



Turismo Nacional Histórico AAAS

Reglamento Técnico – 2022

Este reglamento es válido a partir del 1º de Enero de 2022 y hasta el 31 de Diciembre de 2022.

- **DISPOSICIONES GENERALES:**

La AAAS informa que ha decidido presentar una nueva división en sus categorías de Velocidad, creando el Turismo Nacional Histórico, dándole así la oportunidad de participar a los pilotos que poseen autos no utilizados en otras categorías, las que por el paso del tiempo tienen poca cantidad de participantes.

La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. Todo lo que no está expresamente permitido está prohibido.

De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la C.T. o Comisión de Velocidad de la AAAS y/o CDA del ACA, que serán las únicas autoridades de interpretación y aplicación del presente Reglamento (que deberán expedirse en forma conjunta).

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

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

ARTICULO 1: VEHICULOS ADMITIDOS:

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

Se agruparan por categorías según su cilindrada:

“A”- Automóviles hasta 1.650 c.c.

“B”- Automóviles hasta 2000 c.c.

“C”- Automóviles hasta 2.350 c.c.

ARTICULO 2: CARROCERIAS

Se permite reforzar manteniendo la forma original.

Interior y Exterior:

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

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

Es obligatorio la colocación de 1 sola butaca de competición aceptadas por la C.D.A. del A.C.A. en reemplazo del o de los asientos delanteros. La misma deberá estar fijada convenientemente de acuerdo a las normas de seguridad y debe ser homologada.

Puertas:

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

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

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

Tapa motor y baúl:

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

Ópticas:

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

Identificación

Los números a utilizarse serán exclusivamente los provistos por la "AAAS", debiendo ser colocados a cada lado del auto en sus puertas delanteras. Dichas puertas no podrán contar con ninguna inscripción que no haya sido provista por el Organizador, a excepción del nombre y apellido del piloto y su grupo sanguíneo.

ARTICULO 3: MOTOR

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

Prohibido cárter seco y bomba de aceite externa.

Radiador de agua libre en el alojamiento original.

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

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

Electro ventilador libre, (máximo 2)

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

Distribuidor: Libre, ubicación original.

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

BIELAS:

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

CIGUEÑAL:

Original, standard., balanceado con agujeros concéntricos.

TAPA DE CILINDROS:

Original, medidas standard.

VALVULAS:

Originales, diámetro original. Standard

Se permite agregar tensor de poleas.

Árbol de levas según ficha del modelo original. Alzada original, cruce libre.

Prohibido cárter seco y bomba de aceite externa.

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

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

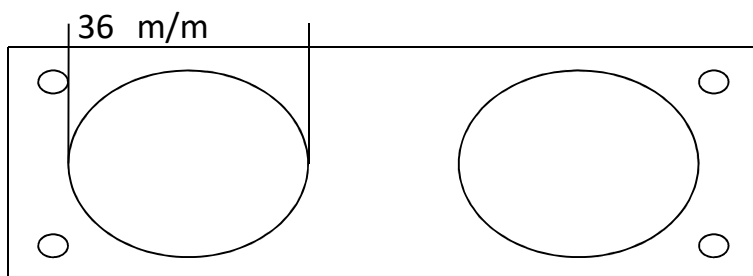
Alimentación: La misma deberá ser a carburador, siendo 1 la cantidad máxima a colocar. El carburador deberá ser **SOLEX , WEBER, CARESA O BROSOL** de gran serie, diámetro MAXIMO **36-36 mm.** (+ 0,25mm. de tolerancia), original su interior sin agregado de materiales. Chiclers y pasos calibrados libres, difusores originales.

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

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

Admisión: Múltiple tipo original o similar. Se podrá imponer brida de acuerdo a igualar la performance.

DIBUJO BRIDA TIPO



Relación de compresión:

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

Verificación de Relación de compresión:

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

Previa declaración jurada de diámetro, carrera y cilindrada unitaria.

Elegir un cilindro cualquiera y proceder a su medición.

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

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

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

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

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

ARTICULO 4: Pesos

Peso Mínimo: con piloto y con los fluidos como terminó la prueba, peso mínimo según cilindrada.

Hasta 1.650 cc. 900 kgs.

Hasta 1.800 cc. 920 kgs.

Hasta 2.000 cc. 950 kgs

Hasta 2.350 cc. 1000 kgs.

ARTICULO 5: LLANTAS

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

Se permiten usar rodados de 13, o 14 pulgadas.

Los neumáticos deberán ser de producción de serie y medida libre, **perfil mínimo 60**.

Está expresamente prohibido el uso de neumáticos recapados, reparados o del tipo slick.. Ver listado de neumáticos habilitados en Reglamento Deportivo y /o consultar con la Sub Comisión de velocidad.

ARTICULO 6: CAJA DE VELOCIDADES - DIFERENCIAL

Cajas de velocidades: Original standard, relaciones del auto.

Diferencial: Original standard del auto.

Embrague:

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

ARTICULO 7: SUSPENSIONES

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

Se permiten amortiguadores de funcionamiento hidráulico pudiéndose presurizar los mismos sin recipientes externos.

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

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

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

La cazoleta superior del amortiguador debe mantener la chapa y medidas de fábrica, PUDIENDO soldar un soporte para instalar rotula Uni-ball. Se permite hacer correderas a los tres agujeros de la torreta de suspensión donde se aloja la cazoleta del amortiguador, en forma transversal al auto en línea de marcha para corregir comba sin agrandar ni modificar el diámetro ni la torreta de suspensión. Respetar máximo de trocha según modelo de auto.

ARTICULO 8: TANQUE DE NAFTA

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

ARTICULO 9: MULTIPLE Y CAÑO DE ESCAPES

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

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

ARTICULO 10: FRENOS

Serán utilizados los frenos originales del auto o de los autos que figuran en este listado. No reformar portamazas.

Pastillas libre

Bomba libre, ubicación original. Calipers delanteros, discos de freno delanteros, platos traseros, campanas, cilindros y patines según ficha de

homologación de los autos homologados pudiéndose intercambiar entre distintos modelos.

ARTICULO 11: SISTEMA ELECTRICO

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

Llaves y teclas libre.

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

ARTICULO 12: CINTURONES DE SEGURIDAD

Es obligatoria la instalación de cinturones de seguridad tipo arnés, con un mínimo de cuatro anclajes. Estos deben ser homologados y no haberse vencido la misma.

ARTICULO 13: MATAFUEGOS

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

ARTICULO 14: JAULA DESEGURIDAD

Es obligatoria la instalación de una jaula de seguridad. La misma debe ser aprobada por la Comisión Técnica de la C.D.A. del A.C.A. Esta no debe ser estructural, solamente debe cumplir funciones de seguridad, la misma puede ser soldada o abulonada.

ARTICULO 15: PROTECCIONES

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

Comisión Directiva A.A.A.S.

TURISMO NACIONAL HISTORICO TNH

Vehículos Admitidos

Marca	Modelo	Versión	Años	Motor
Chevrolet	Chevette	1,6		1600
Chevrolet	Monza			2000
Citroën	AX			1600
Volkswagen	Gol	G1 (BX) Motor AP		Audi 827 1,6 1,8
Volkswagen	Gacel	Motor AP		Audi 827 1,6 1,8
Volkswagen	Senda	Motor AP		Audi 827 1,6 1,8
Volkswagen	Pointer	Motor AP		Audi 827 1,6 1,8
Volkswagen	Polo	Motor AP		Audi 827 1,6 1,8
Volkswagen	Carat	Motor AP		Audi 827 1,6 1,8 2,0
Ford	Escort	Motor AP		Audi 827 1,6 1,8
Ford	Orion	Motor AP		Audi 827 1,6 1,8
Ford	Sierra			1600/2000/2300
Ford	Taurus			1,6 2,0 2,3
Fiat	Tempra			2000
Fiat	125	Excluidos DTNH		1600
Fiat	Regatta			1600/2000
Fiat	Uno			1500/1600
Fiat	Duna	sc/scv/scx		1600
Fiat	Tipo			1600/2000
Renault	18			1600/2000
Peugeot	405			2000
Peugeot	504	Excluidos DTNH		1600/1800/2000
Peugeot	505			2,0 2,2
Peugeot	306			1800

Este listado es enunciativo, pero no restrictivo ya que es idea de la CD poder aprobar otros modelos fabricados antes de la fecha enunciada, que puedan ser modificados a carburador aunque no sean originales de fábrica.

ANEXO 2: TURISMO NACIONAL HISTORICO TNH

Fichas Técnicas

FICHA TECNICA PARA TODAS LAS MARCAS

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

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

COMPRESION: 9,5 a 1 con motor limpio.

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

CIGÜEÑAL: Original.

BIELAS: Originales.

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

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

FICHA TECNICA motor Audi AP 827 1600cc.

CILINDRADA: 1600cc

DIAMETRO DE CILINDRO: 81.01 mm., máximo 82,20

CARRERA: 77.40mm.(+/- 0,25 mm)

COMPRESION: 9,5 a 1.

PERNO DE PISTON: Original. Diámetro exterior 20mm máximo

DIAMETRO DE VALVULAS: Admisión: 38,2 mm. Escape: 33,30.

TAPA DE CILINDROS: Original de la marca de 3, 4 y 5 bancadas.

CIGÜEÑAL: PESO MÍNIMO 10,200 KGS.

BIELAS: peso mínimo 600 Grs. (con cojinetes).

Largo 144+ 0.25mm, diámetro interior del buje de perno 20mm + 0.25mm.

ALZADA DE LEVA **9,60mm. Medida sobre leva con comparador.**

CAJA DE VELOCIDADES:

1° 38-11 3.455

2° 35-18 1.944

3° 36-28 1.286

4° 30-33 0.909 31-32 o 32-33

5° 27-37 0.730

Se autoriza relación de tercera diente recto dientes 27-21 relación 1,286.

Para estas relaciones de caja de velocidad se autoriza solamente la siguiente

relación de diferencial: 43-9= 4,77. 37-9=4,111 35-9 =3,889

Caja MQ

1° 34-9 3.77
2° 36-17 2.11
3° 34-25 1.36
4° 35-34 1.03
5° 36-43 0.84

Diferencial MQ

71/18 3,94

FICHA TECNICA FIAT REGATTA DUNA TIPO MOTOR TIPO 1600CC.

BLOCK MOTOR 1600:

DIAMETRO DE CILINDRO: 86,4 mm.

CARRERA: 67,4mm.

COMPRESION: 9,5 a 1

BIELAS: peso mínimo 600 Grs. (con cojinetes). Se permite alivianar.

Largo entre centros 145,10mm. +/- 0.1mm.

CIGÜEÑAL: peso mínimo 9.150 Grs. PERNO: Original.

TAPA DE CILINDROS: Original.

VALVULAS: Admisión: 39.60 mm. Escape: 36.50mm.

ALZADA DE LEVA: **9,80mm. Medida sobre leva con comparador centesimal.**

CAJA DE VELOCIDADES:

1° 45-11 4.091

2° 38-17 2.235 o 47-21 = 2,238

3° 31-20 1.553 o 38-25 = 1,520 o 47/32

4° 50-43 1.163 o 37/32 = 1,156 o 49/47

5° 47-49 0.960 o 35/37 = 0,946 o 43/52

Relación Diferencial 59-15 = 3,933

64-17 = 3,764

FICHA TECNICA FORD ESCORT 2 y 4 PUERTAS

Motor Audi AP 827

COMPRESION: 9,5 a 1.

PERNO DE PISTON: Original. Diámetro exterior 20mm máximo

DIAMETRO DE VALVULAS: Admisión: 38,2 mm. Escape: 33,30.

TAPA DE CILINDROS: Original de la marca de 3, 4 y 5 bancadas

ALZADA LEVA: **9,60mm. medida sobre leva con comparador centesimal.**

CAJA DE VELOCIDADES:

1° 34-09 3.778

2° 36-17 2.118

3° 35-23 1.522 35-24 1,45

4° 37-33 1.122 35-34 1,02

5° 36-43 0.837

Diferencial Corona 34 Piñón 9

MEDIDAS DE TROCHAS

MARCA	DELANTERA	TRASERA
REGATA DUNA TIPO	1.645mm.	1.630mm.
GACEL-SENDA-GOL	1.660mm.	1.640mm.
ESCORT2Y4PTAS.L.		
NUEVA	1.745mm.	1.725mm
ESCORT 2 y 4 Ptas. L.		
VIEJA	1.730mm.	1.710mm.
VOLKSWAGEN POLO	1.770 mm	1.715 mm
POINTER	1.750 mm.	1.725 mm.

TOLERANCIA MÁXIMA: 40mm.

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

DISTANCIA ENTRE EJES

MARCA	DISTANCIA
DUNA UNO	2.395mm. +/- 40mm.
REGATTA	2.370 mm +/- 40mm.
GACEL-SENDA-GOL LV	2.358mm. +/- 40mm.
POLO	2.460mm. +/- 40mm.
POINTER	2.523mm. +/- 40mm
ESCORT 2Y4 Ptas. L.NUEVA	2.523mm. +/- 40mm.
ESCORT 2 Y 4 Ptas. L. VIEJA	2.402mm. +/- 40mm.
RENAULT 18	2.440mm +/- 40mm

MOTOR AUDI AP 827 -1600 CC 8v

1.2 Cilindrada Unitaria: 398.84 cm³ 1.3 Cilindrada total: 1595.37 cm³ 1.4 Cilindrada máxima autorizada: 1650 cm³ 1. Máxima relación de compresión: 9,5 a 1. 3 1. Diámetro interior del cilindro: 81.00Mm 1.7 Diámetro máximo del cilindro autorizado: 82.20Mm 1.8 Carrera: 77. 40 Mm 1.9 Carrera Mínima 77. 20 Mm 1.10 Carrera Máxima: 77. 60 Mm 1.11 Pistón. No se permite el uso de pistones cerámicos 1.12 Número total de aros de pistón: 3 (tres) 1.13 Mínimo peso del pistón con todos los aros: libre 1.14 Diámetro del perno de pistón: 20 Mm + - 0.20 Mm 1.15 Biela marca standard. Entre centro: 144.00 Mm + - 0.20 Mm 1.16. Peso mínimo de la biela (con cojinetes, tornillos y tuercas) 580 gramos 1.17 MATERIAL DEL CIGÜEÑAL: FUNDICION 1.17(a) Balanceo con orificios solo en zona original, o sea, de mayor radio.

MOTOR 1.8 (Gacel GLS-GS-GTS-L-Senda 1.8)

Cilindrada (cm³): 1.781

Número de Cilindros: 4

Diám x Carr (mm): 81 x 86,4

Renault 18 1.6 TS/GTS Motor Datos Técnicos

Código del Motor: A6M 843

Posicionamiento: Longitudinal

Cilindrada: 1647 cm³

Diámetro x Carrera: 79.0 x 84.0 mm

Válvulas: 8 Válvulas

Renault 18 2.0 TX/GTX Motor Datos Técnicos

Motor: Código del Motor: J6R 714/5

Posicionamiento: Longitudinal

Cilindrada: 1995 cm³

Diámetro x Carrera: 88.0 x 82.0 mm

Válvulas: 8 Válvulas

Diámetro Válvulas: Adm 44,05 mm Escape 38,75 mm

Relación de Compresión: 9.5

Alzada Leva 10,5 mm medida sobre válvula con comparador centesimal

Caja de Velocidades

1ra	45-11	4,09		
2da	37-17	2,17		
3ra	31-22	1,40		
4ta	34-33	1,03		
5ta	31-36	0,86	Diferencial	9-34 = 3,777