESCAPE

El mismo es libre en forma y recorrido, pero deberá cumplir los siguientes requisitos:

- No podrá sobresalir del perímetro del auto.
- No podrá ser aislado térmicamente.
- No podrá cruzarse con la cañería de combustible.
- Se permite modificar el zócalo a fin de levantar el caño de escape con un alto máximo de 50 mm y un ancho de 120 mm.
- Se permite hacer un túnel en el piso del auto.
- No se permite la utilización de sistemas de escape de acero inoxidable.

Silenciador en boxes: **USO OBLIGATORIO.**

ARTICULO 26 - RADIADOR

Se permite reemplazar el radiador por uno similar que mantenga la forma original, siendo su material libre.

ARTÍCULO 27 - SUSPENSIÓN DELANTERA

AMORTIGUADORES.

PARA TODAS LAS MARCAS:

- Calibración diagrama libre únicamente Por medio de láminas y orificios en pistón y válvulas.
- Se permite tornear los relieves de la válvula
- Principio de funcionamiento original hidráulico de sistema bi-tubo (con un pistón y una válvula de pie en su interior, original de cada marca de material ferroso).
- Componentes internos (pistones y válvulas de pie de material ferroso) tipo SADAR, JORZA, FRIC ROT o MONROE únicamente.
- Vástago de una sola pieza (prohibido perforar y colocar chiclers)
- Cantidad de amortiguadores original, topes opcionales.
- Los anclajes deberán ser originales.
- El principio de funcionamiento será hidráulico.
- Los espirales serán libre manteniendo cantidad original
- Se permite tubos roscados para dar altura y modificar largo de amortiguador
- El espiral estará montado concéntrico al amortiguador

En los vehículos

FIAT: Se permite:

- Colocar crapodina en la base del espiral.
- Colocar corrector de comba en los dos tornillos inferiores del amortiguador.
- Modificar las alturas, tanto del eje como del amortiguador.
- Se podrá aumentar el diámetro original del alojamiento hasta diámetro 140 mm. al solo efecto de colocar el corrector de comba y avance en el anclaje superior del amortiguador.
- El corrector de comba ubicado en el anclaje superior del amortiguador podrá tener una rótula en la cazoleta.
- Colocar rótula reemplazando los extremos de caja de dirección pudiéndose invertir su posición de anclajes.
- Colocar suplemento entre rótula y brazo ackerman.
- Colocar rótula en la cavidad del brazo de la rótula del lado de la carrocería, posición original. Su anclaje se hará mediante seguros seeguir o soldadura.
- Eliminar la barra antirrolido delantera.
- Realizar sujeción de la caja de dirección al sólo efecto de eliminar los movimientos de la misma.

- Reemplazar los bujes por unos de material libre.
- Reemplazar ambos tensores por otros de curvado libre, medida máxima 22 mm. de diámetro incluyendo rosca, como también en el lugar original de sus anclajes con la carrocería, adaptar rótulas a elección entre modelos común planchuelas.

- **TREN DELANTERO ALTERNATIVO:**

Se permite fabricar de caño el brazo rotula y el tensor formando estos una parrilla de suspensión, respetando los anclajes originales de la carrocería en su posición, el anclaje del tensor en el brazo rotula es libre mediante una rotula, la medidas del caño a utilizarse como mínimo deberán ser de 27mm de diámetro por 3mm de espesor, el brazo rotula en el porta maza podrá colocarse en este mediante una adaptación cónica y una rotula de competición del lado de abajo esta no deberá superar los 12mm de distancia (del porta maza a la rótula).

Se prohíbe:

Modificar forma y posición original del brazo ackerman.

PARA FIAT PALIO:

Se permite:

- Reforzar parrillas con planchuela.
- Se permite los tubos roscados para regular altura y modificar el largo del amortiguador.
- Se permite corrector de comba en tornillos de sujeción inferior.

PARA LOS VEHICULOS VW SE PERMITE:

Se permite:

- Reemplazar los bujes de la araña por otros de material libre, respetando forma y medidas originales.
- Modificar posición del brazo ackerman respetando plantilla homologada por la categoría.
- Modificar el anclaje de la rótula inferior conservando su posición original, al sólo efecto de colocar rótula de competición
- Construir parrilla de suspensión de caño. Diámetro de rótula: 9/16 y 5/8.
- Los conos en conjunto con la rótula de la parrilla, que se alojan en la "araña", no deben superar el largo original.

EN LOS VEHÍCULOS CHEVROLET CORSA:

Se permite:

- En el brazo de rótula se permite reforzar con planchuela y colocar rótula en la cavidad del buje del lado de la carrocería y su bloqueo se hará por medio de seguro o soldadura, debiendo mantener las dimensiones de los anclajes originales.
- Colocar una rótula en soporte tensor sobre la carrocería, en reemplazo de bujes de goma manteniendo su posición original.
- Colocar rótulas en extremos de dirección pudiendo invertir su posición.
- Colocar suplemento entre rótulas y brazo Ackerman.
- Los tensores cambiar forma su forma con medida original.
- Realizar sujeción de caja de dirección al solo efecto de eliminar los movimientos de la misma.
- Bancada adicional para extremos de cremallera.

EN LOS VEHICULOS PEUGEOT 206:

Se permite

- Las parrillas de libre diseños respetando posición y anclaje original.
- En el porta maza colocar rotula pasante o de competición con una tolerancia de 15mm de la altura original
- Rotular extremos de dirección con separador en el brazo ackerman.
- Reemplazar bujes por rótulas manteniendo las distancias entre alojamientos originales con una tolerancia de +/- 2 mm., manteniendo la distancia y altura entre extremos de conos distanciales, con la original de los bujes que equipan de fábrica a dichos vehículos

EN LOS VEHICULOS FORD FIESTA :

La suspensión delantera deberá ser original así como sus componentes parrillas, anclajes y akerman.

Se permite:

- Material de bujes libres.
- Reemplazar bujes de parrillas por rotulas respetando posición original
- Rotular extremos de dirección con separador en brazo akerman.

EN LOS VEHICULOS RENAULT CLIO 2:

La suspensión delantera deberá ser original así como sus componentes parrillas, anclajes y akerman.

Se permite:

- material de bujes libres.
- Rotular extremos de dirección con separador en brazo akerman.
- Reforzar parrillas originales.

VEHICULO FORD ESCORT:

- En los vehículos **Ford Escort Línea Nueva (modelo 1996 en adelante)**, se permite reforzar parrillas delanteras originales con planchuelas , o de libre diseños respetando posición y anclaje original.
- En el porta maza rotula pasante o de competición con una tolerancia de 15mm de la altura original.
- Reemplazar bujes por rótulas manteniendo las distancias entre alojamientos originales con una tolerancia de +/- 2 mm., manteniendo la distancia y altura entre extremos de conos distanciales, con la original de los bujes que equipan de fábrica a dichos vehículos.
- Rotular extremos de dirección con separador en brazo akerman.
- En los vehículos **Ford Escort Línea Vieja (hasta modelo 1995)**, se permite colocar rótula en la cavidad del brazo de rótula del lado de la carrocería, conservando su posición original.
Su bloqueo se hará mediante seguros o soldaduras
- Rotular extremos de dirección con separador en brazo akerman.

VEHICULOS FORD K:

La suspensión delantera deberá ser original así como sus componentes parrillas, anclajes y akerman.

Se permite:

- Material de bujes libres.
- Reemplazar bujes de parrillas por rotulas respetando posición original
- Rotular extremos de dirección con separador en brazo akerman.

PROHIBIDO:

- **LOS AMORTIGUADORES REGULABLES DE FORMA EXTERNA O PRESURIZADOS.**
- **LA COMUNICACIÓN ENTRE AMORTIGUADORES.**
- **BARRAS ANTIRROLIDO Y O ESTABILIZADORAS**
- **EL USO DE MAS DE UN ESPIRAL POR RUEDA**

ARTICULO 28 - SUSPENSIÓN TRASERA

PARA TODAS LAS MARCAS:

Se permite:

- Para todas las marcas modificar largo de amortiguador y hacer rosca en el tubo para regular altura
- Colocar espiral en el amortiguador en forma concéntrica al mismo.
- En las marcas que no coincidan cambiar agujereado de la masa para colocar llantas FIAT.
- Una precarga por rueda a la expansión.
- Reemplazar bujes por otros de material libre respetando las medidas y formas originales.
- Rotular en ambos extremos en los anclajes de los amortiguadores.
- Corrector de comba y divergencia por medio de suplementos en los porta mazas.
- En aquellos vehículos que la campana agá de masa , reemplazar por masa de acero con bolilleros independiente, respetando los diámetros de la punta de eje original, el bolillero podrá ser hasta 3mm mas de diámetro que el original.

Se prohíbe:

- Barra antirrolido y/o estabilizadora.
- El uso de mas de un espiral por rueda.

VEHICULOS FIAT UNO:

Se permite:

- El material de las hojas del elástico y su espesor es libre, debiendo mantener una cantidad mínima de 2 (dos) hojas y máxima de 3 (tres) hojas.
- Acortar y endurecer amortiguadores, colocar corrector de comba en el anclaje inferior del amortiguador, los topes son libres y opcionales, manteniendo su anclaje original o en el vástago del amortiguador.
- Reemplazar los silent-block por material rígido. No se permite el rotulado; posición original.
- Utilizar maza trasera con seguro seeguer.
- Reforzar las parrillas, mediante planchuela de libre espesor, manteniendo la forma, dimensiones y anclajes de forma original.
- Modificar agujeros del anclaje del amortiguador en el porta maza para corrector de comba.
- Reforzar anclajes de parrillas colocando un caño a la jaula a solo efecto de reforzar la estructura.

PARA VEHÍCULOS FIAT PALIO

Se permite:

- Reemplazar bujes del eje trasero por otros de libre material, respetando dimensiones originales.
- Una precarga externa por rueda.
- Modificar el largo exterior e interior del amortiguador y colocar tubo roscado siempre respetando las medidas indicadas en párrafo correspondiente a medidas del amortiguador.
- Retirar soportes de espirales originales, y colocar espirales concéntricas con los amortiguadores.
- Cortar punta de eje en el apoyo porta patines del plato de frenos y soldar una plaqueta de iguales dimensiones como corrector de comba.
- Retirar la barra estabilizadora.
- Es obligatorio usar maza con seguro seeger
- Reforzar eje trasero en los extremos del anclaje de las puntas de ejes. El mismo será únicamente en forma de escuadra paralelo al piso.

VEHICULOS FORD FIESTA MAX:

- **Se permite reemplazar los bujes por otros similares de material libre manteniendo sus dimensiones originales.**
- **Se permite retirar apoyo del espiral tanto en el eje como en la carrocería.**
- **Se permite colocar tubo roscado para regular altura del espiral y colocar de manera concéntrica el espiral con el amortiguador y reformar la carrocería al sólo efecto de lograr el adecuado alojamiento del grupo compuesto por ambos elementos respetando la posición de los anclajes originales.**
- **La estructura del eje deberá permanecer totalmente original sin ningún agregado como caño, planchuela, soldaduras ni otro elemento.**
- Eje trasero original, de 7mm de espesor como máximo.

Se permite:

- Corrector de comba y divergencia por medio de suplemento en el porta maza

• **VEHICULOS PEUGEOT 206:**

Obligatorio:

- El uso de eje trasero de GOL AB9 espesor de 5,5 mm ,punta de eje sistema de frenos rodamientos original del eje (GOL).
- POSICION DEBERA RESPECTAR PLANTILLA DE LA CATEGORIA.
- Anclajes libres diseño.

Se permite:

- Agujerear masas para usar llantas FIAT.
- Corregir comba y divergencia por medio de suplementos en el porta maza.
- **Se prohíbe el uso del eje de Saveiro y Gol Trend.**

VEHICULO FORD ESCORT (línea vieja hasta 1995)

Eje trasero original.

Se permite:

- Reemplazar bujes por otros de material libre conservando sus dimensiones originales.
- Retirar plato soporte de espiral en carrocería.
- En el brazo tensor se permite reemplazar bujes por otros similares de material libre manteniendo sus dimensiones originales.
- Colocar tubo roscado para regular altura del espiral y colocar de manera concéntrica el espiral con el amortiguador reformando la carrocería solo a los fines de lograr el adecuado alojamiento del grupo compuesto por ambos elementos manteniendo la posición de los anclajes en sus lugares originales.
- Colocar una precarga en la expansión por rueda con anclaje libre.
- Modificar agujeros de sujeción del anclaje de amortiguado en el porta maza para su utilización en la corrección de comba.

PARA LOS VEHICULOS FORD ESCORT, Línea Nueva (desde modelo 1996)

Eje trasero original.

Se permite:

- Reemplazar bujes por otros similares de material libre manteniendo sus dimensiones originales.
- Colocar una precarga en la expansión por rueda con anclaje libre.
- Acortar amortiguadores y colocar tubo roscado para la regulación de altura del espiral.

VEHICULO RENAULT CLIO 2:

Eje trasero original. **Ver se permite para todas las marcas.**

PARA VEHÍCULOS

VOLKSWAGEN

SE PERMITE:

- Desplazar el punto de anclaje inferior del amortiguador trasero en un máximo de 25 mm., al solo efecto que se roce el espiral con la carrocería.
- Deberán conservarse puntas de eje y rodamientos originales.

SE PROHIBE:

- Sistema de micro-giro.
- Cualquier tipo de modificaciones no especificadas en el reglamento vigente que pueda alterar el funcionamiento del eje, incluidos caños, planchuelas, soldaduras u otros aportes de material o componentes.
- El uso de ejes de vehículos Gol Trend o VW Saveiro.

PARA VEHICULOS CHEVROLET CORSA

- Se permite reemplazar los bujes por otros similares de material libre manteniendo sus dimensiones originales.
- Se permite retirar apoyo del espiral tanto en el eje como en la carrocería.
- Se permite colocar tubo roscado para regular altura del espiral y colocar de manera concéntrica el espiral con el amortiguador y reformar la carrocería al sólo efecto de lograr el adecuado alojamiento del grupo compuesto por ambos elementos respetando la posición de los anclajes originales.
- La estructura del eje deberá permanecer totalmente original sin ningún agregado como caño, planchuela, soldaduras ni otro elemento.

PARA VEHICULO FORD K:

- Se permite reemplazar los bujes por otros similares de material libre manteniendo sus dimensiones originales.
- Se permite retirar apoyo del espiral tanto en el eje como en la carrocería.
- Se permite colocar tubo roscado para regular altura del espiral y colocar de manera concéntrica el espiral con el amortiguador y reformar la carrocería al sólo efecto de lograr el adecuado alojamiento del grupo compuesto por ambos elementos respetando la posición de los anclajes originales.
- La estructura del eje deberá permanecer totalmente original sin ningún agregado como caño, planchuela o soldaduras ni otro elemento.

ESTAN PROHIBIDOS para todas las marcas:

- Los amortiguadores regulables exteriormente y también los mismos presurizados.
- La comunicación entre amortiguadores.
- Modificar el eje en sus dimensiones o estructuras originales, mediante el agregado de ningún tipo de material, los mismos deberán permanecer originales.
- Barras estabilizadoras o antirrolido.
- **EL USO DE MAS DE UN ESPIRAL POR RUEDA.**

MEDIDAS DE LOS AMORTIGUADORES:

PARA TODOS LOS MODELOS Y MARCAS DE VEHÍCULOS, LAS MEDIDAS PARA LOS AMORTIGUADORES DELANTEROS Y TRASEROS DEBERÁN SER LAS SIGUIENTES:

- VÁSTAGOS DE UN MÁXIMO DE 20,06 mm.
- INTERIOR DEL CILINDRO DE UN MÁXIMO DE 32,06 mm.
- ESPESOR DE LA CAMISA DE UN MÍNIMO DE 1 mm.
- DIAMETRO MÁXIMO DEL CARTER EN SU EXTERIOR 50,10 mm., PUDIÉNDOSE AGREGAR ROSCADA EXTERIOR AL SOLO EFECTO DE REGULAR ALTURA.
- PREPARACIÓN LIBRE

ARTICULO 29 - FRENOS

El sistema de frenos será original, permitiéndose ranurar discos, al sólo efecto de la descarga de polvo. Los caliper (o mordazas) de frenos al igual que los disco deberán ser los originales de cada marca y vehículo

Bomba de freno original de cada vehículo con un diámetro de 20,6 mm máximo respetando las medidas originales de cada vehículo:

Peugeot 206 : 22,2mm

Ford fiesta: 22,2mm

Renault Clio: 20,6mm

Chevrolet Corsa: 20,2mm

Tren traseros sistema de frenos originales.

Campanas diámetro 206mm máximo respetando el diámetro original de cada marca más rectificadas.

USO OBLIGATORIO:

MAZFREN COMPETICION provista por la categoría con logo correspondiente a la misma (TR CLASE 2).

Se permite:

- Servo opcional, solo como soporte de la bomba de freno
- Cambiar la multiplicación del pedal de frenos.
- Retirar el freno de mano.
- Colocar una válvula reguladora dentro del habitáculo.
- Realizar perforaciones en los platos de frenos traseros.
- Modificar la dureza de los discos de freno.
- Retirar válvula compensadora de freno original.
- Canalización de aire a los callipers delanteros, mediante dos agujeros en el paragolpes delantero, de diámetro máximo 50 mm.
- Se permite el uso de los discos de frenos ranurados de Fiat Palio.
- **SE PROHIBE PARA TODAS LAS MARCAS:**
- **DISCOS Y MORDASAS GRANDES QUE EQUIPAN VEHICULOS CON SISTEMAS ABS.**
- **EL USO DEL CERVO EN FUNCIONAMIENTO CON EL MOTOR, EN CASO DE USARSE COMO SOPORTE DE LA BOMBA DE FRENO DEBERA ESTAR DESCONECTADO TOTALMENTE DEL MOTOR Y DEL MULTIPLE DE ADMISION.**

ARTÍCULO 30 - RUEDAS

Las llantas serán de 13" de hasta 7,5" de marca y modelo libre, siempre y cuando el diseño de la misma no sobresalga respecto al ancho del Talón o perfil del neumático.

El desplazamiento de las mismas será libre mientras cumpla con la trocha indicada.

Los neumáticos a utilizar serán de marca (PRONEC) de 13" x 7" de cuatro telas.

La cantidad de neumáticos a utilizar en el año serán de 16 neumáticos (dos neumáticos por carrera) para el caso del tren delantero siendo declarado el número de serie del mismo a usar en clasificación y carrera (con el mismo neumático que clasifica deberá correr) al momento de retirarlo.

Será también verificado y registrados dicho código en el momento de la pre técnica y durante las verificación técnica de la competencia.

Una vez registrado el neumático podrá utilizarse en distintas competencias teniendo siempre en cuenta y tomando las precauciones necesarias ya que se utilizara toda la competencia que sea colocado (clasificación, series y final). Este régimen registrará siempre que la condición de piso sea la misma, en caso de lluvia se podrán cambiar por las de lluvia o viceversa.

Los neumáticos para lluvia serán de marca PRONEC rodado 13" de hasta 7" de ancho. Se permite dibujar las de piso seco de esta misma marca.

En el caso de los neumáticos de pruebas, se podrán comprar 6 neumáticos nuevos en todo el año o temporada, los cuales serán registrados y sellados por la categoría al momento de retirarlos, pudiendo estos ser usados en pruebas oficiales solamente en el tren trasero.

En la primera fecha de la temporada 2019 se podrán comprar la cantidad de (6) seis neumáticos nuevos 2 para pruebas oficiales o competencia y cuatro para pruebas libres, siendo estos descontados de la cantidad anual ya citada para cada caso.

La denominación de los neumáticos delanteros a utilizarse en la temporada 2020 serán pronec f 05 13", los neumáticos traseros será de la denominación f 05 13"

Se permite el uso de espaciadores para aumentar la trocha hasta la medida indicada.

Los espárragos o tuercas de rueda tendrán un largo máximo 1", medida a partir del plano de apoyo de la llanta. La rueda de auxilio deberá retirarse.

