



**REGLAMENTO**  
**TECNICO**  
**AÑO 2025**



**-VIGENCIA:** El presente reglamento es propiedad de la categoría Turismo Pista 1100c.c. y tendrá vigencia a partir del 01/01/2025.

**-DISPOSICIONES GENERALES:** La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva. Las modificaciones permitidas son las expresadas en el presente reglamento, todos los elementos no mencionados deberán ser originales. Está prohibido montar una pieza, conjunto o sistema en forma distinta a la prevista por el fabricante, ni anular directa o indirectamente el funcionamiento del sistema si no está previsto por el presente reglamento. Todos los componentes deberán mantener su forma, material y terminado superficial original salvo los permitidos por el presente reglamento. Cualquier duda técnica será tratada únicamente en reunión de preparadores, con la presencia del revisador técnico y el presidente o encargada de la categoría de turno.

**A LOS EFECTOS DE ESTE REGLAMENTO SE ENTENDERÁ:**

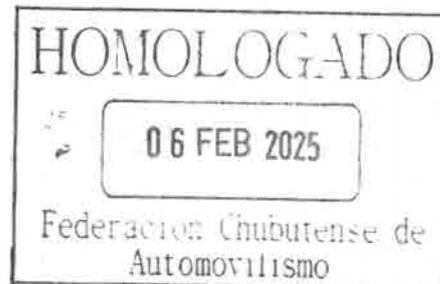
**-POR STANDARD:** A todo elemento, parte, repuesto o accesorio del automóvil al que se le aplique el reglamento, construido en serie y al que no se modificara en forma alguna.

**-POR ORIGINAL:** A todo elemento, parte, repuesto o accesorio fabricado o provisto por la fábrica constructora del vehículo, para el automóvil al que se aplique este reglamento.

**-POR SIMILAR:** A todo elemento, parte, repuesto o accesorio no provisto por la fábrica constructora del automóvil, pero idéntico al original; (idéntico en forma, tamaño. Geometría, materiales, terminación superficial, etc.), construido en gran serie y al que no se le podrá modificar de ninguna forma.

**-POR LIBRES:** Que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, pueda ser modificado, anulado, agregado, sustituido, pero no eliminado del vehículo.

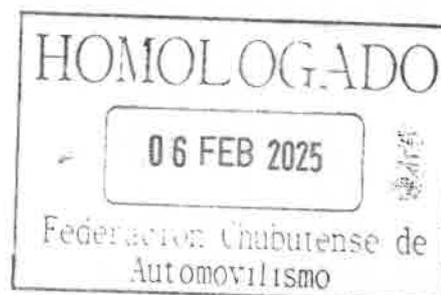
**-POR OPTATIVO:** Que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, pueda eliminarse del vehículo.



## REGLAMENTO

### TURISMO PISTA 1100 C.C

- Art 1: Cilindrada
- Art 2: Block
- Art 3: Cigüeñal
- Art 4: Biela
- Art 5: Bujes de biela
- Art 6: Pistones
- Art 7: Pernos de piston
- Art 8: Aros
- Art 9: Relación de compression
- Art 10: Tapa de cilindros
- Art 11: Casquillos
- Art 12: Conductos
- Art 13: Guías de válvulas
- Art 14: Válvulas
- Art 15: Resortes de válvulas
- Art 16: Leva
- Art 17: Multiple de admission
- Art 18: Carburador
- Art 19: Multiple de escape
- Art 20: Caño de escape
- Art 21: Encendido
- Art 22: Bujías
- Art 23: Bobina
- Art 24: Volante motor
- Art 25: Embrague
- Art 26: Transmisión
- Art 27: Bomba de nafta
- Art 28: Carter
- Art 29: Juntas
- Art 30: Filtro de aire
- Art 31: Sistema refrigeración
- Art 32: Termostato
- Art 33: Dirección
- Art 34: Amortiguadores
- Art 35: Espirales
- Art 36: Barra estabilizadora
- Art 37: Elástico
- Art 38: Alineación
- Art 39: Frenos
- Art 40: Instalación eléctrica
- Art 41: Batería



- Art 42: Sistema de carga
- Art 43: Limpia parabrisa
- Art 44: Tanque de combustible
- Art 45: Combustible
- Art 46: Llantas
- Art 47: Neumáticos
- Art 48: Carrocería
- Art 49: Peso
- Art 50: Jaula de seguridad
- Art 51: Varios
- Art 52: Lastres
- Art 53: Lastres castigo
- Art 54: Lastre por cambio de elemento
- Art 55: Sistema revisión técnica
- Art 56: Presentación del vehículo
- Art. 57: Precintado
- Art. 58: Sensor
- Art. 59: Cuota Categoría
- Art. 60: Seguridad tanque
- Art. 61: Clasificación

Participara vehículos de la línea Fiat 128 desde el modelo 1971 hasta 1990, incluye EUROPA y SUPER EUROPA, en lo referente a estructura o casco (parte de chapa solamente). Serán vehículos de 1116 c.c. de cilindrada. Todos los componentes de los automóviles a los cuales el presente reglamento no permite liberar, deberán ser originales de fábrica.

Todos los elementos tendrán que respetar FORMA, DIMENSIONES, MATERIALES, TERMINACION SUPERFICIAL Y TRATAMIENTOS TERMICOS EN AQUELLOS QUE CORRESPONDA. En consecuencia toda pieza deteriorada, por USO o ACCIDENTE deberá ser remplazada por otra de ORIGEN IDENTICO. Se prohíbe colocar toda pieza, conjunto o sistema en forma distinta a la provista por el fabricante o anular directa o indirectamente el funcionamiento de un sistema salvo los previstos por el presente reglamento. Se considera original todo lo que el vehículo posee a su salida de fábrica.



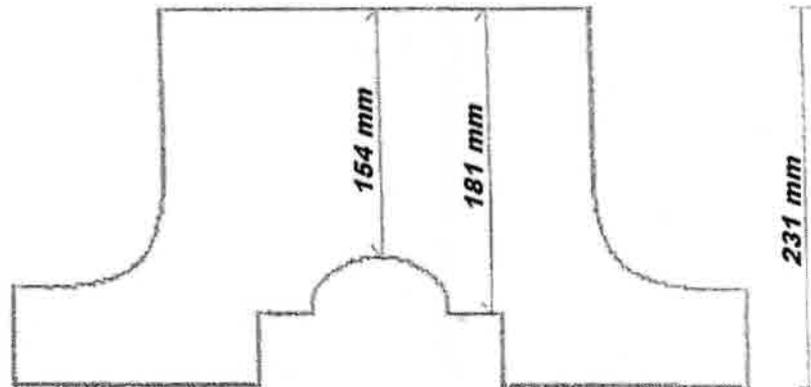
-**Art 1: CILINDRADA.** Diámetro: 80mm, se permite rectificar hasta más 1mm, tolerancia +15 centésimas.

**Carrera:** 55,5mm con una tolerancia de +/- 0.2mm.

**Cilindrada máxima:** 1.115.90 cm<sup>3</sup>.

-**Art 2: BLOCK.** Original. Se permite encamisar manteniendo las medidas originales en cuanto a la posición de cilindros. Se permite block motor de FIAT BRIO.

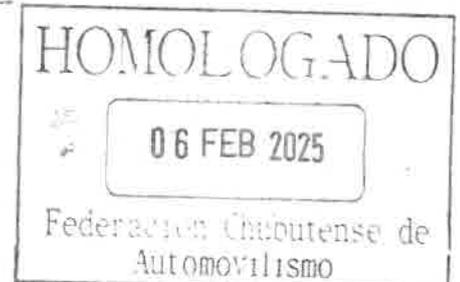
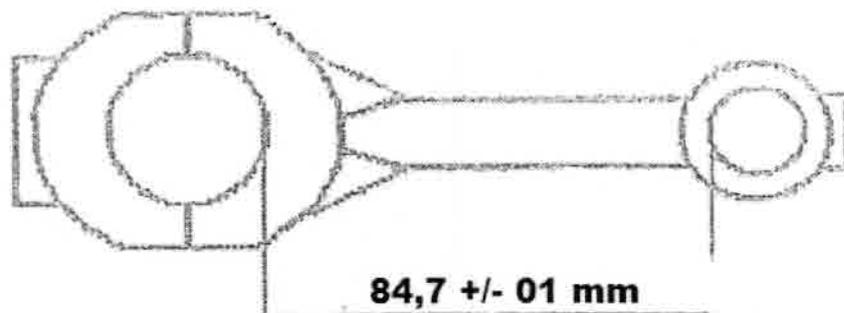
**ALTURA DE BLOCK:** Entre planos 231 mm, mínimo. Entre cúspide de bancada y plano de tapa 154 mm mínimo, Entre plano y tapa de cilindro y plano apoyo tapa bancada 181 mm mínimo.



