

TURISMO COMPETICIÓN 2000
DEL ATLANTICO

REGLAMENTO TECNICO

AÑO 2018

FISCALIZADO POR
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS



MUY IMPORTANTE

INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO. Si la interpretación de algún término o párrafo del presente Reglamento y sus Anexos pudiesen dar origen a dudas, la Comisión Técnica del TURISMO C. 2000 del ATLANTICO, solicita que el Constructor, Preparador, Representante Técnico o Concurrente de un automóvil se abstenga de interpretarlos según su propio criterio.

En tal caso se sugiere, que mediante una nota se dirija a la Comisión Directiva del TURISMO C. 2000 del ATLANTICO solicitando en ella la correspondiente aclaración, a fin de que ésta a través de su Comisión Técnica y la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS se expida por escrito, al respecto, mediante un informe de la cual la Comisión Directiva conservará una copia. Dicho informe será la única constancia válida, en el caso de que existan objeciones acerca de la o las cuestiones planteada/s.

DISPOSICIONES GENERALES

Todo automóvil, por lo menos dos (2) semanas antes de su primera participación en competencia, deberá ser presentado ante la COMISIÓN TÉCNICA FISCALIZADORA DE LA CATEGORIA, a fin de realizar su verificación, confección de su ficha de homologación y correspondiente habilitación a participar en el campeonato. Lo mismo deberá hacerse, luego de toda modificación importante que involucre tanto, reparaciones importantes, actualizaciones al reglamento solicitado por el técnico, o aplicaciones y/o adiciones de elementos libres, que hayan sido realizadas con posteridad a su última verificación técnica. El automóvil y todas las partes que lo componen, para poder participar en las competencias de un determinado año calendario, deberá utilizar sólo aquellos elementos originales de fábrica que el presente reglamento estipula que deben pertenecer a dicho modelo y marca, que hubieran salido a la venta al público a través de la red de concesionarios de la marca, antes del 31 de Diciembre del año calendario anterior al año en curso.

CONDICIONES GENERALES DE COMPETICION

ARTICULO 1

Todos los autos deberán competir con piloto solamente, sin poder ser copilotado por ninguna otra persona.

ARTICULO 2

Todos los automóviles serán exclusivamente de los denominados coupe o sedan, con techo de chapa de acero, permitiéndose competir cualquier tipo de automóvil homologado por la categoría, y que se encuentren definido en alguno de los grupos que se detallan a continuación. La cilindrada máxima de la categoría Turismo C. 2000 Del Atlántico, será de 2000 cc., salvo excepciones especificadas.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL AUTOMOVIL

*Comprende dos grupos, denominados **GRUPO A** y **GRUPO B**.*

GRUPO A

*Deberán ser autos de serie de fabricación MERCOSUR, de tracción delantera y están autorizados a competir exclusivamente con motores **AUDI** 1.6, 1.8, 2.0, 8 válvulas (carburador solex 36/36, rel. compresión 9:1, alzada max. valvula 10 mm) las siguientes marcas / modelos: VW GACEL / SENDA / CARAT / POINTER / POLO - FORD ESCORT (3P o 5P) / ORION / MONDEO (95) / FOCUS I – CHEVROLET ASTRA – RENAULT MEGANE II y los siguientes modelos con sus **motores originales** RENAULT 18 / FUEGO.*

GRUPO B

Deberán ser autos de serie de fabricación Argentina, estando autorizadas a competir dentro del presente reglamento, las siguientes marcas: - PEUGEOT 504 - FORD TAUNUS (en sus versiones coupe o sedan) y FORD SIERRA (coupé o sedan).

CARROCERIA - FALSO CHASIS - BASTIDOR - TROMPA - ELEMENTOS AERODINAMICOS

ARTICULO 3

Deberá mantenerse la distancia entre ejes originales del automóvil empleado, como así mismo la ubicación longitudinal original de sus ejes delanteros y traseros con respecto a la carrocería.

Inc. A:

La luz al piso del automóvil será libre.

Inc. B:

Internamente, la estructura de chapa metálica del falso chasis y del casco de la carrocería, podrá ser reforzada en forma libre, pero no alterada en su estructura ni desprovista de ninguna de sus partes originales.

Inc. C:

El torpedo deberá pertenecer de origen al automóvil y modelo declarado, en ubicación, forma, espesor y material.

Inc. D:

Exteriormente la carrocería deberá mantener los elementos originales, forma, dimensiones, material y espesor de origen (excepto trompa, solo para algunas marcas – Ver apartado de Trompas).

*En el **GRUPOS A** están prohibidos todo tipo de cargas aerodinámicas no originales en la trompa del vehículo, como pueden ser baberos, spoilers, bigotes, alerones, etc...*

Inc. E:

ALERONES

*El **GRUPO A** en la parte trasera del vehículo podrá usar el alerón original que equipa a cada marca y modelo desde fábrica, ubicado en su posición original. Se podrá optar, por utilizar en su defecto, un alerón de un plano y libre diseño, de una cuerda de no más de 150mm. incluyendo un Gurney, en caso de ser utilizado (Ver Anexo A / A-1). En el **GRUPO B**, el Peugeot 504 y el Ford Taunus podrán utilizar, en su parte trasera un alerón de libre diseño y el Ford Sierra podrá utilizar los alerones originales en posición original, o un alerón de un plano y libre diseño. En el caso de los vehículos del Grupo B, la cuerda del alerón podrá ser de hasta 230mm.*

En automóviles de cuatro (4) puertas del tipo tricuerpo (con baúl), la altura del alerón, será de hasta 200mm. medido horizontalmente sobre el plano longitudinal del vehículo desde el comienzo de la tapa del baúl (Ver Anexo A / A-2).

En los automóviles de cinco (5) puertas del tipo bicuerpo (hatchback – sin baúl), la verificación dimensional en altura del alerón, será de hasta 200mm. medido horizontalmente sobre el plano longitudinal del vehículo desde posición del burlete inferior de la luneta (Ver Anexo A / A-2)

El largo máximo del alerón será aquel que quede comprendido entre los burletes verticales de la luneta (visto posterior del vehículo), a la altura de montaje definida por los párrafos anteriores (Ver Anexo A / A-3).

El alerón no deberá sobresalir verticalmente hacia atrás, más de 150mm. desde donde termina la cola del auto medido sin paragolpes (Ver Anexo A / A-4).

El alerón o ala, será de diseño libre según se especificó en los párrafos anteriores, fabricado de una sola pieza, siendo libre el uso de un gurney. Dicho gurney, deberá ser de un perfil continuo y del mismo largo que el alerón. También será una pieza independiente al plano del alerón, deberá estar firmemente sujeta al mismo. La posición del gurney, podrá ser regulable en altura a fin de cambiar su configuración sin tener que reemplazarlo.

La cuerda del alerón será medida con el gurney incluido, en caso de que sea utilizado en la competencia.

Los soportes de sujeción del alerón no serán más de dos (2) en cualquier caso, siendo de libre diseño y material (espesor mínimo 2mm), pero no teniendo efectos de cargas sobre los mismos. Para el caso de alerones que tiene soportes centrales, las aletas de sus extremos deberán estar paralelamente alineadas entre sí (vista superior), no podrán tener efectos de cargas. Deberán tener una superficie no mayor a la definida en el Anexo A / A-5. Las aletas no deberán estar en contacto con ninguna parte de la carrocería del vehículo, y distar a una distancia no menor de 30mm del contorno del baúl (4 puertas) o luneta (5 puertas) vista lateralmente.

Inc. F:

TROMPAS

*Los modelos Renault MEGANE II, Ford MONDEO (95), Ford FOCUS 1 y Chevrolet ASTRA, y todos los autos que se incorporen y compitan por primera vez en la categoría a partir del 1/1/2016 deberán tener la trompa de línea original. Por el contrario, los que hayan participado en competición antes de esta fecha podrán optar por usar la **trompa de formato original o una trompa libre.***

Trompa de formato original

Está permitido ser de chapa o fibra de vidrio los siguientes elementos de la trompa: guardabarros delanteros, capot motor y frente, separados o en un conjunto enterizo, pero siempre conservando la forma y medidas de fábrica. Todos los elementos de la

trompa, deberán estar firmemente asegurados al bastidor central del vehículo. Los faros pueden ser originales ploteados o simulados siempre que se mantenga su forma exterior original. Es libre la colocación de tomas Naca para enfriamiento. El paragolpe delantero o parte del frente que cumple tal función, es de uso obligatorio y puede ser original o fibra de vidrio conservando su posición original. Son libres en posición las aberturas para enfriamiento de radiadores y frenos, siempre que se encuentren sobre el paragolpes delantero (consulte al técnico para aprobación de superficies máximas de aberturas). Los autos que tengan la alternativa de elección, y utilicen este formato de trompa, tienen un beneficio en la reducción del peso del vehículo en **20 Kg.** (Ver apartado PESOS) Para poder hacer uso del beneficio del lastre, aparte de cumplir con lo definido anteriormente, la toma de aire del motor, no podrá estar por afuera de la forma “estética” original del vehículo.

Trompa libre

La trompa libre solamente es autorizada en autos que compitieron antes del 31/12/2015 y reemplaza el conjunto original de guardabarros delanteros, capot, frente, paragolpes y faros delanteros, de manera que sea capaz de soportar los efectos de un eventual desbande de neumáticos. Es de libre diseño, de formato convexo sin cargas ni formas que la generen. Podrá ser fabricada de fibra de vidrio e ira sólidamente sujeta al resto de la carrocería, y deberá cubrir las ruedas delanteras de la misma manera que lo hacían los elementos originales. El **GRUPO A** (Renault FUEGO y Renault 18) no podrá tener ningún tipo de carga aerodinámica y debe terminar en su parte delantera inferior de forma perpendicular al piso desde la altura de la punta de eje, hacia abajo. Podrá tener en su parte inferior una pestaña de refuerzo hacia el interior de la trompa de hasta 50 mm de ancho y la misma deber ser paralela al suelo. El **GRUPO B** no podrá tener ningún tipo de carga aerodinámica en la trompa más que, una única carga tipo “bigote” y de perfil continuo de hasta 100mm de largo medido desde el plano vertical que antecede la carga (Ver Anexo A / A-6). Dicha carga no puede genera ningún tipo de efecto suelo, y por tal motivo, deberá ser en su formar inferior, paralelo al suelo. La forma de la trompa desde la altura de la punta de eje deberá cumplir las mismas especificaciones que el grupo A, a fin de que el único efecto de carga esté dado por el dispositivo mencionado.

En todos los casos: se deben mantener originales de fábrica, sin alivianar ni suprimir y cumpliendo realmente su originaria misión estructural, los elementos que constituyen al falso chasis, el interior de los pasa ruedas delanteros, si en el automóvil estos son partes estructurales y las torres y anclajes de la suspensión del tren delantero. En caso de que parte, del falso chasis, largueros, arañas de suspensión o torretas no se encuentre en su estado original, los mismos podrán “refabricarse

estructuralmente” con material, forma y tipo de montaje, ídem al original, y reubicando originalmente los puntos de anclajes de suspensión y dirección. Se permite recortar el interior de los pasaruedas delanteros íntegramente. Se permite en los laterales exteriores del torpedo agregar aditamentos o carenados entre puertas delanteras y pasaruedas. Se permite reforzar el falso chasis pero solo mediante el adosado de planchuela de acero al carbono, debiéndose poder luego del refuerzo, identificar visualmente el origen standard del elemento que se reforzó.

Se podrá hacer plana la cavidad donde va ubicada la rueda de auxilio. No se permite el alivianamiento, visible u oculto de los elementos citados en la presente nota. No se permite poner ningún tipo de piso plano en la trompa original ni en la de libre diseño anteriormente detallada. Sólo se permite canalizadores de aire para los radiadores de agua y aceite y también para los frenos delanteros.

Se permite modificar piso y zócalo hasta la parte interna del mismo para poner el escape solamente.

Inc. G:

Es optativo el uso de túnel canalizador de aire para el radiador de agua. Los pernos que se usan para sostener la trompa en el túnel no podrán tener más de 100 mm. de largo. Dichos pernos no podrán nacer desde la parte delantera del chasis si no desde el túnel o soporte del radiador. No se permite una unidad de canalización que unifique canales de aire de radiador con canales de aire para refrigeración de frenos. No se permite el carenado entre los exteriores de los canales de aire.

Inc. H:

Reemplazar la tapa del baúl por otra con idéntica forma y tamaño exterior que la original de ese modelo y marca, la que podrá ser de libre material.

Se autoriza a soldar la tapa del baúl a los guardabarros y panel trasero a efectos de reforzar la cola del vehículo. Asimismo se permite realizar un corte en la misma para acceder al tanque de combustible. Material libre. La tapa deberá conservar en su conjunto la línea original del vehículo.

Se permite reemplazar el piso del baúl por una chapa plana de material ignífugo en su plano original.

Inc. I:

Agrandar el tamaño de la abertura lateral exterior de los guardabarros delanteros y traseros originales, para hacer lugar para colocar el neumático de 17” recortando para ello en dicha zona los costados de la carrocería hasta lograr que la nueva abertura llegue, máximo, hasta la parte superior del pasaruedas original y con una luz lateral máxima medida horizontalmente a la altura del centro de la rueda de 85 mm a cada costado de la banda de rodamiento (este último, siempre que no se llegue a tener que modificar la parte baja posterior de las puertas traseras) (Ver Anexo A / A-7).

Inc. J:

Es optativo el uso del paragolpe trasero. Éste podrá ser de material original o de fibra de vidrio de no menos de 2 mm. de espesor de igual forma que el original en su aspecto exterior el que no podrá montarse con el alma de acero original. Se permite el recortar la parte "central inferior", sin sobrepasar en altura del piso del baúl, tanque de combustible o buche de rueda de auxilio, y en ancho no debe sobre pasar el interior de las ruedas traseras (Ver Anexo A / A-15). En el caso que el paragolpes trasero, sea parte de los guardabarros, el mismo será de uso obligatorio.

Los pisos deben ser originales en formas y medidas, no se permite ningún elemento que funcione como "cubre piedras" o parecido en la parte inferior del piso del auto.

Inc. K:

En el compartimento del motor se permite vincular y reforzar libremente y en todo sentido la jaula de seguridad hasta la punta de los largueros del falso chasis, quedando dichos refuerzos y vinculaciones por detrás del radiador de agua.

NOTA ACLARATORIA: Dado que exteriormente la carrocería deberá mantener los elementos originales, forma, dimensiones y material de este último, no está permitido carenar exteriormente al piso del vehículo.

Inc. L:

El gotero original del techo, no podrá suprimirse ni modificarse, como tampoco los elementos originales de sujeción del vidrio del parabrisas, que deberá ser triple o llamado de seguridad. La luneta trasera podrá ser asegurada mediante elementos de sujeción adicionales, contra su desprendimiento. Se permite perforar la luneta para la salida de gases interiores. La luneta y los vidrios laterales pueden ser de plástico o material similar, siempre transparente. Los vidrios o plásticos laterales pueden ir en su posición original o en la parte exterior, apoyados en la porción superior del panel y en el marco de la misma, o sea adosados al exterior de las ventanas. Todas las puertas deberán ser las del automóvil declarado. Las dos puertas delanteras se deberán abrir y cerrar, para poder dar libre acceso al puesto del piloto, debiendo ser las originales de ese modelo del automóvil (en diseño, forma, dimensiones y piezas y material de este último) conservando originales: sus bisagras, su manija exterior de puerta. Se deberá agregar a estas dos puertas correas de sujeción, del tipo utilizado en cinturones de seguridad y con hebillas de rápida apertura. Será libre de quitar el apoyabrazos y las manijas interiores de levantacristales. Se puede recortar la misma en su interior hasta la altura del marco de las puertas delanteras y de las puertas traseras.

Inc. LL:

En los automóviles de cuatro puertas, podrá soldarse toda la periferia de las dos puertas traseras originales al casco del automóvil a los efectos de reforzar la rigidez y la

seguridad del mismo durante la marcha, y especialmente durante eventuales choques o vuelcos. De lo contrario, dichas puertas traseras deberán hallarse sólidamente sujetas con grampas y bulones adecuados a los tubos de la jaula de seguridad antivuelco o al interior del casco. La parte interna de las puertas traseras se podrán recortar desde el pasa ruedas trasero hasta el parante del medio.

Inc. M:

El asiento o banqueta trasera y su correspondiente respaldo acolchado, podrán eliminarse. Podrán recortarse o eliminarse las chapas donde apoyan el respaldo del asiento trasero.

Inc. N:

El diseño y tamaño del tablero de instrumentos, es libre.

Inc. Ñ:

El asiento o butaca original deberá reemplazarse por una **butaca de competición** individual de libre diseño y material sólidamente sujeta a la jaula antivuelco. Posición de butaca libre. No se permite colocar butaca en el centro del habitáculo.

Ninguna parte del asiento de la butaca podrá sobrepasar la línea media longitudinal del vehículo.

Inc. O:

Las medidas de distancia entre ejes y trocha delantera se medirán como se indica en el Anexo A / A-8, y deben cumplir las dimensiones que se definen a continuación en la Tabla 1, según el modelo de vehículo:

MARCA / MODELO	DISTANCIA ENTRE EJES [Tol.= + 30mm]	TROCHA DELANTERA [Tol.= + 90mm]
TAUNUS	2578 mm	1422 mm
PEUGEOT 504	2740 mm	1434 mm
SIERRA	2608 mm	1452 mm
R-18 / FUEGO	2441 mm	1430 mm
ESCORT L. 1990	2400 mm	1400 mm
ESCORT XR 3 L. Nueva	2520 mm	1440 mm
ORION	2520 mm	1440 mm
POINTER	2525 mm	1440 mm
POLO	2440 mm	1430 mm
GACEL/SENDA	2358 mm	1350 mm
CARAT	2550 mm	1414 mm
MONDEO	2700 mm	1540 mm
FORD FOCUS I	2615 mm	1502 mm
CHEVROLET ASTRA	2614 mm	1484 mm
MEGANE II	2686 mm	1518 mm

TABLA 1

La trocha trasera es libre.

JAULA ANTIVUELCO

ARTICULO 4

Será obligatoria debiendo estar construida con caños tubulares de acero al carbono de Ø38mm como mínimo, y no menos de 2mm de espesor de pared, o de acero aleado al cromo (Cr) molibdeno (Mo) de Ø38mm como mínimo, y no menos de 1,6mm de espesor de pared. Debe estar formada mínimamente por un arco delantero a nivel del marco de parabrisas y un arco central a la altura de los parantes de puertas, vinculadas entre sí con travesaños tomadas en la parte trasera a la altura de los pasaruedas trasero. La misma deberá estar convenientemente fijada.

TREN DELANTERO

ARTICULO 5

Deberá ser el original del modelo y marca declarada. Se podrá utilizar puntas de eje, cojinetes a rodillos, cónicos de mazas, portamazas y mazas reforzadas de libre diseño y material, o de acero de superior calidad se permite reemplazar rulemanes de bolillas por rulemanes a rodillos cónicos.

Se permite hacer regulable el apoyo del resorte, se puede alargar los anclajes de los espirales, manteniendo la posición original. Los topes de suspensión (precargas) pueden ser externos.

En las suspensiones que tengan parrillas de chapa o fundición, se permite reemplazarla por parrilla geometría y materia IDEM al definido para la fabricación de Jaula Antivuelco, respetando las medidas originales de posición de anclajes (Ver Anexo A / A-10, A-11, A-12, A-13 y A-14).

En las suspensiones delanteras y traseras de sistema Mc Pherson, se permite un corrimiento del punto superior de apoyo o torre de cada pilar de rueda de hasta 50 mm en todas las direcciones con respecto a su punto de sujeción original, siempre que el nuevo punto de apoyo se halle convenientemente reforzado. Además se podrá hacer regulable el brazo inferior de suspensión el que deberá mantener su posición original. Se permite el corrimiento de forma longitudinal al vehículo, en 40mm entre la rótula original y el pantógrafo inferior o tubo Mc Pherson.

Se permite en los R18 y FUEGO correr el apoyo inferior del amortiguador 50mm respecto al original, en cualquier dirección.

En los autos de tracción delantera, los semiejes son totalmente libres.

TREN TRASERO

ARTICULO 6

Deberá ser el original del modelo y marca declarada. Se podrá utilizar puntas de eje, cojinetes a rodillos, cónicos de mazas, portamazas y mazas reforzadas de libre diseño y material, o de acero de superior calidad se permite reemplazar rulemanes de bolillas por rodamientos a rodillos cónicos.

La trocha trasera es libre, siempre que sus neumáticos queden enteramente cubiertos por sus respectivos pasaruedas, prolongado hacia fuera estos en todo su contorno mediante un guardabarros de chapa de acero o fibra poliéster, saliente respecto del guardabarros original, si ello fuese necesario, pero de manera que de ninguna circunstancia de marcha, en recta o en curva, haya roce con el neumático de otro vehículo.

*En todos los autos del **GRUPO A** y **GRUPO B**, la comba del eje trasero es libre.*

Se permite hacer regulables los bujes para dar comba a las ruedas traseras. Se permite adoptar el núcleo piñón y corona DANA 30.

Al PEUGEOT 504 se le permite poner tensores desde el núcleo del diferencial a la cañonera y cardan aéreo sin modificar la posición de los espirales y amortiguadores. Podrán usar diferencial y cañonera de TAUNUS en ambos casos. Los tensores serán igual como los tienen los TAUNUS y se puede rotular.

En el TAUNUS se permite un corrimiento del anclaje del tensor trasero del diferencial en la carrocería de hasta 50mm., hacia arriba o hacia abajo de forma vertical. Asimismo se autoriza modificar el anclaje de la parrilla con el diferencial en 20 mm. hacia abajo, y reemplazar el manchón del eje de cardán por una cruceta, manteniendo posición original.

En los autos TAUNUS, PEUGEOT 504, la relación corona y piñón mas reducida será de 4,10 a 1.

Se autoriza el uso de palier flotante en los autos de tracción trasera con eje rígido. Los palieres de los vehículos con tracción trasera y eje rígido y los semiejes en los de suspensión independiente son libres.

SUSPENSIONES DELANTERA Y TRASERA

ARTICULO 7

Los bujes de pivotamiento son libres en dimensión y material, pero deberán mantener la posición original. Las rótulas de suspensión son libres, su centro de rotación deberá mantener la posición original. No se permitirá la rotación de los portamazas traseros que no tengan este sistema original de fábrica. En los vehículos de eje rígido posterior con

tensores unidos al falso chasis, dichos tensores deben estar rígidamente unidos al eje, sin la posibilidad de mantener movimientos relativos entre estos, y el propio eje. No se aceptará técnicamente aquellos sistemas de suspensión adulterados de manera que cambien el concepto de trabajo dinámico de las suspensiones originales. Los elementos elásticos de las suspensiones delantera y trasera son de libre diseño, pero deberán corresponder respectivamente al mismo tipo empleado de origen en el modelo y marca de automóvil declarado (resortes helicoidales, ballestas o barras de torsión), debiendo conservar los puntos (ubicación original) y tipo de apoyo, articulación (rotulado, rígido o embujado) y anclaje originales sobre el chasis. Los topes de suspensión son libres.

Cuando la barra antirrolido actúa como tensor en el vehículo en forma original de fábrica, se podrá reemplazar por un tensor, siempre que actúe y sea anclado en el lugar y posición original. Se podrá colocar una barra antirrolido, de libre diseño, material y sujeción, tanto en la suspensión delantera como en la trasera, no pudiéndose comandar desde el habitáculo. Alojamiento de los espirales traseros libres, manteniendo posición original, se pueden alargar manteniendo dicha posición original.

En las suspensiones traseras, las parrillas, brazos y eje trasero deberán ser originales del modelo y marca del automóvil declarado. Las citadas parrillas, brazos y eje trasero originales deberán trabajar como tales en la suspensión, es decir, deberán cumplir efectivamente su misión cinemática y estructural y se los podrá reforzar libremente, con caño o planchuela (soldado o abulonado) como también a sus correspondientes anclajes, debiéndose luego de su refuerzo poder identificar visualmente el origen standard de la parrilla, brazo, eje trasero o anclaje que se reforzó.

ARMORTIGUADORES

ARTICULO 8

Los amortiguadores deberán ser nacionales, de reposición comercial, y de equipo de serie de vehículos de fabricación nacional. Deberán ser solamente de principio de funcionamiento, hidráulicos del tipo monotubo o bitubo, no regulables externamente bajo ningún concepto. Se permite acortar los vástagos y tubos. Las válvulas de compresión y/o expansión serán de libre diseño y material, siempre que sea fabricadas en Argentina. No se permiten válvulas fabricación importada, de marcas como Penske, Fox, Racetech, QA1, Afco, Bilstein, Ohlins, etc.

Está prohibido utilizar los amortiguadores presurizados, incluso en condiciones de origen de fábrica.

NOTA ACLARATORIA: En el caso del Renault MEGANE II, con provisión original de fábrica con amortiguación presurizada, e inclinación extrema de su posición original, se permite la reubicación de este elemento, para lograr poder utilizar una amortiguación del

tipo hidráulica. El anclaje inferior original, se podrá reubicar con un soporte simple rígidamente unido al eje (Pto. A), siempre que se ubique desde el centro de la rueda trasera hacia atrás (Ver Anexo A – A/9). En el caso del anclaje superior (Pto. B), el mismo deberá cumplir con las dimensiones que se detallan en el Anexo correspondiente.

SISTEMA DE GOBIERNO

ARTICULO 9

La caja exterior o carcasa del mecanismo reductor de dirección deberá ser la original del modelo y marca declarado, pudiéndose variar su relación, pero no su lugar y forma original de sujeción. Los restantes elementos que componen el sistema de dirección, podrán ser de libre diseño. La columna de dirección deberá ser como una condición, del tipo telescópica o con articulaciones del tipo unión universal.

SISTEMA DE FRENOS

ARTICULO 10

Se podrán reemplazar en el tren delantero y trasero los discos originales y/o campanas por discos de libre diseño y material libre, con un máximo de 12 pulgadas de diámetro y con una tolerancia en $\pm 3\%$. Prohibido mordazas de competición en los ejes delanteros y traseros, las que deberán ser de autos de gran serie nacionales y de reposición comercial. Mordaza o cáliper delantero y trasero de fijación libre. Los discos deberán mantener su ubicación original.

Se permite realizar sobre las cara planos de los discos de frenos, donde actúan las pastillas, máximo dos ranura para descarga de polvo los discos de frenos de nos mas de 2mm de profundidad.

El sistema de freno será hidráulico y accionado por el correspondiente pedal, que deberá actuar habitualmente sobre las cuatro ruedas del automóvil, mediante dos circuitos independientes, cada uno de los cuales opere como mínimo sobre dos ruedas del automóvil del mismo eje. Este sistema de operación, deberá estar concebido de manera que si uno de dichos circuitos dejase eventualmente de actuar, se cuente por lo menos con la acción del restante. Bomba de freno, pastillas, y servos libres.

El sistema de freno de mano podrá eliminarse.

SISTEMA DE TRASMISION

ARTICULO 11

Inc. A:

El volante del motor es libre.

Inc. B:

EMBRAGUE

Placa y carcasa original de fábrica, libre en su preparación y refuerzo, monodisco, disco libre.

Inc. C:

PROTECCION CUBREVOLANTE

Obligatoriamente en el piso, debajo del túnel correspondiente y de manera que cubra la zona del volante del motor y del embrague, deberá existir una protección contra estallido de embrague, hecha con chapa de acero de 3 mm de espesor y 150 mm de ancho como mínimo, que cubra de manera cercana y aproximadamente concéntrica, a la citada zona, sujeta sólidamente mediante bulones de block de cilindros de motor, a la carcasa de la caja de velocidades a ambos elementos cubriendo por lo menos el arco de 180 grados superior. Por lo tanto esta protección podrá tener aproximadamente la forma lateral de un semi cilindro (o bien la forma lateral de un semi tronco de cono con inclinación hacia adentro).

NOTA ACLARATORIA: Se permite ubicar la protección cubrevolante fija a la carrocería. En este caso las dimensiones serán las mismas que especifica el presente artículo cubriendo un arco de 180 grados por encima del plano horizontal que pasa por el eje del volante motor.

Inc. D:

CAJA DE VELOCIDADES Y DIFERENCIAL

Original de fábrica, correspondiente a la marca y modelo del automóvil utilizado, como así también original a la cilindrada del automóvil. Los anillos de sincronizado (frenos) se pueden rectificar los dientes. En los autos con tracción delantera la caja puente debe ser original, la que provea el fabricante a cada motor de acuerdo a su cilindrada. No se permite ningún tipo de autoblocante.

El Ford SIERRA y R-18/FUEGO pueden utilizar caja de 4° o 5° con las relaciones que autorizan el presente reglamento.

Se permite al TAUNUS y al PEUGEOT 504 utilizar caja de 5 velocidades con las relaciones autorizadas por el presente reglamento.

Al CARAT 2.0 se le permite utilizar la 3° marcha con la relación 1.40 con dientes rectos y frenos de engranajes originales.

En los vehículos GACEL/SENDA y CARAT 1.8 se autoriza utilizar la tercera marcha con la relación 1,40 con dientes rectos y frenos de engranajes originales.

GRUPO A:

Los modelos ESCORT, ORION, POINTER, POLO, MONDEO 95, FOCUS, ASTRA y MEGANE II deberán competir con caja transversal MQ con las siguientes relaciones (motores AUDI 1.6, 1.8, 2.0). Ver tabla 2

MARCHA CAJA y DIFERENCIAL	N° DIENTES CONDUCTOR / CONDUCTIDO	RELACION
1°	34 / 9	3,78 : 1
2°	36 / 17	2,12 : 1
3°	35 / 24	1,46 : 1
4°	35 / 34	1,03 : 1
5° (sobremarcha)	43 / 36	0,84 : 1
DIFERENCIAL	71 / 78	3,94 : 1

TABLA 2

Los modelos GACEL/SENDA y CARAT competirán con caja VW longitudinal con las siguientes relaciones (motores AUDI 1.6, 1.8 y 2.0 cc), ver tabla 3:

<u>GACEL / SENDA / CARAT</u>		<u>CARAT</u>
MARCHA CAJA y DIFERENCIAL	RELACION	CILINDRADA MOTOR (cc)
1°	3,45 : 1	No especifica
2°	1,94 : 1	No especifica
3°	1,40 : 1	1600, 1800 y 2000
3°	1,29 : 1	1600 y 1800
4° (sobremarcha)	0,97 : 1	No especifica
4° (sobremarcha)	0,91 : 1	No especifica
5° (sobremarcha)	0,80 : 1	No especifica
5° (sobremarcha)	0,73 : 1	No especifica
DIFERENCIAL	4,11 : 1	No especifica

TABLA 3

Los modelos del **GRUPO A**, R18 Y Coupe Fuego, como así también los del **GRUPO B**, podrán utilizar las siguientes relaciones de caja y diferencial para cada uno de ellos (Ver Tabla 4).

MARCHA CAJA y DIFERENCIAL	N° DIENTES CONDUCTOR / CONDUCIDO	RELACION	GRUPO / MARCA MODELO
1°	45 / 11	4,09 : 1	A / R18 y RFuego
2°	37 / 17	2,17 : 1	A / R18 y RFuego
3°	31 / 22	1,41 : 1	A / R18 y RFuego
4°	34 / 33	1,03 : 1	A / R18 y RFuego
4° (sobremarcha)	33 / 34	0,97 : 1	A / R18 y RFuego
5° (sobremarcha)	-- / --	0,86 : 1	A / R18 y RFuego
5° (sobremarcha)	-- / --	0,81 : 1	A / R18 y RFuego
DIFERENCIAL	-- / --	3,78 : 1	A / R18 y RFuego
1°	-- / --	3,65 : 1	B / FORD
1°	-- / --	3,66 : 1	B / PEUGEOT
2°	-- / --	2,13 : 1	B / FORD
2°	-- / --	2,17 : 1	B / PEUGEOT
3°	-- / --	1,37 : 1	B / FORD
3°	-- / --	1,40 : 1	B / PEUGEOT
4° (directa)	-- / --	1 : 1	B
5° (sobremarcha)	-- / --	0,81 : 1	B / FORD
5° (sobremarcha)	-- / --	0,84 : 1	B / PEUGEOT
DIFERENCIAL	-- / --	REDUCCION HASTA 4,10 : 1	B

TABLA 4

Inc. E:

EJE CARDANICO

En los autos de tracción trasera, el eje cardan debe ser original de fábrica, excepto en el PEUGEOT 504.

PLANTA IMPULSORA

ARTICULO 12

El motor deberá ser el original con sus anclajes en posición y forma de fábrica, para el GRUPO B, y para R18 y Coupe Fuego del Grupo A. El resto de los autos que conforman el grupo A, deben utilizar motor Audi especificado en los párrafos posteriores. El motor debe ser el original correspondiente a la marca de la carrocería, de fabricación nacional para el GRUPO B hasta 1980 inclusive y para el GRUPO A también debe ser original correspondiente a la marca de la carrocería y de fabricación nacional. Está prohibido variar

los puntos de apoyo o inclinación del mismo. Todos los elementos que el presente reglamento no autoriza a reemplazar deben ser los provistos por el fabricante y habilitados para el mismo sin más modificaciones que las que permita el mismo reglamento. Se permite reemplazar los tacos de goma por otro material, respetando medidas y también se permite reemplazar los tacos de motor y caja por otros artesanales de material libre respetando los anclajes de motor, caja y chasis originales, y la posición y altura original del motor y caja.

Aquellos autos que por cuestiones de origen, deban cambiar su motor original por el motor AUDI tienen tolerancia para adaptar los anclajes al nuevo motor AUDI (Consultar posición con comisión técnica de categoría).

Los motores AUDI deberán tener las siguientes características generales: 4 cilindros, de cilindradas de 1600cc, 1800cc y 2000cc, 2 válvulas por cilindro, alzada máxima de válvulas (escape y/o admisión), no mayor a 10mm, relación de compresión 9 : 1 y carburador Solex 36/36.

En el motor AUDI 1800cc, se permite como máximo un diámetro de cilindro de 82mm, y una cilindrada de hasta 1825cc + 1cc. Para el motor 1600cc, la cilindrada máxima será de 1600cc + 1cc, y para el modelo de 2000cc, la misma no será mayor que 2000cc ± 1cc.

A los modelos Ford TAUNUS se le permite utilizar el motor de 2000cc. ó 2300cc. encamisado sin sobrepasar la medida original de cilindro.

Los autos Ford SIERRA pueden usar el motor del Ford TAUNUS (Año de fabricación menor a 1980) 2300cc. encamisado sin sobrepasar la medida original de cilindro. Máxima cilindrada hasta 2000cc ± 1cc.

Inc. A:

BLOCK

Manteniendo estructura original de modelo de serie hasta 1980 para el **GRUPO B** y manteniendo estructura original del modelo de serie para el **GRUPO A**, permitiéndose modelos posteriores, conservando centro, medidas y estructuras originales al modelo límite mencionado anteriormente. Se permite embujar los alojamientos de levas, se puede modificar la altura del block entre planos del mismo hasta 3mm, respecto de la original, pudiéndose variar el diámetro de los cilindros únicamente.

Inc. B:

CIGÜEÑAL

Original de fábrica en formas y medidas del motor correspondiente. No se permite ni alivianar ni poner contrapesos. Carrera original + 0,2mm. Se permite su ranurado para mejorar su lubricación en todas las marcas. Se permite poner punto firme en el cigüeñal para centrar el volante del motor. Se permite rectificar el cigüeñal.

A los motores AUDI 1800cc. se les permite utilizar el cigüeñal de ocho panes de fundición y de acero de diesel.

Inc. C:

BIELAS

Originales de fábrica y de la misma marca del motor. En el cigüeñal de 8 panes diesel se permite el uso de bielas de AUDI 1800cc naftero. Prohibido pulir las mismas. Sangrinado original. Permitido embujar las mismas. Una biela como mínimo deberá conservar formas y medidas originales (Para facilitar balanceo) y solo se podrá tocar para dar luz de axial en el pie. Dimensiones de biela según Anexo A – A/17. Tornillos de bielas libres, con tuerca.

Los Peugeot 504 y Ford TAUNUS podrán utilizar bielas de los modelos posteriores manteniendo medidas y distancia entre los centros.

Prohibido bielas especiales.

Inc. D:

TAPA DE BANCADA

Original de fábrica, no se permite reforzar las mismas, bulones libres.

Inc. E:

PISTONES Y PERNOS

Libres.

Inc. F:

AROS

Libres.

Inc. G:

TAPA DE CILINDROS

Original de fábrica, pudiéndose intercambiar modelo (año), hasta el modelo límite anterior según el grupo al que corresponda. No se podrá alterar la medida del diámetro de válvula. Conductos de admisión y escape libres en su maquinado. No se permite pulir los cielos ni alterar medidas ni formas. En caso de encasquillar se deberán respetar hasta 2 milímetros en más, del diámetro exterior original. Un cilindro solamente podrá tener mayor tolerancia debido a una rotura. No se permite entubados ni agregados de material de ninguna especie ni postizos. Se permite frezar el apoyo del resorte de válvula. Solo será aceptado, retocar los cielos de 2 (dos) cámaras, en caso de rellenados por eventual rotura, pero deberá mantener el formato y cubicación original (símil a las no rellenadas).

En las tapas de los motores AUDI de cuatro bancadas de levas, se permite adicionar un puente o 5ta bancada, solamente en la posición cuatro. El montaje de esta bancada, será libre, y su diseño será de similares dimensiones y material a las ya

existentes. No se permite otro tipo de cojinete que el original, utilizado en el resto de las bancadas.

A los Peugeot 504 se autoriza colocar tapas de cilindro hasta modelo 1990 de 1800cc. Al Ford SIERRA se le permite utilizar la tapa de cilindros del Ford TAUNUS y al Ford TAUNUS la del Ford SIERRA.

Los modelos Peugeot 504, Renault 18, Renault FUEGO, Ford TAUNUS, Ford SIERRA, deberán tener una relación de compresión no mayor a 9,5 a 1 (con junta de Tapa de cilindro, colocada).

Inc. H:

ARBOL DE LEVAS

De cruce libre y cuya alzada máxima será las definidas en la Tabla 5:

MOTOR MARCA	ALZADA MAXIMA (mm)
AUDI 1600cc/1800cc y 2000cc	10
Ford TAUNUS	11
Ford SIERRA	10.5
Peugeot 504	11
Renault 18 y FUEGO	9.5

TABLA 5

La alzada será medida sobre los platillos de la válvula sin luz. Se deberá mantener la posición del árbol de levas y el número original. Es libre el chavetero y/o chavetas de árbol y/o cigüeñal. No se permiten levas a rodillos.

Queda establecido que para los motores con árbol de levas a la cabeza y que no poseen balancines ni compensadores, ni otro elemento que comunique la leva con la válvula (caso particular los motores AUDI), la alzada se tomará directamente sobre el camón de la leva.

Inc. I:

VERIFICACION DE RELACION DE COMPRESION (RC)

La verificación se efectuará por intermedio del equipo marca Lisso que posee la FRAD, el silbador con su adaptador de bujía una vez colocado en el alojamiento de la bujía deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión.

En el caso de que a criterio de los comisarios técnicos actuantes surgieran dudas en la verificación de la relación de compresión con el instrumento Lisso, la comprobación definitiva de la FRAD se realizará de acuerdo al método que se describe a continuación:

Se utilizará:

Una bureta certificada de 50|ml.

Una placa de acrílico con volumen predeterminado a los efectos de cubicar el volumen de pistón que se encuentra por encima del plano del block en su PMS.

El líquido a utilizar será Kerosén.

Se permitirá eliminar el carbón depositado con un trapo humedecido con solvente, luego se humedecerán las superficies a cubicar (cabeza de pistón, placa de acrílico y cámara de combustión en la tapa).

El espesor de apoyo del acrílico en el plano del block será de 3mm.

El pistón se colorará en el punto medio entre el PMS y PMI, colocándose luego una delgada película de grasa en las paredes del cilindro a los efectos de que cuando el pistón se coloque en el PMS barra la grasa y se logre un sellado adecuado en la zona de aros evitando así la fuga de líquido a través de los mismos. Se colocará Kerosén en la bureta y se enrasará en 0, dejando escurrir un (1) minuto. Una vez apoyado el acrílico (con grasa en la superficie de apoyo) sobre el block con el pistón en PMS se llenará a través del orificio del acrílico y se dejará escurrir un (1) minuto, procediendo luego a medir el Vol. de pistón (Vp).

Se colocará kerosen en la bureta y se enrasará en 0, dejando escurrir un (1) minuto. Una vez apoyado (con grasa en la sup. de apoyo) el acrílico sobre la tapa de cilindros en la cámara de combustión y habiendo colocado grasa entre las válvulas y sus asientos, se llenará a través del orificio del acrílico y se dejará escurrir un (1) minuto, procediendo luego a medir el Vol. de cámara (Vc).

Se medirá el espesor de junta entre cilindros de los 4 cilindros y se tomará el promedio (Ejp).

Con Vp, Vc, Ejp y diámetro de cilindros ($\varnothing c$) se obtiene el volumen de cámara de combustión medido Vccm de la siguiente fórmula:

$$V_{ccm} = (V_c - V_p) + ((\varnothing c)^2 / 4 * \pi * E_{jp})$$

Debiendo resultar Vccm mayor o igual a Vcct (teórico) obtenido de la fórmula:

$$V_{cct} = V_{cil.}$$

$$RC - 1$$

$$V_{ccm} \geq V_{cct}$$

Se recomienda a los Srs. preparadores dejar un espacio entre la tuerca o tornillo de sujeción de la polea del cigüeñal y el chasis para que se pueda realizar el procedimiento anteriormente detallado.

Inc. J:

MULTIPLE DE ADMISION

*Para el **GRUPO B** es libre y termina donde comienza la tapa de cilindros. **GRUPO A** original, interior libre, no pudiendo agregar material y termina donde comienza la tapa de cilindros y en su posición original.*

Inc. K:

MULTIPLE DE ESCAPE

Libre, sin el aditamento de ningún sistema depresor en el conducto de escape, corriente arriba de su respectiva válvula.

Inc. L:

BOTADORES

Originales. No se permiten a rodillos, ni trabados, ni bombé, teniendo que salir totalmente hacia arriba en el modelo que corresponde. Diámetro original. En los motores varilleros los botadores deberán ser originales.

En los motores AUDI se podrán usar botadores fijos respetando diámetro original.

En los motores Ford TAUNUS y Ford SIERRA se permitirá el botador compensador fijo con registro y contratuerca respetando las medidas originales.

Inc. LL:

DISTRIBUCION

Libre, se permite corredera y estira cadena.

Inc. M:

BALANCINES, FLAUTA DE VALANCINES Y APOYOS

Original de fábrica del motor correspondiente. No se permite a balancines a rodillos.

En los motores de Ford SIERRA y Ford TAUNUS se permite rellenar los balancines.

Inc. N:

VALVULAS

Las medidas de los diámetros máximos de válvulas será para los siguientes modelos, con una tolerancia de + 0,2mm:

MOTOR MARCA / MODELO	Ø VALVULA ADMISION (mm) ± 0.2mm	Ø VALVULA ESCAPE (mm) ± 0.2mm
AUDI 1600cc y 1800cc	38	33,2
AUDI 2000cc	40	33,2
Ford TAUNUS	44,3	38,1
Ford SIERRA	44,3	38,1
Peugeot 504	42,6	35,5
Renault 18 y FUEGO	43,9	38,5

TABLA 6

Las medidas de los vástagos de válvulas son libres. Se puede sustituir guía de válvulas conservando la posición original, no pudiendo desplazar sus centros. Prohibido válvulas de titanio.

Inc. Ñ:

PLATILLOS, SEGUROS Y RESORTES

Libres.

Inc. O:

VARILLAS

Libres.

Inc. P:

LUBRICACION

Libre, se permite colocar radiador de aceite, ubicación libre siempre que se ubique en el espacio destinado al motor por delante del torpedo y por debajo de la trompa o capot. Filtro de aceite libre de reposición comercial y nacional. El carter es libre.

Inc. Q:

REFRIGERACION

Se puede suprimir o cambiar el termostato de lugar.

El radiador de agua, como así también ventilador, poleas, correas y tensores de las mismas es libre. La ubicación será de criterio similar al de aceite.

Bomba de agua original, de ubicación original.

Inc. R:

ENCENDIDO

El sistema debe ser del tipo ruptor mecánico y el mismo debe ser de fabricación nacional, pudiéndose trabajar su interior libremente. Bobina, condensadores, resistores, cables y bujías: libres. No se permiten encendidos a magneto. Se puede modificar el avance al vacío.

OPCIONAL: Se permite utilizar encendido electrónico de reposición comercial de autos de gran serie nacionales. No se permite desarmar ni potenciar los módulos.

Inc. S:

BUJIAS

De reposición y fabricación Nacional. Rango térmico libre. Prohibido su torneado. La rosca de las mismas no debe superar el plano del cielo de la cámara de combustión. En el caso que la rosca sea más larga que la necesaria para cumplir lo descrito en el párrafo anterior, se deberá usar prolongadores o suplementos del tipo arandela de aluminio entre la bujía y la tapa de cilindro. Las bujías deberán conservar la arandela original de apoyo. Largo máximo de la rosca: 18mm.

Inc. T:

CARBURADOR

Para el **GRUPO B**, se deberá utilizar un (1) solo carburador de fabricación nacional marca HOLLEY o SOLEX, provisto en automóviles de gran serie hasta 1980 inclusive, máximo dos (2) bocas iguales siendo para el **GRUPO B** de hasta 40mm + 0,2mm en cada una de ellas.

Para el **GRUPO A** deberán utilizar un (1) carburador Marca SOLEX de fabricación nacional provisto en automóviles de gran serie hasta 1990 inclusive, máximo dos (2) bocas iguales que no podrán superar los 36mm + 0,2mm cada una de ellas. En aquellos vehículos que por razones de espacio no se pueda ubicar en la orientación original, se permite el giro del mismo los 360°, en un plano horizontal.

En el Ford SIERRA se autoriza a utilizar tanto la configuración del **GRUPO A**, como del **GRUPO B**.

Preparación interna del carburador libre, queda expresamente prohibido realizar trabajos en el carburador, que afecten de alguna manera el aspecto o la estructura exterior original del mismo. Los tubos centradores no pueden sobrepasar el plano superior de la carcasa del carburador. Se puede modificar libremente la mariposa y el eje de la misma a condición de que siga cumpliendo su función original. La ubicación del mando de acelerador, de toma de combustible, del uso o no del cebador, es libre. Sistema de apoyo de filtros (Prohibida su modificación, cuando estos sean parte constitutiva de la cuba).

Se permite el uso de trompetas en las bocas superiores de entrada de aire del carburador, que sean desmontables.

Se permite hacer bancaditas en los ejes del carburador del lado que acciona el acelerador, como también quitar el saliente ubicado en la parte trasera de la tapa del carburador.

Para el **GRUPO A** permitido el uso de una torreta de hasta 100 mm de altura, se medirá como pieza única y deberá estar colocada entre el múltiple de admisión y el carburador.

Inc. U:

TOMA DINAMICA Y SISTEMA DE CANALIZACIONES

De libre diseño y material, siempre que cumpla como máximo, las dimensiones definidas en el Anexo A – A/16.

En aquellos vehículos que por cuestiones estratégicas, no modifiquen su trompa, y con ello no coloquen la toma de aire por sobre el nivel del capot, podrán canalizar el fluido a través de un sistema de libre diseño, siempre que se ubique por debajo del capot, desde la entrada o toma de aire, hasta la conexión sobre el carburador. Queda terminantemente prohibido el uso de ningún tipo de sobrepresión

del comburente antes de ingreso al carburador, como pueden ser el caso de turbocompresores o compresores. No se aceptan sistema de intercambiadores de calor, a fin de enfriar el aire que ingrese al motor, previo paso por el carburador. No se aceptara ningún dispositivo, elemento o sistema que sea capaz de separar bajo cualquier principio de funcionamiento, el O₂ (oxígeno gaseoso) del resto de los gases de la atmosfera.

Inc. V:

SISTEMA DE ARRANQUE

Todos los automóviles deberán estar equipados con un dispositivo de arranque, con una fuente de energía a bordo del automóvil. El mismo deberá ser capaz de poner en marcha el vehículo, a través del piloto ubicado en su puesto de conductor.

PESOS

ARTICULO 13

Los pesos mínimos deberán ser los definidos en la Tabla 7.

MARCA / MODELO	PESO (Kg.) TROMPA NO ORIGINAL	PESO (Kg.) TROMPA ORIGINAL	MOTOR (cc)
ESCORT – ORION – POINTER POLO – GACEL/SENDA – CARAT	1000	980	1600
	1030	1010	1800
	1060	1040	2000
MONDEO – MEGANE II FOCUS – ASTRA	NO APLICA	980	1600
		1010	1800
		1040	2000
PEUGEOT 504	1060	1040	2000
SIERRA	1060	1040	2000
R18 - FUEGO	1060	1040	2000
TAUNUS	1060	1040	2000

TABLA 7

Los autos ESCORT-ORION-POINTER-POLO-GACEL/SENDA-CARAT si tienen trompa similar original pero usan toma de aire de carburador exterior deberán cargar 10 kg extra.

TANQUE DE COMBUSTIBLE

ARTICULO 14

Se permite solamente uno, y se podrá usar utilizar el original colocado en posición original o un tanque ubicado detrás de la butaca del piloto en cualquier parte respecto al ancho del vehículo. Este tanque alternativo (no original) deberá ser de competición homologado, fijado a la estructura del automóvil mediante sunchos metálicos, con tuercas y arandelas. En caso que el tanque no sea homologado por la FIA, el mismo deberá estar ubicado dentro de un contenedor metálico de aluminio (no se permite chapa de acero), firmemente unido al mismo, y este último a la carrocería del vehículo. En ningún caso de ubicación alternativa, el tanque en su plano inferior, podrá ubicarse debajo del nivel del piso del

vehículo, a fin de evitar rozamientos con elementos externos al mismo. En aquellos automóviles que ubiquen el tanque en el baúl, este no podrá estar por debajo del piso del mismo. La tapa de carga del tanque de nafta deberá tener un orificio para su Precintado y poder evitar la abertura de la misma. El tanque deberá tener una efectiva masa de descarga a tierra. En caso de tanques náuticos o aquellos que no poseen todas las conexiones necesarias (retornos, venteos, llenado, descarga, etc), estas últimas deberán hacerse sobre una tapa de aluminio de competición abulonada (mínimo un bulón cada 50mm) a el cuerpo del tanque con su correspondiente junta. No se permite, el agujerado del tanque, para hacer conexiones de mangueras, caños, niples, etc.

Se permite adosar una protección de caño para evitar que ante un golpe trasero se dañe el tanque de nafta.

SEGURIDAD

ARTICULO 15

Obligatorio el uso de cinturón de seguridad del tipo arnés, de cuatro puntos, de marca homologada. Deberá obligatoriamente tener un corte de corriente exterior. En el habitáculo al alcance del piloto deberá haber dos extintores de incendio del tipo A-B-C adecuadamente sujetos pero de fácil extracción con una capacidad de 2 Kgs de hallon 1301 o 1,5 Kgs. de polvo químico, cada uno. Deberá contar con un dispositivo de corte de corriente al alcance del piloto. Obligatorio el uso de tanques recuperadores de agua y aceite.

Es obligatorio el uso del corte de corriente de bomba de nafta conectado a la presión de aceite para evitar que con motor detenido en caso de accidente pueda seguir funcionando la bomba de nafta.

Es obligatorio el empleo de sacavolante o sea que el volante debe ser extraíble y no fijo. Es obligatorio el uso del sistema HANS.

El piloto o responsable técnico deberá declarar antes de cada carrera el uso de lastres o similares, los cuales deberá estar firmemente montados en la estructura del vehículo.

Inc. A:

ESPEJO RETROVISOR

Uno (1) en el interior, uno (1) en la puerta delantera izquierda y otro en la derecha.

Inc. B:

PARABRISAS

Deberá ser laminado triple de seguridad.

Inc. C:

BATERIA

Deberá estar totalmente cubierta por un cajón o carcasa protectora de material eléctricamente aislante.

Inc. D:

CRIQUES NEUMATICOS

Se permite el uso de criques neumáticos incorporados al vehículo. La instalación de los mismos, deberá ser realizada con manguera neumática de 10bars, con acoples rápidos, válvulas de retención, y fitting neumáticos para cada fin operativo. No se aceptan instalaciones con elementos que no sean acordes a su función.

Inc. E:

LIMPIAPARABRISAS

Sera de uso obligatorio la incorporación al vehículo de al menos un limpiaparabrisas que asegure la visión del piloto a través del parabrisas en caso de lluvia. El mismo es de libre diseño e instalación, pero deberá tener la posibilidad de ser accionado por el piloto desde su puesto de conductor.

Inc. F:

LUCES

Deberán colocarse luces indicadoras de freno en la luneta trasera, accionadas únicamente por el pedal respectivo y para competencias nocturnas deberá contar con luces tipo ruta, teniendo que estar regulada entre 8 y 10 metros. También deberá tener una luz permanente de color ámbar o amarilla, a parte de las luces de freno, que se llamará "tercera luz" para ser usada en los días de lluvia en forma permanente, o cuando lo solicite el Comisario Deportivo.

NEUMATICOS

ARTICULO 16

Se permite el uso de llantas de chapa de acero o aleación de aluminio de marca homologada de hasta 8 pulgadas de ancho, prohibido válvula reguladora de presión y llanta antideriva.

Es obligatorio el uso de neumáticos marca NA 17"x8" usadas selladas y provistas por la categoría. Las gomas serán sorteadas en el circuito el día sábado de la carrera, ya para la clasificación. Si el día viernes hay presentes más de cinco (5) pilotos se podrá realizar el sorteo.

Se podrán comprar como máximo, seis (6) neumáticos usados en la primera carrera que participe cada piloto. En caso de fecha doble (sin serie), la cantidad máxima de neumáticos usados, serán de dos (2) unidades por fecha. En las competencias de carrera simple, y solo con participación de piloto titular, el número máximo de provisión será de dos (2) unidades, y en caso de carrera con piloto invitado la cantidad máxima a utilizar será de cuatro (4) unidades. Ninguna combinación de los casos anteriores, dará como resultado un

máximo de cuatro (4) unidades en la fecha de competencia, sea esta última doble o simple, con piloto titular o invitado.

Los neumáticos de lluvia podrán ser usados de libre marca, si van montados sobre llantas de 15" x 8" y si van en llantas de 17" x 8" deberán ser usadas NA de lluvia y selladas.

No se permiten neumáticos del tipo slik, ranurados para descarga de agua.

COMBUSTIBLE

ARTICULO 17

Se permite el uso únicamente de carburante de tipo líquido y comercial, tal cual es definido por la F.I.A. (carburante para motores producidos por una Compañía Petrolera y de distribución normal en Estaciones de Servicio de marcas reconocidas). Deberá ser cargado el día de la competencia del tanque o camión que el Comisario Deportivo y/o la Comisión Directiva del Turismo C. 2000 del Atlántico lo indiquen, siendo obligatorio el cumplimiento de ésta. Se deja expresa constancia, que bajo ninguna situación se permitirá ningún tipo de agregados químicos, o adulteración por cualquier sistema, del mencionado combustible y que los exámenes que a posteriori se realicen luego de cada competencia, deberán encontrarse en un cien por ciento (100%) de acuerdo a las muestras retiradas del tanque o camión proveedor del combustible. Dicho porcentaje se evaluará fundamentalmente, en la cromatografía y la curva de computación entre el combustible de referencia (del tanque o camión) y la del automóvil a controlar.

Previamente a las clasificaciones oficiales, es obligatorio cargar, como mínimo 15 litros del combustible provisto por el camión del autódromo.

En caso de no clasificar esta obligación registrará para las series o en su defecto la final.

Cada carga de combustible a utilizar en una competencia oficial, deberá ser garantizada con precintos numerados y entregados por la categoría al proveedor de combustible, quien informará a la comisión técnica, que número de precinto corresponde a cada participante.

En caso que el tanque de combustible no tenga precinto colocado, o el mismo se encuentre cortado, se descalificará inmediatamente de la prueba o competencia oficial.

LASTRES

ARTICULO 18

Se recargará con kilos según la posición obtenida en la clasificación final de cada carrera. Para la próxima competencia, el competidor tendrá que adicionar al vehículo, el siguiente lastre:

1° puesto = 20Kgs., 2° puesto = 15 Kgs., y 3° puesto = 10 Kgs., en forma acumulativa hasta un máximo de 50 Kgs. Los lastres que se utilicen para poder llegar a los pesos

mínimos, deberán estar situados dentro del habitáculo del auto asegurado con bulones colocados de abajo hacia adentro del habitáculo y agujereados en su punta para poder poner un precinto. Se debe utilizar tuerca del tipo autofrenante, a fin de evitar que se afloje el montaje, y se suelte el lastre. Los lastres se computaran siempre, a partir del peso mínimo de vehículo (ver Art.12 - Tabla 7) y sus recargas anteriores, sin contemplar el excedente que podría haber sido utilizado en la/s competencia/s anterior/es.

Los vehículos que debuten en cualquiera de las últimas dos carreras del calendario, deberán cargar el lastre que lleva el puntero del campeonato.

RED PROTECTORA

ARTICULO 19

Es obligatorio el uso de una red que cubra desde la parte superior o jaula al parante inferior o jaula trabada o asegurada con ganchos, abrojos, broches, etc. de la puerta del piloto y acompañante. La malla no debe tener más de 70mm de cuadrados.

BUZO ANTIFLAMA

ARTICULO 20

Obligatorio, enterizo, deberá lucirse en forma prolija.

VEHICULO

ARTICULO 21

En cada competencia que se presente deberá estar correctamente presentado, interior y exteriormente.

SILENCIADOR

ARTICULO 22

Es obligatorio su uso dentro de boxes. Se sacará únicamente para salir a pista.

CASCO PROTECTOR

ARTICULO 23

Aprobado y certificado por Normas IRAM.

PESAJE

ARTICULO 24

El peso se tomará en clasificación y/o series y/o al finalizar la competencia, en el estado que terminó la misma, no pudiéndose agregar absolutamente nada, con piloto incluido.

PROCEDIMIENTO DE REVISION

ARTICULO 25

Será dividida en tres partes: MOTOR, CAJA Y DIFERENCIAL, CHASIS, que serán sorteados, entre el primero, el segundo y otro a elección. Si el Comisario Deportivo lo requiere puede ordenar la revisión de otros autos o de otras partes de los ya seleccionados.

IDENTIFICACION

ARTICULO 26

Los coches deberán llevar el número que se les asigne en el tamaño no menor de 300 mm por 70 mm cada número. Deberá ser fondo negro con números blancos.

PUBLICIDAD

ARTICULO 27

Se reservará lugar a cada lado del coche de 60 cm de largo por 30 cm de alto, destinado a la publicidad que estime la Comisión Directiva del Turismo C. 2000 del Atlántico.

PRUEBAS

ARTICULO 28

Fuera de Campeonato las pruebas son libres. Entre carrera y carrera del Campeonato se puede hacer una sola prueba libre, incluido el entrenamiento libre pago del sábado previo a la clasificación, o sea que si el participante ya probó antes de la fecha de la competición ya no puede entrenar el sábado en las tandas libres pagas previo a la clasificación.

Si se detecta que un auto realizó mas de una prueba podrá girar en los entrenamientos oficiales pero no podrá clasificar y largará en última fila.

El debutante tendrá derecho a entrenar libremente hasta su debut, y a partir del mismo ingresará al mismo regimen de los demás.

Los neumáticos utilizados para todos los entrenamientos son libres sean pagos o no pagos.

LARGADA

ARTICULO 29

La metodología de largada, y procedimiento de la misma, será definida por el comisariato deportivo de la F.R.A.D. En condiciones normales, se podrán asumir que las mismas serán en movimientos, tanto en series como en final.

APROBACION

ARTICULO 30

La Comisión Directiva del Turismo C. 2000 del Atlántico en un todo de acuerdo decide aceptar el presente reglamento y su anexo A (19 hojas). El presente reglamento queda abierto para realizar los cambios que la comisión directiva decida hasta diez días posteriores a la cuarta fecha de este año.

Este reglamento consta de 30 hojas numeradas del N° 1 al N° 30

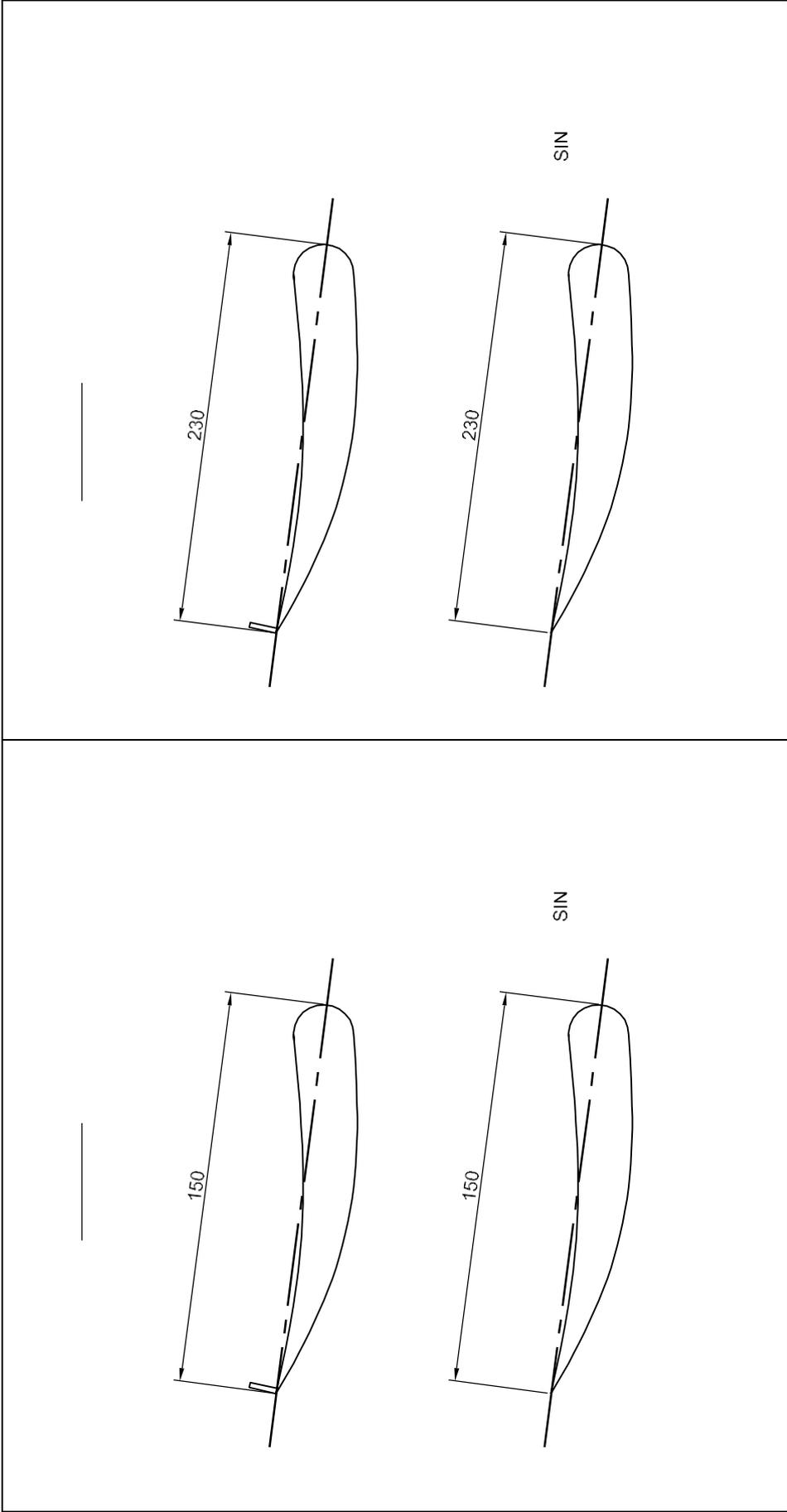
TURISMO COMPETICION 2000
DEL ATLANTICO

ANEXO A

AÑO 2018

FISCALIZADO POR
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

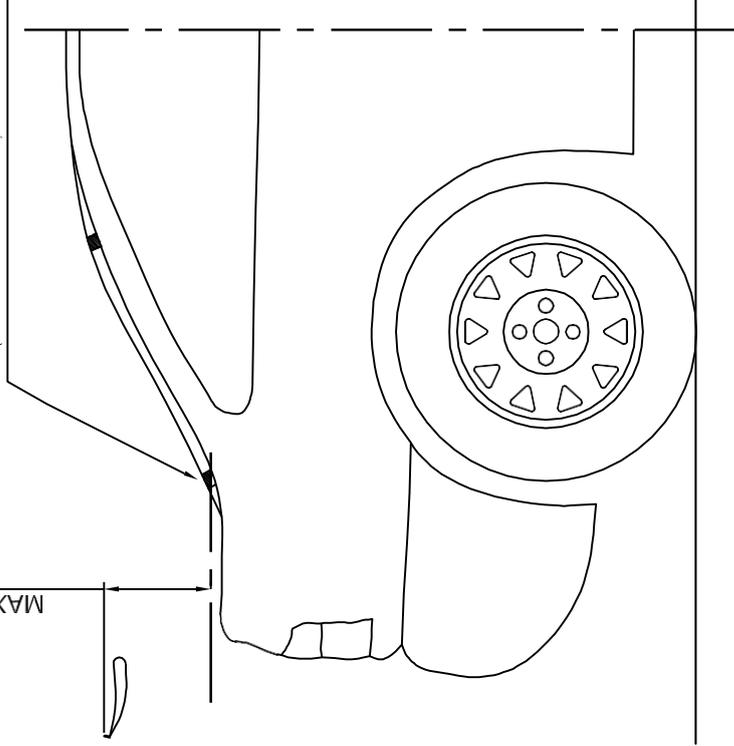




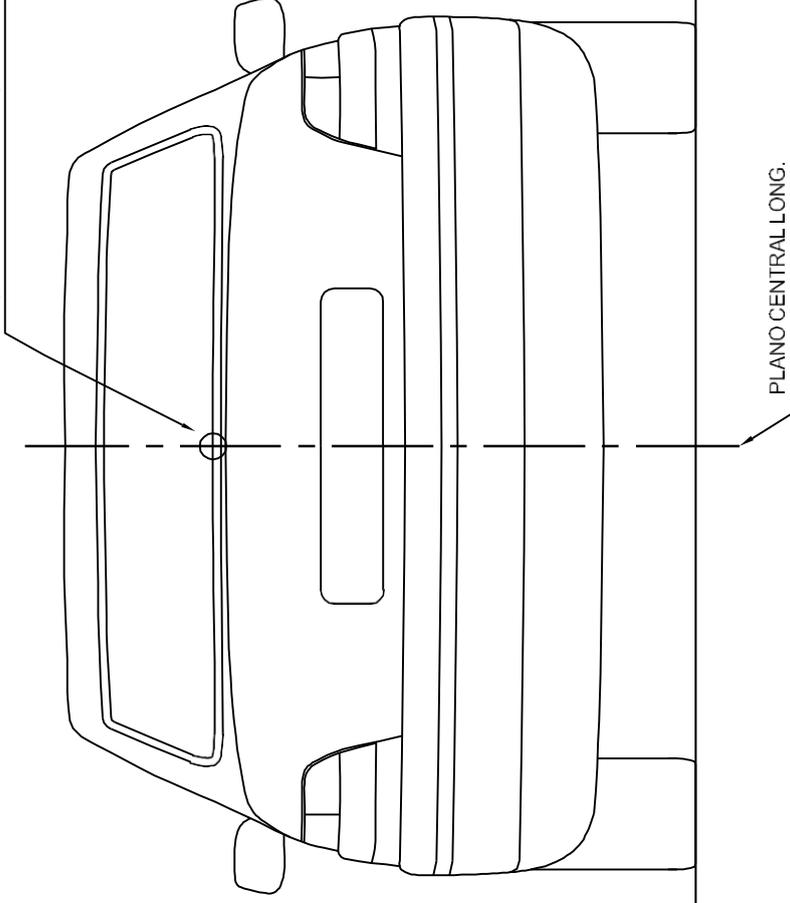
REVISIONES 02/02/17 Rev.: 1 - Se agrega aclaracion GB	TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO	MEDICION DE ELEMENTOS AERODINAMICOS	A-1
COMISION TECNICA DE FISCALIZACION	ALERONES - CUERDA		
APLICA TODOS LOS COMPETIDORES			
Tol. Gral.: ± 10 - Dimensiones en mm.			
Rev.: 1			10/05/2016

MAX. 200

BURLETE INFERIOR DE LUNEA
(PLANO CENTRAL LONG.)

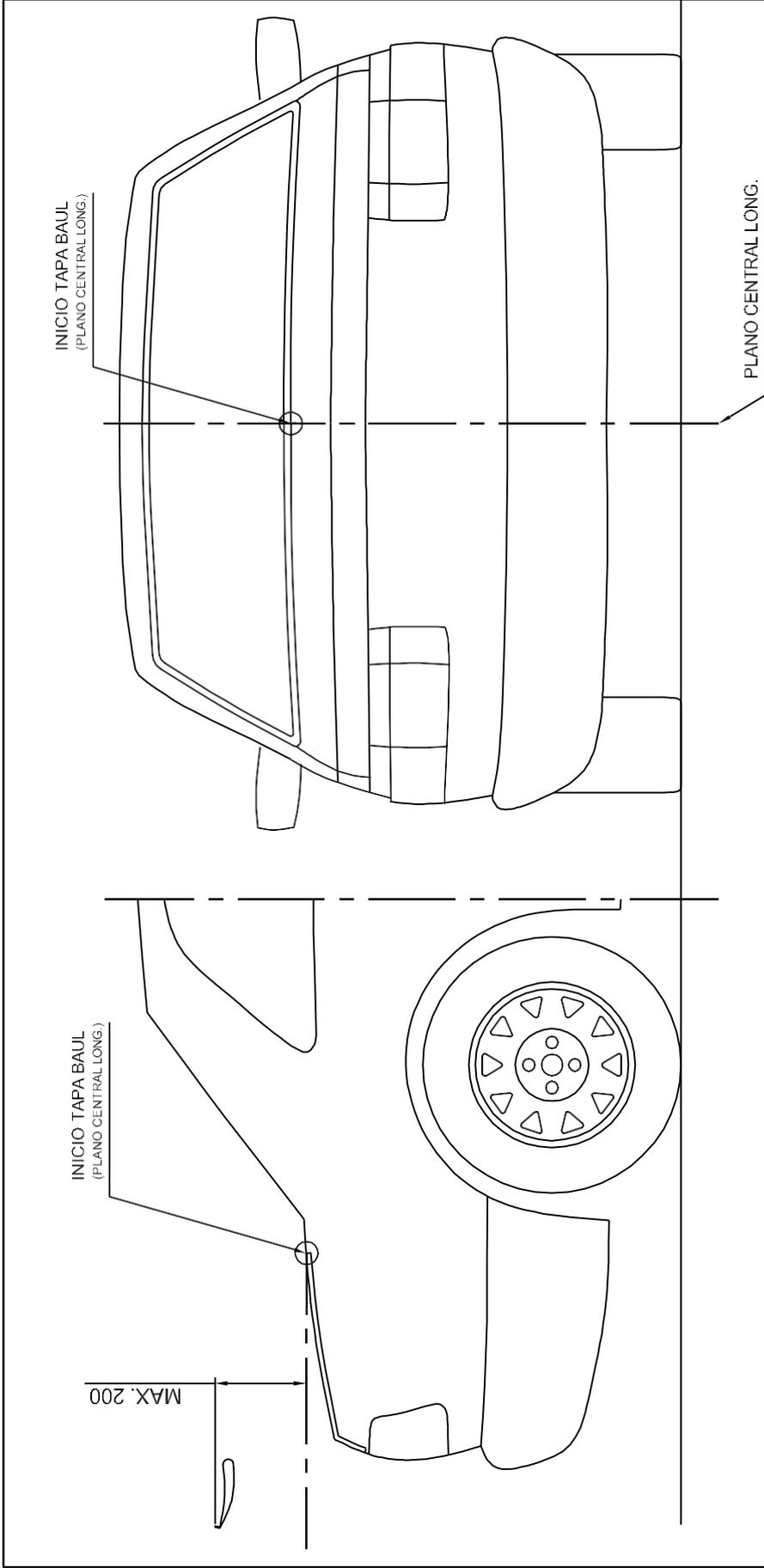


BURLETE INFERIOR DE LUNEA
(PLANO CENTRAL LONG.)

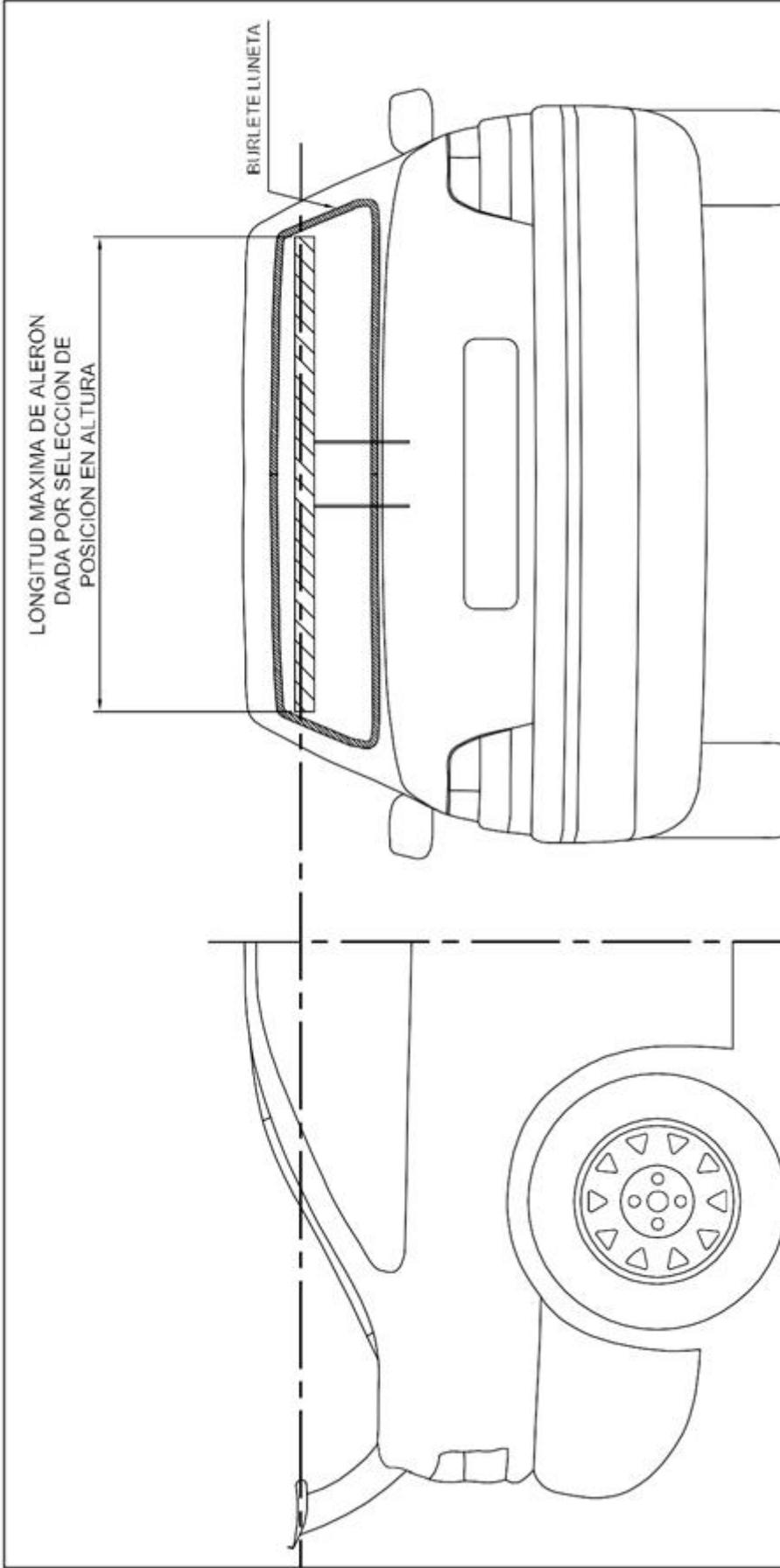


PLANO CENTRAL LONG.

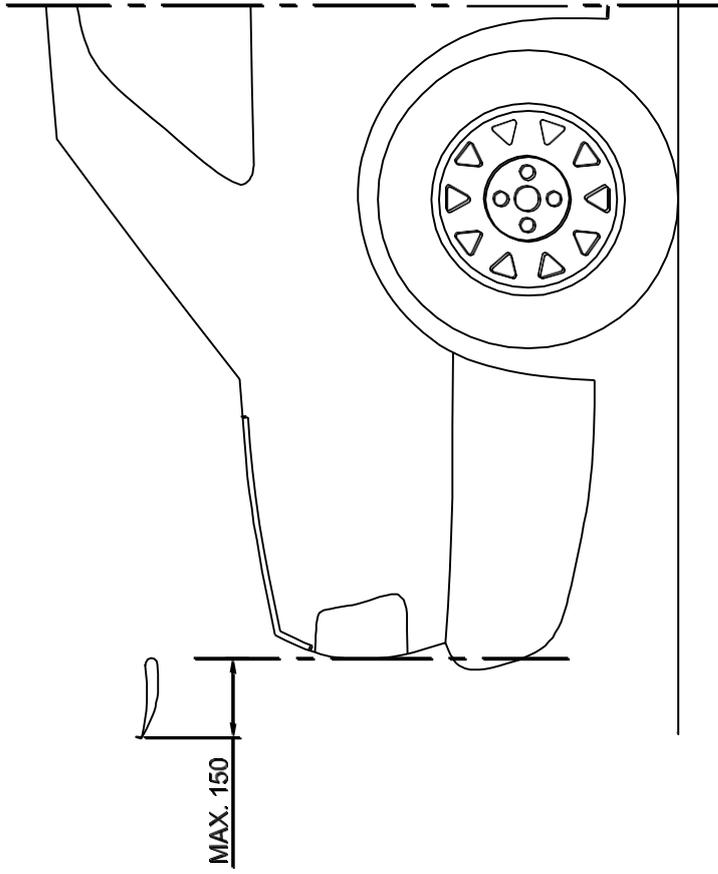
TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO	MEDICION DE ELEMENTOS AERODINAMICOS	A-2 (3p/5p)
	ALERONES - UBICACION ALTURA	10/05/2016
COMISION TECNICA DE FISCALIZACION	APLICA : VEHICULOS 3/5 PUERTAS	
	Tol. Gral.: ± 5 - Dimensiones en mm.	Rev.: 0



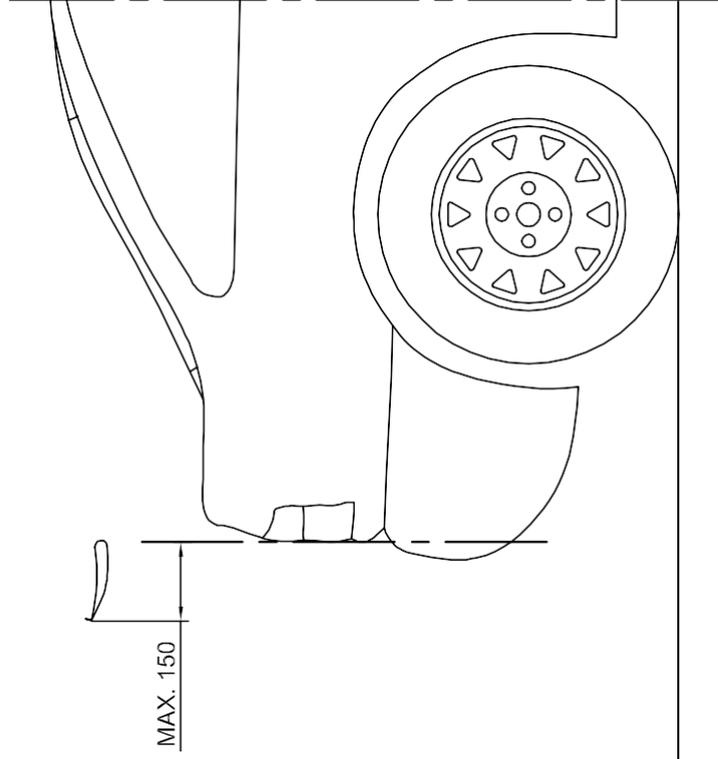
<p>TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO</p>	<p>MEDICION DE ELEMENTOS AERODINAMICOS</p>	<p>A-2 (4p)</p>
<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>ALERONES - UBICACION ALTURA</p> <p>APLICA : VEHICULOS 4 PUERTAS</p> <p>Tol. Gral.: ± 5 - Dimensiones en mm.</p>	<p>10/05/2016</p> <p>Rev.: 0</p>



TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO	MEDICION DE ELEMENTOS AERODINAMICOS	A-3
COMISION TECNICA DE FISCALIZACION	ALERONES - LARGO	10/05/2016
	APLICA : TODOS LOS COMPETIDORES	Rev.: 0

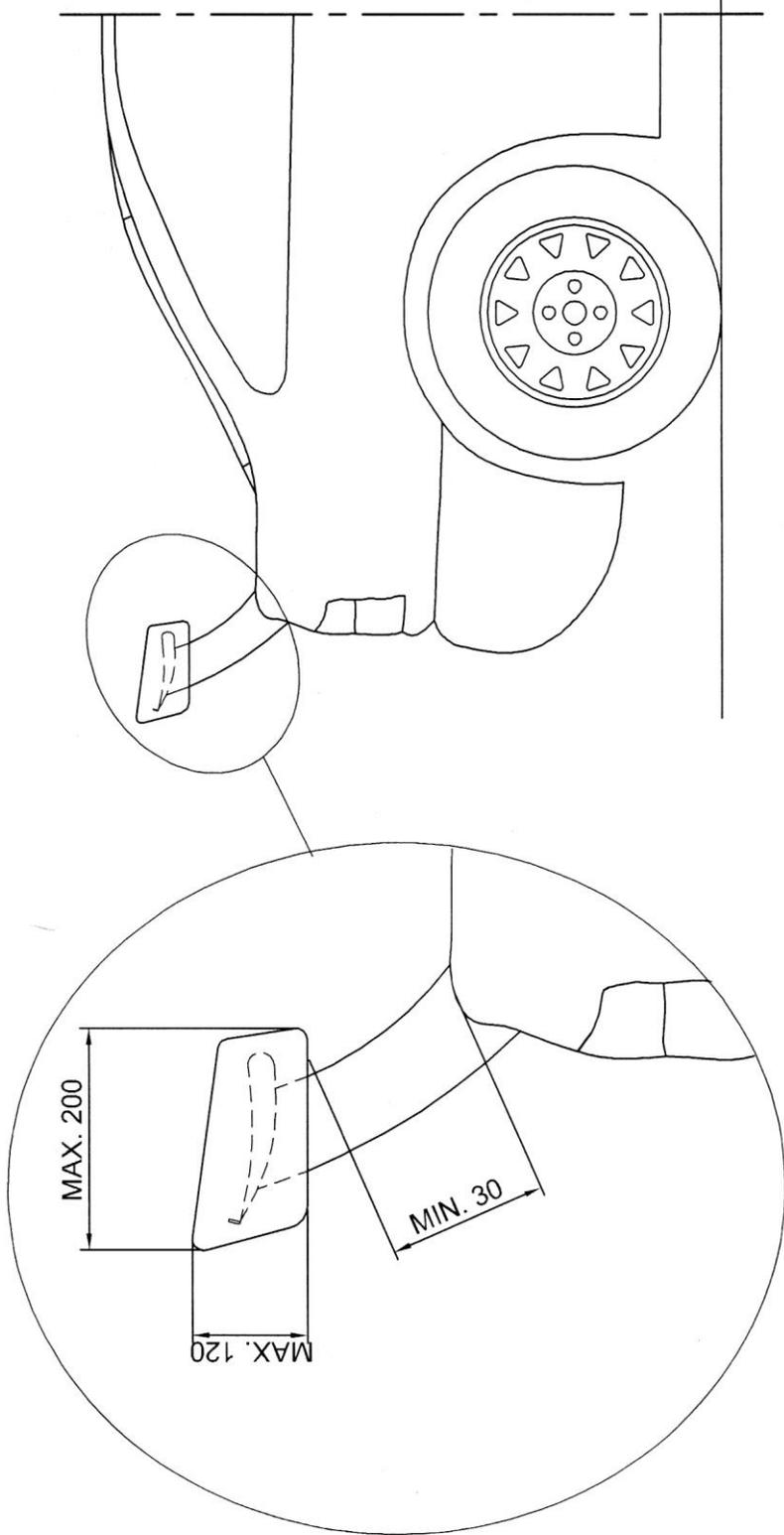


4 PUERTAS

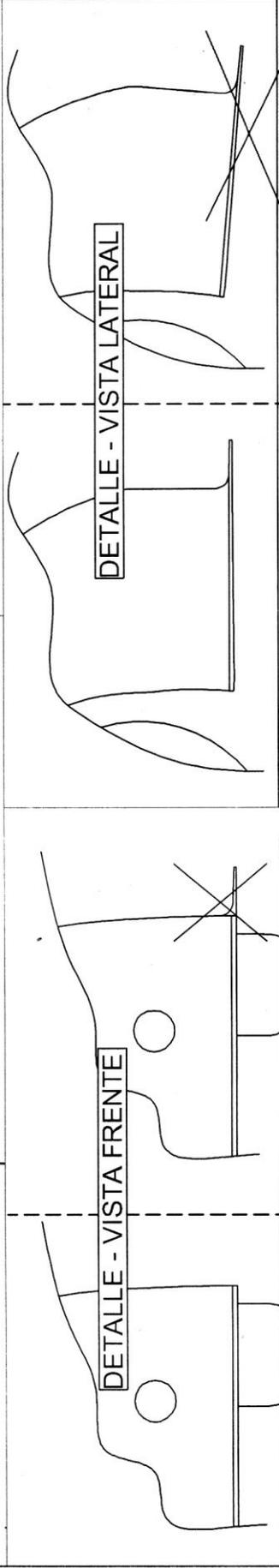
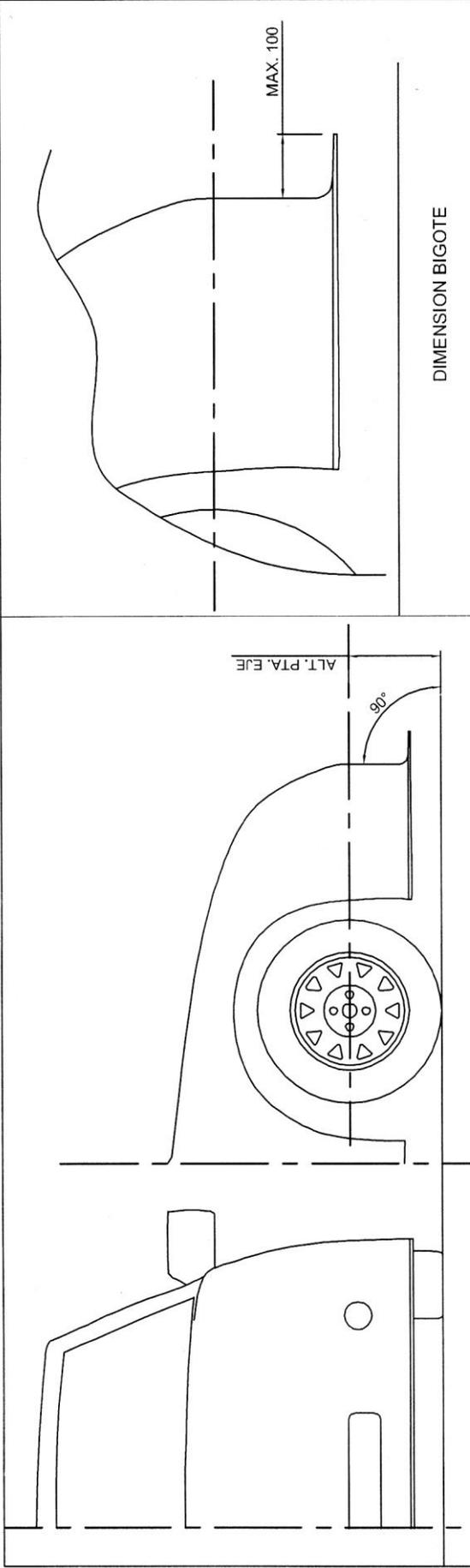


3/5 PUERTAS

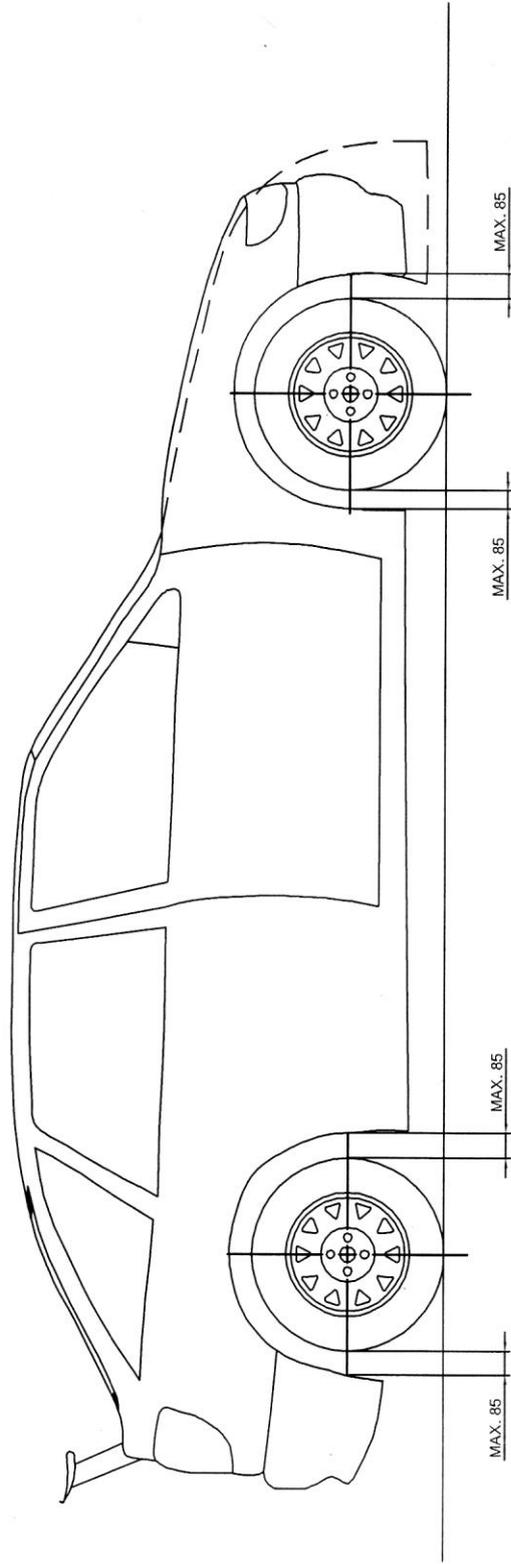
TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO	MEDICION DE ELEMENTOS AERODINAMICOS	A-4
		10/05/2016
COMISION TECNICA DE FISCALIZACION	ALERONES - UBICACION ALTURA	
	APLICA : TODOS LOS COMPETIDORES	
Tol. Gral.: ± 5 - Dimensiones en mm.		
		Rev.: 0



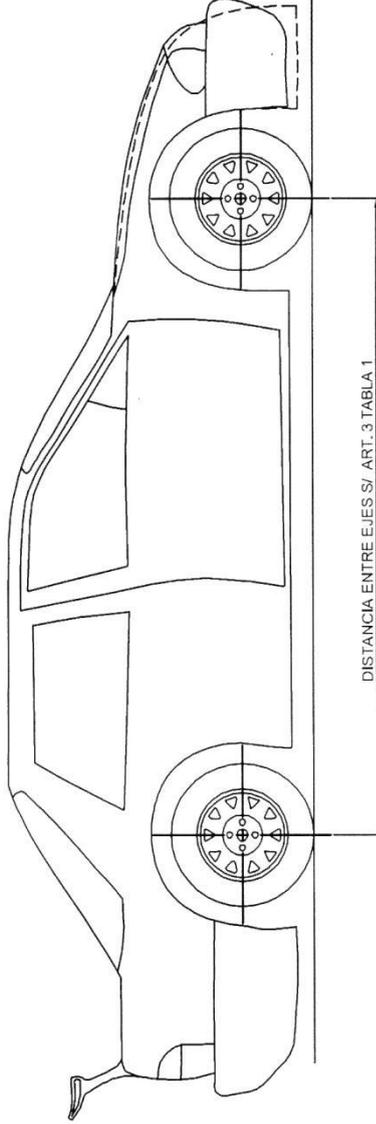
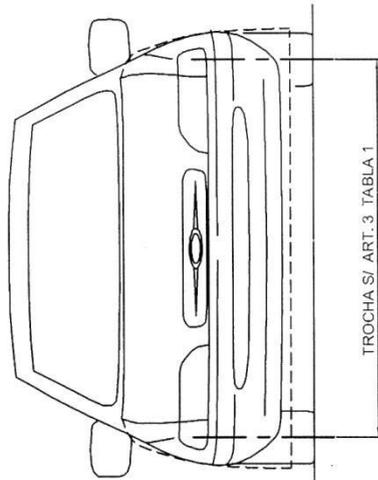
<p>TURISMO C. 2000 DEL ATLANTICO</p>	<p>MEDICION DE ELEMENTOS AERODINAMICOS</p>	<p>A-5</p>
	<p>ALERONES - ALETAS LATERALES</p>	<p>10/05/2016</p>
<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>APLICA : TODOS LOS COMPETIDORES</p>	
	<p>Tol. Gral.: ± 5 - Dimensiones en mm.</p>	<p>Rev.: 0</p>



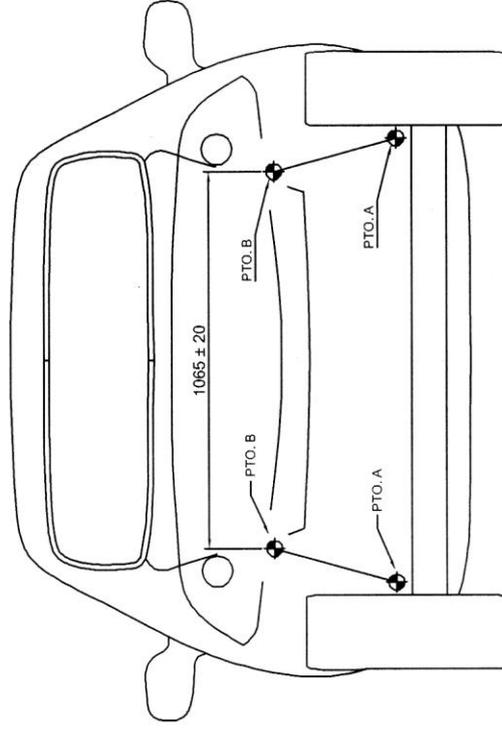
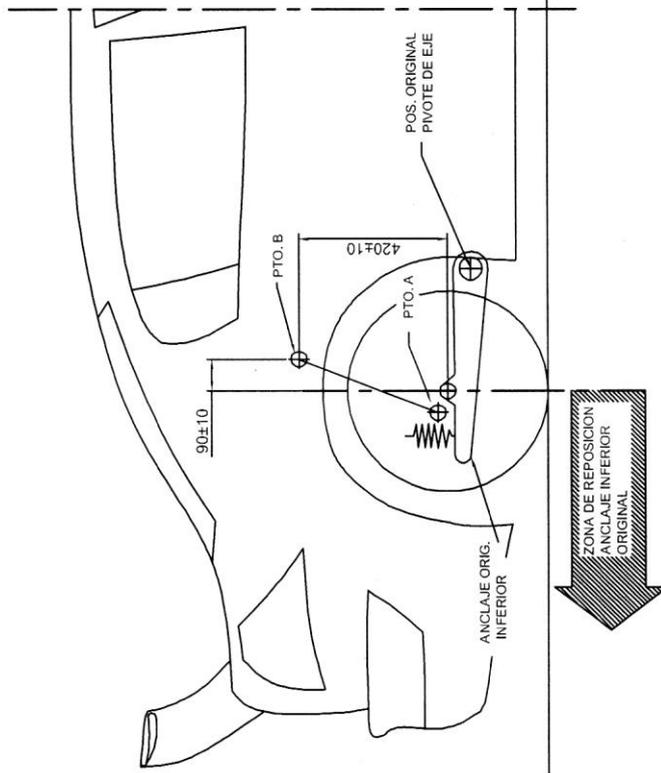
<p>OK - PARALELO AL SUELO</p>	<p>NO PERMITIDO - EXCESO LATERAL</p>	<p>NO PERMITIDO - NO PARALELO AL SUELO</p>
<p>MEDICION DE ELEMENTOS AERODINAMICOS</p>	<p>TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO</p>	<p>A-6</p>
<p>BIGOTE - DIMENSION ALINEACION</p>	<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>10/05/2016</p>
<p>APLICA : GRUPO B</p>	<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>Rev.: 0</p>
<p>Tol. Gral.: ± 5 - Dimensiones en mm.</p>	<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>Rev.: 0</p>



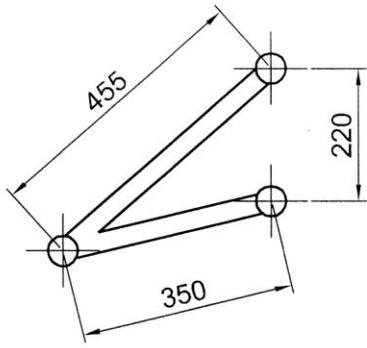
<p>TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO</p>	<p>MEDICION DE MODIFICACION CASCO</p>	<p>A-7</p>
<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>GUARDABARROS - RECORTE</p>	<p>10/05/2016</p>
	<p>APLICA : TODOS LOS COMPETIDORES</p>	
	<p>Tol. Gral.: ± 5 - Dimensiones en mm.</p>	<p>Rev.: 0</p>



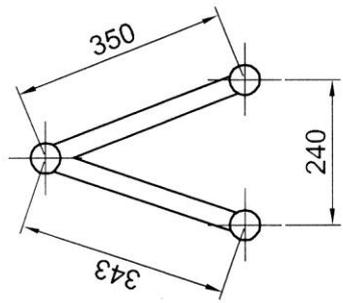
<p>TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO</p>	<p>MEDICION DE TROCHA Y DIST. ENTRE EJES</p>	<p>A-8</p>
<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>APLICA : TODOS LOS COMPETIDORES</p>	<p>10/05/2016</p>
	<p>Tol. Gral. y unidades s/ Art. 3 - Tabla 1</p>	<p>Rev.: 0</p>



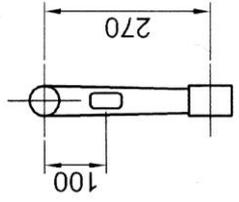
<p>TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO</p>	<p>POSICION DE ANCLAJES AMORTIGUADOR TRASERO</p>	<p>A-9</p>
<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>PTO. A Y PTO. B</p> <p>APLICA : MEGANE II</p> <p>Tol. Gral. s/plano - Dimensiones en mm.</p>	<p>10/05/2016</p> <p>Rev.: 0</p>



PARRILLA DEL.
RENAULT MEGANE II



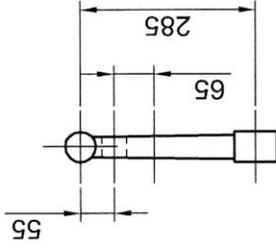
PARRILLA DEL. INF.
RENAULT 18 / FUEGO



PARRILLA DEL. SUP.
RENAULT 18 / FUEGO

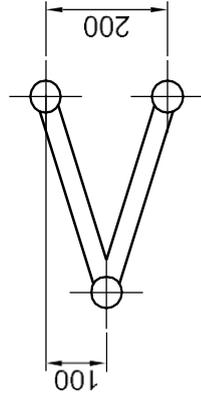
<p>TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO</p>	<p>GEOMETRIAS PARRILLAS</p>	<p>A-10</p>
<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>----- APLICA : MODELOS RENAULT Tol. Gral. ± 10 - Dimensiones en mm.</p>	<p>11/05/2016 Rev.: 0</p>

RESERVADO

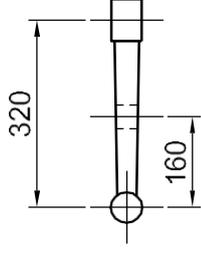


PARRILLA DEL. INF.
PEUGEOT 504

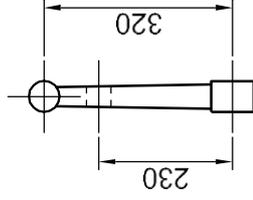
TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO	GEOMETRIAS PARRILLAS	A-11
	-----	11/05/2016
COMISION TECNICA DE FISCALIZACION	APLICA : MODELOS PEUGEOT	
	Tol. Gral. ± 10 - Dimensiones en mm.	Rev.: 0



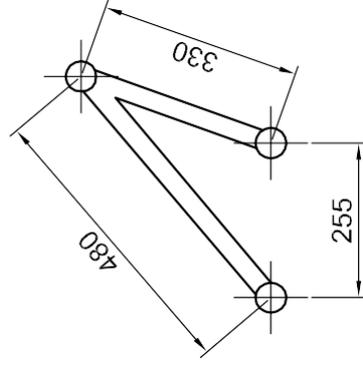
PARRILLA DEL. SUP.
FORD TAUNUS



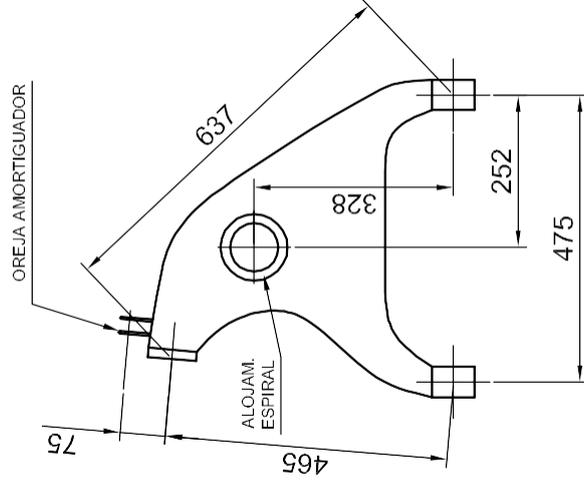
PARRILLA DEL. INF.
FORD TAUNUS



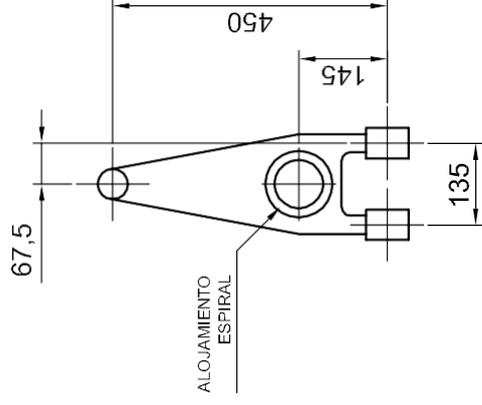
PARRILLA DEL.
FORD ESCORT / SIERRA



PARRILLA DEL.
FORD ORION / EXCORT



PARRILLA TRAS.
FORD SIERRA



PARRILLA TRAS.
FORD ESCORT

TURISMO G. 2000
DEL ATLANTICO

GEOMETRIAS PARRILLAS

A-12.1

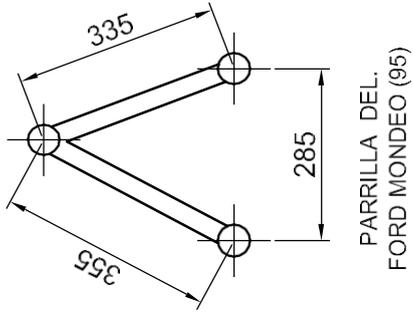
COMISION TECNICA
DE FISCALIZACION

APLICA : MODELOS FORD

Tol. Gral. ± 10 - Dimensiones en mm.

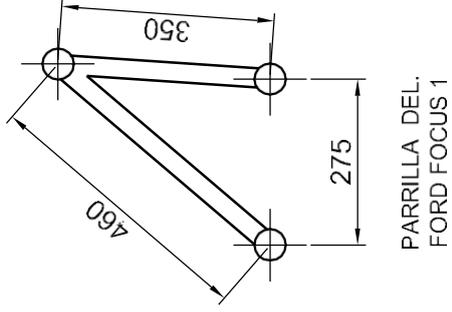
11/05/2016

Rev.: 0



PARRILLA DEL.
FORD MONDEO (95)

RESERVADO
PARRILLA TRAS.
FORD MONDEO (95)



PARRILLA DEL.
FORD FOCUS 1

RESERVADO
PARRILLA TRAS.
FORD MONDEO (95)

TURISMO G. 2000
DEL ATLANTICO

COMISION TECNICA
DE FISCALIZACION

GEOMETRIAS PARRILLAS

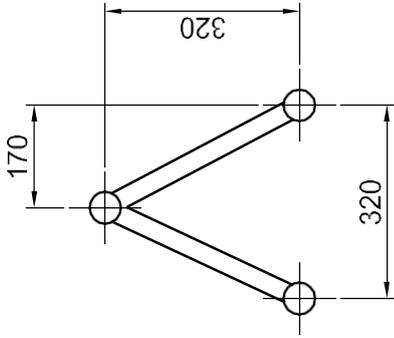
A-12.2

11/05/2016

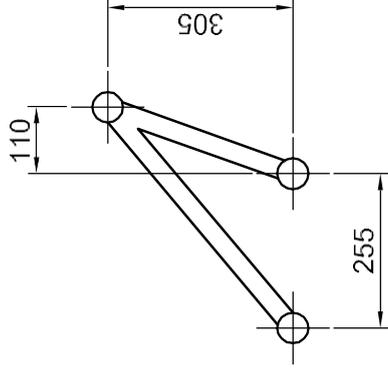
APLICA : MODELOS FORD

Tol. Gral. ± 10 - Dimensiones en mm.

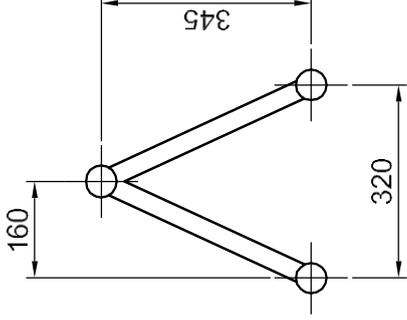
Rev.: 0



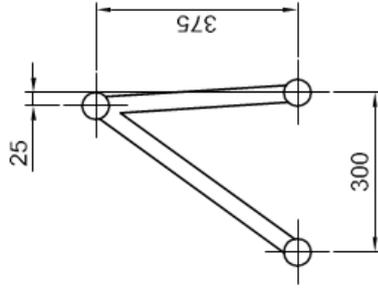
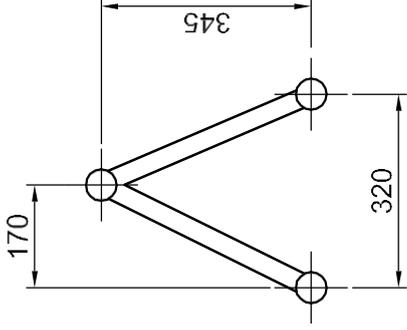
PARRILLA DEL. INF.
VW GACEL / SENDA



PARRILLA DEL. INF.
VW POINTER



PARRILLAS
VW CARAT



TURISMO G. 2000
DEL ATLANTICO

GEOMETRIAS PARRILLAS

A-13

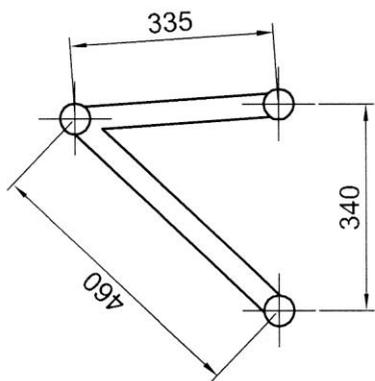
COMISION TECNICA
DE FISCALIZACION

APLICA : MODELOS VW

Tol. Gral. ± 10 - Dimensiones en mm.

11/05/2016

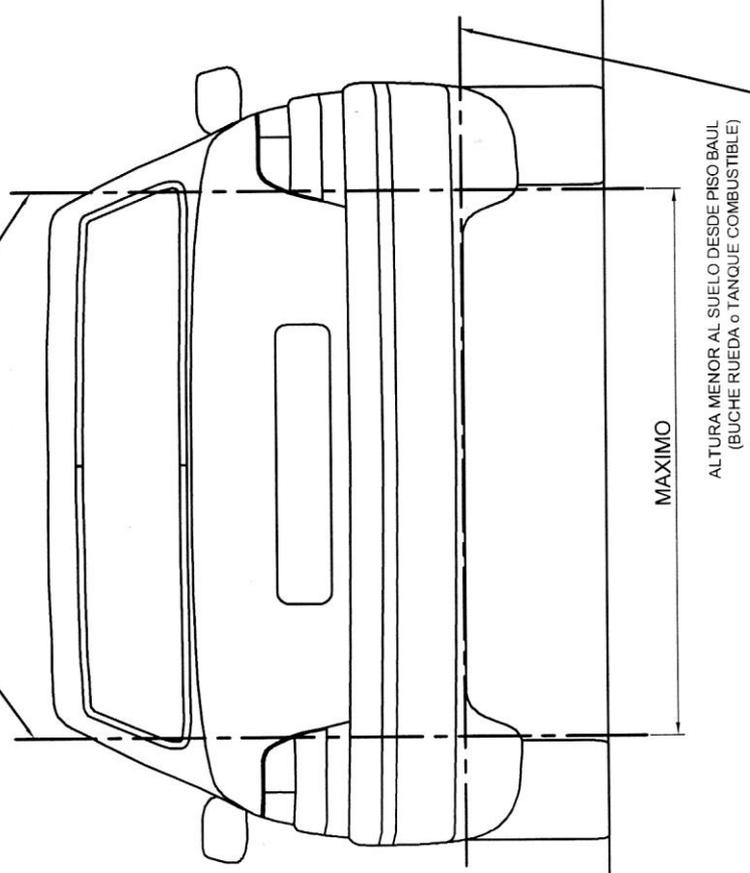
Rev.: 0



PARRILLA DEL.
CHEVROLET ASTRA

<p>TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO</p>	<p>GEOMETRIAS PARRILLAS</p>	<p>A-14</p>
<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>-----</p>	<p>11/05/2016</p>
	<p>APLICA : MODELOS CHEVROLET</p>	
	<p>Tol. Gral. ± 10 - Dimensiones en mm.</p>	<p>Rev.: 0</p>

ANCHO INTERIOR RUEDAS TRASERAS

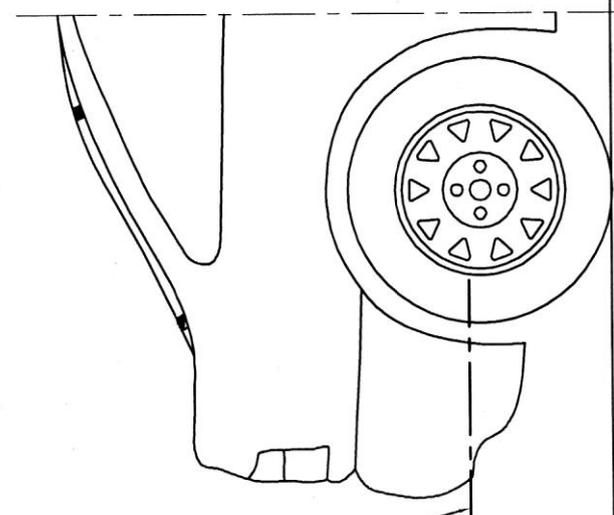


ALTURA MENOR AL SUELO DESDE PISO BAUL
(BUCHE RUEDA o TANQUE COMBUSTIBLE)

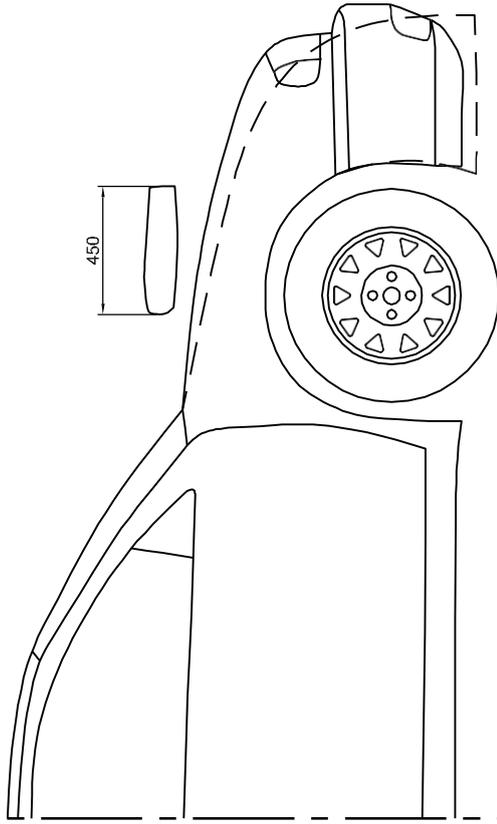
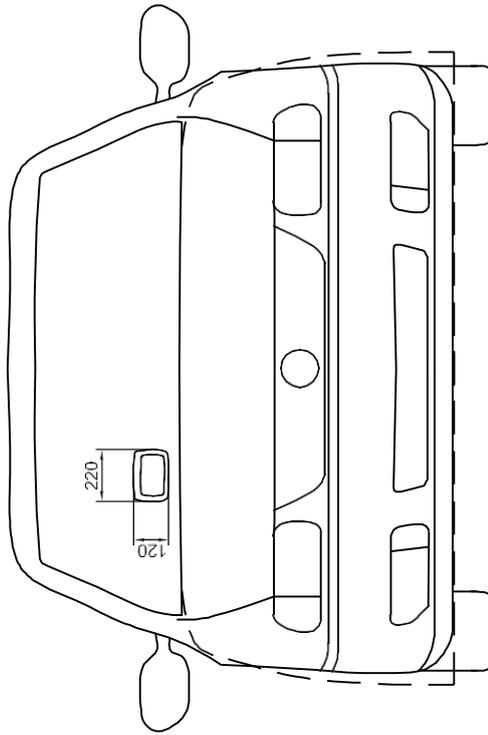
MAXIMO

ALTURA MENOR AL SUELO DESDE PISO BAUL
(BUCHE RUEDA o TANQUE COMBUSTIBLE)

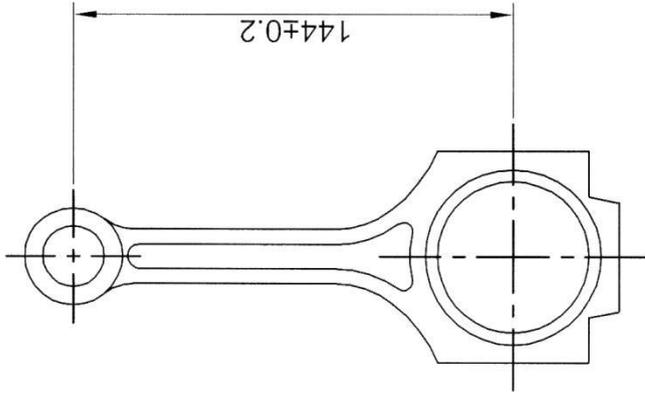
MAXIMO



TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO	CARROCERIA	A-15
COMISION TECNICA DE FISCALIZACION	PARAGOLPES TRASEROS	02/02/2017
	APLICA : TODOS LOS MODELOS	
	Tol. Gral. ± 10 - Dimensiones en mm.	Rev.: 0



<p>TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO</p>	<p>MEDICION DE ELEMENTOS AERODINAMICOS</p>	<p>A-16</p>
<p>COMISION TECNICA DE FISCALIZACION</p>	<p>TOMA DINAMICA - DIMENSIONES</p>	<p>12/05/2016</p>
<p></p>	<p>APLICA : TODOS LOS COMPETIDORES</p>	<p></p>
<p></p>	<p>ToI. Gral.: + 10 - Dimensiones en mm.</p>	<p>Rev.: 0</p>



TURISMO G. 2000 DEL ATLANTICO	BIELA - MOTOR AUDI	A-17
	DISTANCIA ENTRE CENTROS	20/05/2016
COMISION TECNICA DE FISCALIZACION	APLICA : MOTOR AUDI	
	Tol. Gral. ±0.2. Dimensiones en mm.	Rev.: 0