

Para autos de producción Grupo N que se hallan fabricado más de 2500 unidades idénticas en 12 meses consecutivos y las mismas deben haber sido homologadas por la FIA como autos de producción. Los mismos deberán estar equipados con motores de hasta 1600, 1800 y 2000 CC de cilindrada, con un total de 8 válvulas, tracción simple, con carburador o inyección.

1 - Equipos de Seguridad

En este punto se aconseja aplicar las normativas de seguridad vigentes en el Art. N° 253 del Anuario FIA, notificándose debidamente a las tripulaciones que deberán ir cambiando progresivamente los distintos elementos observados.

2 - Condiciones Generales

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 para la pieza liberada, por lo tanto todo lo no mencionado deberá permanecer original o similar. Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas a la Comisión Técnica mediante nota escrita.

ACLARACIÓN: Se entiende por similar o de reposición, a toda pieza de distinto fabricante con las características de la original. Se entiende por opcional, a la facultad de optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por pieza libre, la libertad de su trabajo o cambio, pero la misma permanecerá colocada en su posición original. Todo lo no mencionado por este reglamento está prohibido, y debe ser original de fábrica en medidas, forma, función, ubicación, etc. Todas las medidas y tolerancias que no figuren en el presente, serán tomadas de la ficha de homologación que surgen de manuales originales provisto por las fabricas, toda extensión u homologación secundaria no deberá considerarse aplicada hasta que la Comisión Técnica (supervisada por la CDA) no publique un Anexo al presente reglamento aceptándolas. Las únicas medidas que no se tomarán de la Ficha de Homologación o de los manuales de fábrica, son las que se encuentran mencionadas en algunos de los Artículos del presente reglamento.-

3 - Reglamento Específico

3.1 - Homologación

Deberán ser unidades de gran serie de producción de las terminales automotrices. Cada unidad deberá contar con la Ficha de Homologación, que se extraerán de los manuales provistos por el fabricante y las dimensiones y pesos de las piezas originales. Las nuevas unidades que no cuenten con Ficha Técnica, el constructor o piloto deberán concurrir al Área Técnica del ACCU y/o CDA para la confeccion de la respectiva Ficha aportando los datos técnicos y elementos que sean necesarios a tal fin.

3.2 – Vehículos Homologados

Se encuentran Homologados para competir en esta Clase los automóviles que a continuación se detallan:

Hasta 1600 cc.:

- Fiat Uno
- Fiat Siena (8 Valvulas)
- Fiat Palio (8 Valvulas)
- Fiat Duna
- VW Gol, Senda y Gol BX
- VW Gol AB9
- VW Gol Fase III
- VW Polo
- Peugeot 206
- Peugeot 306

Hasta 1800 cc.:

- VW Pointer 1.8
- VW Gacel 1.8
- VW Gol, Senda y Gol BX
- VW Gol AB9
- VW Gol Face III

Hasta 2000 cc.:

- Ford Escort
- VW Pointer
- VW Gol GTI 2.0 LV y LN
- Peugeot 405
- Renault 18

Serán vehículos con motores de 2 valvulas por cilindro.-

4 - Modificaciones y Agregados

Toda modificación no permitida ni contemplada en el presente Reglamento está expresamente prohibida. En los casos que surjan modelos o versiones de vehículos que modifiquen lo comprendido en este Reglamento, se deberá solicitar mediante nota escrita al Área Técnica del ACCU y/o CDA, que analice y autorice las nuevas versiones o modelos (ej.: VW Gol AB9 y VW Gol Fase III).-

5 - Peso Mínimo

Este peso es el peso real del auto vacío (es decir sin Tripulación y sin equipaje a bordo), sin herramientas con críquet o gato; con una rueda de auxilio, con la llave cruz, con los líquidos (combustible, agua, aceite) con los que termino la prueba.

Pesos mínimos por vehículo:

-Hasta 1600 cc.: 780 kg.

-Hasta 2000 cc.: 860 kg.

6 - Carrocería

6.1 Original según Ficha de Homologación.

Es obligatoria retirar el material de insonorización del interior del habitáculo; se permite quitarlo del resto de la carrocería como así también se pueden quitar los interiores de pasa rueda de plástico.

En caso de ser una unidad con techo corredizo, se deberá cubrir el hueco con una chapa de acero soldada.

Se permite reforzar adosando chapa de acero soldada, manteniendo la pieza original.

Se permite retirar las molduras embellecedoras y las tasas de ruedas.

Se permite colocar un chapón de acero, aluminio o plástico para proteger el motor y la caja de velocidades; el largo máximo del mismo lo dá el largo del elemento a proteger.

Deberan tener colocados paragolpes originales o de reposición de forma similar al original.

Las luces y faros deben ser idénticos a los originales; debiendo funcionar cumpliendo con las normas de tránsito vigentes.

El capot del motor y el porton trasero o tapa de baul deberán contar con trabas de seguridad tipo "pasante".

El parabrisas, luneta trasera y vidrios laterales de puertas y ventanas, deberán ser del mismo tipo que el original.

6.2 – Puertas

Deberán contar con los mecanismo levanta-vidrios en las puertas delanteras (puede ser de accionamiento manual o eléctrico).

El sistema de cierre de las mismas debe ser del mismo tipo que el original. El panel interior de las puertas delanteras debe ser original o reemplazado por uno similar confeccionado con material ignifugo. Se autoriza a retirar paneles de puerta y porton trasero.

6.3 – Instrumental

El tablero debe ser el original del auto; el instrumental es libre.-

6.4 – Calefacción

Deberá estar instalado en posición original: la conexión de agua es opcional.-

6.5 – Cortacorriente

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

6.6 – Matafuego

Deberá contar con un matafuego de capacidad mínima de 5 kg., ubicado detrás de las butacas, contando con dos accionamientos: uno deberá estar al alcance del piloto y navegante, y el otro deberá estar en el exterior, ubicado en el torpedero a la altura del parabrisas, indicado con el símbolo correspondiente. También se deberá contar con un matafuego de 2 kg. De capacidad, ubicado al alcance del navegante delante de la butaca y debajo de las piernas de éste.-

6.7 – Butacas

Deberán ser de competición, con Homologación FIA o en su defecto de calidad reconocida; sujetas a la carrocería por una estructura rígida de metal, abulonadas en cuatro puntos por bulones de grado 8 y de 8 mm. como mínimo.-

6.8 – Cinturones de Seguridad

Obligatorios del tipo “arnés de competición” con Homologación FIA o en su defecto de calidad reconocida, con cuatro o cinco puntos de fijación y de apertura rápida; fijados a puntos reforzados por bulones de grado 8 y de 10 mm. como mínimo; realizando su instalación de acuerdo a las normas vigentes.

Ancho mínimo de hombro de 3”. Es obligatorio el uso de martillo rompevidrio y cúter / trincheta corta cinturones (dos al alcance de la tripulación).-

6.9 – Espejos

Es obligatorio el uso de los mismos; mínimo uno exterior del lado del piloto y uno interior.-

6.10 – Pedaleras

Original, se permite reforzar y cambiar el material deslizante de apoyo de los pies, por otros de mejor calidad y distinta forma.-

6.11 – Accionamiento de Cambios

Se permite reforzar y modificar para asegurar su correcto funcionamiento, pero el principio de funcionamiento debe ser original.-

6.12 – Gancho de Remolque

Deberán tener un gancho de remolque delantero y uno trasero, indicados debidamente con una flecha.-

7 - Sistema Eléctrico

La batería se podrá ubicar en el habitáculo o en el vano motor; en ambos casos deberá estar fijada por un marco de hierro abulonado al chasis; reforzando este punto con arandelas. Deberá estar cubierta con una tapa hermética de material plástico.

La instalación y llaves de accionamiento podrán ser originales o modificadas.

El alternador debe ser original o de reposición; poleas de diámetros libres, en posición original. Motor de arranque original o de reposición.-

8 - Sistema de Refrigeración

Bomba de agua original o de reposición con funcionamiento similar al original. Poleas de diámetros libres. Termostato: opcional su uso. Radiador: libre con ubicación original. Radiador de calefacción: instalado; opcional su conexión de agua. Electro ventilador original o de reposición; la temperatura y el sistema de control en que el electro se pone en marcha es libre. Se permite instalar intercambiador de temperatura de aceite; debe ser un elemento que equiepe un auto original o de reposición, permitiéndose adaptar el circuito de agua para este sistema.-

9 - Sistema de Alimentación

9.1 – Tanque de Combustible

Debera ser original o similar, en su ubicación original; se permite contar con un chapón protector. Filtro de nafta metalico. Las cañerías de combustible se pueden proteger adosando un perfil metalico. Se permite pasar por dentro del habitáculo con caño de acero o manguera mallada para tal fin.-

9.2 – Bomba de Nafta

Se permite eléctrica y mecánica. En caso de ser eléctrica no original, deberá instalarse en el vano motor, permitiéndose una sola de este tipo.-

9.3 – Filtro de Aire

Libre en formas y medidas; el elemento filtrante es libre. Obligatorio su uso

9.4 – Carburador

En los motores 1600 cc., el carburador es libre y libre su preparación.

En los motores 1800 cc. y 2000 cc. se podrá usar el carburador original del vehículo en su estado original, sin preparación; o carburador Solex 34/34, en su estado original, apertura escalonada, prohibido simultaneo, con difusores de diámetro de 24 mm. para la primer boca y 24 mm. para la segunda, como máximo.

En todos los casos se permite retirar el sistema de cebador, se permite adaptar la fijación del cable del acelerador. Esta prohibido todo tipo de preparación o modificación del estado original. Se permite modificar surtidores de aire y de nafta para su ajuste. En el asiento y aguja, el paso calibrado y la regulación del nivel de nafta es libre respetando la posición original.

9.5 – Sistema de Inyección

En los motores equipados con sistema de inyección la unidad electrónica de control para la inyección (ECU) es libre; pero deberá ser totalmente intercambiable con la original; es decir que si al auto se le coloca una ECU original, este deberá ponerse en marcha. La ficha de conexión de esta con el motor, deberá ser original en la posición de las conexiones, la instalación que une la citada ficha con cada uno de los sensores y actuadores del sistema de inyección ubicados en el motor, deberá funcionar igual que la original. Se prohíbe intercalar interruptores en la instalación eléctrica que une la ECU con un sensor y/o actuador. Los sensores, actuadores, etc. deberán mantener sus funciones y posiciones originales. Los inyectores pueden ser modificados o reemplazados para modificar su caudal, pero sin modificar su principio de funcionamiento ni su montaje. La bomba alimentadora de combustible podrá ser original o de reposición, ubicada en su posición original; la presión de combustible es libre.

Opcional Inyeccion Motec.-

9.6 – Múltiple de Admisión

Deberá mantenerse la rugosidad de la superficie original; el diámetro y las dimensiones también deberán ser originales. La calefacción del múltiple de admisión por medio de la circulación de agua debe mantenerse sin obstrucciones. Para la marca Fiat es opcional el múltiple que equipaba al modelo lava..

9.7 – Base Adaptadora

Se permite una base adaptadora para instalar el carburador de libre material y diseño; deberá tener una altura máxima de 33 mm., incluyendo la brida limitadora y juntas, desde la base del múltiple a la base del carburador.-

9.8 – Brida Restrictora

Se deberá instalar entre el carburador y la base del múltiple una brida restrictora.

Debe ser de material metálico, de un espesor de 4 mm. (+ / - 0,5 mm.), con una saliente que tenga un orificio de 2 mm. para su precintado. Las bocas deberán ser de forma cilíndrica manteniendo un ángulo recto con la base, con un diámetro de 32 mm. por boca como máximo. Para la marca Fiat el diámetro máximo de es 33 mm. por boca.-

10 – Sistema de Encendido

Original o de reposición. Bujías y cables de bujías libres

11 – Sistema de Escape

El múltiple es libre para todas las marcas y modelos. Para modelos Audi 1800 cc. se autoriza solamente el múltiple original. Para todas las marcas y modelos a partir de la salida del múltiple, el sistema de escape se podrá modificar pero la salida debe efectuarse en el interior del perímetro del vehículo, su largo deberá sobrepasar la mitad del habitáculo y deberá contar con silenciador suficiente como para que el nivel sonoro no exceda los 110 Vd., medidos a 3500 rpm de motor. Se permite la utilización de partes adicionales al sistema de fijación del mismo, con el objeto de asegurar su amarre.-

12 – Sistema de Frenos

Bomba, caliper, campanas, discos, regulador de frenada, etc. deberán ser originales o de reposición. El material de fricción es libre, respetando dimensiones y formas originales. El servo freno es de uso opcional pero deberá estar instalado. El freno de mano o estacionamiento es obligatorio, pero se le deberá quitar la traba.-

13 – Sistema de Encendido

13.1

Sistema original, altura libre. El emplazamiento de los puntos de anclaje del chasis y de los elementos que componen la suspensión no podrá modificarse. Se permite reforzar anclajes y elementos de suspensión adosando chapas metálicas. Los bujes de suspensión son libres, permitiendo el rotulado de los puntos de anclaje solamente con el fin de adaptar la unión rotulada; no se puede modificar la posición del punto citado. Los demás elementos deberán ser originales o de reposición. Barras de torsión de formato original; anclajes originales, dureza libre, uso optativo.

13.2 – Trochas

Serán las originales delcaradas en la Ficha de Homologación de cada vehículo, con una tolerancia de + / - 35 mm.. Las medidas de trocha se tomarán a la altura de la punta de ejes, desde el borde interior de la llanta hasta el borde exterior de la otra llanta.-

13.3 – Distancia entre Ejes

Será la original declarada en la Ficha de Homologación de cada vehículo con una tolerancia de + / - 40 mm..-

13.4 – Espirales

Posición y principio de funcionamiento original; material, altura y dureza libre

13.5 – Amortiguadores

Anclaje original, posición libre y se permite reforzar, regular altura. Vástago y valores de dureza libre. Prohibido el depósito de líquido exterior y regulación de valores desde exterior. Se permite presurizado y/o tipo Bilstein.-

13.6 – Llantas y Neumáticos

Podrán ser de acero o de aleación; el diámetro podrá ser de 13" o 14", con un ancho máximo de 6"; desplazamiento libre, siempre que se respeten las medidas de las trochas de cada eje.

Los neumáticos son libres manteniendo el rodado de 13" o 14" pisada libre. Deberán ser neumáticos de gran producción y venta comercial, producidos en el Mercosur, no permitiéndose neumáticos recapados o procurados de ningún tipo; prohibido el uso de ponchos o mouse. Se permite modificar el dibujo original por medio de redibujado.

Es obligatoria la instalación de esparragos y tuerca para la sujeción de la rueda; se autoriza a instalar espesores separadores entre masa y llanta, con la condición de que no excedan las medidas de las trochas.

En el caso de uso de cubiertas pantaneras, se autoriza subir dos medidas el diámetro, las cuales serán de producción y venta libres.-

13.7 – Eje Trasero

Se permite la colocación de refuerzos; se permite instalar suplementos entre el eje y la punta de eje para su alineación. Para los vehículos equipados en la suspensión trasera con barra de torsión en lugar de espirales, o espirales que no son concéntricas con el amortiguador, se permite modificar para adaptar una ubicación de espiral y amortiguador similar a los VW Gol (ej.: Peugeot 206, Fiat Siena, etc.).

14 - Motor

14.1 – Block

Original, se permite rectificar los cilindros hasta la super medida +1.00 mm. como máximo, con relación al diámetro original estándar. Se permite encamisar respetando la super medida máxima. Se permite cepillar la base del block en un plano paralelo al original; en los motores Audi la altura mínima del block será de 275 mm..

No se permite inclinar los cilindros ni desplazar el cigüeñal.-

14.2 – Carter

Se permite colocar rompeolas

14.3 – Cigüeñal

Original. No se permite ningún tipo de trabajado o pulido del mismo con el objeto de alivianar. Se permite balancear por medio de toque mecha; se podrá rectificar a todas las super medidas previstas por fabrica. Su carrera original tendrá una tolerancia de + / - 0.2 mm. como máximo.-

14.4 – Bielas

Originales, estando prohibido pulir y alivianar. Se permite balancear por toque de amoladora en el pie y la cabeza, pero una de ellas debe permanecer sin tocar. Se permite rectificar su interior para reparar, pero sin modificar su entre centro. En los motores en los cuales el perno esta fijo a la biela, se permite embujar para poner el perno flotante.-

14.5 – Pistón

Original o sustituto de repuesto; se permite el uso de cualquier marca que sea proveedor de fabricas (originales). Se permite equilibrar los pesos de los pistones por toque de mecha, manteniendo uno (1) original. No se permite piston forjado ni de competición. Para los motores 1600 cc. la forma de la cabeza del piston es libre. Las demás dimensiones deberán mantenerse igual a las originales.

En los motores que vengan equipados con pistones con pernos desplazados, estos se deben colocar en la misma posición, es decir, manteniendo el desplazamiento original. Se permite ranurar el alojamiento del perno para instalar un seguro al mismo.-

14.6 – Perno de Piston

Original o sustituto de repuesto. Estandar; no se permite maquinado; en los motores que de fabrica viniera desplazado, se deberá montar con el desplazamiento original. Los motores en los cuales el perono esta fijo a la biela, se permite poner flotante, para lo cual se permite cortar el perno solamente lo necesario para permitir la instalación del seguro.-

14.7 – Aros de Pistón

Original o sustituto; la cantidad, espesor y ubicación deberá ser la original

14.8 – Juntas de Motor

Libres

14.9 – Tapa de Cilindros

Original; se permite el cepillado de la tapa en el plano que asienta con el block; no se permite ningún tipo de trabajado o pulido en los conductos de admisión y escape, es decir que deben encontrarse originales en la terminación de su superficie, lo mismo que sus medidas y formatos que serán controlados según la Ficha de Homologación. No se permite agregado de material de ningún tipo para modificar la forma original; se permite reparar manteniendo las formas originales.

Asientos de válvulas: sus ángulos deben permanecer igual que el original; se permite reparar. Las guías se pueden cambiar o embujar para repararlas pero no se puede modificar sus dimensiones y su penetración en el conducto. La inclinación de las guías de válvulas y de las bujías debe permanecer original.-

14.10 – Válvulas

Originales o de reposición; las medidas de la cabeza de las válvulas, diámetro del vástago, largo total y el ángulo del asiento deben ser igual al original.

Esta prohibido pulir. Se permite guías de válvulas de bronce o embujadas.-

14.11 – Relacion de Compresion

Se mide con la maquina para medir relación de compresión; se establecen las siguientes relaciones de compresión según la marca y el tipo de motor.

Para todos los motores:

-Audi 1600 cc. la relación de compresión debe ser de 10.5 a 1 como máximo

-Audi 1800 cc. la relación de compresión debe ser 9.5 a 1 como máximo

-Audi 2000 cc. la relación de compresión debe ser 10.0 a 1 como máximo

-Fiat 1600 cc. la relación de compresión debe ser 11.00 a 1 como máximo

-Peugeot 1600 cc. la relación de compresión debe ser 10.5 a 1 como máximo

-Renault 2000 cc. la relación de compresión debe ser 10.5 a 1 como máximo

14.12 – Arbol de Levas

Posicion original, cruce libre respetando la siguiente alzada máxima:

MOTOR	ALZADA ADMISION	ALZADA ESCAPE
Fiat	10.80 mm. + 0.2 mm	10.80 mm. + 0.2 mm.
VW 1600 cc.	10.20 mm. + 0.2 mm.	10.20 mm. + 0.2 mm.
VW 1800 cc.	10.80 mm. + 0.2 mm.	10.40 mm. + 0.2 mm.
VW 2000 cc.	10.20 mm. + 0.2 mm.	10.20 mm. + 0.2 mm.
Renault 2000 cc.	10.40 mm. + 0.2 mm.	10.20 mm. + 0.2 mm.
Peugeot 1600 cc.	7.5 mm. Medidas sobre el camón de la leva	

Los motores con árbol de levas a la cabeza, la lazada se medira sobre la leva. En los motores varilleros la misma se medira sobre el platillo de valvula sin luz.-

14.13 – Balancinera

En los caso de vehículos que cuenten con este sistema, la posición, la altura y forma deberán permanecer igual que la original. Se permiten balancines de Renault Fuego para el Renault 18.-

14.14 – Botadores

Originales en su formas y medidas. En los casos que venga equipado con botador hidráulico, se podrá reemplazar por el fijo.-

14.15 – Platillos de Valvulas:

Originales o de reposicion. Se permite de dural.-

14.16 – Resorte de Valvulas

Posicion original; cantidad, diámetro y dureza libre.-

14.17 – Sistema de Distribucion

Componentes originales o de reposicion; se permite modificar el chavetero y engranaje con corredor de árbol de levas para su puesta a punto.-

14.18 – Volante Motor

Original; preparación libre, peso libre. Sistema de fijación original.-

14.19 – Embrague

Placa original; bulones de fijación libre, diafragma libre.

Prohibido placa de dural; prohibido multidisco.

El disco de embrague puede ser remachado y/o pegado; se permite el centro de goma o fijo. Se permite de materiales sintetizados.-

14.20 – Protectores y Cubiertas

Las tapas de distribución com oasi también las protecciones del motor realizadas en material plástico, cuyo propósito sea el de esconder componentes mecanicos en el compartimiento del motor, puede retirarse únicamente si tienen funciones estéticas.-

15 - Soportes de Motor y Caja

Son libres con respecto a los materiales a utilizar en los soportes y en los bijes de estos. Los puntos de anclajes a la carrocería del motor y la caja deben ser los originales de fábrica.-

16 - Transmision

16.1 – Diferencial

Componentes originales o de reposicion; prohibido el trabado o cualquier sistema autoblocante (aun por falla mecánica); relación de acuerdo a la Ficha de Homologacion. Se permite en los nucleos en que la corona esta enllantada, colocar pernos de traba para evitar que esta gire sobre el porta corona.-

16.2 – Caja de Velocidades

Componentes originales o de resposicion; relaciones de marcha según conste en la Ficha Técnica del modelo considerado.-

16.3 – Juntas Homocineticas y Palieres

Componentes originales o de reposicion; se permite colocar separador de arandela entre la masa y la junta homocinética.-

MODELO DE FICHA TECNICA PARA TODAS LAS MARCAS

Diametro de Cilindro	Original mas 1 mm. / Tolerancia + / - 0.2 mm.
Carrera	Original. Tolerancia + / - 0.2 mm.
Compresion	Se establecera por motor
Diametro de Valvulas	Admision Original... + / - 0.2 mm. Escape Original... + / - 0.2 mm.
Cigüeñal	Original
Bielas	Originales
Caja de Velocidades	Original de la marca y modelo (Ver Homologacion)

FICHA TECNICA 1600 cc.: VW GOL (TODOS LOS MODELOS), SENDA, GACEL

Diametro de Cilindro	81.01 mm. mas 1 mm. / Tolerancia + / - 0.2 mm.
Carrera	77.4 mm. Tolerancia + / - 0.2 mm.
Compresion	10.5 a 1 con junta y carbón, como termino la prueba
Diametro de Valvulas	Admision 38.20 mm + / - 0.2 mm. Escape 33.30 mm. + / - 0.2 mm.
Tapa de Cilindros	Original, 3, 4 y 5 bancadas de árbol de levas
Cigüeñal	Peso Minimo 10.600 kg.
Bielas	Peso Minimo 630 grs. (con cojines colocados). Largo entre centros 144 mm. + / - 0.1 mm.
Caja de Velocidades	Original de la marca y modelo (Ver Homologacion) Las relaciones son: 1ra. 38-11 – 3.455 2da. 35-18 – 1.944 3ra. 36-28 – 1.286 4ta. 30-33 – 0.909 5ta. 27-37 – 0.730
Relacion de Diferencial	37-9 – 4.111 / 35-9 – 3.889
Demás datos ver Ficha de Homologacion	

FICHA TECNICA VW POLO

Diametro de Cilindro	81.01 mm. mas 1 mm. / Tolerancia + / - 0.2 mm.
Carrera	77.4 mm. Tolerancia + / - 0.2 mm.
Compresion	10.5 a 1 con junta y carbón, como termino la prueba
Diametro de Valvulas	Admision 38.20 mm + / - 0.2 mm. Escape 33.30 mm. + / - 0.2 mm.
Tapa de Cilindros	Original, 3, 4 y 5 bancadas de árbol de levas
Cigüeñal	Peso Minimo 10.600 kg.
Bielas	Peso Minimo 630 grs. (con cojines colocados). Largo entre centros 144 mm. + / - 0.1 mm. Original de la marca y modelo (Ver Homologacion)
	Las relaciones son:
	1ra. 29-10 – 2.900
	2da. 34-15 – 2.266
	3ra. 36-20 – 1.800
	4ta. 35-24 – 1.458
Caja de Velocidades	5ta. 34-28 – 1.214
	Caja Suplementaria:
	1ra. 31-11 – 2.818
	2da. 29-14 – 2.071
	3ra. 28-17 – 1.647
	4ta. 26-19 – 1.368
	5ta. 23-20 – 1.150
Relacion de Diferencial	30-13 – 4.615 / 62-15 – 4.135 59-14 – 4.214 / 70-19 – 3.688

Demás datos ver Ficha de Homologacion



FICHA TECNICA PEUGEOT 206

Diametro de Cilindro	78.5 mm. mas 1 mm. / Tolerancia + / - 0.2 mm.
Carrera	82 mm. Tolerancia + / - 0.2 mm.
Compresion	10.5 a 1 con junta y carbón, como termino la prueba
Diametro de Valvulas	Admision 39.2 mm + / - 0.2 mm. Escape 31.0 mm. + / - 0.2 mm.
Tapa de Cilindros	Original
Cigüeñal	Peso Minimo 12.385 kg.
Bielas	Peso Minimo 970 grs. (con cojines colocados). Largo entre centros 133.5 mm. + / - 0.1 mm.
Caja de Velocidades	Original de la marca y modelo (Ver Homologacion) Las relaciones son: 1ra. 41-12 – 3.41 2da. 38-21 – 1.80 3ra. 37-29 – 1.27 4ta. 40-39 – 0.97 5ta. 43-33 – 0.76
Relacion de Diferencial	60-14 – 4.285 / 59-13 – 4.538
Demás datos ver Ficha de Homologacion	



FICHA TECNICA FIAT PALIO, DUNA, SIENA

Diametro de Cilindro	86.40 mm. mas 1 mm. / Tolerancia + / - 0.2 mm.
Carrera	67.40 mm. Tolerancia + / - 0.2 mm.
Compresion	11.0 a 1 con junta y carbón, como termino la prueba
Diametro de Valvulas	Admision 39.60 mm + / - 0.2 mm. Escape 30.60 mm. + / - 0.2 mm.
Tapa de Cilindros	Original
Cigüeñal	Peso Minimo 9.260 kg.
Bielas	Peso Minimo 630 grs. (con cojines colocados). Largo entre centros 133.5 mm. + / - 0.1 mm.
Caja de Velocidades	Original de la marca y modelo (Ver Homologacion) Las relaciones son: 1ra. 45-11 – 3.909 2da. 47-21 – 2.238 3ra. 38-25 – 1.520 4ta. 37-32 – 1.156 5ta. 35-37 – 0.946 (Opc. 0.872)
Relacion de Diferencial	59-15 – 3.933

Demás datos ver Ficha de Homologacion