



REGLAMENTO TÉCNICO

CLASE A

AÑO 2025



ÍNDICE

ARTICULO	TITULO	PAGINA
1	VIGENCIA	3
2	CLASES – CLASE A	3
3	DISPOSICIONES GENERALES	3
4	MEDIDAS DE SEGURIDAD	3
5	CARROCERÍA	4
6	BASTIDOR	4
7	DISPOSITIVOS AERODINÁMICOS	5
8	PONTONES	6
9	SUSPENSIÓN	6
10	FRENOS	6
11	DIRECCIÓN	6
12	LLANTAS	6
13	NEUMÁTICOS	6
14	TANQUE DE COMBUSTIBLE	6
15	COMBUSTIBLE	7
16	PESO	7
17	MOTORES - CLASE A – ASIAWING (LD196MR)	7
18	REGLAMENTO ABIERTO	14
ANEXO	ANEXO “RT 2025 -CLASE A- ILUSTRACIONES”	14





FORMULA 5 METROPOLITANA

REGLAMENTO TÉCNICO

(CLASE A)

Año 2025

Art. 01 – Vigencia.

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero de 2025 hasta el 31 de Diciembre de 2025.

Art. 02 – Clases

CLASE A:

La integran todos los vehículos de Fórmula 5 Metropolitana habilitados, exclusivamente impulsados con Motores: **a) ASIAWING “LD196MR” (4T de 449cc.)**

Art. 03 - Disposiciones generales.

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. De la misma forma, las libertades estarán restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación Metropolitana, única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento, obteniendo respuesta por el mismo medio.

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

Se entiende por:

Original: toda pieza o elemento que se remonta por fabricación al origen, que le pertenece, o que no es copia ni imitación de otro.

Similar: a toda pieza de diferentes fabricantes con las características del original.

Opcional: a optar por tener o quitar una pieza.

Libre: la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

Reemplazo de bulonería: toda tuerca, bulón, tornillo o espárrago, etc. Puede sustituirse por otro/s, conservando las medidas originales.

Inserto: se permite el inserto (proceso Helicoil) en las roscas.

Adición de material: toda adición (agregado) de material o pieza está prohibido, salvo que este Reglamento lo autorice específicamente en alguno de sus artículos.

Cambio de motor: quien cambie el motor o desmonte la tapa del cilindro con posterioridad a la clasificación, **deberá dar aviso al Comisario Técnico**, perderá los tiempos obtenidos, y largará en la última posición en la prueba que corresponda si el cupo de los autos habilitados por el circuito se lo permitiera.




Art.04 – Medidas de Seguridad.

Las medidas de seguridad que se mencionan en este artículo deben ser cumplidas estrictamente, no podrán ser motivo de denuncias. Cualquier medida de seguridad faltante será motivo para no participar en la competencia, sin excepción.

a) Extintor.

Es obligatorio el uso de uno, y de 1 Kg. como mínimo de polvo químico y con manómetro indicador de carga. Este deberá tener su correspondiente estampilla y tarjeta DPS vigente. También deberá contar con su marbete de cuello de color correspondiente al año en curso. Debe estar perfectamente sujeto con flejes metálicos con accionamiento desde el interior y desde el exterior del cockpit. Los accionamientos deberán estar correctamente señalizado con una “E” e indicador rojo en el exterior y solo con un indicador color rojo en el cockpit.

b) Cinturón de Seguridad.

Es de uso obligatorio y únicamente del tipo arnés de competición de 3 pulgadas de ancho **y/o de medida especial para hans**. Exclusivamente de marcas reconocidas, sujetos a la estructura con bulones de acero de 8mm de diámetro como mínimo. **Deberán contener al menos cinco anclajes de fijación.**

c) Indumentaria del Piloto.

Es OBLIGATORIO el uso de buzo antífama, **enterizo (de una sola pieza)**, y casco homologado FIA, protector cervical tipo “Hans” (Head And Neck Support), botas, guantes, y capucha, todos ellos del tipo antífama.

d) Casco de protección.

De uso obligatorio y debe ser del tipo integral homologado.

e) Almohadilla apoya cabeza.

Es de uso no obligatorio y puede estar fija a la butaca formando una sola pieza, o fijo a la estructura del chasis.

f) Butaca.

