



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

# REGLAMENTO TECNICO

## T.C.REGIONAL CLASE "GTB"

2026

### ÍNDICE



<b>REGLAMENTO TECNICO CATEGORIA T.C.REGIONAL-CLASE GTB</b>			<b>F.R.A.D.</b>
<b>Artículo N°:</b>	<b>Sub Artículo:</b>	<b>Títulos:</b>	<b>Página N°:</b>
<b>Artículo 1:</b>		<b>Vigencia</b>	<b>1</b>
<b>Artículo 2:</b>		<b>Disposiciones Generales</b>	<b>1</b>
<b>Artículo 3:</b>		<b>Automóviles admitidos</b>	<b>1</b>
<b>Artículo 4:</b>		<b>Carrocería</b>	<b>1,2,3</b>
	<b>4.1</b>	<b>Trompa</b>	<b>3,4</b>
	<b>4.2</b>	<b>Tanque de Combustible</b>	<b>4</b>
	<b>4.3</b>	<b>Jaula Antivuelco</b>	<b>4,5</b>
<b>Artículo 5:</b>		<b>Pedalera</b>	<b>6</b>
<b>Artículo 6:</b>		<b>Peso</b>	<b>6</b>
<b>Artículo 7:</b>		<b>Suspensión Trasera</b>	<b>6</b>
	<b>7.1</b>	<b>Barra Estabilizadora Trasera</b>	<b>6</b>
	<b>7.2</b>	<b>Distancia Entre Ejes</b>	<b>7</b>
	<b>7.3</b>	<b>Trocha</b>	<b>7</b>
	<b>7.4</b>	<b>Despeje Mínimo</b>	<b>7</b>
	<b>7.5</b>	<b>Elásticos</b>	<b>7,8</b>
	<b>7.6</b>	<b>Cañoneras Rígidas</b>	<b>8</b>
	<b>7.7</b>	<b>Amortiguadores</b>	<b>8,9</b>
<b>Artículo 8:</b>		<b>Suspensión Delantera</b>	<b>9,10</b>
	<b>8.1</b>	<b>Barra Estabilizadora</b>	<b>10</b>
	<b>8.2</b>	<b>Parilla de Suspensión</b>	<b>10,11</b>
	<b>8.3</b>	<b>Espirales</b>	<b>11</b>
	<b>8.4</b>	<b>Puntas de Eje</b>	<b>11</b>
<b>Artículo 9:</b>		<b>Sistema de Dirección</b>	<b>11,12</b>
<b>Artículo 10:</b>		<b>Frenos</b>	<b>12</b>
<b>Artículo 11:</b>		<b>Batería</b>	<b>12</b>
<b>Artículo 12:</b>		<b>Anclaje de motor</b>	<b>12</b>
<b>Artículo 13:</b>		<b>Motores</b>	<b>12</b>
	<b>13.1</b>	<b>Block de Cilindros</b>	<b>13</b>
	<b>13.2</b>	<b>Tapa de bancadas</b>	<b>13</b>
	<b>13.3</b>	<b>Cigüeñales</b>	<b>13,14</b>
	<b>13.4</b>	<b>Bielas</b>	<b>14</b>
	<b>13.5</b>	<b>Pernos de Pistón</b>	<b>14</b>
	<b>13.6</b>	<b>Pistones</b>	<b>14,15</b>
	<b>13.7</b>	<b>Aros de Pistón</b>	<b>15</b>
	<b>13.8</b>	<b>Árbol de Levas</b>	<b>15</b>
	<b>13.9</b>	<b>Botadores</b>	<b>15</b>
	<b>13.10</b>	<b>Sistema de Distribución</b>	<b>15</b>
<b>Artículo 14:</b>		<b>Tapa de Cilindros</b>	<b>16</b>
	<b>14.1</b>	<b>Válvulas</b>	<b>17</b>
	<b>14.2</b>	<b>Resorte de Válvulas</b>	<b>17</b>
	<b>14.3</b>	<b>Platillo de Válvulas</b>	<b>17</b>

	<b>14.4</b>	<b>Varillas de Válvulas</b>	<b>17</b>
	<b>14.5</b>	<b>Compresión</b>	<b>17,18</b>
	<b>14.6</b>	<b>Balancines</b>	<b>18</b>
	<b>14.7</b>	<b>Torres de Balancines y Eje</b>	<b>18</b>
	<b>14.8</b>	<b>Múltiple de Admisión</b>	<b>18,19</b>
	<b>14.9</b>	<b>Múltiple de Escape</b>	<b>19</b>
<b>Artículo 15:</b>		<b>Carburador</b>	<b>19</b>
	<b>15.1</b>	<b>Plaqueta-Orificios de emulsión</b>	<b>20</b>
	<b>15.2</b>	<b>Torre de Carburador</b>	<b>20</b>
	<b>15.3</b>	<b>Toma de Aire</b>	<b>20</b>
	<b>15.4</b>	<b>Brida</b>	<b>20,21</b>
	<b>15.5</b>	<b>Brida de penalización</b>	<b>21</b>
<b>Artículo 16:</b>		<b>Bomba de Nafta</b>	<b>21</b>
<b>Artículo 17:</b>		<b>Caja de Velocidades</b>	<b>21,22</b>
<b>Artículo 18:</b>		<b>Diferencial</b>	<b>22</b>
<b>Artículo 19:</b>		<b>Palieres</b>	<b>22</b>
<b>Artículo 20:</b>		<b>Llantas</b>	<b>22</b>
<b>Artículo 21:</b>		<b>Cubiertas</b>	<b>22,23</b>
<b>Artículo 22:</b>		<b>Combustible</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 23:</b>		<b>Carter</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 24:</b>		<b>Bomba de Aceite</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 25:</b>		<b>Radiador de Aceite</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 26:</b>		<b>Bomba de Agua</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 27:</b>		<b>Alternadores o Dinamo</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 28:</b>		<b>Polea de Cigüeñal</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 29:</b>		<b>Cubre Volante</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 30:</b>		<b>Embrague</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 31:</b>		<b>Motor de Arranque</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 32:</b>		<b>Encendido</b>	<b>24</b>
<b>Artículo 33:</b>		<b>Radiador de Agua</b>	<b>24</b>
<b>Artículo 34:</b>		<b>Volante del Motor</b>	<b>24</b>
<b>Artículo 35:</b>		<b>Lastre</b>	<b>24</b>
<b>Artículo 36:</b>		<b>Muy Importante</b>	<b>25</b>
<b>Artículo 37:</b>		<b>Número y Clase Identificadorio</b>	<b>25</b>
	<b>37.1</b>	<b>Ubicación y Diseño Número distintivo</b>	<b>25</b>
	<b>37.2</b>	<b>Número Distintivo lateral</b>	<b>25</b>
	<b>37.3</b>	<b>Número Distintivo frontal y trasero</b>	<b>25,26</b>
<b>Artículo 38:</b>		<b>Medidas de Seguridad</b>	<b>26,27</b>
<b>Artículo 39</b>		<b>Bolillero</b>	<b>37</b>
<b>Artículo 40</b>		<b>Lisso</b>	<b>39</b>



## FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

# REGLAMENTO TECNICO CATEGORIA T.C.REGIONAL-CLASE GTB AÑO 2026

### **ART. 1: VIGENCIA**

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2026.

### **ART. 2: DISPOSICIONES GENERALES**

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. De la misma forma, las libertades estarán restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación METROPOLITANA, única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo respuesta por el mismo medio. Ningún elemento original del vehículo podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

### **ART. 3: AUTOMOVILES ADMITIDOS**

Todos aquellos de Fabricación Argentina de gran serie, fabricados entre 1962 y 1991 inclusive, con motores de 6 cilindros de 3000 cm<sup>3</sup> a 3900 cm<sup>3</sup> de cilindrada, comprendidos dentro de los siguientes modelos: Valiant 1, 2, 3 y 4; Dodge 2 y 4 puertas; Chevrolet 400; Chevy 2 y 4 puertas; Ford Falcón, Fairlane, Torino 2 y 4 puertas.

El Valiant I Modelo 1962, Ford Falcón 1961 y 1962, Chevrolet 400 1962, serán considerados de fabricación Argentina.

Los coches deberán ser totalmente Standard, excepto las modificaciones detallada en este Reglamento.

Se permite para los automóviles Dodge, Valiant y Torino la incorporación de motores marca Ford o Chevrolet, respetando la posición en el chasis del anclaje original de la caja del automóvil a instalar el respectivo motor y la posición del anclaje original en el motor.

### **ART. 4: CARROCERIA**

Están permitidas todas aquellas de Fabricación Argentina de Gran Serie, fabricadas entre 1962 y 1991 inclusive, en lo que ha carrocería se refiere únicamente.

Podrán ser alivianada siempre que mantengan el aspecto original, excepto los pasa ruedas que podrán ser modificados en forma y tamaño.



Se permite un cubre rueda lateral que no cubra en su totalidad la misma, construido en fibra, goma o plástico.

Se permite tomas de aire para la ventilación de los frenos delanteros y traseros, sin que sobresalgan de los laterales de la carrocería.

Obligatorio la colocación de espejos retrovisores en ambos lados y un espejo retrovisor en el interior.

Se permite sacar canaleta de goteo frontal hasta la parte superior del parabrisas.

Es obligatoria reemplazar el parabrisas por uno triple o laminado con excepción del caso que no haya disponible en plaza para algún modelo de vehículo se deberá utilizar lamina de seguridad en la parte interior del mismo. **Se permite quitar el burlete y pegarlo.**

Es obligatorio reemplazar los cristales originales de las puerta delanteras, traseras y lunetas por acrílicos o policarbonatos. En las ventanillas delanteras deben estar en la posición que vienen colocados los cristales originales o apoyado en la parte exterior de su marco. En las ventanillas traseras podrán ir sujetos al marco externo que sirve de guía a los cristales originales. En la luneta deberán respetar su posición original y podrán tener agujeros para evacuación del aire del interior.

Se permite elevar el piso donde trabaja la bocha del diferencial con forma de cajón de chapa de acero al solo efecto que no interfiera con la bocha del diferencial.

Se permite cortar un sector del piso para colocar una tapa postiza de chapa metálica sobre la caja de velocidades para facilitar su extracción, esta chapa deberá cubrir en su totalidad el corte efectuado sobre el piso.

Se permite elevar el túnel del cardan.

Se permite soldar las puertas traseras o en su defecto reemplazarlas por paneles similares que deben estar soldadas a la carrocería.

Se permite en todos los automóviles de cuatro puertas incrementar el largo de la puerta delantera del lado del piloto hasta un máximo de 150mm y desplazar parante.

Se permite reemplazar la tapa de baúl por otra de material libre con cierre exterior manteniendo el ancho original del guardabarros y pudiéndose acortar hasta 300mm como máximo su medida en sentido longitudinal y la parte sobrante soldar a guardabarros y cola.

El piso del baúl deberá tener la altura original.

Se permite eliminar el alojamiento de la rueda de auxilio.

Se permite en los automóviles Ford Falcón y Dodge usar el pozo del alojamiento de la rueda de auxilio con una profundidad máxima de 200mm.

El torpedo del automóvil deberá respetar en la parte superior el contorno original de cada uno, debajo de esa línea el para llama tendrá forma libre en chapa de acero perfectamente soldado al casco del vehículo y en ningún caso debe estar más atrás de la línea generada por el inicio de las puertas delanteras.

Es obligatorio el uso de pontones en cada lateral de la carrocería (ver plano adjuntos)

Se permite cortar los parantes de las puertas delanteras desde la parte más baja del parabrisas hacia abajo, y cortar los parantes centrales solo para permitir la instalación de los pontones desde la altura de los mismos hacia abajo, permitido su reparación.

Se permite cortar las puertas y laterales en su parte inferior para instalación de los pontones. Las puertas delanteras que no usen bisagras originales obligatoriamente los pernos de pivot deberán tener seguros que no permitan que las mismas se salgan.

Se permite en los automóviles Chevy eliminar o reemplazar los bujes que unen el falso chasis a la carrocería por otros bujes de distinto material, soldar el falso chasis delantero al piso de la carrocería conservando la posición longitudinal original y alivianar.

Se permite en los automóviles Chevy modificar travesaño delantero a solo efecto de dar espacio al balanceador armónico del grupo motor.

Se permite en los automóviles Chevrolet 400 colocar un puente de anclaje de parrilla inferior a anclaje de parrilla inferior pasando por debajo del motor.

Se permite en los automóviles Ford Falcón y Fairlane eliminar los refuerzos que unen torpedo con la torreta de suspensión delantera.

Se permite en los automóviles Torino modificar en su altura la torreta de suspensión delantera en su apoyo superior de espiral.

En los automóviles que traigan unidos las puntas del chasis en su parte delantera se podrá reemplazar el cajón original por uno similar o de planchuelas sin variar su posición original.

En los automóviles Ford Falcón, Fairlane y Chevrolet 400 en los falsos chasis delanteros en el lugar de trabajo de la parrilla inferior y tensores se permite hacer una muesca hacia arriba tomando como máximo la cara superior del falso chasis a solo efecto que interfiera con las misma. El falso chasis deberá conservar la forma y posición original.

Se permite en los falsos chasis trasero en el lugar donde trabaja la cañonera hacer una muesca hacia arriba teniendo como máximo la cara superior del falso chasis a solo efecto que no interfiera con la misma y los falso chasis deberán conservar forma y posición original.

En los falsos chasis traseros en caso de destrucción se permite su reparación con chapa o tubos estructurales pero de la misma forma y medidas que las originales.

En la parte trasera de los falsos chasis (cola) se permite unir ambas puntas con un caño estructural.

Es obligatorio colocar una chapa metálica soldada a la carrocería en la zona posterior al respaldo del asiento trasero que oficiara de para-llama que evitara la comunicación entre el habitáculo y el baúl (debe ser estanco). Se considerará habitáculo desde el torpedo hasta el término de la luneta trasera.

El puente de la caja y soporte de la caja son de forma libre pero deben conservar sus posiciones originales.

Se permite cualquier tipo de soldaduras y la chapa de acero a utilizar para reparaciones o modificaciones debe ser como mínimo del 22 (0,7mm) de espesor.

#### **4.1 Trompa:**

Es obligatorio reemplazar el conjunto original de guardabarros delanteros, capot de motor, rejilla de ingresos de aire, faros delanteros, etc. por una pieza única llamada trompa de material de fibra de vidrio que cubre las partes referidas del automóvil. La altura máxima

de la misma se tomará en la parte trasera que deberá quedar apoyada a la misma altura del torpedó, en su parte inferior delantera el labio de refuerzo no podrá tener más de 100mm de largo (únicamente hacia atrás) permitiéndose agregar un fleje o banda (material no metálico) de 150mm de altura como máximo.

La parte posterior de la trompa se podrá sujetar en el pontón en la zona del torpedó.

Se permite realizar aberturas para el radiador, carburador, tomas de aire, gancho de remolque, etc.

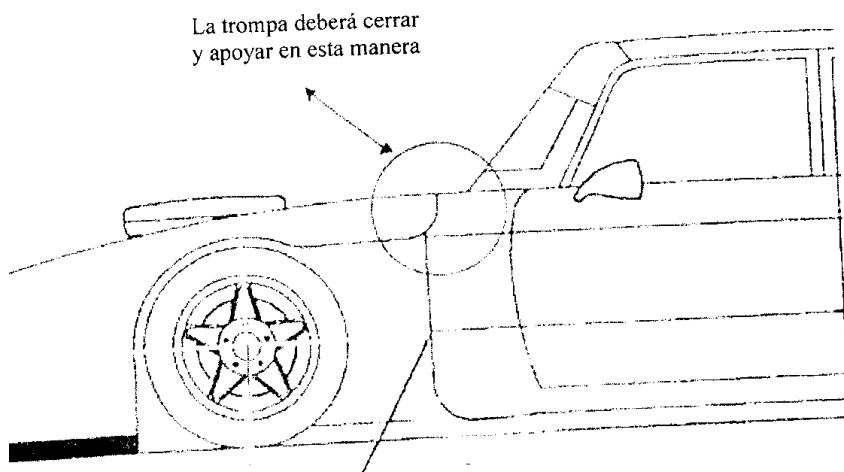
Los modelos de trompa a utilizar quedan sujetos a la aprobación de la comisión técnica.

Se permite un canalizador de aire para el radiador obligatoriamente de fibra de vidrio con un marco de caño (15mm x 15mm, cantidad cuatro) en la parte más cercana del radiador a solo efecto de sujetarlo.

Se permite delante del radiador una estructura de tubo ( $\varnothing 25\text{mm}$  o  $25\text{mm} \times 25\text{mm}$ ) para soporte de trompa que deberá quedar a no menos de 150mm del frente del canalizador, excepto dos caños para sujetar la trompa, en caso de que por el largo de la trompa la distancia entre el frente del canalizador y la estructura para sujetar la trompa sea menor a 150mm dicha estructura deberá ir pegada al radiador. La estructura no deberá ser fija, deberá ser abulonada con tornillo de un diámetro máximo de 8mm.

Los pines o pernos de soporte delanteros deben estar paralelos al suelo y a una altura máxima de 250mm del mismo pudiendo sobresalir como máximo 50mm de la trompa con una terminación esférica (no punta, no filo).

Se permite también el uso de un conjunto soporte trompa, canalizador de aire radiador, toma de aire de material fibra de vidrio o aluminio (espesor máximo 1,5mm) con la condición de que este conjunto no tenga ninguna estructura tubular, cajones, etc. y que su ancho no pase la línea de las cubiertas



#### 4.2 Tanque de combustible:

Deberá estar ubicado dentro del baúl, se admitirá tanques homologados de capacidad libre con tapa de llenado hermética y su respectivo respiradero. El tanque de combustible

deberá estar ubicado dentro de un contenedor metálico (aluminio) que lo rodee para evitar deformaciones. Además deberán contar con un descarga a tierra y sunchos metálicos para su sujeción. Se deberá colocar válvula antiderrame en el respiradero del tanque.

#### 4.3 Estructura de seguridad:

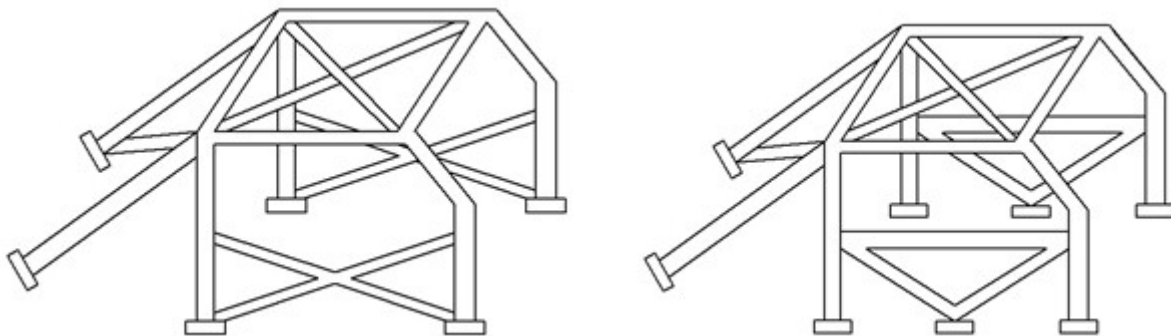
Deberá construirse la estructura de seguridad con tubos de acero, la misma será de concepción libre. No se permite ningún caño por debajo del piso, ningún caño debe dificultar el ingreso y egreso de piloto al habitáculo del automóvil.

Medidas permitidas:

<b>38,0mm x 3,2 mm .de espesor</b>	<b>44,5mm x 2,5 mm. de espesor</b>
<b>41,3mm x 2,5 mm de espesor</b>	<b>51,0mm x 2,0 mm. de espesor</b>
<b>41,3mm x 2,8 mm. de espesor</b>	<b>38mm x 2, 0 mm. de espesor</b>

La estructura base deberá cubrir como mínimo el sector del habitáculo, la estructura mínima permitida debe ser como el dibujo adjunto:

Se permite tubo de acero Sae 1030 diámetro mínimo 42mm a 44 mm con un espesor de 1,3mm a1,6mm.



Se recomienda utilizar la planchuela para la construcción de la estructura de seguridad. Esta estructura deberá estar soldada

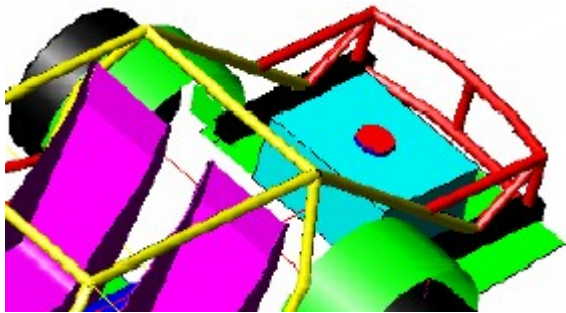
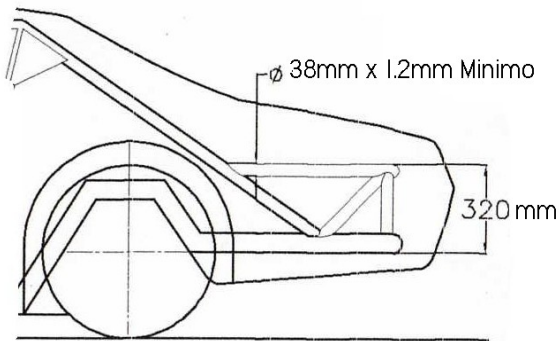
Prohibidos caños por debajo del piso del automóvil excepto los permitidos.

Se permite por debajo de los pisos una cruz de caño vinculada al interior de los sócalos o en su defecto estos se podrán reemplazar por un caño estructural o redondo, que por sobre el piso se podrá vincular la estructura de la jaula al mismo, en la zona del vano motor la estructura y refuerzo son de libre diseño no pudiendo cumplir funciones aerodinámicas.

En el baúl los caños laterales deberán llegar hasta la cola y deberán estar unidos por uno transversal. Los caños deberán ser de un diámetro no mayor que los autorizados para la construcción de la jaula base. Es obligatorio hacer dentro del baúl una estructura en tubo de acero (diámetro mínimo 38mm, espesor 1,2) se deben poner dos caños laterales hasta

la cola del auto, dentro del baúl y unirlos con uno transversal, como protección del tanque de combustible.

Es obligatorio colocar entre el pontón y la cruz de la jaula del lado del piloto una chapa dura de aluminio o acero de 2mm de espesor mínimo sujetado a la jaula. (Prohibido agujerear la jaula para su instalación)



#### **ART. 5: PEDALERA**

La pedalera deberá ser colgante de construcción libre.

Se permite en todos los automóviles colocar los apoyos de los pedales (apoyo de pie) como máximo a 10cm hacia atrás de la línea imaginaria de los parantes delanteros de las puertas delanteras, los automóviles que no se ajusten a esta medida deberán cargar un lastre de 1kg por centímetro excedido en el interior del habitáculo del lado opuesto en línea a la ubicación del piloto y en el piso. (Como indica el art 36).

#### **ART. 6: PESO**

El pesaje se realizará a los automóviles como lleguen de la pista, con piloto en su interior, después de las clasificaciones, series o finales. No se podrá recargar en el mismo ningún tipo de líquido (aceite, agua, agua a la Batería, líquido de frenos, aceite en caja o diferencial) Ante cualquier eventualidad la Comisión Técnica determinará el cumplimiento estricto de este punto. Pesos mínimos con piloto incluido sin tolerancia:

<b>Torino motor original:</b>	1340 kilos
<b>Dodge Valiant motor original:</b>	

<b>Chevrolet 400: Ford Falcón y Fairlane</b>	
<b>Chevy 2 y 4 puertas: Dodge Valiant motor (Ford o Chevrolet): Torino motor (Ford o Chevrolet):</b>	1390 kilos

**ART. 7: SUSPENSION TRASERA**

Deberá ser el sistema original del vehículo a utilizar.  
 Se permite una barra transversal recta de una sola pieza que podrá rotularse en ambas puntas. El soporte sobre el falso chasis para la misma es libre sin que este actúe como estructura entre los falsos chasis. En la zona del soporte podrá vincularse el falso chasis al falso chasis opuesto por medio de un tubo de acero cuyo diámetro máximo no supere los diámetros autorizados para la jaula base o un caño estructural que no supere por lado (50mm x 50mm).  
 En los automóviles Torinos se puede reformar los tensores originales para hacerlos regulables, también colocar una rotula en la parte delantera del tensor (una rotula por tensor), variar el anclaje en carrocería y en diferencial en forma vertical. También colocar un tensor central tomado a la carrocería y al diferencial con sus anclajes libres y rotulados.  
 Se permite en todas las marcas reemplazar bujes silenblock y de goma por bujes de plásticos.  
 Se permite en todas las marcas poner el amortiguador sobre la cañonera.

**7.1 Barra estabilizadora trasera:**

Cantidad 1 (una), debe ser redonda, de un mismo diámetro en toda su extensión y de una sola pieza. Las barras tomadas a la carrocería deberán llevar bieletas, las cuales se permiten rotular, los soportes de las mismas deberán estar anclados en los largueros del chasis sin ningún otro tipo de estructura.

**7.2 Distancia entre ejes:**

Deberá ser la original del vehículo a utilizar con su tolerancia:

<b>CHEVY 2 y 4 puertas</b>	2819mm +/-30mm
<b>CHEVROLET 400</b>	2794mm +/-30mm
<b>FORD FALCON</b>	2780mm +/-30mm
<b>FORD FAIRLANE</b>	2946mm +/-30mm
<b>DODGE 2 y 4 puertas</b>	2819mm +/-30mm
<b>VALIANT I y II</b>	2705mm +/-30mm
<b>VALIANT III y IV</b>	2819mm +/-30mm
<b>TORINO 2 y 4 puertas</b>	2723mm +/-30mm

**7.3 Trocha:**

La trocha máxima permitida para todos los vehículos delantera y trasera será de 1980 mm medidos en la parte inferior externa de cada llanta.(tomada en el labio de apoyo de la cubierta)

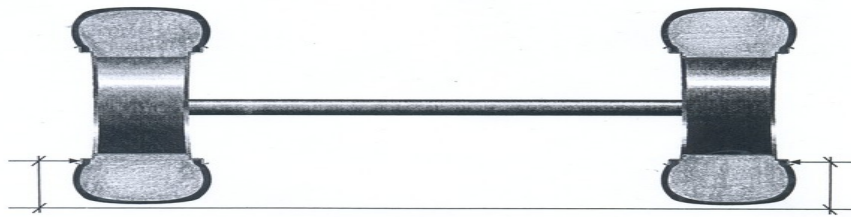


Fig. 9

#### 7.4 Despeje mínimo:

La altura mínima será de 65mm sin tolerancia con piloto sentado en su puesto y su trompa desmontada y apoyada con 35 libras en los 4 neumáticos como máximo.

Esta altura será medida con un calibre fijo de 65mm de alto el cual deberá pasar libremente entre el suelo y el elemento más bajo del automóvil sea cual fuere, ante un eventual siniestro, golpe o desprendimiento de algún elemento durante la competencia, la parte afectada será obviada de esta medición.

La medición no se realizará cuando se utilicen cubiertas ancorizadas (lluvias).

#### 7.5 Elásticos:

Deberán estar en la posición original del vehículo, en su parte delantera en los anclajes originales de la carrocería.

En todas las marcas la hoja maestra deberá tener el largo original del vehículo a utilizar o el largo del Ford Fairlane.

<b>Chevrolet 400</b>	1587,5 +/-30mm	<b>Chevy</b>	1422,4 +/-30mm
<b>Ford Fairlane</b>	1473.0 +/-30mm	<b>Valiant</b>	1397,0 +/-30mm
<b>Dodge</b>	1397,0 +/-30mm		

Para los automóviles que utilicen el largo de elásticos del Ford Fairlane se permite modificar el agujero de anclaje del gemelo al falso chasis tanto centímetros como la diferencia del elástico a utilizar.

