

ASOCIACION PILOTOS GRAN TURISMO 900

- A - VIGENCIA
- B - DISPOSICIONES GENERALES
- 1 - BLOCK MOTOR
- 2 - COMPRESION
- 3 - TAPAS DE CILINDROS
- 4 - GUIAS DE VALVULAS Y CASQUILLOS
- 5 - VALVULAS
- 6 - MULTIPLE DE ADMISION
- 7 - CIGÜEÑAL
- 8 - METALES
- 9 - BIELAS
- 10 - PISTONES
- 11 - FILTRO DE AIRE
- 12 - PERNOS
- 13 - AROS
- 14 - JUNTAS. RETENES.
- 15 - ARBOL DE LEVAS
- 16 - BOTADORES
- 17 - DISTRIBUCION
- 18 - FLAUTA DE BALANCINES
- 19 - BALANCINES
- 20 - VARILLAS LEVANTA VALVULAS
- 21 - TAPA DE VALVULAS
- 22 - ESCAPE Y MULTIPLE DE ESCAPE
- 23 - BOMBA DE ACEITE
- 24 - FILTRO DE ACEITE
- 25 - VALVULA REGULADORA
- 26 - VOLANTE DE MOTOR
- 27 - EMBRAGUE
- 28 - CARTER
- 29 - TRANSMISION
- 30 - CARBURADOR
- 31 - ALIMENTACION
- 32 - ENFRIAMIENTO
- 33 - ENCENDIDO
- 34 - SISTEMA ELECTRICO
- 35 - INSTRUMENTAL
- 36 - SUSPENSION
- 37 - AMORTIGUACION
- 38 - FRENOS
- 39 - LLANTAS
- 40 - CUBIERTAS
- 41 - DIRECCION
- 42 - JAULA DE SEGURIDAD
- 43 - CARROCERIA
- 44 - PUERTAS
- 45 - TAPA DE MOTOR
- 46 - TAPA DE BAUL
- 47 - TRAVERSA
- 48 - CHAPONES
- 49 - PARAGOLPES
- 50 - PESO
- 51 - LASTRE
- 52 - VIDRIOS
- 53 - MEDIDAS DE CARROCERÍA
- 54 - CAMBIO DE MOTOR



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

ASOCIACION PILOTOS GRAN TURISMO 900 REGLAMENTO TÉCNICO "A" AÑO 2024

A - VIGENCIA:

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2024.

B - DISPOSICIONES GENERALES:

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. De la misma forma, las libertades estarán restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación METROPOLITANA, única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo respuesta por el mismo medio.

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 declarado.

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.

Reemplazo de bulonería: Toda tuerca, bulón, tornillo o espárrago etc. puede sustituirse por otro/s de diferentes medidas entre sí.

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

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

El reglamento quedara abierto por TRES FECHAS.

VEHÍCULOS ADMITIDOS:

FIAT: 600, Coupé 770, 880. 133, Citroen, Renault. 4 L y De Carlo.

1 - CARROCERIAS ACEPTADAS PARA LA CLASE A

FIAT: 600 en todos sus modelos, Coupé 770, 880, Renault Gordini y Fiat 133, Citroen, Renault 4L , y De Carlo.

2 - COMPRESION

Fiat 1300 Máximo 9 a 1. Sin ningún tipo de tolerancia.

RENAULT: Gordini, 4, 1020.

Para el motor de 65,20mm. X 77,20 mm. de carrera (1020); máxima 9,5: 1.

Para el motor de 68,20mm. X 77,20 mm. de carrera (1100); máxima 9,5: 1.

Renault Gordini, 4 L y 4S se autoriza el motor 1300 cc ; máxima 9,5: 1.

Metodología de medición de la relación de compresión

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Lisso, 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 mínimo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, el cual definirá la exclusión, en caso de que este tampoco cumpla con el valor mínimo de R.C.

Si este segundo cilindro esta 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.

3 - SISTEMA ELECTRICO

Instalación libre en su diseño en condiciones de seguridad. Obligatorio la colocación de dos (2) luces de Stop en la parte trasera accionada únicamente por el pedal de freno, con lámparas de 15 watt o su equivalente. Obligatorio la colocación de una tercera luz trasera amarilla (además de las dos de stop) con lampara de 15 Watt como mínimo; la misma deberá estar continuamente encendida durante las competencias que se disputen en circuitos de tierra y/o en días de lluvia, ubicadas detrás de la luneta trasera. Alternador o dinamo y reguladores de voltaje, opcionales.

4 - INSTRUMENTAL

Libre. Prohibido todo aquél que deba conectarse a la admisión. Se podrá colocar medidor de presión de combustible. Se Permite el retorno al tanque de combustible.

5 - PUERTAS

Se permite alivianarlas en condiciones de seguridad. Prohibido el uso de pasadores. Obligatorio la apertura tanto desde el exterior como desde el interior.

6 - VIDRIOS

Parabrisas Triplex laminado o colocar un Film protector, 1º Grado. Los restantes podrán reemplazarse por acrílico transparente e incoloro. Podrán calarse los ubicados en ventanillas.

Se permite una franja en la parte superior del parabrisas de 15 cm. únicamente, luneta trasera sin publicidad.

Para le Renault y el Fiat 133 se permite film 1º tono para el parabrisas.

Para la marca Renault Gordini se permite una lámina de Film primer tono en la luneta trasera únicamente.

Laterales traseros, se permite publicidad o pintarlos.

7 - PARAGOLPES

Para Fiat es obligatorio eliminar el delantero, trasero y sus soportes.

Para Gordini, Citroen y 4L es obligatorio eliminara el paragolpe delantero y sus soportes.

El trasero debe estar: libre, no pudiendo exceder el ancho de la carrocería en travesa de chapa. Prohibido el uso de paragolpe trasero en travesa tubular.

8 - CASCO , BUZO Y CINTURÓN DE SEGURIDAD

Es obligatorio el uso de casco integral homologado y buzo homologado, guantes y protector cervical (tipo Hans) y botas. Los cinturones de seguridad no podrán estar fijado a la butaca, sino a la jaula, tendrá que ser de un ancho mínimo de 3" con 5 puntos de anclaje.

9 - EXTINTOR.

Cantidad: uno de 2 ½ kilogramos de capacidad mínima, al alcance del piloto, AFFF (de espuma) o halon con reloj indicador de carga, marbete del año en curso y opds correspondiente, sujeto con suncho metálico, deberá llevar pintado el número de auto al que pertenece con pintura esmalte sintético, y en lugar visible.

10- TANQUE DE COMBUSTIBLE

Tanque de nafta libre construido en chapa de acero o aluminio con respiradero al exterior y hacia abajo, ubicado en posición original con máxima seguridad. La cañería deberá ser obligatoriamente de cobre o mallado metálico, prohibido el uso de caño plástico.

El caño chupador debe estar ubicado en la parte superior del tanque.

Los tanques náuticos o de competición, deberán estar recubiertos en un cajón estanco de aluminio.

Filtro de nafta libre. Bomba de nafta original o similar, reglaje libre. Permitido el uso de bomba de nafta eléctrica y su correspondiente regulador. Nafta de uso comercial, prohibido el uso de aditivos.

Para Renault 4 S Se permite canalizador de corriente de aire sobre la bomba.

Se permite cortados al medio.

11 - FILTRO DE AIRE.

Filtro de aire obligatorio, ubicación libre.

Para Citroen: Filtro de aire obligatorio. Toma de aire libre. opcional

12 - LLANTAS

Llantas delanteras y Traseras 13 ".Únicamente

Ancha máximo para ambos trenes 6,5". Prohibido antideriva.

13 - CUBIERTAS

Para ambos trenes se reglamenta neumáticos marca Pirelli P/ZERO Slick 175/510 VR 13. Total de neumáticos a utilizar en todo el año ocho (8) usadas con un testigo máximo 3,5 mm de profundidad.

La categoría podrá incrementar el número de neumáticos en dos (2) usadas por causas justificada.

Los neumáticos serán sellados por la categoría y tendrán que estar inscripto en el pasaporte de cada vehículo con su correspondiente numeración y grabado/ sellado.

En el caso de rotura de algún de los neumáticos dentro del día de la competencia se deberá pedir autorización al técnico para su reemplazo.

En caso correr en asfalto y que llueva, se permite 4 cubiertas slick dibujadas. No ancorizadas.

14 - PESO

Para todos los vehículos con motor Fiat 1100 y 1300: Peso mínimo con piloto, 720 kg. que será verificado en orden de marcha, al inicio o finalización de la competencia. Sin tolerancia.

Para Renault Gordini, 4 1020: Peso mínimo en las condiciones señaladas, 700 Kg; sin tolerancia.

Para Renault Gordini o 4L con motor 1300: Peso mínimo en las condiciones señaladas 720 Kg, sin tolerancia.

Para Citroen con motor Citroen: Peso mínimo en las condiciones señaladas 720 Kg, sin tolerancia.

Para De Carlo - BMW: sedan 2 puertas, coupe: Peso mínimo en las condiciones señaladas 720 Kg, sin tolerancia.

Para Renault 4S con: Peso mínimo en las condiciones señaladas 720 Kg, sin tolerancia

15 - PESAJE DEL VEHICULO

Los pesos mínimos establecidos en las reglamentaciones que rigen al campeonato comprenden al vehículo con la tripulación a bordo con su correspondiente equipamiento de seguridad y/u otros habilitados para su confort.

En todo momento de las pruebas oficiales y verificaciones del vehículo deberá cumplir con el peso mínimo **en las condiciones que se encuentre** no estando permitido el agregado de lubricantes, líquidos de ninguna naturaleza, refrigerantes, etc.

Exclusivamente en caso de accidente, el Comisario Deportivo evaluará en cada oportunidad, a su solo criterio, la reposición total o parcial de cada elemento faltante.

16 - LASTRE

Será colocado obligatoriamente en condiciones de seguridad en todo vehículo que no arribare al peso mínimo reglamentario o fuera dispuesto por el regl. deportivo. El mismo será ubicado en el interior del habitáculo, abulonado a la jaula de seguridad.

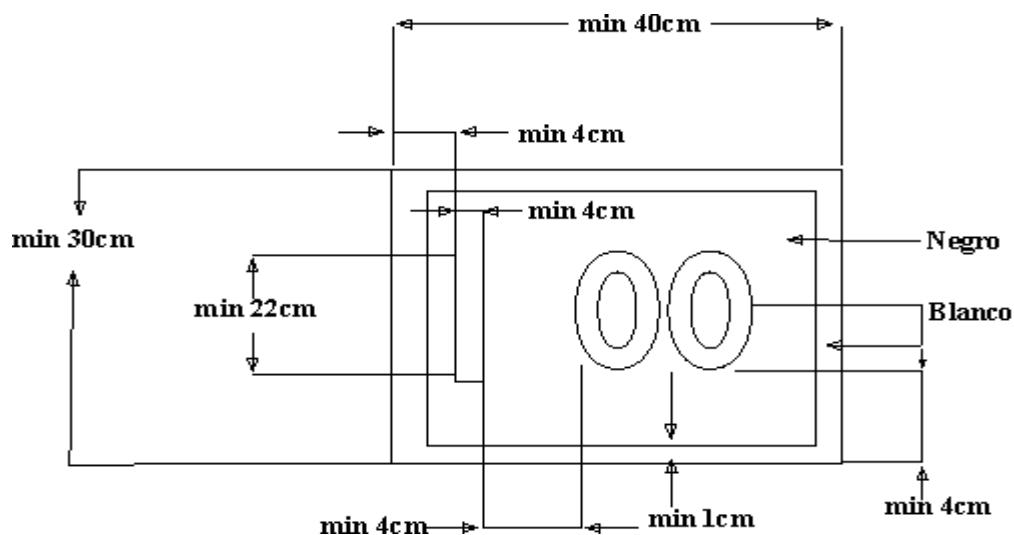
Su colocación correrá por cuenta exclusiva del concurrente debiéndose respetar estrictas condiciones de seguridad. Asimismo, deberá practicarse un orificio en su anclaje a fin del correspondiente precintado por parte de las autoridades técnico/deportivas de la F.R.A.D. Metropolitana.

Se debe lastrar el auto para llegar al peso mínimo, cada lastre se deberá asegurar con 2 bulones de 10 mm con arandelas y turcas., que serán parte del peso del mismo.

17 - NUMERO DISTINTIVO LATERAL

En los laterales, la/s cifra/s que forman el número del auto serán de color blanco sobre un rectángulo de color negro (PARA LA CLASE A). En los laterales, la/s cifra/s que forman el número del auto serán de color negro sobre un rectángulo de color blanco (PARA LA CLASE A PROMOCIONAL), ribeteado con un filete de color blanco. El rectángulo negro deberá medir como mínimo 30cm de altura por 40cm de ancho. Los números blancos tendrán una altura mínima de 22cm y un trazo de 4cm de espesor. El ribete blanco tendrá un espesor no inferior a 1cm. La separación mínima entre números será de 4cm, al igual que la distancia mínima de los números al borde del rectángulo.

Esquema número lateral



ART. 18: CONTROL TÉCNICO FINAL PARA TODOS LOS AUTOS Y MODELOS:

Terminada la Prueba Final se realizará un sorteo con seis bolillas, con distinto elementos del vehículo, para el desarme. Cada piloto y/o concurrente sacara una sola bolilla.

Será de la siguiente manera:

OBLIGATORIO LOS 3 PRIMEROS DE LA FINAL COMPRESION Y Bolilla a sorteo

Bolilla 1: Carburador
Árbol de Levas (alzada)
Múltiple de admisión
Amortiguadores
Compresión

Bolilla 2: Suspensión delantera y trasera
Frenos
Llantas y separadores
Compresión
Tapa de Cilindros

Bolilla 3: Válvulas (diámetro)
Compresión
Árbol de Levas (Alzada)
Tapa de cilindros

Bolilla 4: Trocha (Delantera y trasera)
Distancia entre ejes
Carrocería, anclajes y llantas
Relaciones de caja y diferencial
Compresión

Bolilla 5: Aros (Espesor)
Bielas (Peso)
Cigüeñal
Pistones

ART. 19: 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 esta 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 esta 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.



MOTORES FIAT 1300 STANDART

1 - CARROCERÍA

Original en su material y forma. Se permite: Reparar conservando medidas, formas y materiales. Recortar guardabarros traseros en su totalidad y reemplazar por fibra, los delanteros podrán recortarse también en todo su contorno. Se permite tapar orificios de luces delanteras, traseras y bocina. Colocar trompa plástica de formato libre. Alivianar habitáculo y colocar piso plano. Reforzar puente trasero. Pedalera libre. F 133: Ídem.

Se permite quitar la tapa de baúl, he implementar un alerón que no supere los laterales. Y el para golpe trasero del auto.

Se permite sacar gotero del techo.

Se permite cortar hasta el 50 % del capot.

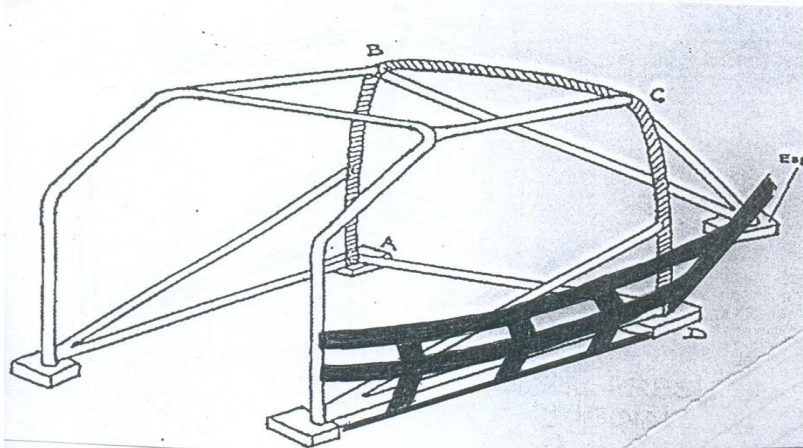
Se permite recortar la trompa en su parte inferior 15 cm. Y reemplazar su forma y medida con un spoiler de goma.

Se permite cortar el túnel al solo efecto de desplazar la butaca hacia el medio.

Se permite pontones laterales de un ancho máximo de 10 cm. Y cortar la puerta solamente al efecto de permitir la apertura y cierre de la misma.

2 - ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Diseño según normas vigentes. Construida con tubos de acero de 28 mm. x 2 mm. de espesor como mínimo. Mínimo 6 apoyos que deberán estar soldados a la carrocería en su totalidad. Se permite soldar toda la jaula a la carrocería y la extensión de caños saliendo del habitáculo. Las puertas delanteras obligatorio cruz de caños y seguridad tipo Nascar, permitiendo el acceso del piloto bajo normas de seguridad que serán verificadas por el Representante Técnico de la categoría. Obligatorio cruz de caño en la puerta del piloto.



3 - BLOCK DE MOTOR

Original de serie, de fabricación nacional, denominación 1300cc o 1100..FIAT. Se permite rectificar plano superior sin modificar el Angulo original. No se permite desplazar los ejes de cilindro en ningún sentido. Permitido el alesado de bancadas sin desplazarlas lateralmente.

Se permite el encamizado. Prohibido el uso de cromo. El diámetro y carrera se deberá mantener Standart, pudiéndose abrir los cilindros hasta la medida +1, la carrera del cigüeñal será de 55,5 mm +/- 0,3 mm. Conducto de refrigeración y lubricación libre.

BLOCK MOTOR FIAT 1300 O 1100

Diámetro máximo de cilindro PERMITIDO: hasta 87.4 mm + 0,20 mm.

Cilindrada máxima 1345 cc.

Polea de cigüeñal de libre diseño material ferroso.

4 - TAPA DE CILINDRO

Se permite tapa de cilindro Fiat 1300cc y 1100 cc. original y estándar en su exterior, sin aporte de material. El cielo de las cámaras y los conductos de admisión y escape, deberán estar standard sin aporte de material. Guías de válvulas libres, manteniendo su inclinación original. Prohibido variar el diámetro y posición de las bujías.

Posicionamiento de válvulas original. Se permite el cepillado de su plano, manteniendo El ángulo original. Permitido reparar roturas en planos y cámara, debiendo quedar una de estas cuatro sin aporte de material. Se permite trabajar alojamiento de resorte de válvula.

Se permite hermanar el múltiple de admisión y escape con la tapa de cilindro hasta 10 mm.

Tapa de cilindro 1100: se permite trabajar en los conductos de admisión y escape, solo con block 1100.

Prohibido el uso de tapa de cilindro de Fiat 1500 (Regatta- 128).

Para los motores que las bujías sobresalen de la cámara de combustión con su arandela de fábrica, es obligatorio colocar una arandela postiza inamovible adherida a la tapa de cilindro del espesor necesario para que la misma quede al ras (que no sobresalga ni quede embutida)

De esta forma quedará el inserto de medición de compresión (al ras).

Condición fundamental para su correcta comprobación.

5 - CASQUILLOS

Material original, asiento ángulos libres y trabajo libre.

6 - VALVULAS

Los diámetros de las válvulas deberán ser:

Admisión: 36 mm. (+ 0,10 mm.)

Escape: 31mm (+ 0,10 mm.)

Ubicación, cantidad de forma original. No se permiten válvulas de competición, ni pulidos.

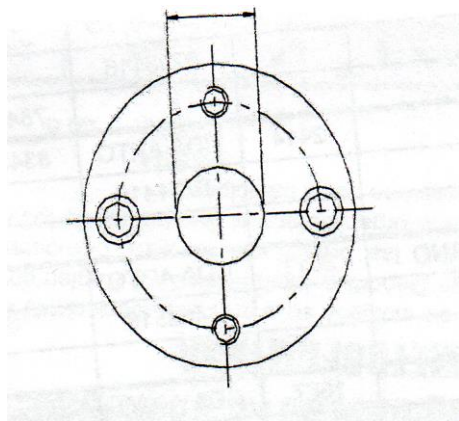
7 - MÚLTIPLE DE ADMISION

Original de fabrica del motor utilizado o de motor 1300cc. Boca de entrada y conductos libre. Se prohíbe aportar material. Se deberá poner en la garganta de entrada para posicionar el carburador una brida de 10 mm de espesor +/-0.3 mm, con un diámetro de 26 mm., hasta + 0.3mm de garganta con cilindrada 1300 cm³.

28,5 mm de diámetro + 0.3 de garganta con cilindrada hasta 1250 cc.

Se puede trabajar, debiendo respetar en su parte inferior deberá tener un diámetro máximo 26 mm o 28,5 mm.

Agujero concéntrico diámetro 26 mm +/- 0,3mm



Espesor: 10 mm +/- 0,3 mm

8 - ARBOL DE LEVAS

Preparación libre. Alzada máxima 9.20mm + 0,05 mm. No se permite sobre rodamiento alguno.

Caballete original, se permite embujar, rectificar plano inferior manteniendo el paralelismo.

9 - CARBURADOR

Carburador autorizado WEBER o Caresa de 32mm hasta + 0.35mm de base; y 24mm +/- 0.3 mm de difusor, original. Prohibido variar los agujeros de venturi. Exterior original. Se permite eliminar cebador, tapando los orificios del eje, tapar todas las tomas de vacío que tenga el carburador.

Todo el aire aspirado por el motor deberá pasar por el difusor.

Emulsionador libre. Pasos calibrados de aire y combustible libres.

Alojamiento del emulsionador, medidas originales. La altura máxima entre al base de apoyo y la base de la cuba será la original del carburador.

Se permite tapar o restringir con chicler el orificio de econostar.

Se permite sujetar el Centrador de mezcla (avioncito) original del carburador con una junta de amianto, sin aporte de material. Prohibido usar toberas y trompetas en la boca del carburador, ni en el interior del conducto del filtro de aire (manguera). Prohibido sobre-alimentadores en todos sus tipos.

Prohibido el mecanizado del cuerpo en cualquiera de sus formas y pulido.

Se debe tapar toma de vacío, material epoxi, poxipol, y eliminar tapando sus orificios.

10 - CIGÜEÑAL

Original del motor utilizado o de 1300cc. Se permite colocar tapones con rosca, ranura y/o fresar los muñones de biela y bancada en los orificios de lubricaron. Se permiten tratamientos térmicos y químicos, balanceados y rectificadas. Esta prohibido pulir o alivianar. Posición radial de los muñones original. Tolerancia máxima entre los gemelos 360° +/- 1°. Se permite el espigado, balanceo usual (agujerear contrapeso, tornear). No se permite sobre rodamiento alguno. El cigüeñal pesado, peso mínimo 11,250kg.

Se permite cigüeñal de motor Brio., peso mínimo 9,800 kg.

La carrera del cigüeñal será 55,5 mm +/- 0,3 mm.

Polea del cigüeñal libre material y forma.

11 - BIELAS

Originales de fábrica según el motor Fiat. Se permite corregir el peso en la cabeza o en el pie de bielas, no en las cañas, El alesado del pie de biela.

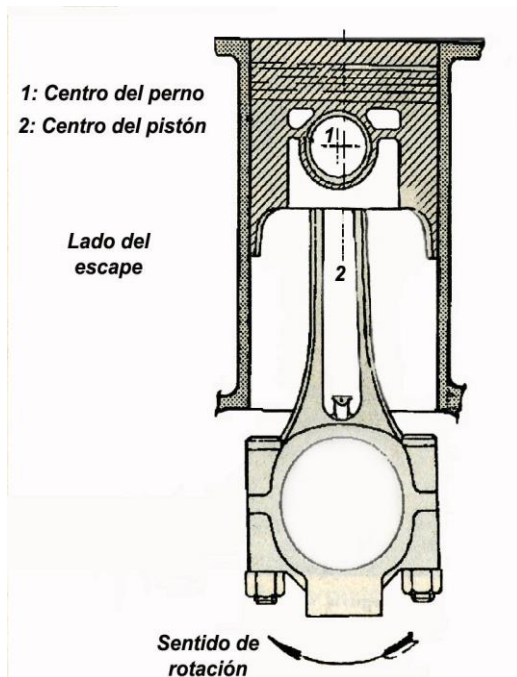
No se permite el pulido. Prohibido el uso de rodillos. Se permite embujar. Peso mínimo de la biela 660 gr. sin cojinete.

12 - PISTONES

Originales o similares, de marca reconocida, no forjados.

Se permite trabajar la cabeza del pistón, profundidad libre.

Desplazamiento de pernos original. Se permite el balanceo en su interior dejando uno original, no debiendo superar el plano del block. Afloramiento cero.



13 - PERNOS

Elemento original o similar (medida de perno 22mm +/- 0,1). Peso mínimo de 65 gr. Se permite perno de competición.
Seguros libres. Tapones de teflón.

14 - AROS

Elemento, ubicación, cantidad y espesor original.

1º Aro: 1,50 mm.

2º Aro: 2,00 mm.

3º Aro: 4,00 mm.

Tolerancia: 0,05 mm

15 - JUNTAS Y RETENES

Libres.

16 - RESORTES DE VALVULAS

Libre.

17 - BOTADORES

Original o similares. Preparación y dureza libre.

Pastillas de válvula, sistema y diámetro original, no se permite pegadas al botador.

18 - DISTRIBUCION

Libre a correa. Se permite hacer corrector de levas.

Se permite un tensor adicional. **Se permite cambiar el arbolito auxiliar.**

19- TAPA DE VALVULAS

Libre.

20 - MULTIPLE DE ESCAPE

Original (de fundición) en la tapa de cilindros. De una salida o dos salidas. Salida al exterior libre.

Es obligatorio retirar la chapa disipadora de calor. Prohibido cualquier tipo de disipador de calor.

21 - BOMBA DE ACEITE

Original ó similar.

22 - FILTRO DE ACEITE Y RADIADOR DE ACEITE

Libre.

23 - VOLANTE DE MOTOR

Libre con corona de arranque. Material ferroso.

Bulones de fijación libres.

24 - EMBRAGUE

Mono disco, placa. Disco, rulemán y accionamiento libre

25 - CARTER

Original. Preparación libre.

26 - TRANSMISION

Caja de velocidad original, correspondiente a la carrocería del vehículo.

Cuatro marchas hacia delante y una hacia atrás.

Fiat 133, con caja de Fiat 600.declarada.

Las relaciones de caja serán:

					engranajes
Relación: 1º	3,385	a	1	109,2º	44- 13
2º	2,055	a	1	180, 0º	37-18
3º	1,333	a	1	277,6º	32-24
4º	0,896	a	1	412,0º	26-29

Marcha atrás en funcionamiento.

Se permite solamente para la segunda buje o torrinton.

Se permite reparar el triple y se permite reforzar la selectora de cambios (palito de golf o ele)

Se permite soldar la tuerca de la 2º.

Se permite retirar sincronizados y aros de alambre.

Se autoriza pata y soporte de caja libre.

Se permite carcaza cubre volante de 128

Se permite reforzar horquillas de cambios

Se permite cambiar o reformar palanca y mecanismo de cambios.

Se permite tensor para sostener la caja a la carrocería.

27 - DIFERENCIAL

Única relación de puente homologada: 8 dientes de piñón, 39 dientes de corona. No se pueden utilizar ningún tipo de autoblocante o trabado

Se permite porta corona W SENDA, GACEL o Fiat 128. Palieres, masas y porta masas libres.

28 - BOMBA DE NAFTA:

Original o similar. Reglaje libre. Prohibido el uso de aditivos.

Filtro de nafta metálico.

Cañería de nafta sin uniones en el interior, de material mayado en acero.

Se permite bomba eléctrica. (para todos los vehículos autorizados)

29 - ENFRIAMIENTO

Libre.

30 - ENCENDIDO

Bobina, cables, distribuidor libres. Posición original. Orden de encendido, original (1342).

Bujías de rosca de 14 mm. y posición, forma y ángulo original, rango libre.

31- SUSPENSIÓN

Delantera: bujes, material y formas libres, sobre anclajes originales. Se permite montar brazo auxiliar sobre rulemanes, conservando posición original. Se permite reforma de Fiat 133, rulemanes libres. Se permite embujar punta de eje para alojamiento de ruleman 128. Se permite tensor de elástico del centro hacia el falso chasis delantero derecho. Elástico libre dentro del anclaje original.

Se permite reforzar los falsos chasis delanteros, uniéndolos por un caño a la altura de los apoya elásticos.

Se permite invertir la posición de las parrillas de suspensión delanteras.

Se permite Cunas de elástico, trabajo y material libre.

Trasera: Bujes y espirales libres, altura máxima hasta 240 mm. sin tolerancia, sobre anclaje y pantógrafo original, permitiendo elevar 10 cm. el soporte superior del amortiguador. Para mayor recorrido del amortiguador y 10 cm. El soporte superior del espiral, NO regulable en competencia. Deberá estar tapada si es regulable y soldada mínima en tres puntos.

Se permite reforzar anclajes donde agarra el pantógrafo.

Distancia entre ejes mínimo 1960 mm, máximo **2020 mm**.

Se permite reemplazar cuna de elásticos, por material ferroso, manteniendo sus medidas y formas originales. Del mismo modo se permite retirar la goma y reemplazarla por un buje.

Se permite reforzar pantógrafos, manteniendo su forma original.

Se permite colocar trabas de cadenas en los pantógrafos al solo efecto de que no se corran los espirales.

Para el F. 133 se autoriza el anclaje del elástico, igual al Fiat 600, manteniendo la distancia original.

32 - AMORTIGUADORES

Hidráulicos. Desarmables de regulación interior. Anclaje original. Largo y Diámetro, libre.

Bujes libres. Prohibido presurizado.

33 - FRENOS

Obligatorio en las 4 ruedas. Obligatorio uso de bomba de doble circuito o dos bombas de circuito simple de fabricación nacional. Accionamiento de mano, opcional. Prohibido el uso de sistema anti - bloqueo. Mordazas de un solo pistón y discos de Gran Serie de fabricación nacional.

Prohibido el uso de discos de frenos perforados. Si ranurados.

Se permite para todas las marcas y modelos solamente ventilar los frenos delanteros utilizando manguera de plástico o goma de un diámetro máximo de 3"(pulgadas) sujeta a la carrocería o a la parrilla.

34 - DIRECCIÓN

Libre de uso comercial. Barra de dirección mínimo una cruceta de impacto.

Se permite cremallera.

35 - TAPA DE MOTOR

Libre, se permite quitar, he implementar un alerón que no supere la altura del techo, los laterales y paracolpe trasero del vehículo.

36 - TRAVERSA

Libre.

37 - CHAPONES

Opcionales. Material libre.

38 - MEDIDAS DE TROCHA

Trocha Delantera máx. 150 cm., Trasera máx. 160 cm, sin tolerancia. Se medirá mediante calibre paso no pasa de afuera a afuera sobre el borde de la llanta.

Se permite separadores de ruedas.

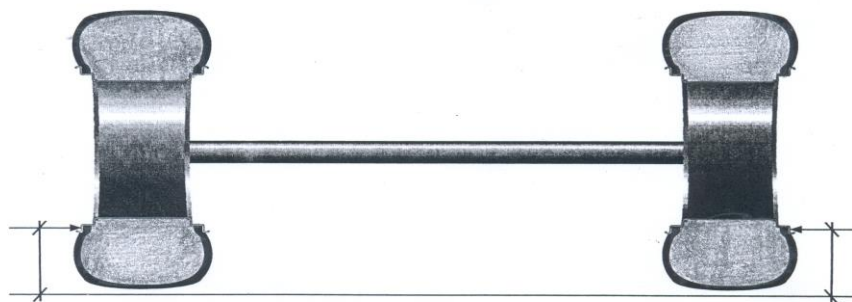


Fig. 9

39. DISTANCIA ENTRE EJES

Distancia entre ejes mínimo 1960 mm., máximo 2020 mm.

Fiat 133 distancia entre ejes mínimo 1968 mm, máximo 2028 mm.

ASOCIACION PILOTOS GRAN TURISMO 900

* **RENAULT: Gordini, 4, 1020.**

1 - CARROCERIA

Original en su material y forma. Se permite: Reparar conservando medidas, formas y materiales. Recortar guardabarros delanteros en todo su contorno hasta 8 cm. Se permite tapar orificios de luces delanteras y traseras. Colocar trompa plástica de formato libre.

Anular puertas traseras. Quitar piso y laterales de baúl. Cortar pasaruedas delanteros y traseros. Alivianar habitáculo y colocar piso plano. Reforzar falso chasis trasero y delantero con caños dispuestos transversalmente. Pedalera libre.

Se permite cortar el túnel al solo efecto de desplazar la butaca hacia el medio.

Se permite pontones laterales de un ancho máximo de 10 cm. Y cortar la puerta solamente al efecto de permitir la apertura y cierre de la misma.

2 - MEDIDAS DE CARROCERIA

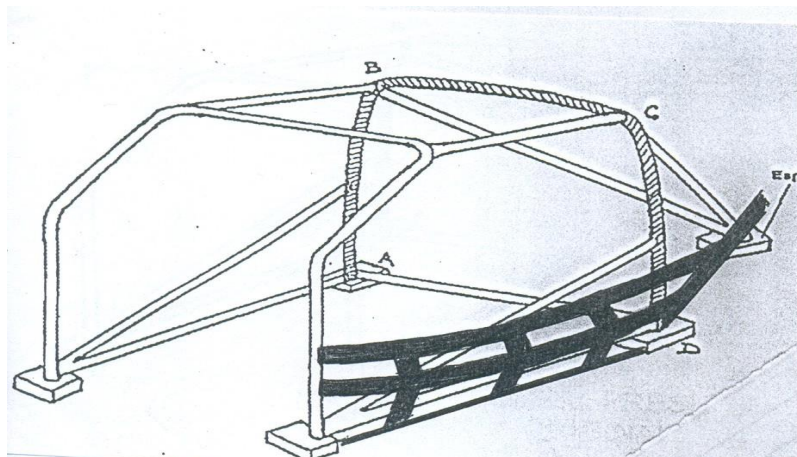
Trocha Máxima delantera, 168 cm. Trocha Máxima Trasera 172 cm. Ambas trochas serán medidas mediante calibre pasa - no pasa de afuera a afuera, sobre el borde del neumático, no admitiéndose tolerancia alguna.

3 - ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Diseño libre. Construida con tubos de acero de 28 mm. x 1,5 mm. de espesor como mínimo. Mínimo 7 apoyos que deberán estar soldados a la carrocería en su totalidad. Se permite soldar toda la jaula a la carrocería. Se permite extender 2 caños de diámetro libre hasta el puente delantero y extender 2 caños de diámetro libre hacia los falsos chasis traseros. Las puertas delanteras permitiendo el acceso del piloto bajo normas de seguridad que serán verificadas por el Representante Técnico de la categoría.

