



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
ANEXO TECNICO
SPORT
Año 2026

Buenos Aires, 7 de Abril de 2026.

ARTICULO 3* DISPOSICIONES GENERALES

- A- El presente Reglamento deberá ser interpretado en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permite lo que está expresamente autorizado.
- B- Ningún elemento podrá cumplir una función distinta a la prevista por el presente Reglamento.
- C- La única interpretación que se considerara correcta es la de la Comisión Técnica de la Entidad Fiscalizadora designada por SPA. Si se considera que alguna parte del presente Reglamento admite una doble interpretación deberá efectuarse la consulta por escrito **a los efectos de ser evaluado y aclarado** el tema. No se admitirán apelaciones basadas en consultas verbales.
- D- Los elementos que el presente Reglamento **no especifica, de todos modos deberá** cumplir con estas DISPOSICIONES GENERALES.
- E- Ninguna parte del vehículo podrá tocar el **suelo**, (salvo las ruedas) **cuando se encuentre a bordo el piloto, así como también el** combustible, lubricante y todos los accesorios previstos por el Reglamento a bordo del automóvil.
- F- No se permite el reabastecimiento de combustible y lubricantes durante la competencia, a menos que esté expresamente autorizado por el Reglamento Particular de la Prueba.
- G- Los autos fabricados antes del 31 de Diciembre de 2020 quedarán homologados dentro del presente reglamento, no aceptándose ninguna **modificaciones no** contemplada por el reglamento a partir del año 2021. La categoría entregará, para ser colocada en el automóvil, una chapa que identifique el número de chasis homologado **respectivo**.
Cuando se quiera fabricar un auto nuevo los constructores deberán declararlo al departamento técnico entregando planos donde se compruebe que dicho vehículo está dentro del presente reglamento. En la etapa de fabricación los técnicos podrán inspeccionar el armado del vehículo aprobando los distintos avances, caso contrario no se homologará en vehículo.
- H- Serán de aplicación obligatoria todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por SPA, las contenidas en este Reglamento Técnico, el RDA y las que regulen el Reglamento de Campeonato de la Categoría.
- I- Ningún elemento componente del automóvil podrá ser de material carbono o titanio excepto donde taxativamente lo permite el reglamento.
- J- Los vehículos se dividirán en tres clases:
SPLM carrocerías cerrados provistas por la categoría SP1 carrocerías cerradas o abiertas libres
SP3 carrocerías abiertas provistas por la categoría



FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

INCISO 7* RUEDAS

El automóvil tendrá obligatoriamente cuatro ruedas, cuyos elementos de fijación no podrán sobresalir del plano exterior de la llanta. A su vez las ruedas no podrán sobresalir del plano exterior de la carrocería.

Está terminantemente prohibido el uso de las llantas de magnesio. El peso mínimo del conjunto llanta más neumático trasero deberá ser como mínimo de 14kg.

Los neumáticos serán especiales para competición, provistos por SPA, delanteros y traseros. No se permite la utilización de neumáticos delanteros en las ruedas traseras ni traseros en las delanteras. Se utilizarán neumáticos y llantas de 14" (pulgadas).

Los neumáticos de pista húmeda/llovía delanteros y traseros podrán ser dibujados o moldeados marca: NA (Neumaticos de Avanzada S.A) autorizados por el SPA.

El art.24 del Reglamento Deportivo 2025 define la reglamentación del uso de los neumáticos de piso seco y húmedo.

INCISO 9* TANQUE DE COMBUSTIBLE

El tanque de combustible deberá cumplir las siguientes prescripciones;

-A- Será un único tanque de 35 litros, (capacidad máxima). El técnico podrá verificar en cualquier momento que el tanque cumpla con las normas antes mencionadas.

-B- Su ubicación es libre, pero deberá estar dentro de la carrocería, entre los ejes delantero y trasero. Separado como mínimo 20 cm. de los laterales del automóvil.

-C- Deberá estar separado del habitáculo por un tabique estanco, el mismo deberá impedir el paso de combustible y/o gases al habitáculo.

-D- El compartimiento donde se ubique el tanque de combustible deberá tener una protección inferior con drenajes para evitar la acumulación de combustible en caso de pérdidas.

-E- La boca de llenado no podrá formar una protuberancia en la carrocería, máximo permitido 10 milímetros (se sugiere colocar por debajo del plano de la carrocería) Deberá tener una sección suficiente como para permitir la rápida evacuación del aire durante el llenado. El cierre deberá ser roscado o con traba, que asegure un bloqueo efectivo, e impida una apertura accidental como consecuencia de una mala maniobra al cerrarlo. Se permitirá el uso de una boca de llenado especial para el caso de competencias extraordinarias reglamentada por el Reglamento Particular de la Prueba en cuestión.

-F- Deberá contar con al menos un venteo, diseñado de forma tal que impida el derrame de combustible en carrera o en caso de vuelco. Estará fijado al bastidor con una banda de goma intermedia, que evite el contacto de metal con metal.

-G- Se permite el uso de sistema tanque adicional Stewart con su bomba de combustible correspondiente.

INCISO 10* MATERIALES

Se autoriza la utilización de TITANIO únicamente en los siguientes elementos:

Suspensión: bujes, balancines, ackerman.

Carrocería: bisagras de puerta ,manijas, ganchos, trabas, arandelas.

Interior: manijas de puerta

Piso: patines.

Se autoriza el uso de FIBRA DE CARBONO para elementos estéticos del interior y los mencionados en el Artículo 5* Inciso 1* disposición general "M"

Toda pieza que no se encuentre descrita y contemplada dentro del inciso 10* será considerada ILEGAL y conlleva a la descalificación inmediata del vehículo.



FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

ARTICULO 5* CARROCERÍA

INCISO 1* DISPOSICIONES GENERALES

A los efectos de la aplicación del presente Reglamento, se entiende por carrocería a todas las partes del vehículo que no cumplen funciones mecánicas que limitan el volumen del vehículo y por lo tanto están en contacto con el aire exterior.

La carrocería deberá cumplir los siguientes requisitos:

- A- Estará construida con materiales de fabricación nacional y/o importados. -B- El diseño es libre.
- C- Deberá cubrir los elementos mecánicos y el CHASIS, incluyendo las ruedas vistas desde arriba.
- D- El piso del vehículo deberá ser plano y paralelo al suelo entre los ejes delantero , trasero y en todo el ancho del vehículo, considerando el mismo despeje al piso de ambos ejes del vehículo. Se admiten acanaladuras de no más de 20 mm de profundidad. Se permite la aplicación de toma NACA (modelo provisto por la categoría) en el piso para ventilar frenos o algún elemento específico del motor o caja de velocidades. **Se autoriza la fabricación del piso denominado "fondo plano" del vehículo en fibra de carbono.**
- E- Entre los ejes delantero y trasero, la altura mínima de la carrocería con respecto al suelo será de 400 mm.
- F- Se permite el uso de dispositivo aerodinámico que produzcan sustentación por bifurcación de la corriente de aire (Alerón). El alerón deberá estar ubicado por detrás de la espalda del conductor, y a no más de 800 mm del eje trasero del vehículo medido al borde de fuga. Su altura desde el suelo no podrá superar los 900 mm medida al borde de fuga.
En el caso del alerón se permitirá la utilización de fibra de carbono.
- Está permitido el uso de un único alerón de doble elemento alar, la luz entre ambos elementos alares medido en su punto de menor diferencia no podrá ser superior a 20mm.
- G- Ninguna parte de la carrocería, ni del alerón podrá ser móvil (a excepción de las puertas). Se permite un sistema de regulación de la posición del alerón que los mantenga inmóviles durante la competencia.
- H- El alerón no podrá superar el ancho de la carrocería.
- I- **La carrocería será libre desde la línea del eje delantero hacia adelante tomando como límite de altura la distancia al suelo de dicho eje .(dibujo adjunto)**
Desde la línea de eje trasero hacia atrás, la carrocería será libre teniendo como límite de altura la misma que el eje trasero.
Ninguna otra zona de la carrocería podrá generar carga aerodinámica.
- J- Ningún elemento aerodinámico podrá superar los 1700 mm. +/- 20 mm.
- K- el largo de la trompa no podrá superar los 1100 mm. tomándolo del centro de la rueda delantera.
- L- Desde el eje delantero hacia atrás y hasta el eje trasero no puede existir ninguna zona de la carrocería que genere carga. También queda expresamente prohibida la circulación de aire entre el pontón y el piso a los efectos de generar un doble venturi. Está permitido hacer ingresar aire por los pontones para enfriar radiadores o ventilaciones al vano motor.



-M- Se autoriza el uso de FIBRA DE CARBONO en los siguientes elementos aerodinámicos específicos del vehículo:

-Splitter delantero

-Deflectores

-Difusor

-Fondo plano/piso

-Aleron

-Laterales del alerón trasero (endplate)

-Espejos retrovisores

-Rejillas de entrada y salida de aire

Siempre respetando las disposiciones y dimensiones máximas establecidas en el presente reglamento.

Splitter Piso

ARTICULO 6* MOTOR

Se podrán utilizar motores del Tipo DOHC y / o SOHC de hasta 2000 cc de 4 cilindros, de 16 válvulas, con sistema de inyección de combustible.

Están prohibidos los del tipo VTEC o cualquier otro sistema de potenciación o variación de levas, hidráulica o electrónica.

Dichos motores tendrán una potencia máxima de 150 HP SAE y un par motor máximo de 20,4 Kgm o 200 NM SAE, ambas mediciones serán consideradas a la "rueda", medidos en el banco dinamométrico de rodillos designado por esta Asociación, la medición se realizará con el acompañamiento de un integrante de la Comisión Técnica, el porcentaje de pérdida máximo admisible **será 12 HP SAE** medido a 160 km/h.

El mapa de gestión de la inyección y el encendido será grabado en un dispositivo de almacenamiento electrónico para luego verificar una vez finalizada la clasificación y prueba final que no hubiera sido modificado.

En caso de concurrir al banco dinamométrico de rodillos posteriormente a la prueba final es motivo de exclusión tener diferencia de +2hp SAE de potencia respecto a los ensayos previos a la carrera. El cálculo de la diferencia de 2hp SAE no será de aplicación si en las tiradas en el banco dinamométrico posteriores a la prueba final en ningún punto de la curva de rpm el motor supera los 20.4Kgm SAE de par motor o los 150hp SAE de potencia. La prueba se hará considerando los siguientes parámetros: A) como mínimo se harán tres tiradas en el rodillo, B) temperatura de agua de motor no menor a 70 grados centígrados y C) dentro de la sala un único integrante del equipo cuyo auto se está sometiendo a la prueba.

La presión de los neumáticos traseros deberá tener una presión de 20 psi para la prueba de potencia y par motor en el banco dinamométrico.

No se permitirá tener cargado más de 1 mapeo en la ECU FUELTECH. Se permite el rectificando de los cilindros hasta +1mm.

INCISO 1* DISPOSICIONES GENERALES:

Será de uso obligatorio una toma dinámica y caja porta filtro provista por esta Asociación con su correspondiente filtro de aire modelo Escort motor Zetec reemplazable, o el uso del filtro de aire cerrado Bicónico Simota, modelos BB 254-1 o BB 254-2, en esta última opción desde la zona de toma de entrada de aire exterior hasta la boca de entrada de la filtrera y desde la boca de salida de la filtrera hasta la boca de la caja de mariposa únicamente podrá utilizarse caño o manguera del mismo diámetro que las bocas sin ningún agregado en su interior. No obstante, el extremo del caño de entrada por donde ingresa el aire exterior podrá tener un labio redondeado.



FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

Está homologado el sistema de inyección FuelTech Engine Management Systems en cualquiera de sus modelos a partir del FT250 o superior.

Está prohibido tener más de un mapa almacenado en la inyección FuelTech.

La Fueltech deberá estar bloqueada con la denominada “clave de preparador”. El técnico de la categoría será el responsable de administrar dicha clave.

Se encuentra expresamente prohibido la corrección de la inyección correspondientes a:

- temperatura del aire de admisión
- tensión de batería

Se encuentra expresamente prohibido la corrección del encendido correspondientes a:

- temperatura del aire de admisión
- temperatura de motor
- tensión de batería
- ajuste por TPS

Se podrá corregir el tiempo de inyección por temperatura de motor. A temperatura de motor de 60 grados o valor superior no podrá existir corrección alguna siendo obligatorio el valor cero.

Se encuentra expresamente prohibido la utilización de las siguientes funciones de la Fueltech:

Funciones de arrancada / Drag race features

Modo calentamiento neumáticos/Burnout mode

- **step (corte de arrancada/rev limiter)**
- **step (boost spool)**

Únicamente se podrá habilitar el uso de la función 2-step para programar el flatshift.

Solo podrán ingresar desde la FuelTech, al habitáculo cuatro cables: Los cables corresponderán a señal de: RPM, Shift Light , sonda Wideband Aire/Nafta y señal de 12 volts (contacto y voltímetro) en una instalación independiente sin excepción, que deberá ser ubicada por fuera del chasis.

Cualquier tipo de tecla o interruptor deberá estar debidamente identificado/a. No se admitirán teclas o interruptores que no cumplan una función específica.

Se permite el uso de tableros digitales (adquisición de datos) durante la competencia, tandas de clasificación y final.

ARTICULO 9* PESO MÍNIMO

El peso mínimo de los vehículos en condiciones de llegada, es decir, con todos los accesorios previstos por el presente Reglamento, lubricantes, refrigerantes y el combustible remanente, con piloto a bordo será de **715 Kg.**

En caso de ser necesario el uso de lastre, el mismo será un sólido abulonado al bastidor del vehículo.

Por cada 5Kg de plomo se fijará con un tornillo M8, arandela plana y tuerca autofrenante, para lastres mayores se deberán colocar 2 planchuelas de 1/8” de espesor lado a lado en contacto con la estructura del vehículo.

Tomaremos como ejemplo un plomo

de 10 Kg. Tornillo M 8 calidad 8.8 Cant. 2 Tuerca autofrenante M8 Calidad 8 Cant. 2 Arandela plana M8 Cant. 2

Planchuela de 1/8” Cant. 2

El piloto que en la carrera hubiera finalizado primero en la clase SP1 para la siguiente carrera tendrá un peso mínimo de 735Kg y luego de 755Kg si se repitiera la misma situación de finalizar primero en su clase, siendo este último el peso mínimo máximo del reglamento.

Los kilos adicionales que hubieran cargado se mantendrán hasta finalizar la **etapa regular del campeonato.**



Todos los participantes del Playoff (copa de oro) reinician su peso a 715kg y volverán a sumar peso por obtener el primer puesto en su clase hasta el mínimo de 735kg y luego como mínimo máximo 755kg si se repitiera la misma situación hasta el final del Playoff.

En los casos de movilidad ascendente o descendente de clases el lastre acumulado por carrera ganada al momento de la movilidad se traslada en su totalidad teniendo como límite el lastre máximo total definido en el reglamento para la nueva clase.

Aquel que regrese a una clase en la que hubiera participado deberá conservar como mínimo el lastre acumulado que tenía en dicha clase.

ARTICULO 10* SISTEMA DE ILUMINACIÓN

Los vehículos deberán contar con sistema de iluminación trasero de posición, freno y lluvia para la competencia.

-A- Deberá instalarse un generador de corriente eléctrica, de potencia adecuada al sistema de iluminación.

-B- dos luces de stop y dos de posición en el plano trasero del vehículo a no más de 400 mm de altura dispuesta simétricamente respecto del eje longitudinal del vehículo.

-C- Una luz ámbar o roja titilante para lluvia en la parte trasera del vehículo.

ARTICULO 11* VERIFICACIÓN DEL VEHÍCULO

-A- Al principio del calendario oficial de competencia y cuando un vehículo vaya a competir por primera vez, su concurrente deberá notificar esta circunstancia por escrito y formalizar la homologación del mismo.

-B- El vehículo y el piloto se deberán presentar a la revisión previa a la competencia realizada por un técnico designado por la comisión directiva del SPA para otorgar la homologación.

-C- Cuando un vehículo realice actualizaciones de piezas como: Motor, Caja de cambios, piso delantero, fondo plano, difusor, alerón y carrocería, deberá notificar al técnico por escrito para que pueda analizarlo y corroborar que las piezas cumplan el reglamento establecido.

-D- El SPA mantendrá un registro de cada vehículo que sea homologado y podrá verificar con controles aleatorios que los mismos cumplan con el reglamento establecido.

(todos los vehículos participantes deben obtener su homologación para poder sumar puntos del campeonato oficial)

ARTICULO 12* VERIFICACIÓN TÉCNICA

Los autos de la clase **SP1** deberán concurrir al banco de rodillos antes del fin de semana de carrera de las fechas 1 / 3 / 5 / 7 / 9 independientemente de en cuál fecha del campeonato hubiera iniciado su participación o independientemente si participará o no de todas las fechas del calendario.

Los autos de la clase **SP1** deberán concurrir al banco de rodillos designado por la categoría antes de la primera carrera del campeonato que participe.

Aquellos autos que no hubieran concurrido al rodillo cuando les correspondía lo harán obligatoriamente al finalizar la carrera.

Aquel auto que tuviera que cambiar motor el fin de semana de carrera o aquel que no hubiera asistido al rodillo para la verificación técnica cuando le hubiera correspondido, le será otorgada la posibilidad de modificar el mapa de inyección y encendido, así como también modificar o retirar o adicionar la brida, todas estas tareas a cargo únicamente del técnico de la categoría quien procederá a efectuar las alteraciones según instrucciones del responsable del auto, el mapa de la Fueltech será grabado para su posterior control lo mismo que la medida de la brida. Aquel auto que se encuentre en la situación arriba descrita



FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

obligatoriamente deberá asistir al banco de rodillos con posterioridad a la carrera independientemente del puesto que hubiera finalizado.

Los vehículos deberán estar preparados para ser precintadas las siguientes piezas

-A- Tapa de válvulas, tapa de distribución acceso a levas, múltiple de admisión y escape, caja mariposa acelerador, el múltiple de escape con la cola de escape de manera que no exista posibilidad de desmontar ninguna de las dos piezas sin cortar el o los precintos. No se permitirá ninguna obstrucción interna en el múltiple o cola de escape **y el técnico procederá a remover el trombón para la verificar internamente las partes del escape.**

-F- Al momento de medir potencia en el banco de rodillos el técnico desconectará la manguera de entrada a la boca de mariposa y procederá a colocarle una manguera provista por la categoría a la cual en su extremo opuesto conectará una caja y filtro igual al habilitado en el presente reglamento.

SPORT SP 3

ARTICULO 9* PESO MÍNIMO

Todos los participantes del Playoff (copa de oro) reinician su peso a 610kg y volverán a sumar peso por obtener el primer puesto en su clase hasta el mínimo de 620kg y luego como mínimo máximo 630kg si se repitiera la misma situación hasta el final del Playoff.

ARTICULO 10* SISTEMA DE ILUMINACIÓN

Los vehículos deberán contar con sistema de iluminación trasero de posición, freno y lluvia para la competencia.

ARTICULO 11* VERIFICACIÓN DEL VEHÍCULO

-A- Al principio del calendario oficial de competencia y cuando un vehículo vaya a competir por primera vez, su concurrente deberá notificar esta circunstancia por escrito y formalizar la homologación del mismo.

-B- El vehículo y el piloto se deberán presentar a la revisión previa a la competencia realizada por un técnico designado por la comisión directiva del SPA para otorgar la homologación.

-C- Cuando un vehículo realice actualizaciones de piezas como: Motor, Caja de cambios, piso delantero, fondo plano, difusor, alerón y carrocería.

Deberá notificar al técnico para que pueda analizarlo y corroborar que las piezas cumplan el reglamento establecido.

-D- El SPA mantendrá un registro de cada vehículo que sea homologado y podrá verificar que los mismos cumplan con el reglamento establecido con controles aleatorios.

(todos los vehículos participantes deben obtener su homologación para poder sumar puntos del campeonato oficial)

A handwritten signature in black ink is written over a circular blue official stamp. The stamp contains the text 'FEDERACIÓN METROPOLITANA' around the perimeter and a stylized 'FM' logo in the center.

**FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE**