



Asociación Turismo Zonal Pista

Reglamento tecnico general Clase 2.

INDICE:

TITULO

GENERALIDADES

AUTOMOVILES ADMITIDOS

CARROCERIA

PESO DEL VEHÍCULO

UNIDAD MOTRIZ

TAPA DE CILINDROS

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

CARBURADOR

ALIMENTACION Y COMBUSTIBLE

SISTEMA ELECTRICO

ANCLAJES DE MOTOR

DIRECCION

SUSPENSION

FRENOS

TRASMISION

LLANTAS Y CUBIERTAS

SEGURIDAD

CORTE DE CORRIENTE

CORTE DE NAFTA

MATAFUEGOS

CINTURONES DE SEGURIDAD

IDENTIFICACION

PRECINTOS

BUTACAS

JAULA ANTIVUELCO

RECUPERADOR DE ACEITE

GANCHO DE REMOLQUE

LUZ DE STOP Y LLUVIA



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TÉCNICO TURISMO ZONAL PISTA CLASE 2 AÑO 2018

VIGENCIA:

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 01/01/2018 al 31/12/2018.

DISPOSICIONES GENERALES:

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. Por lo tanto, las restantes partes y/o elementos del vehículo (comprende, principalmente, carrocería, motor y caja), cuya modificación y/o cambio no se encuentre autorizada, deberán respetar la originalidad de fábrica en lo referido a sus características técnicas, armado y montaje. De la misma forma, las libertades estarán restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas de interpretación del presente reglamento deberán ser consultadas, por escrito y por el propio interesado, a la Federación Metropolitana de Automovilismo Deportivo, única autoridad de interpretación y aplicación del mismo, obteniéndose respuesta por el mismo medio.

FUNCION DE CADA ELEMENTO:

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

ACLARACIONES:

Se entiende por **similar**: a toda pieza de diferente fabricante con las características del originales. Se entiende por **opcional**: a optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por **libre**: la libertad de su trabajo o cambio, pero de estar.

SE PROHIBE EL USO DE TITANIO Y FIBRA DE CARBONO.

SE ENTIENDE POR:

Similar: a toda pieza de diferente fabricante con las características del original.

Opcional: a optar por tener o quitar una pieza.

Libre: la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

Burlonería: libre, no así la del motor que deberá respetar el Reglamento Técnico.

Inserto: Se permite el inserto (proceso Helicoy) en las roscas.

Adición de material: Toda adición (agregado) de material o pieza esta prohibido, salvo que este reglamento lo autorice específicamente en alguno de sus artículos.

Art.1 AUTOMOVILES PERMITIDOS:

Todos los modelos de FIAT 128. Todos los modelos de Fiat 147, Fiat Palio TODAS SUS VERSIONES Y MODELOS, Suzuki Fun 3 Y 5 PUERTAS, Chevrolet Celta 3 Y 5 PUERTAS, Chevrolet CORSA 3 Y 5 PUERTAS SIN COLA y OPEL 3 y 5 puertas SIN COLA
MOTOR PERMITIDO TIPO 1.400CC y 128A 1.300CC (147 y 128).

Art. 2 CARROCERIA:

Es obligatorio:

Retirar el paragolpe delantero y trasero con sus correspondientes soportes, faros y accesorios exteriores (según ficha técnica de cada vehiculo).

Debe quitarse el alma de acero en los autos que la traigan original.

Quitar material de insonorización, retirar alfombras, tapizados, tableros y todos los accesorios interiores.

Reemplazar el parabrisas por uno triple o laminado.

Se permiten fijaciones adicionales para el parabrisas y pintar una franja de 20 cm. de ancho en la parte superior, parte inferior nada.

Colocar un espejo en cada lateral y otro en el interior, cuyas dimensiones tendrán un mínimo de 70 cm². De superficie reflectante cada uno.

El tanque de combustible deberá quedar estanco del habitáculo, en cualquiera de las posiciones y **modelos** permitidas.

Entre el habitáculo y el vano motor no deberá haber ningún orificio de comunicación.

Todos los accesorios dentro y fuera del habitáculo deben estar perfectamente fijados a la carrocería o jaula.

Mantener el sistema original de limpia parabrisas o reemplazarlo por uno (1) central con similar superficie de barrido. Cantidad de escobillas libre.

El sistema de lava parabrisas es obligatorio con un bidón de no mas de tres (3) litros de liquido, siendo su sistema libre.

Las ópticas y giros deben ser **ORIGINALES DEL MODELO Y MARCA DE SU AÑO DE FABRICACION**, pueden ser de policarbonato o bien reemplazadas por ópticas plásticas, una chapa o aluminio.

Quitar ventiletes, colizas y mecanismos levanta vidrios.

Reemplazar vidrios laterales por policarbonato transparente e incoloro de tres (3mm) de espesor mínimo, con la condición que los delanteros sean instalados de tal forma que sean expulsables o removibles en forma manual tanto del interior como del exterior, **el orificio de ventilación del piloto es de forma y diámetro libre**, prohibido el uso de trabas rígidas.

Parte superior se permite pintar o plotear en un máximo de 23 cm.

Es obligatorio reemplazar la luneta trasera por policarbonato transparente e incoloro de tres (3mm.) de espesor, soportes libres en condiciones de seguridad. Se permite una franja de 15 cm. De ancho en su parte inferior.

