



**FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA**
Manuel Lucero 449 – B° Alta Córdoba – Tel. 471-8828 5000 CORDOBA

REGLAMENTO TÉCNICO

AÑO 2023

TURISMO REGIONAL

Campeonato Zona Centro

Reglamento Técnico TURISMO REGIONAL Campeonato Zona Centro

El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 01 de Enero del [2023](#)

Generalidades: Excepto las libertades que otorga el presente reglamento, todos los demás elementos que componen el automóvil, deberán mantenerse con las características originales de fábrica, y de acuerdo a dimensiones. Pesos, material, etc. que figuren en la ficha de homologación del modelo que corresponda.

NOTA: Todo lo no nombrado en el presente Reglamento está prohibido. Está prohibido el agregado de material, salvo caso explícito.

1. **Monocascos Autorizados:** Fiat Serie 128 A, 128 Europa, 128 Súper Europa (éste último con grilla delantera del Europa) y Fiat 147 1.100 c.c.
2. **Motores Autorizados:** Fiat Serie 128 A 038, de 1100 c.c.
3. **Constructor:** Sevel Argentina.
4. **Dimensiones y pesos:**
 - a. **Peso Mínimo: 820 Kg.**

El pesaje se efectuará con piloto incluido su respetivo buzo y casco, en las condiciones en que termine la competencia o prueba, pudiendo agregar agua y aceite hasta sus niveles normales.
 - b. **Lastre:**

Se debe colocar dos (2) tornillos de 10 mm. con una placa de refuerzo por debajo del piso con una perforación de 2 mm. de diámetro en el tornillo para su precintado.
 - c. **Tabla de pesos por performace:**
 - Su aplicación se hará de acuerdo al resultado de la prueba final obtenido en pista, independientemente de cualquier sanción posterior de índole Técnica. Por sanción Deportiva posterior a la competencia, la carga o descarga se realizará según la clasificación confirmada.
 - A los efectos del handicap, los kilos obtenidos en un evento, serán tenidos en cuenta para el lastre del evento siguiente.
 - En el caso de que un piloto cambie de vehículo, el handicap adquirido se trasladará al nuevo automóvil.
 - Los elementos de fijación del lastre serán considerados como peso del mismo.
 - El handicap aplicado será una adición al peso del vehículo. Cuando un vehículo sin lastre exceda el mínimo de **820 kg**, al momento de agregarle peso por performace (hándicap), se tomará como lastre el “peso adicional” del auto. Si le faltara carga para completar el hándicap, se le deberá agregar los kilos necesarios correspondientes, de acuerdo a la posición obtenida.
 - Para que un vehículo pueda descargar kilos deberá obligatoriamente participar en la final de la competencia.
 - Handicap de pesos por performace:
CARGA:
 - al 1º: **30 Kg.**
 - al 2º: **20 Kg.**
 - al 3º: **10 Kg.****DESCARGA:**

- La descarga es de **10 Kg.** por competencia, siempre que obtenga, en cada una de ellas, un puesto en la clasificación final que se encuentre fuera de los que otorgue puntaje (del 11º puesto hacia atrás).

➤ *El total de lastre acumulado no podrá exceder los 70 Kg*

d. Distancia entre ejes:

2.448 mm. +/- 20 mm.

e. Trocha delantera y trasera:

Se medirá de la parte exterior de la cubierta y al centro de la rueda.

La trocha delantera y trasera para el Fiat 128 es de 1.570 mm., máximo.

Las trochas delantera y trasera del Fiat 147 son libres pero no debe superar el ancho máximo de la carrocería.

Ancho Máximo del Vehículo (Carrocería): FIAT 147: 1.575 mm. +/- 15 mm.

5. Monocasco:

a. Se permite reforzar su interior y exterior copiando la forma del mismo.

b. Precintado:

Se debe realizar un agujero de 2 mm. de diámetro en la gatera, del lado delantero izquierdo del vehículo para el precintado de la carrocería.

c. Número de puertas:

Cuatro (4) se permite eliminar el sistema abre puertas en las traseras derecha e izquierda. Obligatorio en la delantera izquierda y derecha.

Se permite eliminar los nervios interiores de las puertas salvo la del conductor.

Se permite fijar las puertas traseras con bulones (No se permite soldarlas).

El tapizado de las puertas puede ser reemplazado libremente por otro material, pero es obligatorio tenerlo. (Aluminio o Policarbonato).

Los vidrios de las 4 puertas y la luneta trasera pueden ser reemplazados por vidrios de policarbonato de 2 mm. de espesor como mínimo.

d. Capot de motor y tapa de baúl:

Se permite la sustracción de los nervios centrales y los circundantes.

Se debe eliminar sus fijaciones originales pero deben ser reemplazadas en el caso del capot, por dos frontales y dos posteriores y en el caso de la tapa del baúl, dos anteriores y dos posteriores.

Opcional: Se permite reemplazar la tapa de baúl y capot de chapa por otro de fibra de vidrio, manteniendo medidas y formas originales

e. Parabrisas:

Es obligatorio el uso de parabrisas laminado o triple.

Prohibido el templado.

Opcionalmente, a los efectos de cubrir el parabrisas, se permite colocar una malla metálica de 2,5 mm. x 25 mm de diámetro mínimo, soldada a un marco. La misma debe ir separada de la carrocería como mínimo 50 mm, y máximo 80 mm., a su vez, debe estar sujeto a la carrocería con cuatro (4) bulones pasantes, no autoperforantes.

f. Espejos Retrovisores:

Debe poseer uno interior y otro exterior de lado del piloto con una superficie reflectante mínima de 80 mm. x 120 mm., que aseguren la visibilidad hacia atrás.

Material y forma libre.

Su ubicación es libre.

g. Frente de carrocería:

Opcionalmente se permite que el frente de carrocería solo, o el frente con los guardabarros delanteros sean desmontables, manteniendo las formas, dimensiones y materiales originales o sustitutos de repuesto.

6. Dirección:

A piñón y cremallera originales, no se permite modificar los anclajes de la caja de dirección. Giro de un extremo a otro 3,5 vueltas como máximo.
Se permite invertir los extremos de dirección.
Se permite torcer los brazos Ackerman.
Se permite desplazar la columna de dirección hacia el centro del vehículo hasta 380 mm. (+ 5 mm. de tolerancia), medidas que serán tomadas desde el apoyo del burlete en el parante izquierdo a columna de dirección (medida original: 315 mm.).
Soporte de pedalera: posición original.

7. **Suspensión:**

Se podrá reforzar soportes, torretas y anclajes sin variar posiciones originales.
Se permite hacer correderas en los orificios de fijación de los amortiguadores con las masas para alinear las combas (adelante y atrás).
Se permite colocar un tensor regulable entre torretas (adelante y atrás).
Opcional: Se permite realizar un corrector de la comba y avance de libre diseño, sin modificar ni alterar formas y medidas originales de las torretas.
La torreta superior del amortiguador debe mantener la chapa y medidas originales, todos los demás elementos (bujes, apoyo y soportes) podrán ser de otro material.
Los porta espirales Superior e inferior son libres en forma, dimensiones y material.
Ningún elemento del vehículo debe tocar el piso con las cuatro (4) ruedas desinfladas, excepto el caño de escape.

Nota: Para los que usan monocasco del modelo Súper Europa, deberán tener la suspensión del Fiat 128 Serie A y Europa de 1.100 c.c.

a. **Delantera:**

Se permite opcional el uso del tren delantero del modelo Super Europa.

Se permite rotular.

El brazo puede ser un sustituto de repuesto no original, pero debe mantener sus dimensiones.

Los palieres deben ser originales o sustituto de repuesto.

b. **Trasera:**

No se permite rotular.

Se permite el cambio del material de los bujes.

c. **Parrilla de suspensión trasera:**

Se permite su refuerzo en toda su estructura.

Se permite alargar el apoyo de los bujes en la misma, hacia adentro.

d. **Amortiguadores:**

Se permite variar el largo del vástago y el cuerpo, por consiguiente, el largo de todo el amortiguador y de su recorrido.

Se permiten roscar exteriormente la mangueta delantera o colocar la vaina roscada para dar altura y carga al espiral.

Se prohíbe el uso de amortiguadores “**monotubos**”, el Oficial Técnico puede requerir el desarme de los mismos.

No se permite amortiguadores regulables, programables ni presurizados, deben tener vástagos macizos.

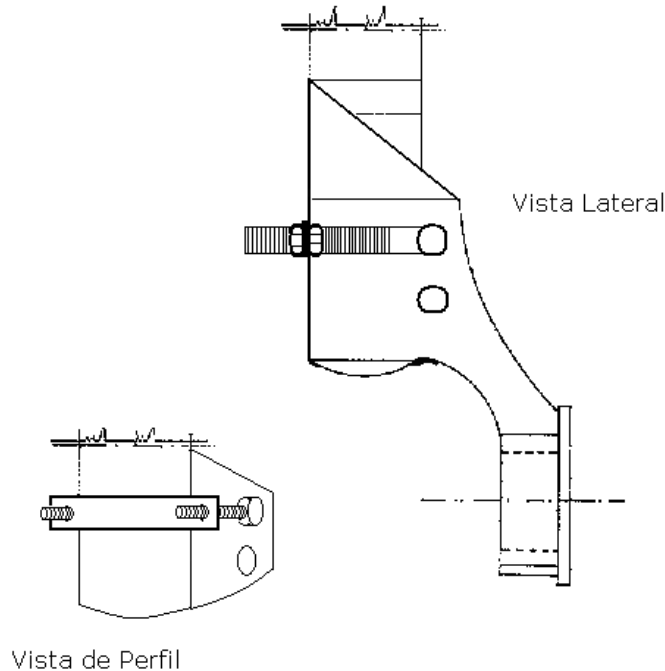
Prohibido rotular los amortiguadores delanteros y traseros.

Se permite utilizar los amortiguadores con refuerzos en forma de cuña sobre el anclaje del mismo (ver esquema).

Se permite reforzar con soldadura el anclaje del amortiguador con el porta-maza y así generar una pieza rígida y unificada, respetando los dos (2) bulones de fijación.

Nota: En los desarmes que sean verificados éstos elementos, (se debe extraer el amortiguador para que el Comisario Técnico lo pueda controlar correctamente), los amortiguadores delanteros o traseros serán prensados hasta su tope y se los dejará reposar

en forma vertical en posición ídem a su forma de trabajo en el vehículo, estos no pueden levantar su vástago por sí solo en más de 15 mm. (tolerancia de apertura), es decir que si el amortiguador a controlar supera la tolerancia de 15 mm, es suficiente para excluir al auto en control, sin dar lugar a desarmar más nada.



e. **Barra Estabilizadora:**

Se permite el uso opcional de la barra estabilizadora manteniendo las medidas de 19 mm. (mínimo) a 22 mm. (máximo).

Si tuviera el tren delantero del Súper Europa o Berlina, opcionalmente se permite agregar la barra estabilizadora.

Si se usa adelante, se permite modificar anclaje del chasis, y se podrá colgar de los tensores del tren delantero del Súper Europa.

Brazos oscilantes: se puede usar roscados

Para su funcionamiento correcto, se permite opcional el uso de rótula en los anclajes al chasis o distintos tipos de material como bujes.

Bujes y soportes de barra libre en forma y material manteniendo el anclaje original.

Se permite un sistema de topes (tipo brida o arandela de libre diseño) para evitar el desplazamiento hacia los costados.

f. **Espirales:**

Libre en material y diámetro.

