



---

# REGLAMENTO TÉCNICO

---

Asociación Argentina  
de Automóviles Sport

Turismo Mejorado Histórico "F"

**Vigencia: 1 de Enero al 31 de Diciembre de 2019**

# **REGLAMENTO TÉCNICO**

## **Turismo Mejorado Histórico**

*Este reglamento es valido a partir del 1º de enero al 31 de diciembre de 2019*

### **DISPOSICIONES GENERALES:**

1.1) La interpretación del presente **Reglamento** debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. Todo lo que no esta expresamente permitido esta prohibido.

De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente **Reglamento** deberán ser consultadas por escrito a la C.T. de la AAAS y/o CDA del ACA que serán las únicas autoridades de interpretación y aplicación del presente **Reglamento** (que deberán expedirse en forma conjunta)

1.2) Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo - en caso de ser un elemento original - o de la función prevista por el presente **Reglamento** - en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

1.3) El presente Reglamento estará abierto por tres (3) carreras, al solo efecto de analizar y/o corregir algún punto de desequilibrio en la categoría.

### **ACLARACIONES:**

**Se entiende por similar:** a toda pieza de diferentes fabricantes con las características y funciones de las originales.

**Se entiende por opcional:** a optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por libre la libertad de su trabajo, preparación o cambio por otro elemento que cumpla la misma función. (PERO DEBE ESTAR).

Solamente serán admitidos los automóviles que participaron en las competencias realizadas en nuestro país en categorías STANDARD y TURISMO MEJORADO, realizadas entre los años 1957 y 1967 de acuerdo a lo dispuesto en el Código Deportivo Internacional de la F.I.A., el Reglamento Deportivo de la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino.

Todo automóvil antes de su primera participación en competencias, deberá solicitar y aprobar una verificación técnica previa. El pedido se hará ante la Comisión Técnica de la AAAS. y la CDA del ACA.

Los automóviles deben estar en excelentes condiciones de presentación y no se permitirá participar de una competencia al vehículo que tenga abolladuras o roces.

## **ARTICULO 1 – VEHÍCULOS ADMITIDOS**

### **Art.1.1 Automóviles admitidos:**

#### **Clase A**

B.M.W. De Carlo 700 y sedan  
Citroën 2 cv Azam 14 caballos. Capot acanalado original y dos ventanas laterales  
Isard sedan Royal T 700 (682 cm3)  
N.S.U. Prinz 24/34/IV/ Sport Prinz

#### **Clase B**

Austin Mini 850  
Saab 96/96 Sport  
Renault Gordini / Dauphine  
Fiat 600 / 750

#### **Clase C**

Austin Mini 1000  
Auto Unión 1000 / sedan 2 y 4 puertas / Fissore  
Fiat 1100 (desde 1955) 1100 tv  
Lancia Appia la. /Sah. Seria (1100cc)  
Volkswagen tipo escarabajo desde 1951 hasta 1959 (1192 / 1131cc)

#### **Clase D**

Alfa Romeo Giulietta / GiuilettaTI  
Isard 1204  
Volkswagen tipo escarabajo 1951 hasta 1959 (1192 / 1131cc)

#### **Clase E**

Borgward Isabella  
Lancia Fulvia Berlina  
Peugeot 403

#### **Clase F**

Fiat 1500 coupe (\*)  
Alfa Romeo Giulia ti  
Peugeot 404  
Fiat 1500 Berlina (\*\*)

(\*) Estos automóviles podrán utilizar el motor 1600cc de la marca con el que fueran equipadas originalmente de fábrica en sus últimas versiones.

(\*\*) Estos vehículos podrán utilizar el motor de 1600cc que equipo a la versión ocupé con el peso del mismo.

## **ARTÍCULO 2 – GENERALIDADES**

### **Art.2.1-Generalidades:**

Toda tuerca, bulón, tornillo o espárrago puede sustituirse por otro/as de diferentes medidas entre sí.

**Bulonería libre, se permite en todo concepto reemplazar bulones o tornillos por espárragos**

Se permite el inserto (proceso Helicoy) en las roscas.

Toda adición de material o pieza esta prohibido, salvo que esté específicamente autorizada por un artículo de este reglamento.

Toda pieza y/o elemento libre o modificado/a debe cumplir solo y específicamente la función para la cual fue creado/a.

***La A.A.A.S. tiene como facultad exigir bocas de inspección en los automóviles a pedido de los Comisarios Técnicos.***

## **ARTÍCULO 3 – PESO**

### **Art. 3.1-Peso:**

Es el peso del automóvil en orden de marcha incluyendo al piloto, se tomará como el vehículo se encuentre en cualquier momento de la competencia, no pudiendo agregar fluidos.

Se permite completar el peso del auto mediante uno o varios lastres siempre que éstos sean bloques unitarios y sólidos, fijados por medio de herramientas con la posibilidad de colocar sellos, deberán ser colocados sobre el piso del habitáculo, visibles y sellados por los técnicos de la AAAS y/o CDA del ACA. La fijación del mismo será dentro del habitáculo y asegurado como mínimo con (2) dos bulones de 10mm de diámetro c/u como mínimo, uno de ellos con orificio pasante de 1mm de diámetro mínimo destinado a la colocación de (1) un precinto.

La zona de lastres de handicap o para llegar al peso mínimo, estará ubicada en el habitáculo El límite del habitáculo hacia atrás lo fija el plano vertical que define el inicio del respaldo del asiento trasero con una inclinación 15° máximo. Todos los lastres deberán estar fijados a la estructura de seguridad (sin perforar la estructura) o al piso por medio de dos bulones de 10mm de diámetro por cada 10kg o cuatro bulones de 10mm por cada bloque de 30kg como mínimo.

| <b>Modelo</b>                                       | <b>Cilindrada</b> | <b>Peso</b>     |
|---|-------------------|-----------------|
| Alfa Romeo Giulia 1600 ti.                          | 1690cc            | <b>1040 Kg.</b> |
| Fiat 1500 coupé/Berlina                             | 1625cc            | 1000 Kg.        |
| Fiat 1500 coupé/Berlina                             | 1481cc            | 950 Kg.         |
| Peugeot 404<br>Tapa 1 boca admisión                 | 1618cc            | 975 Kg.         |
| Peugeot 404<br>Brida 33 mm<br>Tapa 4 bocas admisión | 1618cc            | 1060 Kg.        |
| Peugeot 403   | 1468cc            | 1000 Kg.        |
| Fiat 600-750  | 767cc             | 645 Kg.         |
| Borgward Isabella                                   | 1493cc            | 990 Kg.         |
| Renault Gordini                                     | 850cc             | 690 Kg.         |

#### **ARTICULO 4 – MOTOR**

##### **Art.4.1- Block de Motor:**

Se permite el rectificadado respetando los centros originales.

Se permite encamisar.

Se permite alesar sin desplazamiento.

Se permite el cepillado de la cara superior (plano) del block, siempre que sea en forma paralela al plano original.

Se permite soldar por reparación a solo efecto de salvar la pieza para su reutilización en caso de rotura.

Se autoriza fijar libremente los tapones de agua y aceite.

Se permite el alezado del alojamiento del árbol de levas y/o el embujado.

El diámetro máximo de cilindros admitido es el diámetro original mas 1m y mas 2.5mm para motores de dos tiempos. Carrera original en todos los casos.

| <b>Modelo</b>              | <b>Diámetro Cilindro</b> | <b>Carrera pistón</b> |
|----------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Alfa Romeo Giulia 1600 ti. | 80.00-mm.                | 84.00-mm.             |
| Fiat 1500 coupé 1600cc     | 78.00-mm.                | 85.00-mm.             |
| Fiat 1500 coupé / berlina  | 77.00-mm.                | 79.50-mm.             |
| Peugeot 404                | 84.00-mm.                | 73.00-mm.             |
| Peugeot 403                | 80.00-mm.                | 73.00-mm.             |
| Auto Unión DKW             | 74.00-mm.                | 76.00-mm.             |
| Fiat 600-750               | 62.00-mm.                | 66.00-mm.             |
| Borgward Isabella          | 75.00-mm.                | 84,50-mm.             |
| Renault Gordini            | 58.00-mm.                | 80.00-mm.             |

##### **Art.4.2- Pistones y Aros:**

Libres. Prohibidos los de cerámica.

**Art.4.3- Pernos y Seguros de Pistón:**

Libres.

**Art.4.4- Bielas:**

Originales o similares o que equipen automóviles de gran serie. Nacionales o importadas. Se permite embujar el alojamiento del perno y variar su entre centro a efecto de lograr su adaptación.

Se permiten bielas de fabricación especial construidas con material ferroso.

En todos los casos deben tener un peso mínimo de 570 grs. con sus tornillos y sin cojinetes y/o metales.

**Art.4.5-Cigüeñal:**

Fabricación en aleación de hierro. (Prohibido otras aleaciones y/o metales) con forma totalmente igual al original (en contrapesos, muñequillas y plato de volante).

Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin desplazar sus centros, balancear mediante orificios únicamente. Tratamiento térmico libre. Frezar orificios de lubricación y ranura. Se permite el pulido del mismo. Se permite el rellenado de los apoyos y muñones en caso de fundida y/o desgaste de los mismos; al solo efecto de recuperar la pieza. Tapones libres. Se permite: balancear estática y dinámicamente.

Polea de cigüeñal libre.

**Art.4.6-Peso de Cigüeñales:**

**Tolerancia Mas / menos 5%.**

| <b>Modelo</b>              | <b>Peso</b> |
|----------------------------|-------------|
| Alfa Romeo Giulia 1600 ti. | 15,300 -Kg  |
| Fiat 1500 1600cc           | 14.400 -Kg  |
| Fiat 1500 1500cc           | 12,850 -Kg  |
| Peugeot 404                | 14,860 -Kg  |
| Peugeot 403                | 12,900 -Kg  |
| Auto union DKW (armado)    | 18.700 -Kg  |
| Fiat 600-750               | 7,550 -Kg   |
| Borgward Isabella          | 11,450 -Kg  |

**Solamente y por el año en curso se autoriza para el motor Fiat 1600cc. El uso del cigüeñal con un peso de 12,850 Kg. Y las tolerancias vigentes.**

**Art.4.7-Cojinetes:**

Bielas y bancadas libres. Prohibidos sistemas a rodillos y/o bolillas.

**Art.4.8-Tapa Cilindros:**

Se permite eliminar por medio de tapones los conductos de calefacción

Se permite mecanizar las cámaras de combustión sin aporte de material.

PLATILLOS DE VÁLVULAS: libres. Excluidos de titanio

RESORTE DE VÁLVULAS: libres, manteniendo cantidad original.

Se permite:

a) suplementar los resortes con arandela

b) trabajar el asiento del resorte con la tapa.

c) mecanizar libremente los conductos de admisión y escape. Sin aporte de material.

d) se permite reparar una cámara de combustión aportando material al solo efecto de salvar la pieza con la previa autorización de la CT, de la AAAS y de la CDA del ACA.

Se permite en la clase B para la marca Fiat 600/750 utilizar tapa de cilindros del modelo 133.

Para la marca Peugeot debe tener 2 y/o 4 tapones de inspección Prohibido las denominas tapas ciegas. En las tapas de 2 tapones de inspección se permite realizar 2 tapones adicionales. Se permite suplementar los caballetes de la balancinera. Se incorpora para la marca Peugeot 404 la tapa de cilindros del modelo Peugeot 504 año 1969-1975 de cuatro bocas de admisión.

Se permite en la tapa de válvulas del Peugeot 404 reformarle el cielo con deformación, al solo efecto que no toquen los reguladores en su funcionamiento.

#### **Art.4.9-Relación de Compresión:**

Verificación de Relación de compresión:

Se realizará con la máquina LISSO B2.

Previa declaración jurada de diámetro, carrera y cilindrada unitaria.

Elegir un cilindro cualquiera y proceder a su medición.

Ejemplo: Si la compresión está reglamentada en 10:1 y ésta da mal, elegir otro cilindro, si ésta da bien elegir otro para el desempate.

Si estas mediciones dan negativo, medir los cuatro cilindros y sacar el promedio total de los cuatro y tiene que dar 10:1 o menos. Esta medición será totalmente inapelable.

Para este procedimiento es obligatorio que la bujía quede al ras de la cámara de combustión (ni sobrepasar ni quedar embutida). Esta es una condición fundamental para que la máquina realice una medición correcta.

Si la bujía sobresale de la cámara se debe poner un suplemento fijo a la tapa para que quede al ras.

Si queda embutida fresar el asiento de bujía para el mismo efecto.

Esta condición será comprobada una vez hecha la medición de la relación de compresión.

Para la marca Peugeot se deberá cortar el caño de bujía hasta 5 mm sobre tapa de válvulas, para el correcto funcionamiento de la máquina.

#### **VALORES MAXIMOS DE LA RELACIÓN DE COMPRESIÓN PARA CADA MODELO**

| Modelo                         | Relación de compresión |
|--------------------------------|------------------------|
| Alfa Romeo Giulia t.i. 1600cc. | 10.5 a 1               |

|  |          |
|--|----------|
| Fiat 1500 con motor 1500 cc.                     | 10,5 a 1 |
| Fiat 1500 con motor 1600 cc.                     | 10,0 a 1 |
| Peugeot 404 con tapa una boca de adm.            | 10.5 a 1 |
| Peugeot 404 con tapa de cuatro bocas de admisión | 9 a 1    |
| Fiat. 600cc / 750cc.                             | 10,5 a 1 |
| Renault Gordini 850cc.                           | 10,5 a 1 |

**Art.4.10-Junta de tapa de cilindros:**

Libre.

**Art.4.11-Múltiple de Admisión:**

Se permite frezar, pulir y/o agrandar sus conductos.

Se permite anular el sistema de calefacción.

Se autoriza el uso de un solo separador y/o antivibrador entre el múltiple de admisión y la base del carburador de hasta 15mm de altura incluyendo la junta, de libre diseño y material.

Se incluye el múltiple marca AG de una boca.

Para Fiat 600 / 750 se permite múltiple de 4 agujeros de base.

Para el Peugeot 404 con una boca de admisión se permite un múltiple de caño de hierro con un diámetro de 45 mm de interior máximo, preparación interior libre, largo libre, no pudiendo el conjunto (múltiple y carburador) exceder el límite del vano motor. El capot deberá permanecer en la posición y ángulo de cierre original. No se permite toma de aire exterior. Se autoriza para la marca Peugeot 404 el múltiple de cuatro bocas del modelo Peugeot 504 año 1969 al 1975. Prohibido el uso del modelo 505 GAMA.

**Art.4.12-Válvulas:**

Preparación: Libre. Vástago libre. Prohibido el uso de titanio.

**TOLERANCIA más 0,20 mm.**

| Diámetro máximo            | Admisión  | Escape    |
|----------------------------|-----------|-----------|
| Alfa Romeo Giulia 1600 ti- | 41.20-mm. | 37.20-mm. |
| Fiat 1500 / 1600           | 38.00-mm. | 33.00-mm. |
| Peugeot 404                | 42.50-mm. | 35.60-mm. |
| Peugeot 403                | 38.00-mm. | 32.90-mm. |
| Fiat 600 / 750             | 29.10-mm. | 26.10-mm. |
| Renault Gordini 850cc.     | 28.30-mm. | 25.10-mm. |

**Art.4.13-Guías de Válvulas:**

Material y preparación libre. Debe mantener su ángulo original.

Se permite colocar vainas en guías de válvulas.



**Art.4.14-Varillas de Válvulas y Balancines:**

Diseño libre, material aleación de hierro.

Balancines originales y/o similares de la marca y modelo. Se permite pulir, rellenar, y rectificar al solo efecto de su recuperación.

**Art.4.15-Botadores:**

Libres. Funcionamiento original. Se permite el rellenado; Prohibidos los Botadores Fijos y / o trabados; Prohibidos con Rodillos.

**Art.4.16-Árbol de Levas:**

Libre fabricación, de aleación de hierro.

Cruce y alzada libre. Se permite el rellenado.

**Art.4.17-Poleas:**

Libres, se permite agregar tensor de correas.

**Art.4.18-Árbol Secundario:**

Libre.

**Art.4.19-Carter:**

Preparación Libre.

La salida de los gases debe, en todos los casos ir a un recipiente (recuperador de aceite) de por lo menos un (1) litro de capacidad alojado en el interior del vano motor, debiendo ser de metal.

Se prohíbe el uso de carter seco.

**Art.4.20-Volante de Motor:**

Original o de Acero, deberá mantener la corona de arranque original.

Preparación libre.

**Art.4.21-Placa y Disco de embrague:**

Placa y disco libre, prohibido el sistema multidisco, anclajes libres. Bulones libres.

**Art.4.22-Distribución:**

Preparación interior y exterior libre, tapa de distribución libre.

**Art.4.23-Patas de Motor y caja:**

Se permite reemplazar la goma por otro material, manteniendo sus centros. Soporte de caja (pata) libre. Se permite agregar suplementos de 20 (veinte) mm máximo en los tres bulones, manteniendo su posición original (exclusivo para la marca Peugeot).

Se debe conservar la ubicación original del motor.

## ARTÍCULO 5 – ALIMENTACION:

### **Art.5.1-Carburador:**

#### **Filtro de aire:**

Filtro de aire y su carcasa es libre u opcional, pudiéndose colocar en reemplazo del mismo una malla metálica. El mismo deberá estar sobre la boca del carburador y su carcasa, no podrá cumplir la función de toma dinámica. Prohibido cualquier elemento orientador.

Acelerador Libre. Se permite bancada auxiliar en el eje del carburador.

Marca y modelo para cada vehículo sin alterar los diámetros de garganta original.

#### **(Ver cuadro de modelos y medidas)**

**Las marcas, modelos y medidas máximas permitidas son las siguientes:**

| MODELO  | CARBURADOR   |
|---|--|
| Fiat 1500 coupé motor 1600cc.                           | Weber 34/34 o 28/36 DCHD Solex 34/34 PAIA ,<br>SOLEX 34-34 EIES / TEIE |
| Fiat 1500 berlina motor 1500cc.                         | Weber 34/34 o 28/36 DCHD Solex 34/34 PAIA ,<br>SOLEX 34-34 EIES / TEIE |
| Peugeot 404 motor 1600cc.<br>Tapa cuatro bocas admisión | Solex 34/34 EIES y/o 34/34 TEIE  |
| Peugeot 404 motor 1600cc.                               | Solex 40 PBIC o Solex H40 CIB / ICB                                    |
| Alfa Romeo Giulia ti.<br>Motor 1600cc                   | Solex 34/34 PAIA y/o 34/34 PAIA  |
| Fiat 600cc. / 750cc.                                    | Weber 30 ICF   |
| Renault Gordini 850                                     | Solex 34 PBICA   |

**- Peugeot 404:** Con tapa de cilindro de una boca de admisión carburador Solex 40 PBIC. Se permite alezar el cuerpo a 42 mm.

Con cuatro bocas de admisión se autoriza el uso del carburador marca Solex, 34/34 mm. Modelos EIES y/o TEIE, con centrador original sin ninguna alteración y/o preparación. Apertura de mariposas sistema progresivo o simultáneo. **Prohibido pulir y/o modificar interior y exterior.**

Se permite eliminar el sistema de cebador. El diámetro de los difusores permitidos serán Solex de hasta 26 mm original o similar sin preparación.

Está permitido modificar los pasos calibrados de asiento y aguja de entrada de nafta y surtidores de alta y baja, tubos emulsionadores, inyector de bomba de aceleración (pique) y válvula de potencia, asimismo todos los elementos deberán ser de tipo original en su forma.

Está prohibida cualquier modificación en el cuerpo y en la tapa del carburador, como así también agregar elementos no provistos por el fabricante.

El diámetro del conducto principal deberá ser de 5 mm.

El anclaje del cable de acelerador será libre. Se permite colocar insertos en las roscas que estén dañadas.

**Brida:** Es obligatorio para la marca Peugeot con tapa de cilindros de 4 bocas.

**Características de la Brida:**

Material: Aluminio.

Espesor máximo y sin tolerancia es de 13.50 mm máximo.

Espesor mínimo y sin tolerancia es de 12.80 mm mínimo.

Diámetro máximo por boca sin tolerancia es de 26 mm, su entrecentro debe ser el original del carburador.

En la parte superior de la brida se hará un rebaje de máximo 4 mm de profundidad y de 34 mm de máximo, al solo efecto que no toquen las mariposas del carburador al acelerar.

Todos sus planos de apoyo con todos sus orificios, ya sea de anclaje o pasaje de aire, tienen que estar a 90 grados y a canto vivo, no se permite ningún tipo de limadura, redondeado ni angulaciones en toda su superficie interior ni exterior.

Se prohíbe aporte de material de ningún tipo.

Los orificios de anclaje serán 4 y sus medidas serán de hasta 8.50 mm con la posición original del múltiple de admisión y carburador exigido por este reglamento.

Los espárragos de anclaje adheridos al múltiple de admisión deben ser de 8 mm X 1.25 mm. No se permiten de ninguna otra medida.

Se deben usar dos (2) juntas, una entre el múltiple y la brida y la otra entre brida y carburador, ninguna de estas dos juntas pueden tener más de 1.20 mm de espesor cada una como máximo y sin tolerancia.

La distancia espacial entre múltiple de admisión y carburador debe tener como máximo y sin tolerancia 16 mm. Esta medición se realizará juntando brida y las dos juntas exigidas (prohibido el uso de Oring).

El lugar de instalación de la brida, es sobre el múltiple de admisión, suplantando la baquelita original o separador de entre múltiple y carburador.

El carburador en todo momento de la competencia debe estar debidamente apretado.

La brida debe tener un orificio de 2.50 mm sobresaliente exterior, para su precintado, como así uno (1) de sus espárragos para el mismo efecto. Bajo ningún concepto, ninguno de estos orificios pueden ser solidarios a ninguna parte de admisión (carburador, múltiple, brida).

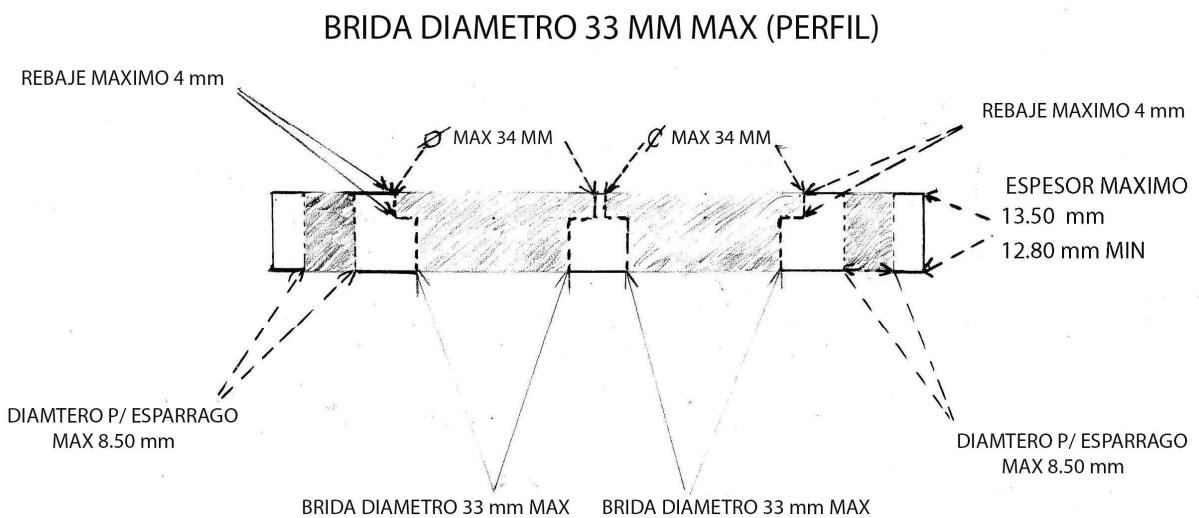
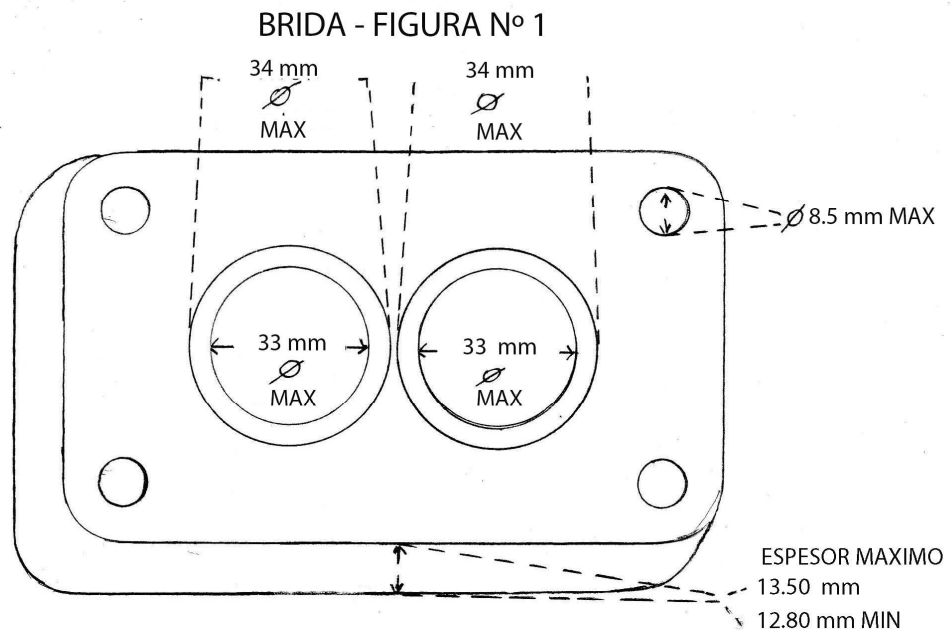
Todo aire que entre al motor debe ser por las bocas del carburador.

Se prohíbe el espirado de este elemento (brida).

A este ítem se agrega figura nº1.

**DIAMETRO MAXIMO INTERNO DE LA BRIDA 33 mm**

**Se modifican las medidas de la figuran nº 1**



- **Fiat 1500:** Se autoriza para la marca Fiat 1500 con motor 1500/1600 el uso de carburador SOLEX 34/34 EIES / TEIE con centradores originales y difusores de 26 mm, sin ninguna alteración ni preparación. Apertura de mariposas sistema progresivo o simultáneo. **Prohibido pulir y/o modificar interior y exterior.** Se permite eliminar el sistema de cebador. El diámetro de los difusores permitidos serán Solex de hasta 26 mm original o similar sin preparación.

Está permitido modificar los pasos calibrados de asiento y aguja de entrada de nafta y surtidores de alta y baja, tubos emulsionadores, inyector de bomba de aceleración (pique) y válvula de potencia, asimismo todos los elementos deberán ser de tipo original en su forma.

Está prohibida cualquier modificación en el cuerpo y en la tapa del carburador, como así también agregar elementos no provistos por el fabricante.

El diámetro del conducto principal deberá ser de 5 mm.

El anclaje del cable de acelerador será libre. Se permite colocar insertos en las roscas que estén dañadas.

Carburadores Weber 34/34 o 28/36 DCHD O Solex 34/34 PAIA, la preparación interior es libre (se considera LIBRE desde su borde superior hasta su borde inferior)

Para cualquier marca de carburador permitido no se debe alterar su diámetro de garganta en toda su extensión. Se tolerará por deformación de uso, +/- 0,40 mm. en dicha garganta.

#### **Art.5.2- Bomba de Nafta:**

Se permite usar una mecánica y eléctrica a la vez, en caso de ser eléctrica debe ubicarse en el baúl ó vano motor y deberá tener un corte eléctrico automático que interrumpa el suministro de combustible cuando se detenga el motor.

Las bombas eléctricas que se encuentren dentro del baúl deberán estar debidamente fijadas y protegidas mediante un recinto estanco.

Las cañerías deberán ser metálicas o malladas, autorizándose la utilización de conexiones roscadas. Se autoriza el paso de las mismas por dentro del habitáculo, no pudiendo existir conexiones dentro del mismo.

Se autoriza el uso de un regulador de presión ubicado en el vano motor.

Es obligatoria la instalación de conexiones roscadas en la entrada de nafta del carburador, regulador de presión y filtro de nafta.

#### **Art.5.3-Filtro de Nafta:**

Cantidad y tipo libres, capacidad total máxima 500cc.

Deberá ser metálico con conexiones roscadas sin excepción.

### **ARTÍCULO 6 – ENCENDIDO Y SISTEMA ELECTRICO**

#### **Art.6.1-Encendido:**

Distribuidor en posición original. Orden de encendido original 1-3-4-2

Bobina de encendido libre. Prohibidos encendidos integrales por ejemplo ELECTROMOTIVE.

Los cables de bujías libres.

#### **Art.6.2-Engranaje conductor del distribuidor y bomba de aceite:**

El buje en el que se aloja se puede reemplazar por uno de acero o bronce y se permite colocar una arandela de espesor entre ambos.

#### **Art.6.3-Bujías:**

Libres en su rango térmico, procedencia y marca, rosca diámetro 14 mm.

#### **Art.6.4-Alternador:**

Libre. Opcional. Se permite retirar y/o reemplazar.

**Art.6.5-Instalación Eléctrica:**

Relay, fusibles, llaves e instalaciones son libres.

**Art.6.6-Batería:**

Capacidad libre y su ubicación libre.

Cantidad (1) una. Dicho elemento deberá estar fijado con un marco inferior y otro superior de hierro ángulo de 20 mm de ala mínimo y (2) dos pernos pasantes que vinculan el marco superior con la carrocería, donde se encuentra ubicada la misma. En caso de encontrarse dentro del habitáculo la batería, deberá estar protegida por un cajón no conductor de electricidad fijado sólidamente, conformando un compartimiento estanco.

**Art.6.7-Llave de Arranque:**

Se debe eliminar la traba de dirección.

**Art.6.8-instrumental:**

Original del vehículo.

Se permite el agregado de instrumentos adicionales que se utilice para controlar el funcionamiento del motor.

**Art.6.9-Motor de Arranque:**

Preparación interior libre, debe funcionar correctamente.

**ARTÍCULO 7 – ESCAPE**

**Art.7.1-Escape:**

Múltiple y caño de salida libre, no pudiendo exceder el perímetro exterior de la carrocería del vehículo visto en planta ni estar a mas de 100 mm del mismo.

Es obligatorio el uso de silenciador en la zona de boxes.

**ARTICULO 8 – LUBRICACIÓN**

**Art.8.1-Sistema de Lubricación:**

Libre, manteniendo la bomba de aceite original o similar en su posición de origen.

Se permite radiador de aceite, y plaqueta con válvula reguladora exterior.

Tapa de carga de aceite libre.

Conductos de lubricación preparación libre.

Filtro de aceite libre (ubicación y tamaño)

## **ARTÍCULO 9 - REFRIGERACION**

### **Art.9.1-Radiador de agua:**

Ubicación original, su preparación es libre, Se permite modificar y/o adecuar el alojamiento al nuevo elemento.

Canalizador libre, no podrá sobresalir de la línea exterior de la carrocería.

Se permite vaso de expansión si no existe de origen.

### **Art.9.2-Palas de ventilador:**

Se podrán suprimir y/o reemplazar por otro diseño

### **Art.9.3-Electro ventilador:**

Libre y opcional.

Se permite accionar o interrumpir su funcionamiento desde el interior del vehículo.

Deberá estar ubicado dentro del vano motor.

### **Art.9.4-Termostato:**

Se permite eliminar y taponar conductos by-pass.

Se permite reemplazar base de termostato por brida con salida directa de libre diseño.

### **Art.9.5-Bomba de Agua:**

Original, preparación interior libre. En su posición de origen.

## **ARTÍCULO 10 – TRANSMISION**

### **Art.10.1-Caja de Cambios:**

Relaciones y engranajes de libre diseño de cuatro o cinco marchas hacia delante.

La marcha atrás debe funcionar, le piloto deberá seleccionarla sentado al volante.

Pueden usarse elementos originales del vehículo o reemplazar por elementos utilizados por la misma marca hasta el año 1985.

En caso de rotura de caja el día de la carrera se podrá utilizar caja de cuarta Fiat y/o Peugeot, relaciones originales.

### **Art.10.2-Comando de caja de velocidades:**

El mecanismo es libre, siempre y cuando conserve su principio de funcionamiento original, desde el manchón de acople inclusive. Se permite desplazar su anclaje dentro del túnel tapando correctamente los orificios que quedan descubiertos.

Se permite retirar el sinfín del velocímetro.

Se permite reforzar con soldaduras las levas de la selectora.

### **Art.10.3-Relaciones de caja:**

Todo participante en su segunda participación del año deberá declarar obligatoriamente en dos (2) sobres cerrados y lacrados copias de su relación de caja de velocidad y diferencial a utilizar, uno quedará en la CT de la AAAS y/o CDA del ACA, y la otra la conservará el piloto, la cual no podrá modificarse en el transcurso del año. El piloto que

no tuviera su sobre en el momento de revisión técnica para su comparación y verificación de lo declarado, quedará excluido de la prueba.

En los casos que las cajas de velocidades posean engranajes que cambien su multiplicación conocidos como “PUENTE” a los efectos de acortar o alargar los desarrollos. El mismo deberá ser declarado y no podrá modificarse en el transcurso del año. Ver Anexo (Declaración de Relaciones de Caja y Diferencial – Pág. 23)

**Art.10.4-Palanca de cambios:**

Se autoriza cambiar bujes de los comandos de las cajas de velocidades por rotulas regulables o manchones, pudiendo reemplazar el sistema de comando por cables por otro sistema realizado con varillas. Prohibido selectora tipos secuencial.

**Art.10.5-Diferencial:**

Relaciones libres.

Permitido autoblocante, de libre diseño y origen. Exterior original del diferencial a usar sin agregar elementos anexados al mismo.

Todo participante deberá declarar obligatoriamente, en la segunda fecha del calendario 2015 la relación de corona y piñón a utilizar, la cual no podrá modificar en el transcurso del año, a excepción de “Los 500 Kilómetros de Buenos Aires”, considerada una competencia “Especial “.

**Art. 10.6-Medición de relaciones caja y diferencial:**

El método en que se verificarán las relaciones serán dos posibles:

Desarmando el diferencial, o la caja de velocidad y contar directamente los dientes de los engranajes. O por medio de cálculos correspondientes.

Con los valores calculados se procederá a marcar un punto fijo en la carrocería alineado con el centro de rueda se generará otra marca sobre la cubierta, siendo este el cero del transportador. Se girará el motor en 5 vueltas, se medirá sobre la cubierta el Angulo descrito por la misma. En el caso que se encontrase diferencia se procederá al desarme de los elementos caja y/o diferencial.

**Art.10.7-Cardan:**

Se permite reemplazar las uniones originales en forma libre.

**ARTÍCULO 11 – SUSPENSIONES**

**SUSPENSIÓN DELANTERA:**

**Art.11.1-Amortiguadores:**

Original o similar, preparación interior libre, no se autoriza la regulación desde el exterior, no se permite depósito externo, principio de funcionamiento original hidráulico. Uno por rueda.

Anclajes originales, no pudiendo invertir de posición el carter.

Prohibido los presurizados.

**Art.11.2-Espirales:**

Uno por rueda, diámetro original y anclaje original. Espiras, espesor y cantidad libres.



Se permiten suplementar en su parte inferior y/o superior al solo propósito de compensar su altura.

**Art.11.3-Parrillas y brazos oscilantes:**

Deben ser originales. Se permite reforzar por razones de seguridad, sin variar su diseño original.

Para la marca Peugeot se permite colocar rotula y brazo oscilantes del modelo 504/505.

**Art.11.4-Bujes:**

Se permite reemplazar los silent-block por material rígido. **No se permite variar sus centros.** No se permite el rotulado.

**Art.11.5-Cazoletas:**

Se permite modificar para utilizar corrector de comba, Se permite el desplazamiento en el plano de apoyo original en cualquier sentido no más de 25 mm del punto de anclaje del amortiguador original. Se permite la colocación de un buje oscilante o rotula para compensar los desplazamientos permitidos.

**Art.11.6-Barra estabilizadora Delantera:**

Se permite modificar en diámetro y dureza. Se permite centrar los soportes de la barra en Peugeot 404- su posición y anclaje perpendicular al original. Prohibidas las de tipo regulables y/o cuchillas. No se permite el rotulado.  
Topes de suspensión se pueden retirar.

**Art.11.7-Dirección:**

Original de la marca, se permite reforzar anclaje de caja de dirección.  
Extremos originales de la marca, Ackermann posición y ángulo original.  
Se permite rotular las bieletas de anclaje únicamente. Prohibido regulables  
Para la marca Peugeot, se permiten extremos y precaps del modelo 504/505.

**SUSPENSION TRASERA:**

**Art.11.8-Amortiguadores:**

Original o similar preparación interior libre, no se autoriza la regulación desde el exterior, no se permite depósito externo, principio de funcionamiento original, hidráulico. Uno por rueda.

Anclajes originales, no pudiendo invertir de posición el cárter.

Prohibido los presurizados.

Los topes de suspensión se permiten retirar.

Se permite colocar barra estabilizadora. Diseño convencional no regulable, no se permite el rotulado. Se permite rotular las bieletas de anclaje únicamente. Prohibido regulables

**Art.11.9-Elásticos:**

Libre, manteniendo su anclaje y posición original. Se permiten suplementos entre el elástico y la cañonera al solo efecto de variar su altura

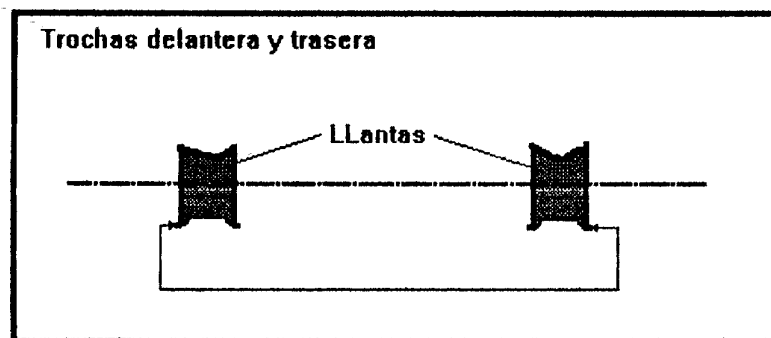
**Art.11.10-Espirales:**

Uno por rueda, diámetro original o similar, anclaje original. Espiras, espesor y cantidad libres. Se permite suplementar en su parte inferior y/o superior al solo propósito de compensar su altura.

Para la marca Peugeot con diferencial de hierro se podrá desplazar 50 mm el soporte del espiral.

**Art.11.11-Mazas de Ruedas:**

Se permite colocar espárragos de acero. Se autoriza a reemplazar de tres agujeros por cuatro. Traseras y delanteras de serie o fabricadas en acero forjado y/o de alta resistencia.

**Art.11.12 -Trochas:**

El sistema de medición de trocha es el siguiente:

Por medio de un calibre que se apoyará a cada lado del vehículo en el punto inferior determinado por la mayor circunferencia de la cara exterior de la llanta y el eje vertical que pasa por el centro del cubo de rueda.

La medición se efectuará en condiciones de marcha sin piloto.

**Trocha máxima**

|                            |          |
|----------------------------|----------|
| Fiat 1500 coupe / berlina  | 1535-mm. |
| Peugeot 404                | 1620-mm. |
| Alfa Romeo Giulia 1600 ti. | 1545-mm. |
| Fiat 750                   | 1360-mm. |
| Renault Gordini 850cc.     | 1246-mm. |

## Las medidas son máximas

### **Art.11.13- Distancia entre ejes.**

|                            |          |
|----------------------------|----------|
| Fiat 1500 coupe / berlina  | 2530-mm. |
| Peugeot 404                | 2680-mm. |
| Alfa Romeo Giulia 1600 ti. | 2535-mm. |
| Fiat 750                   | 2000-mm. |
| Renault Gordini 850cc.     | 2270-mm. |

**Se admite una tolerancia de mas / menos 10 m/m.**

## **ARTÍCULO 12 – FRENOS**

### **Art.12.1-Frenos Delanteros:**

El compuesto de las pastillas es libre. Bomba de freno: obligatorio de doble circuito. Se permite doble bomba de frenos. Se permite válvula reguladora. Es obligatorio el uso de Flexibles con malla de acero. Calipers originales posición y anclaje original. Se permite separador para alojar disco ventilado de mayor espesor.

Se permite la colocación de un caño o conducto por lado al solo efecto de ventilar los discos Este conducto puede ser de material corrugado o de PVC con un diámetro máximo externo de 75 mm efectos de ventilar los discos. El conducto no debe sobrepasar los límites delanteros de la carrocería

### **Art.12.2-Discos de Freno:**

Se permite discos ventilados, dé diámetro original.

Se permite ranurar. No concéntrico. No agujereado. Servo opcional.

Se permite colocar disco y calipers de modelos que figuren en este reglamento para aquellos vehículos que de fábrica no posean.

### **Art. 12.3-Frenos Traseros:**

Zapatas Libres.

Platos de frenos traseros originales. Pueden perforarse.

Se permite retirar el freno de mano.

Se permite colocar discos y calipers de autos de fabricación de serie (nacional o importado).

## **ARTICULO 13 – CARROCERIA**

### **Art.13.1-Jaula Antivuelco:**

Se permite soldar o unir la jaula anti-vuelco a la carrocería, reformar las paredes suspendidas a condición que el material empleado mantenga la forma original y este en contacto con ella.

**Art.13.2-Carrocería:** se permite reforzar manteniendo la forma original.

La buhonería de la carrocería es libre.

Se permite para la marca Fiat modelo 600 invertir los tornillos de fijación de la travesa.

Obligatorio para la marca Peugeot tapar el techo corredizo.

Es obligatorio tapar todos los orificios de la carrocería.

**Art.13.3-Interior y Exterior:**

Es obligatorio eliminar los asientos, toda la tapicería interior del vehículo, colisas, alfombras. Los tapizados de puertas laterales traseros y delanteros serán de construcción y materiales libres. Obligatorio el uso de materiales ignífugos.

Es obligatorio retirar todo material insonorizante de la carrocería. Deben mantener el aspecto original los faros delanteros y traseros.

(Con un film transparente adherido), o fabricados con distintos materiales transparentes. Los mismos deben mantener el aspecto original del farol. La parilla debe ser original y/o similar.

**Art.13.4-Puertas:**

Delanteras: se permite quitar el refuerzo interior, el mecanismo levanta cristales, ventíleles y colisas.

**Es obligatorio en la puerta delantera izquierda el uso de una red de seguridad de competición.**

Traseras: se permite alivianar, quitar mecanismo levanta cristales, colisas y cerraduras, trabar con seguros o abulonar.

Los vidrios laterales se deben reemplazar por policarbonato transparente. El reemplazo de la luneta es opcional.

**Prohibido agujerear acrílicos o policarbonatos traseros y luneta. Se permite agujerear o toma ^Nacar^ únicaente para ventilación del piloto los dos acrílicos o policarbonatos delanteros en un área de no más de 70 cm2 como máximo**

**Art.13.5-Guardabarros:**

Solo se autoriza a doblar las pestañas de guardabarros.

**Art.13.6-Tapa motor y baúl:**

Solamente originales y/o similares.

Se permite el reemplazo de capot motor y tapa baúl por idénticas piezas, en formas y medidas fabricadas en P.R.F.

Bisagras opcionales. En la tapa de motor y baúl es obligatorio colocar 2 (dos) cierres tipo pasador. Obligatorio quitar cerraduras. Se permiten retirar los refuerzos interiores.

Para la marca Fiat 600/750 se podrá levantar la tapa del motor.

**Art.13.7-Chapones:**

Los chapones protectores están prohibidos.

**Art.13.8-Paragolpes:**

Prohibido su uso. Trasero y delantero.

**Art.13.9-Columna de Dirección:**

Se deberá sacar la traba de volante original.

Se debe reemplazar la columna original por sistema colapsable.

Obligatorio reemplazar todos los manchones por crucetas.

Obligatorio colocar sistema de volante extraíble.

**Art.13.10-Opticas:**

Se permite el reemplazo de las ópticas de vidrio por ópticas acrílicas o chapa, con calco simil óptica, manteniendo su forma y dimensiones.

**ARTÍCULO 14 – IDENTIFICACIÓN**

**Art.14.1 - Identificación:**

Los números a utilizarse serán exclusivamente los provistos por la" AAAS "debiendo ser colocados a cada lado del auto en sus puertas delanteras. Dichas puertas no podrán contar con ninguna inscripción que no haya sido provista por el Organizador, a excepción del nombre y apellido del piloto y su grupo sanguíneo.

**ARTICULO 15 – COMBUSTIBLE**

**Art.15.1 - Combustible:**

El combustible deberá ser del tipo Nafta Súper, no pudiendo exceder el límite del 103 RON. Su aprovisionamiento, control y análisis se hará de acuerdo al especificado en el Reglamento Deportivo de la Categoría.

Si por razones de fuerza mayor los Comisarios Deportivos tuvieran que liberar la carga, el combustible a utilizar será solamente del tipo comercial (para automóviles, adquirido en estaciones de servicio de red), sin ningún agregado de aditivos o mejoradores de la combustión y deberá tener un numero de octano de 103 RON máximo.

**ARTICULO 16 – PRECINTADO**

**Art.16.1 Precintado:**

Se deberá perforar con un diámetro de 2 mm.

Un espárrago de la base del carburador y múltiple de admisión

Dos espárragos o cabezas de bulón de fijación de tapa de cilindros y la saliente de la tapa de cilindro.

Una nervadura de carcasa de caja de velocidades y dos tornillos consecutivos en la tapa de la misma.

Se deberá pintar las áreas agujereadas con color para individualizar fácilmente las mismas.

Dos agujeros consecutivos en la tapa o mangas del diferencial.

El comisario técnico podrá pintar los lugares que crea conveniente como opción a precintar.

## **ARTÍCULO 17 – LLANTAS / MAZAS / PALIERES / NEUMATICOS**

### **Art.17.1 Llantas:**

Las llantas deberán ser del diámetro original del vehículo. Deben ser de acero.

Se permite, para la clase B, usar un rodado de 13 pulgadas.

Para los vehículos marca Fiat 1500 Berlina y coupé, se permite el uso de rodado de 14 pulgadas con perfil mínimo de neumático **50**.

Para la marca Alfa Romeo Giulia se permite el uso de rodado de 14 pulgadas con perfil mínimo de neumático **50**.

Es obligatorio para cualquiera de las marcas el uso de las 4 llantas del mismo rodado durante la prueba de clasificación y la prueba final.

Para la marca Peugeot, se autoriza llantas de 4 agujeros. No se podrá adaptar la masa de 3 agujeros a 4 agujeros.

Forma de empleo de estas llantas: El centro de llanta tiene que ser en las 4 ruedas iguales.

Cuando se declaren las relaciones de caja y diferencial deben declarar también el diámetro de las llantas a utilizar.

### **Art.17.2-Mazas delanteras:**

Se permite construir una maza de material ferroso (acero forjado de alta resistencia),

En la zona donde apoya la llanta tiene que ser circular a fin de fijar 4 tornillos a 90° entre sí. Entre centro de tornillos libres.

### **Art.17.3-Palieres:**

Para la utilización de llanta de 4 agujeros se autoriza la fabricación de palieres de libre diseño conservando las medidas de seguridad del original. Prohibido modificar palier de 3 agujeros. Prohibidos palieres de los denominados flotantes. Prohibido huecos.

### **Art. 17.4-Neumáticos:**

Los neumáticos deberán ser construidos en gran serie para uso de calle y de venta en las redes comerciales de distribución de neumáticos de la República Argentina.

Esta prohibido el uso de neumáticos recapados o de tipo slick para competición.

Deberán ser rango **H o V**.

Perfil mínimo: **50**.

### **Las marcas y modelos homologados son los siguientes**

Toyo: Vimode – Proxes T1R

Bridgestone: Potenza (excepto RE 11 o superior)

Continental: Continental Premium – Contact

Dunlop: Direzza DZ 101

Michelin: Pilott- XTAS

Yokohama: A520-A539-c/drive y s/drive

Cualquier tipo de neumático que no este homologado en el presente artículo, debe ser consultado por su utilización a la Comisión Técnica de la AAAS con 7 días mínimos de anticipación a la competencia para su evaluación. Caso contrario, no se considerarán en reglamento.

**ANEXO**

**Declaración de relaciones de caja y diferencial**

Vehículo marca

Vehículo número

Número de pasaporte

Relaciones de caja de velocidad:

|                      |  |  |  |  |
|----------------------|--|--|--|--|
| <u>1</u>             |  |  |  |  |
| <u>2</u>             |  |  |  |  |
| <u>3</u>             |  |  |  |  |
| <u>4</u>             |  |  |  |  |
| <u>5</u>             |  |  |  |  |
| <b><u>Puente</u></b> |  |  |  |  |

Relaciones de diferencial

|        |  |  |  |
|--------|--|--|--|
| CORONA |  |  |  |
| PIÑON  |  |  |  |

Diámetro de llantas a utilizar:

---



REGLAMENTO TÉCNICO  
***Turismo Mejorado Histórico 2019***

**INDICE**

|  |         |
|--|---------|
| Disposiciones generales y Aclaraciones                 | Pág. 2  |
| Art. 1: Vehículos Admitidos                            | Pág. 3  |
| Art. 2: Generalidades                                  | Pág. 4  |
| Art. 3: Peso   | Pág. 4  |
| Art. 4: Motor  | Pág. 5  |
| Art. 5: Alimentación                                   | Pág. 10 |
| Art. 6: Encendido y Sistema Eléctrico                  | Pág. 13 |
| Art. 7: Escape   | Pág. 14 |
| Art. 8: Lubricación                                    | Pág. 14 |
| Art. 9: Refrigeración                                  | Pág. 15 |
| Art. 10: Transmisión                                   | Pág. 15 |
| Art. 11: Suspensiones                                  | Pág. 16 |
| Art. 12: Frenos  | Pág. 19 |
| Art. 13: Carrocería                                    | Pág. 19 |
| Art. 14: Identificación                                | Pág. 21 |
| Art. 15: Combustible                                   | Pág. 21 |
| Art. 16: Precintado                                    | Pág. 21 |
| Art. 17: Llantas / Mazas / Palieres / Neumáticos       | Pág. 22 |
| Anexo: Declaración de Relaciones de Caja y Diferencial | Pág. 24 |