

INDICE

REGLAMENTO TECNICO SPEED CAR

- Art. 1.- CHASIS.
- Art. 2.- CARROCERIA.
- Art. 3.- TREN DELANTERO.
- Art. 4.- TREN TRASERO.
- Art. 5.- TROCHA.
- Art. 6.- DISTANCIA ENTRE EJES.
- Art. 7.- FRENOS.
- Art. 8.- LLANTAS.
- Art. 9.- CUBIERTAS.
- Art. 10.- PESOS Y LASTRE.
- Art. 11.- SUSPENSIÓN.
- Art. 12.- SEGURIDAD.
- Art. 13.- COMBUSTIBLE.
- Art. 14.- TRANSMICION.
- Art. 15.- EMBRAGUES.
- Art. 16.- MOTORES.
- Art. 17.- DESARME POR BOLILLERO.
- Art. 18.- SISTEMA DE LASTRE.
- Art. 19.- INSTRUMENTAL
- Art. 20.- ALERON.
- Art.21.- SENSRO DE TIEMPOS
- Art. 22.- SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO.



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO CATEGORIA SPEED CAR AÑO 2025

VIGENCIA.

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

DISPOSICIONES GENERALES.

El presente reglamento técnico se mantendrá abierto hasta la tercer carrera inclusive

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, 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 burlonería: 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 está prohibido, salvo que este reglamento lo autorice específicamente en alguno de sus artículos.

Automóvil: Exclusivamente a los vehículos de características y prestaciones similares a los modelos establecidos en el Art. 1. La interpretación de similitud está regida por lo establecido en el segundo párrafo de las DISPOSICIONES GENERALES del presente reglamento.

Gran Serie: A los automóviles fabricados en una cantidad mínima de 1000 unidades.

Art. 1.- CHASIS.

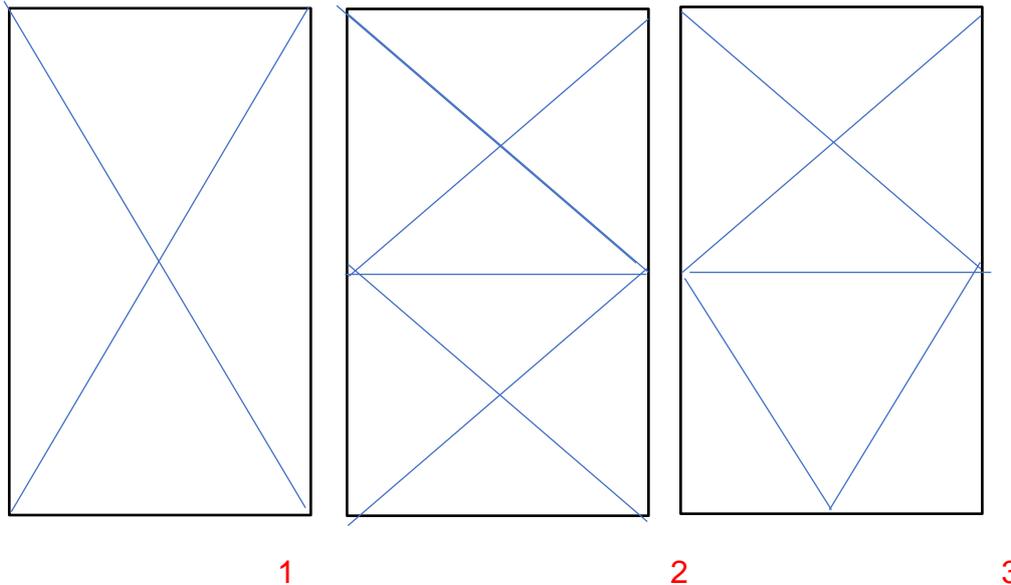
Se tomará como base el ten delantero y el tren trasero. Será de libre construcción, monoplaza, respetando las siguientes medidas: Largo máximo entre ejes 2100 mm.



Largo mínimo 1650 mm. Ancho máximo de chasis 950 mm.

No se autorizan dos caños paralelos como chasis, fuera de las medidas permitidas en el reglamento.

El arco trasero deberá superar en 50 mm. mínimo el casco del piloto y el ancho de la misma deberá sobrepasar la espalda del piloto en 50mm mínimo hacia ambos lados, también contará con una cruz desde la parte superior a la parte inferior del chasis, evitando así su deformación. Se permite dos cruces que llegue de la parte superior al medio y del medio a la parte inferior en forma de X o V (foto 2 y 3), además de la cruz de la parte superior a la parte inferior detrás de la butaca como indica el reglamento (foto 1).



Cuando las separaciones de ambas barras antivuelco superen los 400 mm, deberá contar con puerta de seguridad o redes obligatoria.

El lateral de seguridad estará compuesto por un caño longitudinal a la altura de la cintura del piloto como mínimo.

La trompa del auto no puede exceder los 500 mm desde la punta de eje con la dirección en 0°.

El chasis puede ser construido como medida mínima en sus partes fundamentales como largueros, arcos antivuelco, cruz trasera y lateral de seguridad con los siguientes caños:

Rectangular 40 mm x 30 mm x 1.6mm.

Rectangular 40 mm x 20 mm x 1,6 mm.

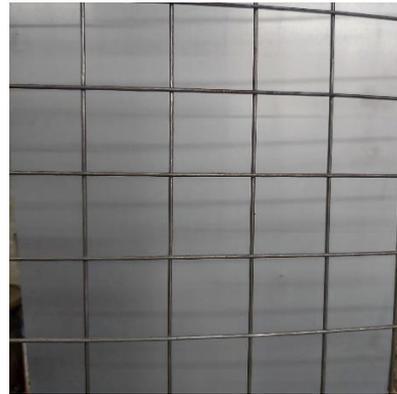
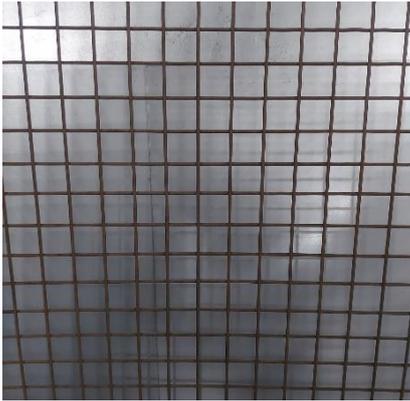
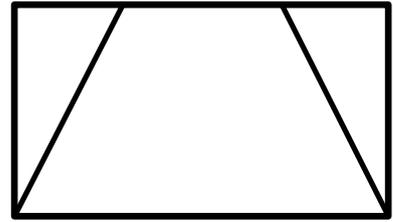
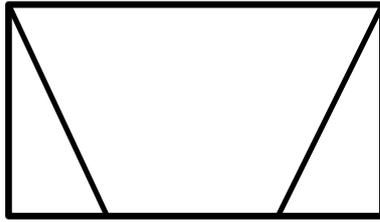
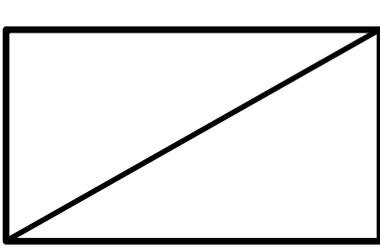
Cuadrado 40 mm x 40 mm x 1.6mm.

Redondo 1" y ¼ x 2mm.

Resto de la estructura de libre material y construcción.

El parabrisas deberá ser menor al diámetro de una rueda en el caso de superar el diámetro de una rueda deberá contar con una barra transversal o dos cuñas como la siguiente imagen.

Opcional se permite colocar delante del parabrisas un panel de abeja tejido según foto



Art. 2.- CARROCERIA.

El piso de la misma deberá ser forrado en chapa.
Laterales y capot forrados de libre diseño y material.
Se permite vidrio laminado o poli-carbonato o rejilla. Libre diseño.

Art. 3.- TREN DELANTERO.

De libre construcción y material.

Art. 4.- TREN TRASERO.

De libre construcción y materiales, ~~constando de una única parrilla inferior.~~ Se permite paralelogramo deformable.

Art. 5.- TROCHAS.

La delantera deberá medir como máximo 1.600mm, en tanto que la trasera deberá medir como máximo 1.600mm. medido en el borde exterior de la llanta en su parte inferior.

Art. 6.- DISTANCIA ENTRE EJES.

Mínimo 1.650mm. Máximo 2.100mm.

Art. 7.- FRENOS.

Libre, obligatorio en las ruedas traseras y delanteras, pudiendo ser ranurados y/o ventilados. Bomba de frenos dos simples o una de doble circuito. Prohibidos discos perforados.

Art. 8.- LLANTAS.

Libres en material y diseño. Diámetro máximo 13" (pulgadas). Ancho máximo 7 pulgadas

Art. 9.- CUBIERTAS

Los neumáticos permitidos son los Pirelli P zero 175/510/13 usados con un testigo no mayor a 3,5 mm.

En caso de lluvia en circuito de asfalto se permite utilizar Pirelli P zero 175/510/13 usados dibujados con un testigo no mayor a 3,5 mm.

Art. 10.- PESOS

Motores Renault 1020, Renault 1100 será de 585 kg., Fiat 128 1100 será de 615 Kg. mínimo con piloto incluido.

Art. 11.- SUSPENSIÓN.

De libre construcción y materiales en las cuatro ruedas.

Art. 12.- SEGURIDAD.

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

a) BUTACA.

La misma tendrá que ser de competición y deberá tener apoya cabeza integrado a la misma en una sola pieza, no se permite apoya cabeza postizo, fijándose al chasis con 4 (cuatro) bulones de 8mm de diámetro. Libre ubicación dentro del habitáculo

b) CINTURON DE SEGURIDAD.

Será de uso obligatorio del tipo de ARNES de 5 (cinco) puntos de anclaje, con hebilla de apertura rápida.

Este cinturón deberá estar convenientemente anclado a la jaula antivuelco con bulones de 10mm de espesor como mínimo. Los mismos deberán ser de marcas reconocidas y en óptimas condiciones.

c) LLAVE CORTACORRIENTE.

Deberá estar ubicada en el lateral derecho con identificación al alcance del piloto sentado.

d) EXTINGUIDORES.

Obligatoria la colocación de un extinguidor con capacidad de 2 1/2 Kg. de fácil acceso al mismo por parte del piloto. El mismo deberá ser de tipo AFFF (de espuma) o halon.

e) ESPEJO RETROVISOR.

Dos exteriores. Permitido espejo interior.

f) LUCES DE STOP Y DE PERMANENCIA.

El vehículo Deberá contar con luces de stop de freno como mínimo 2 (dos), las mismas

deberán ser de color rojo.

La de permanencia (una) Deberá ser de color ámbar, la cual se mantendrá siempre prendida cuando el auto este en la pista.

g) PARAGOLPES.

Estará prohibida su utilización en la parte delantera del vehículo. deberá llevar saca ruedas ubicados delante de las ruedas traseras llegando hasta las ruedas delanteras, y los traseros cubriendo las ruedas traseras, en forma envolvente para evitar que se monte otro vehículo desde atrás. **No deberán tener terminaciones en punta.**

Todos los saca ruedas deberán contar de una doble hilera de caños redondos no menor a 1" x 1.6mm. de espesor.

h) PUERTAS DE SEGURIDAD.

Se permite barra de protección lateral con red.

i) IDENTIFICACION.

Los números identificatorios deberán colocarse en el capot, uno en cada lateral, bien legibles, visibles y con un tamaño no menor de 20cm. también deberá colocarse una cinta con el nombre y grupo sanguíneo del piloto en cada lateral del habitáculo.

j) TANQUE DE COMBUSTIBLE.

El mismo deberá ser metálico o plástico homologado en forma y capacidad libre, debiendo estar sujeto con bulones o tuercas o sunchos de metal. La boca de entrada de combustible deberá tener una tapa la cual cumpla con las normas de seguridad del caso (buena contención del combustible, etc.).

k) INDUMENTARIA.

Obligatorio Buzo antífama homologado FIA y casco integral homologado FIA, botas, remera, guantes, capucha y protector cervical (tipo Hans o similar).

l) RADIADOR DE AGUA.

Libre en tamaño y ubicación. Se permitirá electro ventilador.

Art. 13.- COMBUSTIBLE.

De uso corriente comercial automotor, no se permitirá aditivo de potenciación.

Los autos que arriben en las tres primeras colocaciones y el cuarto auto a sorteo podrán ser sometidos a una extracción de nafta para sus respectivas pruebas

Art. 14.- TRANSMICION.

En los motores Fiat la caja de velocidad deberá ser original de Fiat 600 ~~sin modificación.~~ Se permite reforzar la ele de caja, se permite el trabajo de lubricación en caja de velocidad. Relación de diferencial 8/39 única relación permitida.

No se pueden utilizar ningún tipo de autoblocante o trabado

Se permite porta corona W SENDA, GACEL o Fiat 128. Palieres, masas y porta masas libres.

Se permiten engranajes similares a los originales respetando inclinación, cantidad de dientes y diámetros.

Se permite acople de Renault 12 o de competición

Se permite directa forjada

Se permite retirar sincronizados y aros de alambre.

Se permite reforzar horquillas de cambios.

Se permite libre traba de fijación de la tuerca del triple.

Para los motores 128- 1100 será libre la adaptación de la caja con el motor.

En los motores Renault la caja deberá ser original de Gordini - R4. Relación de diferencial 8/35. Renault 6 R4S 8/31 y 9/ 35 Será libre la adaptación de la caja con el motor.

Se permite Torrington en el embudo guía de ruleman de empuje.

Caja Renault

CAJA	CAMBIO	RELACION	DIENTES
RENAULT Gordini Tipo 318	1ra	3.70 a 1	10x37
	2da	2.28 a 1	18x41
	3ra	1.52 a 1	23x35
	4ta	1.03 a 1	29x30
RENAULT Gordini Tipo 314	1ra	3.70 a 1	13X37
	2da	1.80 a 1	21X38
	3ra	1.03 a 1	29X30
RENAULT 6	1ra	3.60 a 1	13x47
	2da	2.26 a 1	19x43
	3ra	1.48 a 1	25x37
	4ta	1.03 a 1	31x32

Caja Fiat

Relaciones de Caja – Fiat 600		
Marcha	Relación	Engranaje
1°	3,385:1	44 – 13
2°	2,055:1	37 – 18
3°	1,333:1	32 – 24
4°	0,896:1	26 – 29
Reversa	4,375:1	

Art. 15.- EMBRAGUES.

Embrague y volante podrán ser libres; no se permitirá el uso de embragues multidisco. Ruleman de empuje libre como su horquilla y accionamiento.

Art. 16.- MOTORES.

Serán ubicados en la parte trasera del vehículo por detrás de la caja de velocidad. Se podrá utilizar motores, Fiat 128 - 1100, Fiat 147 1100, Renault 4, Renault 1020 (SM 1020 y 1100).

17) RELACION DE COMPRESION:

Para Fiat 128- 1100 y 147 1100 compresión Máximo 9 a 1.

Para Renault 4 motor 1020 y 1100 compresión Máximo 10 a 1.

Metodología de medición de la relación de compresión

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 es 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, de ser necesario se podrá suplementar como dice en el artículo referido a tapa de cilindro (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, el cual definirá la exclusión. En caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C.,

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

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

ART 18) DESARME POR BOLILLERO:

BOLILLA UNO:

Árbol de leva, alzada, Compresión, Válvulas y Brida. Medida de cubiertas traseras

BOLILLA DOS:

Trocha delantera y trasera, Distancia entre ejes, Compresión y Leva. Medida de cubiertas traseras

BOLILLA TRES:

Compresión, Cigueñal, Bielas, Pistones, Aros y Pernos. Medida de cubiertas traseras

BOLILLA CUATRO:

Caja, Embrague, Distancia de ejes, Trocha, Brida y Compresión. Medida de cubiertas traseras

Independientemente de las bolillas en comisario técnico o deportivo puede pedir revisar cualquier otro elemento.

Art: 19. INSTRUMENTAL:

Libre. Se permite adquisición de datos, Se permite Telemetría. con aplicación de celular
PROHIBIDO SISTEMA SOLO

Art. 20.- ALERON:

Se permite el uso de un alerón en la parte trasera del auto, no pudiendo superar la trocha del tren trasero, no debe superar la parte trasera del auto.

El mismo podrá ser de libre material y forma. Deberá estar sujeto firmemente a la carrocería del auto.

Art.21.- SENSOR DE TIEMPOS :

El mismo debe estar ubicado en el parante trasero de la jaula del lado izquierdo (Foto 1)






ARTICULO 22: SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO.

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

- Marca: Lisso
- Modelo: A4

Dicho Banderillero Electrónico, DEBE ESTAR INSTALADO EN EL AUTO en el momento de la verificación técnica previa, de la siguiente manera.

INSTALACION DE LA ALIMENTACIÓN

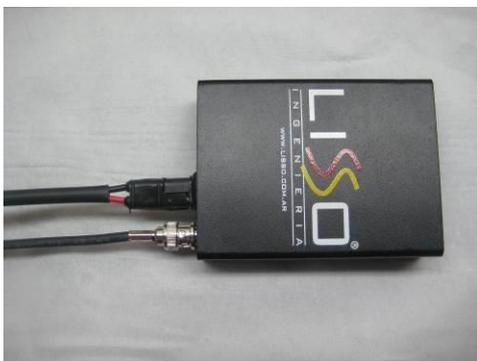
- Si el corte de corriente general esta en el NEGATIVO de la batería:
Conectar el cable ROJO (+) directo a la batería y el cable NEGRO (-) después de la llave de corte general de corriente negativo. **NUNCA a masa o chasis.**
- Si el corte de corriente general esta en el POSITIVO de la batería:
Conectar el cable NEGRO (-) directo a la batería y el cable POSITIVO (+) después de la llave de corte general de corriente positivo.

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 “Banderillero Electrónico” cerca de la bobina de encendido o cables de bujías.

INSTALACION DEL CABLE DE ANTENA Y ANTENA

- La antena debe estar ubicada en el centro del techo del vehículo y el cable de RF (o cable coaxial) debe ir desde esta hasta el equipo. Dicha antena debe estar a una distancia mínima de 20cm de cualquier otra antena que tenga el vehículo.



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 (centro, superior o inferior) o bien a no más de 45° (izquierda o derecha) del centro de dicha visión.



- El kit de instalación (base soporte, cable de 12v, cable de antena y antena) debe ser el provisto por la empresa Lisso.



A) MOTOR FIAT 128-1100 Y 147- 1100:

Diámetro de carrera 55,5 mm +/- 0,2 mm

- 1) BLOCK:** Se permite su cepillado superior paralelo al original. Se permite su encamisado. Se permite embujar con cualquier material los apoyos del árbol auxiliar. Diámetro máximo del cilindro 81 mm. +0,2 mm. Tapones libres de agua y aceite.

- 2) CIGÜEÑAL:** Se permite tratamiento para su endurecimiento, rectificado y/o recuperado sin alterar las características originales. Carrera de pistón 55,5 mm. +/- 0,20mm. Se permite Torrington o buje para centrar directa. Se permite realizar gota o ranurado de aceite. Permitido metales Fiat Tipo en uniones de biela y bancada. Posición de los muñones gemelos 360° +/- 1°.

- 3) BIELAS:** Se permite perno flotante, manteniendo bielas originales, balanceo libre y trabajo de lubricación. Permitido embujado en bronce, manteniendo medidas originales. Se permite juego axial. Tornillos de biela libre respetando medidas originales.

- 4) CARTER:** Libre. (No cárter seco).

- 5) BOMBA DE ACEITE:** ORIGINAL O SIMILAR TRABAJO LIBRE

- 6) ARBOL DE LEVAS:** Cruce libre,alzada máxima medida en el botador sin luz 9,10mm.+ 0,02 mm. Se permite embujar y cepillar plano. Lubricación libre. Caballete de levas. Prohibido el uso de rodamientos. Permitido cabellete motor Tipo y descarga de aceite libre.

- 7) PISTONES:** Originales o de reposición comercial (no forjados), posición original. Se permite cepillar la cabeza plana, para que no supere el plano del block. Se podrá efectuar frezado para las válvulas. Pollera original (de la marca del pistón) Trabas Libres.

- 8) AROS:** Originales y espesor original. Cantidad tres (3) como mínimo.
1° 1,48 mm +/- 0, 02 mm de tolerancia
2° 1,98 mm +/- 0, 02 mm de tolerancia
3° 3,89 mm +/- 0, 02 mm de tolerancia

- 9) PERNO PISTON:** Libre, medida exterior original, trabas libres.

- 10) TAPA DE VALVULAS:** Libre

- 11) TAPA DE CILINDROS:** Original o reemplazo de la misma 1100 cc y 1300 cc. Se permite agrandar y pulir libremente tubos de admisión y escape sin agregar material. Casquillos, guías y asientos libres. Se permite su cepillado en un plano paralelo al original.



Se permite tapar paso de agua al múltiple de admisión

Permitido Reductor en vena de aceite.

Bulones de tapa cilindros y caballete libres

Permitido desahogo de tapa de cilindros hasta 1mm recto.

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 cilindro del espesor necesario para que la misma quede al ras (que no sobresalga ni quede embutida) De esta forma quedará el inserto de medición de compresión (al ras).

Condición fundamental para su correcta comprobación.

12) VALVULAS: Originales. Diámetro admisión 36mm. +- 0,15 mm. Escape 31 mm. +- 0,15 mm. Angulo a 45°.

13) MULTIPLE DE ADMISION: Motor Fiat 128-1100 y 147-1100, Múltiple de admisión original o reemplazo del mismo debiendo ser de una boca. Trabajos libres en el interior, sin aportes de material. Se permite tapar toma de vacío y toma de agua exterior.

14) RECUPERADOR DE ACEITE:

. Ubicación libre. METALICO capacidad mínimo 1 litro

15) JUNTA TAPA DE CILINDROS: Libre, en cantidad y espesor siendo obligatorio su uso

16) RESORTES: Tensión libre. Suplementos, resortes, platillos y seguros libres en todos los componentes, prohibido aleación liviana o titanio.

17) MULTIPLE DE ESCAPE: original de 1300, de dos salidas con cola libre.

18) CARBURADOR: Libre de una boca con brida obligatoria de 30 mm +- 0,02 mm.canto vivo . Único espesor de brida es 10 mm

La única entrada de aire debe pasar por el interior del difusor.

Preparación libre, para las marcas Fiat 600, Fiat 128, Fiat 1100, Fiat 147 1100 y Renault 1020 y 1100

Se permite aporte de material.

19) FILTRO DE AIRE: ubicación libre uso obligatorio

20) BUJIAS: libre .en 14 mm

21) BOBINA: Libre. Libre ubicación. Se permite bobina de competición.

22) CABLES DE BUJIAS: Libres.

23) DISTRIBUIDOR: Libre. Se permite encendido electrónico.

Se permite limitador de R.P.M.

Se permite engranaje de Bronce

24) ENGRANAJE DE DISTRIBUCION: Engranajes originales, se permite hacer corrector de leva.

Se permite tensor extra para correa de distribución de libre diseño y colocación. Tensor de correa libre.

25) JUNTAS DE MOTOR: Libre

26) BOMBA DE NAFTA : Libre posición original
PROHIBIDO ELECTRICA

B) RENAULT 4, 1020 y 1100:

DIAMETRO DE CARRERA 77MM+-0,2MM

1) BLOCK DE MOTOR: Original se permite fresado de camisas en la parte superior para evitar el choque de válvulas.

Se permite el trabajo en la camisa al solo efecto para que la válvula no toque.

Tapones vena de aceite libre.

Diámetro máximo del cilindro 68mm +0,2mm

2) TAPA DE CILINDROS:

Original o reemplazo de la misma. Se permite agrandar y pulir libremente tubos de admisión y escape sin agregar material. Casquillos, guías y asientos libres. Se permite su cepillado en un plano paralelo al original.

Se permite tapa de cilindros 1300 y 1400, respetando diámetros de válvulas de 1100 y 1020.

Se permite realizar trabajo libre en cielo (SIN APORTE DE MATERIAL).

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 cilindro del espesor necesario para que la misma quede al ras (que no sobresalga ni quede embutida) De esta forma quedará el inserto de medición de compresión (al ras). Condición fundamental para su correcta comprobación.

3) GUIA DE VALVULAS Y CASQUILLOS: Material y forma libre, manteniendo posición original.

Motor 1020 y 1100: Válvulas originales. Diámetro máximo de admisión 33.5 mm +/- 0,20 mm; escape 30,5 mm +/- 0,20 mm. Suplementos, resortes, platillos y seguros libres. En todos los componentes, prohibido aleación liviana o titanio.

4) MULTIPLES DE ADMISION:

Original. Trabajos libres en interior, sin aporte de materiales.

Se permite reemplazo de aluminio idem original (una boca).

Permitido tapar toma de vacío y agua externos.

Múltiple de admisión original. Se permite múltiple admisión largo (RENAULT 12 BREAK) Se permite eliminar tabique, se permite su hermanado no se permite pulido. Se permite tapar conductos de agua y tomas de vacío. Adaptador 2 bocas a 1 obligatorio.

CIGÜEÑAL:

Original. Posición de muñones gemelos 360°+- 1°. Se permite: rectificado, rellenado de muñones para restaurar medidas y balancear sin aporte de material, ranurar muñones de bancada, agujerear está en posición transversal a los conductos de lubricación original y fresado de orificios de lubricación de muñones de biela. Carrera hasta 77, 20 mm. +/- 0,20 mm. Se permite Torrington o buje para centrar directa.

Permitido gota y ranurado de aceite en bielas y bancadas

5) METALES: Libres. Prohibido el uso de rodillos.

6) BIELAS: Originales. Se permite: alesar interior, contrapesar sin tocar la parte ahuecada de la caña y colocar espárragos. Bulones libres hasta 9 mm. Prohibido pulir.

Se permite perno flotante, manteniendo bielas originales, balanceo libre y trabajo de lubricación.

Permitido embujar con bronce, manteniendo medidas originales, dar juego axial.

7) PISTONES: planos, sin poder rebasar altura de las camisas. Posición original. Originales o de reposición comercial (no forjados). Se permite cepillar la cabeza plana, para que no supere el plano del block. Se podrá efectuar frezado para las válvulas. Pollera original (de la marca del pistón). Seguros libres.

8) FILTRO DE AIRE: ubicación libre. Uso obligatorio

9) PERNOS: Seguros libres. Prohibido el uso de aleación liviana o titanio y/o rodillos. Libres. Medida exterior original. Trabas libres.

10) AROS: Originales y espesor original. Cantidad tres (3) como mínimo.

1° 1,75 mm +/- 0, 02 mm de tolerancia

2° 2,00 mm +/- 0, 02 mm de tolerancia

3° 4,00 mm +/- 0, 02 mm de tolerancia

11) JUNTAS. RETENES: Juntas de espesor uniforme. Retenes libres.

12) ARBOL DE LEVAS: Libre conservando posición original. Prohibido asentarlos sobre rodamientos o rodillos. Alzada máxima 9 mm. que se medirá en el platillo de válvula, sin luz.

13) BOTADORES: Original o similares. Prohibido el uso de rodillos. Preparación y durezas libre. Se permite rellenado.

14) DISTRIBUCION: Libre A engranajes, cadena o correa. Se permite hacer corrector y agujerear la tapa de distribución para operar el mismo.
Tensor de cadena libre.

15) FLAUTA DE BALANCINES: Original O similares. Se permite estirar la misma hacia los costados por medio de dos (2) bulones, dar tratamiento de dureza y ranurar. Se permite eje de balancines de motor 1400 cc.

Se permite extender hacia los costados de la tapa de cilindros por medio de dos (2) bulones, dar tratamiento de dureza y ranurar. Colocar eje del motor 1400 cc.
Se permite agregar bancadas en la rampa de balancines, originales o similares de material libre.

Se permite suplementar balancinera.

16) BALANCINES: Original o similar, se permite rectificar el apoyo en la válvula.
Regulador libre. Dureza libre.

17) VARILLAS LEVANTA VALVULAS: Libres en largo, espesor y dureza. Prohibido aleación liviana.

18) TAPA DE VALVULAS: Libre en cuanto a su forma y diseño. Descarga obligatoria en recipiente de 1 L de capacidad, metálico, ubicado en el vano motor.

19) ESCAPE Y MULTIPLE DE ESCAPE: Libre Manteniendo su ubicación original de la salida en la tapa de cilindros.

20) RECUPERADOR DE ACEITE:
Ubicación libre. Metálico capacidad libre

21) BOMBA DE ACEITE: Original o similar. Engranaje de mando y preparación libre.

22) FILTRO DE ACEITE: Opcional. Se permite de flujo total.

23) VALVULA REGULADORA: Plaqueta libre. Se permite radiador de aceite.

24) VOLANTE DE MOTOR: Libre, con corona de arranque.

25) EMBRAGUE: monodisco. Placa, disco, rulemán de empuje y accionamiento libres.

26) BOMBA DE NAFTA: Libre, posición original. Prohibido electrica

27) CARTER: Original. Preparación libre.

28) CARBURADOR:

Motor 1020 y 1100: Brida obligatoria de 32 mm +- 0,02 mm. **canto vivo.**
Libre de una boca. Preparación libre. se permite aporte de material.

En todas las marcas de motores autorizados, las Bridas obligatorias deberán tener un espesor de hasta 100 mm. \pm 0,02 mm., y el diámetro interior totalmente recto y sin chanfle de ningún tipo.

La única entrada de aire debe ser por el interior del difusor

Adaptador de dos (2) bocas a una (1) boca

Se permite carburador soles 34/34 original sin brida apertura simultanea opcional chicleros y emulcionadores se permite weberisar

Baquelita original o similar espesor máximo 12mm interior libre

Se permite retirar sistema de cebador

Se permite tapar tomas de vacío

Difusores de 23mm.

DISTRIBUIDOR: Libre. Se permite encendido electrónico. Preparación libre. Se permite limitador de R.P.M.

Permitido engranaje de mando de bronce.

29) BOBINA: Libre. Libre ubicación. Se permite bobina de competición.

30) BUJIAS:

Libres en 14mm, se permite separador, el cual debe ser declarado al comisario técnico antes de iniciar el evento

31) CABLES DE BUJIAS: Libres.

34) ALERON.

Se permite el uso de un alerón en la parte trasera del auto, no pudiendo superar la trocha del tren trasero, no debe superar la parte trasera del auto.

El mismo podrá ser de libre material y forma. Deberá estar sujeto firmemente a la carrocería del auto.