-**Art 3: CIGÜEÑAL.** Original. Peso mínimo 10.976kg (tolerancia incluida). No se permite ningún trabajo sobre el mismo con el objeto de alivianar, salvo su rectificado y balanceo respetando la modalidad original (agujerear guitarras en sentido radial). Se permite utilizar el cigüeñal original del motor 1300 c.c., respetando las especificaciones anteriores. Se prohíbe ranurar cigüeñal. Se permite fresar el orificio de lubricación en forma de lágrima o gota, en los apoyos de biela u bancada a efecto de mejorar lubricación. Se prohíbe ranurar cojinetes de biela. Los cojinetes de bancada deberán conservar su forma original.

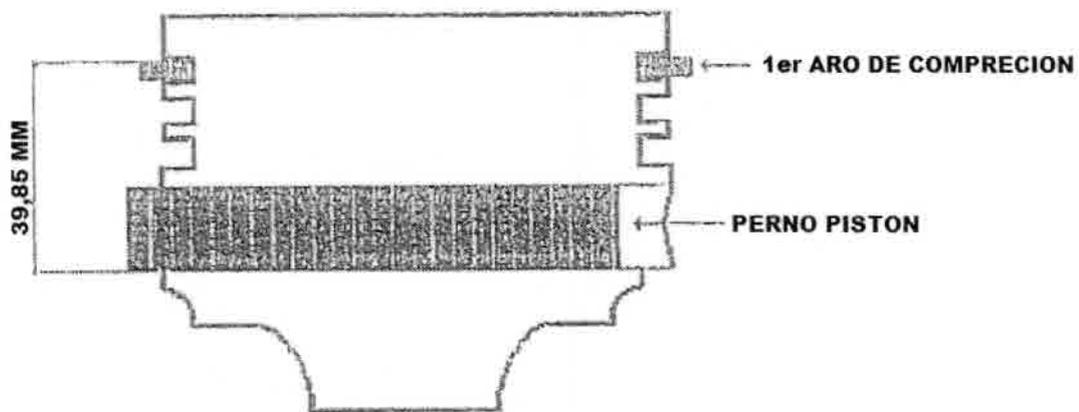
Polea de cigüeñal opcional, se puede usar polea de aluminio con una medida mínima de 70 mm.

-**Art 4: BIELAS.** Originales. Peso mínimo, sin cojinetes y tolerancia incluida, 670 grs. Su rectificado en cabeza o pie será plano, entre cúspide, alojamiento, pernos y cojinetes 84,7mm, +/- 0.1mm de tolerancia en el largo (sin cojinete). Para tarea de balanceo biela debe ser original sin tocar.



-**Art 5: BUJES DE BIELAS.** Se permite colocar bujes para el perno flotante.

-**Art 6: PISTONES.** Sera de uso comercial fabricados en serie, para vehículos de calle, NO COMPETICION, NO FORJADOS O BAJO NINGUN TRATAMIENTO TERMICO QUE NO SEA PROPIO DE FABRICA. Para encuadrar a los pistones enunciados anteriormente se fijara de una medida máxima de 39,85mm, comprendida esta entre el perno de pistón hasta la parte superior del primer aro de compresión, como se indica en el gráfica. Desplazamiento del perno original 2mm. AFLORAMIENTO 0 (cero) con el block como máximo. Cuando se deba realizar el cepillado de la cabeza del pistón, para cumplir con el afloramiento, debe hacerse el mismo en forma plana y perpendicular al eje del pistón. Se permite realizar pozo plano en el centro del pistón con un diámetro máximo de 65mm profundidad libre a fin de aumentar cubicaje. Se permite profundizar las cavidades de las válvulas en la cabeza del pistón, para evitar el choque entre el pistón y las válvulas. Se permite ranurar para la colocación del seguro de perno de pistón.



-**Art 7: PERNOS.** Se permite perno flotante, peso mínimo 100grs, se puede acortar o rectifican en forma cilíndrica (cortar las puntas en forma plana para colocar seguro de teflón).

-**Art 8: AROS.** Se puede reemplazar aros de pistón por cualquier marca nacional o importada de uso comercial, fabricados en serie. Espesor original, **no se permite el rectificado de su superficie, se debe respetar su forma original.**

-**Art 9: RELACION DE COMPRESION.** Sera libre.

-**Art 10: TAPA DE CILINDROS.** Original de aluminio de industria argentina o italiana. Su ancho será de 78,20 mm máximo. Se permite reparar 1 o 2 cámaras en caso de rotura.

**SE PROHIBE LA UTILIZACION DEL MODELO FIAT BRIO.**

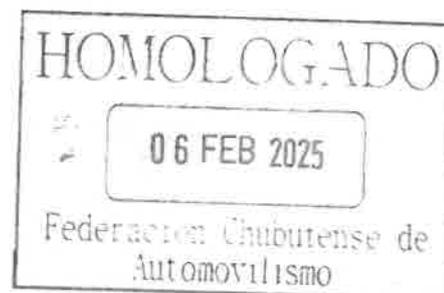
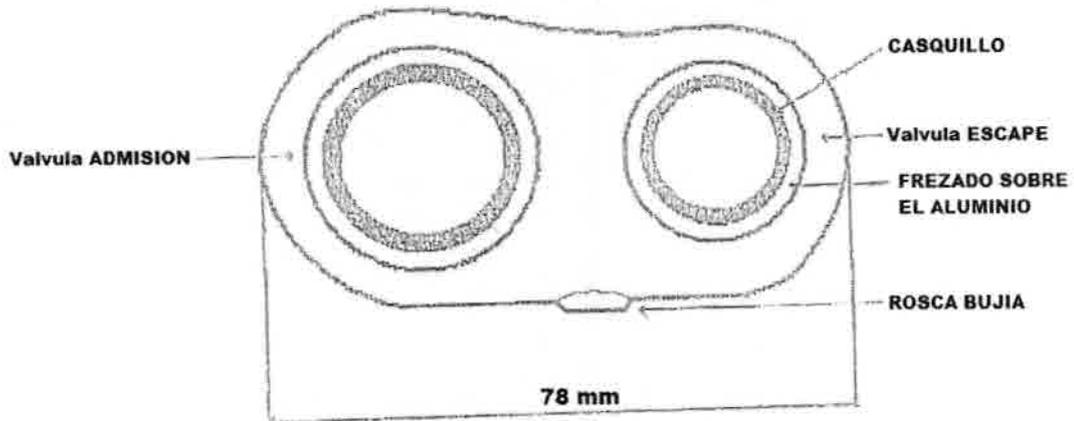


GRAFICO N°1



-**Art 11: CASQUILLOS.** Originales, libres en su fresado, tanto superior como inferior al asiento de válvulas, el cual deberá mantener los 45°. Se permite frezar la unión del casquillo con el aluminio, con cualquier ángulo, hasta un diámetro máximo de 40,5mm. Para la admisión y de 36,5mm para el escape. Es su interior, al contacto con el conducto de admisión debe tener un diámetro máximo de 30,3mm y de 27mm para el escape, prohibido tocar la pared del cielo. Ante la necesidad de tener que reemplazar los mismos (encasquillar), la tolerancia permitida en el diámetro exterior será de +0,5mm teniendo en cuenta el diámetro y material original. El sistema de medición se realizara con sistema pasa no pasa homologado por la Federación Chubutense de Automovilismo, en caso de surgir diferencia o dudas sobre el presente artículo, la medición será realizara con medidor de interiores.

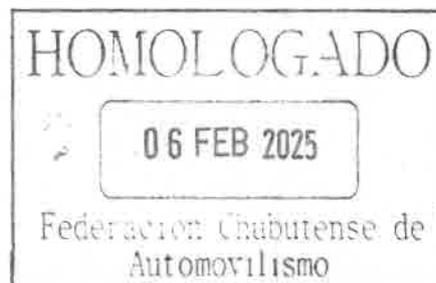
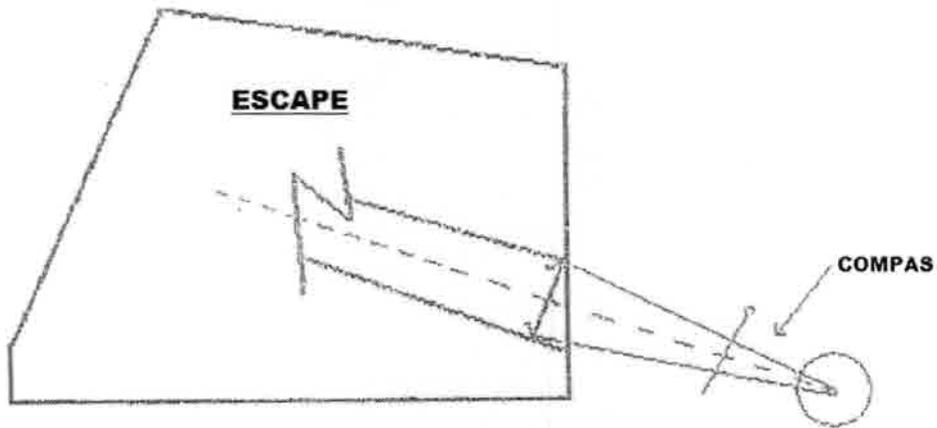
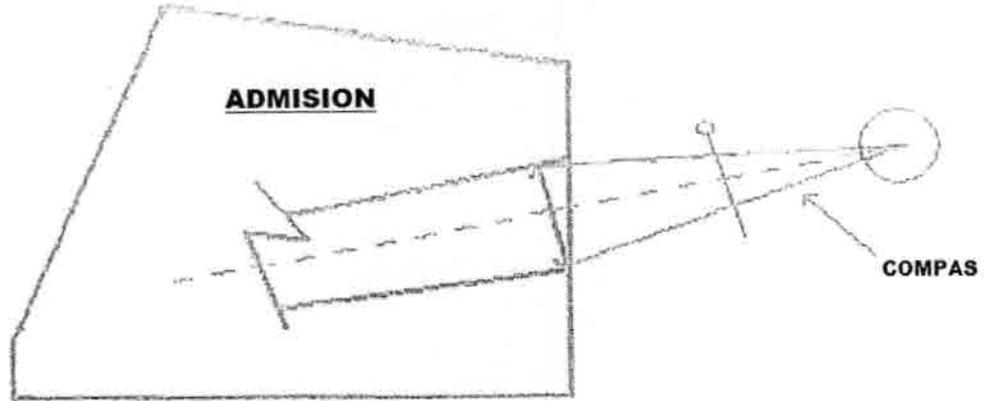
-**Art 12: CONDUCTOS.** El conducto de admisión deberá respetar una medida máxima de 26,5mm (tolerancia incluida) y para el conducto de escape de 28,5mm (tolerancia incluida). En el plano de contacto con los múltiples de admisión y escape, se deberá respetar la entrada con su ángulo vivo original. Se utilizara una herramienta PASA NO PASA, con la medida correspondiente. En caso de tratarse de conductos deformes, se medirán los diámetros perpendiculares entre sí (D1 y D2) la medida debe resultar del valor medido de las mismas. Se permite el pulido interno de los conductos, respetando las costuras propias de fabricación de la tapa de cilindros, las cuales deben ser visibles en no menos de 50mm, medidos desde el plano de apoyo de los múltiples hacia adentro.



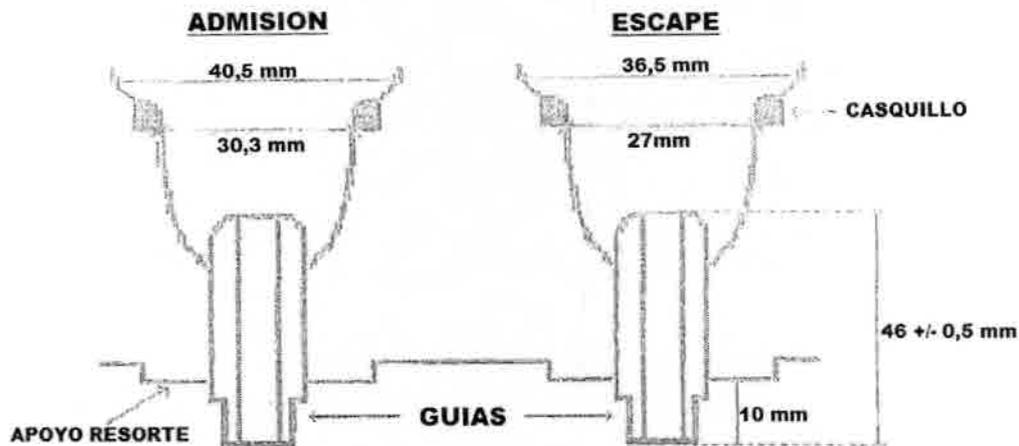
ESCAPE ADMISION

$$\frac{d1 + d2}{2} < 28,5 \text{ mm}$$

$$\frac{d1 + d2}{2} < 26,5 \text{ mm}$$



**-Art. 13: GUIA DE VALVULA.** Original. Largo total 46mm +/- 0,5mm. Altura desde apoyo del resorte de válvula al final de la guía 10mm +/- 0,5mm. Se permite usar guías de bronce o el envainado de las mismas.



**-Art 14: VALVULAS.** Deberán ser originales o similares de Fiat 128-1100. De marca nacional y de uso comercial (EDIVAL-3B-THOMPSON-MAHLE) NO pudiendo pulir el hongo de las mismas, pero si se permite torneare la cabeza en forma plana. Se permite el uso de válvula de GNC. **PROHIBIDO SU RECTIFICADO.**

**ADMISION:** Largo 108,5mm +/-5 décimas, diámetro 36mm, ángulo 45°.

**ESCAPE:** largo 109mm +/-5 décimas, diámetro 31mm +/-5 décimas, ángulo 45°.

**-Art 15: RESORTES DE VALVULAS.** Libre, manteniéndose su cantidad, posición y apoyo original.

**-Art 16: LEVA.** Alzada máxima hasta 9,1mm, cruce libre, se permite engranaje corrector de leva, libre su peso y material, conservando su estructura original. Se permite acople para cuenta vueltas mecánicos en el extremo del eje de la leva. Se permite embujar con cualquier material los alojamientos de la cuna de levas. Su alzada se medirá sobre el botador con la leva colocada en su alojamiento y este desmontado de la tapa de cilindros. Se permite rectificar apoyos de árbol de leva; esto vale también para el árbol auxiliar o comando bomba de aceite. Tensor de correa dentada tipo original u opcional tensor de gol.

**-Art 17: MULTIPLE DE ADMISION.** ORIGINAL. Se permite hermanar los conductos del múltiple con los de la tapa de cilindro manteniendo las medidas que rigen para esta última, este trabajo no debe superar los 15mm medidos desde el plano de apoyo del múltiple hacia adentro.



**-Art 18: CARBURADOR.** Original WEBER de 32mm de garganta, difusor original de 24mm, se medirá con PASA NO PASA de 24mm (HOMOLOGADO POR LA FEDERACION CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO) y en caso que la circunferencia del difusor se encuentre deformada u ovalada se medirá con TELECOPIIN o calibre de interior con una tolerancia máxima de 24,15mm. surtidores libres, emulsionador libre, el orificio del alojamiento de emulsionador se medirá con un PASA NO PASA de 5,75mm, Esta permitido anular calefacción, avioncito original de 3,5 o 4mm (se adjunta foto con medidas de centrador de mezclas). Se permite anular el sistema de cebador incluyendo eje y mariposa. se permite embutir o limar la cabeza de los tornillos del eje del carburador de ambos lado, dicho eje deberá medir como mínimo en el sector de la moneda del cuerpo de la mariposa 4,15mm. La moneda del cuerpo de mariposa deberá medir 32.25mm como máximo de diámetro y espesor 0.92mm. como mínimo.

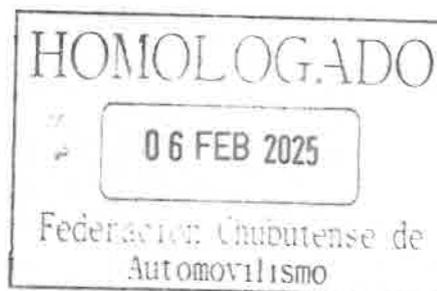
Base de carburador: altura mínima de 21,80mm; interior 32,35mm de máximo.

Cuerpo de carburador: altura mínima 52mm. Se medirá del apoyo de la tapa del mismo a la unión con la base.

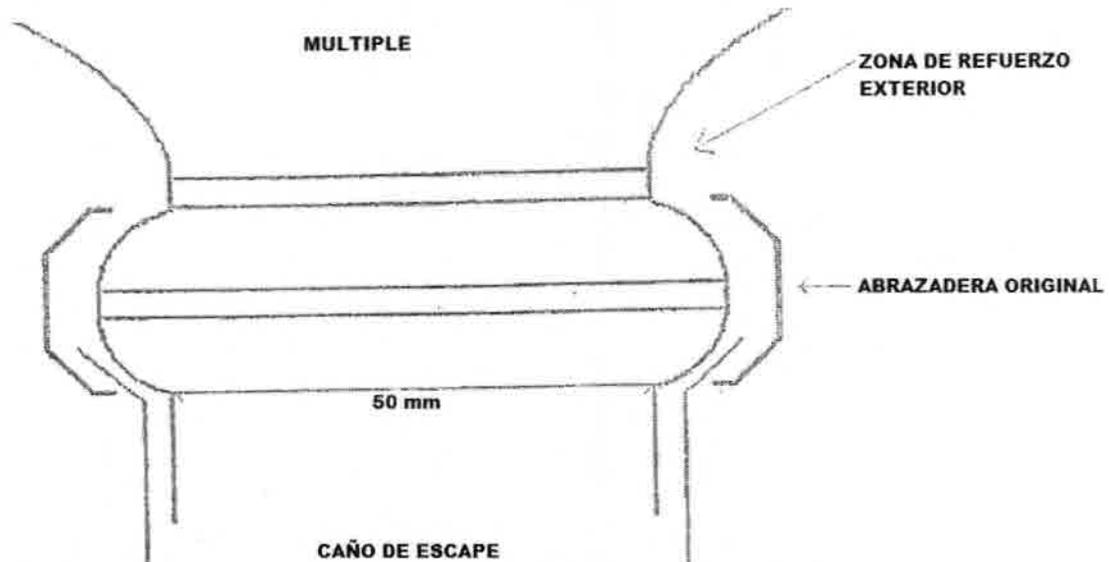
Se permite anular caño de vacío que va al filtro de aire. Se permite utilizar carburador original WEBER 32 ICVE de VIVACE MOTOR tipo 1.4 de bajo índice octánico (BIO), respetando especificaciones anteriores, el resto deberá conservar su medida y formato original. Opcional se podrá utilizar pico de entrada de nafta roscado en la tapa del carburador.



**-Art 19: MULTIPLE DE ESCAPE.** Original, libre su desbaste interior, sin aporte de ningún tipo de material ni elemento que no sea propio de la fundición del múltiple. Para fijar el límite entre el exterior e interior se tomara una medida máxima de 50 mm en la boca de salida. Se podrá hermanar los conductos de este con los de la tapa de cilindro.



**-Art 20: CAÑO DE ESCAPE.** Libre, los gases serán expulsados al exterior pasando el parante central del auto y en forma paralela al piso, diámetro y forma del caño libre, vale aclarar que no debe existir ningún elemento que perteneciendo al caño de escape se introduzca en el múltiple, se permite colorar pirómetro en el caño de escape. El caño de escape, libre de todo tipo de apoyos, la abrazadera de unión entre el múltiple y el caño de escape podrá ser de libre diseño.



**-Art 21: ENCENDIDO.** El sistema de encendido deberá ser con distribuidor original tanto en su parte interna como externa, permitiéndose el distribuidor del modelo EUROPA.

PLATINO, CONDENSADOR Y REGULADOR DE VOLTAJE: Se podrán reemplazar por otros similares a los de fábrica, se permite colocar dos bujes, se permite condensador fuera del distribuidor, se permite LEVA DULBECCO competición. Se permite reforzar lámina tensora del platino. Se permite limitar el recorrido del avance.

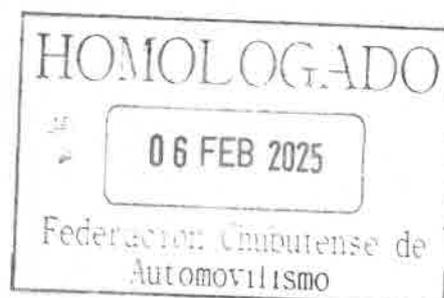
Opcional: se podrá utilizar distribuidor electrónico MARCA PENIN del tipo VW reforma y NO similar. El mismo se entrega con cableado, engranaje de bronce y modulo.

Todas las piezas interiores y exteriores del distribuidor deberán mantener sus formas y medidas sin ningún tipo de modificaciones. Se permite el cambio de captor, engranaje (de bronce o ferroso), rotor o tapa del mismo por sustituidos de repuesto, mientras sean de similar características y fin.

Módulo de encendido: únicamente se autorizan los módulos de 7 pines con disipador de aluminio, tal como lo utiliza el sistema de original hall VW. El que deberá permanecer sellado original y sin agregados de pegamentos en su exterior. Se permite refrigerar el disipador mediante una manguera que aporte aire de no más de 25mm de diámetro.

Bobina: Cantidad 1 (una). Deberá ser nacional y del tipo húmeda. En todos los casos la chispa de encendido hacia el distribuidor saldrá de esta única bobina y el reparto hacia las bujías deberá salir obligatoriamente de la tapa del distribuidor.

Los cables de bujías deben tener terminales VW de clip del lado tapa del distribuidor y el de bobina debe ser mixto (normal-clip VW ).



-**Art 22: BUJIAS.** Medidas: (diámetro de rosca 14mm; 1,25 de paso; largo de rosca original), grado térmico y marca libre, contando con una (1) arandela de sello original de la misma, no permitiéndose agregado de otra arandela.

-**Art 23: BOBINA.** Libre, la misma se podrá colocar en la pasa rueda derecha.

-**Art 24: VOLANTE MOTOR.** Peso mínimo el volante con placa y disco, sin tornillos 10,150kg (con tolerancia incluida). Se permite los dos tipos de placa y volante respetando los pesos reglamentados en su conjunto.

-**Art 25: EMBRAGUE.** A diafragma mono disco en seco. La tensión del diafragma, como los flejes que soportan la placa de fundición con la carcasa de embrague y núcleo del disco son libres, respetando siempre el diámetro exterior de 185mm, como máximo, se pueden pegar y/o remachar los forros del disco. El material de los forros deberá ser original.

-**Art 26: TRANSMISION.** Se podrán reemplazar los engranajes de la caja de Fiat 128 – 1100 por los similares del 128 EUROPA – 1300 Y 1500, respetando las mismas relaciones originales del modelo anterior, que son las siguientes:

**PRIMERA:** 3,583 a 1 (43 – 12).

**SEGUNDA:** 2,235 a 1 (38 – 17).

**TERCERA:** 1,454 a 1 (32 – 22).

**CUARTA:** 1,037 a 1 (dientes gruesos), 1,042 a 1 (dientes finos).

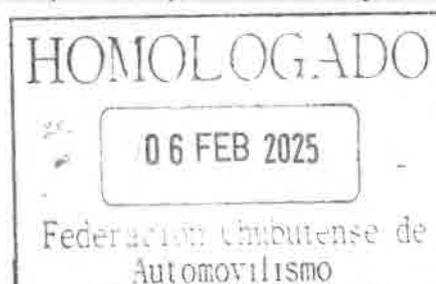
**ENGRANAJES:** Se permite la reforma de los engranajes de 1º, 2º, 3º y 4º, eliminando el sistema de sincronizado o frenos de los mismo. Conservando el diámetro, cantidad de dientes y forma helicoidal, como así también la relación de los cuatro engranajes.

**RELACIONES:** Piñón y corona 13/53 y 13/55, el diámetro del piñón perteneciente a la relación 13/53 será de 53,2mm +/- 0,1mm, y para la relación 13/55 será de 50,8mm como mínimo y de 52,6 mm como máximo. Queda aclarado que esta homologación se permite por el sistema de sincronizadores de las cajas de Fiat Europa para evitar roturas. Se permite reforzar la guitarra y alargar la palanca de cambio. Se permite utilizar el piñón de caja de quinta cuyo largo hay que cortar. El sistema Planetario – Satélite (núcleo del diferencial) expuesto a diferentes temperaturas no debe pasar a ser un sistema autoblocante. No se permite el alivianado de ninguno de los elementos que componen el sistema de transmisión. El lubricante a utilizar es libre. Junta homocinética original en sus dos modelos. se permite colocar un bulón con arandela al seguro tipo Seger del eje trambalador. Se autoriza a usar palieres de los modelos Fiat 147 y 128 Súper Europa.

**Se permite selectora de cambio tipo original u opcional la denominada collino machine.**

-**Art 27: BOMBA DE NAFTA.** Se permite bomba eléctrica con su correspondiente regulador de presión de ser necesario, no debiendo estar instalada en el habitáculo. Para el caso de la bomba original, se permite rellenar y rectificar el árbol intermedio como así también su perno de mando.

En caso de no utilizar bomba mecánica se permite tapar orificio de alojamiento de esta.



**-Art 28: CARTER.** Se autoriza el uso de rompeolas en el interior del cárter, conservando su forma exterior original.

**-Art 29: JUNTAS MOTOR.** Serán de uso comercial e idénticas en todas sus formas a las originales. Junta de tapa de cilindro libre en espesor, no pudiéndose reemplazar por pegamentos.

**-Art 30: FILTRO DE AIRE.** Original, se permite retirar el elemento filtrante. La descarga de los gases del motor, si no es sobre el filtro de aire, deberá hacerse en un depósito adicional. Se podrá eliminar la chapa deflectora de la tapa del filtro de aire.

**-Art 31: SISTEMA DE REFRIGERACION.** Radiador de agua libre, funcionamiento de forma directa o con un sistema eléctrico original, soporte de motor electro ventilador libre u opcional, se permite retirar la carcasa de plástico de entrada de aire de calefacción ubicada dentro del compartimiento del motor. Radiador de calefacción optativo o Libre ubicación (compartimiento de motor). Se podrá retirar las mangueras de refrigeración en el múltiple de admisión.

**-Art 32: TERMOSTATO.** Sera optativo el uso del mismo.

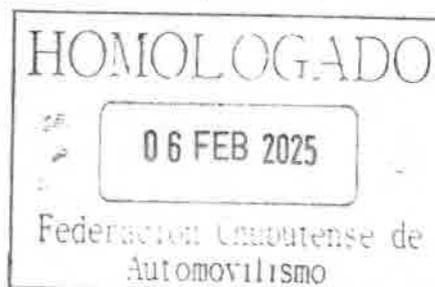
**-Art 33: DIRECCION.** A cremallera, con piñón libre. Extremo de dirección, se puede colocar los cortos y/o acortarlos de ser necesario para lograr avance. Se permite torcer el brazo AKERMAN para nivelar la altura de los extremos de dirección o invertir la posición estos últimos.

**-Art 34: AMORTIGUADORES.** Se podrán reemplazar los amortiguadores originales por otros de fabricación en serie desarmable sin alterar su configuración exterior.

Funcionamiento: NETAMENTE HIDRAULICO, NO PRESURIZADOS. Libre sus valores de dureza a la expansión como a la compresión, NO REGULABLES. Anclaje superior original. Se permite realizar corrector de comba, en la parte inferior del amortiguador (zona de anclaje al porta maza). Quedando optativo el antiguo sistema (el de desplazar los agujeros del amortiguador y luego reforzarlos con arandelas soldadas). El amortiguador delantero debe medir desde el centro al agujero superior para fijar la porta maza hasta la parte más baja de apoyo del espirar 160mm, se permite refuerzo según diagrama adjunto. El material de las cazoletas deberá ser original.

CARRERA DE RECORRIDO DE LOS AMORTIGUADORES: DELANTEROS: mínimo 110 mm.; TRASEROS: 202,5mm +/- 2mm. Se permite la porta mazas y sus correspondientes mazas del modelo EUROPA y SUPER EUROPA. La porta mazas delanteros se podrán limar en la parte que apoya con el amortiguador, al desplazarlo para lograr comba. Se puede nivelar los brazos del porta mazas (donde van lo extremos).

**-Art 35: ESPILARES.** Se establece un diámetro interior mínimo de 90mm en toda su extensión. Libre: diámetro, número y paso de las espiras, como también su altura. Se prohíbe el soldado o agregado postizo de elemento alguno que acompañe al espiral o amortiguador.



**-Art 36: BARRA ESTABILIZADORA.** Original diámetro 19mm o 22mm, se le puede tornearse en los extremos (3) para corregir avance. Brazo rotula largo 310mm, se puede colocar bulón de 10mm (2) en su fijación al casco. Se permite esquí delantero fijo o registrable. El buje de metal (1) de la barra estabilizadora y brazo rotula se podrá acortar. Se permite la colocación de grampas en la barra estabilizadora para evitar el desplazamiento de la misma, se adjunta plano corrector avance opcional.

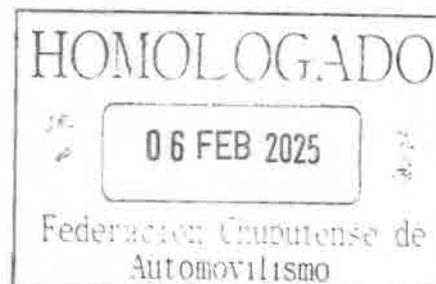
**-Art 37: ELASTICOS.** Traseros libres, cantidad de dos (2) hojas. Los bujes de todas las partes de suspensión podrán ser reemplazados por teflón o grilon conservando siempre su forma original.

**-Art 38: ALINEACION.** Valores de alineación tanto delanteros como traseros libres. Se fijara un ancho máximo exterior medido sobre las llantas: delantero de 1530mm y trasero de 1530mm. Para la realización de las mediciones se tendrá en cuenta en la trocha delantera y trasera del piso al centro de la llanta en el labio exterior que contiene el talón de la cubierta. Podrán utilizarse suplemento de cualquier material, fijado a las masas en el plano de apoyo de las llantas, con fin de desplazarla para lograr el ancho pretendido por el preparador hasta el máximo permitido. Los tacos de rebotes tanto delanteros como traseros se pueden retirar. Para el taco de rebote delantero se permite retirar o acortar a cualquier medida su soporte (caño de chapa que va soldado al anclaje superior del espiral) para lograr comba trasera se permite desplazar los agujeros tanto del amortiguador o porta masa se permite excéntrico u otro mecanismo para tal fin. Se adjunta gráfico.

La distancia entre eje de centro a centro de la rueda tiene que tener como medida 2,480 milímetros como máximo.



**Art 39: FRENOS.** Sistema hidráulico con bomba de doble circuito, los delanteros a disco originales NO ventilados y los traseros a cinta con campana. Se permite eliminar el freno de mano. Se permite colorar ayuda pedal a los que no trajera de fábrica (servo freno), su manguera de admisión deberá ir conectada al múltiple de admisión en su correspondiente lugar de fábrica (en el conducto de admisión cilindro N°4). Frenos delanteros 128 – 1100, pastilla chica o grande y su correspondiente mordaza de aluminio. Chapa refrigerante optativa. Espesor del disco 10,50mm máximo y 7,5mm mínimo. Válvula antibloqueo optativa. El material para las pastillas y cintas es libre. Se autoriza a reemplazar los flexibles de fábrica por los denominados “de competición”, libres en su material, conservando su funcionamiento original y/o optativo podrá utilizar mordaza de hierro de fiat 128/1100.



**-Art 40: INSTALACION ELECTRICA.** Colocar sobre la parte trasera de la jaula anti vuelco, dos luces de STOP de freno, quedando libre la alimentación de los faros traseros, pudiendo cubrirse los huecos de los mismos. Se permite llave corta alternador, se permite consola a la par de la butaca delantera para comando eléctrico y deberá tener luz de lluvia color naranja. Es obligatorio faros intermitentes color naranja led con medidas mínima de 11cm de alto x 4cm de ancho, en la ventanilla lateral derecha e izquierda a la altura del cuerpo del piloto. Deberá encenderse cuando el vehículo se pone contacto.

**-Art 41: BATERIA.** Deberá estar ubicada dentro del habitáculo, en el lugar donde originalmente se encuentra el asiento trasero, del lado derecho del vehículo, realizando un sistema de anclaje de la misma cumpliendo con las normas de seguridad correspondiente.

**-Art 42: SISTEMA DE CARGA.** La dinamo o alternador será de funcionamiento norma y original. Puede reemplazarse la dinamo por alternador y será de uso optativo.

**-Art 43: LIMPIA PARABRISA.** Todos los vehículos deberán contar en forma obligatoria con el sistema de limpia parabrisas con su respectivo brazo y escobilla en funcionamiento. Deberá poseer tacho de al menos 1lts con su respectivo líquido y funcionamiento.

**-Art 44: TANQUE DE COMBUSTIBLE.** Deberá estar ubicado dentro del baúl, a una distancia de 15cm. Medidos desde el chapón trasero del automóvil hasta el tanque mismo. El material del tanque deberá ser de plástico y las medidas son de libre elección. Se deberá hacer una defensa de protección al tanque, y realizar descargas en el piso del baúl. No se permite conservar el tanque original, se prohíbe la colocación de cualquier tipo de chapón o piso postizo en su lugar.

**-Art 45: COMBUSTIBLE.** El combustible a utilizar deberá ser nafta grado 3 (atento a resolución 1283 de SE). Cada participante deberá adquirir el combustible provisto en las estaciones de servicios de la localidad de la competencia.

El combustible será medido todas las carreras por el revisador técnico de turno y se reserva el derecho de tomar muestra de análisis de cualquier auto que desarrolle la competencia.

**-Art 46: LLANTAS.** Las mismas deberá ser de tipo IAVA o similar; que sean de aleación y cumplan con la siguiente medida 13" x 5,5" (afuera/afuera) y/o opcional llantas fiat potenciada original respetando las misma media 13" x 5,5" (afuera/afuera).

**-Art 47: NEUMATICOS.** Los neumáticos que utilizara la categoría será marca MTR 13 x 6 pulgadas, tanto para piso seco como mojado.

COMPRA DE NEUMATICOS: El piloto podrá comprar 11 (once) neumáticos en el año. En una sola fecha podrá comprar 2 (dos) neumáticos elección del piloto. En el resto de las fechas del año solo podrá comprar 1 (uno) neumático por carrera.

Para el caso de los pilotos debutantes en la categoría que no posean neumáticos, se autorizara a la compra de 4 (cuatro) neumáticos para la primera fecha. Luego deberá respetar el régimen de compra de 1(un) neumático por carrera.

En caso de rotura, esta se verificara y se autorizara a la compra de un neumático de reemplazo.



Los neumáticos serán provistos por la categoría y serán sorteados a los momentos de su entrega.

Los neumáticos NUEVOS se entregaran con "sello" de la categoría.

Los neumáticos USADOS serán "re sellados" por la categoría, verificando su registro en pasaportes anteriores.

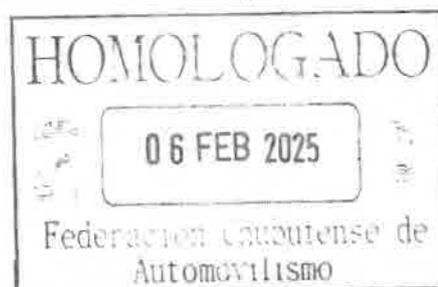
**-Art 48: CARROCERIA.** No se permite modificar la estructura original tanto interior como exteriormente, la que deberá ser del mismo material y forma que la provista por fábrica. Se permite suplemento en el anclaje original de la columna de dirección al solo efecto de bajar el volante (LARGO DE COLUMNA ORIGINAL).

NOTA: Se permite el recambio de autopartes (chaperio) por las existentes hoy en el mercado debido a que de estos tipos de vehículos no se consiguen en los concesionarios oficiales FIAT, conservando su forma original. El uso de los vidrios laterales y luneta trasera deben ser policarbonato, se permite recortar el guardabarros trasero, siguiendo la moldura del estampado original. se prohíbe el uso de paragolpes delanteros y traseros, ni de ningún agregado a la carrocería que reemplace los mismos. Se puede reforzar sin alterar material, forma y medida. Se deben colocar butacas deportivas debiendo estar abulonadas a la carrocería o jaula de seguridad sin correderas. Se deberá retirar los asientos traseros y delanteros completos. Ninguna parte del vehículo podrá tocar el suelo cuando alguno de los neumáticos este desinflado. Se deberá colocar cintos de seguridad en cada una de las puertas, o sistema que brinde tal objetivo. Es obligatorio colocar un espejo retrovisor en el exterior de la puerta delantera izquierda. Se debe eliminar el cierre de capot original y colocar dos pernos con traba, pudiéndose eliminar las bisagras colocando cuatro pernos traba capot. La tapa del baúl deberá permanecer cerrada ya sea por medio de una correa u otro elemento. Se permite el reemplazo de la tapa de baúl y capot por otros fabricados en fibra, siempre que conserven forma y medidas originales.

El piloto deberá usar cinturones de seguridad tipo ARNES, con cuatro puntos de fijación a la carrocería como mínimo. Se deberá colocar un matafuego de fácil localización en el interior del habitáculo, de 2kg de GAS ZERO 2000-AFFF O AFFF (espuma) o 2kg de freon 1301. Sera obligatoria la colocación de llave corta corriente en el interior del habitáculo, tendrá que estar al alcance del piloto con los cinturones ajustados, en el exterior debajo del montante del parabrisas del lado izquierdo, esta puede ser reemplazada por algún sistema que accione la llave interior. Se podrá colocar una barra que una las dos torres de suspensión, tanto delantera como trasera en su parte superior, la misma no podrá ser registrable, de modo que no abran o cierren por defecto del casco. Se permite reforzar el brazo soporte del motor manteniendo bujes original o material libre.

Los soporte de motor deben ser original y el buje puede ser original o de material libre. Se puede utilizar los travesaños de los dos modelos (puente). El baúl debe quedar separado al habitáculo por medio de una placa da material ignifugo.

La pedalera de mando: Original. Se podrá ampliar la superficie del apoyo del pedal, como acercarlos o alejarlos uno del otro. Se permite retirar el tablero o torpedo original, tapizados en general. Las puertas pueden ser vaciadas salvo el mecanismo de apertura exterior, esto no es válido para la puerta del conductor. Las puertas deben contar con un panel interior de material a elección.



Son obligatorias la utilización de LINGA y/o CINTA DE ARRASTRE delantera y traseras con un ancho superior a 6cm. Se prohíbe utilizar ganchos de hierro en la parte inferior tanto delantera como trasera.

**-Art 49: PESO DEL VEHICULO.** En ningún momento del desarrollo de la competencia el peso puede ser inferior a 840kg con piloto, buzo y casco incluido (no pudiéndose agregar ningún líquido).

El competidor que debutara a partir de la 5ta fecha del campeonato deberá cargar un lastre de 30kg por única vez.

El competidor que debutara a partir de la 7ma fecha del campeonato deberá cargar un lastre de 50kg por única vez.

**-Art 50: JAULA DE SEGURIDAD ANTI VUELCO.** Se deberá montar con estructura de seguridad mínima construida por dos arcos principales unidos entre sí por barras, una a la altura del montante superior del parabrisas, otra en el parante inferior del mismo y otro por detrás de la cabeza del piloto. Además se colocaran dos parantes desde el arco principal contra el Parente central hasta el piso. Se colocaran dos vallas a la altura del zócalo. Se deberá contar con una barra lateral para protección del piloto. La jaula deberá estar constituida con caños de acero de 2mm de espesor y 30mm de diámetro exterior como mínimo. Se permite que la jaula borde parte estructural del auto, su diseño y forma son libres siguiendo todas las normas de seguridad antes mencionadas. Puede estar abulonadas o soldada a la carrocería. Los caños de la jaula pueden llegar a las torres delanteras y traseras de suspensión. Se puede unir con caño la torrea de suspensión delantera con la puntera del falso chasis, situada en la trompa del vehículo y a su vez unir las punteras entre sí.

Se permite reforzar la carrocería en sus zócalos, parantes y soportes estructurales que forman parte de la misma en el interior del habitáculo. No se permitirá perforar la carrocería o el monocasco, para pasar caños de la jaula estructural hacia el exterior del piso.

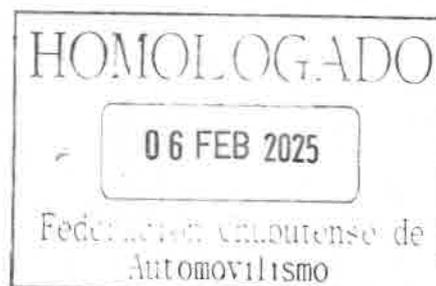
Se deberá colocar una malla de algodón o nylon homologada en la puerta delantera del lado del conductor, fijada a la jaula anti vuelco y no a la puerta.

Se deberá reforzar la jaula del lado del piloto con un armazón de caño para protección del mismo.

Se autoriza la utilización de los caños cuya denominación es 4130 de cromo molibdeno, el espesor de la pared será de 1,35mm.

El comisario técnico designado por la categoría no verificara los elementos pertinentes a la seguridad en los automóviles, por lo tanto no será responsable por los daños sufridos por algún piloto en caso de accidente.

**-Art 51: VARIOS.** Todas las especificaciones técnicas consignadas no tendrán tolerancia.



**-Art 52: LASTRE.** Se consideran dos tipos de lastres, independientemente del peso mínimo establecido en el reglamento técnico. Todo tipo de lastre que un vehículo deba cargar, será colocado debajo de la butaca del piloto, de manera perfectamente fijada a la carrocería.

Es obligación de todos los pilotos y/o concurrentes, declarar inmediatamente antes del pesaje, todos los lastres que estén colocados en el vehículo.

Todo lastre que hubiese que colocar al vehículo para llegar al peso mínimo deberá ser colocado en el INTERIOR del habitáculo, en un lugar bien visible y declarado.

**-Art 53: LASTRE POR PUESTOS OBTENIDOS EN CARRERA.** Los cinco (5) primeros clasificados en la prueba final de cada competencia deberán sumar al último pesaje oficial, los kilos detallados en el siguiente cuadro:

<b>PUESTO</b>	<b>LASTRE A CARGAR</b>
<b>1º</b>	<b>15 KG</b>
<b>2º</b>	<b>12 KG</b>
<b>3º</b>	<b>10 KG</b>
<b>4º</b>	<b>8 KG</b>
<b>5º</b>	<b>6 KG</b>

Queda establecido en 50kg, el mayor lastre que un vehículo debe cargar por puestos obtenidos. Estos lastres deben estar situados: los primeros 25kg aplicados deberán estar perfectamente abulonados detrás de la butaca del piloto, y los restantes 25kg a la derecha de los anteriores. Este tipo de lastre es independiente a lo expresado en el siguiente apartado.

Por descarga de lastre por performance a hándicap, se realizara de la siguiente manera:

**17º puesto 5kg**

**18º puesto 10kg**

**19º puesto hacia atrás 15kg**

Se aclara que el sistema de descarga contempla el porcentaje a cumplir en la competencia final, después del inicio de la misma y de haber cumplido el 40% de las vueltas programadas para la final.

**-Art 54: LASTRE POR CAMBIO DE ELEMENTO.** En caso de ser necesario el cambio de motor o levantar tapa de cilindros sea para cambio de junta o cualquier reparación de un vehículo que ya haya pasado por la verificación técnica previa y tenga los precintos correspondientes, deberá recargar con puestos en la grilla tanto para la serie y final según el siguiente cuadro:

<b>ELEMENTO CAMBIADO</b>	<b>PUESTO A RECARGAR</b>
<b>MOTOR</b>	<b>ULTIMO PUESTO SERIE O FINAL</b>
<b>TAPA DE CILINDROS</b>	<b>10 PUESTOS</b>

En caso que hayan más de dos cambios de motor de diferentes pilotos sea serie o final el ordenamiento es por el ranking 2024.

Por todo otro elemento que deba ser cambiado y/o reparado, deberá comunicarse al comisario técnico, quien autorizara el trabajo a realizar, quedando a su criterio el otorgar lastres (por elementos de planta motriz), recargos, entrega de elementos y otros procedimientos.



**-Art 55: SISTEMA REVISION TECNICA OBLIGATORIA.** Se realiza al final de cada competencia por el comisario técnico, quien pasara los 10 primeros autos según la clasificación oficial y en las condiciones que terminen la competencia, además verificara el precinto realizado en la verificación previa.

El primero y el segundo deberán desarmar. Del tercero al décimo, uno a sorteo. Luego se sorteara que bolilla le toca a cada uno de estos para la verificación.

**Bolilla 1:** Block, Cigüeñal, Volante, Embrague, Carburador, Bomba de Aceite, Combustible.

**Bolilla 2:** Tapa de Cilindro, Leva, Válvulas, Caja, Carburador, Amortiguador, Combustible.

**Bolilla 3:** Frenos, Suspensión, Trocha, Carburador, Distribuidor, Combustible.

El técnico además dispondrá de la decisión de pedir cualquier elemento que crea necesario revisar que no se encuentre en el listado de las bolillas.

**-Art 56: PRESENTACION DE AUTOS.** Los vehículos deben ser presentados en todas las competencias, sin marcas, raspones y/o golpes de carreras anteriores.

Siendo facultad del técnico de la categoría la NO habilitación del vehículo.

**-Art. 57 PRECINTADOS.**

**PRECINTOS:** TODOS LOS AUTOS SERAN REVISADOS TECNICAMENTE POR LA CATEGORIA CON PRECINTOS ENUMERADOS CON DISTINTA NUMERACION PARA TODAS LAS CARRERAS, EN CUAL EL ENCARGADO DE REVISAR LOS PRECINTOS SERA EL REVISADOR TECNICO DE LA CATEGORIA DE TURNO O PERSONA AUTORIZADA POR EL MISMO.

Los precintos tienen que ser colocados por el piloto en sus propios autos, que se los entregara la categoría junto con el pasaporte de cada auto. La colocación tiene que ser antes de la clasificación oficial, sea día sábado o domingo. Para que este precintado series y final.

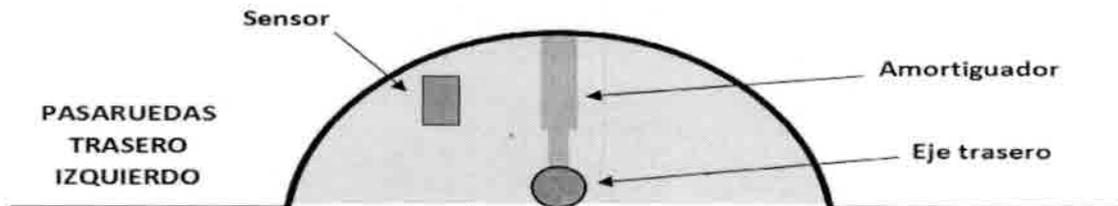
En el caso de rotura del precinto se le realizara el respectivo cambio siempre y cuando entregue el que se rompió. En el cual se allá roto durante una prueba oficial y no tenga el precinto quedara asentada en la planilla.

La penalización de no tener el precinto en algunas de las pruebas oficiales se le retirara los tiempos oficiales siempre y cuando no este asentado en el pasaporte el motivo del cual no tenga el precinto mientras se realiza la revisión técnica por el revisador de la categoría de turno.



**-Art. 58: SENSOR.** La ubicación del sensor de cronometraje nos asegura la correcta toma de los tiempos y fijar la uniformidad de criterios respecto del punto de cronometraje en las competencias.

El sensor debe ser colocado en el pasa ruedas trasero izquierdo, en la parte delantera del mismo como se encuentra en el Gráfico.



**-Art. 59: CUOTA CATEGORIA.** Cada piloto deberá abonar una cuota categoría en cada competencia equivalente a \$ 50.000- que puede variar en un aumento según la inflación que haya en el país.

**Art. 60: SEGURIDAD TANQUE NAFTA.**

**CAÑERIAS DE COMBUSTIBLE:** Desde el tanque de nafta hasta la bomba de nafta por el interior del vehículo optativo. Manguera mayada metálica o caño de cobre y el retorno del mismo material para cuando se utiliza caño de cobre, las conexiones al tanque o al filtro de nafta deben utilizar manguera mayada metálica.

**FILTRO DE NAFTA:** Material metálico.

**TANQUE NAFTA:** Fajas que sujetan al tanque de nafta tienen que ser metálicas.

**RESPIRADERO DEL TANQUE:** Debe poseer una válvula anti retorno metálica y su manguera ubicada al pirante derecho del vehículo o una altura superior al tanque.

**BOMBA DE NAFTA:** Los autos que tengan la bomba de nafta dentro del baúl del mismo tienen que estar dentro de un receptáculo.

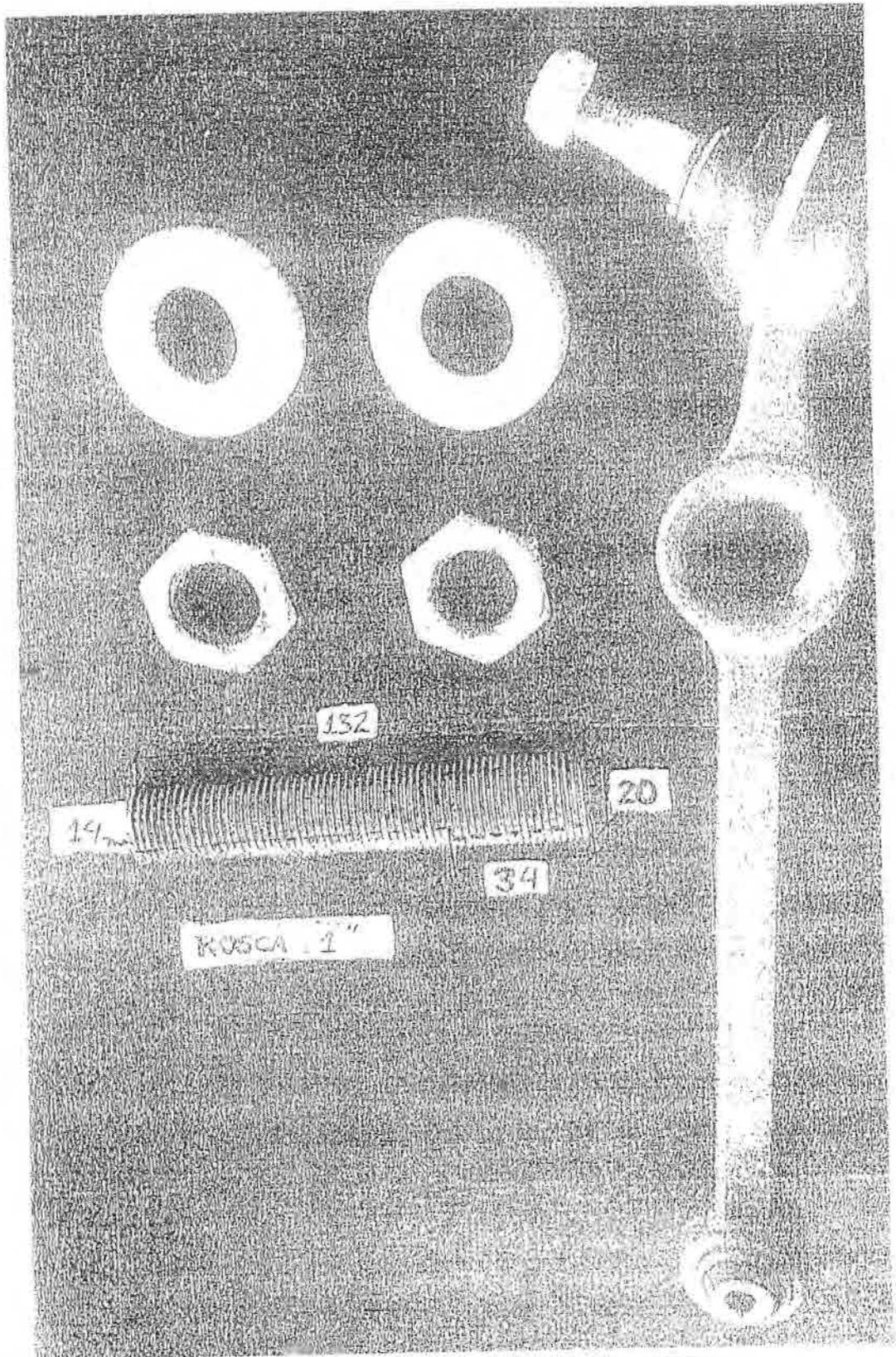
**Art. 61: CLASIFICACION.**

Los grupos de clasificación se armaran por el ranking de campeonato oficial actual de cada fecha excepto la primera fecha que se hará con el campeonato finalizado 2024 y luego sucesivamente.

La cantidad de autos en cada grupo quedara determinado según la cantidad de autos que haya inscriptos en cada fecha.

En caso de que un auto no pueda realizar su clasificación en el grupo que le corresponde quedara sin tiempo en la misma sin la opción de ingresar a otro grupo.

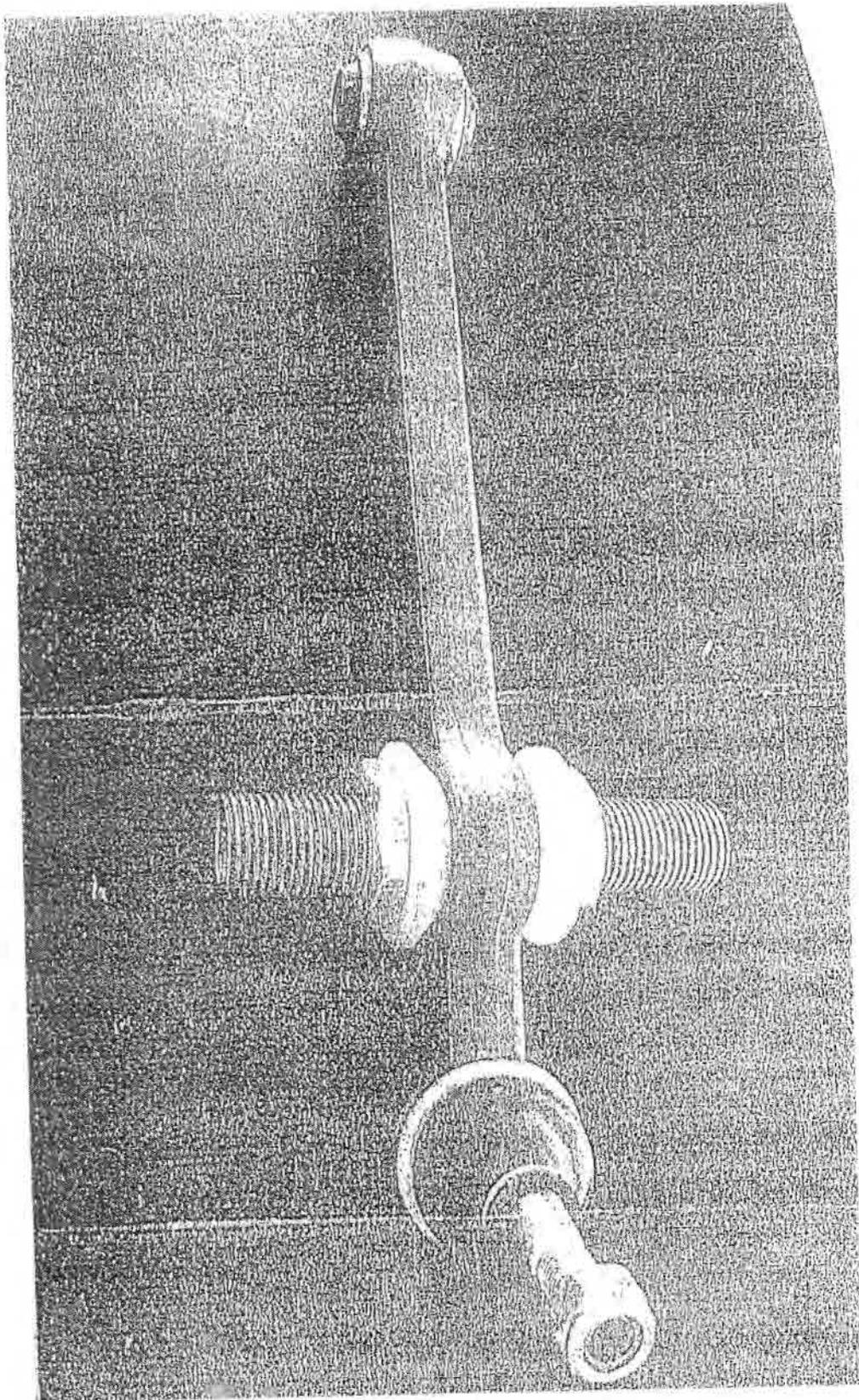




HOMOLOGADO

06 FEB 2025

Fecha de homologación de  
AUTOMOVILISMO



HOMOLOGADO  
06 FEB 2025  
Federação Paranaense de  
Automobilismo