REGLAMENTO TÉCNICO 2026
TURISMO SANTAFESINO CLASE 3
NUEVO CAR SHOW

1. **VEHÍCULOS ADMITIDOS:** VW Gol AB9, VW Gol Trend 3 y 5 puertas, Ford Fiesta, Ford Fiesta Kinetic, Chevrolet Corsa 5 puertas, Chevrolet Onix, Toyota Etios, Toyota Yaris, Peugeot 207 y 208, Nissan March, Renault Clio 1, Clio Mio 3 y 5 puertas, y Fiat Argos.

2. **GENERALIDADES:** La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades serán restringidas únicamente para la pieza liberada, por lo tanto todo lo NO mencionado deberá permanecer original o similar. Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la comisión Técnica de la ACAPSFE.-
   2.1. Pieza Similar: toda pieza de diferente fabricante con las características de la original.-
   2.2. Pieza Opcional: optar por tener o quitar una pieza.-
   2.3. Pieza Libre: la libertad de su trabajo o cambio pero la misma permanecerá en su posición original.-
   2.4. Bulonería General: libres, exceptuando las del motor las cuales serán especificadas en cada Artículo. Bulones o espárragos de rueda deben estar 20 mm dentro del borde de la llanta. Las rótulas de suspensión deberán conservar su bulonería original o de mayor dimensión.-

3. **ELEMENTOS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS**:

   3.1. Jaula de Seguridad: debe tener 6 puntos de anclaje al piso como mínimo ya sean soldados o abulonados y 2 al para llamas, diseño libre en condiciones de seguridad. Será construida en tubos de acero sin costura como mínimo dos caños de una sola pieza ya sean transversales o longitudinales. Se permite continuar la jaula hasta las torretas delanteras y traseras, se permite triangular. Se permite caño de refuerzo desde torretas delanteras y traseras posterior y frentes. Obligatorio defensa lateral para piloto. (Según plano adjunto Nº3).-

   3.2. Matafuegos: Agente extintor AFFF, FXG-TEC, ZERO 2000, o cualquier otro extintor homologado del FIA. Todos los vehículos deberán estar equipados con un sistema manual y otro automático, los mismos deberán estar equipados con un sistema manual y otro automático, los mismos deberán estar ubicados en el habitáculo. Sus fijaciones soportarán una desaceleración de 25 G, los equipos deben ser resistentes al fuego. El piloto debe ser capaz de accionar todos los

extintores desde su puesto de conducción con cinturones puestos y volante colocado. Las toberas deben ser adecuadas al agente del extinción e instaladas de manera que no apunten a la cabeza del piloto. La fecha que debe revisarse no debe ser mayor a un año después de llenado. Las cañerías a utilizarse serán de material aluminio de 8 mm con conexiones de tipo homologados por la CDA. Solo se aceptarán fijaciones metálica de desprendimiento rápido en los extintores manuales, cantidad mínima de fijación (2) en los extintores fijos, los mismos contarán con un soporte metálico con abrazaderas metálicas con tornillos y tuercas, prohibiéndose las del tipo destornillador y con ancho mínimo de 10mm por abrazadera.-

3.3. Butacas: homologadas, fijadas con bulones de acero de 8mm de espesor mínimo, dichas butacas deberán tener una estructura rígida fijada a la jaula de seguridad. Ubicación: no deberá pasar la línea media del vehículo.-

3.4. Cinturones de Seguridad: arnés de tipo competición exclusivamente marca reconocida (CUIDEX, SALVEX, FADES, ETC.) sujeto con bulones de acero de espesor mínimo de 10mm y arandelas de espesor de 3mm x 50mm de diámetro mínimo. Mínimo 4 o 5 anclajes.-

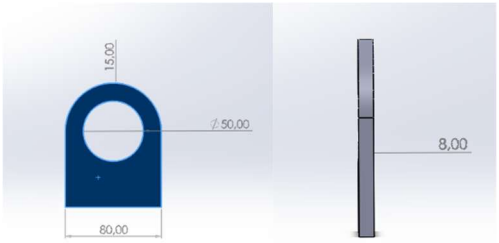
3.5. Recuperador de aceite: un recipiente de material metálico, posición libre.-

3.6. Corta corriente: cantidad 2, del tipo de corte general, ubicados uno en el interior al alcance del piloto y otro exterior ubicado en la parte delantera derecha claramente señalado por la figura de un rayo sobre un triángulo de fondo azul con borde blanco de 120mm de lado.-

3.7. Espejo retrovisor: 1 interior y 2 exteriores colocados en ambas puertas delanteras.-

3.8. Gancho de remolque: Se debe colocar dos ganchos de remolque de 50 (cincuenta) mm de diámetro interior como mínimo, uno en la parte delantera y otro en la parte trasera del vehículo, pudiendo ser el trasero –únicamente-, de construcción y fijación rebatible. Deben estar señalizados con una flecha roja, amarilla o blanca.

El delantero tendrá que estar situado en la zona donde originalmente se encuentra la torreta de suspensión; o sea este gancho estará sobre la parte superior de la trompa; pudiendo estar el agujero de enganche en el exterior o en el interior de la misma; de construcción y fijación capaz de resistir aun en condiciones de ser arrastrado prescindiendo de al menos dos de sus neumáticos. Debe ser construido con placa de acero.



altura de la planchuela libre.

3.9 Elevadores Neumáticos: opcional -

CHASIS

1. **CARROCERÍA:** original. Se permite quitar el material de insonorización, todos los accesorios interiores, como tablero, porta instrumentos, alfombras, sistema de climatización, etc. Se autoriza a reforzar las partes de la carrocería soldando chapas de acero de refuerzo, manteniendo sus formas originales, se permite colocar un chapón de material de acero, aluminio o plástico para proteger el cárter y caja de velocidad, el largo del mismo será hasta la altura del eje delantero. Sin superar el ancho de los largueros del falso chasis. No se permite cortar ni reformar largueros chasis (continuación de la araña) deben permanecer originales en forma y medida. Paragolpes: **VER FICHA TÉCNICA DE CADA MODELO**

   No se permite ningún tipo de alerón o deflector adicional sobre el baúl, a excepción del original que equipa de fábrica. Para todas las marcas se permite quitar parte débiles de carrocería para poder llegar al peso mínimo, que no sean vitales para la seguridad y el funcionamiento del auto. Para todas las marcas se permite contra frente desmontable para facilitar la extracción del motor. Cuna de motor estará ubicada en el lugar de origen sin cambiar su posición en el monocasco ya sea hacia adelante, atrás o arriba, sus medidas se comprobarán sobre un monocasco original que asegure no estar modificado y una cuna de mercado original. Para todas las marcas y modelos prohibido piso plano.- **VER ÍTEM SUSPENSIÓN DELANTERA**

   Se permite recortar falso chasis, continuación de la araña.

   NO ESTÁ PERMITIDO: en ópticas, parrilla, paragolpes, capot y portón trasero la utilización de cintas y/o siliconas y/o plotteo en sus uniones.

   Solamente se permitirá su uso en caso de reparación por golpes durante el evento en curso.

   1.1. Para todas las marcas y modelos, frente y cola deben pertenecer al mismo modelo de la marca, Renault Clio Mio opcional deflector, alerón trasero original marca Renault.-

2. **PUERTAS:** en las puertas delanteras, se permite quitar el mecanismo levanta cristales, ventiletes, colisas y cerraduras. Las puertas traseras se podrán alivianar y deberán estar con seguro o se podrán soldar a la carrocería. Las puertas delanteras

deberán tener un panel interior construido en chapa de acero o aluminio remachado o abulonado al panel original de dicha puerta. Los vidrios de la puerta delantera deberán ser reemplazados por acrílicos o policarbonato toralmente incoloro. Los vidrios de las puertas traseras serán reemplazados por material libre (rígido). Opcional paneles de puerta en material de fibra de vidrio o respetando su originalidad.

3. **GUARDABARROS:** se permite en los delanteros y los traseros doblar pestañas y/o cortar en su perímetro con la cubierta y/o hacer buches para pasaje de ruedas. Solamente los guardabarros delanteros opcional en fibra de vidrio respetando su originalidad.-

4. **TAPA, MOTOR Y BAÚL:** se permite quitar refuerzos y cerraduras, debiendo reemplazar las cerraduras y/o bisagras por cierres tipo pasador. Para todas las marcas y modelos se permite en forma opcional confeccionar tapa de motor y baúl con material libre, manteniendo forma original y rigidez.-

5. **PARABRISAS Y LUNETA:** es obligatorio el uso de parabrisas triple, se permite pintar una franja de 30cm de ancho en la parte superior del parabrisas. Luneta: opcional, original o libre material, transparente no deformable, forma original. Se permite pintar una franja de 20cm de ancho en la parte inferior. Permitido perforar para evacuar gases.-
6. **INSTRUMENTAL:** será libre y opcional, siendo prohibidos el uso de los conectados a la admisión. Se permite pirómetro de escape y cuentavueltas con limitadores.-

7. **PEDALERA Y POSICIÓN DE LA PEDALERA:** libre, colgante o al piso.-

8. **SISTEMA ELÉCTRICO:**
   8.1. Cableado: la instalación eléctrica y sus llaves de comando serán libres.-
   8.2. Batería: libre, ubicada en el habitáculo sujeta con un marco de hierro y bulones de 8mm de espesor como mínimo, a los que se les colocará por debajo arandelas o refuerzos de hierro, debe cubrirse con una tapa hermética y anti chispas. Voltaje máximo permitido 13V. Prohibido litio o similar.-
   8.3. Encendido: bujías rosca y largo original, grado térmico libre; la bobina, el condensador, la tapa de distribuidor y los cables de bujías serán libres. Distribuidor mono platino o electrónico sin avance variable, se permite toma de fuerza, cuentavueltas. Permitido limitador RPM. Se autoriza utilizar un solo captor.-
   8.4. Engranaje de acople de distribuidor: libre material.-
   8.5 Luz de Stop: es obligatorio su funcionamiento accionado por el pedal de freno únicamente. Cada faro deberá estar equipado con lámpara de 21W cada uno,

ubicados en su posición original, y dos ubicados en la parte superior de ambos lados de la luz ámbar. Es obligatorio una luz de lluvia central, color ámbar, ubicada en la parte superior central de la luneta trasera de 21W.-

8.6. Alternador: opcional. Se permite tensor de correa.-

8.7. Motor de Arranque: preparación interior libre, debe funcionar correctamente.-

9. REFRIGERACIÓN:

9.1. Bomba de agua: preparación libre.-

9.2. Ventilador: libre, pudiéndose usar dos como máximo.-

9.3. Termostato: es opcional su uso.-

9.4. Radiadores: libres, ubicación dentro del vano motor, soporte y forma de fijación libre.-

9.5. Correa de bomba de agua: largo libre.-

9.6. Combustible: se permite para las dos últimas fechas, sistema refrigeración de libre diseño, únicamente su parte exterior de todo el sistema de alimentación y depósito. Prohibido todo tipo de refrigeración que altere sus valores y calidad de combustible.-

9.7. Tanque de nafta: del tipo competición o náutico, ubicado dentro del habitáculo, a una distancia no menor de 200mm del zócalo trasero o en la zona donde se aloja el original con un cajón no mayor a los 20mm del tanque que aloja en vista longitudinal del eje del vehículo; no podrá pasar por debajo de la línea inferior del piso. El mismo deberá estar protegido por un caño transversal ubicado sobre el zócalo trasero. El venteo deberá tener una válvula de seguridad o anti derrame Taunus o Duna, ubicado en la parte lateral opuesta del escape.-

10. FRENOS: mordaza de frenos y discos delanteros de gran serie de un solo cilindro, se permite ranurado y rectificar, permitido adaptar a mangueta o porta masas y frenos traseros originales a campana y tambor. Se autoriza perforar las campanas para ventilación.

Opcional discos de frenos y cáliper de gran serie. Bomba de frenos libre, máximo dos bombas, Servo opcional. Regulador de frenos libre. Las pastillas de frenos serán marca PR (Performance Racing).-

11. CAJA DE DIRECCIÓN: posición original. De tipo original mecánica o hidráulica. Relación de dirección libre, se permite girar la caja de dirección para alinear con la columna de dirección. Manteniendo anclaje original.

11.1. Volante: libre, prohibido volante de madera.

11.2. Columna de dirección: Posición, ubicación largo y altura libre. Debiendo ser rebatible

11.3. Extremos de Dirección: se permite rotular y modificar Ackerman: solamente variar sobre el brazo original hacia arriba o hacia abajo, cerrarlo o abrirlo sobre el porta maza original. Para la marca VW se permite reemplazar buje alojado en la salida de caja de dirección por rótula, brazo de unión libre. Permitido bancada adicional a la caja de dirección lado derecho.- **Ver ficha técnica de cada modelo de auto.**

12. SUSPENSIÓN DELANTERA: sistema original. Se medirá el despeje del vehículo con un galibo de 60mm de altura, desde el inicio hasta el final de la araña. En caso de no dar la medida se procederá a la medición con un máximo de 30 libras de presión en los neumáticos.-

12.1. Medición de altura: la medición de los coches se efectuará únicamente con neumáticos slick (para piso seco) y con el piloto arriba. En caso de tener neumáticos de lluvia, será facultad del Comisario Técnico solicitar el reemplazo por neumáticos slick.-

12.2. Amortiguadores: prohibido regulable exteriormente ni por los vástagos. Prohibido con recipiente exterior. Prohibido presurizados a través de productos inyectados, preparación interior libre, vástago diámetro máximo 26mm y macizos. Vástago eje amortiguador, posición original de funcionamiento. Agujeros de anclaje en porta masa, los superiores podrán tener corredera de 10mm como máximo, los inferiores mantendrán posición original. Diámetro de los agujeros de 14mm como máximo. Concepto de funcionamiento original. Para todas las marcas y modelos es opcional el amortiguador concéntrico. Para la marca Volkswagen modelo Gol AB9 se permite incrementar diámetro tubo exterior mangueta para alojar amortiguador hasta 63mm exterior. Para todas las marcas opcionales rotular anclajes de amortiguador superior.-

12.3. Barra Estabilizadora: libre.-

12.4. **Cazoletas:** en los vehículos tipo McPherson, se podrá realizar un corrimiento del punto superior original del apoyo del amortiguador de hasta 90mm en su radio mediante una corrección, de acuerdo al eje del amortiguador, pudiéndose colocar elementos de regulación en dicho lugar, solamente para la variación de comba y avance. En la torreta de suspensión, se permitirá agrandar la misma en su parte superior en hasta 130mm en su diámetro interior por medio de arandelas soldadas o no, para colocar el nuevo elemento regulador postizo, manteniendo posición original, altura libre (máximo línea imaginaria del capot). Dicho elemento regulador de comba y avance deberá mantener la altura original del anclaje del amortiguador, con una tolerancia de

+/- 30mm. No se podrá modificar la posición de la torreta de suspensión.-

12.5. Refuerzos de Suspensión: libres, se permite precargas libre material y posición.-

12.6. Anclaje de la Rótula Inferior: para todas las marcas y modelos permitido desplazar hacia abajo anclaje de rotula inferior hasta 55mm a través de un pin prolongador o desplazando alojamiento original manteniendo el mismo en forma perpendicular a la original manteniendo inclinación del alojamiento.-

12.7. Parrilla de suspensión: se permite construir parrilla de caño con movimiento rotulados en sus extremos respetando anclaje en araña original, rótula esférica o roscada para todas las marcas (las dimensiones de la parrilla la delimitarán la distancia entre eje y trocha de cada marca sin tolerancia).-

12.8. Araña: se autoriza subir 20mm las arañas de todos los modelos.-

13. SUSPENSIÓN TRASERA: deben conservar el sistema provisto por el fabricante, resorte, ballesta o barra de torsión. Sistema de funcionamiento original. Prohibido micro giro. Se autoriza a reforzar las parrillas de suspensión y/o eje arrastrado. Precargas, materiales y posición libres. Se autoriza a colocar un dispositivo para variar comba y divergencia en punta de eje conservando la distancia de la punta de eje al centro del buje del brazo del eje. Tolerancia (+/- 15mm) por trabajo en divergencia. PUNTA DE EJE LIBRE.

13.1. Anclaje del eje trasero sobre el chasis: para todas las marcas y modelos, se permite rotular en su posición original y concéntrica al alojamiento.-

13.2. Barra Estabilizadora: libre.-

13.3. Amortiguadores: para todas las marcas y modelos es opcional el amortiguador concéntrico con el espiral. Prohibido regulable exteriormente ni por los vástagos. Prohibido con recipiente exterior. Prohibido presurizado a través de productos inyectados, preparación interior libre, vástagos diámetro máximo 26mm y macizos. Vástago eje amortiguador, posición original de funcionamiento. Agujeros de anclaje en porta masa, los superiores podrán tener corredera, los inferiores mantendrán posición original hasta 10mm. Diámetro de los agujeros 12mm como máximo. Para todas las marcas, opcional rotular anclajes amortiguador superior e inferior.-

13.4. Para la marca Volkswagen: anclajes originales. Se autoriza a cambiarle los bujes originales por otros de material libre. Principio de funcionamiento original. Espirales de libre espesor, dureza y longitud. Precargas libres. Opcional punta de eje y masa trasera según plano Nº1 y Nº1.a. Para el modelo Trend, AB9 se autoriza a girar media vuelta la punta de eje y soldar un respaldo sin correr hacia

atrás o adelante, solo se permite para bajar altura.-

Se permite adaptar porta maza y rodamiento de mayo diámetro al original.

La ubicación del motor y posición del motor deberá ser: LINEAL, POSICIÓN DE FÁBRICA.

13.5. Para la marca Ford modelos Fiesta y Fiesta Kinetic: anclajes originales. Se autoriza a cambiarle los bujes originales por otros de material libre. Principio de funcionamiento original. Espirales de libre espesor, dureza y longitud. Precargas libres.-

13.6. Para la marca Peugeot modelo 207 y 208: anclajes libre. Solamente se autoriza a cambiar los bujes por otros de libre material. Principio de funcionamiento original del modelo. Se autoriza el uso del eje del modelo 307. Se permite modificar la posición del anclaje superior del amortiguador con el fin de colocar el amortiguador en posición vertical.-

13.7. Para la marca Renault modelo Clio y Clio Mio: anclajes originales. Solamente se autoriza a cambiar los bujes del eje por otros de libre material. Principio de funcionamiento original. El tensor se permite buje libre material en sus anclajes trasero siendo su diámetro libre. Pre cargas libres. Espirales: dureza y diámetro libres.

13.8. Para la marca Chevrolet modelo Corsa y Onix: anclajes originales. Solamente se autoriza a cambiar los bujes por otros de libre material. Principio de funcionamiento original del modelo.-

13.9. Para la marca Toyota modelo Etios: anclajes originales. Solamente se autoriza a cambiar los bujes por otros de libre material. Principio de funcionamiento original del modelo.-

14. TRANSMISIÓN:

14.1. Palanca de cambio: accionamiento y comando a la caja de velocidades libres hasta la entrada de caja.-

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

14.3. Caja de Velocidades: según homologación. Se permite ranurar buje para mejorar su lubricación. Anillos sincronizados, material y forma libre, deberán estar colocados. Marcha atrás en correcto funcionamiento. Se autoriza a reforzar y reformar semiejes.**Se autoriza palieres de competición tipo comat**.

Se permite el uso de tricetas y copa a la salida de la caja.

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

16. Neumáticos de Lluvia: en caso de utilización de cubiertas de lluvia, las mismas serán Monomarca y monotipo provistas por el mismo proveedor de las de piso seco y de una medida de 175/510/VR13.

16.1. Calentamiento de Neumáticos: queda expresamente prohibido durante el desarrollo del Evento, el calentamiento artificial de los neumáticos por medio de cualquier sistema.-

• LOS NEUMÁTICOS PERTENECEN A CADA PILOTO (NUEVOS Y USADOS).
NEUMÁTICOS NUEVOS: EL PILOTO PUEDE COMPRAR HASTA 2 (DOS) NEUMÁTICOS NUEVOS POR CARRERA CORRIDA. NEUMÁTICOS USADOS

• EL PILOTO PUEDE RESELLAR HASTA 6 (SEIS) NEUMÁTICOS USADOS POR FECHA. RESELLADO DE NEUMÁTICOS USADOS

• PARA QUE LA TECNICA SELLE O RESELLE UNA NEUMÁTICO USADO, DEBE TENER LOS STICKERS EXTERNOS EN PERFECTAS CONDICIONES, EN CASO DE NO TENER ESTOS STICKERS EN CONDICIONES DEBEN LLEVAR EL NEUMÁTICO DESARMADO PARA PODER VERIFICAR EL STICKER INTERNO. CONTROL DE NEUMÁTICOS EN CLASIFICACION, SERIE, FINAL

• LA TECNICA PUEDE CONTROLAR LOS NEUMÁTICOS, VERIFICANDO LOS NUMEROS DE LOS STICKERS EXTERNOS O DESARMAR EL NEUMÁTICO PARA CONTROLAR EL STIKER INTERNO. ENTRENAMIENTOS/CLASIFICACION/SERIES/FINAL.

• En cada salida a pista los neumáticos deben estar sellados.

• De no cumplir este ítem en entrenamientos, se procede a retirar el mejor tiempo de la 1er clasificación.

• No cumplir este ítem en clasificación, serie o final, es exclusión.

17. CAÑO DE ESCAPE: libre, que no sobresalga el perímetro del auto.-

NOTA: el túnel de salida de escape debe estar localizado entre el parante delantero y trasero de la puerta delantera derecha. Su sección de libre diseño deberá ser de chapa de acero soldada en toda su extensión, de manera que garantice la estanqueidad del habitáculo. El tubo de trombón de salida de caño de escape deberá esta localizada en el túnel y su salida de gases hacia la parte derecha, siendo su largo máximo el que limita la proyección del plano del vehículo o el mínimo necesario para que los gases tomen esa dirección.-

18. SOPORTE DE MOTOR Y CAJA: forma y material libre. Posición original ubicación.-

19. POLEAS: diámetro y material libre.-

20. EMBRAGUE: placa y disco de gran serie, no multidisco, permitido sinterizado, volante original o similar de acero, con diámetro original. Preparación libre, bulones libres. Accionamiento del embrague libre. Se permite disco Telescop.-

21. SISTEMA DE LUBRICACIÓN: original. Manteniendo la bomba de aceite original o similar.-

21.1. Radiador de Aceite: opcional. Chupador libre. Se permite calibrar venas de aceite e incrementar el drenaje de aceite.-

22. ALIMENTACIÓN:

22.1. Filtro de Nafta: libre.-

22.2. Filtro de Aire: libre (opcional). Permitido toma dinámica dentro del vano motor. Prohibido cualquier toma del exterior, que no sean las autorizadas para refrigerar.-

22.3. Cañerías: deben obligatoriamente ser de metal o malladas (Material ignifugo).-

22.4. Bomba de Nafta: bomba de nafta eléctrica. Obligatorio uso de corte de alimentación de energía por bloqueo de presión de aceite.-

22.5. Acelerador: sistema libre.-

23. CAJA DE CAMBIOS: marca "MQ" para motores 1600CC.

1ª 34/9 (3.777:1) Originales engranaje helicoidal
2ª 36/17 (2.117:1) Originales engranaje helicoidal
3ª 28/18 (1.555:1) Dientes rectos
4ª 20/24 (0.833:1) Dientes rectos
5ª 27/28 (0.964:1) Dientes rectos
MA 18/66 (0.2772:1).
Corona y piñon 70/19
Se permite embujar los ejes de los selectores internos.
Selectora de cambios libre preparación.
Es opcional el uso de sincronizados en las marchas de 3ra ; 4ta ; 5ta.
Desplazables originales.
Es obligatorio la colocación de la marcha atrás, la misma deberá funcionar y tener un seguro para su activación.

24. RELACIONES DE CAJA

Motor 1600
VW Gol AB9: original de cinco marchas, con las siguientes relaciones

MARCHA	DIENTES	RELACIÓN
1ª	38-11	3.455
2ª	35-18	1.944
3ª	36-28	1.296
4ª	31-32	0.969
5ª	28-35	0.800

Se autoriza la relación de 3ª marcha con diente recto, diente 27-21 y relación 1.286.-
Para esta relaciones de caja de velocidad se autoriza la siguiente relación de diferencial: 37-9 = 4,11
Se autoriza la relación de 3ra con dientes rectos 28/20 con relación 1,400. **El peso minimo del vehiculo que utilice esta tercera será de 900**
Opcional:
RELACIÓN DE CAJA: Para los autos modelo VW GOL AB9 se autoriza la relación de corona y piñón (diferencial) 9/43. (Ver plano adjunto)

Se autoriza a utilizar horquillas de bronce en la selectora de cambios de caja de velocidad.

25. PESO MÍNIMO DE LOS VEHÍCULOS

26.1 El pesaje se efectuará con piloto, combustible, agua y aceite como terminaron la prueba.

26.2. El lastre adicional para alcanzar el peso mínimo deberá ir ubicado del parante central de puerta hacia adelante dentro del habitáculo, debidamente abulonado para garantizar el no desprendimiento.

26.3 El lastre por hándicap NO SERÁ parte del peso mínimo del vehículo.

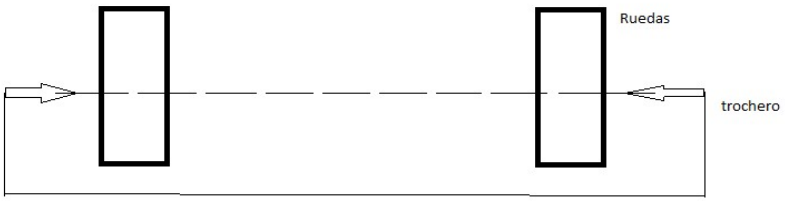
26.4. Hándicap de peso: será ubicado donde se alojaba la butaca derecha en un soporte confeccionado para el mismo y sujeto a la estructura de seguridad y abulonado con tornillo de 10mm con perforación de 1mm para precintar.

PESO MÍNIMO DE LOS VEHÍCULOS

MODELO	KILOS
Gol AB9	890 kg
Ford Fiesta	930 kg
VW Gol Trend	930 kg
Peugeot 208/207	930 kg
Chevrolet Onix	930 kg
Toyota Etios y Yaris	930 kg
Nissan March	930 kg
Clio – Clio Mio	950 kg
Fiat Argos	930 kg
Chevrolet Corsa	910 kg
Citroën DS3	930 kg

Trocha y distancia entre ejes ver ficha técnica de cada vehículo

Ambas trochas (delantera y trasera) se medirán desde el lado exterior de una llanta al lado exterior de la otra llanta a la altura del eje.



MOTOR

1. **BLOCK:** se permite rectificar plano superior sin inclinación. Se permite rectificar y/o encamisar cilindros, rectificar de bancadas sin desplazamientos, embujar apoyos de árbol auxiliar, colocar dos guías para centrar juntas y tapa de cilindro, sujetar libremente tapones de agua y aceite. Conductos de lubricación, preparación libre, rectificación de cilindros ver ficha de homologación. Se permite rasurado en block y tapas de bancadas

2. **CIGÜEÑAL:** se permite rectificare muñones de bielas y bancadas sin desplazamientos, dar tratamiento de dureza, balancear mediante orificio de fijaciones de volante y espigado libre.-

3. **BIELAS ORIGINALES:** se permite rectificar su interior sin desplazamiento, embujar alojamientos de pernos, balancear sin agregar material, rectificar para juego axial. Bulones libres. Se permite maquinar su parte inferior o superior, tapa y ojo para balancear manteniendo espada y caña original sin ningún trabajo.-

4. **PERNOS**: Diámetro exterior original, diámetro interior libre, largo libre, flotante opcionales, seguros de perno libres. -

5. **PISTONES:** originales o de mercado de reposición, sentido de orientación del armado libre, se permite tornear la cabeza para dar compresión manteniendo paralelismo. Se permite pistones que equipen al modelo MPI (aro fino). 1º 1.2mm, 2º 1.5mm, 3º 2.0mm. **PROHIBIDOS FORJADOS.**
   PROHIBIDOS SEMI TERMINADOS.
   Código de referencia/muestra (en técnica)
   MAHLE 70810.
   PERSAN 565.

6. **COJINETES:** originales o de mercado de reposición de biela y bancada, libre preparación.-

7. **CARTER:** original de la marca, libre preparación (prohibido cárter seco).-

8. **JUNTAS**: libres.-

9. **ARBOL DE LEVAS:** se permite su rectificado y/o rellenado de levas, dar tratamiento de dureza, crece libre, material libre. Alzada 11.20 mm max. Se permite alesar los alojamientos de apoyo de la leva y colocar bujes o cojinetes. **Prohibidos rodillos.** Debiendo respetar la posición del árbol de levas original.

10. **BOTADORES:** libre.-

11. **DISTRIBUCIÓN:** tapa original, optativo su uso. Engranaje árbol de levas, se permite modificar para usa corrector de puesta a punto. Polea y masa libre.-

12. **BUJIAS:** rosca y largo originales, grado térmico libre.-

13. **RESORTE DE VÁLVULA**: libre.-

14. **VÁLVULAS:** libre, manteniendo diámetro de la cabeza de acuerdo a la ficha de homologación. (Prohibido titanio). Vástago 7 y 8mm.-

15. **PLATILLOS DE VÁLVULAS:** libre, de material libre. Prohibido titanio.-

GUIA DE VÁLVULAS: largo libre, se permite guías con tope, no se permite inclinar, se permite cortar o fresar sin tocar el aluminio. Se permite de bronce y fundición. 7 u 8mm-

ALZADA DE VÁLVULA: 11.20mm máximo, medida sobre leva con comparador centesimal

16. **CIGÜEÑAL:** original, peso mínimo 10.800 g. Se permite hacer lágrimas en los agujeros de lubricación.-

17. **BIELAS:** originales, peso mínimo 630g (con cojinetes). Largo entre centros de bielas 144mm +/-0.1mm.

18. **MÚLTIPLE DE ADMISIÓN:** original en su forma, prohibido su mecanizado y/o aporte de material, se permite únicamente borrar espinas de base interior. Se permite el pulido sin aporte de material.-
19. **MULTIPLE DE ESCAPE Y CAÑO DE ESCAPE:** libre, que no sobresalga del perímetro del auto.-

20. **CARBURADOR:** SOLEX 34-34 +/- 0.25mm. Cuerpo y componentes originales del mismo. Se permite eliminar sistema del cebador. Se permite apertura de mariposa simultánea o diferidas, se permite cambiar los reglajes de aire y nafta. Permitida bancada adicional para eje carburador, únicas reformas permitidas en el cuerpo del mismo: adaptar emulsores tipo WEBER, se permite fresar tapas para colocar las mismas. Preparación interior libre sin aporte de material respetando difusores y gargantas especificadas. Difusores diseño libre, la altura total de los mismos deberá ser como máximo 37mm + 1mm y el diámetro interior será de 27 – 27mm como máximo con tolerancia de 0.25mm el material de los difusores es libre elección.- Se permite rectificar la base del mismo.

21. **BASE ADAPTADORA:** 35mm máximo, libre diseño.-

AUDI 1600 AP

DIAMETRO MAX DE CILINDRO	82,00MM	COMPRESION	10,5 A 1
DIAMETRO MAX DE CILINDRO	81,50MM	COMPRESION	10,6 A 1
DIAMETRO MAX DE CILINDRO	81,00MM	COMPRESION	10,7 A 1
CARRERA	77,40MM	TOLERANCIA +/ - 0,20MM	
DIAMETRO VALV. ADMISION	38,20MM		
DIAMETRO VALV. ESCAPE	33,50MM		
INTERIOR CASQ. ADMISION		34,00MM MAXIMO	
INTERIOR CASQ. ESCAPE		29,00MM MAXIMO	
PESO MINIMO CIGUEÑAL	10,800 KG		
LARGO DE BIELAS	144,OOMM	+/- 0,2	
ESPESOR DE AROS	1ER ARO	1,20	
	2DO ARO	1,50	
	3ER ARO	2,OO	
ARBOL DE LEVAS	LIBRE	ALZADA 11,20MM	
PISTON	ORIGINAL	DE REPOSICION	

1. **TAPA DE CILINDRO:** original de la marca, de 3, 4 y 5 bancadas de árbol de levas. No se permite el pulido, se permite modificar el apoyo de resortes de válvulas, se permite rectificar el plano manteniendo la posición original.
Permitido quitar el material desde el centro de las guías de válvula del lado bujías, hasta la parte inferior del casquillo.
Casquillo de admisión de 34mm como máximo, en caso llegar al diámetro máximo se puede prolongar en forma recta y concéntrica a la guía un fresado sobre el aluminio sin que éste supere el diámetro máximo otorgado para el casquillo.
Casquillo de escape: 29mm como máximo, se permite tocar el aluminio de la tapa hasta el borde de la guía desde el filo del plano del casquillo del lado cámara de combustión.

Precintado de motor.

Se entregarán 2 precintos en la técnica previa del día viernes, los mismos deberán estar ubicados de la siguiente manera:

Uno desde un bulón de sujeción del carburador pasando por los tornillos trabas de los centradores.

Uno desde un bulón de la tapa de válvulas, hasta un bulón de la caja, deberá parar por un orificio de la tapa de cilindro.

Se deberá tener agujereada la tapa de la quinta, por si el técnico decide precintarla.