



Reglamentación Técnica



REGLAMENTO TECNICO 2022 TURISMO AGRUPADO 1600CC

1-VEHICULOS ADMITIDOS

VW GACEL, VW SENDA, VW POLO, VW GOL L VIEJA, VW GOL, VW GOLD TREND, FORD ESCORT 2 Y 4 PUERTAS L V Y7 LN, FIAT REGATTA, FIAT UNO 3 Y 5 PTS, FIAT DUNA, FIAT PALIO, RENAULT CLIO I, II, Y MIO 3 Y 5 PTS, CHEVROLET CORSA/ CELTA 3 Y 5 PTS, FORD FIESTA MAX 3 Y 5 PTS., KINETIC, KA, TOYOTA ETIOS.

2-GENERALIDADES

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir solo se permiten la modificación autorizada.

De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente para las piezas liberadas, por lo tanto todo lo mencionado deberá permanecer original o similar.

Aclaraciones: se entiende por similar, a toda pieza de diferentes fabricantes con las características de la original. Se entiende por opcional, a optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por libre, la libertad de su trabajo o cambio pero la misma permanecerá en su posición original.

Bulonería en General: Libre. No así los del motor y otras partes donde están especificado sus medidas y calidad de bulones

3-CARROCERIA

Original, se permite quitar el material de insonorización, todos los accesorios interiores, como tablero, porta instrumentos, alfombras, sistema de climatización, etc. Se autoriza a reforzar las partes de la carrocería soldando chapas de acero de refuerzo, manteniendo sus formas originales, ninguna parte del monocabo se podrá modificar en sus anclajes con las suspensiones traseras y delanteras y/o cuna de soporte, solo se autoriza las modificaciones detalladas en el presente reglamento para cada marca y/o modelo. Se permite colocar un chapón de material de acero, aluminio o plástico para proteger el Carter y la caja de velocidad, el largo máximo del mismo será hasta la altura del eje delantero. Paragolpes plásticos, se permite original o de mercado de reposición sin agregados, se autorizan a realizar dos o mas perforaciones para la toma de aire de los frenos delanteros y radiador de agua. Opcional paragolpes que respeten forma y función original.

Se deberán sacar los faroles y luces de giro delanteros y accesorios con sus respectivos soportes, dichos orificios se deberán tapar con chapas de acero, aluminio o plástico que podrán tener perforaciones, al solo efecto de refrigerar, para el Fiat regata se puede tomar aire del frente para refrigerar escapes. Los faroles traseros deberán ser originales. No se permite ningún tipo de alerón o deflector adicional sobre el baúl, a excepción de la Marca Renault que equipa de fábrica. Para las marcas FIAT se permite quitar partes débiles de carrocería para poder llegar al peso mínimo. Para todas las marcas se permite contra frente desmontable para facilitar la extracción del motor.

Fiat uno se permite piso plano.

4-PUERTAS

Delanteras, se permite quitar mecanismo levanta cristales, ventiletes, colisas y cerraduras. Las puertas traseras se podrán aliviar y deberán estar con seguro o se podrán soldar a la carrocería. Las puertas delanteras deberán tener un panel interior construido en chapa de acero o aluminio remachado o abulonado al marco interno de dicha puerta. Los vidrios de puertas delanteras deberán ser reemplazadas



Reglamentación Técnica



por acrílicos o policarbonatos obligatoriamente, (totalmente incoloros). Los vidrios de las puertas traseras, serán reemplazados por material libre (rígido).

5-GUARDABARROS

Se permiten en los delanteros doblar pestaña, en los traseros doblar pestañas y/o cortar en su perímetro con la cubierta y/o hacer buches para pasaje de rueda, lo demás debe quedar original.

Identificación: Los números deberán ser colocados a cada lado sobre un fondo negro con números blancos o viceversa. Se deberá colocar número en la trompa del vehículo. En las puertas delanteras deberá indicarse el nombre y apellido del piloto así como su grupo sanguíneo RH respectivo, en recuadro.

6-TAPA MOTOR Y BAUL

Se permite quitar refuerzos y cerraduras, debiendo reemplazar las cerraduras y/o bisagras por sierre tipo pasador, para las marcas y modelos se permite en forma opcional confeccionar tapa motor y baúl con material libre, manteniendo formas original y rigidez.

7-PARABRISAS Y LUNETA

Es obligatorio el uso de un parabrisas triple, se permite pintar una franja de 30cm, de ancho en la parte superior del mismo. Luneta opcional, original o libre material, transparente no deformable, forma original. Se permite pintar una franja de 20cm de ancho en la parte inferior.

8-INSTRUMENTAL

Será libre y opcional, siendo prohibido el uso de los conectados a la admisión. Se permite pirómetro de escape y cuentavueltas con limitadores.

9-PEDALERA

Libre. Desplazamiento lateral libre.

10-SISTEMA ELECTRICO:

CABLEADO

La instalación eléctrica y sus llaves de comando serán libres.

BATERIA

Libre, ubicada en el habitáculo sujeta con un marco de hierro y bulones de 8mm de espesor como mínimo, a los que se les colocara por debajo arandelas de 50mm de diámetro mínimo. Debe cubrirse con una tapa hermética anti chispa.

ENCENDIDO

Bujías libres, bobina, condensadores, tapa de distribuidor, cables de bujías libres. Distribuidor mono platino o electrónico sin avance variable, se permite toma de fuerza, cuentavueltas. Permitido limitador RPM. Engranaje de acople de distribuidor libre material, para la marca FIAT 1600 se autoriza en forma opcional distribuidor en la posición del block, dicho distribuidor deberá mantener los principios de funcionamiento electrónico o monoplatino.

LUZ DE STOP

Es obligatorio su funcionamiento accionado por el pedal de freno únicamente, cada faro deberá estar equipado con lámpara de 21 watt cada uno, ubicados en su posición original, y dos ubicados en la parte superior a ambos lados de la luz ámbar. Es obligatorio una luz de lluvia central, color ámbar, ubicada en la parte superior central de la luneta trasera y de 21 watt.

ALTERNADOR

Opcional. Se permite tensor de correa.

MOTOR DE ARRANQUE



Reglamentación Técnica



Preparación interior libre, debe funcionar correctamente.

11-REFRIGERACION

BOMBA DE AGUA

Preparación libre.

TERMOSTATO

Es opcional su uso.

VENTILADOR

Libre, pudiéndose usar dos como máximo.

RADIADOR

Libre, ubicación original, soporte y forma de fijación libre.

CORREA

De bomba de agua largo libre.

12-ALIMENTACION

TANQUE DE NAFTA

Original, en posición original, del tipo de competición o náutico, ubicado dentro del habitáculo en la zona denominada baúl, a una distancia no menor de 200mm del zócalo trasero. El mismo deberá estar protegido por un caño transversal ubicado sobre el zócalo trasero. El venteo deberá tener una válvula de seguridad o antiderrame Taunus o Duna, ubicado en la parte lateral opuesta al escape.

FILTROS

De nafta, de metal.

Aire, libre opcional. Permitido toma dinámica dentro del vano motor, no se permite ninguna toma de aire para el carburador que sobrepase el perímetro del vano motor.

CAÑERIAS

Deben obligatoriamente ser de metal o malladas.

BOMBA DE NAFTA

Bomba de nafta eléctrica. Obligatorio uso de corte alimentación de energía por bloqueo de presión de aceite.

ACELERADOR

Sistema libre.

CARBURADOR

Solex 34-34 +/- 0.25mm. Cuerpo y componentes originales del mismo. Se permite eliminar sistema de cebador. Se permite apertura de mariposas simultáneas o diferidas. Se permite cambiar los reglajes de aire y nafta. Anular válvula economizadora.

Difusores diseño libre, la altura total de los mismos deberá ser como máximo 37mm + 1mm y el diámetro máximo será de 26-26 con tolerancia de 0.25mm. El material de los difusores es de libre elección. Permitido bancada opcional para eje de carburador.

Únicas reformas permitidas en el cuerpo del mismo, adaptar cañas de tipo Weber tipo (DMTR/81250)(DMTR/92151), se permite fresar y/o agujerear tapa para colocar las mismas. Chicleres libre. Se permite adaptar distintas tapas del modelo solex 34-34 , respetando pasos calibrados originales. Anular power a todas las tapas.

Se permite colocar tabique postizo en tapa de carburador (delante del pozo de aire comunicación con cuba),



Reglamentación Técnica



se autoriza adaptar niple rosado en su empalme con la manguera de alimentación.

Para los motores marca FIAT 1600 se permite solex 34-34 o 36-36, interior libre difusores max. 26mm, tolerancia + 0,2 mm, sin aporte de material en la tapa ni en el cuerpo.

Bridas Adaptadora de Carburador: se autoriza a colocarle sobre el múltiple de admisión una brida adaptadora de libre material. Su forma será libre y deberá tener una altura máxima de 30mm. Incluido juntas y baquetitas.

13 – FRENOS

Mordaza de frenos delanteros originales de la marca y frenos traseros originales del modelo, a campana y tambor. Se permite perforar las campanas para ventilación. Se autoriza a cambiar sistema de regulación de cintas por otro similar de funcionamiento más seguro.

Opcional: Discos de frenos traseros con caliper de un solo pistón de gran serie.

Bomba de Frenos: LIBRES (servo opcional).

Regulador de frenos: Libre. Se entiende por regulador de frenos, regular la presión del caudal de líquido a través de distintos elementos dentro del mismo (válvulas limitadoras, suplementos o registros que limiten el recorrido de la bomba de frenos o la presión de la misma).

Disco de Frenos: originales de la marca, se permite ranurado y rectificado, se permite toma para refrigerar.

Freno de Mano: libre, siendo opcional su instalación.

14 – CAJA DE DIRECCIÓN

Posición original. Caja de dirección original o de reposición: mecánica o hidráulica así como su machón de acople con la columna, volante libre (prohibido de madera), reglaje de dirección libre, columna, posición, ubicación, largo y altura libre.

Extremos de dirección: se permite rotular y modificar Ackerman: solamente variar sobre el brazo original hacia arriba o hacia abajo, cerrarlo o abrirlo sobre la porta maza original. Para la marca V.W se permite reemplazar buje alojado en la salida de la caja de dirección por rotula, brazo de unión libre.

Permitido bancada adicional a la caja de dirección lado derecho. Ford Escort permitido desplazar soporte precap hacia delante hasta 30mm.

15 –SUSPENSIÓN DELANTERA

Sistema original, altura mínima con respecto al piso en dirección al eje delantero será de 65mm, (en forma estimativa por las 2 primeras carreras).

Parrillas delanteras: Las parrillas delanteras serán originales o de reposición, se autorizan refuerzo con chapa manteniendo sus formas, también se pueden utilizar caños inclinados soldados para mantener sus formas originales, cada parrilla tendrá sus planos con sus mediciones y modificaciones permitidas, en ningún caso se podrá soldar la rótula y deberá respetar las medidas de bulones para cada caso.

Portamazas: Original del modelo, se autoriza a modificar ackerman sobre el portamazas cerrando o abriendo/subiendo o bajando el brazo que se vincula con el extremo, no se permite alargar dicho brazo.

Cuna o arañas: para los modelos gacel, senda o gol lv y gol AB9, se autoriza en forma opcional a construir un buje de araña en forma excéntrica manteniendo el diámetro interno/externo, no se podrá cambiar el diámetro de sus bulones, dichos bujes serán de material libre, las demás marcas y/o modelos no podrán hacer ningún tipo de reforma en sus cunas o arañas, ni variar el diámetro de los bulones originales, todas las cunas serán comparadas con cunas originales.

Tensores o barras tensores (FIAT, FORD, CHEVROLET): Para las marcas que posean tensor o barra tensor



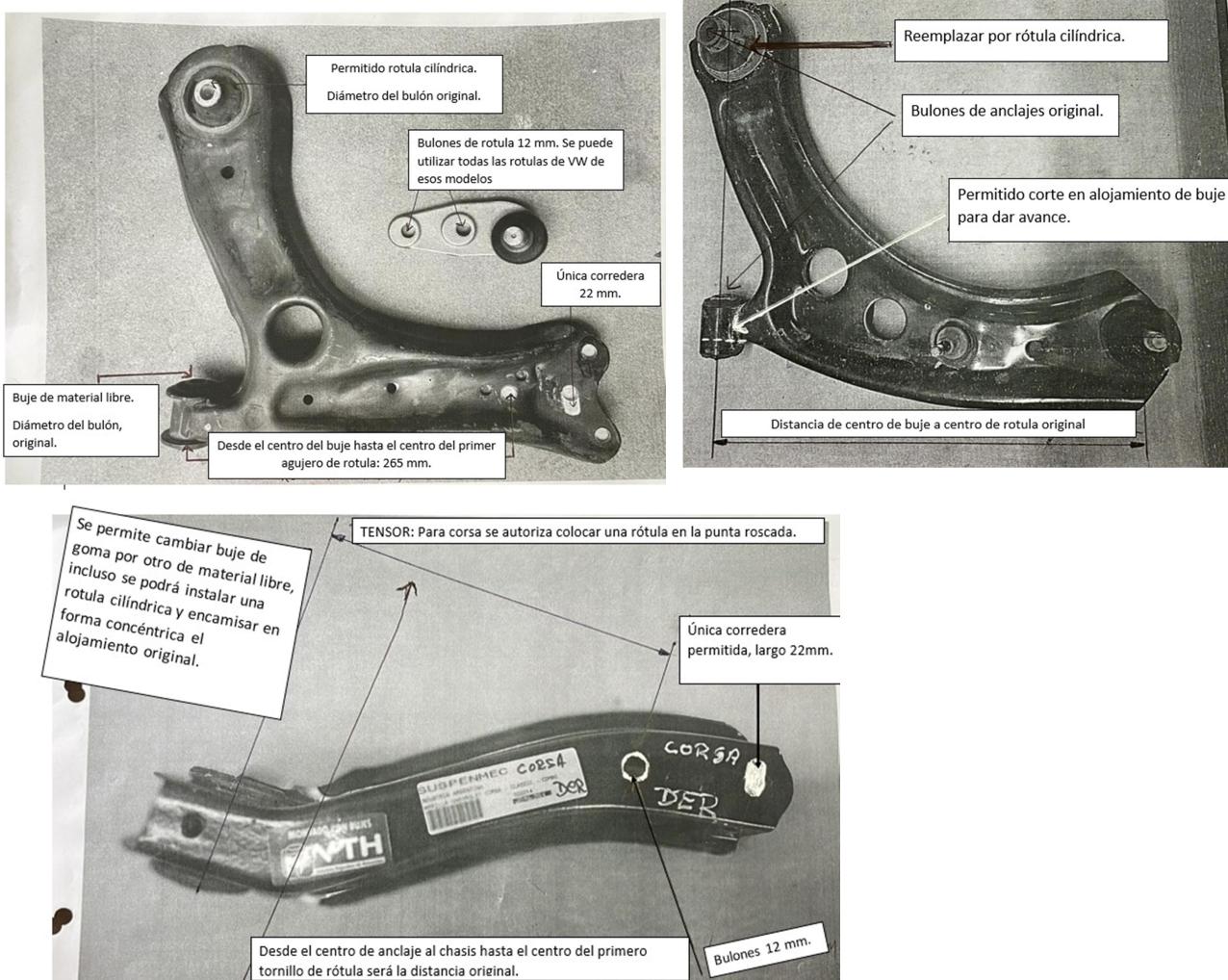
Reglamentación Técnica



delanteros, se autoriza modificar para implantar una rotula tipo competición, su ubicación será en el anclaje original sobre el monocasco.

VW: Se permite agrandar diámetros de manguetas, se permite colocar las distintas mangas de suspensión de todos los modelos de VW. Las manguetas deberán cumplir función original.

VW, FIAT UNO, REGATTA, ESCORT LV LN, PALIO, CORSA, CLIO, GOL TREND, FIESTA KINECTIC, CELTA, KA, FIESTA LINEA VIEJA: Se permite modificar el anclaje inferior de porta maza con rotula, la pieza de empalme para variar la altura será libre diseño, dicha pieza podrá estar soldada y reforzada al portamaza original, pero no deberá estar corrida hacia delante o detrás con respecto al eje longitudinal del automóvil, deberá ser concéntrico al alojamiento original.



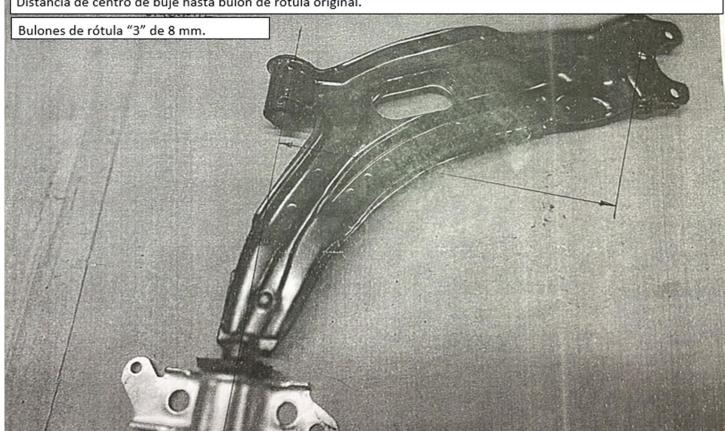


Reglamentación Técnica



BUJES DE LIBRE MATERIAL: Utilizar omega original permitido hacer alojamiento de metal.
Distancia de centro de buje hasta bulón de rótula original.

Bulones de rótula "3" de 8 mm.



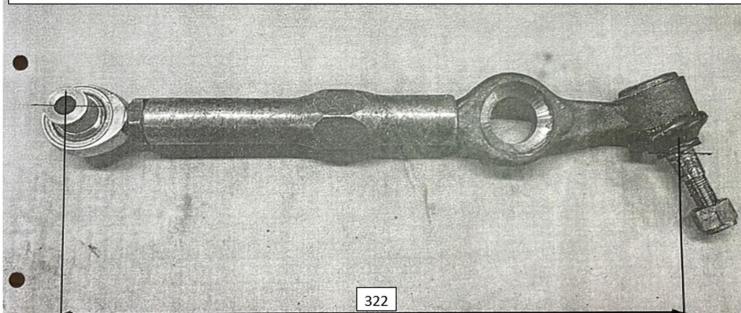
Desde el centro de buje hasta el centro de rotula, distancia original.
Se autoriza a cambiar buje de libre material incluso rotula cilindrica de competicion sin desplazar centro de alojamiento.

Bulón de ajuste al chasis 10 mm.



BRAZO ROTULA ORIGINAL: Se permite cambiar buje de goma por rótula cilíndrica o buje libre material, bulón 10 mm.

BRAZO DE ROTULA OPCIONAL: Similar al plano, respetando la medida impresa en el plano bulón de chasis 10 mm.

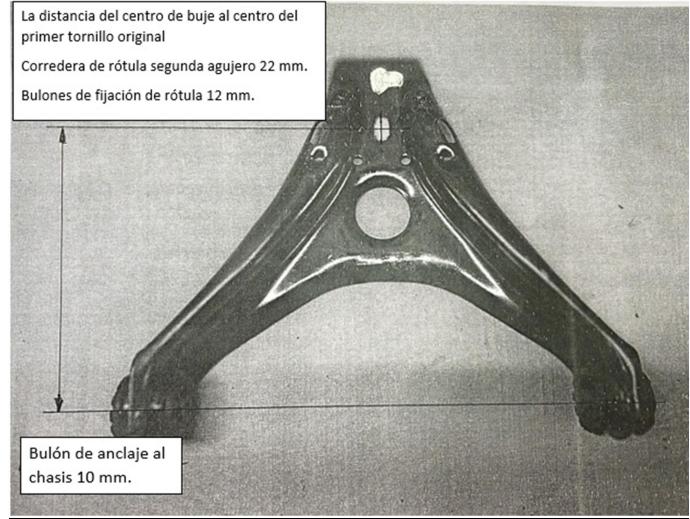


La distancia del centro de buje al centro del primer tornillo original

Corredora de rótula segunda agujero 22 mm.

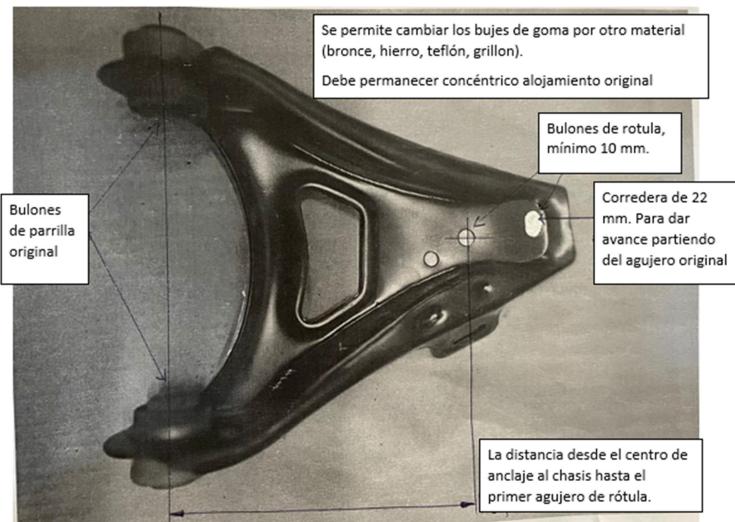
Bulones de fijación de rótula 12 mm.

Bulón de anclaje al chasis 10 mm.





Reglamentación Técnica



Amortiguadores: Bitubo hidráulico, prohibido regulable exteriormente ni por los vástagos. Prohibido con recipientes exterior. Prohibido presurizados a través de productos inyectados. Prohibido resorte interior para presurizar, vástago diámetro máximo 26mm, y macizos. Vástago eje amortiguador, posición original de funcionamiento.

La válvula de cilindro de trabajo y pistón de vástago optional de fabricación libre.

La calibración de pistón y válvula es libre en su reglaje. Dicho reglaje se hará con elementos originales de las marcas (sadar, corven, frit rot) o similares.

Cilindro de trabajo tendrá un diámetro máximo de 35mm.

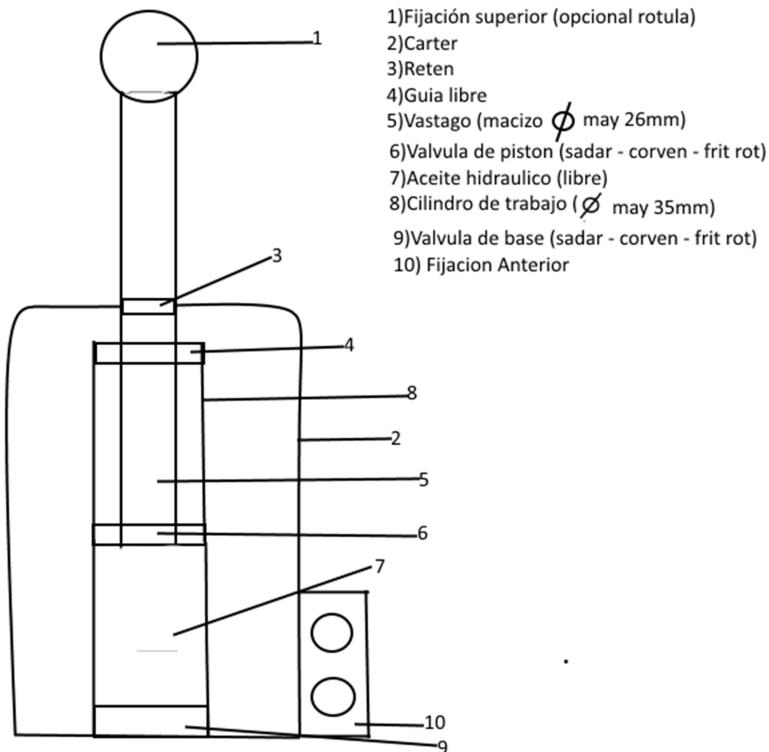
Agujeros de anclaje en porta masa, los superiores podrán tener corredera, los inferiores mantendrán posición original. Diámetro de los agujeros libre.

Para todas las marcas y modelos es optional el amortiguador concéntrico, optional rotula anclaje de amortiguador superior e inferior.

Las modificaciones reglamentarias respecto a los amortiguadores tendrán vigencia a partir de la tercera fecha.



Reglamentación Técnica



Barra Estabilizadora: Libre, opcional.

Cazoletas: se permite modificar para utilizar corrector de combas y avance (material y forma libre). Se autoriza a reforzar y modificar soportes de cazoletas sobre el monocasco pero deberán permanecer en su posición original.

Refuerzos de Suspensión: Libres, se permite precargas libre material y posición.

Volkswagen: Anclajes originales. Se permite reforzar la parrilla original, bujes de teflón, grillon o bronce respetando su forma original.

No se permite cambiar los centros de rotación de dichas parrillas. Se autoriza a utilizar las distintas rotulas originales o de mercado de reposición de la marca V.W.

Se autoriza a colocar las distintas mangas de suspensión de todos los modelos VW manteniendo diámetro interior original.

Fiat Regatta 1600: Anclajes originales. Se permite colocar al brazo rotula original en el anclaje al chasis, un buje de material libre. Opcional brazos rotulas regulables.

Los dos tensores delanteros se permite bujes de material libre en su lugar de anclaje original. No se permite cambiar los centros de rotación de los brazos rotulas. Porta mazas: deberán ser los originales del automóvil empleado, se permite modificar el anclaje inferior de porta maza con brazo rotula. La pieza de empalme para variar la altura será de libre diseño, dicha pieza podrá estar soldada y reforzada al porta maza original, pero no deberá estar corrida hacia delante o atrás con respecto a la línea longitudinal del automóvil.

Escort - Fiesta: Anclajes originales. Brazos rótula originales o de mercado de reposición. Rótula original en la



Reglamentación Técnica



porta maza original. Se permite en el anclaje al chasis colocarle un buje de material libre. Se permite rótula en el mismo del lado de la carrocería. Los anclajes de dichos tensores deberán estar en el lugar de la barra estabilizadora delantera y el anclaje al brazo rótula en su posición original. No se permite cambiar los centros de rotación de los brazos rótulas. Se permite realizar en el anclaje sobre la carrocería una corredera para dar comba.

Se permite alargar 15mm, la parrilla inferior en el anclaje de la rótula al único efecto de dar comba.

Renault clio I y II: Anclajes originales. Brazos rotulas originales o de mercado de reposicion. Rotula original en el portamaza original. Se permite en el anclaje al chasis colocar un buje de material libre.

Chevrolet corsa: Anclajes originales. Brazos de rotulas originales o de mercado de reposicion. Rotula original en el portamaza original. Se permite en el anclaje al chasis colocar un buje de material libre.

Volkswagen, Fiat regatta, Escort LV y LN, Fiat uno, Palio.

Portamazas: Deberán ser los originales del automóvil empleado, se permite modificar el anclaje inferior de porta maza con rotula la pieza de empalme para variar la altura, será de libre diseño; dicha pieza podrá estar soldada y reforzada al porta maza original, pero no deberá estar corrida hacia delante o atrás con respecto a la línea longitudinal del automóvil.

Escort LV: Se permite rotular brazo rotula en anclaje de chasis.

Opcional: adaptar portamazas de Escort LN.

16 – SUSPENSIÓN TRASERA:

Deben conservar el sistema provisor por el fabricante, resorte, ballesta o barra de torsión.

Sistema de funcionamiento original. Prohibida todo tipo de micro-giro, aun los sistemas simulados por desgaste, se autoriza reforzar elementos de suspensión, materiales libres, chapa o caños, pero no se podrán modificar su principio de funcionamiento.

Precargas, materiales y posición libres.

Barra Estabilizadora: LIBRE, opcional. Dicha barra no podrá funcionar como tensor.

Amortiguadores: Para todas las marcas y modelos es opcional el amortiguador concéntrico.

Prohibido regulable exteriormente ni por los vástagos. Prohibido con recipiente exterior.

Prohibido presurizados a través de productos inyectados, preparación interior igual al delantero, vástagos diámetro máximo 26mm, y macizos. Vástagos eje amortiguador, posición original de funcionamiento.

Prohibido colocar resorte interior a amortiguador.

Agujeros de anclaje en porta masa, los superiores podrán tener corredera, los inferiores mantendrán posición original. Diámetro de los agujeros libre. Para todas las marcas opcionales rotular anclajes amortiguador superior.

Volkswagen: Anclajes originales. Se autoriza a cambiarle los bujes originales por otros de material libre no rotulados. Principio de funcionamiento original. Prohibido usar la mangueta como amortiguador.

Deberá usar la capsula original dentro de la misma.

Espirales de libre espesor, dureza y longitud. Precargas libres. Opcional punta de eje y masa trasera.

Se autoriza reforzar eje trasero para dar mayor rigidez.

Gol LV se permite desplazar punta de eje trasero 45mm por medio de una planchuela

Escort - Fiesta: Anclajes originales. Solamente se autoriza a cambiar los bujes de parrilla por otros de libre material no rotulados. Principio de funcionamiento original. El tensor se permite buje de materia libre en sus anclajes originales delanteros y en el de la parrilla siendo su diámetro libre. Pre-cargas libres. Espirales: dureza, diámetro y largo libre.

Punta de eje trasera y masa con rodamientos: la misma se permite de distinta dimensión y material con



Reglamentación Técnica



rodamiento de distinto volumen.

Debe respetar los 90º entre la masa de apoyo del porta masa y la espiga, los espárragos de sujeción de la llanta deben mantener la excentricidad.

Fiat Regatta y Fiat uno: Anclajes y sistemas originales. Dureza, cantidad de hojas y forma de elásticos libre). Se permite cambiar bujes de la parrilla de suspensión por otros de libre material. Prohibido rotulados. Prohibido variar centro de rotación de las parrillas. Precargas libres. Principio de funcionamiento original. Opcional uso de espirales concéntrico al amortiguados.

Renault clio I y II: Anclajes originales. Solamente se autoriza a cambiar los bujes por otros de libre material, no rotulados.

Principio de funcionamiento original. El tensor se permite buje de libre material en sus anclajes traseros, siendo su diámetro libre. Pre cargas libres, espirales dureza y diámetros libres.

Chevrolet corsa: Anclajes originales. Solamente se autoriza a cambiar los bujes por otros de libre material no rotulados, principio de funcionamiento original del modelo.

17- TRANSMISIÓN:

Palanca de cambio: Accionamiento y comando a caja de velocidad libres hasta la entrada de caja.

Diferencial: prohibido trabado o autoblocante para todas las clases (aun por fallas mecánicas).

Caja de velocidad: Según homologación. Se permite ranurar buje para mejorar su lubricación. Anillos Sincronizados, material y forma libre, deberá estar colocados.

Marcha atrás en correcto funcionamiento.

Se autoriza a reforzar los semiejes.

18-MOTOR:

(Ver ficha técnica)

Block: Se permite rectificar plano superior sin inclinación, se permite rectificar y/o encamisar cilindros, rectificar interior de bancadas sin desplazamientos, embujar apoyos de árbol de levas, colocar dos guías para centrar junta y tapa de cilindros, sujetar libremente tapones de agua y aceite. Conductos de lubricación, preparación libre. Rectificación de cilindros, ver fichas de homologación. Se permite ranurado en block y tapas de bancadas.

Opcional usar refuerzo de bancadas para motor Fiat 1600 motor Tipo.

Cigüeñal: Se permite rectificar muñones de bielas y bancadas, sin desplazamientos, dar tratamiento de dureza, balancear mediante orificios únicamente. Tapones libres. Orificio de fijación de volante y espigado libre.

Bielas: Originales. Se permite rectificar su interior sin desplazamiento, embujar alojamientos de pernos, balancear sin agregar material. Rectificar para juego axial. Bulones libres. Se permite maquinar su parte inferior o superior, para balancear manteniendo una original.

Pernos: Originales. Flotantes opcionales. Seguro de pernos libres.

Pistones: Originales o de mercado de reposición, sentido de orientación de armado originales permite tornejar la cabeza para dar compresión manteniendo paralelismo. Para todos los motores Audi que equipen a la marca VW y Ford Escort homologados pistones que equipan al modelo MPI (aro fino).

Aros: Originales o de reposición, manteniendo sus espesores

Cojinetes: De bielas y bancadas originales o de reposición. Libre preparación.

Carter: original de la marca, preparación libre, se permite agrandar. Se prohíbe Carter seco.

Juntas: Libres.



Reglamentación Técnica



Árbol de levas: Se permite su rectificado y/o relleno de levas, dar tratamiento de dureza, cruce libre, material libre. Se permite embujar caballete.

Botadores: libres

Distribución: tapa original, optativo su uso. Engranaje de árbol de levas, se permite modificar para usar corrector de puesta a punto. Polea y maza libre.

Se permite como opcional colocar un tensor de correa de distribución entre árbol de levas y el cigüeñal.

Tapa de cilindros: Original de la marca. Se autoriza solamente rectificar su plano, se permite modificar apoyo de resortes. Prohibido cualquier tipo de maquinado y/o pulido de conducto.

Resortes de válvulas: Libres.

Válvulas: Libres, manteniendo diámetro de la cabeza de acuerdo a ficha homologación. (Prohibido titanio).

Platillos de válvulas: Libres, de material libre.

Múltiple de admisión: Original. Prohibido su mecanizado y/o aporte de material. Se permite únicamente borrar espinas en su base interior.

Para la marca escort LN y LV el múltiple de admisión puede ser pulido.

Múltiple de escape: Libre.

Caño de escape: Libre, que no sobresalga del perímetro del auto.

Soportes: De motor y caja, forma y material libres. Posición original.

Poleas: Diámetro y material libres.

Embrague: Placa y disco original o acero que hayan equipado automóvil de serie de producción nacional, no multidisco, permitido sinterizado, volante original o similar de acero, (diámetro original). Peso libre, bulones libres. Accionamiento libre. Se permite disco Telescop.

Sistema de lubricación: Original. Manteniendo las bomba de aceite original o similar. Radiador de aceite opcional. Chupador libre.

Llantas: Ancho máximo 7 ½", diámetro 13", de aleación liviana, prohibida de acero. Se permiten separador de llanta formato y material libre. No labio anti-deriva.

Neumáticos: Se sellaran 10 neumáticos en todo el campeonato para ser usados en el tren delantero. Tren trasero libre cantidad.

De las 10 cubiertas 2 la primera carrera, 2 la tercera carrera, 2 la quinta carrera, 2 la séptima carrera y 2 en la novena carrera.

Las cubiertas se racionaran de acuerdo a la asistencia del competidor.

Las cubiertas a usar serán Pirelli P Zero 175/510 VR 13 slip.

Neumáticos de lluvia serán Pirelli P Zero 175/510 VR 13 RIN.

19-ELEMENTOS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS:

Jaula de seguridad: Debe tener 6 puntos de anclajes al piso como mínimo, ya sean soldados o abullonados y dos al para llamas, diseño libre en condiciones de seguridad. Será construida en tubos de acero sin costura con un mínimo de 38mm de diámetro exterior y 1.35mm de espesor.

Deberá tener como mínimo dos caños de una sola pieza ya sean transversales o longitudinales. Se permite continuar la jaula hasta las torretas delanteras y traseras, se permite triangular.

Se permite caño de refuerzo desde torretas delanteras y traseras hasta travesa posterior y frentes.

OBLIGATORIO DEFENSA LATERAL PARA EL PILOTO.

Caños laterales protectores: altura máxima 300mm

Altura mínima 200mm

Panel de puertas fijas.



Reglamentación Técnica



Matafuegos: debe tener una capacidad mínima de 2,5Kgs de polvo químico con reloj indicador de presión, sujeto firmemente y con acople rápido de seguridad.

Butacas: Homologadas. Debe contar con apoya cabezas soldado con estas. Fijadas con bulones de acero de 8mm de espesor mínimo. Dichas butacas deberán tener una estructura rígida fijada a la jaula de seguridad.

Cinturones de seguridad: Arnés de competición exclusivamente marca reconocida, sujetos con bulones de acero de 10mm de espesor mínimo y arandelas de 3mm de espesor por 50mm de diámetro mínimo. Mínimo 4 o 5 anclajes.

Trabas de puertas: Prohibido todo tipo de traba interna. Obligatorio red protectora para ventanilla del piloto, confeccionada para tal fin y provista en el mercado de elementos de competición.

Recuperador de aceite: Un recipiente de material plástico transparente. Posición libre.

Corta corriente: cantidad dos, del tipo de corte general, ubicados uno en el interior al alcance del piloto y otro exterior ubicado en la parte delantera derecha claramente señalado por la figura de un rayo sobre un triángulo de fondo azul con borde blanco de 120mm de lado.

Espejo retrovisor: Uno interior dos exteriores colocados en ambas puertas delanteras.

Gancho de remolque: Deberán tener un gancho delantero y uno trasero, ambos con un lazo flexible de 100mm de diámetro, (señalados). El lazo como el soporte fijo debe ser reforzado.

Elevadores de neumáticos: Opcionales.

FICHA TECNICA PARA TODAS LAS MARCAS

DIAMETRO DE CILINDROS: Original mas 1mm Tolerancia +/-0.2mm.

CARRERA: Original. Tolerancia +/-0.2mm

COMPRESION: 10 a 1 con motor limpio

DIAMETRO DE VALVULAS: Admisión original +/- 0.2mm, escape original +/- 0.2mm.

CIGÜEÑAL: original, se permite hacer lagrimas en agujeros de lubricación.

BIELAS: Originales.

CALA DE VELOCIDADES: Original de la marca y modelo. (Ver ficha individual).

PESO MINIMO DEL VEHICULO:

Cada piloto deberá presentarse al pesaje provisto de su indumentaria completa, compuesta por buzo, guantes, capucha, ropa interior, botas, protector cervical y casco homologados por la FIA.. Se procederá a labrar un acta en la cual quedara establecido sus pesos. Esta acta será firmada por el piloto, Comisario técnico y Comisario Deportivo. El peso registrado en el primer evento será válido hasta el sexto inclusive. En el séptimo evento se efectuara un nuevo control de peso, el cual tendrá validez hasta la finalización del campeonato. No obstante lo expresado a requerimiento de los comisarios deportivos en cualquier evento puede ser controlado el peso de un piloto y modificado el acta si así correspondiera.

Si un piloto ingresa al campeonato ya avanzado el mismo, se lo, pesara en la primera competencia que intervenga y se lo incluirá en el acta.

El peso registrado en la misma será el valido durante todas las pruebas oficiales para la verificación del peso mínimo con piloto.

El pesaje se efectuara con el combustible, agua y aceite como terminaron la prueba, a este peso se le adicionara el peso del piloto resultante del pesaje efectuado y reconocido durante la verificación previa.

Peso mínimo de vehículo:

Gol AB9 2^a y 3^a generación. Polo

910Kgs.

Fiat duna, uno Regatta

895Kgs.



Reglamentación Técnica



VW gacel, senda, gol LV	880Kgs.
Ford escort LV	900Kgs.
Ford escort LN	910Kgs.
Fiat Palio, Siena	890Kgs.
Renault 18 Coupe Fuego	990Kgs.
Renault 18 Coupé Fuego (con motor K7M)	925Kgs.
Ford fiesta linea vieja	930Kgs.
Renault clio I y II	930Kgs.
Chevrolet corsa	925Kgs.
Ford fiesta kinectic	940kg.
Ford KA	930kg.
Toyota etios	940kg
Celta (motor FIAT)	890kg

FICHA TECNICA SENDA- GACEL – GOL L VIEJA AB9 Y POLO

CILINDRADA: 1600cc.

DIAMETRO DE CILINDRO: 81.01mm

CARRERA: 77.40mm.

COMPRESION: 10 a 1

PERNO DE PISTON: Original.

DIAMETRO DE VALVULAS: Admisión: 38.2mm. Escape: 33.30mm.

TAPA DE CILINDROS: Original de la marca de 3, 4 y 5 bancadas de árbol de levas.

CIGÜEÑAL: PESO MINIMO 10.330Kgrs.

BIELAS: Peso mínimo 630Grs. (con cojinetes).

Largo entre centros 144mm +/- 0.1mm.

ALZADA DE VALVULAS: 10mm Medida sobre leva con comparador centesimal.

CAJA DE VELOCIDADES: Se autoriza la siguiente caja de 5º velocidad, original.

Las relaciones serán las siguientes:

1º	38-11	3.455
2º	35-18	1.944
3º	36-28	1.286
4º	31-32	0.969
5º	28-35	0.800

Se autoriza relación de tercera diente recto dientes 27-21 relación 1.286.

Para estas relaciones de caja de velocidad se autoriza solamente la siguiente relación de diferencial 37-9=4.11.

FICHA TECNICA FIAT DUNA- REGATTA UNO MOTOR TIPO 1600

BLOK DE MOTOR: 1600cc

DIAMETRO DE CILINDRO: 86.40mm + 1mm +/- 0.2mm.

CARRERA: 67.40mm +/- 0.2mm.

COMPRESION: 10,8- 1 con junta y carbón.

BIELAS: Peso mínimo 560Grs (con cojinetes).



Reglamentación Técnica



Distancia entre centros 128.5mm +/- 0.2mm.

CIGÜEÑAL: Peso mínimo 8750 Grs.

PERNO: Original.

VALVULAS: Admisión 39.50mm +/- 0.2mm. Escape 31mm +/- 0.2mm.

ALZADA: 11 cruce libre sin luz, medidas sobre leva

CAJA DE VELOCIDAD: Caja tipo Lancia 5º velocidad.

1º	43-11	3.909
2º	47-21	2.238
3º	38-25	1.520
4º	37-32	1.156
5º	35-37	0.946 opcional 33-35 0.942

Diferencial 15-59= 3.93 opcional 15-61

TAPA DE CILINDROS: Conductos pulidos, diámetros máximo conducto de admisión 30mm, conducto de escape 29,5mm como máximo.

PISTONES: opcional forjados con espesor de aro 1.50mm, 1.75mm, 3mm (espesor original).

Motor tipo 1600cc se podrá reformar múltiple de admisión para colocar carburador con bocas (36-36) paralelas a la tapa de cilindros. Cámara de compresión libre.

FICHA TECNICA FORD FIESTA Y ESCORT 2 Y 4 PUERTAS

MOTOR: cilindrada 1600cc.

DIAMETRO: 81mm.

CARRERA: 77.40mm.

CIGÜEÑAL: Peso mínimo con caja M20: 12.750Kgrs.

Peso mínimo con caja MQ: 10.330Kgrs.

BIELAS: Peso mínimo 630Grs (con cojinetes)

Largo entre centros 144mm +/- 0.1mm

COMPRESION: 10.5 a 1.

PERNO DE PISTON: Original.

TAPA DE CILINDROS Original.

DIAMETRO DE VALVIULAS: Admisión: 38.20mm. Escape: 33.30mm.

ALZADA DE LEVA: 10mm medida sobre leva con comparador centesimal.

CAJA DE VELOCIDADES: el modelo Escort línea vieja podrá usar la caja M 20 o MQ.

		M20	MQ	
1º	38-11	3.455	34-9	3.777
2º	36-17	2.118	36-17	2.118
3º	39-27	1.444	39-29	1.345 opcional 34-25 1.360
4º	35.31	1.129	35-34	1.029
5º	42-27	0.894	36-43	0.837

Para Ford Fiesta la 5º velocidad opcional 34-42 0.88 opcional dientes rectos 0.88

DIFERENCIAL PARA M20: 66-183.67

DIFERENCIAL PARA MQ: 71-18 3.944

El Ford Escort línea nueva solo podrá usar la caja MQ

MULTIPLE DE ADMISION: Se permite pulir interiormente.



Reglamentación Técnica



FICHA TECNICA K7M 8V (OPCIONAL R18- C. FUEGO)

BLOCK MOTOR

CARRERA: 80.5 +/- 0.2mm. Diam. Cilindro 79.57 + 1.5mm +/- 0.2mm

CILINDRADA: 1.598cc máximo.

ALTURA BLOCK: 200mm +/- 1.2mm

BIELAS: peso mínimo s/cojinetes 520grs, largo 128mm +/- 0.2mm.

CIGÜEÑAL: peso mínimo 8,260kgs.

PERNO PISTON: Diam. Int. 11mm, Diam. Ext. 19mm.

VALVULAS: Adm 37.70mm maximo y escape 33.70mm maximo.

ANGULO DE ACIENTO: 30º

ALZADA MAXIMA: 10.15mm máximo

ARBOL DE LEVAS: cruce libre.

FICHA TECNICA CLIO I, II y MIO

MOTOR: Cilindrada 1600cc.

DIAMETRO CILINDRO: 81mm

CARRERA: 77.40mm

CIGÜEÑAL: peso mínimo con caja MQ 10.330Kgs.

BIELAS: peso mínimo 630 Grs. (con cojinetes), largo entre centros 144mm +/-0.1mm

COMPRESION: 10 : 1

PERNO DE PISTON: original

DIAMETRO DE VALVULAS: ADM. 38.20mm ESC 33.30mm

ALZADA DE LEVAS: 10mm medida sobre la leva con comparador centesimal

CAJA DE VELOCIDADES: MQ

34-9	3.777
36-17	2.118
39-23	1.345 opcional 34-25 1.360
35-34	1.029
36-43	0.837

DIFERENCIAL: MQ 71-18 3.944

OPCIONAL K7M 8V

F.T. K7M 8V.

BLOCK MOTOR

CILINDRADA: 1598cc MAXIMO

CARRERA: 80.50+/- 0.2mm

DIAMETRO CILINDRO: 79.57mm + 1.5mm +/- 0.2mm

ALTURA BLOCK: 200mm +/- 1.2mm

BIELA: PESO MINIMO 520 Grs. Largo 128mm +/- 0.2mm

CIGÜEÑAL: 8.260 Kgs.



Reglamentación Técnica



PERNO DE PISTON: DIAMTRO INTERIOR 11mm DIAMETRO EXTERIOR 19mm

VALVULA: ADM 37.70mm MAXIMO ESC 33.70mm MAXIMA

ANGULO DE ACIENTO: 30°

ALZADA MAXIMA: 10.15mm

ARBOL DE LEVAS: CRUCE LIBRE

FICHA TECNICA DE CHEVROLET CORSA

MOTOR IGUAL AL CLIO I y II (AUDI) CAJA MQ

COMPRESION

Para todos los casos la relación de compresión se hará efectiva con el instrumento Liso (silbador).

La medición se efectuara en un cilindro elegido por el Comisario Técnico, si la compresión comprobada en ese cilindro es mayor a la reglamentada se efectuara la medición en otro cilindro, si la compresión en este cilindro es superior a la reglamentada el coche quedara excluido, si el cilindro comprobado la segunda oportunidad esta cumpliendo el reglamento de relación de compresión se procederá a la medición de un tercer cilindro, el cual si excede la relación de compresión reglamentada el auto quedara excluido.

Si en la tercera medición el cilindro está dentro del reglamento en relación de compresión el auto será habilitado en la clasificación, siempre que no haya excedido el reglamento de relación de compresión en la segunda medición.

Si en la medición que se efectuó en primera oportunidad la relación de compresión se encuentra dentro del reglamento el auto queda habilitado en la clasificación.

MEDIDAS DE TROCHAS

MARCA	DELANTERA	TRASERA
REGATTA 1600	1.415 MM	1.415 MM
FIAT UNO	1.346 MM	1.303 MM
FIAT DUNA	1.321 MM	1.357 MM
FIAT PALIO-SIENA	1.378 MM	1.378 MM
GACEL-SENDA-GOL	1.370 MM	1.350 MM
ESCORT 2Y4 Pts. LV	1.420 MM	1.420 MM
ESCORT 2Y4 Pts. LN	1.440 MM	1.450 MM
VW GOL AB9	1.384 MM	1.384 MM
FORD ESCORT LN	1.440 MM	1.450 MM
RENAULT 18, C. FUEGO	1440 MM	1.430 MM
FORD FIESTA 3 Y 5 PTS.	1440MM	1430MM
CLIO I y II	1503MM	1452MM
CHEVROLET CORSA	1387MM	1387MM
ETIOS		
FIESTA KINECTIK	1780MM	1740MM
KA	1690MM	1660MM
CELTA	1655MM	1655MM
TOLERANCIA MAXIMA	110mm.	

La trocha se medirá desde el borde interior de una llanta hasta el borde exterior de la otra llanta en la parte inferior o central de dicha llanta.

DISTANCIA ENTRE EJES



Reglamentación Técnica



MARCA	DISTANCIA
REGATTA	2.455mm +/- 40mm
FIAT UNO	2.362mm +/- 40mm
FIAT DUNA	2.362mm +/- 40mm
GACEL-SENDA-GOL	2.358mm +/- 40mm
ESCORT 2 y 4 Pts LV	2.402mm +/- 40mm
ESCORT 2 y 4 Pts LN	2.520mm +/- 40mm
RENAULT 18 y C. Fuego	2.440mm +/- 40mm
GOL AB 9	2.468mm +/- 40mm
FIAT PALIO	2.441mm +/- 40mm
FORD FIESTA 4 y 5 Pts.	2.470mm +/- 40mm
RENAULT CLIO	2.472mm +/- 40mm
CHEVROLET CORSA	2.443mm +/- 40mm
ETIOS	
FIESTA KINECTIC	2495 +/-40MM
KA	2445 +/-40MM
CELTA	2460+/-40MM

Lastre por resultados en pista:

- 1º PUESTO 20 KG.
2º PUESTO 15 KG.
3º PUESTO 10 KG.

Tope de carga 60kg. Ubicados en la zona de la butaca del acompañante.

Dicho reglamento quedara durante las tres primeras fechas sujeto a modificaciones que considere el comisario técnico.