



REGLAMENTO TÉCNICO

Asociación Argentina de Automóviles Sport

Turismo Nacional Histórico

Vigencia: 1 de enero 2026 a 31 de diciembre 2026

ÍNDICE

DISPOSICIONES GENERALES:.....	3
ART. 1: VEHÍCULOS ADMITIDOS:.....	4
ART. 2: CARROCERIAS.....	4
ART. 3: MOTOR.....	5
ART. 4: PESOS.....	8
ART. 5: LLANTAS.....	8
ART. 6: CAJA DE VELOCIDADES - DIFERENCIAL.....	8
ART. 7: SUSPENSIONES.....	8
ART. 8: TANQUE DE NAFTA.....	9
ART. 9: MULTIPLE Y CAÑO DE ESCAPES.....	9
ART. 10: FRENOS.....	9
ART. 11: SISTEMA ELÉCTRICO.....	9
ART. 12: CINTURONES DE SEGURIDAD.....	10
ART. 13: MATAFUEGOS.....	10
ART. 14: JAULA DE SEGURIDAD.....	10
ART. 15: PROTECCIONES.....	11
ART. 16: FICHAS TÉCNICAS.....	12
ART. 17:.....	15

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

DISPOSICIONES GENERALES:

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 C.T. o Comisión de Velocidad de la A.A.A.S., que serán las únicas autoridades de interpretación y aplicación del presente Reglamento (que deberán expedirse en forma conjunta).

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-.

ACLARACIONES: Se entiende por similar, a toda pieza de diferente fabricante con las características de la original. Se entiende por opcional, a optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por libre, la libertad de su trabajo o cambio, pero la misma permanecerá en su posición original.

ART. 1: VEHÍCULOS ADMITIDOS:

Será destinada a automóviles que hayan participado de competencias de Turismo y categorías equivalentes nacionales o zonales hasta el año 2000, con la salvedad que debe ser incluido el vehículo a homologar en el Anexo 1 del presente reglamento por la Subcomisión de Velocidad de la A.A.A.S. El comité de admisión, en todos los casos evaluará el estado general del vehículo y podrá negar la participación del aquel que, a su solo criterio, no reúna las condiciones indispensables de presentación y seguridad.

“A” - Automóviles hasta 1.650 c.c.

Marca	Modelo	Versión	Años	Motor
Volkswagen	Gol	G1 (BX) Motor AP		Audi 827 1,6
Volkswagen	Gacel	Motor AP		Audi 827 1,6
Volkswagen	Senda	Motor AP		Audi 827 1,6
Volkswagen	Carat	Motor AP		Audi 827 1,6
Ford	Escort	Motor AP	Línea Vieja	Audi 827 1,6
Fiat	Regatta	Motor Tipo		1600
Fiat	Uno	Motor Tipo		1600
Fiat	Duna	Motor Tipo	sc/scv/scx	1600

ART. 2: CARROCERIAS

Se permite reforzar manteniendo la forma original. **Se permite un caño transversal entre torretas para refuerzo manteniendo las medidas originales (+ - 5 mm).**

Interior y Exterior:

La estructura debe ser original; se deberán respetar estrictamente las formas y medidas originales. No se admitirán cortes o agregados de ningún tipo en el exterior ni en el interior o piso del vehículo. Se prohíben tomas dinámicas exteriores. Se pueden reemplazar los vidrios por acrílicos o policarbonato. Deben tener la cerradura original o similar. Dentro del habitáculo se pueden agregar suplementos para una mejor conducción.

Deben mantener el aspecto original los faros delanteros y traseros. Debe mantenerse el aspecto original de la carrocería en todos sus componentes. La parrilla debe ser original y/o similar. Se debe dejar el torpedeo original. Tablero e instrumental original o similar, pudiéndose agregar instrumental adicional que se utilice para controlar el funcionamiento del motor. Es obligatorio poseer 2 luces de stop en la luneta trasera y una luz de lluvia.

Es obligatorio la colocación de 1 sola butaca de competición homologada. en reemplazo del o de los asientos delanteros. La misma deberá estar fijada convenientemente de acuerdo a las normas de seguridad homologadas.

Puertas:

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

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

Los paneles interiores de puerta se pueden reemplazar por otros de material ignífugo. Las cerraduras y manijas deben conservarse originales o similares.

Tapa motor y baúl:

Bisagras obligatorias. En la tapa de motor y baúl es obligatorio colocar 2 (dos) cierres tipo pasador. Se permite retirar los refuerzos interiores y/o reemplazar capot y baúl por fibra de vidrio u otro material similar manteniendo su forma original.

Ópticas:

Deben mantener el aspecto original los faros delanteros y traseros. Se debe mantener su forma y dimensiones originales. Faros traseros originales o de reposición.

Identificación:

Los números a utilizar serán exclusivamente los provistos por la A.A.A.S., **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.

ART. 3: MOTOR

Deberá corresponder a la marca y modelo o modelo similar homologado y/o fabricado, del auto presentado. No está permitido alterar su ubicación. La cilindrada debe ser la original del motor declarando carrera de pistón y diámetro del cilindro original con tolerancia máxima en el diámetro en + 1 mm. Prohibido todo tipo de sobrealimentación.

Prohibido cárter seco y bomba de aceite externa.

Radiador de agua libre en el alojamiento original.

Bomba de agua original o de reposición, ubicación original, polea libre.

Termostato opcional, circuito de agua de libre recorrido, radiador libre, ubicación original.

Electro ventilador libre, (máximo 2).

Encendido: Bobinas, Bujías y Cables de Bujía libre, cantidad original

Distribuidor: Libre, ubicación original.

Bomba de nafta: tipo original, pero se permite eléctrica instalada en el vano motor.

SOPORTES DE MOTOR: POSICIÓN ORIGINAL. MATERIALES LIBRES.

PISTONES:

Originales de uso comercial. Prohibido FORJADOS . Cabeza libre, afloramiento 0 (CERO).

BIELAS:

Standard, se permite contrapesar, una debe ser totalmente original.

CIGÜEÑAL:

Original, standard, balanceado con agujeros concéntricos.

TAPA DE CILINDROS:

Original, medidas standard.

VÁLVULAS:

Originales, diámetro original. Standard Se permite agregar tensor de poleas.

Árbol de levas según ficha del modelo original. Alzada original, cruce libre. Prohibido cárter seco y bomba de aceite externa.

Distribución: Preparación standard, se permite usar corrector de puesta a punto.

Sistema de lubricación: Standard, manteniendo la bomba de aceite original o similar.

Alimentación: La misma deberá ser a carburador, siendo 1 la cantidad máxima a colocar. El carburador deberá ser SOLEX EIES o TEIES de gran serie, se permiten los diámetros 34-34 mm o 36-36 mm (+ 0,25 mm de tolerancia), original su interior sin agregado de materiales. Chiclers y pasos calibrados libres, difusores originales, preparación interior libre hasta 26mm. Centradores originales. Se permite la colocación de una placa anti vibradora entre la base del carburador y la brida de libre diseño y material. Esta deberá ser uniforme de ambos lados en toda su extensión y superficie. El espesor máximo será de 10 mm (incluido o'rings o la junta tipo original).

No se permite sistema de inyección. Está prohibido cualquier tipo de sobrealimentación (compresor o turbocompresor).

En todos los casos, se permite retirar el sistema de cebador, se permite adaptar la fijación del cable de acelerador. Se permite modificar surtidores de aire y de nafta para su ajuste. En el asiento y aguja, el paso calibrado y la regulación del nivel de nafta es libre respetando la posición original. Se permite salida para retorno. Se permite adaptar la fijación del cable de acelerador.

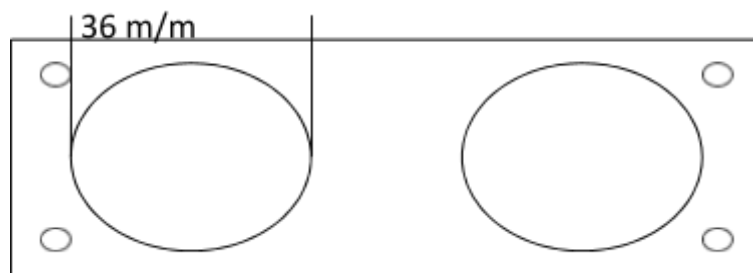
Admisión: Múltiple original.

Motor AUDI AP 827 1.6: a carburador. Se permite rectificar ambas superficies de apoyo (lado tapa y lado carburador) en plano paralelo al original, al solo efecto de corregir superficie. Anular orificios de bulbos y conductos de agua mediante tapones o soldadura. Se permite anular el sistema de calefacción de admisión (deflector interior de múltiple "peine") manteniendo sus conductos originales. Se permite empalmar la base del carburador al múltiple de admisión a través de una base (anti vibratoria) de 10 mm de espesor y forma uniforme.

Motor FIAT Tipo 1.6: Original de MOTOR TIPO 1.6 en sus distintas versiones a carburador, número de pieza: 7696043. Se permite rectificar ambas superficies de apoyo (lado tapa y lado carburador) en plano paralelo al original, al solo efecto de corregir superficie. Anular orificios de bulbos y conductos de agua mediante tapones o soldadura. Se permite anular el sistema de calefaccionado de admisión (deflector interior de múltiple “peine”) manteniendo sus conductos originales. Se permite empalmar la base del carburador al múltiple de admisión a través de una base (anti vibratoria) de 10 mm de espesor y forma uniforme.

Se podrá imponer brida de acuerdo a igualar la performance.

DIBUJO BRIDA TIPO:



Relación de compresión:

Para todos los modelos y motorización máximo 9,5 a 1 para esta primera etapa de competencias.

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.

ART. 4: PESOS

Peso Mínimo: con piloto y con los fluidos como terminó la prueba.

HASTA 1650 cc	860 kg.
----------------------	----------------

ART. 5: LLANTAS

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

Único rodado permitido es el de 13 pulgadas.

Los únicos neumáticos homologados para la categoría son el Formula Energy o Formula Evo en su medida 175/70/13 82T fabricado por Pirelli Neumáticos SAIC.

Está expresamente prohibido el uso de neumáticos recapados, reparados o del tipo slick.

ART. 6: CAJA DE VELOCIDADES - DIFERENCIAL

Cajas de velocidades: Original standard, relaciones del auto.

Diferencial: Original standard del auto.

Embrague: Que sea de origen de reposición o similares para modelos homologados. Se permite diafragma reforzado. Disco libre, no multidisco.

ART. 7: SUSPENSIONES

7.1 AMORTIGUADORES:

Se permiten amortiguadores de funcionamiento hidráulico, con principio de funcionamiento original bitubo. Prohibido presurizar y prohibidos reservorios externos.

Se permite colocar postizos roscados solo en los amortiguadores delanteros sobre el que actuarán una tuerca y contratuerca para permitir ajustar la altura de la base de apoyo inferior del resorte de suspensión y de esa forma modificar la altura del vehículo.

7.2 GENERAL SUSPENSIÓN:

Se deben respetar todos los anclajes y parrillas, barras, tensores originales.

Los espirales y/o barras de torsión serán de diámetro original, altura libre.

No está permitido rotular y agregar o modificar barras estabilizadoras traseras y delanteras. Pueden cambiarse los bujes de goma por idénticos de teflón o elastómero conservando su funcionamiento original.

Se permite hacer correderas en los orificios de fijación de los amortiguadores con las masas para alinear las combas (adelante y atrás). Se permite colocar un tensor regulable entre torretas (adelante).

La cazoleta superior del amortiguador debe mantener la chapa y medidas de fábrica, PUDIENDO soldar un soporte para instalar rótula Uni-ball. Respetar el máximo de trocha según modelo de auto.

Para Ford Escort se permite cortar el tubo original para colocar el corrector de comba (protector de espiral parte inferior de la cazoleta). Se permite anular la barra estabilizadora delantera y en la posición del anclaje original colocar un extremo para adosar el tensor a la parrilla de suspensión.

ART. 8: TANQUE DE NAFTA

La instalación del tanque de nafta es libre, siempre que cumpla con todas las normas de seguridad, no podrá instalarse tanque de nafta en el habitáculo, y en los automóviles que lo tengan instalado en el baúl, el mismo deberá estar perfectamente aislado del habitáculo. El tanque de combustible de fábrica está homologado instalado en su posición original.

ART. 9: MULTIPLE Y CAÑO DE ESCAPES

Libre en forma y medidas. Prohibido el uso de acero inoxidable, titanio y todo tipo de material antimagnético. Es obligatorio que la salida de escape sea sobre el lateral derecho de la carrocería y antes del eje trasero, o bien detrás del eje trasero en su lugar original. Prohibido realizar túnel

En caso de encender el motor de un auto de carrera en boxes y/o patio de boxes, este deberá estar obligatoriamente provisto de silenciador, salvo cuando los autos van a salir a la pista a cumplimentar cualquiera de las Pruebas Oficiales que comprenden el evento.

ART. 10: FRENOS

Deben ser Elemento Original o Similar del automóvil a utilizar para las ruedas delanteras. Se permite el ranurado a los efectos de evacuar el polvo de las pastillas. Prohibido agujereados. No reformar porta mazas.

Pastillas libres. Se permite disco y caliper de la marca ranurados y ventilados hasta 240 mm de diámetro.

Bomba libre, ubicación original.

Calipers delanteros: Deben ser Elemento Original o Similar del automóvil a utilizar, cantidad 1 (uno) por rueda. Prohibido de competición.

Discos de freno delanteros, platos traseros, campanas, cilindros y patines según ficha de homologación de los autos homologados pudiéndose intercambiar entre distintos modelos.

ART. 11: SISTEMA ELÉCTRICO

La batería se puede ubicar dentro del habitáculo, fijada con un marco metálico, en un cajón de plástico debidamente cubierta en forma hermética. Alternador y burro de arranque originales o de reposición, poleas libres.

Llaves y teclas libres.

Cortacorrientes: Deberá tener un accionamiento desde el interior del vehículo al alcance del piloto, y otro desde el exterior, ubicado en el torpedo a la altura del parabrisas y deberá estar indicado con el símbolo correspondiente.

ART. 12: CINTURONES DE SEGURIDAD

Es obligatoria la instalación de cinturones de seguridad tipo arnés, con un mínimo de cuatro anclajes. Estos deben ser homologados FIA.

ART. 13: MATAFUEGOS

Es obligatorio llevar a bordo un matafuego extintor, del tipo de polvo químico, de por lo menos dos kilos de capacidad, al alcance de la mano del piloto y debe estar identificado en el exterior del vehículo.

ART. 14: JAULA DE SEGURIDAD

Es obligatoria la instalación de una jaula de seguridad. Ante cualquier duda sobre su diseño, deberá consultarse a la Comisión Técnica. No debe ser estructural, solamente debe cumplir funciones de seguridad.

No se permite estructurar la jaula con el chasis por debajo del piso. No se permiten ocultar caños dentro de los zócalos, parantes, travesaños, etc.

La estructura será protectora para caso de vuelcos por una estructura de seguridad con las siguientes características: todos los elementos estructurales indicados serán de caño sin costura de un diámetro no inferior a 44 mm, con un espesor de pared de 2,5 mm. Las fijaciones al casco serán exclusivamente soldadas con una chapa de repartición de esfuerzos de 3,2 mm como mínimo de espesor y de una sección de apoyo de 250 cm² o cajón. Queda establecido que los seis puntos de apoyo deben estar dentro del habitáculo.

Construcción obligatoria:

El primer arco (1), o arco delantero, se ubicará a la altura del parabrisas, bordeando aproximadamente al parante delantero de la puerta. Los caños laterales de este arco estarán unidos entre sí por un caño a la altura del tablero, permitiéndose unir entre sí en la base.

Se puede también reemplazar este arco delantero por dos laterales de una sola pieza que circundan el marco de las puertas y que queden unidos con las mismas características que lo expuesto en el párrafo anterior.

El segundo arco (2) o arco trasero, OBLIGATORIO EN TODOS LOS CASOS, estará por detrás de la butaca a la altura del parante trasero de la puerta reforzado por una cruz (X) de la misma calidad de caños que la estructura principal.

Los dos arcos estarán unidos entre sí por cuatro barras longitudinales ubicadas sobre el dintel de las puertas (uno bordeando el techo y otro bordeando el piso: total cuatro (4) caños). En forma paralela a la puerta del piloto, se deberán colocar dos caños cruzados formando una X. Los extremos de esta X deben estar unidos al caño lateral del arco delantero y los otros dos al caño lateral del arco trasero. La misma no debe obstaculizar el egreso/ingreso del piloto del/al vehículo.

La estructura deberá estar soldada totalmente en las uniones de los caños con los sistemas de uniones autorizadas.

SE AUTORIZA A MODO DE REFUERZO DE LA SUSPENSIÓN DELANTERA, UN SOLO CAÑO QUE VAYA DESDE EL PARANTE DELANTERO DE LA JAULA A LA TORRETA DEL AMORTIGUADOR (UNO POR LADO). Para ello es permitido recortar tanto el tablero como la chapa, al solo efecto de pasar el caño para los efectos mencionados. Igualmente se autoriza un caño paralelo a la línea del guardabarros desde la torreta hasta la sujeción anterior de los elementos de suspensión.

Se permite de la cazoleta un caño de refuerzo hasta el larguero del falso chasis.

Caños obligatorios (Fig. 1):

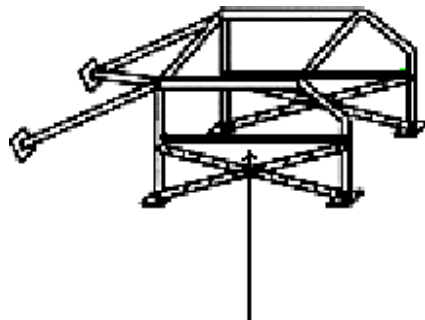


Figura nº 1

Refuerzo lateral solo obligatorio del lado del piloto.

ART. 15: PROTECCIONES

Son libres las protecciones de cárter, caja de velocidades, cañerías de frenos, combustible y tanque de combustible.

ART. 16: FICHAS TÉCNICAS

FICHAS TÉCNICAS PARA TODAS LAS MARCAS

DIÁMETRO DE CILINDRO: Original más 1 mm. Tolerancia +/- 0,2mm.

CARRERA: Original. Tolerancia +/- 0,2mm.

COMPRESIÓN: 9,5 a 1 con motor limpio.

DIAMETRO DE VALVULAS: Admisión: original +/- 0,2 mm. Escape: original +/- 0,2 mm.

CIGÜEÑAL: Original.

BIELAS: Originales.

CAJA DE VELOCIDADES: Original de la marca y modelo (VER FICHA INDIVIDUAL).

El pesaje se efectuará con el combustible, agua y aceite como terminaron la prueba, **CON PILOTO INCLUIDO.**

Motor Audi AP 827 1600cc.		
CILINDRADA	Unitaria: 398,84 cm ³	Total: 1595,37 cm ³
CILINDRADA MÁXIMA	1650 cm ³	
DIÁMETRO DE CILINDRO	81,01 mm	Máximo 82,20 mm
CARRERA	77,40 mm	(+/- 0,30 mm)
COMPRESIÓN	Máxima relación de compresión: 9.5 a 1	
PERNO DE PISTÓN	Original	diámetro exterior 20 mm máximo
DIÁMETRO DE VÁLVULAS	Admisión: 38,2 mm	Escape: 33,30 mm
TAPA DE CILINDROS	Original de la marca de 3, 4 y 5 bancadas	
CIGÜEÑAL	Peso Mínimo 10,200 Kg	
BIELAS	Peso mínimo 600 gr (con cojinetes)	
BIELAS	Largo 144 +/- 0.25 mm, diámetro interior del buje de perno 20 mm + 0.25 mm	
ALZADA DE LEVA	9.60 mm	Medida sobre leva con comparador
VOLANTE Y PLACA DE EMBRAGUE	Peso mínimo del conjunto, sin disco, 8,200 kg, maza de la placa de diámetro interior mínimo en su plano de apoyo con el disco 130mm.	

Diferencial MQ		
71/18	3.94	
CAJA MQ		
	Número de dientes	Relación
1°	34/9	3.77
2°	36/17	2.11
3°	34/25	1.36
4°	35/34	1.03
5°	36/43	0.84

Para CAJA MQ (primera serie): palier de salida de caja sin tornillo central.

CAJA SENDA-GOL-GACEL		
	Número de dientes	Relación
1°	38/11	3.455
2°	35/187	1.944
3°	36/28	1.286
	27/21	1.286
4°	30/33	0.909
	31/32	0,968
	32/33	0,969
5°	27/37	0.730
CAJA Escort 2 y 4 ptas.		
	N° de dientes	Relación
1°	34/9	3.77
2°	36/17	2.11
3°	35/23	1.522
	35/24	1.45
4°	35/34	1.03
	37/33	1.122
5°	36/43	0.84

Diferencial SENDA-GOL-GACEL	
43/9	4.77
37/9	4.11
35/9	3.889

Motor TIPO 1600 cc		
CILINDRADA	BLOCK DE MOTOR 1600 cc	
DIÁMETRO DE CILINDRO	86.4 mm	
CARRERA	67.4 mm	(+/- 0.30 mm)
COMPRESIÓN	Máxima relación de compresión: 9.5 a 1	
PERNO DE PISTÓN	Original	
DIÁMETRO DE VÁLVULAS	Admisión: 39.60 mm	Escape: 36.50 mm
TAPA DE CILINDROS	Original	
CIGÜEÑAL	Peso Mínimo 9.150 Kg	
BIELAS	Peso mínimo 600 gr (con cojinetes). Se permite alivianar	
BIELAS	Largo 145.10 mm +/- 0.1 mm	
ALZADA DE LEVA	9.80 mm	Medida sobre leva con comparador
VOLANTE DE MOTOR	Peso mínimo sin disco y sin placa 7 kg	

CAJA LANCIA		
Utilizada en FIAT PALIO EL 1.6 8v		
	Número de dientes	Relación
1°	43/11	3.909
2°	47/21	2.238
3°	38/25	1.520
4°	37/32	1.156
5°	43/52	0.827
Diferencial		
59/15	3.933	
64/17	3.764	

MEDIDAS DE TROCHAS

TOLERANCIA MÁXIMA: 40 mm.

MODELO	DELANTERA	TRASERA
Regatta	1.660 mm	1640 mm
Duna-Uno	1.630 mm	1.610 mm
Gacel-Senda-Gol	1.660 mm	1.640 mm
Escort 2 y 4 ptas. línea vieja	1.710 mm	1.690 mm

La trocha se medirá desde el punto inferior central de la cara exterior de la llanta hasta el borde exterior de la otra llanta en la parte inferior central.

DISTANCIA ENTRE EJES

MODELO	DISTANCIA
Duna-Uno	2.395 mm +/- 40mm
Regatta	2.370 mm +/- 40mm
Gacel-Senda-Gol	2.358 mm +/- 40mm
Escort 2 y 4 ptas. línea vieja	2.400 mm +/- 40mm

ART. 17:

LA COMISIÓN DIRECTIVA Y/O DE VELOCIDAD SE RESERVA EL DERECHO DE REALIZAR CUALQUIER MODIFICACIÓN DE CUALQUIER ARTÍCULO O ÍTEM DURANTE EL AÑO 2026 EN BÚSQUEDA DE LA PARIDAD DE PERFORMANCES.