

Fecha de homologación 25 /03/2026

REGLAMENTO MECANICO TURISMO AUVO

TURISMO AUVO CLASE 1 2026 V1.1

VERSION FINAL

Art 1. DUDAS DE INTERPRETACIÓN AL PRESENTE REGLAMENTO

La interpretación válida para el presente reglamento será exclusivamente la que aplique la comisión técnica.

Si la interpretación de algún término o párrafo del presente reglamento pudiese dar origen a dudas, los interesados deben abstenerse de interpretarlo según su propio criterio. En tal caso se deberá elevar una nota a la comisión de reglamentos de AUVO, solicitando a través de ella la correspondiente aclaración a fin de que ésta a través de su Comisión técnica se expida al respecto mediante un informe. Dicho informe, que necesariamente deberá ser emitido por escrito, será la única constancia válida para el interesado, en el caso que existan controversias acerca del punto consultado. Dichos informes serán dados a conocer públicamente y serán de acceso libre a cualquier interesado.

Este Reglamento anula todas las concesiones hechas con anterioridad y en él se basarán las revisiones técnicas. Todo anexo o cambio a este reglamento debe ser previamente homologado por la FADU.

Art 2. VERIFICACIONES

Los participantes están obligados a poner a disposición de las autoridades de la carrera y la Comisión técnica, el Manual de Taller, el Manual de Repuestos, el Manual de Propietario y toda literatura perteneciente al vehículo con el cual compite cuando les sea solicitado.

Art 3. DISPOSICIONES GENERALES

A) Todo lo que no está específicamente permitido en el presente reglamento se considera prohibido.

B) La tornillería será libre a condición de que no cambie su función, se permite reparación de roscas (proceso Helicoil, Recoil, etc.)

C) Se entiende por: Similar: a toda pieza de diferente fabricante, pero con las características de la original.

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 con la pieza de origen.

Original: Piezas con las que el modelo fue armado en fábrica sin mediar modificaciones ni agregados y montadas como en origen. Toda pieza original podrá ser reemplazada por la pieza que se ofrezca normalmente como reposición, siempre que esta sea similar a la original (mismas

características)

Art 4. VIGENCIA.

El presente reglamento tendrá vigencia a partir del 01/01/2026 hasta el 31/12/2026 derogando los anteriormente emitidos.

Art 5. VEHICULOS ADMITIDOS

Los vehículos admitidos serán automóviles de turismo 2 o 4 puertas y 5 plazas que como mínimo, cuyo modelo se haya introducido al país para su comercialización hasta el 31/12/2020, con una cilindrada máxima de 2000 cc, 2 válvulas por cilindro (con excepción del modelo Ford ESCORT MK1 Y MK2 que podrá competir con motor 2.3 LIMA y Pinto) , máximo 4 cilindros, tracción simple delantera o trasera y motor delantero. Para que los vehículos sean admitidos en el presente artículo, se deberá presentar ante la Comisión de Reglamentos:

A) Solicitud previa por escrito de aprobación del automóvil

B) Solicitud de inspección final del automóvil donde se controlará su ajuste a las condiciones reglamentarias y demás aspectos de seguridad.

El comité Organizador se reserva el derecho de admisión de vehículos, aunque cumplan con los requisitos técnicos indicados, velando siempre por la paridad de la categoría. Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, una vez que el solicitante haya obtenido la aprobación de la Comisión técnica y Reglamentos de los literales A y B, estará habilitado a competir. Los vehículos deben de estar bien presentados, no pudiendo participar autos con mala presencia a criterio de la Comisión técnica de AUVO.

Art 6. POTENCIA MÁXIMA

En ningún momento de la prueba el vehículo podrá estar por debajo de la relación peso / potencia establecida en el presente reglamento. Cualquier alteración en el vehículo que pueda afectar o desviar la medición de potencia será sancionada con EXCLUSIÓN. En ningún caso se podrán superar los 150 HP. La medición se efectuará en el banco de rodillos designado como oficial por la comisión de Reglamentos y la categoría. Se tomará únicamente el valor corregido de potencia al motor. La medición se realizará en 3ra velocidad o a criterio del comisario técnico. Se desconectará la excitación del alternador para la medición de potencia. La medición será realizada por el personal del banco de prueba, en el momento de la medición el piloto o una persona designada por él deberá permanecer en el lugar de dicha medición.

Por el solo hecho de participar en la categoría, se acepta expresamente que cualquier rotura o daño a cualquier elemento del vehículo que pueda ocurrir durante, con motivo u ocasión de dicha prueba o como consecuencia de ella o de la verificación técnica en general, será de costo, cargo y cuenta exclusiva del piloto y/o concurrente respectivo, exonerando a AUVO y/o a los técnicos actuantes de toda responsabilidad al respecto. Queda exonerada AUVO y todo su personal, de cualquier pérdida deportiva que los hechos indicados en el párrafo anterior puedan ocasionar al piloto y/o concurrente.

El auto deberá subir al banco de rolo por sus propios medios. Si no arranca se podrá empujar una vez o puentear con una batería extra. Se deberá soldar un terminal de Clamp en la salida de escape, las medidas del mismo serán de 2 pulgadas, 2 y 1/2 pulgadas, 3 pulgadas y 4 pulgadas. En caso de no contar con el mencionado Clamp no podrán banquear y penará con la desclasificación a la tanda en disputa.

El técnico podrá pedir datos de GPS y de cámaras de abordó para complementar.

6.1 Peso Potencia

La relación peso /potencia para todos los vehículos (salvo excepciones a detallar) será de 6,4KG/HP, con una tolerancia de 5HP. La potencia máxima incluida la tolerancia y la medida del banco se redondeará a la unidad. El valor de potencia a tomar en cuenta para dicha relación será el que tome el banco oficial proporcionado por la categoría al motor.

Para los vehículos tracción trasera, eje rígido, suspensión de ballesta en el eje trasero y un máximo de 140 HP (requisitos acumulativos), la relación peso potencia será 6,3 KG\HP.

Para los vehículos tracción trasera, eje rígido, suspensión con resorte en el eje trasero y un máximo de 140 HP (requisitos acumulativos), la relación peso potencia será 6,3 KG\HP.

Para los siguientes vehículos, la relación peso potencia será de 6,3 KG\HP (Chevrolet Monza, Fiat 128, Fiat 147, Mini Morris). Todos los vehículos deberán de contar con 4 orificios: 2 en la tapa de cilindros y 2 en el block con el fin de precintar los mismos.

Las cajas homologadas standard serán las que están a continuación en las siguientes tablas. Los autos que usen el motor comodín VW AP deberán usar la caja VW MQ 250 o de la marca del auto.

Se permite el uso de la caja estándar al Ford Escort MK1 y MK2: Primera 29/15, segunda 24/25, tercera 21/29, cuarta 18/34 y marcha atrás 16/31.

Se permite el uso de la caja estándar al Mini Morris: Primera 2,583:1, segunda 1,711:1, tercera 1,25:1, cuarta 1:1

Se permite caja standard Peugeot: Primera 3,41; Segunda 1,95; Tercera 1,35; Cuarta 1,05 y Quinta 0,85. Piñón y corona 4,28

Se permite caja standard Peugeot: Primera 13x38, Segunda 20x37, Tercera 25x34, Cuarta 29x31 y Quinta 37x32. Piñón y corona 16x61

Se permite caja standard Renault: primera 3,72 , segunda 2,04 , tercera 1,32 , cuarta 0,96 y quinta 0,79. Piñón y corona 4,06.

Se permite de caja standard Chevrolet/Chevette: primera 3,74, segunda 2,15, tercera 1,37, cuarta 1,00 y quinta 0,84. Relaciones de diferencial: 3,9:1 y 4,10:1 (se permite el uso de la caja de cuatro marchas) manteniendo las relaciones antes especificadas.

Las tablas homologadas como estándar son las siguientes:

PV GOL

	DIF	37	9	4,11	R FINAL
	-----	-----	-----	-----	-----
1	38	11	3,45	14,20	
2	35	18	1,94	7,99	
3	36	28	1,29	5,29	
4	31	32	0,97	3,98	
5	28	35	0,80	3,29	

GOL 4ta

	DIF	37	9	4,11	R FINAL
	-----	-----	-----	-----	-----
1	38	11	3,45	14,20	
2	35	18	1,94	7,99	
3	36	28	1,29	5,29	
4	31	32	0,97	3,98	
5					

MQ 250 LOGUS

DIF	71	18	3,94	R FINAL
-----	-----	-----	-----	-----
1	34	9	3,78	14,90
2	36	17	2,12	8,35
3	35	24	1,46	5,75
4	35	34	1,03	4,06
5	36	43	0,84	3,30

MQ 250 BORA

DIF	72	17	4,24	R FINAL
-----	-----	-----	-----	-----
1	34	9	3,78	16,00
2	36	17	2,12	8,97
3	34	25	1,36	5,76
4	35	34	1,03	4,36
5	36	43	0,84	3,55

FIAT 1

DIF	64	17	3,76	R FINAL
-----	-----	-----	-----	-----
1	43	11	3,91	14,72
2	47	21	2,24	8,43
3	38	25	1,52	5,72
4	37	32	1,16	4,35
5	35	37	0,95	3,56

FIAT 2

DIF	59	15	3,93	R FINAL
-----	-----	-----	-----	-----
1	43	11	3,91	15,38
2	47	21	2,24	8,80
3	38	25	1,52	5,98
4	37	32	1,16	4,55
5	35	37	0,95	3,72

CHEVROLET 1

DIF	67	16	4,19	R FINAL
-----	-----	-----	-----	-----
1	41	12	3,55	14,31
2	41	21	1,95	8,18
3	34	23	1,48	6,19
4	35	31	1,13	4,73
5	31	35	0,89	3,71

CHEVROLET 2

DIF	67	17	3,94	R FINAL
-----	-----	-----	-----	-----
1	41	12	3,55	13,46
2	41	21	1,95	7,69
3	34	23	1,48	5,83
4	35	31	1,13	4,45
5	31	35	0,89	3,49

CHEVROLET FAMILIA 2

DIF 67 16 4,19 R FINAL
---- ---- ---- ----- -----
1 41 11 3,72 15,61
2 49 25 1,96 8,08
3 41 31 1,32 5,54
4 35 37 0,94 3,96
5 31 41 0,75 3,16

6.2 Equiparación por performance

Independientemente del peso- potencia estipulado, la Comisión técnica de AUVO se reserva el derecho de estudiar y equiparar la performance de los autos añadiendo o quitando peso adicional, subiendo o bajando la altura, o mediante la adopción de otras medidas a su criterio, cuando así lo entienda necesario.

6.3 Peso

Se medirá el peso del vehículo con su piloto a bordo tal como ingrese al parque cerrado al finalizar la correspondiente prueba. El peso mínimo deberá ser de 900kg. Se permite el agregado de uno o varios lastres a condición que sean bloques sólidos, fácilmente accesibles situados sobre el piso del habitáculo. Los mismos deberán estar sujetos como mínimo con dos tornillos de 10 mm de diámetro cada 10 kg, con la correspondiente contra placa de 100 mm de largo. Está prohibido anclar todo o parte del conjunto en los extremos del frente , los laterales o la parte posterior de la carrocería del auto, debiendo estar el anclaje como mínimo a 10 cm del límite del contorno de la carrocería.

ART 7. MOTOR

Independientemente de las libertades que autoriza el presente reglamento, la potencia máxima del motor deberá ajustarse siempre a la relación peso - potencia. Se permite reemplazar el motor por otro de la marca que el original, siempre que sea de uso automotriz, fabricación en serie y que esté dentro de las especificaciones del ART 5 de vehículos admitidos. El motor deberá montarse en la misma disposición que el motor original, la inclinación debe ser la original del vehículo o la original del motor a utilizar. Se permite modificar y/o agregar soportes para su montaje. Se permite agregar una placa adaptadora plana entre el motor y el cubre volante o entre el cubre volantes y la caja para su montaje. Se permite desplazar paralelamente (sin girar ni rotar) el motor dentro del vano motor a condición de que:

A) Para los vehículos de tracción trasera y motor delantero, se tomará como referencia el plano vertical y transversal pasante por el punto más avanzado del parabrisas; el cigüeñal y volante motor deben de quedar por delante de este punto.

B) Para los vehículos de tracción delantera motor delantero transversal y longitudinal; el eje del cigüeñal incluyendo el volante deberá de quedar por delante del eje de las ruedas delanteras.

C) Todos los motores AP (incluidos los comodines) deberán tener los siguientes elementos:

Motor AP 1600 cc, cigüeñal de 77.4 mm, biela de 144 mm, pistón hasta 83 mm.

Motor AP 1800 cc, cigüeñal de 86.4 mm, biela de 144 mm, pistón hasta 83 mm.

Motor AP 2000 cc, cigüeñal de 92.8 mm, biela de 144 mm, pistón hasta 83 mm.

Todos los motores que no sean AP deberán tener una cilindrada no mayor a 2050 cc y pistón estándar hasta +1 mm.

Para todos los motores AP (incluidos los comodines) estarán prohibidas las tapas de flujo cruzado.

En el caso de motor LIMA o PINTO se autoriza pistón hasta 93 mm y largo de biela 126,5 mm, cigüeñal 78.

7.1 MOTOR ALTERNATIVO:

Se incorpora como motor alternativo o “comodín” el motor VW AP 1.6, 1.8, 2,0 cc siempre respetando los puntos descritos dentro del Art 5 y manteniendo prohibidas las tapas de flujo cruzado.

7.2 Block

Deberá corresponder al del motor elegido en el artículo 6, se permite mecanizar por abrasión o arranque de viruta. Se permite encamisar.

7.3 Tapa cilindros

Debe de ser la que corresponde al motor elegido en el artículo 6, con excepción del modelo Mini Cooper al que se le permitirá el uso de tapa flujo cruzado. No se permite el uso de ningún tipo de sistema de reglajes de distribución variable con el motor en marcha, sea este original del motor o no. Será libre su trabajo, así como los resortes, válvulas, árbol de levas y todo accesorio al tren de válvulas.

7.4 Otros

Los demás componentes del motor podrán ser eliminados, modificados y /o reemplazados libremente por otros de libre diseño, material y procedencia siempre que cada elemento reemplazado o modificado siga cumpliendo con la función del estándar.

La tapa de cilindro deberá contar con dos agujeros para poder precintar. Los múltiples de admisión y escape también deberán estar precintados, mostrándole al técnico la posición de los precintos.

7.5 Lubricación

Se permite agrandar la capacidad del Carter y colocación de rompe olas así como la colocación de radiador de aceite de libre confección, dicho radiador deberá de estar dentro del contorno de la carrocería .Es obligatorio el uso de un recuperador de aceite transparente con capacidad de 900 cc de fondo ciego (no de vidrio) , conectado al respiradero de aceite del motor.

7.6 Alimentación

Solo se permitirá el uso de carburador siendo libre su trabajo, cantidad y diámetro. El multiple de admisión será de libre, así como el uso de filtro de aire y trompetas, siempre que todo el conjunto multiple de admisión, carburador, trompetas y filtro estén dentro del vano motor. Se prohíbe el uso de toma o cebador.

Está prohibido el uso de sobrealimentación (Turbo, Compresor o Forzador de Aire).

Esta permitido el uso de brida entre el carburador y la admisión esta debe ser de tipo fija. No se permiten sistemas regulables o móviles que permitan alterar la sección de paso.

7.7 Escape

El múltiple de escape será libre. Deberá ser directo saliendo desde el múltiple hasta el clamp, sin bridas ni nada que limite la salida de gases. Deberá tener una única salida, su diámetro será libre y

no deberá sobresalir del plano vertical y contorno de la carrocería. La salida de escape deberá de efectuarse por el costado del vehículo por detrás de la rueda delantera y a no más de 50 mm del zócalo. Se permite la confección de un túnel en el piso y modificar el zócalo para efectuar la salida del escape debiendo quedar dicha salida a la vista mirando desde el pavimento. Este túnel debe ser estanco hacia el interior del vehículo. Se autoriza al modelo Mini Morris a colocar la salida de escape por detrás del vehículo.

Está prohibido el uso de cualquier elemento interno al escape fijo o móvil que limite la salida de gases.

Deberá contar con una sonda lambda obligatoria, la cuál deberá verse claramente en la imagen de la cámara del interior del vehículo. Quedará a criterio del técnico solicitar la cámara. La medición de la sonda en el banco de prueba no deberá ser inferior al 10% registrado por la cámara en la prueba transcurrida anteriormente.

7.8 Encendido

Deberá ser Bosch, similar o compatible numero 0227100042 (modulo chico).

La bobina de encendido deberá ser tipo VW 1.6 o 1.8 MI.

La instalación deberá ser independiente de la instalación principal ubicándose en el vanomotor sobre el cortafuego en un lugar accesible y visible, **totalmente extraible.**

Los encendidos y soporte de encendido serán SUMINISTRADOS Y SORTEADOS por la categoría EN LA PRIMER FECHA que se participe, TENIENDO QUE INSTALARLOS Y PRECINTARLOS SEGÚN INDICA EL REGLAMENTO QUEDANDO a criterio de la comisión técnica cambiarlos en cualquier momento.

El cable que va al RPM deberá ser rojo, de instalación independiente y todo su recorrido a la vista.

Deberá tener el mismo voltaje en el positivo de batería que en el positivo de bobina.

Se prohíbe el uso de corte de rpm.

Distribuidor Bosch tipo Hall o similar. Deberá ser vaciado, estando solamente el eje con la estrella, mientras que el sensor Hall deberá estar amurado al cuerpo del distribuidor. De esta manera, el distribuidor deberá ser fijo sin ningún tipo de variación en avance. Está prohibido doble instalaciones, apéndices o cualquier tipo de actuador y/o sistema que altere el funcionamiento del encendido con el afán de alterar la medición en el banco de pruebas. Cualquier ambigüedad en este sentido es motivo de exclusión.

7.9 Refrigeración

Se permite reemplazar el radiador, tanques de agua, mangueras de agua, y bomba de agua de libre diseño. La ubicación del o los radiadores será libre siempre y cuando se encuentren dentro del vano motor. Se permite quitar o agregar, termostato, ventiladores y electroventiladores o suprimirlos por otros de libre diseño siempre y cuando sigan cumpliendo específicamente la misma función en el sistema de refrigeración.

ART 8. SISTEMA DE COMBUSTIBLE

La(O LAS) bomba(S), regulador y filtro de combustible (estos dos últimos de uso opcional) serán libres debiendo estar ubicados fuera del habitáculo. En caso de utilizar filtro de combustible este deberá ser metálico. El tanque deberá ser el original o se podrá sustituir por uno de seguridad homologado FIA. El tanque de combustible deberá estar ubicado de la línea de torretas traseras hacia adelante, no pudiendo estar entre la línea de las torretas traseras hacia el baúl. En caso de tener el original deberá de estar correctamente venteado sin que derrame combustible cuando esté en la pista o en caso de vuelco. El tanque deberá llenarse con espuma de seguridad de conformidad con la especificación militar estadounidense MIL-B-83054 o lámina anti explosión D-Stop. En caso de tener conexiones dentro del habitáculo deberán ser obligatoriamente roscadas, la cañería deberá ser de manguera ignífuga con malla de acero, no permitiéndose uniones de ningún tipo con abrazaderas o similares.

La/s bomba/s de combustible será/n hasta una cantidad de dos (2) libre/s en su tipo (sumergida o exterior) con la condición que las exteriores deberán estar instaladas fuera del habitáculo.

Se permite agregar al tanque de combustible, un tacho auxiliar siempre y cuando este NO ESTE EN EL INTERIOR DEL VEHICULO o alojado en el compartimiento del tanque de nafta, o en un compartimiento estanco construido para tal fin.

Deberá estar sellado (aislado del habitáculo) y las conexiones respetaran en un todo, las normas de seguridad. Las dos bombas deberán ser activadas con una misma llave.

ART 9. COMBUSTIBLE Y FLUIDOS

El combustible será nafta Premium. La muestra de referencia será tomada del combustible disponible en el autódromo el fin de semana de carreras siendo este el único patrón de comparación válido para los Comisarios Técnicos, por lo que se recomienda utilizar en las pruebas oficiales el combustible allí provisto. Lubricantes, fluido hidráulico y refrigerante libres.

ART. 10 TRANSMISIÓN

El volante motor deberá ser de acero laminado o forjado. El sistema de embrague es libre y su accionamiento podrá ser mecánico o hidráulico debiendo ser accionado únicamente por el pedal de embrague.

La ubicación de la caja de velocidades es libre, pero conservando la orientación original (si la original del motor es longitudinal deberá de seguir siendo longitudinal). Su sistema de accionamiento será mecánico en H . Se prohíbe el uso de cualquier tipo de autoblocante, el diferencial deberá estar ubicado en el mismo lugar que el diferencial original (compatible con Art) Se permite modificar y/o agregar soportes para su montaje. El cardan será libre, se permite y/o agregar soportes y fijaciones para su montaje. Se deberá montar una protección entre el cardan y el pavimento. Se permite instalar un respiradero a la caja, el mismo deberá de estar conectado al depósito recuperador de aceite del motor.

10.1 Semiejes

Deberán estar contruidos en material ferroso.

ART. 11 SUSPENSIÓN

Está prohibido el uso de cualquier tipo elemento activo y/o dispositivos electrónicos en el sistema de suspensión. Toda modificación prohibida o autorizada en este artículo es válido tanto para la suspensión delantera como trasera.

SUSPENSION DELANTERA

A- Los espirales y los platos de los mismos deberán ser libres

B- 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 $\pm 5\text{mm}$.

C- 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 y cumpla con las mismas medidas de los caños de la estructura de seguridad (espesor max del caño 3 mm)

D- Las parrillas de suspensión delanteras podrán ser las originales o de libre elaboración siendo su material ferroso. Se podrán rotular las parrillas de suspensión delanteras en sus puntos de anclaje con la carrocería y con el porta maza. Los puntos de anclaje en la carrocería o cuna deberán ser los originales salvo que se utilice la opción indicada en el inciso G-

E- Se le permite sacar material a la cuna-motor con el único fin de permitir la instalación del grupo motor propulsor y escape.

F- Se autoriza a reforzar el puente o cuna-motor 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, salvo q se utilice la opción indicada en el inciso G-

G- 1) Si el anclaje de las parrillas delanteras 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 rótula.

2) Los autos que tengan en su anclaje de parrilla un tornillo vertical al piso, podrán suplementar la rótula de la parrilla, para posicionarla dentro de los límites que impone el alojamiento del puente.

H- Se tendrá la opción de modificar la altura del puente o cuna-motor con respecto a la carrocería en no mas de 30mm 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.

I- En el caso de querer modificar el puente, para facilitar la extracción de la caja, se deberá pedir autorización a la comisión técnica.

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 tuvieran. 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 pasaruedas traseros para evitar contacto con los amortiguadores y sus resortes.

B) La distancia existente desde el centro de rueda trasera hasta el centro de pivote del eje en la carrocería, deberá ser la original.

C) 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 del eje en el mismo lugar que la original con respecto a los brazos de suspensión. Se permite correr los apoyos de las puntas de ejes, acortando la

distancia hacia el eje longitudinal del vehículo.

D) Se autoriza a sustituir o modificar las mazas y las puntas de ejes.

E) Se permite todo tipo de refuerzos en el tren trasero, sin modificar sus puntos de anclaje originales en el chasis. Se autoriza a reforzar con escuadras la unión del porta maza 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.

F) 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.

G) Los autos que tengan suspensión trasera independiente, podrán usar los brazos de suspensión original 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 porta maza correspondiente. Los porta mazas 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 sí, cotejando las medidas en la ficha de homologación. En este tipo de suspensión trasera, también está prohibido crear micro giros.

H) 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.

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

11.1 ARQUITECTURA:

No se permite variar la Arquitectura de suspensión que el vehículo posea de fábrica. Como ejemplo: si el vehículo viene provisto con Mc Pherson dicho tren deberá seguir comportándose como tal y así con cualquier otra arquitectura excepto los vehículos que posean eje rígido podrán sustituir por brazo arrastrado.

Bujes: El material es libre a condición de que no cambie ni su forma, ni función, ni la posición de los orificios.

11.2 Articulaciones:

Los elementos de articulación serán libres.

11.3 Puntas de eje, porta masas, cañoneras, masas y sus rodamientos libres, pero compatibles con la arquitectura original \ autorizada. Se permite la sustitución de sistema de punta de eje por porta mazas o viceversa, estos deberán de estar contruidos con materiales ferrosos .

11.4 Elementos elásticos:

Libres, se permite reemplazar un sistema por otro (por ejemplo, sustituir sistema de barras de torsión por espirales) quitando apoyos y/o anclajes del sistema original y agregando anclajes y/o apoyos para el nuevo sistema. No se permite el uso de dos sistemas elásticos a la vez (ej elástico junto con espirales, etc.). Se permite incorporar el elemento elástico al amortiguador.

11.6. Barras antiolido:

Libres en su construcción y ubicación. No podrán tener sistemas que permitan su regulación en régimen de carrera por el piloto.

11.7 Amortiguadores:

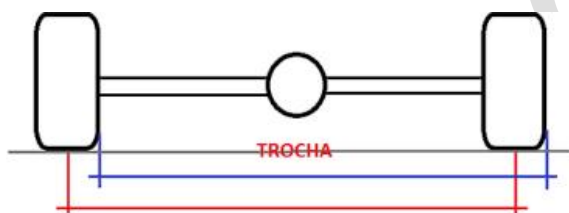
Hidráulicos, sin regulación externa. Prohibido su intercomunicación entre sí. La vinculación al portamaza, tendrá la misma cantidad de bulones que el sistema original. Se permite roscar el amortiguador o camisa exterior, para variar altura del auto. Topes en el vástago del amortiguador interno y externo.

11.8. Trocha:

La original del auto más un 8% de tolerancia.

SISTEMA DE MEDICIÓN DE TROCHAS

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



11.9 Ejes:

Las distancias entre ejes originales con una tolerancia de $\pm 2\%$.

11.10 Despeje:

Ningún elemento del vehículo en condición de marcha, con su piloto abordo, con el volante en posición de avance rectilíneo, apoyado en el piso únicamente por sus cuatro ruedas y en reposo podrán estar a menos de 80 mm del piso exceptuando el escape, tornillos de puente y/o parrillas.

En caso de tener una rueda dañada o pinchada se podrá sustituir por otra igual a las permitidas por este reglamento, con una presión mínima de 30 lbs y máxima de 40 lbs (cotejada por dos manómetros diferentes).

ART. 12 DIRECCIÓN

Libre, deberá actuar solo en las ruedas delanteras. No se permite utilizar sistemas asistidos.

Para el año 2027 no estará permitido el uso de cremalleras de competición solamente se admitirán cremalleras originales de libre elección.

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

La posición de ataque de los brazos de dirección en el portmaza en relación con el centro del mismo y o amortiguador debe mantenerse del lado original del modelo del auto.

ART. 13 RUEDAS

13.1 Llantas: medidas R 14, ancho y desplazamiento libre, deberán ser íntegramente construidas en chapa de acero o íntegramente de aleación de aluminio (están prohibidas las aleaciones de magnesio). El diseño de estas es libre.

13.2 Desplazador: se permite agregar una platina suplemento entre llanta y masa a fin de ajustar la trocha dentro del máximo autorizado.

13.3 Tornillos, tuercas, espárragos, prisioneros de rueda: libre

13.4 Neumáticos:

Para la primera clasificación que el piloto participe deberá calzar 4 neumáticos nuevos y en condición de fábrica. No se podrán tornear ni realizar trabajos manuales sobre los neumáticos y no se podrá agregar ningún producto que altere el mismo. Los neumáticos no podrán ser asentados de ninguna manera. A partir de la tercera fecha el máximo de neumáticos nuevos permitidos, será de dos neumáticos cada dos fechas. Los cuales deberán ser colocados en el tren de tracción en las condiciones antes mencionadas.

Las cubiertas tendrán grabado un número a fuego el cual deberán anotar en el pasaporte técnico. Se prohíbe hacerle cualquier tipo de tratamiento a las mismas, la comisión técnica pasará, al azar, a chequear el estado de cada una de ellas. En el momento de presentar el automóvil para la verificación técnica, el piloto y/o concurrente deberá presentar los neumáticos para la competencia. Se aconseja luego de recibir los neumáticos, repasarlos con un marcador para su fácil identificación. Las cubiertas serán entregadas exclusivamente por la Asociación Uruguaya de Volantes, en su sede o donde ella indique. El mecanismo de entrega será informado por la secretaría de AUVO.

13.5 Cubierta auxiliar: El neumático auxiliar solo se podrá usar en caso de rotura durante serie si la hubiera o carrera. Dicho neumático podrá ser nuevo o usado (declarado en el pasaporte). En caso de rotura o bloqueada, el piloto que deba cambiar una goma (o todas las que se hayan dañado) luego de los entrenamientos oficiales, clasificación o las series si la hubiera, deberán pedir autorización a los Comisarios Técnicos. Una vez autorizados a cambiar el o los neumático (s) averiado (s) el piloto cargara obligatoriamente 20 Kg (por goma remplazada) independientemente del peso potencia y los recargos por performance.

13.6 MODELOS Y MEDIDAS:

TOYO PROXES CR1 175/65 R14

Se autoriza al modelo Mini Morris a utilizar neumático YOKOHAMA A008 165/60/10, debiendo en este caso adicionar 40 kg extra al peso estipulado por la relación peso/potencia.

ART. 14 FRENOS

Esta prohibido el uso de ABS o control de estabilidad y tracción.

La bomba de freno será una sola de doble circuito.

Se permite el cambio de zapatas y campanas por discos y calipers. Estos serán libres a condición de tener 1 por rueda y máximo cuatro pistones por caliper. No se permite la utilización de materiales compuestos (fibra de carbono, cerámicos, etc.) en este sistema. El material de pastillas y cintas es libre. Se permite agregar reguladores de presión, así como una válvula reguladora para los frenos traseros. Se autoriza a eliminar el compensador de frenado original.

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

Se permite reemplazar la cañería original por otra de libre diseño (no cobre), las cañerías flexibles deberán ser de tipo mallado de acero.

Se permite colocar hasta dos mangueras flexibles de sección circular (una por lado), de diámetro máximo 100 mm que tomen aire por el frente del vehículo y lo direccionen a los discos o calipers delanteros. Se permite refrigerar los frenos traseros por medio de aire canalizado.

ART .15 BULONERIA

Se permite reemplazar cualquier tornillo, bulón, esparrago y/o prisionero por otro de distinto diámetro, paso, rosca y/o grado, junto con su correspondiente tuerca siempre y cuando no se altere la finalidad del mismo ni se desplace o desvíe de su eje original a menos que este autorizado

ART. 16 CARROCERIA

A) Toda la carrocería, junto con los paneles móviles y paneles fijos deberán permanecer inalterados respecto al original en forma, dimensiones y materiales.

B) Se deberá mantener la estructura original del vehículo, se permite reforzar y resoldar la misma utilizando solo material ferroso. Todos los elementos estructurales deberán quedar contenidos dentro de la misma.

No se admitirán refuerzos de carrocería y prolongaciones de jaula antivuelco que estén hechas con el fin de soportar golpes por delante del radiador y por detrás de la posible barra estabilizadora trasera

C) Se permite eliminar la brea y anti-gravilla adherida a la carrocería, así como todo el material de revestimiento, alfombras, aislantes, torpedo, consolas, instrumentos, etc, así como su respectiva tornillería. Los asientos y butacas originales deberán ser quitados obligatoriamente.

D) Se deberán usar los paragolpes delanteros y traseros originales de plástico del modelo homologado o de fibra de vidrio, siempre y cuando mantengan la misma forma y dimensiones del original, con excepción de las modificaciones autorizadas.

E) El alma del paragolpe delantero podrá ser recortada libremente o sustituida por hasta cuatro caños de sección cuadrada de 15x15mm

También se podrá fabricar un subchasis de mismo año de 15x15mm (o también caño redondo de 32mm), anclado en los extremos de ambos largueros de la carrocería (donde anteriormente estaba anclado el alma del paragolpes) y que podrá ser soporte de los radiadores, de los faros, etc. La interpretación de estas estructuras será de criterio exclusivo de la Comisión Técnica.

F) Se permite realizar en el paragolpes trasero hasta cuatro (4) orificios de diámetro máximo 80mm, ubicados en el tercio inferior del paragolpes o cortar el mismo por debajo del plano horizontal que pasa por el centro del eje trasero con el fin de aliviar la carga de aire generada por la parte baja del mismo. Solo se podrá optar por una de las dos opciones.

G) En caso de que, por las características del modelo, alguna 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.

PUERTAS, VENTANAS Y LUNETAS: Se permite retirar el revestimiento interior de las puertas, estas deberán tener una chapa de aluminio o similar que obture todas las perforaciones que quedan expuestas al retirar el revestimiento original. Se permite perforar y recortar la estructura interior original de las puertas. Se permite eliminar los eleva cristales, las ventanas laterales y lunetas deberán ser sustituidas por otras de iguales dimensiones y forma construidas en policarbonato. Podrán ser fijadas o abulonadas en su lugar original o directamente abulonadas o remachadas a los marcos, deberán ser 100 % transparentes. A los vehículos cuyas puertas carecen de marcos se le permitirá agregar uno de acero y aluminio al solo efecto de fijar la ventana. Las puertas deberán permanecer en su lugar de cierre siempre que el vehículo este en pista.

CAPOT Y TAPA DE BAUL:

Se permite reemplazar las partes de chapa por partes de idénticas dimensiones y formas externas en fibra de vidrio. Se deberá reemplazar las trabas originales por trabas externas tipo pasador (por lo menos dos). Se permite reemplazar las bisagras originales por trabas. Se permite reemplazar el revestimiento interior, así como perforar y recortar su estructura interior. No se permite unificar el capot con otras partes de la carrocería. La tapa de baúl deberá permanecer en su posición original de cierre siempre que el vehículo este en pista. **Se permite levantar el capot del lado del parabrisas hasta 80mm de su posición original.**

TECHO RETRACTIL \ CORREDIZO:

Se debe eliminar el techo corredizo\retráctil reemplazándolo por uno de idénticas dimensiones y forma externa pero fijado a la carrocería mediante tornillos, remaches o soldadura. Solo se permite el uso de acero y/o Aluminio para la construcción del reemplazo.

FRENTE: no se permite reemplazar la piel del frente por una de material distinto al original. No se permite unificar en un solo plano la piel del frente con los guardabarros delanteros. Se permite realizar una abertura como ventilación en el mismo de sección cuadrada con un máximo de 400cm².

GUARDABARROS\PASARRUEDAS:

Se permite reemplazar la piel de los guardabarros delanteros, por pieles de idénticas dimensiones y formas externas pero construidas en fibra de vidrio. En caso en que las ruedas no queden correctamente contenidas dentro de los pasarruedas, estos últimos deberán ser modificados para evitar interferencias con las ruedas y para cubrir todo el ancho de las ruedas en al menos $\frac{1}{3}$ de su circunferencia. Estas modificaciones se autorizan a solo efecto de que las ruedas queden completamente cubiertas por la carrocería viendo el vehículo desde arriba. En el caso de los guardabarros traseros y a efectos de cumplir con dichos requisitos se permite el agregado de fenders. Solo se permitirá utilizar acero, aluminio, plástico y/o fibra de vidrio para realizar estas modificaciones. Se permite para los guardabarros delanteros practicar aberturas de ventilación por detrás de las ruedas delanteras y siempre que no sobrepase en altura la línea superior de los pasarruedas. Se autoriza a cortar una ventana en los guardabarros delanteros mientras que la altura de la misma no supere la altura de la rueda.

PARABRISAS:

Deberá ser reemplazado por otro de similares dimensiones y formas, pero construido en vidrio laminado estratificado. Deberá estar fijado en su lugar y posición y sus fijaciones originales. Será obligatorio agregar un sistema desempañador por resistencia eléctrica o aire forzado mediante motor eléctrico. El sistema de limpia parabrisas debe de estar funcionando, siendo obligatorio la utilización de por lo menos una escobilla y que a su vez sea capaz de limpiar $\frac{3}{4}$ de la superficie

del parabrisas.

ACCESORIOS EXTERNOS:

Se permite eliminar las baguetas y tapar sus agujeros de fijación. Se permite eliminar los proyectores y faroles originales del vehículo (junto con su instalación eléctrica); en tal caso los mismos deberán de ser reemplazados por tapas de dimensiones y formas externas similares, se permite perforar estos últimos para toma de aire. Es obligatorio eliminar paragolpes metálicos y sus soportes. En el caso que sean de plástico y/o similar, se permite en el delantero practicar una abertura en los mismos como entrada de ventilación de sección cuadrada en un máximo de 400 cm².

CANALIZACIONES:

Se permite agregar libremente canalizaciones internas a la superficie de la carrocería para conducir flujo de aire desde o hacia partes mecánicas y a este solo efecto.

EN EL CASO DEL O LOS ENCAUSADORES DEL O LOS RADIADORES, LOS MISMOS EN SU PARTE POSTERIOR / INFERIOR NO DEBEN SUPERAR LAS MEDIDAS DEL RADIADOR. NO SE PERMITE EL USO DE PALA DEBAJO DEL PARAGOLPE.

AERODINÁMICA:

Se permite agregar un Spoiler delantero y un alerón trasero siempre que sea original de alguna versión del modelo de material libre. Los mismos no deben ser constituidos como perfiles aerodinámicos (o perfiles alares). Los spoilers y alerones deberán ser conservados en el mismo lugar y con la misma orientación de origen.

PISOS Y PARALLAMAS DE HABITACULO Y BAUL:

Se permite reemplazar o modificar los para llamas y pisos del habitáculo y baúl por otros genéricos íntegramente contruidos en material ferroso con la misma forma general del original. Tanto los pisos como los para llamas NO deben carenar al motor, la transmisión, la suspensión (ni parcial, ni totalmente) estos elementos deberán de estar totalmente visibles mirando el vehículo desde el pavimento hacia arriba. Tanto el piso como el para llamas deben de ser estancos. En los vehículos Fast back o bicuerpo se permite eliminar la travesa que separa el habitáculo del baúl. Se permite quitar el buche porta-auxiliar y reemplazarlo por una chapa debidamente atornillada, remachada o soldada. Esta prohibido el uso de cubre cárter.

CRÍQUES \ CABALLETES:

Se permite instalar anclajes para críques o caballetes, siempre que no excedan los límites externos de la carrocería. Se permite la instalación de un equipo de críques neumático.

TABLERO E INSTRUMENTOS:

Se permite agregar instrumentos de libre procedencia. Se permite agregar sistema de radio para comunicación con boxes. Esta prohibido el uso de sistema de adquisición de datos por telemetría excepto sistema SOLO o similar. Se permite agregar un sistema de hidratación para el piloto. Se permite eliminar el sistema de perillas de la columna de dirección junto con sus cachas y tambor e instalar llaves y/o botones de libre procedencia al alcance del piloto para cumplir el funcionamiento de contacto, arranque, luces, limpiaparabrisas, etc. Se deberá eliminar la traba de tambor del volante . **A partir de la temporada 2027 se podrá instalar paneles de instrumentos de la marca AIM (MYCHRON, MXL y MXL2) y Protune (TDL).**

VOLANTE DE DIRECCIÓN:

Se permite reemplazar el volante de dirección original y su masa por otra de libre procedencia.

Deberá obligatoriamente tener sistema de extracción rápida, no de fabricación casera. Se permite modificar la columna de dirección y sus soportes libremente, siempre y cuando el volante este ubicado del mismo lado que como salió el vehículo de fábrica.

PEDALERA:

Se permite modificar la pedalera original o reemplazarla por otra de libre procedencia. Para el acelerador se permite reemplazar sistemas a varillas por cable mecánico o viceversa. La mariposa del acelerador debe de accionarse de forma mecánica y únicamente por medio del pedal de acelerador, no permitiendo la intervención de elementos electrónicos en ninguna parte del sistema de comando de apertura y cierre de la misma. El pedal de acelerador a fondo debe de asegurar la apertura completa de las mariposas SIEMPRE; cualquier ambigüedad en este sentido es motivo de exclusión. La pedalera deberá quedar ubicada del mismo lado que como salió el vehículo de fábrica.

PALANCA DE CAMBIOS:

El diseño y ubicación de la palanca de cambios y todo el comando de cambios es libre siempre y cuando sea con movimientos en H, no permitiendo ningún sistema que oficie de secuencial.

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 G) y H) del artículo 11 correspondiente a suspensión delantera.

ART .17: INSTALACION ELECTRICA

Se permite reemplazar toda la instalación eléctrica original por otra de libre confección. Está prohibido duplicar una instalación, es decir, no se permite tener más de una instalación para una misma función.

17 .1) LUCES: Deben instalarse dos luces de freno traseras dentro del habitáculo apuntando hacia atrás y a través de la luneta. Deberán ser rojas, con una superficie de 20 cm² a 40cm², sólidamente fijadas. Deberán ser tipo Led del tipo "Tharsis" o "DM Electronics". Una o dos luces de lluvia deberán instalarse dentro del habitáculo apuntando hacia atrás y a través de la luneta, color rojo o ámbar de mismas especificaciones que las de freno.

17.2) ALTERNADOR Opcional y su ubicación, soportes y sistema de poleas será libre.

17.3) BATERIA: Libre. Se permite desplazar la batería al interior del habitáculo, deberá estar fijada por un marco de hierro en su parte inferior y superior unidas entre sí por varillas roscadas y dentro de un contenedor de plástico estanco. La batería deberá ser de 12 volts de uso automotriz.

17.4) CORTACORRIENTES: Deberá instalarse un sistema de interruptor general de corriente que corte todos los circuitos eléctricos (batería, luces, encendido, etc) y que también detenga el motor, uno exterior y otro interior. Deberá ser resistente a incendios y deberá poder activarse desde el exterior y el interior del vehículo. El comando externo deberá ser ubicado al pie de un parante del parabrisas o a no mas de 50 cm de uno de estos. Este comando deberá ser señalado por una chispa roja dentro de un triángulo azul con bordes blancos, cuya base tendrá por lo menos 12 cm. El comando interno deberá estar al alcance del piloto con su vestimenta reglamentaria con los arneses ajustados.

17.5) ARRANQUE: Todos los vehículos deberán de estar equipados con sus sistemas de arranque, debiendo cumplir su función (tres) veces consecutivas, cada vez que la Comisión Técnica así lo requiera.

ART.18 SEGURIDAD: Se respetará en su totalidad el Art. 253 del anexo J del CDI.

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

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 según anexo J art 253

A) 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 según anexo J art 253 -La posición de la butaca se podrá ubicar de forma tal que el lado plano 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 inferior de la butaca no debe pasar la línea determinada por el borde delantero del asiento trasero del modelo básico. Este borde delantero del asiento trasero, tendrá que ser el original tal cual viene en el piso del auto, manteniendo su posición y dimensiones inalteradas.

Todos los automóviles deberán tener obligatoriamente una red de protección homologada FIA 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, la misma debe estar equipada con un gancho metálico de extracción rápida.

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 litros
FXG-TEC 2.0 kg
VIRO 3 2.0 kg
ZERO 360 2.0 kg
ESPUMA AB 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 con soporte metálico antitorpedo pero de fácil remoción y al alcance del piloto atado y con su indumentaria colocada, en un todo de acuerdo con lo dispuesto por el Art. 253 (equipos de seguridad) de la FIA.

ART. 19 GANCHOS DE REMOLQUE: Se deberá contar con un gancho de remolque adelante y otro atrás, íntegramente construido en acero. Diámetro interno de entre 25 mm y 100 mm. Deberán estar firmemente sujetos a la estructura frontal y posterior del auto. Deberán estar ubicados de forma tal que puedan ser usados cuando el vehículo queda atrapado en un banco de leca. Deberán ser claramente visibles y pintados de amarillo, colorado o naranja y señalizados.

ART. 20 PRECINTADOS

Precintos en caja de cambios y diferencial:

Deberán presentarse los números de precintos en los pasaportes técnicos todas las fechas. En caso de querer desarmar la caja para reparar se deberá llamar al Comisario Técnico para cortar el precinto y reparar la misma. En el caso que el técnico no pueda estar, deberá presentar la caja en la fecha siguiente en pista para efectuar la revisión.

Precinto motor y encendido:

Deberá precintarse múltiple de admisión, múltiple de escape, tapa de cilindro, carter y encendido. Deberá registrarse el numero de precinto en el pasaporte todas las fechas. Los precintos del motor y encendido deberán permanecer inalterados durante cada doble fecha. Luego se libera para poder efectuar reparaciones. En caso de querer reparar durante el fin de semana de carrera, deberán llamar al Comisario Técnico para la revisión.

Cualquier apertura de precintos no autorizada y/o violación y/o alteración, así como la constatación de alguna irregularidad técnica acarrear, la desclasificación y pérdida de puntos durante todo el periodo que los elementos en cuestión estuvieron precintados.