

**REGLAMENTO TÉCNICO APROBADO POR LA CDA PARA PRUEBAS DE
VELOCIDAD DE AUTOMOVILISMO AMATEUR, PARA LA CATEGORÍA:**

Gran Turismo



**Clase 2 litros GT A
Clase 2 litros GT B**

2012



CATEGORIA:

“ GRAN TURISMO”

CAS

Disposiciones generales

El presente reglamento tendrá vigencia a partir del 1/1/2012 hasta el 31/12/2012

La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la CDA del ACA, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

Artículo 1: Provisiones generales

Todas las modificaciones, aditamentos o amputaciones a las especificaciones originales del vehículo están vedadas, a menos que estén expresamente autorizadas en este capítulo, o impuesto bajo “ CAPITULO III: PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD” .

Cada componente del vehículo deberá mantener su función original.

Artículo 2: Definiciones y principios

2.1 Interpretación de los términos similar, opcional y libre

En el presente reglamento los siguientes términos deberán ser interpretados de la siguiente manera:

- i) Similar: toda pieza de diferente fabricante pero con las mismas características y función del original.
- ii) Opcional: optar por conservar o quitar una pieza.
- iii) Libre: libertad de modificar una pieza o cambiarla, pero debiendo encontrarse la misma correctamente instalada y cumpliendo su función específica.

2.2 Glosario de términos

Los siguientes términos obedecerán únicamente a las siguientes definiciones:

- Punto de anclaje de suspensión: punto de articulación entre un elemento suspendido y un elemento no-suspendido.
- Arquitecturas de suspensión: (en los sistemas independientes la descripción es por rueda, mientras que en los demás la descripción corresponde al tren completo. Los ejemplos son solo orientativos: algunos no pertenecen a vehículos del listado de vehículos homologados)
 - MacPherson: Independiente. Solo en tren directriz. El cuerpo de un amortiguador telescópico está empotrado al porta-masa o punta de eje y restringe dos grados de libertad del sistema. Otros dos grados de libertad son restringidos por una parrilla o tensores inferiores, y el restante grado de libertad es controlado por un extremo de dirección. (Ej: VW Golf/Scirocco, Fiat X1/9, Fiat 131 Racing, Lancia Beta, Porsche 924, BMW 320).
 - Chapman: Idem MacPherson pero solo en tren no directriz, carece de extremo de dirección; la parrilla y/o tensores restringen 3 grados de libertad. (Ej: Fiat 131 Abarth, Fiat X1/9, Lancia Beta).
 - Doble parrilla o cuadrilatero deformable: Independiente. Los cinco grados de libertad del porta-masa o punta de eje son restringidos únicamente por un arreglo de parrillas, tensores y/o palier articulado en ambos extremos (y extremo de dirección en el caso de tren directriz). (Ej: Renault Fuego, Alfa-Romeo Alfetta, Jaguar E-Type).
 - Brazo arrastrado: Independiente. Una única parrilla está empotrada al porta-masa o punta de eje y restringe los cinco grados de libertad. (Ej: BMW 320, Porsche 924, Ford Sierra). En caso de ser tren directriz la parrilla se vincula al porta-masa o punta de eje mediante un perno y se le agrega un extremo de dirección (Ej: Citroën 2CV).
 - Brazo oscilante: Independiente. Solo en trenes motrices y no directrices. El palier está articulado únicamente del lado del diferencial y en el otro extremo está empotrado a la masa de rueda restringiendo 3 grados de libertad. Una parrilla o dos tensores restringen los 2 grados de libertad restantes. (Ej: VW Escarabajo, Mercedes-Benz Gullwing).
 - Puente rígido: Dependiente. Solo en trenes motrices. Ambas ruedas del mismo tren son rígidamente vinculados por un sistema de cañoneras y alojamiento de diferencial. El diferencial y el cardan (o parte de este último) forman parte de la masa no-suspendida. El eje se vincula al chasis mediante un sistema de parrillas, tensores, balancines, guías deslizantes, tubo de empuje y/o elásticos semi-elípticos. (Ej: Fiat 131 Racing, Toyota Celica). En caso de ser tren directriz los extremos de ambas cañoneras se vinculan a porta-masas mediante pernos y se le agregan extremos o barras de dirección (Ej: Jeep Cherokee).

- Puente de Dion: Dependiente. Solo en trenes motrices. Ambas ruedas del mismo tren son rígidamente vinculados por un eje o un triángulo. El diferencial y el cardan forman parte de la masa suspendida. El eje o triángulo se vincula al chasis mediante un sistema de parrillas, tensores, balancines, guías deslizantes y/o elásticos semi-elípticos. (Ej: Alfa-Romeo Alfetta)
- Eje rígido: Dependiente. Solo en trenes no-motrices. Ambas ruedas del mismo tren son rígidamente vinculados por un eje o un triángulo. El eje o triángulo se vincula al chasis mediante un sistema de parrillas, tensores, balancines, guías deslizantes y/o elásticos semi-elípticos. (Ej: Renault Fuego, AlfaSud).
- Eje semi-independiente: Un eje flexible en forma de “ H” tiene empotrado ambos porta-masas o puntas de eje, una en cada extremo inferior de la “ H” . Ambos extremos superiores de la “ H” son puntos de anclaje de suspensión. (VW Golf/Scirocco).
- Paneles móviles: comprende a los siguientes paños/pieles/paneles de carrocería: capots, puertas, tapas de baúl, tapas de tanque de combustible/aceite de acceso externo, superficie externa de faros retráctiles en posición cerrada y techos móviles/removibles.
- Paneles fijos: demás paños/pieles/paneles externos de carrocería no comprendidos dentro de Paneles móviles.

Artículo 3: Modificaciones autorizadas para los autos de Gran Turismo Clase 2 litros. Ninguna otra modificación será permitida.

Excepto para aquellas autorizaciones explícitas e imposiciones de seguridad, toda pieza deteriorada por desgaste o rotura deberá ser sustituida únicamente por otra pieza de idénticas características a la pieza de origen, montada de igual forma y cumpliendo la misma función.

3.0 Para aplicación general

- i) Roscas: se permite reparar las roscas mediante insertos de tipo Helicoil, siempre que se conserve concéntrica a la rosca original.
- ii) Tornillos, Bulones, Esparragos y Tuercas: Pueden ser sustituidas por otras de diámetro superior siempre que se conserve concéntrica al eje de la rosca original. Se permite reemplazar sistemas de bulones o tornillos por sistemas de espárragos y viceversa respetando el punto anterior.
- iii) Toda adición de material o pieza esta prohibida, salvo que esté específicamente autorizada en el presente reglamento.

3.1 Carrocería/exterior

A excepción de las modificaciones explícitamente autorizadas a continuación, todos los paneles de la carrocería, sus accesorios y su estructura deberán ser conservados intactos respecto a como salió de fabrica.

- i) Paragolpes: A menos que formen parte integral de la carrocería, deberán ser eliminados junto con sus soportes. Los paragolpes integrales deberán ser completamente conservados en su lugar original (se permite replicarlos en fibra de vidrio).
- ii) Baguetas: podrán ser eliminadas y tapar sus agujeros de fijación.
- iii) Paneles móviles: deberán estar firmemente cerrados en su posición original de cierre siempre que el vehículo esté en pista. Se deberán eliminar las trabas originales del capot/tapa de baúl y reemplazarlas por trabas de tipo pasador. Los techos móviles deberán ser fijados según describe el artículo 13.3 del “ CAPITULO III: PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD” .
- iv) Materiales: únicamente los paneles móviles, la piel del frente y las pieles de los guardabarros podrán ser reemplazados por otros de idénticas dimensiones y formas (a excepción de lo que autoriza el punto v) pero de distinto material. No se permite solidarizar paneles fijos con paneles móviles (a excepción de los faros retractiles con el frente y lo que obliga el artículo 13.3 del “ CAPITULO III: PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD”).
- v) Pasarruedas: en caso en que las ruedas no queden correctamente contenidas dentro de los pasarruedas originales, estos últimos deberán ser modificados para evitar interferencias con las ruedas y para cubrir las ruedas en todo su ancho en al menos 1/3 de su circunferencia. Esta modificación de la carrocería no deberá extenderse más allá de los guardabarros. Esta modificación se autoriza a este solo efecto.
- vi) Entradas y salidas de aire: se permite perforar/recortar la carrocería para generar entradas o salidas de aire. Se permite agregar libremente canalizaciones internas a la superficie de la carrocería para conducir este flujo a los componentes mecánicos y a este solo efecto. Se permite agregar elementos salientes a la superficie original de la carrocería con la sola función de toma o salida de aire; estos elementos no podrán exceder los 50mm de la superficie original de la carrocería hacia fuera. Ninguna de estas modificaciones podrán ocupar más de 1/4 de la superficie del paño donde se alojen. Todas las superficies recortadas deberán ser reemplazadas enteramente por una maya metálica de hasta 3 cm² de abertura.
- vii) Aerodinamia: se permite agregar un spoiler delantero y un spoiler trasero. Los mismos no deben ser constituidos como perfiles aerodinámicos (o perfiles alares). Deberán ser constituidos como una continuación de la carrocería y el aire debe circular únicamente sobre su cara superior, es decir, deben ser una continuación hacia abajo y hacia delante del borde inferior delantero de la carrocería original, o una continuación hacia atrás y hacia arriba del borde superior de la cola. Los spoilers y alerones provistos originalmente de fábrica podrán ser conservados en el mismo lugar y con la misma orientación o ser eliminados. Ningún otro elemento aerodinámico (pisos, polleras, alerones, deflectores, protuberancias, difusores,

etc.) esta autorizado.

- viii) Estructura: se deberá conservar la estructura original del vehículo. Se permite reforzar libremente la misma utilizando únicamente material ferroso. Todos estos elementos estructurales deberán quedar contenidos dentro de la carrocería original.
- ix) Pisos y parallamas de habitáculo y baúl: se permite modificar o reemplazar los parallamas y pisos del habitáculo y baúl por otros genéricos íntegramente contruidos en material ferroso. Tanto los pisos como los parallamas deberán vincularse a las estructuras de zocalos originales y estructuras de laterales originales en el mismo lugar donde se vinculaban los pisos y parallamas originales. Tanto los pisos como los parallamas NO deben carenar (parcial ni totalmente) al motor, la transmisión ni la suspensión; estos elementos mecánicos deberán quedar totalmente visibles mirando el vehículo desde el pavimento hacia arriba. Tanto el piso como los parallamas deberán ser estancos (sean estos originales o no).
- x) Se permite eliminar el panel divisorio habitáculo/baúl original (atención! Ver artículo 3 del “ CAPITULO III: PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD”).
- xi) Se permite agregar un protector de carter contruido en material ferroso. Este elemento debe cumplir estrictamente esta función únicamente.

3.2 Instalación eléctrica

- i) Se permite reemplazar toda la instalación eléctrica original por otra de libre diseño y procedencia. Se deberá agregar un corte de energía general y luces adicionales según lo especificado en los artículos 2 y 8 del CAPITULO III: PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD.
- ii) Luces: podrán ser eliminados todos los proyectores y faros originales del vehículo (junto con su instalación eléctrica); en tal caso los mismos deberán ser reemplazados por tapas de dimensiones y formas similares. Se permite instalar faros genéricos sobre las tapas traseras.
- iii) Sistema de encendido: deberá utilizarse el sistema original del motor o del vehículo o podrá ser reemplazado por uno de los siguientes sistemas genéricos homologados:
 - a. Electromotive XDI
 - b. Fueltech Race-Pro 1Fi
 - c. ChipRace
- iv) Batería y generador: los tipos y marcas son libres. La capacidad de la batería (amperes - hora) es libre. La batería puede ser desplazada hacia la cabina prolongando sus cables. Si la batería es desplazada a la cabina, deberá estar sólidamente fijada y tener una cubierta aisladora y protectora de derrames. Se permite eliminar el soporte original de la batería. Se permite eliminar el alternador junto con sus accesorios o **instalarlo en una ubicación alternativa con otro sistema**

de poleas.

3.3 Suspensión delantera/trasera

Están prohibidos cualquier tipo de elemento activo y dispositivos electrónicos en el sistema de suspensión.

3.3.1 Arquitectura

Se deberá conservar la arquitectura original de cada tren de suspensión. Es decir, un mismo y único término (ver glosario en artículo 2.3) deberá seguir describiendo la suspensión del mismo tren. A modo de ejemplo: si un vehículo venía provisto de fábrica con un tren trasero de puente De Dion, dicho tren deberá seguir funcionando con una arquitectura de puente De Dion.

Se autoriza reemplazar los trenes de puente rígido por brazo arrastrado.

3.3.1.1 Anclajes, parrillas, tensores y topes.

Se permite desplazar los puntos de anclaje libremente, agregando refuerzos en material ferroso. Se permite eliminar los anclajes originales. Se permite agregar o quitar puntos de anclaje siempre que conserve la arquitectura original/autorizada.

Las parrillas y tensores podrán ser modificadas libremente en dimensiones y formas. Se permite agregar o quitar parrillas y/o tensores siempre que se conserve la arquitectura original/autorizada. Todos los anclajes, parrillas y tensores deberán estar contruidos en material ferroso.

Se permite modificar, quitar o agregar topes de suspensión de libre diseño siempre que no cumpla otra función más que la de tope de suspensión en uno o ambos sentidos.

Ningún componente de la suspensión podrá ubicarse dentro de habitáculo total ni parcialmente (se deberá consultar a los técnicos de la categoría antes de realizar cualquier modificación en el piso del habitáculo).

3.3.1.2 Articulaciones.

Los tipos de articulación son libres.

3.3.1.3 Puntas de ejes/Porta masas, masas y sus rodamientos.

Libres, pero compatibles con la arquitectura original/autorizada. Deberán estar contruidos en material ferroso.

3.3.1.4 Palieres.

Libres, pero compatibles con la arquitectura original/autorizada. Deberán estar contruidos en material ferroso.

3.3.1.5 Barras anti-rolido

Se podrán sustituir, agregar o eliminar barras anti-rolido libremente y las mismas podrán ser de cualquier tipo y procedencia, siempre que cumplan únicamente su correspondiente función.

Deberán estar contruidos en material ferroso.

3.3.2 Elementos elásticos

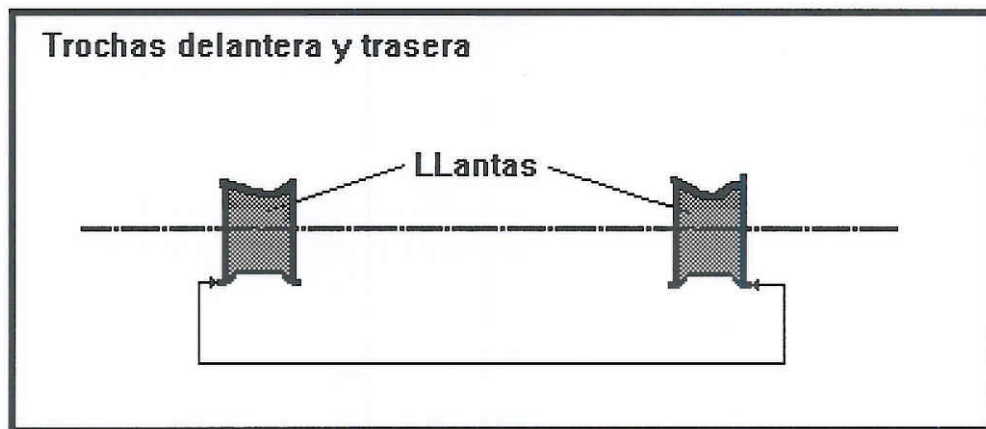
Libre. Se permite reemplazar un sistema por otro quitando los anclajes y/o apoyos del sistema original y agregando anclajes y/o apoyos para el nuevo sistema (Ej: reemplazar un sistema de barras de torsión por uno de espirales). Este reemplazo no debe modificar la arquitectura de la suspensión. Deberán estar contruidos en material ferroso.

3.3.3 Amortiguadores

Libre diseño y procedencia, pero compatibles con la arquitectura original/autorizada.

3.3.4 Trochas, ejes y despeje

- i) Trocha: El sistema de medición de trocha es el siguiente: por medio de un calibre que se apoyará a cada lado del vehículo en el punto inferior determinado por la mayor circunferencia de la cara exterior de la llanta y el eje vertical que pasa por el centro del cubo de las ruedas. Esa medida no deberá superar los 1750mm.



- ii) Ejes: mirando el vehículo desde arriba, cada eje deberá conservar su ubicación original con una tolerancia de $\pm 40\text{mm}$. Los ejes deberán ser paralelos.
- iii) Despeje: A excepción de las masas no suspendidas, el sistema de escape, el carter y el cubre carter, ningún elemento del vehículo en condición de marcha, con su piloto abordo, con el volante en posición de avance rectilíneo, apoyado sobre el piso únicamente por sus cuatro ruedas y en reposo podrá estar a menos de 80mm del suelo.

3.3.5 Sistema de dirección

Libre, se permite incorporar sistemas asistidos. Es obligatorio eliminar la traba de volante. Los sistemas de dirección solo podrán actuar sobre las ruedas delanteras. Se permite modificar libremente la columna de dirección y el volante. El volante deberá quedar ubicado del mismo lado

que como salió el vehículo de fábrica.

3.4 Frenos

El sistema de frenos es de libre diseño y origen. Se permite reemplazar sistemas de campana por disco. Los sistemas de disco deberán estar compuestos por un solo cáliper por rueda y un máximo de cuatro pistones por cáliper. Se permite agregar reguladores de presión. Se permite utilizar sistemas de dos bombas con balancín. No se permite la utilización de materiales compuestos (fibras de carbono, cerámicos, etc.) en este sistema. No se permite el uso de ABS o controles de estabilidad o tracción.

3.5 Ruedas

La rueda de auxilio puede ser retirada, pero de retenerse deberá conservar la ubicación original y estar firmemente fijada.

3.5.1 Llantas

Las llantas deberán ser íntegramente construidas en chapa de acero o íntegramente construidas en aleación de aluminio (están prohibidas las aleaciones de magnesio). El diseño de las mismas es libre respetando un diámetro máximo de aro de 15" .

Se permite agregar distanciadores entre llanta y masa de rueda a condición que el espesor total de los distanciadores de una rueda sea igual al de la otra rueda del mismo tren.

3.5.2 Neumáticos

Solo se permite el uso de cubiertas de venta al público en general, homologadas para transitar por la vía pública en Argentina (C.H.A.S.), de ancho nominal 205 como máximo. La profundidad mínima de dibujo al comenzar la competencia deberá ser de 3mm en el centro de la pisada. Solo se permiten neumáticos de rango de velocidad H o superior.

3.6 Motor

- i) Se permite utilizar cualquier motor aspirado de 4 cilindros de ciclo Otto 4 tiempos de hasta 2.025 centímetros cúbicos de cilindrada (o cilindrada mayor pero reducido a menos de 2.025cc) siempre que sea de la misma marca que el motor original del vehículo y pueda ser montado en la misma disposición que el motor original.
- ii) Se permite modificar y/o agregar soportes y fijaciones para su montaje.
- iii) Se permite agregar una placa adaptadora plana entre el motor y el cubrevolante de no más de 40mm de espesor.
- iv) La orientación del cigüeñal (transversal o longitudinal) deberá ser la original del vehículo.
- v) Se permite desplazar paralelamente el motor dentro de los límites del vano motor. Para los autos de motor delantero y tracción trasera se tomará como referencia el plano vertical y transversal pasante por el punto mas adelantado del parabrisas; el

cigüeñal (incluyendo todo el volante de motor) deberá quedar completamente delante de este plano.

Para los autos de motor transversal y tracción delantera, el eje del cigüeñal deberá quedar por delante del eje de ruedas delanteras.

Para los autos de motor longitudinal y tracción delantera, el cigüeñal (incluyendo todo el volante de motor) deberá quedar por delante del eje de ruedas delanteras.

Para los autos de motor central transversal, el eje del cigüeñal deberá quedar entre el habitáculo y el eje de ruedas traseras.

Para los autos de motor central longitudinal, el cigüeñal (incluyendo todo el volante de motor) deberá quedar por delante del eje de ruedas traseras y detrás del habitáculo.

Para los autos de motor trasero longitudinal, el cigüeñal (incluyendo todo el volante de motor) deberá quedar por detrás del eje de ruedas traseras.

3.6.1 Preparación

Del motor escogido de acuerdo al artículo 3.6 se deberán conservar su block y su tapa de cilindros (estos dos elementos pueden ser trabajados libremente). Los demás componentes de motor podrán ser modificados y/o reemplazados libremente por otros de libre diseño, material y procedencia siempre que cada elemento reemplazado siga cumpliendo su función original. En ningún caso se podrá superar el límite de 2.025 centímetros cúbicos de cilindrada total. No se permite el uso de sistemas de reglaje de válvulas variable (tipo VVT, VANOS, VTEC, Valvetronic, VVEL, etc.), sea este original o no; esta medida no afecta a los botadores hidráulicos convencionales. La potencia máxima del motor deberá ajustarse al artículo 3.16.

3.7 Sistema de admisión

- i) Se permite utilizar cualquier sistema de admisión (tanto de carburador como de inyección).
- ii) No se permite el uso de sobrealimentación en ningún caso, sea este original o no.
- iii) El accionamiento de la mariposa del acelerador debe ser de tipo mecánico y únicamente por medio del pedal del acelerador. No se permite el uso de sistemas drive by wire ni sistemas de control de tracción y/o estabilidad.

3.8 Sistema de aceite

- i) Un radiador de aceite para el circuito del motor puede ser agregado. Tanto el radiador como sus mangueras deberán quedar bien protegidos por la carrocería.
- ii) Se permite reemplazar el sistema de cárter húmedo por uno de cárter seco, agregando una bomba externa y un tanque recuperador de libre diseño y origen. Todo este sistema deberá quedar contenido dentro del vano motor original.

3.9 Sistema de refrigeración

- i) Se permite reemplazar el radiador, tanque, mangueras y bomba de agua por otros de libre diseño y origen. El plano del panel del radiador de agua debe estar ubicado a no más de 100mm del plano original, este puede estar inclinado hasta 15° respecto del plano original.
- ii) Se permite agregar o quitar termostatos, ventiladores y electroventiladores libremente y de libre diseño y origen siempre que sigan cumpliendo específicamente con su función en el sistema de refrigeración.

3.10 Sistema de escape

El múltiple de escape y el escape son libres en diseño y dimensiones. La salida del escape deberá estar ubicada dentro del perímetro del vehículo y a no más de 50mm de este perímetro hacia adentro. A su vez deberá estar detrás del plano vertical que corta transversalmente el vehículo en el punto medio entre ambos ejes. Se permite realizar un túnel en el piso del vehículo para permitir el paso del caño de escape. Este túnel deberá tener estrictamente esta finalidad.

Para la puesta en marcha dentro de los boxes es obligatorio el uso de un silenciador externo.

3.11 Embrague

El sistema de embrague es de libre diseño y origen y su accionamiento deberá ser mecánico o hidráulico a través del pedal de embrague únicamente.

3.12 Transmisión

- i) Caja de velocidades: libre diseño y origen. Se permite utilizar cualquier caja de cambios manual de hasta 5 velocidades, de accionamiento manual con comando mecánico en H. La ubicación de la caja de cambios es libre, pero conservando la orientación original del vehículo (si es longitudinal debe seguir siendo longitudinal, si es transversal debe seguir siendo transversal).
- ii) Diferencial: libre diseño y origen. Se permite utilizar cualquier diferencial con o sin sistema de bloqueo. No se permite utilizar diferenciales asociados con sistemas electrónicos. El diferencial debe estar montado en el mismo vano que el diferencial original (debe ser compatible con el artículo 3.3). Se permite modificar y/o agregar soportes y fijaciones para su montaje.
- iii) Cardan: libre diseño y origen. Se permite modificar y/o agregar soportes y fijaciones para su montaje. Deben ser compatibles con el artículo 3.3.

3.13 Pedalera

Libre diseño y origen. El pedal de freno deberá estar construido en material ferroso. La pedalera deberá quedar ubicada del mismo lado que como salió el vehículo de fábrica.

3.14 Combustible y otros fluidos

3.14.1 Combustible

Solo podrá ser utilizado combustible expendido de surtidores de estaciones de servicio de la vía pública. Cualquier alteración del mismo está prohibida.

3.14.2 Otros fluidos

Los demás fluidos del vehículo (lubricantes, refrigerantes, hidráulicos, limpia parabrisas y agua de batería) son libres a condición que solo cumplan con su función original.

3.15 Peso

Solo se considerará el peso del vehículo al ingreso del parque cerrado al finalizar la prueba (con el piloto y su indumentaria abordo; y con los niveles de combustible y fluidos con que finalizó la prueba). Cada vehículo tiene un peso mínimo permitido sujeto a su medición de potencia (ver artículo 3.16). Se podrán utilizar lastres firmemente abulonados al piso del vehículo para alcanzar el peso mínimo.

3.16 Potencia máxima

Se medirá la potencia entregada al embrague en el banco de rodillo designado por el club:

ALBERTO CRESPO

Acassuso 1525

1636 – Olivos-

4799-4121 o 4790-7359

<http://www.crespocompeticion.com/>

Se deberá presentar la constancia de la medición a las autoridades del Club de Automóviles Sport para poder participar de las pruebas. Si el auto sufre alguna modificación que pueda alterar esta medición, se deberá repetir la medición y presentar la nueva constancia al Club de Automóviles Sport.

La relación entre la potencia máxima obtenida en la medición y el peso del vehículo según se describe en el artículo 3.15 no debe ser inferior a lo indicado en la tabla a continuación en ningún momento de la prueba, sin tolerancia.

	GT A	GT B
Marca VW	5,69 kg/cv	6,55 kg/cv
Otras marcas	5,69 kg/cv	6,28 kg/cv

Según el artículo 4, las autoridades podrán enviar el vehículo a verificar la medición al finalizar una competencia según el correspondiente protocolo de verificación.

3.17 Accesorios suplementarios.

Lo siguiente esta autorizado:

- i) Se permite instalar un sistema de desempañador de parabrisas.
- ii) Se permite agregar instrumentos libremente en el habitáculo.
- iii) Se permite agregar un sistema de hidratación para el piloto.

3.18 Otros accesorios que pueden ser eliminados

Lo siguiente está autorizado:

- i) Se permite eliminar el torpedo original junto con el tablero original y la consola de piso.
- ii) Se permite eliminar la radio, sus parlantes, antena e instalación.
- iii) Se permite eliminar la llave de contacto y perillas de la columna de dirección para ser reemplazados por sistemas de botones y o perillas genéricas según lo especificado en el artículo 3.2.
- iv) Se permite eliminar las máquinas alzacristales y sus manijas y fijar las ventanillas o implementar un sistema alzacristales alternativo.
- v) Se permite eliminar la calefacción, el aire acondicionado y sus accesorios.

Artículo 4: Casos especiales

Los siguientes vehículos son casos especiales ya que fueron armados previo al presente reglamento. Los mismos contienen modificaciones no permitidas por el presente reglamento. Únicamente se les permite participar en las condiciones abajo descriptas a estos números de chasis. No se volverá a permitir ingresar en la categoría vehículos que no cumplan enteramente el reglamento.

4.1 VW Scirocco N° 111, chasis N°

Este vehículo no cumple con el artículo 3.3.1. Su suspensión trasera no responde a la arquitectura tipo eje semi-independiente.

Este vehículo solo podrá participar en la clase GT A.

Lista de vehículos homologados para competencias de velocidad de Gran Turismo					
Marca	Modelo	Periodo de fabricación	Suspensión delantera	Suspensión trasera	Disposición
Alfa-Romeo	Alfasud Sprint	1976 - 1989	MacPherson	Eje rígido	MDL - TD
Alfa-Romeo	Alfasud ti	1973 - 1984	MacPherson	Eje rígido	MDL - TD
Alfa-Romeo	Alfetta GT (4 cilindros)	1974 - 1986	Doble Parrilla	Puente de Dion	MDL - TT
Alfa-Romeo	Duetto Spider	1966 - 1994	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Alfa-Romeo	Giulia Spider 101	1962 - 1965	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Alfa-Romeo	Giulia Sprint 101	1962 - 1964	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Alfa-Romeo	Giulia Sprint 105	1963 - 1976	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Alfa-Romeo	Giulietta Spider 101	1955 - 1962	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Alfa-Romeo	Giulietta Sprint 101	1954 - 1965	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Bertone	X1/9	1982 - 1989	MacPherson	Chapman	MCT - TT
BMW	1602	1966 - 1975	MacPherson	Brazo arrastrado	MDL - TT
BMW	2002	1968 - 1976	MacPherson	Brazo arrastrado	MDL - TT
BMW	Serie 3 E21 (4 cilindros)	1975 - 1983	MacPherson	Brazo arrastrado	MDL - TT
BMW	Serie 3 E30 (4 cil. 2 p.)	1982 - 1994	MacPherson	Brazo arrastrado	MDL - TT
Fiat	124 Abarth Rally	1972 - 1975	Doble Parrilla	Chapman	MDL - TT
Fiat	124 Sport Coupé	1967 - 1975	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Fiat	124 Sport Spider	1966 - 1985	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Fiat	125 Sport	1972 - 1978	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Fiat	128 Sport Coupé	1971 - 1979	MacPherson	Chapman	MDT - TD
Fiat	131 Abarth	1976 - 1978	MacPherson	Chapman	MDL - TT
Fiat	131 Racing	1978 - 1981	MacPherson	Puente rígido	MDL - TT
Fiat	1500 Coupe	1966 - 1970	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Fiat	1600 Sport	1970 - 1972	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Fiat	X1/9	1972 - 1989	MacPherson	Chapman	MCT - TT

MDL: motor delantero longitudinal.

MDT: motor delantero transversal.

MCL: motor central longitudinal.

MCT: motor central transversal.

MTL: motor trasero longitudinal.

TD: tracción delantera.

TT: tracción trasera.

Sigue a continuación.

Marca	Modelo	Periodo de fabricación	Suspensión delantera	Suspensión trasera	Disposición
Ford	Cortina Mark I (2 puertas)	1962 - 1966	MacPherson	Puente rígido	MDL - TT
Ford	Escort Mark I (2 puertas)	1968 - 1975	MacPherson	Puente rígido	MDL - TT
Ford	Escort Mark II (2 puertas)	1975 - 1980	MacPherson	Puente rígido	MDL - TT
Ford	Sierra (3 puertas)	1983 - 1991	MacPherson	Brazo arrastrado	MDL - TT
Lancia	Beta Coupé	1972 - 1984	MacPherson	Chapman	MDT - TD
Lancia	Beta HPE	1972 - 1984	MacPherson	Chapman	MDT - TD
Lancia	Beta Montecarlo	1975 - 1978	MacPherson	Chapman	MCT - TT
Lancia	Fulvia Coupé	1965 - 1976	Doble Parrilla	Eje rígido	MDL - TD
Lancia	Fulvia Sport	1965 - 1976	Doble Parrilla	Eje rígido	MDL - TD
Lancia	Montecarlo	1980 - 1981	MacPherson	Chapman	MCT - TT
MG	B	1962 - 1980	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
MG	B GT (4 cilindros)	1965 - 1980	Doble Parrilla	Puente rígido	MDL - TT
Peugeot	504 Coupé (4 cilindros)	1969 - 1983	MacPherson	Brazo arrastrado	MDL - TT
Porsche	912	1965 - 1969	MacPherson	Brazo arrastrado	MTL - TT
Porsche	912E	1976 - 1976	MacPherson	Brazo arrastrado	MTL - TT
Porsche	924	1976 - 1985	MacPherson	Brazo arrastrado	MDL - TT
Renault	Fuego	1980 - 1992	Doble Parrilla	Eje rígido	MDL - TD
Toyota	Célica A20/35	1970 - 1977	MacPherson	Puente rígido	MDL - TT
Toyota	Célica A40	1978 - 1981	MacPherson	Puente rígido	MDL - TT
Volkswagen	Golf Mkl (3 puertas)	1974 - 1984	MacPherson	Eje semi-independiente	MDT - TD
Volkswagen	Golf MkII (3 puertas)	1983 - 1992	MacPherson	Eje semi-independiente	MDT - TD
Volkswagen	Scirocco Mkl	1974 - 1982	MacPherson	Eje semi-independiente	MDT - TD
Volkswagen	Scirocco MkII	1982 - 1992	MacPherson	Eje semi-independiente	MDT - TD
Volkswagen-Porsche	914 (4 cilindros)	1969 - 1976	MacPherson	Brazo arrastrado	MCL - TT

MDL: motor delantero longitudinal.

MDT: motor delantero transversal.

MCL: motor central longitudinal.

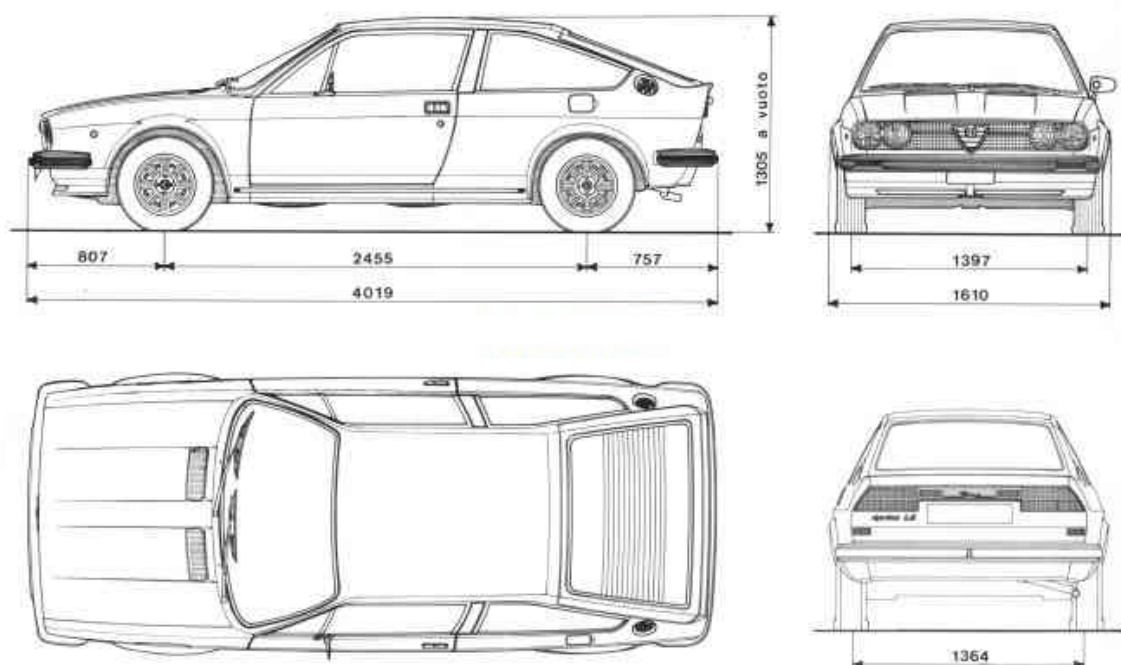
MCT: motor central transversal.

MTL: motor trasero longitudinal.

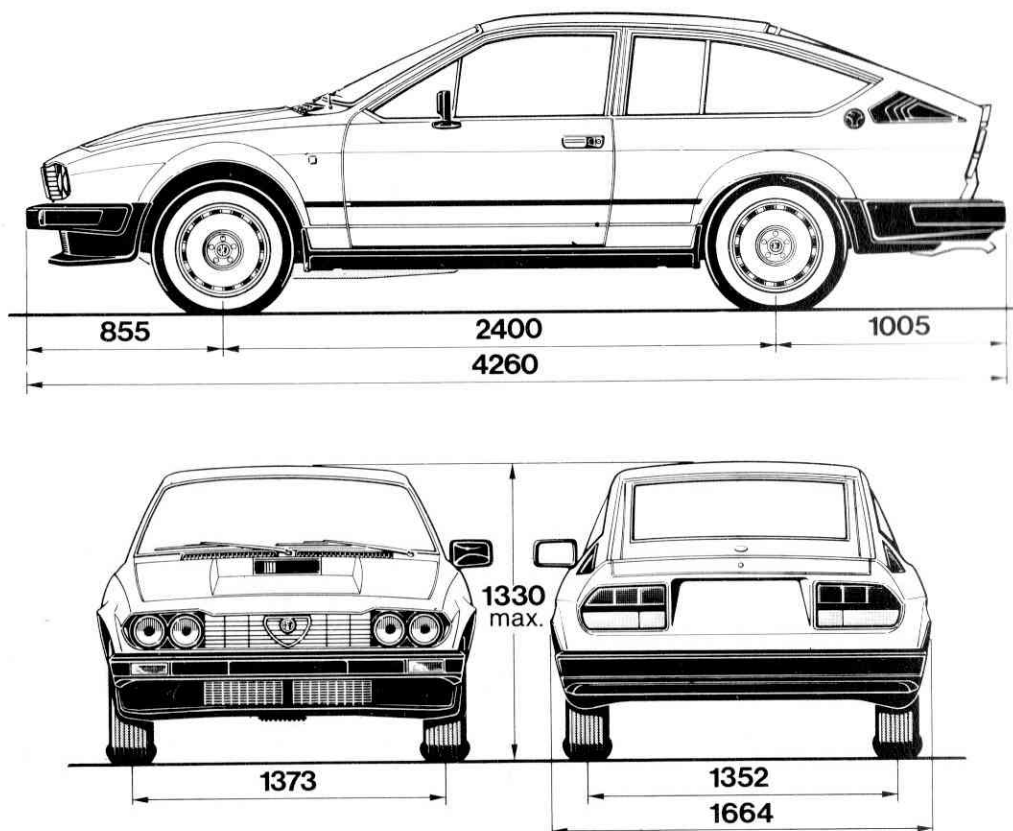
TD: tracción delantera.

TT: tracción trasera.

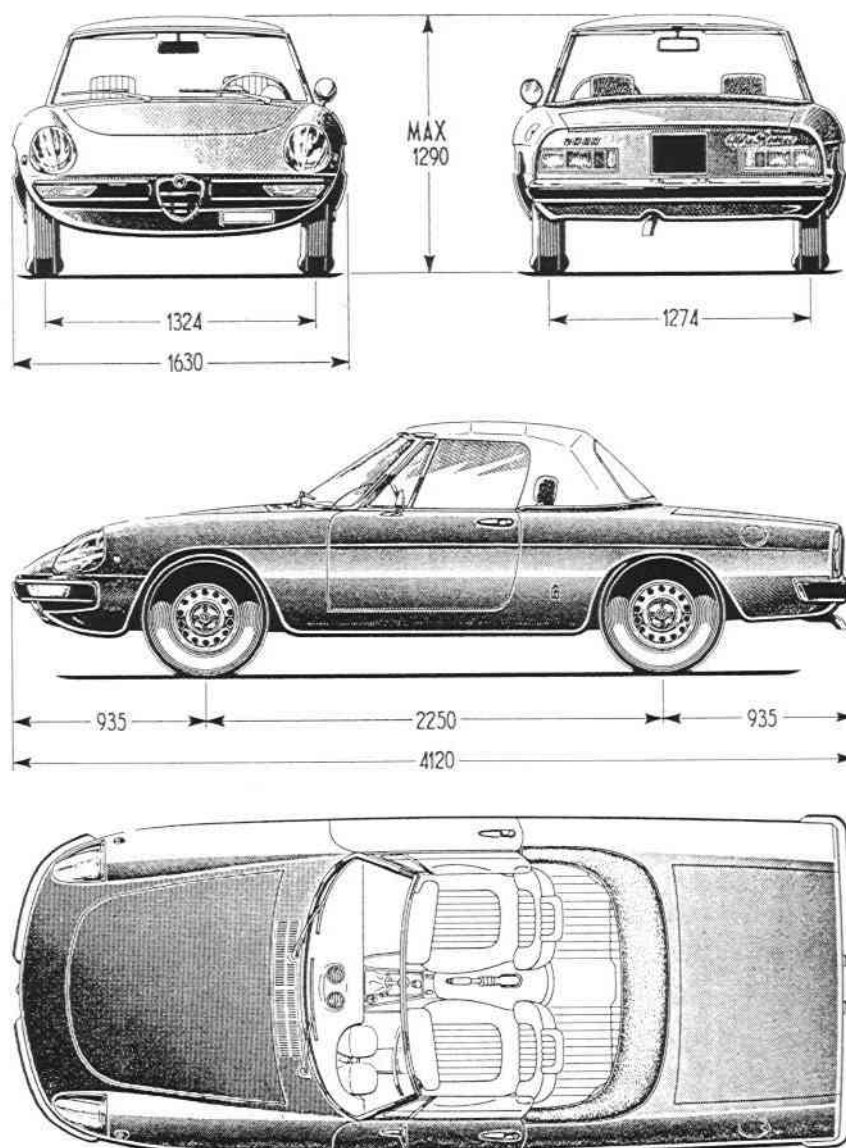
Alfa-Romeo Alfasud Sprint (1976 - 1989)



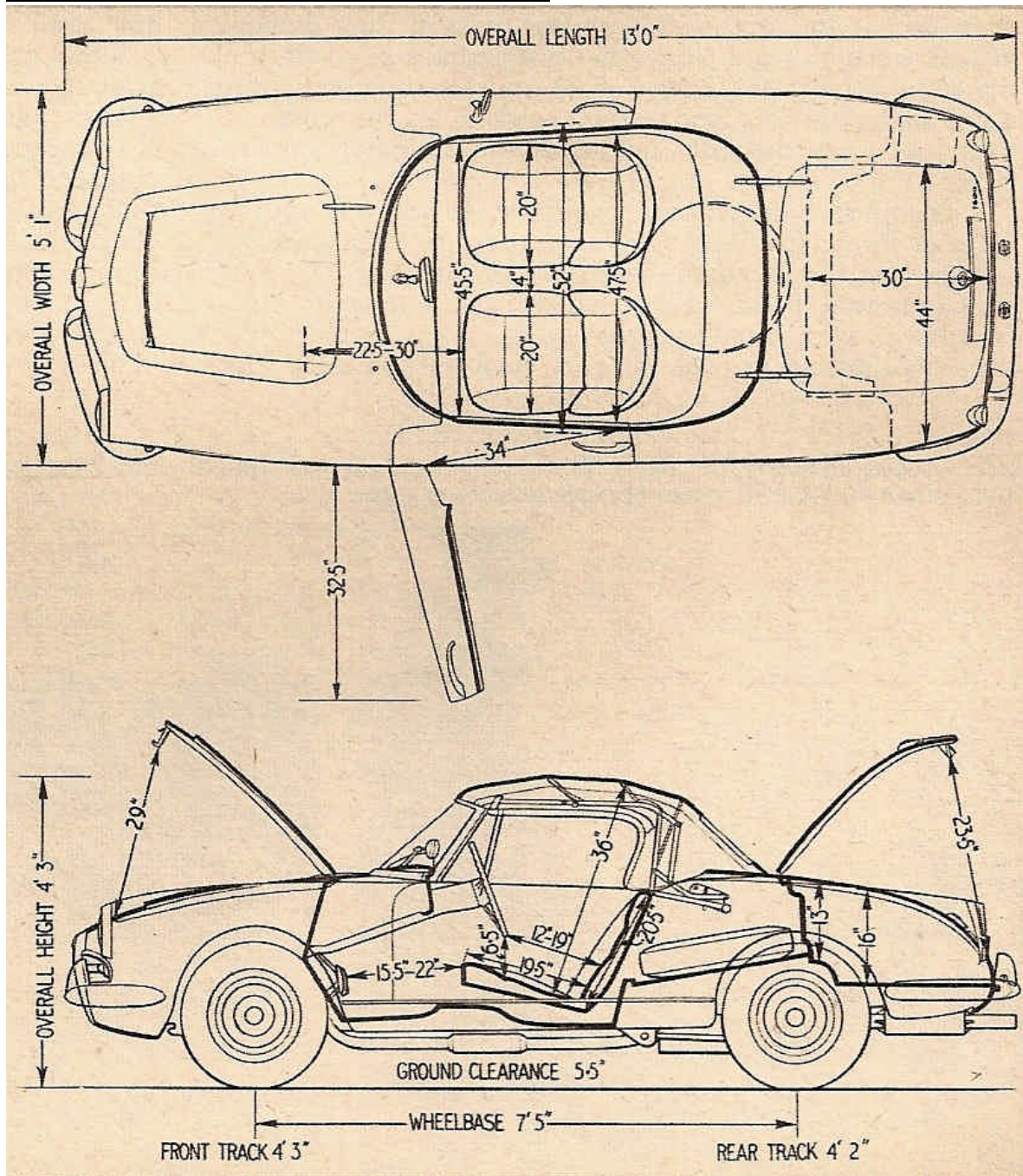
Alfa-Romeo Alfetta GT (4 cilindros) (1974 - 1986)



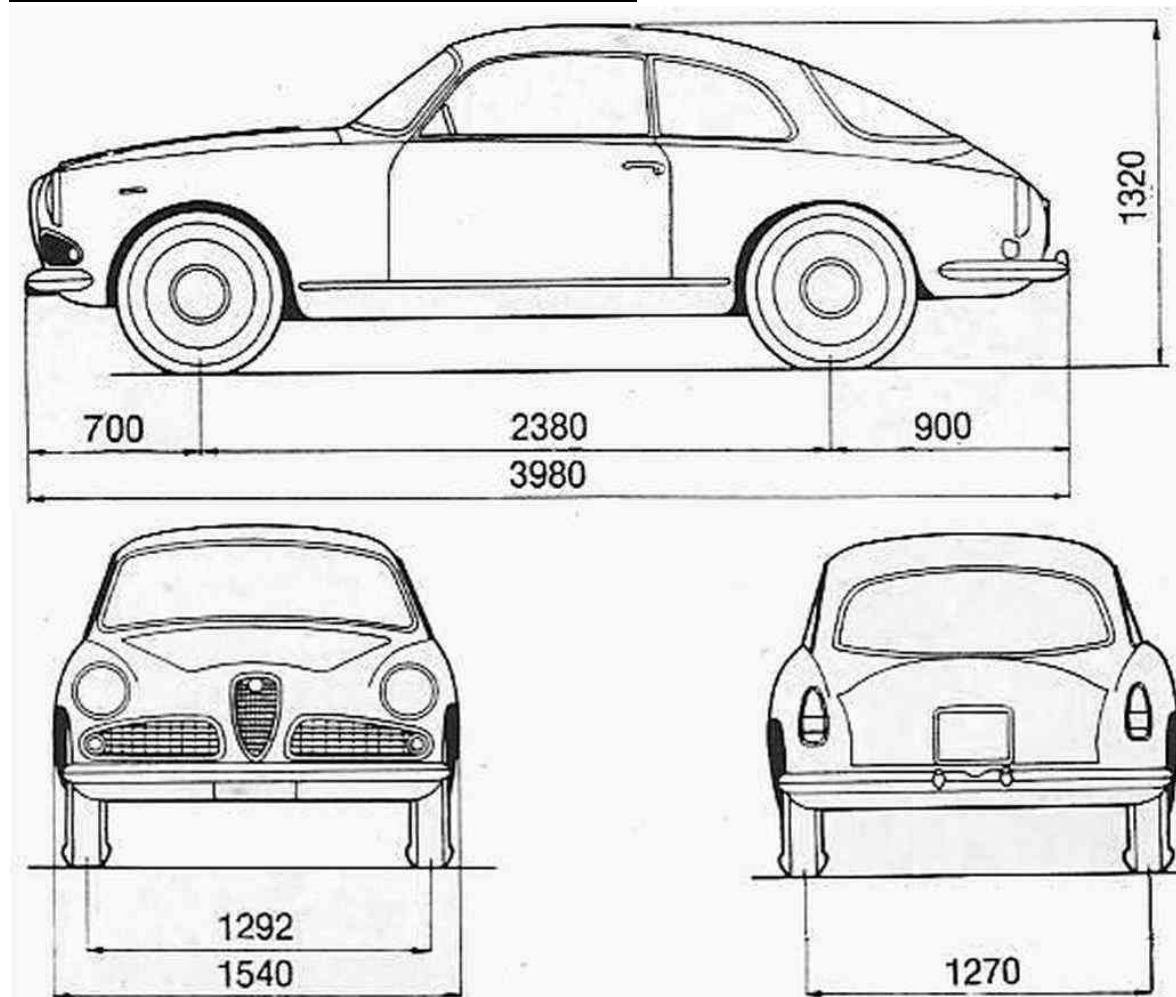
Alfa-Romeo Duetto Spider (1966 - 1994)



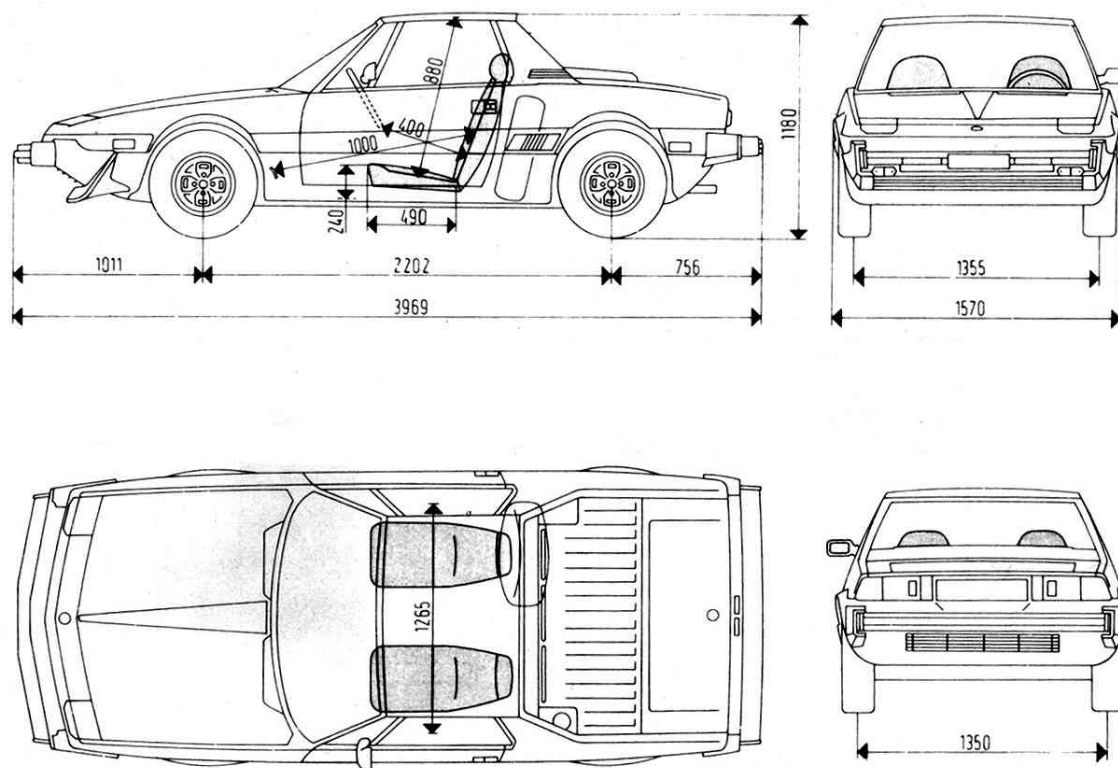
Alfa Romeo Giulietta/Giulia Spider 101 (1955 - 1965)



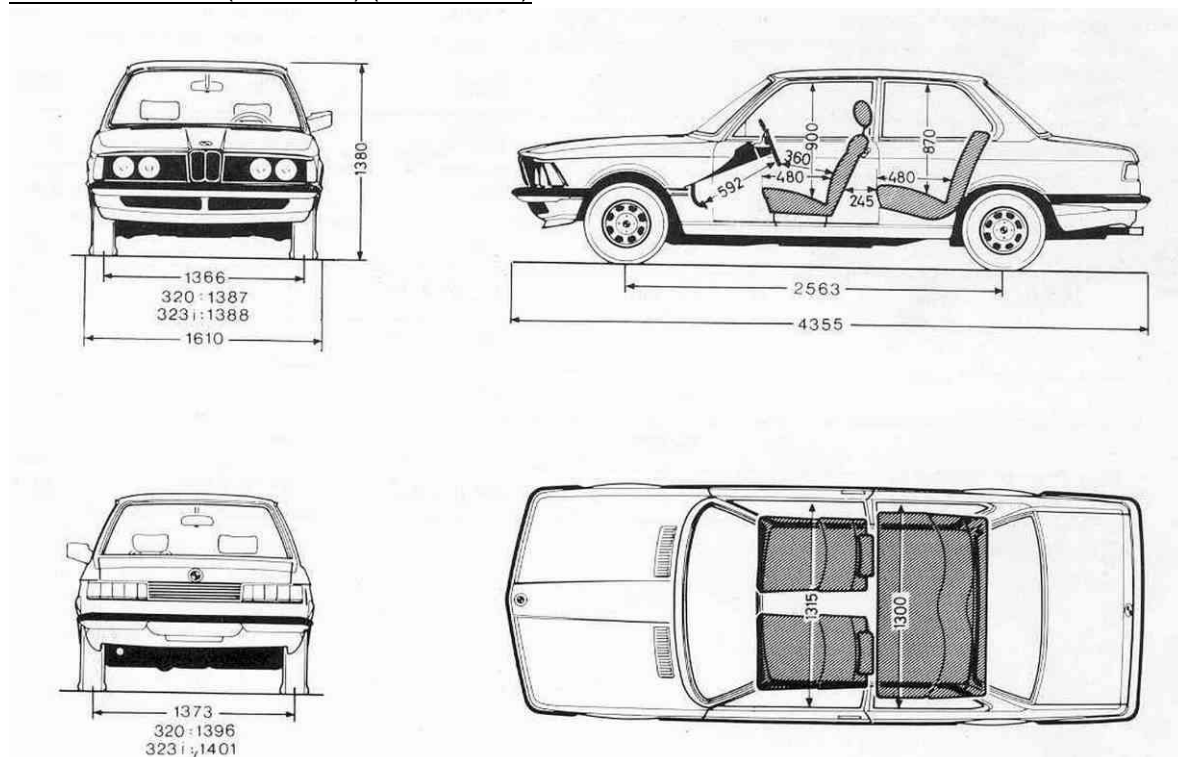
Alfa-Romeo Giulietta/Giulia Sprint 101 (1954 - 1964)



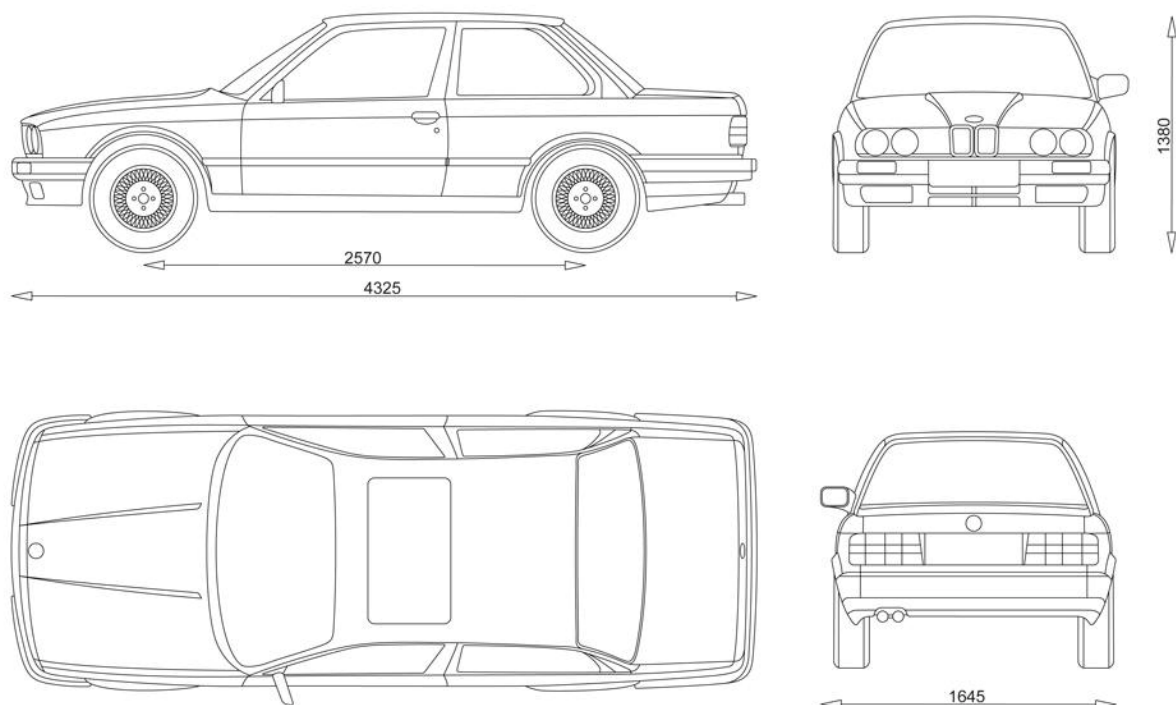
Bertone/Fiat X1/9 (1972 - 1989)



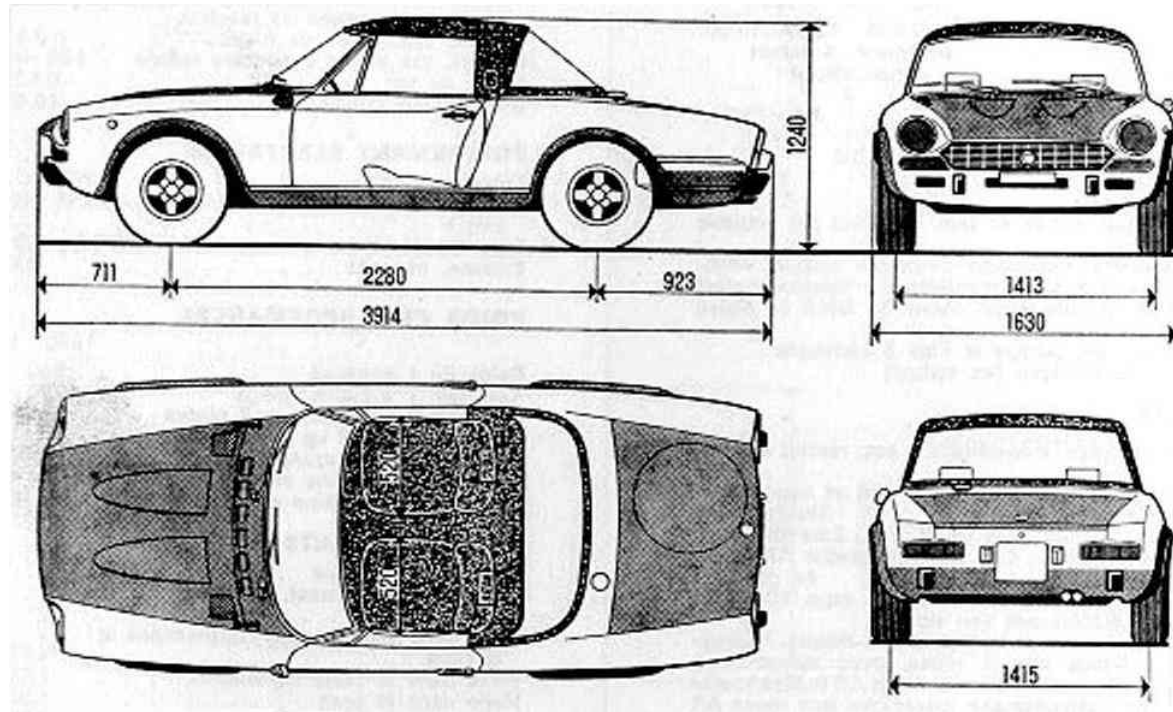
BMW serie 3 E21 (4 cilindros) (1975 - 1983)



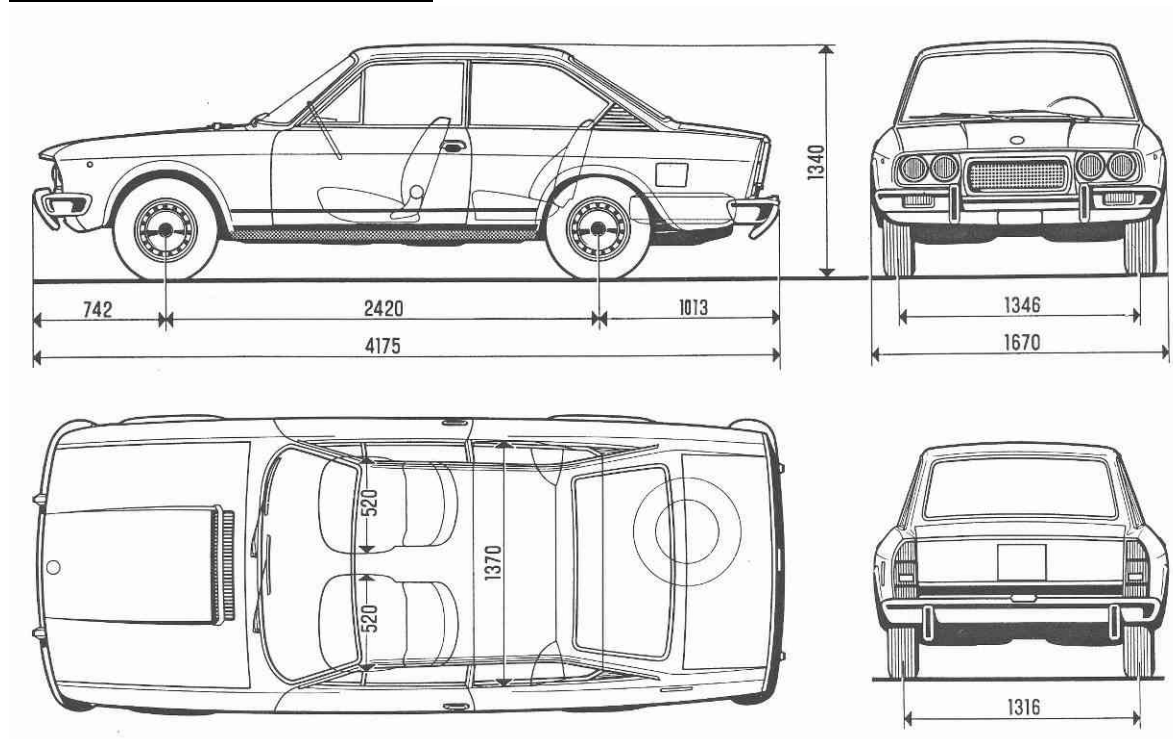
BMW serie 3 E30 (4 cilindros - 2 puertas) (1982 - 1994)



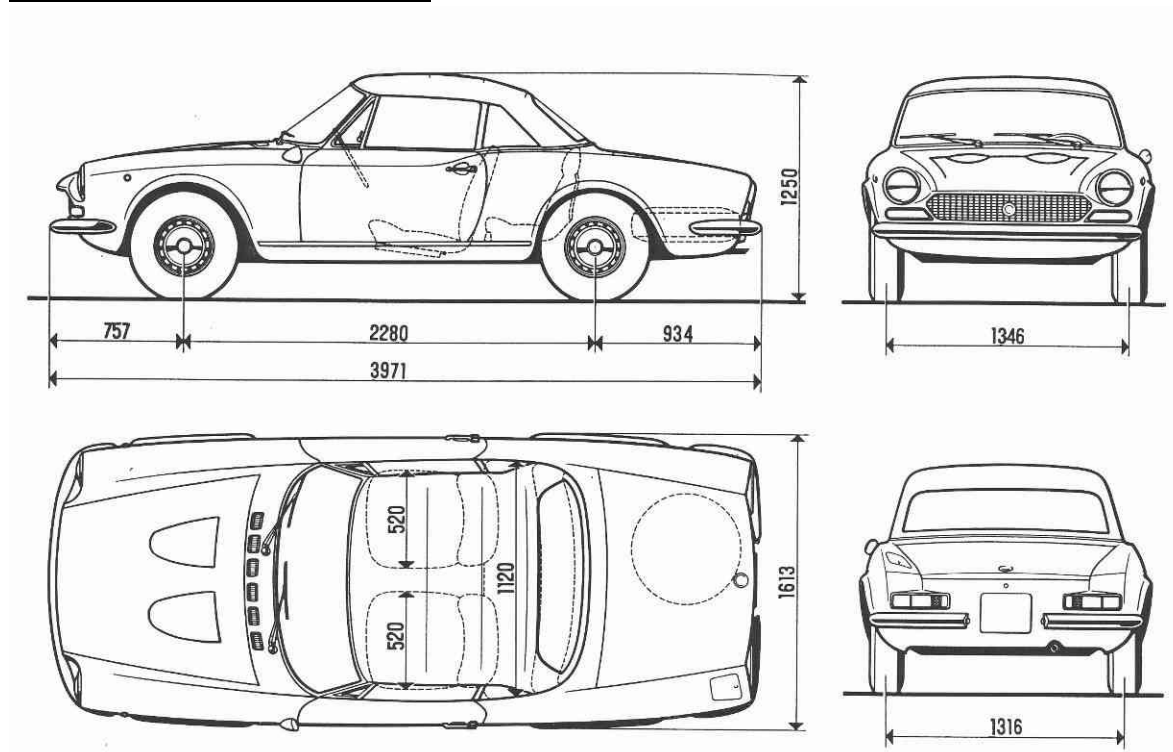
Fiat 124 Abarth Rally (1972 - 1975)



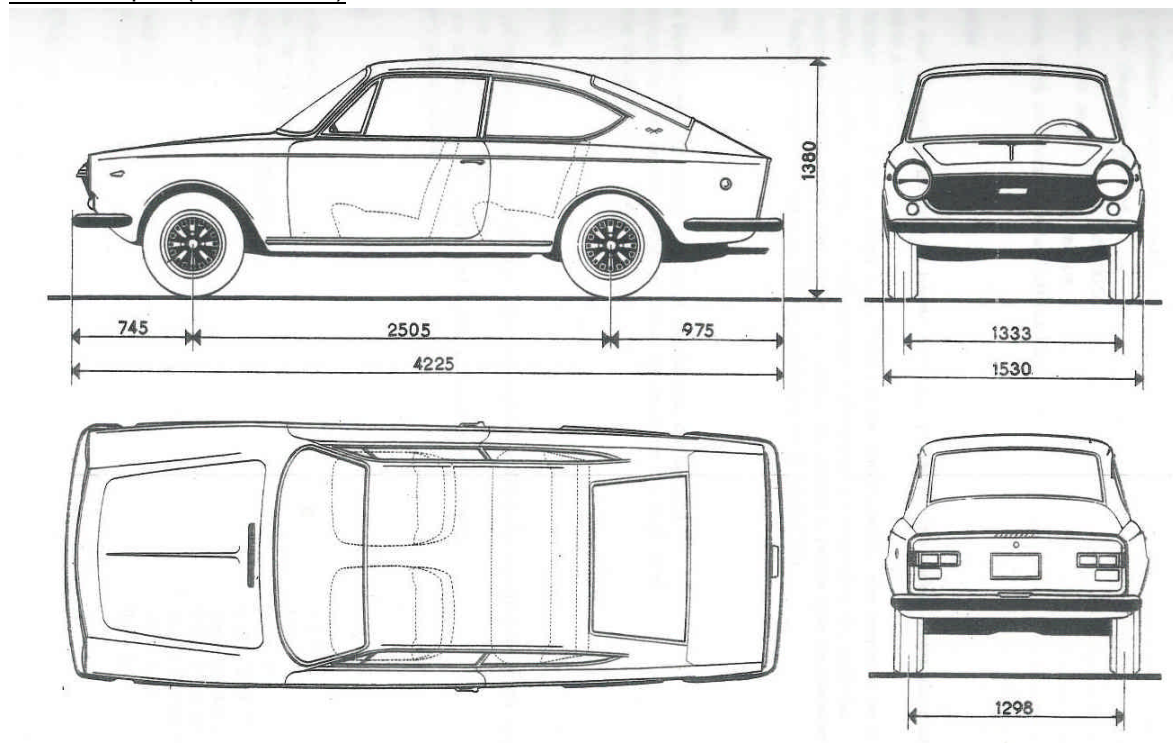
Fiat 124 Sport Coupé (1967 - 1975)



