

REGLAMENTO TECNICO

CATEGORIA: Los automóviles serán agrupados en una única categoría denominada ***“TURISMO PROMOCIONAL CENTRO OESTE BONAERENSE CLASE 1”***.

VIGENCIA: El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del ***1º de Enero del 2026 hasta el 31 de Diciembre del 2026*** pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de la FRAD- ACTC de la Provincia de Buenos Aires, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación..

DISPOSICIONES GENERALES:

El presente reglamento deberá ser interpretado en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permite lo que está explícitamente autorizado. Las modificaciones autorizadas son a sólo efecto de lo enunciado y no podrán cumplir otra función. Si se considera que alguna parte del Reglamento admite una doble interpretación, deberá efectuarse la consulta sobre el tema por escrito, con la firma avalada del consultante a la Comisión Técnica.

INTERPRETACIÓN: La interpretación del presente reglamento deberá de hacerse de forma absolutamente RESTRICTIVA, es decir, que sólo se permiten las modificaciones, elementos, o efectos y acciones mecánicas y/o físicos derivados de su uso que estén **ESPECÍFICA y EXPLÍCITAMENTE AUTORIZADOS**.

Las LIBERTADES están RESTRINGIDAS ÚNICAMENTE al ELEMENTO LIBERADO.

Las MODIFICACIONES y demás AUTORIZADOS son al sólo efecto de lo Denunciado, y NO PODRÁN CUMPLIR OTRA FUNCIÓN.

NINGÚN ELEMENTO o demás podrá cumplir otra función distinta a la ESPECÍFICA y EXPLÍCITAMENTE prevista por el fabricante del vehículo o motor en caso de ser un elemento original, o de prevista por el presente REGLAMENTO de ser un elemento no original o efectos o acciones, en cualquier caso.

CONSULTAS: En caso que un participante considere que alguna disposición del presente Reglamento genera una duda o interpretación dudosa, deberá efectuar la consulta sobre el tema por escrito, con su fin indudable, a la FRAD-ACTC.

EN CASO QUE SE TENGA QUE HACER UNA COMPARACION SE REALIZARA CON LOS ELEMENTOS ORIGINALES DE FÁBRICA, REEMPLAZO DE FABRICACIÓN NACIONAL DE GRAN SERIE, COMERCIALIZADOS BAJO LA DENOMINACIÓN DE ORIGINALES.-

ART. N° 1: [CARACTERISTICAS](#) GENERALES DEL AUTOMOVIL:

Debe ser un automóvil de paseo, fabricado en gran serie en la República Argentina, desde el año 1962 hasta el año 1990 inclusive, de los tipos denominados Coupé o Sedan, con techo fijo de chapa de acero y que de origen hayan sido impulsados por un motor delantero de seis cilindros cuya cilindrada original no sobrepase los 3860 cc. ni sea inferior a los 3000 cc.

ART. N° 2: [NUMERO](#) DE PLAZAS: Los automóviles que participan en esta categoría deberán poseer por lo menos cuatro plazas. -

ART. N° 3: [MODELOS](#) Y MARCAS AUTORIZADAS:

FORD FALCON 221 y 188

FORD FAIRLANE de 6 cilindros

TORINO todos sus modelos de 4 y 7 bancadas

CHEVROLET 400

CHEVY y CHEVY COUPE

VALIANT I - II - III y IV

DODGE y DODGE COUPE

ART. N° 4: [PLANTA](#) MOTRIZ:

4.1: [Motores:](#) Se permiten los motores de fabricación nacional de gran serie, los cuales no deben ser superiores al modelo 1980, de seis cilindros con hasta 3860 cc. de cilindrada (TRES MIL OCHOCIENTOS SESENTA) de las marcas **FORD, CHEVROLET, TORINO y DODGE VALIANT** y su reemplazo de las siguientes formas :

De un Ford Falcon 221 a un 188.

De un Ford Falcon 221 SP a un Fairlane.

Ford Fairlane con motor SP

De un Torino 4 bancadas a un 7 bancadas y viceversa.

En los casos de los Valiant I - II - III y IV se autoriza la colocación del motor Dodge de seis cilindros.

En un Chevrolet 400 con motor 194 se autoriza a colocar el motor 230.

En la Coupé Chevy se permite colocar el motor 230.

En los automóviles Torino 2 y 4 puertas y Dodge 2 y 4 puertas se permite reemplazar el motor original por Chevrolet 230 y/o Ford Falcon 221 con las mismas especificaciones técnicas que tienen en el presente Reglamento.

Su ubicación será similar a la que tienen originalmente. La caja de velocidades deberá tener las mismas relaciones permitidas para los automóviles Chevrolet 230 y Ford Falcon 221.

La posición longitudinal del motor la determina el anclaje o pata de la caja de velocidades original, no del automóvil, si no la de la caja.

Se puede modificar el torpedero o parallamas delantero del centro del motor hacia el lado de los escapes, a fin de poder orientar el múltiple y sus caños de salida.

Los soportes y tacos de las patas del motor a utilizar deben permanecer en su altura original del motor a instalar. Su construcción y material es libre.

ART N°5: CARROCERIA - CASCO - FALSO CHASIS – BASTIDOR:

Deberá mantenerse la distancia entre ejes original del automóvil empleado como así mismo la ubicación transversal original de sus ejes delanteros y traseros con respecto a la carrocería. En la medición de la distancia de entre ejes se admitirá una tolerancia de tres (3) centímetros en más o en menos de su original.

MARCA	/	LONGITUD
FORD FALCON		2.780 mm.
FORD FAIRLANE		2.946 mm.
CHEVROLET RALLY-SPORT-SUPER		2.794mm.
CHEVY 2 y 4 PUERTAS		2.819mm.
TORINO 2 y 4 PUERTAS		2.723mm.
VALIANT I y II		2.800mm.
VALIANT III y IV		2.819mm.
DODGE 2 y 4 PUERTAS		2.810mm

Internamente, la estructura de chapa metálica del falso chasis y de la carrocería podrá ser reforzada pero no alterada en su forma, alivianada ni desprovista de ninguna de sus partes.

Se permite reemplazar los pisos x chapa plana de acero respetando el lugar original donde va soldado sin modificar la estructura o falso chasis

El torpedeo deberá permanecer de origen al automóvil y modelo declarado en ubicación, forma y espesor de metal. Está permitida su reparación permitiéndose redondear sus rincones y frente derecho.

Exteriormente, la carrocería deberá mantener los elementos originales, forma, dimensiones y metal de este último, sólo el panel trasero se podrá cortar en forma opcional para mejorar la estética, para ello se colocará una chapa de acero plana soldada en todo su perímetro, pudiendo acortar la cola hasta 50 mm para todas las marcas. Este nuevo panel deberá ir desde el borde superior hasta el borde inferior.

El conjunto "guardabarros delanteros, capot de motor, rejilla, soporte de radiador y faros delanteros" deberá ser OBLIGATORIO su reemplazo, por un capot unificado, de libre diseño y construido en plástico (fibra de vidrio o de poliéster). Esta nueva "trompa" deberá posicionarse convenientemente con pernos enchavetados, de los usados en competición y que sea capaz de soportar un eventual desbando del neumático. El capot o trompa deberá cubrir al menos el 60% del neumático en su parte delantera y, sobresalir al menos 50 mm. de la cara externa de los mismos, no debiendo ninguna de sus partes sobrepasar más de 50 mm del apoyo original sobre el torpedeo.

La parte frontal inferior del capot deberá mantener un despeje con respecto al suelo de 150 mm. Máximo y únicamente podrá contar con los orificios suficientes para el ingreso de aire para el radiador y los frenos delanteros.

El soporte para el citado capot, no debe ser una estructura rígida que funcione como paragolpe, y solo debe cumplir la función de sostén del mismo y, para su construcción se deberá utilizar caño estructural redondo o cuadrado de 20 mm. De diámetro o sección y no más de 1,5 mm. de espesor de pared.

El soporte de referencia se debe considerar a partir del radiador en adelante y el ancho máximo no deberá exceder en más, por lado del radiador, los 100 mm. En todos los casos se debe mantener originales de fábrica, sin alivianar, ni suprimir y cumpliendo realmente su originaria misión estructural los elementos que constituyen el falso chasis, las torres y anclajes de suspensión del tren delantero y trasero. Se permite modificar el túnel de la carrocería por donde pasa el cardan. Se permite a la marca Ford reformar salto de diferencial manteniendo forma, hasta 30 mm. por el ancho de la manga.

Para Ford se permite modificar torpeda para pasar escape.

La forma exterior debe permanecer original con las tolerancias establecidas por deformaciones de choques o vuelcos. Los comparativos se tomarán con autos similares en sus modelos que estén en perfecto estado de conservación.

Está permitido: estructuras, mediante caños, el falso chasis y torres de suspensión con la jaula antivuelco atravesando el torpeda. En caso de aplicar dicha estructura se permite eliminar los pasaruedas delanteros, también se podrá reforzar el falso chasis mediante adosado de chapa de acero, debiéndose poder, luego del refuerzo, identificar visualmente el origen standard del elemento. Por lo tanto no se permite el alivianado visible u oculto de los citados elementos.

En todos los casos se deberá mantener la distancia de torretas hasta el torpeda con una tolerancia de 10 mm. Permitiéndose suplementar el apoyo de los resortes para su mejor funcionamiento.

Agrandar el tamaño de abertura lateral del guardabarros trasero original, recortando para ello en dicha zona los costados de la carrocería hasta lograr que la nueva apertura llegue como máximo hasta la parte superior del pasarueda original.

Para todas las marcas la chapa rejilla del torpeda, (ubicada entre el capot y el parabrisas se autoriza el reemplazo de la misma por una chapa metálica ciega con las mismas formas de la original.

Asimismo, ante la imposibilidad de conseguir los burletes originales, se autoriza a todas las marcas a poner los elementos fijadores que se utilizan actualmente.

La canaleta de goteo original del techo, se podrá eliminar La luneta trasera deberá contar con algún elemento extra para asegurar su posible desprendimiento. Está permitido el reemplazo del cristal original por acrílico de por lo menos 4 mm. de espesor, el acrílico deberá ser incoloro SE PERMITE AGUJERAR HASTA UN 10% PARA SU VENTILACION.

OBLIGATORIO: Se deberá instalar parabrisas denominados triplex , debe ser incoloro y se deberá asegurar con grampas para evitar su desprendimiento la transgresión a esta norma será sancionada con la exclusión de la competencia además deberá abonar una multa de 50000 pesos.(los automóviles que no consigan este elemento podrán adaptar de otras marcas autorizadas en este reglamento).

Puertas delanteras, podrán ser reformadas de la siguiente forma: se cortarán horizontalmente dejando que se pueda abrir solamente la parte superior y para ello se permite reformar sus bisagras. La parte inferior quedará sujeta al chasis y/o jaula aprovechando la protección lateral del piloto y acompañante. El perfil exterior en ningún caso se podrá cambiar.

OBLIGATORIO: Protección lateral: se deberá colocar pontones laterales realizados en fibra de vidrio o similar, debiendo cubrir la línea imaginaria de las ruedas delanteras y traseras.

En los automóviles de cuatro puertas, deberá soldarse toda la periferia de las puertas traseras al casco del automóvil. Se permite: Soldar la estructura completa o el panel de la misma.

Es obligatorio quitar los paragolpes delanteros y traseros, tasas de llantas, baguetas, ornamentos postizos.

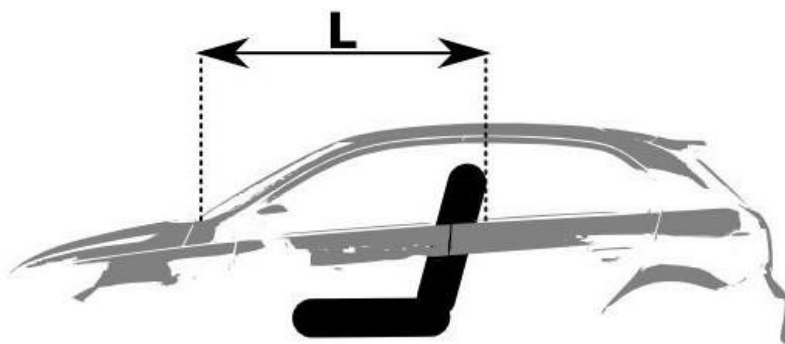
Los faros traseros se deben eliminar y cubrir su lugar con una tapa de cualquier material.

NO SE PERMITE: instalación de alerón aerodinámico, tapa ruedas ,CARGA SOBRE LA TROMPA y/o cualquier otro elemento que intente algún tipo de canalización de aire, a no ser los que se permite para la refrigeración de frenos y radiador .

Se prohíbe el uso de cualquier estructura adicional que actúe como paragolpes delantero o trasero.

Las butacas deberán ser la de uso de competición, con apoya cabeza incorporado y fabricadas bajo las normas

I.R.A.M. de marca reconocida y HOMOLOGADAS, la misma deberá estar convenientemente asegurada a la jaula antivuelco. Deberá estar posicionada transversalmente al automóvil no pudiéndose correr hacia atrás más de 1.600 mm. Medido desde el centro del parabrisas a la parte posterior de la butaca según se indica en el croquis siguiente:



Es obligatorio colocar una chapa metálica, soldada o remachada en todo su perímetro, que divida el habitáculo del compartimiento del baúl.

El tablero de instrumentos, es libre.

Pedallera: es libre a condición de que su emplazamiento sea entre el caño transversal que une los parantes delanteros de la jaula antivuelco y el torpedero.

La tapa del baúl: se permite soldar el faldón trasero hasta el filo superior de los guardabarros y se podrá construir una tapa de fibra o aluminio. En ningún caso se modificará la forma del guardabarros en su parte superior.

Está permitido practicar orificios en el piso del habitáculo a los efectos de facilitar la extracción de la caja de velocidades, a condición de que se coloque una tapa postiza abulonada. También están permitidas las reformas necesarias para la adaptación de la caja de velocidad sin alterar valores normales, como así también profundizar el túnel de la barra de mando.

Todos los elementos de la parte interior del habitáculo, como ser asientos traseros, tapizados, alfombras, elementos de insonorización, DEBERAN ser eliminados total o parcialmente. También se pueden eliminar chapas interiores del tablero y canalizadores de calefacción, interiores y exteriores del torpedero.

Para la marca Ford se permite reformar salto de diferencial hasta 30 mm. de alto por 70 mm. de ancho (según plano final adj.).

Está permitido practicar orificios en el piso del habitáculo a los efectos de facilitar la extracción de la caja de velocidades, a condición de que se coloque una tapa postiza abulonada. También están permitidas las reformas necesarias para la adaptación de la caja de velocidad sin alterar valores normales, como así también profundizar el túnel de la barra de mando.

Todos los elementos de la parte interior del habitáculo, como ser asientos traseros, tapizados, alfombras, elementos de insonorización, DEBERAN ser eliminados total o parcialmente. También se pueden eliminar chapas interiores del tablero y canalizadores de calefacción, interiores y exteriores del torpedero.

Para la marca Ford se permite reformar salto de diferencial hasta 30 mm. de alto por 70 mm. de ancho.

ART N° 6. TREN DELANTERO:

Deberá ser el original del automóvil declarado. El ancho de trocha máxima, para todas las marcas, será de 2002 mm. El sistema de medición de trochas es el siguiente: por medio de un calibre se apoyará en los bordes exteriores de la cubierta a la altura de las puntas de ejes. Para esto el vehículo deberá estar apoyado sobre sus cuatro ruedas al piso y con 30 libras de inflado. Puntas de eje: LIBRES.-

Se pueden intercambiar de acuerdo a lo expresado en el Art. 6 pto 1. Se permite para Chevrolet 400 adaptar las rótulas de suspensión de la marca Ford, modelo Falcón y rótula de Chevy, Para Dodge se permite modificar las rotulas en forma libre al solo efecto de dar seguridad se deberá colocar un separador entre los rulemanes para precargar su ajuste.

ART N°7. EJE TRASERO

Deberá ser de gran serie, del tipo rígido, que incluye como masa no suspendida al grupo piñón-corona y al mecanismo diferencial. Su marca y origen son libres. Está permitida en forma opcional la instalación de correctores de comba de libre diseño. Sistema de palier flotante obligatorio se permite homocinética.

La relación de reducción corona-piñón serán las siguientes 2.86, 3.07, 3.30 y 3.54, para todas las marcas.

Se prohíbe todo tipo de autoblocante y/o deslizamiento controlado, aunque se deba a fallas en carrera. La prueba se efectuará con rolos.

El ancho de trocha trasera deberá tener un máximo de 2000 mm. El sistema de medición de trochas es el siguiente: por medio de un calibre se apoyará en los bordes exteriores de la cubierta a la altura de las puntas de ejes. Para esto el vehículo deberá estar apoyado sobre sus cuatro ruedas al piso y con 30 libras de inflado.

Cuando los neumáticos sobresalgan más de 50 mm, de los costados del automóvil, se deberá instalar una visera de chapa y/o plástico reforzado en todo el contorno del pasaruedas a los efectos de cubrir los neumáticos.

Entre la cañonera y los elásticos está permitido colocar suplemento (taco) de cualquier material a condición de que no tenga ningún tipo de articulación.

ART N° 8: SUSPENSIONES DELANTERAS Y TRASERAS

Su tipo y piezas (salvo los elementos elásticos delanteros y traseros) deberán ser las originales de la marca de los automóviles permitidos en el presente reglamento, pudiéndose intercambiar las mismas entre los modelos permitidos.

Ej.: CHEVROLET 400: Se permite intercambiar piezas entre los modelos permitidos de chevrolet 400.

DODGE-VALIANT: Se permite intercambiar piezas entre los modelos permitidos de la marca. Y así sucesivamente con las demás marcas.

Para la marca Torino se permite utilizar una rótula en el extremo superior del brazo porta punta de ejes. Para Dodge se permite reemplazar barra de torsión x un espiral suplementario al amortiguador, regulable, concéntrico (adosado al mismo).

Se autoriza el uso de precargas, accionadas únicamente sobre una de las parrillas de suspensión.

Se autoriza la colocación de tensor en la parilla superior

ALTURA:

Despeje 65mm se medirá con un patrón único (todas las carreras).-

(Queda sin efecto la medida de la altura del despeje en el caso que se utilice neumáticos para lluvia).

En las suspensiones del tipo paralelogramo, sus parrillas y los elementos de anclajes de las parrillas, deberán ser los originales del modelo y marca del automóvil declarado.

A estas parrillas originales y a sus correspondientes anclajes, se los podrá reforzar libremente pero solo mediante el adosado de planchuela de acero, debiéndose luego del refuerzo, poder identificar visualmente el elemento que se reforzó sea el original.

Se permite material libre para los bujes, respetando su posición original.

PORTAMAZAS DELANTEROS: Podrán ser reforzadas con planchuelas de acero libremente, sin modificar los puntos de anclaje originales.

Los elementos elásticos de las suspensiones delanteras y traseras (resortes helicoidales, ballestas o barras de torsión) son libres, debiendo conservar los puntos y tipo de apoyo de articulación y anclaje originales. Estos apoyos podrán ser reforzados.

Para la marca Ford modelo Falcon se permite desplazar el anclaje posterior de elásticos ubicado en el falso chasis hasta 200 mm para poder incorporar el elástico del modelo Fairlane.

Para todas las marcas se permite colocar una camisa roscada x fuera del amortiguador para dar altura-

Los **bujes** silent-block de los elásticos y de las parrillas se permiten reemplazar por similares de bronce, teflón o hierro.

Los **tensores delanteros y traseros** que originalmente vienen provistos de fábrica, se podrán reemplazar por otros de libre diseño a condición de que no se altere (a excepción de los traseros del Torino) los anclajes originales, si está permitido cambiar el material de los bujes. Está permitido adicionar hasta dos (2) tensores extras en la suspensión trasera de libre diseño y anclaje. Barras antirrolido libres, no permitiéndose su regulación desde el puesto de conducción ni del acompañante.

Para la marca Torino únicamente, se permite variar los anclajes de los tensores traseros originales como así también el del amortiguador,

Tensores diseño libre.

También se permite re posicionar el espiral trasero ubicándolo por delante de la manga del diferencial.

Los **amortiguadores** son libres en sus valores, deberán ser nacionales y principio de funcionamiento original, no presurizados, no depósito externo, sus vástagos deben ser macizos. Cantidad original. Los delanteros deberán respetar su anclaje original en su parte superior (torreta) en su parte inferior el anclaje se permite desplazar hacia abajo.

Se permite reformar la torreta para poder sujetar los amortiguadores con rotula u ojal respetando la posición original.

Para poder regular la altura del vehiculo se permite el amortiguador con rosca en su carter o un caño independiente del amortiguador soldado , al apoyo original del espiral..

En los automóviles Falcon, Fairlane, Chevrolet 400 y Chevy se permite en el soporte del amortiguador delantero modificar la forma del anclaje en su parte inferior colocando una planchuela o una U y de ahí salir con un ojal respetando posición original.

En los Automoviles Torino se permite el uso de un grupo de amortiguadores con espiral concéntrico regulable en su altura respetando el mismo la posición del anclaje original en la carrocería y en la parilla de suspensión.

En los automóviles Dodge Valiant (sin barra de torsion se permite el uso de un grupo amortiguador espiral concéntrico regulable en su altura respetando el mismo la posición del anclaje original de la carrocería y en la parilla de suspensión.

Para todas las marcas se permite hacer plato en la parte superior del amortiguador para el apoyo del espiral.

Los **amortiguadores traseros**, Para todas las marcas se permite variar anclaje inferior sobre la coñonera y anclaje superior tomado desde la jaula.

Para Valiant I y II se permite dar vuelta hacia adelante, soporte de amortiguador trasero. Los amortiguadores no podrán tener ningún elemento que actúe como precarga.

Al eje trasero se lo podrá posicionar transversalmente con respecto al casco del automóvil, mediante el uso de una barra Panhard o del tipo Watt.

Para la marca Valiant la inclinación y los anclajes de los amortiguadores traseros serán libres.

Se permite rotular los anclajes tanto inferiores como superiores.

ART N° 9: DIRECCION

La caja exterior con carcasa del mecanismo reductor de dirección deberá ser la original del modelo y marca del automóvil declarado y respetar lugar y forma de fijación original. Relación de reducción libre. Se permite el intercambio entre los modelos de la misma marca de vehículos. (Opcional: se permite colocar cremallera de automóviles de gran serie prohibido de competición).-

Los restantes elementos que componen el sistema de dirección podrán ser de libre diseño, pero de segura construcción. La columna debe ser rebatible.

Los Brazos que comandan la dirección que están anclados en las puntas de ejes, se permite su modificación y colocar rotulas.

ART N° 10: FRENOS

El sistema deberá ser hidráulico y a disco en las cuatro ruedas y de doble circuito. Está permitida la instalación de una válvula repartidora de presión y que se pueda accionar manualmente desde el puesto de conducción.

El sistema deberá ser accionado por el correspondiente pedal, el que deberá actuar habitualmente sobre las cuatro ruedas del automóvil, mediante los circuitos

independientes, cada uno de los cuales operará como mínimo, sobre dos ruedas, estando concebido de manera que, si uno de dichos circuitos dejase eventualmente de actuar, se cuente por lo menos con la acción del restante.

Las mordazas deberán ser las originales de los vehículos homologados en el presente reglamento pudiéndose intercambiar entre sí, el espaciador para ensanchar las mordazas es libre. Opcional mordaza de fundición con cuatro pistones de igual diámetro tipo Bendix que equipan vehículos agrícolas de marca nacional.

Los discos son libres a condición de que su diámetro no sea mayor de 283 mm. y 30 mm. de espesor máximo (prohibido augear). Pastillas compuestos libre. Se permite aislador entre el pistón y la pastilla.-

Las cañerías fijas deberán ser de caño de acero o de teflón con malla de acero y no deberán pasar por el túnel de la barra cardánica. Están prohibidos los flexibles de goma.

ART N° 11: JAULA DE SEGURIDAD ANTIVUELCO

Se deberá montar una estructura de seguridad construida por dos arcos principales, uno tras los asientos delanteros y el otro abrazando los parantes del parabrisas. Estos dos arcos principales estarán unidos entre si por barras a la altura del zócalo, a 380 mm. del zócalo y paralela a la altura zócalo y otra a la altura del dintel de la misma. El anclaje de los montantes del arco se hará al menos con tres tornillos. Los puntos de anclajes de los arcos se deberán reforzar por medio de una placa de acero de 3 mm. de espesor mínimo y de al menos 120 cm² de superficie soldada a la carrocería. Desde el arco que estará detrás de los asientos delanteros se montaran travesaños que irán desde cada lateral de la parte superior del arco, hasta ambos pasarruedas traseros. El arco que abraza los parantes del parabrisas, deberán llevar un travesaño que una ambos lados.

La jaula de seguridad podrá estar construida en una sola pieza o podrá ser de travesaños desmontables, siempre que garanticen el fin previsto.

La jaula de seguridad deberá estar acolchada, la calidad mínima del material será de acero al carbono estirado en frío, sin costuras y las dimensiones mínimas serán de 38 x 2,5 o 44 x 2 mm. **(Ver figura N° 1).**-

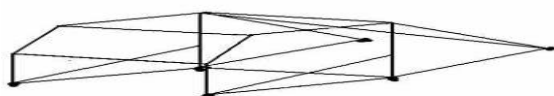


Figura 1

NOTA: La jaula de seguridad deberá ser un refuerzo más del compacto.

La estructura de la jaula, en su parte delantera no podrá sobrepasar la línea original del chasis o falso chasis.

Se prohíbe vincular directamente los falsos chasis delanteros con los traseros por debajo de los mismos.

Se permite unir los caños en la parte delantera fuera de las torretas y de esta forma, considerarlo un refuerzo más del compacto.

Los caños que obligatoriamente deben ser desmontables, pueden ser fijos a la estructura.-

ART N° 12: TANQUE DE COMBUSTIBLE:

Deberá estar ubicado en el baúl a no menos de 30 cm. del zócalo trasero del vehículo, construido en chapa, deberá tener un tapón de drenaje en la parte inferior que permita la total evacuación del combustible, además deberá poseer una tapa con perforación que permita la colocación de un precinto inviolable.

Se permite como opcional tanque de goma antiderrame (de competición) ubicado en idéntica posición al de chapa.

Capacidad libre.

La carga se efectuará por un tubo metálico de un diámetro de 2" como mínimo que debe penetrar dentro del tanque hasta 2 (dos) cm. del fondo del mismo. Tendrá una afloración de 5 cm. y su tapa será roscada y ciega con junta que selle las posibles pérdidas. La parte exterior del tubo de llenado deberá poseer un embudo que lo circunde con descarga al exterior del sector opuesto al caño de escape. El venteo del tanque deberá estar orientado en la parte del parante trasero, lado opuesto al escape.

El conducto que va desde el tanque hasta el motor y que pasa adentro del habitáculo deberá ser de metal. Su conexión con el tanque de nafta y bombas de nafta podrá ser de caño flexible.

ART N° 13: BATERIA

La batería deberá hallarse sólidamente pero acolchada sujeta al casco mediante un marco con por lo menos dos tensores roscados con sus correspondientes tuercas dentro de una caja plástica.

La batería podrá ir ubicada en el compartimiento del motor o en el habitáculo, pero no en el baúl. En caso de que se instale en el habitáculo, solo podrá ser en el espacio que se halla por detrás de los respaldos de las butacas del piloto o acompañante.

La batería deberá tener sus bornes protegidos para evitar cortocircuitos en casos de contactos con partes metálicas durante eventuales choques o vuelcos.

ART N° 14 : PESO MINIMO DEL AUTOMOVIL

El peso MINIMO del automóvil incluido el PILOTO con su correspondiente indumentaria para competir, con sus líquidos, lubricantes, refrigerantes, de frenos y combustible que se encuentre en el momento del pesaje, el mismo será de **1.350 kilogramos MINIMO para todas las marcas.-**

FORD CON TAPA DE ALUMINIO 1370 KILOS.-

El pesaje se efectuará ni bien termina la competencia y sin que el piloto abandone el Parque Cerrado, si ello ocurriera será motivo de exclusión.

El equipo extintor de incendio será incluido en el peso.

En caso de que el vehículo deba ser lastrado, el lastre deberá estar soldado al casco del vehículo, y estar adosado mediante bulones, deberá contar con orificios para ser precintado y obligatoriamente se deberá informar a las Autoridades pertinentes.

ART N° 15: SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

Es libre, a condición de que, sus elementos (radiador, nivel de agua, etc.) estén ubicados en el compartimiento del motor y cubierto por el capot.

El radiador deberá estar emplazado en la parte delantera del motor

Se autoriza instalación de un Canalizador de aire para el radiador de agua a condición que no se cierre el piso del volado de los laterales derecho e izquierdo. Solo se cerrará el piso de la parte central que canaliza el aire hasta el radiador

ART N °16: PROTECCION CUBREVOLANTE

Obligatoriamente en el piso, debajo del túnel correspondiente y de manera que cubra la zona del volante del motor o del embrague, deberá existir una protección contra estallido de embrague, construida de chapa de acero de 3 mm de espesor como mínimo, que cubra de manera cercana y aproximadamente concéntrica, a la citada zona, sujeta sólidamente mediante bulones al block de cilindros del motor, o a la carcasa de la caja de velocidades o a ambos elementos, cubriendo por lo menos el arco de 180° superior. Por lo tanto, esta protección podrá tener aproximadamente la forma lateral de un semicilindro o bien de un semitronco visto lateralmente con inclinación hacia adelante.

Está permitido ubicar la protección cubrevolante fija a la carrocería. En este caso las dimensiones serán las mismas que las especificadas en el punto 1 del presente artículo, cubriendo un arco de 180° por encima del plano horizontal que pasa por el eje del volante del motor.

ART N ° 17: EJE CARDAN:

Libre. En torno a dicho eje cardan, en forma aproximadamente concéntrica y tan cercanamente como la amplitud de la oscilación vertical del mencionado eje cardan lo permita, deberá obligatoriamente colocarse, por lo menos, un arco de retención que lo contenga en el caso eventual de que el acoplamiento estriado del cardan se cortase.

ART N ° 18 : PARTES ELECTRICAS

Dínamo y/o alternador, optativo su emplazamiento.

Motor de arranque LIBRE, obligatorio su emplazamiento y en perfecto funcionamiento.

Distribuidor: Se permite distribuidor electrónico siendo original de gran serie incluyendo su modulo. Si podrán contar con un modulo de la misma características en el caso que en carrera produzca una falla el modulo.

Bujías libre.-

La instalación eléctrica es libre, pero de segura construcción y bien sujeta al bastidor.

El circuito de la luz "stop" ser accionado únicamente por su correspondiente interruptor automático al accionar el pedal del freno, por lo tanto no deberá contar con ningún interruptor manual al alcance del piloto y/o acompañante.

Es obligatorio la instalación de Limpia y Lava Parabrisas. El limpiaparabrisas es libre pero debe estar en condiciones de funcionamiento. La capacidad del tanque del rociador puede cambiarse como también su posición. **OBLIGATORIO:** El uso de una luz amarilla en el centro de la luneta trasera deberá permanecer prendida durante el transcurso de la carrera.-

OPCIONAL: luces intermitente en la ventanilla trasero color naranja o amarilla.

ART N ° 19: CAJA DE VELOCIDADES:

Para todas las marcas el tipo de caja a emplear serán la siguientes: ZF SA-5A o saginauw.-

Deberá ser provista x el constructor con cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás obligatoria.

Con las siguientes relaciones:

PRIMERA:	2.83 a 1 34-13 127.20°
SEGUNDA:	1.85 a 1 29-17 194.60°
TERCERA:	1.38 a 1 28-22 260.86°
CUARTA:	1.00 a 1 24-26 360.00°

Caja Sprint (Saginauw)

1°	:	2,78	a	1
2°	:	1,93	a	1
3°	:	1,36	a	1
4°	:	1,00	a	1

SE PERMITE: eliminar los sincronizados, partiendo del engranaje original el encastre será libre en los cuatros cambio (diente perro) respetando el desplazable original.

SE PERMITE: opcional engranaje de diente recto respetando el diámetro y cantidad de dientes (prohibido los clanes).-

Selectora libre no se permite secuencial.-

PARA DODGE: OPCIONAL EL USO DE ESTA CAJA

<u>Transmisión A</u> 230/4 71 en Adel.			
1°	3,09	a	1
2°	2,10	a	1
3°	1,45	a	1
4°	1,00	a	1

<u>Caja original</u>			
1°	2,84	a	1
2°	1,93	a	1
3°	1,33	a	1
4°	1,00	a	1

Su carcaza principal y extensión de cola deberá ser original como así también las relaciones de sus marchas.

Selector de cambio y varillajes externos libre, prohibiéndose selector de cambios secuencial.

ART N ° 20: LLANTAS:

Deberán ser de chapa o aluminio y sus medidas de 16" x 10.5".

ART N ° 21: NEUMATICOS:

Serán de la marca NA, las cubiertas a utilizar son de 16 altas

El único proveedor de los mismos será la categoría el control de los neumáticos estará a cargo de la comisión directiva de la categoría. Se podrá adquirir en la primer competencia 4 + 2 cubiertas usadas, en la cual podrá utilizar 4 neumáticos en la actividad oficial Cabe destacar que en el resto del año podrán comprar hasta dos cubiertas por carrera. Además se aclara que aquel piloto que compro 6 cubiertas en la primer carrera de la temporada o que se haya incorporado en las siguientes fecha no podrá comprar en la siguiente ya que se restaran para la carrera siguiente.

Se aclara que a partir de la clasificación se deberán declarar cuatros cubiertas que serán las que utilizaran para el resto de la actividad. Se aclara que por roturas, deformaciones, etc podrán realizar el cambio previo autorización de la categoría. Si hay algún neumático que no se encuentre declarado será motivo de exclusión, parcial o total.

En caso de lluvias se utilizarán cubiertas “NA” con dibujo, en las medidas de llantas no se podrán utilizar cubiertas 16 altas.-

ART N ° 22 : EMPLAZAMIENTO DEL MOTOR:

Deberá mantener su posición, ubicación e inclinación original de fábrica del modelo y marca del motor declarado. Se podrá cambiar el material de los montantes pero no sus anclajes. Para la marca Torino se permite desplazar el motor al segundo anclaje que posee el block.

Para la marca Dodge, se permite desplazar hacia atrás 150 mm., manteniendo inclinación y altura original.

ART N ° 23 EMBRAGUE:

Libre.

ART N ° 24: MOTORES DE HASTA 3.900 CM³:

CHEVROLET 230 - TORNADO

380 - FALCON 221 - VALIANT 225 – TORINO (7 bancadas tapa 7 bancadas).

Debido a las dificultades y altos costos para conseguir repuestos:

Se autoriza a las marcas Dodge, valiant y Torino a utilizar los motores Ford y Chevrolet. Las marcas que utilizan dichos motores se les autorizarán usar únicamente la caja marca ZFSA-5A con las relaciones autorizadas en el reglamento general.

Cilindrada: Está permitido aumentar la cilindrada original rectificando los cilindros hasta 0,60 de la medida original para todas las marcas.

Diámetros de cilindros:

PERMITIDA	STD	MAX.
CHEVROLET	98,430 mm	100,154mm
FALCON	93,472 mm	96,mm
TORNADO y TORINO 7B	84,937 mm	86,661mm.
VALIANT	86,360 mm	88,084mm
DODGE	86,360 mm	88,084mm

ARBOL DE LEVA: cruce y material libre no se permite Torrington en su apoyo.

Árbol de levas: Es libre, pero conservando su posición y ubicación original del motor en uso. No se permite montar sobre rodillos. Cruce libre-

ALZADA: Se medirá sin luz colocando un comparador centesimal en el platillo de válvula y cargando con un centésima (0.01mm) las medidas según las marcas serán las siguientes.-

CHEVROLET	10 mm como Máxima
FALCON	11.10 mm como Máxima
DODGE	11.20 mm como Máxima
TORNADO y TORINO 7B	12.00 mm como Máxima

Se tomara promedio de admisión y escape

COMPRESION:

La relación de compresión dependerá del carburador que se utilice según la marca detallada más adelante.

ENGRANAJE DE DISTRIBUCION: libre, se permite reformar la tapa de distribución para corregir el punto-.

ART N °25 : TAPA DE CILINDRO

Se deberá emplear la tapa de cilindros original producida en gran serie (mínimo 1.000 unidades idénticas) por las fábricas argentinas de las marcas permitidas y declaradas en el presente reglamento y distribuidas al público a través de sus concesionarias. Las mismas deberán estar comprendidas dentro de los modelos de los motores autorizados por el presente reglamento.

SE PERMITE:

A). Trabajar los conductos de ingresos y egresos de gases y cámaras de combustión.

B). Cepillar el plano que asienta contra el block manteniendo el mismo paralelo al original.

- C).** Encasquillar los asientos de válvulas con cualquier material a nivel del cielo de la tapa.
- D).** Fresar los alojamientos de los resortes de válvulas.
- E).** Embujar o reemplazar con cualquier material las guías de válvulas a condición de que se mantenga su inclinación y/o ubicación original de las mismas.
- F).** Colocar entre-roscas entre las bujías sin variar la posición e inclinación original de las mismas. La bujía deberá quedar al ras dentro de la cámara de combustión. -
- G).** Las modificaciones necesarias en las tapas de Chevrolet para la adaptación de los balancines de Falcon y/o F-100.
Para Ford Falcon se permite un tabique en el tercer y cuarto cilindro, el mismo estará incorporado al múltiple de escape y penetrará hasta el borde interior de la tapa de cilindros.

SE PROHIBE:

- H).** El agregado de cualquier tipo de material en los conductos de admisión, escape y cámara de combustión. La reparación de alguna fisura no se considera agregado de material siempre y cuando, dicha reparación, sea autorizada por escrito por la Comisión Técnica.
- I) Junta de tapa de cilindro libre obligatorio su uso.**

NOTA ACLARATORIA: Se deja expresamente aclarado que las tapas de cilindros permitidas son las siguientes:

TORNADO: Se permite utilizar las tapas que equipan el motor de 7 bancadas.

DODGE-VALIANT: Todas.

FORD FALCON: De una sola pieza con el múltiple de admisión fijo (con los trabajos permitidos de acuerdo a los incisos a, b, c, d, e, f, g, h.-

MAX ECONO Y SPRINT : se permite únicamente encasquillar ,cambiar guías de válvulas y cepillar en paralelo el plano . Conducto de admisión y escape original no se permite ningún tipo de pulido o maquinado.-

SE PERMITE: el emplazamiento de las tapas de cilindros de aluminio (Perez o Malisia para zonales).

Con los siguientes trabajo medidas de las válvulas admisión 42mm escape 37.53mm ángulo libre ,largo + 10mm de la medida original , se permite trabajar 8mm a partir del casquillo hacia adentro , el conducto de admisión únicamente se permite 30 mm para hermanar el múltiple ,conducto de escape original.

Las tapas de cilindros fabricadas después de los modelos permitidos en el presente reglamento y que mantengan las mismas características, material y diseño idéntico a las mencionadas, son permitidas.

ART N °26 MULTIPLE DE ADMISION::

Original únicamente y que hayan sido para montar un carburador de 1 (una) sola boca permitiéndose: excepto Dodge slant six se permite múltiple de admisión de 2 bocas con base adaptadora.

Trabajar libremente su interior a condición de que no se agregue ningún tipo de material.

Para aquellos múltiples soldados con la tapa de cilindros, se le permite extraer los tapones expansivos de sus extremos para facilitar su trabajo interior, no debiendo alterar las medidas de sus alojamientos.

SE PROHIBE:

Cortar, seccionar, agujerear, soldar y/o eliminar números, marcas o señales identificadoras impresas y/o relieve en los mismos.

Alterar su posición y/o ubicación original como así también sus medidas exteriores.

Múltiple y Caño de escape: Diseño libre, No deberá sobresalir a los costados del vehículo más de 10 cm. Y no deberán estar orientados hacia el suelo ni tampoco hacia los neumáticos.

Volante motor: MATERIAL ACERO Deberá conservar el diámetro original del motor en uso y su correspondiente corona de arranque.

Botadores: Prohibido a rodillo y trabarlos, deben girar libremente.

Lubricación: LIBRE. NO SE PERMITE CARTER SECO.

Bomba de agua: Original del motor en uso o sus similares de fabricación no original.

ART N °27 CIGUEÑAL:

Deberá ser el original del motor en uso permitido en el presente reglamento.

SE PERMITE:

Su recuperación a medida standard

Quitar material para su balanceo siempre y cuando no se exceda los 200 grs. En su peso original.

Se permite sus tratamientos térmicos.

Los pesos mínimos de los cigüeñales serán los siguientes:

DODGE-VALIANT	30,000 KGS.
CHEVROLET	22,600 KGS.
FORD	21,600 KGS.
TORNADO y TORINO	31,800 KGS.

Las reformas necesarias para la adaptación de bielas por intercambios de las mismas, sin que ello implique modificación del recorrido.

SE PROHIBE:

Eliminar marcas impresas en el mismo a los efectos de poder identificar la pieza como repuesto original.

Tolerancia en su recorrido 2 (dos) décimas en más o en menos.

Recorridos originales:

CHEVROLET:	82,550 mm.
FALCON:	87,884 mm.
TORNADO y TORINO:	111,125 mm.
VALIANT:	104,700 mm.
DODGE:	104,700 mm.

Bielas: Libre. Respetando las medidas originales y las mencionadas para cada marca.

Los pesos mínimos serán los siguientes:

DODGE-VALIANT	650grs. Largo entre centro 170.40mm
CHEVROLET	490grs.largo entre centro 148.80mm
FORD 221 130.378mm	490grs. Largo entre centro
TORNADO y TORINO	600grs. Largo entre centro 185.200mm

Para Ford se permite la biela 188 largos 137.490mm.-

Para Dodge se permite la biela Torino.

EN TODOS LOS CASOS TENDRAN +- 0,5 MM DE TOLERANCIA.-

El peso de la biela se tomará sin cojinete, con la correspondiente tapa bulón y tuerca.

Pistones: SE PERMITE PISTON FORJADO AROS LIBRES CANTIDAD ORIGINAL, No deberán sobrepasar el plano superior del block a excepción del Tornado-

ART N °28 Block de cilindros:

Se deberá emplear el block original de la marca y modelo permitido del presente reglamento, o de los modelos posteriores, siempre y cuando mantengan las mismas características, material y construcción idéntica a los modelos permitidos.

SE PERMITE: rectificar o encamisar

Ranurar los alojamientos de los cojinetes de bancada, como así también agrandar los conductos de aceite a los efectos de aumentar el caudal de aceite.

Cepillar o rectificar el plano superior manteniendo el mismo paralelo al original.

Rebajes en la parte superior de las camisas a los efectos de evitar que las válvula lleguen a tocar en las mismas, con la expresa condición de que si se practican dichos rebajes, deberán reducir (un) 1mm. el diámetro de la brida limitadora.

Agrandar y/o embujar los alojamientos de los botadores.

ART N °29 BALANCINES:

Deberán ser los originales de los modelos permitidos en el presente reglamento. Únicamente está permitido rectificar la superficie de contacto con las válvulas y/o el árbol de levas y colocar contratueras en los registros de regulación. A fin de precintar el eje de los balancines se deberán perforar por lo menos dos (2) tornillos o espárragos correspondientes a distintos cilindros.

ACLARACION: Para los motores Dodge-Valiant los balancines son libres, a condición de que no sean del sistema de rodillos. Para los motores de la marca Chevrolet se le permite emplazar el sistema de balancines y eje Ford Falcon y/o F-100, permitiéndose las reformas necesarias para su adaptación. Para los motores Torino o Tornado se permite cambiar los platillos y/o rellenado y posteriormente rectificado.

En todos los casos está permitido instalar dispositivos adicionales para aumentar la seguridad del funcionamiento.

Para la marca Ford Falcon se permite embujar su interior manteniendo su centralidad.

ART N °30: VALVULAS:

Originales DE COMPETICION o del tipo GNC, prohibido su mecanizado. Cantidad, posición y ubicación, original siendo sus medidas de cabezas para las de ADMICION y ESCAPE las siguientes:

ADMICION

FORD FALCON - VALIANT - CHEVROLET: 44 mm. Máximos.

TORNADO 48 mm. Máximos.

ESCAPE

FORD FALCON-VALIAN-CHEVROLET: 38 mm Máximos

TORNADO: 42mm Máximos

Ford con tapa de aluminio: admisión 42 mm y escape 37.53 mm.

Distribución: Libre.

ART N °31 CUBREVOLANTE:

Original del motor en uso, permitiéndose el intercambio entre los modelos de la marca permitido en el presente reglamento.

ART N °32 CARBURADOR:

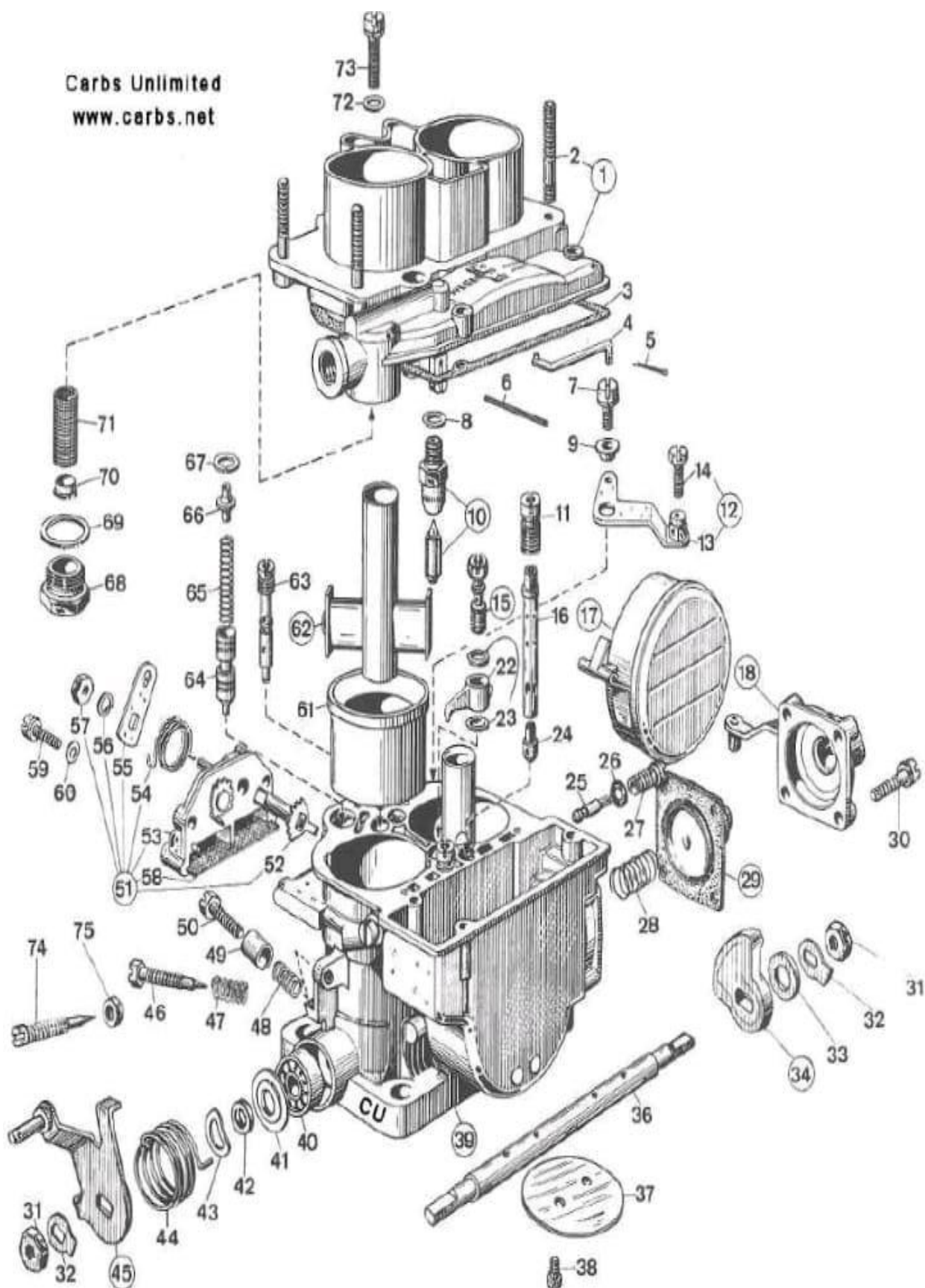
Deberá ser de (una) 1 sola boca, de fabricación nacional de gran serie (Holley/Galileo) que originalmente hayan equipado a los automóviles y/o pick-up de fabricación nacional. Diámetro máximo de la boca 42.9 mm altura de la base, cuerpo intermedio y junta será de 77mm como máximo. Manteniendo su forma exterior original.

SE PERMITE:

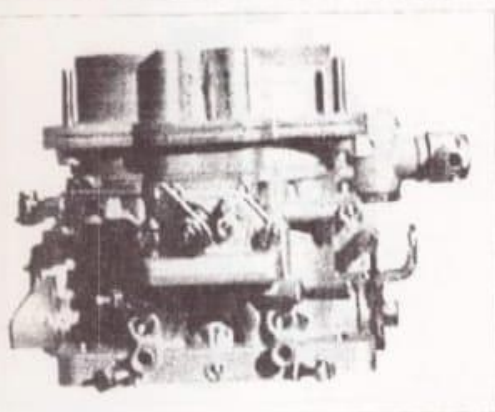
- a) Interior del carburador libre.-
- b) El acople del carburador con el múltiple realizado con los elementos originales o con otro material manteniendo las medidas originales.-
- c) La modificación exterior del carburador a efectos de colocar venteo para la cuba.-
- d) Cambiar los elementos que regulan la dosificación del carburador permitido por el motor (difusor, surtidores).-
- e) Para Torino con motor original podrá utilizar carburador sin brida.-

Se podrá utilizar carburador 2 bocas únicamente marca Careza de boca 40-40 mm conservando las medidas originales. No se permite ningún tipo de modificación La revisión técnica será en base a un carburador patrón original de la categoría. (VER IMAGEN)

Carbs Unlimited
www.carbs.net



VA-113: Ferrari DINO - Carburador CARESA 40/40 de Competición



N°	COD.	NOMBRE DE LA PIEZA
1	13900	TAPA DEL CARBURADOR
2	13901	DISPARADOR DE TAPA CUBA
3	13902	LEVA TAPA CUBA
4	13903	LEVA 140 DCMF 30
5	13904	VALVULA
6	13905	CHAVETA PASANTE
7	13906	TOORNILLO
8	13907	PIRLE
9	13908	SLAJ DEL FLDTANTE
10	13909	UNTA DE AGUJA
11	13910	ABIENTO Y AGUJA

N°	COD.	NOMBRE DE LA PIEZA
12	13911	SURTIDOR DE AIRE
13	13912	LEVA 140 DCMF 25-27 COMPLETA
14	13913	LEVA DEL CERADOR
15	13914	TOORNILLO KEYEN CABLE
16	13915	FLDTANTE
17	13916	TURNO DE EMULSION
18	13917	VALVULA DE COMANDO INYECTOR
19	13918	INYECTOR BOMBA DE POUJE
20	13919	UNTA DE VALVULA
21	13920	SURTIDOR PRINCIPAL
22	13921	SURTIDOR DE BAJA

N°	COD.	NOMBRE DE LA PIEZA
23	13922	UNTA DE PONTA SURT. DE BAJA
24	13923	PONTA SURTIDOR DE BAJA
25	13924	TAPA DE BOMBA DE POUJE
26	13925	TOORNILLO DE BOMBA DE POUJE
27	13926	DIAPHRAGMA BOMBA DE POUJE
28	13927	RESORTE DIAPHRAGMA B. DE POUJE
29	13928	TUERCA DEL EJE
30	13929	SEGURO DEL EJE
31	13930	SEPARADOR DEL EJE
32	13931	CREMALLERA EJE ACCELERADOR
33	13932	LEVA COMANDO 140 DCMF 30
34	13933	LEVA COMANDO 140 DCMF 36
35	13934	EJE ACCELERACION
36	13935	MANIPULA DEL ACCELERADOR
37	13936	TOORNILLO DE EJE MANIPULA
38	13937	CUERPO DEL CARBURADOR
39	13938	MODAMENTO DEL EJE
40	13939	SEPARADOR
41	13940	RIJUE DEL EJE
42	13941	ARANDELA ELASTICA
43	13942	RESORTE RETORNO DEL EJE
44	13943	LEVA MINIMA ACCELERADOR 40/37
45	13944	LEVA MINIMA ACCELERADOR
46	13945	LEVA MINIMA ACCELERADOR 40/38
47	13946	LEVA MINIMA ACCELERADOR 40/39
48	13947	RESORTE MINIMO FIJO
49	13948	TUERCA BLOQUEO N° 48
50	13949	RESORTE DE AIRE
51	13950	RESORTE N° 50
52	13951	RESORTE N° 52
53	13952	TOORNILLO TIPO ACCELERACION
54	13953	UNTA TAPA DEL CERADOR
55	13954	TAPA CERADOR COMPLETA
56	13955	DIFFUSOR
57	13956	VENTURI
58	13957	TURNO EMULSIONADOR

N°	COD.	NOMBRE DE LA PIEZA
59	13958	RETEM CONJUNTO DEL CERADOR
60	13959	TAPA DE CONJUNTO DEL CERADOR
61	13960	RESORTE DE CONJUNTO CERADOR
62	13961	PISTON DEL CERADOR
63	13962	TOORNILLO TAPA DEL CERADOR
64	13963	TAPON FILTRO DEL CARBURADOR
65	13964	UNTA N° 64
66	13965	SOPORTE FILTRO DE NAFTA
67	13966	FILTRO DE NAFTA
68	13967	ARANDELA GROMPER
69	13968	TOORNILLO DE SOPORTE FILTRO
70	13969	SOPORTE FILTRO DE AIRE

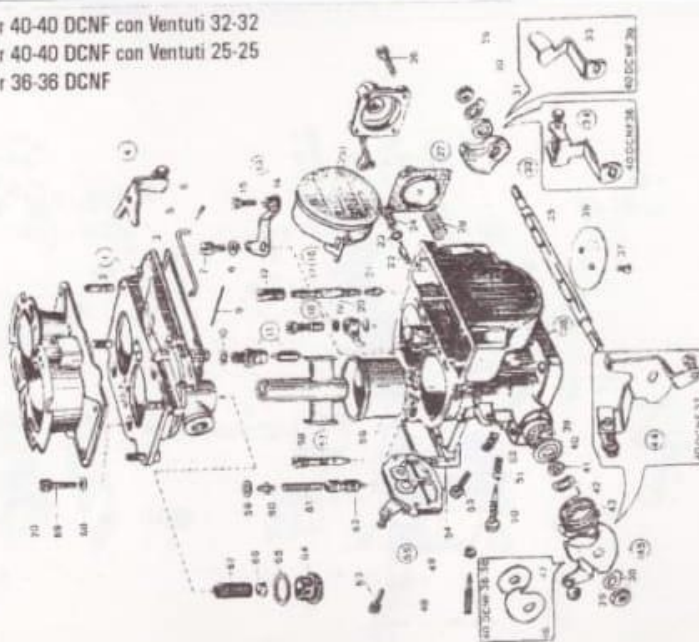
VA-113

Carburador CARESA

Dino Ferrari 40-40

Para automóviles de calle y de competición Tipo DCMF

Carburador 40-40 DCMF con Ventuti 32-32
Carburador 40-40 DCMF con Ventuti 25-25
Carburador 36-36 DCMF



Según la elección en la utilización del tipo del carburador deberán respetar los siguientes valores:

CARBURADOR 1 (UNA) BOCA

CARROCERIA	MOTOR	BRIDA (MM) MAXIMO	COMPRESION
DODGE	DODGE	37	9.5 A 1
DODGE	FORD	37	9.5 A 1
DODGE	FORD TAPA DE ALUMINIO	35	9 A 1
DODGE	CHEVROLET	37	9 A 1
CHEVROLET 400	CHEVROLET	38	9 A 1
CHEVROLET CHEVY	CHEVROLET	37	9 A 1
FORD	TAPA DE ALUMINIO	38	9.5 A 1
FORD	MAX ECONO O SP	38	9.5 A 1
FORD	DE 1 SOLA PIEZA – ADM FIJA	38	9.5 A 1
FAIRLANE	TAPA DE ALUMINIO	35	9 A 1
FAIRLANE	MAX ECONO O SP	37	9.5 A 1
FAIRLANE	DE 1 SOLA PIEZA – ADM FIJA	37	9.5 A 1
TORINO	FORD	38	9.5 A 1
TORINO	TORINO	38	9.5 A 1

TUBO DE EMPALME O TORRETA: Entre el carburador y la brida se permite interponer un tubo de empalme (torreta) de libre material y diseño. Desde el apoyo del tubo de admisión, incluida la brida limitadora de 10 mm de alto deberá mantener una distancia de 100 mm. Tolerancia de todo el conjunto incluyendo la juntas será +/- 10 mm.

BRIDA: Cilíndrica recta canto vivo concéntrico con la boca del carburador espesor 10 mm $\pm$ 0.5 mm material libre.

CARBURADOR 2 (BOCAS)

CARROCERIA	MOTOR	DIFUSOR (MM) MAXIMO	COMPRESION
DODGE	DODGE	28	9 A 1
DODGE	FORD	28	8.5 A 1
DODGE	FORD TAPA DE ALUMINIO	28	8.5 A 1
DODGE	CHEVROLET	28	8.5 A 1
CHEVROLET 400	CHEVROLET	30	8.5 A 1
CHEVROLET CHEVY	CHEVROLET	28	8.5 A 1
FORD	TAPA DE ALUMINIO	30	8.5 A 1
FORD	MAX ECONO O SP	30	8.5 A 1
FORD	DE 1 SOLA PIEZA – ADM FIJA	30	9 A 1
FAIRLANE	TAPA DE ALUMINIO	28	8.5 A 1
FAIRLANE	MAX ECONO O SP	28	8.5 A 1
FAIRLANE	DE 1 SOLA PIEZA – ADM FIJA	28	8.5 A 1
TORINO	FORD	30	8.5 A 1
TORINO	TORINO	30	9 A 1

DIFUSORES -TUBO DE EMPALME O TORRETA: serán provisto por la categoría marca COLLINO

Contacto para adquirirlos 11-3242-0000

ART N °33 FILTRO DE AIRE:

Permitido filtro o toma de aire dinámica, para ello se autoriza presurizar cuba de carburador.

ART N °34 COMBUSTIBLE:

Nafta de uso comercial en vehículos terrestres, sin ningún tipo de agregado de cualquier aditivo, el mismo será controlado por un instrumento provisto por la categoría

ART N° 35: OBLIGACIONES GENERICAS:

Espejo Retrovisor: Es obligatorio que dentro del habitáculo halla un espejo retrovisor que permita al piloto ver a través de la luneta trasera, así mismo, es obligatorio el montaje de un espejo retrovisor externo sobre ambos lados.

Luz de Stop: Se deberán colocar dentro del habitáculo aproximadamente en la mitad de la luneta dos luces de frenos, una por lado de por lo menos 80 mm de lado o redondo de 90 mm de diámetro de color rojo. Esta deberá ser accionadas solo por el pedal de freno, también se colocará una luz central en la parte superior de la luneta de color ámbar que funcionará con el motor en marcha.

Todas éstas equipadas con lámparas de 21 Watts o leed.

Extintor de Incendio: Es obligatorio llevar a bordo del vehículo un extintor de incendio de por lo menos de 2 (dos) kgs. de carga útil de espuma liquida. También puede repartirse la carga en dos extintores. Los extintores deberán estar bien sujetos al piso del vehículo o a la jaula antivuelco, pero de fácil extracción en caso de emergencia. Se recomienda la instalación de un equipo de extinción automática con toberas orientadas hacia el motor, otra al tanque de combustible y una tercera al interior del habitáculo, pudiendo tener dos manivelas de accionamiento, una al alcance del piloto y copiloto y otra en el exterior para que pueda ser accionada por el equipo de salvataje.

Llave Corta Corriente General: En el puesto de conducción del habitáculo y al alcance del piloto, deberá existir una llave de corte general de corriente de la batería debiendo interrumpir el cable masa. En la zona exterior central baja del parabrisas, deberá existir otra llave de corte general de corriente conectadas en serie con la anterior, de manera que pueda ser accionada en caso de accidente, por personas que intentasen el socorro. Esta última llave deberá poseer en sus adyacencias las posiciones "conectadas" y "desconectadas".

Cinturones de Seguridad: Deberán tener un mínimo de 4 anclajes de marca reconocida, de 3" de ancho, HOMOLOGADOS, anclados al casco y/o a la jaula.

Bulonería de piezas vitales: En todas aquellas piezas cuyo desprendimiento pudiera comprometer la estabilidad del automóvil y con ello la seguridad de sus ocupantes, demás participantes y público, se deberá utilizar bulonería de alta resistencia y seguras.

Números distintivos: Obligatorio. Pintado en los cristales de las puertas traseras y otro en el capot. Los números deberán ser de trazo recto y de 50 mm. de ancho y de un color que contraste con los colores del coche, preferentemente de número negro y fondo blanco.

Los autos deberán llevar sus cubrepuertas confeccionadas enchapa.

Para su seguridad y a los efectos de contener al piloto y acompañante en caso de vuelco, los autos deberán tener una malla protectora que estará sujeta al arco de la jaula antivuelco y que será confeccionada de modo tal que sea desmontable para facilitar el ingreso al vehículo. El material de dicha malla deberá ser de hilo de seda trenzado de por lo menos de 4 (cuatro) mm. de diámetro, del utilizado en la construcción de las redes de pescar.

Todo automóvil se deberá presentar en cada competencia, sin golpes, raspones y/o abolladuras de competencias anteriores y se deberá presentar debidamente pintado.

ART N° 36 LASTRE:

Debe ser declarado al Comisario Técnico en la revisión previa, debidamente abulonado y dicho bulón deberá contar con orificios para su precintado.

Deberán ser confeccionados de material: plomo e irán ubicados entre el tanque de combustible y el zócalo trasero del baúl y dentro de éste.

ART N° 37 LUGARES DE PRECINTADO:

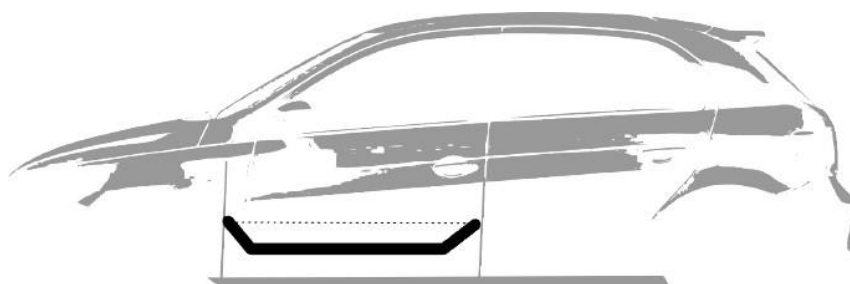
- A).** Tapa de cilindros
- B).** Base de carburador, torreta y brida y múltiple de admisión.
- C).** Caja de velocidades
- D).** Eje de balancines (para Chevrolet que utilicen balancines originales se precintará dos bulones de la tapa de válvulas).

ACLARACION: Los pilotos deberán tener en cuenta cada lugar de precintado y traer los agujeros ya realizados.

También se debe tener en cuenta que la rotura del precinto o su alambre es responsabilidad de cada piloto y su rotura implica la pérdida del tiempo de clasificación o resultado obtenido en carrera.

ART N°38 DISPOSICIONES GENERALES:

Todo automóvil, por lo menos una semana antes de su primera participación en competencias, deberá ser presentado ante la Comisión Técnica de la Fiscalizadora para su verificación, confección de la ficha de homologación y su correspondiente habilitación. Lo mismo deberá hacerse luego de toda modificación importante que involucre a elementos no libres que hayan sido realizadas con posterioridad a su última verificación técnica. Si la interpretación de algún término pudiese dar origen a dudas, se solicita que el constructor, preparador o concurrente de un automóvil, se abstenga de interpretarlos según su propio y personal criterio. En tal caso se sugiere que, mediante nota, se solicite la correspondiente aclaración a fin, de que a través de su Comisión Técnica se expida al respecto mediante un informe, del cual se conservará copia. Dicho informe será la única constancia válida para el constructor, preparador y/o concurrente, en caso de que existan objeciones a cerca del punto consultado. Los Comisarios Técnicos encargados de la inspección previa de los automóviles a una competencia, darán validez exclusivamente a todas las objeciones que estén respaldadas por las recomendaciones técnicas exclusivamente emitidas por escrito. La Fiscalizadora, se reserva el derecho de modificar o aclarar cualquier punto del reglamento siempre y cuando se estime que con la intervención, se proteja el derecho de todos los participantes.



Caños laterales protectores: Altura Máxima 300mm | Altura Mínima 200mm.

ART N° 39: SEGURIDAD:

Cada carpa deberá tener un extintor de 3 Kgs. Mínimo apto para instalaciones eléctricas por cada auto que esté en esa carpa. Estos extintores deben estar a la vista y podrán ser requeridos por el Comisario Deportivo.



NOTA IMPORTANTE: DESPUES DE LOS 5 PRIMEROS EVENTOS LA COMISION TECNICA DE LA FIZCALIZADORA EVALUARA DE ACUERDO AL RENDIMIENTO DE LAS DISTINTAS MARCAS.

ART. N° 39 PENALIZACION:

Con el fin de dar un marco de paridad a la divisional se penalizara con lastre.

El límite de carga será 50 kg. El ganador de la competencia penalizara con 20 kg, el segundo 15 kg y el tercero 10 kg.

Aquel piloto que haya cargado lastre, tendrá la posibilidad de descargar 15 kg finalizando desde el octavo puesto inclusive en el resultado final de las competencias. Cabe destacar que este lastre es independiente al peso general del vehículo.

Los lastres tendrán que estar marcados y amurados en el sector lado del acompañante de manera segura y con bulones no menos de 10 mm con arandelas de vuelo.







































TURISMO PROMOCIONAL CLASE 1 TEMPORADA2026