



REGLAMENTO TECNICO 2020 TURISMO FIAT 128 SANTAFESINO

1. DISPOSICIONES GENERALES: El presente reglamento deberá ser interpretado en forma absolutamente restrictiva es decir, que solo se permite lo que está explícitamente autorizado. ´

Las modificaciones autorizadas son a sólo efecto de lo enunciado y no podrán cumplir otra función. Si se considera que alguna parte del Reglamento admite una doble interpretación, deberá efectuarse la consulta sobre el tema por escrito, con la firma avalada del consultante a la Comisión Técnica.

A) INTERPRETACIÓN: La interpretación del presente reglamento deberá de hacerse de forma absolutamente **RESTRICTIVA**, es decir, que sólo se permiten las modificaciones, elementos, o efectos y acciones mecánicas y/o físicos derivados de su uso que estén **ESPECÍFICA** y **EXPLÍCITAMENTE AUTORIZADOS**.

B) Las LIBERTADES están RESTRINGIDAS ÚNICAMENTE al ELEMENTO LIBERADO.

C) Las MODIFICACIONES y demás AUTORIZADOS son al sólo efecto de lo enunciado, y NO PODRÁN CUMPLIR OTRA FUNCIÓN.

D) NINGÚN ELEMENTO o demás podrá cumplir otra función distinta a la **ESPECÍFICA** y **EXPLÍCITAMENTE** prevista por el fabricante del vehículo o motor en caso de ser un elemento original, o de prevista por el presente **REGLAMENTO** de ser un elemento no original o efectos o acciones en cualquier caso.

E) INTERPRETACIÓN EN CASO DE DUDAS: La **ÚNICA INTERPRETACIÓN** del presente reglamento considerado correcto, será de la **COMISIÓN TÉCNICA**, la cual retirará la pieza en cuestión debidamente precintada y realizará una segunda revisión técnica comparativa con una pieza igual original o de mercado de reposición, debiendo respetar medidas y formas de las originales o de reposición. Este sistema de revisión se aplicará solamente en piezas del motor.

CONSULTAS: En caso que un participante considere que alguna disposición del presente Reglamento genera una duda o interpretación dudosa, deberá efectuar la consulta sobre el tema por escrito, con su fin indudable, a la Comisión Técnica y al Representante de la categoría, en **NINGÚN CASO** uno solo de los nombrados.

La Comisión Técnica y el representante se pondrán de acuerdo para unificar criterios y responder consultas, por escrito, con la firma de todos los consultados.

LAS CONSULTAS Y LAS RESPUESTAS SE AGREGARÁN A LA CARPETA del reglamento técnico que se utiliza en los circuitos para la revisión técnica, para evitar dudas. Ante la posibilidad de cuestionamiento técnico.

LA RESPUESTA POR SEPARADO O EN FORMA VERBAL, sin firmas o sellos detallados y fecha de efectuada y de vigencia **NO SERÁN VALIDAS PARA LOS TÉCNICOS ACTUANTES**.

2. ANEXOS: MODIFICATORIOS O DE INTERPRETACIÓN, ACLARATORIOS O DE INTERPRETACIÓN:

A) Los ANEXOS MODIFICATORIOS, salvo en casos de emergencias o de fuerza mayor no se utilizarán.

B) Los ANEXOS ACLATATORIOS O DE INTERPRETACIÓN, seguirán el procedimiento de consultas entre comisión técnica y el representante de la categoría que consultara a los pilotos en cada caso y avalara decisiones de los mismos con una nota con sus firmas.



LOS ANEXOS NO SERÁN VALIDOS NI VIGENTES SIN LA FIRMA DEL RESPONSABLE DE LA COMISIÓN TÉCNICA Y EL SELLO DE LA MISMA; EN FORMA ORIGINAL, POR LO MENOS EN EL TEXTO DE ORIGEN DE LAS FOTOCOPIAS PARA COMUNICACIÓN.

C) NO SE ADMITIRÁN APELACIONES O CUESTIONAMIENTOS BASADOS EN CONSULTAS O RESPUESTAS VERBALES.

D) Los ELEMENTOS que el presente reglamento deja LIBRE, estarán de todas formas y maneras, sujetos a estas disposiciones generales.

3. ELEMENTOS ORIGINALES DE FÁBRICA, REEMPLAZO DE FABRICACIÓN NACIONAL DE SERIE, NACIONALES DE GRAN SERIE, COMERCIALIZADOS BAJO LA DENOMINACIÓN DE ORIGINALES:

Norma de interpretación:

A) Todos los elementos de los automóviles habilitados para la categoría cuya modificación no este manifestada o permitida en los artículos del presente reglamento, deberán ser y permanecer originales en su concepto de originales de fábrica o sus reemplazos de fabricación nacional, industrial de gran serie, para ser comercializados bajo la denominación originales, debiendo ser equivalentes y respetar en forma, tamaño, peso y medidas de los originales. Los reemplazos comercializados bajo la denominación de originales que se ajusten al concepto anterior, deben respetar el plano de fábrica correspondiente a la marca y modelo homologado para la categoría, o las excepciones detalladas específicas en el presente reglamento.

**TURISMO FIAT 128 SANTAFESINO
AÑO 2018**



1. VEHICULOS HOMOLOGADOS: Deberá ser un automóvil FIAT de serie de fabricación nacional a partir del año 1971. Debiendo respetar las características técnicas del modelo declarado y permitido en el siguiente reglamento:

MODELO CILINDRADA

128 1300CC

128 E 1300CC

128 SE 1300CC

2. MODIFICACIONES Y ADICIONES AUTORIZADAS – GENERALIDADES:

Independientemente de las piezas que el presente artículo prevea una libertad de modificación, las piezas mecánicas originales necesarias para la propulsión, suspensión, así como todos los accesorios para su funcionamiento normal y con la exclusión de toda pieza de dirección, de frenado que haya sufrido todas las fases de fabricación previstas por el constructor para la producción en serie, podrán ser objeto de todas las operaciones de puesta a punto (por acabado o rascado), pero no podrán ser substituidas.

En caso de que alguna pieza genere una duda en alguna revisión técnica, ésta se retirará debidamente precintada para una segunda verificación comparativa con una pieza igual, original o de mercado de reposición, debiendo respetar medidas y formas de las originales o de reposición. Este sistema comparativo se aplicará en elementos de motor, caja, transmisión suspensión o carrocería.

Además de las modificaciones previstas están autorizados los tratamientos térmicos y químicos.

1. BULONES Y TUERCAS: En todo vehículo toda tuerca o bulón podrá substituirse por otro de la misma medida así como también aplicar insertos en roscas zafadas.

2. ADICIÓN DE MATERIAL: Toda adición de material o pieza está prohibida. Salvo que esté específicamente autorizada por un artículo del presente reglamento.

3. BLOCK MOTOR: Se permite un rectificado máximo de hasta (un) 1mm. en relación al diámetro original sin que esto signifique sobrepasar la cilindrada máxima de 1335 cc y su diámetro máximo 87.60mm.

No se permite el desplazado de camisa, el rectificado debe ser concéntrico al original.

Se autoriza el reencamisado de los cilindros en las mismas condiciones que para el rectificado, pudiendo modificar el material de los mismos. Se permite el rectificado del plano del block de cilindros, dicho rectificado debe ser efectuado en paralelo a sus formas originales.

1. TAPA DE CILINDROS: Se permite el rectificado del plano paralelo a sus formas originales.

Se permite el pulido de los conductos (admisión - escape).

Asientos de válvulas, resortes y guías libres, platillos y trabas originales.

Se podrá aportar material al solo efecto de la reparación de un solo cilindro, a condición que una vez realizado este trabajo, se pueda demostrar que fue sólo una reparación y no fue agregado de material para lograr una ventaja. La cámara de compresión es libre en sus formas.

2. ARBOL DE LEVAS: Emplazamiento y botadores originales, opcional botador con pastilla tipo Peugeot. Cruce libre, alzada máxima 11mm. Dicha medida se tomará sobre el eje de levas sin luz.



3. MULTIPLE DE ADMISION:

MOTORES 1300CC.

Original de una boca, se permite el pulido del conducto hasta 32mm. Máximos en su acople con la tapa de cilindros, interior libre. PROHIBIDO AGREGAR MATERIAL.

4. MULTIPLE DE ESCAPE Y ESCAPE: El múltiple será de libre diseño y su prolongación o trombón deberá salir de forma obligatoria hacia el lado derecho, no más allá del parante entre puertas y se autoriza construir un túnel de chapa de acero cortando el piso original y zócalo, soldando todo su perímetro. Sus medidas y forma serán libres.

5. CARBURADOR: Se podrá utilizar el de la marca Wheber ó Galileo con licencia Wheber que sean equipo original de fábrica.

Se permite trabajar interior libremente, agrandar el difusor hasta un diámetro máximo de 26mm. Sin tolerancia. Su diámetro interior original debe conservarse en 32mm. Se permite eliminar el cebador y la manguera de calefacción, las medidas de los pasos de aire y nafta son libres.

ES OBLIGACIÓN colocar base espaciadora entre el carburador y el múltiple de admisión de diámetro interior de 32mm +/- 0.25mm cilíndrica con cantos vivos con una altura de 10mm, con el agregado de juntas superior e inferior de máximo 1mm c/u.

6. FILTRO DE AIRE: La caja del mismo así como el elemento filtrante serán libres. No se permite del tipo toma dinámica. El aire que ingresa al carburador obligatoriamente pasará a través de un elemento filtrante.

7. RELACION DE COMPRESION: Esta será de 10 a 1 como máximo. Se medirá con máquina tipo silvadora Marca LISSO.

8. JUNTA DE TAPA DE CILINDROS: Libre.

9. PISTONES: No deberán sobrepasar el plano del block, pistones y pernos deben ser nacionales, prohibido importados. Se permiten pistones forjados (prohibido bóxer).

AROS LIBRE. CANTIDAD ORIGINAL.

El espesor de los aros es libre, cantidad original.

10. BIELAS: Originales. Solamente se permite el alivianado para su balanceo respetando el peso de la más liviana la cual deberá permanecer inalterable. Sólo se permite en forma opcional angostar la zona de buje de perno para instalar pistón de nueva generación, se permite angostar hasta tres (3)mm. Por biela.

PESO MINIMO: 650 gramos

11. CIGUEÑAL: Deberá permanecer en sus formas originales, se permite su rectificado y balanceo, su peso mínimo sin tolerancia será de:



PESO 9,800Kg
CARRERA 55,50mm. + 0,3mm.

12. COJINETES: La marca y el material son libres.

13. VOLANTE MOTOR: Se podrá modificar de acuerdo al párrafo " Generalidades" anterior, a condición de que siempre sea reconocible el origen y su peso mínimo debe ser de 6,200 Kgr. volante desnudo con corona de arranque. Opcional de acero tipo original.

14. VALVULAS: Diámetro vástago hasta 8,5mm., libres los ángulos de asientos y los casquillos. Prohibido titanio.

Medidas de las mismas: (medidas con micrómetro)

Admisión: máximo 36.15mm.

Escape: máximo 31.45mm.

15. BOTADORES: Deben ser similares en sus formas, diámetros, materiales y peso al original. Pastillas reguladoras libres. Tratamientos térmicos libres.

4. BOMBA DE COMBUSTIBLE: Libre, ubicada en el vano motor. Válvula reguladora libre ubicación.

1. COMBUSTIBLE: Nafta de uso comercial en vehículos terrestres, sin ningún tipo de agregado de cualquier aditivo, el mismo será controlado por un instrumento provisto por la federación.

5. ENCENDIDO: A bobina, condensador y platino. Opcional electrónico que equiepe a la marca (Regatta 1.5 - Duna 1.5 - .147 1.4 tipo). Ubicación en block o en la culata de levas.

Debe ser de un solo platino.

Bujía libre, posición, ubicación y medida original.

Se permite en el eje del distribuidor, reemplazar bujes por rodamientos. Opcional

Se permite bobina de competición.

Se permite colocar canasto protector de distribuidor.

Se permite en distribuidor reforma a platino de Fiat 1, que toma el mando por el árbol de levas, como así las reformas que sean necesarias (cambio de pretapa y salidas se agua)

1. SISTEMA ELÉCTRICO: La batería será de marca y capacidad libre, ubicación libre.

CANTIDAD (1) UNA. Generador y regulador opcional.

2. LUCES:

LUZ DE STOP: Se deberán colocar dentro del habitáculo aproximadamente en la mitad de la luneta dos luces de frenos, una por lado de por lo menos 80mm. De lado o redondo de 90mm. De diámetro de color rojo. Esta deberán ser accionadas solo por el pedal de freno, también se colocará una luz central en la parte superior de la luneta de color ámbar que funcionará con el motor en marcha. Todas estas equipadas con lámparas de 21 Watts. Si alguna luz no funciona, se podrá mandar el auto a reparar.



6. REFRIGERACIÓN: El radiador deberá estar en su posición original, el uso de termostato y electroventilador es opcional. La cantidad de filas de caños es libre.

7. LUBRICACION: Debe ser la original, se permite agrandar el carter y modificarlo. No se permite radiador de aceite. Se permite paso calibrado en la arteria.

8. EMBRAGUE: La placa y el disco de embrague deben ser originales o similares de fabricación en gran serie. Se permite el pegado de forros. Se permite reemplazar los forros por pastillas cinterizadas. El comando del sistema de embrague será por cable u opcional mando hidráulico.

9. ESCAPE: Libre, dentro del perímetro del vehículo, desde la salida del colector, a condición de que NO deberá tocar el suelo si alguna de las cubiertas del vehículo se encontrara desinflada. DEBERA SALIR HACIA LA DERECHA A LA ALTURA DE LA PUERTA.

10. POLEAS Y CORREAS: Serán libres en su material como en sus dimensiones.

11. MOTOR DE ARRANQUE: Deberá mantenerse en su lugar de origen y en funcionamiento. Su marca y tipo son libres

12. ANCLAJES DE MOTOR: Libres en sus materiales pero deberán mantener su posición original.

13. AMORTIGUADORES: Originales o de fabricación de gran serie. NO se permiten importados, no presurizados, no regulables desde el exterior de vástago macizo, no depósito externo.

Libres sus valores respetando sus anclajes originales. Se permite reforzar en la parte inferior, "anclaje". Se permite rosca exterior para variar altura y dureza de espiral.

14. CAJA DE VELOCIDADES: Tipo lancia palio 1.6 8v

1° 43/11

2° 47/21

3° 38/25

4° 37/32

5° 37/37 (opcional 37/35)

DIFERENCIAL: 15/59, opcional 15/61

Los palieres, juntas homocinéticas y tricetas deben ser de origen o similares de fabricación en gran serie. La selectora de velocidades será de libre diseño (prohibido secuencial).

15. PEDALERA: Original, solamente se permite reformar los pedales para comodidad del piloto. OPCIONAL ,PEDALERA COLGANTE DE ORIGEN NACIONAL.

16. SUSPENSION DELANTERA: La caja de dirección, los extremos, las rótulas, las masas y portamasas deben ser originales o similares de fabricación en gran serie. NO se permite reformar los anclajes originales. Los



bujes y resortes de suspensión son libres. Se permite variar altura brazo de dirección en el portamasas para equiparar altura caja de dirección.

Permitido colocar dos tensores delanteros, uno por lado como el modelo Europa. Los anclajes de dichos tensores deberán estar en el lugar de la barra estabilizadora delantera.

Se permite invertir posiciones extremos de dirección o reemplazar por rótulas del tipo de competición

BARRA ESTABILIZADORA: Libre, Opcional.

CORRECTORES DE COMBA Y AVANCE: Se permite la utilización de correctores de comba y/o avances, los que serán de libre diseño, fabricación y material. Estos se soldaran sobre monocasco en la llamada torreta, para ello se permite modificar la cazoleta pudiendo colocar buje rotulado.

Precarga o limitadores de suspensión: Permitido su uso de libre diseño (cables de acero, varillas roscadas, etc.)

ROTULAS: Se autoriza a reemplazar el buje de goma del brazo rotula en su vinculación al chasis y al tensor, con bujes de libre diseño o buje rotulado, debiendo conservar los entrecentros y el largo total de dicho brazo.

17. SUSPENSION TRASERA: No se podrán modificar los anclajes. Hojas de elásticos y bujes libres. Prohibido todo tipo de microgiro.

Precarga o limitadores de suspensión: Permitido su uso de libre diseño (cables de acero, varillas roscadas, etc.)

Se autoriza a realizar correctores de comba traseros sobre la torreta en el monocasco. Dicho corrector será de libre diseño, en su vinculación con el amortiguador SE PODRA USAR ROTULAS.

Esta reforma de corrector sobre monocasco es opcional.

18. FRENOS: Los delanteros y traseros deben ser originales o su similar de fabricación en gran serie, ya sean los cálipers delanteros como las campanas y patines traseros. El mando manual es opcional. Se permite el uso de una sola bomba de frenos de doble circuito en su posición original, opcional dos bombas, el uso de servo freno es opcional. Las pastillas y cintas de frenos deben ser de formato original y libres en su compuesto.

Homologados para todos los modelos cálipers y pastillas de los modelos 1300cc. y 1500cc.

(pastilla ancha) que equipa al modelo Duna.

El regulador de frenada podrá tener un comando interno para su regulación.

En los frenos traseros, se permite adaptar regulador de cintas.

LOS DISCOS DE FRENOS NO PODRAN TENER MENOS DE 8mm. DE ESPESOR.

19. LLANTAS: Serán de chapa estampada o las que equipaban al modelo IAVA. Su ancho máximo será de 5 ½" por 13". Opcional 6"

Las mismas deberán fijarse con bulones o espárragos, su largo no podrá superar 8mm. Del espesor de la tuerca.

20. NEUMATICOS: Pirelli Zero 175/510 vr13 provisto por la categoría, con un cupo de 4 usadas al principio de año y 2 usadas mas por competencia ,y un 3er neumático en caso de rotura. TESTIGO PERMITIDO 3.5MM



21. CARROCERIA: VER PLANO FINAL

Debe respetar su forma original. En caso de dudas se tomarán medidas según plano de referencias, con una regla sobre el techo del auto.

Distancia "A": desde la regla hasta el primer filo de la puerta.

Distancia "B": desde la regla hasta el primer filo superior externo del zócalo.

Ambas distancias "A" y "B" tendrán una tolerancia de + 25mm.

Distancia "C": desde la regla hasta la parte plana en la base de la luneta, tolerancia + 25mm,

Distancia "D": desde la regla hasta el final de la tapa del baúl con tolerancia de + 35mm.

Distancia "E": desde la regla hasta la base del parabrisas en su parte plana. Tolerancia +20mm.

Distancia "A": 52Cms.

Distancia "B": 106Cms.

Distancia "C": 50Cms.

Distancia "D": 58Cms.

Distancia "E": 50Cms.

Pudiendo reforzar su chasis y anclajes en los lugares necesarios, respetando su forma original. Las cerraduras de las puertas serán sistema original y cinturón interior de seguridad de apertura rápida.

Se autoriza realizar dos orificios en la trompa de vehículo a los fines de colocar canalizadores de aire para refrigerar los discos de frenos.

El parabrisas debe ser del tipo triplex. Los vidrios Laterales deben ser reemplazados por acrílicos, los delanteros deben ser incoloros. Luneta: Original o acrílico incoloro.

Las puertas traseras se pueden fijar a la carrocería, el forrado de las 4 puertas no podrá ser de material inflamable. Se prohíbe el uso de paragolpe delantero o de cualquier otro elemento que actúe como tal.

Paragolpe trasero: **NO SE PERMITE**, Cualquier otra estructura del lado interno que actúe como paragolpe está prohibida.

Solamente se permite como protección de tanque de combustible, una estructura protectora a 20cc de la cola del automóvil.

Está prohibida también cualquier estructura interna que actúe como paragolpe en la parte delantera.

Al interior del vehículo se le debe quitar toda la tapicería y alfombrado.

Instrumentales: libre diseño y posición.

Piso: Podrá ser reemplazado por una chapa de acero lisa, de libre diseño, hasta el puente del soporte del asiento trasero.

Palanca de Cambios: El sistema se puede modificar libremente pero debe mantener la base en su lugar original, la que no se puede eliminar. El anclaje de la palanca de cambios debe ser la original.

LAS PUERTAS DELANTERAS SERAN PROTEGIDAS CON UNA MALLA TEJIDA DESMONTABLE.

Puertas delanteras, podrán ser reformadas de la siguiente forma: se cortarán horizontalmente aproximadamente en la mitad de su altura, dejando que se pueda abrir solamente la parte superior y para ello se permite reformar sus bisagras. La parte inferior quedará sujeta al chasis y/o jaula aprovechando la protección lateral del piloto. El perfil exterior en ningún caso se podrá cambiar.



22. TAPA CAPOT Y BAUL: Deberán ser originales o sus similares en sus formas y medidas, material libre, anclaje libre. Obligatorio el uso de elementos de sujeción. Se permite levantar hasta 80mm. En su parte trasera a la altura del parabrisas. En forma opcional se permitirá la tapa del capot y guardabarros delanteros de una sola pieza de material plástico o chapa. Deberán mantener su forma original.

23. ELEMENTOS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS

1. JAULA ANTIVUELCO: Será obligatorio su uso, pudiendo ser desmontable o fija a la carrocería, podrá ser refuerzo de la carrocería.

Los caños para su construcción deben ser de forma tubular con un diámetro mínimo de 38mm. Exterior por 2mm de espesor. Protección lateral para el piloto.

2. BUTACAS: Serán del tipo de competición con apoya cabezas, de marca reconocida y hologadas. Opcional desplazada hacia el centro del vehículo

No mas de 200mm max desde el parante de la puerta.

3. CINTURONES DE SEGURIDAD: Tipo arnés, de marca reconocida, homologados, mínimo 3" de ancho, siendo obligatorio el de 4 anclajes como mínimo.

4. MATAFUEGOS: Debe tener un matafuegos de 3 (tres) kg. o bien 2 (dos) matafuegos de 2 (dos) kg. C/u. Debiendo encontrarse su llave de accionamiento al alcance del piloto y debe tener otra llave de accionamiento exterior sobre el torpedo ubicada del lado derecho del vehículo, con su debida identificación. Dichos matafuegos deberán ser de espuma.

NOTA: Dicha identificación debe ser un círculo de fondo blanco, con reborde negro en su exterior y una letra E de color rojo en su interior, con un mínimo en su circunferencia de 10cm.

5. CORTACORRIENTE: Se deben montar 2 (dos) llaves, 1 (una) en el interior del vehículo al alcance del piloto y otra de accionamiento exterior colocada sobre el torpedo del lado izquierdo del vehículo debidamente identificada.

NOTA: Dicha identificación debe ser en forma de triángulo de fondo azul con un rayo indicador en rojo en el centro del mismo, con un mínimo de bisectriz de 10cm.

6. ESPEJOS: Debe tener 3 (tres) como mínimo colocados de la siguiente manera, 1 (uno) en su interior y en su lugar original y en ambos lados en cada puerta.

7. LIMPIAPARABRISAS Y LAVAPARABRISAS: Es recomendable su uso.

8. TANQUE DE COMBUSTIBLE: De competición o náutico. Capacidad libre.

9. SISTEMA DE CALEFACCION: Opcional su uso. Deberá ubicarse el radiador dentro del vano motor, posición libre.



10. PESO MINIMO DEL VEHÍCULO: Debe ser de un mínimo de 830 kg. en condiciones de carrera con piloto incluido.

El pesaje se realizará de la siguiente manera: el piloto con sus respectiva indumentaria para competir, el vehículo será pesado cada vez que el Comisario Deportivo lo requiera y con los líquidos que se encuentren en el momento.

El pesaje se efectuará ni bien termina la competencia y sin que el piloto abandonen el Parque Cerrado, si ello ocurriera será motivo de exclusión.

11. OBLIGACIONES GENÉRICAS: Los automóviles deberán llevar la numeración en los acrílicos traseros, uno por lado y otro en la trompa. Los mismos deberán ser de fondo blanco con número negro, de por lo menos 20 Cms. de alto. Por 20 Cms. De ancho.

24. DIMENSIONES DEL VEHICULO:

1. MODELO 128 - 128 EUROPA y 128 SUPER EUROPA

ANCHO TOTAL 1515mm MÁXIMO

LARGO TOTAL 3840mm MÁXIMO

DISTANCIA ENTRE EJE 2473mm MÁXIMO

TROCHA DELANTERA 1400mm MÁXIMO

TROCHA TRASERA 1400mm MÁXIMO

La trocha delantera y trasera se medirá a la altura del piso, desde el filo de adentro de una llanta al filo más saliente de la otra llanta.

25. PRESENTACIÓN ESTÉTICA DEL VEHÍCULO: La Autoridad de la prueba se reserva el derecho de admitir a un vehículo si no se ajusta a los siguientes requisitos:

1. Chapería: Deberá estar en perfectas condiciones, sin abolladuras y picaduras.

2. Pintura: Será obligatorio presentar el vehículo pintado.

NOTA IMPORTANTE: Los Reglamentos son absolutamente restrictivos, queda liberado únicamente lo que el presente reglamento autoriza, lo demás deberá permanecer original o similar al modelo: Cualquier duda y/o interpretación contraria deberá ser presentada por escrito ante la comisión técnica de la FAPCDMS

26. LASTRES POR CAMBIOS DE ELEMENTOS: Para todas las categorías

CAMBIO DE MOTOR 20Kg. de lastre.

CAMBIO DE TAPA DE CILINDRO 10Kg. de lastre.

LUGARES DE PRECINTADO

1. Espárrago de carburador, brida y espárrago de múltiple de admisión.

2. Tornillo de tapa de cilindro, tapa de cilindros o tapa de cilindros y block.



3. Tornillo de caja de velocidades y carcasa caja de velocidades.
4. Tornillo de fijación de lastre si los tuviese. (No varilla roscada)
5. Tornillo de pretapa.

ESTAS PERFORACIONES DEBEN SER COMO MINIMO DE 2 MM.

ACLARACION: Los pilotos deberán tener en cuenta cada lugar de precintado y traer los agujeros ya realizados. También se debe tener en cuenta que la rotura del precinto o su alambre es responsabilidad de cada piloto y su rotura implica la pérdida del tiempo de clasificación o resultado obtenido en carrera.

SEGURIDAD: Cada carpa deberá tener un extintor de 3 Kgs. Mínimo apto para instalaciones eléctricas por cada auto que esté en esa carpa. Estos extintores deben estar a la vista y podrán ser requeridos por el Comisario Deportivo.

La comisión técnica. Se reserva el derecho de modificar o aclarar cualquier punto del presente reglamento, siempre y cuando se estime que con la intervención se proteja el derecho de los participantes. Los pilotos deberán demostrar en forma fehaciente el origen de las piezas que no están encuadradas dentro del presente reglamento y/o su origen sea de fabricación dudosa.

HANDICAP: ver de acuerdo a reglamento particular de prueba para cada categoría.

LA TECNICA SERA A BOLILLERO.