Obligatorio cruz de caño y refuerzo tipo Nascar.

4 L: Se permite: extender 2 caños de diámetro libre a los largueros del chasis. Cortar y alivianar el travesaño delantero para permitir desarme de la caja de velocidades.



4- BLOCK MOTOR

De producción nacional de serie. Cilindrada máxima autorizada 1020 cm³, producto de un diámetro de 60 mm. X 80,5 mm. de carrera. Se permite colocar dos (2) guías para el centrado de la tapa de cilindros, también la utilización de block de Renault 1400 hasta el año 1985 de 1020 cc.

Motor 1020: Original, altura mínima 202 mm. Se permite frezado de camisas en parte superior para evitar el choque de válvulas.

Lubricación libre.

5 – TAPA DE CILINDROS

Original o similar. Se permite marca Ronicevi o similar. Se permite: Agrandar conductos de admisión y escape sin aporte de material. Rectificar cara inferior manteniendo paralelismo original. Rellenar y trabajar cielos con altura libres respecto al plano de los casquillos. Rellenar orificios de agua a la altura del plano. Fresar alojamientos de resorte de válvulas. Agrandar los agujeros de anclaje en la cara superior. Variar medida y ubicación de espárragos de múltiples. Sustituir guías de válvulas manteniendo posición e inclinación original. Rellenar roscas de bujías, colocar rosca larga, manteniendo posición original se permite bujías de 10mm.

Se permite trabajos en cámaras sin aporte de material.

Para los motores que las bujías sobresalen de la cámara de combustión con su arandela de fábrica, es obligatorio colocar una arandela postiza inamovible adherida a la tapa de cilindro del espesor necesario para que la misma quede al ras (que no sobresalga ni quede embutida)

De esta forma quedará el inserto de medición de compresión (al ras).

Condición fundamental para su correcta comprobación.

6 – GUIAS DE VALVULAS Y CASQUILLOS

Material y formas libre, manteniendo posición original.

7- VALVULAS

Válvulas libres. Diámetro máximo de admisión 33,5 mm.; escape 30,5; no se admite tolerancia. Descarga libre hasta 45 mm. medido desde la cabeza. Suplementos, resortes, platillos y seguros libres. En todos los componentes, prohibido aleación liviana o titanio.

8 – MULTIPLE DE ADMISION

Original. Trabajos libres en interior, sin aporte de material.

9- CIGUEÑAL

Original. Tolerancia de volteo 80 mm. + 0,5 mm. La posición radial de los muñones deberá mantenerse original. Posición de muñones gemelos 360° + - 1°. Se permite: rectificado, rellenado de muñones para restaurar medidas y balancear sin aporte de material, ranurar muñones de bancada, agujerear éstas en posición transversal a los conductos de lubricación originales y fresado de orificios de lubricación de muñones de biela. Se permite colocar cigüeñal de 4 L y Carrera hasta 77,30 mm. Peso Mínimo 9,700 Kgr. Balanceado únicamente por medio de agujeros tipo original.

10 - METALES

Libres. Prohibido el uso de rodillos.

11 - BIELAS

Originales. Se permite: alesar interior, contrapesar sin tocar la parte ahuecada de la caña y colocar espárragos. Bulones libres hasta 9 mm. Peso libre. Se permite pulir.

12- PISTONES

Libres, planos, sin poder rebasar altura de las camisas.

13- PERNOS

Originales. Se permiten flotantes. Prohibido el uso de aleación liviana o titanio y/o rodillos.

14 - AROS

Cantidad tres (3) como mínimo. Espesores de compresores, 1,2 + - 0,1 mm. como mínimo. Rasca aceite 2 +- 0,1 mm. como mínimo.

15 - JUNTAS. RETENES

Juntas de espesor uniforme. Retenes libres.

16- ÁRBOL DE LEVAS

Libre conservando ubicación original. Prohibido asentarlos sobre rodamientos o rodillos. Medida máxima de los apoyos 38 mm. sin tolerancia. Alzada máxima 11 mm. que se medirá en el platillo de válvula, sin luz.

17 - BOTADORES

Original o similares. Prohibido el uso de rodillos. Preparación y Dureza libre.

18 - DISTRIBUCION

Libre a engranajes, cadena o correa. Se permite hacer corrector y agujerar la tapa de distribución para operar el mismo.

19 - FLAUTA DE BALANCINES

Se permite extender hacia los costados de la tapa de cilindros por medio de dos (2) bulones, dar tratamiento de dureza y ranurar. Colocar eje del motor 1400.

20 - BALANCINES

Original o similar, se permite rectificar el apoyo en la válvula. Regulador libre. Dureza libre.

21 - VARILLAS LEVANTA VALVULAS

Libres en largo, espesor y dureza. Prohibido aleación liviana.

22 - TAPA DE VALVULAS

Libre en cuanto a su forma y diseño. Descarga obligatoria a recipiente de 1 ltr. De capacidad ubicado en el vano motor.

23 - ESCAPE Y MULTIPLE DE ESCAPE

Libre, manteniendo su ubicación original de salida en la tapa de cilindros.

4 L: salida hacia abajo.

24 - BOMBA DE ACEITE

Original o similar. Engranaje de mando y preparación libre.

25 - FILTRO DE ACEITE

Opcional. Se permite de flujo total.

26 - VALVULA REGULADORA

Plaqueta libre. Se permite radiador de aceite.

27 - VOLANTE DE MOTOR

Libre, con corona de arranque.

28 - EMBRAGUE

Monodisco. Placa, disco, rulemán de empuje y accionamiento libres.

29 - CARTER

Original. Preparación libre.

30 - TRANSMISION

Caja de Velocidades: Original correspondiente a la carrocería del vehículo. Relaciones originales. Única relación de puente homologada 8 (piñón): 35 (corona). Prohibido el uso de autoblocante o trabado. Anclaje original. Patas libres. Prohibido accionamiento secuencial. Las autoridades de la Categoría en cualquier momento que consideren necesario, podrán verificar las relaciones de caja mediante la aplicación de disco graduado debiendo cumplirse:

en 1a. velocidad 3,700 : 1

en 3a. velocidad 1,520 : 1

en 2a. velocidad 2,270 : 1

en 4a. velocidad 1,030 : 1

Marcha atrás obligatoria, en funcionamiento.

a) Se permite variar selectora de caja:

b) Reforzar horquilla, manguito y tuerca de piñón- enchavetar o soldar.

c) Se permite retirar sincronizados y aros de alambre.

31 - CARBURADOR

De fabricación de gran serie (no de competición); de una boca hasta 34 + - 0,2 mm., deberá mantenerse el exterior original, reglaje, interior y sistema de aceleración libres. Pulmón, cebador y bomba de pique, opcionales. Se permite: uso de trompeta libre hasta 140 mm. de largo total. Filtro de aire, libre; opcional en cuanto a su colocación o no, no pudiendo tener elemento alguno que sirva de sobre alimentador (cono o trompeta).

4 L: Con el capot bajo la trompeta no podrá sobresalir más de 5 cm. de la línea de éste.

En caso de colocar filtro de aire, la cámara de aire por encima del carburador no podrá sobrepasar la línea inferior del parabrisas.

Se permite un anillado en la garganta con un diámetro de 34 mm + 0,1 mm / - 0,2 mm.

Se permite reparar parte exterior con aporte de material.

Se permite anillar la garganta de los mismos, manteniendo diámetro original.

Se autoriza en la tapa de la cuba y en la base del carburador, como máximo, 2 juntas.

Se permite tapar o restringir con chicler el orificio de econostar.

32 - ENFRIAMIENTO

Se permite radiador de cinco (5) hileras como máximo. Ubicación libre. Bomba de agua, poleas, correas, tensores y guías libres. Se permite colocación de electroventilador.

33 - ENCENDIDO

Bobina, cables, distribuidor, libre. Orden de encendido, original (1, 3, 4, 2).

Se permite el uso de encendido transistorizado o electrónico. Bujías de 10 o 14 mm. de diámetro; manteniendo posición, forma y ángulo original, rango libre.

Para colocar bujía de 10 mm. se debe embujar con bronce o hierro, entre rosca posición original.

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.

34 - SUSPENSION

Delantera: Bujes, material y formas libres, sobre anclajes originales. Espirales libres. Parrillas libres en preparación, largo original. Se permite correctores de comba. Puntas de eje, material libre. Se permite separador de rulemanes. Barra estabilizadora libre en cuanto a su reglaje, posición y material, prohibido a cuchillas y barra estabilizadora trasera. Espirales libres. Se permite colocación de brazos tensores o reactores para sujetar las cañoneras en un solo punto de la carrocería cada uno de ellos. Se permite alivianar puente y cañoneras.

4 L: Portamasa y masa de preparación libre. Buje libre. Se permite eliminar barras de torsión delanteras y traseras, por uso de espirales. Prohibido suspensión rotulada. Anclajes de amortiguadores libre; no a la jaula.

Suspensión trasera: Se permite limitador de expansión "no precargas".

35 - AMORTIGUACION

Hidráulicos. Se permite desarmables de regulación interior. Diámetro libre. Anclaje original. Bujes libres.

36 - FRENOS

Libres, obligatorio en las 4 ruedas. Obligatorio uso de bomba de doble circuito o dos bombas de circuito simple. Accionamiento de mano, opcional.

Prohibido discos perforados.

Pedalera en posición libre.

Se permite para todas las marcas y modelos solamente ventilar los frenos delanteros utilizando manguera de plástico o goma de un diámetro máximo de 3"(pulgadas) sujeta a la carrocería o a la parrilla.

37 - DIRECCION

Caja de dirección original o similar. Posición original, reglaje libre; pudiéndose modificar la relación a través de mecanismos a engranajes, cadena o correas. Se permite columna articulada. Largo libre. Volante libre. Soportes libres.

38 - TAPA DE MOTOR

Bisagras y cierres libres. Se permite recortar para colocación de radiador de aceite. Podrá reemplazarse por fibra de vidrio con forma original. El vehículo podrá circular con la tapa abierta en condiciones de seguridad.

4 L: Se permite agujerear para paso de carburador. Elevarlo hasta borde inferior de parabrisas. Se permite retirar la tapa de motor y colocar un alerón que lo delimita el ancho máximo de la carrocería y el alto máximo del techo.

39 - TAPA DE BAUL

Material. Cierre y bisagras libres. Se permite quitar refuerzos internos.

40 - TRAVERSA

Libre. Se permite construirla en caño.

41 - CHAPONES

Opcionales. Material libre.

42 - PARAGOLPES

Es obligatorio eliminar el delantero y sus soportes. El trasero es obligatorio, libre, no pudiendo exceder el ancho de la carrocería en travesa de chapa. Prohibido el uso de paragolpes trasero en travesa tubular.

RENAULT 1300 C.C.

Para los vehículos Renault Gordini o 4L se autoriza el motor Fiat 1300 cc., con la preparación establecida.

1 - BLOCK DE MOTOR

Original de serie, de fabricación nacional, hasta año 1978.

Se permite rectificación del plano superior sin inclinación, No se permite desplazar los ejes de los cilindros en ningún sentido, diámetro 73,10. Conducto de refrigeración y de lubricación libre.

Altura mínima del block 202 mm.

Se permite frezado de camisas en parte superior para evitar choque de válvulas. (cachas).

2 - TAPA DE CILINDRO

Original ó similar. Se permite trabajar los conductos de admisión y escape sin aporte de material. Guías de válvulas libre. Se permite rectificar el plano sin inclinación. Cielo original sin aporte de material. Rectificar cara interior manteniendo el paralelismo original. Se permite el fresado en el alojamiento de los resortes.

Para los motores que las bujías sobresalen de la cámara de combustión con su arandela de fábrica, es obligatorio colocar una arandela postiza inamovible adherida a la tapa de cilindro del espesor necesario para que la misma quede al ras (que no sobresalga ni quede embutida)

De esta forma quedará el inserto de medición de compresión (al ras).

Condición fundamental para su correcta comprobación.

3 - VALVULAS

Los diámetros máxima de válvulas deberán ser:

Admisión: 34 + 0,1

Escape: 30,5+ 0,1

Ubicación cantidad y forma original, no se permite válvulas de competición ni pulidos

4 - CASQUILLOS y GUIAS DE VALVULAS

Ubicación cantidad y material original. Guías se permite de bronce.

5- ARBOL DE LEVAS

Conservando su ubicación original. Prohibido asentarlos sobre rodamientos o rodillos.

Alzada máxima 9 mm que se medirá en el platillo de válvulas sin luz.

Se permite buje del mismo, ranurar y fresar.

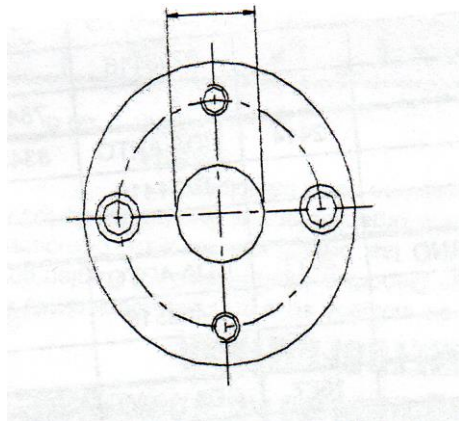
6- MULTIPLE DE ADMISION

Original. De una boca. Entrada y conductos libres. Con una brida adaptadora de una boca de agujero concéntrico de espesor 10 mm +/- 0,1 mm, y un diámetro 32 mm + 0.3 mm .

Esta debe de ser en forma opcional y en su parte inferior deberá tener un diámetro

Máximo 32 mm + 0.3 mm

Agujero concéntrico diámetro 32 mm +/- 0,3mm



Espesor: 10 mm +/- 0,1 mm

7 - CARBURADOR

Weber o Caresa de 32 de garganta, con difusor de hasta 26 mm.. Exterior original, sistema de cebador, varilla y accionamiento de bomba de pique libre. No se permite ningún tipo de trompeta ni sobrealimentación.

Emulsionador libre y paso calibrado de aire y combustible libre.

Centrador de mezcla (avioncito), preparación libre, ubicación libre.

Se permite tapar o restringir con chicler el orificio de econostar.

Idem al Fiat 1300.

8 - CIGÜEÑAL

Original. Prohibido pulir y alivianar. Se permite rellenar muñones para llevar a medida rectificar y balancear sin aporte de material, dar tratamiento de dureza, ranurar ó frezar los orificios de lubricación en muñones de bielas y bancada, trabajar los conductos de lubricación.

La carrera será de hasta 77,20 la posición radial de los muñones debe mantenerse original.

Peso mínimo del cigüeñal 9.700 Kg. Balanceado únicamente por medio de agujeros tipo original. Posición radial 360° + 1.

Polea del cigüeñal libre material y forma.

9 - METALES

Libre. Prohibido el uso de rodillos.

10 – BIELAS

Originales de fábrica. No se permite el pulido en ningún efecto. Se permite contrapesar ó alivianar 3 de las 4 bielas dejando una totalmente original. Centro de perno y bancada original

Peso mínimo 470gr sin cojinetes.

11 - PISTONES

Original o similares, no forjados, se permite fresaduras para válvulas en forma y profundidad libre. Desplazamiento de perno original. Se permite trabajar la cabeza del pistón hasta 2,5mm de profundidad sin aporte de material. Se permite el balanceo de los mismos. No deberán sobrepasar el plano del block.

12 - PERNOS

Flotante.

13 - AROS

Ubicación cantidad y espesor original.

14 - JUNTAS Y RETENES

Libres

15 - RESORTES DE VALVULAS

Libre.

16 - BOTADORES

Original o similares. Preparación y dureza libre

17 - DISTRIBUCION

Libre a cadena o correa. Se permite hacer corrector.

18 - FLAUTA DE BALANCINES

Original o similar. Se permite extender las mismas a los costados por medio de 2 bulones, ranurar y dar tratamiento de dureza.

19 - VARILLA LEVANTA VALVULAS

Libre en largo espesor y dureza. Prohibido aleación liviana.

20 - BOMBA DE ACEITE

Original o similar. Engranaje de mando y material libre.

21 - TAPA DE VALVULAS

Libre.

22 - POLEAS

Libres

23 - ESCAPE Y MULTIPLE DE ESCAPE

Libre.

Se permite colocar un separador metálico o de aluminio entre la tapa de cilindro, los múltiples de admisión y escape de hasta 15 mm de espesor con el objeto de lograr la distancia necesaria que permita la colocación del motor de arranque en caso de optarse por la utilización de carcasa, cubre volante de Renault 4 S o Renault 6.

24 - FILTRO DE ACEITE Y RADIADOR DE ACEITE

Libre.

25 - VOLANTE DE MOTOR

Libre con corona de arranque.

26 - ENCENDIDO

Bobina, cables, distribuidor a platino de autos de gran serie. Preparación interior libre. Posición original. Orden de encendido, original (1342). Bujías de rosca de 14 mm. y posición, forma y ángulo original, rango libre.

Se permite el uso de encendido transistorizado o electrónico.

27 - EMBRAGUE

Mono disco, placa. Disco, rulemán y accionamiento libre.

28 - CARTER

Original. Preparación libre.

29 - TRANSMISION

Caja puente de Gordini. Preparación de interior libre. Se permite cortar la carcasa para facilitar su desarme. Selectora libre Se permite carcasas de 4L , modificar interior de cañonera para alojar rulemanes o bujes. Palieres, masas y porta masas libres, palanca de cambios y varillajes libres. Anclaje de caja libre. Se permite dos tensores de la caja al block.

30 - RELACIONES AUTORIZADAS

Las autoridades de la categoría en cualquier momento que consideren necesario podrán verificar las relaciones de caja mediante la aplicación de disco graduado debiendo cumplirse.

Caja corta

Piñón y corona =8,35	Relación	4,375
Caja de velocidades	dientes de engranaje	
1º velocidad = 3,700:1	10 x 37	
2º velocidad = 2,270:1	18 x 41	
3º velocidad = 1,520:1	23 x 35	
4º velocidad = 1,030:1	29 x 30	

OPCIONAL: A libertad de autorizar o no una pieza

LIBRE: A la libertad de trabajo sobre una pieza, su cambio o eliminación.

Cuando se utilice el motor Fiat, se autoriza a utilizar la caja del Fiat 600, con todas las relaciones del Fiat 600 y piñón y corona del mismo, posición original del Gordini, las patas de sujeción libres.

Se permite utilizar caja de Renault 6 para motor Fiat o Renault.

Piñón y corona =8,31

Relación 3,875 a 1

en 1a. velocidad 3,615 : 1

en 3a. velocidad 1,480 : 1

en 2a. velocidad 2,263 : 1

en 4a. velocidad 1,032 : 1

Marcha atrás 3,076 : 1 en funcionamiento.

ASOCIACION PILOTOS GRAN TURISMO 900

* ***CITROEN: 2 CV, 3 CV, IES, SUPER AMERICA.***

MOTOR FIAT 1300 MOTOR 1100

1 - CARROCERIA

Original en su material y forma. Se permite: Recortar y bajar la carrocería manteniendo el aspecto original de fábrica. Guardabarros libres debiendo cubrir como mínimo las 2/3 partes de la banda de rodamiento. Se permite tapar orificios de luces delanteras y traseras. Anular puertas traseras. Alivianar habitáculo y colocar piso plano de chapa o aluminio. Chasis original o similar, tubular, de planchuela o hueco debiendo mantenerse el entre centro de anclaje de travesa. Pedalera libre.

Se permite cortar el túnel al solo efecto de desplazar la butaca hacia el medio.

Se permite pontones laterales de un ancho máximo de 10 cm. Y cortar la puerta solamente al efecto de permitir la apertura y cierre de la misma.

Se permite modificar el chasis en la parte delantera para adaptar el motor Fiat.

2 - MEDIDAS DE CARROCERÍA

Trocha 170 cm., sin tolerancia que será medida mediante calibre pasa - no pasa de afuera a afuera, sobre el borde del neumático.

3 - BLOCK MOTOR:

De producción nacional de serie.

Se permite motor 128 1300 cc preparación Idem FIAT 600 1300.

Para 1300 es obligatorio la utilización de una brida de 29 mm (+ 0.3 mm)

Para 1300 Promocional es obligatorio la utilización de una brida de 29 mm (+ 0.3 mm)

Para 1100 es obligatorio la utilización de una brida de 30 mm (+ 0.3 mm)

4 - SUSPENSION

Preparación libre. Barra estabilizadora: libre en cuanto a su reglaje, posición y material, prohibido a cuchillas.

Suspensión trasera: Se permite limitador de expansión "no precargas".

Se permite en los brazos de suspensión (manguetas) delanteras y traseras, cortar y soldar 2 planchuelas con cuatro orificios para tornillos de 10 mm. como mínimo, al solo efecto de permitir la corrección de comba y divergencia.

Se permite reforzar los brazos de suspensión.

Se permite masa de Fiat de cuatro agujeros con espárragos o tornillos.

5 - AMORTIGUACION

Libre. solo se permite funcionamiento hidráulico (no presurizado).

6 - FRENOS

Libres, No de competición. Obligatorio en las 4 ruedas. Obligatorio uso de bomba de doble circuito o dos bombas de circuito simple. Accionamiento de mano, opcional.

Prohibido discos de frenos perforados.

Pedalera en posición libre.

Se permite para todas las marcas y modelos solamente ventilar los frenos delanteros utilizando manguera de plástico o goma de un diámetro máximo de 3"(pulgadas) sujeta a la carrocería o a la parrilla.

7 - DIRECCION

Caja de dirección original o similar o cremallera. Se permite modificar o adaptar soporte para anclar cremallera Libre, posición libre, respetando los diámetros de original. Se permite columna articulada. Largo libre. Volante libre. Soportes libres.

Se permite reforzar brazos de dirección y barras de dirección.

8 - ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Diseño libre. Construida con tubos de acero de 25,4 mm. x 1,5 mm. de espesor como mínimo. Mínimo 7 apoyos que deberán estar soldados a la carrocería. Se permite soldar toda la jaula a la carrocería y la extensión de caños saliendo del habitáculo, utilizándose como anclajes de suspensión y/o amortiguadores. En las puertas delanteras es obligatorio cruz de caños y protección tipo Nascar, permitiendo el acceso del piloto bajo normas de seguridad que serán verificadas por el Representante Técnico de la categoría.

9 - TAPA DE MOTOR

Libre. Se permite colocar trompa plástica de formato libre. SIN PARAGOLPE

10 - TAPA DE BAUL

Material. Cierre y bisagras libres.

11 - FILTRO DE AIRE.

Filtro de aire obligatorio. Toma de aire libre. opcional

12 - TRAVERSA

Libre. Se permite construirla en caño.

13 - CHAPONES

Opcionales. Material libre.

14- TRANSMISION

Caja de Velocidades: Prohibido el uso de autoblocante o trabado. Patas libres. Debe estar la marcha atrás y variar sistema de selectora. Prohibido sistema secuencial.

Se debe anular la 5° marcha.

Caja de Velocidades: Prohibido el uso de autoblocante o trabado. Patas libres. Debe estar la marcha atrás y variar sistema de selectora. Prohibido sistema secuencial.

Se debe anular la 5° marcha.

Para Citroen con motor 128 1300 cc caja Lancia.

Relación	Engranajes
1	11-43
2	15-34 o 47/21
3	25-38
4	32-37

Diferencial 15-61

Las autoridades de la Federación en cualquier momento que consideren necesario, podrán verificar las relaciones de caja mediante la aplicación de disco graduado debiendo cumplirse:

14 - ENFRIAMIENTO

Se permite radiador de Serie.

ASOCIACION PILOTOS GRAN TURISMO 900* DE CARLO - BMW: SEDAN 2 PUERTAS, COUPE.

1 – CARROCERÍA

Original en su material y forma. Podrá modificarse y recortarse manteniendo el aspecto original de fábrica. Pedalera libre.

2- MEDIDAS DE CARROCERÍA

Trocha Delantera y trasera ambas serán medidas mediante calibre pasa - no pasa de afuera a afuera, sobre el borde del neumático.

3 - BLOCK MOTOR:

Motor FIAT 1300.

4 - TRANSMISION

Caja de Velocidades: de Fiat 600 de cuatro marchas hacia delante, relaciones originales. Prohibido el uso de autoblocante o trabado. Anclaje original. Patas libres. Debe tener la marcha atrás. Prohibido sistema secuencial.

5 – SUSPENSIÓN

Anclajes originales; Brazos y parrillas de suspensión originales. Bujes, no rotulados.

SUSPENSIÓN TRASERA: Se permite limitador de expansión “no precargas”

6 – AMORTIGUACIÓN

Hidráulicos. Desarmables de regulación interior. Anclaje original. Largo y Diámetro, libre.

7 – FRENOS

Libres, obligatorio en las 4 ruedas. Obligatorio uso de bomba de doble circuito o dos bombas de circuito simple de fabricación nacional. Accionamiento de mano, opcional. Prohibido el uso de sistema anti - bloqueo.

Se permite para todas las marcas y modelos solamente ventilar los frenos delanteros utilizando manguera de plástico o goma de un diámetro máximo de 3"(pulgadas) sujeta a la carrocería o a la parrilla.

8 – DIRECCIÓN

Libre.

9 - ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Diseño libre. Construida con tubos de acero de 28 mm. x 1,5 mm. de espesor como mínimo. Mínimo 7 apoyos que deberán estar soldados a la carrocería. Se permite soldar toda la jaula a la carrocería y la extensión de caños saliendo del habitáculo. Las puertas delanteras quedarán libres permitiendo el acceso del piloto bajo normas de seguridad que serán verificadas por el Representante Técnico de la categoría.

10 - TAPA DE MOTOR

Libre.

11 - TAPA DE BAUL Y TROMPA

Material libre cubriendo $\frac{3}{4}$ partes como mínimo de la banda de rodamiento. Cierre y bisagras libres.

12 – TRAVERSA

Libre, sin que sobresalga en más de 5 cm. el largo de la carrocería.

13 – CHAPONES

Opcionales. Material libre.

RENAUL 4”S”

Se permite en el Renault 4 L utilizar monitorización Fiat 1300 o Renault 1300 (ver dicho motor arriba).

ART. 1: CARROCERIA:

Original en su forma y material. Se permite reparar conservando sus formas y materiales. Recortar sus guardabarros delanteros hasta 8(ocho) cm en todo su entorno. Recortar los traseros en lo alto hasta que la medida en el centro del borde superior sea de 20(veinte) cm. Podrán ser de plástico. Opcional cubre rueda trasero y delantero provisto por la categoría. Tapar los agujeros de faros delanteros y trasero. La pedalera será libre con posición de manejo original. Se permite la colocación de una chapa de aluminio ubicada por encima de los caños inferiores de la jaula, fijada con tornillos a sólo efecto de permitir el libre desplazamiento de los pies del piloto. Bulones de carrocería y roscas, medidas libre. La pintura será libre.

Se permite agujerear trompa con hasta dos orificios de diámetro máximo de 3" (pulgadas), a sólo efecto de colocar mangueras para ventilar frenos delanteros.

Se permite unificar guardabarros, trompa y capot, manteniendo forma original o similar y ésta podrá ser de plástico. Se podrá modificar el chasis delantero debajo del radiador y colocar tipo travesa para la mejor extracción de la caja de velocidad

Se permite eliminar pasa rueda delantero y trasero.

Se permite desplazar la butaca al medio.

ART.2: MEDIDAS DE CARROCERIA

La distancia entre ejes tendrá una tolerancia de 235 cm a 239 cm. Diferencia entre ejes 2 cm como máximo. Trocha 1,62 Mm medida máxima de labio exterior a labio exterior, parte inferior de llantas.

ART.3: ESTRUCTURA DE SEGURIDAD:

Compuesta por tubos de acero conexionado con un diámetro mínimo de 28mm y un espesor mínimo de 1,5mm. En su fijación al piso con placa de 3mm de espesor. Deberá tener 7 puntos de apoyo como mínimo según muestra la figura N° 1. Se permite 4(cuatro) caños de la jaula hacia los falsos chasis delanteros y 2(dos) hacia el puente trasero.

También se permite un caño de soporte a soporte trasero y

Delantero de amortiguadores.

Todos los otros caños agregados en diámetro y posición son libres pero no podrán salir del habitáculo ni sobrepasar zócalos, torpedo, panel trasero, pasa rueda, ni piso a una altura superior de 70mm. No podrán invadir el hábitat del piloto, siendo obligatorio con "X" entre los caños delanteros y traseros de las puertas para la protección del piloto. Deberán dejar libres las 2/3 partes de las puertas. Se podrá soldar toda la jaula a la carrocería

ART.4: PUERTAS:

Delanteras: Se permite alivianar su interior en condiciones de seguridad. Manijas de puertas libres, interior y exterior en perfecto funcionamiento. Se permite cortar la puerta a la altura de los caños de protección (cruz de puerta) Prohibido el uso de pasadores.

ART.5: TAPA DE MOTOR:

Podrá ser levantada en su parte trasera sin superar los 50mm de su apoyo. Se permite agujero para carburador hasta 350 Mm. de diámetro. Se permite agujerear capo ídem Fiat o Gordini.

ART.6: TAPA DE BAUL:

Material, bisagras y cierres libres. Refuerzos interiores opcionales

ART.7: TRAVERSA:

Libre.

ART.8: CHAPONES:

Opcionales, material libre.

ART. 9: SISTEMA ELECTRICO:

Instalación eléctrica libre de diseño, dentro del habitáculo deberá ser cubierta por un caño corrugado o aislante ignífugo, en condiciones de seguridad. Generador de corriente y regulador de voltaje opcionales. Motor de arranque en correcto funcionamiento. Será obligatorio: el uso de dos luces de stop, de tamaño libre ubicada en la luneta trasera perfectamente visible, accionada únicamente por el pedal de freno con una lámpara de 15 o 20 watts. El uso de una luz de color ámbar o amarilla de 15 watts en días de lluvia, colocada en el centro de la luneta. Para las carreras nocturnas será obligatorio el uso de luz reglamentaria o similar, delante de color ámbar o azul y atrás de color rojo, con lámparas de 5 watts de potencia eléctrica. Demás luces, opcionales.

Motor de arranque: preparación libre en ubicación original. En funcionamiento.

ART.10: ENCENDIDO:

Distribuidor y sistema de engranaje libre. Se prohíbe el uso de captor sobre volante o polea del cigüeñal. Se permite toma de fuerza para conectar reloj RPM. Bobina, condensador, rotor, tapa de distribuidor y cable de alta tensión libre. Bujías libres (una por cilindro) de 14mm. De diámetro.

Orden de encendido ORIGINAL.

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.11: REFRIGERACION:

Radiador forma, tamaño libre dentro del vano motor. Se permite armazón soporte del mismo. Electro ventilador y accionamiento del mismo libre. Canalizador libre. Termostato opcional. Mangueras libres.

ART.12: ALIMENTACION:

Capacidad y forma libre, construido en chapa de aluminio o acero galvanizado. Deberá tener un respiradero al exterior dirigido hacia abajo y en la tapa y garganta 2 orificios para su precintado. Filtro de nafta metálico: libre. Cañería libre, en su trayecto sujeta al casco. Prohibido las de plásticos. Bomba de nafta original o similar, reglaje libre. Se permite canalizador de corriente de aire sobre la bomba.

Tanque de nafta dentro del habitáculo parte posterior con para-llamas en condiciones de seguridad.

La nafta será de uso comercial. El Comisario Técnico será el encargado de estipular en tiempo y forma el control de los combustibles.

Cañería a la bomba y carburador mayado metálico conexionado libre.

ART.13: FRENOS:

Libre, de uso comercial, obligatorio y en funcionamiento en las cuatro ruedas. Solamente los delanteros se podrán ventilar utilizando manguera de plástico o goma de un diámetro máximo de 3" (pulgadas), sujeta a la carrocería o a la parrilla. No de competición.

Es obligatorio el uso de dos bombas de frenos (ambas en funcionamiento), o bien el uso de una bomba de freno de doble circuito, permitiéndose en ambos casos nacionales o importados. Anclaje y comando de las mismas libre. Sistema de freno de mano opcional. Prohibido ABS.

Prohibidos discos perforados, si ranurados. No de competición.

Se permite para todas las marcas y modelos solamente ventilar los frenos delanteros utilizando manguera de plástico o goma de un diámetro máximo de 3"(pulgadas) sujeta a la carrocería o a la parrilla.

ART.14: DIRECCION:

La caja de dirección libre, de gran serie no de competición. Extremos libres. Anclaje libre.

ART.15: SUSPENSION:**Delantera:**

Barra estabilizadora: reglaje, posición y diámetro libre (no a cuchilla). Porta masa y masa preparación libre. Bujes libres. parrilla preparación libre con largo original Se permite eliminar barra de torsión por uso de espirales, estos serán libres con ubicación concéntrica con el amortiguador. Tensor delantero libre.

Suspensión trasera: no rotulada. Espirales reglaje libre32, Se permite eliminar barra de torsión por uso de espirales; estos serán libres, con ubicación concéntrica con el amortiguador. Se permite fijación libre al brazo oscilante. Se permite eje trasero de Citroen

Barra estabilizadora: reglaje, posición y diámetro libre (no a cuchilla).

ART.16: AMORTIGUADORES:

Libres. No se permite su regulación desde la posición de manejo. No se permite amortiguador con tacho suplementario. Prohibido la comunicación entre amortiguadores., bujes libres. Anclaje de amortiguador libre.

ART: 17: TRANSMISION:

Caja de velocidades: no se permite utilizar otra relación de marcha que no sea la que autoriza este reglamento. Preparación interior libre, cuatro marchas hacia delante. Se permite anular la marcha atrás, palanca de cambio y varillaje libre, se permite variar posición de palanca de cambio. Pata de caja libre. Prohibido autoblocante o trabado, palieres libres

Uso obligatorio caja puente Renault 4"S". Con modificaciones permitidas ídem caja puente Renault Gordini. No se permite utilizar otras relaciones de caja diferencial que las que se autoriza a continuación:

RELACIONES AUTORIZADAS**Relaciones autorizadas**

en 1a. velocidad 3,615 : 1

en 2a. velocidad 2,263 : 1

en 3a. velocidad 1,480 : 1

en 4a. velocidad 1,032 : 1

Marcha atrás 3,076 : 1 en funcionamiento.

ART 18: BLOCK DE MOTOR:

Original de serie, fabricación nacional, marca Renault 1300. Se permite motor Fiat 1300 con los mismos artículos igual que el Fiat 600 o del Renault Gordini.

ART.19: ADAPTACION DEL MOTOR:

El motor se deberá colocar respetando la posición original de la caja de velocidades Renault 4"S". Anclaje y patas libres.