El piloto sólo podrá registrar en su declaración dichos neumáticos si se encuentra formalmente inscripto para dicha competencia y con todos los trámites administrativos cumplidos.

Esta declaración es particular para cada piloto por lo que cada piloto podrá utilizar solamente los neumáticos registrados en su declaración. Si durante la verificación técnica se comprobara que los neumáticos utilizados durante la competencia no se encuentran registrados en la declaración de dicho piloto, se procederá a la desclasificación del mismo en forma indiscutible.

LA CANTIDAD DE NEUMATICOS A REGISTRARSE SERA SOLAMENTE DE LOS DEL TREN DELANTERO Y LOS PRUEBAS SIENDO LIBRE LA CANTIDAD DE NEUMATICOS A USAR EN EL TREN TRASERO.

ARTICULO 31 – TROCHA Y DISTANCIA ENTRE EJES .

Las medidas máximas admisibles para la marca PEUGEOT 206, FORD FIESTA Y ESCORT LINEA NUEVA son:

- Trocha delantera 1720 mm máximo.
- Trocha trasera 1710 mm máximo.
- Distancia entre ejes 2500mm

Las medidas máximas admisibles para los vehículos FIAT, FORD ESCORT LINEA VIEJA son:

- Trocha delantera 1600 mm., maxima.
- Trocha trasera 1580 mm., maxima.
- Para FIAT Distancia entre ejes 2395 mm.,
- FORD ESCORT (LV) 2400mm

Las medidas máximas admisibles para Renault clio2 son:

- Trocha delantera y trasera 1670 mm.
- Distancia entre ejes 2500mm

Las medidas máximas admisibles para los vehículos VW son

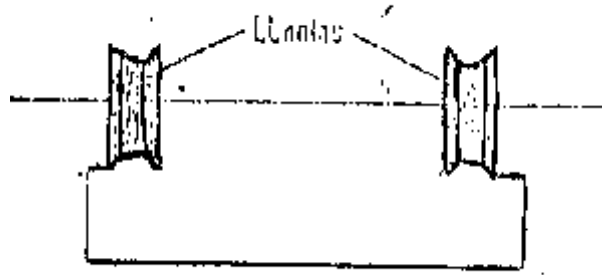
- Trocha delantera 1658 mm., máxima.
- Trocha trasera 1654 mm., máxima.
- Distancia entre ejes: GOL: 2500 mm. – GACEL: 2400 mm., máximo.

Las medidas admisibles para los vehículos Ford k son las siguientes:

- Trocha delantera 1690 mm máximo.
- Trocha trasera 1660 mm máximo.
- Distancia entre ejes 2470 mm máximo

Las medidas máximas admisibles para los vehículos Chevrolet Corsa son:

- Trocha delantera 1657 mm., máxima.
- Trocha trasera 1657 mm. máxima.
- Distancia entre ejes: 2443 mm.



ARTICULO 32 - SISTEMA ELÉCTRICO

El mismo estará compuesto, como mínimo de:

- Dos cortes generales de corriente eléctrica, ubicados uno en el exterior del auto, en el lado derecho del parabrisas delantero, convenientemente señalizado con un triángulo de 12 cm. De lado, fondo azul con ribetes en blanco y en su interior un rayo de color rojo y uno interior al alcance del piloto normalmente sentado en su puesto de conducción y correctamente atado.
- Se permite cortar el capot en forma de medio círculo con un diámetro máximo de 80 mm al sólo efecto de mantener distancia con la llave de corte corriente exterior.
- La batería podrá ubicarse dentro del habitáculo, en lugar libre. La misma deberá estar convenientemente sujeta, con dos (2) tensores, de 10 mm. como mínimo y una planchuela de 10 cm² de superficie como mínimo por debajo de cada uno de los tensores, deberá estar en una caja plástica o de fibra con tapa hermética. También se podrá embutir en el piso trasero.
- Se colocarán dos luces de stop internas de color rojo, en los ángulos superiores de la luneta. Su diámetro mínimo en caso de ser redondos es de 80 mm. de diámetro mínimo, en caso de ser cuadrados, será de 60 mm. como mínimo de lado y estarán equipados con lámparas de 15 watt como mínimo. Serán accionados únicamente por el pedal de frenos.
- **Luz de lluvia:** es obligatorio colocar una luz para tal fin, de cómo mínimo 600 mm². de superficie, colocada dentro del habitáculo en el centro superior de la luneta trasera, de color amarilla o naranja. Será accionada por el piloto mediante una llave, independiente del sistema de freno.

ARTÍCULO 33 – PARAGOLPES

Se permite:

- Utilizar paragolpes delantero de Fíat Duna o cortar el paragolpes original de Fíat Uno (en la zona de refrigeración del radiador) con una medida no superior al del Fíat Duna.
- Retirar la luz de patente.
- Colocar en los vehículos que no lo traigan de fábrica una protección entre el paragolpes y el radiador con un caño tubular de 1,5" o estructural de 60/30 en ambos casos de un espesor de 1,50mm como máximo.
- Para todas las marcas: Realizar perforaciones de 5 cm. por 10 cm. en el paragolpes trasero, al solo efecto de descargar aire. Se podrá optar por realizar perforaciones circulares de un diámetro de 5 cm., debiendo estar ubicados los mismos en la zona inferior del paragolpes y entre los límites laterales determinados por los ganchos de remolque originales.
- Perforar para poder pasar las lingas de remolques obligatorias, los ganchos de tiro serán de grilletes metálicos.

Modernización hasta el modelo de vehículo permitido (2011/2012)

ARTICULO 34 – TANQUE DE COMBUSTIBLE

Originales de chapa o de otro material solamente homologados o aprobados por el técnico de la categoría.

Se permite :

- Colocar rompeolas en el interior del tanque de combustible.
- Colocar tapón a rosca o símil que asegure la estanqueidad de depósito de combustible.
- Es obligatorio la colocación de un tapón de descarga, en la cara inferior del tanque, el que asegure la descarga del mismo.
- Es obligatoria la utilización de la tapa de inspección original.
- Es obligatorio el uso de una chapa protectora de la salida de escape.

ARTÍCULO 35- CARROCERÍA

- Original del vehículo habilitado para competir de acuerdo ART. 4º del presente Reglamento.
- Deberá cambiarse el tapizado original de puertas por aluminio, chapa o alto impacto.
- La bulonería de la carrocería es libre.

Se permite:

- Retirar tablero, tapizado de techo, alfombras, calefacción y panel de instrumentos y retirar o agregar elementos decorativos, incluyendo pintura.
- Agregar instrumental de medición, en cualquier posición.
- Colocar un espaciador a la columna de dirección, o modificar el largo de la misma.
- Colocar tensores de sujeción de columna.
- Cambiar el volante de dirección.
- Correr anclaje de columna de dirección hasta 70 mm hacia el interior del auto.
- Modificar la altura de la columna de dirección.
- Planchar la pestaña de los guardabarros originales únicamente a efectos que no rocen los neumáticos.
- Retirar la cuaderna delantera de ambos lados, al sólo efecto de poder pasar con la butaca y sus soportes.
- Cortar largueros de pasaruedas delantero interno.
- Reforzar la carrocería mediante soldadura copiando su forma original.
- Retirar la máquina levanta cristales.
- Modificar las posiciones de los pedales originales. En el caso de los vehículos con acelerador computarizado hacer las reformas necesarias para un sistema de tipo mecánico a cable.
- Cortar piso delantero izquierdo siguiendo la línea del túnel de freno de mano hacia delante hasta 100mm.
- Correr anclaje de palanca de cambios.
- Rotular varillaje y palanca de cambios.
- Colocar capot y portón trasero de fibra con la misma forma que las originales o hasta modelo permitido(2011/2012) no deberán salirse de la posición de fábrica hacia ningún lado respetando las líneas de fábrica del vehículo
- Colocar la trompa (capot, paragolpes, rejilla, guardabarros) del modelo hasta 2011/2012 sin reformar estructuras.
- Colocar entre la rejilla y el radiados en sus laterales algún elemento en forma vertical, con el sólo fin de canalizar el aire hacia el radiador.
- En el caso de los vehículos VW se permite dejar abierto y canalizar el alojamiento de la óptica izquierda para una mejor refrigeración del radiador.
- En los Renault Clío cortar el larguero lado de la caja para facilitar el colocado o cambio de la misma.
- Para todas las marcas modernización hasta el modelo permitido (2011/2012)
- En los vehículos 4 y 5 puertas colocar puertas traseras de fibra.
- Motor de limpiaparabrisas de cualquier vehículo de fabricación en serie. intercambiable entre marcas.

Es obligatorio:

- Retirar la butaca del acompañante y el asiento trasero.
- La óptica delantera deberá ser sustituida por una chapa o acrílico o por una óptica de plástico.
- Correr la butaca hacia el centro, tomando como límite el cajón de freno de mano.
- Se deberá agregar en la puerta del piloto el refuerzo de acuerdo a norma de seguridad establecida por la CDA del ACA, la instalación del sistema contra incendio integral.

ARTICULO 36 - DISPOSICIONES DE SEGURIDAD

Disposiciones obligatorias:

- Cinturones de seguridad del tipo arnés, de marca reconocida, de cinco (5) puntos de fijación como mínimo, fijado al casco o a la estructura de seguridad del vehículo sin presionar sobre la butaca. Las bandas que fijan los hombros del piloto deberán ser de un ancho mínimo de 3" y se fijaran al travesaño trasero. Los bulones de anclaje del arnés tendrán un diámetro de 3/8" como mínimo y una arandela de 40 mm. de diámetro.
- Es obligatorio la colocación de un sistema extracción de volante.
- Casco de seguridad tipo integral, de marca reconocida. NO DE MOTOCICLISMO. Debe tener impreso nombre y apellido y grupo sanguíneo.

- La butaca deberá ser del tipo de seguridad, con apoya cabeza integrado, tapizado y acolchado. La altura del apoya cabeza será como mínimo al ras del casco. La butaca debe cubrir los laterales del piloto y deberá estar fijada a la estructura de seguridad.
- Es obligatorio Parabrisas de vidrio laminado (Triplex). Se podrá colocar publicidad en la parte superior del parabrisas. La altura máxima que podrá tener la misma será de 25 cm. midiéndose la misma desde la parte inferior del burlete del parabrisas.
- Los vidrios laterales delanteros y traseros y la luneta trasera, podrán ser reemplazados por acrílico, los delanteros y la luneta deberán ser transparentes, el delantero izquierdo deberá ser expulsable y a la luneta se le podrán colocar dos zunchos verticales, estando prohibido en la misma cualquier publicidad.
- Se permite la realización de un orificio o toma en los vidrios o acrílicos laterales delanteros a modo de ventilación del habitáculo (traseros hasta 40 mm).
- En el caso de que se opte por vidrio del lado del piloto el mismo deberá contar con film plástico transparente e incoloro, en forma obligatoria
- Se deberán colocar DOS GANCHOS de seguridad exteriores, en los extremos inferiores del portón trasero y del capot.
- Cortacorriente: de acuerdo a lo ya especificado en el Artículo 31º.
- Recuperador de aceite de un (1) litro de capacidad mínima, metálico, colocado en el compartimiento del motor . El caño de descarga de gases es libre. Podrá tener retorno al cárter.
- Sistema de extinción de incendios de una capacidad mínima de 2,5 Kg. de HALON o FREON 1301 o Polvo Químico Triclase, con manómetro indicador de estado de carga. El matafuego debe tener inscripto el número de auto, clase y categoría. Deberá estar sujeto firmemente mediante zunchos metálicos o un cinturón de seguridad, que asegure un sistema de desprendimiento rápido. El matafuego deberá estar ubicado de tal manera que sea manipulado por el piloto sentado en su puesto de conducción con el arnés de seguridad colocado. Deberá tener tres vías orientadas hacia el carburador, el habitáculo y el tanque de combustible
- Buzo antinflama homologado FIA, Guantes, Botitas y Cuellera. En el Buzo deberá estar bordado, el nombre del piloto y su grupo sanguíneo.
- Espejo interiores y exteriores. Cantidad y forma libres, manteniendo un mínimo de tres (3) de ellos.
- Venteo de gases del tanque de nafta, mediante una manguera que será dirigida al piso, por la parte trasera, dicha manguera tendrá un largo mínimo de dos (2) metros y con válvula de salida de gases.
- **Red de ventanilla de puerta:** es obligatoria la colocación de una red de protección en la ventanilla del lado del piloto.
- La colocación de una protección lateral sobre la "X" de la jaula, del lado del piloto, la cual puede estar construida en fibra de vidrio, Kevlar, u otro material de similar resistencia, con un cajón relleno en poliuretano expandido que se embuta en el interior de la puerta del piloto. Este elemento podrá evitarse en forma opcional, si se rellena el interior de la puerta del piloto con poliuretano expandido en su totalidad. También se podrán utilizar dos caños en forma de travesa que estén apoyados únicamente en la parte baja de los caños; en los arcos delanteros y traseros; en la parte trasera se permite el agregado de un caño en la "X" para apoyar la travesa mencionada.
- El vehículo deberá implementar un sistema desempañador eficaz de parabrisas. En forma opcional se permite colocar igual sistema en las zonas de visión del conductor.
- Luz de stop, luz de lluvia permanente y luz tipo de lluvia amarilla permanente en vidrio lateral trasero.

ARTÍCULO 37 - PESO MÍNIMO SIN TOLERANCIA

El peso mínimo del vehículo, con piloto, en cualquier momento y en las condiciones en que termine la carrera será de **915 Kg.** para todos los vehículos con motor AUDI 827 1.6. Y vehículo Fiat Uno con tren delantero alternativo.

Los vehículos 3 y 5 puertas Chevrolet corsa, celta, Ford k, Fiat Palio, Fiat uno y Suzuki fan con motores Fiat TIPO 1.6: **885 kilos.**

Para llegar al peso estipulado, se permitirá el agregado de lastre en cualquier parte del vehículo. Los mismos deberán estar fijados con bulones a la parte inferior de la jaula.

Peso por penalización:

Todo aquel vehículo que fuese excluido por técnica en pruebas oficiales penalizara con 15kgr. (Quince kilogramos). Los mismo los deberá cargar : en el caso que sea en una prueba parcial la exclusión (clasificación o serie) los cargara para terminar las competencia de dicha fecha y en las competencia de las fecha siguiente, recién los podrá descargar finalizada esta.

En caso que la exclusión sea en la final: los cargará toda la fecha siguiente descargándolos terminada esta.

LASTRE POR PERFORMANCE:

Los mismos se implementaran de acuerdo al peso mínimo de cada vehículo indicado en el presente reglamento. Se deberá cumplir con dicha carga y descargas en la fecha siguiente.

CARGA:

1° PUESTO 20KG.

2° PUESTO 15 KG.

3° PUESTO 10 KG.

4° PUESTO 5 KG.

TOPE MAXIMO DE CARGA 60 KILOS.

DESCARGAS

1° PUESTO NO DESCARGA

2° PUESTO NO DESCARGA

3° PUESTO NO DESCARGA

4° PUESTO NO DESCARGA

5° PUESTO NO DESCARGA

6° PUESTO 5 KG.

7° PUESTO 10 KG.

8° PUESTO 15 KG.

9° PUESTO 20 KG.

A PARTIR DEL 10° PUESTO Y SUCESIVAMENTE, DESCARGA TAMBIEN 20 KG. DEBIENDO CUMPLIMENTAR EL 75% DE LAS VUELTAS DEL PUNTERO DE LA FINAL.

ARTICULO 38 - VARIOS

- Se permite retirar el alternador o colocar llave de corte para el mismo.
- El sistema de ventilación del radiador es opcional, pudiéndose retirar o tener como máximo 2 electro- ventiladores.
- Se permite base y bomba de agua de Fiat 128.
- Es obligatorio agujerear bulón de carburador, bulón de tapa de cilindros, bulón de caja, bulón de cárter, bulón de caballete de árbol de levas y bulón de tapa 5 velocidad, a los efectos de su precintados.
- Se permite reforzar el pedal del acelerador y colocar apoyos antideslizantes en los tres pedales, como así también un cuarto pedal de apoyo.
- No se permite ningún sistema de adquisición de datos en competencia y pruebas oficiales.
- Se permite utilizar sistema de radio.
- Es obligatorio colocar el número correspondiente al auto en los vidrios laterales traseros, en color blanco sobre fondo negro, medidas 30 x 40, los que serán provistos por la categoría. Asimismo, se pintará el número en el techo, transversalmente, en un ángulo de 45º al eje longitudinal del vehículo, con la base sobre el lado en que está ubicada la torre de control. También deberá colocarse el número en la parte delantera y trasera al lado del farol, color negro, números color blanco.
- Obligatorio dejar la óptica izquierda al igual que la parte inferior de los números laterales, para la explotación publicitaria de la categoría.

- Se permite fijar tapa de recarga de aceite, tapa de válvula roscada o tipo 128.
- Se permite asegurar varilla medidora de aceite.
- Se permite la utilización de criquet neumático.

ARTÍCULO 39 - ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

La estructura será protectora para caso de vuelcos por dos arcos transversales al eje del vehículo realizados en una sola pieza. Todos los elementos estructurales indicados serán de caño con o sin costura de un diámetro no inferior a 38 mm. con un espesor mínimo de pared de 2,5 mm.

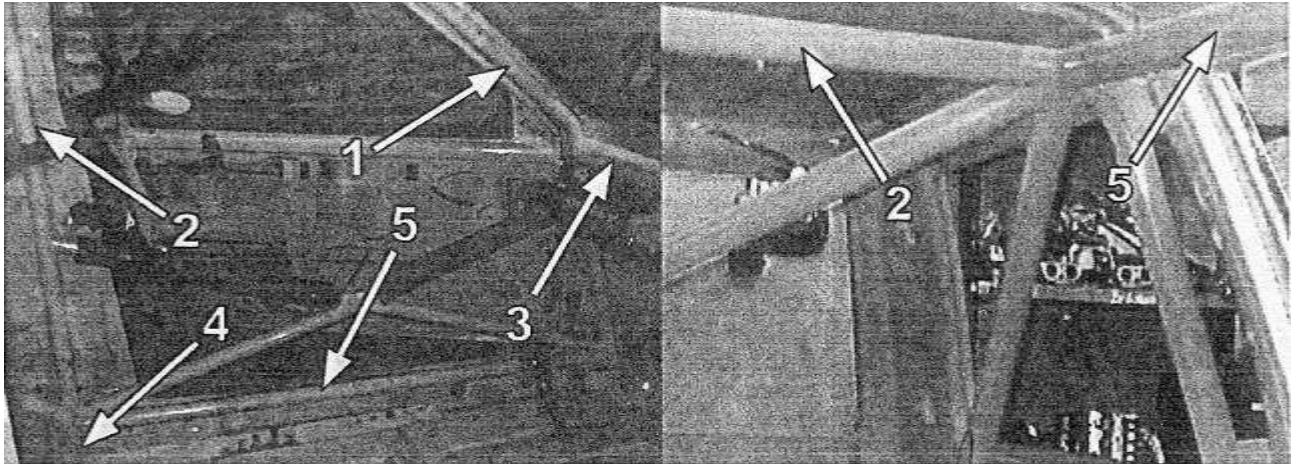
Como alternativa se permite 41 mm. x 2 mm. de espesor.

(Es opcional). Las fijaciones al casco serán exclusivamente soldadas con una chapa de repartición de esfuerzos de 3,2 mm. como mínimo de espesor y de una sección de apoyo de 250 cm². o cajón.

Queda establecido que de los ocho puntos de apoyo, seis deben ser dentro del habitáculo y dos en el interior del vano motor.

Construcción Obligatoria:

El primer arco (1), o arco delantero, se ubicará a la altura del parabrisas, bordeando aproximadamente al parante delantero de la puerta. Los caños laterales de este arco estarán unidos entre sí por un caño a la altura del tablero (3). Permittedose unir entre sí en la base.

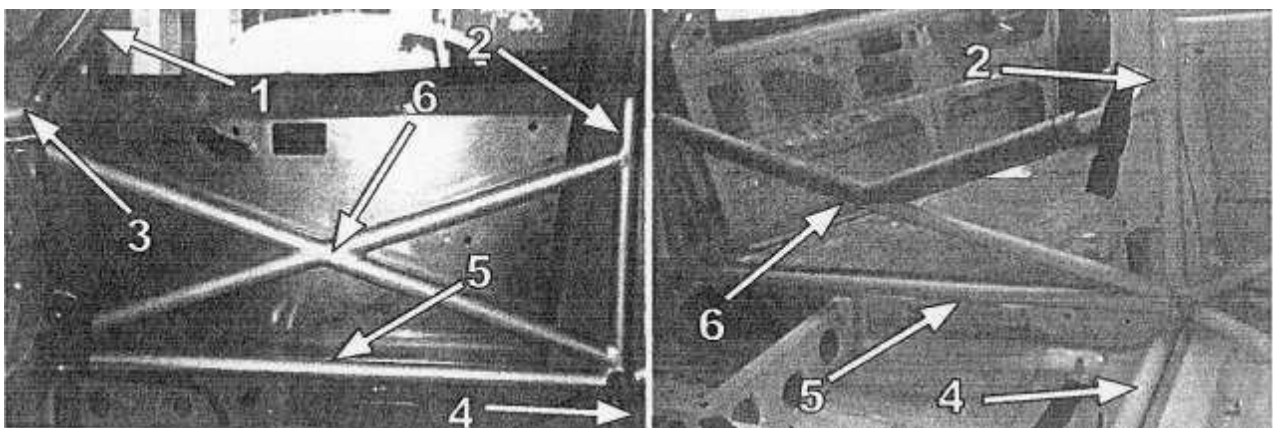


El segundo arco (2), o arco trasero, estará a la altura del parante trasero de la puerta. Los caños laterales de este arco estarán unidos entre sí por un caño (4) a la altura del piso del auto.

Los arcos estarán contruidos cada uno en una sola pieza.

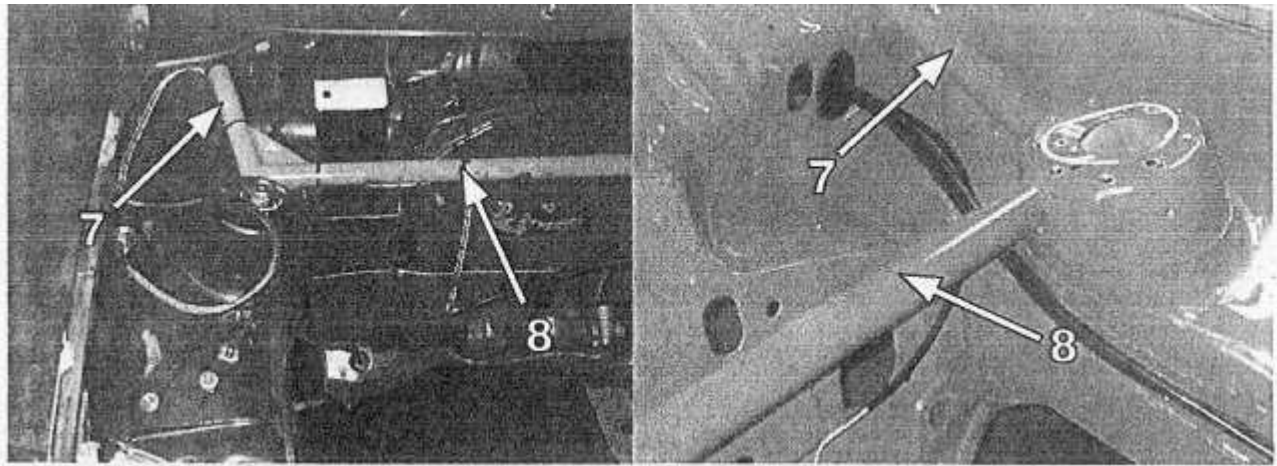
Los dos arcos estarán unidos entre sí por cuatro barras longitudinales (5), ubicadas sobre el dintel de las puertas, o sea dos (2) caños del lado acompañante más dos (2) del lado del piloto, uno bordeando el techo y otro bordeando el piso: total cuatro (4) caños.

En forma paralela a la puerta del piloto, se deberán colocar dos caños cruzados formando una X (6). Los extremos de esta X deben estar unidas al caño lateral del arco delantero y los otros dos al caño lateral del arco trasero. La altura máxima permitida para unir los extremos de esta X con los caños laterales mencionados será como máximo, igual a la proyección del punto más bajo del parabrisas. La misma no debe obstaculizar el egreso del piloto del vehículo.



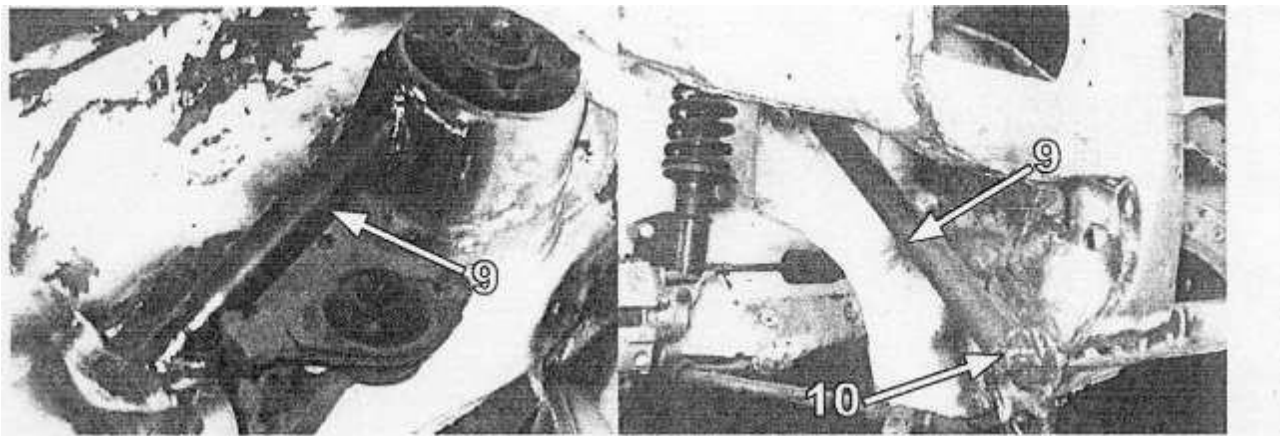
En forma paralela a la puerta del acompañante se debe realizar la misma construcción que la del lado del piloto respetando todas las indicaciones y medidas. La única modificación posible que se autoriza la forma de estos dos caños sea una Y en lugar de una X (6). Respetando dos uniones con el arco delantero y una con el trasero.

Del arco delantero se debe colocar un caño en cada lateral (7) hacia el anclaje de cada una de las torretas delanteras y otro opcional desde la torreta hasta la base del arco delantero del mismo lado. Estos deberán unirse entre sí por medio de un caño (8), el que podrá colocarse entre las torretas delanteras, o bien entre los caños laterales (7).



Se permite reforzar la trompa mediante las siguientes opciones:

1. Unir desde la torreta hasta la cuaderna delantera, mediante un caño (9) de diámetro 41 mm como máximo.
Estos dos caños podrán unirse entre sí por el interior de la cuaderna delantera, mediante otro caño (10) de similares características a los mencionados. De ser necesario se permite la modificación del soporte de pata de motor, sin que dichas modificaciones modifiquen la altura original del motor.
2. Reforzar el larguero del chasis dentro del vano motor copiando su forma original, por medio de una chapa de 3,2 mm. de espesor máximo.
3. Reemplazar los ski por caños de hasta 1 pulgada de diámetro pudiéndose reforzar para su anclaje con una chapa de 3,2 mm. de espesor máximo y hasta 100 cm² de superficie, soldada a la carrocería, el bulón será libre.
4. Se permite colocar un caño desde la torreta de suspensión delantera hasta cajón de apoyo de jaula delantero.

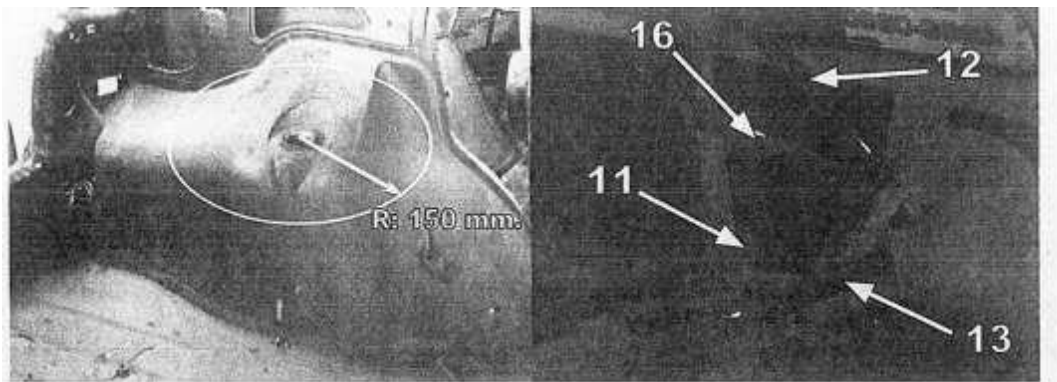


Desde cada uno de los apoyos del arco trasero partirá un caño (11) que se dirigirá hacia el anclaje del pasaruedas trasero de su mismo lado (no en diagonal).

Desde cada uno de los extremos o vértice superiores del arco trasero partirá un caño (12) dirigido hacia atrás, que anclará sobre el pasaruedas trasero de su mismo lado (no en diagonal).

Tanto los caños que provengan desde la parte superior del arco trasero, como los que provengan de la parte inferior del mismo, podrán fijarse al pasaruedas trasero dentro de un radio de 150 mm. tomando como centro el agujero de fijación del amortiguador trasero de ese pasaruedas.

Los pasaruedas traseros se deben unir entre sí mediante un caño recto, el cual tome al pasaruedas desde la mitad de su altura hacia arriba (13) o a los caños que provengan desde el arco trasero al pasaruedas trasero.



La jaula de seguridad no es libre, puesto que se debe respetar la cantidad de arcos, caños y apoyos anteriormente mencionados. Permitiéndose agregar caños dentro de dicha estructura y sin salir del perímetro de los seis apoyos del habitáculo, todos los caños o tubos de la estructura deben respetar las medidas de 38 mm de diámetro con un espesor mínimo de pared de 2,50 mm o como alternativa 41 mm de diámetro por 2 mm de espesor.

Es obligatorio el uso de colocación de lingas de remolque, según plano adjunto.

Se permite:

- Colocar un caño que una el arco delantero en su parte inferior.
- Retirar la cuaderna delantera y en su lugar colocar un caño de lateral a lateral de la jaula, si es necesario perforar el túnel.
- Colocar un caño en paralelo a la cuaderna, de lado a lado del vehículo para realizar la fijación de la butaca.
- Colocar al menos un caño en diagonal uniendo dos extremos o vértices opuestos superiores de los arcos delantero y trasero.
- Colocar un caño en diagonal (**14**) dentro del arco trasero uniendo un extremo superior del mismo con su opuesto inferior.
- Colocar un caño en diagonal (**15**) uniendo una de las bases del arco trasero con el anclaje del pasaruedas trasero opuesto.
- Colocar un caño en diagonal (**16**) uniendo un extremo o vértice superior del arco trasero con el anclaje del pasaruedas trasero opuesto. Se permite cruzarle a éste, otro caño en sentido opuesto, o sea otra diagonal desde el otro extremo del arco trasero hasta el anclaje del pasaruedas trasero opuesto, formando con el caño anterior una "X".
- Se permiten soldar entre los caños de la jaula y la carrocería, planchuelas para su sujeción.
- Se permiten soldar triángulos de planchuela de 10 cm. de lado, en las intersecciones de caños.
- Colocar un caño en la abertura del parabrisas, desde el vértice superior izquierdo del arco delantero hasta el vértice inferior derecho.
- Es obligatorio la colocación de los siguientes caños o pañuelos del lado izquierdo, según dibujo:
- Usar caño de cromo especial para competición.
- Reemplazar las curvas por soldadura punta y punta con pañuelos.

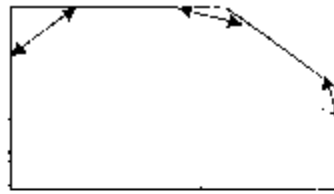
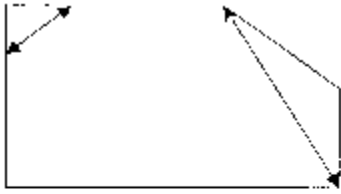
Es de uso obligatorio escalera protectora lateral o protector de kebla homologado por la CDA del ACA, abarcando este el total del ancho de la puerta en el caso de la escalera se construirá de caño de 38 mm de diámetro como mínimo por 2 mm de espesor como mínimo para garantizar la protección del piloto ante un golpe lateral.

LASTRES:

Los lastres deberán ser de plomo sólido ubicados unitariamente sujetos con dos bulones de 10 mm o más y deben llevar debajo una chapa de la misma medida que los lastres. La chapa y los bulones serán parte del lastre.

Es obligatorio de los siguientes caños o pañuelos del lado izquierdo (ver dibujos).

La fabricación de los pañuelos debe ser como mínimo con una chapa de 1,2 mm de espesor.



pañuelo



3

