

INDICE:

- | | |
|------------------------------------|---|
| 01 – JAULA | 26 – BLOCK MOTOR |
| 02 – CARROCERÍA | 27 – CARTER |
| 03 – PUERTAS | 28 – COMPRESION |
| 04 – CAPOT | 29 – CIGÜEÑAL |
| 05 – PORTON TRASERO O TAPA
BAUL | 30 – COJINETES |
| 06 – POLEAS | 31 – BIELAS |
| 07 – CHAPONES | 32 – PISTONES |
| 08 – PARAGOLPES | 33 – PERNOS |
| 09 – PESO | 34 – AROS |
| 10 – LASTRE | 35 – JUNTAS – RETENES |
| 11 – VIDRIOS | 36 – ARBOL DE LEVAS |
| 12 – INSTRUMENTAL | 37 – BOTADORES |
| 13 – LLANTAS | 38 – DISTRIBUCION |
| 14 – CUBIERTAS | 39 – TAPA DE ARBOL DE LEVAS Y/O TAPA
DE VALVULAS |
| 15 – SISTEMA ELECTRICO | 40 – BOMBA DE ACEITE |
| 16 – ENCENDIDO | 41 – VALVULA REGULADORA |
| 17 – REFIGERACION | 42 – FILTRO DE ACEITE |
| 18 – ALIMENTACIÓN | 43 – VOLANTE MOTOR |
| 19 – CARBURADOR | 44 – EMBRAGUE |
| 20 – FRENOS | 45 – ESCAPE Y MULTIPLE DE ESCAPE |
| 21 – DIRECCION | 46 – TAPA DE CILINDROS |
| 22 – SUSPENSIÓN | 47 – CASQUILLO DE VALVULAS |
| 23 – AMORTIGUADOR | 48 – VALVULAS |
| 24 – MEDIDAS DE CARROCERÍA | 49 – MULTIPLE DE ADMISION |
| 25 – TRANSMISIÓN | 50 – ADAPTACION DEL MOTOR |



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TÉCNICO FORMULA 07 CLASE A Año 2026

VIGENCIA

El presente Reglamento tendrá vigencia desde el 01-03-2026 hasta el 31-12-2026

AUTOMÓVILES PERMITIDOS.

Pueden competir en esta clase los siguientes vehículos de Fabricación nacional: FIAT 600 Renault Gordini y Renault "4L" y "4S" con motor 1400 c.c., Citroën 2cv, 3cv con motor Fiat TIPO 1.4 con caja Lancia.

GENERALIDADES

Si se produjese alguna anomalía durante las 3 primeras carreras, se procederá en conjunto con la categoría modificar algunos artículos del presente reglamento.

Queda establecido en este reglamento técnico, que todo lo no mencionado deberá permanecer como lo entregó el fabricante del auto o del motor.

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas.

De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originarias en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la F.R.A.D METROPOLITANA, única autoridad de interpretación y ampliación 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 elemento no original del vehículo declarado.

Aclaraciones:

Se entiende por similar: a toda pieza de diferente fabricante, con todas las características de la original.

Se entiende por opcional: a optar por tener o quitar una pieza.

Se entiende por libre: la libertad de trabajo o cambio, pero debe estar.

Reemplazo de bulonería; Toda tuerca, bulon, tornillo o espárrago etc., puede sustituirse por otro/s de diferentes medidas entre sí.

Inserto: Se permite el inserto (proceso Helicoy) en las roscas.

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

Lastre: en caso de ser necesario el lastre agregado será de bloques de plomo sólidos con ubicación dentro del vehículo en condiciones de máxima seguridad; sujeto con bulones de acero de 10 (diez) milímetros de diámetro mínimo y dos arandelas de 3 (tres) milímetros de espesor por 50 (cincuenta) milímetros de diámetro mínimo. El bulón deberá tener un agujero para ser precintado o lacrado en la verificación previa de cada competencia por el comisario técnico.

LASTRE DE HANDICAP: El primer puesto cargará 20 kg. y no lo descarga en todo el año. Si vuelve a ganar no vuelve a cargar.

La carga máxima que puede acumular en concepto de handicap es de 20 kg.

Dicho lastre es aparte del peso del vehículo (no es parte del peso mínimo del auto).

El hándicap por peso corresponde al piloto, si este cambia de vehículo le será aplicado en el que utilice.

El lastre de hándicap es por las posiciones obtenidas en pista, independientemente de alguna sanción posterior (técnica o deportiva).

Cambio de pieza: todo aquel vehículo que necesite extraer, reparar o cambiar elementos que han sido sellados en la verificación técnica previa, deberá solicitar autorización al comisario técnico, quien además si considera presenciara el desarme y verificación y/o medirá los elementos extraídos.

Se permite el uso de adquisición de datos. Se prohíbe el uso de sensores, conexiones alámbrica o inalámbrica, y todo tipo de vínculos entre estos accesorios y el vehículo en cuestión.

REVISACION TECNICA OBLIGATORIA

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.

Se realizará previa a cada competencia por el comisario técnico, quien revisará cada uno de los ítems debajo mencionados y determinará si el vehículo está en condiciones de participar en la competencia.

Ningún auto podrá largar con faltantes de algún elemento, salvo que lo autoricen las autoridades constituidas de la prueba, y durante la misma deberá ajustarse al RDA., que es obligación conocer.

Al competir, el piloto lo hace en pleno conocimiento y conformidad de este reglamento, haciéndose pasible de las sanciones correspondientes sino se encontrará encuadrado dentro del mismo.

Carrocería: incluye también puertas, tapa de motor, tapa de baúl, travesa, chapones y paragolpes. En el interior, se deberá colocar una chapa en la zona del respaldo del asiento trasero, cubriendo totalmente el habitáculo y el compartimiento motor, debiendo quedar en forma estanca.

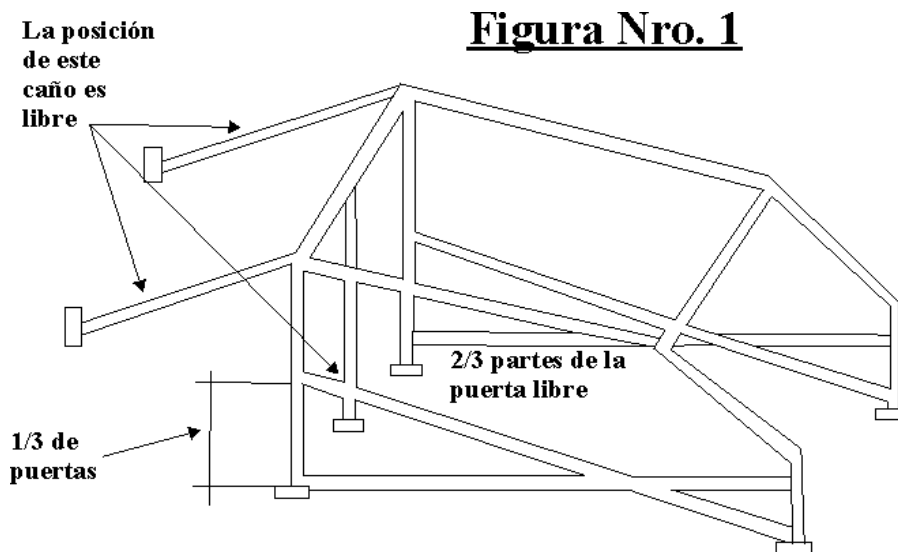


FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

Se controlará sobre cada marca en particular.

Estructura de seguridad: se verifica diámetro de caños, puntos de anclaje mínimo y fijación de la misma a la carrocería, tomando como base el plano de la figura N° 1. La distribución de los restantes caños que se quisiera agregar, deberá obedecer a lo expresado en el artículo N° 1 para cada marca en particular.

Limpia parabrisas: obligatorio, automático y en funcionamiento, el modelo es a elección.



Para todas las marcas y modelos: los días de lluvia se permite cualquier tipo de aislación entre la parte eléctrica y el agua. Y todo tipo de desempañador.

PROTECCION LATERAL: Compuesta de una placa metálica cubriendo la cruz de jaula en su totalidad. Sobre la misma un cajón de 150 x 600 x 80 mm. relleno de poliuretano expandido o material similar (a cambio del cajón también se puede rellenar el interior de la puerta con dicho material). En su defecto se puede agregar dos caños paralelos sobre la cruz (con 200 mm. de separación) que queden ubicados dentro de la puerta estando ésta cerrada.

Redes de seguridad: se deberá colocar redes en condiciones de óptima seguridad, con una abertura no mayor a 80x80mm. Teniendo como ancho de la medida de la puerta y como largo deberán superar como mínimo 200mm, la abertura del vidrio. Deberá estar sujeta en la parte superior de la jaula firmemente con precintos, mientras que abajo estarán sujetas en ambos extremos con cinturón y hebilla de apertura rápida, también a la jaula o en el zócalo en condición de máxima seguridad.

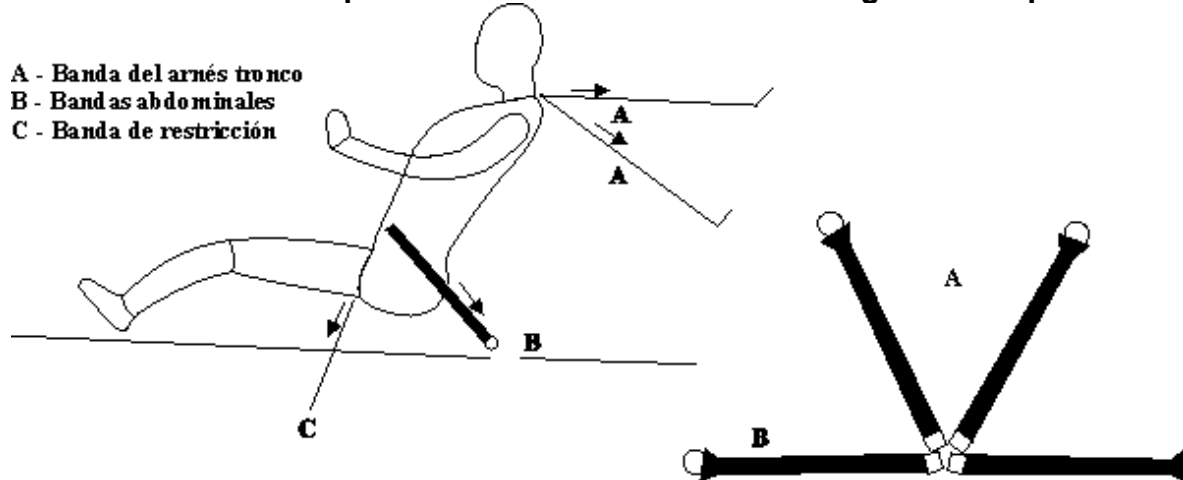
Cinturones de seguridad: serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para cada piloto, debiendo ser del tipo arnés. Deben estar perfectamente asegurados y responder a homologación FIA o a las normas



internacionales similares. No podrán estar fijados a las butacas. Los cinturones de seguridad deberán tener un ancho mínimo de 3" (7,5 cm.), con 5 puntos de anclaje a la jaula con tornillos de 10 mm.

POSICIONAMIENTO CORRECTO DEL CINTURON DE SEGURIDAD

“Los arnés se han dispuestos considerando como más grave el impacto frontal”



Butacas: con apoya cabeza incorporado, fijadas con bulones de 10mm de diámetro como mínimo por 50mm de largo mínimo; o soldada al piso o a la jaula en condiciones de óptima seguridad.

Se podrá trasladar la butaca al centro del auto para todos los vehículos.

Volante extraíble: será obligatorio el uso de un saca volante extraíble.

Espejo retrovisor: como mínimo uno interior y 2 exteriores, uno a cada lado.

Batería: tamaño y tipo libre. Deberá estar ubicada dentro del habitáculo. Deberá estar dentro de una caja plástica o fibra de vidrio, con tapa hermética, sujeta con soporte en condiciones de máxima seguridad.

Corte de corriente: deberá tener como mínimo dos, uno ubicado en el interior al alcance del piloto y otro exterior, en el torpedo, parte inferior del parabrisa lado derecho, conectado en serie y deberá cortar eléctricamente el cable de masa de batería. El exterior deberá estar claramente señalizado por la figura de un rayo. Sistema eléctrico: se verificará sobre cada marca en particular, ver ART. N° 15.

Extintor: es obligatorio tener a bordo del vehículo al menos un (1) extintor de 2½ Kg. como mínimo, al alcance del piloto, AFFF (de espuma) o halon con reloj indicador de carga, marbete del año en curso y opds correspondiente, sujeto con suncho metálico, deberá llevar pintado el numero de auto al que pertenece con pintura esmalte sintético, y en lugar visible.

Tanque de combustible y cañería de alimentación: se controlará sobre cada marca en particular, ver ART. N° 18.

Combustible: de uso comercial

Recuperador de aceite: un recipiente metálico de un litro como mínimo de forma libre. Su uso es obligatorio.



Identificación: Ubicación y diseño del numero distintivo.

Los números deberán ser colocados en los acrílicos laterales traseros y en el parabrisas. El diseño de la/s cifra/s debe ser de trazo clásico, sin adornos ni agregados que puedan dificultar la lectura. En cada lateral deberá pintarse el nombre de los tripulantes y el grupo sanguíneo de los mismos en un rectángulo lo suficientemente grande como para contener caracteres de 4cm de altura. Es obligatorio dejar la puerta libre de publicidad, para ser utilizada por la categoría.

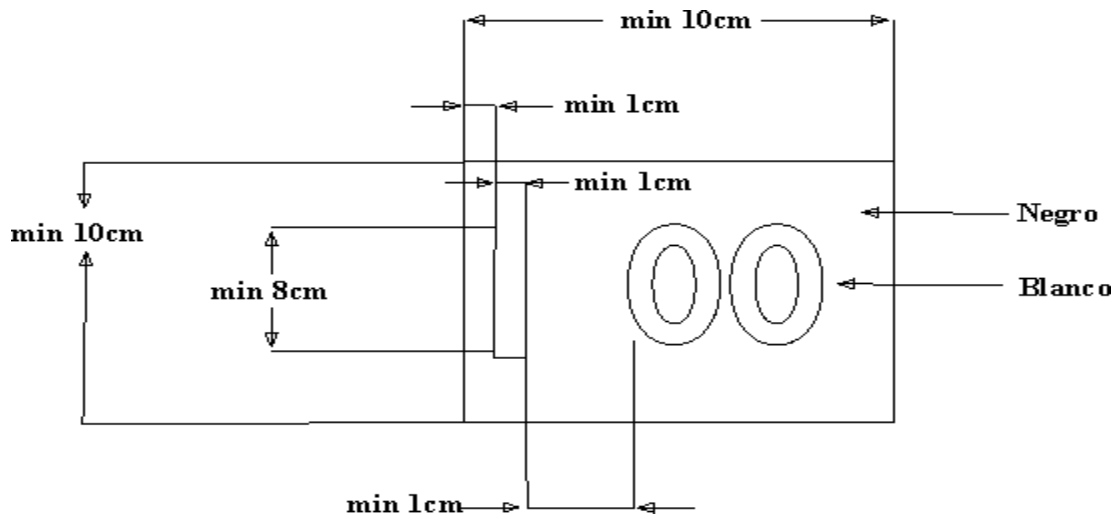
NUMERO DISTINTIVO LATERAL

Serán otorgados por la categoría.

NUMERO DISTINTIVO FRONTAL

Deberá ser colocado en la mitad del parabrisas, junto al burlete inferior del mismo. La/s cifra/s que forman el número del auto serán de color blanco sobre un rectángulo de color negro. El rectángulo negro deberá medir como mínimo 10cm de altura por 10cm de ancho. Los números blancos tendrán una altura mínima de 8cm y un trazo de 1cm de espesor. La separación mínima entre los números será de 1cm, al igual que la distancia mínima de los números al borde del rectángulo.

Esquema numero frontal:



Gancho remolque: es obligatorio de un gancho de remolque en el parante delantero izquierdo, sujeto firmemente a la carrocería o estructura de seguridad.

Buzos antinflama: será de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para piloto, homologado FIA. Deberá llevar bordado en forma legible el nombre, apellido y grupo sanguíneo del usuario.

Casco de protección: será de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para piloto. Deberá ser de tipo integral, homologado FIA. Será obligatorio el uso de casco con visor.



REVISACION TECNICA OBLIGATORIA

Se realizará al final de cada competencia por el comisario técnico, quien pesará los once primeros autos según la clasificación oficial y en las condiciones en que terminen la competencia, además verificará los sellados realizados en la verificación previa.

El primero y el segundo deberán desarmar. Del tercero al décimo, uno a sorteo. Luego se sorteará que bolilla le toca a cada uno de estos, para la verificación. Además el Comisario técnico está facultado para revisar cualquier ítem del reglamento en cualquier momento de la prueba.

BOLILLA 1: Compresión, Frenos. Suspensión. Transmisión. Trocha. Distancia entre ejes Caja y diferencial.

BOLILLA 2: Compresión, Block, Cigüeñal. Pistón, Perno y aros. Volante y Embrague.

BOLILLA 3: Compresión, Tapa de cilindros completa. Múltiple de admisión y Carburador

Previo a la medición de compresión se completará una declaración jurada en la que se indicará: Diámetro de cilindro, Carrera y Cilindrada unitaria.

MUY IMPORTANTE: Se comunica a constructores, preparadores o concurrentes de los automóviles participantes, que los instrumentos de medición y la metodología en tiempo y forma utilizada para las verificaciones técnicas corren por cargo de la comisión técnica. El auto que sea desclasificado técnicamente en alguna competencia, será verificado obligatoriamente en la próxima competencia que se presentara.

FIAT

ART.01: ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Compuesta por tubos de acero conexiónados con un diámetro mínimo de 28mm y un espesor mínimo de 1.5mm. En su fijación al piso con placas de 3mm de espesor. Deberá tener 7 puntos de apoyo como mínimo (según figura N°.1). Los caños agregados son libres en diámetro y posición pero no podrá invadir el hábitat del piloto, siendo obligatorio con "X" entre los caños delanteros y traseros de las puertas para la protección, debiendo dejar libres las 2/3 partes de las puertas, tampoco podrán salir del habitáculo, zócalo, torpedo, panel trasero, pasa ruedas ni sobrepasar el piso delantero y trasero a una altura superior de 70mm. A excepción de hasta dos caños de ambos lados (izquierda y derecha), por dentro o por fuera de los pasa ruedas traseros y al ras de los mismos de longitud hasta transversa. Se permite soldar toda la jaula a la carrocería.

Se podrá prolongar la estructura con dos caños del mismo diámetro mínimo de la jaula hasta la torreta de los amortiguadores delanteros (uno por lado).

Será obligatorio en su parte interior en los pasa ruedas delantero la colocación de un caño que proteja las piernas del piloto en una ocasional invasión de la llanta al interior del vehículo, mínimo 25mm.

Se permite prolongar los caños de la jaula de lateral a lateral a la altura del piso, tanto adelante como detrás de las butacas.



Se permite un caño de refuerzo desde el interior de la estructura al apoyo de la manito o tortuga del lado de exterior.

Se permite reforzar con 1 caño por lado desde el apoyo de la travesa del motor hasta el soporte (manito) del pantógrafo.

ART.02: CARROCERIA:

Original en su material y forma. Se podrá reparar y reforzar conservando su forma, medida y materiales. Los guardabarros traseros podrán recortarse en todo su entorno hasta 10cm y podrá quedar en su parte superior una medida mínima de 20cm al marco de la ventanilla. Los delanteros se podrán recortar 5cm en su parte inferior incluyendo la punta del zócalo y podrán quedar en su parte superior hasta una medida mínima de 22cm al borde de la línea del baúl (ver figura N°2). Opcional: frente, cubre rueda trasero y delantero provisto por la Categoría., colocación de pontones laterales de pasa rueda delantero a trasero según muestra. permitido recortar los pasa ruedas delanteros por delante de los amortiguadores.

Se permite cortar el frente a la altura del apoyo de la caja de dirección y pasa-ruedas a la misma distancia.

Se permite unificar guarda barro, capot y frente y colocar superpuesto trasero en guarda barro construido en material plástico provisto por la firma "TABO PLASTICO".

Se permite en el piso del auto, entre ambos chasis, prolongar éste hasta la altura del elástico al solo efecto de colocar pedalera y bomba de freno, sin estructurar.

Se permite modificar, en el lugar del baúl, piso para colocar tanque de nafta plástico hasta la altura del parabrisa, no pudiendo quedar en descubierto el tanque de nafta dentro del habitáculo.

Se permite piso original o piso plano (opcional)

Se permite cortar: inferior contra-frente baúl hasta 60 cm. Chapa vano motor original o similar respetando la posición original y siguiendo líneas originales hasta 20 cm en todo su contorno.

Parallamas: Se permite modificar la forma del parallamas original del vehículo, para permitir un fácil acceso a la caja de velocidades ya los elementos más cercanos. No deberá existir ningún orificio que comunique el vano motor con el habitáculo. Para ello deberá colocar un parallamas de material no inflamable, que alcance el travesaño donde se fijan los amortiguadores y resortes.

Se permite tapar los agujeros de: Bocina, Luces Traseras y Delanteras, sin modificar la trompa. Se podrá cortar el chapón por donde pasan los caños de escape y la chapa difusora de aire del radiador. Se permite desmontar guardabarros y frente. Prohibido los refuerzos de trompa. Refuerzos que sujetan el contrafrente originales y opcionales. Permitido refuerzo de anclaje por arriba o por debajo de la caja sin que afecte el funcionamiento y anclaje de la suspensión. Se permite un caño de amortiguador a amortiguador delantero. Se permite reforzar el puente trasero.

Se permite cortar: inferior contra-frente baúl hasta 60cm. Chapa vano motor siguiendo líneas originales hasta 12cm en todo su contorno.

Se permite agujerear o cortar: frente trompa a una medida máxima de 50x35cm en el capot en medidas máximas de 35x45cm y en las formas y de acuerdo a la figura N° 2. En ambos, caso de ser cortes, deberán ser cubiertos con una malla tejida. Opcional: trompa provista por la Categoría.




Se permite agujerear: Pasa ruedas traseros para pasar caños soportes de cola. Piso de baúl a efectos de colocar bombas de freno y/o pedales (se permite colocar cobertor de material y forma libre, desmontable dentro del baúl a sólo efecto de cubrir bombas de freno y pedal). Piso delantero (lado acompañante) para pasar caños del sistema de refrigeración. El frente-trompa con hasta dos orificios de diámetro máximo de 3”(pulgadas) a efecto de colocar mangueras para ventilar frenos delanteros. La dedalera será libre con posición de manejo original. Se permite la colocación de una chapa de aluminio ubicada por encima de los caños inferiores de la jaula, fijada con tornillos a sólo efecto de permitir el libre desplazamiento de los pies del piloto. Bulones de carrocería y roscas, medidas libre. La pintura es libre.

Se permite retirar o cortar el túnel del medio, para poder pasar el caño que va de lateral a lateral

Se deberán colocar dos cadenas de sujeción de motor a carrocería en condiciones de máxima seguridad para que el motor no se desprenda en caso de accidente.

Cupe 800: Se podrá colocar parante medio. La carrocería se podrá levantar interiormente.

Especificaciones sobre cortes de guardabarros

Frente de Trompa y Capót

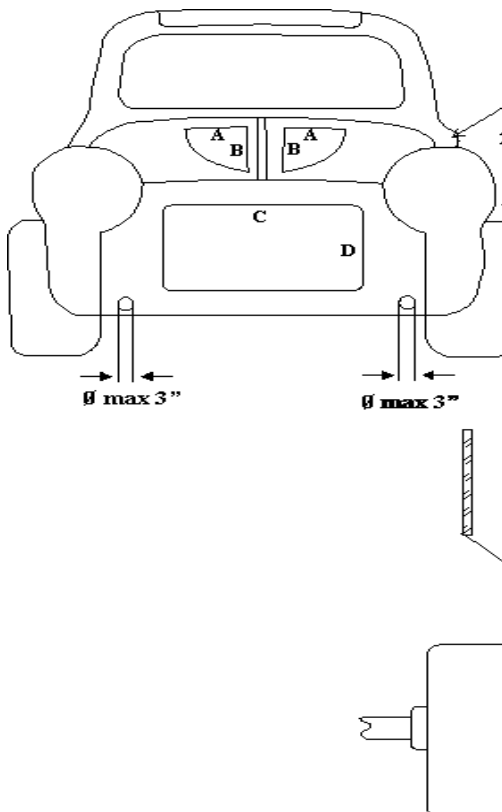
Los guardabarros delanteros se podrán recortar 10cm en su parte inferior incluyendo la punta del zócalo y podrán quedar en su parte superior hasta una medida mínima de 17cm al borde de la línea del baúl. (Se modifica el valor de la figura N “2).

Se permite trompa de plástico de cualquier proveedor manteniendo su forma original.

Se permiten guardabarros traseros de plástico, cualquier proveedor.

Se permite agujerear o cortar la trompa y capot para ventilación del radiador, forma libre.

Figura N°2



Guardabarros delanteros: Se deberán respetar formas originales sin ningún tipo de cuevas originales, labios o pestañas del lado exterior permitidas en ángulo de 90° hasta 15 cm de largo total.
Medida mínima 17 cm según muestra.

Corte o agujereado de trompa:
Lado C: máximo 50 cm
Lado D: máximo 35 cm

Corte o agujereado: Capot En forma y medida según figura
Lado A : 35 cm
Lado B : 45 cm



ART.03: PUERTAS:

Se permite cambiar de lugar las bisagras de manera de atrás hacia delante. Accesorios y sus anclajes opcionales. Se podrá recortar su interior hasta el borde del tapizado. Manijas y puertas libres, interior y exterior en perfecto funcionamiento. Prohibido el uso del pasador. se podrá cortar la puerta para la colocación de pontones laterales. Bisagras libres.

Cupe 800: se podrá hacer marcos de ventanilla. Se podrá alivianar en condiciones de óptima seguridad.

ART.04: TAPA DE MOTOR:

Bisagras libres en posición original. Se permite llevar abierta sin superar la línea imaginaria de la parte inferior de la luneta. Se permite cortarla hasta quedar en una misma línea con el apoyo de la travesa. Se permite cortar chapa protectora de distribuidor. Soporte libre. Sin sobrepasar medida de tapa.

Coupe 800: se puede reemplazar en fibra de vidrio o aluminio conservando su forma original.

ART.05: TAPA DE BAUL:

Bisagras y trabas libres. Se puede alivianar su interior en condiciones de seguridad.

Cupe 800: se puede reemplazar en fibra de vidrio o aluminio conservando su forma original. Se permite corte o agujereado en forma y medidas según figura N° 2.

ART.06: TRAVERSA:

Libre. Siendo obligatorio colocar tornillos de sujeción de adentro hacia fuera. Su separación máxima permitida desde la punta del cigüeñal al exterior de la misma será de 100mm.

Cupe 800: deberá cerrar la parte trasera para que no queden las puntas de los guardabarros sobresalidos.

ART.07: CHAPONES:

Cubre elástico, volante y motor serán opcionales, libre en su material, manteniendo su forma. Cubre arranque material libre. Para llama ignífugo.

ART.08: PARAGOLPES:

Es obligatorio eliminar el delantero y sus soportes. El trasero es libre, opcional, no pudiendo en ningún caso sobrepasar el ancho de la carrocería.

ART.09: PESO:

Peso mínimo del auto con piloto y su respectivo buzo y casco para los que tengan frenos de producción nacional o gran serie deberá pesar 710 kg. Con Caja Original 690 Kg.

Para los que tengan freno de competición (calipers o pinzas) deberán pesar 730 kg. Con caja Original 710Kg.

Será pesado en las condiciones en que termine la competencia. Deberá colocar los lastres dentro del habitáculo para llegar al peso mínimo.

ART.10: VIDRIOS:

Parabrisas triple. Luneta de acrílico o triple expulsable. Los laterales traseros se deberán reemplazar por acrílicos, podrán tener un agujero por lado de 75mm de diámetro con un deflector que permite la salida del aire interior. Los laterales delanteros se deberán reemplazar por acrílicos transparentes. Anclaje de acrílico libre, en posición original (prohibido fuera de la chapa). Se podrá calar los acrílicos delanteros pudiendo tener canalizador del aire al interior. Se permite burbuja hacia fuera.

Los vidrios laterales delanteros y luneta no podrán tener publicidad alguna y sólo se permite en el parabrisas la franja parasol y delanteros laterales solo en 70 mm a lo largo en su parte superior.

Coupe 800:

Parabrisas triple. Luneta original o de acrílico o triple expulsable. Los laterales traseros se deberán reemplazar por acrílicos, podrán tener un agujero por lado de 75mm de diámetro con un deflector que permite la salida del aire interior. Los laterales delanteros se deberán reemplazar por acrílicos transparentes. Anclaje de acrílico libre, en posición original (prohibido fuera de la chapa). Se podrá calar los acrílicos delanteros pudiendo tener canalizador de aire al interior. Se permite burbuja hacia fuera. Los vidrios laterales delanteros y luneta no podrán tener publicidad alguna y sólo se permite en el parabrisas la franja parasol.

ART.11: INSTRUMENTAL:

Libre opcional. Prohibido los conectados a la admisión. Se podrá colocar medidor de presión de bomba de nafta. Se permite retorno al tanque.

ART.12: LLANTAS:

Libres. Ancho máximo 6”(pulgadas), medido de apoyo a apoyo del talón. El desplazamiento será medido del apoyo en la masa hasta la parte exterior de la llanta y la medida máxima será de 120mm sin tolerancia. Prohibido el uso de labio antideriva.

ART.13: CUBIERTAS:

Las cubiertas a utilizar serán Pirelli 510 usadas (hasta la 2 fecha inclusive)

A partir de la 3 fecha serán de uso obligatorio cubiertas NA usadas, provistas por la categoría.

Rankeados 2025

Para la 1° fecha se permiten 6 cubiertas usadas o 4 selladas del campeonato 2025 más 2 provistas por la categoría. Luego de la 1° fecha solo se permitirá sumar 2 cubierta usadas por evento, no Acumulable.

Debutantes 2026

Los pilotos que debuten tendrán la opción por única vez de traer sus cubiertas usadas, deben tener un testigo máximo de 3, 10 mm.

El auto que debute a partir de la 5° fecha deberá colocar 6 cubiertas usadas provista por la categoría

Queda prohibido la utilización de cubiertas nuevas o las que no suministre la categoría.



Cubiertas de Lluvia:

Se sellarán 6 cubiertas en todo el campeonato, nuevas o usadas.

Prohibidas cubiertas de fórmula de todas las marcas.

Las cubiertas de lluvia podrán ser Pirelli dibujadas o ancorizadas.

Nota importante: En caso de rotura comprobable, previa autorización técnica, se podrá reemplazar el neumático por otro usado, que proveerá la categoría.

ART.14: SISTEMA ELECTRICO:

Instalación eléctrica libre de diseño, dentro del habitáculo deberá ser cubierta por un caño corrugado o aislante ignífugo en condiciones de seguridad. Generador de corriente y regulador de voltaje opcionales. Permitido el recorte de la cabeza cubre bendix de arranque para que no toque en el embrague. Será obligatorio: el uso de dos luces de stop, en la luneta trasera visibles, accionada únicamente por el pedal de freno con una lámpara de 15 o 20 watts. El uso de una luz de color ámbar o amarilla de 15 watts en días de lluvia, colocar en el centro de la luneta. Para las carreras nocturnas será obligatorio el uso de una luz reglamentaria o similar delante de color ámbar o azul y atrás de color rojo, con lámparas de 5 watts de potencia eléctrica. Demás luces, opcionales.

Motor de arranque: Preparación libre en ubicación original. En funcionamiento.

ART.15: ENCENDIDO:

Distribuidor convencional o eléctrico originales línea FIAT, en posición horizontal o vertical, sistema de engranajes libres. Se permite: reemplazar buje por rodamientos y trabados de contrapeso. Módulo de encendido original FIAT (Magnetti, Bosch, Lucas Garef.GM Indiel), ubicación libre. Se permite colocar dos módulos con llave inversora. Se prohíbe el uso de captor sobre volante o polea del cigüeñal. Bujías libres una por cilindro de 14mm de diámetro.

Bobina, condensador, rotor, tapa del distribuidor y cable de alta tensión libres.

Opcional tipo Volkswagen (original o alternativo) sistema hall solo se permite al blok de motor Orden de encendido ORIGINAL.

Prohibido potenciar módulos o colocar módulos potenciados o elevadores de tensión en toda su expresión.

Se permite limitador de RPM

ART.16: REFRIGERACION:

Radiador forma y tamaño libre en posición adentro del baúl. Se permite armazón soporte del mismo. Electro ventilador y accionamiento del mismo libre. Canalizador libre. Termostato opcional, tapa del mismo libre. Mangueras libres. Caños de diámetro y material libres. Debiendo pasar por debajo de la butaca del acompañante en condiciones de seguridad. Bomba de agua original o similar, interior libre.



ART.17: ALIMENTACION:

Tanque de nafta ubicado en el baúl, capacidad y forma libre, construido en chapa de aluminio o acero galvanizado. Deberá tener en la tapa y la garganta 2 orificios para su precintado y un respiradero al exterior dirigido hacia abajo. Filtro de nafta libre, ubicado fuera del habitáculo, debe ser metálico. Cañería libre, en su trayecto sujeta al casco. Prohibido las de plásticos.

Bomba de nafta original o similar, reglaje libre. No se permite canalizador de corriente de aire sobre la bomba. El Comisario Técnico será el encargado de estipular en tiempo y forma el control de los combustibles.

Manguera de entrada a la bomba y carburador mayado metálico. Conexionado libre.

ART.18: CARBURADOR:

Original Weber 32 ICEV, o similar en ese caso deberá ser autorizado y sellado por la Comisión Técnica. Sus medidas deberán ser de 24mm para el difusor y de 32 mm en su base mariposa, tolerancia de ambos +0,2mm. Sistema de cebador opcional. Centrador de mezcla original, preparación libre sin aporte de material. Se permite invertir su posición. Se permite reemplazar los surtidores (chicleros) de aire y nafta y tubo emulsionador, y además, agrandar el interior de canales sin variar ni modificar roscas de sujeción. Paso calibrado de econostat libre. Es obligatorio tapar todas las bocas de vacíos y recirculación de agua. Se permite colocar toma en el tapón del filtro para el medidor de presión de nafta. Permitido un deflector (Sujeto al Escape) entre los múltiples de admisión y escape para disipar el calor material libre, medidas máximas 39cm x 18 cm. Se permite dos riendas de la tapa a la base del carburador. Filtro de aire de diseño opcional; no pudiendo tener ningún elemento que sirva de sobre alimentador (cono o trompeta), y la toma de aire deberá ser ubicada dentro del habitáculo y/o vano motor. Mariposa y cuerpo de aceleración, eje, separador y juntas en formas, cantidad y medidas originales. Se permite cortar caños de circulación de agua; debiéndose tapar los orificios. Comando de la mariposa de aceleración en tipo y anclaje libre. Todo flujo de aire debe pasar por el difusor.

Prohibido el mecanizado del cuerpo en cualquiera de sus formas.

Junta de cuba libre, **espesor 1 mm (se podrá colocar 2 juntas)**, con aporte de material, se permite tapar orificio de cuerpo entre inyector de bomba de pique y surtidor de aire de alta.

Tornillos de eje de mariposa libres.



ART.19: FRENOS:

Libre, obligatorio y en funcionamiento en las cuatro ruedas. Solamente los delanteros se podrán ventilar utilizando manguera de plástico o goma de un diámetro máximo de 3" (pulgadas), sujeta a la carrocería o a las parrillas.

Es obligatorio el uso de dos bombas de frenos (ambas en funcionamiento), o bien de una bomba de freno de doble circuito, permitiéndose en ambos casos nacionales o importados. Anclaje y comando de las mismas libre.

En freno delanteros se permite soldar el soporte de la mordaza del cáliper a la punta de eje, en frenos traseros, se permite soldar del freno al pantógrafo. Freno de mano opcional. Prohibido sistema ABS.

Prohibidos discos perforados, si ranurados. Salvo los de competición.

ART.20: DIRECCION:

Caja de dirección original, posición original, de relación y reglaje libre. Barras: se permite invertirlas, la central podrá ser regulable, largo libre. Soporte de brazo auxiliar y bujes material libre o montados sobre rulemanes, conservando su posición y ángulo original. Columna, soporte y volante libres.

Se permite tensor entre la caja de dirección y brazo auxiliar.

Extremos de dirección en posición original.

ART.21: SUSPENSION:

Delantera: elástico libre montado todo dentro del anclaje original. Cuna de elástico material libre, forma similar, con una altura mínima de 18mm. Goma de cuna de elástico opcional. Se permite suplementar y dar avance, zuncho original o similar. Se permite tensor elástico del centro del mismo hasta el falso chasis delantero derecho. Parrilla de suspensión original o similar, se permite re soldar y reforzar sin variar forma y ángulos. Prohibido variar posición de los bulones. Se permite suplemento para dar avance. Bujes material y forma libre, prohibido el rotulado. Topes de suspensión libre, opcional, sobre anclajes original. Masa original o similar, permitido re mecanizar. Se permite masa trasera FIAT 128, UNO, DUNA. Punta de eje original o similar. Se permite la de Fiat 133, se permite encamisar y mecanizar para uso de masa trasera Fiat 128, UNO, DUNA. Se permite agujerear para enchavetar. Perno y buje material libre. Rulemán libre, se permite colocar separador entre rulemanes. Se permite bulón de parrilla roscado para modificar comba y avance.

Trasera: espirales reglaje y medidas libres en anclajes originales (se permite suplementar) bujes material y forma libre con centro de rotación original, no rotulado. Tope de suspensión libres, opcional, sobre anclajes originales. Se permite herradura de caja.

Pantógrafo: se permite reforzar manteniendo su aspecto original, como así también sus medidas, agrandar correderas de la manopla, sin aporte de material, ensanchar en el lugar del manchón, hacer corte para extracción del palier y suplementar en el plato de freno en cuña hasta 2mm. Porta mazas y maza sera libre, con centro de rotación original. Tornillos de ruedas se permiten espárragos.



ART.22: AMORTIGUADORES:

Se permite el uso de amortiguadores hidráulicos y presurizados nacional, delanteros y traseros, permitiendo el uso de rotula en el anclaje inferior. No se permite su regulación desde la posición de manejo. No se permite amortiguador con tacho suplementario. Prohibido la comunicación entre amortiguadores. Anclajes originales para amortiguadores delanteros, para traseros se permiten colocar torreta tipo FORD (altura máxima de la misma 85mm), los mismo deben encontrarse en su posición original. Bujes libres.

Se permite placa circular diámetro máximo 15cm atornillada o abulonada en su parte superior para anclaje de amortiguador para su fijado en la carrocería.

ART.23: MEDIDAS DE CARROCERIA:

La distancia entre ejes tendrá una tolerancia de 197cm. a 201cm. Diferencia entre ejes 2 cm. como máximo.

Trochas: medidas máximas 150 cm. tomadas de labio exterior a labio exterior parte inferior de llanta.

ART.24: TRANSMISION:

Caja puente Fiat 600.

Caja de velocidades: no se permite utilizar otras relaciones de marcha que no sean las que autoriza este reglamento; ni variar el número de marcha y principio de funcionamiento.

Engranajes: se permite dientes rectos, montar sobre rodillos y quitar sincronizados. Trabas desplazables opcionales. Se permite suplementar el Triple entre el engranaje de cuarta y el rulemán. Reductor de velocidad opcional. Porta retén de eje directa y buje libre

Diferencial: se permite relación 8:39 solamente. No se permite variar el principio de funcionamiento. Prohibido autoblocante o trabado. Las arandelas de regulación deben ser de bronce o cobre. Se permite agrandar o hacer chanfle en los planetarios sobre su forma original. Se permite adaptar el porta corona "Gacel" o Fiat 128 de caja de 4ta. o 5ta. velocidad con uso obligatorio de corona de Fiat 600.

Dados libres. Palieres cortos o largos libres. Se permite adaptación de juntas homocinéticas de Fiat 128 o de "Gacel". Acople y manchón libre.

Pata de caja, soporte y anclaje en la misma, libre; anclaje de la caja al chasis en lugar original. Se permite un tensor de la caja a la carrocería o del zuncho a la carrocería. Se permite poner bulones pasantes al soporte de la caja en posición original. Palanca de cambios, selectoras y varillaje libre, como así también sus anclajes.

Permitido recortar túnel de carrocería para variar la posición de palanca.

Permitido rellenar horquilla.




RELACIONES AUTORIZADAS

CAJA DE VELOCIDADES 1

Piñon y corona= 8:39
1° Velocidad= 3,38:1
2° Velocidad= 1,70:1
3° Velocidad= 1,33:1
4° Velocidad= 0,89:1

CAJA VELOCIDADES 2

Piñon y corona= 8:39
1° Velocidad= 3,38:1
2° Velocidad= 2,05:1
3° Velocidad= 1,33:1
4° Velocidad= 0,89:1

CAJA DE VELOCIDADES 3

Piñon y corona= 8:39
1° Velocidad= 3,38:1
2° Velocidad= 1,40:1
3° Velocidad= 1,10:1
4° Velocidad= 0,89:1

Marcha Atrás en funcionamiento

Para las cajas de velocidades 1 y 3 la relación de compresión deberá ser 9 a 1.

Para la caja de velocidad 2 la relación de compresión deberá ser 9, 5 a 1.

NOTA: También queda homologada el uso de la caja - puente STD en forma, construcción, funcionamiento y relación de marcha (piñon y correa 8:39 [std]); 1° Velocidad = 3,385:1(std); 2° Velocidad = 2,055:1 (std); 3° Velocidad = 1,333:1 (std) y 4° Velocidad = 0,89:1 (std), en reemplazo de las cajas - puente relacionadas autorizadas.

ART 25: BLOCK DE MOTOR:

Original de serie, marca Fiat motor Tipo 1,4. Se permite rectificar su plano superior sin inclinación hasta una medida mínima de **243,5 mm**, rectificar y/o encamisar los cilindros manteniendo sus centros originales, diámetros máximos 81,5 + 0,2 mm. Se permite trabajar los conductos de lubricación. Se permite rectificar interior de bancadas sin desplazamientos alguno, cilindrada máxima del motor 1416,18 cc. Tapones de agua libres. Se permite espigar. Se permite planchuela de sujeción entre el block y el carter, para evitar las rajaduras del mismo; posición y forma igual a la junta original. Material, espesor Libre. Agarre o anclaje libre (se permite agarre o sujetar a las bancadas)

Se permite Block Fiat motor Tipo 1.6 encamisado a 1.4.

Se permite paso calibrado roscado para la subida de aceite a la tapa de cilindros.

Espárragos: se permiten en un diámetro de 10mm. Se permite reforzar 3 de 5 bancadas centrales (rellenando orificio debajo de la misma). Tapones de aceite libres.

CILINDRO

STD

0,4 DCM

0,6 DCM

0,8 DCM

+1 MM

MEDIDA MINIMA DE CILINDRO

80,51 MM

80,91 MM

81,11 MM

81,31 MM

81,51 MM

Se permite planchuela de sujeción entre el block y el carter, para evitar las rajaduras del mismo; posición y forma igual a la junta original.

ART.26: CARTER:

Original con preparación libre.

Se permite radiador de aceite, ubicación libre dentro del vano motor.




Las mangueras para su colocación deberán ser malladas y con acople roscado de seguridad.

ART.27: COMPRESION:

Relación de compresión máxima por cilindro 9 a 1 con caja relacionada, con caja estándar 9,5 a 1 y a partir de los 55 años cumplidos 10 a 1.

Para personas mayores de 55 años cumplidos con caja relacionada 9,5 a 1 y con caja estándar 10 a 1.

Todo lo escrito arriba no se aplica si es un Binomio y alguno de los dos pilotos es menor de 55 años.

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Liso, modelo Compress.

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y 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, es punto fundamental para que el equipo realice una correcta medición, como así también la bujía que uso en la competencia deberá cumplir con el mismo requisito de quedar al ras (ver fotos)



En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedara excluido por no cumplir con lo reglamentado. El comisario técnico será quien decida el o los cilindros al que se le realice la medición de relación de compresión.

Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentado de relación de compresión (R.C), se dará por válida y terminada la medición.

En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C., se definirá su exclusión.

Si este segundo cilindro esta en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitivo cilindro, que dará el resultado final de la medición.

De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

ART.28: CIGÜEÑAL:

Original motor FIAT TIPO 1.4. Está prohibido pulir o alivianar. Se permite rellenar muñones para llevar a medida, rectificar, balancear (sin aporte de material) dar juego axial y dar tratamiento de dureza. Ranurar o fresar los orificios de lubricación en bielas y bancadas.

Trabajar los conductos de lubricación y colocar taponos roscados.




FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

La carrera será de hasta 67,4 mm. + - 0.3. La posición radial de los muñones debe mantenerse original, tolerancia entre los muñones gemelos 360° +/- 1°.

Roscas de bulones de anclaje de volante original, en caso de reparación se permite inserto. Se permite colocar buje o rulemán guía de eje directa.

Peso mínimo del cigüeñal desnudo 9,000 Kg.

ART.29: COJINETES:

Libres, prohibido a rodillo.

ART.30: BIELAS:

Originales, sin tocar, permitido sólo para contrapesar, no pulidas. Se permite dar juego axial alesar interior y escuadrar. Alivianar las cuatro bielas al peso mínimo en su cabeza y cola prohibido tornear Posición original (trabas de cojinetes hacia el eje auxiliar). Tornillo de bielas libres. Bujes originales o similares, material libre, no a rodillo. Peso mínimo (sin cojinetes) 606 gr.

Se permite Tornillos de bielas de competición u original.

ART.31: PISTONES:

Originales motores Fiat Tipo 1,4 B.I.O. (de uso comercial). Marca autorizadas únicamente (Federal Mogul, Sural, Persan, Buxton Malhe). Deben tener las marcas originales grabadas. Posición original. Se permite frentado o torneado de la cabeza, manteniendo forma original y no debiendo sobrepasar el plano superior del block de cilindros con un bisel de no más de 5mm. Se permite equilibrar los pesos en su parte interna {cabeza} manteniendo como mínimo uno original. No se permite tornear ni alivianar, conservando su forma original. Peso mínimo 280 gr.

Ranuras de aros cantidad y espesor originales.

Se permite fresar alojamiento de válvula con inclinación original.

PISTONES: se permite pistón de alta y baja.

ART.32: PERNOS:

Originales, diámetro exterior 22 mm. +/- 0,1mm. Seguros libres. Peso mínimo 100 gr.

ART.33: AROS:

Originales o similares. Espesor, cantidad y ubicación original.

ART.34: JUNTAS Y RETENES:

Juntas libres de espesor, uniforme en toda su superficie. Retenes libres.

ART. 35: ARBOL DE LEVAS:

Cruce libre, conalzada máxima de 10mm. Debiendo conservar su ubicación original, no se permite montar sobre rodamientos. Bujes se pueden ranurar o fresar. Caballete original, se permite embujar a sólo efecto de usarlo nuevamente, (manteniendo el eje posición y medidas originales) y rectificar su plano inferior sin inclinación.

Se permite agujerear para descarga de aceite.



ART. 36: BOTADORES:

Originales o similares. Diámetro máximo 31mm +/- 0,1mm. Pastillas de válvulas, sistema y diámetro original. No se permite soldarlas o adherirlas a los botadores.

ART. 37: DISTRIBUCION:

Original o similar. Preparación libre. Correa dentada original o similar. Tapa porta reten de línea Fiat. Se permite corrector de distribución.

Árbol intermediario original o similar, ubicación original, preparación libre, bujes se pueden ranurar o fresar.

Se permite tensor auxiliar, reemplazar rulemán tensor original por gasel.

ART. 38: TAPAS DE ARBOL DE LEVAS:

Original línea FIAT. o similar. Libres.

ART. 39: BOMBA DE ACEITE:

Original o similar. Engranaje de comando libre y chupador libre.

Trabajo libre en cuerpo original.

ART. 40: VALVULA REGULADORA:

Original o similar: preparación libre.

ART. 41: FILTRO DE ACEITE:

Opcional. Se permite tapar orificios. Caño venteo de aceite libre.

ART. 42: VOLANTE DE MOTOR:

Material, preparación y anclaje libre, prohibido aleación liviana. Permitido el uso de corona de arranque FIAT 600 o motor tipo. Bulones de anclaje libres.

ART. 43: EMBRAGUE:

Placa y disco libres. No hidráulicos ni multidisco. Anclaje, rulemán de empuje y guías libres. Accionamiento por cable libre o hidráulico, este debe ser original de gran serie, nacional o MERCOSUR.

ART. 44: ESCAPE Y MULTIPLE DE ESCAPE:

Libre. Ubicación de salida en la tapa de cilindros original. No deberá sobresalir de la travesa.

ART. 45: TAPA DE CILINDROS:

Original del motor FIAT TIPO 1.4 o alternativa. Prohibido arenar, pulir o trabajar con o sin aporte de material. Conductos de admisión y escape originales, como mínimo 55mm tomados del plano de apoyo de los múltiples hacia adentro, el resto de los conductos será libre sin aporte de material. Está prohibido el hermanado de los conductos de la tapa con los múltiples.



Se podrá cepillar el plano inferior de la tapa sin inclinaciones. Se permite el rectificado y/o encasquillado.

Cámaras de combustión original, se permiten fresar la parte exterior del asiento de válvulas hasta 4mm más grande que el diámetro nominal de las válvulas.

Se medirá con una válvula de Peugeot 405 inyección, admisión 42,6 mm. de diámetro + una sonda de 0,10mm. del lado de la admisión, para este trabajo se permite tocar el lateral de la cámara del lado de la admisión. Dicha válvula patrón es en el catálogo de 3B n° 3542/A, la válvula de admisión utilizada en la competencia se colocará del lado del escape, la misma debe hacer el mismo procedimiento que la válvula patrón en la admisión (prohibido tocar la cámara del lado del escape).

Se permite cambiar las guías de válvulas, material permitido fundición o bronce, forma y posición de las mismas (inclinación) original, agujerear el tabique para descarga de aceite se permite fresar el cono, en el interior del conducto de la tapa. Permitido embujar la guía. Se permite el fresado de los alojamientos de los resortes. Partes roscadas se permiten súper medidas en posición original. Se permite colocar purgadores del sistema de refrigeración y anular el paso de agua de calefacción al múltiple de admisión. Tapones de agua libres. Orificios de bujías en posición, diámetro y largo de rosca originales. Se permite el uso de arandela de bujía (espesor libre), la misma deberá estar pegada al asiento de la tapa de cilindro, en caso de ser utilizado, la misma deberá ser declarada en la verificación técnica previa a la clasificación.

En caso de reparación de la tapa de cilindros, pedir autorización por escrito a la Comisión Técnica.

ART. 46 CASQUILLOS:

Material original. Ángulos libres.

ART. 47: VALVULAS:

Válvulas de admisión y escape deberán ser de venta comercial (prohibido el uso de válvulas de competición), ubicación, cantidad, material, forma y ángulo original. Diámetro para válvulas de admisión 37,5 mm. +/- 0,2 mm. Escape 31 mm +/- 0,2mm. Largo máximo en ambas 109 mm. +0,1.

Resortes y suplementos libres. Platillos y seguros originales.

Se permite rectificar sin variar su ángulo de 45 grados.

ART. 48: MULTIPLE DE ADMISION:

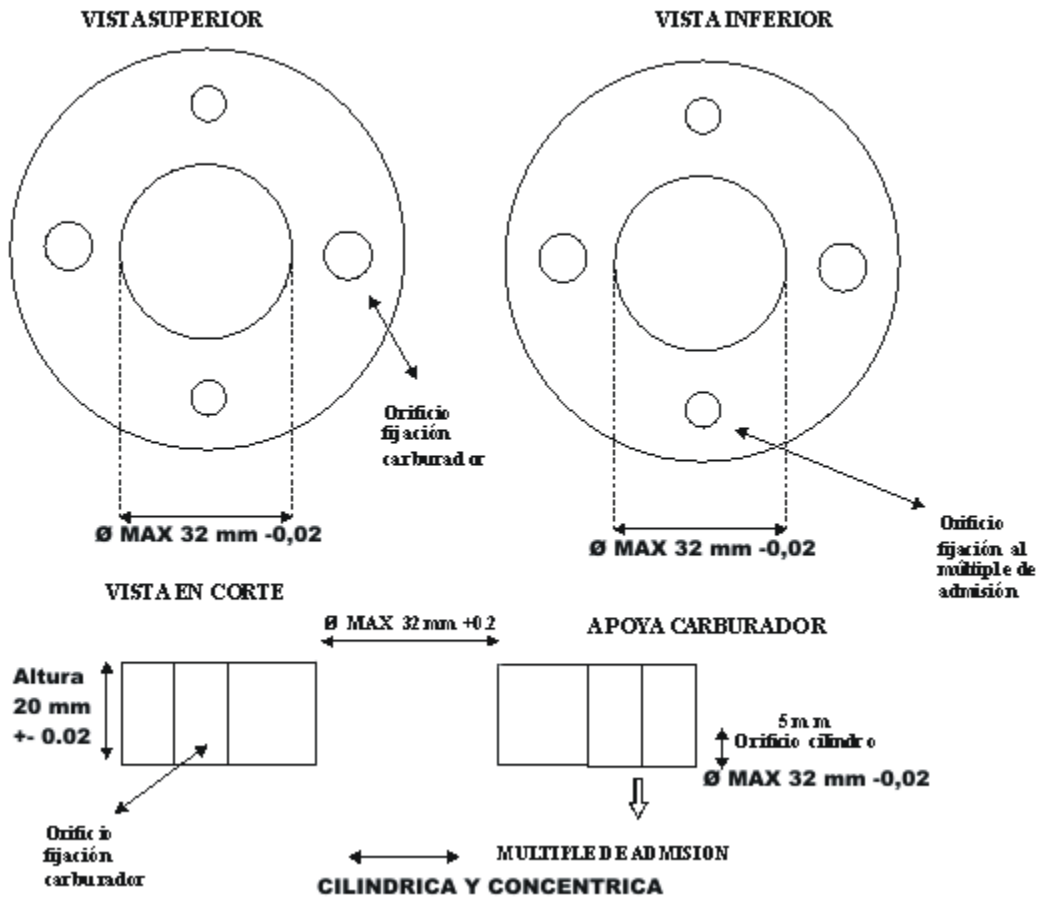
Original del motor FIAT TIPO 1,4 B.I.O. (para carburador de una boca; N° de pieza 138 AEO 4410718) Prohibido arenar, pulir, trabajar con o sin aporte de material. Es obligatorio tapar totalmente todas las tomas de vacío.

ART. 49: BRIDA:

Será obligatorio el uso de la brida limitadora entre el múltiple de admisión y la base del carburador. La misma deberá realizarse en las formas y medidas que están establecidas en el plano adjunto.



Sera obligatorio el uso de una junta entre el múltiple de admisión y la brida y otra entre la brida y el carburador, máximo de junta 1,5 mm.



ART. 50: POLEAS:

De cigüeñal, alternador y bomba de agua libres.

ART.51: ADAPTACION DEL MOTOR:

El motor se deberá colocar respetando la posición original de la caja de velocidades. Anclajes y patas libres.

RENAULT GORDINI

ART.01: ESTRUCTURA DE SEGURIDAD:

Compuesta por tubos de acero conexiónados con un diámetro mínimo de 28mm y un espesor mínimo de 1.5mm. En su fijación al piso con placas de 3mm de espesor. Deberá tener 7 puntos de apoyo como mínimo según muestra la figura N°1. Se permiten 2 (dos) caños de la jaula hasta el puente delantero y 2 (dos) caños de la jaula hacia los falsos chasis traseros, también se permiten 2 (dos) caños de la jaula hasta el puente trasero, y además 2 (dos) caños en forma de "V" soldados al para-llama o pasando el mismo hasta los largueros del chasis. También se permite un caño de torre de espirales traseros. Todos estos caños permitidos son de diámetro libre.

Todos los otros caños agregados en diámetro y posición son libres pero no podrán salir del habitáculo ni sobrepasar zócalos, torpedo, panel trasero, pasa-rueda, ni piso a una altura superior de 70mm. No podrán invadir el hábitat del piloto, siendo obligatorio con "X" entre los caños delanteros y traseros de las puertas para la protección del piloto. Deberán dejar libres las 2/3 partes de las puertas. Se podrá soldar toda la jaula a la carrocería.

ART.02: CARROCERIA:

Original en su material y forma. Se permite: reparar conservando sus formas y materiales. Recortar los guardabarros delanteros hasta 8 (ocho) cm en todo su entorno. Recortar los traseros en lo alto hasta que la medida en el centro del borde superior sea de 20 (veinte) cm. Podrán ser de plástico. Opcional: cubre rueda trasero y delantero provisto por la Categoría.

Tapar los agujeros de faros traseros y delanteros. Anular la puerta de rueda de auxilio colocando un chapón de frente siguiendo la línea de los guardabarros. Cortar los pasa ruedas. Reemplazar el material del piso del baúl guardando similitud con la forma original.

Se permite agujerear el mismo a efecto de pasar caños de refrigeración y colocar bombas de freno y/o pedalera. Se permite colocar cobertor de material y forma libre desmontable dentro del baúl al sólo efecto de cubrir bombas de freno y/o pedalera. Se permite reemplazar el chapón transversal del baúl por un caño. Alivianar el habitáculo. Reemplazar el piso en su material y forma original y hacerlo plano...

Agujerear el chapón vano motor para pasar caños de refrigeración. Se permite reparar y reforzar el falso chasis manteniendo su forma. Un refuerzo en la punta del trasero, dispuesto transversalmente. Todos estos refuerzos deberán ser supervisados por la Comisión Técnica.

La pedalera será libre con posición de manejo original. Se permite la colocación de una chapa de aluminio ubicada por encima de los caños inferiores de la jaula, fijada con tornillos a sólo efecto de permitir el libre desplazamiento de los pies del piloto. Bulones de carrocería y roscas, medidas libre. La pintura será libre.

Se permite agujerear trompa con hasta dos orificios de diámetro máximo de 3" (pulgadas), a sólo efecto de colocar mangueras para ventilar frenos delanteros.

Se permite unificar guardabarros, trompa y capot, manteniendo forma original o similar y ésta podrá ser de plástico.



ART.03: PUERTAS:

Delanteras: Se permite alivianar su interior en condiciones de seguridad. Manijas de puertas libres, interior y exterior en perfecto funcionamiento. Prohibido el uso de pasadores. La pedalera será libre con posición de manejo original. Se permite la colocación de una chapa de aluminio ubicada por encima de los caños inferiores de la jaula, fijada con tornillos a sólo efecto de permitir el libre desplazamiento de los pies del piloto. Bulones de carrocería y roscas, medidas libre. La pintura será libre.

Se permite agujerear trompa con hasta dos orificios de diámetro máximo de 3"(pulgadas), a sólo efecto de colocar mangueras para ventilar frenos delanteros.

Se permite unificar guardabarros, trompa y capot, manteniendo forma original o similar y ésta podrá ser de plástico.

Traseras: se permite anular y alivianar quedando el panel exterior, conservando su forma original. Accesorios y anclajes opcionales.

ART.04: TAPA DE MOTOR:

Material, bisagras y cierres libres. Se permite llevar abierta sin superar la línea imaginaria de la parte inferior de la luneta... Se permite agujerear capot idem Fiat o Gordini.

ART.05: TAPA DE BAUL:

Material, bisagras y cierres libres. Refuerzos interiores opcionales. En caso de colocar radiador en el baúl, se permite cortar o agujerear su frente con una medida máxima de 50 cm x 20 cm y su parte superior en dos partes con forma de triángulos con una medida máxima de 30 cm, separados no más de 20 cm. EN CASO de ser cortes, deberá ser cubierto con una malla tejida.

ART.06: TRAVERSA:

Libre.

ART.07: CHAPONES:

Opcionales, material libre.

ART.08: PARAGOLPES:

Es obligatorio eliminar el delantero y sus soportes. El trasero es libre, opcional, no pudiendo sobrepasar el ancho de la carrocería.

ART.09: PESO:

Peso mínimo del auto con piloto y su respectivo buzo y casco será de 700 Kg. (será pesado en las condiciones en que termine la competencia).

ART.10: VIDRIOS:

Parabrisas triple. Luneta de acrílico o triple expulsable. Los laterales traseros se deberán reemplazar por acrílicos, podrán tener un agujero por lado de 75 mm. de diámetro con un deflector que permite la salida del aire interior. Anclaje libre. Los laterales delanteros se

deberán reemplazar por acrílicos transparentes. Anclaje de acrílico libre, en posición original. Se podrá calar los acrílicos delanteros pudiendo tener canalizador del aire al interior. Se permite burbuja hacia fuera.

Los vidrios laterales delanteros y luneta no podrán tener publicidad alguna y sólo se permite en el parabrisas la franja parasol y delanteros laterales solo en in 70 mm. a lo largo en su parte superior.

ART.11: INSTRUMENTAL:

Libre opcional. Prohibido los conectados a la admisión. Se podrá colocar medidor de presión de bomba de nafta. Se permite retorno al tanque.

ART.12: LLANTAS:

Libres. Ancho máximo 6”(pulgadas), medido de apoyo a apoyo de talón. El desplazamiento será medido del apoyo en la masa hasta la parte exterior de la llanta y la medida máxima será de 120mm sin tolerancia. Prohibido el uso de labio antideriva.

ART.13: CUBIERTAS:

Las cubiertas a utilizar serán Pirelli 510 usadas (hasta la 2 fecha inclusive)

A partir de la 3 fecha serán de uso obligatorio cubiertas NA usadas, provistas por la categoría.

Rankeados 2025

Para la 1° fecha se permiten 6 cubiertas usadas o 4 selladas del campeonato 2025 más 2 provistas por la categoría. Luego de la 1° fecha solo se permitirá sumar 2 cubierta usadas por evento, no Acumulable.

Debutantes 2026

Los pilotos que debuten tendrán la opción por única vez de traer sus cubiertas usadas, deben tener un testigo máximo de 3, 10 mm.

El auto que debute a partir de la 5° fecha deberá colocar 6 cubiertas usadas provista por la categoría

Queda prohibido la utilización de cubiertas nuevas o las que no suministre la categoría.

Cubiertas de Lluvia:

Se sellarán 6 cubiertas en todo el campeonato, nuevas o usadas.

Prohibidas cubiertas de fórmula de todas las marcas.

Las cubiertas de lluvia podrán ser Pirelli dibujadas o ancorizadas.

Nota importante: En caso de rotura comprobable, previa autorización técnica, se podrá reemplazar el neumático por otro usado, que proveerá la categoría.

ART.14: SISTEMA ELECTRICO:

Instalación eléctrica libre de diseño, dentro del habitáculo deberá ser cubierta por un caño corrugado o aislante ignífugo, en condiciones de seguridad. Generador de corriente y



regulador de voltaje opcionales. Motor de arranque en correcto funcionamiento. Será obligatorio: el uso de dos luces de stop, de tamaño libre ubicada en la luneta trasera perfectamente visible, accionada únicamente por el pedal de freno con una lámpara de 15 o 20 watts. El uso de una luz de color ámbar o amarilla de 15 watts en días de lluvia, colocada en el centro de la luneta. Para las carreras nocturnas será obligatorio el uso de luz reglamentaria o similar, delante de color ámbar o azul y atrás de color rojo, con lámparas de 5 watts de potencia eléctrica. Demás luces, opcionales.

Motor de arranque: preparación libre en ubicación original. En funcionamiento.

ART.15: ENCENDIDO:

Distribuidor y sistema de engranaje libre. Se prohíbe el uso de captor sobre volante o polea del cigüeñal. Se permite toma de fuerza para conectar reloj R.P.M. Bobina, condensador, rotor, tapa de distribuidor y cable de alta tensión libre. Bujías libres (una por cilindro) de 14 mm. de diámetro.

Orden de encendido ORIGINAL.

Se permite limitador de RPM

ART.16: REFRIGERACION:

Radiador forma, tamaño y ubicación libre dentro del baúl. Gordini. Se permite armazón soporte del mismo. Electroventilador y accionamiento del mismo libre. Canalizador libre. Termostato opcional. Mangueras libres. Caños de diámetro y material libres. Debiéndose pasar por dentro del habitáculo con condiciones de seguridad. Bomba de agua original o similar, interior libre.

ART.17: ALIMENTACION:

Tanque de nafta ubicado en el baúl, capacidad y forma libre, construido en chapa de aluminio o acero galvanizado. Deberá tener un respiradero al exterior dirigido hacia abajo y en la tapa y garganta 2 orificios para su precintado. Filtro de nafta libre (metálico), no de plástico, ubicado en el baúl. Cañería libre, en su trayecto sujeta al casco. Prohibido las de plásticos. Bomba de nafta original o similar, reglaje libre.

El Comisario Técnico será el encargado de estipular en tiempo y forma el control de los combustibles.

Cañería a la bomba y carburador mayado metálico conexionado libre.

ART.18: CARBURADOR:

Original Solex EIES 34/34 de apertura simultánea, siendo la medida máxima de sus gargantas 34mm +02mm de tolerancia. Reglaje y preparación interior libre sin aporte de materiales. Exterior original. Sistema de cebador opcional, varilla y accionamiento de la bomba de pique libre.

Paso calibrado de econostat libre. Centrador de mezcla original, preparación libre sin aporte de material.

Filtro de aire de diseño opcional; no pudiendo tener ningún elemento que sirva de sobre alimentador (cono o trompeta), y la toma de aire deberá ser ubicada dentro del



habitáculo o vano motor.

Juntas de forma originales opcionales. Se permite colocar separador anti vibratorio de goma, siendo la separación máxima del carburador múltiple con brida inclinada 25mm. Comando de mariposa de aceleración de tipo y anclaje libre. Todo flujo de aire debe pasar por los difusores.

ART.19: FRENOS:

Libre, obligatorio y en funcionamiento en las cuatro ruedas. Solamente los delanteros se podrán ventilar utilizando manguera de plástico o goma de un diámetro máximo de 3" (pulgadas), sujeta a la carrocería o a la parrilla.

Es obligatorio el uso de dos bombas de frenos (ambas en funcionamiento), o bien el uso de una bomba de freno de doble circuito, permitiéndose en ambos casos nacionales o importados. Anclaje y comando de las mismas libre. Sistema de freno de mano opcional. Prohibido ABS.

Prohibido discos perforados, si ranurados. Salvo los de competición.

ART.20: DIRECCION:

Caja de dirección original y de relación libre. Resorte opcional, reglaje libre, columna y volante libre como así su anclaje. Extremo de dirección libre de serie. Brazo de dirección material y preparación libre.

ART.21: SUSPENSION:

Delantera: Bujes: material y forma libre, no rotulados. Topes libres, opcional, sobre sus anclajes originales. Espirales reglaje libre, parrilla preparación libre con largo original.

Permitido correctores de comba. Se permite separador entre rulemán.

Se permite punta de eje trasera de Fiat 128.

Barra estabilizadora: reglaje, posición y diámetro libre (no a cuchilla).

Se permite rotular las bieletas.

Suspensión trasera: no rotulada. Espirales reglaje libre, se permiten dos tensores para sujetar las mangas de cañoneras, uno por ruedas de una sección de la manga hacia delante.

Fijada a la carrocería en un solo punto. No como estabilizadora. Se puede alivianar puente

Se permite 2 rotulas por tensor.

Se permite reemplazar puente trasero original, por estructura de caño, manteniendo posición y distancia entre ejes Original. Usando las mangas originales en la caja.

Se permite parrillas de suspensión de Gran Serie.



ART.22: AMORTIGUADORES:

Se permite el uso de amortiguadores hidráulicos y presurizados, de origen nacional, delanteros y traseros. No se permite su regulación desde la posición de manejo. No se permite amortiguador con tacho suplementario. Prohibido la comunicación entre amortiguadores. Anclaje original, bujes libres

ART.23: MEDIDAS DE CARROCERIA:

Trocha máxima medida de labio exterior a labio exterior de llanta parte inferior 160 cm. La distancia entre ejes tendrá una tolerancia de 224 cm a 228 cm. Diferencia entre ejes 2cm como máximo.

ART.24: TRANSMISION:

Caja puente Renault Gordini.

Caja de velocidades: no se permite utilizar otra relación de marcha que no sea la que autoriza este reglamento. Preparación interior libre, cuatro marchas hacia delante. Se permite anular la marcha atrás. Cortar la cabeza para facilitar su desarme. Se permite reformar selectora de cambios. Se permite carcasa de 4"L". Modificación interior de caño para alojar rulemanes o bujes. Palieres, porta masas, palanca de cambios y varillaje libre, como así también dos anclajes. Se permite variar posición de palanca de cambio. Patas de caja libre. Se permite dos tensores de la caja al block de cilindro. Diferencial: no se permite variar el principio de funcionamiento. Prohibido autoblocante o trabado. Dados, preparación libre. Relaciones permitidas 8/35 y 8/31. Piñón y corona: 8:31; 1º Velocidad: 2.64:41, 2º Velocidad: 1,55:1; 3º Velocidad: 1,26:1; 4º Velocidad: libre, en reemplazo de la caja – puente relacionadas autorizadas.

Se permite relacionar la caja de velocidad con los mismos finales utilizados con motor Fiat 1400 Clase A .

RELACIONES AUTORIZADAS

Piñón y corona = 8:35
Caja de velocidades
1º Velocidad = 2,46:1
2º Velocidad = 1,36:1
3º Velocidad = 1,12:1
4º Velocidad = Libre

Piñón y corona = 8:35
Caja de velocidades
1º Velocidad = 2,46:1
2º Velocidad = 1,31:1
3º Velocidad = 1,08:1
4º Velocidad = Libre

Para circuitos largos
Piñón y corona = 8:31
Caja de velocidades
1º Velocidad = 2,93:1
2º Velocidad = 1,55:1
3º Velocidad = 1,24:1
4º Velocidad = Libre

NOTA: Estas relaciones de caja no podrán intercambiarse.

ART 25: BLOCK DE MOTOR:

Original de serie, fabricación nacional, marca Renault 1400. Se permite el rectificado del plano superior del block sin inclinación hasta una medida mínima de 204,5mm. Camisas originales o similares. Diámetros máximos 76,10mm. Se podrá trabajar los conductos de lubricación. Se permite rectificar interior de bancadas sin desplazamientos alguno. Cilindrada máxima del motor 1404,55cc.



Tanto en los motores Renault 1400 Junior o 1400 común se pueden frentear el plano en 1 (un) mm, se medirá de plano superior a inferior.

Podrán utilizar tres de las cinco bancadas de acero de libre diseño.

Se permite motor de Fiat 1400, en las mismas condiciones del Fiat 600 de la Clase A.

Se permite planchuela de sujeción entre el block y el carter, para evitar las rajaduras del mismo; posición y forma igual a la junta original.

ART.26: CARTER:

Original, preparación libre.

Se permite radiador de aceite, ubicación libre dentro del vano motor.

Las mangueras para su colocación deberán ser malladas metálico y con acople roscado de seguridad.

ART.27: COMPRESION:

Relación de compresión máxima por cilindro 10 a 1.

Para los mayores de 55 años (cumplidos al día de la competencia) que corran con Renault, se otorgará ½ punto más de compresión. Ósea en vez de 10.0 a 10.5.

Todo lo escrito arriba no se aplica si es un Binomio y alguno de los dos pilotos es menor de 55 años.

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Lisso, modelo Compress

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y 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**, es punto fundamental para que el equipo realice una correcta medición, **como así también la bujía que uso en la competencia** deberá cumplir con el mismo requisito de quedar al ras (ver fotos).



En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedara excluido por no cumplir con lo reglamentado.

El comisario técnico será quien decida el o los cilindros al que se le realice la medición de relación de compresión.




FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentado de relación de compresión (R.C), se dará por válida y terminada la medición.

En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C., se definirá su exclusión.

Si este segundo cilindro esta en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitivo cilindro, que dará el resultado final de la medición. De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

Art.28: CIGÜEÑAL:

Original. Está prohibido pulir y/o alivianar. Se permite rellenar muñones para llevar a medida, rectificar, balancear (sin aporte de material) y dar tratamiento de dureza. Ranurar o fresar los orificios de lubricación en bielas y bancadas. Trabajar los conductos de lubricación.

La carrera será de hasta 77,20. La posición radial de los muñones debe mantenerse original. Tolerancia entre muñones gemelos $360^{\circ} \pm 1^{\circ}$.

Roscas de bulones de anclaje de volante original. Peso mínimo del cigüeñal desnudo del motor Renault Junior 9.400Kg, se permite alivianar para llegar al peso. Y para motores Renault común el peso mínimo del cigüeñal desnudo será de 9,400Kg.

Prohibido cambiar cigüeñales junior a motores Renault común o viceversa.

ART.29: COJINETES:

Libres, prohibido a rodillos.

ART.30: BIELAS:

Originales, sin tocar, permitido sólo para contrapesar, no pulidas. Se permite alesar interior y escuadrar. Se permite embujar., llevar las cuatro bielas al peso mínimo alivianando en cabeza y cola prohibido tornearse para alivianar. Tornillos de bielas originales. Peso mínimo (sin cojinetes) 480gr.

Se permite tornearse a efecto de dar juego axial.

Permitido bielas de Renault Megane, igual trabajo y peso que las originales.

ART.31: PISTONES:

Originales. Se permite frentado de la cabeza, manteniendo su planitud y no debiendo sobrepasar el plano superior de las camisas. Ranuras de aros cantidad y espesor originales.

Peso mínimo 285 grs.

Prohibido alivianar. Permitido equiparar peso manteniendo uno original.

Permitido tornearse la cabeza manteniendo la forma del pistón. 1.6 con un plano no mayor a 10 mm. y una profundidad de olla de 1,5 mm.

ART.32: PERNOS:

Originales o similares. Se permiten flotantes.

Peso 95 grs. + - 5.



ART.33: AROS:

Originales o similares. Espesor y cantidad original.

ART.34: JUNTAS Y RETENES:

Junta es libre de espesor, uniforme en toda su superficie. Retenes libres.

ART.35: ARBOL DE LEVAS:

Cruce libre, conalzada máxima de 9mm medida sobre el platillo de la válvula y sin luz. Ubicación del árbol original. No se permite montar sobre rodamiento. Bujes se pueden ranurar o fresar.

ART.36: BOTADORES:

Originales o similares, peso mínimo 33gr +/- 3gr.

ART.37: DISTRIBUCION:

Original o similar. Preparación libre con cadena original o similar., permitido distribución a correa dentada Se permite corrector y agujero en la tapa de distribuidor para operar el corrector. Flauta de balancines. Original se permite reemplazar los resortes por distánciales, soporte original con bancadas en sus extremos, prohibido a rodillo permitido bancada central. Balancines; se permite el rectificado en el apoyo de la válvula, dar tratamiento de dureza. Limar para evitar que toquen en los platillos y varillas. Reguladores libres.

Varillas levanta válvulas: libres. .

Árbol intermediario Original o Similar, ubicación original, preparación libre, buje se puede ranurar o fresar. (Eje bomba, distribuidor) engranaje material libre. Tensor distribución libre. Permitido engranaje.

ART.38: TAPAS DE ARBOL DE LEVAS:

Original línea RENAULT para correa dentada libre.

ART.39: BOMBA DE ACEITE:

Original o similar. Preparación libre. Ubicación original. Se permite el uso de radiador de aceite de tamaño libre y ubicación en el vano motor.

Chupador libre. Permitido bomba. Motor 1.6.

ART.40: VALVULA REGULADORA:

Original o similar: preparación libre.

ART.41: FILTRO DE ACEITE:

Opcional. Se permite tapar orificios.

ART.42: VOLANTE DE MOTOR:

Material, preparación y anclaje libre, prohibido aleación liviana. Es obligatorio el uso de corona de arranque. Bulones de anclaje libre. Permitido cubre volante motor Renault 1400.



ART.43: EMBRAGUE:

Placa y disco libre. No hidráulico ni multidisco. Anclaje, rulemán de empuje y guías libres. Comando original, accionamiento por cable libre o hidráulico.

ART.44: ESCAPE Y MULTIPLE DE ESCAPE:

Libre. Ubicación de salida en la tapa de cilindro original.

ART.45: TAPA DE CILINDROS:

Original del motor 1400/R12. Se permite rectificar su plano de apoyo sin inclinaciones. Se permite el rectificado y/o encasquillado. Cámaras de combustión originales. Se permite fresar la parte exterior del asiento de válvulas hasta 4mm más grande que el diámetro nominal de la válvula. Se permite cambiar guías de válvulas manteniendo posición de la misma (inclinación) original, material y forma libre. Se permite cambiar de posición la bomba de agua, manteniendo a esta adosada a la tapa. Se permite el fresado de los alojamientos de los resortes. Parte roscada de la tapa. Se permiten súper medidas en posición original. Orificios de bujías, en posición, diámetro y largo de rosca originales.

Se permite trabajar conductos de admisión y escape sin aporte de material y manteniendo su estanqueidad. En caso de reparación de la tapa de cilindros, pedir autorización por escrito a la Comisión Técnica.

Permitido retocar cielo, manteniendo la forma original.

Para los motores que las bujías sobresalen de la cámara de combustión con su arandela de fábrica, es obligatorio colocar una arandela postiza inamovible adherida a la tapa de cilindros de la medida necesaria para que la misma quede al ras para que no sobresalga ni quede embutida.

De esta forma quedara el inserto de medición de compresión de la misma forma (AL RAS) condición fundamental para su correcta medición.

ART.46: CASQUILLOS:

Material original. Ángulos libres.

ART.47: VALVULAS:

Originales nacionales (uso comercial), ubicación, cantidad, material, forma y ángulo original. Diámetro para válvulas de admisión 34,10 mm +/- 0,2 mm. Largo máximo en ambas originales.

Resortes y suplementos libres. Platillos y seguros originales.

Permitido rectificar manteniendo ángulo original.

ART.48: MULTIPLE DE ADMISION:

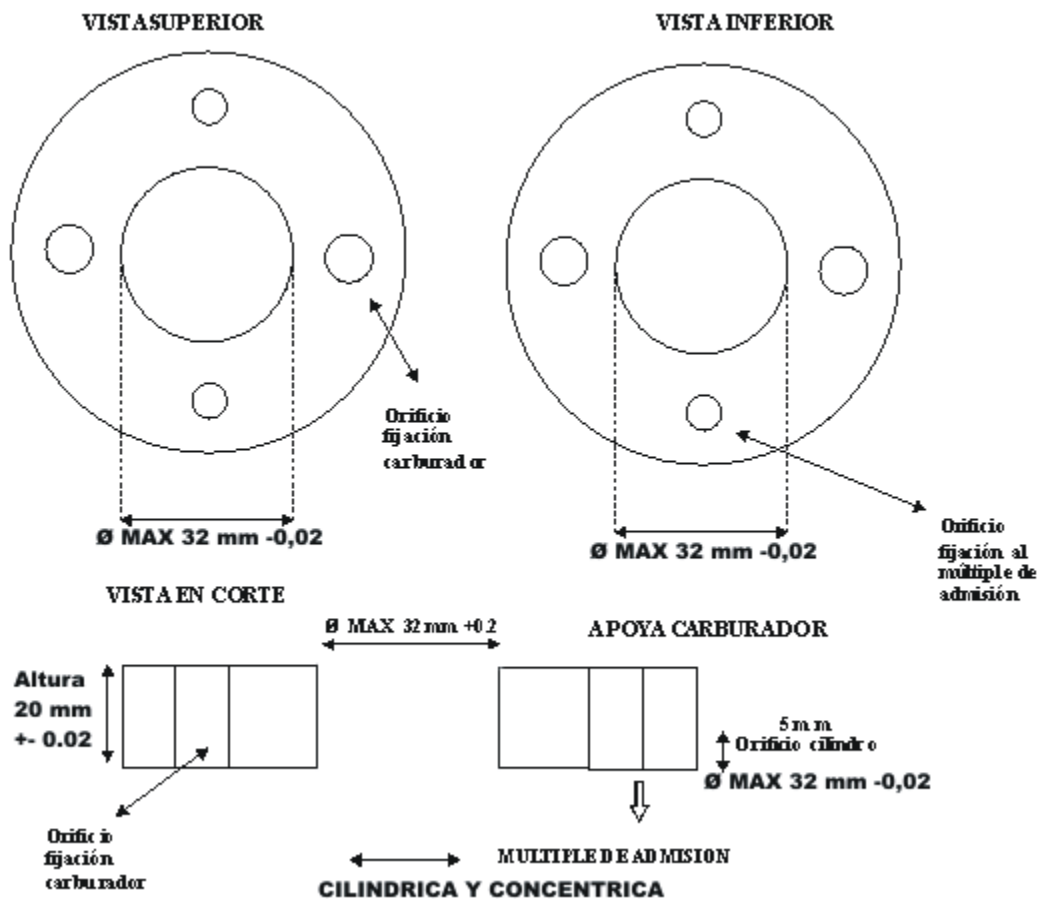
Original del motor Renault 1400/R12, que equipa al Renault 12Break con aire acondicionado (2 bocas). Interior libre sin aporte de material.



ART.49: BRIDA:

Será obligatorio el uso de una brida limitada plana entre el múltiple de admisión y la base del carburador. La misma deberá realizarse en la forma y medidas que están establecidas en el plano adjunto.

Sera obligatorio el uso de una junta entre el múltiple de admisión y la brida y otra entre la brida y el carburador, máximo de junta 1, 5 mm.



ART.50: POLEAS:

De cigüeñal, alternador y bomba de agua libres.

ART.51: ADAPTACION DEL MOTOR:

El motor se deberá colocar respetando la posición original de la caja de velocidades (Gordini). Anclajes y patas libres.

RENAUL 4"S"

ART.01: ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Compuesta por tubos de acero conexionado con un diámetro mínimo de 28mm y un espesor mínimo de 1,5mm. En su fijación al piso con placa de 3mm de espesor. Deberá tener 7 puntos de apoyo como mínimo según muestra la figura N° 1. Se permite 4(cuatro) caños de la jaula hacia los falsos chasis delanteros y 2(dos) hacia el puente trasero. También se permite un caño de soporte a soporte trasero y Delantero de amortiguadores.

Todos los otros caños agregados en diámetro y posición son libres pero no podrán salir del habitáculo ni sobrepasar zócalos, torpedo, panel trasero, pasa rueda, ni piso a una altura superior de 70mm. No podrán invadir el hábitat del piloto, siendo obligatorio con "X" entre los caños delanteros y traseros de las puertas para la protección del piloto. Deberán dejar libres las 2/3 partes de las puertas. Se podrá soldar toda la jaula a la carrocería

ART.02: CARROCERIA:

Original en su forma y material. Se permite reparar conservando sus formas y materiales. Recortar sus guardabarros delanteros hasta 8(ocho) cm en todo su entorno. Recortar los traseros en lo alto hasta que la medida en el centro del borde superior sea de 20(veinte) cm. Podrán ser de plástico. Opcional cubre rueda trasero y delantero provisto por la categoría. Tapar los agujeros de faros delanteros y trasero. La pedalera será libre con posición de manejo original. Se permite la colocación de una chapa de aluminio ubicada por encima de los caños inferiores de la jaula, fijada con tornillos a sólo efecto de permitir el libre desplazamiento de los pies del piloto. Bulones de carrocería y roscas, medidas libre. La pintura será libre.

Se permite agujerear trompa con hasta dos orificios de diámetro máximo de 3"(pulgadas), a sólo efecto de colocar mangueras para ventilar frenos delanteros.

Se permite unificar guardabarros, trompa y capot, manteniendo forma original o similar y ésta podrá ser de plástico. Se podrá modificar el chasis delantero debajo del radiador y colocar tipo transversa para la mejor extracción de la caja de velocidad

Se permite eliminar pasa rueda delantero y trasero.

ART.03: PUERTAS:

Delanteras: Se permite alivianar su interior en condiciones de seguridad. Manijas de puertas libres, interior y exterior en perfecto funcionamiento. Se permite cortar la puerta a la altura de los caños de protección (cruz de puerta) Prohibido el uso de pasadores.

ART.04: TAPA DE MOTOR:

Podrá ser levantada en su parte trasera sin superar los 50mm de su apoyo. Se permite agujero para carburador hasta 350 Mm. de diámetro. Se permite agujerear capo ídem Fiat o Gordini.

ART.05: TAPA DE BAUL:

Material, bisagras y cierres libres. Refuerzos interiores opcionales



ART.06: TRAVERSA:

Libre.

ART.07: CHAPONES:

Opcionales, material libre.

ART.08: PARAGOLPES:

Es obligatorio eliminar el delantero y sus soportes. El trasero es libre, opcional, no pudiendo sobrepasar el ancho de la carrocería.

ART.09: PESO:

Peso mínimo del auto con piloto y su respectivo buzo y casco será de 700 Kg. (será pesado en las condiciones en que termine la competencia).

ART.10: VIDRIOS:

Parabrisas triple. Luneta de acrílico o triple expulsadle. Los laterales traseros se deberán reemplazar por acrílicos, podrán tener un agujero por lado de 75mm. de diámetro con un deflector que permite la salida del aire interior. Anclaje libre. Los laterales delanteros se deberán reemplazar por acrílicos transparentes. Anclaje de acrílico libre, en posición original. Se podrá calar los acrílicos delanteros pudiendo tener canalizador del aire al interior. Se permite burbuja hacia fuera.

Los vidrios laterales delanteros y luneta no podrá tener publicidad alguna y sólo se permite en el parabrisas la franja parasol. Los delanteros laterales solo 70mm. a lo largo en su parte superior.

ART.11: INSTRUMENTAL:

Libre opcional. Prohibido los conectados a la admisión. Se podrá colocar medidor de presión de bomba de nafta. Se permite retorno al tanque.

ART.12: LLANTAS:

Libres. Ancho máximo 6”(pulgadas), medido de apoyo a apoyo de talón. El desplazamiento será medido del apoyo en la masa hasta la parte exterior de la llanta y la medida máxima será de 120mm sin tolerancia. Prohibido el uso de labio antideriva.

ART.13: CUBIERTAS:

Las cubiertas a utilizar serán Pirelli 510 usadas (hasta la 2 fecha inclusive)

A partir de la 3 fecha serán de uso obligatorio cubiertas NA usadas, provistas por la categoría.

Rankeados 2025

Para la 1° fecha se permiten 6 cubiertas usadas o 4 selladas del campeonato 2025 más 2 provistas por la categoría. Luego de la 1° fecha solo se permitirá sumar 2 cubierta usadas por evento, no Acumulable.

The image shows a handwritten signature in blue ink on the left and a circular official stamp on the right. The stamp is blue and contains the text 'FEDERACION METROPOLITANA' around the perimeter and a large 'FM' in the center.

Debutantes 2026

Los pilotos que debuten tendrán la opción por única vez de traer sus cubiertas usadas, deben tener un testigo máximo de 3, 10 mm.

El auto que debute a partir de la 5° fecha deberá colocar 6 cubiertas usadas provista por la categoría

Queda prohibido la utilización de cubiertas nuevas o las que no suministre la categoría.

Cubiertas de Lluvia:

Se sellarán 6 cubiertas en todo el campeonato, nuevas o usadas.

Prohibidas cubiertas de fórmula de todas las marcas.

Las cubiertas de lluvia podrán ser Pirelli dibujadas o ancorizadas.

Nota importante: En caso de rotura comprobable, previa autorización técnica, se podrá reemplazar el neumático por otro usado, que proveerá la categoría.

ART.14: SISTEMA ELECTRICO:

Instalación eléctrica libre de diseño, dentro del habitáculo deberá ser cubierta por un caño corrugado o aislante ignífugo, en condiciones de seguridad. Generador de corriente y regulador de voltaje opcionales. Motor de arranque en correcto funcionamiento. Será obligatorio: el uso de dos luces de stop, de tamaño libre ubicada en la luneta trasera perfectamente visible, accionada únicamente por el pedal de freno con una lámpara de 15 o 20 watts. El uso de una luz de color ámbar o amarilla de 15 watts en días de lluvia, colocada en el centro de la luneta. Para las carreras nocturnas será obligatorio el uso de luz reglamentaria o similar, delante de color ámbar o azul y atrás de color rojo, con lámparas de 5 watts de potencia eléctrica. Demás luces, opcionales.

Motor de arranque: preparación libre en ubicación original. En funcionamiento.

ART.15: ENCENDIDO:

Distribuidor y sistema de engranaje libre. Se prohíbe el uso de captor sobre volante o polea del cigüeñal. Se permite toma de fuerza para conectar reloj RPM. Bobina, condensador, rotor, tapa de distribuidor y cable de alta tensión libre. Bujías libres (una por cilindro) de 14mm. De diámetro.

Orden de encendido ORIGINAL.

Se permite limitador de RPM

ART.16: REFRIGERACION:

Radiador forma, tamaño libre dentro del vano motor. Se permite armazón soporte del mismo. Electro ventilador y accionamiento del mismo libre. Canalizador libre. Termostato opcional. Mangueras libre



ART.17: ALIMENTACION:

Capacidad y forma libre, construido en chapa de aluminio o acero galvanizado. Deberá tener un respiradero al exterior dirigido hacia abajo y en la tapa y garganta 2 orificios para su precintado. Filtro de nafta libre. Cañería libre, en su trayecto sujeta al casco. Prohibido las de plásticos. Bomba de nafta original o similar, reglaje libre. **Se permite canalizador de corriente de aire sobre la bomba.**

Tanque de nafta dentro del habitáculo con parallamas en condiciones de seguridad.

El Comisario Técnico será el encargado de estipular en tiempo y forma el control de los combustibles.

Cañería a la bomba y carburador mayado metálico conexionado libre.

ART.18: CARBURADOR:

Original Solex EIES 34/34 de apertura progresiva o simultanea, siendo la medida máxima de sus gargantas 34mm +02mm de tolerancia. Reglaje y preparación interior libre sin aporte de materiales. Exterior original. Sistema de cebador opcional, varilla y accionamiento de la bomba de pique libre.

Paso calibrado de econostat libre. Centrador de mezcla original, preparación libre sin aporte de material.

Filtro de aire de diseño opcional; no pudiendo tener ningún elemento que sirva de sobre alimentador (cono o trompeta), y la toma de aire deberá ser ubicada dentro del habitáculo o vano motor.

En caso de colocar filtro, podrá sobresalir 60mm. sobre capo. No toma dinámica en cualquiera de sus formas.

Juntas de forma originales opcionales. Se permite colocar separador anti-vibratorios de goma, siendo la separación máxima del carburador múltiple con brida inclinada 25mm.

Comando de mariposa de aceleración de tipo y anclaje libre. Todo flujo de aire debe pasar por los difusores.

Se debe colocar una brida de 34 a 31 los 5mm últimos.

ART.19: FRENOS:

Libre, obligatorio y en funcionamiento en las cuatro ruedas. Solamente los delanteros se podrán ventilar utilizando manguera de plástico o goma de un diámetro máximo de 3" (pulgadas), sujeta a la carrocería o a la parrilla.

Es obligatorio el uso de dos bombas de frenos (ambas en funcionamiento), o bien el uso de una bomba de freno de doble circuito, permitiéndose en ambos casos nacionales o importados. Anclaje y comando de las mismas libre. Sistema de freno de mano opcional. Prohibido ABS.

Prohibidos discos perforados, si ranurados. Salvo los de competición.

ART.20: DIRECCION:

La caja de dirección libre, de gran serie no de competición. Extremos libre. Anclaje libre.

The image shows a handwritten signature in blue ink on the left and a circular official stamp on the right. The stamp contains the text 'FEDERACION METROPOLITANA' around the perimeter and a large 'FM' in the center.

ART.21: SUSPENSION:

Delantera:

Barra estabilizadora: reglaje, posición y diámetro libre (no a cuchilla). Porta masa y masa preparación libre. Bujes libres. parrilla preparación libre con largo original Se permite eliminar barra de torsión por uso de espirales, estos serán libres con ubicación concéntrica con el amortiguador. Tensor delantero libre.

Suspensión trasera: no rotulada. Espirales reglaje libre, Se permite eliminar barra de torsión por uso de espirales; estos serán libres, con ubicación concéntrica con el amortiguador. Se permite fijación libre al brazo oscilante. Se permite eje trasero de Citroen

Barra estabilizadora: reglaje, posición y diámetro libre (no a cuchilla).

ART.22: AMORTIGUADORES:

Libres. No se permite su regulación desde la posición de manejo. No se permite amortiguador con tacho suplementario. Prohibido la comunicación entre amortiguadores., bujes libres. Anclaje de amortiguador libre.

ART.23: MEDIDAS DE CARROCERIA

La distancia entre ejes tendrá una tolerancia de 235 cm a 239 cm. Diferencia entre ejes 2 cm como máximo. Trocha 1,62 Mm medida máxima de labio exterior a labio exterior, parte inferior de llantas.

ART: 24: TRANSMISION:

Caja de velocidades: no se permite utilizar otra relación de marcha que no sea la que autoriza este reglamento. Preparación interior libre, cuatro marchas hacia delante. Se permite anular la marcha atrás, palanca de cambio y varillaje libre, se permite variar posición de palanca de cambio. Pata de caja libre. Prohibido autoblocante o trabado, palieres libres
Uso obligatorio caja puente Renault 4"S". Con modificaciones permitidas ídem caja puente Renault Gordini. No se permite utilizar otras relaciones de caja diferencial que las que se autoriza a continuación:

RELACIONES AUTORIZADAS

Piñón y corona = 8:31

Caja de velocidades

1º Velocidad = 2,94:1

2º Velocidad = 1,48:1

3º Velocidad = 1,19:1

4º Velocidad = Libre

Marcha atrás funcionando

Para circuitos largos

Piñón y corona = 8:31

Caja de velocidades

1º Velocidad = 2,94:1 (std)

2º Velocidad = 1,55:1 (std)

3º Velocidad = 1,24:1 (std)

4º Velocidad = Libre

Para el motor Fiat se utilizaran los mismos finales del Fiat 600.




FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

ART 25: BLOCK DE MOTOR:

Original de serie, fabricación nacional, marca Renault 1400. Se permite motor Fiat 1.4 con los mismos items que el Fiat 600. Se permite el rectificado del plano superior del block sin inclinación hasta una medida mínima de 204,5mm. Camisas originales o similares. Diámetros máximos 76,10mm. Se podrá trabajar los conductos de lubricación. Se permite rectificar interior de bancadas sin desplazamientos alguno. Cilindrada máxima del motor 1404,55cc.

Tanto en los motores Renault 1400 Junior o 1400 común se pueden frentear el plano en 1 (un) mm, se medirá de plano superior a inferior.

Podrán utilizar tres de las cinco bancadas de acero de libre diseño.

Se permite utilizar motor tipo 1.4 con reglamentación y preparación de fiat 600 clase A

ART.26: CARTER:

Original, preparación libre.

Se permite radiador de aceite, ubicación libre dentro del vano motor.

Las mangueras para su colocación deberán ser malladas metálico y con acople roscado de seguridad.

ART.27: COMPRESION:

Relación de compresión máxima por cilindro 9.5 a 1.

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Lisso, modelo Compress.

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y 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**, es punto fundamental para que el equipo realice una correcta medición, **como así también la bujía que uso en la competencia** deberá cumplir con el mismo requisito de quedar al ras (ver fotos).



En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedara excluido por no cumplir con lo reglamentado.

El comisario técnico será quien decida el o los cilindros al que se le realice la medición de relación de compresión.




FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentado de relación de compresión (R.C), se dará por válida y terminada la medición.

En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C., se definirá su exclusión.

Si este segundo cilindro esta en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitivo cilindro, que dará el resultado final de la medición.

De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

Art.28: CIGÜEÑAL:

Original. Está prohibido pulir y/o alivianar. Se permite rellenar muñones para llevar a medida, rectificar, balancear (sin aporte de material) y dar tratamiento de dureza. Ranurar o fresar los orificios de lubricación en bielas y bancadas. Trabajar los conductos de lubricación.

La carrera será de hasta 77,20. La posición radial de los muñones debe mantenerse original. Tolerancia entre muñones gemelos $360^{\circ} \pm 1^{\circ}$.

Roscas de bulones de anclaje de volante original. Peso mínimo del cigüeñal desnudo del motor Renault Junior 9.400Kg, se permite alivianar para llegar al peso. Y para motores Renault común el peso mínimo del cigüeñal desnudo será de 9,400Kg.

Prohibido cambiar cigüeñales junior a motores Renault común o viceversa.

ART.29: COJINETES:

Libres, prohibido a rodillos.

ART.30: BIELAS:

Originales, sin tocar, permitido sólo para contrapesar, no pulidas. Se permite alesar interior y escuadrar., alivianar las cuatro al peso mínimo. Se permite embujar. Tornillos de bielas originales. Peso mínimo (sin cojinetes) 480gr.

Se permite tornearse a efecto de dar juego axial.

Permitida para Bielas de megane igual trabajo y peso que las originales.

ART.31: PISTONES:

Originales. Se permite frentado de la cabeza, manteniendo su planitud y no debiendo sobrepasar el plano superior de las camisas. Ranuras de aros cantidad y espesor originales.

Peso mínimo 285 grs.

Prohibido alivianar. Permitido equiparar peso manteniendo uno original.

Permitido tornearse la cabeza manteniendo la forma del pistón. 1.6 con un plano no mayor a 10mm. y una profundidad de olla de 1,5mm.

ART.32: PERNOS:

Originales o similares. Se permiten flotantes.

Peso 95 grs. + - 5.



ART.33: AROS:

Originales o similares. Espesor y cantidad original.

ART.34: JUNTAS Y RETENES:

Junta es libre de espesor, uniforme en toda su superficie. Retenes libres.

ART.35: ARBOL DE LEVAS:

Cruce libre, con alzada máxima de 9mm medida sobre el platillo de la válvula y sin luz. Ubicación del árbol original. No se permite montar sobre rodamiento. Bujes se pueden ranurar o fresar.

ART.36: BOTADORES:

Originales o similares, peso mínimo 33gr +/- 3gr.

ART.37: DISTRIBUCION:

Original o similar. Preparación libre con cadena original o similar, permitido correa dentada. Se permite corrector y agujero en la tapa de distribuidor para operar el corrector. Flauta de balancines. Original se permite reemplazar los resortes por distanciales, soporte original con bancadas en sus extremos, prohibido a rodillo permitido bancada central. Balancines; se permite el rectificado en el apoyo de la válvula, dar tratamiento de dureza. Limar para evitar que toquen en los platillos y varillas. Reguladores libres. Varillas levanta válvulas: libres.

Árbol intermediario Original o Similar, ubicación original, preparación libre, buje se puede ranurar o fresar. (Eje bomba, distribuidor) engranaje material libre. Tensor distribución libre. Permitido engranaje.

ART.38: TAPAS DE ARBOL DE LEVAS:

Original línea RENAULT para correa dentada libre.

ART.39: BOMBA DE ACEITE:

Original o similar. Preparación libre. Ubicación original. Se permite el uso de radiador de aceite de tamaño libre y ubicación en el vano motor. Chupador libre. Permitido bomba. Motor 1.6.

ART.40: VALVULA REGULADORA:

Original o similar: preparación libre.

ART.41: FILTRO DE ACEITE:

Opcional. Se permite tapar orificios.

ART.42: VOLANTE DE MOTOR:

Material, preparación y anclaje libre, prohibido aleación liviana. Es obligatorio el uso de corona de arranque. Bulones de anclaje libre. Permitido cubre volante motor Renault 1400.



ART.43: EMBRAGUE:

Placa y disco libre. No hidráulico ni multidisco. Anclaje, rulemán de empuje y guías libres. Comando original, accionamiento por cable libre. Permitido sistema hidráulico .de auto de gran serie.

ART.44: ESCAPE Y MULTIPLE DE ESCAPE:

Libre. Ubicación de salida en la tapa de cilindro original.

ART.45: TAPA DE CILINDROS:

Original del motor 1400/R12. Se permite rectificar su plano de apoyo sin inclinaciones. Se permite el rectificado y/o encasquillado. Cámaras de combustión originales. Se permite fresar la parte exterior del asiento de válvulas hasta 4mm más grande que el diámetro nominal de la válvula. Se permite cambiar guías de válvulas manteniendo posición de la misma

(inclinación) original, material y forma libre. Se permite cambiar de posición la bomba de agua, manteniendo a esta adosada a la tapa. Se permite el fresado de los alojamientos de los resortes. Parte roscada de la tapa. Se permiten súper medidas en posición original. Orificios de bujías, en posición, diámetro y largo de rosca originales.

Se permite trabajar conductos de admisión y escape sin aporte de material y manteniendo su estanqueidad. En caso de reparación de la tapa de cilindros, pedir autorización por escrito a la Comisión Técnica.

Permitido retocar cielo manteniendo la forma original

Para los motores que las bujías sobresalen de la cámara de combustión con su arandela de fábrica, es obligatorio colocar una arandela postiza inamovible adherida a la tapa de cilindros de la medida necesaria para que la misma quede al ras para que no sobresalga ni quede embutida.

De esta forma quedara el inserto de medición de compresión de la misma forma (AL RAS) condición fundamental para su correcta medición.

ART.46: CASQUILLOS:

Material original. Ángulos libres.

ART.47: VALVULAS:

Originales nacionales (uso comercial), ubicación, cantidad, material, forma y ángulo original. Diámetro para válvulas de admisión 34,10 mm +/- 0,2 mm., para válvulas de escape 30,20 y 28,87 +/- 0,2mm. Largo máximo en ambas originales.

Resortes y suplementos libres. Platillos y seguros originales.

Permitido rectificar manteniendo ángulo original.

ART.48: MULTIPLE DE ADMISION:

Original del motor Renault 1400/R12, que equipa al Renault 12Break con aire Acondicionado (2 bocas). Interior libre sin aporte de material.



ART.49: BRIDA:

Será obligatorio el uso de una brida limitada plana entre el múltiple de admisión y la base del carburador. La misma deberá realizarse en la forma y medidas que están establecidas en el plano adjunto.

Sera obligatorio el uso de una junta entre el múltiple de admisión y la brida y otra entre la brida y el carburador, máximo de junta 1, 5 mm.

ART.50: POLEAS:

De cigüeñal, alternador y bomba de agua libres.

ART.51: ADAPTACION DEL MOTOR:

El motor se deberá colocar respetando la posición original de la caja de velocidades Renault 4"S". Anclaje y patas libres.

CITRÖEN

Se podrá utilizar en los vehículos Citroën 2CV, 3CV, AMI 8, IES y SUPER AMERICA con motor TIPO 1,4 con caja – puente Fiat; respetando los lineamientos técnicos en forma y medidas expresadas en los artículos de este reglamento.

ART.01: ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Compuesta por tubos de acero conexonados, con un diámetro mínimo de 28mm y un espesor mínimo de 1.5mm. En su fijación al piso con placas de 3mm de espesor. Deberá tener 7 puntos de apoyo como mínimo según muestra la figura N° 1. Los caños agregados son libres en diámetro y posición y podrán salir del habitáculo para ser anclaje de amortiguación y suspensión. No podrá invadir el habitáculo del piloto y deberá dejar libre las 2/3 partes de las puertas. Se podrá soldar toda la jaula a la carrocería.

ART.02: CARROCERIA:

Deberá ser original conservando sus formas y lugar de desplazamiento sobre chasis. Será sedan cuatro puertas, siendo obligatorio el techo de chapa metálica, soldado o remachado en condiciones de máxima seguridad. Se permite eliminar la vira de soporte de la capota sin alterar los laterales. Se permite anular el ventilete delantero ubicado debajo del parabrisas. Se permite alivianar o quitar guantera, soporte tablero y torpedo. Se permite reemplazar piso guardando similitud con forma y material original. Se permite reemplazar toda la carrocería manteniendo materiales y formas originales. Los guardabarros serán de forma original y de material libre.

Se permite unificar guardabarro, capot y paragolpes todo de una sola pieza, sus medidas serán largo 1,55 mts, ancho 1,55 mts. Su aspecto deberá ser similar al original.

Se permite chapa deflectora sobre capot a la altura del carburador, como mínimo de largo deberá llegar a tapar la boca del carburador, de forma rectangular con 80 mm de alto y 250 mm de ancho, como máximo.



Se permiten dos aletas de capot laterales, cuyo punto máximo de abertura, con respecto a su posición será de 100 mm., las mismas serán para cubrir las salidas de aire, que ingresa al grupo propulsor por el frente.

ALERON TRASERO: medida libre no deberá sobrepasar la altura ni el ancho del techo.

No puede pasar el alto ni el ancho del techo.

El ancho máximo del plano de carga es de 120 mm. (SE REFIERE A LA ZONA DEL ALA FRICCIONADA POR EL VIENTO). En la parte posterior no deberá tener ningún tipo de aditamento.

Permitido pontón lateral.

GUARDA- BARROS:

Delanteros: Se permite recorte debiendo cubrir el 70% de ancho de la rueda.

Traseros: recorte libre. Deberán estar sujetos en condiciones de máxima seguridad, no debiendo tener cortantes y salientes. Material libre. Los pedales y pedatera serán libres manteniendo la posición de manejo original (lado izquierdo). Se permite la colocación de una chapa de aluminio ubicada por encima de los caños inferiores de la jaula, fijada con tornillos a sólo efecto de permitir el libre desplazamiento de los pies del piloto.

El chasis deberá ser original, similar, tubular, de planchuela o hueco. Deberá mantener el entre centro de anclaje traviesa. Se permite eliminar soportes de suspensión originales como así también alguna modificación en los largueros a sólo efecto de la colocación del grupo motor-propulsor.

Delanteros: Se permite recorte debiendo cubrir el 70% de ancho de la rueda.

Traseros: recorte libre. Deberán estar sujetos en condiciones de máxima seguridad, no debiendo tener cortantes y salientes. Los pedales y pedatera serán libres manteniendo la posición de manejo original (lado izquierdo). Se permite la colocación de una chapa de aluminio ubicada por encima de los caños inferiores de la jaula, fijada con tornillos a sólo efecto de permitir el libre desplazamiento de los pies del piloto.

El chasis deberá ser original, similar, tubular, de planchuela o hueco. Deberá mantener el entre centro de anclaje traviesa. Se permite eliminar soportes de suspensión originales como así también alguna modificación en los largueros a sólo efecto de la colocación del grupo motopropulsor.

ART.03: PUERTAS:

Originales o similares. Delanteras se permite alivianar. Las traseras podrán fijarse o soldarse en condiciones de máxima seguridad. Manijas de puertas, interior y exterior en perfecto funcionamiento. Prohibido el uso de pasador.

ART.04: TAPA DE MOTOR:

(capot o trompa) Original o similar en forma y medida: material libre. Se podrá unificar con guardabarros manteniendo formas originales. Se permite un orificio con un diámetro máximo de 310 mm. de superficie, por encima del carburador. Las aletas laterales se permiten sacar, cortar o agujerear. Se permite uso de spoiler de fibra adherido al capot en condiciones de




FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

máxima seguridad. No se permite el agregado de soportes o estructuras de refuerzo de ningún tipo de material. Deberá cerrar sobre su apoyo (línea de torpedo).

ART.05: TAPA DE BAUL:

Se podrá alivianar o reemplazar en material libre, debiendo estar fijada a la carrocería en condiciones de seguridad.

ART.07: CHAPONES:

Libres.

ART.08: PARAGOLPES:

Es obligatorio eliminar totalmente el paragolpe delantero metálico. Paragolpe de plástico opcional, al mismo se le permite hacer 3 agujeros de 50 mm o 5 agujeros de 30 mm. Se permite paragolpe de protección del motor por debajo del capot, sujeto, soldado o abulonado a soportes de chasis. Construido de caño con un máximo de 28mm.

Paragolpe trasero libre; no pudiendo sobrepasar la línea de la carrocería.

ART.09: PESO:

Peso mínimo del auto con piloto, su respectivo buzo y casco deberá ser de 750 Kg.

En todos los casos serán pesado en las condiciones en que termine la competencia.

ART.10: VIDRIOS:

Parabrisas triple, luneta se puede reemplazar por acrílico incoloro. Los laterales podrán ser reemplazados por acrílicos, los de las puertas delanteras serán opcionales y se podrá calar, respetando su planitud, no podrá tener ningún tipo de canalizado exterior. Anclaje libre en posición original. Queda terminantemente prohibido el uso de vidrios oscuros y/o tonalizados debiendo ser transparente e incoloro.

Los vidrios laterales y luneta no podrán tener publicidad alguna y sólo se permite en el parabrisas la franja parasol.

Se permite publicidad en los vidrios laterales delanteros y traseros, en la parte superior como máximo 10 cm de alto.

ART.11: INSTRUMENTAL:

Libre opcional. Prohibido los conectados a la admisión. Permitido medidor de presión de bomba de nafta (permitido retorno al tanque).

ART.12: LLANTAS:

Libres. Ancho máximo 6”(pulgadas), medido de apoyo a apoyo de talón. El desplazamiento será medido del apoyo en la masa hasta la parte exterior de la llanta y la medida máxima será de 120mm sin tolerancia. Prohibido el uso de labio antideriva.

ART.13: CUBIERTAS:

Las cubiertas a utilizar serán Pirelli 510 usadas (hasta la 2 fecha inclusive)

A partir de la 3 fecha serán de uso obligatorio cubiertas NA usadas, provistas por la categoría.

Rankeados 2025

Para la 1° fecha se permiten 6 cubiertas usadas o 4 selladas del campeonato 2025 más 2 provistas por la categoría. Luego de la 1° fecha solo se permitirá sumar 2 cubiertas usadas por evento, no Acumulable.

Debutantes 2026

Los pilotos que debuten tendrán la opción por única vez de traer sus cubiertas usadas, deben tener un testigo máximo de 3, 10 mm.

El auto que debute a partir de la 5° fecha deberá colocar 6 cubiertas usadas provista por la categoría

Queda prohibido la utilización de cubiertas nuevas o las que no suministre la categoría.

Cubiertas de Lluvia:

Se sellarán 6 cubiertas en todo el campeonato, nuevas o usadas.

Prohibidas cubiertas de fórmula de todas las marcas.

Las cubiertas de lluvia podrán ser Pirelli dibujadas o ancorizadas.

ART.14: SISTEMA ELECTRICO:

Instalación eléctrica de libre diseño, dentro del habitáculo deberá ser cubierta por un caño corrugado o aislante ignífugo, en condiciones de seguridad. Generador y regulador de voltaje opcional. Motor de arranque en perfecto funcionamiento. Será obligatorio: el uso de dos luz de stop, de tamaño libre ubicada detrás de la luneta trasera en forma perfectamente visible, accionada únicamente por el pedal de freno con una lámpara de 15 o 20 watts. El uso de una luz de color ámbar o amarilla de 15 watts en días de lluvia, colocada en el ángulo superior derecho de la luneta. Para las carreras nocturnas será obligatorio el uso de luz reglamentaria o similar, adelante de color ámbar o azul y atrás de color rojo, con lámparas de 5 watts de potencia eléctrica. Demás luces opcionales.

ART.15: ENCENDIDO:

Distribuidor convencional o eléctrico originales línea FIAT, en posición horizontal o vertical, sistema de engranajes libres. Se permite: reemplazar buje por rodamientos y trabados de contrapeso. Módulo de encendido original FIAT (Magnetti, Bosch, Lucas Garef.GM Indiel), ubicación libre. Se permite colocar dos módulos con llave inversora. Se prohíbe el uso de captor sobre volante o polea del cigüeñal. Bujías libres una por cilindro de 14mm de diámetro.

Bobina, condensador, rotor, tapa del distribuidor y cable de alta tensión libres.



Opcional tipo Volkswagen (original o alternativo) sistema hall solo se permite al block de motor

Orden de encendido ORIGINAL.

Prohibido potenciar módulos o colocar módulos potenciados o elevadores de tensión en toda su expresión.

Se permite limitador de RPM

ART.16: REFRIGERACION:

Radiador forma y tamaño libre en posición adentro del vano motor. Se permite armazón soporte del mismo. Electro ventilador y accionamiento del mismo libre. Canalizador libre. Termostato opcional, tapa del mismo libre. Mangueras libres. Bomba de agua original o similar, interior libre.

ART.17: ALIMENTACION:

Tanque de combustible: capacidad y forma libre, construido en chapa de aluminio o acero galvanizado. Deberá tener en la tapa y la garganta 2 orificios para su precintado y un respiradero al exterior dirigido hacia abajo. Deberá estar ubicado en la parte trasera del habitáculo (detrás de las pasa ruedas traseras) siendo protegido obligatoriamente por una chapa (para llama) con una altura máxima de 300mm sujeta en condiciones de máxima seguridad.

Filtro de nafta: libre. Prohibido el de plástico. Cañería libre, en su trayectoria sujeta al casco. Conexionado libre. Prohibida la de plástico se deberá colocar mayado metálico desde la bomba de nafta al carburador

Bomba de nafta: original o similar, reglaje libre. El Comisario Técnico será el encargado de estipular en tiempo y forma el control de los combustibles.

ART.18: CARBURADOR:

Original Weber 32 ICEV, o similar en ese caso deberá ser autorizado y sellado por la Comisión Técnica. Sus medidas deberán ser de 24mm para el difusor y de 32mm en su base mariposa, tolerancia de ambos +0,2mm. Sistema de cebador opcional. Centrador de mezcla original, preparación libre sin aporte de material. Se permite invertir su posición. Se permite reemplazar los surtidores (chicleros) de aire y nafta y tubo emulsionador, y además, agrandar el interior de canales sin variar ni modificar roscas de sujeción. Paso calibrado de econostat libre. Es obligatorio tapar todas las bocas de vacíos y recirculación de agua. Se permite colocar toma en el tapón del filtro para el medidor de presión de nafta. Permitido un deflector (Sujeto al Escape) entre los múltiples de admisión y escape para disipar el calor material libre, medidas máximas 39cm x 18 cm. Se permite dos riendas de la tapa a la base del carburador. Filtro de aire de diseño opcional; no pudiendo tener ningún elemento que sirva de sobre alimentador (cono o trompeta), y la toma de aire deberá ser ubicada dentro del habitáculo y/o vano motor. Mariposa y cuerpo de aceleración, eje, separador y juntas en formas, cantidad y medidas originales. Se permite cortar caños de circulación de agua; debiéndose tapar los orificios. Comando de la mariposa de aceleración en tipo y anclaje libre. Todo flujo de aire debe pasar por el difusor.

Prohibido el mecanizado del cuerpo en cualquiera de sus formas.



Junta de cuba libre, con aporte de material, se permite tapar orificio de cuerpo entre inyector de bomba de pique y surtidor de aire de alta.
Tormillos de eje de mariposa libres.



ART.19: FRENOS:

Libres. De producción nacional de autos de gran serie, obligatorios y en funcionamiento en las cuatro ruedas, ventilación independiente de la carrocería. Es obligatorio el uso de dos bombas de frenos (ambas en funcionamiento), o bien el uso de una bomba de freno de doble circuito, de producción nacional. Anclaje y comando de las mismas libre. Permitido soldar anclaje soporte de freno al pantógrafo. Freno de mano opcional. Prohibido sistema ABS. Prohibidos discos perforados, si ranurados.

ART.20: DIRECCION:

Caja de dirección libre a cremallera, reglaje y relación libre. Anclaje libre. Extremos libres. Columna de dirección, soportes y volante libre. Posición de manejo lado izquierdo. Extremos libres. Se permite rotular. Montaje sobre el brazo akerman libre. Largo máximo del brazo akerman 190mm, el mismo será original, preparación libre.

ART.21: SUSPENSION:

Delantera: de brazos originales, se permite del tipo MAX PHERSON (sistema Fiat) libre. Se permite 2 plaquetas soldadas a los brazos y unidas entre si por 4 bulones de 10 mm como mínimo, con una circunferencia de 100 mm y un espesor mínimo de 10 mm. Se permite alinear desde dicha plaqueta con arandelas o suplementar.

Trasera: deberá mantener los brazos de suspensión originales. Potes de suspensión libres. Espirales preparación y anclaje libres. Bujes materia y forma libre, no rotulados, masas y porta masas y rulemanes libres.

Se permite 2 plaquetas soldadas a los brazos y unidas entre si por 4 bulones de 10 mm como mínimo, con una circunferencia de 100 mm y un espesor mínimo de 10 mm.

Se permite alinear desde dicha plaqueta con arandelas o suplementar.

ART.22: AMORTIGUADORES:

Se permite el uso de amortiguadores hidráulicos y presurizados, de origen nacional, delanteros y traseros. No se permite su regulación desde la posición de manejo. No se permite amortiguador con tacho suplementario. Prohibido la comunicación entre amortiguadores. Anclaje original, bujes libres. Cuerpo y vástago: libre. Anclaje y bujes libres.

ART.23: MEDIDAS DE CARROCERIA:

Trocha máxima 162 cm medida de labio exterior a labio exterior, parte inferior de llanta. La distancia entre ejes traviesa tendrá una tolerancia de 158cm a 162cm. Diferencial entre ambas 2cm.

Altura mínima de suelo al piso del auto debe ser 500 mm en todo su largo controlado por un patrón galibour.

ART.24: MOTOR: Idem Fiat

TRANSMISION:

Caja – puente original en forma, construcción, funcionamiento y relaciones de marcha. Será de 4 o 5 velocidades. En caso de usar la caja de 4 velocidades, se permite reforzar el soporte de unión con la pata de caja; y de usar la de 5 velocidades es obligatorio eliminar la 5ta (engranaje) como así también su horquilla y desplazable pudiendo sustituir por distánciales, pudiendo cortar eje de piñón y quíntuple agujereando y colocando un tornillo para que no se desarme. Tapa de engranajes de 5ta libre, pudiendo tener chapa plana de libre diseño.

La caja de 5° Lancia solo será autorizada en casos especiales, mediante R.P.P.

Permitido retirar sin fin de velocímetro y tapar alojamiento. Las levas de la selectora se podrán reforzar con soldadura. Comando original.

Diferencial: original en forma, construcción y principio de funcionamiento, prohibido autoblocante o trabado permitido soldar o espigar el perno para que no se escape las arandelas de regulación no podrán ser mayor a 1 mm y estas serán de cobre, chapa o micarta según las originales Base, palanca de cambio y sistema de accionamiento libre anclajes, prohibido sistema secuencial, solo se autoriza sistema en H. Pata de caja cantidad ubicación forma libre, semiejes libres, tricetas se permite reemplazar las espigas con bujes. No se permite otras relaciones de marcha que no sea las que autoriza este reglamento. Engranajes del tipo original.

Permitido cortar piñón del diferencial para reemplazar por relación se permite espigar engranaje de 3ra y 4ta para que no se despeguen.

Permitido rellenar horquillas de 1ra y 2da y 3ra y 4ta.



CAJA LANCIA PARA CITROEN RELACIONES AUTORIZADAS

Piñón y corona = 15/59 (3.93) y 16/57
Caja de velocidades
1º Velocidad = 3,90:1 (43/11)
2º Velocidad = 2,23:1 (47/21)
3º Velocidad = 1,52:1 (25/28)
4º Velocidad = 1,15:1 (32/37)
5º Velocidad= Libre, helicoidal, original
Marcha atrás original funcionando

Engranaje de 3º y 4º se permiten dientes rectos opcional.

Medidas:

Dientes

32 Fijo	diámetro	88,5
22 Flotante	diámetro	62,8

Dientes

26 Fijo	diámetro	77,5
25 Flotante	diámetro	77,0

Para dichos engranajes se permite sincronizados, tambor y resortes opcionales.

CAJA LANCIA PARA CITROEN RELACIONES AUTORIZADAS

Piñón y corona = 15/59 (3.93) y 17/64 (376)
Caja de velocidades
1º Velocidad = 3,90:1 (43/11)
2º Velocidad = 2,23:1 (47/21)
3º Velocidad = 1,46:1 (47/32)
4º Velocidad = 1,04:1 (49/47)
5º Velocidad= Libre, helicoidal, original
Marcha atrás original funcionando

ART.25: COMPRESION:

Relación de compresión máxima por cilindro 9 a 1.

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Lisso, modelo Compress.

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera del pistón.




FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

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**, es punto fundamental para que el equipo realice una correcta medición, **como así también la bujía que uso en la competencia** deberá cumplir con el mismo requisito de quedar al ras (ver fotos).



En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedara excluido por no cumplir con lo reglamentado.

El comisario técnico será quien decida el o los cilindros al que se le realice la medición de relación de compresión. Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentado de relación de compresión (R.C), se dará por válida y terminada la medición. En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C., se definirá su exclusión.

Si este segundo cilindro esta en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitivo cilindro, que dará el resultado final de la medición.

De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

ART.26: TRICETAS:

Se permite reemplazar las espigas por bujes.

ART.27: PATAS DE MOTOR:

Se permite reemplazar la goma por otro material, manteniendo sus centros. La posición del conjunto propulsor estará limitada por la posición de los palieres, que será transversal y recto +/- 15°.

Se permite una chapa metálica por debajo del motor, la misma va desde el frente hasta la travesía.