Cantidad: uno (1) por rueda delantera.

g. **Elásticos:**

El numero de hojas y su espesor es libre.

h. Se autoriza la colocación de limitadores de suspensión trasera y delantera. Se permite precarga

8. **Frenos:**

Diámetro de cilindro delantero: 48,00 mm., +/- 0,1 mm.

Diámetro de cilindro trasero: 19,05 mm., +/- 0,1 mm.

Ayuda Pedal: su uso es libre.

Se permite el uso de válvula compensadora regulable, en el circuito trasero, el lugar de su instalación libre.

Diámetro interior de las campanas de frenos traseros: 188 mm. + 1.5 mm.

Largo de las cintas de ambos patines: 180 mm. +/- 1,5 mm.

Ancho de las cintas de ambos patines: 30 mm. +/- 1,5 mm.

Diámetro del disco de freno delantero: 227 mm. +/- 1,5 mm.

Espesor del disco de freno delantero mínimo: 8 mm.

Ancho de las pastillas: hasta 47 mm. .

Longitud de las pastillas: 98 mm. +/- 1,5 mm.

No se permite disco ventilado.

Se permite una canalización para llevar aire a cada rueda delantera, su diámetro no debe exceder los 100 mm. ó una superficie máxima de 79 cm². debe permanecer dentro de los límites de la carrocería, directamente hacia delante.

Se permite números de pastilla y cálipers del modelo Europa y Súper Europa.

Optativo el uso de cálipers y disco de frenos delanteros del Fiat Uno, no ventilado.

Traseros:

Se permite el uso de doble bomba de freno

No se permite usar patines de material de competición

Diámetro campanas traseras: 185 mm, tolerancia hasta 189,5 mm. (máximo)

Largo de las cintas de ambos patines: 180 mm. +/- 0,5 mm.

Ancho de las cintas de ambos patines: 30 mm. +/- 1,5 mm.

Opcionalmente se permite refrigerar las campanas de frenos por medio de agujeros en las campanas de frenos, como así también ranurar en la parte interior la campana en su diámetro.

Se permite opcional usar frenos a disco en las cuatro ruedas

Autorizado calipers de Fiat modelo Europa y Súper Europa con discos macizos.

No se permiten discos ventilados ni ranurados.

Motor FIAT 1100 c.c.

9. Motor:

a. Diámetro de Cilindros:

80 mm. se permite rectificar hasta 1,00 mm. con una tolerancia de más (+) 0,10 mm., o sea con un máximo de 81 mm. + 0,10 mm.

b. Block:

No se permite la rectificación inclinada ni desplazada de los cilindros.

Se permite su cepillado en la superficie de apoyo con la tapa de cilindros en forma paralela a la original.

Opcionalmente se autoriza colocar refuerzos fijados a la línea de bancada y a los tornillos de sujeción del carter, solo para ese efecto.

Se permite soldar el block a los efectos de su reparación o recuperación.

Es optativo el uso de un "gliceurs" en la base del block, para reducir el paso de aceite a la tapa de cilindros.

Se autoriza el uso del block de motor 1300 c.c. respetando las medidas originales del block 1100 c.c.

- Diámetro: 80 mm. (+ 1 mm.)

- Carrera: 55,5 mm.

c. Tapa de cilindros:

Original.

Conductos de Admisión y Escape, libre preparación, se pueden rascar y pulir manteniendo los diámetros estipulados.

- **Admisión:** 27,8 mm. + 0,5 mm.

- **Escape:** 27,8 mm. + 0,5 mm.

Todas las piezas y elementos que componen el sistema de admisión y/o aspiración incluidas sus juntas, deberán indefectiblemente mantener un sistema de estanqueidad tal, que garanticen que todos los gases que ingresen al motor pasen por el difusor del carburador únicamente.

No se permite el entubado en todo el largo de los conductos de admisión y escape.

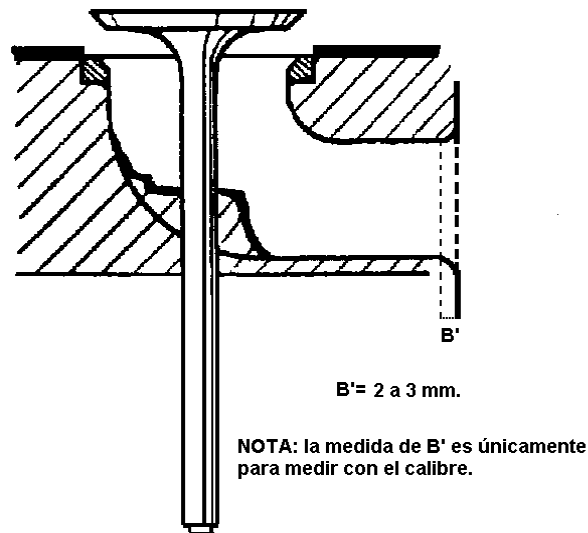
Las guías de válvulas son libres en su material, forma y largo.

Se permite anular las salidas de agua para el múltiple de admisión (no por soldadura).

Compresión 10,0 a 1. Se medirá únicamente con la máquina para medir relación de compresión marca KATECH Inc. WHISTLER Modelo 100A), todos con bujías y arandelas originales (bujías largas de 14 mm.). **NOTA:** Se medirá un (1) cilindro, si está mal se tomará otro (2º) y si éste está bien se medirá un tercero (3º), con este se tomará una decisión. La temperatura a que se tomará es de **170º FAR** para las siguientes categorías: Cabe recordar que estas temperaturas son **máximas**, Se permitirá la puesta en marcha después de la entrada a Parque Cerrado.

Asientos de válvulas:

Ángulo: libre.



Tubos de Admisión:

27,8 mm + 0,50 mm.

Tubos de Escape:

27,8 mm. + 0,50 mm.

Largo de la cámara:

Tapa Fiat 128 1100 c.c.: 79,5 mm. + 0,50 mm.



d. Pistones:

Originales o sustituto de repuesto.

Se permite el equilibrado de tres (3) pistones (manteniendo uno (1) original), por medio del torneado interior de la falda de la misma.

No debe sobresalir de la altura del block.

Se permite ranurar para colocar seguro de perno o tapones de teflón.

Ranura de aros y distancia entre aros. Ver plano.

Se permite variar las medidas de las fresaduras de los pistones manteniendo su forma original.

La cavidad de las válvulas en la cabeza del pistón son libres en profundidad y tamaño, a condición que deben mantener el dibujo (forma) original.

e. Pernos de Pistón:

Libres, su fijación es flotante en biela y pistón.

f. Aros:

Compresión: dos (2). Control de aceite uno (1).

Prohibido el aro de teflón.

Tipo y medidas originales.

Espesor de los aros: 1º = 1,5 mm., 2º = 2 mm. y 3º = 3,90 mm.

Desde la cabeza del pistón al centro del perno: 33,50 mm. mínimo (Ver plano).

g. Cigüeñal:

Carrera 55,5 mm. +/- 0,5 mm.

Se permite balanceando por toque de piedra o mecha.

Peso 9.250 Kg. Para fundido y 11.000 Kg. Para estampado. Los pesos de los dos cigüeñales son mínimos.

Se permite modificar los orificios de lubricación en forma de "lágrima".

No se permite colocar tapones roscados.

h. Polea de Cigüeñal:

Material y diámetro libre.

i. Sistema de Lubricación:

El material del engranaje de mando de la bomba de aceite es libre.

Se permite colocar rompeolas en Carter.

No se permite radiador de aceite.

Filtro de aceite: Tipo y Ubicación, original.

j. Volante de Motor:

Peso de volante desnudo con corona de arranque y con espinas de placa de embrague: **6,000 Kg.** como mínimo.

Se permite volante motor de acero, manteniendo su forma y diseño.

Se permite el retorneado.

Se permite el volante motor del modelo Fiat y del motor Tipo 1.4, llevándolo al peso reglamentario con la corona de arranque y con espinas del mismo.

No se permite volante de competición.

Dimensiones de las espinas de placa de embrague: Ø 8 mm. máximo, largo 6 mm. +/- 1 mm.

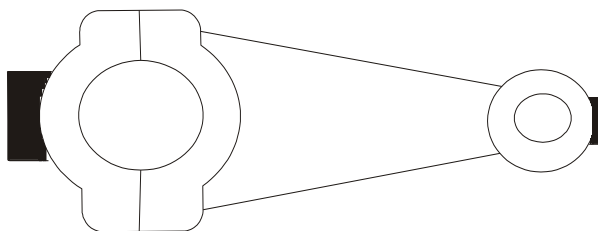
Se permite el espigado entre bulones. Máximo: dos (2) bulones. Medidas libres

k. Bielas:

Peso mínimo: (0,690) Kg., con cojinete, bulones, bujes y tuercas.

Se permite embujar el alojamiento del perno de pistón, manteniendo su medida entre eje.

Se permite: Balancear quitando material solamente de las partes grizadas (ver dibujo a continuación).



l. Sistema de Distribución:

Engranajes libres, respetando las medidas originales en la cara de apoyo con la correa.
Se autoriza el sistema de corredera para puesta a punto.

m. Comando de Válvulas:

Los Botadores y pastillas deben ser originales en sus medidas.
No se permiten botadores fijos.

n. Árbol de Levas:

Respetando sus apoyos originales. la fijación entre este y el engranaje de mando es libre a fin de una correcta puesta a punto.

Alzada 9,5 mm. máximo, (tolerancia: 0,05 mm.). Cruce libre. Se debe medir fuera de la cuna si no hubiera comparador.

Se permite el uso de la cuna del árbol de levas del motor 1.4 ó 1.6.

o. Cuna de Árbol de levas:

Original. Se permite la del motor 1100 c.c., 1400 c.c. y 1600 c.c.

Se permite el rebajado de la superficie de apoyo con la tapa de cilindros.

Se permite embujar los apoyos del árbol de levas.

No se permite rodillos.

p. Colector de admisión

Se permite el múltiple de 128 y de 147, todos de una (1) boca.

Diámetro de los cuatro conductos medidos en la boca que asientan en la tapa de cilindros es de: máximo 28 mm.

Se permite anular salida para servo freno (no por soldadura).

Prohibido frentear la superficie de apoyo o asiento del colector con la tapa de cilindros en forma no paralela a la original.

Diámetro del orificio de entrada donde asienta el carburador: libre.

Se permite el pulido, trabajado o rascado en todo el largo del interior del colector.

El exterior del múltiple debe ser el original sin ningún tipo de alteraciones

q. Colector de Escape:

Se permite de caños individuales. Medidas, diámetros y diseño libres. Material: de hierro.

r. Válvulas

Admisión

Escape

Diámetro Máximo: 36,15 mm. 31,45 mm.

Diámetro de Vástago: 8,00 mm.+/- 0,5 mm. 8,00 mm. +/- 0,5 mm.

Largo: Libre. Número de resortes: Dos (2) Helicoidales

La dureza de los resortes y material es libre.

Se permite modificar la forma de la copa de las válvulas.

Se permiten las válvulas de competición material libre excepto de titanio y/o sodio.

Los platillos de resortes deben ser originales, permitiéndose su maquinado.

Las guías de válvulas deben mantener la posición e inclinación original.

Se permite taponar los oficios del eje de la pantalla del cebador, con cualquier material.

s. Carburador:

Original **exteriormente.**

Libre preparación sin ningún agregado de material (salvo los expresamente autorizados) manteniendo su principio de funcionamiento, con brida de 32 mm. con ángulo vivo de 3,5 a 4,5 sin junta. Garganta 32 mm. como máximo + 0,20 mm.

El centrador deberá ser el original del mismo carburador colocado.

Se permite eliminar el precalentamiento.

Venturi: diámetro 24 mm. máximo. Tolerancia: + 0,40 mm.

Se permite agregar masilla epoxi (poxilina, poxipol, etc.) a solo efecto de reparación, dentro o fuera del carburador.

El Comisario Técnico puede solicitar la extracción del material agregado para comprobar la rotura.

Se permite taponar los oficios del eje de la pantalla del cebador, con cualquier material.

t. Filtro de Aire:

Libre, obligatorio el uso de elemento filtrante.

No se permite la colocación de dispositivos que tengan como función de “venturi ó trompeta”, ni dentro, debajo o por sobre el filtro de aire.

Se prohíbe la toma de aire en el interior del habitáculo (obligatorio dentro del vano motor), para cualquier tipo de competencia (tierra o asfalto).

u. Bomba de Nafta:

Original o sustituto de repuesto.

Eje de mando; se permite el uso de rulemán en reemplazo del excéntrico.

Se permite el uso de bomba mecánica con “patita” del motor 1.4.

10. Sistema de Encendido:

Se permite encendido electrónico opcional para motor 1.100 cc original de motor Fiat 1.300 y/o 1.500 con un solo modulo y bobina no de competición, ubicado en el lugar original del motor.

a. Distribuidor:

Original, al igual que su ubicación.

Se permite colocar rodillos o rulemanes en el eje del distribuidor, permitiéndose el trabado de sus contrapesos.

Leva Libre.

b. Batería:

Una, ubicación libre.

c. Bobina:

Original de fábrica o sustituto de repuesto. No de competición.

No se permite resistor externo. Primaria para platino, no menor de 2,5 Ω

d. Bujías:

Una (1) por cilindro.

Libres, respetando la medida de 14 mm.

e. Generador:

Uso optativo.

f. Tensor Estira Correa:

Se debe colocar.

El rulemán del tensor de la correa dentada puede ser de cualquier modelo de la línea Fiat o VW.

g. Orden de encendido:

Original: 1 – 3 – 4 – 2.

11. Refrigeración:

Radiador en su posición original, libre.

a. Electroventilador:

Cantidad uno (1), en su posición original, libre

b. Termostato:

Se puede eliminar y tapar un orificio del porta termostato libremente.

Se permite todo porta termostato de la línea Fiat que coincida con la tapa a usar.

Se permite reformar y/o eliminar la tapa inferior donde se ubica el termostato.

c. Bomba de Agua:

Original.

12. Transmisión de las Ruedas:

Se permiten palieres del modelo SÚPER EUROPA.

Se permiten palieres de 45 mm. de diámetro.

Se permiten eliminar rodillos en tricetas por bujes.

a. Embrague:

Disco de embrague, libre.

No se permite disco sinterizado ni placa dural.

b. Caja de Velocidad:

Original.

Se debe utilizar la caja de cuatro (4) velocidades hacia delante con la marcha atrás correspondiente.

Opcionalmente se permite colocar el sistema de clanes en tercera (3ª) y cuarta (4ª) velocidad únicamente, respetando la relación entre engranajes originales.

Se permite NO usar frenos de tercera (3ª) y cuarta (4ª) velocidad.

Prohibido el uso de engranajes de dientes rectos.

El travesaño de la caja de velocidad es opcional. Se puede utilizar el modelo viejo o el de Europa o Súper Europa.

Se permite utilizar la caja original de Fiat 1.100 c.c. y la caja del Europa 1.100 c.c. con frenos cónicos de material libre.

Para el 147, la caja debe ser la original con la quinta (5ª) marcha anulada.

c. Relaciones para el Fiat 128

Marcha	Relación	Nº de Dientes
1ª	3,583	43 x 12
2ª	2,235	38 x 17
3ª	1,454	32 x 22
4ª	1,042	49 x 47 ó 28 x 27
Retroceso	3,714	52 x 14

Relación de Corona y Piñón: 53/13.

d. Relaciones para el Fiat 147

Marcha	Relación	Nº de Dientes
1ª	3,583	43 x 12
2ª	2,235	38 x 17
3ª	1,454	32 x 22
4ª	1,042	49 x 47
Retroceso	3,714	52 x 14

Relación de Corona y Piñón: 53/13

Nota: Se autoriza la colocación de sincronizadores de bronce.

Optativo: Para el motor de 1.100 c.c. con Caja Lancia: se permiten dos transmisiones: Corona 64/Piñón 17 y Corona 61/Piñón 15, con las siguientes relaciones de marchas:

Primera	11/43	3,909
Segunda	21/47	2,238
Tercera	25/38	1,520
Cuarta	32/37	1,156

I. Retroceso: se puede colocar el engranaje (relación) de marcha atrás que corresponda a cualquier caja "Lancia"

II. Se autoriza la colocación de sincronizadores de bronce.

III. En las cajas del modelo viejo de Fiat 128, se permite utilizar el sistema de desplazables y sincronizadores de la caja "Lancia", manteniendo la cantidad de dientes de la caja vieja, dicha reforma es únicamente para la 3ª y 4ª marcha.

IV. Diferencial: No se permite autoblocante. Relación autorizada: 3,76. Número de dientes: **17 x 64**. El seguro del piñón es libre.

V. Soporte inferior: se permite adaptar el sistema actual del 128. Se puede utilizar el modelo viejo del Europa o Súper Europa.

e. Diferencial:

No se permite el autoblocante.

El seguro del piñón es libre.

Se permite el relleno del tapón de punta piñón.

13. Neumáticos:

Su medida debe ser 165-70-13.

Se permite únicamente neumáticos de uso comercial y convencional de origen nacional o de otros países. No se permite neumáticos de competición. No se permiten cubiertas redibujadas y tampoco cubiertas con tacos. La marca "Winter" no está permitida.

Nota: Para las competencias en circuitos de tierra, las marcas de neumáticos permitidas, deben ser las utilizadas y montadas de fábrica en los autos de gran serie y que se encuentren en la red de comercialización y distribución nacional de neumáticos.

En los casos que la competencia se desarrolle en circuitos pavimentados, estas serán sliC con la siguiente reglamentación:

- Se puede utilizar cubiertas marcas "NA" o "Mediterránea", nuevas o usadas.
- Todas las cubiertas usadas que se utilicen deberán tener los testigos con caucho suficiente y su autorización de uso definitiva estará a cargo de los Oficiales Técnicos de la competencia.
- Los que opten por comprar y usar las cuatro (4) cubiertas nuevas, deberán usar éstas cuatro (4) gomas para las dos (2) o tres (3) competencias del calendario 2019. Solo podrán cambiarlas si se demuestra su desgaste prematuro o rotura.
- Quién use dos (2) nuevas y dos (2) usadas, podrá comprar otras dos (2) cubiertas más en la segunda o tercera carrera, previa demostración que las anteriores se desgastaron por completo. Gomas que estarán selladas por la Federación.

a. Ruedas:

El ancho de la llanta se medirá sobre la misma y entre los puntos de apoyo del talón del neumático.

En ningún caso, la llanta deberá exceder las 6 (seis) pulgadas; ni debe exceder del ancho total de la carrocería.

El material de la llanta es libre.

Se permite la colocación de un distanciador entre la llanta y la masa. Se permite la colocación de espárragos con tuercas en las masas delanteras y traseras.

14. Dispositivos de Seguridad:

Los objetos transportados en el vehículo deben estar solidamente fijados.

1) **El motor** deberá contar con recuperador de aceite de los gases del carter, que tenga una capacidad mínima de 2 litros, fijado debidamente y con orificios de ventilación; de conexión con la manguera o cualquier otro, hacia arriba.

2) **Cinturones de Seguridad:** Un (1) juego de arneses de seguridad para el piloto con un mínimo de 5 (cinco) puntos de fijación cada uno de ellos:

Dos para las bandas de los hombros: cuyos anclajes serán acoplados al travesaño de seguridad entre torretas, (ver detalle adjunto). Los cinturones deben ir tomados a la jaula o en su lugar original (quedando a criterio del técnico actuante su aprobación).

Al soltarse el cinturón deberán soltarse las 5 (cinco) bandas.

Deberán ser de marca reconocida nacional o internacionalmente.

Todo lo mencionado anteriormente será verificado por la Comisión Técnica de la F.R.A.C.

- 3) **La butaca** del conductor deberá ir fijada al casco o estructura de seguridad del vehículo directamente y sin corredores, contando con apoya cabeza construido en una sola pieza con el resto de la butaca, no reclinable.
- 4) **Es obligatorio** el uso de buzo antinflama.
- 5) **El tanque de combustible:** Se debe colocar dentro del baúl con su correspondiente parallama, embudo de boca de llenado y respiraderos. La tapa deberá ser a rosca y de cierre hermético; poseer para este caso un embudo rebosadero soldado por debajo de la mencionada tapa, de por lo menos 50 mm. de alto el que deberá poseer un tubo de descarga al exterior. El tanque de combustible deberá tener un sistema de ventilación; por lo que el combustible deberá tener un sistema de ventilación antivuelco; por lo que el concurrente deberá demostrar su eficacia. Se podrá modificar el tanque de nafta, en su base con el propósito de colocar una prolongación para el chupador. Todas las tapas deben tener válvulas y respiraderos propios.
Para el vehículo marca **FIAT 147**, se permite ubicar el tanque original de nafta debajo del auto, **en su posición original.**
- 6) **Las mangueras de combustible** deben ser de goma recubierta con malla de acero o en su defecto de teflón y todas las conexiones tienen que tener bridas de metal. La manguera de combustible que conecta el tanque con el carburador, deberá estar colocada sobre el piso, en la parte central del vehículo, y poseer una llave de corte tipo "grifo", (canilla metálica rápida de ¼ de vuelta), al alcance del piloto, sentado y atado en su butaca.
- 7) **El vehículo** deberá contar con llaves de **corta corriente** general; una, colocada en el interior del vehículo al alcance de la mano del piloto con el cinturón colocado; y otra exterior, colocada en el torpedo debidamente señalizado por un triángulo azul con bordes blancos y en su interior, un rayo de color rojo, este triángulo deberá ser equilátero de 10 cm. de lado.
- 8) **Deberá** contar con un **extintor** de incendio de 5 Kg. Como mínimo de polvo químico, el **que deberá estar firmemente fijado, siendo obligatorio la implantación de cañerías dirigidas al piloto**, tanque de nafta y vano motor.
El extintor deberá tener comandos, uno interior que debe ser accionado por el piloto desde el habitáculo, instalado en su butaca y con el cinturón de seguridad abrochado; y otro exterior colocado en el torpedo, debidamente señalizado con el círculo blanco con bordes de color rojo, este círculo debe ser de 10 cm. de diámetro. El diámetro interior del caño mínimo debe tener 8 mm. El extintor deberá estar colocado a 45° con respecto al piso.
La sujeción de los matafuegos debe ser metálica.
- 9) **Se permite quitar** los asientos delantero derecho y los traseros (asiento y respaldo).
- 10) **El tablero** del vehículo es opcional, libre su forma y diseño.
- 11) **Se permite quitar** todo el mecanismo de la calefacción, incluido su radiador.
- 12) **La pedalera** deberá ser original, permitiéndose agregar plantillas suplementarias sobre los pedalines de freno, embrague y acelerador.
- 13) **Se prohíbe** el uso del paragolpe delantero.
- 14) **Se prohíbe** todo tipo de efecto suelo.
- 15) **El volante de dirección** es libre, debe ser circular. Se permite quitar el dispositivo antirrobo. No se permite volante de madera. Debe estar equipado con un mecanismo de liberación rápida, (extraíble).
- 16) **Las puertas delanteras** deberán tener dispositivos de trabas de Puertas los que deben ser de tipo flexible, de fácil accionamiento, no metálicos y de apertura rápida, del tipo hebillas de cinturón de seguridad y posibles de ser cortadas desde el exterior con un implemento de corte. Para ello, las mismas permitirán la apertura de las puertas en un mínimo de 10 cm. (diez) medidos desde el borde del panel interior de la puerta y el borde

exterior del parante de la carrocería. Con este dispositivo colocado. Las traseras podrán no contar con los mismos. Las manijas de las puertas traseras son opcionales.

- 17) **Los aparatos de alumbrado** y señalización podrán ser quitados y obturar los orificios en forma total, caso contrario queda libre su protección.
- 18) **Luces de Stop:** Obligatorio el uso de dos (2) faros de stop los que deben situarse en la luneta trasera y con un diámetro mínimo de 80 mm y con lámparas de una potencia mínima de 10 watt. El único método de accionamiento del stop es el pedal de freno.
LUZ DE LLUVIA: Todos los vehículos en la luneta trasera y en su parte superior deben estar equipados con dos (2) faros con luz de señalización de 21 Watt de color rojo, las mismas deben funcionar en el momento en que la visibilidad en pista disminuya notablemente (caso de lluvia, neblina, tierra en suspensión, etc) las mismas deben ser claramente visible desde atrás y montada a no más de 50 mm. del eje longitudinal del vehículo, la superficie mínima será de 100 mm² y deberán poder ser accionada por el piloto sentado en su puesto de conducción y en su posición de atado (Art. 32 SEGURIDAD GENERAL – PRESCRIPCIONES GENERALES PARA COMPETENCIAS EN PISTA – R.D.A.).
NOTA: Se prohíbe todo tipo de conexión alternativa que pueda ser manejada por intermedio del accionamiento del pedal de freno.
- 19) **Escape:** El dispositivo es libre a partir de su conexión con el múltiple, pero no podrá sobrepasar los límites de la carrocería, no pudiendo tampoco hacerlo por delante de la mitad de la distancia entre ejes. Para aquellos vehículos que posean la salida de escape en la parte media trasera, los mismos deberán estar envueltos en amianto para su protección por contacto con el tanque de combustible. Para competencias en circuitos de tierra es obligatorio que la salida del escape se encuentre más atrás del parante central del vehículo (podrá salir a un costado o hacia atrás), y obligatoriamente no deberá apuntar hacia abajo.
- 20) **Debe poseer** el equipo **limpia parabrisas** por lo menos con una escobilla del lado del piloto, y lava parabrisas de uso obligatorio se verificara su funcionamiento en la verificación previa.
- 21) **Se permite modificar** los guardabarros delanteros y traseros a efectos de evitar el roce de las cubiertas. Se puede recortar sin perder la línea, no más de cinco centímetros. Estas dos modificaciones están permitida, siempre que no se ensanche el ancho máximo de la carrocería. Ver medidas en Art. 5, Inc. d.
- 22) **Se permite** el uso del llamado falso chasis o “catres”, que consisten en tubos de acero o planchuelas cuyos anclajes son: En la parte posterior, en los soportes originales de los protectores del carter, o en los anclajes de los brazos oscilantes, en la parte anterior en los anclajes de la barra estabilizadora. Dichos elementos no deben estar soldados al chasis, travesaño frontal y todos los anclajes de suspensión en el chasis. Se permite la colocación de lingas de acero en la unión de los brazos oscilantes y el chasis. Se permite reforzar los largueros, travesaño frontal y todos los anclajes de suspensión del chasis.
- 23) **Se permite** practicar un orificio ventana para la colocación de bulones pasantes en el torpedo, que fijan el puente sostén del motor – caja de velocidades.
- 24) **Paragolpe trasero** obligatorio, utilizando el centro de la hoja demarcada por los soportes, de las cuales no debe sobrepasar.
- 25) **Se permite** sacar los soportes de la butaca derecha.
- 26) **Se permite** quitar los soportes originales de la barra entre torretas.
- 27) **Se permite** sacar los burletes paraviento.
- 28) **Barreritos:** es obligatorio su uso en las cuatro (4) ruedas.
- 29) **La numeración** de los vehículos se realizara sobre un rectángulo negro que medirá como mínimo 40 cm. de alto por 50 cm. de ancho. Los números blancos tendrán una altura mínima de 32 cm. con un trazo de 5 cm. de espesor. La distancia mínima de los números al borde de 4 cm. En esta categoría los números deben ubicarse en los dos vidrios

laterales traseros y sobre el techo del auto, este último deberá estar ubicado transversalmente, en ángulo de 45° al eje de longitud del vehículo, con base sobre el lado donde está ubicada la torre de cronometraje.

- 30) **El nombre y apellido** del piloto, con su respectivo grupo sanguíneo, deberá figurar en puertas delanteras o guardabarras delanteros, en un recuadro suficiente para contener la inscripción con caracteres de 4 centímetros de altura.
- 31) **Se autoriza** colocar una faja de publicidad de 15 centímetros de altura para el parabrisas en su parte superior y luneta trasera en su parte inferior.
- 32) **Ganchos de remolque:** Se deberán colocar dos ganchos de remolque de 50 (cincuenta) mm de diámetro interior como mínimo metálicos, uno en la parte delantera y otro en la parte trasera del vehículo, pudiendo ser de construcción y fijación rebatible. Capáz de resistir a la condición de ser arrastrado el vehículo prescindiendo de al menos de una de sus ruedas y señalizado con una flecha roja, amarilla o blanca
- 33) **Chapón cubre carter y caja de velocidades:** Opcionalmente se permite la colocación de un chapón cubre carter y caja de velocidades de 300 mm x 600 mm., con un labio de frente de 40 mm. El material es libre, y de libre anclaje.

15. **Jaula Antivuelco:** Deberá estar construida con caños de acero de las siguientes medidas

Diámetro	Pared o Espesor
52 mm. +/- 1	2,5 mm.
48 mm. +/- 1	2,5 mm.
38 mm. +/- 1	2,5 mm.

Estará construida como mínimo, según el esquema adjunto, de tal manera que no dificulte el ascenso y descenso a la butaca delantera del conductor. Los puntos de anclaje con el casco, deben reforzarse con una placa de acero de 35 cm² de superficie como mínimo y de un espesor mínimo de 2 mm. la cual deberá ir abulonada al casco por lo menos con dos bulones, de un diámetro mínimo de 10 mm. o soldada al casco. Se permite colocar anclajes desde la jaula a las torneas delanteras. Es optativa la colocación de caños adicionales que no necesariamente deberán respetar las medidas de la estructura básica exigible. El arco central deberá ser una sola pieza. Se permite reforzar el casco en los puntos de unión con la jaula de seguridad.

La estructura deberá estar soldada totalmente en las uniones de los caños o abulonadas con los sistemas de uniones autorizadas. Ver detalle adjunto.

16. **Varios:**

- a. Se puede eliminar todo el sistema de accionamiento del velocímetro.
- b. Se permite eliminar o cambiar por otro, el sistema indicador de combustible.
- c. Se puede eliminar todo el sistema de freno de mano, con su mecanismo interior.
- d. El varillaje del sistema de comando de la palanca de cambio y la palanca de cambio es de libre diseño y construcción y posición.
- e. El piñón y el comando de la tripa de velocímetro es opcional.
- f. Es obligatorio eliminar el retorno de combustible libremente.
- g. Es obligatorio eliminar el material de insonorización bajo el piso del vehículo, baúl, compartimiento del motor, pasos de rueda e interior de las puertas.
- h. Los orificios resultantes del retiro de las piezas o soportes, podrán ser obturados con chapas metálica, material plástico, aluminio, remachados o pegados.

17. **Revisión Técnica Final:**

Se realizará mediante un sistema bolillero.

Obligatoriamente se revisarán el Primero y el Segundo de la Final, el Tercero ubicado quedará en espera en caso de la exclusión de alguno de los anteriores. Obligatoriamente del Tercero al Décimo colocados en la Final, se incluirán entre los sorteados para el tercer vehículo que se revise por bolillas.

Cada bolilla representa con su número, alguno de los Items propuesto de antemano y que detallamos al final, los cuales determina la parte a revisar de vehículo.

Los elementos a revisar por medio de las bolillas corresponden a los respectivos Items del reglamento técnico de la categoría.

Se extraerá una sola bolilla, por lo que a todos los vehículos se le efectuara la revisión de los mismos ítems.

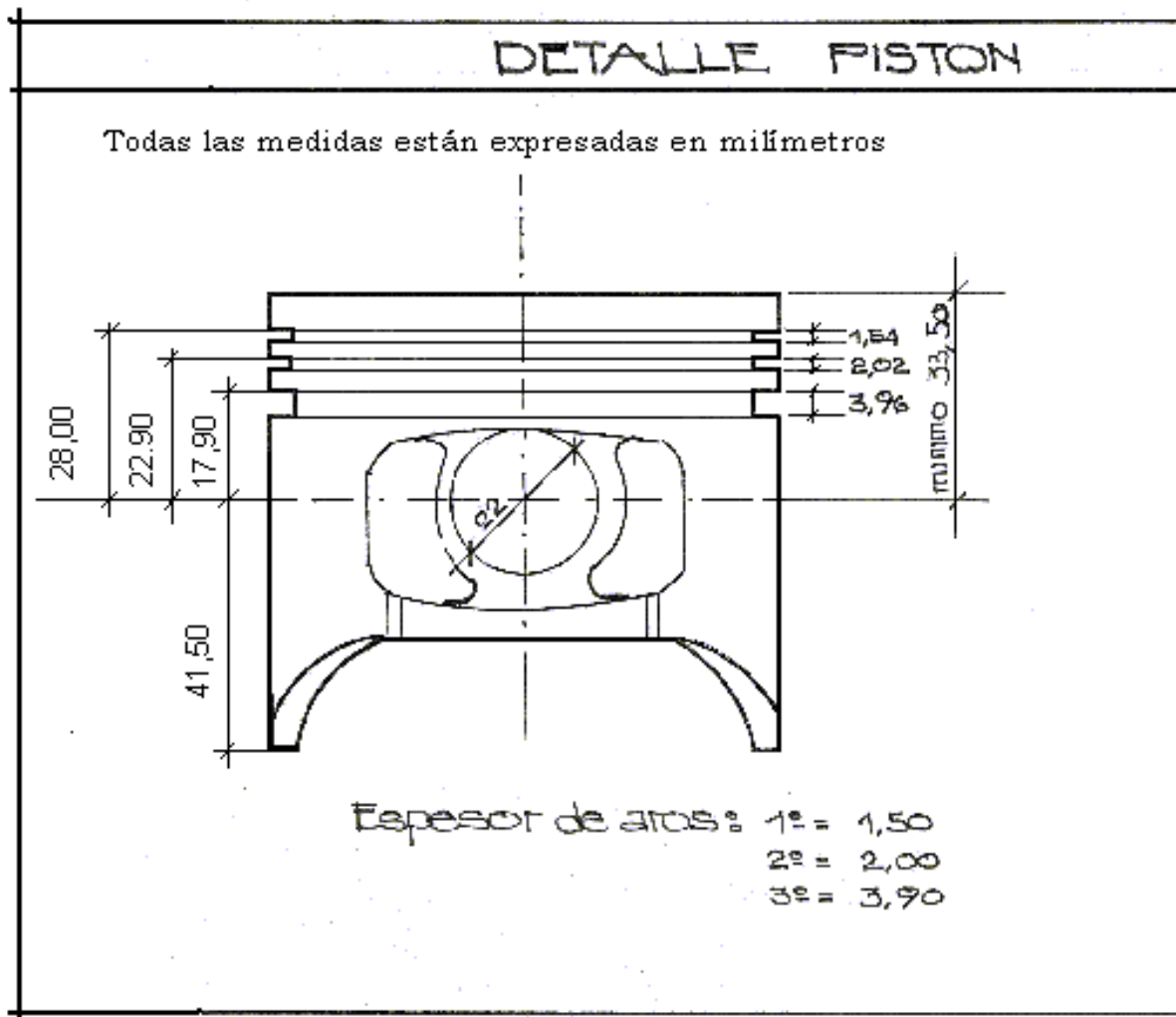
El Comisario Deportivo tendrá las facultades inherentes al mismo establecidas en el R.D.A. podrá efectuar revisiones técnicas que crean conveniente realizar, además de las ordenadas por las bolillas respectivas.

Sin perjuicio de lo arriba establecido, se dispone efectuar dos (2) desarmes "sorpresa" de motor completo que se llevarán a cabo dentro de las ocho (8) fechas del presente campeonato 2015. Los mencionados desarmes lo resolverán los pilotos de la categoría por mayoría y le serán informados a los Comisarios Técnicos al finalizar las Series Clasificatorias.

17.1.- BOLILLAS

1. Motor completo – Brida y Carburador
2. Caja – Volante Motor – Brida y Carburador
3. Frenos – Control Diferencial (sistema autoblocante) Brida y Carburador
4. Suspensión Completa – Despegue (altura) – Trocha – Brida y Carburador
5. Tapa de Cilindro – Múltiple – Cilindrada – Brida y Carburador

PLANO PISTÓN (Art. 10 – inc. e y g)



ANEXO I

Motor FIAT TIPO 1400 c.c.

al

REGLAMENTO TÉCNICO TURISMO REGIONAL CAMPEONATO ZONA CENTRO

1.- MONOCASCOS AUTORIZADOS

Idem Reglamento Motor 1100 c.c.

Se autoriza el uso de monocasco del **Fiat Uno**, con motor 1.4 y su respectiva reglamentación.

4.- DIMENSIONES Y PESOS

a. Peso Mínimo: **820 kg.**

b. Para el Fiat Uno, el peso mínimo es de **850 Kg.**

c. El pesaje se efectuará con piloto incluido su respectivo buzo y casco, en las condiciones en que termine la competencia o prueba, pudiendo agregar agua y aceite hasta sus niveles normales.

7.- SUSPENSION

Idem Reglamento Motor 1100 c.c.

...

a. **Delantera:** Se permiten el uso del tren delantero del Súper Europa.

8.- FRENOS

Idem Reglamento Motor 1100 c.c.

...

Freno a discos traseros optativos:

a. Disco de freno macizo y de uso comercial.

b. Se debe utilizar el cálipper del mismo auto en uso. La ubicación de los calippers es libre

c. Se debe usar la bomba de frenos original o sustituto de repuesto. Cantidad: una (1).

9.- MOTOR

Se permite la utilización del motor FIAT TIPO 1400 c.c. (con las modificaciones permitidas aclaradas en el párrafo correspondiente solamente a esa motorización).

A.- Block:

1. Original de serie, marca Fiat motor Tipo 1,4.
2. Se permite rectificar su plano superior sin inclinación hasta una medida mínima de altura de 244,80 mm, rectificar y/o encamisarlos cilindros manteniendo sus centros originales siendo su diámetro máximo de 81,50 mm + 0,1 mm y la mínima 80,50 mm.
3. No se podrán trabajar los conductos de lubricación Siendo su cilindrada máxima Admisible de 1416,18 cc.
4. Taponos de agua libres
5. Se permite espigar.
6. Es optativo el uso de un "gliceurs" en la base del block, para reducir el paso de aceite a la tapa de cilindros.
7. En caso de rotura, se permite soldadura y colocar insertos.
8. Se permite rectificar interior bancadas sin desplazamiento alguno.
9. Anclaje: Material libre. Mantener posición original, se permite soporte adicional en caja de velocidad.
10. Opcionalmente se autoriza colocar refuerzos fijados a la línea de bancada y a los tornillos de sujeción del carter, solo para ese efecto.

B.- Bielas:

1. Originales, sin tocar permitido solo para contrapesar, no pulidas.
2. Se permite alesar interior y escuadrar.
3. Como mínimo una biela original.
4. Tornillos de bielas originales, bujes originales o similares, material libre, no a rodillos,
5. Peso mínimo sin cojinetes de 0,600 Kgs.

C.- Pistones

1. Originales del motor Tipo 1,4 de uso comercial, posición original.
2. Se permite frentado de la cabeza, no debiendo sobrepasar el plano superior del block de cilindro.
3. Se permite equilibrar sus pesos en la parte interna manteniendo como mínimo uno original.
4. No se permite torneear, conservando su forma original.
5. Ranura de aros cantidad y espesor original.
6. La altura desde el perno a la cabeza de pistón debe ser de 22,40 mm tolerancia en menos de 2 mm
7. Uno de los pistones debe tener su marca visible.
8. Se permite variar las medidas de las fresaduras de los pistones manteniendo su forma original.
9. La cavidad de las válvulas en la cabeza del pistón son libres en profundidad y tamaño, a condición que deben mantener el dibujo (forma) original.

D.- Pernos de Pistón

1. Originales, diámetro exterior 22 mm +/- 0,1 seguros libres.
2. Peso mínimo 0,109 Kgs

E.- Aros

1. Originales o similares.
2. Espesor, cantidad y ubicación original.
 - 1º aro 1,50 mm. +/- 0,10 mm.
 - 2º aro 1,75 mm. +/- 0,10 mm.
 - 3º aro 3,00 mm. +/- 0,10 mm.

F.- Cigüeñal

1. Original motor Fiat Tipo 1,4.
2. Está prohibido pulir o alivianar.
3. Se permite modificar los orificios de lubricación en forma de "lágrima". No se permite colocar tapones roscados.
4. La carrera deberá ser de 67,40 mm +/- 0,5 mm.
5. Roscas de bulones de anclaje de volantes deberán ser originales,
6. Se permite buje o rulemán guía de eje de directa.
7. La polea del cigüeñal es libre en su material y diámetro.
8. Peso mínimo: (Fundición) 9.100 Kg.

G.- Botadores:

1. Originales de fábrica o similares.
2. Diámetro 37 mm +/- 0,1 mm, largo 30,28 mm +/-0,2 mm,
3. Pastilla de válvulas sistema y diámetro original,
4. No se permite soldarla ni adherirla al botador .

H.- Válvulas:

1. Originales nacionales (uso comercial), ubicación, cantidad, forma y ángulo original (45º)
2. Admisión: Diámetro 37,5 mm (+/- 0,2 mm)
3. Escape: Diámetro 31,0 mm (+/-0,2 mm)
4. Vástago: 08,0 mm (+/-0,2 mm)
5. Longitud: Escape 109,0 mm. (+/- 0,4 mm)

6. Admisión 108,5 mm. (+/- 0,4 mm).

I- Resortes:

Se permiten resortes y suplementos libres.

J.- Relación de compresión:

1. Compresión: **9,5 a 1.**

2. Se medirá únicamente con la máquina para medir relación de compresión marca KATECH Inc. WHISTLER Modelo 100A), todos con bujías y arandelas originales (bujías largas de 14 mm.).

NOTA: Se medirá un (1) cilindro, si está mal se tomará otro (2º) y si éste está bien se medirá un tercero (3º), con este se tomará una decisión.

3. La temperatura a que se tomará es de **170º FAR** para las siguientes categorías: Cabe recordar que estas temperaturas son máximas. Se permitirá la puesta en marcha después de la entrada a Parque Cerrado.

K.- Árbol de levas.

1. Cruce libre, conservando ubicación original.

2. No se permite montar sobre rodamiento, bujes se pueden ranurar o fresar, caballete original

3. Se permite embujar solo para reacondicionarlo manteniendo eje, posición, medidas originales, también se puede rectificar su plano inferior sin inclinación.

4. **Cuna de Árbol de levas:** Original. Se permite la del motor 1100 c.c., 1400 c.c. y 1600 c.c. Se permite el rebajado de la superficie de apoyo con la tapa de cilindros. Se permite embujar los apoyos del árbol de levas. No se permite rodillos.

5. Alzadas máximas:

• Admisión: **9,5 mm** (tolerancia: + 0,05 mm.)

• Escape: **9,5 mm** (tolerancia: + 0,05 mm.)

Nota: Se debe medir fuera de la cuna si no hubiera comparador.

L.- Tapa de cilindros

1. Original, sin ningún tipo de trabajo con o sin aporte de material (Que cambie su condición de original), ni pulido, ni arenado. Se permite granallado por limpieza.

2. Conductos de admisión y escape originales en medidas. Admisión: Ø 30.5 mm.; Escape: Ø 28.8 mm.

3. Se permiten guías de bronce y entubar. Posición original.

4. Prohibido el hermanado de los conductos de la tapa con los múltiples, se podrá cepillar el plano inferior de la tapa sin inclinaciones, se permite el rectificado y/o encasquillado (material original), Se permite fresar el interior del casquillo con herramienta cónica o recta, cámaras de combustión originales,

5. Se permite colocar purgadores del sistema de refrigeración, también anular paso de agua de calefacción al múltiple de admisión, tapones de agua libres, orificios de bujías original en posición, diámetro y largo de rosca.-

6. En caso de reparación de tapa de cilindro pedir autorización por escrito a la comisión técnica.

7. Se permite colocar inserto para las bujías y en otras partes que tengan roscas.

M.- Distribución

1. Original o similar, preparación libre.

2. Correa dentada original o similar, tapa porta reten de línea FIAT.

3. Se permite corrector de distribución,

4. Árbol intermediario original o similar ubicación original.

N.- Eje comando bomba de nafta

(Arbolito) Opcional bolillero u original. En la leva de la bomba de nafta.

O.- Múltiple de Admisión

1. Original, sin trabajo de ningún tipo ni alteraciones por dentro (interior) y por fuera (exterior).

2. Se permite el del 128 o 147, todos de una (1) boca, con diámetro máximo admisible en el acople con la tapa de cilindro (medidos en la boca que asientan en la tapa de cilindros) de 28 mm.
3. Está prohibido frentear la superficie de apoyo o asiento del colector con la tapa de cilindros en forma no paralela a la original.
4. Se permite anular la salida para el servo de frenos; no mediante soldadura.
5. Es obligatorio tapar todas las tomas de vacío.

P.- Múltiple de escape

1. Original de fundición, la salida desde el múltiple hasta el final libre manteniendo las medidas de largo.
2. No se permite de acero inoxidable.

Q.- Carburador.

