



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO G T M CAMPEONATO 2026

ARTÍCULO 1: VIGENCIA

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero de 2026 al 31 de Diciembre 2026.

ARTÍCULO 2: DISPOSICIONES GENERALES

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 originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la F.R.A.D METROPOLITANA, única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo respuesta por el mismo medio.

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

Se entiende por:

Similar: a toda pieza de diferente fabricante con las características del original.

Opcional: a optar por tener o quitar una pieza.

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

Reemplazo de bulonería: Toda tuerca, bulón, tornillo o espárrago etc. puede sustituirse por otro/s 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 esta prohibido, salvo que este reglamento lo autorice específicamente en alguno de sus artículos.

Gran Serie: Se entiendo por "gran serie" a todo vehículo (y a sus partes) que se haya comercializado en la República Argentina, con una venta mínima de 10.000 unidades.

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

VEHICULOS PERMITIDOS

CHEROLET 400

CHEVY 2 Y 4 PUERTAS

FORD FALCON

FAILARN

Valiant I, II, III, IV

DODGE POLARA Y GTX

TORINO 2 Y 4 PUERTAS



ARTICULO 3: MODIFICACIONES PERMITIDAS

Carrocería original de fábrica, deberán quitarse todos los accesorios, se permite reemplazar los cristales laterales y traseros por acrílicos incoloros del mismo espesor mínimo de 3 mm. El parabrisas deberá ser triple de seguridad, u original cubierto con un laminado adhesivo.

La luneta trasera deberá reemplazarse por acrílico de 3 mm de espesor mínimo, la que será fijada a la carrocería por dos varillas que dividan en tres partes iguales. Sin publicidad ni calcos alguno.

Se deberán quitar los guardabarros delanteros como así también los pasa-ruedas, siendo estos reemplazados por una trompa de fibra de vidrio con anclaje exteriores hacia arriba, los inferiores serán hacia arriba. Colocar para llama que divida el habitáculo del tanque de combustible, que será de chapa totalmente sellada.

Se podrá reemplazar las puertas traseras por el panel solo soldado a la carrocería, formando un solo panel con el guardabarros trasero. Puertas delanteras forradas en aluminio, (parte interior solamente) u otro material no combustible.

La tapa de baúl podrá ser reemplazada por una de fibra: Sus bisagras y cerraduras son libres.

La pedalera será de libre diseño y deberá tener 500 mm medida desde el medio del torpedo hacia atrás. Los pedales podrán sobresalir 150 mm como máximo de los 500 mm estipulados. La columna de dirección se podrá modificar, PROHIBIDO MANCHON, manteniendo su principio de funcionamiento, (mínimo dos crucetas).

Se deberán retirar los levanta cristales y ventiletes de las puertas delanteras y traseras deberán llevar las manijas exteriores e interiores. Colocar acrílicos transparente e incoloro.

La carrocería se podrá alivianar siempre que mantenga la forma original, permitiéndose modificaciones en la parte trasera, respetando las medidas del largo total y ancho total.

Los pasa-ruedas traseros podrán modificarse en forma y tamaño. Se podrá colocar faldones solamente de fibra de vidrio

En la carrocería se podrá practicar aberturas y/o tomas de aire para refrigerar frenos, el piso deberá ser original, salvo las reparaciones por picaduras, que serán al mismo espesor del original y permitiendo partes planas, permitiendo modificación del túnel de cardan.

En el anclaje de la puerta delantera se permite el moldeado de la terminación de la carrocería. Se permite cortar las puertas, a la altura del airbag (tranquera lateral) de la jaula.

La parte del piso que cubre la caja de velocidad podrá ser desmontable, para facilitar el retiro o reemplazo de la misma.

Se permite angostar el falso chasis trasero hasta 30 mm, solo arriba de la cañonera del diferencial, con el fin de que no toque, manteniendo forma y posición.

Se permite recortar el falso chasis trasero a la altura de la cañonera, con el fin de que este no toque el mismo, manteniendo su forma.

Se podrá colocar pontones.

LAS MEDIDAS MAXIMAS DE DICHOS PONTONES ES DE 2 PULGADAS, TOMADA EN SU PARALELO HORIZONTAL SUPERIOR DESDE LA PUERTA DEL VEHICULO



ARTICULO 4: MOTORES PERMITIDOS

| Marca | Medidas de cilindros |
|--|-----------------------------|
| Ford 188- 221 | STD 93,47 + 0,60 |
| Chevrolet 194- 230- En el Chevrolet 250 | STD 98,43 + 0,60 + 0,40. |
| Valiant IV | STD 86,36 + 0,60 |
| Torino 4 y 7 bancadas | STD 84,94 + 0,60 |

Las medidas se tomarán de la pollera del pistón.

En camisas la tolerancia de desgaste permitida es de 0,25 centésimas como máximo.

Para los coches Torino y Dodge se les permite colocar motores Chevrolet o Ford respetando se anclaje original en la caja de velocidad sin alterar posición de soporte de caja trasera, etc.

ARTICULO 5: BLOCK DE MOTOR

Máximo diámetro de camisa 0,60 en todas las marcas.

Se permite el uso de los modelos fabricados en gran serie, no permitiendo los fabricados de competición por las comisiones de carreras de las fábricas, se permite trabajar libremente los conductos de lubricación, como así también los tapones de agua y aceite, cepillando los planos superiores e inferiores, manteniendo el paralelismo con respecto al original, rectificar y/o encamisar los cilindros sin ningún tipo de desplazamiento.

Se permite reemplazar las tapas de bancadas por otras, de diferente material y diseño, específicamente en motor Ford.

En la marca Dodge se permite block dominado y pesado.

Para los motores Ford y Chevrolet se permite realizar una muesca en la parte superior del cilindro, al solo efecto de que no toquen las válvulas

ARTICULO 6: PISTONES

No se permite ningún tipo de pulido.

Se permiten pistones fundidos y/o forjados y/u originales de cada marca y ubicado en la posición libre. Prohibido los boxer. En caso de los fundidos y/o forjados se deberán respetar las medidas, formas y espesores de aros originales mínimo 1,95mm. Se permite ranurar el alojamiento del perno para la colación de seguros.

Se permite perno flotante, tapones de teflón.

Para el Torino de 7 bancadas y Valiant se permite los pistones de Fiat 128 STD + 1,0 mm., con aro original.

Bielas, el balanceo se efectuará en los lugares expresamente indicados por el fabricante dejando una original.

En caso de ser pistón forjado el aro deberá ser de 1,95 mm.

PROHIBIDO el afloramiento del pistón con relación al plano del block. En Torino se permite el afloramiento con pistones originales.

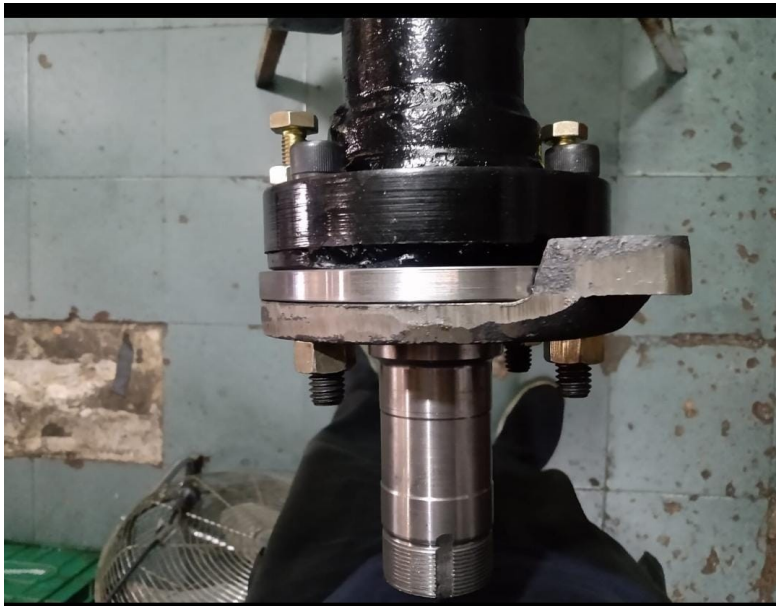
Para el balanceo se utilizará el peso mínimo de uno en forma y estado original llevando el resto al mismo peso.

Para quitar material se permite únicamente por debajo de la línea del perno.

Para su balanceo se permite retocar el cielo en su parte interior y no se permite recortar pollera.



Para la marca Ford se permiten pistones de Econo y Max Econo.
 Para el Torino y el Valiant con pistón de Gran Serie tipo original, solo se permite tocar la ranura para la medida de los aros, con su respectivo aro, medida 1,75 mínimo 1° y 2° aro.
Para la marca Dodge se permite pistón de Renault 18 hasta 88 mm.



ARTICULO 7: PERNO DE PISTON

Pernos libres, del tipo originales. Se permite cortar el perno para la colocación de tapones y o seguros de cualquier material y forma. Posición libre.

ARTICULO 8: AROS

Medida, cantidad y material original del pistón a utilizar.
 Como mínimo 3 aros y espesor mínimo 1.95 mm.

ARTICULO 9: BIELAS

De fabricación nacional o MERCOSUR de Gran Serie o China. Se permite su balanceo debiendo para ello quitar material solamente en los lugares permitidos (parte superior tapa de biela e inferior ojal de perno), manteniendo como mínimo una con sus medidas y peso original, juego axial libre, se permite colocar pernos flotantes manteniendo los entre centros originales del motor a utilizar.
 Se permite embujar.

| | |
|------------------------------|------------------|
| FORD FALCON MOTOR 221 | 130.378 +/- 0.25 |
| FORD FALCON MOTOR 188 | 137.490 +/- 0.25 |



| | |
|--------------------------|------------------|
| CHEVROLET | 145.000 +/- 0.25 |
| DODGE/VALIANT | 170.010 +/-0.25 |
| TORINO 7 BANCADAS | 184.900 +/-0.25 |
| | |

PROHIBIDO su desplazamiento en todos los motores, medidas y formas originales. Se permite bielas FORD (SP).

Se permite utilizar biela 188 en los motores 221. **Bulones libres, manteniendo el diámetro.**

ARTICULO 10: COJINETES

Se permite cojinetes de biela y bancada; marca y fabricación libre.

ARTICULO 11: CIGÜEÑAL

Nacional y original de cada motor. Permitiendo el ranurado y perforado de sus muñones, dar dureza, balancear, agrandar sus conductos de aceite (lubricación), tapones libres.

Volteo original, debe mantener rugosidad original. Obligatorio bulón punta de cigüeñal.

Se permite su rellenado en muñones manteniendo su carrera y grado de volteo original.

Se permite rellenar o agujerear únicamente para su balanceo.

Se permite los cigüeñales de acero originales.

Marca

Carrera en Mm.

Ford

74,68mm + 0,3 mm. (para motor 188)

87,88 mm + 0,3 mm. (para motor 221)

Chevrolet

82,55 mm + 0,3 mm. (para motor 194/ 230)

89,66 mm + 0,3 mm. (para motor 250)

Torino

111,13

Dodge

104,77

Valiant

104,77

ARTICULO 12: ARBOL DE LEVAS

Alzada original, cruce libre. Alzada máxima tomada sobre la válvula, sin luz sobre platillo con la junta a utilizar. Se permite corrector.

Chevrolet

Hasta

10,00 mm

Sin tolerancia

Dodge

Hasta

11,11mm

Sin tolerancia

Ford

Hasta

11,11 mm

Sin tolerancia

Torino 4 y 7 B

Hasta

11,00 mm

Sin tolerancia

Para todas las marcas se permite Levas de acero.

En todos los casos serán medidos sobre platillo y sin luz de trabajo. (Cruce libre).

ARTÍCULO 13: BOTADORES

Se permite trabarlos. Se permite con platillo. Se permite rellenar parte superior e inferior.

ARTICULO 14: DISTRIBUCION

La distribución es libre.



ARTICULO 15: TAPA DE CILINDROS

En Chevrolet se permite agrandar el alojamiento de varillas de válvulas.

En Torino 4 bancadas se permite utilizar la de 7 bancadas.

Estándar original de cada marca.

Se permite el uso de tapa Maxi-Econo. Se permite tapa Econo con ambos múltiples.

Se permite para la marca ford la tapa de cilindro sprint con reforma de la bujía 10 mm.

Se permite en el múltiple max econo base orientadora máximo 20 mm de espesor.

Se permite cepillar al plano manteniendo el paralelismo del plano original.

No se permiten mecanizados ni pulidos en sus conductos.

En la Sprint se permite trabajar solamente el conducto de escape, por debajo del asiento de válvulas, se podrá frezar como máximo hasta 77 grados con una profundidad máxima de 25 mm.

Se permite retocar (2) cielos para compensar índice de compresión.

Se permite enconar para hermanar hasta 5 mm. en los conductos de entrada en tapas de cilindro y 25 mm. de profundidad en el múltiple.

En los asientos de válvulas se permite los 5 (ángulos); 5° - 15° - 30° - 45° - 75°.

Se permite reducir diámetros de teton guía de válvula para colocar resorte interior diámetros libres.

Se permite guías de bronce respetando altura, relieve, forma y posición.

Medidas originales de cada tapa y marca.

El encasquillado, se permite el frezado interior, con una tolerancia máxima de 2 mm., manteniendo sus ángulos originales, en grados de asientos y descargas: asientos 30° y 45° para todas las marcas.

Para motor Ford se permite tapa del 221, con opción de colocar adaptador de 1 boca o 2 para colocar HOLLEY 40-40 (o) opcional carburador de 1 boca – GALILEO, garganta 43mm., difusor 37,2 mm. Para este carburador, se permite canilla variable para nafta y también paso de aire variable chicler roscado etc.

Se permiten tapas de Falcon 221 abiertas para carburador doble boca. Los tapones de admisión libre posición.

Se permite trabajar conducto de escapes libres en tapas de una boca.

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.

Para todas las marcas, permitido deshojo de válvulas por fresado en forma concéntrica, hasta 4 mm de diámetro por lado.

Para la tapa maxi econo, se permite el mecanizado de los conductos hasta 50 mm hacia adentro. No pulir.

Se permite la tapa Tandilense Sprint, la cual también se permite trabajar los conductos hasta 50 mm hacia adentro. No Pulir

ARTICULO 16: VALVULAS

MOTOR

Ford Sprint

ADMISION

42,10 mm.

ESCAPE

35,60 mm. o 37,30



| | | |
|--------------|-----------|-----------|
| Ford 188/221 | 42.10 mm | 35.60 mm |
| MaxEcono | 41.91 mm | 37.30 mm |
| Chevrolet | 43,70 mm. | 38,10 mm. |
| Dodge | 41,30 mm. | 34,80 mm. |
| Torino | 48,20 mm. | 41,20 mm. |

Se permite válvulas de Chevrolet en tapa de cilindros Dodge con una compresión de 8,5 a 1

Retenes opcionales se permiten retirar.

Original de cada marca.

En todas las marcas los vástagos de las válvulas pueden ser en sobre medida; como se venden en el mercado de gran Serie.

ARTICULO 17: RESORTE DE VALVULAS

Libre se permite doble resorte y/ o suplementar.

Se permite anti-vibrador.

ARTICULO 18: TRABA DE VALVULAS

Trabas y platillos de Gran Serie.

Opcional, se permite la utilización de platillos nacionales de competición, respetando diámetro de trabas originales. Prohibido utilizar aleaciones livianas (aluminio y titanio).-

ARTICULO 18.1: VARILLAS DE VALVULAS

De uso libre.

Se permite peine de guías para balancines para marca Chevrolet.

ARTICULO 19: BALANCINES

Deben ser de tipo original de Gran Series.

Se permite rectificación y tratamiento de dureza, con reguladores libre, para todas las marcas.

Se podrán reemplazar los espárragos por prisioneros roscados, fijar los mismos manteniendo su centro.

Para la marca Torino se permite suplementar caballetes (Torino 4 bancadas). Se permite el rellenado de los balancines, en forma y medida originales.

"Para la marca Chevrolet se permite el rellenado en la parte superior del apoyo de la varilla **Únicamente**"

Ejes de balancines, caballetes originales en forma y cantidad.

En Ford se permite el uso de caballetes en los dos extremos.

ARTICULO 20: MULTIPLE DE ADMISION

Original para un carburador de dos bocas para todas las marcas. No se permite pulido de múltiple, se permite cortar tabique en garganta de entrada.

En Torino, Chevrolet se permite múltiple Penin.



La garganta en múltiple Econo tendrán las mismas medidas que el Sprint en base del carburador manteniendo su posición original.

Las medidas máximas para todas las marcas serán 43,05 x 90,50 sin tolerancia.

En los motores Ford se permite intercambiar múltiples.

Para todas las marcas, se permite cortar la boca del mismo para adaptar carburador de 2 bocas

ARTICULO 20.1.: Torretas

Se permite en aluminio doble, tubo paralelo, individuales, sin pulido ni enconizado (léase cilíndricos), diámetro interior 40 mm. máximo + 0,5 mm, o tubos de torretas serán individuales, no cónicos, paralelos y sin pulir de una altura máxima entre la base del carburador y el múltiple de 150mm (la altura se toma con baquelitas y juntas incluidas)

Se permite pulir la parte del corte

ARTICULO 21: MULTIPLE DE ESCAPE

Caño y diseño libre.

Se prohíbe la orientación hacia debajo de la cola del caño de escape.

Silenciador en Boxes USO OBLIGATORIO

ARTICULO 22: COMPRESION

Máximo 9,5 a uno sin tolerancia medida con junta.

Para los motores Chevrolet 250 la compresión máxima será de nueve (9,0:1) puntos. Para los demás motores se mantendrá en 9, 5. Motores Dodge con válvulas de Chevrolet la compresión de 8,5 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 es fundamental para que el equipo realice una correcta medición. (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.

ARTÍCULO 23: JUNTAS

Las juntas del múltiple de admisión no podrán ser mayores de 5 mm. de espesor.

El resto, libre.

ARTICULO 24: RETENES

Libres

ARTICULO 25: TAPAS LATERALES

De distribución lateral y de válvulas libres. Se permite tapa de inspección.

ARTICULO 26: TRANSMISION

Caja de Velocidad:

Sin relacionar ZF original. Se permite ZF en tercera original. Agujerear bulones para precintar.

Se permite caja original 3 marchas hacia delante y una marcha atrás.

Se permite intercambiar las cajas entre los modelos declarados.

Relaciones permitidas:

FORD ZF 283/354 (ver relaciones en Torino)

CORVET FAE

| | | |
|------|--------|-----|
| 1era | 284.90 | A 1 |
| 2da | 211.74 | A 1 |
| 3era | 141.28 | A 1 |
| 4ta | 099.99 | A 1 |

SPRINT (SAGINAU)

| | | |
|------|------|-----|
| 1era | 2.85 | A 1 |
| 2da | 2.02 | A 1 |
| 3era | 1.53 | A 1 |
| 4ta | 1.00 | A 1 |

325 Mod. 79/71

| | | |
|------|------|-----|
| 1era | 2.78 | A 1 |
| 2da | 2.93 | A 1 |
| 3era | 1.36 | A 1 |
| 4ta | 1.00 | A 1 |

CHEVROLET

ZF 283/354 (ver relaciones en Torino)

SAGINAU

| | | |
|------|------|-----|
| 1era | 2.85 | A 1 |
|------|------|-----|



| | | |
|------|------|-----|
| 2da | 2.02 | A 1 |
| 3era | 1.35 | A 1 |
| 4ta | 1.00 | A 1 |

DODGE

ZF 283/354 (ver relaciones en Torino) A 833 (70/71)

| | | |
|------|------|-----|
| 1era | 2.66 | A 1 |
| 2da | 1.91 | A 1 |
| 3era | 1.39 | A 1 |
| 4ta | 1.00 | A 1 |

A 230/4 (71 en adel)

| | | |
|------|------|-----|
| 1era | 3.09 | A 1 |
| 2da | 2.02 | A 1 |
| 3era | 1.35 | A 1 |
| 4ta | 1.00 | A 1 |

TORINO

ZF S4 5A (283)

| | | |
|------|------|-----|
| 1era | 2.83 | A 1 |
| 2da | 1.85 | A 1 |
| 3era | 1.38 | A 1 |
| 4ta | 1.00 | A 1 |

ZF S4 8A (242)

| | | |
|------|------|-----|
| 1era | 2.42 | A 1 |
| 2da | 1.57 | A 1 |
| 3era | 1.17 | A 1 |
| 4ta | 1.00 | A 1 |

ZF SA 3A (354) (ver relaciones en Torino)

| | | |
|------|------|-----|
| 1era | 3.54 | A 1 |
| 2da | 2.31 | A 1 |
| 3era | 1.50 | A 1 |
| 4ta | 1.00 | A 1 |

Embrague:

Sistema libre, no multidisco, si cerámico. Se puede utilizar placa a diafragma, no de competición.

Volante de Motor:

De fabricación similar al original o construido en acero, manteniendo el diámetro original y anclaje de corona de arranque original, peso libre, se permite el espigado.

Es obligatorio protección de volante motor con una chapa de acero mínimo de 3 mm. de espesor.



Diferencial:

De gran serie, tipo original, eje rígido.

Relación opcional, pero únicamente de gran serie, anclaje original. No se podrá utilizar autoblocante (de ningún tipo). Obligatorio palieres flotantes, multiplicación de serie (no especiales) bulones para precintar.

Se permite acuñar, poner abrazaderas y modificar el anclajes (haciendo rotar sobre su eje, sin cambiar de lugar con respecto a los elásticos respetando las medidas entre ejes), Refuerzos libres, se permite aporte de material, sin rotular.

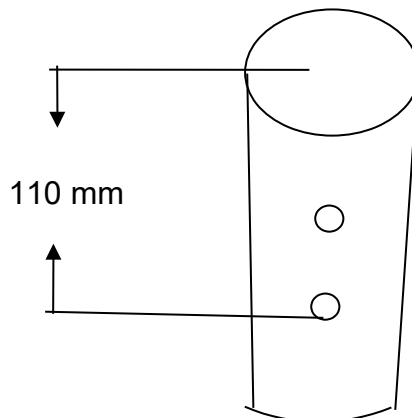
Para todas las marcas se permite doble Cardan.

Se permite reemplazar la brida original de la cañonera por una potiza de acero para permitir dar comba al diferencial y optimizar la resistencia del mismo.

Diferencial

Permitir variar posición en altura de tensor inferior hasta 110 mm de centro de cañonera en el anclaje de la misma.

Se permite modificar el anclaje del tensor superior hasta 110 mm en carrocería.



Permitir en tendor inferior, regulacion en longitud; (no rotulado)

Anclaje de carroceria original

Masas delanteras:

Libres de Gran Serie. No de competición.

Opcional, se permite masa y maguito de palier flotante, de uso comercial, no de competición.

Rodados:

Diámetro libre. Llantas de acero estampadas únicamente con ancho máxima hasta 8", Prohibido labio anti-deriva. Prohibida válvula reguladora de presión de aire en la cubierta. Se prohíbe el uso de neumáticos de competición tipo Black o Faneco.

Neumáticos:

Libres no de competición o RALLY

El testigo de desgaste tendrá una medida mínima de 1,5 mm. Tomado del lugar de más desgaste, se puede dibujar los hombros, respetando los testigos.

ARTICULO 27: SISTEMA DE LUBRICACION

Para todas las marcas se permite el uso de bomba de aceite por fuera del cárter libre, opcional (cantidad de cuerpos)

Una bomba de aceite original o cuerpos y medio. Deberá tomar el aceite del cárter, no se permite cárter seco.

Se permite romper olas y agrandar su capacidad.

Se permite adaptar cañería para radiador de aceite. Se permite radiador de aceite.

Para todas las marcas lubricación exterior libre.

ARTICULO 28: SISTEMA DE ALIMENTACION

Tanque de combustible:

El tanque original deberá ser reemplazado por uno plástico aprobado por la FRAD. Contar con dos respiradores dirigido al exterior.

Tapa de seguridad con sistema para su presentado, el tanque deberá estar ubicado dentro del baúl y deberá estar dentro de una caja metálica y el material para su construcción será de aluminio o chapa de hierro 20' como mínimo.

Deberá estar distanciados de los laterales y de la parte trasera de 40 cm. De cada lado.

Se le dará como máximo 4 carreras para colocarlos.

ARTICULO 29: CAÑERIAS

De goma con malla metálica, pasada por el interior del habitáculo. Obligatoria conexiones roscada de seguridad.

Cañería de bomba a carburador, obligatorio mallada, sin conexiones en el interior.

ARTICULO 30: FILTRO DE NAFTA

Metálico. Cantidad libre, alojados en el baúl, asegurarlos con abrazaderas, no se permite de bomba a carburador de plástico.

ARTICULO 31: BOMBA DE NAFTA

La bomba de nafta libre, ubicada en el baúl o en el vano motor.

ARTICULO 32: CARBURADOR

En el cuerpo se permite utilizar pasos calibrados de aire en el cuerpo principal tanto para la baja y alta respectivamente, la altura no debe superar los 6 mm. colocados los mismos.

Se permite carburador Holley 36-36 y Solex 36-36, difusor diámetro 26,58, y Holley 40-40 con difusor **29 mm** Para todos los difusores se permite una tolerancia de 0,4 por desgaste, no se permite maquinado.

Se permite aporte de material en su parte exterior para su reparación. Se permite retirar válvula compensadora.



Se permite quitar cebador y anular válvula de potencia. Se permite solamente taponar el lugar con material libre.

No se permite variar ningún elemento del carburador (si paso calibrado, chicler), no se permite pulido de difusores ni centradores.

La mariposa del carburador, la medida mínima original es de 0,90 mm +/- 0,02.

En todas las plaquetas se permite quitar los 2 (dos) tetones de guías y rectificar el plano de deformación.

Para todas las plaquetas se permite agrandar y colocar clicler, paso calibrado dentro del conducto de la baja. Sin sobrepasar (nivel superior) Para poder colocar tapón roscado para su verificación técnica.

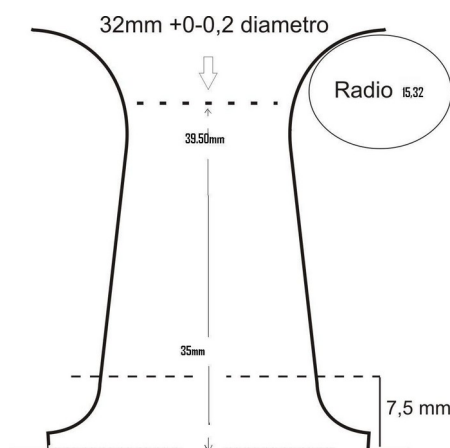
Se permite en plaqueta utilizar hasta un máximo de cinco perforaciones en la parte superior todas las plaquetas del carburador sea alta o baja se aconseja colocar tapón de roscado para verificar que el cuerpo no haya sido modificado de sus medidas originales. El cuerpo que tenga tapones originales en forma aparente el técnico tiene facultad para extraer los mismos para verificar su calibración en caso de no disponer en el momento de los elementos de medición o no tener las medidas originales el mismo, tiene facultad para retirar dicho elemento.

Todo el fluido de aire tiene que pasar por el interior del difusor.

Los cuerpos agujereados por el GNC, se permite tapar con material libre, manteniendo medidas originales.

Se permite el torneado del cuerpo del carburador de difusor 29mm (original) para llevarlos a difusor de diámetro 32mm, los centradores deben quedar con medidas, posición y formas originales.

Cuando el cuerpo de diámetro de difusor 29mm sea torneado a 32mm deberá ser igual al original de 32mm (número de carburador 7227). Se permite solo para Ford ,Dodge y Torino



FILTRO DE AIRE PARA CARBURADOR:

Tipo comercial. Se permite el tipo cartucho cilíndrico con una medida máxima de 220 mm. Se puede usar varios encimados respetando la medida máxima.

ARTICULO 33: SISTEMA DE REFRIGERACION

Bomba de agua: Preparación interior libre, conservando su cuerpo y posición original. Se permite polea "V" o dentada.

Termostato:

Libre

Mangueras:

Libres de máxima seguridad, no de plástico.

Radiadores de agua:

Libre. Cantidad uno. Posición delantera.

ARTICULO 34: SISTEMA ELECTRICO

Baterías:

Libre de ubicación dentro del habitáculo, sujeta con un marco de hierro y dos bulones de 8mm. de espesor como mínimo dentro de una caja plástica con tapa y Estanca, cubierta con una funda plástica para evitar el derrame de ácido en caso de vuelco, mínimo 80 amp.

Para las baterías de gel no hace falta que este adentro de cajón estanco.

Instilación eléctrica:

De diseño libre, y en condiciones de seguridad.

Luces de stop:

Deberán colocarse dos luces en el interior del habitáculo contra la luneta, una a cada lado de seta, con lámpara de 15 wats (como mínimo), accionada por el pedal de freno únicamente. Distancia entre ellas 60 cm., como mínimo.

Obligatorio el uso del faro en luneta trasera, lámpara de 15 wats de color amarilla, se deberá encender con la llave de contacto del motor o una llave independiente.

Motor de arranque:

En perfecto estado de funcionamiento, el auto debela arrancar mediante ese elemento, preparación interior libre, posición original del vehiculo.

Generador de corriente:

Alternador y regulador de voltaje, libre de elección, opcional, se puede utilizar llave de corte (debe funcionar).

Distribuidor:

Se permite limitador de R.P.M

Prohibido largador.

Carcaza original con un solo platino libre, cantidad uno, está permitido el uso de leva Dulbeco, condensador libre. **Se permite el uso de Torrinton.**



Se puede utilizar plaqueta fija y contrapeso.

Encendido:

Bobinas, cable libres. Prohibido efecto Hall.

Se permite encendido electrónico convencional de cada marca original.

Bobinas de encendido:

De uso libre para todas las marcas.

ARTICULO 35: FRENOS

Pastillas:

Libres, formato original de cada cáliper colocado.

Disco:

Los discos delanteros y traseros podrán ser ventilados, no perforados. Debiendo ser de Gran Serie, No de competición.

Medida máxima 290 mm de diámetro.

Podrán ranurarse para la descarga de polvo.

Se permite sistema de disco en las cuatro ruedas y doble circuito de frenado, permitiendo válvulas de regule de freno, cañería rígida o teflón mallado.

Cáliper:

Libre de Gran Serie, máximo 3 pistones en ambos casos. Se permite separador. Anclaje libre, no de competición, similar al original.

Caños flexibles:

Tipo original, calibre o teflón mallado.

Bomba de frenos:

De gran serie nacional, preparación interior y ubicación libre.

Doble circuito o doble bomba, también de competición.

Balancín de freno en pedalera de libre diseño.

Cañería de frenos:

Obligatoria de metal cobre o teflón mallado.

Se permite válvula reguladora de presión.

Canalizador de frenos

Con toma dinámica de libre diseño y ubicación.

ARTICULO 36: DIRECCION

Caja de dirección:

Tipo original de gran serie, multiplicación libre, ubicación original.

Se permite cremallera.

Extremos y barras:

Tipo original de gran serie.

Se permite reforzar barra central.

Columna de dirección y soporte:

Libre, es obligatorio reemplazar el manchón por crucetas o chapa de acero, obligatorio mínimo dos crucetas.

Se permite barra embutible con una (1) cruceta como mínimo.

Extractor de volante obligatorio.

Reglajes:

Libres.

ARTICULO 37: SUSPENSIONES

Masas delanteras y traseras se permite separadores para calibrar la trocha.

Suspensión trasera:

Masas delanteras y traseras se permite separadores para calibrar la trocha.

Para el Ford se permite en amortiguador trasero colocar buje en su parte inferior.

Permitir el anclaje de los amortiguadores al diferencial en el Torino.

Se permite elásticos de libre diseño, de Gran Serie. No de competición.

Se permite el uso de barras pana, estabilizadora, y una precarga por rueda.

Se permiten bujes de teflón.

Barra estabilizadora trasera diámetro libre, posición libre.

Barras de torsión, forma, material y medidas libres.

Anclaje inferior original

Excepto en la Chevy Coupe y Chevy 4 Puertas, se permite invertir la manopla original, con el fin de que el amortiguador trabaje similar al Falcon,400 o Dodge.

Anclaje superior libre (no rotulado) ubicación e inclinación, para todas las marcas. No a la jaula.

Bujes Libres, no rotulados ni rulemanes.

En el Torino se permite eliminar los 2 tensores superiores reemplazándolos por un solo tensor central.

Se permite para todas las marcas, corrector de comba en anclaje de parrilla inferior de diseño libre.

Suspensión delantera:

Espirales tipo original, diámetros libres, apoyos originales reforzados.

Correctores originales. Se puede utilizar bujes de teflón.

Parrillas tipo original; se permite reforzar.

Se permite rotulas en los tensores

Se permite variar posición de rótulas, para mejor asimetría de la misma como también mejor alineación.

Se permite acople de extremos libres .**Se permite rotular los extremos de dirección**

Se permite reforzar punta de eje y akerman libremente.

Barra estabilizadora delantera diámetro libre. Se permite a cuchilla. Libre diseño, libre ubicación pero el anclaje de las puntas deberá estar en la parilla superior o inferior

En Ford se permite colocar corrector de comba (excéntrico) en parrilla inferior, para su alineado.



Solo para Falcon y Chevrolet 400: se permite suplementar los soportes de amortiguadores delanteros superiores.

Para Chevrolet 400 se permite utilizar rotulas de mayor diámetro.

Para Chevrolet se permite utilizar parrillas superiores e inferiores de Ford.

Se permite masas delanteras chicas de Ford F 100.

Anclaje del amortiguador original.

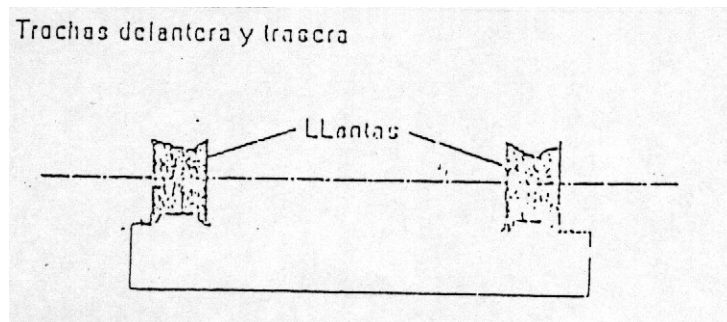
Parrillas originales de cada marca y modelo.

La longitud de las parrillas originales de marcas y modelos.

Se permite unificar chasis longitudinalmente delantero con trasero por debajo para todas las marcas

Trocha delantera y trasera:

Ancho tomado desde el labio exterior de la llanta a la altura del cubo de la rueda. Para todas las marcas la trocha máxima será de 1.890mm, tanto en el tren delantero como trasero.



Distancia entre ejes originales

| Marcas | Original | Mínima | Máxima |
|---------------|-----------|-----------|-----------|
| Ford | 2.780 mm. | 2.750 mm. | 2.810 mm. |
| Fairlane | 2.946 mm. | 2.916 mm. | 2.976 mm. |
| Dodge | 2.819 mm. | 2.789 mm. | 2.849 mm. |
| Torino | 2.723 mm. | 2.693 mm. | 2.753 mm. |
| Chevrolet 400 | 2.819 mm. | 2.789 mm. | 2.849 mm. |
| Chevy | | | 2.819 mm. |
| Polara y GTX | | | 2.810 mm. |

Amortiguadores:

Se permite uno por rueda, no de competición, se prohíbe regulables exteriormente. No presurizado. Tipo Sadar.

Si cambia dureza, bujes opcionales, no rotulados, anclaje original.

ARTICULO 38: SEGURIDAD. ELEMENTOS DE USO OBLIGATORIO.

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.

Corte de corriente:

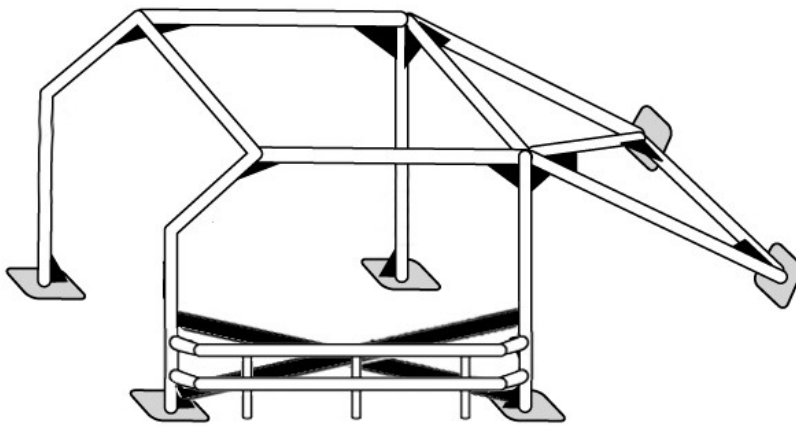
Cantidad: dos de tipo antichispa y corte general, uno en el interior del habitáculo al alcance del piloto, y el segundo será colocado en el exterior, lado derecho del torpedo junto al parante, identificado por un rayo rojo, fondo azul de forma triangular de 10 cm. De lado.

Estructura de seguridad:

Medida de caño mínimo 32 mm. espesor 2 mm. mínimo 6 puntos de apoyo. Butacas abulonadas a la jaula con bulones de alta resistencia.

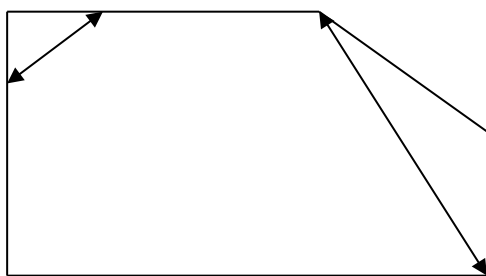
Puerta del piloto obligatorio, caño y protección tipo nascar

Jaula - Ejemplo tranquera y cruz

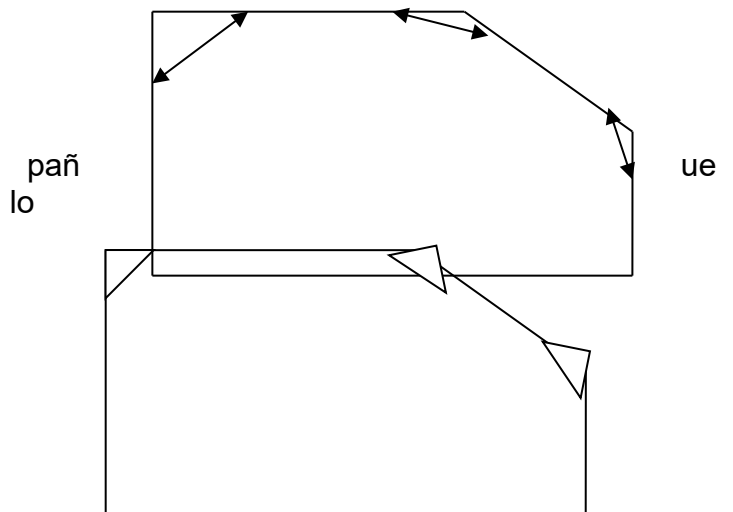


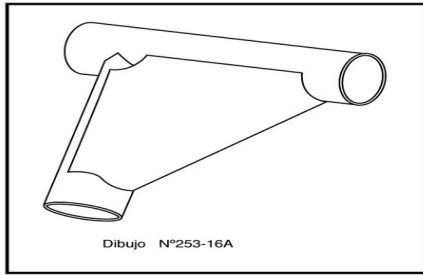
Colocar en todos sus vértices pañuelos de refuerzo, según dibujos:

1



2





3

Extintor:

Cantidad: uno de 2 ½ kilogramos de capacidad mínima, 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. Dos salidas, una al carburador, y la otra a la salida de la boca del tanque de nafta.

Indumentaria:

Obligatorio a partir del inicio del campeonato.

Buzo antifiama y casco homologado F.I.A., guantes, mascarar, botas, remera ignifuga y protector cervical (TIPO HANS O SIMILAR), para el piloto.

Butacas:

Homologadas F.I. A.

Cinturones de seguridad:

Cinco puntos de fijación y 3"de ancho, sujetos con bulones de acero de 10 mm. de espesor como mínimo. Marca reconocida para competición.

Mínimo cuatro puntos de abroche.

ARTICULO 39: GENERALIDADES

Identificación:

Cada automóvil deberá tener en ambos laterales, en la trompa del lado derecho, parte trasera y techo, su numero identificador, el mismo será el que corresponda a cada piloto por orden de inscripción.

Deberá ser de tamaño y color designado perfectamente visible.

El numero de la trompa y de la cola, deberán estar pintados sobre el lado derecho, de color blanco, sobre fondo negro, con altura de 13 cm., en el mismo color todos los números del auto.

Precintos:

Obligatorios.

Cada automóvil deberá poseer para su precintado un orificio en dos bulones en la tapa de cilindros, múltiple de admisión, tortea, carburador, tapa de válvulas, distribuidor, carter, volante, caja de velocidad y tapa de diferencial.

El piloto es el responsable que el precinto no se dañe por ningún motivo, si esto ocurriese será excluido de la competencia en primera instancia y luego pasara a penalidad y criterio de la técnica.

Bulonería:

Volante, toda tuerca, bulón, tornillo, espárrago o arandela es libre.
En tapa de cilindro se permite reemplazar bulones por espárragos.

ARTICULO 40: ALERON

Opcional. Medidas: ancho total 30 cm., altura máxima de apoyo del baúl 20 cm. Podrá sobresalir de la cola del auto hasta 12 cm. y no podrá sobresalir del ancho del vehículo.

ARTICULO 41: TUNEL DE AIRE

Base de trompa será de caño estructural medida hasta 20 x 20 como espesor máximo 1.6mm, o caño redondo de hasta 5/8 con un espesor máximo de 1.6mm
En todos los casos será ensamblado sobre cuatro puntos de sujeción con tornillos de hasta 8 mm.

ARTICULO 42: TROMPA

Obligatorio fibra de vidrio.
Se permite babero de goma. Prohibido los canalizadores.

ARTICULO 43: PESO TOTAL DEL AUTO

Peso mínimo con piloto, casco y líquidos en momentos especificados por comisario deportivo y/o técnico: a saber (clasificación, serie o final): tiene que ser de 1300 kgs, (Se agrega 50 kgs. de lastre para los vehículos con motor Chevrolet 250 cc.
Las demás marcas están sujetas al reglamento establecido y también a la verificación técnica en el momento de la inscripción del coche sin alternativa alguna.
Los vehículos con motores Chevrolet 250 cc OBLIGATORIAMENTE deben declarar en forma fehaciente esta situación ante el Comisario Técnico en oportunidad de arribar a "parque cerrado" luego de la clasificación, y proceder a su pesaje sin importar el puesto en el que hayan clasificado.

ARTICULO 44: CONTROL TÉCNICO FINAL:

El procedimiento para realizar a la verificación técnica final, GTM establece desarme por bolillero (siete bolillas), de acuerdo a los siguientes pasos: Primero: Sacan bolilla pilotos o concurrentes de los autos que arriben en primer, segundo y tercero (en ese orden) puesto de la competencia final, debiendo reintegrarse la bolilla que se haya sacado, antes que pase el que sigue en turno. Segundo: Los vehículos que arriben en primer y segundo puesto pasan automáticamente a control técnico y el que arribó en tercer puesto queda a la espera, y recién pasa a control técnico en el supuesto de desclasificación de los anteriores, sin perjuicio de lo dispone a continuación.

Sin perjuicio de lo recién establecido, el Comisario Deportivo y/o el Técnico podrán pedir cualquier otro elemento para su control, y/o proceder a verificar cualquier otro vehículo sin importar el puesto en el que haya finalizado.



TEMARIO DE LAS BOLILLAS:

BOLILLA 1) Carburador, torreta, múltiple de admisión, alzada, balancinera, amortiguadores, trocha.

BOLILLA 2) Carburador, torreta, múltiple de admisión, caja, trocha y entre ejes, embrague.

BOLILLA 3) Carburador, torreta, y múltiple de admisión, compresión, tapa (medida de válvulas), diámetro y carrera de cilindro.

BOLILLA 4) Carburador, torreta, múltiple de admisión, alzada, diferencial, discos de freno.

BOLILLA 5) Carburador, torreta, múltiple de admisión, compresión, balancinera, distribuidor y alzada, trocha.

BOLILLA 6) Carburador, torreta, múltiple de admisión, biela, pistón y aros.

BOLILLA 7) Carburador, torreta, múltiple de admisión, alzada, distribuidor, trocha, masas, amortiguadores.

ART. 44 BIS. CONTROL TECNICO AL FINAL DE LA CLASIFICACION: Una vez ingresados los vehículos a “parque cerrado” luego de la clasificación se procederá a lacrarles los carburadores, los palieres, de todos los automóviles que hayan clasificado sin importar el puesto.

ARTICULO N° 45: PUBLICIDAD.

GTM tiene el derecho a la colocación del logo de la categoría y/o la colocación de publicidad en todos los vehículos. (OBLIGATORIO).

ARTICULO 46: SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO.

Es obligatorio el uso del “Sistema de Banderillero Electrónico” homologado por la CDA del ACA.

- Marca: Lisso



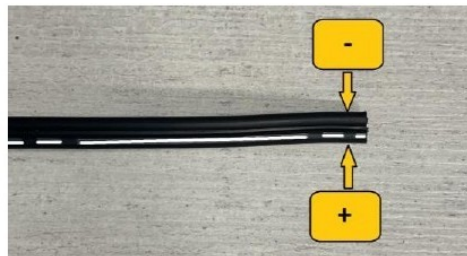
Manual de instalación Banderillero electrónico



INSTALACIÓN DE LA ALIMENTACIÓN

- Si el corte de corriente general esta en el NEGATIVO de la batería:
Conectar el cable Positivo (color negro con raya blanca) directo a la batería y el cable Negativo (color negro) después de la llave de corte general de corriente negativo. **NUNCA a masa o chasis.**
- Si el corte de corriente general esta en el POSITIVO de la batería:
Conectar el cable Negativo (color negro) directo a la batería y el cable Positivo (color negro con raya blanca) después de la llave de corte general de corriente positivo

Detalle Cable 12V



NO conectar la alimentación del equipo al tacómetro o reloj de RPM ni a la instalación eléctrica que alimenta la bobina de encendido.

NO colocar el equipo cerca de la bobina de encendido o cables de bujías.

INSTALACIÓN DEL CABLE DE ANTENA RF Y ANTENAS

- La antena de RF y de GPS deben estar ubicadas en el centro del techo del vehículo y el cable de RF (o cable coaxial) debe ir desde la antena hasta el equipo. Dichas antenas deben estar a una distancia mínima de 20cm de cualquier otra antena que tenga el vehículo.



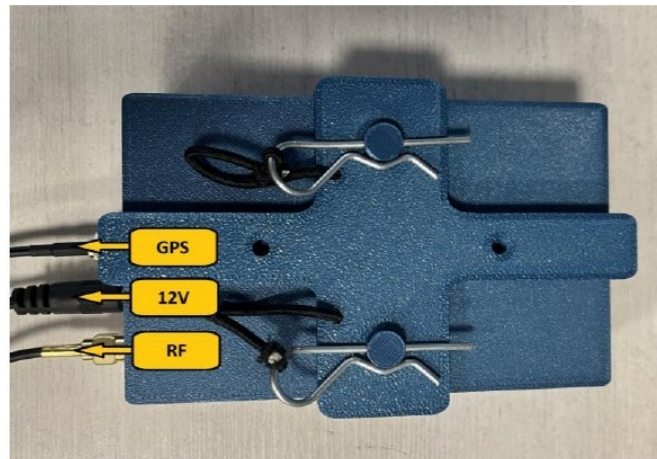
GPS



Soporte

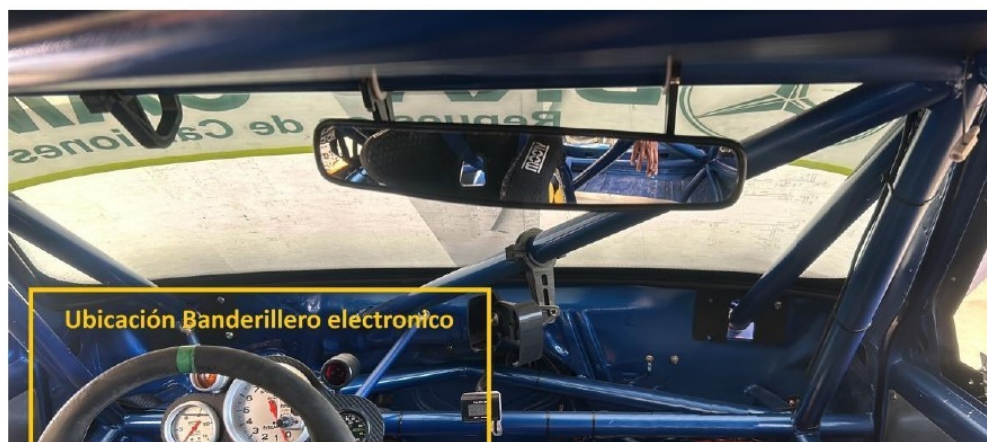


Cable RF



UBICACIÓN DEL EQUIPO EN EL AUTO

- El equipo debe estar ubicado sobre la base soporte provista por la empresa Lisso, justo frente a la visión del piloto o a no más de 45° (izquierda o derecha) del centro de dicha visión.



PROMOCIONAL

Carburador:

Será obligatorio el uso de una Brida de **32,4 mm** máximo. Su ubicación será entre la base del múltiple de admisión y el carburador o torreta

Para el Ford Dodge y Torino la brida será de **34,4 mm maximo**

Diferencial:

Sera obligatorio el uso de las siguientes relaciones:

| | |
|---|------|
| 1 | 3,07 |
| 2 | 3,54 |
| 3 | 3,30 |
| 4 | 3,73 |

Rodados:

Permitidos 13/14/15/16 Lantas máximo 8 " para todas las marcas