SE PERMITE:

GPS, ADQUISICION DE DATOS, CELULARES CON APLICACIONES GPS Y ADQUISICION DE DATOS EN COMPETENCIAS Y PRUEBAS OFICIALES Y NO-OFICIALES.

La instalación de pirómetro de escape y limitador de RPM. y sonda lambda.

Quitar refuerzos en la tapa de motor y baúl, como así también reemplazar las bisagras y cerraduras por cierres.

Los cierres de capot deberán sostenerlo en su posición original con el auto detenido o funcionando, sistema libre.

Alivianar las puertas traseras, trabar, soldar o abulonar.

Utilizar el capot, tapa de baúl, guardabarros (según modelo permitido) y portón trasero de fibra de vidrio.

Se permite realizar tres orificios de hasta 70 mm. De diámetro en el porta patente para refrigerar el radiador.

Retirar los soportes o fijaciones de los elementos que en este reglamento sean libres opcionales (calefacción, asientos, freno de mano, etc.) sin que estos comprometan la estructura del vehículo.

Cortar o sacar soportes del respaldo del asiento y torpedo trasero.

Construir un túnel en el piso y zócalo para el pasaje del caño de escape de quince (15) cm. De altura y quince (15) cm. De ancho como máximo. Se permite modificar la parte inferior del guardabarros para el pasaje del escape

Se permite recortar araña para el pasaje del caño de escape exclusivamente.

En la realización de refuerzos se permite el uso de chapa de hasta 3,5mm de espesor debiendo realizar los mismos copiando la forma original.

Los chapones originales protectores de motor son opcionales.

El instrumental es libre y opcional, con prohibición de aquellos que se conecten a la admisión.

La posición de la butaca es libre, a no menos de veinte (20cm.) del parante original a la parte inferior exterior de la butaca.
Es obligatorio que este sujeta a la jaula.

Modificar el túnel del piso con el fin de alejar al piloto del lateral del auto.

La rejilla o parrilla del frente y parte de atrás de la trompa se podrá cortar o agujerear solo el ancho del radiador que se utilice.

La parte superior del frente del auto podrá ser removible, adaptación y sistema libre siendo esta sujeta por no menos de ocho(8) bulones de 8 mm. de diámetro mínimo.

Sistema de ventilación del piloto libre, tomada desde la ventanilla.

Anular o tapar las entradas de aire debajo del parabrisas.

Plegar la parte vertical de la descarga del agua o gotero del techo, NO CORTAR, pudiendo luego de plegarlo masillarlo para darle terminación estética.
SE ENTIENDE POR VERTICAL A LOS GOTEROS DE LOS PARANTES DELANTEROS Y TRASEROS.

Se permite colocar en el frente del auto del lado interno, un caño de larguero a larguero, para mantener su rigidez, diámetro máximo 25 mm solidario a un caño mismo diámetro soldado a la torreta.

Se permite a los modelos FUN – CORSA – CELTA – PALIO utilizar paragolpes delanteros y traseros, como también sus faros delanteros y traseros. **Obligatorio retirar almas.**

Art. 3 PESO DEL VEHÍCULO:

El peso mínimo del auto en cualquier momento de la competencia será el establecido en el presente artículo.

Para su pesaje no se autoriza agregar líquidos.

HANDICAP:

LOS KG. DE HANDICAP OBTENIDOS POR PUESTOS SEGÚN LAS CLASIFICACIONES, SE DESCARGARAN (O NO) DURANTE EL CAMPEONATO, (SEGÚN CORRESPONDA EN LA TABLA DE POSICIONES) Y **DEBERAN PERMANECER** HASTA CULMINAR EL CAMPEONATO EN CURSO, SERAN PINTADOS DE COLOR AZUL PARA SU FACIL IDENTIFICACION, AMURADOS ESPECIFICAMENTE COMO LO EXIGE EL REGLAMENTO CON SUS TORNILLOS AGUJEREADOS PARA PRESINTAR. LOS MISMOS VAN FIJADOS DE FORMA LIBRE DENTRO DEL HABITACULO, CON TODAS LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD CORRESPONDIENTE CONTROLADOS POR LOS COMISARIOS TECNICOS DE LA FRAD. LA ESCALA DE KG. PARA CARGAR ESTAN ESPECIFICADAS EN EL REGLAMENTO DEPORTIVO DE LA ATZP. CON UN MAXIMO FINAL DE 40 KG. EL LASTRE DE HANDICAP SERA TOTALMENTE INDEPENDIENTE AL PESO MINIMO DEL AUTO. LOS MISMOS PODRAN SER PEDIDOS PARA SU CONTROL POR LOS COMISARIOS TECNICOS EN CUALQUIER INSTANCIA DE LA COMPETENCIA.

Ubicación libre dentro del habitáculo.

En caso de poseer lastre para llegar al peso mínimo, debe ser declarado ante el comisario técnico en la verificación previa, deberá estar abulonado y disponer de orificios para su precintado, no debiendo ser dificultoso su precintado.

Los bloques de lastre mayor a 10 Kg. Deberá tener dos (2) bulones de 10mm. de diámetro mínimo.

Peso mínimo del FIAT 128 será de 810 Kg. Con piloto e indumentaria de seguridad.

