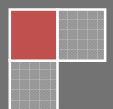




TURISMO SPORT 1850 DE TIERRA

REGLAMENTO TECNICO
PARA LA CATEGORIA
TURISMO SPORT 1850
AÑO 2018



CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL AUTOMOVIL:

1) Deberán ser autos de serie de fabricación argentina a partir del año 1970 a 1980 inclusive, tracción trasera únicamente, estando autorizadas a competir dentro del reglamento de TS 1850, las siguientes marcas: PEUGEOT 404 – PEUGEOT 504 – PEUGEOT 505 -- FIAT 125 (en sus versiones coupe o berlina) – VW 1500 (1.5 y 1.8) – FORD TAUNUS (en sus versiones coupe o sedan) – OPEL K 180 – FORD SIERRA.

2) CARROCERÍA, CASCO, FALSO CHASIS Y BASTIDOR:

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.

Nota Aclaratoria: En la medición en la distancia entre ejes se admitirá una tolerancia de tres (3) cm en mas o menos de su original.

a) La luz al piso del automóvil será libre.

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.

c) El torpeda deberá pertenecer de origen al automóvil y modelo declarado, en ubicación, forma, espesor y metal.

d) Exteriormente la carrocería deberá mantener los elementos originales, forma, dimensiones, metal y espesor de origen.

SOLO SE PERMITE:

e) Reemplazar el conjunto original “guardabarros delanteros, capot del motor, rejilla de ingreso de aire al radiador y faros delanteros”, por una trompa de libre diseño y material y sólidamente sujeta, de manera que sea capaz de soportar los efectos de un eventual desbando de neumáticos. Esta nueva “trompa” deberá cubrir las ruedas delanteras de la misma manera que lo hacían los elementos

que ellas sustituyen. 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 pasaruedas delanteros, si en el automóvil estos son partes estructurales y las torres y anclajes de la suspensión del tren delantero. 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, 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 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.

f) Es obligatorio el uso de **túnel canalizador de aire** para el radiador de agua. Dicho túnel deberá estar enchapado en fibra o aluminio y su armazón hecho con caño estructural de 15 mm por 15 mm máximo y de 1,5 mm de espesor como máximo o con caño redondo máximo 25 mm y 1 mm de espesor máximo. El largo máximo (profundidad) de dicho túnel será de 25 cms. Los pernos que se usan para sostener la trompa en el túnel no podrán tener mas de 10 cms. de largo. Dichos pernos no podrán nacer desde la parte delantera del chasis si no desde el túnel.

g) 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.

h) Agrandar el tamaño de la abertura lateral exterior de los guardabarros traseros originales, 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).

i) Es optativo prescindir del **paragolpe trasero**. Éste podrá ser original o de fibra de vidrio de no más de 2 mm. de espesor de igual forma que el original en su aspecto exterior el que no podrá montarse con el alma. 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. Se permite colocar **faldones laterales** adosados al zócalo de la carrocería de hasta 9 cms. de ancho medidos de la línea del zócalo original hacia fuera. Estos faldones irán colocados entre el guardabarro trasero y el comienzo del zócalo adelante, según croquis y medidas.

j) 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 metal de este último, no está permitido carenar exteriormente al piso del vehículo.

k) La canaleta recolectora de goteos 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 picaporte externo. 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.

l) 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.

m) El asiento o banqueta trasera y su correspondiente respaldo acolchado, podrán eliminarse. Podrán recortarse las chapas donde apoyan el respaldo del asiento trasero. Si el tanque de nafta se encuentra en el baúl, se deberá colocar una chapa ignífuga en la división del habitáculo al baúl.

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

o) El asiento o butaca original deberá reemplazarse por una **butaca decompetición** 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.

p) Las medidas de distancia entre ejes y trocha delantera deben ser para los siguientes modelos:

Distancia entre ejes Trocha delantera

TAUNUS 2578 mm 1422 mm

PEUGEOT 504 2740 mm 1434 mm

PEUGEOT 404 Según Manual

VW 1500 2489 mm 1320 mm

FIAT 125 2506 mm 1312 mm

OPEL K 180 2395 mm 1300 mm

SIERRA 2608 mm 1452 mm

PEUGEOT 505 2743 mm 1460 mm

La distancia entre ejes tiene una tolerancia de 3 cm en más o en menos de la original. La trocha delantera tiene una tolerancia de 9 cm. en más o en menos de la original. La trocha trasera es libre.