La distancia de la parte delantera (centro del tornillo) hasta el pitón central deberá ser la original +/-10mm.

<b>Chevrolet 400</b>	640 +/- 10mm	<b>Chevy</b>	630 +/- 10mm
<b>Ford Falcón</b>	560 +/- 10mm	<b>Ford Fairlane</b>	605 +/- 10mm
<b>Dodge</b>	510 +/- 10mm	<b>Valiant</b>	510 +/- 10mm

En todas las marcas de automóviles la segunda hoja deberá ser envolvente en su parte delantera al ojo de la maestra, la envolvente no podrá ser menor al 80% del diámetro del ojo de la maestra.

Todas las hojas deberán acompañar la curvatura de la hoja maestra en posición de descanso.

Ninguna hoja podrá sobrepasar el largo de la hoja maestra, ni ser más larga que la anterior, estando estas debajo de la hoja maestra, excepto la que se autoriza envolvente al ojo de la hoja maestra que estará por sobre la hoja maestra.

Todas las hojas deberán pasar por el centro del anclaje del diferencial.

No se permite ningún elemento extraño que no equiepe a los automóviles de Gran Serie. El ojo trasero de elástico podrá ser postizo. El sobrante de la hoja no podrá superar los 10mm.

Ancho máximo de las hojas 65 mm, el espesor y cantidad de hojas libres.

Se permite achicar los ojos del elástico e invertirlos.

El anclaje del diferencial al elástico podrá ser similar o igual al original Chevy y respetando sus medidas.

Se permiten dos (2) grampas o collar más que el original en la parte delantera y trasera del elástico, las que deberán mantener el ancho de la misma, igual que la original o podrán ser dos (2) planchuelas con tornillo pasante únicamente tipo sándwich.

Los gemelos de elástico deberán tener como máximo 90mm de Centro a Centro de pernos.

Se permite enfundar los elásticos con una funda que se pueda retirar en el momento que la comisión técnica lo requiera.

Para los automóviles Torinos se permite el uso de elásticos debiendo utilizar el anclaje delantero originales de los tensores como anclaje de elásticos y cumplir con todas las otras condiciones de este apartado.

### **7.6 Cañoneras rígidas:**

De Industria Argentina (Dana 30-44, Transax, Eaton) que equipen vehículos de gran serie, se permite reforzar.

Los refuerzos serán 2 (dos) uno por debajo de la cañonera y otro de frente (lado piñón) tomados en las puntas de las mangas y en el núcleo, podrán ser regulables.

Se permite suplementos entre la cañonera y el elástico para variar la altura, no pudiendo superar el largo del soporte de elástico.

Se permite hacer reguladores de comba en las puntas de las mangas y los manguitos.

### **7.7 Amortiguadores:**

Uno por rueda, deben ser de origen nacional que equipen automóviles de gran serie, contruidos interiormente con elementos nacionales, sin depósitos externos, no regulables exteriormente, no presurizados, permitiéndose variar los valores de dureza.

Permitido rotular los delanteros.

Los requerimientos técnicos para los amortiguadores son los siguientes

Sistema bitubo de pistón único solidario al vástago. Pistón sinterizado o pulvimetalurgica.

El sistema de válvulas al extremo de la camisa o cilindro interior.

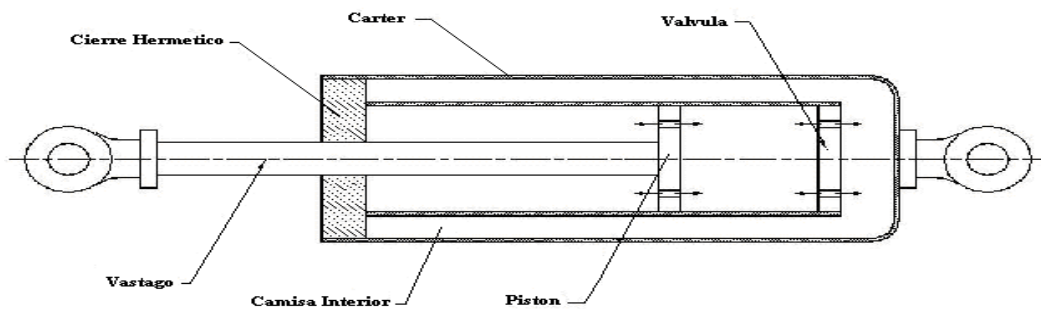
Se prohíbe la presurización de cualquier tipo y diseño (gas, resorte, ect.) como así también todo tipo de sistema de regulación, salvo aquella en la que sea necesario desarme el cuerpo del amortiguador para realizar.

Prohibido sistema Penske o similar.

Se permite colocar en el vástago del amortiguador un taco o tope de contragolpe.

Los componentes internos del amortiguador y su principio de funcionamiento deberán ser concordantes con el siguiente diagrama:

### Esquema del amortiguador



Se permite reformar la torreta para poder sujetar los amortiguadores con ojal o perno respetando la posición original y suplementar para dar altura.

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

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

Se permite en todas las marcas de automóviles colocar el amortiguador sobre la cañonera y con anclaje superior libre. Se permite rotular.

Tipo de anclaje libre (ojal o perno). Prohibidos balancines.

En los automóviles Torino con tensores se permite un grupo amortiguador con espiral concéntrica regulable en su altura, únicamente en suspensión trasera.

En los automóviles Chevy se permite invertir el anclaje original trasero del amortiguador en su parte inferior quedando en la parte interior de los elásticos, estos automóviles que usen el lugar original del amortiguador pueden modificar el anclaje del mismo soporte (con vástago tipo Ford o por medio de una "U" al soporte).

En los automóviles Ford falcón y Fairlane se permite en la parte inferior del amortiguador reemplazar el perno o vástago por un ojal anclado a la manopla por medio de una planchuela.

### **ART. 8: SUSPENSION DELANTERA**

Original del vehículo a utilizar.

Se permite colocar precarga (una por lado), que deberá ser construida con varilla, cadena, correa o linga (con principio de funcionamiento mecánico). Podrá actuar conteniendo la expansión o compresión. Su anclaje superior debe ser fijo a la carrocería o chasis, y el inferior contenido en las parrillas de suspensión (superior o inferior).

Se permite un taco de goma de 20mm como máximo de altura como tope de expansión.

Se permite en los tensores de la parrilla inferior adaptar una rotula esférica uniball o con vástago de 16mm como mínimo por lado, este tensor podrá ser regulable y de libre diseño.

La posición del tensor podrá ser por sobre, por debajo o por frente de la parrilla en posición y orientación original, su forma de sujeción deberá ser tipo abulonado a la parrilla o a un soporte tipo ojal en el frente de la misma (abulonado o soldado, prohibido rotular).

Su forma de sujeción con el falso chasis es de libre diseño y su posición podrá modificarse en altura en +/- 30mm respecto a la original.

Es obligatorio tener una linga de acero (diámetro 10mm mínimo) a la par del tensor anclada por un lado al falso chasis y el otro a la parrilla inferior.

Se permite colocar en la parrilla superior un tensor regulable y rotulado que deberá seguir el plano horizontal del eje de la parrilla y con un largo máximo de 400mm (hacia adelante o hacia atrás).

### **8.1 Barra estabilizadora:**

Cantidad una (1) de libre diseño.

Posición libre por delante del panel para llama.

Se permite sistema cuchilla.

Prohibido tener regulación desde el interior del habitáculo.

### **8.2 Parrillas de suspensión:**

Original del automóvil a utilizar. Los anclajes de las parrillas superior e inferior, de los tensores, caja de dirección, brazo auxiliar, resortes y amortiguadores deberán respetar su posición original salvo aclaraciones particulares de este reglamento.

En la vinculación de las parrillas de suspensión con la punta de eje se permite reemplazar las rotulas originales por rotulas esféricas (sin vástago) con anclaje mediante buje porta-rotula ubicado en posición original respetando distancia y entre centros originales.

Su adaptación debe efectuarse sobre las parrillas originales.

Los apoyos del espiral y soporte de parrillas deben ser originales en forma, medida y ubicación, se permite un aro guía para el espiral en la parte inferior del mismo, mantener inclinación original en plano frontal y lateral.

Se permiten reforzar libremente, cambiar los bujes Silent-Block y de gomas porotro de plástico, o por rodamientos, o por rotulas uniball únicamente.

Se permite modificar el ángulo de apoyo en la zona de rotula de las parrillas a fin de no permitir su bloqueo.

Se permite en todos los automóviles hacer trabas para los reguladores de comba.

Separadores, espaciadores, bulones libres.

Ejes de parrilla superior material y dimensión libres, manteniendo entre-centros originales de los bujes de parrilla y agujeros de sujeción al chasis.

En los automóviles Chevrolet 400, Dodge/Valiant se permite colocar rotulas de vehículos de gran serie y modificar para su adaptación sin variar sus entre-centros originales en las parrillas.

En los automóviles Dodge/Valiant se permite reformar la rótula inferior original para alojar una rotula esférica sin vástago, agrandar los alojamientos de los hexágonos de la barra de torsión para alojar otra de mayor medida y un refuerzo en la barra tipo sándwich sujetos entre sí o en su defecto una bancada sujeta al chasis.

Para los automóviles Torino se autoriza reemplazar el cristo por una rotula uniball con su correspondiente adaptador conservando los entre-centros originales.

LARGO DE BARRA CENTRAL			
AUTOMOVILES	ENTRE PITMAN Y AUX	ENTRE EXTREMOS	DEL PITMAN LA EXTREMO IZQUIERDO
DODGE	430	523	45
FALCON	615	462	80
FAIRLANE			
CHEVY	695	465	90
CHEVROLET 400	600 a 750	400	110
TORINO	578	425	32

La tolerancia de error de dicha medida será del 3%.

LARGO DE BRAZO PITMAN	
AUTOMOVILES	MEDICION EN MILIMETRO
DODGE	140
FALCON	128
FAIRLANE	128
CHEVY	130
CHEVROLET 400	135
TORINO	132

La tolerancia de error de dicha medida será del 3%.

LARGO DE PARRILLA			
AUTOMOVILES	SUPERIOR	INFERIOR	DISTANCIA DEL EJE AL ANCLAJE DE RESORTE O AMORTIGUADOR
DODGE	209	332	225 (PARRILLA INFERIOR)
FALCON	240	335	140 (PARRILLA SUPERIOR)
FAIRLANE	245	398	145 (PARRILLA SUPERIOR)
CHEVY	240	393	230 (PARRILLA INFERIOR)
CHEVROLET 400	225	339	152 (PARRILLA SUPERIOR)
TORINO	251	345	265 (PARRILLA INFERIOR)

Las medidas referidas son tomadas desde el eje de parrilla en forma perpendicular a la rótula.

La tolerancia de error de dicha medida será del 3% sobre el largo original.

### 8.3 Espirales:

#### Libres.

En su parte superior deberá ir apoyado en el chasis en su posición original. Deberán mantener su inclinación original tanto en plano frontal y lateral.

Son libres en cuanto a su rigidez, diámetro de espira, diámetro exterior, paso de espiras (variable o progresivo) pero deben conservar la cantidad original por rueda.

En los automóviles Ford Falcón, Fairlane, Chevrolet 400 que utilicen el sistema semigrupo amortiguador resorte se les permite eliminar el caballete original y anclar dicho semigrupo 50mm hacia abajo respecto del eje de caballete original con su forma de sujeción libre.

Los automóviles anteriormente mencionados que no utilicen este sistema semigrupo deberán tener el caballete en posición original.

Se permite en los automóviles Chevy cortar el apoyo del espiral en parrilla inferior y hacerlos postizo para poder retirarlos desde abajo

En los automóviles Chevrolet 400 se permite modificar parrilla inferior en zona de rotula para colocar o tramás reforzada conservando el largo máximo permitido.

En los automóviles Torino, Dodge Valiant (sin barra de torsión) se permite colocar un grupo amortiguador resorte concéntrico regulable en altura en la posición original del amortiguador.

### 8.4 Puntas de ejes:

Puntas de eje o porta-mazas originales.

Se permite envainar en forma concéntrica con la original (similar a reforma de palier flotante) y reforzar libremente. Conservando las medias de entre-centros, alturas e inclinaciones que deberán ser las originales.

La maza debe ser de acero y montada sobre dos (2) rulemanes cónicos con un separador calibrado que permita el bloqueo de las tuercas de sujeción.

Se permite en los automóviles Chevrolet 400 el uso de punta de eje Chevy.

#### **ART. 9: SISTEMA DE DIRECCION**

Original del vehículo a utilizar. Prohibido sistema de dirección asistida.

El brazo pitman, auxiliar, barra central, ackerman deberá respetar sus entre centros originales.

Se permite cambiar multiplicación en caja de dirección.

Se permite rotular brazo pitman conservando entre-centros originales.

Se permite rotular barras y extremos.

La columna de dirección es libre, pero debe tener como mínimo dos (2) cruceta universal (se prohíbe el uso de manchones)

La barra central original podrá ser reforzada.

Se permite variar la altura de los ojos de anclaje de los extremos de dirección conservando los centros longitudinales originales.

Se permite reforzar el brazo ackerman, pitman y auxiliar.

Se permite en el brazo auxiliar el uso de rulemanes y tipo de construcción libre manteniendo entre-centros originales.

En los automóviles Chevrolet 400 se permite colocar el soporte del brazo auxiliar en la parte interna del falso chasis como en los automóviles Ford.

#### **ART. 10: FRENOS**

Es obligatorio el sistema de disco en las cuatro ruedas, doble circuito o doble bomba.

Los calipers a utilizar deberán ser de fabricación nacional y que equipen automóviles de gran serie.

Los calipers tendrán como máximo tres (3) pistones, deberán ir colocados por delante o atrás de la línea de punta de eje o eje (cantidad uno por rueda).

Se permite separadores y aislamiento térmico entre pastilla y pistón.

Pistones originales con trabajos libres, permitido eliminar guardapolvos

Discos de frenos de fabricación nacional, tendrán como espesor máximo 30mm y un diámetro máximo de 300mm (cantidad uno por rueda).

Prohibido los tipos flotantes.

Los discos podrán ser ventilados, se permite espaciadores en los calipers para su colocación.

Se permite en los discos rectificar y ranurar para descarga de polvo y refrigeración (prohibido agujerear o ranuras circular concéntrico).

Se permiten discos de frenos sin copa con su adaptador o espaciador de material libre.

Pastilla de frenos libres en material, forma original.

Se permite la refrigeración por medio de aire con (tomas, canalizador, cobertor, manguera, etc) no pudiendo cumplir función aerodinámicas.

Cañería, reguladores, accesorios libres.

Prohibido sistema ABS o similares.

## **ART. 11: BATERIA**

Cantidad una (1), voltaje máximo 12volt, tamaño libre, ubicación libre (excepto baúl). Deberá estar sujeta por flejes o marco de hierro con tensores de 8mm (mínimo), contenida en una caja de material aislante e inalterable a los ácidos, provista de tapa de forma que contenga los líquidos en caso de roturas o derrames.

## **ART. 12: ANCLAJE DE MOTOR**

Deberá ser la ubicación original del motor a utilizar (en block y chasis) respetando el sistema de abulonado en el block y pudiendo modificar el sistema en el chasis.

Los automóviles Torino siete (7) bancadas podrán correr el motor hacia atrás en la distancia que da el anclaje original del cuatro (4) bancadas sin variar su altura original, además colocar un puente para el soporte de pata motor.

Para los automóviles Dodge Valiant (con motor original) desplazar el mismo hacia atrás 180mm +/-10mm variando el anclaje del motor en su falso chasis sin variar altura original.

## **ART. 13: MOTORES**

Estrictamente de gran serie y de Fabricación Argentina.

De las siguientes marcas: Chevrolet 194 y 230; Torino 300 y 380, 4 y 7 bancadas; Dodge Valiant 6 cilindros, Ford Falcón y Fairlane 6 cilindros.

### **13.1 Block de cilindros:**

Son permitidos los correspondiente a los motores anteriormente citados.

Canales de lubricación, agua, gases, tapones y sujeciones libres.

Se permite colocar soporte soldados o abulonados para bomba de aceite.

Se permite el fresado de los cilindros en el sector de válvulas de admisión y escape para desahogo.

Se permite alesar parte exterior y bancada trasera para alojar reten de aceite.

Se permite rectificar o encamisar hasta (0,60) de la medida estándar del motor a utilizar.

Tolerancia de rectificación (0,1mm) máximo.

Se permite agrandar el pasaje de la varilla levanta válvulas.

Se permite colocar guías para centrar tapa de cilindro o juntas.

Se permite el uso de espárragos, entreroscas y tornillo. (Medidas originales y sobremedidas).

Se prohíbe el rectificad o cepillado inclinado del plano superior que deberá tener un ángulo de 90° respecto a los cilindros.

Se prohíbe el rectificad o desplazado de los cilindros.

Se permite en los blockDodgeValiant rectificar hasta 90mm de diámetro.

Se permite en los block Ford rectificar a la medida de 96,58mm.

Se permite el uso de los block F100, economax, maxecono.

Se permiten los block Ford la reubicación de los tornillos de tapa de distribución.

Se permite el uso del block Chevrolet Sevel y del modelo 250.

Se permite el uso del block Chevrolet fabricación nacional (proveedor JMS).

Aquellos motores Chevrolet que utilicen la medida de cilindrada mayor que 0,40" penalizaran con un lastre de 30kg en el interior del habitáculo del lado opuesto en línea a la ubicación del piloto y en el piso. (Como indica el art 36)

**ACLARACION** (cilindrada de 3000cc a 3900cc).

### **13.2 Tapa de bancadas:**

Originales del motor/block a utilizar.

Se permite los refuerzos abulonados en los tornillos de bancadas.

En los motores Ford se puede reemplazar las bancadas por la N°5 y además se podrá colocar la bancada N°4 de acero.

### 13.3 Cigüeñales:

Original de Fabricación Argentina y el correspondiente a cada motor a utilizar.

Se permite rectificar con una tolerancia máxima del desplazamiento original del cigüeñal + 0,3mm medido en la carrera del pistón.

Se permite la colocación de guías para el volante, el trabajado de los conductos de lubricación, el balanceo y ranurado sin modificar su estructura original.

Se permite roscar en la parte donde se trabaja el reten de bancada, tratamientos de dureza, roscar punta del cigüeñal para sujetar balanceador, reemplazar buje de directa por rulemán.

Se permite quitar las rebabas que se originan por los moldes del forjado, sin pulir.

Se permite únicamente el pulido de los muñones. Prohibido alivianar.

No se permite el contrapesado, el desplazamiento de los muñones, ni el pulido del cigüeñal.

En los motores Chevrolet se permite la utilización del cigüeñal forjado de Industria Argentina General Motors.

Se prohíbe en los motores Chevrolet usar el cigüeñal 250".

Se prohíbe en los motores Ford la utilización del cigüeñal alivianado en los muñones que equipen originalmente algunos de los modelos de Falcón Rural y/o automático.

En los motores Dodge/Valiantno se permite el contrapesado del cigüeñal.

En los motores Torino 4 (cuatro) bancadas se permite contrapesar.

Se permite para los motores Torino de 7 bancadas un cigüeñal con doble contrapeso (Kowica) respetando los diámetros de los muñones y la carrera original.

A los motores Torino se les permite reformar la cola para sacar los bulones pasantes y colocar bulones roscados.

El peso mínimo del cigüeñal, luego del balanceo y desprovisto totalmente de accesorios deberá ser:

<b>FORD</b>	21,900 kg
<b>CHEVROLET</b>	22,500 kg
<b>TORINO</b>	30,000 kg
<b>DODGE</b>	30,000 kg

### 13.4 Bielas:

Industria Argentina, originales de vehículos de gran serie, Joseph y Ercoli (modelo original). Manteniendo los centros de trabajo originales del motor a utilizar.

Se permite el cambio de bulones (libres), el embujado del perno.

Se permite el pulido, granallado, balanceo, dar juego axial, descarga de aceite y perforar para lubricar perno, debiendo conservar identificación de fábrica.

En los motores que utilicen bielas de vehículos de gran serie se les permite una tolerancia de +/- 2, 5 mm tomando como medida los centros de trabajo de las bielas originales del motor a utilizar.

En los motores que utilicen bielas Joseph y Ercoli (modelo original) se les permite una tolerancia de +/- 0,5mm tomando como medida los centros de trabajo de las bielas originales del motor a utilizar.

A los motores Ford Falcón se le permite el conjunto de biela largo 188”.

En los motores Chevrolet se permite el uso de bielas Sevel origen Brasil.

A los motores Ford Falcón se le prohíbe el uso del conjunto de biela largo 188” con cigüeñal 221”.

En los motores Dodge se le permite largo de biela del motor Torino.

Se permite la utilización de biela marca Eagle origen USA o china, con los entre centros de trabajos originales del motor a utilizar.

Entre centro de bielas original:

<b>FORD FALCON MOTOR 221</b>	130.378 +/- 0.25
<b>FORD FALCON MOTOR 188</b>	137.490 +/- 0.25
<b>CHEVROLET</b>	145.000 +/- 0.25
<b>DODGE/VALIANT</b>	170.010 +/-0.25
<b>TORINO 7 BANCADAS</b>	184.900 +/-0.25
<b>TORINO 4 BANCADAS</b>	189.500 +/- 0,25
<b>TORINO 4 BANCADAS</b>	181.000 +/- 0,25

### 13.5 Pernos de pistón:

Pernos libres. Diámetros originales.

Para motores Dodge y Torino con pistón(Fiat 1.6, Renault 18)deberán usar los diámetros correspondientes al pistón.

### 13.6 Pistones:

Industria Argentina. Conservando las medidas y estructuras de fábricas.

Se permiten utilizar en todas las marcas de motores pistones forjados de Industria Argentina, manteniendo espesor, cantidad y altura de aros del motor a utilizar. (Cabeza plana u originales)

Se permiten el alojamiento del perno al centro o desplazamiento original, en todos los casos manteniendo su altura, desde el centro del perno a la ranura del primer aro.

Se permite colocar seguro o tapón de teflón en los alojamientos de perno de pistón rebajar cabeza manteniendo sus formas originales.

Los pistones deberán tener colocados todos los aros como vienen originalmente en el motor.

Se permite balancear y alivianar manteniendo referencia de fabricación.

Posición libre.

Se permite pistones con o sin corte de dilatación.

Se permite hacer fresadura en la cabeza del pistón al solo efecto de que no toquen las válvulas.

En los motores Chevrolet se permiten cabeza plana o con pozo original (diámetro de pozo 74mm y profundidad mínima 0,5mm).

Se permite hacer pozos que deberán ser concéntricos con el pistón para regular la compresión en los motores Ford y Dodge.

Se permite a los motores Dodge y Torino el pistón del motor Fiat Tipo 1.6 con sus respectivos aros. Estos pueden utilizar pozo con diámetro tipo original o fresadura para las válvulas. No ambas. (Se permite la altura del centro del perno al primer aro del pistón Fiat tipo 1.6 y original).

En los motores Torino se permite el pistón con canaleta para aros con espesor de fiat 128 súper Europa.

En los motores Dodge/Valiant se permite pistón Renault 18.

### **13.7 Aros de pistón:**

Libres de Industria y Marca, conservando las medidas según plano de fábrica del motor a utilizar.

Se permite en los juegos de aros de recambio, instalar en la segunda ranura, lamina expansora.

Se permite para los motores Dodge y Torino los aros del motor Fiat Tipo 1.6 con sus espesores originales.

Se permite para los motores Torino aros de Fiat 128 súper Europa con sus espesores originales.

### **13.8 Árbol de Levas:**

Libre en reglaje, material y sentido de giro.

Medidas máximas de apoyo y ubicación original.

La medida máxima será tomada con la luz de funcionamiento que finalizo en la competencia cuando la comisión técnica lo requiera.

#### **Alzadas máximas:**

<b>CHEVROLET</b>	10mm
<b>FORD, DODGEVALIANT</b>	11mm
<b>TORINO</b>	12mm

### **13.9 Botadores:**

Libres de Industrias Argentinas.

Prohibido el uso de botadores a rodillos.

Prohibido el trabado de los mismos para que no giren.

### **13.10 Sistema de distribución**

En todas las marcas de Motores es libre en forma, materiales y correctores.

Se prohíbe la reforma para correa dentada.

### **ART. 14: TAPA DE CILINDROS:**

Nacionales de automóviles de gran serie, originales de fábrica, del motor a utilizar, manteniendo su forma y medidas originales.

Se permite para los motores Chevrolet/Dodge Valiant el fresado de la rebarba del asiento de válvula hasta un máximo de 3mm, para las tapas de los motores Ford 5mm, para los motores Torino 8mm todo en más por lado del diámetro de válvula permitido.

Ángulos de asiento de válvulas libres.

En todas las tapas a utilizar obligatorio frezar bajo los asientos de válvulas con una freza de 70°.

Se permite para la instalación de resorte el frezado de apoyos, diámetro y altura de guías.

Se permite agrandar los agujeros pasantes de los tornillos de fijación de tapa de cilindro para colocar tornillos o espárragos de mayor diámetro que deberá ser concéntricos (no ovalados) para que la tapa conserve la posición original con el block.

La junta de tapa de cilindros deberá tener el mismo espesor en toda su superficie.

Prohibido el aporte de material.

Se permite encasquillar y rectificar planos de apoyo con el block manteniendo el ángulo original. (Prohibido cepillar el inclinado) y mantener el ángulo entre el plano de apoyo con el múltiple. (90° en tapas Ford, Chevrolet, Torino y 60° en tapas Dodge Valiant)

Prohibido variar centros e inclinación de válvulas y bujías, que deberán tener su inclinación original.

Angulo de inclinación de válvulas:

<b>FORD</b>	10°
<b>CHEVROLET</b>	9°
<b>DODGE VALIANT</b>	12°
<b>TORINO</b>	32° 30°

Se permite agrandar el pasaje varillas.

La cámara de combustión y conducto deberá conservar la rugosidad original.

Tapones de agua, aceite, conductos libres en forma, material y sujeción.

Se permite en las tapas Chevrolet cortar tetones de los alojamientos de los espárragos de balancines.

A los motores Chevrolet se le permite el uso de tapa Sevel. Industria Brasil.

A todos los motores Ford se le permite el uso de tapa Sprint, Max econo y 188", 221".

Se permite para tapa Ford colocar enterrosca para uso de bujías de 14mm.

A los motores Torino se permite el uso de tapa del 4 o 7 bancadas indistintamente.

Se permite en las tapas de cilindros para los motores Ford, Dodge, Torino agrandar y/o pulir los conductos de admisión y escape hasta la medida máxima permitida que será tomada en el borde de la cara de apoyo con los múltiples.

#### Medidas máximas:

	<b>ADMISION</b>	<b>ESCAPE</b>
<b>FORD Tapa 188" y 221"</b>	Conductos y múltiple agrandar libremente	1,2,5,6 Altura 34mm, Ancho 32mm Conducto central (Ver descripción)
<b>FORD Sprint y Tapa econo Max</b>	Altura 40mm 43mm, Ancho	Altura 34mm, Ancho 29mm
<b>TORINO 4 Y 7 BANCADAS</b>	Ø41	Ø40
<b>DODGE/VALIANT</b>	Altura 39mm, Ancho 33mm	Altura 39mm, Ancho 28mm

En las tapas de cilindros de la marca Ford 188" o 221" se permite el uso de válvulas medidas Chevrolet y agrandar los conductos de escape hasta la medida máxima

reglamentaria y hacer un tabique postizo para separar el conducto central de escape que es de medida libre, los conductos de admisión y múltiple se podrá agrandar libremente. Se permite en las tapas Torino pulir cámara de combustión.

Para tapas de cilindros reconstruidas deberán antes de su uso ser presentadas a la comisión técnica.