Peso mínimo del FIAT 147 será de 810 Kg. Con piloto e indumentaria de seguridad.

Peso mínimo Fiat Palio será de 830 Kg. Con piloto e indumentaria de seguridad.

Peso mínimo Chevrolet Corsa y Celta, Suzuki Fun, Opel y Citroen AX será de 870 Kg. Con piloto e indumentaria de seguridad.

Art. 4 UNIDAD MOTRIZ:

Block de cilindros original o similar al modelo:

128 A 1.300cc (solo 147 y 128), Según ficha técnica 147 y 128.

TIPO 1.400cc. y Tipo 1600 cc OBLIGATORIO encamisado a 1400 cc.

Se permite rectificar DIÁMETRO MÁXIMO 81,5 (+-) 0,20 MM. DE TOLERANCIA.

Los conductos de lubricación son libres en su medida, tapones libres. Se autoriza el encamisado del block en las mismas condiciones que para el rectificado, quedando prohibido el uso de cromo en las mismas.

No se permite el desplazamiento de los ejes de los cilindros en ningún sentido.

Se permite el cepillado del plano superior, manteniendo el paralelismo original.

Entre el plano y las bancadas en caso de rotura se permite repararlo.

Se permite planchuela de sujeción entre el block y el cárter, para evitar las rajaduras del mismo; posición original libre material y diseño.

Se permite realizar cuatro perforaciones en el block y alezar y realizar dos agujeros en la bancada central al solo efecto de que se pueda usar esta dicho refuerzo, con bulones de libre espesor

Medidas del refuerzo 20mm de ancho +/- 0, 2 por 8 mm +/- 0, 2 de altura.

Bancadas: No se permite desplazarlas en sentido longitudinal ni transversal, se permite reparar y rellenar.

Cigüeñal: Carrera máxima 67,4mm. (+-)0,20mm. De tolerancia.

Los conductos de lubricación son libres en su medida.

Se permite rectificar, ranurar, balancear mediante orificios, tapones libres.

Se permite rellenar los muñones al solo efecto de reparar eventuales desgastes, respetando los diámetros originales.

Orificios de fijación del volante y espigado libre.

Cojinetes: Originales o similares de reposición comercial.

Tensores y poleas: libres. No se autorizan las de plástico

Árbol secundario: original preparación libre.

Bielas: originales, se permite rectificar su interior sin desplazamiento, manteniendo los centros originales, rectificar para juego axial. Se permite alivianar mínimo 550grs. Con buje de perno y sin cojinetes.

Pernos de pistón: libres, trabas libres, Diámetro 22mm. (+-) 0.20mm. de tolerancia.

Pistones: Original o similar. Cabeza, altura y forma libre.

Se permite forjado.

Desplazamiento del perno libre, posición libre.

Se permite eliminar las polleras.

Prohibido el uso de pistón BOXER

Aros: Medidas de aros originales. 1° 1.45mm. 2° 1.70mm 3° 2.95mm+-0.05

Engranaje y buje de bomba de aceite: material y preparación libre.

Bomba de aceite: original o similar preparación libre. Ubicación original.

Filtro de aceite: Ubicación y adaptación libre.

Radiador de aceite: libre, adaptación y preparación libre.

Carter: original se permite modificar +-en un 15% de su capacidad interior preparación libre.

Se permite soldar una chapa de refuerzo en la base y cambiar el tapón de drenaje de lugar (ubicación del tapón libre)

Embrague: sistema libre, placa y disco libre. No multidisco.

Volante motor: Preparación libre, acero o fundición anclaje y bulones libres. Corona postiza.

Bulones de tapa de cilindros: Original o similar, se permite espárragos del mismo diámetro del bulón original, largo +/- 150mm.

Bulones de caballete, biela y bancada: Libre, conservando forma y medidas originales.

Se permite DOS espárragos en el caballete con el fin de sujetar el soporte del cable del acelerador.

PROHIBIDO EL USO DE ESPARRAGOS (Salvo lo permitido).

Art. 5 TAPA DE CILINDROS:

Original preparación libre sin aporte de material, inclinación de las válvulas original.

Los agujeros de LA TAPA DE CILINDROS, donde se alojan los bulones de SUJECION AL BLOCK DEBEN ESTAR EN DIAMETRO ORIGINAL.

Se prohíbe inclinar el plano de apoyo de la tapa con el block.

Se permite el relleno de las cámaras y conductos en pequeñas cantidades, al solo efecto de eventuales reparaciones, debiendo quedar una cámara o conducto sin aporte de material.

En caso de necesitar este tipo de reparación solicitar autorización por escrito a la comisión técnica de la FRAD.

Casquillos de válvulas material libres, ángulos de asiento libres.

Se permite anular conductos de agua del múltiple de admisión.

Junta tapa de cilindros material y espesor libre, superficie uniforme.

Se permite espigar los múltiples para centrarlos.

Árbol de levas: Se permite su rectificando y/o relleno, dar tratamiento de Dureza, material libre, cruce libre.

Alzada máxima 9,75mm. medidos sobre la válvula sin luz.

Caballete: Se permite embujar al solo efecto de usarlo nuevamente manteniendo el eje, posición y medidas originales, rectificar plano y tapa

Inspección de leva y tapa de carga de aceite libre, se permite usar caballete con soporte motor.

Se permite agujerear al solo efecto de facilitar el drenado de aceite.

Botadores: original o similar . Se permite botador ciego en medida original (fijo).

Pastillas de válvulas: sistema y diámetro original.

No se permite soldarlas o adherirlas a los botadores, espesor libre.

Para el sistema de botador ciego, la regulación del mismo es de acuerdo a la de cada fabricante del botador.

Resortes de válvulas: libres, cantidad máxima dos (2) por válvula, suplementos libres.

Relación de compresión:

SE PERMITE EN LOS MODELOS FIAT 128, FIAT 147 Y FIAT PALIO TENER UNA RELACIÓN DE COMPRESIÓN MÁXIMA DE 10:1.

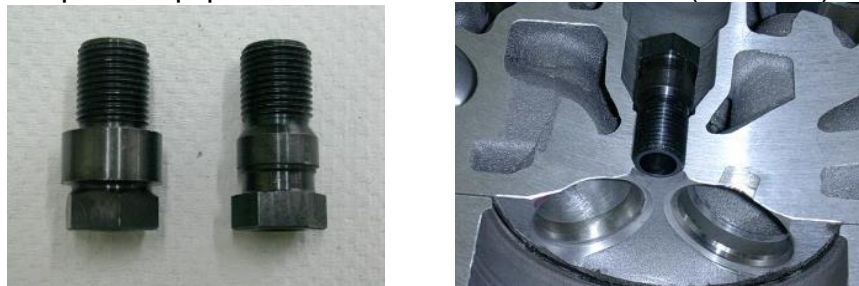
CORSA CELTA FUN OPEL RELACION DE COMPRESION 9:5

Metodología de medición de la relación de compresión

La verificación de la relación de compresión se realizara con el equipo de medición marca Lisso, modelo Compress.

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera del pistón.

Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, es punto es fundamental para que el equipo realice una correcta medición. (ver fotos).



En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedara excluido por no cumplir con lo reglamentado.

El comisario técnico será quien decida el o los cilindros al que se le realice la medición de relación de compresión.

Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentado de relación de compresión (R.C), se dará por válida y terminada la medición.

En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C., se definirá su exclusión.

Si este segundo cilindro esta en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitivo cilindro, que dará el resultado final de la medición.

De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

Múltiple de admisión: IAVA original o similar.

Preparación libre sin aporte de material, en caso de perforarlo al trabajarlo se permite rellenarlo limitando el mismo a la reparación, no a su relleno total (DEBE TENER UN CONDUCTO SIN APORTE DE MATERIAL)

Se permite ELIMINAR calefacción y toma de vacío al servo.

Se permite espigar.

Se permite usar uno o mas separadores entre el múltiple y la base del carburador hasta 18mm de espesor máximo con juntas incluidas si las tuviese, material libre, se permite espigar, se permite aislante libre material y diseño entre admisión y escape que no supere el ancho del múltiple del escape.

Múltiple y caño de escape: libre, deberá salir por un lateral del auto y no sobresalir de la parte mas ancha de la carrocería.

OBLIGATORIO USO DE SILENCIADOR EN BOXES

Válvulas: forma y material libre, excepto titanio.

Diámetro Admisión 37,5mm. (+-0.20)mm. de tolerancia.

Escape 31 mm. (+-0,50)mm. de tolerancia.

Trabas y platillos: libres.

Guías de válvulas: Diámetro 8mm. +-0,15mm manteniendo la inclinación original, material libre.

Bujías: Una por cilindro, libres con rosca de 14mm. de diámetro.

Se permite agregar arandelas en caso de necesidad para llegar a la compresión, deberá declararse en la técnica para su precintado.

Distribución: engranajes y correa dentada, original o similar, preparación libre. Tensor de correa libre.

Se permite engranaje de leva corrector Se permite quitar carenado total o parcial. Se permite un tensor adicional para correa de distribución libre diseño y ubicación.

Art. 6 SISTEMA DE REFRIGERACION:

Bomba de agua cualquier modelo de 128 o 147 o motor tipo, preparación libre.

Termostato y base libre opcional.

Manguera y caños libres y opcionales.

Circuito de agua se permite modificar la entrada de agua a la bomba y la salida de la tapa de cilindros, pero no los conductos internos del block y tapa de cilindros.

Electro ventilador libre opcional máximo dos (2)

Poleas y correas libres, no dentadas. Se permite tensor de correa libre.

Radiador libre. Ubicación original, canalizador, soporte y fijación libre.

Libre canalizador del frente al radiador.

Art. 7 CARBURADOR:

Solex EIES o TEIE doble boca, que equipe o halla equipado automóviles de gran serie nacionales.

Interior preparación libre, el pulido interior se considera hasta su borde exterior.

Se permite aporte de material.

Apertura diferida o simultanea.

Venteo libre al exterior posición original.

El flujo de aire deberá pasar únicamente por el interior difusor.

Se permite tapar los orificios del eje del cebador.

Cebador sistema completo opcional.

Los bulones de la tapa del carburador, difusor, centrador y bomba de pique son libres.

El sistema de acelerador (pedal, cable o varillaje leva o polea) es libre

El soporte del cable de acelerador es libre

Las uniones o conexiones roscadas entre el carburador y las cañerías son libres

No se permite sobrealimentación.

NO SE PERMITE VALVULA DE POTENCIA.

Se permite **encamisar** cuerpo 36-36 para llegar a 34-34, **mariposa 34**, se permite bancada de ejes.

Difusor libre diámetro del difusor máximo 26.20mm.

Emulsores y chicleres libres

Se permite reparar y crear rosca, sistema por insertos.

Art. 8 ALIMENTACION Y COMBUSTIBLE:

Tanque de nafta construido en chapa de acero o aluminio, libre diseño y capacidad interior. Libre ubicación en el lugar de fabrica, dentro del baúl o bajo el auto **delante** del elástico, se permite cortar el piso del baúl para alejar el tanque del suelo, adaptación libre sujeto en condiciones de seguridad, totalmente aislado del habitáculo, inclusive boca de carga y venteos.

Todo vehículo que tenga el tanque de combustible detrás del elástico deberá incorporar dos (2) caños de refuerzo en forma obligatoria desde las torretas traseras que bajan hasta el piso del baúl 5cm del panel de cola sobre una base de 50mm por 200mm de 3mm de espesor.

TANQUES DE COMBUSTIBLE DE SEGURIDAD APROBADOS POR LA FIA:

El deposito de combustible podra ser el original o similar metálico, se permitirá incorporar en su interior rompeolas o poliuretano.

En caso que el tanque original sea de polipropileno o materiales similares y este en la parte inferior del automóvil (lugar original), dicho tanque deberá protegerse con una protección de chapa de aluminio de 4 mm de espesor, copiando la forma del mismo, sin modificar ni mejorar la aerodinamia original.

En caso de que un competidor utilice un tanque de combustible de seguridad, este deberá ser aprobado bajo norma FIA.

De utilizarse un tanque homologado el mismo deberá instalarse a no menos de 300mm de la parte trasera del baúl.

Deberá estar dentro de un contenedor metálico, este mismo deberá estar dividido por una chapa guardando un lugar para la bomba de nafta tipo holley o similar, dicho compartimiento deberá estar sellado y separando perfectamente la bomba de nafta del tanque de combustible, debe tener un mínimo de 4 orificios de 8mm en la parte de abajo, que funcione como drenaje, uno en cada angulo.

Combustible de uso comercial y venta en estaciones de servicio, prohibido el uso de aditivos, alcoholnafta y aeronaftas, no debiendo sobrepasar los 103 octanos.

Su control y análisis se regirán por lo establecido en el reglamento de campeonato.

Bomba/s de nafta y regulador libre, ubicación libre. No dentro del habitáculo, **únicamente se permite dentro del deposito en caso del uso de un tanque de combustible homologado. (ver párrafo ALIMENTACION Y COMBUSTIBLE).**

Filtros de nafta metálicos.

Filtro de aire forma libre. Diámetro máximo 300 mm., sin ninguna canalización. No se permite toma dinámica o canalizador de ningún tipo.

Se permite malla metálica sobre la boca del carburador, y/o cubriendo pozo de aire

Cañerías deben ser obligatoriamente de metal o malladas, todas las uniones deben ser roscadas, tipo aerokit. Todas las conexiones roscadas de la cañería de combustible son de diseño y medidas libres.

Art. 9 SISTEMA ELECTRICO:

Distribuidor original o similar, la cantidad y posición del modulo es libre.

A platino standart exterior e interior libre.

De Fiat 128 a platino, exterior original, interior libre.

De Fiat Regatta, original, interior libre, la cantidad y posición del modulo de encendido es libre.

Se permite distribuidor tipo Hall (VW).

Se permite toma de fuerza para cuentavuelatas.

La parte mecánica del distribuidor es libre. Se permite limitador de RPM.
Bobina libre, ubicación libre, cantidad una (1), tapa de distribuidor y cables de bujías libres, un cable para cada bujía, **se permite cable de bujía con cable de maza**, condensador libre ubicación máximo dos (2).
Dinamo o alternador libre opcional.
Motor de arranque libre. Es obligatorio su funcionamiento.
Instalación eléctrica y llaves de comando libres.
Batería cantidad libre, deberá estar colocada en el vano motor o dentro del habitáculo.
Deberá estar sujeta por un marco de hierro con dos tensores de ocho (8) mm. como mínimo de espesor, a los que se le colocara por debajo dos (2) arandelas precisas de treinta (30) mm. como mínimo de diámetro.
Es obligatorio dentro de una caja plástica con tapa estanca.

Art. 10 ANCLAJES DE MOTOR Y CAJA 147 128 y Palio:

Los anclajes deberán estar en el lugar original (147, 128 y Palio), los soportes de motor y caja serán de diseño y adaptación libres, quedando el motor y la caja en su posición y altura original del modelo.
La cantidad es original.
Es obligatorio mantener los agujeros y medidas originales al igual que su ubicación en el chasis

Art. 10.1 ANCLAJES DE MOTOR Y CAJA CORSA OPEL CELTA FUN:

Los anclajes y soportes de motor y caja serán de diseño y adaptación libres, quedando el motor y la caja en su posición y altura respetando las medidas según la descripción en la ficha técnica de los modelos.
La cantidad es original.
Es obligatorio mantener los agujeros y medidas originales al igual que su ubicación en el chasis **(ver grafico en ficha técnica)**

Art. 11 DIRECCION:

Caja de dirección original, preparación libre. Soportes libres. Anclaje original.

Columna, posición y largo libre con dos crucetas no alineadas o sistema telescópico por hundimiento, volante libre, es obligatorio la extracción rápida del volante sistema libre.

Se permite cambiar los extremos originales, por rotulas sistema Uniboll, adaptación libre.

Art. 12 SUSPENSION:

Todos los anclajes y apoyos de la suspensión al bastidor del auto deben permanecer originales, es decir que los centros de rotación de las partes móviles de la suspensión (parrillas y brazos) respecto del bastidor no deben estar modificados. Refuerzos de carrocería libres, copiando la forma original.

Resortes de suspensión delanteros (espirales) libre dureza, posición original cantidad uno (1) por rueda. Las espiras deben tener un solo diámetro continuo, no se permiten soldaduras. No se permite espirales en los amortiguadores traseros que cumplan la función de suspensión independiente.

Precargas una (1) por rueda libre diseño y ubicación, las cuales deberán trabajar en la misma dirección que el amortiguador para no ser consideradas como tensores. Se permite usar las mismas como tope de suspensión.

Amortiguadores delantero y traseros originales o similares uno (1) por rueda Hidráulicos no presurizados.

Reglajes de dureza libres. Se permite encamisar y/o roscar para variar altura. Se permite agrandar orificios de fijación a la porta maza y soldar arandelas con el fin de alinear. Se permite sistema de regulación de comba con bulones. Se permite utilizar topes en el vástago del amortiguador.

Reglajes de alineación libres.

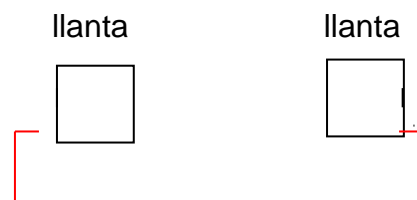
Largo del cárter y largo del vástago libre.

Cazoletas delanteras libre diseño. Anclaje libre diseño, altura +- 15 mm. Corrector de comba y avance libre diseño corrección máxima 35mm. En cualquier dirección. POSICION ORIGINAL.

Trocha máxima

Delantera FIAT 128 hasta 1640 mm.
Trasera FIAT 128 hasta 1620 mm.

Delantera FIAT 147 hasta 1600 mm.
Trasera FIAT 147 hasta 1560 mm.



Celta Fun Corsa

Delantera: 1650 mm. (máxima)

Trasera: 1635 mm. (máxima)

Palio

Delantera: 1680 mm. (máxima)

Trasera: 1680 mm. (máxima)

Distancia entre ejes, se medirá con la rueda delantera en 0° y la trasera con su convergencia o divergencia

FIAT 147 2225 mm. +-30 mm.

FIAT 128 2448 mm. +-30 mm.

Se permite utilizar porta maza trasero de Fiat Uno original (147 Y 128).

Art. 13 FRENOS:

(CELTA FUN CORSA OPEL PALIO) Originales o similares

(147 128), preparación libre en condiciones de seguridad SEGÚN FICHA TECNICA DE CADA MODELO.

Se permite modificar porta-maza trasero para colocar cáliper de freno, (147 128).

(128 147) Atrás se permite cáliper de 128, palio o 147, o uno delantero nacional.

CALIPERS DELANTEROS Y TRASEROS (147 128) DE 1 SOLO PISTON

Freno de mano libre opcional.

Se permite (147 Y 128) colocar cáliper y discos ventilados de Palio o FIAT Uno (Mercosur) adelante y SE PERMITE SISTEMA DE DISCOS TRASEROS

Discos de freno Palio: su diámetro autorizado es 240 mm. +/- 2 mm.
Se permite válvula reguladora manual de frenos, dentro del habitáculo.
Está prohibido agujerear tanto los discos de freno como las campanas de freno. No cobre.
Si ranurados.

(147y128) La ventilación de los frenos es libre sin modificar la carrocería.

(Corsa celta fun opel) Para la refrigeración se permite perforar el paragolpe delantero para alojar a cada lado una ventilación de un máximo de 80mm de diámetro y obligatoriamente deberá estar vinculada por conductos a los frenos únicamente.

La cañería de freno es libre asegurando su eficiencia.

Se permite poliamida mallada en acero.

Pedalera:

Corsa, Celta, Fun, Opel PEDALERA ORIGINAL, ubicación ORIGINAL, se permite torcer pedales para alinear con la butaca, **se permite alargar los pedales (sin modificar anclaje original) para llegar a la posición de manejo correspondiente. Prohibido consolidar los pedales al piso.**

Art. 14 TRASMISION:

Es obligatorio el funcionamiento de las cuatro o cinco marchas hacia delante y la marcha atrás.

Caja de velocidades de cuatro (4) o cinco (5) marchas.

En caso de usar de cinco marchas, se debe cortar piñón y quíntuple o eliminar los engranajes de la 5ta. marcha, así también su horquilla y desplazable pudiendo sustituir los mismos por distanciales. (147 128 celta corsa fun)

Se permite el ranurado para mejorar la lubricación .

SE PERMITE ESPIGAR.

SE PERMITE ENGRANAJE DE 3ra y 4ta RECTO, (OPCIONAL) para (TODOS LOS MODELOS) respetando relación y diámetro original según ficha técnica en todos los modelos y evitar el espigado.

Sincronizado preparación libre.

Engranaje cuenta kilómetros libre opcional.

Venteo libre.

La tapa de cola de caja es libre.

CAJA FIAT UNO SCR (tipo lancia):

1ra 43:11 3.90

2da 34:15 2.26

2da 47:21 2.23

3ra 25:38 1.52

4ta 32:37 1.15

M.A Libre debe funcionar.

CORONA Y PIÑÓN MODELO SCR 16:57= 3.56

A) Trabas de ejes de satélite, libres. Seguro de rulemán de piñón libre.

B) Prohibido el trabado del diferencial, como así también cualquier sistema de bloqueo del mismo.

- C) Palieres, tricetas y juntas homocinéticas originales o similares, preparación libre.
- D) Palanca, varillas y selectora: preparación y anclaje libre. Se permite sistema de cables.

E) RELACION DE PIÑÓN Y CORONA AUTORIZADA PARA LOS MOTORES 1300CC
15:59 = 3.93

Art. 15 LLANTAS Y CUBIERTAS:

- A) Llantas ancho máximo 7" . Diámetro trece (13) pulgadas.
Desplazamiento mínimo noventa (90) mm. tomado desde el apoyo con la maza hasta el borde interior de la llanta. Se permiten separadores.

- B) Cubiertas marca NA de 7" (7 pulgadas). Cantidad (2) cubiertas nuevas por carrera máximo. La categoría sellará a cada piloto en su primera carrera 6 cubiertas y en adelante se sellaran 2 cubiertas mas cuatro selladas de la carrera anterior.
La categoría destinara un lugar donde deberán acercar las cubiertas para su sellado antes de salir a entrenamientos.

- C) La fijación de las ruedas se puede realizar por medio de tuercas o bulones.

Es obligatorio que todas las ruedas del auto estén fijadas por igual numero de tuercas o bulones que el auto original.

- D) Las cubiertas que usan para clasificar son las que deberán usar para largar la final.
En caso de rotura comprobada, podrá utilizar una de las dos restantes, pidiendo autorización.

La marca de las cubiertas para lluvia será libre, se permite utilizar neumáticos Slick autorizados.

SEGURIDAD

Las medidas de seguridad que se mencionan en este artículo deben ser cumplidas estrictamente, y no podrán ser motivo de denuncias. Cualquier medida de seguridad faltante será motivo para no participar en la competencia, sin excepción.

Art. 16 CORTE DE CORRIENTE:

Es obligatorio la instalación de dos (2) cortes de corriente generales, del tipo anti chispa, ubicados uno en el interior del habitáculo al alcance del piloto, el segundo será colocado en el exterior del lado derecho del torpedo junto al parante, identificado por un rayo rojo sobre un fondo azul de forma triangular de diez (10)cm. de lado.

Art. 17 CORTE DE NAFTA:

Prohibido el uso de cualquier corte de combustible dentro del habitáculo.

Art. 18 MATAFUEGOS:

Deberá tener una capacidad mínima de 2 1/2 kg. de polvo químico con reloj indicador de presión, firmemente abulonado y con acople rápido de seguridad.. Deberán estar al alcance del piloto en condiciones de carrera .

Se permite usar matafuego Halon. (ESPUMA)

Art. 19 CINTURONES DE SEGURIDAD:

Serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para cada piloto, debiendo ser del tipo arnés. Deben estar perfectamente asegurados y responder a homologación FIA o a las normas internacionales similares. No podrán estar fijados a las butacas. Los cinturones de seguridad deberán tener un ancho mínimo de 3" (7,5 cm.), con 5 puntos de anclaje a la jaula con tornillos de 10 mm.

Art. 20 IDENTIFICACION:

Además de la numeración detallada en el Reglamento de Campeonato (debe estar en el vidrio lateral trasero) se deberá colocar, el numero en la trompa y en la cola, los mismos deberán estar pintados sobre lado derecho, de color blanco, sobre fondo negro, con una altura de 13cm. de un trazo mínimo de 4cm y una altura mínima de 22cm, colocados sobre un fondo negro rectangular.

En cada lateral se deberá inscribir el nombre del piloto y el grupo sanguíneo, en un recuadro suficientemente amplio para contener caracteres de cuatro (4) cm. de altura. Los números serán provistos por la categoría.

Art. 21 PRECINTOS:

Cada automóvil deberá poseer para su precintado un orificio en dos bulones de la caja de velocidades, un orificio en dos bulones cruzados de la tapa de cilindros, un orificio en dos espárragos del carburador y en los bulones de los difusores del carburador.

Art. 22 TUERCAS-BULONES-TORNILLOS- ESPARRAGOS Y ARANDELAS:

Toda tuerca, bulón, tornillo, espárrago o arandela es libre, salvo que algún artículo del presente reglamento lo mencione.

Art. 23 BUTACAS:

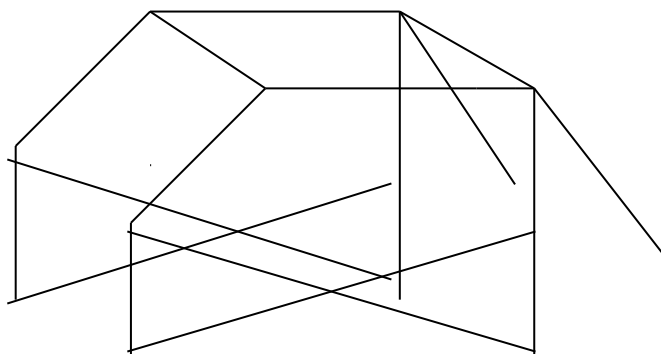
Es obligatorio el uso de butacas especiales de competición, con apoya cabeza, abulonadas al piso del vehículo y/o a la estructura de seguridad (JAULA) , debiendo reforzarse convenientemente las zonas de anclaje de la misma.

El apoya cabeza deberá estar integrado a la butaca, no permitiéndose el uso de apoya cabeza removibles.

La butaca debe estar fijada a los soportes a través de cuatro puntos de anclaje, dos en el frente y dos en la parte trasera de la butaca usando bulones con un diámetro mínimo de 8mm.El espesor mínimo de los soportes deberá ser de 3mm., si se trata de acero y de 5mm. si se trata de materiales de aleación liviana.

Art. 24 JAULA ANTIVUELCO:

La estructura del gráfico es el requisito mínimo de jaula de seguridad.



Debe tener 6 puntos de anclaje al piso como mínimo ya sean soldados o abulonados.

Diseño libre en condiciones de seguridad.

Será construida con tubos de acero al carbono, estirado en frío sin costura de 34mm. de diámetro exterior y 2mm. de espesor mínimo (o superior).

Se permite continuar la jaula hasta las torretas delanteras y traseras.

Se permite caños de refuerzo desde torretas delanteras y traseras hasta 5 cm. del frente o de la travesa trasera.

Se permite unirla a la carrocería.

La triangulación es libre.

Se permite llegar a los anclajes de la suspensión.

Art. 25 RECUPERADOR DE ACEITE:

Debe ser un recipiente de material metálico con una capacidad mínima de 1 litro, en donde se le colocaran las mangueras de venteo de motor y de caja si lo tuviera.

Art. 26 GANCHOS DE REMOLQUE:

Es obligatorio colocar dos cintas de remolque, uno adelante y otro atrás del auto, que sean flexibles o gancho sobre la torreta sobresaliendo por encima del capot y/o baúl.

Señalarlos con una flecha de color roja o amarilla perfectamente visible.

Art. 27 LUCES DE STOP Y LLUVIA:

Es obligatorio (En modelos 147 128) DOS (2) luces de color rojo accionados por el freno, a la altura de la mitad de la luneta trasera y UNO (1) de color naranja o amarillo en el medio de estas dos de 50mm. como mínimo cada uno.

Accionado con una llave interruptora.

Los autos de nueva generación se permite luz de stop y lluvia (utiliza giros originales fijos) en el farol original sin usar los de la luneta.

Art. 28 DESEMPAÑADOR:

Es obligatorio utilizar un sistema de desempañador en el parabrisas, sistema libre.

Art. 29 EXTRACTOR RÁPIDO DE VOLANTE:

Todos los automóviles deberán contar con un extractor rápido de volante.

Art. 30 CASCO PROTECTOR:

En todo momento que el piloto se encuentre en pista, a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar un casco para competencias automovilísticas, homologado por F.I.A.

Art. 31 CAPUCHA IGNIFUGA:

Deberá ser de marca reconocida.

Art.32 GUANTES:

Deberán ser de marca reconocida.

Art.33 BOTAS:

Deberán ser de marca reconocida.

Art. 34 BUZO:

Deberá ser enterizo, homologado por F.I.A. o marca reconocida.

Art. 35 PROTECTOR CERVICAL

Deberá ser de marca reconocida.

Es obligatorio la utilización del sistema HANS.

Art. 36 RED DE VENTANILLAS:

Es obligatorio tener red sujeta a la jaula.

Art. 37. CONTROL TÉCNICO FINAL:

Terminada la Prueba Final se realizara un sorteo con seis bolillas, con distinto elementos del vehículo, para el desarme. Cada piloto y/o concurrente sacara una sola bolilla.

Será de la siguiente manera:

Bolilla 1: Carburador

Levas (alzada)

Múltiple de admisión

Amortiguadores

Encendido, Distribuidor, Cable de Bujías y Bobina

Bolilla 2: Amortiguadores

Parrillas (brazos de rotula)

Frenos

Llantas y separadores

Encendido, Distribuidor, Cable de Bujías y Bobina

Bolilla 3: Válvulas (diámetro)

Compresión

Levas (Alzada)

Botadores

Bolilla 4: Diferencial

Caja (Relaciones)

Carburador

Múltiple de admisión

Calipers de freno y discos

Encendido, Distribuidor, Cable de Bujías y Bobina

Bolilla 5: Trocha (Delantera y trasera)

Distancia entre ejes

Carrocería, anclajes, llantas y separadores

Relaciones de caja y diferencial

Encendido, Distribuidor, Cable de Bujías y Bobina

Bolilla 6: Aros (Espesor)

Bielas (Peso)

Válvulas (Diámetro)

Compresión

Encendido, Distribuidor, Cable de Bujías y Bobina

Obligatorio control de relación de compresión al 1º y 2.