5) **JAULA ANTIVUELCO:** Será obligatoria debiendo estar construida con caños tubulares de acero o de hierro de 38 mm mínimo de diámetro por 2 mm de espesor o en cromo molibdeno de 38 mm mínimo de diámetro por 1,6 mm de espesor como mínimo. Debe estar formada 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.

6) **TREN DELANTERO:** 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. 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 4 cm entre la rótula original y el pantógrafo inferior o tubo Mc Pherson, manteniendo el eje de simetría. La trocha delantera deberá ser la original del automóvil. Tolerancia mas o menos 9 cm.

7) **TREN TRASERO:** Deberá ser el original del modelo y marca declarada. Se permite hacer regulable el apoyo del resorte espiral. 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. 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. En los autos PEUGEOT 505 y SIERRA, la comba del eje trasero será libre. Se permite hacer regulables los bujes para dar comba a las ruedas traseras. Se permite adoptar el núcleo piñón y corona DANA 30. En los autos PEUGEOT 404, la relación corona y piñón más reducida será de 4,22 a 1, o sea que deberá usar el piñón original y corona de bronce original del 404. Al PEUGEOT 504 se le permite poner tensores desde el núcleo del diferencial a la cañonera. En los DODGE 1.5/1.8 se permite hacer correderas en el diferencial, igual que en el TAUNUS. Se permite un corrimiento del anclaje del tensor trasero del diferencial en la carrocería de hasta 5 cms., hacia arriba o hacia abajo en forma lineal. Asimismo se autoriza modificar el anclaje de la parrilla con el diferencial en 20 mm. hacia abajo. En los autos TAUNUS, PEUGEOT 505, PEUGEOT 504, VW 1500, FIAT 125, la relación corona y piñón mas reducida será de 4,10 a 1. También en el FIAT 125 se podrá reemplazar el paquete de elásticos originales por espirales manteniendo los tensores de arriba en los lugares originales y agregando un tensor desde la unión del diferencial con el paquete de elásticos donde su centro será el

soporte del grillete delantero, del paquete de elásticos. 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.

8) SUSPENSIONES DELANTERA Y TRASERA: Los bujes de pivotamiento deberán ser de goma y con sus dimensiones y material original, debiendo mantener la posición original. Las rótulas de suspensión deberán mantener la posición original. Resortes helicoidales, ballestas o barras de torsión, deberán conservar los puntos y tipo de apoyo, articulación y anclaje originales en el casco. 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. Alojamiento de los espirales traseros libres, manteniendo posición original, se pueden alargar manteniendo dicha posición original. En las suspensiones delanteras y traseras, las parrillas, brazos y eje trasero deberán ser originales del modelo y marca declarado del automóvil. 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.

9) AMORTIGUADORES: Los amortiguadores deberán ser originales, nacionales y equipo de serie de vehículos de fabricación nacional y reposición comercial hidráulicos solamente (bitubo), no regulables externamente bajo ningún concepto y manteniendo estrictamente su principio de funcionamiento original. Queda prohibida la preparación interna de sus válvulas. Presurizados y válvulas de competición Importadas. Solo se podrá trabajar la dureza con cantidad y espesor de láminas o dureza de resortes. Está prohibido modificar o intercambiar válvulas de amortiguadores de distintas marcas, los amortiguadores serán solamente hidráulicos. Largo libre. En los amortiguadores delanteros se

permite 1(una) rotula esférica en el soporte o vástago del mismo. Prohibido el uso de tacos de rebote dentro de los vástagos de los amortiguadores. Prohibido todo tipo de precargas.

10) **DIRECCIÓN:** 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 (columna de dirección telescópica o con articulaciones, barra de dirección, extremos de dirección, etc..).

11) **FRENOS:** Se podrán reemplazar en el tren delantero y trasero los discos originales y/o campanas por discos de material libre con un máximo de 12 pulgadas de diámetro y con una tolerancia en + 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 libre fijación. Los discos deberán mantener su ubicación original. El sistema de freno será hidráulico y accionado por el correspondiente pedal, el 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, estando concebido de manera que si uno de dichos circuitos dejase eventualmente de actuar, se cuente por lo menos con la acción del restante. Pastillas de freno de reposición comercial (no de competición). El sistema de freno de mano podrá eliminarse. Se permite ranurar los discos de freno.

12) **TRANSMISIÓN:** El volante del motor es libre.

13) **EMBRAGUE:** Placa y carcasa original de fábrica, libre en su preparación y refuerzo, monodisco, disco libre.

14) **PROTECCIÓN 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.

15) 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. Los autos VW 1500 podrán usar la caja de 5ta de DODGE 1500 Rural modelo 1983 al 85 también podrá usar la caja de 5° vel. De Ford Sierra sin la horquilla de 5°. El FORD SIERRA puede 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.

Diferencial: las relaciones de diferenciales deberán ser las originales de fábrica, solamente se autoriza a la marca FORD SIERRA a colocar relación 4.09 hecha, como así también adaptar núcleo de DANA.30

RELACIONES DE CAJA DE CAMBIOS Y DIFERENCIAL AUTORIZADAS

1° 2° 3° 4° 5° Diferencial

TAUNUS (3,65) (2,13) (1,37) (1) (0,81) Hasta 4,10

PEUGEOT 504 (3,66) (2,17) (1,40) (1) (0,84) Hasta 4,10

PEUGEOT 404 (3,66) (2,17) (1,40) (1) Hasta 4,10

VW 1500 (3,32) (2,03) (1,37) (1) Hasta 4,10

(3,65) (2,13) (1,37) (1) (0,81) Hasta 4,10

FIAT 125 Según Manual Hasta 4,10

OPEL K 180 Según Manual Hasta 4,10

SIERRA (3,65) (2,13) (1,37) (1) (0,81) Hasta 4,10

PEUGEOT 505 (3,70) (2,17) (1,40) (1) (0,84) Hasta 4,10

16) **EJE CARDAN:** En los autos de tracción trasera, el eje cardan debe ser original de fábrica.

17) **MOTOR:** cilindrada máxima 2000 cc para todos los motores. Anclaje original. El motor debe ser el original correspondiente a la marca de la carrocería, de fabricación nacional 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 mas 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.

A los autos TAUNUS se permite utilizar el motor de SIERRA 1800 cm³ encamisado sin tolerancia.

A los autos FIAT 125 se permite incorporar motor original correspondiente a dicha marca hasta modelo 1990 inclusive y hasta 1880 cc. como máximo sin tolerancia.

a) **Block:** Manteniendo estructura original de modelo de serie hasta 1980

Se permite embujar los alojamientos de levas, se puede modificar la altura del block entre planos del mismo hasta 3 mm, respecto de la original, pudiéndose variar el diámetro de los cilindros únicamente.

b) **Cigüeñal:** Original de fábrica en formas y medidas del motor correspondiente. No se permite ni alivianar ni poner contrapesos. Carrera original tolerancia 0,2 mm. Para la marca DODGE Y WOLVAGEN solamente tolerancia 1,3 mm. 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.

c) **Bielas:** Originales de fábrica y de la misma marca del motor. 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 de biela hasta 4 décimas. Tornillos de bielas libres.

A los autos VW 1.5 / 1.8 se les autoriza utilizar las bielas de CHEVROLET 230 o 250 únicamente, originales.

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

d) **Tapa de Bancada:** Original de fábrica, no se permite reforzar las mismas, bulones libres.

e) **Pistones y Pernos:** Libres.

f) **Aros:** Libres

g) **Tapa de Cilindros:** Original de fábrica, pudiéndose intercambiar modelo, hasta el modelo límite anteriormente mencionado según el grupo a 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. Se permite quitar material en el cielo de la tapa solamente en el lado contrario a la bujía, dejando un cielo sin tocar. A los PEUGEOT 504

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

Para todas las marcas con tapas de cilindro de difusión se permite encasquillar hasta en 3mm por lado más del diámetro original de la válvula, forma libres.

El índice de compresión máximo para los siguientes modelos, será de:

PEUGEOT 504	PEUGEOT 505	PEUGEOT 404	
FIAT 125	ESCORT	VW1.5 / 1.8	9,5 a 1
OPEL K 180	TAUNUS	SIERRA	

Dicho índice será tomado con la junta de tapa de cilindros.

h) **Arbol de Levas:** De cruce libre y cuya alzada máxima será para los

siguientes modelos:

TAUNUS 11 mm

SIERRA 10,5 mm

PEUGEOT 504 11 mm

PEUGEOT 505 11 mm

PEUGEOT 404 11 mm

VW 1.5 / 1.8 11 mm

FIAT 125 11 mm

OPEL K 180 11 mm

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.

NOTA: al motor Taunus y Sierra se le permitirá una tolerancia en + 2 decimos en su alzada de leva.

i) **Verificación de la relación de compresión (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 3 mm.

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 Kerosen 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 (ϕc) se obtiene el volumen de cámara de combustión medido Vccm de la siguiente fórmula:

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

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.

i) **Múltiple de Admisión:** es libre y termina donde comienza la tapa de cilindros

j) **Múltiple de Escape:** Libre.

k) **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 TAUNUS y SIERRA se permitirá el botador compensador fijo con registro y contratuerca respetando las medidas originales.

l) **Distribución:** Libre, se permite corredera y estira cadena.

m) **Balancines, Eje de Balancines y Apoyo:** Original de fábrica del motor correspondiente (No se permite a rodillos).

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

n) **Válvulas:** Las medidas de los diámetros máximos de válvulas será para los siguientes modelos, con una tolerancia de + 0,20 mm:

ADMISIÓN ESCAPE

TAUNUS 44,30 mm 38,10 mm

PEUGEOT 504 42,60 mm 35,50 mm

PEUGEOT 404 42,60 mm 35,50 mm

VW 1.5 / 1.8 42,10 mm 34,10 mm

FIAT 125 (La que corresponda al motor utilizado)

OPEL K 180 Según Manual

SIERRA 44,30 mm 38,10 mm

PEUGEOT 505 42,60 mm 35,50 mm

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.

o) **Platillos, Seguros y Resortes:** Libres.

p) **Varillas:** Libres.

q) **Lubricación:** Libre, se permite colocar radiador de aceite, la ubicación y filtro de aceite es libre. El carter es libre.

r) **Refrigeración:** 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. Bomba de agua de ubicación original.

s) **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.

t) **Carburador:** Un solo carburador, máximo 2 bocas iguales de hasta 40/40 mm cada una de ellas, de fabricación nacional, provisto en automóviles de gran serie hasta 1980 inclusive.

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. No se admiten sobrealimentadores de ningún tipo, ni turbos tirados por correas o movidos por medio mecánico es libre la ubicación del mando de acelerador, de toma de combustible, del uso o no del cebador. 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 una bancadita en el eje del carburador del lado que acciona el acelerador.

Tomas dinámicas de aire libre.

u) **Arranque:** Todos los automóviles deberán estar equipados con un dispositivo de arranque, con una fuente de energía a bordo del automóvil. El mismo deberá poner en marcha el vehículo por el piloto ubicado en su puesto de conductor.

18) **PESOS MÍNIMOS:** Los pesos mínimos deberán ser:

FIAT 125 - OPEL K 180 - PEUGEOT 505 - PEUGEOT 404 - VW 1.5 / 1.8 - VW 1.5 / 1.8 - TAUNUS - SIERRA –

Para motores 1800 cc. 940 Kg mínimo

Para motores 2000 cc. 1100 Kg mínimo

19) **TANQUE DE NAFTA:** Solamente uno, se podrá ubicar en el baúl, en este caso se deberá colocar una chapa ignífuga en la división del habitáculo al baúl. Se permite adosar una protección de caño para evitar que ante un golpe trasero se dañe el tanque de nafta.

Es obligatorio utilizar tanques de nafta de competición homologados.

La tapa de carga del tanque de nafta deberá tener un orificio para su precintado y el tanque deberá tener una efectiva masa de descarga a tierra.

