



## REGLAMENTO TÉCNICO

---

Asociación Argentina de Automóviles Sport

Turismo Mejorado Histórico L/S

**Vigencia: 1° de Enero de 2026 al 31 de Diciembre de 2026**

## **Índice**

|                                           |           |
|-------------------------------------------|-----------|
| <b>ARTÍCULO 1 – VEHÍCULOS ADMITIDOS</b>   | <b>3</b>  |
| <b>ARTÍCULO 2 – GENERALIDADES</b>         | <b>4</b>  |
| <b>ARTÍCULO 3 – PESO</b>                  | <b>4</b>  |
| <b>ARTÍCULO 4 – MOTOR</b>                 | <b>4</b>  |
| <b>ARTÍCULO 5 – ALIMENTACIÓN</b>          | <b>10</b> |
| <b>ARTÍCULO 6 – SISTEMA ELÉCTRICO</b>     | <b>12</b> |
| <b>ARTÍCULO 7 – ESCAPE</b>                | <b>13</b> |
| <b>ARTÍCULO 8 – LUBRICACIÓN</b>           | <b>13</b> |
| <b>ARTÍCULO 9 – REFRIGERACIÓN</b>         | <b>13</b> |
| <b>ARTÍCULO 10 – TRANSMISIÓN</b>          | <b>14</b> |
| <b>ARTÍCULO 11 – SUSPENSIONES</b>         | <b>15</b> |
| <b>ARTÍCULO 12 – FRENOS</b>               | <b>17</b> |
| <b>ARTÍCULO 13 – INTERIOR Y EXTERIOR</b>  | <b>17</b> |
| <b>ARTÍCULO 14 – IDENTIFICACIÓN</b>       | <b>18</b> |
| <b>ARTÍCULO 15 – COMBUSTIBLE</b>          | <b>18</b> |
| <b>ARTÍCULO 16 – PRECINTADO</b>           | <b>19</b> |
| <b>ARTÍCULO 17 – LLANTAS Y NEUMÁTICOS</b> | <b>19</b> |
| <b>ARTÍCULO 18 – MEDIDAS DE SEGURIDAD</b> | <b>19</b> |

# REGLAMENTO TÉCNICO

Este reglamento es válido a partir del 1º de enero de 2026 y hasta el 31 de diciembre de 2026.

## *DISPOSICIONES GENERALES:*

- 1) La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. Todo lo que no está expresamente permitido está prohibido.  
De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Comisión Técnica de la A.A.A.S., que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento especialmente en lo referente a los autos de la ex Light ya que el presente reglamento se basa primordialmente en los autos con motores 125 y 504.
- 2) Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.
- 3) El presente Reglamento estará abierto, al solo efecto de analizar y/o corregir algún punto de desequilibrio en la categoría.

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

Todo automóvil antes de su primera participación en competencias deberá solicitar una verificación técnica previa. El pedido se hará ante la SC técnica de la A.A.A.S.

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

## **ARTÍCULO 1 – VEHÍCULOS ADMITIDOS**

Peugeot 403  
Peugeot 404  
Fiat 1500 Berlina  
Fiat 1500 Coupe

Todos con motor de su marca, de Fiat 125 o 1500/1600, de Peugeot (1600 o 2000 cc). Adecuados a las distintas libertades que les daba la categoría Light con las distintas salvedades del presente reglamento.

## **ARTÍCULO 2 – GENERALIDADES**

Toda tuerca, bulón, tornillo o espárrago etc. puede sustituirse por otros de diferentes medidas entre sí.

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

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

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

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

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

## **ARTÍCULO 3 – PESO**

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

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

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

## **ARTÍCULO 4 – MOTOR**

**Se utilizarán los motores Peugeot 504 2000 cc y Fiat 125 1608 cc en sus versiones estándar.**

**Están autorizados los motores originales de los Peugeot 404 y Fiat 1500 en sus versiones de preparación Light con las salvedades del presente reglamento.**

### **4) Block de motor:**

a) Se permite el rectificado respetando los centros, planos y excentricidades originales.

- b) Se permite alear bancadas sin desplazamientos, tolerancia  $\pm 0,2$  mm.
- c) Se permite el cepillado de la cara superior (plano), siempre que sea en forma paralela al plano original.
- d) En caso de rotura, se permite soldar para su reparación, al solo efecto de salvar la pieza para su reutilización con previo aviso a la CT de la A.A.A.S.
- e) Se autoriza el alesado del alojamiento del árbol de levas y/o su embujado, sin ningún tipo de desplazamiento.
- f) Se permite aumentar el diámetro original del cilindro en 1 mm para la marca Fiat motor 125 y 1,5 mm en la versión 1500.
- g) Se permite fijar libremente los tapones de agua y aceite.
- h) Medidas de diámetro y carrera:

| Modelo        | Diámetro Cilindro        | Carrera pistón          |
|---------------|--------------------------|-------------------------|
| Fiat 125      | 80 mm $\pm 1$ mm         | 80 mm                   |
| Fiat 1500     | 78 mm                    | 79,5 mm                 |
| Peugeot 504   | 88 mm                    | 81mm                    |
|               | Tolerancia $\pm 0,15$ mm | Tolerancia $\pm 0,2$ mm |
| Peugeot Light | 84 mm                    | 73 mm                   |

Se permite encamisar.

**4.2 – Pistones y aros:** Deberán ser originales o sustituto de repuesto en dimensiones y cantidad de aros. Se permite el fresado de la cabeza para evitar que toquen con las válvulas.

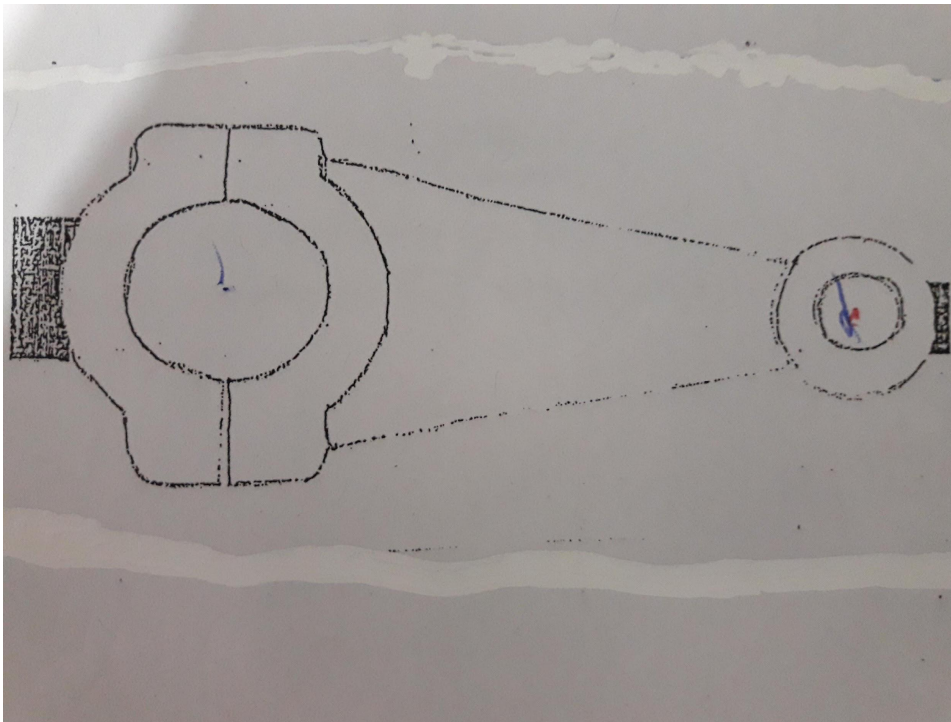
Prohibidos los forjados o de cerámica.

Para los motores de la ex Light los mismos son libres prohibidos los de cerámica.

**4.3 – Pernos y trabas de pistón para todos los motores:** Pernos originales, trabas libres. Se permite acortar el perno al solo efecto de colocar la traba.

**4.3.1** – Se permite la colocación del denominado perno flotante.

**4.4 – Bielas:** Originales del motor. Se permite balancear quitando material solamente de las partes grisadas del dibujo. Entrecentro original.



Para los motores de la ex Light se permite material y forma libre con el entrecentro original de cada marca, a saber:

- Peugeot 131,7 mm;
  - Fiat 132,8 mm;
- teniendo en ambos casos tolerancia de +/- 1 mm.

**4.4.1 – Rugosidad original, se permite dar juego axial.**

**4.4.2 – Se permite embujar el alojamiento del perno sin variar su entrecentro, el buje debe ser concéntrico.**

#### **4.4.3 – Pesos**

|                                                           |            |             |            |
|-----------------------------------------------------------|------------|-------------|------------|
| Fiat                                                      | 820 gramos | peso mínimo | 760 gramos |
| Peugeot                                                   | 730 gramos | peso mínimo | 680 gramos |
| Para los motores ex Light el peso mínimo es de 570 gramos |            |             |            |

#### **4.4.4 – Bomba de aceite**

Original o sustituto de repuesto. Engranaje de mando material libre.

#### **4.5 – Cigüeñal: Original.**

**4.5.1 – Se permite rectificar los muñones de bielas y bancadas, sin desplazar sus centros, balancear mediante orificios o toques de mecha, tratar térmicamente, fresar orificio de lubricación.**

**4.5.2 – Rugosidad original.**

**4.5.3 – Peso del cigüeñal con contrapesos:**

| <b>Modelo</b>      | <b>Peso</b> |
|--------------------|-------------|
| Fiat 125           | 12,890 Kg   |
| Fiat 1500          | 13,250 Kg   |
| Peugeot 504        | 14,990 Kg   |
| Peugeot motor 1600 | 14,860 Kg   |

Peso de cigüeñales, tolerancia +/- 2%.

**4.6 – Cojinetes:** de bielas y bancadas libres, prohibido el sistema de rodillos o bolillas.

**4.7 – Tapa de cilindro:** Original o sustituto de repuesto.

**4.7.1 –** Se podrá embujar con cualquier tipo de material los apoyos de los árboles de levas, se podrán colocar engranajes correctores de árbol de levas (ambas marcas).

**4.7.2 –** Se podrá cepillar la tapa de cilindros en un plano paralelo al original.

**4.7.3 –** Asientos de válvulas: se permite encasquillar por otros similares de material ferroso.

**4.7.4 –** Se podrán cambiar los resortes de válvulas manteniendo el número y posición original y/o suplementar los mismos con arandelas de acero. Los platillos de resortes de válvulas deberán ser los originales o de un vehículo de serie adaptados a ambas marcas. Están prohibidos los platillos de competición (aleación liviana).

**4.7.5 –** Los conductos de la tapa de válvulas no pueden ser pulidos ni agrandados, sólo se permite hermanar los múltiples de admisión y escape pudiendo agrandar en su interior la tapa y el múltiple en cuestión hasta un máximo de 10 mm por pieza (ejemplo 10 mm en el múltiple de admisión y 10 mm en el conducto de admisión de la tapa de cilindros, total entre ambas partes 20 mm, no pudiéndose poner los 20 mm en una de las dos piezas solamente).

**4.7.6 –** Guía de válvulas: material y forma libre.

**4.7.7 –** Se permite reparar una cámara de combustión por rotura sin alterar su forma original con la previa autorización de la Subcomisión Técnica de la A.A.A.S. (Se permite rellenar partes deterioradas por corrosión excepto la cámara de combustión y los conductos, tanto de admisión como de escape).

**4.8 – Relación de compresión:**

**Relación de compresión 10.1 a 1 para la marca Fiat.**

**Relación de compresión 9.5 a 1 para los motores Peugeot 504.**

**Relación de compresión 9.8 a 1 para los motores Peugeot 404 (1 boca).**

#### **4.8.1 – Verificación de Relación de compresión:**

Se realizará con la máquina LISSO B2 y/o cualquier otro método a criterio del fiscalizador.

Prevía declaración jurada de diámetro, carrera y cilindrada unitaria.

Elegir un cilindro cualquiera y proceder a su medición.

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

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

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

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

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

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

#### **4.9 – Junta tapa de cilindro:** Material y espesor libre, debe cumplir su función.

**4.10 – Múltiple de admisión:** Original únicamente de las versiones estándar de cada modelo, rugosidad interna original, prohibidas las admisiones del 504 TN y 125 POTENCIADO.

Para la marca Peugeot se permite únicamente el múltiple original llamado triangular de tres bocas.



**4.10.1 –** Se permiten suplementos de baquelita y juntas hasta un espesor máximo de 15 mm entre la base del carburador y el múltiple de admisión (con junta incluida).

**4.10.2 –** Prohibido frentear el múltiple que no sea en sus planos originales. En los modelos 403, consultar con la CT de la A.A.A.S.

**4.10.3** – Se permite anular el sistema de calefacción de la admisión.

**4.11 – Válvulas:** Originales, prohibidas las de competición o titanio.

**4.11.1** – Ángulos de asientos de válvulas y de casquillos libre.

**4.11.2** – Dimensiones de las válvulas: **Tolerancia: +/- 1%.**

**4.13 – Varilla levanta válvulas y balancines:** Varillas originales.

**4.13.1** – Peugeot: Balancines originales. Se permite rellenar al sólo efecto de su recuperación.

**4.13.2** – Peugeot: está permitido nivelar con suplementos la altura del tren de balancines respecto a la posición original perpendicular a la tapa.

**4.13.3** – Peugeot: la medición de la alzada de válvulas se medirá sobre el platillo de válvulas sin luz.

Fiat: se medirá sobre el botador o la leva.

Alzada máxima de las válvulas (sin luz):

- Fiat 10,20 mm
- Peugeot 10,20 mm.

Para los ex Light la alzada es libre.

**4.13.4** – A los registros de válvulas de los Peugeot se les permite acortar en la zona superior para evitar que toquen con las tapas de válvulas.

**4.14 – Botadores:** Deberán ser los originales.

**4.14.1** – Se permite rellenarlos manteniendo la medida original

**4.15 – Árboles de Levas:** Original de material ferroso.

**4.15.1** – Alzada según tabla Artículo 4.13.3. Cruce libre.

**4.15.2** – Se permite su rellenado y / o tratamiento térmico.

**4.15.3** – Se permite rectificar los apoyos.

**4.16 – Poleas:** Poleas diámetro y material libres, principio de funcionamiento original, correa en V. No se permite balanceador armónico.

**4.17 – ÁRBOL SECUNDARIO (FIAT):** Se permite rectificar sus apoyos. Se permite en el excéntrico de la bomba de nafta, rellenar, colocar rulemán o eliminar el excéntrico de la bomba de nafta.

**4.18 – CARTER:** Original para los 2 motores. Se permite colocar un dispositivo rompeolas. Los motores Peugeot pueden usar cárter de aluminio.

La salida de los gases deben ir en todos los casos a un recipiente (recuperador de aceite) de por lo menos un (1) litro de capacidad, alojado en el interior del vano motor. Se puede reconectar al cárter al solo efecto de recuperar el aceite.

La tapa de llenado de aceite es libre.

**4.19 – VOLANTE DE MOTOR:** Original. Se permite mecanizar para alivianar en cualquier parte del mismo, siempre que se pueda verificar su origen

**4.19.1** – Deberá mantener la corona de arranque original.

**4.19.2 – PESOS**

|                    | <b>Peso mínimo</b> | <b>Peso máximo</b> |
|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>FIAT 125</b>    | 5,490 Kg           | 6,200 Kg           |
| <b>PEUGEOT 504</b> | 7,110 Kg           | 8,300 Kg           |

**4.19.3** – Se permite colocar 3 pernos adicionales de guía para la placa de embrague.

**4.20 – PLACA Y DISCO DE EMBRAGUE**

**4.20.1** – PLACA DE EMBRAGUE: Original. Prohibido aleación liviana

**4.20.2** – DISCO: Se puede optar por enterizo u original con preparación libre. Se permite el remachado y pegado de los forros. Prohibido los sinterizados o cerámicos. Diafragma: preparación libre, se permite aumentar la cantidad de flejes que vinculan la placa con la carcasa. Anclajes y bulones libres. Prohibido sistema multidisco. Principio de funcionamiento original en el accionamiento del embrague.

NOTA: Se autoriza a cambiar el sistema de comando original por otro sistema de cable.

**4.21 – DISTRIBUCIÓN:** Original.

**4.21.1** – Se permite colocar engranaje corrector de puesta a punto de árbol de levas.

**4.21.2** – Se permite usar tensor de cadena y correa dentada (en forma libre en ambas marcas).

**4.21.3** – En el caso de Peugeot se permite realizar una ventana en la tapa de distribución a los efectos de hacer uso del corrector de puesta a punto del árbol de levas.

**4.21.4** – FIAT: se permite retirar la tapa protectora de la correa de distribución.

## **ARTÍCULO 5 – ALIMENTACIÓN**

### **5.1 – CARBURADOR**

|             |                                                 |
|-------------|-------------------------------------------------|
| FIAT 125    | Solex (o Caresa) 34-34 EIES o TEIE , PAIA 34-34 |
| PEUGEOT 504 | Solex (o Caresa) 34 EIES o TEIE                 |
| FIAT 1500   | Weber 28/36 DCH D O Solex PAIA 34-34            |
| PEUGEOT 404 | SOLEX 34 pbica/ Caresa/ Carsion                 |

**5.1.2** – Se permite eliminar el cebador y tapar los agujeros correspondientes.

Prohibido pulir, quitar o agregar material.

**5.1.3** – Se permite cambiar o modificar el tubo emulsionador. El alojamiento de los tubos emulsionadores en el cuerpo del carburador deberá mantenerse totalmente original, la rosca de los emulsores deberá ser de 6 mm de diámetro.

**5.1.4** – Los surtidores deberán estar ubicados únicamente en su alojamiento original en el cuerpo del carburador. Alta Baja y pasos calibrados de aire y nafta son de medida libre.

**5.1.5** – VENTURIS: Posición original, altura original, conicidad libre. **Medidas máximas para los dos motores:**

FIAT 27 / 27 mm

PEUGEOT 25 / 25 mm

TOLERANCIA 1%

Todo el aire que ingrese a la cámara de combustión deberá hacerlo pura y exclusivamente a través de los difusores antes mencionados.

**5.1.6** – DIFUSORES CENTRADORES DE AIRE (AVIONCITO) originales del carburador (liso o con muesca) prohibido modificar, limar, pulir, etc.

**5.1.7** – Se permite la reforma para convertirlos en apertura simultánea por medio de engranajes cremallera.

**5.1.8** – Para el caso estipulado en el punto anterior se permite:

A) igualar los centradores en las 2 bocas;

B) instalar inyectores de bomba de pique doble, uno para cada boca.

**5.1.9** – Queda totalmente prohibido cualquier clase de tubo, orificio, inyector o cualquier otro dispositivo que cumpla la función de sobrealimentador que no sea original.

**5.1.10** – FILTRO DE AIRE: Es opcional su uso o no. La carcasa original puede ser modificada libremente sin el agregado de material. Se permite el uso de una malla metálica. Se permite el uso de filtros de aire tipo ARC o similares. El filtro o carcasa deberá estar ubicado sobre la boca del carburador y su carcasa no podrá cumplir la

función de toma dinámica, prohibido cualquier elemento orientador o sobrealimentador en su interior y exterior.

**5.2 – BOMBA DE NAFTA:** Tipo original y posición original.

**5.2.1** – Se permite reemplazar o adicionar una bomba eléctrica ubicada en el vano motor o en el baúl. Pueden trabajar simultáneamente. Se autoriza el uso de regulador de presión.

**5.2.2** – Las cañerías deben ser de metal o malladas en acero, se autorizan las conexiones roscadas. Se autoriza cañería de retorno al tanque. Prohibido uniones en el interior del habitáculo.

Filtro de Nafta solo metálico.

**Art.5.3 – ENCENDIDO:** Distribuidor original o de algún auto de producción Nacional de gran serie. Se permite a platino, electrónico o sistema HALL en su posición original. Prohibidos los de competición.

Orden de encendido 1 - 3 - 4 - 2

Se permite anular o sacar el avance por vacío. Se permite extraer o trabar el sistema de avance centrífugo.

**5.3.1** – Bobina de ignición acorde al sistema de encendido, deberá ser de gran serie, se permite resistor externo. Prohibidas las bobinas de competición.

**5.3.2** – Bujías: libres en su rango térmico, procedencia y marca, rosca 14 x 1.25, largo y arandela original.

Cables de bujías libres.

Engranaje de comando de distribuidor: original o similar de material libre.

**5.4 – TANQUE DE NAFTA:** Original, en su ubicación de fábrica, se permite adicionar “tacita” en su parte inferior.

**5.4.1** – Se debe colocar un cable de masa a la carrocería.

## **ARTÍCULO 6 – SISTEMA ELÉCTRICO**

**6.1** – Alternador Original, polea libre, se autoriza desconectar la excitación desde el habitáculo.

**6.2** – Instalación eléctrica: se autoriza el reemplazo de la original por una libre. Relays, fusibles, llaves: libres.

**6.3** – BATERIA: 12 volts. Capacidad y ubicación libre, cantidad una (1). Deberá estar fijada con un marco inferior y otro superior de hierro ángulo de 20 mm de ala y dos (2) pernos pasantes que vinculan el marco superior con la carrocería donde se encuentre ubicada la misma. En caso de estar ubicada dentro del habitáculo deberá estar

protegida por un cajón no conductor de electricidad, fijado sólidamente, conformando un compartimiento estanco.

**6.4 – LLAVE DE ARRANQUE:** Se debe eliminar la llave de arranque y su traba de dirección.

**6.5 – INSTRUMENTAL DEL VEHÍCULO:** Debe estar. No es obligatorio su funcionamiento.

**6.5.1 –** Se autoriza el agregado de instrumentos adicionales con el solo fin de controlar el funcionamiento del motor.

**6.6 – MOTOR DE ARRANQUE:** Original, deberá funcionar correctamente.

## **ARTÍCULO 7 – ESCAPE**

**7.1 –** Múltiple y caño libre, no pudiendo exceder el perímetro exterior de la carrocería visto en planta ni estar a 100 mm del mismo. La salida de escape debe estar detrás del parante de puertas. En la coupé 1500, deberá llegar hasta la línea de la cerradura de puerta.

**7.2 –** Se permite el uso de sensor de gases.

**7.3 –** Es obligatorio el uso de silenciador en la zona de boxes.

## **ARTÍCULO 8 – LUBRICACIÓN**

**8.1 –** Original en todos los conductos internos del block motor.

**8.2 –** Bomba de aceite original o de reemplazo comercial.

**8.3 –** Se permite enfriador de aceite en la base del filtro.

## **ARTÍCULO 9 – REFRIGERACIÓN**

**9.1 – RADIADOR:** Libre, ubicación original, se permite vaso desgasificador dentro del vano motor.

**9.2 – PALETAS DE VENTILADOR Y/O ELECTROVENTILADOR:**

- PEUGEOT: Original opcional y/o electroventilador.
- FIAT: Uso opcional y/o reemplazarse por electroventilador, podrá ser activado desde el interior.

Solo se podrá usar 1 electroventilador.

**9.3 – TERMOSTATO:** Uso optativo, se permite tapar conductos by pass.

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

**9.4 – BOMBA DE AGUA:** Original en su lugar de fábrica, preparación libre.

## ARTÍCULO 10 – TRANSMISIÓN

**10.1 – CAJA DE VELOCIDADES:** La caja de velocidades deberá tener la carcasa original y las relaciones originales según tabla del punto siguiente, también para los autos con preparación.

### 10.1.1 – RELACIONES DE CAJA

|                        | 1 <sup>a</sup> | 2 <sup>a</sup> | 3 <sup>a</sup> | 4 <sup>a</sup> |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>PEUGEOT</b>         | 3.55           | 2.10           | 1.35           | 1.0            |
| <b>FIAT 1500 / 125</b> | 3.75 / 3.66    | 2.30 / 2.11    | 1.36 / 1.49    | 1.0            |

**Se deberá declarar luego de la segunda carrera.**

**10.1.2 –** Sistema de sincronizado original, no se podrá eliminar el anillo.

**10.1.3 –** Engranajes originales. DEBE FUNCIONAR LA MARCHA ATRÁS.

**10.2 – PALANCA DE CAMBIOS:** Palanca y varillaje externo libre.

**10.2.1 –** Deberá conservar el esquema H original.

**10.2.2 –** Se autoriza cambiar bujes de los comandos por rótulas regulables.

**10.3 – DIFERENCIAL:** Original para todos los modelos / versiones.

**10.3.1 –** Relaciones de corona y piñón: original según la siguiente tabla.

FIAT            10 X 39 (3.90)    10 X 41 (4.10)

PEUGEOT    9 X 38 (4.22)    9 X 35 (3.89) Se permite la variante 3,70

**Se deberá declarar luego de la segunda carrera.**

**10.3.2 –** Prohibido cualquier Sistema Autoblocante o sistema de deslizamiento limitado.

**10.3.3 – PEUGEOT:** Se permite el uso de palieres de 4 bulones y la adaptación necesaria para su uso. Se puede usar mangueta de 504.

### 10.3.4 – MEDICIONES DE LAS RELACIONES DE CAJA Y DIFERENCIAL

Los métodos de verificar las relaciones son 2 posibles.

- 1) Por desarme de caja y/o diferencial y contar los dientes de los engranajes del elemento en cuestión o,
- 2) Por medio de cálculos correspondientes. Con los valores calculados se procederá a marcar un punto fijo en la carrocería alineado con el centro de la rueda, se

generará otra marca sobre la cubierta siendo este el cero del transportador, se girará el motor 6 vueltas y se medirá sobre la cubierta el ángulo descrito por la misma.

## **ARTÍCULO 11 – SUSPENSIONES**

### **11.1 – SUSPENSION DELANTERA**

**11.1.1 – AMORTIGUADORES:** Originales o sustitutos de reparación, en su posición original. Principio de funcionamiento: original, hidráulico. Está permitido modificar la dureza hidráulica y el largo. No se autoriza la regulación desde el exterior. No se permite depósito externo. Uno por rueda, anclajes originales, no pudiéndose invertir la posición del cárter.

Prohibidos los presurizados.

#### **11.1.2 – ESPIRALES:**

Uno por rueda. Diámetro y anclaje original. Espiras, espesor y cantidad libres. Se permite suplementar para variar la altura.

#### **11.1.3 – PARRILLAS Y BRAZOS OSCILANTES:**

Originales, se permite reforzar por razones de seguridad, sin variar su diseño original.

PEUGEOT 404: se autoriza el uso del brazo oscilante del modelo 505. Se permite colocar rótula de 505 roscada en la mangueta.

#### **11.1.4 – BUJES:**

Se permite reemplazar los bujes Silent Block por material rígido. Se permite desplazar su centro. No se permite el rotulado.

Se permite en el PEUGEOT 404 corrector de comba.

#### **11.1.5 – BARRA ESTABILIZADORA:** Diámetro, Posición y anclaje original.

#### **11.1.6 – DIRECCIÓN:**

Original de la marca, se permite reforzar anclajes de la caja de dirección, extremos, barras y elementos de dirección originales o similares.

Akerman: Posición y ángulo original.

Para FIAT se autoriza el uso de brazo auxiliar de FIAT 125.

### **11.2 – SUSPENSIÓN TRASERA**

**11.2.1 – AMORTIGUADORES:** Originales o de sustituto de reparación. No se autoriza la regulación desde el exterior. No se permite depósito externo. Principio de funcionamiento: original, hidráulico. Uno por rueda, no pudiéndose invertir la posición del cárter. Prohibidos los presurizados.

Anclajes Originales.

FIAT 1500: se permite optar el uso del anclaje superior por el de ambos modelos (Corto o largo).

Los topes de suspensión se pueden retirar.

**11.2.2 – BARRA ESTABILIZADORA TRASERA:** de uso opcional en el modelo que vino equipado de fábrica.

**11.2.3 – ELÁSTICOS (Fiat 1500):** Libre en dureza, espesor, curvatura y cantidad de hojas, posición original, se permite variar la altura por medio de suplementos, se permite variar la altura del anclaje trasero. Se podrán perforar los gemelos traseros y agregar plaquetas, grampas, que permitan la regulación de la dureza de los elásticos.

**11.2.4 – BUJES:** Originales en su forma y de material libre, prohibido todo tipo de rotulado.

**11.2.5 – ESPIRALES (Peugeot):** Libres, diámetro y anclajes originales, diámetro del alambre y espiras libre, uno por rueda. Se permite suplementar para variar la altura.

**11.2.6 – MAZAS DE RUEDAS:** Se permite colocar espárragos de acero.

PEUGEOT: Se permiten mazas con cuatro fijaciones delantero y trasero de espárragos para la marca PEUGEOT.

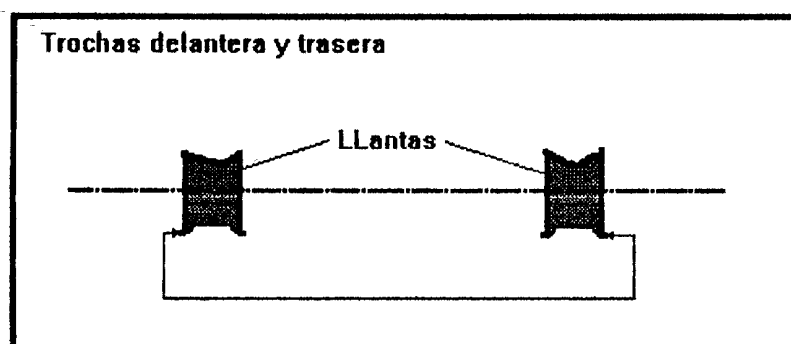
### **11.3 – TROCHAS**

| <b>Trochas máximas</b> |         |
|------------------------|---------|
| FIAT 1500              | 1540 mm |
| PEUGEOT 404            | 1625 mm |
| PEUGEOT 403            | 1625 mm |

El sistema de medición de las trochas es el siguiente:

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

Las mediciones se efectuarán en condiciones de marcha sin piloto.



#### **11.4 – DISTANCIAS DE ENTRE EJES MÁXIMAS:**

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| FIAT 1500 LARGO Y COUPÉ | 2530 mm |
| FIAT 1500 CORTO         | 2450 mm |
| PEUGEOT 404             | 2680 mm |
| PEUGEOT 403             | 2660 mm |
| Tolerancia máxima       | 10 mm   |

#### **ARTÍCULO 12 – FRENOS**

**12.1 – FRENOS DELANTEROS:** Originales de fábrica en dimensiones y tipos. Compuesto de pastillas libre.

OBLIGATORIO el uso de bomba de doble circuito de auto de gran serie, prohibido el uso de 2 bombas.

Líquido de frenos: libre.

Se permite el uso de válvula reguladora de freno.

Servo freno de uso opcional.

Se permite el ranurado no concéntrico de los discos no agujerearlos.

Se permite retirar el protector de los discos y/o. cortarlos para reducir su superficie..

Se autoriza la colocación de un ducto por lado (diámetro máximo 10 cm) desde el hueco de los faros de luz de posición/giro (faro desmontado) hasta la parte del freno a refrigerar.

**12.2 – FRENOS TRASEROS:** Originales para todos los modelos.

Se permite agregar válvula reguladora de presión.

Se permite el uso de cilindros de frenos autorregulables.

Zapatas de frenos de material libre.

Se permite perforar el plato de frenos trasero con un agujero para instalar un tubo de 25,4 mm de diámetro exterior, al cual se le permitirá adaptar una tobera para ingreso de aire al sistema. Forma libre (Opcional) ambas marcas. Se permite retirar el sistema de freno de mano.

Para los autos de preparación ex F después de la 3er carrera deberán adecuarse al presente artículo.

#### **ARTÍCULO 13 – INTERIOR Y EXTERIOR**

**13.1 –** Es obligatorio eliminar asientos, toda la tapicería interior del vehículo, colisas, alfombras, a excepción de los 2 tapizados de puertas y los 2 laterales traseros, los cuales serán de construcción y materiales libres, ignífugos.

Es obligatorio retirar todo material insonorizante o anticorrosivo de la carrocería. Deberán mantener los faros delanteros y traseros originales (con un film transparente adherido), o fabricados con distintos materiales. Los mismos deben mantener el aspecto original del farol.

### **13.2 – Puertas:**

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

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

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

Los vidrios laterales se deben reemplazar por policarbonato incoloro. La luneta se puede reemplazar por policarbonato incoloro.

Prohibido agujerear acrílicos o policarbonatos traseros y luneta. Se permite agujerear o colocar una toma “Naca” en los dos acrílicos o policarbonatos delanteros, con un área de no más de 70 cm<sup>2</sup> como máximo, únicamente para ventilación del piloto.

**13.3 – Guardabarros:** Sólo se autoriza a doblar las pestañas de guardabarros.

**13.4 – Tapa motor y baúl:** En la tapa motor y baúl es obligatorio colocar dos (2) cierres tipo pasador.

Obligatorio quitar cerraduras y/o bisagras. Se permiten retirar los refuerzos interiores.

**13.5 – Chapones:** Los chapones protectores están prohibidos.

**13.6 – Paragolpes:** Prohibido su uso.

**13.7 – Columna de dirección:** Se permite modificar la inclinación de la columna de dirección arriba/abajo.

Anclaje original como su posición, se deberá sacar la traba de volante original.

Obligatorio reemplazar todos los manchones por crucetas.

Obligatorio sistema volante extraíble.

## **ARTÍCULO 14 – IDENTIFICACIÓN**

Los números a utilizarse serán exclusivamente los provistos por la Institución, **debiendo ser colocados a cada lado del auto en sus ventanillas traseras**. En el lateral superior de la puerta delantera izquierda deberá inscribirse el nombre del piloto y el grupo sanguíneo del mismo, en un recuadro suficiente para contener la inscripción con caracteres de 4 cm de altura.

## **ARTÍCULO 15 – COMBUSTIBLE**

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

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

## **ARTÍCULO 16 – PRECINTADO**

Se deberá perforar con un diámetro de 2 mm:

- Un espárrago de la base del carburador y múltiple de admisión.
- Dos espárragos o cabezas de bulón de fijación de tapa de cilindros y la saliente de la tapa de cilindro.
- Una nervadura de carcasa de caja de velocidades y dos tornillos consecutivos en la tapa de la misma.
- Dos agujeros consecutivos en la tapa o mangas del diferencial.

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

El Comisario Técnico podrá pintar los lugares que crea conveniente con opción a precintar.

## **ARTÍCULO 17 – LLANTAS Y NEUMÁTICOS**

### **17.1 – Llantas:**

Para la marca Peugeot llantas de 14 o 15 pulgadas de diámetro.

Para la marca Fiat llantas de 13 o 14 pulgadas de diámetro y cuatro agujeros.

Obligatorio de acero para ambas marcas.

Ancho máximo del aro: 6 (seis) pulgadas.

**17.2 – Neumáticos:** Está prohibido el uso de neumáticos recapados o de tipo slick para competición.

### **17.3 – Para todas las marcas y preparaciones:**

**Único neumático homologado: fabricado por Pirelli Neumáticos SAIC.**

**Misma medida en las 4 cubiertas.**

**Perfil mínimo aceptado para todos los autos: 60.**

## **ARTÍCULO 18 – MEDIDAS DE SEGURIDAD**

**En un todo de acuerdo a lo requerido por los técnicos de la A.A.A.S. y de la entidad fiscalizadora.**

La jaula podrá tener una extensión hasta las torretas delanteras para reforzar las mismas. Prohibido triangular.

**Este Reglamento permanece abierto para que la Subcomisión de Velocidad pueda aclarar o bien tomar decisiones para equiparar las preparaciones en su primer año de vida de las categorías agrupadas.**

## **ANEXO**

### **Declaración de relaciones de caja y diferencial**

**Vehículo marca:**

**Vehículo número:**

**Número de pasaporte:**

**Relaciones de caja de velocidad:**

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

**Relaciones de diferencial:**