



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO
TURISMO ZONAL PISTA
CLASE 2

A.Z.T.P.



Turismo Zonal Pista

2025



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TÉCNICO TURISMO ZONAL PISTA CLASE 2 AÑO 2025

Art. 1 VIGENCIA

EL PRESENTE REGLAMENTO TENDRÁ VIGENCIA DESDE EL 01/01/2025 AL 31/12/2025. QUEDARA ABIERTO Y SUJETO A MODIFICACIONES POR TRES FECHAS.

Art. 2 DISPOSICIONES GENERALES

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. Por lo tanto, las restantes partes y/o elementos del vehículo que comprende principalmente (carrocería, motor y caja), cuya modificación y/o cambio no se encuentre autorizada, deberán respetar la originalidad de fábrica en lo referido a sus características técnicas, armado y montaje. De la misma forma, las libertades estarán restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas de interpretación del presente reglamento deberán ser consultadas, por escrito y por el propio interesado, a la **Federación Metropolitana de Automovilismo Deportivo**, única autoridad de interpretación y aplicación del mismo, obteniéndose respuesta por el mismo medio.

FUNCION DE CADA ELEMENTO

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

SE ENTIENDE POR:

SIMILAR: a toda pieza de diferente fabricante con las características del original.

OPCIONAL: a optar por tener o quitar una pieza.

LIBRE: la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

BULONERIA: libre, no así la del motor que deberá respetar el Reglamento Técnico.

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

ADICION DE MATERIAL: Toda adición (agregado) de material o pieza está prohibido, salvo que este reglamento lo autorice específicamente en alguno de sus artículos.

SE PERMITE: GPS y Adquisición de datos durante toda la competencia, pruebas, clasificación, serie y final, SISTEMA A UTILIZAR LIBRE. (AIM, SOLO, MYCHROM, CELULAR, ETC).

SE PROHIBE: EL USO DE TITANIO Y FIBRA DE CARBONO.

2

FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

Art. 3 AUTOMOVILES PERMITIDOS

FORD: KA (VIRAL- FLY) 3 y 5 PUERTAS.

FIAT:128 (Todos sus modelos y versiones).

147- SPACIO - VIVACE (Todos sus modelos y versiones).

PALIO (Todos sus modelos y versiones).

SUZUKI: FUN 3 y 5 PUERTAS (Todos sus modelos y versiones).

CHEVROLET: CELTA 3 y 5 PUERTAS (Todos sus modelos y versiones)

CORSA 3 y 5 PUERTAS. (Todos sus modelos y versiones).

OPEL: 3 y 5 PUERTAS. (Todos sus modelos y versiones)

CITROEN: AX (Todos sus modelos y versiones).

VW: UP 3 Y 5 PUERTAS (Todos sus modelos y versiones).

FORD KA NUEVA GENERACIÓN. Todos sus modelos.

RENAULT KWIND (todas sus versiones) ver ficha e la clase 3 pero iría con motor Fiat 1.4.

TODAS LAS MARCAS MOTOR PERMITIDO MOTOR FIAT TIPO 1.4 HASTA 1.400CC

Art. 4 PESO DEL VEHÍCULO

El peso mínimo del auto en cualquier momento de la competencia, será el establecido en el presente artículo. Para su pesaje no se autoriza agregar líquidos. En caso de poseer lastre para llegar al peso mínimo, debe ser declarado ante el comisario técnico en la verificación previa, Ubicación libre dentro del habitáculo y colocados sobre el piso del habitáculo, visibles y sellados por los técnicos de la **FRAD**, deberá estar abullonado y disponer de orificios para su precintado, no debiendo ser dificultoso su precintado.

Los bloques de lastre mayor a 10 Kg. Deberá tener dos (2) bulones de 10mm. de diámetro mínimo.

LOS PESOS MINIMOS DE LOS VEHICULOS SE ENCUENTRAN EN LAS FICHAS DE HOMOLOGACIÓN DE CADA MARCA Y MODELO.

Art. 5 SEGURIDAD

Las medidas de seguridad que se mencionan en este artículo deben ser cumplidas estrictamente, y no podrán ser motivo de denuncias. Cualquier medida de seguridad faltante será motivo para no participar en la competencia, sin excepción.

Art. 5.1 CORTE DE CORRIENTE

Es obligatorio la instalación de dos (2) cortes de corriente generales, del tipo anti chispa, ubicados uno en el interior del habitáculo al alcance del piloto, el segundo será colocado en el exterior del lado derecho del torpedo junto al parante, identificado por un rayo rojo sobre un fondo azul de forma triangular de diez (10) cm. de lado.

3

The image shows a handwritten signature in blue ink over a circular official stamp. The stamp is blue and contains the text 'FRAD METROPOLITANA' around the perimeter and a stylized 'FM' logo in the center.

FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

Art. 5.2 EXTINTOR

Deberá tener una capacidad mínima de 2,5 kg. HALON y AFFF Espuma con reloj indicador de presión. Con su grillete de color indentificadorio del año, firmemente abulonado y con acople rápido de seguridad METALICO. De capacidad mínima. Deberá estar al alcance del piloto en condiciones de carrera y el otro (OPCIONAL) conectado a una cañería en dirección al carburador y el tanque de nafta de accionamiento interior y exterior. Deberá tener grabado el número del auto.

Art. 5.3 CINTURONES DE SEGURIDAD

Serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para cada piloto, debiendo ser del tipo arnés. Deben estar perfectamente asegurados y responder a homologación F.I.A. No podrán estar fijados a las butacas. Los cinturones de seguridad deberán tener un ancho mínimo de 3" (75mm.), 5 puntos de anclaje a la jaula con tornillos de 10 mm.

Art. 5.4 IDENTIFICACION

Además de la numeración detallada en el Reglamento de Campeonato. Se deberán trazar y colocar en los vidrio laterales traseros, números de color blanco, sobre fondo negro rectangular, de un trazo mínimo de 40mm, una altura mínima de 220mm , en la trompa y en la cola, los mismos deberán estar trazados y colocados sobre lado derecho, de color blanco, sobre fondo negro, con una altura mínima de 13 mm. de un trazo mínimo de 40mm. En cada lateral se deberá inscribir el nombre del piloto y el grupo sanguíneo, en un recuadro suficientemente amplio para contener caracteres (40) mm. de altura. Los números serán provistos por la categoría.

Art. 5.5: CASCO PROTECTOR

En todo momento que el piloto se encuentre en pista, a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar un casco integral para competencias automovilísticas, homologado por F.I.A.

Art. 5.6: PROTECTOR CERVICAL

OBLIGATORIO, sistema HANS O SIMILAR DE MARCA RECONOCIDA.

Art. 5.7: BUZO IGNIFUGO

OBLIGATORIO, Deberá ser enterizo, homologado por F.I.A

Art. 5.8: CAPUCHA, ROPA INTERIOR, GUANTES Y BOTAS OBLIGATORIO
IGNIFUGA, Deberán ser de marca reconocida.

Art. 5.9: BUTACA

Obligatorio el uso de butaca especial de competición homologada F.I.A, con apoya cabeza, abulonada a la jaula del vehículo y/o a la estructura de seguridad, debiendo reforzarse convenientemente las zonas de anclaje de la misma. El apoya cabeza deberá estar integrado a la butaca, no permitiéndose el uso del apoya cabeza removibles.

4



FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

La butaca debe estar fijada a los soportes a través de cuatro puntos de anclaje, dos en el frente y dos en la parte trasera de la butaca usando bulones con un diámetro mínimo de 8 mm. El espesor mínimo de los soportes deberá ser de 3mm. Si se trata de acero y de 5 mm. Si se trata de materiales de aleación liviana.

La posición de la butaca es libre, a no menos de veinte (200mm.) del parante original a la parte inferior exterior de la butaca.

Art. 5.10: EXTRACTOR RÁPIDO DE VOLANTE

Todos los automóviles deberán contar con un extractor rápido de volante.

Art. 5.11: RETROVISION

Esta debe estar garantizada por medio del espejo interior y dos exteriores.

Colocar un espejo en cada lateral y otro en el interior, cuyas dimensiones tendrán un mínimo de 70 cm². De superficie reflectante cada uno.

Art. 5.12: SISTEMA DE ILUMINACION

Es obligatorio dos (2) luces de color rojo (stop) a la altura de la mitad de la luneta trasera, accionado por el pedal de freno y una (1) de color ámbar (lluvia) en el medio de estas dos, accionado por una llave. Sup. como mínimo cada uno de 50mm.

Opcional las luces originales traseras rojo (stop) de cada lado y una ámbar (lluvia).

Art. 5.13: PUERTA Y ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Obligatorias cualquiera de estas dos opciones:

Se podrá rellenar en el interior de la puerta lateral del piloto con material de absorción de energía, pero el panel exterior de la puerta debe permanecer idéntico al original. Para permitir esto los mecanismos de apertura de las ventanillas de las puertas citadas podrán ser modificados o eliminados y las barras de refuerzo lateral colocadas en el interior de las mismas podrán ser retiradas.

Se podrá colocar una placa entre los tubos laterales de la estructura de seguridad del lado del piloto y la puerta, que en caso de impacto lateral reparta los esfuerzos en la estructura de seguridad, la cual debe ser de material ignífugo. Este material deberá ser colocado mecánicamente, asegurando que la estructura permanezca inalterada, sin soldaduras agujereado o pegado.

Art. 5.14: GANCHOS DE REMOLQUE

Es obligatorio colocar dos ganchos de remolque (CINTA FLEXIBLE O GANCHO METALICO), uno adelante y otro atrás del vehículo, que sea flexible. Señalados por una flecha de color ROJA o NARANJA perfectamente visible.

Art. 5.15 RED DE VENTANILLA

Obligatoria. Sujeta a la jaula.



Art. 5.16: PARABRISAS Y VENTANILLAS

El parabrisas debe ser vidrio laminado. Se permite reemplazar los vidrios de las ventanillas delanteras, traseras y luneta. Por acrílicos transparentes o incoloros de tres (3mm) de espesor mínimo, con la condición que los delanteros sean instalados de tal forma que sean expulsables o removibles en forma manual tanto del interior como del exterior, el orificio de ventilación del piloto es de forma y diámetro libre, prohibido el uso de trabas rígidas. Parte superior se permite pintar o plotear en un máximo de 150 mm. Se puede colocar una luneta de material plástico. Dispositivos de seguridad para la fijación del parabrisas serán libres.

Se autoriza colocar publicidad en la parte superior del parabrisas y la parte inferior de la luneta, debiendo tener un ancho máximo de 300 mm. Se autoriza colocar publicidad en la parte superior de la ventanilla delantera y trasera en sentido horizontal, debiendo tener una altura máxima de 150 mm.

Art. 5.17: LIMPIAPARABRISAS

Opcional: sistema original de limpia parabrisas

Brazos y escobillas: libres, se podrá colocar un solo brazo con la escobilla correspondiente, debiendo limpiar la misma superficie que el sistema original.

Motor: velocidad libre.

Lava parabrisas: es obligatorio, de accionamiento eléctrico. Capacidad del depósito: mínimo 2 litros. Siendo su sistema libre. Se permite el uso de limpia y lava lunetas.

Art. 5.18 DESEMPAÑADOR

Es obligatorio utilizar un sistema de desempañador en el parabrisas, sistema libre. Si se utiliza la luneta trasera original, podrá contar con el sistema de desempañador térmico en funcionamiento.

Art. 5.19: RECUPERADOR DEL ACEITE

Deberá ser un recipiente de material metálico con una capacidad mínima de 1 litro, en donde se le colocaran las mangueras de venteo de motor y de caja si lo tuviera.

Art. 5.20: TANQUE DE COMBUSTIBLE

Tanque de nafta construido en chapa de acero, libre diseño y capacidad interior. Libre ubicación en el lugar de fábrica, dentro del baúl o bajo el auto delante del tren trasero, se permite cortar el piso del baúl para alejar el tanque del suelo, adaptación libre sujeto en condiciones de seguridad, totalmente aislado del habitáculo, inclusive boca de carga y venteos.

Todo vehículo que tenga el tanque de combustible detrás del tren trasero deberá incorporar dos (2) caños de refuerzo en forma obligatoria desde las torretas traseras que bajan hasta el piso del baúl 5cm del panel de cola sobre una base de 50mm por 200mm de 3mm de espesor.



TANQUE DE COMBUSTIBLE DE SEGURIDAD APROBADOS POR LA F.I.A:

El depósito de combustible podrá ser el original o similar metálico, se permitirá incorporar en su interior rompeolas o poliuretano.

En caso que el tanque original sea de polipropileno o materiales similares y este en la parte inferior del automóvil (lugar original), dicho tanque deberá protegerse con una protección de chapa de aluminio de 4 mm de espesor, copiando la forma del mismo, sin modificar ni mejorar la aerodinámica original.

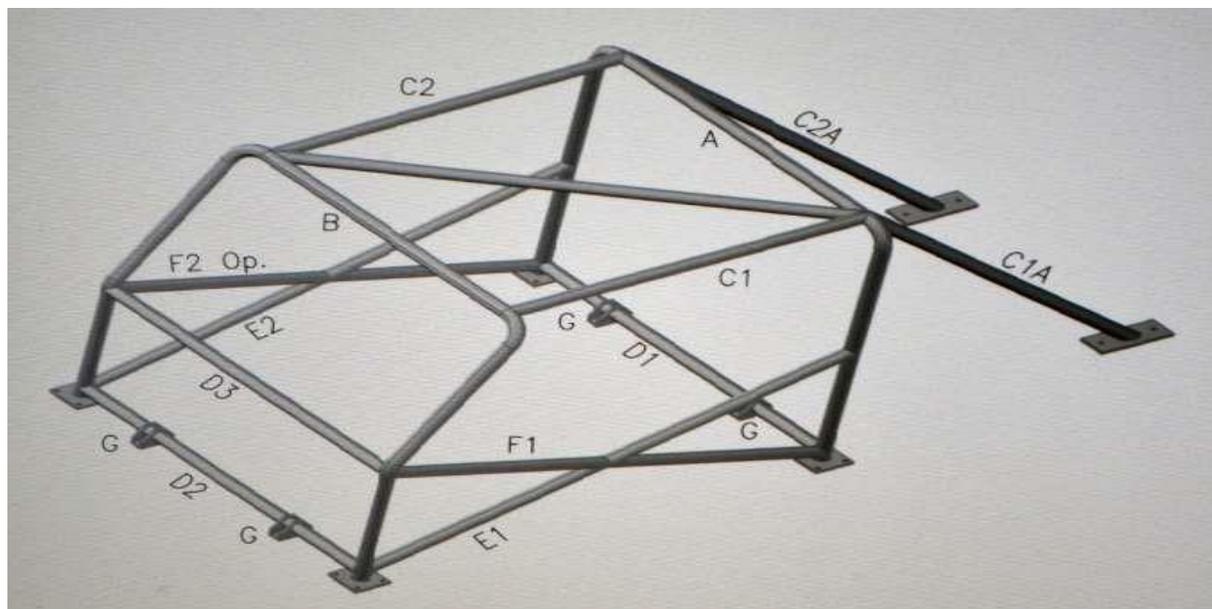
En caso de que un competidor utilice un tanque de combustible de seguridad, este deberá ser aprobado bajo norma **FIA**.

De utilizarse un tanque homologado el mismo deberá instalarse a no menos de 300mm de la parte trasera del baúl.

Deberá estar dentro de un contenedor metálico, este mismo deberá estar dividido por una chapa guardando un lugar para la bomba de nafta tipo holley o similar, dicho compartimiento deberá estar sellado y separando perfectamente la bomba de nafta del tanque de combustible, debe tener un mínimo de 4 orificios de 8mm en la parte de abajo, que funcione como drenaje, uno en cada ángulo.

Art 6: ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

La estructura del gráfico es el requisito mínimo de jaula de seguridad.



Debe tener 6 puntos de anclaje al piso como mínimo ya sean soldados o abulonados.

Diseño libre en condiciones de seguridad.

Será construida con tubos de acero al carbono, estirado en frío sin costura de 34mm. de diámetro exterior y 2mm. de espesor mínimo (o superior).

7

FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

Se permite continuar la jaula hasta las torretas delanteras y traseras.

Se permite caños de refuerzo desde torretas delanteras y traseras hasta 5 cm. del frente o de la travesa trasera.

Se permite unirla a la carrocería.

La triangulación es libre.

Se permite llegar a los anclajes de la suspensión.

Art. 7 CARROCERIA

Es obligatorio:

Retirar el paragolpe delantero y trasero con sus correspondientes soportes, faros y accesorios exteriores (según ficha técnica de cada vehículo). Debe quitarse el alma de acero en los autos que la traigan original.

Quitar material de insonorización, retirar alfombras, tapizados, tableros y todos los accesorios interiores.

Parabrisas triple o laminado. Se permiten fijaciones adicionales para el parabrisas y pintar una franja de 20 cm. de ancho en la parte superior, parte inferior nada.

El tanque de combustible deberá quedar estanco del habitáculo, en cualquiera de las posiciones y modelos permitidos.

Entre el habitáculo y el vano motor no deberá haber ningún orificio de comunicación.

Todos los accesorios dentro y fuera del habitáculo deben estar perfectamente fijados a la carrocería o jaula.

Modificar el túnel del piso con el fin de alejar al piloto del lateral del auto.

Las ópticas y giros deben ser ORIGINALES DEL MODELO Y MARCA DE SU AÑO DE FABRICACION, pueden ser de policarbonato o bien reemplazadas por ópticas plásticas, una chapa o aluminio. Se permite el sellado de las mismas

Quitar ventiletes, colizas y mecanismos levanta vidrios.

La instalación de pirómetro de escape y limitador de RPM. y sonda lambda.

Quitar refuerzos en la tapa de motor y baúl, como así también reemplazar las bisagras y cerraduras por cierres.

Los cierres de capot deberán sostenerlo en su posición original con el auto detenido o funcionando, sistema libre.

Alivianar las puertas traseras, trabar, soldar o abulonar.

Utilizar el capot, tapa de baúl, guardabarros Y zócalos (según modelo permitido), y portón trasero de fibra de vidrio.

Se permite realizar tres orificios de hasta 70 mm. De diámetro en el porta patente para refrigerar el radiador.

Retirar los soportes o fijaciones de los elementos que en este reglamento sean libres opcionales (calefacción, asientos, freno de mano, etc.) sin que estos comprometan la estructura del vehículo.

Cortar o sacar soportes del respaldo del asiento y torpedo trasero.



Construir un túnel en el piso y zócalo para el pasaje del caño de escape de quince (15) cm. De altura y quince (15) cm. De ancho como máximo. Se permite modificar la parte inferior del guardabarros para el pasaje del escape.

Se permite recortar araña para el pasaje del caño de escape exclusivamente.

En la realización de refuerzos se permite el uso de chapa de hasta 3,5mm de espesor debiendo realizar los mismos copiando la forma original. Los chapones originales protectores de motor son opcionales.

El instrumental es libre y opcional, con prohibición de aquellos que se conecten a la admisión. La rejilla o parrilla del frente y parte de atrás de la trompa se podrá cortar o agujerear solo el ancho del radiador que se utilice.

La parte superior del frente del auto podrá ser removible, adaptación y sistema libre siendo está sujeta por no menos de ocho (8) bulones de 8 mm. De diámetro mínimo.

Sistema de ventilación del piloto libre, tomada desde la ventanilla. Anular o tapar las entradas de aire debajo del parabrisas.

Plegar la parte vertical de la descarga del agua o gotero del techo, NO CORTAR, pudiendo luego de plegarlo masillarlo para darle terminación estética.

SE ENTIENDE POR VERTICAL A LOS GOTEROS DE LOS PARANTES DELANTEROS Y TRASEROS.

Se permite colocar en el frente del auto del lado interno, un caño de larguero a larguero, para mantener su rigidez, diámetro máximo 25 mm solidario a un caño mismo diámetro soldado a la torreta.

Es obligatorio en los modelos FUN – CORSA -- OPEL – CELTA – PALIO -UP- KA- NUEVO KA utilizar paragolpes delanteros y traseros, como también sus faros delanteros y traseros. Obligatorio retirar almas.

FIAT PALIO Se permite la colocación de una toma Naca en el capó, con libre ubicación en el mismo. La perforación del capó deberá ser del diámetro exacto para la colocación de la toma. PROHIBIDO el agregado de material y accesorios. Diámetro máximo 73mm, SALIDA DE AIRE CIRCULAR.





ANCLAJES DE MOTOR Y CAJA 147 128 y Palio:

Los anclajes deberán estar en el lugar original (147, 128 y Palio), los soportes de motor y caja serán de diseño y adaptación libres, quedando el motor y la caja en su posición y altura original del modelo. La cantidad es original.

Es obligatorio mantener los agujeros y medidas originales al igual que su ubicación en el chasis

ANCLAJES DE MOTOR Y CAJA CORSA OPEL CELTA FUN KA AX:

Los anclajes y soportes de motor y caja serán de diseño y adaptación libres, quedando el motor y la caja en su posición y altura respetando las medidas según la descripción en la ficha técnica de los modelos.

La cantidad es original.

Es obligatorio mantener los agujeros y medidas originales al igual que su ubicación en el chasis **(ver gráfico en ficha técnica).**

Art. 8: ALIMENTACION Y COMBUSTIBLE

Art. 8.1: FILTROS

NAFTA: Cantidad uno (1) y tipo libres, capacidad total máxima 500 cc, deberán ser metálicos.

AIRE: Es OPCIONAL para todas las marcas el uso de filtro de aire, este tiene que ser marca ALKA. Alojado dentro del vano motor, opcional el uso de malla filtrante. Diámetro máximo 300mm.

Se permite malla metálica sobre el carburador y/o cubriendo pozo de aire.

Art: 8.2: CAÑERIAS

Deben ser obligatoriamente de metal o malladas. Se autoriza pasar las canalizaciones por dentro del habitáculo, prohibiéndose las conexiones en el interior del mismo. Se RECOMIENDAN las conexiones roscadas, tipo AEROKIT.

Art: 8.3: BOMBA DE NAFTA

Libre, (2) Dos.

En el caso de ser eléctrica debe ubicarse en el baúl o vano motor.

Deberá tener un corte eléctrico automático que interrumpa el suministro de combustible cuando se detenga el motor. Las bombas eléctricas que se encuentran en el baúl deberán estar debidamente fijadas y protegidas mediante un recinto estanco.

Se permite dentro del depósito en el caso de uso de un tanque de combustible homologado.

Art. 8.4: ACELERADOR

Sistema libre. Sistema de acelerador (pedal, cable o varillaje leva o polea) es libre. El soporte del cable de acelerador es libre.

Art. 8.5: CARBURADOR

Solex EIES o TEIE doble boca, que equipe o hallan equipado automóviles de gran serie nacionales. Interior preparación libre, el pulido interior se considera hasta su borde exterior. Se permite aporte de material. Apertura diferida o simultánea.

Se permite la reparación con agregado de material de los orificios que hayan sido para uso de otros combustibles, incluidos los del plano inferior de la base

Venteo libre al exterior posición original. El flujo de aire deberá pasar únicamente por el interior difusor. Se permite tapar los orificios del eje del cebador. Cebador sistema completo opcional. Los bulones de la tapa del carburador, difusor, centrador y bomba de pique son libres. Las uniones o conexiones roscadas entre el carburador y las cañerías son libres. No se permite sobrealimentación.

Se permite encamisar cuerpo 36-36 para llegar a 34-34, mariposa 34, se permite bancada de ejes. Diámetro máximo de garganta 34-25 mm. Difusor libre diámetro del difusor máximo 26.20 mm. Emulsores y chicleres libres. Se permite reparar y crear rosca, sistema por insertos.

NO SE PERMITE VALVULA DE POTENCIA.



Art. 8.6 COMBUSTIBLE:

Combustible de uso comercial y venta en estaciones de servicio, prohibido el uso de aditivos,alconafta y aeronaftas. Su control y análisis se regirán por lo establecido en el reglamento de campeonato.

Art. 9 MOTOR PARA TODAS LAS MARCAS

PARA TODAS LAS MARCAS MOTOR FIAT TIPO HASTA 1400CC.

Art. 9.1: TAPA DE CILINDROS

Original preparación libre sin aporte de material, inclinación de las válvulas original.

LOS AGUJEROS DE LA TAPA DE CILINDROS, DONDE SE ALOJAN LOS BULONES DE SUJECION AL BLOCK DEBEN ESTAR EN DIAMETRO ORIGINAL.

Bulones de tapa de cilindros: Original o similar, se permite espárragos del mismo diámetro del bulón original, largo +/- 150mm.

Se permite el relleno de las cámaras y conductos en pequeñas cantidades, al solo efecto de eventuales reparaciones, debiendo quedar una cámara o conducto sin aporte de material. En caso de necesitar este tipo de reparación solicitar autorización por escrito a la comisión técnica de la FRAD. Casquillos de válvulas material libres, ángulos de asiento libres. Dimensiones originales. Se permite anular conductos de agua del múltiple de admisión.

Bulones de caballete conservando forma y medidas originales. Se permite DOS espárragos en el caballete con el fin de sujetar el soporte del cable del acelerador.

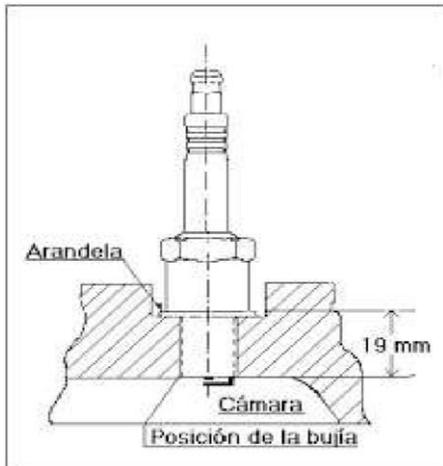
Se prohíbe inclinar el plano de apoyo de la tapa con el block.

Caballete: Se permite embujar al solo efecto de usarlo nuevamente manteniendo el eje, posición y medidas originales, rectificar plano y la tapa inspección de leva y tapa de carga de aceite libre, se permite usar caballete con soporte motor. Se permite agujerear al solo efecto de facilitar el drenado de aceite.

PROHIBIDO EL USO DE ESPARRAGOS (Salvo lo permitido).

La bujía deberá encontrarse al ras de la cámara de combustión de acuerdo a la figura:





Si no se encuentra al ras de la cámara, se podrá agregar una arandela la cual debe estar pegada a la tapa de cilindro. Tendrá que ser declarada.

Art. 9.2: VALVULAS

De uso comercial, **PROHIBIDO COMPETICION**, material rugoso, retenes libres, opcionales. **PROHIBIDO PULIDO O TRABAJAR SOBRE LA VÁLVULA.**

Se permite ratificado del asiento de válvulas respetando ángulo original. Válvulas: Admisión: 37,5 mm. (+0,20) mm. De tolerancia. Largo máximo: 108,80mm. Escape: 31mm. (+0,20) mm. De tolerancia. Largo máximo: 109,50mm. Resortes de válvulas: libres, cantidad máxima dos (2) por válvula, suplementos libres. Trabas y platillos: libres. Guías de válvulas: Diámetro 8mm. +- 0,15mm manteniendo la inclinación original, material libre.

PROHIBIDO TITANIO.

Art. 9.3: BOTADORES

Original o similar. Se permite botador ciego en medida original (fijo).

Pastillas de válvulas: sistema y diámetro original. No se permite soldarlas o adherirlas a los botadores, espesor libre.

Para el sistema de botador ciego, la regulación del mismo es de acuerdo a la de cada fabricante del botador.

Art. 9.4: ARBOL DE LEVAS

Sera provisto por la categoria atzp: Alsada máxima 11,45 mm.

Art. 9.5: DISTRIBUCIÓN

Engranajes y correa dentada, original o similar, preparación libre. Tensor de correa libre. Se permite engranaje de leva corrector. Se permite quitar carenado total o parcial. Se permite un tensor adicional para correa de distribución libre diseño y ubicación.

Art. 9.6: JUNTA DE TAPA DE CILINDRO

Junta tapa de cilindros material y espesor libre, superficie uniforme.

Art. 9.7: MULTIPLE ADMISIÓN Y ESCAPE YADMISIÓN

Múltiple de admisión: IAVA original o similar. Preparación libre sin aporte de material, en caso de perforarlo al trabajarlo se permite rellenarlo limitando el mismo a la reparación, no a su relleno total (DEBE TENER UN CONDUCTO SIN APORTE DE MATERIAL)

Se permite ELIMINAR calefacción y toma de vacío al servo. Se permite espigar.

Se permite usar uno o más separadores entre el múltiple y la base del carburador hasta 18mm de espesor máximo con juntas incluidas si las tuviese, material libre, se permite espigar, se permite aislante libre material y diseño entre admisión y escape que no supere el ancho del múltiple del escape.

Múltiple y caño de escape: libre, deberá salir por un lateral del auto y no sobresalir de la parte más ancha de la carrocería.

Se permite espigar los múltiples para centrarlos.

OBLIGATORIO USO DE SILENCIADOR EN BOXES

Art. 9.8: JUNTA DE MULTIPLE ADMISION Y ESCAPE Serán de libre elección, espesor máximo 3,5 mm.

Art. 9.9: BLOCK

Block de cilindros original o similar. Se permite MODELOS 128 A, TIPO 1.400cc. y Tipo 1600 cc encamisado a 1400 cc.

Se permite rectificar DIÁMETRO MÁXIMO 81,5mm (+-) 0,20 MM. DE TOLERANCIA.

Los conductos de lubricación son libres en su medida, tapones libres. Se autoriza el encamisado del block en las mismas condiciones que para el rectificado, quedando prohibido el uso de cromo en las mismas.

No se permite el desplazamiento de los ejes de los cilindros en ningún sentido.

Se permite el cepillado del plano superior, manteniendo el paralelismo original.

Entre el plano y las bancadas en caso de rotura se permite repararlo.

Se permite planchuela de sujeción entre el block y el cárter, para evitar las rajaduras del mismo; posición original libre material y diseño.

Se permite realizar cuatro perforaciones en el block y alesar y realizar dos agujeros en la bancada central al solo efecto de que se pueda usar este dicho refuerzo, con bulones de libre espesor

Medidas del refuerzo 20mm de ancho +/- 0, 2 por 8 mm +/- 0, 2 de altura.

Bancadas: No se permite desplazarlas en sentido longitudinal ni transversal, se permite reparar y rellenar.

Árbol secundario: original preparación libre.

Art. 9.10: PISTONES

Originales o de reemplazo comercial. Marcas permitidas: MEPI - PERSAN - BUXTON (MAHLE) - FEDERAL MOGUL - SURAL. La cabeza del pistón no deberá superar el plano del block. A tal fin, se permitirá su rebajado, por maquinado, se permite trabajo sobre la cabeza del pistón para llegar a la compresión. Se permite equipar los pesos mediante quite de material en su parte interior, debiendo mantener uno (1) sin tocar. Se permite salva valvulas. **A PARTIR DE LA SEXTA FECHA INCLUSIVE TODOS LOS MOTORES DEBERÁN TENER PISTONES TAL CUAL LO INDICA EL REGLAMENTO**

Art. 9.11: PERNOS

Libres, trabas libres, Diámetro 22mm. (+-) 0.20mm. de tolerancia.

Art. 9.12: AROS

Medidas de aros originales. 1° 1.45mm. 2° 1.70mm 3° 2.95mm+-0.05

Art. 9.13: BIELAS

Originales, se permite rectificar su interior sin desplazamiento, manteniendo los centros originales, rectificar para juego axial. Se permite alivianar mínimo 550grs. Con buje de perno y sin cojinetes. Bulones y tuercas libre.

Art. 9.14: CIGÜEÑAL

Carrera máxima 67,4mm. (+-) 0,30mm. De tolerancia.

Los conductos de lubricación son libres en su medida.

Se permite rectificar, ranurar, balancear mediante orificios, tapones libres. Se permite rellenar los muñones al solo efecto de reparar eventuales desgastes, respetando los diámetros originales.

Orificios de fijación del volante y espigado libre.

Peso mínimo del cigüeñal 9,100 Kg. Sin bulones de sujeción de volante.

Art. 9.15: COJINETES

Originales o similares de reposición comercial.

Art. 9.16: VOLANTE DE MOTOR

Preparación libre, acero o fundición anclaje y bulones libres. Corona postiza.

Art. 9.17: EMBRAGUE

Sistema libre, placa y disco libre. No multidisco.

Art. 9:18: POLEAS

Tensores y poleas libres. No se autorizan las de plástico.



Art. 9.19: SISTEMA DE LUBRICACION

Bomba de aceite: original o similar preparación libre. Ubicación original.

Filtro de aceite: Ubicación y adaptación libre.

Radiador de aceite: libre, adaptación y preparación libre.

Engranaje y buje de bomba de aceite: material y preparación libre.

Art. 9.20: CARTER

Original se permite modificar +/- en un 15% de su capacidad interior preparación libre. Se permite soldar una chapa de refuerzo en la base y cambiar el tapón de drenaje de lugar (ubicación del tapón libre).

Art. 9.21: SOPORTES DE MOTOR Y CAJA

Forma y material libres, conservando la altura y posición original del motor.

FICHA TECNICA DE MOTOR:

MOTOR FIAT TIPO 1.4 hasta 1400cc

CILINDRADA UNITARIA: 343 CC.

CILINDRADA TOTAL: 1372 CC.

CILINDRADA MAXIMA AUTORIZADA: 1417,56 CC.

DIAMETRO INTERIOR MAXIMO: 81,5mm. + - 0.2 mm de tolerancia

CARRERA MAXIMA: 67.4 mm. +/- 0.3 mm de tolerancia

CIGÜEÑAL PESO MINIMO: 9,100 Kg.

PISTON: Original o similar. Cabeza, altura y forma libre. Se permite forjado. Desplazamiento del perno libre, posición libre. Se permite eliminar las polleras. Prohibido el uso de pistón BOX.

AROS: 1° 1,45mm 2° 1,70mm 3° 3mm

PERNO DIAMETRO: 22mm +/- 0.2 mm

PESO MINIMO DE BIELA: 550 gr. con buje de perno y sin cojinete.



DIAMETROS MAXIMOS DE CABEZA DE VALVULAS: Originales

Admisión: 37.5 mm +/- 0.2 mm.

Escape: 31 mm. +/- 0.2mm.

BOTADOR: Original o similar, se permite botador ciego en medida original (fijo)

ALZADA LEVA: 9.75 mm. **Máximo, cruce libre, medida sin luz.**

RELACION DE COMPRESION MAXIMA: 9:5 para los modelos CORSA, CELTA, FUN, OPEL, NUEVO FORD KA.

RELACION DE COMPRESION MAXIMA: 10:1 Para los modelos 128, 147, PALIO, KA y CITROEN AX.

Art 10: VERIFICACION DE RELACION DE COMPRESIÓN

SE PERMITE EN LOS MODELOS FIAT 128, 147 Y PALIO, FORD KA. TENER UNA RELACIÓN DE COMPRESIÓN MÁXIMA DE 10:1.

CORSA CELTA FUN OPEL VW UP **Y NUEVO FORD KA** RELACION DE COMPRESION 9:5

Metodología de medición de la relación de compresión

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Liso, modelo Compress.

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera del pistón.

Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, es punto es fundamental para que el equipo realice una correcta medición, **como así también la bujía que uso en la competencia** deberá cumplir con el mismo requisito de quedar al ras, de ser necesario se podrá suplementar como dice en el artículo referido a tapa de cilindro (ver fotos)



En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedara excluido por no cumplir con lo reglamentado.

El comisario técnico será quien decida el o los cilindros al que se le realice la medición de relación de compresión.

Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentado de relación de compresión (R.C), se dará por válida y terminada la medición.

En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C., se definirá su exclusión.

Si este segundo cilindro está en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitivo cilindro, que dará el resultado final de la medición.

De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

Art 11: TRANSMISION

ENGRANAJE ORIGINAL, HELICOIDAL, DE VENTA LIBRE EN CASAS DE REPUESTOS.

Es obligatorio el funcionamiento de las cuatro y/o cinco marchas hacia delante y la marcha atrás.

Caja de velocidades de cuatro (4) y/o cinco (5) marchas.

Se permite el ranurado para mejorar la lubricación.

SE PERMITE ESPIGAR.

SE PERMITE ENGRANAJE DE 3ra y 4ta RECTO, (OPCIONAL) para (TODOS LOS MODELOS) respetando relación original.

Sincronizado preparación libre.

Engranaje cuenta kilómetros libre opcional.

Venteo libre.

La tapa de cola de caja es libre.

SE PERMITE USAR 5TA MARCHA 35:37 0.946, ESTA MARCHA ES OPCIONAL,

CAJA FIAT UNO SCR (TIPO LANCIA):

1ra 43:11 3.90

2da 34:15 2.26

2da 47:21 2.23

3ra 25:38 1.52

4ta 32:37 1.15

5ta 35:37 0.946

M.A Libre debe funcionar.

ENGRANAJES RECTOS

La relación de 3° en diente recto es 1,52



La relación de 4° en diente recto es 1,15

CORONA Y PIÑÓN MODELO SCR 16:57 = 3.56.

SE PERMITE MODELO FIAT 128 Y 147 PIÑÓN Y CORONA 17/64 3,76

Trabas de ejes de satélite, libres. Seguro de rulemán de piñón libre.

Prohibido el trabado del diferencial, como así también cualquier sistema de bloqueo del mismo.

Palieres, tricetas y juntas homocinéticas originales o similares, preparación libre. Palanca, varillas y selectora: preparación y anclaje libre. Se permite sistema de cables.

Art 12: FRENOS

PASTILLAS DELANTERAS libres respetando forma original o similar

CELTA - FUN - CORSA - OPEL – PALIO – AX -- KA - NUEVO KA- VW UP Originales o similares.

SEGÚN FICHA TECNICA DE CADA MODELO.

Para el 147 y 128 preparación libre en condiciones de seguridad. Se permite modificar porta maza trasero para colocar cáliper de freno. Freno trasero se permite cáliper de 128, palio o 147, o uno nacional. CALIPERS DELANTEROS Y TRASEROS DE UN (1) SOLO PISTON. Se permite colocar cáliper y discos delanteros ventilados de Palio o FIAT Uno (Mercosur). La ventilación de los frenos es libre sin modificar la carrocería. **Freno de mano libre opcional.**

Discos de freno Palio: su diámetro autorizado es 240 mm. +/- 2 mm.

Se permite válvula reguladora manual de frenos, dentro del habitáculo.