**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.**

#### 14.1 Válvulas:

Diámetro máximo permitido. Materiales y formas libre.

MOTORES	ADMISION	ESCAPE
FORD 188" y 221"	43.80mm	38.40mm
FORD Sprint y Max econo	42.00mm	37.52mm
CHEVROLET	43.80mm	38.40mm
DODGE VALIANT	43.80mm	38.40mm
TORINO	48.00mm	41.00mm

Prohibido de titanio y las rellenas de sodio.

#### 14.2 Resorte de válvulas:

Libres.

#### 14.3 Platillo de válvulas:

Libres. (Prohibida los de titanio).

#### 14.4 Varillas de válvulas:

Libres. No se permite el uso de resortes compensadores sobre las mismas.

#### 14.5 Compresión:

La compresión máxima a utilizar deberá ser la siguiente:

CHEVROLET	9.5 : 1
FORD DODGE/VALIANT TORINO	10 : 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.

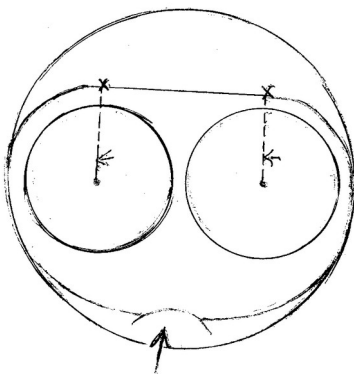
En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor mínimo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, el cual definirá la exclusión, en caso de que este tampoco cumpla con el valor mínimo de R.C.

Si este segundo cilindro está 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.

Se permite igualar compresionestrabajando la zona entre puntos en la parte opuesta de la bujía. No se debe tocar los radios ni se debe trabajar el cielo de la cámara de compresión.

Cantidad de cámaras permitidas 3 (tres) como máximo.



#### 14.6 Balancines:

De Industrias Argentinas. Original del motor a utilizar o similares en forma y medida (Masciotra, Saglimbeni, Joseph, etc) manteniendo relaciones originales del motor a utilizar.

Se permite rectificar, rellenar, tratamiento de dureza, trabajos libres en rotulas.

Se permite el embujado respetando los centros originales.

Se permite en los motores Chevrolet el uso de rotula de bronce.

Prohibido tipo Torrinton.

A los motores Torino se le permite emplanchuelar los espárragos.

Prohibido los tipos a rodillo y aleación liviana.

#### **14.7 Torres de balancines y eje:**

En la marca Chevrolet se permite roscar o espigar los espárragos.

Se permiten las guías de varillas de válvulas. En los motores Falcón se permiten reforzar y modificar las torres de ambas puntas.

Eje de balancines libre manteniendo su diámetro original.

Se permite la torre de balancines de acero y aluminio, y suplementar libremente.

Bulones, espárragos y separadores libres. (Medidas originales y sobremedidas).

Se prohíbe el sistema modulo.

#### **14.8 Múltiple de admisión:**

Original y de gran serie. De una (1) boca.

Standard exterior e interior. No se podrá sobresalir del interior del mismo ningún elemento en el sector de apoyo contra la tapa de cilindros.

Se permite el aislamiento térmico del mismo.

Se permite doble junta, ambas de medida estándar.

Se permite colocar espigas para guías.

En todas las marcas se permite el refrigerado del múltiple solamente con aire.

En todos los múltiples con salida para servo, de no ser usados, deberán ser tapados.

Se prohíbe el cepillado inclinado del plano de apoyo contra la Tapa de Cilindros.

Se permite el hermanado del múltiple a la tapa de cilindros como máximo 15mm de profundidad hacia el interior del conducto del múltiple quitando material.

En los motores Ford se permite los múltiples Sprint o Maxecono dos (2) bocas estándar exterior e interior libre.

En los múltiples Ford se permite cortar su parte inferior (cámara de calefacción).

#### **14.9 Múltiple de escape:**

Libre, diseño y material. Sus gases no deberán ser descargados en dirección a los neumáticos, ni al suelo.

Su salida debe estar por dentro de los pontones. No podrán invadir el habitáculo ni cortar el piso para su pasaje.

Uso obligatorio en boxes del silenciador.

#### **ART. 15: CARBURADOR:**

De dos bocas marca Fajs 40/40 provisto por la categoría.

Se prohíbe cualquier modificación o trabajos de todo tipo de elemetos y o componentes exceptuando los especificados

Punsuar se permite agrandar el pasaje de combustible o su reemplazo.

Difusor se prohíbe cualquier tipo de modificación, se deberá hacer un orificio en los prisioneros de los difusores para la colocación de un precinto, hacer rosca en el cuerpo del carburador para sujetar cetradores, prisionero con agujero para precintar.

Emulsionadores , mod F 11 se prohíbe cualquier tipo de modificación, forma cantidad de orificios ni diámetros , la comision tecnica tendra muestra original para su verificación.

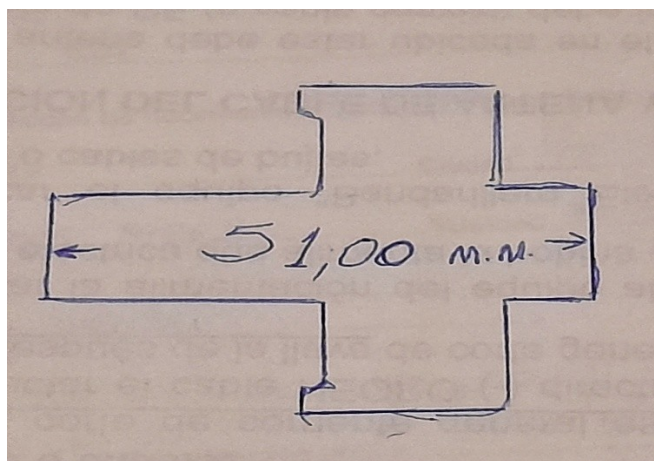
**Torre adaptadora**, se permite el hermanado con el carburador en forma concéntrica 10 mm hacia a bajo del apoyo de carburador

Diametro hasta 41 mm en + 0 de bajo se podrá sacar rebaba 5 mm hacia el conducto diametro hasta 39mm + 0 ambos lados cantos vivos el resto del los conductos deberán mantener rugosidad original.

**Toma de aire:** Libre en forma y diseño no podrá tener ningún elemento orientador de aire salvo filtro de aire altura máxima hasta 160 mm del apoyo en el carburador, su base deberá ir por debajo de las trompetas con una chapa o plástico de un espesor no mayor a 4 mm, todo aire que ingrese al motor deberá pasar por los difusores

**Medidas de difusor:**

Chevrolet 400	24 mm.
Dodge con slan six	24 mm.
Dodge con motor Ford	26 mm
Dodge con motor Chevrolet	24 mm.
Torino con motor original	26 mm.
Torino con motor Ford	26 mm.
Torino con motor Chevrolet	24 mm.
Ford Falcon	26 mm.
Ford Farline	26 mm.
Chevy	24 mm.



**15.1 Brida:**

Todos los modelos deberán utilizar una Brida de 28 mm, su ubicación será sobre la boca del múltiple de admisión.

Características de la brida:

**MATERIAL:** Aluminio/Hierro

**ESPESOR:** 10mm +/- 0,3mm

**DIAMETRO DE AGUJEROS:** Ver gráfico por modelo de automóvil.

**TOLERANCIA:** -0,3mm +0mm contante en todo su diámetro.

**Cantos vivos, sin chanfle, ni biseles y centrados.**

Todo piloto que efectuó cambio de marca o modelo de auto penalizara con una Brida, si fuera en la etapa regular, hasta que finalice la misma, o si fuera en la copa de oro hasta que finalice la copa de oro, desde el momento que lo efectuó con una brida de menos 2 mm en el diámetro de los orificios .

También penalizara el que ingrese al campeonato en la copa de oro con una brida de menos 2mm en el diámetro de los orificios que quedara hasta el final del campeonato. La brida debe estar debidamente precintada.

#### **ART. 16 BOMBA DE NAFTA**

Libre. Cantidad 1 (uno). La bomba y el regulador de presión no deben estar dentro del habitáculo.

Filtro de nafta metálico. Cantidad Libre.

#### **ART. 17: CAJA DE VELOCIDADES**

Deberá tener 4 marchas hacia adelante y una hacia atrás funcionando.

Se permite para todas las marcas de automóviles caja ZF 2,83:1-3,54:1 y Saginaw 2,78:1 todas con su interior original.

Las reparaciones serán sobre engranajes originales, consiste en reemplazar los dientes del sincronizado por una corona postiza, con este sistema se anula todo el freno de sincronizado (resorte, bolas, trabas y anillos).

Se permite en todas las marcas de automóviles reemplazar los engranajes originales (dientes helicoidales) por engranaje de diente recto, manteniendo las relaciones permitidas por el reglamento técnico de categoría.

Se permite reformar quíntuple y directa para colocarlos engranajes. El sistema de selección de cambios es el original, desplazable tipo original, con o sin frenos de sincronizado con sus respectivas trabas.

Prohibido el uso de clanes.

Relaciones permitidas:

	1°	2°	3°	4°
<b>ZF</b>	3,54:1	2,31:1	1,50:1	1:1
<b>ZF</b>	2,83:1	1,85:1	1,38:1	1:1
<b>SAGINAW</b>	2,78:1	1,96:1	1,36:1	1:1

Se prohíbe selectora secuencial y powershift. Únicamente sistema en H.

Se permite cortar la cola de la caja.

Cardan metálico de 1(una) piezas con aros metálicos de chapa de acero de 4mm de espesor como protección y sostén en sus puntas. Se permite colocar cadena

Se permite un adaptador libre diseño entre la caja y carcasa de un espesor mínimo de 30mm y un máximo de 60mm.

#### **ART. 18: DIFERENCIAL:**

Adaptación libre, NO se permite el trabado de los núcleos, ni el uso de los llamados autoblocantes. Queda terminantemente prohibido la colocación de más arandelas que las originales de fábrica (una por satélite, una por planetario. El material de las arandelas

debe ser original, prohibido el bronce, teflón, etc. Las arandelas deben tener como mínimo 0,2mm de luz tanto en el satélite como en el planetario. Las relaciones a utilizar deberán ser que equipen vehículos de gran serie.

Relaciones permitidas:3,54:1- 3,30:1- 3,07:1 y 2,86:1

#### **ART. 19: PALIERES**

Obligatoriamente flotantes. Prohibido huecos, homocinéticas o similares.

La masa debe ser de acero y montada sobre 2 (dos) rulemanes cónicos de un diámetro máximo de 45 mm de alojamiento de eje y con separador calibrado que permita el bloqueo de las tuercas.

#### **ART. 20: LLANTAS**

Se permite la colocación de separadores entre la masa y la llanta.

Se permiten llantas de aleación liviana o chapa de acero de 9" a 11" de ancho y 16" de diámetro deberán tener pintados el número de auto y clase a la que pertenece.

Prohibido labio anti deriva.

#### **ART. 21: CUBIERTAS**

Deben ser marca NA. provistas por el distribuidor oficial de la categoría Slick. OBLIGATORIAMENTE USADAS Y DE 16" x 11,5" x 26". Todas las cubiertas deberán ser presentadas a la Comisión Técnica antes de las pruebas oficiales para el control y posterior sellado, se sellarán 6 cubiertas por carrera (cantidad seis). Estas mismas se utilizarán en todo el evento. Todo auto que haya clasificado sin sellar las cubiertas perderá el tiempo logrado en la clasificación.

Se sellarán 6 cubiertas en la primera carrera del año, todas las cubiertas deberán tener la numeración con máquina scanner, las cuales serán asentadas en la planilla. En las siguientes carreras a partir de la segunda se sellarán 2 cubiertas por carrera.

Obligatoriamente se deben usar 4 cubiertas de la carrera anterior mínimo.

Todos los automóviles deben salir a las pruebas oficiales con las cubiertas selladas.

Se permiten las cubiertas ancorizadas obligatoriamente usadas.

#### **ART. 22: COMBUSTIBLE**

Se utilizará nafta de uso comercial para automóviles, de venta al público en estaciones de servicio.

NO SE PERMITE EL USO DE NINGUN TIPO DE ADITIVOS SIN EXCEPCION.

NUMERO DE OCTANOS MÁXIMOS 100 (RON)

#### **ART. 23: CARTER**

Libre, no se permite el uso de cárter seco. Obligatorio recipiente recuperador de vapores del cárter.

Se autoriza usar una chapa protectora de cárter. Medida 400mm de ancho por 700mm de largo.

**ART. 24: BOMBA DE ACEITE**

Bomba de aceite libre (exterior o interior) bomba 1 (uno) cuerpo máximo.

**ART. 25: RADIADOR DE ACEITE**

Se podrá adaptar un radiador de aceite el cual deberá estar ubicado en el vano motor no pudiendo sobrepasar la parte inferior del parabrisas.

**ART. 26: BOMBA DE AGUA**

Original del motor a utilizar. Turbina y eje libre.

**ART. 27: ALTERNADORES O DINAMO**

Libre o podrá eliminarse.

**ART. 28: POLEA DEL CIGÜEÑAL**

Libre.

**ART. 29: CUBRE VOLANTE**

Original del motor a utilizar, debiendo tener obligatoriamente una protección de chapa de acero de 4 mm de espesor como mínimo y debe cubrir como mínimo el 50 % del mismo. Prohibido aleación liviana.

**ART. 30: EMBRAGUE**

Permitido solamente los de tipo monodisco seco con placa a diafragma que equipen autos de gran serie o nacional.

El disco es libre y podrá usarse forros sinterizados.

Se permite en la placa colocar doble diafragma, reforzar flejes, enbujiar la placa al volante y a la fundición.

Se permite alivianar.

Se permite el mecanismo de embrague hidráulico.

**ART. 31: MOTOR DE ARRANQUE**

Obligatoria su colocación y funcionamiento, debe estar ubicado en su posición original.

**ART. 32: ENCENDIDO**

Por distribuidor a platino o electrónico, que equipen o hayan equipado vehículos de gran serie de Industria Argentina, en la posición original del motor a utilizar.

Orden de encendido original.

Se permite un solo platino, bobina de encendido 1 (una) libre.

Tapa de distribuidor, rotor, cables de bujías, leva, engranaje de mando libre en formas y materiales.

Se permite el alargue bajo el distribuidor para colocación de cuentavuelts mecánico.

Se permite anular y/o sacar el pulmón de avance al vacío.

Se permite variar la posición del condensador.

Se permite en los distribuidores electrónicos el intercambio de captores y módulos por cualquier otro que sea de vehículos de gran serie.

Modulo electrónico 1 (uno), captor único dentro del distribuidor.

Se permite fabricar una campana sistema hall con 6 ventanas.

En los ejes del distribuidor se permite hasta dos bujes o un rulemán tipo Torrington.

Bujía única permitida de rango térmico libre, diámetro de rosca 14mm, largo 17mm y paso 1,25mm.

### **ART. 33: RADIADOR DE AGUA.**

La parte superior de este no debe superar la parte más baja del parabrisas y tiene que estar ubicado en la parte delantera del vehículo. Delante del falso chasis. Inclinación mínima cuarenta grados (40°).

### **ART. 34: VOLANTE DEL MOTOR**

De acero u original de fundición, puede ser alivianado debiendo conservar su diámetro original.

Se prohíben los de aleación liviana.

### **ART. 35: LASTRE**

Deberá ser exclusivamente de bloques sólido de plomo sujeto con dos tornillos de diámetro mínimo de 5/8 de pulgadas, de acero, de alta resistencia con agujeros para precintar. Para el caso en el que el lastre vaya colocado en el piso del vehículo deberá llevar una arandela de 50mm de diámetro con un espesor de 4mm. En caso de colocarlo en la estructura de seguridad se soldarán al caño de las mismas dos orejas donde se abulonará el lastre de la misma manera anteriormente descrita. El lastre no podrá ser soldado al vehículo para poder ser pesado en forma independiente del mismo.

El lastre deberá ir colocado en el habitáculo.

### **ART. 36: MUY IMPORTANTE**

La comisión técnica se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del vehículo para ser analizado y/o revisado sin que medie denuncia alguna.

Quien cambie motor con posterioridad de la clasificación perderá los tiempo o posiciones obtenidas y largara en la última posición en la prueba que corresponda.

En las puertas delanteras izquierdo deberá estar escrito el nombre y grupo sanguíneo del piloto (en la parte de chapa).

Obligatoriamente el parabrisas, luneta, ventanillas delanteras serán transparente e incoloro

En la luneta trasera se prohíbe todo tipo de inscripción, que obstruya la visibilidad; en el parabrisas delantero se permite una banda de 25cm de ancho como máximo desde el borde superior del mismo.

Solo se permite en las ventanillas delanteras una franja de hasta 15cm de ancho desde el gotero del techo. Los tráiler de los autos de carrera deberán poseer número y clase del automóvil transportado.

Se permite agujeros de ventilación para descarga de aire en la luneta trasera.

### **ART. 37: NÚMERO Y CLASE IDENTIFICATORIO**

Serán ubicados en las ventanillas traseras "únicamente".

### 37.1 Ubicación y diseño del número distintivo:

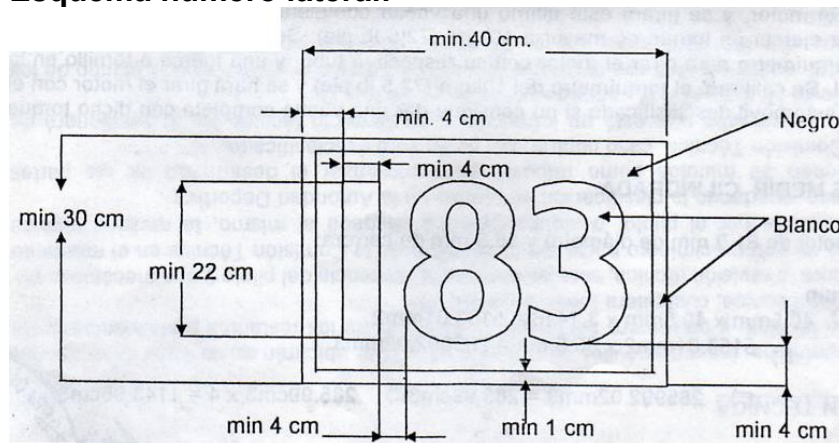
Los números deberán ser colocados en los acrílicos laterales traseros y parabrisas. El diseño de la/s cifra/s debe ser de trazo clásico, sin adornos ni agregados que pueden dificultar la lectura.

En cada lateral deberá pintarse el nombre de los tripulantes y grupos sanguíneos de los mismos en un rectángulo lo suficientemente grande como para contener carácter de 4cm de altura. No en el acrílico.

### 37.2 Numero distintivo lateral:

En los laterales, la/s cifra/s que formen el número del auto serán de color blanco sobre un rectángulo de color negro, ribeteado con un filete de color blanco. El rectángulo negro deberá medir como mínimo 30cm de altura por 40cm de ancho. Los números blancos tendrán una altura mínima de 22cm y un brazo de 4cm de espesor. El ribete blanco tendrá un espesor no inferior a 1cm. La separación mínima entre número será de 4cm, al igual que la distancia mínima de los números al borde del rectángulo

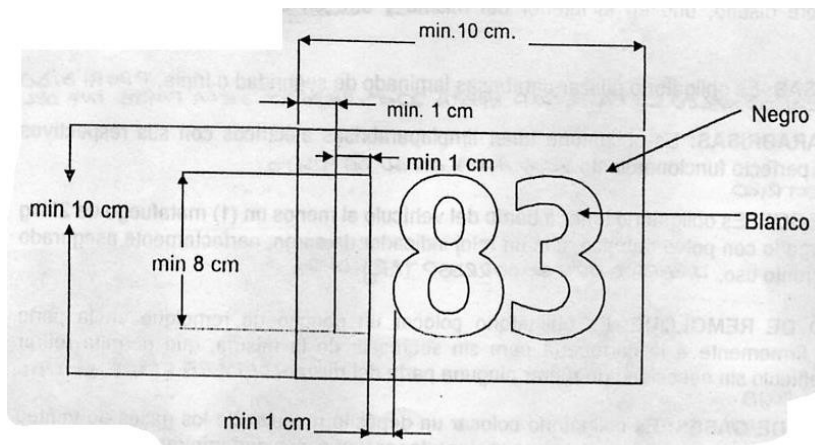
#### Esquema numero lateral:



### 37.3 Numero distintivo frontal y trasero:

Deberá ser colocado en la parte inferior derecha del parabrisas junto al apellido del piloto. Las letras del apellido deben tener 5 cm de altura. La/s cifra/s que forman el número del auto será de color blanco sobre un rectángulo de color negro. El rectángulo negro deberá medir como mínimo 10cm e altura por 10cm de ancho. Los números blancos tendrán una altura mínima de 8cm y un trazo de 1cm de espesor. La separación entre números será de 1cm, al igual que la distancia mínima de los números al borde del rectángulo.

El N° trasero deberá ser colocado en la parte posterior del automóvil (cola) con las características arriba detallada.



### **ART. 38: MEDIDAS DE SEGURIDAD**

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

**A – En las puertas:** cerraduras visibles desde el exterior que posibiliten su apertura, Redes de seguridad normalizadas, las cuales deberán ir tomadas a la jaula antivuelco cubriendo la superficie del piloto. Se prohíben los cerrojos en las puertas.

**B – Extintor:** Es obligatorio tener a bordo del vehículo. Cantidad: 2 UNO (1) de 5 kilos (cinco kg.) de capacidad, deberá llevar pintado el número del auto al que pertenece con pintura esmalte sintético y en lugar visible, AFFF (de espuma) o halon con reloj indicador de carga, marbete del año en curso y opds correspondiente, sujeto con suncho metálico. Dos salidas, una al carburador y la otra a la salida de la boca del tanque de nafta. Debe tener un mecanismo que permita accionarlo desde el interior o exterior del vehículo. El exterior debe ser colocado del lado derecho, sobre el torpeda y perfectamente señalizado. OTRO matafuego **de dos kilos y medio (2 1/2 kg.) manual al alcance de la tripulación.**

**C – Cortacorriente:** uno en el exterior, del lado derecho del torpeda enmarcado en un círculo o triángulo rojo. El otro en el interior al alcance del piloto.

**D – Faros de stop:** acrílico color rojo ubicados en la luneta trasera uno a cada lado dentro del habitáculo. Deberán poseer en su interior material reflectante. Se prohíben los lineales. Superficie mínima: 64 cc2 (8 cm por lado). Potencia mínima 15 wts.

**E – Faros de lluvia:** Uno (1) en el centro en la parte superior de la luneta, acrílico color amarillo. Deberán poseer material reflectante. No se permiten los lineales. Deberán tener una lámpara mínimo, de 15 wts. de potencia cada uno de ellos. La Comisión Técnica se reserva el derecho de no admitir los faros que crea que no brinden seguridad. Superficie mínima 64 cm2 (8 cm por lado).

**F – Cinturones de seguridad:** Deben ser del tipo arnés de 5 puntos de anclaje únicamente. Homologados de competición, debiendo estos estar abulonados a la jaula con bulones de 3/8 como mínimo. Hebillas y anclajes de acero. Cinta ancha de 3 pulgadas o 75 mm como mínimo.

**G – Limpia y lavaparabrisas:** en perfectas condiciones de funcionamiento.

**H – Parabrisas de seguridad:** aquellos vehículos que no lo posean, sus ocupantes deberán tener antiparras o casco con visor de lo contrario serán excluido de la prueba.

**I – Precintos:** todos los vehículos deberán tener un sistema que permite precintar el carburador, caja de velocidades, diferencial, un amortiguador delantero y un amortiguador trasero. Los precintos del diferencial serán dos, uno a cada lado de la tapa, puestos de

forma que abracen un bulón y la tapa o la tapa con el cuerpo del diferencial. El precinto de la caja deberá abrazar uno de los bulones que sujetan la caja con el cuerpo de la caja, o el adaptador. Debe ser visible desde abajo para su control. Los de los amortiguadores deben estar colocados en algún bulón de sujeción del amortiguador de forma que sea necesario cortar el precinto para su extracción. El precinto de la tapa de cilindros debe abrazar un bulón de la tapa con la tapa de cilindros o block motor. Todos los precintos deben estar perfectamente colocados en el ingreso a parque cerrado cuando termina la clasificación correspondiente a cada clase. El piloto que no cumpla con este requisito se le retirará el tiempo clasificatorio.

**J – Cañerías de combustible:** Dichas cañerías deberán ser de manguera mallada o de material ignífugo por dentro del habitáculo.

**K –Volante automático:** de extracción rápida obligatorio. (Para facilitar la extracción el piloto en caso de accidentes) Prohibido las empuñaduras de madera.

**L \_** Deberá contar con redes de ventanillas de ambos lados, colgadas de la jaula y sostenida por una banda elástica.

**M – Silenciador de escape:** Se utilizará sin excepción dentro del parque cerrado y boxes.

**N – Ganchos de remolques:** Atrás y adelante perfectamente señalizados por una flecha, no pudiendo sobresalir de la línea de la carrocería.

**Ñ – WEB oficial:** El vehículo deberá poseer en un lugar visible la leyenda [www.tcregional.com](http://www.tcregional.com). perteneciente a la web oficial de la A.de Volante del T.C.R. Luneta trasera, parte inferior.

**O –** La AVTCR se reserva el derecho de colocar en todos los automóviles publicidad para beneficio de la asociación.

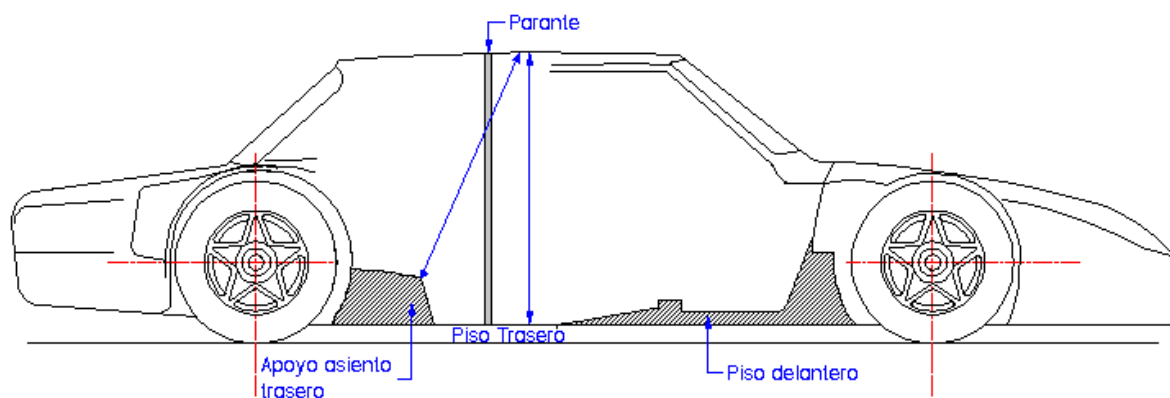
**P \_ Recuperador de gases metálico:** Un litro mínimo.

No debe permitir el derramamiento de líquido al exterior.

**Q - Es obligatorio para todo piloto en las pruebas libres y competencia el uso de Buzo y casco homologado, Protector cervical (Tipo Hans), capucha, guantes, botitas y remeras ignífugas. Todos estos elementos deberán contar con las respectivas homologaciones o aprobaciones que certifiquen la utilización en competencia de automovilismo.**

**R BUTACAS:** Butaca de competición con apoya cabeza integrado, de marca reconocida, sujeta a la jaula de seguridad.

## EL PRESENTE REGLAMENTO QUEDARA ABIERTO LAS 3 PRIMERAS CARRERAS



Altura de techo a piso:

<b>CHEVY</b>	1160mm
<b>FALCON</b>	1200mm
<b>CHEVROLET 400</b>	1150mm
<b>DODGE</b>	1170mm
<b>TORINO</b>	1160mm

Altura del techo al apoyo del asiento trasero:

<b>CHEVY</b>	1060mm
<b>FALCON</b>	1130mm
<b>CHEVROLET 400</b>	1090mm
<b>DODGE</b>	1060mm

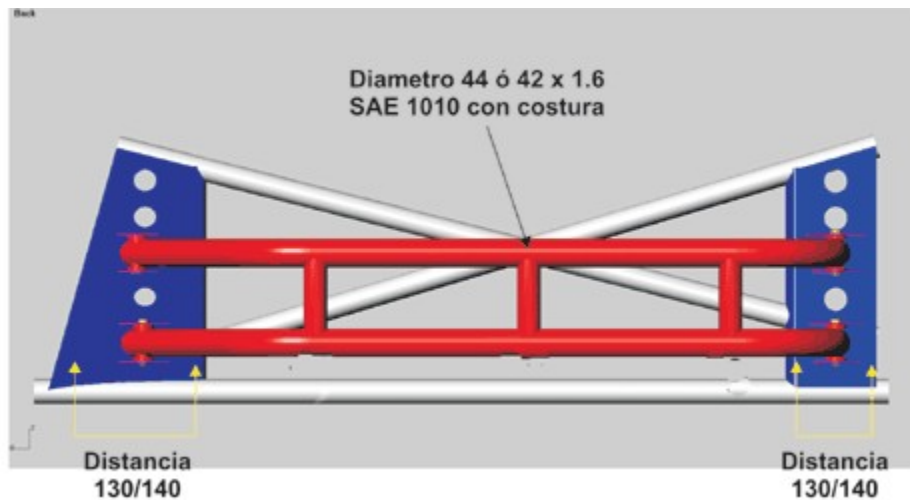
**Diferencia mínima:**

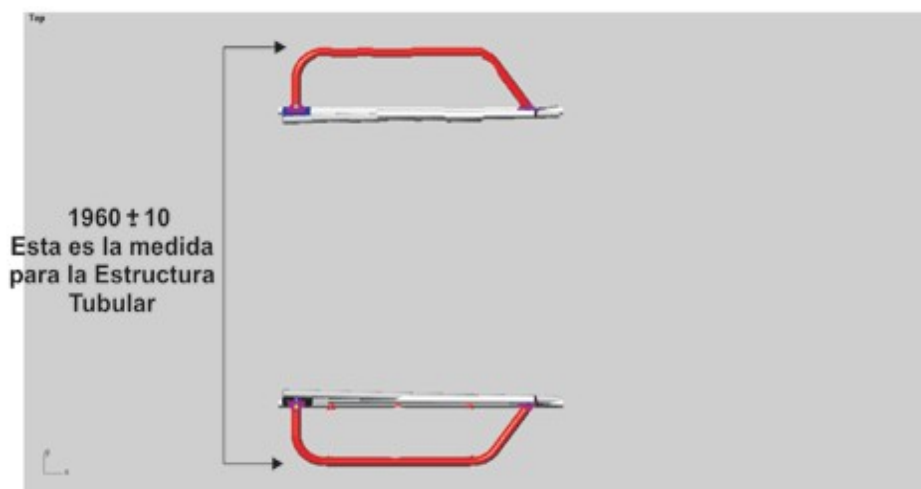
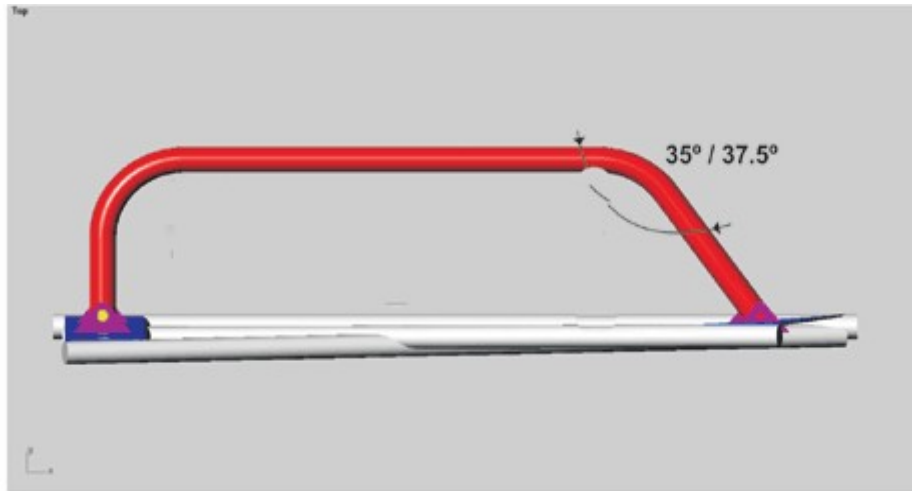
De piso trasero al piso delantero 20mm hacia arriba.

Todas estas medidas serán tomadas en el centro del techo en la línea de los parantes.

**Planos Adjunto. Pontones**

**Plano 1**

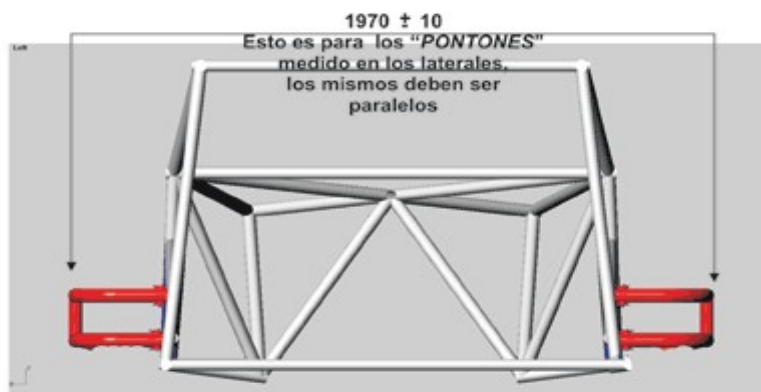


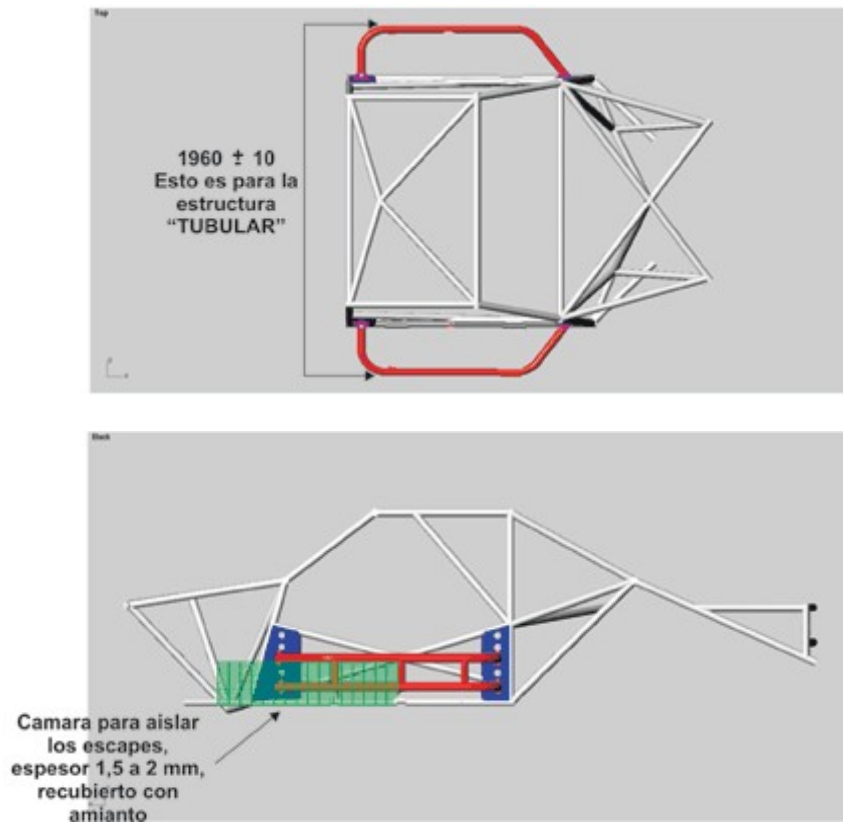


**Planos Adjunto. Pontones**

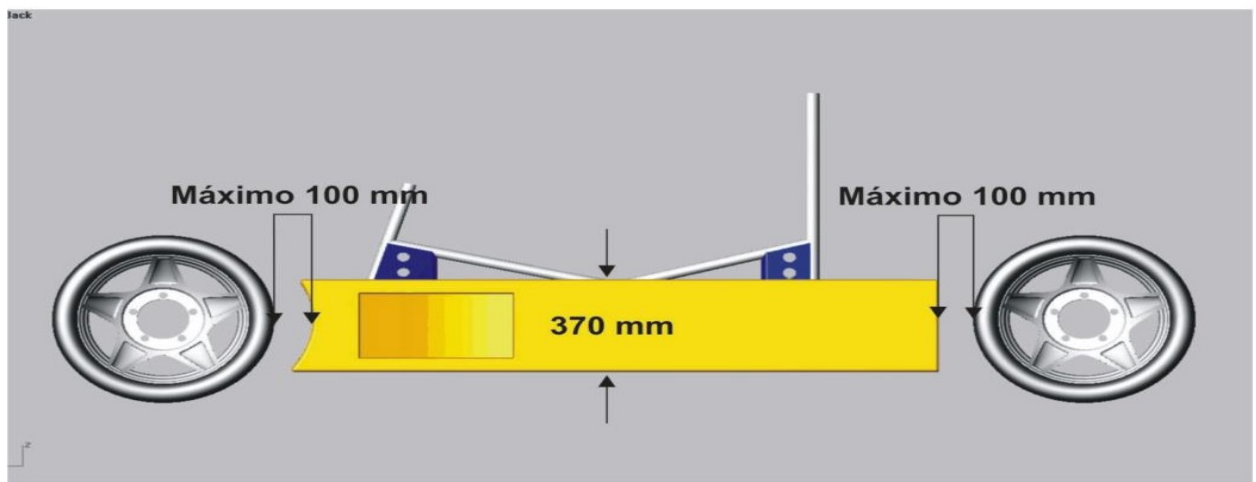
Se permite hacer un cajon de aluminio o chapa de acero para el alojamiento del escape. Sujeción libre.

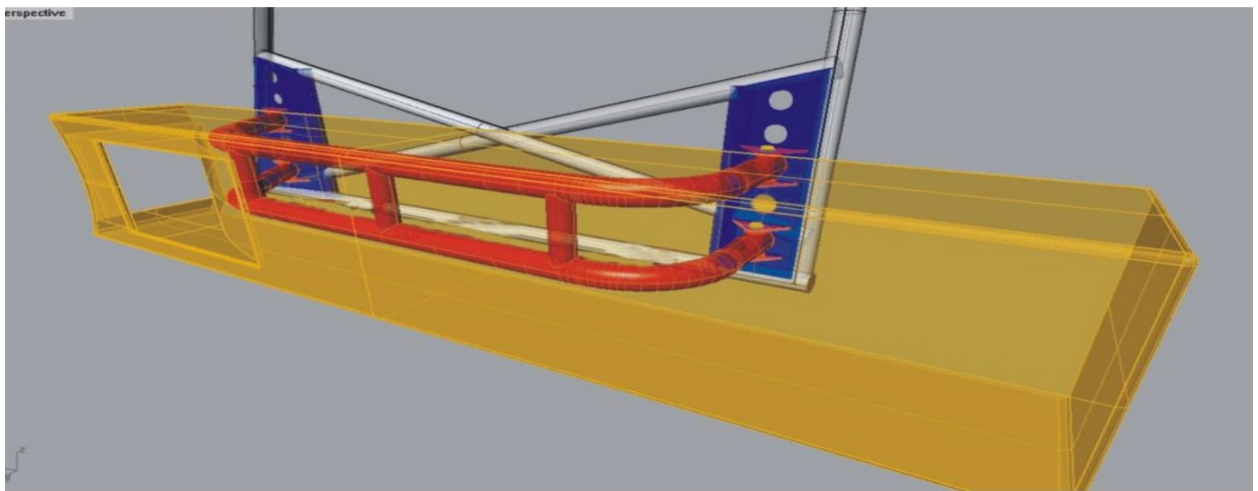
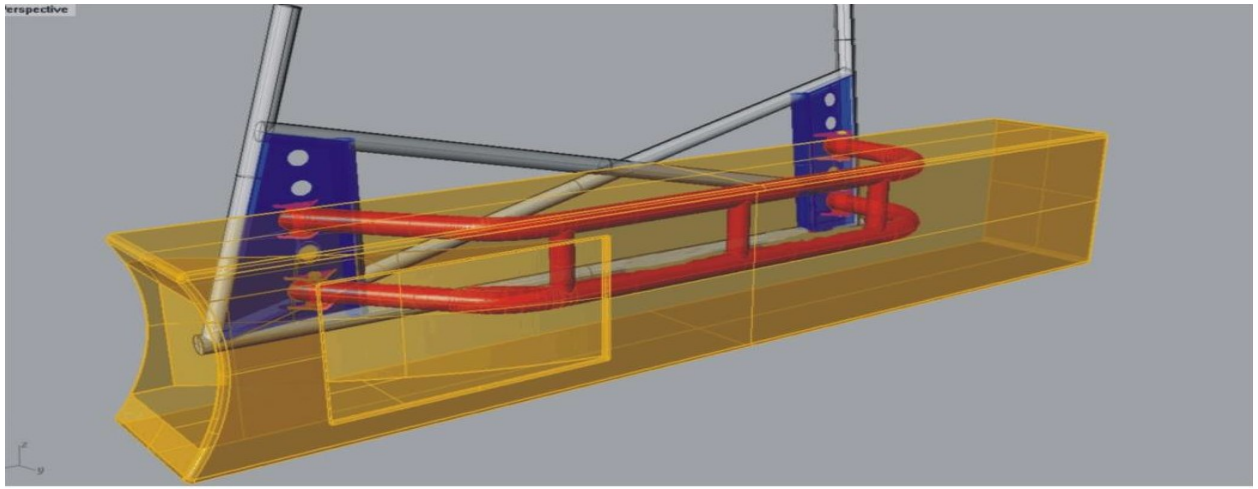
**Plano 2**