1. Original **exteriormente**.
2. Original por dentro sin ningún agregado de material (salvo los expresamente autorizados) manteniendo su principio de funcionamiento, con brida de 32 mm. con ángulo vivo de 3,5 a 4,5 sin junta.
3. Garganta 32 mm. como máximo + 0,20 mm.
4. Venturi: diámetro 24 mm. máximo. Tolerancia: + 0,20 mm.
5. El centrador debe ser el original del mismo.
6. Se permite eliminar el precalentamiento.
7. Se permite eliminar el cebador.

R.- Brida limitadora:

Brida de hasta Ø 32 mm. + 0,20 mm. (tolerancia), con ángulo vivo de 3,5 a 4,5 sin junta.

S.- Bomba de Combustible:

Original.

T.- Refrigeración:

1. Bomba de agua original (mecánica).
2. Poleas libres (no dentada).
3. Radiador libre (en forma y posición).
4. Deposito recuperador de agua ubicado en el vano del motor.
5. Se permite tensor estira correa.
6. Se permite reformar y/o eliminar la tapa inferior donde se ubica el termostato.

U.- Carter:

Original, se permite rompeolas.

V.- Filtro de Aire:

Libre diseño no debiendo tener ningún elemento que sirva de sobrealimentador, como ser cono o trompeta.

W.- Bomba de aceite:

1. Original en forma, posición, material, dimensiones, ubicación y funcionamiento.
2. Engranaje de comando y chupador libre.-

X.- Juntas y retenes:

1. Juntas libres de espesor, uniformes en toda su superficie.
2. Retenes libres.

10.- SISTEMA DE ENCENDIDO

A.- Encendido

1. Electrónico, con un solo modulo y un solo captor, (no se permite captor en el volante o polea de cigüeñal)
2. Se permite resistor a platino, que si permite resistor externo.
3. En ambos casos encendido 1-3-4-2 y bobina original no de competición, posición horizontal o vertical
4. BUJIA: una por cilindro de 14 mm, de un solo electrodo, de uso comercial.-

5. Se permite utilizar distribuidor electrónico de marcas comerciales, en el árbol de levas o en el block.

B.- Alternador:

1. Libre, opcional.
2. El motor deberá arrancar por sus propios medios por lo menos tres veces se verificará en revisión previa.-

12.- TRANSMISIÓN DE LAS RUEDAS

A.- Volante:

1. Original. Peso: **6,000 kg.** (mínimo).
2. Se permite volante motor de acero manteniendo su forma y diseño
3. Su trabajo es libre (se pesara sin tornillos, con corona y con espigas).
4. Se permite el espigado entre bulones. Máximo: dos (2) bulones. Medidas libres

B.- Embrague:

Disco de embrague libre. No se permite el disco sinterizado ni placa dural.

C.- Caja de Velocidades:

1. Original. Tendrá cuatro (4) marchas hacia adelante y una hacia atrás, pudiendo utilizar una caja de cinco (5) velocidades hacia delante a condición de anular la quinta (5^a) entendiéndose por esta a la que le otorga mayor velocidad al vehículo.
2. Opcionalmente se permite colocar el sistema de clones en tercera (3^a) y cuarta (4^a) velocidad únicamente, respetando la relación entre engranajes originales.
Se permite NO usar frenos de tercera (3^a) y cuarta (4^a) velocidad.
3. Se autoriza la siguiente caja de velocidades:

Primera	11/43	3,90
Segunda	21/47	2,23
Tercera	25/38	1,52
Cuarta	32/37	1,15

3. Se autorizan las siguientes relaciones de diferencial:

CORONA: 61 PIÑÓN: 15
CORONA: 64 PIÑÓN: 17

ANEXO II
al
REGLAMENTO TÉCNICO
TURISMO REGIONAL
CAMPEONATO ZONA CENTRO

8. ESTRUCTURA ANTIVUELCO

8.1 –Definiciones

8.1.1) Jaula de seguridad:

Un marco estructural diseñado para impedir una grave deformación del cuerpo de la carrocería en caso de choque o de vuelco de un automóvil.

8.1.2) Barra antivuelco:

Marco o aro estructural y puntos de montaje.

8.1.3) Jaula antivuelco:

Marco estructural formado por una barra antivuelco principal y una barra antivuelco frontal (o de dos barras antivuelco laterales), sus barras de conexión, una conexión diagonal, refuerzos posteriores y puntos de montaje, (Por ejemplo, ver gráficos 253-3 y 253-4.)

8.1.4) Barra antivuelco principal:

Estructura que consta de un marco casi vertical o un aro ubicado a través del vehículo justo detrás de los asientos del frente.

8.1.5) Barra antivuelco frontal:

Similar a la barra antivuelco principal, pero su forma sigue los pilares del parabrisas y el borde superior del parabrisas.

8.1.6) Barra antivuelco lateral:

Estructura que consta de un marco casi vertical o aro ubicado a lo largo del lado derecho o izquierdo del vehículo. Las patas traseras de una barra antivuelco lateral deben estar justo detrás de los asientos de adelante. La pata frontal debe estar contra el pilar del parabrisas y el pilar de la puerta de forma tal que no impida indebidamente la entrada o salida del piloto y el copiloto,

8.1.7) Conexión longitudinal:

Tubo longitudinal que no sea parte de la barra antivuelco principal, frontal o lateral y que las una, junto con los refuerzos traseros.

8.1.8) Conexión diagonal:

Tubo transversal entre un extremo superior de la barra antivuelco principal, o una punta superior de un refuerzo trasero, y un punto de montaje inferior en el otro lado de la barra antivuelco del refuerzo trasero.

8.1.9) Refuerzo del marco:

Conexión de refuerzo fijada a la jaula antivuelco para mejorar su eficacia estructural.

8.1.10) Placa de refuerzo :

Placa de metal fijada a la carrocería o la estructura del chasis debajo de un pie de montaje de la barra antivuelco para distribuir la carga en la estructura-

8.1.11) Pie de montaje:

Placa soldada al tubo de una barra antivuelco para permitir que se la atornille o se la suelde a la carrocería o a la estructura del chasis, generalmente sobre una placa de refuerzo.

8.1.12) Conexiones móviles:

Conexiones estructurales de una jaula de seguridad que deben poder sacarse.

8.2 - Especificaciones

8.2.1) Comentarios generales:

8.2.1.1) La jaula de seguridad debe estar diseñada y hecha de tal forma que, cuando está correctamente instalada, reduzca de forma substancial la deformación del cuerpo de la carrocería y de tal forma reduzca el riesgo de daños para los ocupantes. Los rasgos esenciales de las jaulas de seguridad son: una construcción sólida, diseñada para adecuarse al vehículo particular, montajes adecuados y un buen ajuste a la carrocería. Los tubos no deben llevar líquidos. La jaula de seguridad

no debe impedir indebidamente la entrada o salida del piloto o el copiloto. Las partes integrantes pueden introducirse en el espacio de los ocupantes al pasar a través del tablero y el revestimiento lateral de adelante, así como a través del revestimiento lateral trasero y los asientos traseros. El asiento trasero puede estar bajado. Longitudinalmente, la jaula de seguridad debe estar contenida totalmente entre los puntos de montaje superiores de la suspensión delantera y los puntos de montaje superiores de la suspensión trasera. Está prohibido hacerle cualquier modificación a una jaula de seguridad homologada.

8.2.1.2) Jaula de seguridad básica:

Sólo deben usarse jaulas antivuelco.

8.2.1.3) Conexión diagonal obligatoria:

Diferentes formas de ajustar la conexión diagonal obligatoria: ver gráficos 253-3 a 253-5. Está permitida la combinación de varias concesiones.

8.2.1.4) Conexiones optativas de refuerzo:

Cada tipo de refuerzo (gráficos 253-6 a 253-17, 253 17A y 253-17C) pueden usarse separadamente o combinado con otros.

8.2.2) Especificaciones técnicas:

8.2.2.1) Barra antivuelco principal, frontal y lateral:

Estos marcos o aros deben estar hechos en una sola pieza sin juntas. Deben estar contruidos de forma suave y pareja, sin presentar ondulaciones o rajaduras. La parte vertical de la barra antivuelco principal debe ser lo más recta posible y estar lo más cerca posible del contorno interior de la carrocería. La pata frontal de la barra antivuelco frontal o de una barra antivuelco lateral debe ser recta o, si no es posible, debe seguir los pilares del parabrisas y tener una sola curva en su parte vertical inferior. En el lugar donde la barra antivuelco principal forma las patas traseras de la barra antivuelco lateral (gráfico 253-4), la conexión con la barra antivuelco lateral debe estar en el nivel del techo. Para obtener un montaje eficaz a la carrocería, el revestimiento interior original se puede modificar, procediendo a cortarlo o distorsionarlo, alrededor de la jaula de seguridad y sus montajes. Sin embargo, esta modificación no permite la remoción de paneles completos de tapizado o revestimiento. Donde sea necesario la caja de fusibles puede moverse para permitir que se ajuste la jaula antivuelco.

8.2.2.2.) Montaje de las barras de seguridad a la carrocería:

Los montajes mínimos son:

- 1 por cada pata de la barra antivuelco principal o lateral.
- 1 por cada pata de la barra antivuelco frontal;
- 1 por cada refuerzo trasero (ver 8.2.2.3.).

Cada pie de montaje de la barra antivuelco frontal, principal y lateral debe incluir una placa de refuerzo, de un grosor de 3 mm, por lo menos, que no debe ser menor que la del tubo el que está soldada.

Cada pie de montaje debe estar sujetado por tres pernos por lo menos a una placa de refuerzo de acero de 3 mm. de grosor y de por lo menos 120 mm. de superficie, la cual está soldada a la carrocería. Se pueden ver ejemplos en los gráficos 253-18 a 253-24. Esto no se aplica necesariamente a los refuerzos traseros (ver más adelante).

Los pernos por lo menos deben ser de 8 mm. (calidad mínima 8. 8 según norma ISO). Las tuercas deben ser autobloqueantes o estar provistas de arandelas.

Estos son requisitos mínimos. Además de ellos, se pueden usar más sujetadores, las patas de la barra antivuelco pueden estar soldadas a placas de refuerzo, la jaula antivuelco puede estar soldada a la carrocería. Las patas de montaje de la barra antivuelco no deben estar soldadas directamente a la carrocería sin una placa de refuerzo.

8.2.2.3.) Refuerzos traseros:

Son obligatorios y deben estar unidos, cerca de la línea del techo y cerca de los ángulos superiores exteriores de la barra antivuelco principal, a ambos costados del automóvil. Deben formar un ángulo de por lo menos 30° con la vertical, deben correr hacia atrás y ser rectos, y estar lo más cerca posible de los paneles laterales interiores de la carrocería.

La especificación de sus materiales, diámetro y grosor debe adecuarse a la determinada en 8.3. Sus montajes deben estar reforzados por placas. Cada refuerzo trasero debe estar asegurado por pernos

cuya superficie de sección acumulativa sea de por lo menos dos tercios de la recomendada para cada montaje de pata dio barra antivuelco en 8.2.2.2. y contará con idénticas placas de refuerzo de por lo menos 60 cm². de superficie (ver gráfico 253-25). Se permite un solo perno de doble rosca, siempre que tenga la resistencia y sección adecuadas (ver gráfico 253-26) y siempre que tenga un buje soldado en el refuerzo trasero.

8.2.2.4) Conexiones diagonales:

Debe instalarse por lo menos una conexión diagonal.

Su ubicación debe estar de acuerdo con los gráficos 253-3 a 253-5 y deben ser rectas, no curvas. Los puntos de fijación de las conexiones diagonales deben estar ubicados de tal forma que no puedan producir heridas.

Pueden ser móviles pero deben estar puestos en su sitio durante los cuentos. El extremo inferior de la conexión diagonal debe adosarse a la barra antivuelco principal del refuerzo posterior a no más de 100 mm. del pie de montaje. El extremo superior debe adosarse a la barra antivuelco principal a no más de 100 mm. de la junta del refuerzo trasero o al refuerzo trasero a no más de 100 mm. de su junta con la barra antivuelco principal.

Deben cumplir con las especificaciones mínimas establecidas en 8.3. Las conexiones diagonales fijadas a la carrocería deben tener placas de refuerzo que se adecuen a las definidas en 8.2.2.3.

8.2.2.5) Refuerzo optativo de la jaula antivuelco:

El diámetro, grosor y material de los refuerzos deben adecuarse a los establecidos en 8.3.

Estarán soldados en su sitio o instalados, por medio de juntas desmontables.

8.2.2.5.1) Conexiones de refuerzo transversales:

Está permitida la instalación de dos conexiones transversales según se muestra en el gráfico 253-7, La conexión transversal fijada a la barra antivuelco frontal no debe invadir el espacio reservado para los ocupantes. Debe colocarse lo más alto posible, pero su borde inferior no debe ser más alto que la parte superior del tablero.

8.2.2.5.2) Barra de puerta (para protección lateral):

Pueden instalarse una o más barras longitudinales en cada costado del vehículo (ver gráficos 253-7, 253-8, 253-12, 253-17). Pueden ser móviles. La Protección lateral debe ser lo más alta posible, pero sus puntos de fijación superiores no deben ser más altos que la mitad de la altura total de la puerta medida desde su base. Si los puntos de fijación superiores están ubicados en frente de la abertura de la puerta o detrás de ella esta limitación de altura también es válida para la correspondiente intersección del puntal y la abertura de la puerta. Si las barras de puerta están puestas en forma de "X" (puntales cruzados), los puntos de fijación interiores de los puntales cruzados deben fijarse directamente sobre la conexión longitudinal.

8.2.2.5.3) Refuerzo del techo:

Está permitido reforzar la parte superior de la jaula antivuelco agregando concesiones según se indica en el gráfico 253-9-

8.2.2.5.4) Refuerzo de ángulos y juntas:

Está permitido reforzar la junta entre la barra antivuelco principal y la barra antivuelco frontal con los puntales longitudinales (gráficos 253-10 y 253-18), así como los ángulos superiores traseros de las barras antivuelco laterales y la junta entre la barra antivuelco principal y los refuerzos traseros.

Los extremos de estos tubos de refuerzo deben estar ubicados en la mitad, hacia abajo o a lo largo, de las concesiones a las que estén fijados excepto en el caso de aquellos correspondientes a la junta de la barra antivuelco frontal que puede unirse a la junta entre el puntal de la puerta y la barra antivuelco frontal. Puede agregarse un refuerzo como se muestra en el gráfico 253-17 b, a cada lado de la barra antivuelco frontal entre el ángulo superior del parabrisas y la base de esta halla.

8.2.2.6) Relleno protector:

En los lugares donde el cuerpo de los ocupantes o sus cascos de seguridad puedan entrar en contacto con la jaula de seguridad, debe ponerse relleno no inflamable para su protección.

8.2.2.7) Conexiones móviles:

Si se utilizan conexiones móviles en la construcción de una jaula antivuelco, las juntas desmontables utilizadas se deben adecuar al tipo aprobado por la FIA (ver gráficos 253-27 a 253-36). No deben estar

soldados. Las tuercas y pernos deben ser del diámetro adecuado y como mínimo de calidad 8.8 según norma ISO. Adviértase que no se deben usar juntas desmontables como parte de una barra antivuelco principal, frontal o lateral porque actúan como bisagras en la estructura principal y permiten la deformación. Se las utiliza exclusivamente para fijar conexiones a las barras antivuelco y para fijar una barra antivuelco lateral a una barra antivuelco principal (gráfico 253-4). En este último caso, no deben utilizarse juntas en forma de bisagra del tipo de las que aparecen en los gráficos 253-30, 253-33 y 253-36.

8.2.2.8) Indicaciones para soldaduras:

Toda soldadura debe ser de la mejor calidad posible y de penetración total (preferiblemente de arco protegido por gas). Aunque la buena apariencia externa de una soldadura no garantiza necesariamente su calidad, las soldaduras de mal aspecto nunca son señal de buen trabajo. Cuando se usa acero tratado térmicamente, deben seguirse las instrucciones especiales de los fabricantes (electrodos especiales, soldadura protegida por gas). Debe subrayarse que el uso de acero tratado térmicamente o acero con alta proporción de carbono puede causar problemas y que la mala fabricación puede tener como consecuencia una disminución en la resistencia (producida por zonas quebradizas afectadas por el calor) o una ductilidad inadecuada.

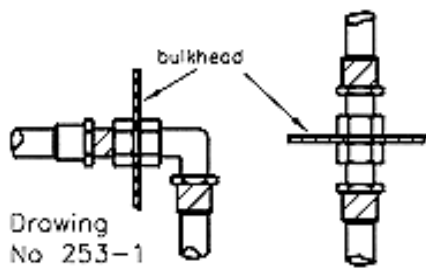
8.3 - Especificaciones de materiales.

Especificación de los tubos usados:

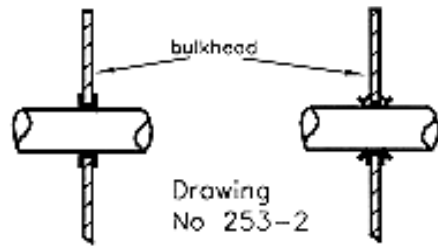
Calidad mínima	Resistencia mín. a la tracción	Dimensiones mínimas Ø x e (mm)	Uso
Acero al carbono sin juntas estirado en frío	350 N/mm.2	45 x 2,5 ó 50 x 2,0	Barra antivuelco principal (gráfico 253-38); barra antivuelco lateral y su conexión trasera (gráfico 253-39) según construcción
Acero al carbono sin juntas estirado en frío	350 N/mm.2	38 x 2,5 ó 40 x 2,00	Otras partes de la jaula de seguridad, acero al carbono.

Adviértase que estas cifras representan los mínimos permitidos. Al seleccionar el acero, debe prestarse atención a que presente buenas propiedades de elongación y una adecuada capacidad de soldadura. Las tuberías deben doblarse por medio de un proceso que trabaje en frío y el radio de la línea central de flexión debe ser por lo menos 3 veces el diámetro del tubo. Si la tuberías se vuelven ovales mientras se las dobla la proporción entre diámetro menor y mayor debe ser de 0,9 ó más.

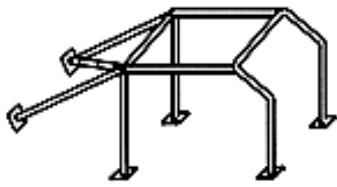
NOTA: ANTE CUALQUIER DUDA O INCONVENIENTES EN LA INTERPRETACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO, EL INTERESADO DEBE PRESENTAR SU CONSULTA POR ESCRITO SOBRE EL TEMA EN CUESTIÓN ANTE LA FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA, LA QUE SE PRONUNCIARA DE IGUAL FORMA, ÚNICO MEDIO ADMISIBLE PARA ACREDITAR LA INTERPRETACIÓN OFICIAL YA QUE ES LA ÚNICA ENTIDAD QUE PUEDE EXPEDIRSE A TALES EFECTOS.



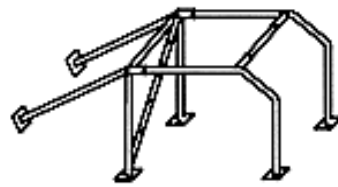
Drawing No 253-1



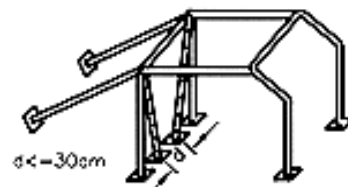
Drawing No 253-2



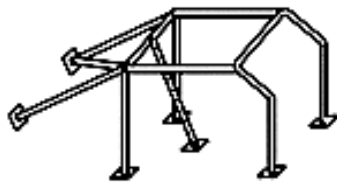
Drawing No 253-3



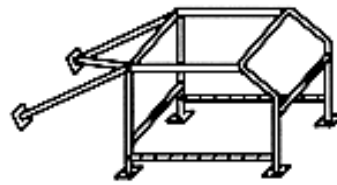
Drawing No 253-4



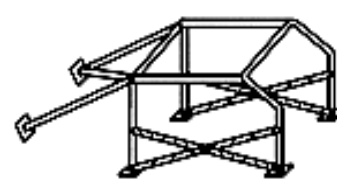
Drawing No 253-5



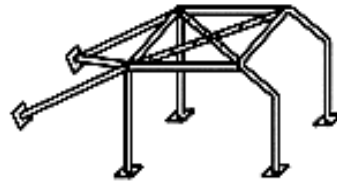
Drawing No 253-6



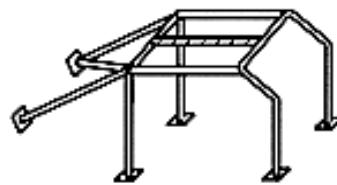
Drawing No 253-7



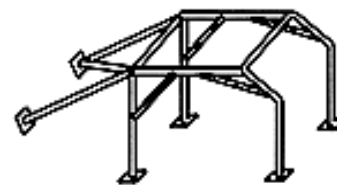
Drawing No 253-8



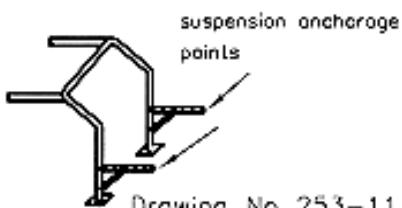
Drawing No 253-9



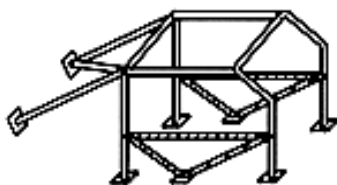
Drawing No 253-9A



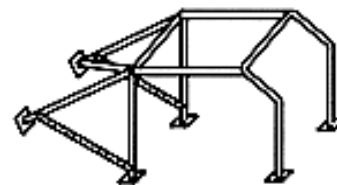
Drawing No 253-10



Drawing No 253-11



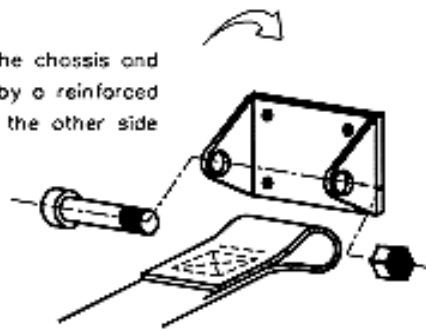
Drawing No 253-12



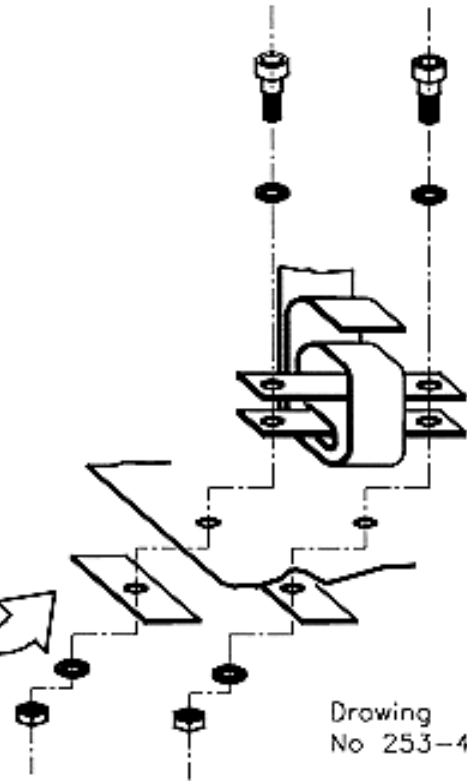
Drawing No 253-13

plate fixed to the chassis and strengthened by a reinforced plate on the other side

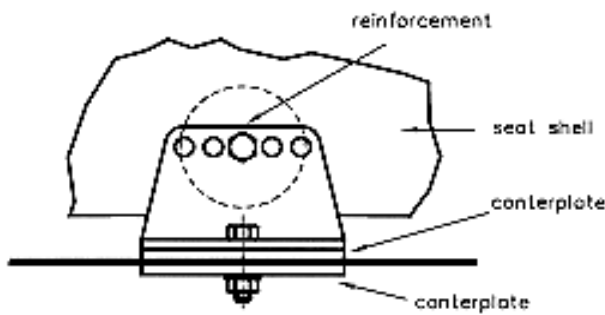
Drawing No 253-44



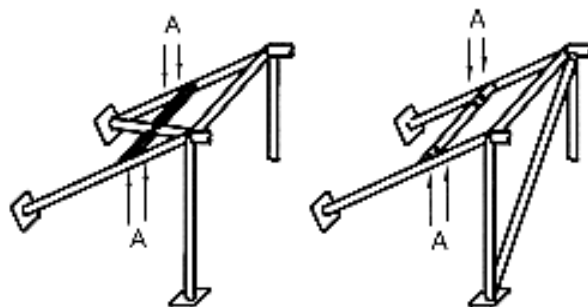
reinforcing plate fixed to the car's chassis



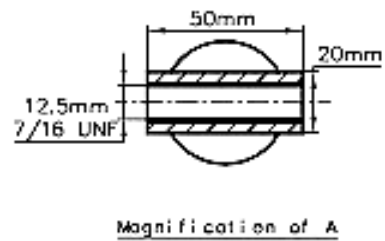
Drawing No 253-45



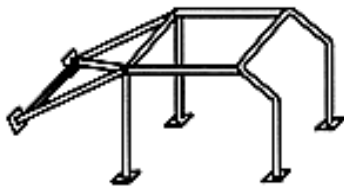
Drawing No 253-52



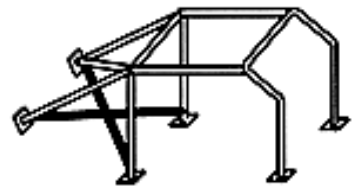
Ⓐ mounting holes for harness



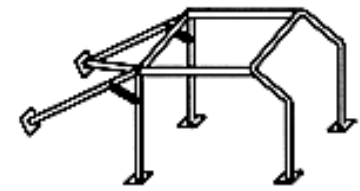
Drawing No 253-53



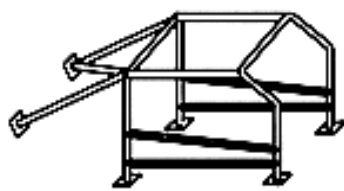
Drawing No 253-14



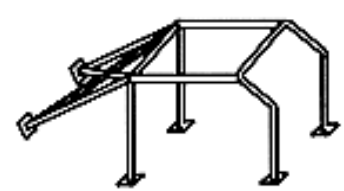
Drawing No 253-15



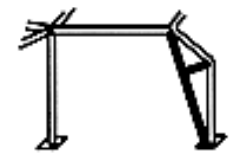
Drawing No 253-16



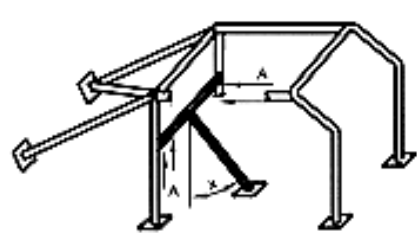
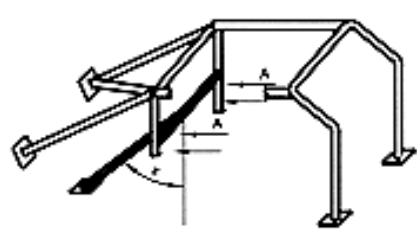
Drawing No 253-17



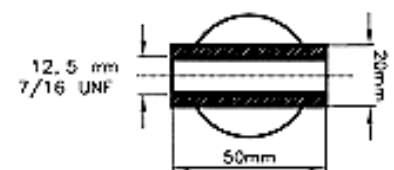
Drawing No 253-17A



Drawing No 253-17B

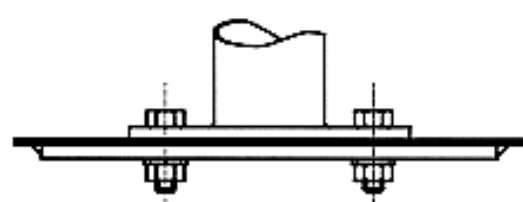


- Ⓐ mounting holes for harnesses
- Ⓧ minimum angle: 30°

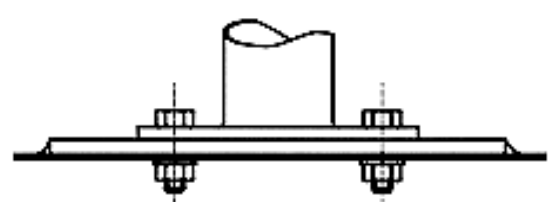


Magnification of A

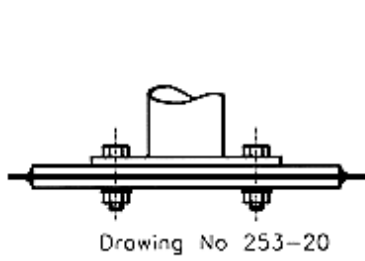
Drawing No 253-17C



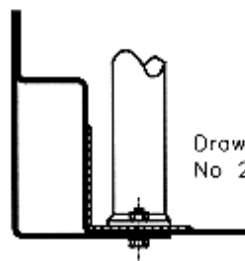
Drawing No 253-18



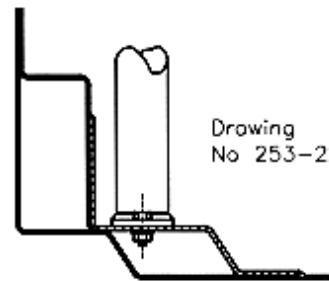
Drawing No 253-19



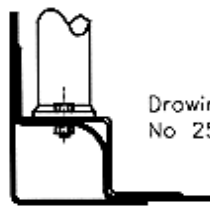
Drawing No 253-20



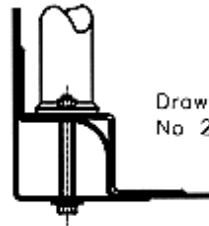
Drawing
No 253-21



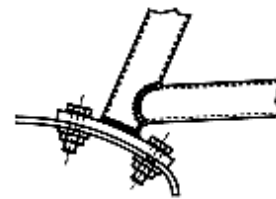
Drawing
No 253-22



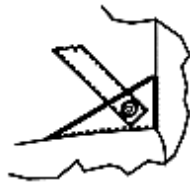
Drawing
No 253-23



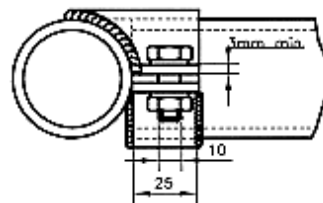
Drawing
No 253-24



Drawing No 253-25



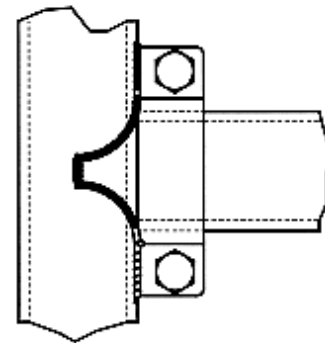
Drawing No 253-26

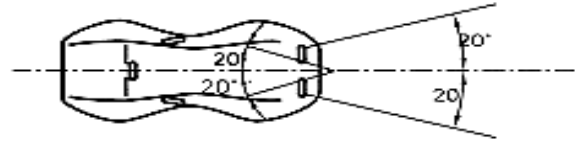
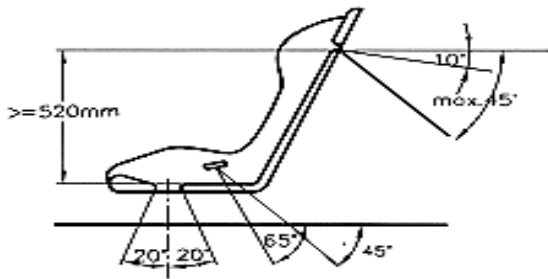


Drawing No 253-27

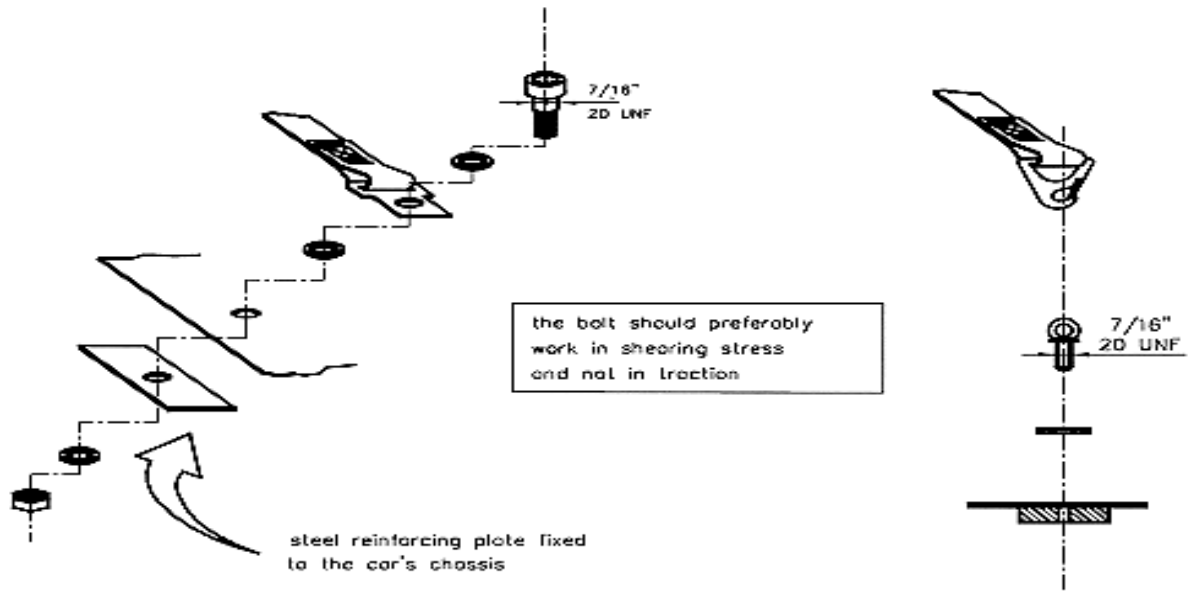


direction of applied
load





Drawing No 253-42



Drawing No 253-43