Su uso no es obligatorio. Se permite el uso de Poliuretano expandido en su fabricación,

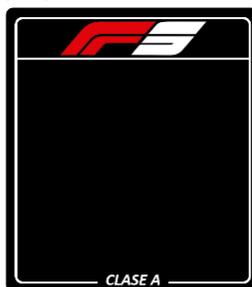
g) Identificación del vehículo.

El número que debe exhibir el auto será el que le asigne la Asociación y debe ser de trazos blancos sobre fondo negro. El trazado debe tener 3 cm de trazo y 20 cm de alto como mínimo.

Es requisito tener la identificación de su clase (CLASE A).

Deben estar colocados sobre ambos laterales del vehículo y en su parte delantera en forma visible y que no permita confusiones.

Se deberá respetar el siguiente diseño:



Es obligatorio colocar el nombre del Piloto en ubicación visible y junto a él deberá tener el grupo y factor sanguíneo.

h) Corte de corriente.

Debe contar como mínimo con un (1) cortacorriente con dos (2) accionamientos, uno ubicado en el interior al alcance del Piloto y el otro en el exterior señalado con un triángulo azul con un rayo rojo en su interior. El corte de corriente, debe detener al motor del vehículo, junto a demás accesorios que hacen al funcionamiento del mismo. (Ejemplo: bomba de combustible).

i) Luz de lluvia.

Es de uso obligatorio y deberá dar luz de color rojo, ubicado en la parte trasera del chasis, en condiciones de máxima visibilidad, y activada por un interruptor al alcance del Piloto.

Art.05 – Carrocería.

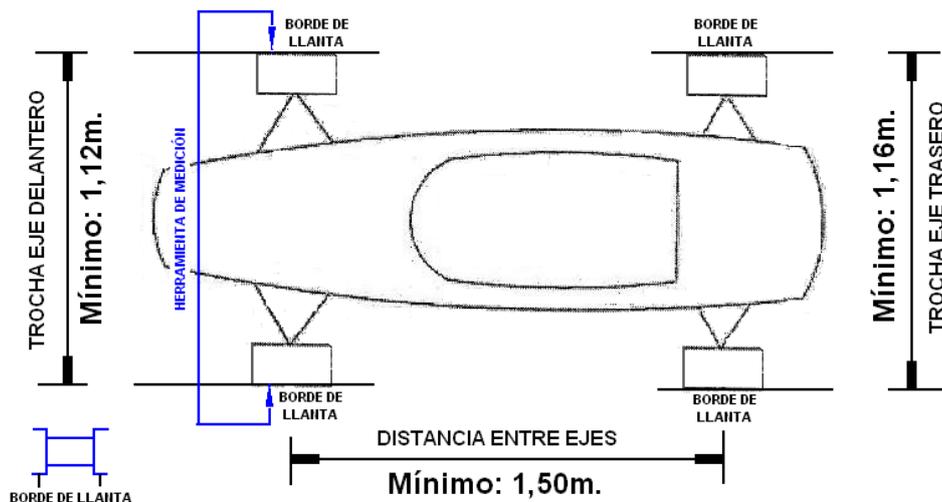
Debe ser similar a la de un auto de competición monoposto con ruedas descubiertas. No debe tener elementos provisorios. Debe tener dos (2) espejos retrovisores.

La trompa debe ser de fibra de vidrio, pudiendo tener una estructura interior de caño para su sujeción. No podrá estar recubierta en chapa o aluminio.

Art.06 – Bastidor.

Su construcción será libre de fabricación nacional, pudiendo ser monocasco. La estructura deberá estar compuesta por caños **tubulares, y/o** estructurales, soldados y no abulonados. Deberá tener una trocha MÍNIMA, para el eje delantero, de un metro con 12 centímetros (1.120mm. o 1,12m.), y para el eje trasero de un metro con 16 centímetros (1.160mm. o 1,16m), en ambos casos medido desde el borde externo de una llanta, hasta el borde externo de la otra llanta.

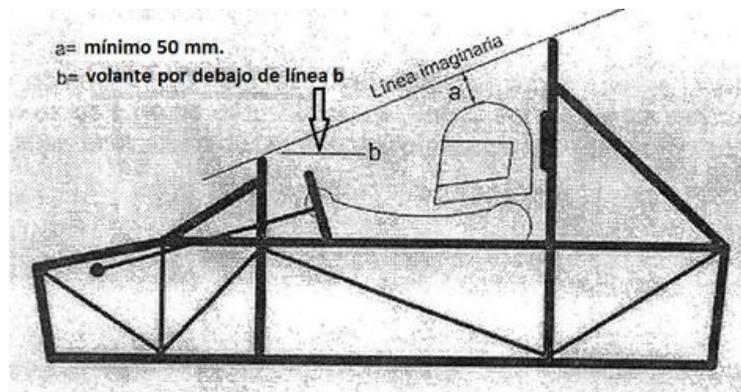
Por otra parte, deberá tener una distancia MÍNIMA entre ejes de un metro con 50 centímetros (1.500mm o 1,50m.)



Deberá tener dos arcos de seguridad. Uno, posterior al piloto, y otro anterior. Se deberá tirar una línea imaginaria entra el arco posterior al piloto y el punto del chasis que primero tocaría en caso de vuelco, debiendo cumplirse con las cotas "a" de 50mm., Trazando una línea que una los puntos más altos de ambos arcos; el casco del piloto normalmente sentado debe estar debajo a una distancia mínima de 50mm.

Los dos arcos deben estar triangulados, y ser parte de la estructura del chasis.

Se prohíbe el uso de titanio o fibra de carbono



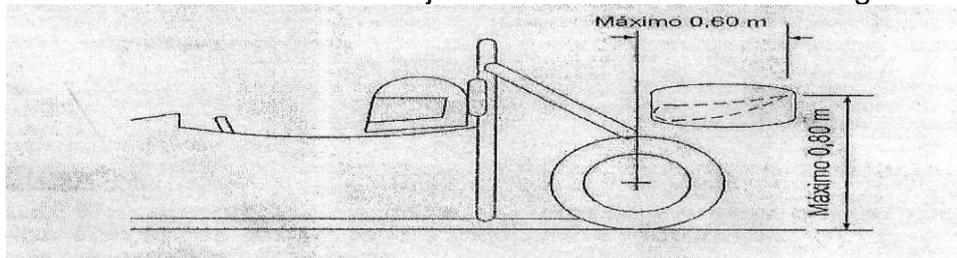
Cada vehículo deberá tener dos ganchos para fijación de la linga de remolque, uno en la parte delantera, y otro en la parte trasera, deberán estar pintados de color rojo y señalizados. Esta mejora de seguridad deberá ser incorporada durante el transcurso del presente campeonato.

Art. 07 – Dispositivos Aerodinámicos.

Los elementos aerodinámicos no son de uso obligatorio; pero en el caso de utilizarlos, no pueden ser móviles durante la marcha del vehículo y se deben respetar las siguientes medidas:

Alerón trasero:

No podrá sobrepasar los 80cm. desde el suelo hasta el borde de fuga, y la envergadura no deberá pasar la tangente a la cara interna de las ruedas trasera. Hacia atrás, la distancia máxima es de 60 cm desde el centro del eje trasero hasta el borde de fuga del alerón.

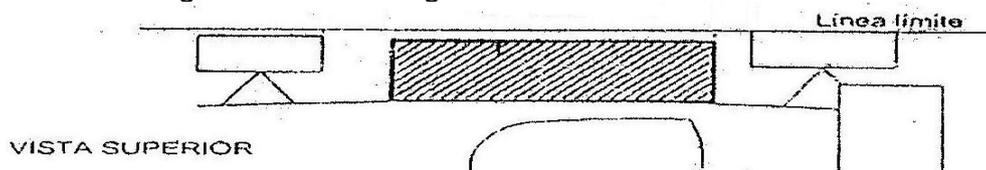


Alerón delantero:

La envergadura no deberá sobrepasar la tangente interna de las ruedas delanteras. La altura del borde de fuga no debe superar el centro de las ruedas delanteras, y el borde de ataque no deberá estar a más de **70cm.** hacia adelante desde el eje delantero.

Art. 08 – Pontones.

El uso de pontones laterales no es obligatorio, pero en caso de utilizarlos no podrán sobrepasar la línea imaginaria de las tangentes de las trochas externas delanteras/traseras.



Art. 09 – Suspensión.

La suspensión debe ser efectiva en las cuatro ruedas y los elementos que la componen son de construcción libre. Los amortiguadores no deben tener regulación externa que pueda variar su reglaje hidráulico.

Se autorizan los amortiguadores presurizados con válvula para carga. No permitiéndose con depósito externo.

Art. 10 – Frenos.

El sistema debe ser hidráulico, de doble circuito y actuar sobre las cuatro ruedas simultáneamente. Las cañerías y flexibles deben tener mallado de acero en su parte externa. Se permite sistema de ventilación por aire, a lugares expuestos a excesiva temperatura del conjunto.

Art. 11 – Dirección.

El volante de dirección puede ser de diseño libre, pero debe ser de una sola pieza y poseer un dispositivo de extracción. Se prohíbe el uso de volantes de madera.

Debe tener una caja de dirección con un recorrido libre de tope a tope. Se prohíbe el uso de elementos flexibles tales como correas, cables o cadenas.

Art. 12 – Llantas.

El formato y diseño de las llantas es libre. Diámetro 10 pulgadas.

Art. 13 – Neumáticos.

Deben ser marca Black o Mediterránea y su dureza mínima de 47 shore. El diámetro es de 10 pulgadas. La banda de rodamiento de los neumáticos delanteros es de 4 pulgadas (+ - 3/8) y los traseros de 6 pulgadas (+ - 3/8).

Se permiten hasta tres (3) juegos “slick” nuevos por “Número de Auto”, y por “Campeonato”, contándose como juego nuevo el usado a partir de la primera tanda de clasificación de la primera fecha del Campeonato, aunque estos ya se hubieran utilizado con anterioridad. Dichos neumáticos deberán ser sellados, o resellados (de corresponder), previamente.

Está permitido el uso de cubiertas ancorizadas las cuales no serán consideradas dentro de los tres juegos habilitados.

En caso de determinarse carrera con pista húmeda, el piloto podrá optar por cubiertas slick o dibujadas a su criterio. Salvo que, por un estricto tema de seguridad, el Comisariato Deportivo haga obligatorio la utilización de cubierta para lluvia.

Personal designado por la categoría será el encargado de realizar una lista de los neumáticos “slick” asentados en cada pasaporte, denominado “Control de Neumáticos”. Esta será la herramienta habilitada para llevar el control de los mismos.

Cada uno de los neumáticos debe contener su respectiva numeración del fabricante, la cual será relevada por la categoría para control interno, y deberá ser asentada en el respectivo Pasaporte del vehículo. Será el piloto/concurrente el encargado de solicitar al personal del ente fiscalizador el asiento correspondiente.

Art. 14 – Tanque de combustible.

Su construcción es libre.

El material a usar es fibra de vidrio, chapa no ferrosa, o plástico utilizable en competición.

Debe estar sujetado, en condiciones de máxima seguridad y tener respiradero antivuelco.

No debe superar los límites de la carrocería, ni el arco de seguridad.




Art. 15 – Combustible.

La nafta será de uso comercial.

Está prohibido el uso de aditivos alcohólicos, oxígenos portantes o nitrados, o cualquier elemento que aumente el octanaje de la nafta.

Art. 16 – Peso.

El pesaje se hará en condiciones de marcha, incluido el Piloto con todos los elementos de seguridad que deba usar.

Peso mínimo:

Con motor: ASIAWING (LD196MR)	280 kg.
--------------------------------------	---------

En caso de ser necesario se puede agregar lastre, que debe ser sólido de bloque de plomo y estar fijado al chasis en condiciones de máxima seguridad, con dos (2) bulones de acero de 8mm. y arandelas. Su posición es libre.

Art. 17 – Motores - CLASE A

MOTOR: ASIAWING (LD196MR)

Monocilíndrico, de 4 tiempos y 4 válvulas, refrigerado por agua, simple árbol de levas a la cabeza y 449,495cc. de cilindrada.

Todos los componentes del motor deberán ser originales y estándar, debiendo responder a las especificaciones, con sus tolerancias respectivas de las fichas de homologación; no se permite ningún tipo de trabajo o preparación, que no sea la expresada en los artículos de este Reglamento Técnico.

a) Filtro de aire:

Filtro de Aire, y Adaptador Libres, de utilización no obligatoria.

b) Carburador:

Uno, original, a cortina neumática, marca TK-MV36.

Interior y exterior original, diámetro de garganta máximo 36+0,1mm.

Sólo se permite el reemplazo de los chicleros de alta, intermedia, o baja, a los fines de lograr un óptimo funcionamiento.

El accionamiento externo del eje mariposa, es libre.

Se permite riendas de fijación del carburador a solo efecto de mejorar dicha fijación.

Se permite el cambio de la tornillería del carburador, sin modificar roscas ni diámetros.

c) Colector de admisión (adaptador de goma):

Fijación original en el carburador, mediante adaptador y abrazaderas de fijación, y no podrán hacerse trabajos de encausadores internos de flujo de mezcla.

Se prohíben los sistemas de sobrealimentación y/o inyección de combustible.

ch) Encendido: CDI:

Original del motor. No se permite ningún tipo de modificación.

La caja electrónica podrá ser sorteada o ser provista por la categoría.

Bobina de encendido original, cable de alta tensión y capuchón, libre.

La instalación debe respetar el esquema adjunto.

Bujía, marca, rango térmico cantidad de electrodos libre; de 14mm. de diámetro y 19mm. de largo de rosca, con una sola arandela. Se prohíbe torneado. Ubicación original.

Debe tener Regulador de voltaje original del motor.

El sistema de carga de baterías deberá estar completo, con todas las bobinas, el regulador y la batería, no será obligatoria la carga de la batería durante el funcionamiento del vehículo.

Se permitirá el reemplazo del estator solo por los originales, o por otros reparados, provistos y sellados por la categoría.






Ficha eléctrica al CDI

- Captor entre pin 2 y pin 3. Resistencia: hasta 130 ohms.
- Bobina de alta pin 6 y pin 7. Resistencia: hasta 15 ohms.
- Entre cable amarillo y blanco del estator esta la bobina de carga la resistencia entre ellos es de: hasta 0,8 ohms.

d) Tapa de válvulas:

Original del motor.

e) Tapa de cilindro:

Original del motor. Prohibido arenar, pulir o trabajar con o sin aporte de material.

La altura de la tapa de cilindro tomada desde la base de apoyo de las tuercas de fijación, deberá ser de 56.6mm para tres de las fijaciones, y 52.6mm. para la cuarta (ver dibujo adjunto) Conductos de admisión y escape originales, prohibidos su hermanado con las conexiones de escape y admisión, externas.

La textura interna de los conductos, debe ser original. Por lo común, el Técnico Revisor observará residuos de mecanizado provenientes de la fabricación. Ningún tipo de orientaciones de este tipo realizadas ex profeso, se permitirán.

Se podrá cepillar el plano inferior de la tapa, sin inclinaciones, como máximo hasta 0,45mm. respetando lo siguiente:

a) Hasta 0,20mm. de la medida original, no será necesario complementar con juntas.

b) Superados los 0,20mm., y hasta el máximo permitido de 0,45mm., se deberá suplementar la junta hasta al menos los 0,20mm.

Cámara de combustión original del motor (respecto a su tridimensional forma interna).

Orificio de bujía en posición, diámetro y largo de rosca, original del motor.

Se permite encasquillar y cambiar guías de válvulas, manteniendo medidas, materiales, forma, posición, inclinación y ángulos originales del motor.

Partes roscadas: se permite colocar insertos en la posición original de la parte afectada.

Ver cotas y dibujos respectivos.

En caso de reparación de la tapa de cilindro, pedir autorización por escrito a la Federación Metropolitana.

f) Sistema de distribución.

Original del motor. Sistema "Unicam" (Tres levas)

g) Árbol de levas.

Original del motor. Reglaje (Cruce y permanencias) y alzadas originales del motor (En las válvulas de escape será medida en el platillo y sin luz). Ver cotas y dibujos respectivos.

Caballote de apoyo del árbol de levas debe ser original del motor.

En caso de reparación del caballote de apoyo, debe conservar las medidas de construcción originales. Ver dibujo aclaratorio.

Se permite fijar la brida del árbol de levas, al mismo y por cualquier método.

h) Eje de balancín de escape.

Original del motor. Relación dealzada: 1,9524 (41/21mm.). Ver dibujos y cotas respectivas.




i) Válvulas.

Originales del motor. Ver dibujos y cotas respectivas. (Ubicación, cantidad, material, forma, medidas y ángulos originales). Botadores originales del motor. Resortes y suplementos originales del motor. Platinos y seguros originales.

j) Escape.

Libre. Ubicación y fijación de la salida en la tapa de cilindros original.

k) Cilindro.

Original. Diámetro máximo 96mm. + 0,1mm. Se permite su reparación mediante recromado. Altura del cilindro original. Ver dibujo y cotas respectivas.

Se autoriza el reemplazo del cilindro original por otro de marca HONDA, Nro. De Pieza 12100-MEN-671, de idénticas medidas.

Las marcas en las paredes externas del cilindro son: 449cm³; MEY; A. (ver imágenes respectivas)



categoría para que, de considerarlo, pueda realizar las comprobaciones pertinentes. Como constancia de comprobación y notificación, ésta emitirá y entregará un certificado de autorización, y registrará el reemplazo.

l) Relación de compresión.

Relación de **compresión máxima 11,2:1** – La verificación de la relación de compresión **SERÁ OBLIGATORIA**, y se realizará con el equipo de medición marca Lisso, modelo Compress. El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y la carrera del pistón.

Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, este punto es fundamental para que el equipo realice una correcta medición. (Ver fotos).



En caso de que, a criterio de los Comisarios Técnicos actuantes y los respectivos Concurrentes, surgieran dudas en la verificación de la Relación de Compresión con el instrumento Liso, la comprobación definitiva de la FRAD, se realizará de acuerdo al método que se describe a continuación:

$$RC = \frac{V + V_{cct}}{V_{cct}}$$

Donde:

RC= Relación de compresión.

V = Volumen real del cilindro. Valor $\pi=3,1416$

V_{cct} = Volumen de la Cámara de Combustión Total (Tapa + junta + **Corona de Pistón**)

El cilindro se sellará con grasa neutra y el líquido para medir será el combustible utilizado en la competencia.

Se tomará hasta el primer hilo inferior de la rosca del alojamiento de la bujía.

Se utilizará:

Una bureta de 50ml.

Una placa de acrílico con volumen predeterminado, a los efectos de cubicar el volumen de pistón que se encuentre por encima o por debajo del plano del block (en este caso, el cilindro), en el PMS.

El líquido a utilizar será el combustible utilizado en la competencia.

Queda establecido que la verificación de la compresión se realizará en la condición que llegue el motor, es decir, no se permite limpiar o sacar el carbón de la cámara ni de la cabeza del pistón, si se permite, limpiar la superficie del cilindro, y de la tapa del cilindro, a fin de colocar el acrílico, con una delgada capa de grasa neutra que selle las superficies.

La bujía deberá contar con su arandela original.

En primer lugar, se verificará la cámara de combustión de la tapa de cilindros.

En segundo lugar, se verificará el espacio entre la superficie del block (en este caso, el cilindro) y la cara superior del pistón, tomada en el PMS.

En tercer lugar, se calculará el volumen de la junta de la tapa, matemáticamente, midiendo el diámetro y espesor de la misma.

Por último, estos volúmenes se sumarán, y se aplicara la fórmula mencionada previamente en el presente artículo.

II) Pistón.

Original del motor. (Ubicación, material, forma, medidas, posición, ranuras de aros, cantidad y espesor, originales).

Peso del Pistón: 255grs. (+/- 4grs.)

El tipo de pistón a utilizar será el modelo "A" cuyo **diámetro exterior** es de **95,95mm. (+/- 0,05mm.)**

Ver cotas y dibujos respectivos.




FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

m) Aros.

Originales del motor. (En peso, en espesor, cantidad y ubicación).

Peso del conjunto de aros: 11grs. (+/- 2 gr.)

n) Perno de pistón.

Original del motor. (Peso, diámetro exterior, interior y largo, originales). Seguros, libres.

Peso del Perno del pistón: 75grs. (+/- 3grs.)

1) Se autorizará el reemplazo del “conjunto de Pistón original”, por otro de marca PROX, Nro. de Pieza 01.1406.A (únicamente ésta marca/modelo). Ver imagen.

Se entiende por “conjunto de Pistón original” únicamente a los siguientes elementos: Pistón, Aros, Perno de Pistón, Seguros” (las marcas en el frente del Pistón son: Letra “A” y “MADE IN JAPAN”).
Ver imagen.



2) Se autorizará también, el reemplazo del “conjunto de Pistón original”, por otro de marca HONDA, Nro. de pieza 13101-MEN-730 (“PERNO” /” PISTÓN”), y “AROS” Nro. de pieza:



13011-MEB-670. Ver imágenes.




FRAT METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

3) Se autoriza el reemplazo del “conjunto de Pistón original”, por otro también original, pero con 3 (tres) aros. Ver imagen.



Se entiende por “conjunto de Pistón original” únicamente a los siguientes elementos: Pistón, Aros (3), Perno de Pistón, Seguros” (las marcas en el frente del Pistón son: Letra “A”, “IN”, y “NRO. DE PIEZA”). Ver imágenes.

PESOS:

Peso del Conjunto: 357grs. (+/- 7grs.)

Peso del Pistón: 265grs. (+/- 4grs.)

Peso del Perno: 73grs. (+/- 3grs.)

Peso del conjunto de aros: 19grs. (+/- 2 gr.)

TABLA COMPARATIVA DE PESOS

DENOMINACIÓN	PISTÓN	PERNO	AROS (kit)	CONJUNTO
Pistón original 1	258 gramos	73 gramos	11 gramos	342 gramos
Pistón original 2	259 gramos	72 gramos	11 gramos	343 gramos
Pistón Original (3 aros)	265 gramos	73 gramos	19 gramos	357 gramos
Pistón PROX 01.1406A	255 gramos	74 gramos	12 gramos	340 gramos
Pistón HONDA 13101-men-730 p/ motor Honda CRF 450/2008	252 gramos			339 gramos
Juego de Aros 13011-MEB-670			12 gramos	
Perno HONDA 13111-men-730 clips 13112-mat-000		75 gramos		

o) Biela.

Original del motor, sin tocar ni pulir. Posición, distancia entre centros, original del motor. Ver cotas y dibujos respectivos. Las marcas en el fuste de la biela original son: GY/196MR.

1) Se autorizará el reemplazo del conjunto de biela original por otro de idéntico peso y medidas, de marca HOT RODS (by Wiseco), Nro. de Pieza 8660 (únicamente este modelo). Las marcas en el fuste de la biela son: HOT RODS/617.

2) Se autoriza el reemplazo del conjunto de biela original por otro de marca **PROX (Connecting Rod)**, Nro. de Pieza 03.1402 (únicamente este modelo). Las marcas en el fuste de la biela son MADE IN JAPAN (de un lado), y PROX 03.1402 (del otro lado). Se entiende por "conjunto de biela original" únicamente a los siguientes elementos: Biela, Jaula de Rodillos, Arandelas, Muñón de Cigüeñal.} El número que se autoriza del conjunto de biela, perno arandelas jaula y rodillos es ver el 03.1405 ver foto adjunta



Peso total conjunto biela Original/HotRods617: 763grs. (+/- 3grs.)

Peso total conjunto biela Prox03.1402: 732grs. (+/- 3grs.)

Peso total del conjunto biela/cigüeñal/volante de motor, con bielas "Original/HotRods8660": 4.642grs.

Peso total del conjunto biela/cigüeñal/volante de motor, con bielas "Prox03.1402": 4.610grs.

Relación entre el peso del Kit Original/HotRods8660, y el Kit Prox03.1402 = 0,69% (no significativa)

MARCA	PESO BIELA	PESO KIT ARANDELAS (4)	PESO JAULA	PESO MUÑÓN	ENTRE CENTROS	PESO RODILLOS (21)	DIÁMETRO OJO PISTÓN	LARGO MUÑÓN	DIÁMETRO OJO CIGÜEÑAL	ANCHO LADO PISTÓN	ANCHO LADO CIGÜEÑAL
ORIGINAL / HOTROD-8660	273 +/- 3 grs.	11 +/- 1 grs.	19 +/- 2 grs.	416 +/- 3 grs.	105,5mm.	33 +/- 1 grs.	19mm.	65mm.	42,5mm.	18 - 0,3mm.	22 - 0,2mm.
PROX 03.1402	257 +/- 3 grs.	13 +/- 1 grs.	18 +/- 2 grs.	412 +/- 3 grs.	105,5mm.	31 +/- 1 grs.	19mm.	65mm.	42,5mm.	18 - 0,3mm.	20,5mm.

Cada reemplazo deberá ser informado con anterioridad a la Comisión Directiva de la categoría para que, de considerarlo, pueda realizar las comprobaciones pertinentes. Como constancia de comprobación y notificación, ésta emitirá y entregará un certificado de autorización, y registrará el reemplazo.

p) Cigüeñal.

Original del motor. Prohibido pulir o alivianar. **La carrera será de 62,10 +0.20 mm.** Ver cotas y dibujos respectivos.

Peso del conjunto = 4.087grs. (+/- 15grs.).


FRAT. METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

q) Sistema de lubricación.

Original del motor. Podrán acoplarse sensores de temperatura y presión de aceite a dicho sistema, siempre y cuando no alteren ni afecten al funcionamiento del mismo.

Se permite instalación de sistema de refrigeración de aceite de libre diseño. Para ello, la única pieza del motor que se permite modificar/cambiar, es la tapa del filtro de aceite, exclusivamente.

r) Carter.

Original del motor. En caso de reparación por soldaduras, tienen que ser evaluadas por la CT de la Asoc. de F5, y no deberán tener ningún beneficio deportivo.

En caso de no tener reparación, al momento de la compra de uno nuevo, se deberá entregar el roto a la categoría para su destrucción.

s) Volante motor.

Original del motor. Ver dibujos respectivos.

t) Embrague.

Original. Multidisco (cantidad: 8 discos, y 7 separadores), en baño de aceite. Ver dibujos y cotas respectivas.

Se permite el reemplazo de los Discos y separadores, manteniendo las cantidades.

u) Caja de velocidades.

Original del motor, de 5 marchas, no se permite utilizar otras relaciones de marcha que no sean las que autoriza este reglamento; ni variar número de marchas y principio de funcionamiento. (Ver dibujos adjuntos)

Relaciones de marcha:

Rel. Primaria:	2,739 (63/23)
1º	2,230 (29/13)
2º	1,625 (26/16)
3º	1,235 (21/17)
4º	1,000 (19/19)
5º	0,826 (19/23)

v) Piñón de salida.

Paso 520, de 13 dientes únicamente para chasis con ubicación "trasera" de motor.

Paso 520, de 13 o 14 dientes "exclusivamente" para chasis con ubicación "lateral" de motor.

Prohibido cualquier tipo de balanceador armónico.

w) Transmisión.

Cadena, libre. Paso 520.

Corona, libre. Paso 520.

Se prohíbe cualquier sistema de lubricación automática, a la cadena transmisora de movimientos, mientras el automóvil esté circulando sobre la pista de carreras, ya sea en forma oficial o no.

x) Adaptación del motor.

Ubicación del motor lateral o trasero. Anclajes y soportes de libre diseño.

y) Sistema de refrigeración.

El sistema deberá ser original del motor. Podrá colocarse acoples para utilizar medidor de temperatura.

Bomba de agua original.

Radiadores (cantidad, forma, tamaño, material y posición, libres). En cuanto a las fijaciones o colocaciones, deberán estar en condiciones de máxima seguridad.

Electro ventilador, opcional; accionamiento del mismo, libre.

Conexiones y mangueras, libres.



z) Juntas y Retenes

Todas las juntas son libres a excepción de la junta de base del cilindro, la cual deberá ser original.

Todas las juntas deberán ser uniformes en toda su superficie.

Retenes libres, manteniendo medidas y formas originales

-Medida de Junta de Tapa de Cilindro = LIBRE

-Medida de Base de Cilindro = 0,43mm. (+/-0,02)

En el caso que se haya rebajado la tapa de cilindro según lo reglamentado al respecto, se podrán suplementar, exclusivamente con “Junta de Tapa de Cilindro” hasta corregir el valor rectificado de la tapa.

Artículo 18 - REGLAMENTO ABIERTO

El Presente Reglamento permanecerá abierto hasta la tercera (3º) fecha inclusive, del actual campeonato, permitiendo de esta forma realizar las modificaciones necesarias a fin de equiparar la Clase.

ANEXO “RT 2025 -CLASE A- ILUSTRACIONES”




FRAT METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE