



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO TC BONAERENSE

CLASE E AÑO 2026



INDICE - REGLAMENTO TECNICO CLASE E 2026.

- Artículo 1º: Vigencia
- Artículo 2º: Disposiciones Generales
- Artículo 3: Categoría.
- Artículo 4: Automóviles Admitidos.
- Artículo 5: Seguridad
- Artículo 6: Estructura
- Artículo 7: Chasis
- Artículo 8: Paragolpes
- Artículo 9: Alerones
- Artículo 10: Carrocería
- Artículo 11 Piso:
- Artículo 12: Tren delantero
- Artículo 13: Eje Trasero
- Artículo 14: Suspensión Delantera y Trasera
- Artículo 15: Frenos
- Artículo 16: Cardan
- Artículo 17: Llantas
- Artículo 18: Neumáticos
- Artículo 19: Acumulador Eléctrico
- Artículo 20: Luces
- Artículo 21: Tanque de Nafta
- Artículo 22: Cañería de Combustible y bomba de nafta
- Artículo 23: Combustibles
- Artículo 24: Matafuegos
- Artículo 25: Cinturones de Seguridad
- Artículo 26: Peso
- Artículo 27: Vestimenta
- Artículo 28: Red
- Artículo 29: Espejos
- Artículo 30: Volante
- Artículo 31: Motores permitidos

Artículo 32: MOTORES:



Artículo 33: MOTORES 6 CIL:

- 33.1- BLOCK
- 33.2- COJINETE DE BIELA Y BANCADA
- 33.3 - PISTONES, BIELAS, PERNOS, AROS Y SEGUROS
- 33.4 - CIGÜEÑAL
- 33.5 - ARBOL DE LEVAS
- 33.6 - BOTADORES
- 33.7 - RESORTES, PLATILLOS, SEGUROS, VÁLVULAS, GUIAS, RETENES
- 33.8- VARILLA LEVANTA VÁLVULAS
- 33.9 - BALANCINES
- 33.10- TAPA DE CILINDROS
- 33.11 - MÚLTIPLE DE ADMISIÓN
- 33.12 - MÚLTIPLE DE ESCAPE
- 33.13 - CARBURADOR
- 33.14 - TORRE PARA CARBURADOR / BRIDA
- 33.15 - DISTRIBUIDOR
- 33.16 - ENCENDIDO
- 33.17 - LUBRICACIÓN
- 33.18 - VOLANTE DE MOTOR
- 33.19 - EMBRAGUE
- 33.20 - Protección de Motor 6 Cilindros

ARTICULO 34: MOTORES 4 CIL:

ARTICULO 35: MOTORES VARILLEROS:

- 35.3- COJINETES DE BIELAS Y BANCADAS:
- 35.4 - Pistones
- 35.5 - PERNOS DE PISTON:
- 35,6 - Bielas
- 35.7 - Bulones de Biela
- 35.8 - Cigüeñal – cilindrada
- 35.9 - Botadores
- 35.10 - RESORTES, PLATILLOS, SEGUROS DE VÁLVULAS, RETENES
- 35.11 - VARILLA LEVANTA VÁLVULAS
- 35.12 - Árbol de Levas
- 35.13 - BALANCINES
- 35.14 - TAPA DE CILINDROS
- 35.15 - Múltiple de Admisión

ARTICULO 36: MOTORES ARBOL DE LEVAS A LA CABEZA:

- 36.1 - BLOCK
- 36.2- ARBOL DE LEVAS
- 36.3 - BALANCINES
- 36.4 - GUIA DE VALVULAS
- 36.5 - VALVULAS
- 36.6 - CIGÜEÑAL / CILINDRADA
- 36.7 - COJINETES
- 36.8 - BIELAS
- 36.9 - BULONES DE BIELAS
- 36.10 - PERNO DE PISTON
- 36.11 - SEGUROS DE PERNO DE PISTON
- 36.12 - PISTONES
- 36.13 - AROS
- 36.14 - ENGRANAJE DE MANDO DE BOMBA DE ACEITE o DISTRIBUIDOR
- 36.15 - BOMBA DE ACEITE
- 36.16 - FILTRO DE ACEITE
- 36.17 - TENSORES Y POLEAS



- 36.18 - TAPA DE CILINDRO
- 36.19 - BOTADORES
- 36.20 - RESORTES, PLATILLOS Y TRABAS DE VALVULAS
- 36.21 - MULTIPLE DE ADMISION

ARTICULO 37 - EXCLUSIVO PARA TODOS LOS MOTORES 4 CILINDROS:

Artículo 38: Carburador MOTORES 4 CIL

Artículo 39 Torre de carburador / BRIDA:

Artículo 40: Filtro de Aire

Artículo 41: El Volante del Motor

Artículo 42: Embrague

Artículo 43: Protección de Motor

ARTICULO 44: PARA TODOS LOS MOTORES 4 Y 6 CILINDROS:

Artículo 45: Caja de Velocidad

Artículo 46: Bomba de Aceite

Artículo 47: Motor de Arranque

Artículo 48: Electro ventilador

Artículo 49: Escape

Artículo 50: Bomba de Agua

Artículo 51: Polea de Cigüeñal

Artículo 52: Respiraderos

Artículo 53: Carter de Aceite

Artículo 54: Sistema de Encendido

Artículo 55: Alternador

Artículo 56: Bobina

Artículo 57: Bujía

Artículo 58: Refrigeración

Artículo 59: Tapones de Agua

Artículo 60: Termostato

Artículo 61: Compresión para todos los motores





FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO TC BONAERENSE CLASE E AÑO 2026



Artículo 1º: Vigencia

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2026

Artículo 2º: Disposiciones Generales

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

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

Las dudas originadas por el presente reglamento deberán ser consultado por escrito a la FRAD Metropolitana, única autorizada interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo respuesta por el mismo medio.

Ningún elemento original del motor, caja y diferencial podrá cumplir una función distinta a la especificada por el fabricante, o de la función previa por el presente reglamento en caso de ser 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.

Artículo 3: Categoría.

Los automóviles serán agrupados en la CLASE E.

A) Todos los elementos del vehículo no especificados en este reglamento técnico, deberán ser originales de fabricación nacional, no permitiéndose los especiales de competición caso de reclamaciones o verificaciones. La comisión técnica utilizara para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica.



- B) A los señores preparadores, corredores y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este reglamento técnico de la categoría, deberá hacerse por escrito ante la comisión quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo, previa autorización de la Frad Metropolitana.
- C) Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.

Artículo 4: Automóviles Admitidos.

PROTOTIPOS de Construcción Artesanal según las Características Presentes en este Reglamento.

El automóvil será de tipo BIPLAZA, con un asiento dispuesto del lado izquierdo dentro de la carrocería.

Por ser automóviles prototipos de construcción artesanal, se permite butaca construida en chapa de acero, fibra, moldeadas en la misma carrocería, o en poliuretano como en los automóviles de Formula. Con apoya cabeza bien dimensionados, sólidamente abulonada o soldada al chasis. Tapizado opcional. El apoya cabeza será solidario a la butaca, jaula o carrocería.

Obligatoriamente deberá poseer techo, que podrá cumplir funciones de alerón, y el que a su vez deberá cubrir la totalidad de la jaula protectora de seguridad, previéndose un fácil acceso y descenso de los ocupantes.

Deberá poseer también un cierre de apertura del mismo desde el interior y exterior, el que deberá ser de fácil y rápida apertura aun en casos de extrema seguridad.

Parabrisas inastillables transparentes

Limpiaparabrisas y Lavaparabrisas

Se extiende al año 2026 el uso de la rejilla tipo malla sima como máximo 50x50 con alambre mínimo de 3 mm de diámetro a modo de parabrisas como protección del piloto.

Artículo 5: Seguridad

Es obligatoria la instalación de una barra de seguridad antivuelco, debiendo estar construida en forma tal que brinde suficiente seguridad al piloto. Deberá tener cuatro puntos de apoyo no alineados tomados al chasis en sectores de mayor fortaleza.

El montaje deberá ser soldado al arco delantero. El arco principal deberá sobrepasar el casco en no menos de 5 cm. de la parte inferior al casco, estando el piloto sentado y con los cinturones de seguridad colocados.

El diámetro exterior mínimo del caño del arco principal será de 35mm exterior y 3 mm de espesor, o de 38 mm. exterior y 2 mm. de espesor. El material deberá ser acero al carbono.

Artículo 6: Estructura

La carrocería deberá tener un carenado donde el piloto tenga protegidas las piernas hasta la cintura, tanto en el exterior como en el piso y en la zona del motor hasta el tren trasero. El sector del motor y embrague deberá tener una chapa de acero de un espesor mínimo de 3 mm., cubriendo la totalidad del cubre volante, debiendo ser el material de acero.

Se prohíbe en esa zona el uso de plásticos o maderas.

Es obligatoria la colocación de pontones o caños laterales que no superen el ancho de las ruedas para evitar enganches y montajes. Los pontones deberán construirse en caño estructural con las siguientes medidas mínimas (diámetro min exterior 1" y espesor 2 mm.), con cuatro (4) anclajes en el chasis, con sistema de tornillos o soldados, con una altura mínima de 50 mm por encima de los centros de las ruedas. La distancia entre las ruedas y el pontón en la parte anterior y posterior del vehículo deberá impedir el ingreso de una rueda y quedará a consideración de la comisión técnica. Podrán revestirse en fibra de vidrio, aluminio, etc. Las ruedas podrán sobresalir de la línea lateral del pontón como máximo 7 cm. Su construcción es de libre diseño.

Artículo 7: Chasis

Es libre su construcción, debiendo poseer dos largueros que puedan ser totalmente tubulares con un perfil estructural (no menor a 2 mm.) que hace las veces de chasis.

La distancia entre los centros de los ejes deberá ser como máximo **2,40 mts.** Es obligatoria la colocación de piso integral.

En la parte trasera deberá poseer **dos caños mínimo 38 mm x 2** en forma vertical de manera que impidan que el diferencial pueda golpear la parte trasera del piloto.

El ancho del chasis en la parte del piloto deberá medir como mínimo 90 cm en el interior.

Artículo 8: Paragolpes

No se permite ningún tipo de paragolpes delanteros, el chasis en la parte delantera deberá estar como máximo a 40 mm de la parte delantera de las ruedas. Excepto el anclaje para lanza de remolque, o toma de aire para enfriamiento de los frenos. Es obligatorio el uso de paragolpes trasero el diámetro mínimo del caño para su construcción es de 25 mm **mínimo** y espesor 2 mm mínimo, El ancho del mismo debe proteger como mínimo el 75% de las cubiertas traseras.

Artículo 9: Alerones

Parte delantera: No se permite alerón. B) Se permite el uso del alerón en la parte posterior del vehículo, con un ancho máximo igual a la trocha trasera y una altura mínima del plano inferior del techo. Este podrá ser parte del techo.

Anclaje libre pero que no pueda desprenderse y deberá estar fijo. No se podrá accionar o modificar en carrera desde el habitáculo.

Ubicación hacia atrás y altura sobre el techo: Libre

Artículo 10: Carrocería

Capot opcional su colocación de libre diseño y materiales de manera que no impida la visión del piloto y que no supere las ruedas delanteras en más de 50mm. Podrá ser de una o varias partes. Se podrá colocar una trompa de construcción libre que puede superar como máximo 50 mm de las ruedas delanteras construida de chapa, aluminio o fibra con estructura de 16 mm máximo.

Se permite un cerramiento en la parte del acompañante para tapar la parte derecha. Esto no puede superar la línea del paragolpes trasero.

Guardabarros Traseros LIBRES. Estos no podrán exceder la línea del Pontón hacia afuera y no podrán exceder la línea del paragolpes trasero.
Aerodinámica del capot, trompa y carrocería libre.

Se considera parte delantera del vehículo desde el torpeda (Línea del parabrisas) hacia adelante.

La construcción aerodinámica es libre.

Artículo 11 Piso:

Forma libre, que no supere la línea de las ruedas delanteras en su largo o ancho o la línea del paragolpes trasero. Debajo del piloto deberá ser de acero.

Artículo 12: Tren delantero

Deberán ser de tipo eje rígido, su construcción y anclaje es libre. Material: acero.

Punta de eje libre diseño y material, manteniendo masa y rodamiento de Gran Serie o su remplazo por manguitos de los usados en los palieres flotantes.

Trabajos libres para comba y avance.

Anclaje libre.

Para los que durante 2025 corrieron con parrillas, se permite mantener dicha suspensión en 2026.

Para el año 2027, todos deberán utilizar Eje rígido.

Artículo 13: Eje Trasero

Deberá ser rígido y propulsor del vehículo. Dana 30 o 44 y relaciones de serie.

Se prohíbe el uso de diferencial autoblocante. Se prohíbe la instalación de cualquier dispositivo que trabe los palieres anulando el efecto diferencial no se permite el uso del sistema de eje de Dio. La comba de las ruedas traseras no deberá ser mayor a 1,5 grados en negativo o en positivo. Es el palier flotante de uso obligatorio: Libre.

Prohibidos palieres huecos, homocinéticas, o con bolas.

Artículo 14: Suspensión Delantera y Trasera

Es libre su construcción, al igual que los materiales a utilizar. No se permite el uso de amortiguadores regulables en su dureza (interpretese externa) como así también amortiguadores a gas presurizados.

Los amortiguadores deberán ser bitubos de fabricación nacional y con el pistón y válvula de fondo Sinterizados con diámetro máximo de pistón y tubo interior de 35 mm.

Trabajos libres

Se permite el uso de barra antirolido, libre construcción. No se permite el uso de balancín en los amortiguadores.

El anclaje de los ejes será libre.

Artículo 15: Frenos

Hidráulicas en las cuatro ruedas, de funcionamiento eficaz. Es obligatorio el uso de doble circuito de frenos. Dos bombas. Flexible o caño libre.

Prohibidos discos perforados.

Se permite discos ranurados no concéntrico solidos o ventilados de gran Serie, fabricación nacional de un máximo de 275 mm. NO FLOTANTE. Adaptación libre.

Se permite discos traseros y delanteros sujetos con los tornillos de rueda.
Ancho máximo de los discos 25,5 mm

Calipers de gran serie.

Se permite el uso de pastillas de freno, bombas y líquido libre.
Se permite toma de enfriamiento hacia los discos.

Artículo 16: Cardan

Forma y diseño libre. El eje del cardan deberá contar con una protección de chapa de acero, cuyo espesor será superior a 2,5 mm en su largo total y dos protecciones caño mínimo 7/8" de pulgadas x 2 mm rodeando cada cruceta. La chapa podrá ser perforada brindando seguridad.

Artículo 17: Llantas

Diámetro 14" de diámetro ancho máximo de 8" (pulgadas). Su material es libre.
En las primeras 2 carreras que corra el piloto en 2026 Se permiten 13, 14 o 15.

Artículo 18: Neumáticos

En las primeras 2 carreras que corra el piloto en 2026 Se permite slick usadas 13, 14 o 15.

Después deberán ser únicamente las NA 14 x 7 que entrega la categoría, por sorteo.
Cantidad: 6 (seis) neumáticos la 1° carrera que las coloca y dos neumáticos por cada fecha siguiente. No acumulativos.

Los neumáticos deberán ser sellados, pintados y/o precintados, para utilizarse en las competencias de la categoría (se entiende por competencia a la clasificación, series y finales). Permitido cubiertas slick anconizada solo para lluvia, cualquier medida y marca con llanta de 8" máximo. Estos serán los únicos admitidos, como autorizados, debiendo utilizar el mismo procedimiento en caso de ser reemplazados. Los neumáticos para esta clase serán sellados en la técnica con un cuño calórico marcando siglas de la categoría y numero de auto. Los neumáticos sellados se los denominará, neumáticos oficiales. La falta de sello, pintura o precinto será motivo de sanción. Ejemplo: pérdida de tiempo en clasificación y/o series clasificatorias, y exclusión en las finales. Esta clase contara con un adicional de neumáticos que quedaran a consideración del o los comisarios técnicos para el caso de roturas o deterioros que las autoridades mencionadas consideren y autoricen a su remplazo. Para tal efecto se deberá tener en cuenta el deterioro del neumático. En el caso que la rotura se produzca en competencia (clasificación, serie o final) se autoriza al vehículo a ingresar a boxes a cambiar el neumático dañado por uno alternativo (reglamentario no nuevo, sellado o registrado del vehículo). En caso de neumático bloqueado por cada 2 se autoriza 1 con el desgaste de la dañada. Si el desgaste es mayor al 50% se autorizará 1 con desgaste 50 %. En caso que el desgaste fuera inferior al 50% se autorizará un remplazo (a consideración del técnico)

Artículo 19: Acumulador Eléctrico

De 12 volts. Deberá estar ubicado a una distancia prudencial del tanque de combustible y deberá estar fijado a la carrocería o chasis con un montaje adecuado de máxima seguridad. Es obligatoria la instalación de una llave de corte de corriente en la línea principal al alcance del piloto. Es obligatorio que el acumulador este con una tapa protectora de goma o plástico.

MEDIDAS DE 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.

Artículo 20: Luces

Es obligatoria la instalación de dos (2) luces de stop colocadas a una distancia no menor a 80 cm. entre una y otra, que sean perfectamente visibles, de color rojo. El mecanismo interruptor de corriente debe ser accionado a través del pedal de freno.

Ubicadas a no menos a un metro de altura.

Debe ser de funcionamiento probadamente efectivo.

Deberá tener una Luz de color amarillo entre las dos de stop de accionamiento manual en caso de lluvia o visibilidad reducida.

Las lámparas a utilizar no deben ser menores de 15 watts y deberán estar colocadas en la parte superior de la jaula antivuelco.

Artículo 21: Tanque de Nafta

Deberá estar construido en material resistente y ubicarse en un lugar que no ofrezca peligro a los choques, siempre dentro de la carrocería. También estará provisto de un respirador único o múltiple con un sistema anti derrame, es decir con extremo invertido. Deberá contar con una protección o paragolpes.

Artículo 22: Cañería de Combustible y bomba de nafta

Está prohibido la instalación de una llave que corte el suministro de combustible hacia el carburador.

Los materiales a utilizar deberán ser de máxima calidad y su montaje debe estar realizado a prueba de vibraciones y al alcance de los pilotos. Manguera mallada ignífuga, en acero. Bomba de nafta y regulador, Libre. Ubicado en la parte delantera del Prototipo. Filtro metálico.

Artículo 23: Combustibles

Deberá utilizarse únicamente comercial de surtidor de vehículos.

Artículo 24: Extintores

Es obligatoria la colocación de un extinguidor de incendio cargado al alcance del piloto.

Debe tener una capacidad mínima de 2 ½ kg de producto extintor 1221 o 1301 (BCF- BIM) FM 100 (CHF- 2 BR) NAFSHI, NAFP O ACERO 2000, exclusivamente con indicador de carga.

Artículo 25: Cinturones de Seguridad

Serán de uso obligatorio de tipo arnés de cinco puntos y de 3" de ancho, con hebillas de apertura rápida, de 3" de ancho, dichos cinturones de seguridad deberán estar obligatoriamente anclados al chasis, jaula de seguridad. Los mismos deberán ser aprobados por la técnica en su revisión previa a la carrera y estar en perfectas condiciones de uso.

Artículo 26: Peso

El peso mínimo del auto Será tomado con piloto, buzo, casco y nafta como finalice la competición.

Para Motores 4 CILINDROS varilleros HASTA 1875 y Fiat 125 / UNO será de 700 KG.

Para motores árbol de levas a la cabeza y Varilleros 2060 cc el peso mínimo será de 750 KG.

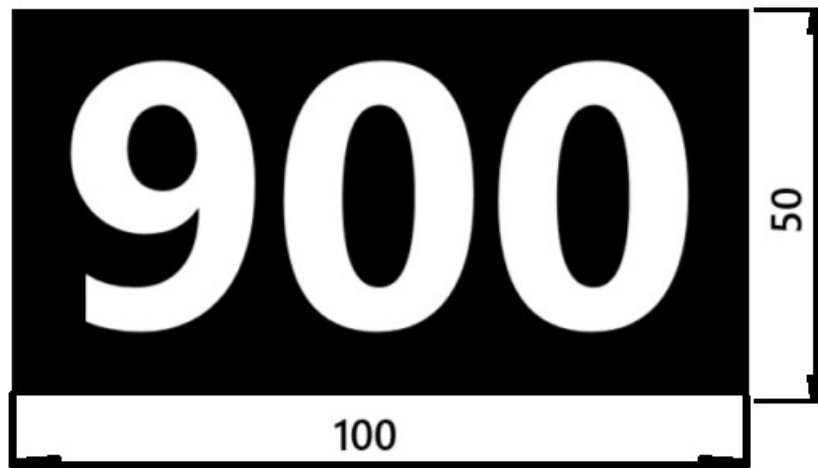
Para Motores 6 Cilindros será el siguiente:

900 KG Chevrolet, Ford TAPA 221, Torino y Dodge

1050 KG PARA LOS MOTORES FORD CON TAPA SP/MAX ECONO

Deberán tener en la parte superior derecha del parabrisas o rejilla un calco fondo negro con números blancos de 100 mm de largo por 50 mm de altura con el peso que corresponde a ese auto según los especificados en el presente reglamento.

Ejemplo 900 KG:



Artículo 27: Vestimenta

Es obligatorio el uso de buzo anti flama homologado y casco integral de marca homologado.

Capucha, remera guantes y botas ignífuga, y protector cervical tipo Hans o similar.

Artículo 28: Red

Es obligatoria la red protectora de brazos del lado del piloto.

Artículo 29: Espejos

Es obligatorio la colocación de espejos retrovisores, uno de cada lado y uno dentro del auto de un mínimo de 30 cm² de superficie reflectante.

Artículo 30: Volante

Es obligatorio volante extraíble, no de madera, ni medio volante.

Datos Técnicos Correspondientes a la Parte Mecánica del Automóvil.

Artículo 31: Motores permitidos

VW – AUDI 1.8
PEUGEOT 504
DODGE VW
OPEL K 180
FIAT 1500/1600
FIAT UNO / 128 / REGATTA
Fiat 125
RENAULT 18
TAUNUS
SIERRA
FORD 6 CIL
CHEVR 230
DODGE 6 CIL
TORINO

Deberán estar colocados en La parte delantera longitudinal. La base del carburador en el múltiple original deberá estar paralela al chasis en el eje transversal +/- 5° y será libre en la línea longitudinal al chasis.

El motor Audi podrá tener la posición del VW Gol, Inclinado o parado.

Artículo 32: MOTORES:

Artículo 33: MOTORES 6 CIL:

33.1- BLOCK

De fabricación nacional, de serie, permitiéndose rectificar y/o encamisar cilindros,

manteniendo su posición original. Prohibido rectificar inclinado su plano de apoyo con tapa de cilindros. Debe tener un ángulo de 90° con respecto a los cilindros (tolerancia de ángulos 15' máximo).

Conductos de aceite y agua libres al igual que sus tapones y sujeciones. Permitido alesar parte exterior y bancada trasera para alojar reten de aceite. Permitido colocar soportes soldados o abulonados para bombín de embrague o alternador.

Se pueden colocar guías para centrar junta de tapas de cilindros.

Se prohibirá agrandar agujeros para el paso de varilla levanta válvulas.

En los motores Ford se permite el refuerzo en todas las bancadas, pudiendo rectificar las mismas para la colocación del refuerzo (ver croquis adjunto).

Podrá reemplazarse todas las bancadas por n° 5 en los blocks Ford.

Permitidos los blocks de Chevrolet Silverado con bancadas iguales a las nacionales.

Medidas máximas de cilindros para cada motor: Ford, Diam 96mm; Torino/Tornado.

Chevrolet máximo 0.40mm; Dodge y Valiant: máximo 0.60mm. Tolerancia máxima 0,08 mm. En lo motores Dodge, Valiant se permite bajar altura de Block máximo 4 mm.

Permitido en todas las marcas el embujado en alojamiento de botadores.

33.2- COJINETE DE BIELA Y BANCADA

Material y dimensiones libres.

33.3 - PISTONES, BIELAS, PERNOS, AROS Y SEGUROS

Pistones originales o similares de la marca y modelo a preparar. Origen nacional.

Posición: libre. Permitido el torneado de la superficie superior conservando la forma original.

Permitido en los motores Torino el frezado de la forma de las válvulas. En los motores Ford con pistones Taunus se permite cabeza plana sin fresado. En los motores Chevrolet se permite el modelo 236. Prohibido en los motores Torino los doble lomo. En los motores Ford se permite el uso del pistón del motor Econo (sin corte)

En los motores Dodge/Valiant se permiten pistones fundidos con su estructura igual al original pero sin corte de dilatación.

Se permite ranurarlos para la colocación de seguro seguir. Permitido alivianar, ranurar o agujerear polleras. Marcas permitidas: PC; Sural; Mepi; AS; Buxton; De Jorge, etc.

Obligatoria la identificación de la marca del pistón.

Permitido pistones sin corte de dilatación marca SINTERMETAL y PERSAN únicamente para Ford, Taunus y Chevrolet (mod. 236).

Permitido para Dodge pistón diámetro hasta 88mm(Fiat) con sus respectivos aros, con bielas.

Permitido par Dodge pistón diámetro máximo 89 mm (Renault 21).

Torino 7 bancadas y pistón Renault 18 con respectivos aros con bielas originales.

Pernos: libres. Deberán conservar el diámetro exterior original. Se permitirá la colocación de tapones de teflón en ambas puntas. Seguros: libres.

Se podrá utilizar pistones forjados o fundidos. En los pistones se permite el balanceo, pero un pistón deberá conservarse como lo entrega el proveedor. Deberán contar con la misma cantidad y dimensiones (espesor, distribución y profundidad radial) de aros que los originales. Desplazamiento del perno LIBRE. Se permite torneado la cabeza plana circular concéntrica. Prohibido el pistón BOXER. Prohibido el pistón 250.

En los pistones no forjados se permite el balanceo de los mismos.
Bielas originales del motor a preparar. Deberán tener su identificación bien legible.
Permitido embujar alojamiento del perno, agujerear para la lubricación del perno y balancear únicamente por sobre el alojamiento del perno y tapa. Se permite rectificar, torneear o ranurar el pie de biela para permitir juego axial. Bulones, tuercas y alojamiento de los mismos libres.

En los motores Chevrolet se pueden utilizar las bielas Silverado que deberán tener las medidas iguales con las nacionales.

Aros: Originales o similares del motor a preparar.

Tolerancia máxima largo de bielas + - 0.3 mm.

Se permite en todas las motorizaciones el pintado de los mismos para evitar el encamisado o cambio prematuro.

33.4 - CIGÜEÑAL

Original de fabricación nacional y del motor a preparar.

Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin variar su carrera (tolerancia máxima 0.3 mm). Permitido dar tratamiento de dureza, ranurar, fresar agujeros para lubricación, roscar punta para sujetar balanceador, colocar rulemán en la cola, roscar en la parte donde

trabaja el retén de bancada trasera, colocar guías para centrar volante y balancear.

El balanceo se efectuará solamente perforando sobre el lomo de los contrapesos.

Prohibido alivianar. En los motores Ford prohibido el uso de cigüeñales alivianado en los muñones que equipa algunos modelos de Falcon Rural y/o automáticos.

Prohibido cigüeñal de acero.

33.5 - ARBOL DE LEVAS

Reglaje libre, la alzada máxima medida sin luz sobre la válvula deberá ser para los motores

Chevrolet de 10.00 mm; para los motores Ford y Dodge de 11.11 mm y para los motores Torino de 12.00 mm

Se podrá rellenar, torneear y endurecer. Permitidas las cañas de acero conservando las dimensiones originales. El giro del árbol deberá ser del sentido original.

Se puede utilizar corrector de engranaje (Recto o Helicoidal en los motores Chevrolet) y roscar la punta del árbol para fijar el engranaje, Se permite eliminar o trabar el tensor de cadena de distribución en los motores Tornado y Torino.

En los motores Ford, Torino, Dodge se permite reemplazar la cadena silenciosa por la de rodillos doble o cascada de engranajes.

33.6 - BOTADORES

Deberán ser originales del motor a preparar o se permiten similares lisos para el uso de varillas largo tipo original (Prohibidos huecos varilla al fondo)

Se permite el rellenado de los mismos. En caso de ser hidráulicos se permitirá el trabado de

los mismos. En los motores Chevrolet permitido los Joseph iguales a los originales.

En los motores Dodge permitido botadores diámetro original con cabeza. En los motores Ford

33.7 - RESORTES, PLATILLOS, SEGUROS, VÁLVULAS, GUIAS, RETENES

Resortes: libres.

Platillos: De acero. Trabajo libre. Prohibida aleación liviana.

Seguros de válvulas: libres.

Válvulas originales del motor a preparar conservando sus ángulos de apoyo y con un diámetro máximo de:

Chevrolet admisión 43.70 mm. escape 38.10 mm.

Ford 42.10mm, escape 37.30 mm.

Torino 4 y 7b admisión 48.00 mm, escape 41.00 mm.

Dodge/Valiant admisión 41.30 mm. escape 34.80 mm.

Para los Dodge y Ford tapa 221 se permiten válvulas originales Chevrolet

Tolerancia: 0.5 mm.

Permitido diámetro de vástagos únicamente sobre medida.

Las guías serán de material libre manteniendo su ubicación y forma original (encamisar). Prohibido variar estructura interior de conducto de la tapa de cilindros para su instalación. Arandelas, separadores y/o cazoletas de resortes libre opcional

33.8- VARILLA LEVANTA VÁLVULAS

Originales o similares. Permitido tratamiento de dureza.

En los motores Chevrolet se permite el uso de la varilla del motor Opel.

PARA TODOS LOS MOTORES SE PERMITEN VARILLAS DE ACERO DE HASTA 10 MM

33.9 - BALANCINES

Originales o similares.

Se permite agregar arandelas entre torre y balancín.

Deberán ser del motor a preparar, pudiéndose rectificar, rellenar, dar tratamiento de dureza,

embujar manteniendo su centro. Los reguladores son libres.

La torre de balancines deberá ser original y podrá suplementarse.

En los motores Ford los soportes de ambas puntas (torres) de la flauta son libres.

En los motores Chevrolet se permitirá rellenar el balancín únicamente del lado del botador o remplazar por otros similares de fabricación nacional.

En los motores Ford Econo se permitirá utilizar los balancines de Ford 188/221/Sprint

Se permite los balancines JOSEPH iguales a los originales, solo en los motores Chevrolet

Prohibido rotulas de bronce. Permitido ranurado de rotulas.

En los motores Dodge/Valiant y Ford eje de balancines diámetro exterior original, diámetro interior libre. Separadores originales.

En los motores Dodge, Valiant se permiten balancines libres, multiplicación original, de acero.

En el DODGE se puede modificar anclaje original para dar altura.

Entre roscas, tornillo, espárragos libres (medidas originales y sobre medidas).

33.10- TAPA DE CILINDROS

Serán originales y nacionales.

Se permite rectificar plano de apoyo con el block manteniendo el ángulo original entre el mismo y plano de apoyo de múltiple, siendo de un ángulo de 90° en los motores Ford, Chevrolet, Tornado, Torino y un ángulo de 60° en los motores Dodge/Valiant.

Se prohíbe modificar y variar entre centros e inclinación de válvulas y bujías.

Las válvulas deben tener un ángulo de inclinación original para motores Ford 10°, Chevrolet 9°, Dodge/ Valiant 12°, Torino Tornado 32° 30' (tolerancia de ángulos máximo 15').

Ángulos de asiento de válvulas originales.

Se permite fresar debajo del ángulo del asiento únicamente con una fresa de 70°.

Se permite reparar orejas de sujeción de los múltiples y encasquillar asiento de válvulas manteniendo medidas originales.

Se prohíbe el pulido, aporte y desbaste de material en las cámaras y conductos, los que deben mantener su rugosidad original.

Para bulones de sujeción 7/16 el alojamiento será 12.40mm como máximo.

Para bulones de sujeción 1/2 el alojamiento será 14.00mm como máximo.

Los pasajes deben ser orificios concéntricos no ovalados. En los motores Chevrolet se permite cepillar, roscar y/o espigar el alojamiento de los espárragos de balancines.

En los motores Chevrolet se permite el uso de tapa Silverado (origen Brasil).

PERMITIDO la colocación de peine guía de varillas en Chevrolet.

Permitido fresar hasta 4mm por lado el diámetro del asiento de la válvula para desahogo de las mismas. Permitido fresar el apoyo de los bulones de sujeción.

En los motores Ford se permite colocar entre roscas para bujías únicamente con un diámetro interior de 14mm.

Tapones de agua, aceite y conductos: libres.

En motores Torino/Tornado 4 y 7 b se podrán intercambiar las tapas entre sí.

Para la instalación de resortes podrán ser fresados en la tapa apoyos, diámetros de guías y altura.

Permitido el uso de seis (6) espárragos para la sujeción de tapas de cilindro. Posición libre. Para los motores Chevrolet se prohíbe el uso de tapa GM tipo original con tabiques de admisión con laterales planos.

Para los motores que las bujías sobresalen de la cámara de combustión con su arandela de fábrica, es obligatorio colocar una arandela postiza inamovible adherida a la tapa de cilindros de la medida necesaria para que la misma quede al ras para que no sobresalga ni quede embutida. De esta forma quedara el inserto de medición de compresión de la misma forma (AL RAS) condición fundamental para su correcta medición.

Se permite en los motores Ford la tapa SP/ECONO en el motor con las siguientes características.

MODIFICACIONES

Se permite rectificar plano de apoyo con el block manteniendo el ángulo original entre el mismo y plano de apoyo de múltiple, siendo de un ángulo de 90° Se prohíbe modificar y variar entre centros e inclinación de válvulas y bujías.

Las válvulas deben tener un ángulo de inclinación original para motores Ford 10°,

Ángulos de asiento de válvulas originales. Se permite fresar debajo del ángulo del asiento únicamente con una fresa de 70°.

Se permite reparar orejas de sujeción de los múltiples y encasquillar asiento de válvulas manteniendo medidas originales.

Se prohíbe el pulido, aporte y desbaste de material en las cámaras y conductos, los que deben mantener su rugosidad original.

Se prohíbe agrandar pasaje de varilla levanta válvulas.

Los pasajes deben ser orificios concéntricos no ovalados.

Permitido fresar hasta 4mm por lado el diámetro del asiento de la válvula para desahogo de las mismas. Permitido fresar el apoyo de los bulones de sujeción.

Se permite colocar entre roscas para bujías únicamente con un diámetro interior de 14mm.

En los motores Ford con tapa Econo/Sprint se permite intercambiar los múltiples entre sí.

Tapones de agua, aceite y conductos: libres.

Para la instalación de resortes podrán ser fresados en la tapa apoyos, diámetros de guías y altura.

Permitido el uso de seis (6) espárragos para la sujeción de tapas de cilindro. Posición libre.

Permitido en los motores Ford la tapa de cilindros ECONO la cual debe mantener su conducto de escape y cielo original. En la misma permitido trabajar conducto de admisión a partir del frezado de 70 ° (permitido debajo del ángulo de asiento) en forma libre (no pulido) hasta 40 mm antes del apoyo del múltiple de admisión, estos últimos 40 mm deberán quedar con su rugosidad y forma original.

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

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

33.11 - MÚLTIPLE DE ADMISIÓN

Estos deberán ser originales de fabricación nacional de la marca del motor a preparar, instalándose en la misma posición que viene de fábrica. No podrá sobresalir del mismo ningún elemento en el sector del plano de apoyo con la tapa de cilindros.

Todos los múltiples con salida para servos, de no ser utilizadas deberán ser tapadas.

Para su instalación se permite una sola junta de un espesor similar a la original.

Prohibido el pulido, pintado, aporte y desbaste de material, debe conservar su rugosidad original.

En los motores Dodge y Torino se permite el múltiple de una o dos bocas. Al de dos bocas se permite eliminar el tabique original que separa las dos bocas.

En los motores Chevrolet se permite únicamente el de una boca.

Múltiples SP/ Max Econo: Se pueden intercambiar entre las dos tapas. Estos deberán ser originales de fabricación nacional de la marca del motor a preparar, instalándose en la

misma posición que viene de fábrica. No podrá sobresalir del mismo ningún elemento en el sector del plano de apoyo con la tapa de cilindros.

Todos los múltiples con salida para servos, de no ser utilizadas deberán ser tapadas.

Para su instalación se permite una sola junta de un espesor similar a la original.

Prohibido el pulido, pintado, aporte y desbaste de material, debe conservar su rugosidad original.

Permitido cortar depósito de agua calefacción.

Permitido en la tapa 221/188 agrandar la boca de entrada de la admisión hasta 50 mm.

Para todos se prohíbe la aislación térmica exterior en cualquiera de sus formas.

33.12 - MÚLTIPLE DE ESCAPE

Libres.

Se permite la colocación de una placa aislante entre el múltiple de admisión y el de escape.

Será obligatorio el uso de silenciadores en los boxes, como así también en ensayos, pruebas

y competencias con los valores de decibeles (ruido) que cada circuito lo requiera.

Debe contar con una protección tejida metálico o amianto en la zona de la tripulación.

33.13 - CARBURADOR

De serie. Marca Galileo. Exterior e interior original, con un diámetro de base máximo de **43 mm** y con un diámetro de difusor máximo 35.00mm (Tolerancia 0.2 mm).

El único difusor y olla o cono superior del centrador permitido será el provisto por la categoría

que contará con su identificación.

(Queda en la Federación Metropolitana muestra patrón para su comparación)

Prohibido variar emulsionador original.

Eje y mariposa originales.

Permitido eliminar válvula de potencia y economizadora.

Permitido el calibrado de surtidores de alta y baja.

Prohibido el uso de cualquier elemento en su interior.

El flujo de aire deberá pasar únicamente por el difusor.

Permitido eliminar componentes de cebador y el mando del acelerador será libre.

Se permite la colocación de un tejido protector o elemento filtrante (sin porta filtro),

Para adaptar el filtro se permite únicamente un adaptador que no supere la altura se la boca del carburador NI deberá tener ningún agregado interior y su apoyo deberá ser exterior a la boca del carburador.

Se podrá colocar un deflector en la parte delantera del carburador cuyos dos laterales no superen el centro de la boca y libre su parte superior. Se podrá adosar libremente mediante

una chapa atornillada o fijado con una abrazadera en la parte exterior o perímetro de la boca.

Prohibida las tomas aerodinámicas.

Se permiten los calibradores de aire de alta y baja cambiables, los mismos deben estar en la

posición original.

Permitido agrandar agujero emulsionador sin variar su posición e inclinación original (prohibido fresar).

Permitido el cambio de ubicación del chicler de alta de nafta. De su posición original en el fondo de la cuba al tapón del conducto del emulsionador.

Permitido doble junta entre el cuerpo y la tapa del carburador.

Permitido el intercambio de elementos entre distinto tipo de carburadores Galileo.

En los cuerpos con agujero para pico de GNC permitido tapar los mismos con epoxi sin modificar su forma interior del difusor.

Permitido anular o tapar válvula de alivio de sistema de aceleración (bomba de pique).

33.14 - TORRE PARA CARBURADOR / BRIDA

Se deberá utilizar un separador de aluminio (BRIDA) de restricción entre el carburador y el múltiple o adaptador de una altura de 10 mm de + - 1mm con un agujero cilíndrico y constante en todo su espesor con las siguientes medidas:

CHEVROLET MAXIMO 32 MM, FORD TORINO Y DODGE HASTA 41 MM MAXIMO

Obligatorio entre la brida y el carburador un separador de baquelita original de los motores Chevrolet (u otros) en todos los modelos, con una altura máxima de 7 mm con sus respectivas juntas. La instalación de la brida será debajo del carburador después de la Baquelita.

FORD TAPA 221/188; SE PERMITE UNA TORRE LIBRE DE HASTA 100 MM DE ALTURA.

CHEVROLET: NO SE PERMITE TORRE, SOLO LA VAQUELITA ORIGINAL SOBRE LA BOCA DEL MULTIPLE.

EL FORD SPRINT O MAX ECONO, TORINO Y DODGE SE PERMITE UNA BASE ADAPTADORA LIBRE DE HASTA 40 MM DE ALTURA ENTRE MÚLTIPLE DOS BOCAS Y EL CARBURADOR DONDE VA LA BRIDA Y BAQUELITA.

La Comisión Técnica y FRAD evaluará, cambiará las medidas de las bridas y rpm (máximas) según la performance de los motores con el sólo fin de equiparar las marcas. Esta evaluación se efectuará en las CUATRO primeras competencias (Inclusive).

33.15 - DISTRIBUIDOR

Original de fábrica, preparación interior libre, con un solo platino, siendo su tapa, rotor, condensador, platino, cables, levas, engranaje de mando libres en su forma y material. Se puede utilizar la reforma para cuenta vueltas mecánico.

Permitido electrónico (manteniendo el sistema convencional de distribución de chispa) Nacional, que equipen o hallan equipado vehículo de gran serie o similar de industria Argentina, y en posición original del motor a utilizar. En lo distribuidores electrónico se permite el intercambio de captosres y módulos por cualquier otro que sea de vehículo de gran serie. (modulo y captor cantidad).

Permitida reforma para cuentavueltas mecánico y suprimir sistema de vacío.

Permitido el distribuidor Duraspark con su encendido original.

33.16 - ENCENDIDO

Bobina, instalación, cables, accesorios, bujías, rango térmico y procedencia: libre.
Para que funcionen correctamente la protección de motor se recomienda no utilizar cables de cobre ya que producen fallas en los mismos.
Se permite sistema electrónico. Se prohíbe el uso de potenciadores de energía o elementos para la misma finalidad. Bobina, modulo, captor, cantidad 1
Diámetro mínimo de rosca de bujía 14mm.

33.17 - LUBRICACIÓN

Bomba de aceite: De gran serie. Trabajos libres. Prohibida las exteriores, exceptuando a los motores Dodge y Torino que podrán poner bomba externa de un cuerpo. Se podrán reformar, alargar y modificar sus chupadores en forma y dimensiones: libres. Carter libre, no permitiéndose los llamados secos.
En los motores Ford se permite llevar exteriormente lubricación a la tapa de cilindro
En los motores Chevrolet se permite instalar vena de aceite exterior para la lubricación de los balancines (lluvia).
En los motores Dodge y Torino (únicamente) se permite bombas libres, posición libre con cárter húmedo.
Para los pilotos que corrieron en 2025 con bomba externa con cárter húmedo, se permite durante 2026 mantener esa lubricación.

33.18 - VOLANTE DE MOTOR

Libre, DE ACERO, con corona de arranque original.
Deberá contar con una protección sólida abulonada o soldada, de chapa de 3mm de espesor por 15cm. de ancho, cubriendo 180° como mínimo la carcasa del embrague.

33.19 - EMBRAGUE

Libre.

33.20 - Protección de Motor 6 Cilindros

Para los motores 6 cil la categoría proveerá un limitador solo para la competencia del fin de semana que deberá ser colocado y precintado en cada vehículo en el lado opuesto a la salida del escape, amurado a la chapa del torpedo arriba del pontón, que luego de finalizada la competencia serán retirados por el personal dispuesto por la categoría.
Régimen máximo 5500 rpm. De uso obligatorio y en funcionamiento. El cable de masa del limitador se conectara de manera independiente de cualquier otro cable de la instalación, no pudiendo salir otro cable de la conexión. El cable de masa no podrá ir hacia el interior de auto. El cableado deberá estar en su totalidad visible.
El cableado será provisto por la categoría y el costo quedará a cargo del piloto.

ATENCIÓN: SE RECOMIENDA NO COLOCAR CABLES DE BUJIAS DE COBRE PORQUE PUEDE PRODUCIR FALLAS EN EL LIMITADOR

ARTICULO 34: MOTORES 4 CIL:

Estos de agrupan en Varilleros o Árbol de levas a la cabeza.

ARTICULO 35: MOTORES VARILLEROS:

35.1 - BLOCK

Se permite rectificar plano superior sin ninguna inclinación HASTA 8 MM.

Se permite rectificar y/o encamisar cilindros, rectificar libremente interior de bancadas sin desplazamiento, embujar apoyos de árbol de levas, colocar guías para centrar junta y tapa de cilindros, modificar roscas, colocar insertos de roscar, sujetar tapones de agua y aceite libremente. Conductos de lubricación libres, pudiendo ser exteriores.

Se permite reforzar las bancadas.

35.2 - Cilindros

Se permite rectificar y/o encamisar los cilindros sin ningún tipo de desplazamiento, debiendo respetar la cilindrada máxima permitida para los diferentes modelos.

35.3- COJINETES DE BIELAS Y BANCADAS:

Libre, prohibidos cerámicos. Prohibidos rodillos.

35.4 - Pistones

Motores 4 cil varilleros: Libres. AROS LIBRES

Se permite en todas las motorizaciones el pintado de los mismos para evitar el encamisado o cambio prematuro.

35.5 - PERNOS DE PISTON:

Libres, no de Titanio. Seguros libres. Se puede colocar tapones de teflón o similares.

35,6 - Bielas

Se permite bielas libres de material acero.

Peso mínimo 500 gs.

35.7 - Bulones de Biela

Libres

35.8 - Cigüeñal - cilindrada

Debe ser el original de fábrica correspondiente a cada motor que se utilizar o intercambiar entre distintos modelos de una misma marca.

Se permite su rectificado con una tolerancia +/- 0,50. y balanceo sin modificar sus medidas originales, dar tratamiento de dureza, ranurar muñones para mejorar su lubricación. Se permite balancear en sus contrapesos con orificio como indica el fabricante sin aporte de material. Tolerancia de carrera de cigüeñal + 5 décimas.

Se permite modificar conductos de lubricación, frezar o hacer lagrima, ranurar, dar tratamiento de dureza, rellenar, rectificar y/o pulir muñones de bielas, bancadas y axiales.

En los motores Peugeot se permite soldar los contrapesos abulonados

Tapones libres. Roscas de tornillos de volante y poleas libres. Espigado de volante libre.

Prohibido pulido y alivianado.

Fiat 1500, 1600, trabajos libres. Carrera libre

MOTORES ADMITIDOS	CARRERA MAXIMA +/- 1 mm	CILINDRADA MAX
PEUGEOT 1.8	81	1875
PEUGEOT 2.0	81	2060
DODGE 1.8	77,2	1875
DODGE 1.5	De 64,3 a 77,2	1875
OPEL K 180	69,8	1875
FIAT 1500/1600	LIBRE	1875

35.9 - Botadores

Libres. No a rodillos.
NO HIDRAULICOS.

35.10 - RESORTES, PLATILLOS, SEGUROS DE VÁLVULAS, RETENES

Libres. Material acero,

35.11 - VARILLA LEVANTA VÁLVULAS

LIBRES, PARA TODOS LOS MOTORES SEPERMITEN VARILLAS DE HASTA 10 MM

35.12 - Árbol de Levas

Libre, se permite rellenar, diámetro de apoyos + 0 – 1 mm.
No a rodillo

Corrector libre sistema original, elementos libres. Tensores de cadenas y correas de libre diseño.

35.13 - BALANCINES

Libres. Material Acero. Multiplicación libre sin modificar su posición original.

35.14 - TAPA DE CILINDROS:

Se permite mecanizar libremente interior de conductos admisión y escape, cámara de combustión, asientos de válvulas y resortes sin aporte de material, encasquillar, reemplazar guías de válvulas por otras de distinto material, forma libre. Fijar libremente tapones de agua y tapar conductos de calefaccionado de múltiple. Reparar conductos de agua y roscas por medio de rellenado o insertos de roscas.

A la tapa del Opel se le permite rectificar los pilares que sujetan los espárragos de los balancines.

Bulones libres, como así también sus orificios de pasajes.

Inclinación de válvula original.

La tapa de cilindros debe mantener las referencias de fabricación original. Se deberá tapar la toma del servo.

Para los motores que las bujías sobresalen de la cámara de combustión con su arandela de fábrica, es obligatorio colocar una arandela postiza inamovible adherida a la tapa de

cilindros de la medida necesaria para que la misma quede al ras para que no sobresalga ni quede embutida.

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

35.15 - Múltiple de Admisión

Será de **libre diseño y material**. Que no entorpezca la visión.

La altura a la base de apoyo del múltiple donde va el carburador, no podrá superar los 180 mm de altura desde el centro del conducto de la tapa medido en forma vertical en la posición que está colocado el motor en el chasis.

Se deberán tapar las conexiones del servo. Todo el flujo de aire deberá pasar por los difusores.

Se permite colocar soporte de eje de balancines de libre diseño y material.

ARTICULO 36: MOTORES ARBOL DE LEVAS A LA CABEZA:

VW – AUDI 1.8
RENAULT 18
TAUNUS
SIERRA
Fiat UNO Regatta / Motor Tipo
Fiat 125

36.1 - BLOCK

Se permite rectificar plano superior sin ninguna inclinación HASTA 8 MM.

Se permite rectificar y/o encamisar cilindros, rectificar libremente interior de bancadas sin desplazamiento, embujar apoyos de árbol de levas, colocar guías para centrar junta y tapa de cilindros, modificar roscas, colocar insertos de roscar, sujetar tapones de agua y aceite libremente. Conductos de lubricación libres, pudiendo ser exteriores.

Se permite intercambiar blocks entre distintos modelos de las marcas.

Se permite reforzar las bancadas.

36.2- ARBOL DE LEVAS

PERMITIDO ALZADA MAXIMA 11,25 CRUCE LIBRE NO A RODILLOS.

Al Ford Sierra / Taunus se permite poner una bancada postiza en el medio del eje de levas y su apoya objeto sujeto con los bulones de tapa de cilindros.

Para los motores Fiat 125 / FIAT UNO se permite alzada máxima 13,5 mm

36.3 - BALANCINES

Libres. Material Acero. Multiplicación original +/- 0,5

36.4 - GUIA DE VALVULAS

Libres, siempre que conserven la posición original

36.5 - VALVULAS

Diámetro original del motor a preparar. Libres. Fiat 125 / FIAT UNO, Libres.
 Prohibido de titanio
 La tolerancia es +/- 0,5.

MOTOR	ADMISION	ESCAPE
	DIAMETRO max +/- 0,5	DIAMETRO max +/- 0,5
FIAT 125 / UNO	LIBRES	LIBRES
TAUNUS	44,3	38,5
SIERRA	44,3	38,5
RENAULT 18	44,3	38,5
AUDI -VW	38,2	33,5

36.6 - CIGÜEÑAL / CILINDRADA

Debe ser el original de fábrica correspondiente a cada motor que se utilizar o intercambiar entre distintos modelos de una misma marca.

Los conductos de lubricación son libres en su medida. Se permite rellenar los muñones al solo efecto de reparar eventuales desgastes, respetando al diámetro original, carrera original, sin desplazamiento.

Tolerancia +/- 0,5 mm.

Se permite el balanceo, nitrurado, hacer lagrima para lubricación. No se permite ranurar. Permitido colocar tapones roscados.

Excepciones.

Cigüeñal Fiat 125 / FIAT UNO / Regatta / Motor TIPO, trabajos libres. Carrera libre

MOTORES ADMITIDOS	CARRERA MAX +/- 0,3 mm	CILINDRA DA MAX
VW – AUDI 1.8	86,4	1875
Fiat 125 / FIAT UNO	LIBRE	1875
FIAT UNO / Regatta / Tipo	LIBRE	1675
RENAULT 18	82	2060
TAUNUS 2.0 / SIERRA	79,4	2060

36.7 - COJINETES

Libres, prohibido a rodillo.

36.8 - BIELAS

Las bielas deberán ser Elemento original de fábrica y del motor homologado. Se permite balancear, debiendo quedar una totalmente original.

Peso mínimo de la biela (con cojinetes, tornillos y tuercas) 550 gramos Tolerancia en largo +/- 0,25mm.

Permitido dar juego axial y descarga de aceite.

SE PUEDEN INTERCAMBIAR ENTRE MOTORES DE LA MISMA MARCA Y MODELO DE AUTO RESPETANDO EL LARGO ORIGINAL.

Fiat 125 / FIAT UNO / Regatta / MOTOR TIPO bielas libres

36.9 - BULONES DE BIELAS

Libres.

36.10 - PERNO DE PISTON

Libre, de acero. Se permite perno flotante.

36.11- SEGUROS DE PERNO DE PISTON

Libres. Se pueden colocar tapones de teflón o similares.

36.12 - PISTONES

Original de fabricación Nacional. Posición libre.

Se permite pistón forjado con el espesor de los aros de fábrica. Tipo de cabeza libre, no debiendo sobrepasar el plano del block. Prohibido tipo bóxer,

Fiat 125 / FIAT UNO libre.

Se permite en todas las motorizaciones el pintado de los mismos para evitar el encamisado o cambio prematuro.

36.13 - AROS

Se permite el uso de aros de uso comercial. Y Originales de cada marca.

Fiat 125 / FIAT UNO, libres.

36.14 - ENGRANAJE DE MANDO DE BOMBA DE ACEITE o DISTRIBUIDOR

Diámetro de apoyo original, material libre.

36.15 - BOMBA DE ACEITE

Elemento original o similar de motores de serie, preparación libre, ubicación original.

36.16 - FILTRO DE ACEITE

Libre.

36.17 - TENSORES Y POLEAS

Libres.

36.18 - TAPA DE CILINDRO

Elemento original de fábrica del motor. Se permite modificar asientos de válvulas y empalmar hasta 8 mm debajo del casquillo

Se permite reparar roscas por rellenado o sistema de insertos.

Se permite encasquillar tapa de cilindros: (material libre) Altura de casquillo máxima 9,5 mm

FIAT 125 / FIAT UNO LIBRE SIN APORTE DE MATERIAL.

36.19 - BOTADORES

Libres, de acero. No hidráulico

36.20 - RESORTES, PLATILLOS Y TRABAS DE VALVULAS

Libres. DE ACERO

36.21 - MULTIPLE DE ADMISION

Elemento original de fábrica del motor. Se permite intercambiar entre los mismos modelos de la misma marca.

En el caso del Audi se permite el modelo del Gacel (Cuadrado) o Gol. Exterior original, interior libre sin aporte de material.

Fiat 125 / UNO, libre diseño y material. Que no entorpezca la visión.

La altura a la base de apoyo del múltiple donde va el carburador, no podrá superar los 180 mm de altura desde el centro del conducto de la tapa medido en forma vertical en la posición que está colocado el motor en el chasis.

Para los que coloquen carburador Fajs, se permite múltiple de admisión Bercan original exterior, interior libre sin aporte de material.

ARTICULO 37 - EXCLUSIVO PARA TODOS LOS MOTORES 4 CILINDROS:

Artículo 38: Carburador MOTORES 4 CIL

Para todos: Carburador Solex tipo EIES y TEIES hasta 36/36 +/- 0,25 libre o, marca FAJS IDF de 40/40 a 48/48

Este carburador (FAJS) deberá ser totalmente original, SALVO LOS VENTURI Y EMULSIONADORES QUE SERAN DE TRABAJOS LIBRES

Para motores varilleros y Fiat 125 / UNO, se permite Horizontal de 2 bocas diámetro máximo hasta 45,25. Preparación libre.

No se permite en ninguna variante, encamisar carburadores que originalmente tuvieron un diámetro mayor al que utilizan.

Artículo 39 Torre de carburador / BRIDA:

Para los que utilicen múltiples de autos de serie o Bercan, se permite adaptar el carburador al múltiple en forma libre hasta una altura máxima de 100 mm.

Esta torre en los motores Audi que se coloquen a 90°, será de 100 mm en la parte más alta de la cuña inferior.

Puede ser en una o más piezas individuales o solidarias.

MATERIAL FERROSO O ALUMINIO.

LA COMISION TECNICA SE RESEERVA LA POSIBILIDAD DE COLOCAR UNA BRIDA DE RESTRICCION PARA EQUIPARAR LAS MARCAS HASTA LA 4 CARRERA INCLUSIVE.

Artículo 40: Filtro de Aire

Libre, opcional. Permitido el uso de toma dinámica.

Artículo 41: El Volante del Motor

Libre, DE ACERO, con corona de arranque original.

Deberá contar con una protección sólida abulonada o soldada, de chapa de 3mm de espesor por 15cm. de ancho, cubriendo 180° como mínimo la carcasa del embrague.

Artículo 42: Embrague

Libre.

Artículo 43: Protección de Motor

Para los motores 4 cilindros es importante que estén informados que la categoría está analizando la instalación de un limitador solo para la competencia del fin de semana que deberá ser colocado y precintado en cada vehículo en el lado opuesto a la salida del escape, amurado a la chapa del torpedo arriba del pontón, que luego de finalizada la competencia serán retirados por el personal dispuesto por la categoría. Régimen máximo 7200 rpm. De uso obligatorio y en funcionamiento. El cable de masa del limitador se conectará de manera independiente de cualquier otro cable de la instalación, no pudiendo salir otro cable de la instalación. La fecha no está dispuesta y serán informados con antelación.

El cableado será provisto por la categoría y el costo quedará a cargo del piloto.

Motor Fiat UNO / Tipo / Regatta no llevara protección de motor.

ATENCIÓN: SE RECOMIENDA NO COLOCAR CABLES DE BUJIAS DE COBRE PORQUE PUEDE PRODUCIR FALLAS EN EL LIMITADOR

ARTICULO 44: PARA TODOS LOS MOTORES 4 Y 6 CILINDROS:

Artículo 45: Caja de Velocidad

Estarán permitidas las siguientes cajas. Adaptación al motor libre:

RELACION	CHEVETT E De 4°	DODGE/ TAUNUS CAJA HUMMER	DODGE	FIAT	RASTRO JERO	OPEL	PEUGEOT	TAUNUS /SIERRA	ZF
1°	3,75	3,65	3,32	3,75/3,66	TODAS SUS VARIAS NTES	3.40	3.55	3.35	2.83
2°	2,16	2,13	2,03	2,30/240		2.15	2.10	1.80	1.85
3°	1,38	1,37	1,37	1,50/1,36		1.37	1.36	1.25	1.38
4°	1,00	1,00	1,00	1,00		1.00	1.00	1.00	1.00

Se autoriza la utilización de dientes rectos en el engranaje de la directa y el concordante en el quíntuple.

Se permite la reparación de los engranajes.

La reparación consiste en reemplazar los dientes del sincronizado por una corona postiza, con el sistema de dientes similar al original. Con esta reforma se retira todo el sistema de freno de sincronizado, resorte, bolas, trabas y anillos.

Se podrá reemplazar el quíntuple original por otro con los engranajes postizos manteniendo la cantidad de dientes y modulo igual al original.

Originales de cuatro marchas y reversa

Para todas las cajas mencionadas arriba (menos la ZF) se permiten trabajos libres con relación de la caja ZF 2,83 (1° 2,83 – 2° 1,85 – 3° 1,38 – 4° 1)
Soporte, (Pata), cola y anclaje: diseño y material libre.
Se permite caja de tercera libre.
Prohibidas selectoras secuenciales

Artículo 46: Bomba de Aceite

La misma debe ser de serie y permanecer en su lugar original. Adaptación libre. Chupador de aceite libre. Se puede fijar a través de una planchuela o similar a un tornillo de bancada para mayor seguridad del elemento.

Artículo 47: Motor de Arranque

Libre. Adaptación libre. Su funcionamiento deberá ser efectivo. Reparación es libre.

Artículo 48: Electro ventilador

Se permite un electro ventilador a elección.

Artículo 49: Escape

Su construcción en forma y medida es libre. Debe contar con una protección tejida metálico o amianto en la zona de la tripulación.
Silenciador en Boxes USO OBLIGATORIO

Artículo 50: Bomba de Agua

Deberá ser original del motor, la polea y turbina es libre.
Polea de bomba de agua diámetro y material libre con correa libre.

Artículo 51: Polea de Cigüeñal

Se permite polea y correa libre de material libre.
Se permite balanceador armónico.
Se permite contrapeso en la punta del cigüeñal.

Artículo 52: Respiraderos

Se permite hacer reformas en respiraderos de aceite, tanto de tapa de válvulas como de block siempre que conduzcan a un recipiente colector.

Artículo 53: Carter de Aceite

El Carter de aceite podrá ser modificado a los efectos de aumentar su capacidad e incorporar rompeolas sin que este entorpezca la fácil extracción del Carter para revisión técnica del motor.

Artículo 54: Sistema de Encendido

Carcasa original, similar o de gran serie. Interior libre con un solo platino o encendido electrónico con un solo modulo.
No multichispa.

Artículo 55: Alternador

Se podrá eliminar el mismo y reemplazarlo por un estirador que cumpla la función, o correa directa.

Artículo 56: Bobina

Libre, Una.

Artículo 57: Bujías

Libres, manteniendo cantidad y ubicación original
Se permite en los Ford adaptadores para bujías 14 mm.
Diámetro de rosca mínimo 14 mm

Artículo 58: Refrigeración

En lo que hace a la refrigeración del agua, las mangueras, conexiones, y radiador son libres. Se permite enfriador de aceite refrigerado con agua. Se permite radiador de Aceite refrigerado por aire. Se permite canalizadores libres, que no superen en 50 mm las ruedas delanteras y el paragolpe trasero.

Artículo 59: Tapones de Agua

Se permite la fijación de los tapones de agua por medio de planchuelas o tornillos en todos los motores. Se permite la utilización de tapones libres.

Artículo 60: Termostato

Se podrá anular o eliminar el mismo.

Artículo 61: Compresión para todos los motores:

Para motores 4 CIL 10 a 1
PARA 6 CIL FORD, 10 a 1
CHEVROLET, DODGE Y TORINO 9 A 1

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

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

Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, es punto es fundamental para que el equipo realice una correcta medición. (ver fotos)

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

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

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

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

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

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

NOTA ACLARATORIA:

El presente reglamento deberá ser interpretado en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permite lo que esta explícitamente autorizado. Las modificaciones autorizadas son al solo efecto de lo enunciado y no podrán cumplir con otra función.

La única interpretación que se considera correcta es la de la comisión técnica de la entidad fiscalizadora

No se admitirán apelaciones basadas en consultas verbales. Los elementos que el presente reglamento deja libre. Deberán de todos modos cumplir con estas disposiciones generales y todo lo que aquí se menciona, deberá permanecer tal como lo entrega el fabricante.