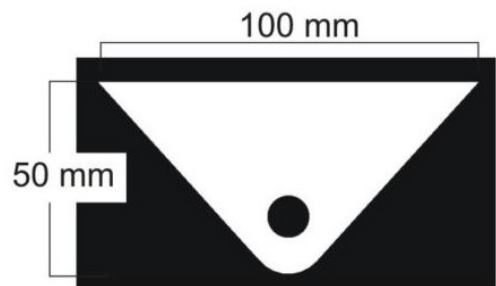
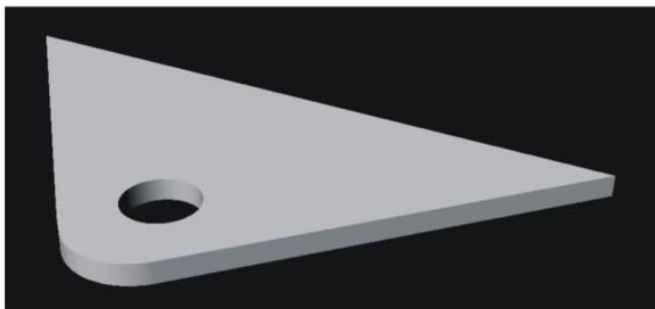
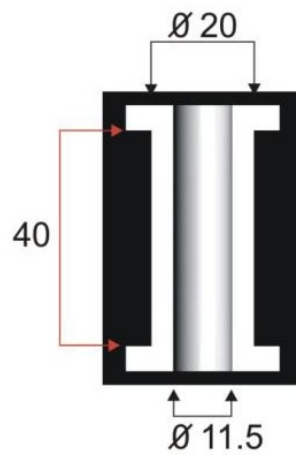
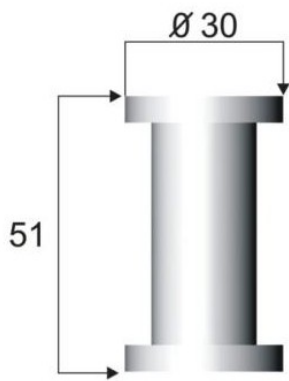
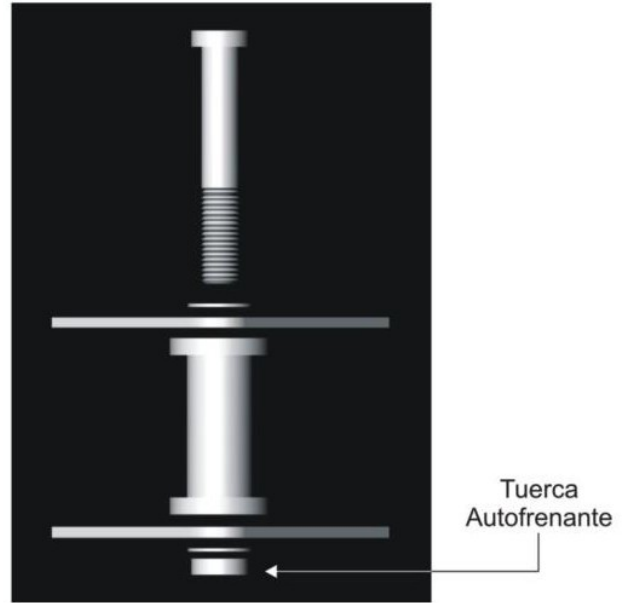
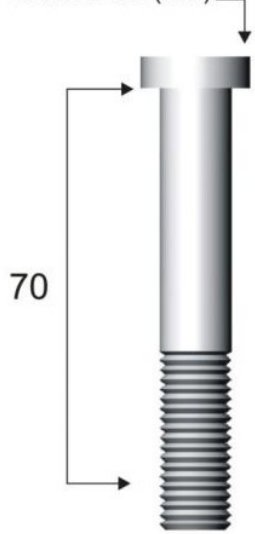
**Planos Adjunto. Pontones  
Plano 3**





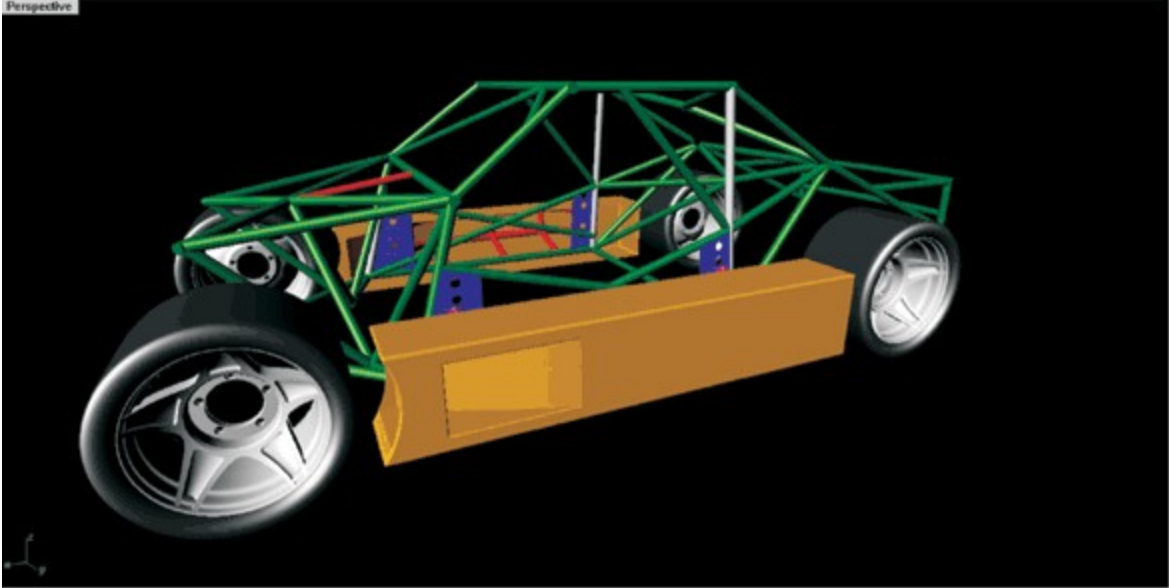
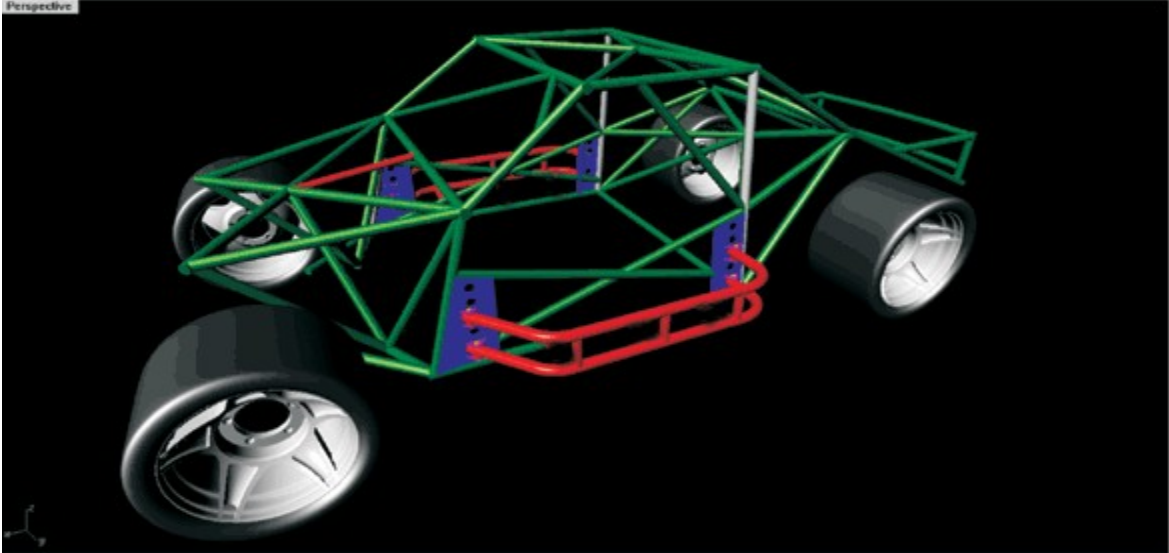
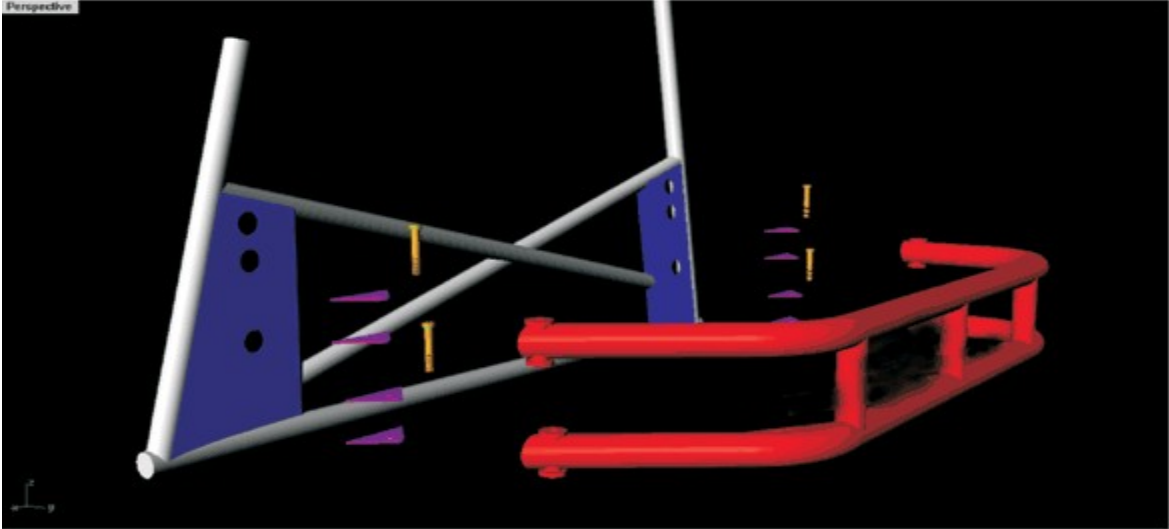
**Planos Adjunto. Pontones  
Plano 4**

7/16" GRADO 8.8 (min)



Planos Adjunto. Pontones

Plano 5



**Art 40 CONTROL TÉCNICO FINAL:** Terminada la Prueba Final se realizara un sorteo con diez bolillas, con distinto elementos del vehículo, para el desarme. Cada piloto y/o concurrente sacara una sola bolilla. El Comisario Técnico o el Comisario Deportivo podrán pedir cualquier otro elemento para el Desarme.

**Obligatorio al 1° y 2°**

relación de Compresión

Carrera y diámetro

Alzada y Bridas

**Bolilla 1:**

Carburador

Múltiple de Admisión

Torreta

Toma de aire

Tapa de cilindros

Brida (si corresponde)

**Bolilla 2:**

Pistones y Biela

Espesor de aros

Peso de cigüeñal

Encendido

Brida (si corresponde)

**Bolilla 3:**

relación de caja

Diferencial

Control del núcleo

Brida (si corresponde)

**Bolilla 4:**

Amortiguador

Anclajes

diámetros de disco de frenos

Caliper

Brida (si corresponde)

**Bolilla 5:**

Rulemanes

Masa de ruedas

Punta de ejes

Elasticos

Brida (si corresponde)

**Bolilla 6:**

Trocha

Distancia entre ejes

Altura del auto

Brida (si corresponde)

**Bolilla 7:**

Cardan

Embrague

Palieres y cola

Brida (si corresponde)

**Bolilla 8:**

Altura y posición del motor

Control de pisos

Altura de techo a pisos

Brida (si corresponde)

**Bolilla 9:**

Parrilla de suspensión

Elementos de dirección

Extremo

Tensores

Rotulas

Brida (si corresponde)

**Bolilla 10:**

Trompas

Piso del lado de abajo

Anclajes de suspensión

Control y altura de largueros del chasis

Brida (si corresponde)

**ARTICULO 41 : SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO.**

Es obligatorio el uso del “Sistema de Banderillero Electrónico” homologado

- Marca: Lisso

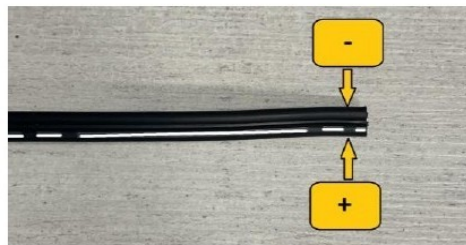
# Manual de instalación Banderillero electrónico



## 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.

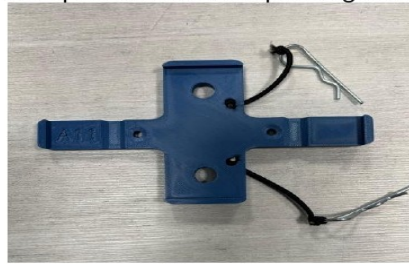
**NO** colocar el equipo cerca de la bobina de encendido o cables de bujías.

### 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.



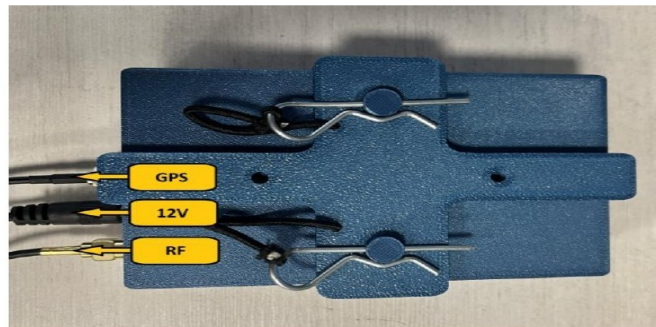
GPS



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.



El kit de instalación contiene: base soporte, cable de 12v, cable de antena RF, antena RF, antena GPS y debe ser provisto por la empresa Lisso SRL