Está prohibido agujerear tanto los discos de freno como las campanas de freno. No cobre. Si ranurados.

Palio, Corsa, Celta, Fun, opel, Ka, Nuevo KA. Para la refrigeración se permite perforar el paragolpe delantero para alojar a cada lado una ventilación de un máximo de 80mm de diámetro y obligatoriamente deberá estar vinculada por conductos a los frenos únicamente.

Permitir bujes de cualquier material en los cálipers de frenos.

La cañería de freno es libre asegurando su eficiencia. Se permite poliamida mallada en acero.

Pedalera: Corsa, Celta, Fun, Opel PEDALERA ORIGINAL, ubicación ORIGINAL, se permite torcer pedales para alinear con la butaca, se permite alargar los pedales (sin modificar anclaje original) para llegar a la posición de manejo correspondiente.

Prohibido consolidar los pedales al piso.

SE PERMITE el cambio, REPLAZO, adaptación y el uso del pedal de acelerador de fabricación LIBRE.

SISTEMA COLGANTE A CABLE, PROHIBIDO CONSOLIDAR AL PISO.

Art 13: DIRECCION

Caja de dirección original, preparación libre. Soportes libres. Anclaje original.

Columna, posición y largo libre con dos crucetas no alineadas o sistema Telescópico por hundimiento.

Se permite cambiar los extremos originales, por rotulas sistema Uniboll, adaptación libre.



Art 14: SUSPENSION

Todos los anclajes y apoyos de la suspensión al bastidor del auto deben permanecer originales, es decir que los centros de rotación de las partes móviles de la suspensión (parrillas y brazos) respecto del bastidor no deben estar modificados. Refuerzos de carrocería libres, copiando la forma original.

Resortes de suspensión delanteros (espirales) libre dureza, posición original cantidad uno (1) por rueda. Las espiras deben tener un solo diámetro continuo, no se permiten soldaduras. No se permite espirales en los amortiguadores traseros que cumplan la función de suspensión independiente.

Precargas una (1) por rueda libre diseño y ubicación, las cuales deberán trabajar en la misma dirección que el amortiguador para no ser consideradas como tensores. Se permite usar las mismas como tope de suspensión.

Amortiguadores:

Delantero: uno (1) por rueda Hidráulicos no presurizados.

Trasero: uno (1) por rueda Hidráulicos, vástago diámetro libre, cárter diámetro libre, no presurizados

NO PRESURIZADOS.

Reglajes de dureza libres.

Se permite cárter roscado.

Se permite encamisar y/o roscar para variar altura.

Se permite agrandar orificios de fijación a la porta maza y soldar arandelas con el fin de alinear.

Se permite sistema de regulación de comba con bulones.

Se permite utilizar topes en el vástago del amortiguador.

Reglajes de alineación libres.

Largo del cárter y largo del vástago libre.

Cazoletas delanteras libre diseño. Anclaje libre diseño, altura +- 15 mm. Corrector de comba y avance libre diseño corrección máxima 35mm. En cualquier dirección. POSICION ORIGINAL.

Se permite utilizar porta maza trasero de Fiat Uno original (147 Y 128).

Art 15: SISTEMA ELECTRICO

Distribuidor original o similar, la cantidad y posición del módulo es libre.

A platino estándar exterior e interior libre.

De Fiat 128 a platino, exterior original, interior libre.

De Fiat Regatta, original, interior libre, la cantidad y posición del módulo de encendido es libre.

Se permite distribuidor tipo Hall (VW).

Se permite toma de fuerza para cuentavueltas.

La parte mecánica del distribuidor es libre. Se permite limitador de RPM.

Bobina libre, ubicación libre, cantidad una (1), tapa de distribuidor y cables de bujías libres, un cable para cada bujía, se permite cable de bujía con cable de maza, condensador libre ubicación máximo dos (2).

Dinamo o alternador libre opcional.

Motor de arranque libre. Es obligatorio su funcionamiento.

Instalación eléctrica y llaves de comando libres.

Batería cantidad libre, deberá estar colocada en el vano motor o dentro del habitáculo.

Deberá estar sujeta por un marco de hierro con dos tensores de ocho (8) mm. Como mínimo de espesor, a los que se le colocara por debajo dos (2) arandelas precisas de treinta (30) mm. Como mínimo de diámetro.

Es obligatorio dentro de una caja plástica con tapa estanca.

Bujías: Una por cilindro, libres con rosca de 14mm. De diámetro.

Art 16: REFRIGERACIÓN

Bomba de agua cualquier modelo de 128 o 147 o motor tipo, preparación libre.

Termostato y base libre opcional.

Manguera y caños libres y opcionales.

Circuito de agua se permite modificar la entrada de agua a la bomba y la salida de la tapa de cilindros, pero no los conductos internos del block y tapa de cilindros.

Electro ventilador libre opcional máximo dos (2)

Poleas y correas libres, no dentadas. Se permite tensor de correa libre.

Radiador libre. Ubicación original, canalizador, soporte y fijación libre. Libre canalizador del frente al radiador.

Art 17: LLANTAS

Llantas ancho máximo 7 1/2". Diámetro trece (13) pulgadas.

Desplazamiento mínimo noventa (90) mm. tomado desde el apoyo con la maza hasta el borde interior de la llanta. Se permiten separadores. La fijación de las ruedas se puede realizar por medio de espárragos - tuercas o bulones. Es obligatorio que todas las ruedas del auto estén fijadas por igual número de tuercas o bulones que el auto original. No pueden sobresalir los espárragos fuera de la llanta.

Art 18: CUBIERTAS

Se permite comprar hasta dos (2) cubiertas nuevas por fin de semana de carrera. Se permiten cuatro (4) cubiertas usadas reselladas de carreras anteriores por fin de semana de carrera.

Debutantes: se permite la utilización de cuatro (4) cubiertas usadas Pirelli rodado 175/510/VR13, con un testigo no superior a 2,7mm; el cual será controlado y aprobado por la técnica de la categoría. Las seis (6) cubiertas autorizadas, dos (2) nuevas y cuatro (4) usadas, deberán estar selladas por la categoría y podrán usarse indistintamente durante todo el fin de semana. Su



numeración deberá estar incluida obligatoriamente en el pasaporte técnico. Cualquier anomalía que se encuentre en el registro del neumático será informado y reportado a la técnica de la Federación Metropolitana que actuará en consecuencia.

Los neumáticos nuevos serán provistos **EXCLUSIVAMENTE** por la categoría.

Los neumáticos de lluvia serán ancorizados marcas PIRELLI.

Art 19: DISTANCIA ENTRE EJES

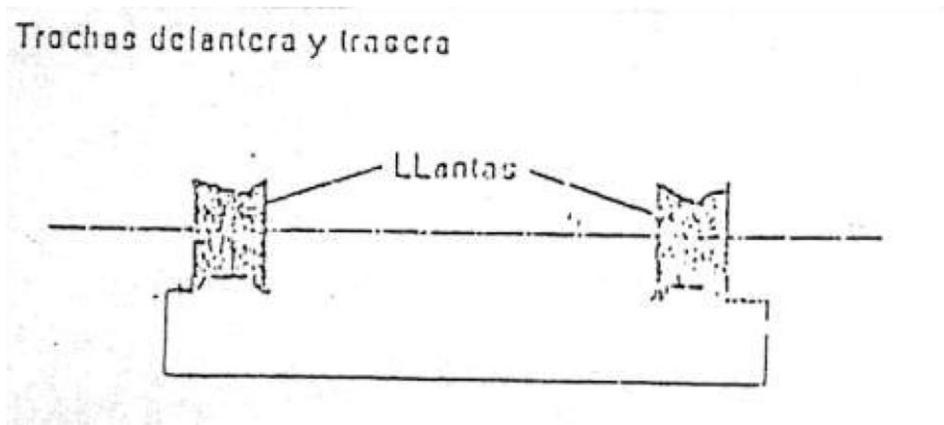
Por medio de un calibre que se apoyara del centro de la rueda delantera al centro de la rueda trasera.

Según la ficha de homologación de cada automóvil.

Art 20: METODO DE MEDICION DE TROCHA

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 las ruedas, esa medida no deberá superar la medida máxima fijada.

Las medidas de trocha figuran en la ficha de homologación de cada automóvil.



Art. 21: PRECINTADO

Se deberá perforar con un diámetro de 2 mm:

Un espárrago de la base del carburador y un agujero en cada tornillo de fijación de los difusores.

Un bulón del caballete. Una perforación en saliente de la tapa de cilindro y otra en el block alineados entre sí, estas perforaciones se harán en la parte anterior y posterior del motor.

Un bulón de la tapa de cilindro.

Un bulón o espárrago de fijación entre motor y caja.

Dos tornillos consecutivos en la tapa trasera de la caja de velocidades.

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

Art. 22: CONTROL TÉCNICO FINAL

Al finalizar las pruebas oficiales los automóviles participantes deberán ingresar al Parque Cerrado o al lugar que dispongan las Autoridades de la Prueba, quedando a disposición de éstas para las verificaciones que se considere efectuar.

Serán revisados los vehículos clasificados Primero, Segundo, y un Tercero vehículo que será sorteado entre el tercero y el décimo, para determinar si se encuentran en condiciones reglamentarias y para constatar si el auto es el mismo que se presentó en la Verificación Técnica Previa.

También puede revisarse otro/s auto/s a criterios del Comisario Deportivo.

Los mecánicos deberán contar con un aparejo para poder sacar los motores.

Obligatorio relación de compresión al 1° y 2°

Art. 23: SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO.

Es obligatorio el uso del “Sistema de Banderillero Electrónico” homologado por la CDA del ACA.

- Marca: Lisso
- Modelo: A4

Dicho Banderillero Electrónico, DEBE ESTAR INSTALADO EN EL AUTO en el momento de la verificación técnica previa, de la siguiente manera.

INSTALACION DE LA ALIMENTACIÓN

- Si el corte de corriente general está en el NEGATIVO de la batería:
Conectar el cable ROJO (+) directo a la batería y el cable NEGRO (-) después de la llave de corte general de corriente negativo. **NUNCA a masa o chasis.**
- Si el corte de corriente general está en el POSITIVO de la batería:
Conectar el cable NEGRO (-) directo a la batería y el cable POSITIVO (+) después de la llave de corte general de corriente positivo.

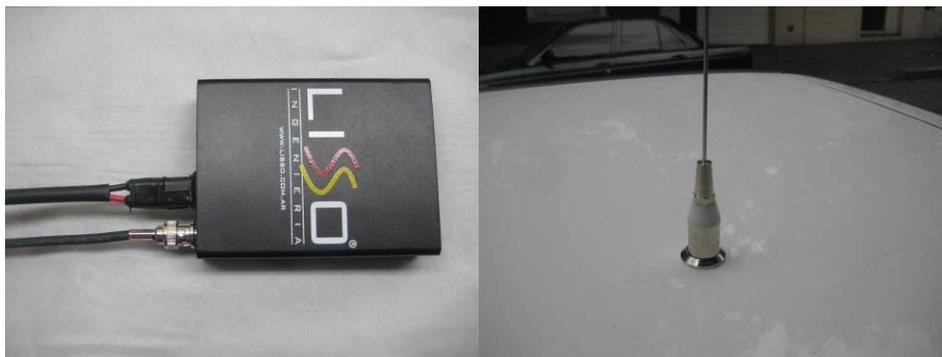
NO conectar la alimentación del equipo al tacómetro o reloj de RPM ni a la instalación eléctrica que alimenta la bobina de encendido.

NO colocar el equipo “Banderillero Electrónico” cerca de la bobina de encendido o cables de bujías.

INSTALACION DEL CABLE DE ANTENA Y ANTENA

- La antena debe estar ubicada en el centro del techo del vehículo y el cable de RF (o cable coaxial) debe ir desde esta hasta el equipo. Dicha antena debe estar a una distancia mínima de 20cm de cualquier otra antena que tenga el vehículo.





UBICACIÓN DEL EQUIPO EN EL AUTO

- El equipo debe estar ubicado sobre la base soporte provista por la empresa Lisso, justo frente a la visión del piloto (centro, superior o inferior) o bien a no más de 45° (izquierda o derecha) del centro de dicha visión.



- El kit de instalación (base soporte, cable de 12v, cable de antena y antena) debe ser el provisto por la empresa Lisso.



ATZP

25

FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

**Asociación Turismo Zonal Pista
Reglamento técnico general clase2 (2025)**

- 1) VIGENCIA.
- 2) GENERALIDADES.
- 3) AUTOMOVILES ADMITIDOS
- 4) PESO DEL VEHÍCULO
- 5) SEGURIDAD
- 6) JAULA ANTIVUELCO
- 7) CARROCERIA
- 8) ALIMENTACION Y COMBUSTIBLE
- 9) UNIDAD MOTRIZ.
- 10) RELACION DE COMPRESION
- 11) TRANSMICION
- 12) FRENOS
- 13) DIRECCION
- 14) SUSPENSIÓN
- 15) SISTEMA ELECTRICO
- 16) SISTEMA DE REFRIGERACION
- 17) LLANTAS
- 18) CUBIERTAS
- 19) DISTANCIA ENTRE EJES
- 20) TROCHA
- 21) PRECINTADO
- 22) CONTROL TECNICO
- 23) SISTEMA ELECTRONICO DE INFORMACION AL PILOTO

FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

ATZP
Asociación Turismo Zonal Pista
CLASE 2

N° de Homologación 201- 2025 – ATZP

Valida desde el 01/01/2025 hasta el 31/12/2025

FICHA TECNICA FIAT 128 – EUROPA - S.EUROPA (Todos sus modelos y versiones).



Peso mínimo: 810 Kg. Como termine la competencia.

Trocha máxima Delantera 1640mm Trocha máxima Trasera 1620 mm.

Distancia entre ejes: 2448 mm. +- 30 mm.

Para detalles de motor recurrir a FICHA de MOTOR.

Carrocería: Podrán usar un deflector trasero donde termina el techo, el mismo no podrá superar la altura máxima del techo y el ancho máximo del techo.

Se autoriza el uso de un spoiler delantero solo para los modelos FIAT 128 el cuál será provisto por la categoría, su montaje deberá estar por debajo de los agujeros inferiores del frente (ventilación del radiador) y no podrá estar a menos de 50mm. (5cm.) del suelo.

Se permite colocar un deflector de aire en el capot hasta 100 mm, en la parte posterior del mismo, inclinado este, hacia el parabrisas

FRENOS: Libre diseño, anclaje y adaptación, el vano motor solo se podrá modificar en función de la reforma de la pedalera. Bombas de freno libres, una de doble circuito o dos de un circuito.

SUSPENSION: Todos los anclajes y apoyos de la suspensión al bastidor del auto deben permanecer originales, es decir que los centros de rotación de las partes móviles de la

27




FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

suspensión (parrillas y brazos) respecto del bastidor no deben estar modificados. Refuerzos de carrocería libres, copiando la forma original.

Ackerman: El ángulo del Ackerman es libre, se permite modificar el ángulo del brazo en el porta-maza o suplementar entre el mismo y los extremos o rotulas. La posición de los extremos en el brazo del porta maza es libre

Resortes de suspensión: delanteros (espirales) libre dureza, posición original cantidad uno (1) por rueda. Las espiras deben tener un solo diámetro continuo, no se permiten soldaduras. No se permite espirales en los amortiguadores traseros que cumplan la función de suspensión independiente.

Elástico de suspensión trasero: libre, sistema y posición original, soportes diseño libre, se permite con reguladores para variar altura, anclaje original.

Precargas: una (1) por rueda libre diseño y ubicación, las cuales deberán trabajar en la misma dirección que el amortiguador para no ser consideradas como tensores. Se permite usar las mismas como tope de suspensión.

Brazo de rotula: del lado del buje se puede cortar y roscar para utilizar una rotula con vástago, y o colocar un manguito roscado (rosca derecha izquierda) a fin de variar su longitud. La rotula original se puede reemplazar por un sistema uniboll. La posición del brazo de rotula en el porta maza es libre. Se permite variar el ángulo de apoyo en el portamaza para utilizarlo de abajo. La distancia entre el brazo de rotula y el porta maza no podrá ser de más de 20mm. El perno o bulón de unión es de libre diseño. Se permite reparar o reforzar por medio de soldaduras.

Barras estabilizadoras: Delantera libre y opcional. Se permite reemplazarla por dos (2) tensores libre diseño, vinculados en el brazo oscilante por el sistema original, bujes libres y en el chasis por una rotula la cual estará vinculada al mismo por una pieza de libre diseño la que estará soldada y o abulonado en los mismos puntos que la barra o tensores (S.EUROPA) originales. Altura máxima del soporte y rotula 70 mm. Trasera a rulemanes, libre y opcional, ubicación y adaptación libre.

Parrillas traseras: originales o similares. Se permite reforzar. Material de bujes libres. Se permite rotular en el lugar del buje, adaptación libre sin modificar la parrilla.

Amortiguadores: Delantero y traseros originales o similares uno (1) por rueda Hidráulicos **no presurizados**. Reglajes de dureza libres. Se permite encamisar y/o roscar para variar altura. Se permite agrandar orificios de fijación a la porta maza y soldar arandelas con el fin de alinear. Se permite sistema de regulación de comba con bulones. Se permite utilizar topes en el vástago del amortiguador.

Reglajes de alineación libres. Largo del cárter y largo del vástago libre.

Cazoletas delanteras libre diseño. Anclaje libre diseño, altura +- 15 mm. Corrector de comba y avance libre diseño corrección máxima 35mm. En cualquier dirección. POSICION ORIGINAL.

Se permite corrector de comba trasero en el anclaje superior del amortiguador libre diseño corrección máxima 60mm. Altura máxima +-25mm.

Se permite utilizar porta maza trasero de Fiat Uno original

ATZP
Asociación Turismo Zonal Pista
CLASE 2

N° de Homologación 202 – 2025 – ATZP

Valida desde el 01/01/2025 hasta el 31/12/2025

FICHA TECNICA FIAT 147- SPAZIO- VIVACE(Todos sus modelos y versiones).



Peso mínimo: 810 Kg. Como termine la competencia.

Trocha máxima: Delantera 1600mm.

Trocha máxima: Trasera 1560mm.

Distancia entre ejes: 2225 mm. +-30 mm.

Para detalles de motor recurrir a FICHA de MOTOR.

CARROCERIA: Podrán usar el para golpe delantero original o similar del modelo Spacio sujeto con soportes individuales de material blando que no supere los tres (3) mm. de espesor. El mismo no deberá sobresalir de la línea frontal del capot. Recortar el paragolpes al simple efecto de adaptarlo para alinear con el capot.

Mascara de frente adaptarla que no sobresalga de la línea frontal del capot. Podrán usar un deflector trasero donde termina el techo, el mismo no podrá superar la altura máxima del techo y el ancho máximo del techo.

SE PERMITE MASCARA DE FRENTE MONOMARCA A.C.T.C. PROVISTA POR LA CATEGORIA (EXCLUSIVO 147) Anular o tapar las entradas de aire debajo del parabrisas original. , se permite colocar un deflector de aire en el capot hasta 100 mm, en la parte posterior del mismo, inclinado este, hacia el parabrisas

FRENOS: Libre diseño, anclaje y adaptación, el vano motor solo se podrá modificar en función de la reforma de la pedalera. Bombas de freno libres, una de doble circuito o dos de un circuito.

SUSPENSION: Todos los anclajes y apoyos de la suspensión al bastidor del auto deben permanecer originales, es decir que los centros de rotación de las partes móviles de la suspensión (parrillas y

brazos) respecto del bastidor no deben estar modificados. Refuerzos de carrocería libres, copiando la forma original.

Ackerman: El ángulo del Ackerman es libre, se permite modificar el ángulo del brazo en el porta-maza o suplementar entre el mismo y los extremos o rotulas. La posición de los extremos en el brazo del porta maza es libre.

Resortes de suspensión delanteros: (espirales) libre dureza, posición original cantidad uno (1) por rueda. Las espiras deben tener un solo diámetro continuo, no se permiten soldaduras. No se permite espirales en los amortiguadores traseros que cumplan la función de suspensión independiente.

Elástico de suspensión trasero: libre, sistema y posición original, soportes diseño libre, se permite con reguladores para variar altura, anclaje original.

Precargas: una (1) por rueda libre diseño y ubicación, las cuales deberán trabajar en la misma dirección que el amortiguador para no ser consideradas como tensores. Se permite usar las mismas como tope de suspensión.

Brazo de rotula: del lado del buje se puede cortar y roscar para utilizar una rotula con vástago, y o colocar un manguito roscado (rosca derecha izquierda) a fin de variar su longitud. La rotula original se puede reemplazar por un sistema uniboll. La posición del brazo de rotula en el porta maza es libre. Se permite variar el ángulo de apoyo en el porta maza para utilizarlo de abajo. La distancia entre el brazo de rotula y el porta maza no podrá ser de más de 20mm. El perno o bulón de unión es de libre diseño. Se permite reparar o reforzar por medio de soldaduras.

Barras estabilizadoras: Delantera libre y opcional. Se permite reemplazarla por dos (2) tensores libre diseño, vinculados en el brazo oscilante por el sistema original, bujes libres y en el chasis por una rotula la cual estará vinculada al mismo por una pieza de libre diseño la que estará soldada y o abulonado en los mismos puntos que la barra o tensores originales. Altura máxima del soporte y rotula 70 mm. Trasera a rulemanes, libre y opcional, ubicación y adaptación libre.

Parrillas traseras: originales o similares. Se permite reforzar. Material de bujes libres. Se permite rotular en el lugar del buje, adaptación libre sin modificar la parrilla. **Amortiguadores:** Delantero y traseros originales o similares uno (1) por rueda Hidráulicos **no presurizados**. Reglajes de dureza libres. Se permite encamisar y/o roscar para variar altura. Se permite agrandar orificios de fijación a la porta maza y soldar arandelas con el fin de alinear. Se permite sistema de regulación de comba con bulones. Se permite utilizar topes en el vástago del amortiguador.

Reglajes de alineación libres. Largo del cárter y largo del vástago libre.

Cazoletas delanteras: libre diseño. Anclaje libre diseño, altura +- 15 mm. Corrector de comba y avance libre diseño corrección máxima 35mm. En cualquier dirección. POSICION ORIGINAL.

Se permite corrector de comba trasero en el anclaje superior del amortiguador libre diseño corrección máxima 60mm. Altura máxima +-25mm.

Se permite utilizar porta maza trasero de Fiat Uno original (147 y 128).



ATZP
Asociación Turismo Zonal Pista
CLASE 2

N° de Homologación 209- **2025**– ATZP

Valida desde el: 01/01/**2025** hasta el 31/12/**2025**

CHEVROLET CORSA, CELTA, OPEL (3y5 puertas). SUZUKI FUN(3 y 5 puertas), (En todas sus versiones y modelos).



FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE



PESO Mínimo: 870Kg. (como termine la competencia)

Distancia entre ejes máxima 2470 mm.

Trocha máxima: Delantera: 1650 mm.

Trocha máxima: Trasera: 1650 mm.

Para detalles de motor recurrir a FICHA de MOTOR.

Carrocería: Se permite capot, guardabarros delantero y portón trasero de fibra. Se permite recortar araña para pasar escape exclusivamente. Deberá utilizar paragolpes originales.

Suspensión Delantera: Amortiguador hidráulico, uno por rueda, se permite roscar para dar altura. Anclaje original. No presurizado.

Porta-mazas: original.

Suspensión Trasera: Amortiguador hidráulico, uno por rueda, se permite roscar para dar altura, vástago diámetro libre, cárter diámetro libre, se permite cárter roscado.

Anclaje original. No presurizado.

Se permite anclaje Fiat para llantas Fiat.

Se permite punta de eje libre diseño para colocar maza trasera tipo original con rulemán original Fiat.

Espirales: Uno por rueda, mismo sentido y posición que el amortiguador.

Precargas: Una por rueda libre diseño y ubicación, las cuales deberán trabajar en la misma dirección que el amortiguador, para no ser consideradas como tensores. Se permite usar las mismas como tope de suspensión.

Parrilla de suspensión: Original, se permite reemplazar buje por rótula sin vástago. Rótula inferior original posición original.

Frenos: Delanteros, a disco.

Caliper original de la marca y modelo, de un solo pistón.

Se permite disco ventilado.

Diámetro máximo de disco 240 mm.

Traseros, a tambor, libre.

Sistema original.

Bomba de freno: libre de serie MERCOSUR, una de doble circuito. Servo opcional.

Pedalera: Original. Se permite reforzar. Posición original. Se permite modificar el largo y torcer los pedales para alinear al centro de la butaca sin solidarizar los mismos al piso.

Pedal acelerador: Se PERMITE el cambio, adaptación y el uso del pedal de acelerador de fabricación LIBRE.

SISTEMA COLGANTE A CABLE, PROHIBIDO CONSOLIDAR AL PISO.

Dirección: Cremallera original.

El funcionamiento debe ser mecánico, prohibido asistencia hidráulica. Se permite reemplazar los bujes por rótula uniball.

Posición original.

Extremo Libre.

Palieres: Libre diseño.

Torretas:

Delanteras: Se permite cortar en su parte superior para colocar corrector de comba y avance de libre material y diseño.

Traseras: Original.

Se permite colocar movimiento Uniboll por rotula en el anclaje del amortiguador. Prohibido anclar a la jaula

Se permite modificar el interior del pasa-ruedas para el pasaje del espiral

Tensor: Material y diseño libre. El rotulado deberá hacerse sobre el soporte de buje de tensor original, dicho soporte deberá estar montado en posición original. La rotula deberá colocarse dentro del mismo manteniendo el centro original.



Para sistema de eje arrastrado: El eje debe ser original, se permite conjunto espiral-amortiguador.

Espiral reglaje libre.

Para Corsa se permite amolar los tetones que están entre el eje y la punta de eje para poder alinear.

Mantener forma original.

Barra opcional, abulonada original. Se prohíbe soldar al eje.
Se permite soldar o reparar mediante soldadura.
Se permite cambiar buje original por grilon o teflón. (NO ROTULAR)



EN ANCLAJE CON CARROCERÍA SE PERMITE REEMPLAZAR BUJE POR OTRO DE DIFERENTE MATERIAL, CONSERVANDO SUS COTAS. **NO RÓTULA**

**POSICIÓN DE MOTOR:
DESDE REFUERZO DE PARALLAMA AL CENTRO DE CIGÜEÑAL.320MM**



ALTURA: Desde plano inferior larguero a centro cigüeñal 75mm.



**Posición original de amortiguadores:
ENTRECENTRO DE AMORTIGUADOR DELANTERO 1008 mm + - 5mm**



FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

ATZP
Asociación Turismo Zonal Pista
Clase 2

N° de Homologación 208 - **2025**– ATZP

Valida desde el **01/01/2025** hasta el **31/12/2025**

FICHA TECNICA FIAT PALIO (3 y 5 puertas.) (Todos sus modelos y versiones).



PESO MINIMO DEL VEHICULO: 820 Kg.

DISTANCIA ENTRE EJES: 2400 mm. (máxima)

TROCHA Delantera: 1680 mm. (máxima)

TROCHA Trasera: 1680 mm. (máxima)

Para detalles de motor recurrir a FICHA de MOTOR.

Carrocería: Se permite capot, guardabarros delantero y portón trasero de fibra. Se permite recortar araña para pasar escape exclusivamente Deberá utilizar paragolpes originales. Se permite recortar carrocería, quitar doble piso, quitar doble parallama, quitar interiores de puertas traseras, quitar refuerzos de parantes internos y refuerzos. Con la finalidad de llegar al peso mínimo

Porta-maza delantero: LIBRE FABRICACION Y DISEÑO partiendo única y exclusivamente del rulemán original, diámetro máximo del ruleman 720mm.

36



FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

Suspensión Delantera: Amortiguador hidráulico, uno por rueda, se permite roscar para dar altura. Anclaje original.

Suspensión Trasera: Para sistema de eje arrastrado: Se permite soldar planchuela para montar punta de eje (para permitir alinear) desplazándola 60 mm para que no toque en la **carrocería:** Se permite ubicar los soportes de punta de eje 20 mm hacia atrás Se permite conjunto de resorte amortiguador Espirales reglaje libre Se permite reforzar eje trasero Se permite desplazar el punto de anclaje inferior del amortiguador trasero en un máximo de 25 mm, al solo efecto de evitar que el espiral no se intercepte con la carrocería.

Se permite cambiar buje original por grillon, teflon o rotula.

Espirales: Uno por rueda, mismo sentido y posición que el amortiguador.

Parilla de suspensión: Se permite poner rotula sistema UNIBOLL, en sus 3 puntos de anclaje. La distancia entre el porta masa y la rótula no puede ser mayor a 20 mm.

Frenos: Delanteros, a disco. Caliper original de la marca y modelo, de un solo pistón. Se permite disco ventilado. Diámetro máximo de disco 240 mm. Traseros, a tambor, libre origen Mercosur.

