

Art. 2. LL – BIELAS

Originales de la marca a utilizar, similares de acero y en H, se permite su balanceo debiendo para ello quitar material solamente de los lugares permitidos (ver dibujo al final del reglamento) manteniendo sus medidas originales, juego axial libre, se permite colocar pernos flotantes. Se permite embujar. Prohibido su desplazamiento en todos los motores. Para la marca Dodge se permite utilizar bielas de Torino y agregar material en el axial, como así también utilizar bielas de aleación de aluminio, diseño libre, manteniendo los entre centros de las bielas de las marcas homologadas (biela original Dodge o biela original Torino), Peso mínimo de biela con bulones 0.708 kg.

Para Torino 4 bancadas se permite colocar las de 7 bancadas. Tornillos diámetro y material libre. Se permite lubricar el perno de pistón.

ART. 10. A - SUSPENSION DELANTERA

Ejes de parrilla libre, manteniendo los entre centros y diámetros de eje para bujes originales ver esquema.

Bujes de parrilla, forma cilíndrica, opcional con o sin labio, material libre, medida alojamiento interior ver esquema y tabla.

Se permite rotular barra estabilizadora que será de una sola pieza o soldada en tres partes, material y medidas libres con posición de anclaje original, soportes libres, no a cuchilla.

Se permite precarga en el pantógrafo superior delantero únicamente. Prohibida precarga en suspensión trasera.

Se permiten intercambiar las rotulas entre las 4 marcas. También se podrán reemplazar las rotulas originales por rotulas esféricas, con perno de acero pasante, debiendo utilizar el cuerpo de la rótula original como soporte, anclaje original.

Barras de torsión, forma, material y medidas libres, ubicación y anclajes originales. Bujes de teflón, material libre, conservando forma original sin labios.

Tensores, construcción, anclaje y ubicación original. Se permite reforzar anclaje.

Correctores de comba y avance libre. Se permite regulable mediante rosca, posición anclaje original.

En la marca TORINO y DODGE se permiten tensores roscados.

Espirales libres, en el espesor de varilla y altura, no en el diámetro, salvo en la marca Torino donde el diámetro es libre. Se permite hacer el cajón de apoyo en la base del pantógrafo superior e inferior. No se permite que los resortes de suspensión posean su base de apoyo roscada, que los haga regulables en altura.

Se permite reforzar parrillas de suspensión respetando la geometría de las parrillas originales. Se permite reforzar puntas de ejes, y todos los puntos de anclajes de suspensiones y cajas de direcciones.

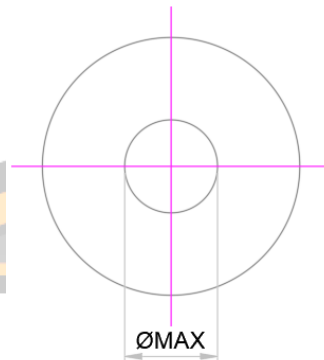
Es obligatorio para todas las marcas el uso de un espaciador entre las dos pistas o cubetas, al solo efecto de reforzar la espiga de la punta de eje, como así también la masa de las mismas.

Se permite en pantógrafo inferior realizar excéntricos hasta 15 mm., para todas las marcas. Puntas de eje: se pueden colocar espigas macizas de 25 y 35 mm. en los rulemanes y también manguitos respetando la altura original. A su futuro obligatorio.

| Bujes Parrilla Susp superior | Ø intMaximo | Bujes Parrilla Susp inferior | Ø intMaximo |
|-------------------------------------|--------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Ford Falcon | 20 mm | Ford Falcon | 13 mm |
| Ford Fairlane | 20 mm | Ford Fairlane | 13 mm |
| Chevrolet 400 | 18 mm | Chevrolet 400 | 14 mm |
| Chevrolet Chevy coupe y 4P | 18 mm | Chevrolet Chevy coupe y 4P | 14 mm |

| | | | |
|--------------------|-------|---------------------|-------|
| Dodge Coupe y 4p | 17 mm | Dodge Coupe y 4p | 14 mm |
| Valiant | 17 mm | Valiant | 16 mm |
| Torino Coupe y 4p | 14 mm | Torino Coupe y 4p | 15 mm |
| Tolerancia + 0.5mm | | Tolerancia + +0.5mm | |

BUJE PARRILLA
SUSPENSION SUP E INF.



Art. 12. D - PENALIZACION POR PERFORMANCE.

Aquel piloto que obtenga 1 victoria en el transcurso del campeonato, deberá colocar una brida con 3mm. menos en su diámetro al indicado en el art. 4. E.-. quien obtenga 2 victorias deberá colocar una brida con 5 mm menos en su diámetro al indicado en el art. 4. E.-. quien obtenga 3 victorias deberá colocar una brida con 7 mm menos en su diámetro al indicado en el art. 4. E.-. quedando este último como tope de restricción mecánica.

La restricción se aplicará a los resultados obtenidos en pista.

En el caso de la marca Ford con tapa de aluminio, una vez que haya penalizado con la colocación de brida de restricción, se tomará como medida obligatoria para el transcurso del campeonato la restricción indicada para este material de tapa de cilindro, no pudiendo cambiar la brida si se cambiara a tapa de fundición.

En el caso de que el piloto debute en la anteúltima fecha del campeonato deberá penalizar con una brida con 5mm. menos en su diámetro al indicado en el art. 4. E.- para su marca.

Concluido el evento, el podio (1ero, 2do y 3ero) **en pista**, en la siguiente competencia penalizaran en clasificación de la siguiente manera:

- 1ero, con 10 puestos hacia atrás una vez concluida la clasificación.
- 2do, con 9 puestos hacia atrás una vez concluida la clasificación.
- 3ro, con 8 puestos hacia atrás una vez concluida la clasificación.

En el caso de fuerza mayor y no hubiera clasificación, la penalización se aplicará al orden de largada. Penalización que se aplicara por los resultados obtenidos **en la clasificación** una vez concluida la revisión técnica y deportiva. En caso de darse que, al aplicar la penalización, las posiciones entre pilotos se igualen, se reordenara ubicando al mejor de la competencia anterior detrás de su compañero.

En el caso de carreras especiales, el tipo de penalización se aclarará en el RPP.