



**REGLAMENTO
TECNICO
AÑO 2026**

Participaran 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 cc. 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 reemplazada 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.

VIGENCIA: El presente reglamento es propiedad de la categoría Turismo Pista 1100 c.c. y tendrá vigencia a partir del 01/01/2026.

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 encargado de turno de la categoría.

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 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 el 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 podrá modificar de ninguna forma.

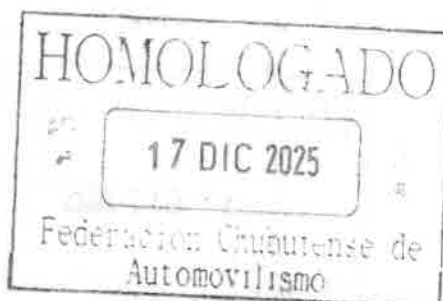
POR LIBRE: Que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, pueda ser modificado, anulado, agregado, sustituido, pero no eliminado del vehículo.

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



REGLAMENTO TECNICO T.P. 1100 – 2026

- Art 1 – CILINDRADA
- Art 2 – BLOCK DE CILINDROS
- Art 3 – CIGÜEÑAL
- Art 4 – BIELAS
- Art 5 – PISTONES
- Art 6 – PERNOS
- Art 7 – AROS
- Art 8 – RELACION DE COMPRESION
- Art 9 – TAPA DE CILINDROS
- Art 10 – CASQUILLOS
- Art 11 – CONDUCTOS
- Art 12 – GUIAS DE VALVULAS
- Art 13 – VALVULAS
- Art 14 – RESORTES DE VALVULAS
- Art 15 – LEVA
- Art 16 – MULTIPLE DE ADMISION
- Art 17 – CARBURADOR
- Art 18 – MULTIPLE DE ESCAPE
- Art 19 - CAÑO DE ESCAPE
- Art 20 – ENCENDIDO
- Art 21 – BUJIAS
- Art 22 - BOBINA DE ENCENDIDO
- Art 23 – VOLANTE MOTOR
- Art 24 – EMBRAGUE
- Art 25 - BOMBA DE NAFTA
- Art 26 - CARTER
- Art 27 - JUNTAS MOTOR
- Art 28 - FILTRO DE AIRE
- Art 29 - SISTEMA DE REFRIGERACION
- Art 30 - TERMOSTATO
- Art 31 – AMORTIGUADORES
- Art 32 - ESPIRALES
- Art 33 - BARRA ESTABILIZADORA
- Art 34 - TRANSMISION
- Art 35 - DIRECCION
- Art 36 - ELASTICOS
- Art 37 - FRENOS
- Art 38 - ALINEACION
- Art 39 - INSTALACION ELECTRICA
- Art 40 - BATERIA
- Art 41 - LIMPIA PARABRISA
- Art 42 - TANQUE DE COMBUSTIBLE
- Art 43 - COMBUSTIBLE
- Art 44 - LLANTAS
- Art 45 - NEUMATICOS
- Art 46 – CARROCERIA
- Art 47 - PESO DEL VEHICULO
- Art 48 - JAULA DE SEGURIDAD ANTI VUELCO
- Art 49 – LASTRE
- Art 50 - LASTRE POR PUESTOS OBTENIDOS EN CARRERA
- Art 51 - PENALIZACION POR CAMBIO DE ELEMENTO
- Art 52 - SISTEMA REVISION TECNICA OBLIGATORIA
- Art 53 - PRESENTACION DE AUTOS
- Art 54 - PRECINTADOS
- Art 55 – SENSOR
- Art 56 – CUOTA CATEGORIA
- Art 57 - CLASIFICACION



REGLAMENTO TECNICO T.P. 1100 - 2026

Art 1 – CILINDRADA:

Significa el volumen barrido en los cilindros del motor por el movimiento de los pistones, el volumen será expresado en cm³. Para el cálculo se tomará el número $\text{PI} = 3,1416$.

CILINDRADA TOTAL, máxima permitida: **1154,41 cm³**

CILINDRADA UNITARIA, máxima permitida: **288,60 cm³**.

Correspondiendo a:

Diámetro máximo de cilindro: **81,15 mm**.

Carrera máxima de pistón: **55,80 mm**.

Art 2 – BLOCK DE CILINDROS:

De cuatro (4) cilindros; Original de fábrica FIAT modelo **128, 147, SPAZIO o BRIO 1100** c.c. Se prohíbe utilizar el block del modelo 147 importado de 1048 c.c.

Diámetro nominal de cilindro 80 mm. Diámetro máximo permitido **81 mm + 0,15 mm**.

Se permite:

Reparar el block respetando la forma y estructura original.

Rectificar y encamisar los cilindros hasta el diámetro máximo permitido por este reglamento y sin desplazamiento alguno. Prohibido el uso de cromo.

Cepillar el plano, manteniéndose paralelo a su base original. Alturas mínimas permitidas entre:

Planos superior e inferior **231 mm**.

Entre cúspide de bancada y plano de tapa **154 mm**.

Entre plano de tapa y plano de apoyo de tapa de bancada **181 mm** (Ver FIGURA N° 1).

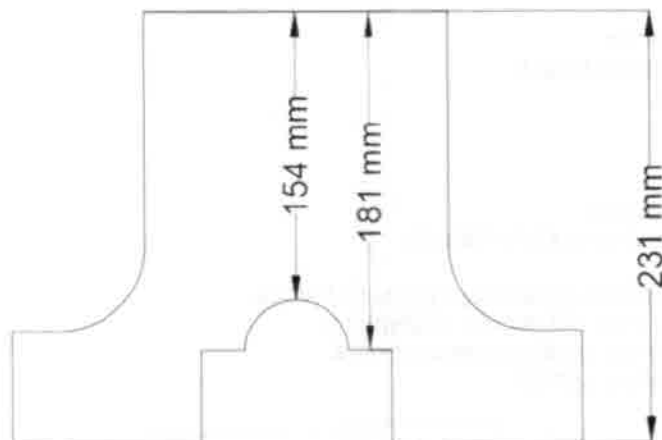
Reformar las roscas y repararlas con insertos.

Reformar los conductos de aceite y agua.

Tapones roscados en vena de lubricación.

Alesar bancadas sin desplazarlas lateralmente.

FIGURA N° 1



Art 3 – CIGÜEÑAL: Original de fábrica FIAT modelo 128, 147, SPAZIO o BRIO 1100 CC.
Se autoriza cigüeñal original del motor FIAT 1300 c.c,
No se permite ningún trabajo sobre el mismo con el objeto de alivianar.
Carrera original **55,50 mm** tolerancia de variación de carrera de los muñones de bielas $\pm 0,3$ mm.

Peso mínimo **10.976** kg.

Cojinetes de bancadas y bielas, originales o similares. Se prohíbe ranurar cojinetes de biela.
Bulones de tapa de bancadas originales o similares.

Se permite:

Rellenar y/ o rectificar los muñones de bielas y bancadas en diámetro y ancho. La posición radial de los muñones debe mantenerse original, tolerancia entre los muñones gemelos $360^\circ \pm 1^\circ$.

Balancearlo en las masas de los contrapesos, respetando la modalidad original (agujereando en sentido radial). Prohibido quitarle material para alivianar, lo que implicaría cambio de dimensiones.

Fresar los orificios de lubricación, en los muñones de biela y bancada en forma de lagrima o gota a solo efecto de mejorar su lubricación.

Nitrurado.

Colocar buje o rodamiento para guía de directa.

Usar polea de aluminio con un diámetro mínimo de **70 mm**.

Art 4 – BIELAS: Elemento Original de Fabrica" del motor utilizado.

Posición original, (trabas de cojinetes hacia el eje auxiliar).

Prohibido el pulido.

Peso mínimo **670 grs.**

Medida entre interiores de pie y cabeza **84,7 mm $\pm 0,3$ mm.** (VER FIG N° 2).

Se permite:

Embujar a la medida original del perno, al solo efecto de utilizar perno flotante, manteniendo los centros originales.

El rectificando para su juego axial.

Balancear equiparando el peso (rectificando en forma plana) en la cúspide del ojo de perno y el pie de biela (tapa), respetando el peso mínimo expresado en este artículo.

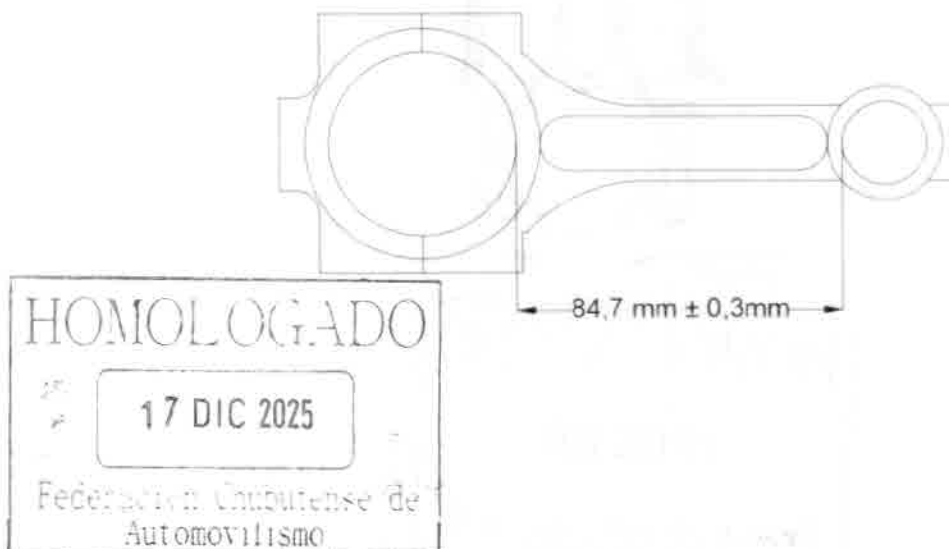
Alesar interior,

Escuadrar.

Tratamientos de dureza.

Tornillo de bielas originales o su reemplazo comercial.

FIGURA N° 2



Art 5 – PISTONES: Serán de uso comercial fabricados para vehículos de serie.

Sé prohíbe el uso de pistones especiales de COMPETICION, FORJADOS o con algún TRATAMIENTO TERMICO QUE NO SEA PROPIO DE FABRICA.

Para encuadrar los pistones enunciados se fijará una medida máxima de **39,85 mm** comprendida entre el perno del pistón hasta la parte superior del primer aro de compresión, (ver FIGURA N°3).

Desplazamiento del perno mínimo **2 mm** (original), máximo **3 mm**.

Posición de montaje original, (ver FIGURA N°4).

Afloramiento 0, al plano del block de cilindros. Si se debiera cepillar la cabeza del pistón para cumplir con el afloramiento, deberá hacerse el forma plana y perpendicular al eje del pistón.

Ranuras de aros cantidad y espesor originales, (1° ranura **1,5 mm** – 2° ranura **2,00 mm** – 3° ranura **3,96 mm** - tolerancia para todas **+/- 0,05 mm**).

Se permite:

Realizar un pozo plano con cantos vivos, de profundidad libre en el centro de la cabeza del pistón con un diámetro máximo de 65 mm, a solo efecto de variar la relación de compresión.

Profundizar las cavidades de las válvulas para evitar el choque entre las válvulas y el pistón.

Ranurar para colocación del seguro de perno de pistón.

FIGURA N°3

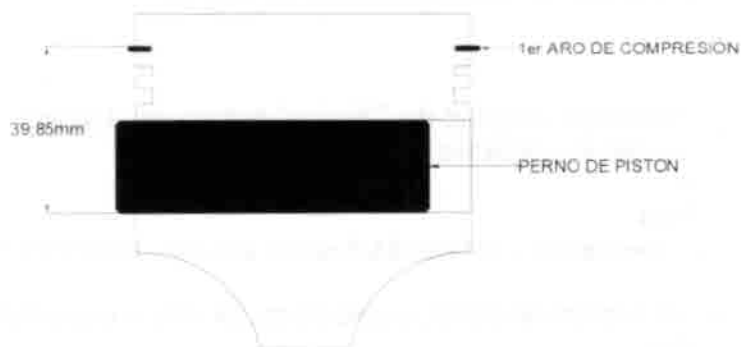
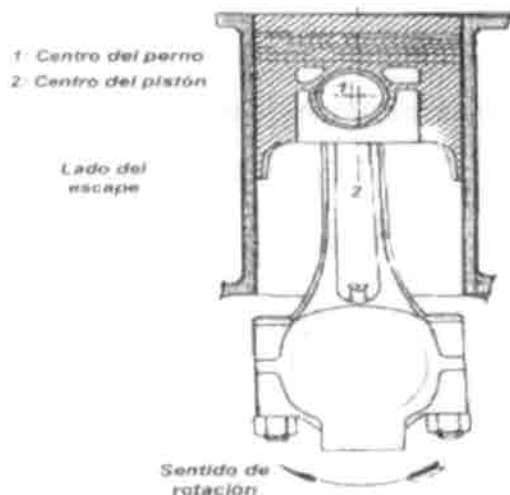


FIGURA N°4



Art 6 – PERNOS: Perno tipo original, diámetro exterior $22\text{ mm} \pm 0,1\text{ mm}$.

Peso mínimo **100 gr**.

Se permite:

Perno flotante.

Se permite acortar los pernos al solo efecto de facilitar la utilización de seguros de tipo tapón de teflón o circlip.

Art 7 – AROS: De marca nacional o importados de uso comercial, fabricados en serie. Debe respetar su forma original y espesor en toda la sección del mismo.

Art 8 – RELACION DE COMPRESION: Sera libre

Art 9 – TAPA DE CILINDROS: Original de Fabrica del motor utilizado de industria argentina o italiana.

Prohibido la utilización del modelo FIAT BRIO.

No se permite trabajar ni alterar la rugosidad original en cámaras de combustión; el ancho máximo de las misma será de **78,20 mm** (ver FIGURA N° 5).

Está prohibido variar la posición, el largo y diámetro de los orificios de bujía.

Conductos de admisión y escape deberán respetar las medidas y consideraciones expresadas en el ART.11 de este reglamento técnico.

Se permite:

La reparación por rotura de hasta 2 cámaras de combustión; previa autorización de la comisión técnica de la federación Chubutense de automovilismo deportivo.

Rellenar el plano y el cepillado del mismo manteniendo los ángulos originales.

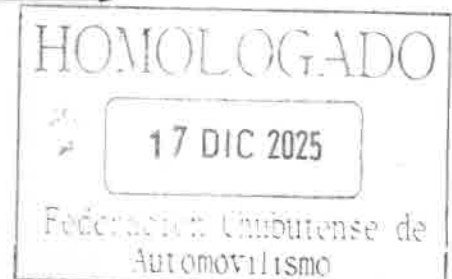
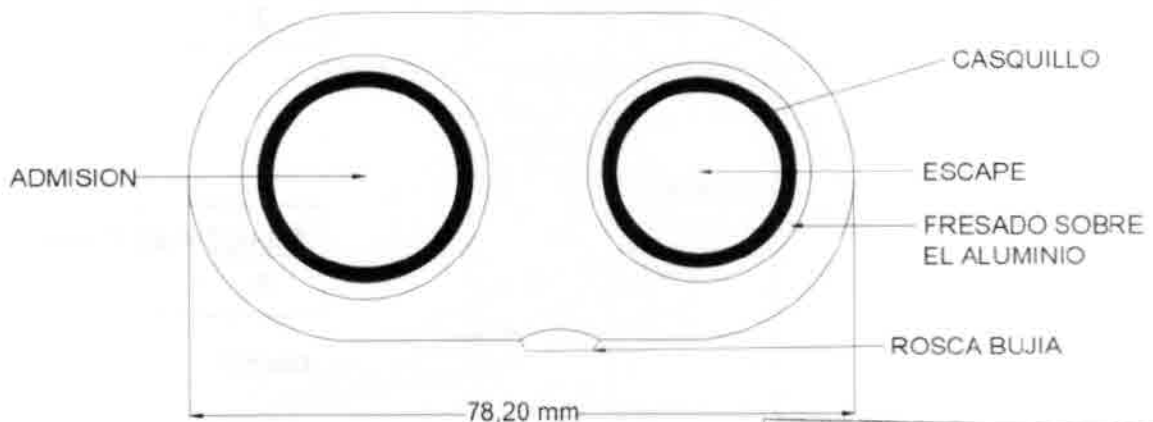
Junta material y espesor libre. Forma original.

Encasquillar y rectificar los asientos de las válvulas, manteniendo su posición debiendo respetarse las medidas y consideraciones expresadas en el ART.10 de este reglamento técnico.

Cambiar guías de válvulas, posición y ángulo original. Material, medidas y forma, debiendo respetarse consideraciones expresadas en el ART.12 de este reglamento técnico.

El frezado del alojamiento de los resortes a solo efecto de facilitar el armado.

FIGURA N°5



Art 10 – CASQUILLOS: Originales o similares, no se permiten aleaciones especiales, libres en su fresado superior e inferior al asiento de válvulas el cual deberá mantener el ángulo original de 45° y respetar las siguientes medidas:

CASQUILLO DE ADMISION: Diámetro interior: **30,30 mm**.

CASQUILLO DE ESCAPE: Diámetro interior: **27,00 mm**.

Ante la necesidad de tener que reemplazar los mismos (encasquillar), la tolerancia permitida en el diámetro exterior será de **+0,50 mm** teniendo en cuenta el diámetro original.

Se permite frezar la unión del casquillo con el aluminio del cielo de la tapa de cilindros con ángulo libre, hasta un diámetro máximo de **40,5 mm** para la admisión y de **36,5 mm** para el escape, (ver FIGURAS N°5 Y N°7), resto del cielo original.

NOTA IMPORTANTE: La medición se realizará con calibres del tipo pasa no pasa, provistos por la categoría a la Federación Chubutense de automovilismo deportivo y estando esta última en poder de los mismos. En caso de surgir diferencia o dudas sobre el presente artículo, la medición se realizará con medidor de interiores.

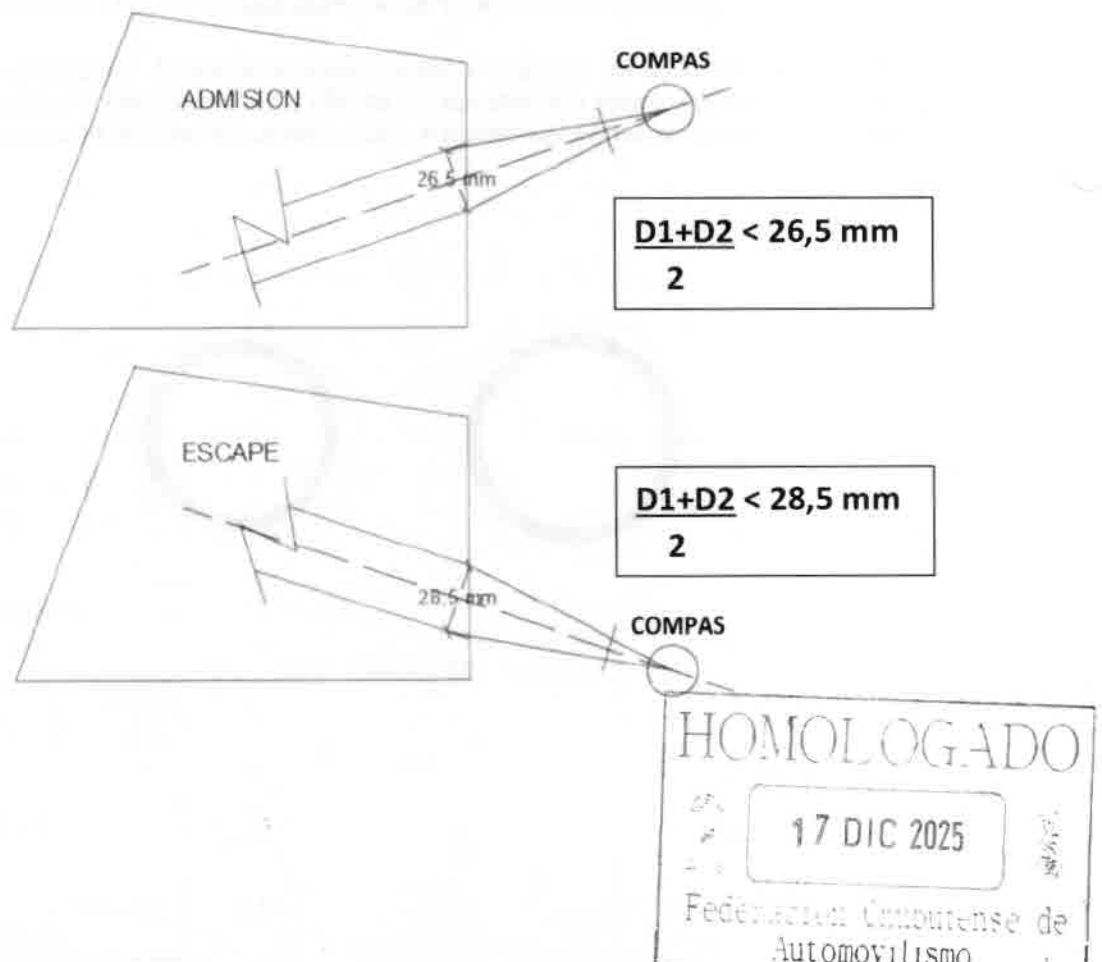
Si algún motorista debiese controlar los casquillos de válvulas lo deberá realizar en la oficina de la federación Chubutense.

Art 11 – CONDUCTOS: Se permite el pulido y desbaste interno de los conductos de admisión y escape, respetando las costuras propias de fabricación de la tapa de cilindros, las cuales deben ser visibles en no menos de 30mm medidos desde el plano de apoyo de los múltiples hacia adentro; debiéndose respetar la entrada con su ángulo vivo original.

Los conductos de admisión y escape deberán respetar las siguientes medidas máximas: ADMISION **26,5 mm**, ESCAPE **28,5 mm**. La medición se realizará mediante calibres del tipo pasa no pasa, provistos por la categoría a la Federación Chubutense de automovilismo deportivo.

En caso de tratarse de conductos deformes, se medirán los diámetros perpendiculares entre sí (D1 y D2), la medida debe resultar del promedio de las mismas, (ver FIGURA N° 6).

FIGURA N° 6



Art 12 – GUIAS DE VALVULAS: Originales o similares.

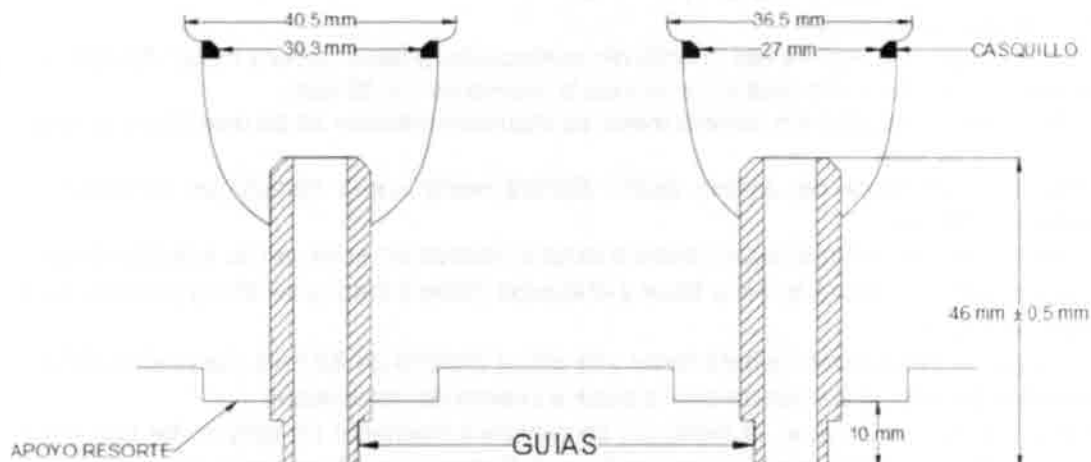
Se permite encamisarlas o reemplazarlas directamente por guías de bronce.

Deberán respetar las siguientes medidas:

Largo total $46 \text{ mm} \pm 0,5 \text{ mm}$.

Altura desde el apoyo del resorte de la válvula al final de la guía $10 \text{ mm} \pm 0,5 \text{ mm}$.

FIGURA N° 7



Art 13 – VALVULAS: Elemento original o similar" del motor utilizado, de marca nacional de uso comercial, se autoriza el uso de válvulas para GNC.

Prohibido pulir o rectificar el hongo.

Se permite rectificar la cabeza y pie en forma plana.

Deberán respetar las siguientes medidas:

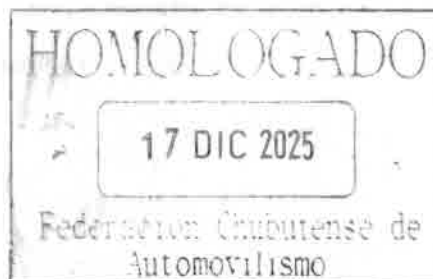
VALVULA DE ADMISION: Largo $108,5 \text{ mm} \pm 0,5 \text{ mm}$, diámetro $36 \text{ mm} \pm 0,50 \text{ mm}$, ángulo 45° .

VALVULA DE ESCAPE: Largo $109 \text{ mm} \pm 0,5 \text{ mm}$, diámetro $31 \text{ mm} \pm 0,5 \text{ mm}$, ángulo 45° .

Art 14 – RESORTES DE VALVULAS: Libre, cantidad 1 o 2, posición y apoyo original.

Art 15 – LEVA: Alzada máxima hasta 9,1 mm, 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 embujado con cualquier material los alojamientos de la cuna de leva. 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 16 – MULTIPLE DE ADMISION: Original, se permite hermanar los conductos del múltiple con los de la tapa de cilindros manteniendo las medidas que rigen para esta última, este trabajo no debe superar los 15 mm medidos desde el plano de apoyo del múltiple hacia adentro.



Art 17 – CARBURADOR: Original Weber 32 ICEV.

La posición del mismo deberá ser la original en su vehículo de serie.

Prohibido: mecanizar, pulir, lustrar o cualquier otro trabajo que modifique su textura interior o exterior.

El cuerpo deberá presentar la numeración 24 en el mismo, la cual identifica diámetro original del difusor o Venturi.

Juntas en formas, cantidad y medidas originales.

Todo flujo de aire debe pasar por el difusor.

Sus medidas deberán ser:

El diámetro de la garganta del cuerpo de aceleración o base deberá medir **32 mm + 0,35 mm** como máximo y una altura mínima de la misma de **21,80 mm**.

La mariposa de aceleración deberá medir de diámetro máximo **32,25 mm** y con un espesor mínimo de **0,92 mm**.

El eje del carburador de ambos lados, deberá medir como mínimo en el sector de la mariposa **4,15 mm**.

La válvula de sobre alimentación deberá estar colocada en el eje en su posición original.

La baquelita separadora entre la base y el cuerpo deberá estar en su altura máxima será de **4 mm** de espesor.

El Cuerpo de carburador: deberá tener una altura mínima de **52 mm**. Se medirá del apoyo de la tapa del mismo a la unión con la base o cuerpo de aceleración.

Difusor original de **24 mm**, la medición se realizará mediante un calibre del tipo pasa no pasa, de **24 mm** provisto por la categoría a la Federación Chubutense de automovilismo deportivo. En caso que la circunferencia del difusor se encuentre deformada u ovalada se medirá con Telescopin o calibre de interior con una tolerancia máxima de **24,15 mm**.

Centrador de mezcla (avioncito) original de 3,5 mm o 4 mm, respetando las medidas expresadas en la FIGURA N°8 de este reglamento técnico. Posición original.

El orificio del alojamiento del emulsionador se medirá mediante un calibre del tipo pasa no pasa provisto por la categoría a la Federación Chubutense de automovilismo deportivo de **5,75 mm**.

Se permite:

Anular el sistema de cebador incluyendo eje, mariposa y diafragma.

Utilizar pico de entrada de nafta roscado en la tapa del carburador.

Surtidor de aceleración a rosca o a presión original.

Emulsionador libre

Surtidores (chicleres) de aire y nafta libres respetando los pasos roscados de cuerpo, calibración libre.

Embutir o limar la cabeza de los tornillos de la mariposa de aceleración de ambos lados.

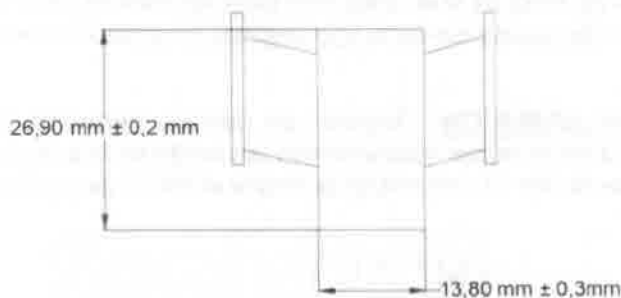
Anular caño de vacío que va al filtro de aire.

Anular calefacción.

Comando de la mariposa de aceleración en tipo y anclaje libre.

Es obligatorio tappar todas las bocas de vacíos y recirculación de agua.

FIGURA N° 8



Art 18 – MULTIPLE DE ESCAPE: Elemento original del motor utilizado.

Libre en 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 tomará 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 19 - 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 o zonda 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 20 – ENCENDIDO: Del tipo CONVENCIONAL a platino original; opcional ELECTRONICO VW efecto hall. Orden de encendido 1-3-4-2.

ENCENDIDO ORIGINAL CONVENCIONAL:

DISTRIBUIDOR: Original tanto interior como exterior y posición.

Se permite:

Modelo Europa u otros similares a los de fábrica de un solo platino.

Colocar dos bujes en el eje y engranaje de bronce.

Limitar recorrido del avance.

Leva ruptora marca dulbeco de competición.

Reforzar lamina tensora del platino.

CONDENSADOR: Cantidad uno (1) y ubicación libre.

TAPA DE DISTRIBUIDOR Y ROTOR: De uso comercial.

CABLES DE BUJIAS: Libre.

ENCENDIDO ELECTRONICO VW EFECTO HALL:

DISTRIBUIDOR: Original Bosch, Tría o genérico de reposición.

Todas sus piezas interiores y exteriores deberán mantener sus formas y medidas originales sin ningún tipo de modificaciones.

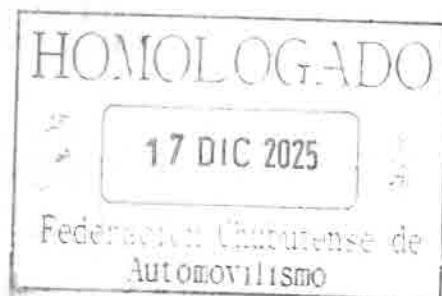
Se permite engranaje de bronce.

MODULO DE ENCENDIDO: Original o genérico similar a tipo BOSCH, TRIA o TELEFUNKEN de 7 pines hall. Deberá permanecer con su sellado original, sin agregados de pegamentos en su exterior y con el disipador de aluminio, se permite refrigerarlo mediante una manguera de no más de **25 mm** de diámetro. Fijación y ubicación libre.

TAPA DE DISTRIBUIDOR Y ROTOR: De uso comercial.

CABLES DE BUJIAS: Libre.

Art 21 – BUJIAS: Fabricación y rango térmico libres, una por cilindro. Largo y diámetro de rosca original (**14 mm x 1,25 mm x 19,05 mm**). Una arandela de sello original, prohibido el agregado de otra arandela.



Art 22 - BOBINA DE ENCENDIDO: Cantidad una (1). Tipo húmeda, ubicación libre. De una sola salida de alta tensión.

Art 23 – VOLANTE MOTOR: Medidas originales del elemento original del motor utilizado, siendo la corona de arranque un "elemento original o similar" del volante utilizado.

Sé prohíbe aleación liviana.

Preparación libre.

Peso mínimo del volante con placa y disco de embrague sin tornillos **10 kg**.

Art 24 – 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 **185 mm** como máximo, se pueden pegar y/o remachar los forros del disco. El material de los forros deberá ser original.

Art 25 - BOMBA DE NAFTA: Bomba de nafta de accionamiento mecánico, original o similar, reglaje libre.

Se permite:

Rellenar y rectificar el árbol intermedio como así también su perno de mando.

Tapar orificio de alojamiento de esta en caso de utilizar bomba de eléctrica.

BOMBA DE COMBUSTIBLE DE ACCIONAMIENTO ELECTRICO, libre con su correspondiente regulador de presión de ser necesario, prohibido la instalación en el habitáculo.

Mangueras de combustible mayadas.

Art 26 - CARTER: Se autoriza el uso de rompeolas en el interior del cárter, conservando su forma exterior original.

Art 27 - 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 28 - 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 29 - 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 dentro del compartimiento de motor. Se podrá retirar las mangueras de refrigeración en el múltiple de admisión.

Art 30 - TERMOSTATO: Sera optativo el uso del mismo. Se permite rellenar el conducto de alojamiento del termostato.



Art 31 – AMORTIGUADORES: Se podrán reemplazar los amortiguadores originales por otros de fabricación en serie que sean desarmables, sin alterar su configuración exterior. Funcionamiento: NETAMENTE HIDRAULICO, NO PRESURIZADO. Libre sus valores de dureza a la expansión como a la compresión, NO REGULABLES.

Anclaje superior original. En delanteros el material de las cazoletas deberá ser original.

Anclaje inferior, Se permite realizar corrector de comba en la 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 espiral **160mm** como mínimo. Se permite refuerzo.

CARRERA DE RECORRIDO DE LOS AMORTIGUADORES DELANTEROS: Mínimo **110 mm**.

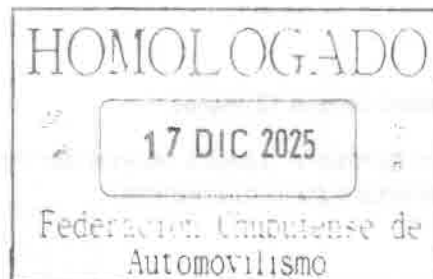
CARRERA DE LOS AMORTIGUADORES TRASEROS: Mínimo **180 mm**.

Se permite los porta mazas y sus correspondientes mazas del modelo EUROPA y SUPER EUROPA. Los delanteros se podrán limar en la parte que apoya con el amortiguador, a solo efecto de desplazarlo para lograr comba.

Se puede nivelar los brazos del porta mazas (donde van los extremos).

Art 32 - ESPIRALES: Se establece un diámetro interior mínimo de **90 mm** 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 33 - BARRA ESTABILIZADORA: Original diámetro **19 mm** o **22 mm**, se puede tornearse en los extremos (3) para corregir avance. Brazo rotula largo **310 mm**, se puede colocar bulón de 10 mm (2) en su fijación al casco. Se permite esqui delantero fijo o tensor registrable de la barra estabilizadora al brazo de rotula. 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 34 - 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 1°, 2°, 3° y 4°, eliminando el sistema de sincronizado o frenos de los mismos 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 53,2 mm +/- 0,1 mm, y para la relación 13/55 será de 50,8 mm 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 Seeger del eje trambalador. Se autoriza a usar palieres de los modelos Fiat 147 y 128 Súper Europa. **Se permite selectora libre. Sin modificar la caja.**

Art 35 - DIRECCION: A cremallera, con piñón libre. Se permite fijar la cremallera con un prisionero en la grampa a fin de evitar su movimiento lateral.

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 36 - ELASTICOS: libres, cantidad de dos (2) hojas.

Los bujes de todas las partes de suspensión trasera podrán ser reemplazados por teflón, grilón o elastómero, conservando siempre su forma original.



Art 37 - FRENOS: Sistema hidráulico con bomba de doble circuito obligatorio.

DELANTEROS: A disco, originales **128 – 1100**, NO ventilados. Espesor del disco máximo **10,50 mm** máximo y **7,5 mm** mínimo.

Caliper de aluminio o de hierro de Fiat 128 – 1100.

Pastilla chica o grande material libre.

Chapa refrigerante optativa.

TRASEROS: A campana, cinta material libre.

Se permite:

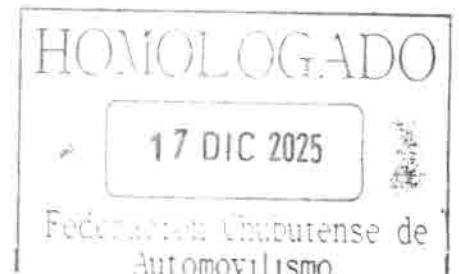
Eliminar el freno de mano.

Válvula antibloqueo optativa.

Reemplazar los flexibles de fábrica por los denominados "de competición", libres en su material, conservando su funcionamiento original

Art 38 - ALINEACION: Valores de alineación tanto delanteros como traseros libres. Se fijará un ancho máximo de trocha exterior medido sobre las llantas: delantero de **1530 mm** y trasero de **1530 mm**. 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 (FIGURA 9). 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 como 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 máxima **2480 mm**.

FIGURA N° 9



Art 39 - INSTALACION ELECTRICA: Se permite consola a la par de la butaca delantera para comando eléctrico.

Es obligatorio 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 y una luz de lluvia de color naranja ubicada al centro entre las luces de freno.

También es obligatorio el uso de faros intermitentes color naranja led con medidas mínima de 110mm x 40mm, en la ventanilla lateral trasera derecha e izquierda a la altura del cuerpo del piloto. Deberá encenderse cuando el vehículo se pone contacto.

Art 40 - BATERIA: De 12 v libre, adentro de una caja de plástico debiendo 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 41 - LIMPIA PARABRISA: Todos los vehículos deberán contar en forma obligatoria con el sistema de limpia parabrisas con su respectivo brazo y escobilla en funcionamiento. Mínimo un brazo limpiaparabrisas lugar optativo.

Deberá poseer tacho para zorrino de al menos 1lts con su respectivo líquido y funcionamiento.

Art 42 - TANQUE DE COMBUSTIBLE: El material del tanque deberá ser de plástico exclusivo uso náutico siendo sus medidas de libre elección; se deberán realizarse descargas en el piso del baúl.

Deberá estar ubicado dentro del baúl, a una distancia de 150 mm. medidos desde el chapón trasero del automóvil hasta el tanque mismo. Se deberá hacerse en todo su contorno una defensa de protección.

No se permite conservar el tanque original. Se prohíbe la colocación de cualquier tipo de chapón o piso postizo en su lugar.

A partir de la 6ta fecha será de uso obligatorio tanque de combustible de competición.

Art 43 - 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 servicio 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 44 - LLANTAS: Las mismas deberá ser de tipo IAVA o similar, que sean de aleación y cumplan con la siguiente medida 13" x 5,5" como máximo y/u opcional llantas Fiat potenciada original respetando las mismas medias 13" x 5,5" como máximo.



Art 45 - NEUMATICOS: Los neumáticos serán provistos por la categoría. 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 autorizará a la compra de 4 (cuatro) neumáticos para la primera fecha. Luego deberá respetar el régimen de compra de 1(uno) neumático por carrera.

En caso de rotura, esta se verificará y se autorizará a la compra de un neumático de reemplazo. Los neumáticos serán provistos por la categoría y serán sorteados al momento de su entrega. Los neumáticos NUEVOS se entregarán con "sello" de la categoría. Los neumáticos USADOS serán "re sellados" por la categoría, verificando su registro en pasaportes anteriores.

Art 46 – CARROCERIA: Modelo FIAT 128, Europa o Súper Europa.

No se permite modificar su estructura original tanto interior como exterior, la que deberá ser del mismo material y forma que la provista por fábrica salvo las modificaciones permitidas en este artículo.

Ninguna parte del vehículo podrá tocar el suelo cuando alguno de los neumáticos este desinflado.

Motor y caja en posición y ubicación original, anclajes en posición y cantidad original. Los soportes de motor y caja (montantes) deberán respetar las medidas originales y sus bujes Bujes de material libre.

Pedalera de mando: Original. Se podrá ampliar la superficie del apoyo de los pedales, así como acercarlos o alejarlos uno del otro.

Es obligatorio:

Retirar los paragolpes delanteros y traseros con sus soportes, no se permite ningún agregado a la carrocería que reemplace los mismos.

Sacar faros delanteros y traseros tapando los espacios dejados por estos.

Parabrisas laminado debiendo estar en perfecto estado en cada una de las competencias que se disputase. Se autoriza parabrisas del tipo "Térmicos" con sistema auto-desempañante eléctrico.

Reemplazar los vidrios de las puertas y de la luneta trasera por otros de policarbonato y/o acrílico transparente e incoloro, colocados de adentro o de afuera; con un sistema expulsable desde el interior y/o exterior, ya sea con burlete de goma o fijados con grampas y tornillos con un espesor mínimo de **3 mm** en condiciones de seguridad. En el acrílico de la puerta delantera izquierda se podrá realizar un orificio de mínimo **120 mm**, a los efectos de posibilitar el ingreso de aire hacia el habitáculo.

Deberá quedar a disposición tanto en el parabrisas como en la luneta 120mm inferiores a disposición de la categoría.

Eliminar el cierre de capot original y colocar dos pernos con traba.

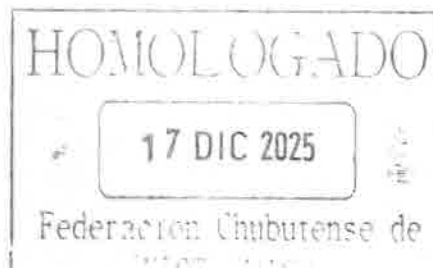
Que la tapa del baúl permanezca cerrada ya sea por medio de una correa u otro elemento.

Retirar el tablero, torpedo, tapizados, elementos de insonorización, butacas delanteras y asiento trasero con sus soportes y guías originales.

Separar el habitáculo del baúl por medio de una placa de material ignífugo.

Se permite:

El recambio de autopartes por las existentes en el mercado actual, debido a que estos tipos de vehículos no se consiguen en los concesionarios oficiales FIAT, conservando su forma original.



Reforzar partes de la carrocería sin alterar material, forma y medida.
El reemplazo del capot y la tapa de baúl por otros fabricados en fibra, siempre que conserven forma y medidas originales.
Eliminar las bisagras originales colocando cuatro pernos traba capot.
Recortar el guardabarros trasero, siguiendo la moldura del estampado original.
Vaciar el interior de las puertas salvo el mecanismo de apertura, el cual debe funcionar correctamente permitiendo que se pueda acceder fácilmente al habitáculo.
Colocar una barra que una las dos torres de suspensión por su parte superior tanto delantera como trasera. La misma no podrá ser registrable, de modo que no abran o cierren por defecto del casco.
Reforzar el brazo soporte del motor manteniendo bujes forma original material libre.
Utilizar el travesaño (puente) de los modelos de las carrocerías autorizadas.
Suplementar en el anclaje original de la columna de dirección al solo efecto de bajar el volante sin variar su posición lateral original.
Soportes de columna de dirección en forma de "v"
Colocar tensores a la jaula respetando ubicación (LARGO DE COLUMNA ORIGINAL).
Quitar soporte de batería, cierre de capot, soporte de calefactor, soporte limpia parabrisas, soporte líquido de freno, cierre tapa de baúl, soporte depósito de agua, garganta y soporte carga combustible. Eliminar mandos, carcasa de calefacción y radiador de calefacción.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS:

Las medidas y elementos de seguridad que se mencionan en los incisos de este artículo deben ser cumplidas estrictamente y no podrán ser motivo de denuncias.

Cualquier medida de seguridad faltante, será motivo para no permitir participar al vehículo en la competencia, sin excepción.

Inc. A) LINGA DE REMOLQUE: Es obligatorio la utilización de LINGA y/o CINTA DE ARRASTRE delantera y traseras con un ancho superior a 5cm, sujetas firmemente al chasis. Deberán estar señalizadas con una flecha tipo calco bien visible de color naranja o amarillo fluor.

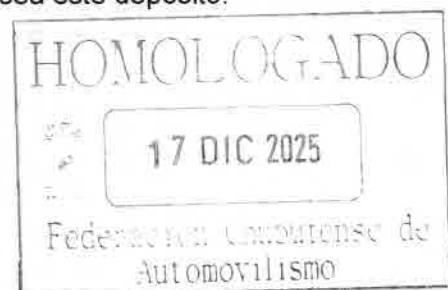
Se prohíbe utilizar ganchos de hierro en la parte inferior tanto delantera como trasera.

Inc. B) CORTA CORRIENTE: Sera obligatoria la colocación de 2 (dos) llaves corta corriente debiendo ambas cortar totalmente la corriente general del vehículo. Estando ubicadas una en el exterior debajo del montante del parabrisas del lado izquierdo y la otra en el interior del habitáculo al alcance del piloto con los cinturones ajustados. Deberán estar perfectamente señalizadas con un triángulo azul con rayo rojo en su interior.

Inc. C) ESPEJOS RETROVISORES: Es obligatorio que el vehículo tenga al menos tres (3) espejos retrovisores de libre diseño, debiendo garantizar la perfecta visibilidad hacia atrás. Uno en el interior del mismo y los otros dos en el exterior sobre las puertas izquierda y derecha.

Inc. D) DEPOSITO DE GASES: Es obligatorio colocar un deposito metálico receptor de los gases de venteo del motor y de la caja de cambio. Deberá estar ubicado dentro del vano motor y tener una capacidad mínima de un (1) litro.

Está prohibido ventear dichos gases a otro lugar que no sea este depósito.



Inc. E) CINTURON APERTURA DE PUERTA: Obligatorio el uso de cintos de seguridad en cada una de las puertas, del tipo flexible con hebilla de cinturón de seguridad debiendo permitir una abertura menor de **100 mm** y máxima de **150 mm**.

Se prohíbe el uso de pasadores.

Inc. F) RED DE SEGURIDAD: Es obligatorio la colocación y uso en la abertura de la puerta delantera izquierda para contener dentro del vehículo las extremidades superiores del piloto en caso accidente; permitiendo que la misma se retraiga y se pueda acceder fácilmente al habitáculo.

Deberá ser como mínimo del ancho de la ventanilla de la puerta y con un largo hasta la altura de los codos con el piloto en su posición de manejo. Debiendo estar perfectamente sujeta a la parte superior de la jaula y en la parte inferior de un lado fija y del otro lado sujeta con un cinturón y hebilla de apertura rápida.

Los cuadros de la red no podrán superar la medida de **10 cm x 10 cm**.

Se permite también el uso redes triangulares Marcas OMP, SIMPSON, V-ROOM) etc. homologada por la FIA. colocadas en ambos lados de la butaca con soportes elásticos para retirar rápidamente. Debiendo estar sólidamente tomada a la jaula por medio del tipo de hebillas del cinturón de seguridad.

Inc. G) EXTRACTOR DE VOLANTE: Es obligatorio que el vehículo disponga de un dispositivo que permita la rápida extracción del volante de dirección.

Inc. H) ARNES DE SEGURIDAD: Serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencia.

Únicamente del tipo arnés de competición con 5 puntos de fijación como mínimo y con cierre de apertura rápida. Homologación F.I.A.

Sujetos debidamente a la jaula antivuelco del vehículo en condiciones de máxima seguridad, con bulones de acero de **10 mm**, con arandelas de 3 mm de espesor y **50 mm** de diámetro mínimo.

Las bandas de los hombros deben estar dirigidas hacia atrás y hacia abajo y deben instalarse de tal forma que no formen un ángulo mayor de **45°** con la horizontal a partir del borde superior del respaldo, aunque se recomienda que este ángulo no supere los **10°**. Los ángulos máximos con relación a la línea central del asiento son **20°** divergentes o convergentes.

La banda abdominal debe ajustarse estrechamente en la unión de la cresta pélvica y la parte superior del muslo. Bajo ningún concepto deben utilizarse sobre la zona abdominal.

Inc. I) BUTACA: La butaca deberá ser de uso de competición y localizada en el lado izquierdo del eje longitudinal del automóvil visto desde atrás.

Deberá ser de construcción monolítica (pieza única), debiendo incluir en su Homologación FIA diseño del apoya cabeza, como así también las aberturas que permitan el paso de los cinturones de seguridad, (4) cuatro aberturas mínimas.



Deberá estar firme y sólidamente fijado a la jaula del automóvil en condiciones de máxima seguridad por medio de sus soportes.

Inc. J) EXTINGUIDOR: Cantidad: uno de 2 ½ kilogramos de capacidad mínima, al alcance del piloto, de AFFF (de espuma) o HALON, con reloj indicador de carga, marbete del año en curso y OPDS correspondiente.

Deberá estar sujeto con suncho metálico con grampas de accionamiento rápido en condiciones de máxima seguridad, al alcance del piloto y su accionamiento deberá ser manual. La fijación del extintor, deberá estar montada de tal manera que sea capaz de resistir una aceleración de 25 g en cualquier dirección de aplicación de su esfuerzo.

Art 47 - PESO DEL VEHICULO: En ningún momento del desarrollo de la competencia el peso puede ser inferior a 840kg con piloto, buzo, casco y protector cervical incluido (no pudiéndose agregar ningún líquido).

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

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

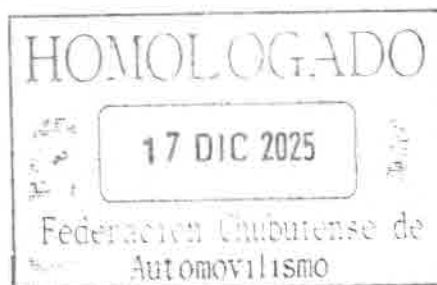
Art 48 - JAULA DE SEGURIDAD ANTI VUELCO: Se deberá montar una estructura de seguridad mínima construida por dos arcos principales unidos entre sí por barras, una a la altura del montante superior del parabrisas, otra en el parante inferior del mismo y otro por detrás de la cabeza del piloto. Además, se colocarán dos parantes desde el arco principal contra el Parante central hasta el piso. Se colocarán dos vallas a la altura del zócalo. Se deberá contar con una barra lateral para protección del piloto. Se deberá colocar un travesaño en diagonal en el arco del parabrisas.

La jaula deberá estar constituida con caños de acero de **2 mm** de espesor y **30 mm** 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. Los caños de la jaula pueden llegar a las torres delanteras y traseras de suspensión. Se puede unir con caño la torreta 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. 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 permite protección de fibra.

Se autoriza la utilización de los caños cuya denominación es SAE 4130 de cromo molibdeno, el espesor de la pared será de **1,35 mm**. El comisario técnico designado por la categoría no verificará 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 49 – 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 detrás de la butaca del piloto, **de manera perfectamente fijada a la jaula en condiciones de máxima seguridad.**

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, declarado y **perfectamente fijado a la jaula en condiciones de máxima seguridad.**

Art 50 - 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:

PUESTO	LASTRE A CARGAR
1°	15 Kg
2°	12 Kg
3°	10 Kg
4°	8 Kg
5°	6 Kg

Queda establecido en 50 kg, el mayor lastre que un vehículo debe cargar por puestos obtenidos. Estos lastres deben estar situados: los primeros 25 kg aplicados deberán estar perfectamente abulonados detrás de la butaca del piloto, y los restantes 25 kg a la derecha de los anteriores, debiendo cumplir con lo expresado en el Art 49. Este tipo de lastre es independiente a lo expresado en el siguiente apartado.

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

17° puesto 5 kg

18° puesto 10 kg

19° puesto hacia atrás 15 kg

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 75% de las vueltas programadas para la final.



Art 51 - PENALIZACION POR CAMBIO DE ELEMENTO: En caso de ser necesario cambio de motor o levantar la tapa de cilindros, sea para cambio de junta o cualquier reparación de un vehículo que ya haya pasado 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:

ELEMENTO CAMBIADO	PUESTOS A RECARGAR
MOTOR	ULTIMO – SERIE O FINAL
TAPA DE CILINDROS	10 PUESTOS

En caso que hayan más de dos cambios de motor de diferentes pilotos sea serie o final el ordenamiento es por el ranking 2025. Por todo otro elemento que deba ser cambiado y/o reparado, deberá comunicarse al comisario técnico, quien autorizara el trabajo a realizar y revise la pieza y repuesto cambiado, quedando a su criterio el otorgar lastres (por elementos de planta motriz), recargos, entrega de elementos y otros procedimientos.

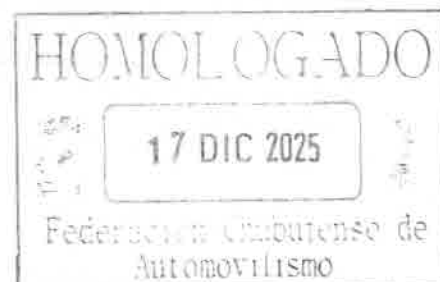
Art 52 - SISTEMA REVISION TECNICA OBLIGATORIA: Se realizará al final de cada competencia por el comisario técnico, quien pesará los 10 primeros autos según la clasificación oficial y en las condiciones que terminen la competencia, además se verificará el precinto colocado en la verificación previa.

El primero, el segundo y tercero deberán desarmar. Cuarto y quinto deberán quedar a disposición del técnico pudiendo pedir alguno más de los 10 primeros.

Art 53 - 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 54 - PRECINTADOS: 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.

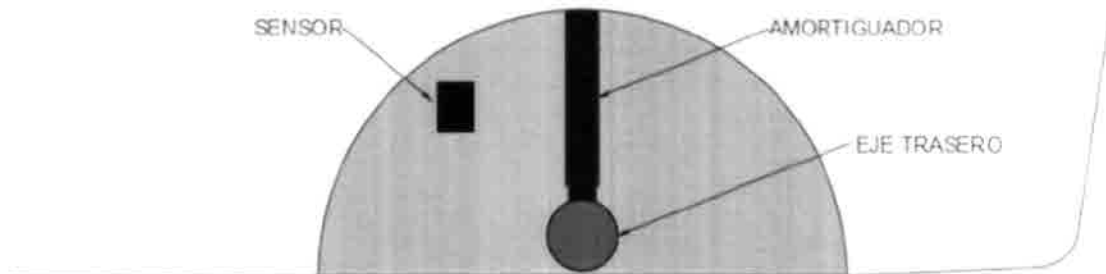
Los precintos tienen que ser colocados por el piloto en sus propios autos, que se los entregara la categoría junto con el pasaporte de cada auto. La colocación tiene que ser antes de la clasificación oficial, sea día sábado o domingo. Para que este precintado series y final. En el caso de rotura del 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 55 – 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 la FIGURA 10.

FIGURA N° 10

PASARUEDAS TRASERO IZQUIERDO



Art 56 – CUOTA CATEGORIA: Cada piloto deberá abonar una cuota a la categoría en cada competencia.

Art 57 - CLASIFICACION: Los grupos de clasificación se armarán por el ranking de campeonato oficial actual de cada fecha excepto la primera fecha que se hará con el campeonato finalizado 2025.

La cantidad de autos en cada grupo quedara determinada 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.