Bomba de freno: original o similar, una de doble circuito. Servo opcional.

Pedalera: Original. Se permite reforzar. Posición original.

Dirección: Cremallera original. El funcionamiento debe ser mecánico, prohibido hidráulico. Se permite reemplazar los bujes por rótula uniball. Posición original. Extremo Libre.

Palieres: Libre diseño.

Torretas:

Delanteras: Se permite cortar en su parte superior para colocar corrector de comba y avance de libre material y diseño.

Traseras: Original, se permite porta rotula para el anclaje del amortiguador

ATZP
Asociación Turismo Zonal Pista
Clase 2

N° de Homologación 201- **2025**– ATZP

Valida desde el 01/01/**2025** hasta el 31/12/**2025**.

FICHA TECNICA FORD KA (3 y 5 puertas, sin cola) FORD KA VIRAL.



Peso: Mínimo 860 kg . (Como termine la competencia).

Distancia entre ejes: 2470 mm. MÁXIMA

Trocha delantera: Máxima 1690 mm.

Trocha trasera: Máxima 1660 mm.

Para detalles de motor recurrir a FICHA de MOTOR.

Tipo de construcción: MONOCASCO permitido colocar cubre ruedas traseras.

Medidas posición de motor

La foto indica 240 mm entre el centro de anclaje de chasis secundario a centro del cigüeñal (+/- 5 mm)



Se indica 70mm tomada desde el plano superior horizontal del falso chasis al centro del cigüeñal y perpendicular a éste. (+/- 5 mm)



Carrocería: Se permite capot, guardabarros delantero y portón trasero de fibra. Se permite recortar araña para pasar escape exclusivamente. Deberá utilizar paragolpes originales.

Amortiguadores: Delanteros: cárter: hasta 58mm. Vástago hasta 22mm.

Traseros: cárter: hasta 56 mm. Vástago hasta 18mm.

Se permite colocar dispositivo en anclaje inferior para refuerzo. Permitida prolongación de amortiguador con anclaje superior.

Entre-centro superior amortiguadores delanteros 1006 mm.

Entre-centro superior amortiguadores traseros 1003 mm

Refuerzo autorizado en porta-mazas

Refuerzo autorizado soporte de araña

Suspensión Delantera: Amortiguador hidráulico, uno por rueda, se permite roscar para dar altura. Anclaje original. No presurizado.

Porta-mazas: original.

Suspensión Trasera: Amortiguador hidráulico, uno por rueda, se permite roscar para dar altura, vástago diámetro libre, cárter diámetro libre, se permite cárter roscado.

Anclaje original. No presurizado.

Espirales: Uno por rueda, mismo sentido y posición que el amortiguador.

Precargas: Una por rueda libre diseño y ubicación, las cuales deberán trabajar en la misma dirección que el amortiguador, para no ser consideradas como tensores. Se permite usar las mismas como tope de suspensión.

Parrilla de suspensión: Original, se permite reemplazar buje por rótula sin vástago. Rótula inferior original posición original.

Frenos: Delanteros, a disco.

Caliper original de la marca y modelo, de un solo pistón.

Se permite disco ventilado.

Diámetro máximo de disco 240 mm.

Traseros, a tambor, libre.

Sistema original.

Bomba de freno: libre de serie MERCOSUR, una de doble circuito. Servo opcional.

Pedalera: Original. Se permite reforzar. Posición original. Se permite modificar el largo y torcer los pedales para alinear al centro de la butaca sin solidarizar los mismos al piso. **Pedal**

acelerador: Se PERMITE el cambio, adaptación y el uso del pedal de acelerador de fabricación LIBRE.

SISTEMA COLGANTE A CABLE, PROHIBIDO CONSOLIDAR AL PISO.

Dirección: Cremallera original.

El funcionamiento debe ser mecánico, prohibido asistencia hidráulica. Se permite reemplazar los bujes por rótula uniball.

Posición original.

Extremo Libre.

Palieres: Libre diseño.

Torretas:

Delanteras: Se permite cortar en su parte superior para colocar corrector de comba y avance de libre material y diseño.

Traseras: Original.

Se permite colocar movimiento Uniboll por rotula en el anclaje del amortiguador. Prohibido anclar a la jaula

Se permite modificar el interior del pasa-ruedas para el pasaje del espiral

Tensor: Material y diseño libre. El rotulado deberá hacerse sobre el soporte de buje de tensor original, dicho soporte deberá estar montado en posición original. La rotula deberá colocarse dentro del mismo manteniendo el centro original.

EN ANCLAJE CON CARROCERÍA SE PERMITE REEMPLAZAR BUJE POR OTRO DE DIFERENTE MATERIAL, CONSERVANDO SUS COTAS. **NO RÓTULA**

Para sistema de eje arrastrado: El eje debe ser original, se permite conjunto espiral-amortiguador. Espiral reglaje libre. Mantener forma original. Barra opcional, abulonada original. Se prohíbe soldar al eje. Se permite resoldar o reparar mediante soldadura. Se permite cambiar buje original por grilon o teflón. (NO ROTULAR)



41

FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

ATZP
Asociación Turismo Zonal Pista
Clase 2

N° de Homologación 213- 2025- ATZP

Valida desde el 01/01/2025 hasta el 31/12/2025.

FICHA TECNICA VW UP (3 y 5 puertas)



Peso: Mínimo 870 kg . (Como termine la competencia).

PESO MINIMO CON EJE REFORZADO 890 kg (COMO TERMINA LA COMPETENCIA)

Distancia entre ejes: 2420 mm. MÁXIMA

Trocha delantera: Máxima 1675 mm.

Trocha trasera: Máxima 1675 mm.

Para detalles de motor recurrir a FICHA de MOTOR.

Tipo de construcción: MONOCASCO permitido colocar cubre ruedas traseras.

Longitudinal: desde el centro de anclaje anterior de araña al centro de cigüeñal 230mm +/- 10mm. Vertical: desde el plano inferior del larguero al centro de cigüeñal 70mm +/- 10mm
Referencia posición longitudinal, anclaje anterior y punta de cigüeñal

Se permite: Capot, guardabarros delantero, trasero, lateral, y portón trasero de fibra que deben ser similar en formas y medidas al original.. Se puede recortar la estructura secundaria en la zona vinculada a la caja de cambios solamente, para poder alojar la misma. Se permite colocar travesaño en estructura secundaria (araña) vinculando extremos delanteros según foto, y refuerzos internos con caños

SUSPENSION DELANTERA Caja de dirección, original o de reposición. Se permite girar sobre el eje de cremallera, respetando posición original de ésta. Tolerancia, + 5mm. Parrillas, se permite colocar rótula en el anclaje trasero y reforzar el anclaje de rótula vinculada al portamaza. Portamaza, sólo modelo de pin centrado, para anclaje de rótula

AMORTIGUADORES DELANTEROS Delanteros; diámetros máximos: vástago 22, pistón 32, cárter 58mm. Se permite, colocar dispositivo en anclaje inferior para refuerzo. La prolongación con anclaje superior. Entre centros de amortiguadores delanteros en su anclaje superior, original 1058 +5mm, autorizado hasta un mínimo de 1030mm. Esto también es válido para la colocación del elemento de 120mm para el corrector. Distancia de amortiguador delantero a trasero en anclaje superior, original, 2420 +5mm.

ESTRUCTURA SECUNDARIA, DIMENSIONES Y POSICIÓN

Longitudinal Desde el centro del orificio, lado interno, del soporte de anclaje para puente trasero, hasta el centro del orificio inferior para el bulón posterior de parrilla delantera, la distancia será de 1736 +/- 5mm. **Vertical** Desde el nervio central bajo torpedo, hasta la pestaña inferior parte central 765+/-5mm **Angular.** Una línea imaginaria que pasa por el centro del orificio, lado interno, del soporte de anclaje para puente trasero, se apoya en la araña zona bulón posterior de parrilla y se prolonga hasta la parte del orificio exterior para el bulón anterior de parrilla, la diferencia hasta el centro del orificio, original 6+/-5mm.

SUSPENSIÓN TRASERA Amortiguadores traseros Diámetros máximos: vástago 20, pistón 32, cárter 52. Se permite rotular anclajes Entre centros de amortiguadores traseros en su anclaje superior, original 1058 + 5mm.



ATZP
Asociación Turismo Zonal Pista
Clase 2

N° de Homologación 216- 2025– ATZP
Valida desde el 01/01/2025 hasta el 31/12/2025.
FICHA TECNICA FORD NUEVO KA (3 y 5 puertas)



Peso: Mínimo 870 kg . (Como termine la competencia).

PESO MINIMO CON EJE REFORZADO 890 kg (COMO TERMINA LA COMPETENCIA)

Distancia entre ejes: 2495 mm. MÁXIMA
Trocha delantera: Máxima 1730 mm.
Trocha trasera: Máxima 1720 mm.

Para detalles de motor recurrir a FICHA de MOTOR.

Se permite: Capot, guardabarros delantero, trasero, lateral, y portón trasero de fibra que deben ser similar en formas y medidas al original.

Paragolpe trasero: se permite recorte inferior en borde inferior, quedando un mínimo de 195mm.

AMORTIGUADORES DELANTEROS diámetro máximo: vástago 20 mm, pistón 32 mm, cárter 52 mm. Distancia original entre centros de anclajes superiores de amortiguadores delanteros 1105 mm +/- 5 mm. Distancia de amortiguador delantero a trasero en anclaje superior original 2557 mm + 5mm.

AMORTIGUADORES TRASEROS diámetro máximo: vástago 20 mm, pistón 40 mm, cárter 52 mm. se permite punta de eje, usar también punta, rodamientos, masa y campana de otros vehículos de origen nacional. Diámetro máximo de campana 205 mm. Puente, rotular anclajes.

44




FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE