

Art. 1 - DUDAS DE INTERPRETACION AL PRESENTE REGLAMENTO:

Si la interpretación de algún término o párrafo del presente reglamento pudiese dar origen a dudas, los interesados deberán abstenerse de interpretarlos según su propio criterio. En tal caso se deberá elevar una nota a la Comisión de Reglamentos de AUVO solicitando en ella la correspondiente aclaración a fin de que ésta a través de su Comisión Técnica se expida al respecto mediante un informe.

Dicho informe será la única constancia válida para el interesado.

Las Autoridades darán validez exclusivamente a todas las consultas que estén respaldadas por las recomendaciones técnicas emitidas exclusivamente por escrito.

La única interpretación válida del presente Reglamento será **exclusivamente** la que aplique la Comisión Técnica de la categoría (Súper Turismo)

Todo automóvil que participe por primera vez o que no hubiere competido en la temporada anterior deberá ser presentado a la Comisión Técnica para su aprobación, 15 días antes de la competencia.

Este Reglamento anula todas las concesiones hechas con anterioridad. Las revisiones técnicas se efectuarán basándose únicamente en el presente Reglamento.

Art. 2 - VERIFICACIONES:

A) Los participantes están obligados a poner a disposición de las Autoridades de la Carrera y la Comisión Técnica, el manual de Taller correspondiente al vehículo con el cual compiten, el manual de repuestos, el manual de propietario, y toda la literatura pertinente, toda vez que sea solicitada.

B) La Comisión Técnica se reserva la opción de poder comparar con repuestos originales o similares obtenidos en plaza.

C) Las contravenciones, faltas o diferencias constatadas en los vehículos participantes, al presente Reglamento se penalizarán con las sanciones que las Autoridades consideren.

D) Todos los motores de los autos se entregarán precintados por DOMS Ltda. y AUVO.

E) Las transmisiones deberán contar con orificios para su precintado según detalle adjunto.

Art. 3 - DISPOSICIONES GENERALES:

Los motores estarán sellados.

Súper Turismo Uruguayo contrata a la empresa DOMS Ltda. Para el mantenimiento, control y asistencia técnica de todo lo referente a la motorización.

Se entiende por:

Similar: A toda pieza de diferente fabricante, pero con idénticas características de la original (material, peso, dimensiones, etc.)

Opcional: A optar por mantener o quitar una pieza.

Libre: A que la pieza de origen así como sus funciones pueden ser suprimidas o reemplazadas por una pieza nueva, a condición de que la nueva pieza no posea o realice una función suplementaria en relación a la pieza de origen.

A) Todo lo que no está específicamente permitido en el presente Reglamento se considerará prohibido.

B) La tornillería será libre, salvo en los lugares donde no este permitido por el artículo y a condición de que no cambie su función. Deberá ser de acero. Prohibido tornillería de otros materiales, por ej.: titanio, aluminio, etc.

C) Las medidas de carrocería, exterior, interior, estructura de seguridad, elementos de suspensión y dirección que no tengan especificada en este reglamento una tolerancia específica en sus medidas, se dará como válida una tolerancia de +/- 1 mm.

D) El sistema de adquisición de datos y/o tableros electrónicos deberán ser de marca AIM o PRO TUNE.

En caso que se quiera usar otra marca de adquisición de datos o tablero digital, se deberá contar con autorización por escrito de AUVO Y DOMS Ltda. para su uso.

E) Se autoriza dentro de la adquisición de datos, los siguientes sensores:

Toma tiempos

Gps **obligatorio**

Velocidad ruedas traseras.

Fuerza G longitudinal, transversal y ver

La computadora del motor enviará vía CAN al tablero los siguientes parámetros:

Rpm.

Temperatura de agua.

Temperatura de aceite.

Presión de aceite.

Voltaje de batería.

Presión de combustible.

Posición de acelerador.

No estará permitido borrar datos almacenados en la adquisición de datos, en pruebas oficiales.

Para que las adquisiciones de datos puedan ser utilizadas, los pilotos o concurrentes deberán entregar a la Comisión Técnica el manual de fábrica y el software original. Durante el transcurso del Campeonato, no se podrá variar el software original. La Comisión Técnica se reserva el derecho de relevar en el momento que crea conveniente los datos almacenados en dichas adquisiciones de datos

Se prohíbe bajar la data en el transcurso o culminada la clasificación cuando el auto este dentro del parque cerrado

Se prohíbe la utilización de sonda lambda, termocupla, temperatura de gases de escape (EGT) y su correspondiente instrumental.

No se podrá tomar ninguna información directamente del motor, ni del ramal eléctrico que conecta el motor con la centralita de inyección.

La información proveniente del motor para el tablero electrónico del auto será tomada vía CAN.

El incumplimiento o contravención de estas normas acarreará una sanción económica establecida por la empresa Súper Turismo.

Art. 4 - VIGENCIA:

El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 1/1/2019 al 31/12/2019, derogando el emitido el 1/1/2018 al 31/12/2018.

Art. 5 - VEHICULOS ADMITIDOS:

Los vehículos admitidos deberán cumplir con las siguientes condiciones:

- A) Automóviles que sean de carrera ya construidos con historia, no se podrán construir autos nuevos, de acuerdo a la siguiente lista:

VW-----Golf MK3, Logus, Polo, Gol G4 en adelante.

PEUGEOT-----207, 207 Break, 306.

RENAULT-----ClioII

GM-----Corsa, Astra.

FORD-----Escort 4ta Generación (redondos) MK5 y MK6.

FIAT-----Uno, Palio.

CITROEN-----Xsara.

ESTOS AUTOS SERAN VALIDOS POR TRES AÑOS a partir del 01/01/2017

- B) Automóviles que hayan pertenecido a la categoría SUPERTURISMO del año 2015 en adelante.

- C) Distancia entre ejes: mínima: 2420 mm., máxima: 2590 mm.

Los vehículos que no se encuadren dentro de estas condiciones, podrán pedir un permiso especial a AUVO, reservándose la institución el derecho de admisión de los mismos.

- D) Ser homologado por AUVO para participar en el campeonato.

AUVO será la responsable de efectuar las homologaciones de las unidades habilitadas por el presente Reglamento Técnico.

También se reservará el derecho de no homologar, los distintos automóviles que a su personal criterio, por una tecnología considerada superior en prestaciones técnicas, pudiesen desequilibrar la paridad de la categoría.

La solicitud de homologación de un nuevo vehículo deberá ser solicitada por nota del interesado, concurrente o piloto a AUVO.

La Comisión Técnica solicitará a los interesados, a través de AUVO, o en forma directa, todos los datos, manuales, etc., y elementos técnicos que considere necesario para efectuar dicha homologación.

La Comisión Técnica de AUVO, podrá realizar las modificaciones necesarias, sobre los datos y manuales técnicos aportados por el interesado para la homologación de la nueva unidad.

La comisión Técnica evaluará la presentación de los automóviles que participan de dicho campeonato y de no estar en condiciones estéticas y de seguridad se les comunicará a los responsables pudiendo no dejar participar del evento hasta que el mismo no cumpla con lo exigido

Art. 6 - PESO:

Peso mínimo: 1000 kg.

Para los TOYOTA ETIOS, el peso será de 1020 kgrs.

Para los RENAULT CLIO MIO, el peso será de 1020 kgrs.

Dicho pesaje se efectuará con el auto tal cual llegue después de una clasificación, competencia, o serie, con el combustible que hubiere en el tanque, con el piloto con casco y equipo correspondiente en orden de carrera, no pudiéndose agregar ningún líquido ni ninguna pieza o elemento perdido durante la competencia (paragolpes, guardabarros, faroles, etc.).

Recargo de Peso por Performance:

Los autos que lleguen dentro de los puntos cargarán un kilo por cada punto obtenido en el campeonato.

Este kilaje será acumulativo y no podrá descargarse hasta finalizada la temporada.

El máximo de kilos que cargarán será de 60 Kgrs.

Aquellos autos que se inscriban a partir de la séptima fecha, deberán cargar el máximo de kilos establecidos para la categoría sin posibilidad de descargarlos hasta finalizada la temporada.

Los autos Renault Clío MIO y TOYOTA ETIOS, cargarán como máximo 1060 kgrs como el resto de la categoría.

CAMBIO DE MOTOR Y/O PARTES MECANICAS.

En caso de tener que cambiar el motor, se deberá pedir autorización antes de efectuarlo, a los Comisarios Técnicos y representante de DOMS Ltda. en el evento.

LASTRES:

Para llegar a los pesos establecidos, de autoriza a colocar uno o varios lastres a condición de que se trate de bloques sólidos, fijados por medio de herramientas fácilmente accesibles situados UNICAMENTE sobre el piso del habitáculo. **Se entiendo como piso de habitáculo según imagen**



No se podrán ubicar los lastres a menos de 10 cm del contorno de la carrocería. Deberán estar a la vista sin tener que remover ninguna pieza, cobertura, etc. Los mismos deberán estar sujetos como mínimo con dos tornillos de 10 mm de diámetro cada 10 Kgs, con las correspondientes contra placas de 1000 mm cuadrados. Ningún bloque, independientemente del peso de este, podrá estar sujeto por medio de un solo tornillo.

Art. 7 - MOTOR:

COSWORTH, precintado por DOMS Ltda., prohibiéndose cualquier tipo de modificación.

El único aceite permitido será el provisto por la categoría. Se prohíbe agregarle cualquier aditivo.

A) SISTEMA DE ESCAPE:

El múltiple de escape y cola de salida será el homologado para la categoría según muestra depositada en AUVO.

Posterior a su fabricación el escape será probado en dinamómetro y autorizado por DOMS Ltda. para su utilización.

No se permite ningún tipo de modificación, así sea para permitir su mejor instalación en el auto.

Se permite recortar el para llamas que separa el vano motor del habitáculo y cortar el piso del habitáculo y hacer un túnel con el único propósito de dejar pasar el múltiple y tubo de salida de escape.

Se permitirá modificar el zócalo de la carrocería para la salida de gases del mencionado escape.

Se permite montar elementos térmicos en todo el túnel, con la única función de efectuar aislamiento térmico al habitáculo del piloto.

No se permite forrar el escape con ningún tipo de protección térmica en contacto con el mismo. Se debe poder inspeccionar y medir el escape sin necesidad de sacar ningún recubrimiento.

La altura máxima del túnel dentro del habitáculo no podrá superar la línea imaginaria que une la parte superior de los zócalos.

B) SOPORTES DE MOTOR:

Los soportes del grupo motopropulsor (motor y transmisión) y elementos elásticos para unir dichos soportes al chasis serán los provistos por DOMS Ltda. No se permite ningún tipo de modificación en dichos elementos.

C) POSICIÓN DEL MOTOR:

El cárter del motor deberá ir por delante del eje de las ruedas delanteras. El eje del cigüeñal deberá estar a 90° del eje longitudinal del auto (visto de arriba) y paralelo transversalmente al auto (horizontal, visto de frente).

D) DEPÓSITO DE ACEITE:

Será el homologado por la categoría según muestra depositada en AUVO. Deberá instalarse en el vano motor o en el habitáculo, lo más a la derecha y hacia delante posible, sujetándolo de la parte interna de la jaula con 4 fijaciones preferentemente elásticas para evitar roturas por vibraciones. En el caso de instalarse en el habitáculo, se le deberá rodear con una mampara que sea estanca (a prueba de fugas) y aislante térmicamente a la vez, fijada de forma independiente al depósito de aceite. El nivel de aceite se deberá poder visualizar fácilmente sin tener que desarmar nada a su alrededor.

Deberá contar con un orificio de 12mm. de diámetro en la rejilla superior a efectos de permitir insertar un tubo para succionar aceite.

El depósito de aceite deberá ser instalado de modo que la conexión de salida de aceite del depósito hacia el motor deberá estar más alta que la conexión de entrada de aceite en el motor, con el auto en reposo.

El caño que une la salida de aceite del tacho hacia el motor deberá ser lo más corto posible y deberá ir hacia el motor lo más directo posible (sin subidas y bajadas).

Se deberá prever que la operación de drenado de aceite del depósito se pueda realizar sin tener que desmontar el mismo; ya sea dejando lugar para poner una bandeja entre el depósito y el piso del auto, o haciendo un agujero en el piso del auto, con tapa postiza, a efectos de poder drenar el aceite a través de dicho orificio.

E) RECUPERADOR DE ACEITE:

Recibiendo los caños de respiración del motor y la transmisión, **que deberán ser independientes**, deberá colocarse un sistema recuperador eficaz del gas o el aceite eventualmente derramado, con depósito de libre elección, no de vidrio, ventilado en su parte superior, de fondo ciego y de capacidad mínima de 900 cc.

Deberá contar con un tapón de drenaje inferior y ser instalado de forma tal que sea fácil su vaciado.

F) REFRIGERACION:

El radiador de agua, depósito de expansión y tapón de circuito de refrigeración serán libres. Deberán ir ubicados dentro del compartimiento motor y no producir protuberancias en la carrocería del auto. El tapón tendrá una válvula de alivio que se abrirá a 1,4 bares de presión.

Se deberán usar manguones de agua y abrazaderas que soporten dicha presión. En el caso de las conexiones metálicas intermedias, deberán tener valona a efectos que los manguones no se desempipen con la temperatura y presión de trabajo del circuito de refrigeración del motor. En la parte más alta del caño de salida de la tapa de cilindros deberá tener un purgador (ver ej. en la imagen)



Es obligatorio el uso de un electro ventilador, y que funcione correctamente. El accionamiento eléctrico del electro ventilador lo realiza la unidad electrónica de gestión del motor.

El frente del auto deberá mantenerse totalmente original, se deberá canalizar el flujo de aire entre el frente y los radiadores de agua y aceite.

Se prohíbe tapar o impedir el flujo de aire por cualquier zona del frente del auto provista por el fabricante, con excepción del radiador de agua, que se podrá tapar parcialmente, asumiendo la responsabilidad de las consecuencias que esto implica.

En caso que los orificios provistos por el fabricante no sean suficientes para los requerimientos de disipación térmica del motor, se podrá pedir autorización a AUVO Y DOMS para practicar orificios que aumenten el caudal de aire hacia el vano motor.

Es obligatorio instalar un radiador de aceite tipo Mocal o similar de competición con conexiones para mangueras del tipo competición medida AN 12.

Se deberá canalizar aire desde el frente del auto hacia el radiador de aceite, mediante un ducto divergente hacia el radiador, sin ningún tipo de obstrucciones.

El radiador deberá estar fijado a la carrocería con bujes de goma a efectos de evitar roturas por vibraciones y se deberá tener en cuenta que no haya objetos en la parte trasera a efectos de no obstaculizar el flujo de aire. En el capot del motor se podrá realizar una salida de aire sobre la superficie del mismo, con el fin de evacuar el aire caliente del ducto de enfriamiento del radiador de aceite. La forma de dicha salida será la de un rectángulo, cuyas medidas máximas serán de 160mm x 260mm. El área de la salida estará cubierta por una malla o por un aleteado, que no deberá sobresalir de la superficie del capot con excepción de un perfil en L (Gurney) de 15mm como máximo de alto, que se podrá colocar en la cara frontal del rectángulo. Dicha abertura estará ubicada lo mas adelante posible de la superficie total del capot y únicamente se usara para el flujo de aire que circule a través del radiador de aceite. Este ducto debe estar canalizado y sellado desde el radiador de aceite al capot.

G) FILTRO DE AIRE

Sera el provisto por DOMS Ltda. Prohibiéndose cualquier modificación al mismo.

Los equipos serán responsables por el lavado y secado de los filtros posteriormente a las carreras. Únicamente DOMS aplicara el producto lubricante para el filtro antes de cada evento.

El filtro de aire deberá poder desmontarse sin tener que desarmar nada a su alrededor.

En caso de hacerse alguna canalización o deflector térmico en la zona de la admisión, la misma no podrá estar sellada de manera que pueda crear una posible presurización en dicha zona con el auto en movimiento. Deberá haber una separación de mínimo 2 cm entre la canalización y el exterior del filtro de aire o caja de admisión en toda su periferia.

El filtro de aire deberá tener por delante un deflector que no permita que el flujo de aire ingrese directamente sobre el mismo, permitiéndose encausar sin poder verlo frontalmente, se prohíbe practicar aberturas tanto en los paragolpes delanteros como así a las rejillas o caretas para aumentar el flujo de aire hacia el filtro de aire

H) FILTRO DE COMBUSTIBLE.

En la zona del vano motor, antes de que el combustible llegue a la rampa de inyectores, deberá pasar por el filtro.

Filtro homologado: marca Wii modelo WF8033. En caso de usar otra marca o modelo, el participante deberá presentar ficha técnica donde especifique los micrones de filtrado del mismo, que deberán ser como máximo 10 micrones.

Art. 8 - TRANSMISION:

A) - EMBRAGUE:

Será suministrado por la categoría según muestra en poder de la misma. No se podrá realizar ningún tipo de modificación ni mecanizado.

En caso de ser necesario extraer el volante motor, se deberá pedir autorización a DOMS Ltda.

Peso mínimo de placa de embrague: 3800gr.

Peso mínimo disco de embrague: 1050 gr.

Prohibido rectificar volante de motor.

B) TRANSMISION:

SADEV ST82-14.

Relaciones homologadas:

1era: 14/34.

2da: 14/27.

3era: 16/25.

4ta: 22/29.

5ta: 25/28.

6ta: 28/27.

Piñón y corona: 16/55.

Rampas del bloqueante:

Las únicas dos opciones homologadas serán las siguientes:

45/80 para aceleración y desaceleración respectivamente o

30/60 para aceleración y desaceleración respectivamente.

Los discos del bloqueante se podrán montar combinando sus caras de fricción libremente, siempre y cuando se respete el número total de los mismos. **Se podrán utilizar arandelas de ajuste con el único objetivo de llegar a la precarga del bloqueante, se podrá agregar hasta 1mm como máximo**

La transmisión no podrá tener ningún tipo de modificación, alivianado de sus componentes, variación de las rampas o precargas del diferencial, modificación de funcionamiento de bomba, etc.

La bomba de aceite estará funcionando siempre, independientemente si se usa radiador o no, el uso de este último será optativo.

La precarga del diferencial se podrá revisar en la pista con la transmisión armada y las ruedas puestas. El valor máximo de precarga será de 84 Nm.

Los movimientos entre la palanca y la transmisión deberán ser manuales por intermedio de brazos rotulados. Se prohíbe accionamiento de movimiento del cambio de marcha desde el volante o actuadores con asistencia eléctrica, neumática o hidráulica para el cambio de marchas.

La palanca de cambios deberá ser la provista con la transmisión, siendo su base de libre diseño.

D) - SEMI EJES:

Los semiejes serán libres en cuanto a sus dimensiones.

El material para su fabricación deberá ser acero.

Del lado de transmisión se deberá usar la triceta original SADEV provista con la transmisión.

El semieje derecho deberá ser entero desde la triceta SADEV a la salida de la caja de cambios hasta la homocinética del lado de la rueda, prohibiéndose un semieje en dos partes con una bancada en el medio del mismo.

Art. 9 - LLANTAS Y NEUMATICOS:

Las llantas deberán ser de 14" de diámetro y su ancho no excederá las 7".

Se permite el uso de separadores de aluminio entre la llanta y la copa del disco de freno de un espesor máximo de 25 mm. en el tren delantero y libres en el tren trasero.

Peso mínimo de la llanta sin ningún agregado 6 kgs.

Los neumáticos serán marca TOYO, Modelo PROXES R 888R.

Medidas 185/60/14.

Las Válvulas de aire no podrán ser del tipo auto regulable.

Todas las cubiertas que las distintas categorías utilicen, serán entregadas EXCLUSIVAMENTE por la Asociación Uruguaya de Volantes en su Sede o donde ella indique. El mecanismo para la entrega de las mismas será informado en Secretaría. Cada neumático tendrá un número grabado a fuego para su identificación. En el momento de presentar el automóvil para la verificación técnica, el piloto y/o concurrente deberá presentar los neumáticos para la competencia. Los

verificadores técnicos anotarán en el pasaporte del automóvil la numeración de los neumáticos, con los cuales el piloto deberá participar en la competencia.

Se aconseja luego de recibir los neumáticos, repasar la numeración con un marcador de color blanco para su fácil identificación.

El sistema de uso de los neumáticos, estará descrito en el Reglamento Particular de la categoría.

NEUMÁTICO AUXILIAR.

El neumático auxiliar sólo se podrá utilizar en caso de rotura durante el transcurso de la clasificación, la serie si la hubiera o la carrera.

En caso de rotura, bloqueada o pinchadura de algún neumático, se podrá remplazar por cualquiera de los que estén declarados en el pasaporte.

Si el piloto quiere sustituir una cubierta dañada por otra que no este declarada en el pasaporte, deberá solicitar autorización a los comisarios técnicos y deportivos.

NEUMÁTICOS DE LLUVIA.

Se autoriza a remarcar sin restricciones hasta 6 (seis) neumáticos, de la marca y medida que especifica el Reglamento General 2018. El dibujo del remarcado deberá ser igual en los seis neumáticos. Estos pueden ser nuevos o usados y deberán ser declarados en el Pasaporte Técnico del automóvil. Una vez declarados no podrán cambiarse ninguno de ellos con excepción de aquellos neumáticos que por su uso sufran desgaste o roturas. En ese caso para poder cambiar alguno de ellos, se presentarán los neumáticos dañados o gastados a la Comisión Técnica, la cual autorizará según su criterio, el cambio. Los neumáticos declarados por el piloto en el Pasaporte Técnico de su automóvil, no podrán ser utilizados por otro competidor.

La autorización para que puedan utilizarse, será comunicada por el Director de la Prueba, siendo opción del piloto utilizarlos o no.

En el caso de decidirse a utilizar los neumáticos de lluvia, obligatoriamente deberán instalarse los cuatro neumáticos y en el sentido de giro especificado por el fabricante.

CALENTAMIENTO Y TRATAMIENTO DE NEUMÁTICOS.

Durante el desarrollo del evento, queda expresamente prohibido el calentamiento o enfriamiento artificial de los neumáticos por medio de cualquier sistema, como así también el tratamiento de los mismos con líquidos antiderrapantes o similares.

Art. 10.- SUSPENSION:

A) Los amortiguadores son libres, de un máximo de 3 vías. No se podrán vincular hidráulicamente entre sí.

B) Los espirales y los platos de los mismos serán libres. Máximo 1 espiral por rueda.

C) BUJES: El material es libre, a condición de que no cambie ni su forma ni su función, ni la posición de sus orificios.

D) Las barras estabilizadoras y sus bancadas serán libres. A los autos que no tengan instaladas de fábrica barra estabilizadora, se le podrán colocar. Las barras estabilizadoras o antirrolido a usar no podrán vincularse a los porta masas, su vinculación a las parrillas de suspensión será por medio de una bieleta.

En caso de ser regulables serán accionadas desde el exterior.

En los automóviles que de origen la barra antirrolido cumple funciones de tensor de suspensión, en caso de no usar la barra original, se permitirá colocar un tensor cuyo anclaje en el chasis coincida exactamente con el centro de pivoteo de la barra original con una tolerancia de +/- 5mm.

E) La alineación delantera y trasera es libre, a condición de mantener las trochas originales con una tolerancia de + - 4% y las distancias entre ejes originales, con una tolerancia de + - 1.5%.

La trocha será considerada como, la distancia entre centros de las bandas de rodamiento de las cubiertas, en contacto con el suelo, tanto en el tren delantero, como trasero.

F) Se permite usar un limitador externo del recorrido de suspensión, ejemplo: linga de acero, varilla roscada, etc.

G) Las únicas distancias permitidas entre centros de los agujeros de las ruedas son 100 mm y 108 mm y la única cantidad de espárragos permitida será de cuatro por rueda. Los autos que tengan distancia entre centros de ruedas o cantidad de espárragos diferentes a 4X100 o 4X108 deberán elegir una de estas dos posibilidades.

SUSPENSION DELANTERA.

A) Los amortiguadores delanteros deberán encastrar en el portamaza elegido. Se prohíbe el uso de rulemanes lineales.

B) Es libre la fijación superior del McPherson delantero en la carrocería, a estos efectos se puede rotular como asimismo agregar material.

C) Se permite reforzar las torres que alojan la suspensión delantera mediante una barra transversal, recta o curva que una las referidas torres.

Se podrá reforzar la torreta de suspensión delantera con un caño hacia el frente del automóvil, siempre y cuando, dicho caño esté soldado por detrás del plano trasero que delimita el radiador de agua del motor.

D) Se podrá unir transversalmente con un tubo las puntas de los refuerzos de carrocería, siempre que dicho tubo se encuentre por detrás del radiador de agua del motor. Este caño deberá cumplir con las mismas medidas homologadas para los caños de la estructura de seguridad, con un espesor máx. de 3 mm.

E) Las parrillas de suspensión delanteras podrán ser las originales o de libre elaboración siendo su material acero. Se podrán rotular las parrillas de suspensión delanteras en sus puntos de anclaje con la carrocería y con el portamaza. Los puntos de anclaje en la carrocería o cuna deberán ser los originales salvo que se utilice la opción indicada en el inciso J) de este mismo artículo.

F) La cuna motor, deberá permanecer en su lugar original con respecto a la carrocería, salvo que se utilice la opción indicada en el inciso K) de este mismo artículo. Se permite sacar material con

el único fin de permitir la instalación del grupo motopropulsor y escape. Se autoriza a reforzar mediante soldadura o adición de material sin modificar los anclajes originales al monocasco como tampoco el de los bastidores o parrillas. El refuerzo del puente o cuna-motor es con el único fin de dar mayor rigidez y seguridad al conjunto; no pudiendo cumplir otra función que la expresada.

Todos los pilotos de la categoría deberán proveer a la comisión técnica de AUVO, de un puente o cuna-motor, por marca y modelo, absolutamente original, sin ninguna modificación, para poder cotejar sus medidas con la de los autos participantes en las competencias.

G) El portamaza delantero será de libre diseño con la condición de usar únicamente metales ferrosos para su construcción y un ruleman de hasta 84 mm de diámetro exterior máximo o el ruleman de masa delantera original de Chevrolet S10 4x4 (sist. Con 3 tornillos de sujeción axial). Sera libre el encastre del amortiguador en el portamaza delantero, permitiéndose para ello agregar material.

H) Los brazos de dirección sobre el portamaza o suspensión delantera serán libres incluido su anclaje. Las barras de dirección y sus bujes o rótulas serán libres.

I) La altura de la parte delantera del auto, sin el piloto a bordo, deberá pasar por un galibo de **80 mm a excepción de los Renault Clío Y Clío Mío que deberá ser de 90 mm** sin rozar ninguna parte del chasis, motor y caja de cambios, hasta donde termina el puente o cuna-motor. Queda expresamente excluido el sistema de escape. En caso de tener una rueda dañada o pinchada se podrá sustituir por otra igual a las permitidas por este reglamento, con una presión máxima de 30 lbs.

J) Los autos que con el despeje al piso de **80 mm** en su puente o cuna-motor, tengan una altura diferente a **130 mm +/- 10 mm** del centro de la rotula del anclaje delantero de la parrilla de suspensión al piso, deberán llegar a dicha medida por cualquiera de las dos siguientes opciones:

- 1) Si el anclaje delantero de la parrilla es con un tornillo vertical al piso, podrán suplementar la rotula de la parrilla hasta llegar a la medida. Siempre dentro de los límites que impone el puente.
- 2) Si el anclaje delantero de la parrilla es con un tornillo horizontal al piso, se podrá modificar dicho anclaje a la posición vertical (aunque para ello se deba agregar material) siempre que se deje como testigo uno de los agujeros pertenecientes al anclaje horizontal, para mantener la misma línea del centro de articulación de la rotula.

Este último inciso J) no será aplicable a los autos FIAT PALIO ni RENAULT CLIO.

K) Los autos CHEVROLET SONIC, GEELY GC 515, FORD FIESTA KINETIC y SUZUKI SWIFT tendrán la opción de modificar la altura de su puente o cuna-motor con respecto a la carrocería en no más de 30 mm de las medidas originales del auto. Esta variación de altura vertical, se podrá lograr modificando la carrocería o el propio puente en sus puntos de unión, pero no está permitido variar la posición longitudinal original (para adelante o para atrás) del puente con respecto a la carrocería.

L) Los autos VW GOL G4 que originalmente tienen motor longitudinal, podrán modificar su puente original o fabricar uno en forma artesanal, siempre y cuando se mantenga la misma posición espacial original de los anclajes de las parrillas delanteras, ajustándose a lo permitido en el inciso J de este mismo artículo. Para fijar dicho puente, se podrán crear estructuras a partir de la jaula antivuelco o del propio monocasco sin alterar las dimensiones y la forma exterior de la carrocería. Tampoco se permitirán que dichas estructuras sirvan para soportar golpes por

delante del radiador. La interpretación de estas estructuras será de criterio exclusivo de los Comisarios Técnicos.

SUSPENSION TRASERA.

A) Se permitirá rotular los amortiguadores traseros. Se permite también usar conjunto espiral-amortiguador concéntrico en los autos que originalmente así no lo tuvieron. Se permite desplazar los dos puntos de anclaje del amortiguador trasero, siempre y cuando dicho desplazamiento no implique una variación de la relación en el recorrido del mismo con respecto a la rueda que sea superior de 1,3 a 1.

En caso que fuese necesario también se podrán hacer buches en los interiores de los pasa ruedas traseros para evitar contacto con los amortiguadores y sus resortes.

B) Se podrán eliminar las barras estabilizadoras traseras originales, así como las barras de torsión de algunos modelos que cumplen la función de barras estabilizadoras (trabajan solo al rolido).

C) La distancia del centro de las ruedas traseras con respecto a la zona central de la carrocería (ej.: a parante B) deberá ser igual a la original del auto, con una tolerancia máxima de 10 mm.

D) Para alinear el tren trasero, se podrán anclar las 2 puntas de ejes de cada rueda trasera mediante 3 (tres) o 4 (cuatro) tornillos, aunque para ello deban agregar material. Se deberá mantener la posición del centro de la punta de eje en el mismo lugar que la original con respecto a los brazos de suspensión.

Esta modificación deberá ser revisada y autorizada por la Comisión Técnica antes de competir con la misma.

E) Se autoriza a sustituir o modificar las mazas y las puntas de ejes traseros siempre y cuando permanezcan inalteradas las trochas, con sus tolerancias reglamentarias, y la posición del centro de la punta de eje original.

F) Se permite todo tipo de refuerzos en el tren trasero, sin modificar sus formas y sus puntos de anclaje originales. Se autoriza a reforzar con escuadras la unión del portamaza con el brazo arrastrado y en caso de ser necesario se autoriza la instalación de tensores desde el brazo arrastrado al eje rígido, aunque para ello se deba agregar material. No están permitidos los refuerzos con materiales compuestos. Se autoriza a cerrar con planchuelas la cara abierta del eje puente.

Se prohíbe crear micro giros.

G) Se permite cambiar los bujes elásticos originales que unen el tren trasero a la carrocería, por rótulas esféricas, cualquier tipo de rulemanes o bujes de material libre, siempre y cuando se mantenga el tornillo central de sujeción y el centro de pivoteo del tren trasero en su posición original.

H) Los autos que tengan suspensión trasera independiente, podrán usar los brazos de suspensión originales o de libre elaboración. También se podrán rotular sus extremos, siempre y cuando no se cambien los centros de pivoteo de dichos extremos tanto en la carrocería o falso chasis trasero como en el portamaza correspondiente.

Los portamaza de este tipo de suspensión podrán ser elaborados artesanalmente con la condición de usar únicamente metales ferrosos para su construcción. Deberán también mantener la misma cantidad y las mismas distancias de los puntos de anclaje de los brazos de suspensión al centro de giro de la rueda y entre si.

En este tipo de suspensión trasera, también esta prohibido crear micro giros.

I) Quien elija montar una barra estabilizadora por detrás del eje trasero podrá reforzar, desde las torretas traseras o desde el elemento que las une transversalmente, con dos caños soldados hacia abajo hasta los anclajes o bancadas de la barra estabilizadora; siempre y cuando dichos anclajes estén ubicados a 15cm como mínimo del plano que delimita la parte trasera de la carrocería.

J) Si por cualquier circunstancia y de acuerdo al sistema de suspensión trasera del automóvil empleado, necesitase otro tipo de reformas, esta deberá ser consultada a la Comisión Técnica, la que en última instancia aprobará dicha reforma.

Art. 11 - DIRECCION:

Debe ser un OEM (fabricante de equipo original) de cualquier fabricante de automóviles o de un proveedor reconocido.

Un sistema eléctrico puede ser reemplazado por un sistema electrohidráulico.

Bomba electrohidráulica: OEM (fabricante de equipos originales) de cualquier fabricante de automóviles o de un proveedor reconocido. De estar dentro de la cabina del piloto, deberá tener una cubierta a prueba de fugas (también aplicable a los tanques de fluidos).

Los tanques de fluidos son libres.

Motor eléctrico: OEM de cualquier fabricante de automóviles o de un proveedor reconocido.

El sistema eléctrico de la dirección asistida en su conjunto, deberá funcionar como un sistema independiente del auto, no pudiendo vincularse eléctricamente a este bajo ningún concepto.

La batería de este sistema tendrá que estar situada dentro del habitáculo del piloto, dentro de 4 puntos de anclaje que limitan el arco central y el arco delantero de seguridad (jaula).

Estos elementos serán homologados por la comisión técnica de AUVO, previa aprobación de la comisión técnica de la categoría ST.

Se deberá entonces, pedir autorización por escrito, previa a su instalación, haciendo mención a la marca y modelo a utilizar.

Para aquellos vehículos que opten por esta opción, el límite del avance será de 4 grados medidos por diferencia de comba, con 15° de giro de rueda. El procedimiento de medición será descrito en el Art.17- VARIOS, al final de este reglamento.

Una vez optado por este sistema, iniciada la fecha, a partir de la clasificación, se mantendrá las limitaciones técnicas (avance limitado) hasta finalizada la fecha, aun cuando el sistema pudiera haberse dañado.

La caja de dirección o cremallera es libre.

Se permite la utilización de un sistema de reducción en la columna de dirección.

Se permite cambiar el material de las articulaciones por rótulas o bien cortar los extremos de las barras y colocar rotulas regulables.

Se permite cambiar la posición original de la cremallera con el único propósito de permitir la instalación del grupo motor propulsor.

El volante de dirección será de libre elección, el mismo obligatoriamente deberá ser de extracción rápida. Se deberá eliminar el sistema de traba de volante o antirrobo.

El largo y la altura de la columna de dirección serán de libre elección y se permitirá colocar crucetas para variar la inclinación.

Se autoriza a eliminar el tubo original de la columna de dirección.

Art. 12 - FRENOS:

A) Será obligatorio un sistema de freno de doble circuito, comandado por el mismo pedal de freno. El servofreno se podrá eliminar y la o las bombas serán de libre elección, como así también el dispositivo regulador y el pedal de freno.

B) Se permitirá el cambio de las tuberías hidráulicas originales por otras de diseño aeronáutico.

C) Se autoriza el uso de una válvula reguladora o compensadora de presión para los frenos traseros. Se podrá eliminar la válvula compensadora original.

D) Se permitirán discos delanteros ventilados hasta un diámetro de **280** mm como máximo, no flotantes. Fijos a las masas. Las mordazas de los frenos serán originales de algún auto de serie, de hierro fundido, y de un solo pistón (por esta razón serán desplazables) Se podrá incluir una pieza para la adaptación de la mordaza al portamaza.

E) Se autoriza a usar frenos traseros de disco. A tales efectos se permite agregar material siempre y cuando las trochas y su tolerancia permanezcan inalteradas y dicha modificación sea obligatoriamente revisada y autorizada por la Comisión Técnica, antes de competir con la misma.

F) El dispositivo del freno de mano completo podrá ser eliminado o implementar otro sistema similar que sea operable manualmente.

G) Se permite refrigerar los frenos delanteros y traseros. Para dicha refrigeración se permite canalizar el aire desde orificios practicados en parte de la carrocería que está permitida. También se permite modificar libremente, con aporte de material, las chapas de protección de los frenos, para poder adaptarlas a este fin. Se permite modificar la carrocería en los pasa ruedas delanteros para aumentar la salida de aire caliente, según Art. 14, Inciso 1 literal i.-

H) Las pastillas **Raybestos ST41.**

Art. 13 - SISTEMA ELECTRICO:

A) BATERIA. (Una unidad), amperaje libre y su voltaje original. El terminal positivo debe estar protegido.

Peso mínimo de la batería: 9500 gr.

Su ubicación es libre, pero, si se coloca en el habitáculo, solo podrá hacerse detrás de los asientos delanteros. En este caso, y si se trata de una batería electrolítica, la caja de protección deberá incluir una toma de aire con salida fuera del habitáculo (ver Dibujos 255-10 y 255-11) Anexo J. En caso de que la batería situada en el habitáculo sea una batería seca, deberá estar protegida eléctricamente por una tapa que la recubra completamente.

B) La instalación eléctrica para alimentar al motor y sus periféricos será la homologada para la categoría según muestra depositada en la categoría. Es libre la instalación eléctrica de accesorios extra-motor; por ej.: limpiaparabrisas, luces, etc.

C) El chicote eléctrico del motor no se podrá alterar, ni adaptar para tomar información, etc.

Se deberá cumplir **sin ninguna modificación** el esquema eléctrico provisto por DOMS.

El incumplimiento o contravención de estas normas acarreará una sanción económica establecida por la empresa Súper Turismo.

Art. 14 - CARROCERIA:

1) EXTERIOR

a) Se deberá partir de una carrocería original.

b) La carrocería no debe variar en absoluto su forma original exterior. Está permitido eliminar adornos, baguetas, antenas y soportes de matrículas.

c) Es obligatorio el uso de espejos retrovisores exteriores e interior.-

d) Se permite reforzar la carrocería sin alterar sus dimensiones y su aspecto exterior. No se admitirán por refuerzos de carrocería ni por prolongaciones de la jaula antivuelco, estructuras para soportar golpes por delante del radiador y por detrás de la posible barra estabilizadora trasera. La interpretación de estas estructuras será de criterio exclusivo de los Comisarios Técnicos.

e) En los automóviles de cuatro (4) puertas está permitido bloquear la apertura de las dos puertas traseras. También podrán anular las puertas traseras, dejando la piel de las mismas asegurada con bulones, remachada o soldada a la carrocería. Esta modificación deberá ser revisada y aprobada con anticipación por la Comisión Técnica.

f) Se deberán usar los paragolpes delanteros y traseros originales de plástico del modelo homologado. En el paragolpes delantero se permitirá la utilización de un falso piso hacia atrás,

hasta llegar a la cara posterior del radiador en toda su longitud, pudiendo colocar en su borde interior un perfil de goma, el cual deberá respetar los 80 mm de despeje hacia el suelo. Dicho perfil, debe estar a 90 grados con respecto al falso piso y no se podrá sobresalir del contorno del paragolpes visto desde arriba. Es obligatorio usar el alma del paragolpes delantero original, sin modificar ni reforzar, con la excepción de lo permitido en el inciso i) de este mismo artículo. El alma del paragolpes trasero es opcional, en caso de usarlo no se podrá modificar ni reforzar.

- g)** Se debe eliminar el cierre interior del capot, debiendo instalarse cierres exteriores metálicos. También se permite eliminar las bisagras del mismo y en su lugar colocar cuatro pernos con pasadores.
- h)** Están prohibidos los faros delanteros y traseros de vidrio, éstos podrán ser sustituidos por policarbonato con la misma forma de los vidrios originales.
- i)** El frente del vehículo permanecerá inalterado en su forma y dimensiones, con excepción que se podrán practicar dos aberturas para enfriamiento de los frenos que no deberán exceder los 200 cm² cada una. También se podrá abrir una “ventana” en el paragolpes delantero y su correspondiente alma, de las siguientes medidas máximas, 70cm x7cm, a los efectos de mejorar el enfriamiento de los radiadores.
- j)** Se podrán practicar aberturas de salida de aire por detrás de las ruedas delanteras siempre y cuando no sobrepase en altura la línea superior del pasa ruedas.-
- k)** Se permiten practicar canalizaciones de aire para el radiador de agua y aceite, así como de habitáculo siempre y cuando no se modifique la carrocería y se cumpla con el Inciso i del presente artículo.
- l)** Se deberán reemplazar todos los cristales por policarbonatos transparentes, excepto el parabrisas que deberá ser laminado. La fijación de los policarbonatos deberá ser sólida, debiendo estar atornillado o pegado en todo su perímetro. . En caso de ser necesario por la curvatura o forma se autoriza utilizar acrílico transparente para la luneta y vidrios laterales traseros. Se permite practicar dos orificios de entrada de aire en los policarbonatos de las puertas delanteras, con deflector opcional. Se permite practicar dos orificios en la luneta trasera de salida de aire de 12 cms. de diámetro cada uno, con deflector opcional.-
- m)** Se autoriza a aligerar o eliminar nervaduras internas de tapa de baúl y capot, teniendo la precaución de que la parte delantera y trasera de este último no se levante por presión aerodinámica, o se permite que capot y tapa de baúl sean de fibra de vidrio con las mismas precauciones.

- n)** Queda libre el mecanismo y cantidad de escobillas del sistema de limpia-parabrisas, El sistema a emplear deberá ser aprobado previamente por la Comisión Técnica.-
- o)** En caso de que por las características del modelo, algunas de las ruedas roce los guardabarros o paragolpes se permitirá deformar levemente o recortar la zona afectada lo mínimo necesario para evitar contacto con las ruedas. Si las ruedas sobresalen del alojamiento original del guardabarros se deberá modificar el mismo, soldando un “buche” que tendrá que ser aprobado por la comisión técnica previamente.

2) FALSO CHASIS O MONOCASCO.

Se permite todo tipo de refuerzos en el falso chasis copiando sus formas con planchuelas de libre espesor, sin modificar sus formas y sus puntos de anclaje originales. En caso que sea necesario a efectos de facilitar la extracción de la transmisión, se permite recortar y/o modificar el larguero izquierdo y hacerle un refuerzo postizo. Dicha reforma no debe variar los puntos de anclaje de la cuna motor y las parrillas de suspensión de su posición original, salvo que se utilice las opciones indicadas en los incisos J) y K) del artículo 10 correspondiente a suspensión delantera.

3) INTERIOR

- a)** Se permite eliminar material de insonorización, guarnición y revestimiento de las puertas, techo y piso de la carrocería.
- b)** Se permite eliminar o cambiar el tablero completo y agregar instrumental de navegación (cuenta vueltas, manómetros, termómetros, etc.) e interruptores varios.
 - c)** Se permitirán retirar todos los elementos que constituyen el sistema de calefacción y aire acondicionado, como así también todos los comandos y cañerías. Pero debe incluirse un sistema para desempañar el parabrisas en forma obligatoria.
 - d)** Los automóviles que tengan buche porta auxiliar, deberán eliminarlo, colocando en su lugar una tapa soldada.
 - e)** Se permite alivianar la carrocería siempre y cuando no se modifique su aspecto exterior.
 - f)** Se deberán mantener originales, sin alivianar en su zona interior los parantes delanteros y los centrales, desde el piso al techo.
 - g)** Los zócalos deberán permanecer inalterados en toda su longitud, salvo la modificación necesaria para la cola de salida de gases del escape.

- h) La pedalera se podrá sustituir por otra de tipo competición **y es de libre elección su posición.**
- i) Todos los automóviles deberán tener obligatoriamente una red de protección la cual se instalará del lado izquierdo del piloto desde el caño superior de la jaula hasta la cruz de la misma, evitando en caso de vuelco que el brazo del piloto quede expuesto.

Art. 15 - TANQUE DE NAFTA:

Deberá ser el original de fábrica, en el lugar de origen. Todo competidor deberá prever al finalizar cada clasificación o competencia, le sobre combustible suficiente para sacar 1500cc. Si este combustible no llegara a 1000cc, dicha muestra será para el Comisario Técnico aceptando de hecho el Piloto quedar sin respaldo de la muestra que le corresponde, sin derecho a reclamo alguno. Si no se logra extraer como mínimo 500cc, el competidor quedara automáticamente excluido.

Los autos que de fábrica estén equipados con tanques de chapa, podrán reemplazar los mismos por tanques de plástico de otra marca o modelo de auto, manteniendo la posición del tanque original.

Se recomienda, durante el corriente año, usar tanques de combustible aprobados y homologados por la FIA. En caso de usar un tanque homologado por la FIA deberá estar colocado dentro de un contenedor metálico y ubicado en el lugar del asiento trasero del vehículo. No podrá sobrepasar, hacia abajo, la línea del piso del auto y deberá estar tapado por una placa de aluminio con un visor para poder observar la marca y fecha de fabricación. Tendrá como máximo 45 lts. de capacidad. Deberán cumplir con las especificaciones FIA FT3 (1999), FT3.5 o FT5.

El envejecimiento de los tanques de seguridad implica una considerable reducción de sus propiedades físicas después de 5 años aproximadamente. No debe utilizarse ningún tanque mas de 5 años después de su fecha de fabricación, excepto si es inspeccionado y revalidado por el fabricante durante un periodo de hasta otros dos años.

La/s bomba/s de combustible será/n de libre elección en tipo y cantidad (sumergida o exterior) con la condición que deberán estar instaladas fuera del habitáculo. Se deberá eliminar el regulador de presión, ya que el mismo va a ir montado en el motor. Deberá tener una presión de trabajo mayor a 5 bares **y un caudal mínimo de 1.5lts/minuto.** El sistema de abastecimiento de combustible a la bomba deberá tener las previsiones necesarias para que en ninguna circunstancia de carrera descienda la presión de combustible. La activación de la bomba de combustible lo comanda la ECU del motor y el conexionado de la misma será el especificado por DOMS Ltda. Bajo ningún concepto la bomba de combustible puede ser activada por otro medio desde el interior del auto.

Todas las conexiones de combustible dentro del habitáculo, deberán ser obligatoriamente roscadas y la cañería deberá ser con caños o mangueras de alta presión e ignifugas, no permitiéndose uniones de ningún tipo con abrazaderas o similares.

El filtro de combustible deberá estar instalado fuera del habitáculo

- A) El combustible será el que provea el Organizador estando prohibido cualquier adulteración y/o el agregado de cualquier elemento.

- B) El análisis será comparativo, utilizando varios métodos (visualización, densidad y temperatura, etc.), cualquiera de ellos será excluyente.

Art. 16 - EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

Es obligatorio dar cumplimiento a los siguientes puntos en el equipamiento de cada vehículo.

A) Instalación y uso de cinturones de seguridad del tipo Arnés que deberá ser de cuatro puntos como mínimos y homologados por la F.I.A. según Normas 8853 y 8854. Los cinturones de seguridad deberán estar obligatoriamente fijados a la jaula de seguridad, cada punta deberá estar fijada independientemente.

~~B)~~ Las butacas con apoyacabezas incorporados serán los homologados por la F.I.A. según Norma 8855. Se deberán eliminar los asientos traseros incluidos los respaldos y el asiento delantero derecho.

Los soportes de La butaca deberán estar sujetos por 4 tornillos de 8mm (como mínimo) a la jaula o en su defecto a una base de caño y esta debe estar vinculada directamente a la jaula en por lo menos 2 de sus extremos.- La posición de la butaca se podrá ubicar de forma tal que el lado inferior derecho de la misma **pueda sobrepasar hasta 10cm el eje longitudinal del vehículo**, autorizándose para tal efecto cortar el túnel o eliminarlo en su totalidad utilizando una chapa de igual o mayor espesor al eliminado. El borde trasero de la butaca no debe pasar la línea determinada por el borde delantero del asiento trasero del modelo básico.

C) Instalación de jaula de seguridad construida con caños de acero sin costura con un máx. de 0,3% de Carbono.

Esta estará formada por un arco principal, transversal casi vertical, situado a través del vehículo justo detrás de los asientos delanteros, contenido en un plano y deberán estar sus vértices como máximo a 10 cm. del techo. Dos semi arcos laterales longitudinales casi verticales situados uno del lado izquierdo y el otro del derecho, cada uno bordeando el montante delantero de la puerta siguiendo el parante de parabrisas y techo hasta unirse con el arco principal. Estos últimos arcos laterales deberán estar unidos entre sí en la parte superior del parabrisas por un parante transversal (Dibujo 253-3). La jaula deberá tener 2 puntales traseros (puntal trasero: caño que une la esquina superior del arco principal con el pasa rueda trasero).

Para su construcción se recomienda ver el Art. 253 del C.D.I. de la F.I.A.

Para la construcción de los arcos se permite soldar los caños en vez de curvarlos. Todos los tramos de la jaula deberán estar soldados entre sí. Las uniones al piso del habitáculo deberán ser soldadas a bases de apoyo de mínimo 3mm de espesor las cuales deberán estar a su vez soldadas al piso. Se permite vincular la jaula con la carrocería en cualquier punto.

Las dimensiones de los caños para la construcción serán: para los arcos principales, parante superior transversal y puntales traseros de 44.5 mm de diámetro y 2mm de pared. Y para el resto de los refuerzos obligatorios se deberá utilizar caño de 38mm de diámetro y 1.5mm de pared o superior tanto en diámetro como en pared. Se prohíbe caño de acero aleados con cromo-molibdeno.

Si fuera necesario, cualquier caño de la jaula de seguridad podrá atravesar el túnel central del automóvil en caso que lo tenga.

Refuerzos

Deberá tener en la parte superior, páralelo al techo un caño que una el vértice delantero izq. con el vértice trasero derecho de los arcos (fig. 253-4)

Se deberán posicionar a la altura de ambas puertas delanteras 2 caños longitudinales cruzados, (fig. 253-5). Los mismos podrán ser enteros y unidos por soldadura en su cruce tangencial, o cortados y soldados en el centro. En este caso, el caño que va desde la parte superior trasera a la parte inferior delantera debe ser entero, donde se intersectan deben estar todos los caños unidos entre sí mediante chapas 18 en forma de “pañuelo” formando un rectángulo, o cerrar su centro con chapas 18 de ambos lados unidas formando un cajón.

Para los dos casos el caño que va desde la parte superior trasera a la inferior delantera deberá posicionarse: en el arco principal (Con el Piloto en posición de manejo), a la altura media entre el hombro y el codo del piloto y en su extremo delantero en la unión del arco lateral con el piso. El segundo caño desde aproximadamente la altura de la bisagra superior de la puerta delantera hacia la base del arco principal.

Se deberá colocar obligatoriamente entre la X y la puerta del piloto un protector lateral similar a los que se muestran en la imagen. (Img.01) y que deberá pesar 5kgs como mínimo.

Se debe poner un caño de “refuerzo parabrisas” que una el vértice superior del arco del parabrisas con la parte inferior del arco lateral en su parte delantera. Fig. 253-6.

Debe tener dos caños cruzados que protejan en caso de golpe lateral, los mismos deben salir del arco central por detrás de la butaca vinculando los laterales de la jaula, pueden ser en forma de X uniendo los vértices del arco central como muestra la fig. 253-7 o desde el punto del caño superior de la X de las puertas al caño de las torres traseras del lado opuesto, en caso de usar esta última opción deberá tener un caño que vincule las partes inferiores de los arcos laterales como muestra la figura 253-9.

Los autos que hayan participado en los campeonatos 2013 y 2014 y no estén comprendidos en este artículo estarían igualmente autorizados a participar previa inspección y autorización de la comisión técnica.

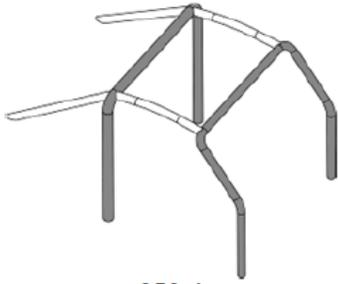
ESTRUCTURA BASICA

Tiene que ser de acuerdo a uno de los siguientes diseños

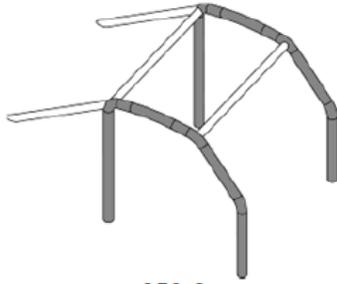
* 1 arco ppal. + 1 arco frontal + 2 uniones superiores longitudinales + 2 soportes traseros (Dibujo 253-1).

* 2 Arcos laterales + 2 uniones transversales+ 2 soportes traseros (Dibujo 253-2).

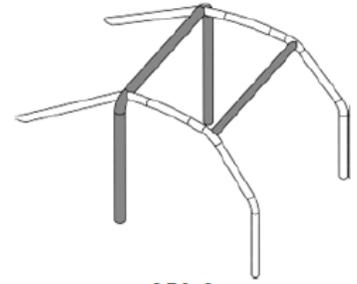
* 1 Arco ppal. + 2 medios arcos laterales + 1 unión transversal + 2 soportes traseros (Dibujo 253-3).



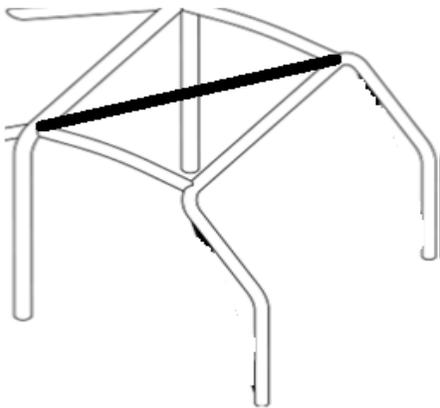
253-1



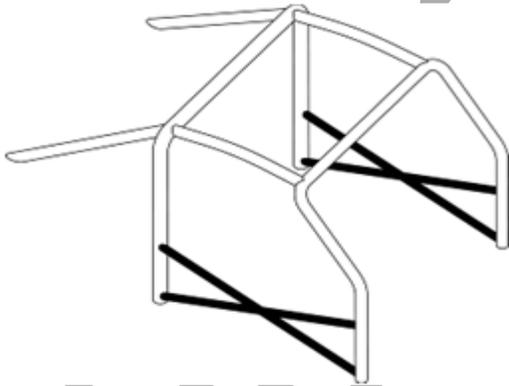
253-2



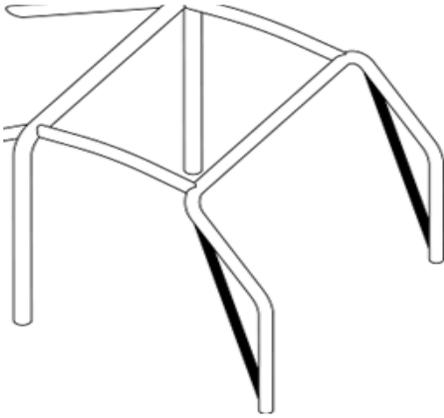
253-3



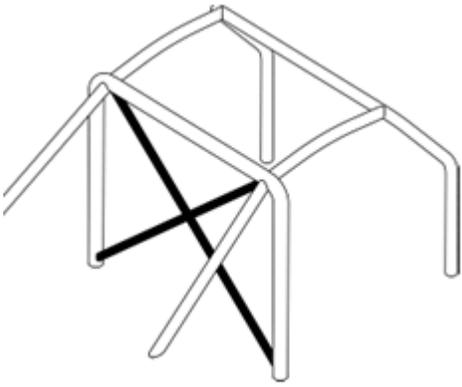
253-4



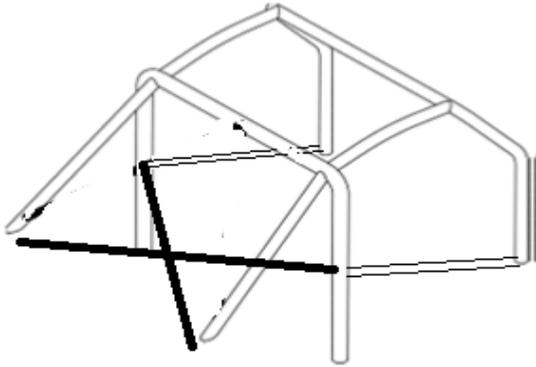
253-5



253-6

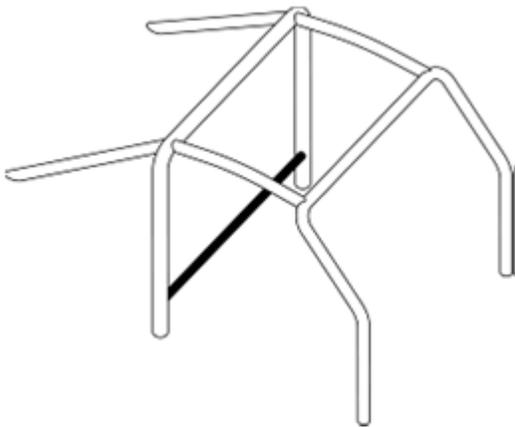


253-7



253-8

PROGADO



253-9

D) Es obligatorio la instalación de un extinguidor de incendio manual

Agentes extintores permitidos: AFFF, FXG-TEC, VIRO 3, ZERO 360 o cualquier otro agente extintor homologado por la FIA.

Cantidad mínima de agente extintor:

AFFF	2.4 liters
FXG-TEC	2.0 kg
VIRO 3	2.0 kg
ZERO 360	2.0 kg

Todos los extintores deben estar presurizados en función de su contenido. La información siguiente deberá figurar visiblemente en cada extintor:

Capacidad

Tipo de agente extintor

Peso o volumen del agente extintor

Fecha en la que debe revisarse el extintor, que no debe ser más de un (1) año después de la fecha de llenado o última revisión.

Todos los extintores deberán estar convenientemente asegurados pero de fácil remoción y al alcance del piloto, en un todo de acuerdo con lo dispuesto por el Art. 253 (equipos de seguridad) de la FIA.



E) Es obligatorio la instalación de una llave de corte general de corriente al rápido alcance del piloto y además otra similar de manejo desde el exterior y su correspondiente señalización, de acuerdo al C.D.I. de la FIA Art. 253. La llave de corte de corriente exterior, debe estar ubicado entre la base del parabrisas y el capot del lado derecho, con referencia al eje longitudinal del automóvil.

F) Es obligatorio el uso de parabrisas laminado (tipo triplex), no admitiéndose otro tipo.

G) Todos los autos deberán estar equipados en la parte delantera y trasera, con una correa flexible de 8 cm de ancho, con forma de ojal, para remolque. Deberán ser fácilmente visibles y estar pintados de amarillo o rojo. Es también obligatorio la colocación de un gancho metálico de servicio pesado soldado en las torretas de suspensión delantera y trasera. Tendrán un diámetro interior mínimo de 50 mm. Y estarán pintados de amarillo de tal forma que el personal auxiliar de pista pueda reconocerlos y actuar rápidamente en el remolcado del vehículo.

H) Los automóviles deben tener 2 (dos) luces rojas de LED indicadoras de freno, instalados dentro del habitáculo, junto a la luneta trasera, claramente visibles desde el exterior. Su funcionamiento deberá estar exclusivamente en concordancia con el pedal de freno. Estas serán suministradas por AUVO a costo de los pilotos y ubicada entre estas 2 luces deberá instalarse una tercera de LED intermitente, con comando independiente. Esta estará alimentada directamente de la batería, sin pasar por la llave de corte general, para utilizarla cuando haya poca visibilidad o en el momento que las Autoridades de la Prueba lo indiquen. También podrán optar por usar los faroles traseros originales del auto, para la luz de freno.

Art.17- VARIOS

CRIQUES NEUMATICOS

Se permitirá la adopción de un sistema de criques neumáticos, pero los mismos deberán adecuarse a las máximas medidas de seguridad, como por ejemplo disponer de un sistema de trabas en los mismos, para probables reparaciones debajo del automóvil.

Anexo No 1 al Reglamento Mecánico de Clase II

Donde Dice:

Art. 6 - PESO:

Peso mínimo:1000 kg.

Para los TOYOTA ETIOS, el peso será de 1020 kgrs.

Para los RENAULT CLIO MIO, el peso será de 1020 kgrs.

Dicho pesaje se efectuará con el auto tal cual llegue después de una clasificación, competencia, o serie, con el combustible que hubiere en el tanque, con el piloto con casco y equipo correspondiente en orden de carrera, no pudiéndose agregar ningún líquido ni ninguna pieza o elemento perdido durante la competencia (paragolpes, guardabarros, faroles, etc.).

Recargo de Peso por Performance:

Los autos que lleguen dentro de los puntos cargaran un kilo por cada punto obtenido en el campeonato.

Este kilaje será acumulativo y no podrá descargarse hasta finalizada la temporada.

El máximo de kilos que cargaran será de 60 Kgrs.

Aquellos autos que se inscriban a partir de la séptima fecha, deberán cargar el máximo de kilos establecidos para la categoría sin posibilidad de descargarlos hasta finalizada la temporada.

Los autos Renault Clío MIO y TOYOTA ETIOS, cargaran como máximo 1060 kgrs como el resto de la categoría.

Debe Decir:

Art. 6 - PESO:

Peso mínimo:1000 kg.

Para los TOYOTA ETIOS, el peso será de 1020 kgrs.

Para los RENAULT CLIO MIO, el peso será de 1020 kgrs.

Dicho pesaje se efectuará con el auto tal cual llegue después de una clasificación, competencia, o serie, con el combustible que hubiere en el tanque, con el piloto con casco y equipo correspondiente en orden de carrera, no pudiéndose agregar ningún líquido ni ninguna pieza o elemento perdido durante la competencia (paragolpes, guardabarros, faroles, etc.).

Recargo de Peso por Performance:

El piloto ganador de cada carrera cargará 15 kg, el segundo clasificado 10 kg, y el tercero 5 kg. No se descarga a lo largo de la temporada y se aplica de una carrera a la otra.

El máximo de kilos que cargaran será de 60 Kgrs.

Aquellos autos que se inscriban a partir de la séptima fecha, deberán cargar el máximo de kilos establecidos para la categoría sin posibilidad de descargarlos hasta finalizada la temporada.

Los autos Renault Clío MIO y TOYOTA ETIOS, cargaran como máximo 1060 kgrs como el resto de la categoría.

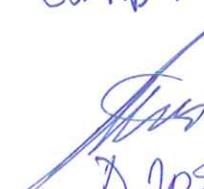

Nº 63
SEBASTIAN CABARCOS

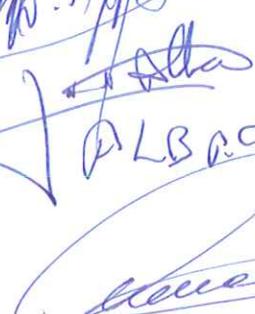

Nº 1
Richard Barbachin

Nº 6
CAROLINA CÁNEPA

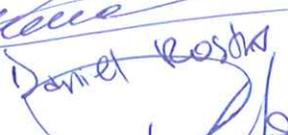

Nº 14
Camilo Arizaga


ESPINOZA


D. Rosillo 23

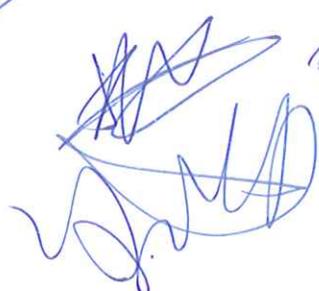

ALBAROZZI 21

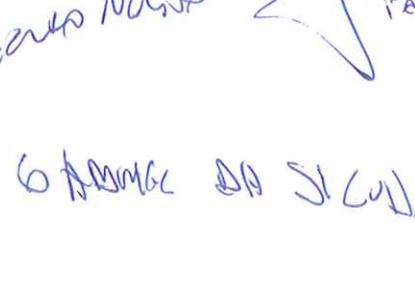

Pamela


Pamela Rosales


Juan Carlos


Pablo Paredes


Pamela


Pamela