Los tanques de combustible deberán estar ubicados dentro de un contenedor metálico que rodee y cubra el tanque en todo sus lados.

Los tanques no podrán sobrepasar hacia abajo la parte mas baja del plano inferior del piso original del baúl.

20) **SEGURIDAD:** 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 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 (obligatorio a partir de la 5° carrera).

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

El corredor deberá declarar antes de cada carrera el uso de lastres o similares los cuales deberá estar perfectamente adheridos.

Espejo Retrovisor: uno en el interior, uno en la puerta delantera izquierda y otro en la derecha.

Parabrisas: deberá ser laminado triple de seguridad.

La Batería: deberá estar totalmente cubierta por un cajón o carcasa protectora de material aislante.

Alternador será optativo no obligatorio.

Criques neumáticos: Se permite el uso de criques neumáticos incorporados al vehículo.

21) **LUCES:** Deberá 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.

22) **RODADOS:** Se permite el uso de llantas de chapa de acero y de aleación de marca acreditada de hasta 8 pulgadas de ancho, prohibido válvula reguladora de presión y llanta antideriva. Cubiertas rodado 14 de segundas marcas o Pirelli hasta 14 x 185, con cámara obligatorio. Barra o Rango libre.

23) **CARBURANTE:** Se permite el uso únicamente de carburante comercial, tal cual es definido por la F.I.A. (carburante para motores producidos por una Compañía Petrolera y distribuidos normalmente en Estaciones de Servicio a través del país). Deberá ser cargado el día de la competencia del tanque o camión que el Comisario Deportivo y/o la Comisión Directiva del Turismo Sport 1850 lo indiquen, siendo obligatorio el cumplimiento de esta.

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 25 litros del combustible provisto por el camión del autódromo.

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

24) **TODO LO QUE NO PERMITE EL PRESENTE REGLAMENTO ESTÁ PROHIBIDO.**

25) **RED PROTECTORA:** 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 mas de 7 cm de cuadrados.

26) **BUZO ANTIFLAMA:** Obligatorio, enterizo, deberá lucirse en formaprolija.

27) **EL VEHÍCULO:** En cada competencia que se presente deberá estar correctamente presentado, interior y exteriormente.

28) **SILENCIADOR:** Es obligatorio su uso dentro de boxes. Se sacará únicamente para salir a pista.

Se deberá circular en calle de boxes en 1° ve locidad.

29) **CASCO PROTECTOR:** Aprobado según Normas IRAM.

30) **PESAJE:** 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.

31) **FORMA DE REVISACIÓN:** 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.

32) **IDENTIFICACIÓN:** 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.

33) **PUBLICIDAD:** 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 Sport 1850.

34) **INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.** Si la interpretación de algún término o párrafo del presente Reglamento y Anexos pudiesen dar origen a dudas, la Comisión Técnica de la Turismo Sport 1850, solicita que el Constructor, Preparador, 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 de la Turismo Sport 1850 solicitando en ella la correspondiente aclaración, a fin de que ésta a través de su Comisión Técnica y la FRAD 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 del punto consultado.

La categoría realizará reuniones periódicas para evaluar el rendimiento de los vehículos y para tratar temas del reglamento técnico cuando se compruebe que hay ventajas deportivas de alguna marca. En tal caso podrá decidirse la modificación de los aspectos técnicos del presente reglamento que considere conveniente, ya sea como prueba o en forma permanente, para preservar la paridad de las distintas marcas.

35) **PRUEBAS:** Las pruebas son libres excepto el viernes de la competencia que no se puede probar en el autódromo donde se corre.

36) **LAS LARGADAS:** Las largadas de series y final serán de una competencia de parado, excepto en el autódromo de Dolores que serán siempre de parado.

37) La categoría Turismo Sport 1850 disputará una prueba denominada **2 HORAS**, la cual será con piloto invitado optativo.

38) La Comisión Directiva del Turismo Sport 1850 en completo acuerdo deciden aceptar este reglamento y sus anexos por marca de vehículo y adoptar el presente con vigencia desde el 01-1-2018 hasta el 31-12-2018.

Este reglamento consta de 22 hojas numeradas del N° 1 al N° 22.