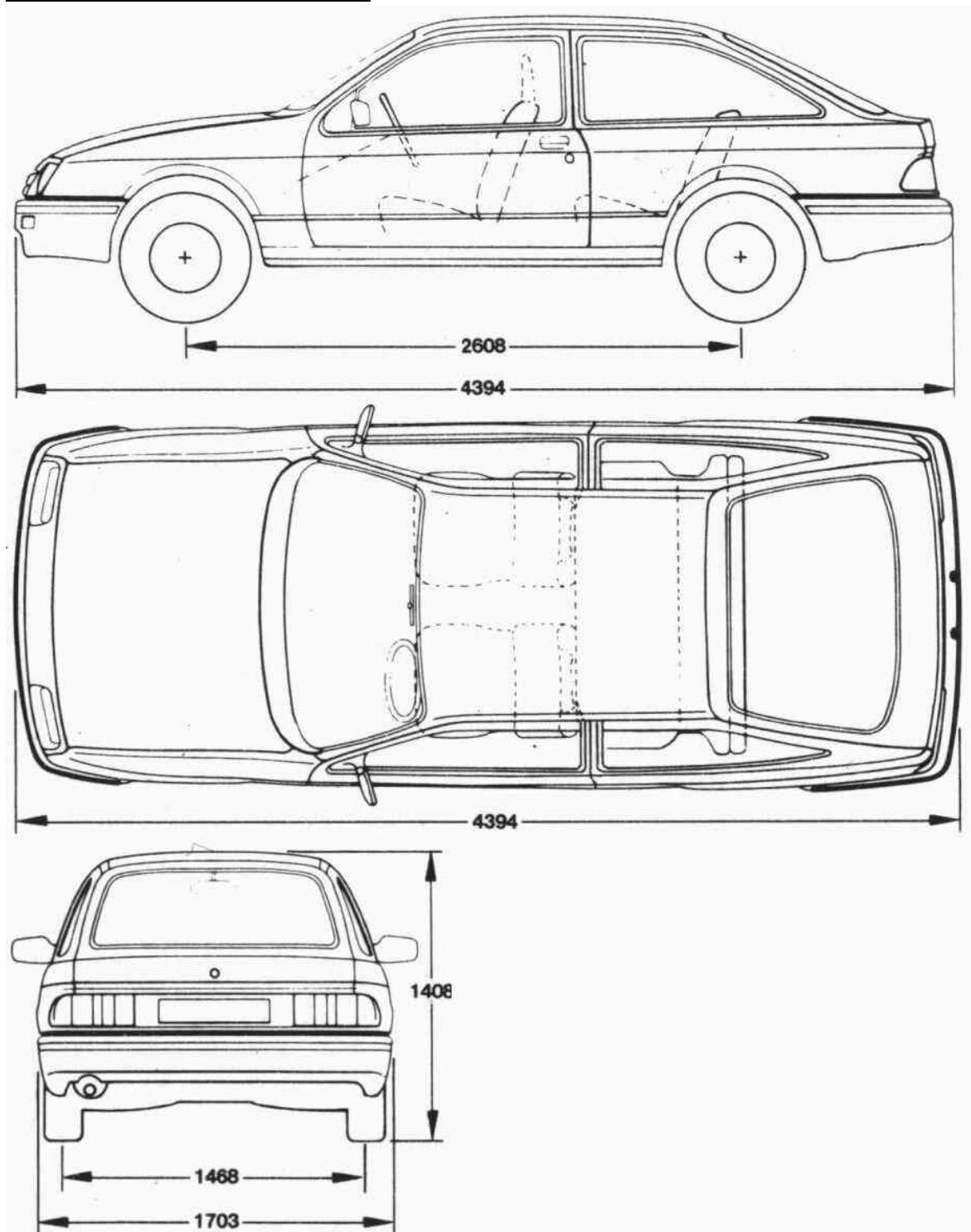
Fiat 124 Sport Spider (1966 - 1985)



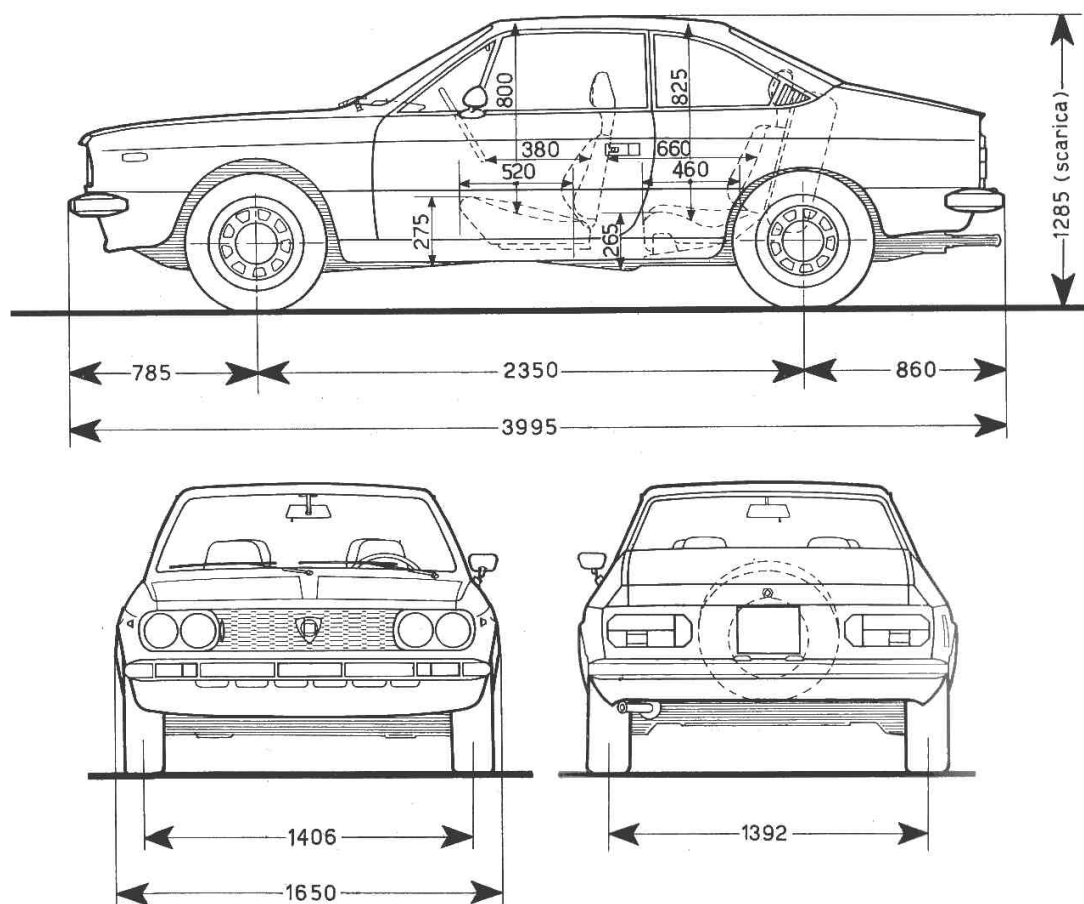
Fiat 125 Sport (1972 - 1978)



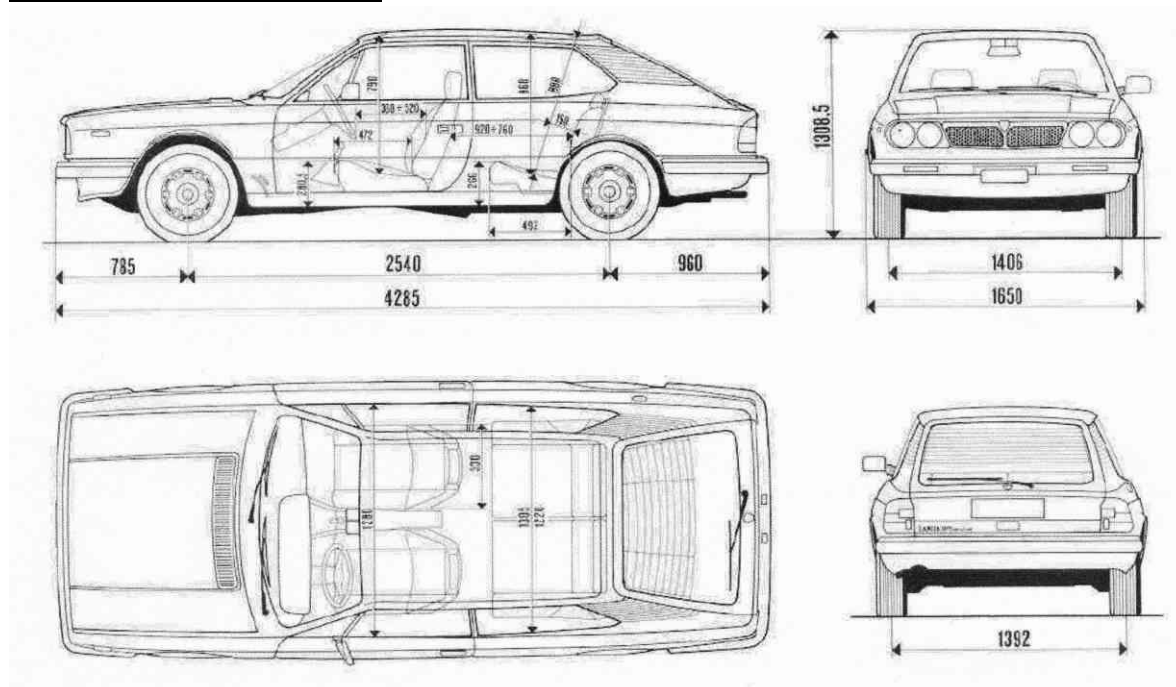
Ford Sierra (3 puertas) (1983 - 1991)



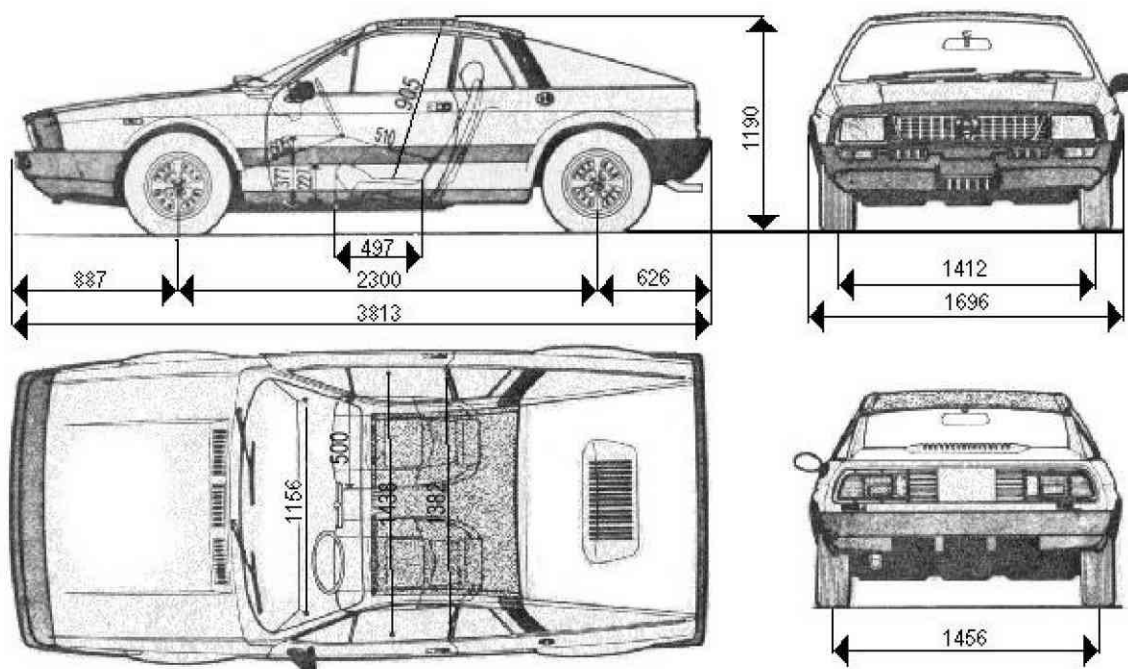
Lancia Beta Coupé (1972 - 1984)



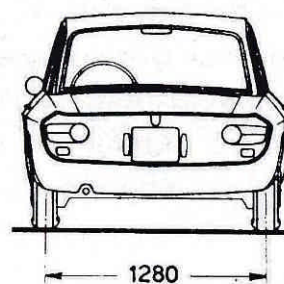
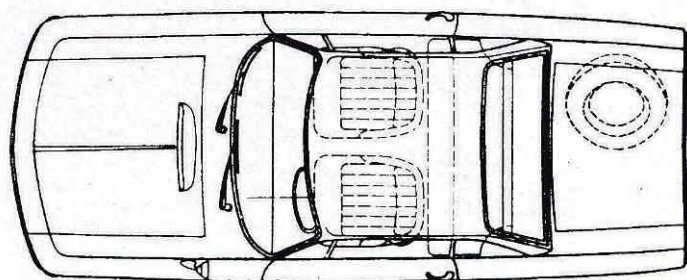
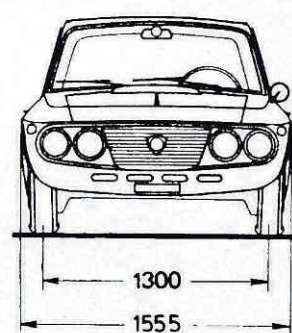
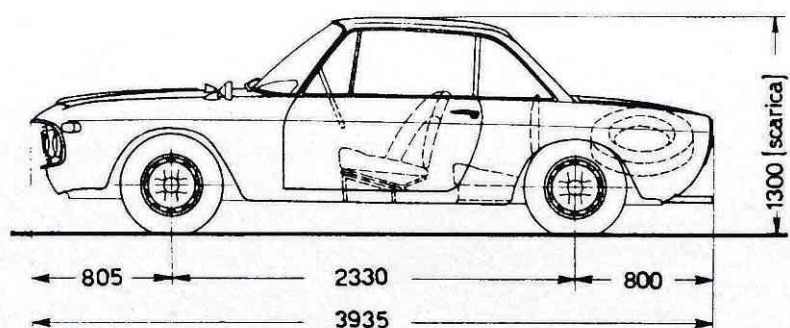
Lancia Beta HPE (1972 - 1984)



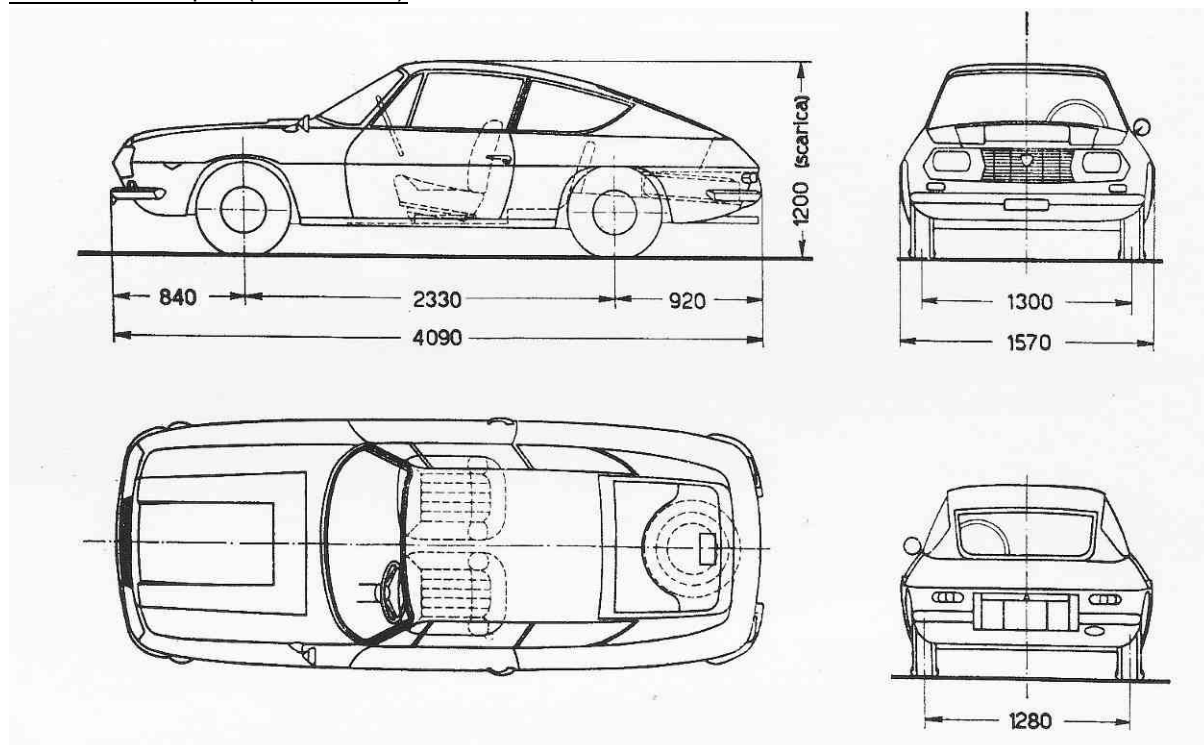
Lancia Beta Montecarlo (1975 - 1981)



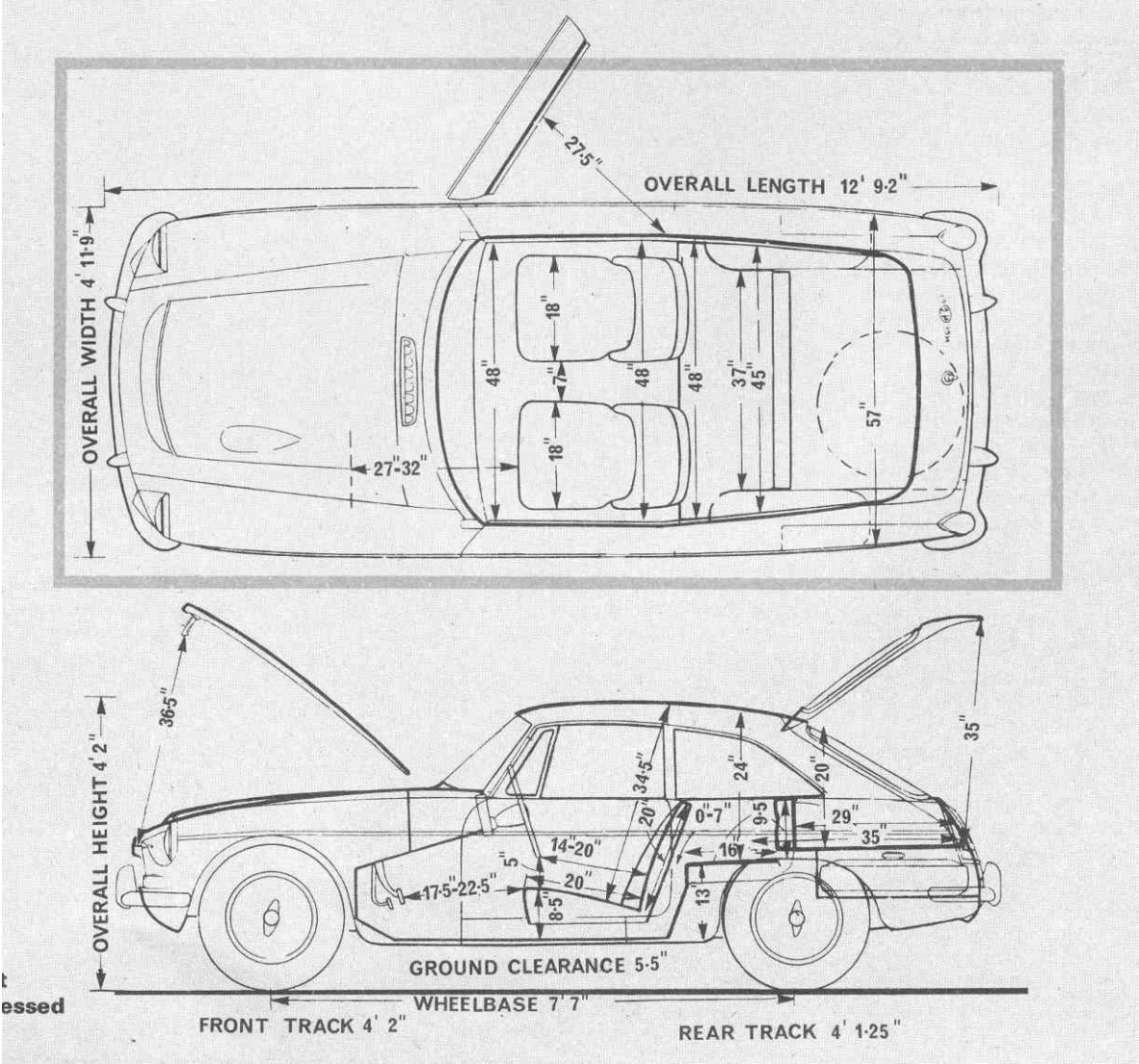
Lancia Fulvia Coupé (1965 - 1976)



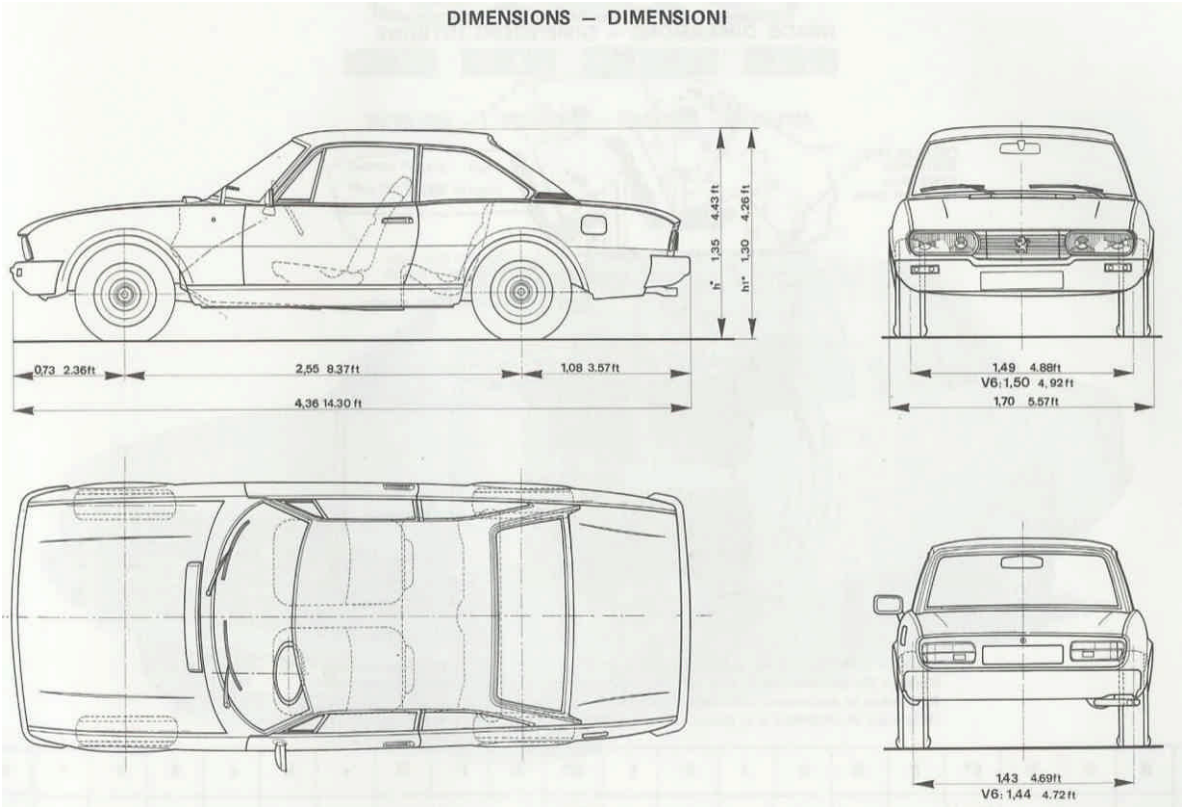
Lancia Fulvia Sport (1965 - 1976)



MG B GT (4 cilindros) (1965 - 1980)



Peugeot 504 Coupé (4 cilindros) (1969 - 1983)



Technical drawings of the Porsche 911 Carrera 2.7 (Type 986) showing side, front, and rear views with dimensions.

Side View Dimensions:

- Overall length: 4291 mm (2271/2271/2272 mm)
- Wheelbase: 2700 mm (120/120/104 mm)
- Front overhang: 932 mm
- Rear overhang: 80 mm
- Front wheel offset: 16°/14°/30°
- Rear wheel offset: 17°/16°
- Front wheel track: 1320 mm
- Rear wheel track: 1354 mm
- Front wheel offset: 1372/1372/1432 mm
- Rear wheel offset: 1610/1652/1775 mm
- Front wheel offset: 1372/1372/1432 mm
- Rear wheel offset: 1610/1652/1775 mm
- Front wheel offset: 1372/1372/1432 mm
- Rear wheel offset: 1610/1652/1775 mm

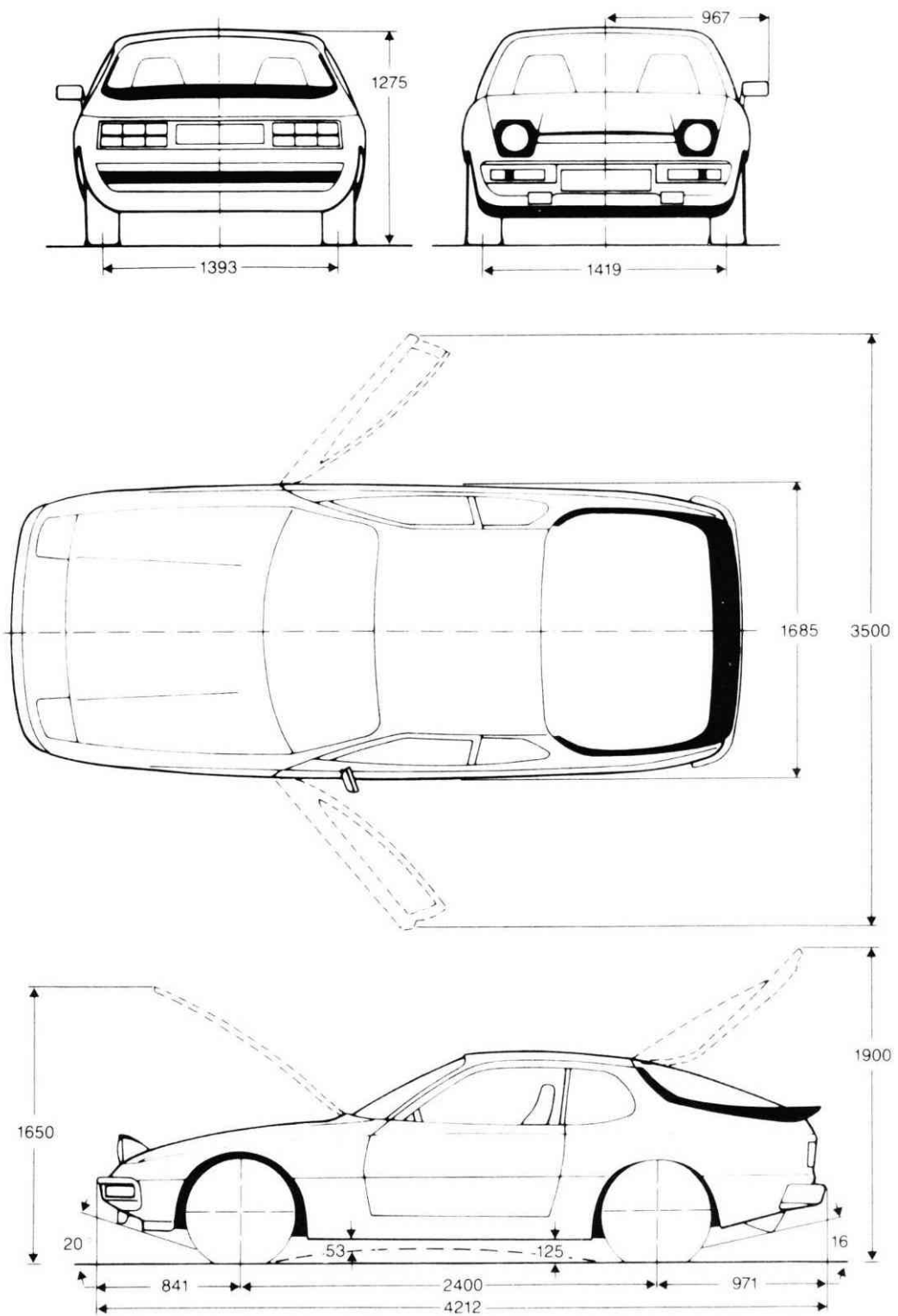
Front View Dimensions:

- Overall width: 1320 mm
- Front wheel offset: 1372/1372/1432 mm
- Rear wheel offset: 1610/1652/1775 mm

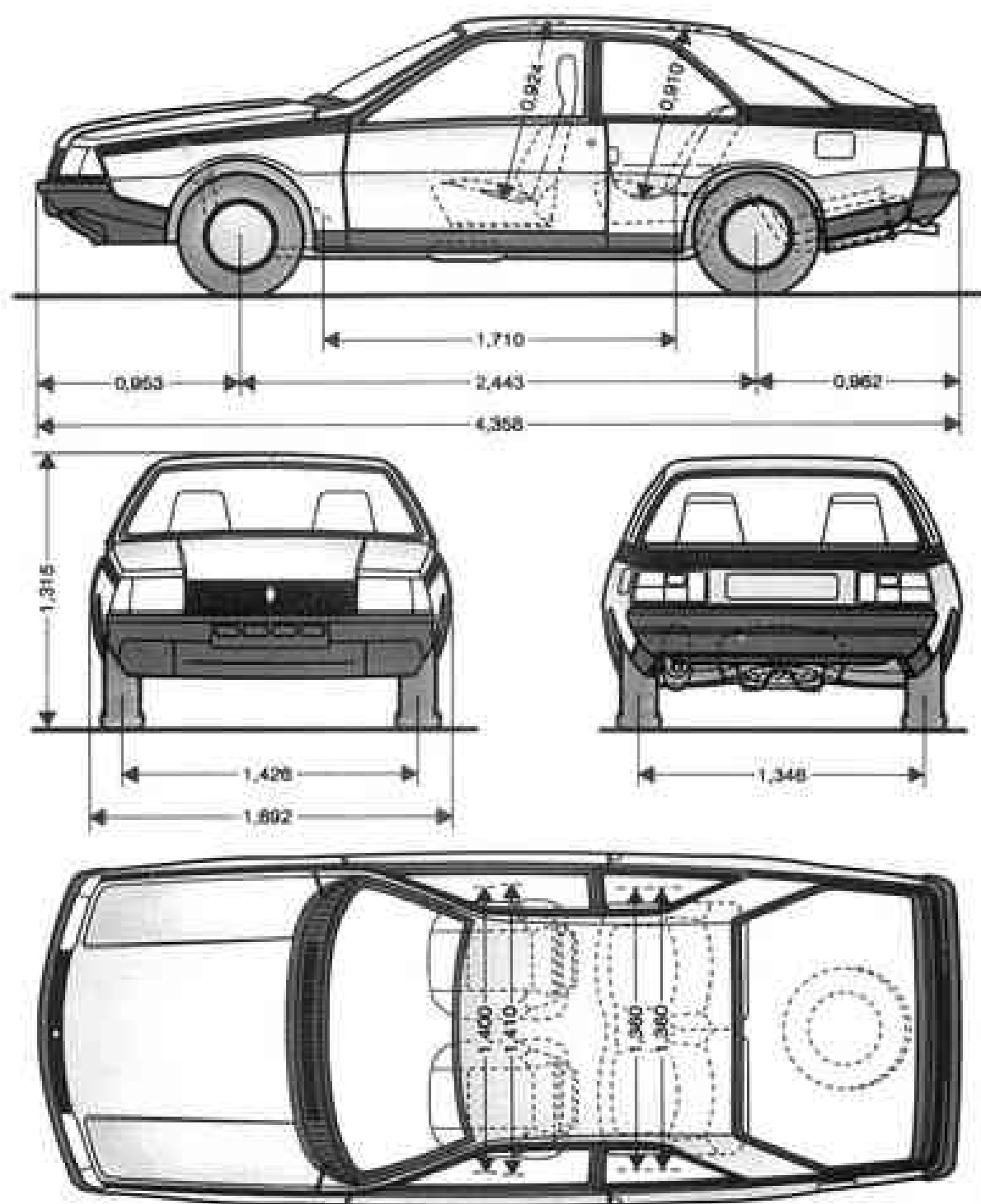
Rear View Dimensions:

- Overall width: 1354 mm
- Front wheel offset: 1372/1372/1432 mm
- Rear wheel offset: 1610/1652/1775 mm

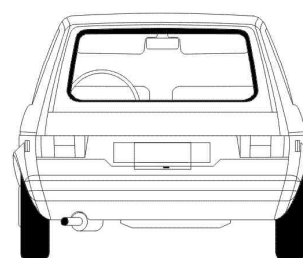
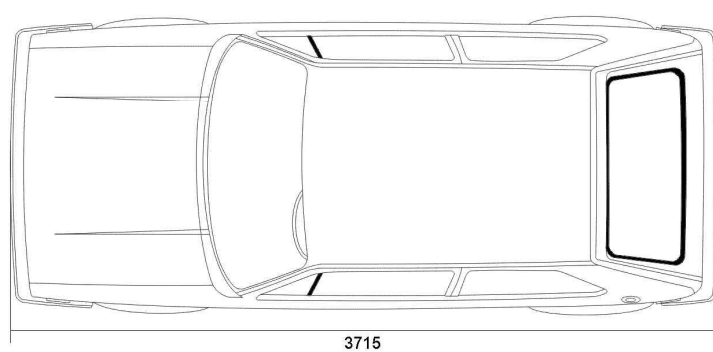
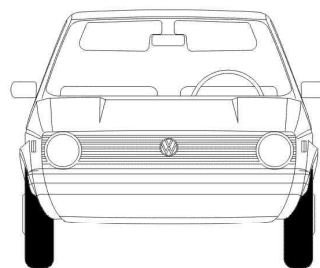
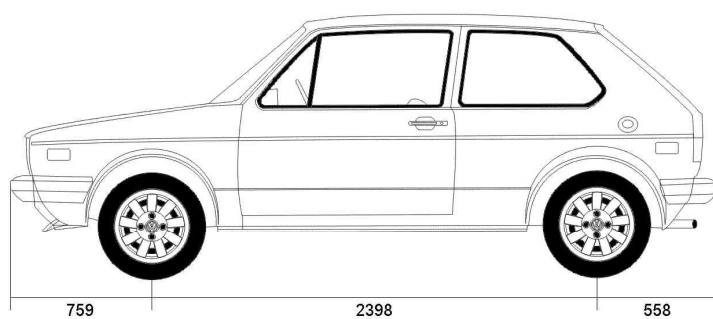
Porsche 924 (1976 - 1985)



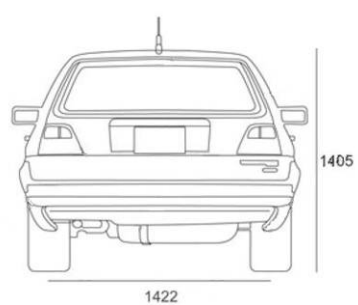
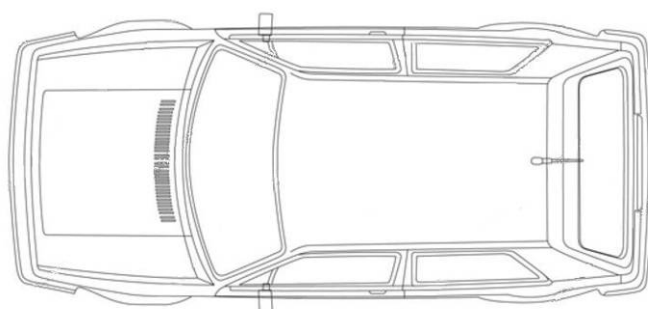
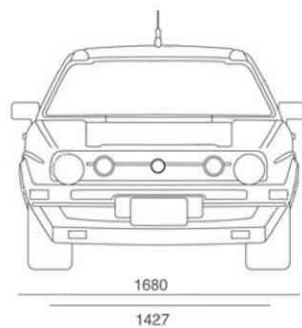
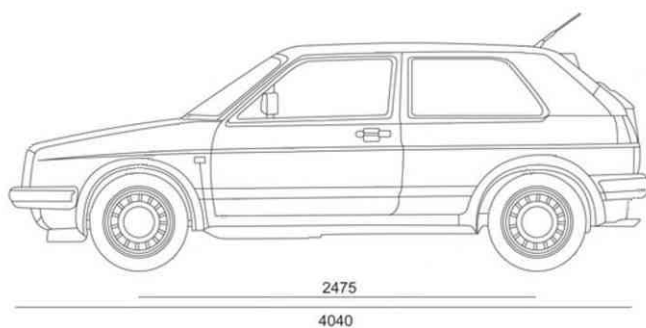
Renault Fuego (1980 - 1992)



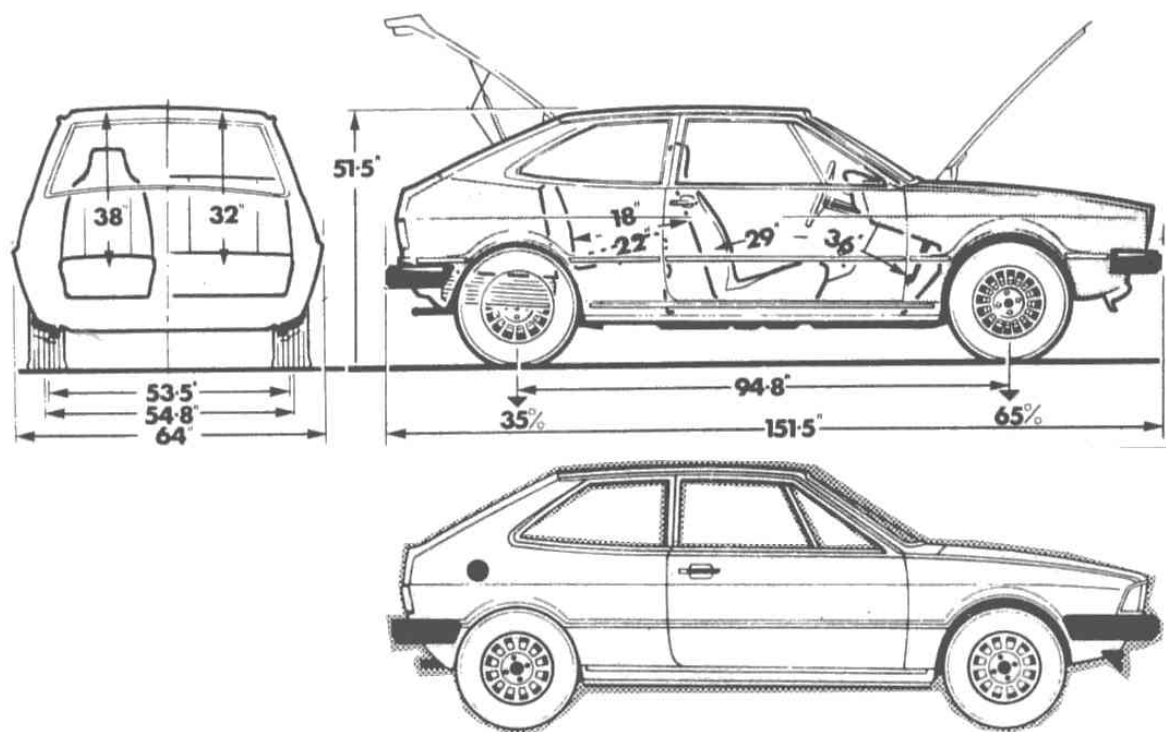
Volkswagen Golf MkI (3 puertas) (1974 - 1984)



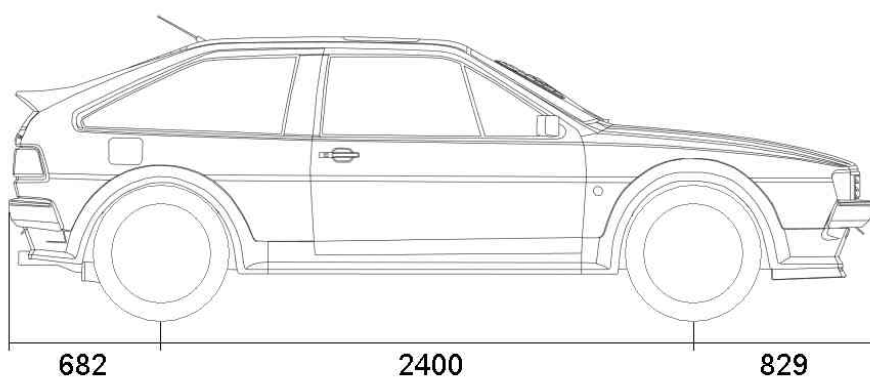
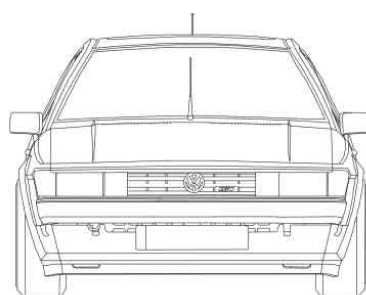
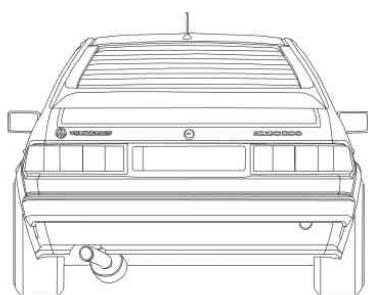
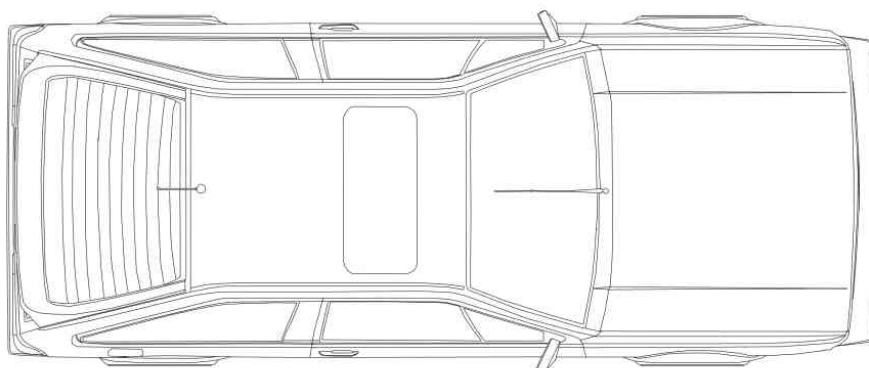
Volkswagen Golf MkII (3 puertas) (1983 - 1992)



Volkswagen Scirocco Mkl (1974 - 1982)



Volkswagen Scirocco MkII (1982 - 1992)



Volkswagen-Porsche 914 (4 cilindros) (1969 - 1976)

