



TC RIOPLATENSE



REGLAMENTO TÉCNICO

2025



FEDERACIÓN METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA TC RIOPLATENSE

AÑO 2025

VIGENCIA

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1 de enero del **2025** al 31 de diciembre del **2025**.

ARTÍCULO 1*: DISPOSICIONES GENERALES.

La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito al ente fiscalizador, única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo respuesta por el mismo medio.

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

Se entiende por:

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

Opcional: optar por tener o quitar una pieza.

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



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

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

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

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

ARTÍCULO 2*: AUTOMÓVILES ADMITIDOS:

Deberá ser un automóvil de paseo fabricado en gran serie en la Argentina (mínimo: 1000 unidades idénticas), exclusivamente de los denominados "coupé" y sedan con techo fijo de chapa de acero, y que de origen haya sido impulsado por un motor delantero con una cilindrada de más de 3000 CC, los modelos a elegir serán los siguientes:

CHEVROLET 400.

CHEVY 2 Y 4 PUERTAS.

DODGE 2 Y 4 PUERTAS.

FORD FALCON Y FAIRLANE

TORINO 2 Y 4 PUERTAS.

VALIANT II, III, IV.

Debiendo cumplir con el artículo 3, 4,10 en lo referente a las cilindradas máximas.

ARTÍCULO 3*: "CARROCERÍA":

Exteriormente, la carrocería deberá mantener las formas, dimensiones y metal del modelo del automóvil. Se permitirá quitar paragolpes delanteros y traseros con sus respectivos soportes, quitar tasas, baguetas decorativas y guardabarros delanteros, capot de motor, rejillas de ingreso de aire al radiador, y faros delanteros, **y reemplazarlos** por una sola pieza (**Soporte – canalizador**) de libre diseño y construcción, contando en su parte delantera la perpendicularidad con el piso así también el babero de goma. La canaleta recolectora de gotero original del techo no podrá suprimirse ni modificarse. Se permite utilizar sistema de críquet hidráulico y/o neumático. En el Chevrolet y Ford se permite quitar el gotero del parante delantero. Se permite retirar chapón bajo paragolpes trasero.

Para todas las marcas, se permitirá cortar o suprimir la chapa trasera de larguero a larguero interior, y poner una chapa plana respetando las dimensiones originales.



Se permite opcional la colocación de una chapa plana en la cola del auto en reemplazo de la original, libre diseño manteniendo el largo original del baúl, también se permite cortar la tapa del baúl. No se permite modificar la altura ni profundidad del baúl.

ARTÍCULO 4*: “ELEMENTOS AERODINÁMICOS”:

INC 1: Se permite reemplazar a la trompa o capot original, por una trompa, cuyo diseño corresponda al del tipo envolvente, desde el torpedo hacia delante. El material utilizado en su construcción deberá ser únicamente fibra de vidrio. Ver figuras adjuntas de los modelos permitidos únicamente por el presente Reglamento.

INC 2: Deberá estar sólidamente fijada al chasis o bastidor.

INC 3: El tipo de elemento de anclaje delantero donde se fija la trompa (pin), se permite que sobresalga de su periferia con un largo que no supere los 100 mm. Su diseño será libre y en la punta dicho anclaje debe tener una terminación redondeada efectuada con un material no ferroso.

INC 4: Desde su apoyo en el torpedo y hasta el eje imaginario de las bandas traseras de los neumáticos delanteros deberá respetarse un ancho igual al del torpedo , desde allí en adelante , se permitirá un ancho máximo de **1970 mm**.

INC 5: La trompa deberá apoyar perfectamente en el torpedo. Para los autos de marca FORD Y TORINO se permitirá elevar dicha altura, desde el apoyo sobre el torpedo en hasta 100 mm. Ver figura adjunta.

INC 6: Se prohíbe por completo todo tipo de elemento aerodinámico adosado sobre la superficie de la trompa.

INC 7: Se prohíbe todo elemento de tipo alar, así como también todo elemento que cumpla la función de piso plano, sea el mismo fijo o postizo.

INC 8: Se permite el uso de un canalizador de aire (material fibra de vidrio o aluminio) libre diseño, que lleve al aire desde la boca autorizada de la trompa hasta el radiador, siendo el piso de este elemento el único permitido en la parte frontal inferior del vehículo. También el uso de mangueras o conductos plásticos para llevar aire de los orificios autorizados de la trompa a los elementos a enfriar. Permitido el canalizador de aluminio (Tipo ACTC) con sus cajones laterales vacíos y sin piso.

INC 9: En el diseño interior de la trompa, no se permite ningún refuerzo o elemento del tipo aerodinámico que actué como tal. Solo se permite un refuerzo o pestaña (hacia el interior del automóvil) en el borde inferior de la parte delantera de la trompa, de un ancho máximo de 50mm. Dicha pestaña deberá ser plana. Las entradas de aire para enfriar los

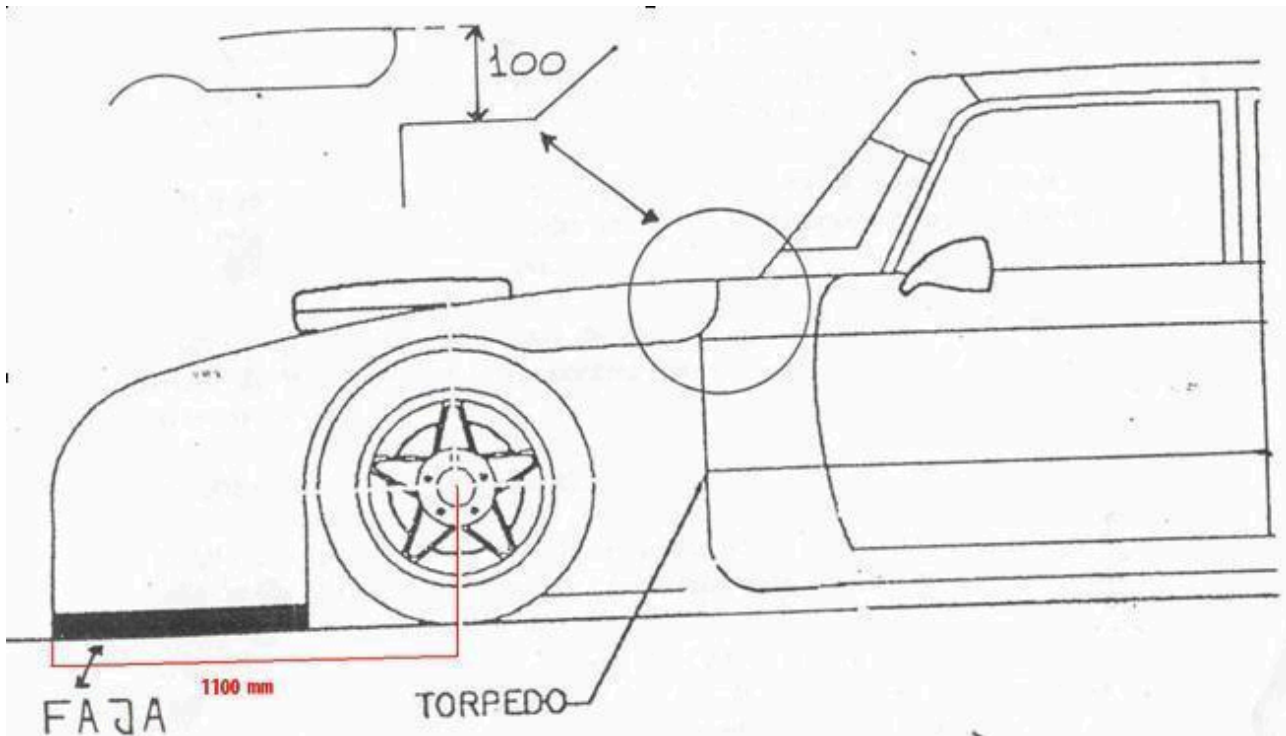


frenos y radiador podrán tener un alargue hacia adentro de la trompa de 50 mm. de longitud máxima; al solo efecto de unir a los mismos los conductos para dirigir el aire a los frenos, múltiple de admisión y radiadores de agua y aceite únicamente.

INC 10: Se permite la toma de aire tipo NACA,

INC 11: Se permite el uso de una “faja” o “babero” postizo en toda la periferia del borde inferior de la parte delantera de la trompa, con el único objetivo de disminuir el pasaje de aire entre la trompa y la pista. Deberá estar perpendicular al piso. Ver figura adjunta.

INC 12: El largo máximo de la trompa, medido desde el centro del cubo de rueda al borde inferior delantero de la misma, será de 1100 mm. , según plano adjunto.



ARTÍCULO 5*: “CASCO PARABRISAS Y LUNETAS.”

INC 1: Se deberán retirar alfombras, tapizados, tableros y todos los elementos del interior del vehículo original, colocar obligatoriamente un parabrisas del tipo triple o laminado, se permiten fijaciones adicionales para el parabrisas, sin variar su posición original. Se permite parabrisas térmico.

INC 2: La luneta trasera deberá estar asegurada mediante elementos de sujeción adicionales contra su desprendimiento, manteniendo ubicación posición e inclinación



original. Se permite parabrisas térmico. Se autoriza una franja en el mismo de hasta 30cm de ancho tomados desde el burlete superior.

INC 3*: Se permitirá la apertura de la misma mediante el uso de bisagras o elementos similares, por dicha apertura se entiende que será pura y exclusivamente para realizar trabajos dentro del habitáculo, y su posición en profundidad será igual a la original del auto.

INC 4*: En la misma, está permitido la adopción optativa de una abertura de **30 mm. de alto por 600 mm. de ancho**, para la evacuación de gases del habitáculo, dicha abertura puede ser horizontal o vertical.

ARTÍCULO 6*: “PUERTAS”:

INC 1: Todas las puertas deberán ser iguales en forma, dimensiones y material del automóvil declarado. Las dos puertas delanteras se deben poder abrir y cerrar para dar acceso libre al puesto del piloto, manteniendo siempre la posición de las bisagras en su lugar original. En los vehículos de 4 puertas, se autoriza desplazar hacia atrás el parante hasta 250 mm, con el fin de alargar la puerta delantera para facilitar la salida del piloto del habitáculo. Los marcos de las puertas deberán ser los originales salvo el delantero donde están las bisagras. Las manijas de puertas se permiten de libre diseño. Se permite ubicarla en alguna posición que difiera de la original, siempre que el sistema de apertura y cierre resulte completamente seguro. Interior libre del automotor.

INC 2: En los automóviles de cuatro puertas, las dos puertas traseras deberán estar soldadas o abulonadas a la carrocería. Las mismas se podrán reemplazar por un panel original soldado o abulonado, manteniendo la posición original. Se permitirá retirar los mecanismos levanta cristales traseros y delanteros, como así mismo alivianar las estructuras interiores de sus 4 puertas correspondientes. Para las puertas traseras el marco del vidrio se podrá reemplazar por una pestaña manteniendo su ubicación original

Nota: Será opcional la incorporación de un panel protector entre la puerta y la jaula lateral, de material compuesto y libre diseño en ambas puertas.

INC 3: Será “obligatorio” colocar las defensas de caños laterales de ambas puertas, que deberán posicionarse sólidamente a la jaula antivuelco. Conforme los planos adjuntos al presente reglamento técnico.

INC 4: Se permitirá cortar el piso y colocar una tapa sobre la caja de velocidades para facilitar la extracción de la misma, deberá cubrir en su totalidad el orificio sobre el piso del auto, el material será de chapa de acero.



ARTÍCULO 7*: “VIDRIOS Y ESPEJO RETROVISOR”:

Es obligatorio reemplazar los cristales de las puertas y luneta trasera, por acrílico incoloro de alta calidad y de alto poder al impacto, con un espesor de **3 mm**. Como mínimo colocado en su posición y ubicación original. **Se autoriza a realizar un orificio en las ventanillas del conductor y acompañante para la ventilación del habitáculo. Libre diseño. Se permite poner un conducto extra que direcciona aire al piloto para su ventilación.**

INC 1*: Fijados como mínimo con diez tornillos con un mínimo de 5 mm de espesor de alta resistencia, con tuerca autofrenante. Para la marca Dodge y Torino, el mínimo deberá ser de 16 tornillos. Para todas las marcas el mismo podrá ser pegado con material tipo “epoxi” o similar, debiendo mantener las elementales normas de seguridad contra su desprendimiento. Para las puertas de la cupe Dodge y Torino se deberá construir un marco metálico a fin de sostener los acrílicos.

INC 2* (ESPEJOS): Es obligatorio que dentro del habitáculo haya un espejo retrovisor que le permita al piloto ver a través de la luneta, como así también 2 (dos) exteriores en ambas puertas. **Ubicación y dimensiones libre**

ARTÍCULO 8*: “INSTRUMENTOS Y COMANDOS ELÉCTRICOS”:

El tablero o panel de instrumento es libre tanto en diseño, tamaño y material.

INC 1*: Se prohíbe terminantemente la incorporación de tableros electrónicos que almacenan información del funcionamiento del motor y chasis como por ejemplo la telemetría, por lo tanto se permitirán los tableros del tipo convencional a cuadrante de aguja. Se permite el uso de pirómetro, se autoriza el uso de GPS., con el único fin de cumplir la función de velocímetro para la largada y el tránsito en calle de Boxes. **Se autoriza GPS DE ADQUISICIÓN DE DATOS Y BASE DE ADQUISICIÓN DE DATOS. De ser necesario la Categoría se reserva el derecho de solicitar los datos para realizar la comparación y así equiparar las marcas y modelos.**

INC 2*: Se autoriza un sistema por medio de bulbos de líquidos (agua y aceite) o temperatura de las cámaras de combustión que informe diferencias en el funcionamiento del trabajo normal del motor.

INC 3°: En caso de ser necesario la Categoría podrá implementar un sistema de limitador de RPM y aplicarlo a las marcas o modelos que determine, con su respectivo plano de instalación.



INC 4° Se permite la utilización de PRO- CONTROL u otro sistema similar de limitación de RPM con el fin de preservar los motores. Dicho sistema puede interferir en el circuito eléctrico únicamente en la función a la que fue asignado. La prueba para su control de funcionamiento correcto será la de desconectar dicho elemento sin que la marcha del motor se interrumpa.

ARTÍCULO 9*: “CASCO”

INC 1*: Se deberá reemplazar la tapa de baúl por otra de forma original, material fibra de vidrio. Su fijación deberá ser solamente accionada exteriormente.

INC 2*: Se permite modificar el túnel de la caja y cardan en toda su extensión, con el mismo material y espesor original, con una altura máxima de 300 mm, de la parte más baja del piso.

INC 3*: En los vehículos CHEVY se autoriza fijar el falso chasis a la carrocería mediante bulones y soldadura. Se permite retirar los 4 bujes originales pudiendo ser reemplazados por un suplemento de la misma medida o bien se puede fijar el falso chasis sin los mismos

INC 4*: Los pasarruedas traseros podrán modificarse en forma y tamaño, no pudiéndose modificar el piso del baúl, a excepción de los vehículos con “olla” de rueda de auxilio que será reemplazado por una chapa de acero lisa. Los pasarruedas traseros deberán dejar ocultos los caños de la jaula.

INC 5*: Se autoriza a cortar guardabarros traseros de acuerdo a la cubierta a utilizar. Se prohíbe cortar las polleras de los guardabarros, los mismos deben permanecer con sus formas y medidas originales. En los mismos deberán colocarse los cubre ruedas, los mismos serán provistos por las firmas autorizadas por ejemplo (TOBIO) etc., sus diseños no podrán generar ninguna carga aerodinámica. Se pueden refrigerar los frenos traseros mediante una toma de aire del tipo NACA o similar fijadas en el correspondiente guardabarros.

INC 6*: Se deberá colocar una chapa en la zona del respaldo del asiento trasero cubriendo totalmente todos los orificios entre el habitáculo y el baúl. La misma deberá estar soldada a la carrocería

INC 7*: Se autoriza en el falso chasis, en la zona de la manga del diferencial, a cortar el mismo con una tolerancia de hasta 50 mm. de alto, x 250 mm. de largo como máximo al solo efecto de que no se topee la cañonera.

INC 8*: ES OBLIGATORIO COLOCAR UN GANCHO DE REMOLQUE DE 50 mm DE DIÁMETRO INTERIOR EN LA PARTE TRASERA Y DELANTERA DE VEHICULO. LOS



TRASEROS SERÁN SER REBATIBLES Y COLOCADOS SOBRE LA SUPERFICIE DE LA CARROCERÍA, O JAULA. LOS DELANTEROS TENDRÁN QUE ESTAR SOLDADOS EN LA TORRETA DE SUSPENSIÓN, EL MISMO ESTARÁ SOBRESALIENDO DE LA TROMPA PARA SU MEJOR ENGANCHE.

INC 9* Se permite para todas las marcas la extracción de los contra zócalos únicamente.

ARTÍCULO 10*: “TORPEDO”:

El torpedo del vehículo deberá mantener su ubicación original en la parte superior del mismo deberá respetar el contorno original de cada vehículo, debajo del panel inferior del parabrisas (salpicadero) el material del mismo podrá ser chapa de acero o plástico. Libre diseño. Se permite opcional el uso de material aislante de calor, como así también la colocación de una chapa de aluminio entre la pedalera y el parallamas para protección del piloto. En sus laterales se permitirá desde los largueros las reformas necesarias solamente para sacar el aire caliente de los frenos o para permitir la salida cómoda de los caños de escapes libre diseño.

ARTÍCULO 11*: “BLOCK DE MOTOR”

INC 1*: Deberá ser el original de la marca de motor declarada manteniendo la numeración de fábrica, inclinación transversal original como la ubicación posición y punto de apoyo sobre el falso chasis o bastidor, inclinación longitudinal libre. Se prohíben los block fabricados para competición por las respectivas comisiones de carrera. Para la marca Torino se permite el desplazamiento longitudinal hacia atrás hasta 200 mm. del anclaje original de la caja de velocidades, permitiéndose cortar el torpedo a solo efecto de que pase el motor manteniendo similitud con el parallama y torpedo original. **Para la marca Valiant se permite el desplazamiento longitudinal hacia atrás hasta 110 mm. del anclaje original de la caja de velocidades, permitiéndose cortar el torpedo a solo efecto de que pase el motor manteniendo similitud con el parallama y torpedo original.** Queda aclarado que en el caso de que se **disparen las marcas** se reverá el mismo artículo. Para la marca DODGE y TORINO, se autoriza el uso de motores **FORD FAIRLANE** y CHEVROLET. INC 2*: Las patas del motor, serán de libre diseño sin variar sus posiciones y anclajes originales de fábrica en el Block. Altura del motor original. Tolerancia +/- 10 mm. En el caso de Dodge con motor Ford Fairlane, para la posición correcta del motor, se tomará como medida de referencia la línea del plano del frente de distribución y en forma transversal a dicha línea, paralelo al block tendrá que haber 310 milímetros (tolerancia +/- 10mm) a la punta del tornillo regulador de la caja de dirección como indica la foto 1, en relación a la altura del motor, tomando como referencia la línea del plano del block motor y en forma transversal a dicha línea paralela al block, tendrá que haber a la parte superior del larguero del chasis 140 milímetros (tolerancia +/- 10 mm) como indica la foto 2. En el caso de Dodge con motor Chevrolet, para la posición correcta



del motor, se tomará como medida de referencia la línea del plano del frente de distribución y en forma transversal a dicha línea, paralelo al block tendrá que haber 330 milímetros (tolerancia +/- 10mm) a la punta del tornillo regulador de la caja de dirección como indica la foto 3, en relación a la altura del motor, tomando como referencia la línea del plano del block motor y en forma transversal a dicha línea paralela al block, tendrá que haber a la parte superior del larguero del chasis 175 milímetros (tolerancia +/- 10 mm) como indica la foto 4.

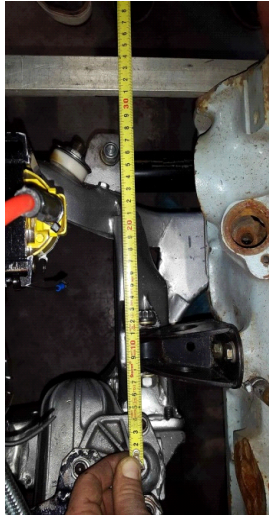


FOTO 1

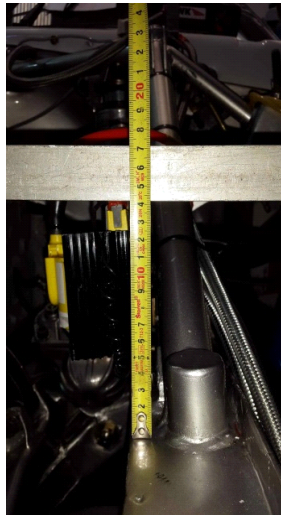


FOTO 2



FOTO 3

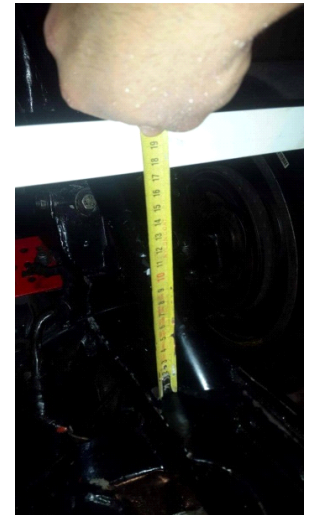


FOTO 4

INC 3*: El alojamiento de los botadores deberá conservar el diámetro original, no embujado.

INC 4*: Se permite trabajar libremente los conductos de aceite, y tapones de agua.

INC 5*: Se permite el entubado del canal de lubricación principal (vena de aceite).

INC 6*: Se permite cepillado de los planos superior, e inferior será el original, manteniendo el paralelismo.

INC 7*: En la marca DODGE se permite el block pesado, (original que hayan equipado al DODGE coronado y a la DODGE 200).

INC 8*: Se permite rectificar y/o encamisar los cilindros sin ningún tipo de desplazamiento, debiendo respetar las siguientes medidas máximas con tolerancia de **(+/-) 0,10 mm** de diámetro, estipuladas en el artículo 12°.



INC 9*: Se permite encamisar solo con material de fundición, sin ningún tipo de inclinación o desplazamiento diferente al original.

INC 10*: Para la marca CHEVROLET se permite el uso de los block silverado o SEVEL.

INC 11*: Se permite el empleo de tres (3) tapas de bancadas de acero para todas las marcas.

ARTÍCULO 12*: “DIÁMETROS DE CILINDROS”.

FALCON 221. 93.47mm + 2, 53 mm.

CHEVROLET 230. 98.43mm + 1, 5 mm.

TORINO 230. 86.50 mm + 0,50 mm

DODGE Y VALIANT 225 86.36 mm + 1,70 mm

TOLERANCIA: +/- 0,1 mm.

ARTÍCULO 13° “CIGÜEÑAL CARRERA O VOLTEO MÁXIMO”

FALCON 221 (87,88 mm) **3837,594 CC**

CHEVROLET 230 (82,55 mm) 3902,23CC

TORINO 230 (111,13 mm) 4064,66 CC

DODGE 225 (104,77mm) 3796,06 CC

TOLERANCIA: +/- **0,6 mm**

ARTÍCULO 14*: “CIGÜEÑAL”

INC 1*: Nacional y original del motor declarado.

INC 2*: Se permite el ranurado de los muñones y perforado de los conductos de aceite, sin el agregado de material, dar dureza, balancear, sin agregar material.

INC 3*: Se permite rellenar muñones debiendo mantener la carrera original.



INC 4*: No se permite pulir ni perder su rugosidad original.

INC 5*: Es obligatorio tener colocado el bulón en la punta del cigüeñal.

INC 6*: No se permite usar cigüeñal de Falcon Rural. El retén de la bancada trasera se podrá colocar reforma opcional

Los pesos mínimos serán los del siguiente cuadro: (El peso indicado no incluye engranaje.)

TORINO 4 Y 7 BANC.	33,250 Kg.
DODGE CONVENCIONAL.	31,730 Kg.
FORD 221.	21,375 Kg.
CHEVROLET.	21,755 Kg.

ARTÍCULO 15*: “TAPA DE CILINDROS”

Deberá emplearse la tapa de cilindros Estándar original del motor permitido por el presente reglamento técnico, producida en gran serie (mínimo 1000 unidades idénticas) por la fábrica Argentina de dicha marca y vendida al público a través de su red de concesionarios.

INC 1*: Sus dimensiones y formas exteriores como su material, no podrán ser modificadas. Su número de identificación original como así también su fecha de fabricación, deberán ser perfectamente legibles, deberá mantener su posición y forma original los entre centros, ubicación e inclinación original de sus válvulas, bujías, y el plano con respecto al block. Los tapones de agua serán de material libre.

INC 2*: Se podrá tocar o agregar material por rotura de algún elemento del motor a dos cámaras (2) por deformaciones en el rectificado de la base plana de la tapa, por altas temperaturas, manteniendo el fundamento de las bases originales.

INC 3*: Para todas las marcas **con tapas de fundición** se permite hermanar los conductos de admisión con el múltiple hasta la profundidad de 30 mm. con respecto a los



planos de apoyo, en el hermanado se debe dejar testigos originales en todas sus bocas, para la marca CHEVROLET este hermanamiento deberá ser en el contorno de cada boca, quedando prohibido el mecanizado o pulido del tabique central.

INC 4*: Se permite colocar una camisa en las guías de válvulas, respetando su eje original, material libre.

INC 5*: Asientos de válvulas se pueden rellenar o encasquillar. Su maquinado es libre desde el cielo de la tapa hasta 15 mm dentro del conducto. No pulido.

INC 6*: DESAHOGO: de válvulas será de 3,00 mm. por lado. Para la marca TORINO será libre. **Para los motores Ford con tapa de cilindros de aluminio el desahogo de válvulas será de 2,00 mm por lado.**

INC 7*: Para la marca CHEVROLET se permite rectificar el plano de la tapa de válvulas, paralelo al plano original.

INC 8*: Se permite mecanizar los alojamientos de las varillas de válvulas. Para la marca CHEVROLET, se permite el agregado de material en la guía de la varilla de válvulas.

INC 9*: Para la marca FORD **con tapa de fundición** se autoriza a mecanizar libremente los conductos de escape, desde el casquillo hasta el fin de su recorrido, incluyendo la parte de la guía de válvulas que queda dentro del casquillo. Para la misma marca se puede colocar la tapa del modelo FORD MAX ECONO, con las mismas condiciones.

Para el motor Ford se permite instalar tapa de aluminio marca JMS, homologada por la categoría, los trabajos permitidos son:

1. Se permite el rectificado de su plano manteniendo el mismo de su fabricación. En caso de rotura se permite reparar hasta 4 cámaras, las cuales deben mantener sus formas originales, en todos los casos deben ser controladas por el departamento técnico de la categoría.
2. Asientos de válvulas sin restricciones se permite fresar (lado cámara combustión) en más 3mm por lado del diámetro de la válvula.
3. Casquillos: Se podrán hermanar con el conducto en una profundidad de 20 mm., la cual será tomada desde la parte superior del asiento de válvulas (lado cámara de combustión hacia el interior del conducto). El interior tendrá una medida máxima para la ADM: 38mm para ESC: 34mm el mismo será controlado por un pasa no pasa concéntrico a la guía de válvulas, para este control el casquillo debe tener una sección de 1,5mm sin tocar en todo su diámetro correspondiente. Material de acero o fundición.



4. Se permite hermanar el conducto de la tapa con el tubo de admisión en una profundidad de **30mm** en todo su diámetro.

Se permite aplicar retenes de válvulas.

Se permite rectificar el asiento de los resortes de válvulas para su colocación.

INC 10*: FORD FAIRLANE, se permite la tapa del modelo SPRINT con las mismas condiciones del FORD FALCON.

INC 11^a*: Para la marca TORINO se autoriza a mecanizar libremente los conductos de escape y admisión, desde el casquillo hasta el fin de su recorrido, incluyendo la parte de la guía de válvulas que queda dentro del casquillo. No pulido.

INC 12*: Para la marca Chevrolet se permite la tapa de cilindros Silverado respetando las mismas restricciones de la tapa original del presente reglamento

ARTÍCULO 16 *: “VÁLVULAS”

INC 1*: LIBRE PROCEDENCIA. Se autoriza los vástagos súper medidas hasta 0.60 mm como máximo, forma y material libre, prohibido titanio.

INC 2*: Retenes libres, opcionales.

ARTÍCULO 17*: “DIÁMETRO MÁXIMO DE VALVULAS”

MOTOR	ADMISIÓN	ESCAPE
CHEVROLET	43,70 mm	38,50 mm
DODGE	43,70 mm	38,50 mm
FORD	43,70 mm	38,50 mm
FORD SPRINT	43,70 mm	38,50 mm
TORINO	48,00 mm	41,00 mm

Tolerancia: + 0,2mm para todas las marcas



ARTÍCULO 18 *: “RESORTES DE VALVULAS”

INC 1*: Libre, se autoriza un máximo de dos (2) por válvulas .Se permite colocar separador entre los resortes. Se permite el rectificando en el exterior de la guía de válvulas para su colocación como así también en su apoyo sobre la tapa de cilindros.

ARTÍCULO 19*: “TRABAS / PLATILLOS / Y BALANCINES”.

INC 1*: Platillos, trabas y varillas libres en su forma y diseño, material (acero) .El largo de la varilla deberá ser el original, con una tolerancia de +/- 6mm. Para la marca Chevrolet se permiten los peines para guiar las varillas de válvula.

INC 2*: “**BALANCINES**” originales o de reposición. Se autoriza su rectificando, tratamiento, o rellenado, siempre que no alteren su posición original.

INC 3*: REGULADORES libres.

INC 4*: Para las marcas CHEVROLET Y TORINO se podrán reemplazar los espárragos por prisioneros roscados, embujar donde van alojados los espárragos manteniendo su centro. Se permite fresar tetones de la tapa de cilindros en el tornillo de regulación de los balancines.

INC 5*: Para la marca TORINO se permite en el modelo cuatro bancadas suplementar el caballete.

INC 6*: Para la marca CHEVROLET se permite el rellenado de los balancines, en el apoyo de las varillas y colas de válvula. Reemplazar la media nuez original por una de bronce, ranurar y rellenar. Su medida máxima de espárrago será de 16,50 mm., sin tolerancia manteniendo la relación de la palanca original.

INC 7*: Para los motores DODGE se autorizan los balancines fundidos de reposición o de competición. Se permite embujado concéntrico

INC 8*: Para los motores FORD el eje de balancines tendrá un diámetro en su interior libre, exterior original. Las punteras de apoyo y soportes intermedios se podrán confeccionar en acero, libre diseño, respetando la altura original. Se permite lubricar de manera externa en forma libre.

INC 9*: Para la marca FORD y se permite elevar la rampa de balancines.

INC 10^a: Para la marca FORD se permite la utilización de balancines de acero forjado.



INC 11^a: Se permite para la marca Chevrolet la rampa de Balancines únicamente del proveedor Masciotra Competición. La misma debe poseer balancines del tipo patín (no a rodillo) que transporten la multiplicación original 1,75, separadores de balancines libre, eje de balancines, planchuela y torretas para reforma. En este caso la varilla de válvula será libre.

ARTÍCULO 20*: “MÚLTIPLE DE ADMISIÓN “

INC 1*: (ORIGINAL) para la marca TORINO se pueden utilizar indistintamente cuatro o siete bancadas. Mecanizado interior libre en todo su recorrido.

INC 2*: CHEVROLET 400 y CHEVY sedan cuatro puertas, se podrá utilizar el de la cupe CHEVY serie 2.

INC 3*: FORD FAIRLANE se autoriza el múltiple del FALCON SPRINT.

INC 4*: DODGE se autoriza el múltiple del DODGE RT para carburador de dos bocas.

INC 5*: Se permite su hermanado con la tapa de cilindro y su profundidad será de 30 mm., en el hermanado se debe dejar testigos originales en cada boca, prohibido modificar tabiques. Se autoriza el calefaccionado del separador del carburador con el múltiple de admisión. Se permite aislamiento térmico entre el múltiple de admisión y del escape. Se permite refrigerar mediante una toma de aire.

INC 6*: En el FORD se permite retirar el calefaccionado del múltiple de admisión.

INC 7*: Las medidas de la base de apoyo del carburador en el múltiple, serán:

FORD: 90,00 mm x 43,50 mm tolerancia +/- 1 mm.

CHEVROLET: 40.50 mm de diámetro y entre centro 50.00 mm y de afuera a afuera 88 mm. tolerancia +/- 1 mm.

DODGE: 92,00 mm x 42,00 mm tolerancia +/- 1 mm.

INC 8° Para todas las marcas se autoriza colocar hasta dos espigas que funcionen únicamente como guía para centrar correctamente el múltiple de admisión a la tapa de cilindros. Colocación y diseño libre.



ARTÍCULO 21*: “MÚLTIPLES Y CAÑOS DE ESCAPES.”

EL MÚLTIPLE DE ESCAPE ES DE LIBRE DISEÑO.

INC 1*: Luego del motor, ellos no deberán pasar cerca de los conductos de nafta, conductos de líquidos de frenos, conductos de otros fluidos, combustibles o conductores eléctricos. Sus gases no deberán ser evacuados con dirección a los neumáticos.

INC 2*: Esta permitido colocar sobre la salida de escape, un deflector plano que impida exclusivamente la salida de gases al interior del habitáculo, de la misma manera se podrá colocar un deflector en la parte inferior del zócalo. En ambos lados estarán colocados desde la boca de salida hacia atrás.

INC 3*(ESCAPES:) En todos los boxes y el patio de boxes que compita la categoría, será obligatorio el uso de un silenciador adosado a la salida del escape, solamente se quitara el mismo en el instante de salida a pista. Dicho silenciador deberá mantener los decibeles del motor Standard.

INC 4*: Se prohíbe el uso de acero inoxidable.

ARTÍCULO 22*: “PISTONES”

INC 1*: Original del motor declarado, el desplazamiento y la posición del perno deberá ser el original. Se autoriza el pistón fundido con agujeros que reemplazan la barrera térmica ubicada por debajo del rasca aceite. Se permite el balanceo mediante la quita de material, mantenido a uno con el formato original, exceptuando su cabeza.

INC 2 *: Para las marcas CHEVROLET, FORD, y DODGE se autorizan los pistones cóncavos o planos. Afloramiento O (cero).

INC 3 *: TORINO se permite fabricar pistones fundidos con cabeza libre, tipo forma PEUGEOT. Para el modelo convexo su preparación es libre sin aporte de material.

INC 4 *: DODGE se autoriza el pistón del FIAT TIPO 1.6. Estándar 86.4 + 1,70.

INC 5 *: Los pernos de pistón serán libres. Diámetro exterior original de la marca declarada. Para la marca DODGE se autoriza diámetro FIAT.

INC 6 *: La preparación del pistón es libre, prohibiéndose el agregado del material.

INC 7*: Se permite para todas las marcas el uso de pistones forjados de fabricación nacional según planos adjuntos (Planos P-1, P- 2, P- 3, P- 4, P- 5, P- 6 P-7 y P- 8). A



este tipo de pistón se le podrá mecanizar de forma libre la cabeza, a fin de ponerlo en compresión.

INC 8*: En los pistones forjados, se permite el balanceo mediante la quita de material, mantenido a uno con el formato original, exceptuando su cabeza.

ARTÍCULO 23*: “AROS.”

INC 1*: Libre procedencia. Deberán mantener todas sus medidas y cantidades originales del pistón a utilizar.

INC 2*: TORINO se autoriza a colocar los aros del pistón FIAT motor 1300 CC, o los correspondientes al pistón forjado IAPEL.

ARTÍCULO 24*: “BIELAS”

INC 1*: Biela original del motor declarado.

Para CHEVROLET y FORD, se permite biela HERCOLI o JOSEPH. Se permite embujar, respetando entre centros originales. Medidas y formas originales.

Para CHEVROLET, FORD y DODGE, se permite biela especial según planos adjuntos B-1, B-2, B-3 y B-4. Se permite embujar, respetando entre centros originales. Se permite trabajar **de manera libre** el juego axial, **tanto en el pie de biela, como en el ojo de biela**. Peso mínimo de la biela para Chevrolet 540 gramos, peso mínimo de la biela para Ford 595 gramos, peso mínimo de la biela para Dodge 750 gramos.

Para DODGE, se permite utilizar la biela de TORINO 7 bancadas. Se permite embujar a fin de llegar a la medida del perno FIAT, respetando entre centros originales.

Para el FORD FALCON, se permite utilizar la biela del motor FORD 188. Se permite embujar, respetando entre centros originales. Medidas y formas originales.

INC 2*: Bulones / tuercas formas y medidas originales, cojinetes de biela libre, para todas las marcas, sin modificar su posición original.

INC 3*: Se autoriza su balanceo, que podrá o no ser quitado material solamente en las tapas y el pie donde se aloja el perno del pistón.

INC 4*: Juego axial libre, se autoriza colocar perno flotante, se autoriza el embujado, manteniendo sus desplazamientos originales.



INC 5*: Para la marca TORINO (4) bancadas se permite colocar las bielas del motor TORINO (7) bancadas. Se puede rellenar su axial.

INC 6*: Para la marca DODGE se permite utilizar las bielas de la marca TORINO.

INC 7*: Motor TORNADO se puede poner las bielas del motor TORINO 300.

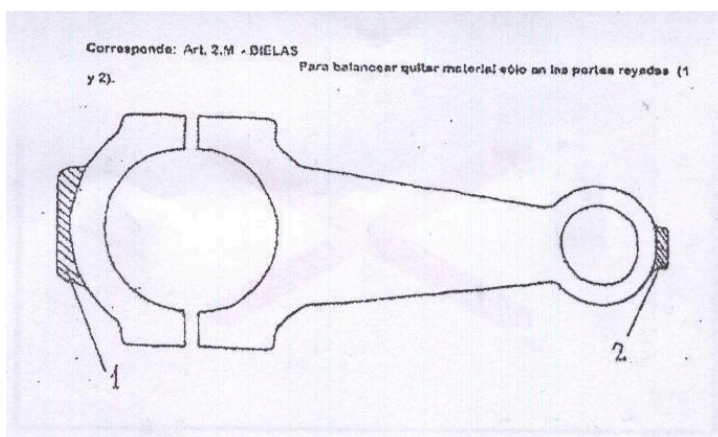
INC 8*: Para la marca DODGE se permite rellenar sus laterales para controlar el juego axial.

INC 9*: Se permite un agujero de lubricación en la zona del perno.

INC 10*: Se autoriza su balanceo, únicamente retirando material en el pie (1) y la cabeza (2) en las zonas autorizadas por la fábrica para balancear. Según plano.

INC 11*: Bulones y tuercas, formas y medidas originales, material libre.

INC 12*: El peso mínimo de las bielas convencionales para todas las marcas serán los siguientes:



TORINO 4 BANCADAS	890 gr. -30gr
TORINO 7 BANCADAS	880 gr.-30gr

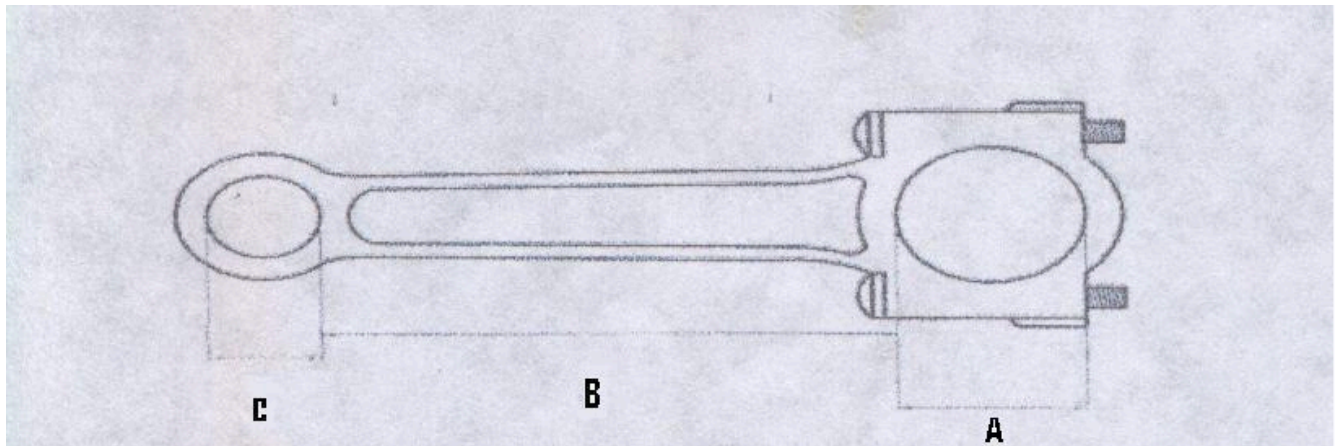
DODGE CONVENCIONAL	752 gr. -30gr
FORD 221	586 gr. -30gr
CHEVROLET	560 gr. -30gr
FORD 188	586 gr. – 30 gr

INC 13*: Para la marca CHEVROLET se permite utilizar la biela del motor Partner Diesel de Peugeot que equipa al motor XUD9. Las dimensiones originales de la misma son:

A = 53, 6 mm

B = 105, 7 mm.

C = 25 mm.



Se permite para la misma realizar los siguientes trabajos: Alesar el pie para colocar cojinetes de biela Chevrolet, así como también el embujado del ojo. Se permite embujar y los trabajos de adaptación realizados deben mantener un entrecentro de biela de 145 mm. +/- 0,10 mm. Se permite alivianar hasta llegar al peso original de la biela de Chevrolet (560 gr -30gr)

Se permite utilizar cojinetes Peugeot para recuperar cigüeñales

ARTÍCULO 25*: “COJINETES”

BIELAS Y BANCADAS LIBRES en material, SE PUEDEN RANURAR.

Para la marca DODGE, se autoriza en la biela, cojinete **LIBRES**.



ARTÍCULO 26*: “BOTADORES”

INC 1*: PROHIBIDO LOS BOTADORES A RODILLO.

INC 2*: Serán libres en material, debiendo mantener la forma y el diámetro **exterior** original.

INC 3*: Se autoriza su trabado en el funcionamiento, no en su giro. Se pueden rellenar en las zonas de contacto con el árbol de levas y varillas de válvulas.

ARTÍCULO 27*: “ARBOL DE LEVAS”

INC 1*: PROHIBIDO EL USO DE BUJES A RODILLO. Será libre en cuanto a su material y cruce, debiendo mantener su posición, ubicación y alojamiento original. Se prohíbe la caña hueca. En los apoyos se permite buje súper medida manteniendo el entre centro original.

INC 2*: ALZADAS MAXIMAS PARA CADA MARCA.

CHEVROLET: **10, 00 mm** FORD: **11, 90 mm** FORD FAIRLANE: **11, 11 mm**

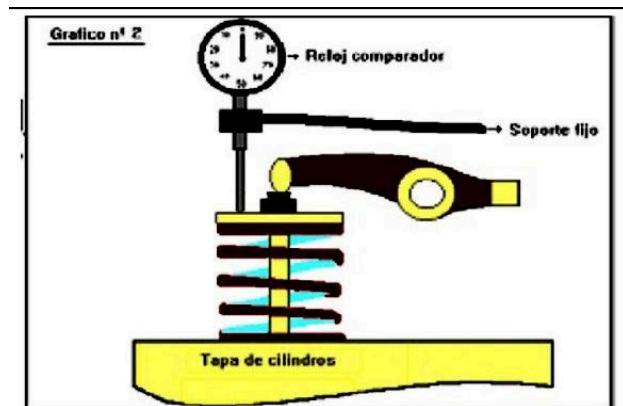
DODGE: **11, 50 mm** DODGE MOTOR FORD FAIRLANE: **11, 11 mm**

DODGE MOTOR CHEVROLET: **10, 00 mm** TORINO: **11, 50 mm**

TORINO MOTOR FORD: **11, 90 mm** TORINO MOTOR CHEVROLET: **10, 00 mm**

La metodología de medición de la misma será la que se detalla a continuación:

- La medición se realizará sobre el vehículo, tal como ingresa al parque cerrado/recinto técnico.
- Se procederá a hacer girar el cigüeñal hasta que las válvulas del "cilindro a controlar" se hallen totalmente cerradas.
- Se colocará el reloj comparador como se observa en el gráfico; y luego se hará girar el motor hasta registrar el valor de alzada máxima en el mismo.



INC 3*: Se permite el aporte de material.



Se aclara que en válvula lo máximo de alzadas permito para Chevrolet seguirá siendo de 10mm, mientras que en la leva lo máximo de alzadas permito será de 6mm

ARTÍCULO 28*: “DISTRIBUCIÓN”

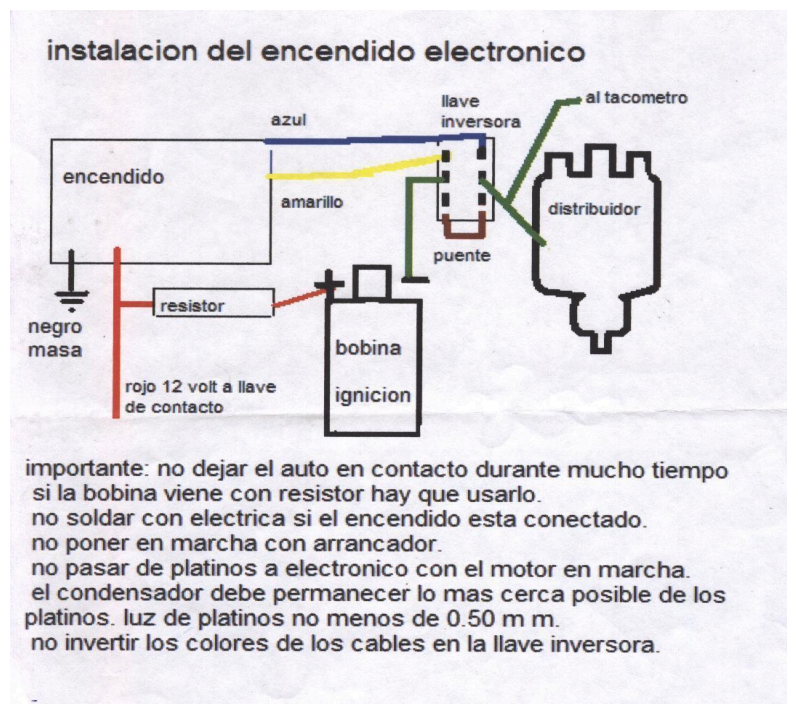
INC 1*: Se autoriza el uso de correctores de fases, cadenas, engranajes y tensores. Se permite reemplazar cadena por tren de engranajes en su posición original. Libre diseño.

Se aclara en este punto que en el caso del Ford el árbol de levas puede invertir su sentido de giro para funcionar acorde al tren de engranajes.

Para las marcas **FORD**, DODGE y TORINO se permite reemplazar el tren de engranajes y cadena, por tren de poleas dentadas y correa dentada, libre diseño.

ARTÍCULO 29*: “DISTRIBUIDOR / ENCENDIDO Y BUJIAS”

Se permite el uso de encendido electrónico provisto por la categoría, instalación según plano.



Se permite la utilización de un distribuidor electrónico, que equipe o haya equipado a un vehículo de fabricación nacional. Dicho elemento debe ser del mercado de reposición. Interior libre con un solo captor, y un solo módulo de encendido que puede estar incorporado en el distribuidor o el vano motor. Dicho captor, y módulo de encendido, deberán ser del mercado de reposición, que equipen o hayan equipado a un vehículo de fabricación nacional, Se prohíbe la utilización de un módulo de encendido multichispa, como por ejemplo MSD, FS, o similares.

Tanto para el sistema de encendido convencional, la carcasa será original, interior libre con un solo platino, la ubicación y posición del distribuidor deberá ser la original.

Se permite colocar un elemento mecánico para el accionamiento de un cuenta vueltas del motor.

Tapa, cables y rotor libres, pero en todos los casos todas las chispas del encendido hacia las bujías, deberán salir de la tapa del distribuidor. Se autoriza a torneear la carcasa a fin de adaptar la tapa.

En el caso del distribuidor a platino y sin excepción, del distribuidor al negativo (-) de la bobina deberá existir uno (1) y solo uno (1) cable por el cual circulará una corriente eléctrica.

Se podrá utilizar una (1) bobina, un (1) condensador y una (1) resistencia.

Para la marca FORD, se autoriza entre rosca de 14 mm. en las bujías.

El grado térmico de las bujías es libre.

IMPORTANTE: SE PERMITE EL USO DE SISTEMA TIPO POR-CONTROL O SIMILAR QUE FUNCIONE COMO ESTÁ ESPECIFICADO EN EL ARTÍCULO °8 INC 4 ° DEL PRESENTE REGLAMENTO.

ARTÍCULO 30*: “RETENES Y JUNTAS”

Retenes libres.

Juntas libres, no suprimible la de la tapa de cilindro.

Admisión y escape, espesor máximo 3 mm.



ARTÍCULO 31*:**“COMPRESION”**

FORD FALCON: con tapa de fundición.	9,5	a	1
FORD FALCON: con tapa de aluminio.	8,7	a	1
FORD FAIRLANE: con tapa de fundición.	9,5	a	1
FORD FAIRLANE: con tapa de aluminio.	8,7	a	1
TORINO: motor original	9,5	a	1
TORINO: con motor CHEV	8.5	a	1
TORINO: con motor FORD con tapa de fundición.	9,5	a	1
TORINO: con motor FORD con tapa de aluminio.	8,7	a	1
CHEVROLET:	8,5	a	1
DODGE; con motor convencional	9.0	a	1
DODGE; con motor CHEV	8.5	a	1
DODGE; con motor Ford con tapa de fundición.	9,5	a	1
DODGE; con motor Ford con tapa de aluminio.	8,7	a	1

INC 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 quedará 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.

ARTÍCULO 32*: “TAPAS DE MOTOR”

Serán libres las tapas laterales, de distribución, y de válvulas.

ARTÍCULO 33*: “PATAS DE CAJA”

Libres en material, manteniendo los anclajes originales tanto del motor como los de la caja.

ARTÍCULO 34*: “SISTEMA ELÉCTRICO”

BATERÍA: Cantidad original (1), 12 VOLT, deberá estar colocada sólidamente al casco mediante un perfil o marco con dos o más tensores roscados, con sus correspondientes tuercas o mariposas. Las mismas deberán posicionarse en el habitáculo en el espacio que se halla detrás de las butacas del piloto, o acompañante. Protegidas con una caja de plástico o fibra de vidrio con tapa.

ALTERNADOR: 12 VOLT, su uso será opcional en el caso de ser utilizado, éste deberá estar ubicado en el vano motor.



INSTALACIÓN ELÉCTRICA: De libre diseño, lejos de los escapes o de las altas temperaturas, y cables sueltos que rocen con algún metal.

Todos los cortacorrientes deberán anular el negativo (-).

LUCES REGLAMENTARIA): En la parte trasera del automóvil y a la altura de la luneta trasera será obligatorio colocar dos (2) luces de stop claramente visibles y de excelente intensidad de color ROJO el tipo será acoplado de camión de un diámetro no menor a 100 mm. o rectangular de 100 mm. x 90 mm. y las lámparas serán de 15 watts como mínimo. En el centro de la luneta trasera y en su parte superior deberá poseer una luz para lluvia de color AMARILLA, NARANJA o AMBAR, con las mismas medidas e intensidad que las anteriores dichas.

MOTOR DE ARRANQUE: Ubicación y posición original, en funcionamiento. Para la marca FORD se autoriza el uso de motor de arranque de FORD F-100

LIMPIAPARABRISAS: LIBRE DISEÑO SU FUNCIONAMIENTO DEBE SER OBLIGATORIO Es obligatorio tener un recipiente con líquido limpiavidrios con sus picos pulverizadores.

ARTÍCULO 35*: “SISTEMA DE ALIMENTACIÓN”

TANQUE DE COMBUSTIBLE: El tanque de combustible será obligatorio que esté aprobado por la comisión técnica, se recomienda que antes de comprar un tanque se consulte a las personas responsables.

INC 1*: El tanque de combustible deberá estar posicionado de tal forma que una vez anclado en el baúl del automóvil, su parte posterior llegue como máximo a no menos de 300 mm. de la parte final de la carrocería interior. Lateralmente y en cada uno de sus lados, dicha medida será de 150 mm. como mínimo. Todos los elementos que incluyan filtros, depósitos auxiliares (interior o exterior hasta 2,5 litros), etc., deberán estar dentro de las medidas más arriba indicadas.

INC 2 Tendrá una única boca de llenado en la parte superior. El mismo tendrá que tener un tubo de drenaje con una válvula que no permita la salida del combustible a la pista, y colocar un cable de descarga estática. Prohibido el uso de medidores eléctricos.

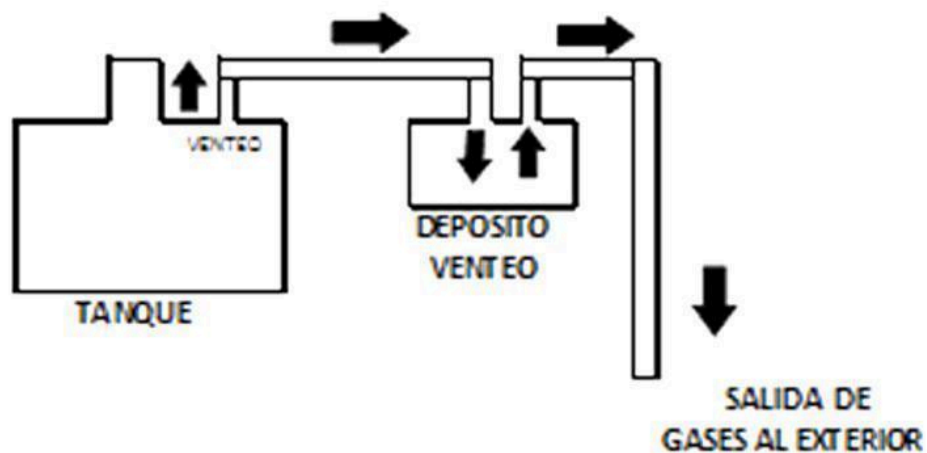
INC 3*: Se autoriza un tanque de combustible con depósito chupador incorporado, siendo este aprobado. En los vehículos que tienen el chupador por debajo del piso del baúl, será obligatorio colocar una protección tubular continua, construida en material de acero SAE 1010, con un diámetro no menos de 45 mm y un espesor de 3 mm.



INC 4*: El compartimiento del habitáculo deberá hallarse separado herméticamente del compartimiento del baúl, mediante un tabique soldado al casco, hecho de chapa de acero de embutido profundo de 0.88 mm de espesor mínimo, (tabique que estará revestido por una plancha de amianto de 3 mm. de espesor, lado tanque de nafta)

INC 5*: En su parte posterior se deberá posicionar una defensa según marca el plano adjunto, y posicionado o tomado a la jaula antivuelco.

INC 6° A partir de la tercera fecha se deberá agregar un recipiente de dos (2) litros como mínimo, donde deberá colocarse primero el venteo del tanque de combustible según el gráfico.



ARTÍCULO 36*: “CAÑERÍA DE COMBUSTIBLE”

INC 1*: Todos los conductos de combustibles será algo flexible y exclusivamente del tipo confeccionado con goma sintética (NEOPRENO) reforzada con tela, su exterior deberá estar protegido por una malla de acero. Se prohíbe el uso de conductos de plásticos para nafta. Los eventuales goteos de dichos extremos no deberán caer sobre reguladores de corriente eléctrica, ni sobre tubos de gases de escape, frenos u otras partes calientes. En su trayecto se sujetarán al casco.

INC 2*: Los extremos de los conductores de nafta, deberán ser del sistema niples a rosca tipo record.

ARTÍCULO 37*: “BOMBAS DE NAFTA Y FILTROS”

INC 1*: Su uso será permitido dentro del compartimiento del vano motor, o dentro del baúl, siempre que esté protegida por los caños de la jaula.

INC 2*: La cantidad de bombas será de 1 (una).

INC 3*: Se puede usar la bomba mecánica o eléctrica libre, los filtros de nafta serán metálicos libres.

ARTÍCULO 38*: “CARBURADOR”

INC 1*: HOLLEY 2 (DOS) BOCAS, SU DIÁMETRO Máximo, Será HASTA 40/40, POSICIÓN ORIGINAL.

INC 2*: El carburador en su conducto interno de gases desde donde comienza el difusor hasta su base, no deberá tener ningún orificio, excepto los de interferencia de intermedia y el de regulación de marcha lenta, todos los demás conductos y orificios que tuviese el carburador elegido, incluidos aquellos que alguna vez fueron perforados en el cuerpo a la altura del difusor para la colocación de un inyector de GNC, deberán ser herméticamente obturados. Mando de aceleración libre .Se permite colocar un venteo en la cuba.

INC 3*: Se permite la modificación de la plaqueta de alimentación original, exterior original interior libre, se autoriza anular el sistema de cebador. Se podrá colocar los porta chicler para intercambiar diferentes medidas en el exterior, pudiendo cortar la parte superior del cuerpo al solo efecto de la colocación de los mismos.

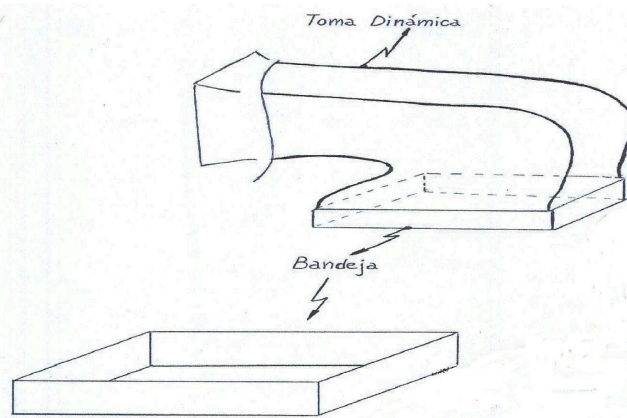
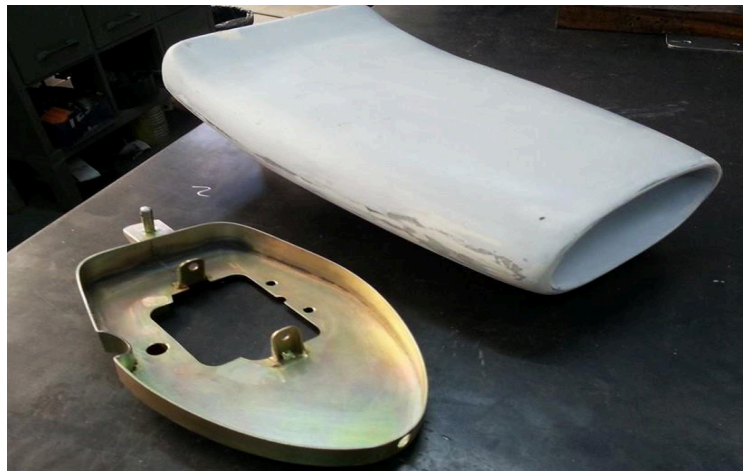
INC 4*: Se autoriza la fijación de los centradores originales de mezcla al cuerpo del carburador de forma libre pero manteniendo su lugar original. Medida desde la base del cuerpo 37.5 +/- 0.5 mm .Diámetro interior **Libre**. Altura 18 mm. **Se autoriza a trabajar el centrador de manera libre respetando las medidas anteriormente mencionadas.**

INC 5*: El interior y exterior del carburador será ORIGINAL, no se permitirá bajo ningún concepto el aporte de material en el interior o exterior del mismo, con excepción de lo indicado en el INC 2 e INC 3 de este artículo del presente reglamento técnico. Su placa base no podrá ser menor a 17 mm, la misma se medirá en paralelo 4 puntos

INC 6*: Se podrá utilizar una toma dinámica con filtro de aire en su interior opcional, la misma tendrá un largo máximo de 410 mm y una altura máxima de hasta 200 mm medidos desde el asiento de la misma en el carburador. Queda prohibida la incorporación de canalizadores u orientadores de aire en su interior o exterior, como así también lograr los mismos efectos con el formato inferior de la misma. La base de la toma deberá ser



plana y no deberá contar con ningún encausador u orientador de aire según plano adjunto.



INC 7*: Se podrá colocar un separador (torre) entre el múltiple de admisión y el carburador, de libre diseño y confeccionado en una o más piezas aclarando que ninguna de ellas pueda ser extraíble conformando todo el conjunto una sola pieza, material libre, con una altura máxima, incluidas las juntas, brida y separador de hasta 200 mm.

INC 8*: Los difusores se podrán trabajar sin el agregado de material, su medida máxima será de 32,30 mm., en su zona de estrangulamiento máximo.

INC 9*: **INC 9*:** para los siguientes motores y modelos de auto se incorpora la utilización de una brida colocada en la base del carburador plana, cilíndrica a canto vivo, con los diámetros por boca especificados en la tabla, de 12,50 mm. +/- 0.5 mm, de espesor respetando los entre centros originales con respecto al carburador,



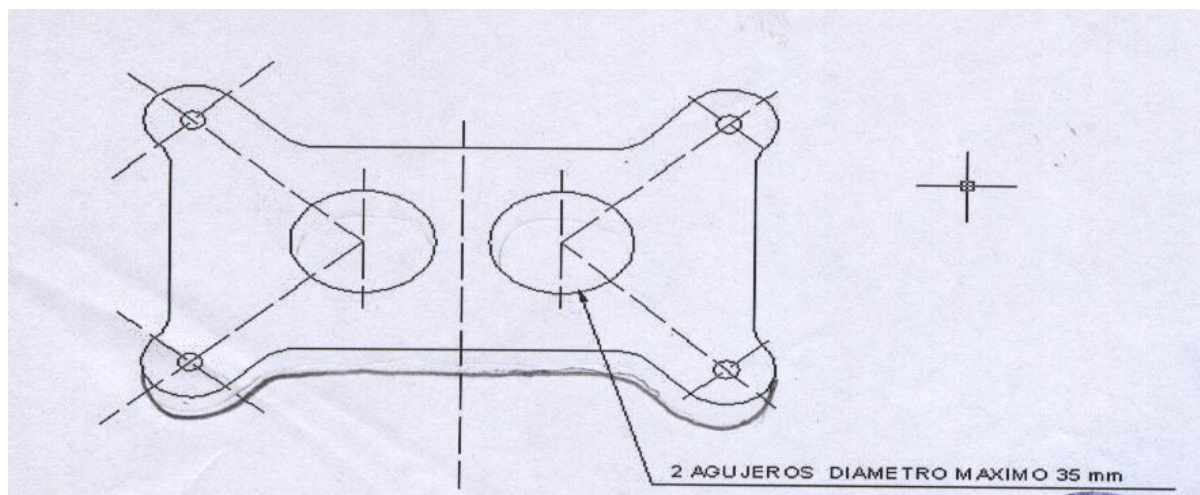
extraíble, confeccionada en una sola pieza según plano. Dicha brida también puede ser confeccionada en tres piezas, sobre una baquelita original de reposición, embujada con un material ferroso para que dé el diámetro determinado en la tabla por boca, siempre y cuando dichos bujes estén bien fijado a la brida (que no sean de fácil remoción) y que la misma respete el espesor de 12,50 mm.+/- 0.5 mm mencionado.

MOTOR DODGE 35mm por boca equipando a modelo DODGE.

MOTOR CHEVROLET 35mm por boca equipando a cualquier marca y modelo

MOTOR FORD TAPA DE FUNDICIÓN que equipe a DODGE O FAIRLANE 35mm por boca

MOTOR FORD TAPA DE ALUMINIO 37mm por boca equipando a cualquier marca y modelo



INC 10*: Se autoriza un separador de hasta 15 mm, entre el carburador y la brida respetando los entre centros. Las bocas deben ser cilíndricas y de 40 o 41 mm., de diámetro a sólo efecto de que la mariposa no toque en la brida mencionada en el inciso 9.

INC 11*: Diámetro mínimo del eje 9mm Espesor de mariposa **1.0 mm +/- 0.1 mm**. Se puede cortar el sobrante de remachado. Se pueden retocar los tornillos al ras del eje.

INC 12*: El venturi del carburador es libre hasta empalmar con el cuerpo de la mariposa.



INC 13*: Todo el aire que ingrese al motor para su alimentación, deberá pasar únicamente por el difusor.

ARTÍCULO 39*: “COMBUSTIBLE”*

Únicamente se permite el uso de nafta de uso comercial, en venta de estaciones de servicio. No se permite utilizar aeronafta, aditivos mejoradores de octanaje, ni oxidantes.

La evaluación técnica será efectuada en el mismo escenario con el personal técnico autorizado por la Federación Metropolitana y dicho elemento de control para tal fin, siendo su resultado válido y definitivo para la toma de decisión en cada evento.

ARTÍCULO 39.1 “COMPARADOR DE COMBUSTIBLE”

Se autoriza la utilización del comparador de combustible marca CICROSA. Solamente al efecto comparativo.

ARTÍCULO 40*: “SISTEMA DE REFRIGERACIÓN”

INC 1*: **BOMBA DE AGUA** Preparación del interior libre, conservando su posición original, material del cuerpo libre, Circuito de refrigeración libre. Se podrá retirar la paleta del ventilador. Se podrán colocar electros ventiladores.

INC 2* **TERMOSTATO** Libre y opcional.

INC 3* **MANGUERAS** Libres de alta resistencia.

INC 4*: **RADIADOR DE AGUA** Cantidad anclaje y diseño libre. Ubicado en el vano motor delante del mismo. Se autoriza el uso de un tanque suplementario, ubicado en el vano motor.

INC 5*: **RADIADOR DE ACEITE** Libre. Con sus conexiones roscadas de alta presión. Ubicado en el vano motor. Se permite refrigerar con toma de aire.

INC 6°: Se permite calefaccionar o refrigerar la torreta del carburador, libre diseño. Se permite calefaccionar o refrigerar el múltiple de admisión, libre diseño.



ARTÍCULO 41*: “POLEAS Y CORREAS”

INC 1*: Poleas y correas libres.

INC 2*: Se autoriza el uso de un balanceador armónico.

ARTÍCULO 42*: “SISTEMA DE LUBRICACIÓN”

NC 1*: (BOMBA DE ACEITE Y RECUPERADOR).bomba de aceite de **uno o tres cuerpos** libre, ubicación libre, deberá tomarse el aceite del cárter, **se permite cárter seco, haciendo las modificaciones necesarias en el vano motor para su instalación correcta.**

INC 2*: Todos los respiraderos del motor deberán ser canalizados a un recipiente recuperador con venteo en la parte superior, con capacidad mínima de dos (2) litros.
Lubricación libre.

ARTÍCULO 43*: “CARTER”

INC 1*: LIBRE. **Se permite cárter seco.** El cubre cárter es optativo si es obligatorio que sea un chapón con perforaciones para que no cumplan cargas aerodinámicas.

ARTÍCULO 44*: “FILTRO DE ACEITE”

LIBRE, UBICACIÓN EN EL VANO MOTOR.

ARTÍCULO 45*: “TRANSMISIÓN”

INC 1*: (VOLANTE DE MOTOR) Libre diseño mantener el anclaje y corona de arranque original del motor. MATERIAL DE ACERO.

ARTÍCULO 46*: “PROTECCIÓN CUBRE VOLANTE”

Es opcional, en el piso debajo del túnel correspondiente y de manera que cubra la zona del volante de motor y del embrague, deberá existir una protección contra estallido de embrague, hecha de chapa de acero de 3 (tres) mm. de espesor y 150 mm. de ancho, como mínimo que cubra de manera cercana y aproximadamente mediante bulones al block de cilindros de motor, a la carcasa de la caja de velocidades, cubriendo por lo menos el arco de 180° superior.



ARTÍCULO 47*: “EMBRAGUE”

LIBRE: COMANDO LIBRE.

ARTÍCULO 48*: “CAJA DE VELOCIDADES”

ES OBLIGATORIO EL USO DE LA CAJA DE CUATRO (4) VELOCIDADES HACIA DELANTE Y 1 (UNA) MARCHA ATRÁS PERMITIÉNDOSE ÚNICAMENTE LAS RELACIONES QUE SE DETALLAN A CONTINUACIÓN, SE PERMITE ANULAR EL SISTEMA DE SINCRONIZADO MEDIANTE UN POSTIZO. DIRECTA MATERIAL

ACERO, LIBRE DISEÑO PAR 1 A 1. EL ESPESOR DE LOS ENGRANAJES DEBE SER COMO MÍNIMO IGUAL AL ORIGINAL, TOLERANCIA +/- 0.3 MM. SE PERMITIRÁ REEMPLAZAR A TODOS LOS ENGRANAJES ORIGINALES, POR ENGRANAJES DE DIENTES RECTOS CON CUÁDRUPLE DESARMABLE, RESPETANDO LAS MEDIDAS ANTERIORMENTE MENCIONADAS, COMO ASÍ MISMO LAS RELACIONES. OPCIONAL EL USO DE FRENOS DE SINCRONIZADOS. EJEMPLO LAS CAJAS CONFECCIONADAS POR ENGRANAJES CHIVILCOY, O RAGANINI (RAMAC). SE AUTORIZA EL USO DE LAS CAJAS TCR1 **O DE OTROS PROVEEDORES**, DE CUATRO (4) VELOCIDADES HACIA DELANTE Y 1 (UNA) MARCHA ATRÁS POSEE ENGRANAJES DE DIENTES RECTOS Y ACOPLAMIENTOS TIPO CLAMPS, CON SELECTORA EN H INCLUIDA RESPETANDO LAS RELACIONES ORIGINALES DE LA CAJA ZF.

RELACIONES : Tomando como base la Caja ZF y asumiendo la tolerancia del +/-1.5 %

1ª Entre 2.788 a 1 y 2.872 a 1

2ª Entre 1.822 a 1 y 1.878 a 1

3ª Entre 1.359 a 1 y 1.400 a 1

4ª Directa. 1 a 1 . Significa que la cuarta marcha acopla el eje de entrada con el eje de salida de caja. Ambos ejes deberán girar a las mismas revoluciones de motor sin que ningún engranaje esté acoplado. Esto quiere decir que no se permiten reenvíos de ningún tipo.

La comprobación del correcto uso de estas relaciones se hará mediante disco graduado y queda a criterio del técnico interviniente la opción de pedir el desarme para el conteo de los dientes de los engranajes.



(TORINO):

Carat. S 4 – 5 A – ZF

1º: 2, 83 a 1

2º: 1, 85 a 1

3º: 1,38 a 1

4º: 1,00 a 1

(DODGE Y VALIANT)

Tranc. A 230/4 71 en adelante.

Caract. S 4 – 5ª -ZF

1º: 3,09 a 1

1º: 2,83 a 1

2º: 2,10 a 1

2º: 1,85 a 1

3º: 1,45 a 1

3º: 1,38 a 1

4º: 1,00 a 1

4º: 1,00 a 1

FORD:

Caja Sprint Saginaw / caja FORD (F.A.E.).carat.S4-5A-ZF.

1º: 2,85 a 1

1º: 2,85 a 1

1º: 2,83 a 1

2º: 2,02 a 1

2º: 2,12 a 1

2º: 1,85 a 1

3º: 1,35 a 1

3º: 1,41 a 1

3º: 1,38 a 1

4º: 1,00a 1

4º: 1,00 a 1

4º: 1,00 a 1

CHEVROLET:

Saginaw:

Caract. S4-5A -ZF

1º: 2,85 a 1

1º: 2,85 a 1

2º: 2,02 a 1

2º: 1,85 a 1



3º: 1.,5 a 1

3º: 1,38 a 1

4º: 1,00 a 1

4º: 1,00 a 1

Para la marca Torino con motor original en todas sus versiones se permite el modelo de caja denominado 242. dicha caja no se permite para esta marca con motor Ford/Chevrolet.

ARTÍCULO 49*:"SELECTORA DE CAMBIOS"

Libre diseño, no se puede poner la denominada secuencial.

ARTÍCULO 50*: "CARDAN"

Su diámetro estará comprendido entre 45 mm. a 76 mm. Se permite cardan con dos tramos, con tres crucetas, una horquilla deslizante y puente. Es obligatorio colocar una protección de chapa de acero, colocada en forma concéntrica, para que los contenga en caso que este se corte. El mismo deberá ser de material ferroso. Se prohíbe el uso de triceta y homocinética.

ARTÍCULO 51*: "DIFERENCIAL"

Debe haber equipado o que equipe a un **automóvil** de gran serie y fabricación nacional, de las marcas y modelos que comprenden el presente reglamento, como así también su relación (Dana 30 y/o 44).

INC 1*: Prohibido el uso de cualquier sistema autoblocante.

INC 2° es obligatorio el uso de palier flotante, se permite masa de acero medidas originales de reposición. Se permite homocinética, la cual estará instalada con un mínimo de SEIS (6) bolillas. Las seis (6) bolillas deben poseer el mismo diámetro. Se permite el uso del palier hueco.

INC 3*: Se autoriza a reforzar el diferencial y las mangas únicamente en su exterior, a solo efecto de mantener rígida la cañonera el cual será fijo no regulable.

INC 4*: Se autoriza agrandar la tapa del mismo.

INC 5*: Las relaciones autorizadas serán las siguientes: 2.86/ 3.07/ 3.31/ 3.54/ 3.73.



Para la marca Ford en su modelo FALCON, se podrá utilizar cualquiera de las relaciones especificadas, y además se le autoriza la utilización de las relaciones 3,23 y 3.41. Dichas relaciones sólo podrán ser empleadas por la marca Ford en el modelo FALCON.

INC 6*: Las relaciones mínimas autorizadas para el autódromo Roberto Mouras de La Plata son las del siguiente cuadro, para la marca FORD FALCON, se podrá utilizar cualquiera de las relaciones especificadas en el INC 5:

MARCA	NEUMÁTICO	Circ. C/ Chicana	Circ .S/ Chicana
CHEVROLET	Cubierta NA	3,73.: 1	3,54: 1
FORD FALCON	Cubierta NA	todas las del INC. 5*	
FORD FAIRLANE	Cubierta NA	3,54: 1	3,54: 1
DODGE / VALIANT	Cubierta NA	3,54: 1	3,30: 1
TORINO	Cubierta NA	3,54: 1	3,54: 1

INC 7*: Ancho máximo 1470 mm. de la cañonera.

INC 8*: Se prohíbe el relleno de los refuerzos con cualquier material que cumpla la función de lastre como lastre. Dependiendo del circuito donde se compita fuera del Roberto Mouras, en el Reglamento Particular de La Prueba se decretará la relación mínima a utilizar para todas las marcas.

ARTÍCULO 52*: “MAZAS DELANTERAS”

Deberán ser de ACERO, medidas originales de reposición.

INC 1*: Es obligatorio el uso de un espaciador entre las dos pistas o cubetas interiores de los cojinetes o rodillos, de longitud calibrada, con los juegos necesarios, con el objeto de que las tuercas de fijación queden precargadas permanentemente, y no se aflojen. Estas tuercas deberán contar con un seguro o contratuerca.

ARTÍCULO 53*: “RODADOS”

INC 1*: La llanta de acero estampada con un ancho máximo de hasta once pulgadas (11), será utilizada únicamente para los neumáticos de lluvia, prohibido labio antideriva. Es

obligatorio el uso de llantas de aleación para los neumáticos SLICK, rodado 16 por 10 a 11 pulgadas de ancho, con un peso mínimo de 9,3 Kg.

INC 2*Prohibido el uso de válvula autorreguladora de presión de aire.

INC 3*: Los neumáticos slick a utilizar serán “Usados” marca NA Carrera, de medidas **26 x 11, 5 x 16** (16 pulgadas **alto**), provistos por la categoría mediante un solo proveedor. Se permitirán hasta cuatro neumáticos NA usados por fecha, más dos resellados de competencias anteriores, exceptuando a la primera fecha que asista cada piloto al que se le otorgarán hasta seis neumáticos NA usados. Los neumáticos NA usados se entregarán en el circuito, el viernes previo a cada competencia mediante un sorteo en horario a convenir, al que deberá concurrir obligatoriamente piloto, o concurrente, o algún responsable asignado por el piloto de cada auto, con el fin de constatar la legitimidad del mismo. Los neumáticos NA sorteados y resellados por la categoría (6) para la competencia deberán ser utilizados obligatoriamente en clasificaciones, y finales pudiendo utilizar en los entrenamientos oficiales neumáticos de competencias anteriores. En caso de existir algún inconveniente con alguno de los neumáticos durante la actividad oficial, mediante la evaluación correspondiente por el proveedor y la categoría, se procederá al cambio. Prohibido el uso de neumáticos de las mismas características que no hayan sido otorgados por la Categoría. Queda terminantemente prohibido el uso de Neumáticos NA Nuevos.

INC 4*: Se permite el uso de cubiertas ancorizadas únicamente NA usadas, provistas y fiscalizadas por la categoría, las selladas deberán ser usadas en clasificaciones y finales, se podrá únicamente utilizar otro tipo de neumáticos para entrenamientos (de traer un juego no provisto por la categoría quedará su uso a evaluación de la misma). Queda terminantemente prohibido el uso de Neumáticos Ancorizados Nuevos.

ARTÍCULO 54*: “FRENOS”

INC 1*: Es obligatorio colocar discos en las (4) cuatro ruedas, uno por rueda, y de doble circuito hidráulico.

INC 2*: Se autoriza el uso de válvula reguladora de presión. De fabricación nacional

INC 3*: Se autoriza la colocación de tomas de aire para los frenos delanteros, no pudiendo cumplir funciones aerodinámicas. Se pueden modificar o quitar las chapas que cubren los discos.

INC 4*: Se autoriza a refrigerar los frenos traseros sin modificar la carrocería, como así tampoco cumplir funciones aerodinámicas. Ser aclara que se pueden emplear tomas de aire tipo naca en las ventanillas traseras y conducir la ventilación a través de mangueras



hasta los caliper de frenos traseros y **butaca**, en este caso se permite agujerear la carrocería dentro del habitáculo para permitir el paso de dicha manguera.

ARTÍCULO 55*: “CALIPER DELANTERO Y TRASERO”

SE PODRÁ UTILIZAR CUALQUIERA DE FABRICACIÓN NACIONAL QUE EQUIPE A AUTOMÓVILES DE GRAN SERIE, UNO POR RUEDA. DIÁMETRO DE PISTÓN ORIGINAL DE LA MORDAZA A UTILIZAR, MATERIAL FERROSO.

INC 1*: Tendrán tres (3) pistones por caliper.

INC 2*: Se permite colocar un aislante térmico o separador.

INC 3*: Anclaje y ubicación libre.

INC 4*: Se prohíbe el uso de calipers flotantes.

INC 5*: Se permite el uso de un separador en el caliper para emplear el disco de frenos de competición.

ARTÍCULO 56*: “DISCOS Y PASTILLAS”

PASTILLAS: MATERIAL LIBRE, SE PERMITE UN AISLAMIENTO TÉRMICO ENTRE LAS PASTILLAS Y EL CALIPER.

DISCO: SE AUTORIZAN LOS DISCO VENTILADOS CON UN DIÁMETRO MÁXIMO DE 285 mm. y **30 mm.** de espesor máximo. Su material deberá ser de fundición nodular, aleta libre.

INC 1*: Se permite rectificar y ranurar para que descargue el polvo de las pastillas.

INC 2*: Anclaje original. Se prohíbe el uso de discos flotantes.

INC 3*: Fabricación nacional

ARTÍCULO 57*: “CAÑERÍA DE FRENOS Y FLEXIBLES”

CAÑO METÁLICO FORRADO EN MANGUERA PLÁSTICA EN TODA SU EXTENSIÓN O DE NYLON MALLADO.



ARTÍCULO 58*: “BOMBA DE FRENO”

INC 1*: Preparación del interior libre.

INC 2*: Ubicación libre.

INC 3*: Es obligatorio el uso de un sistema de doble circuito y doble bomba.

INC 4*: Se autoriza bomba de freno marcas, DOPPLER o TILTON etc.

ARTÍCULO 59*: “PEDALERA”

SERÁ LIBRE EN CUANTO A SU DISEÑO, TANTO COMO PARA EL SISTEMA DE FRENO COMO PARA EL EMBRAGUE Y ACELERADOR.

INC 1*: Prohibida la pedalera al piso.

ARTÍCULO 60*: “SISTEMA DE DIRECCIÓN (CAJA)”

La caja de dirección deberá ser original de la marca y del modelo elegido para competir, ubicada en su posición original se permite reforzar los anclajes originales como así también colocar un soporte adicional. (la columna, sus articulaciones y soportes, volante rodamiento y como así también la relación a utilizar son libres).

INC 1*: Deberá mantener sus formas y geometría originales de fábrica,

INC 2*: Ningún elemento de la suspensión delantera y /o mecanismo de dirección deberá estar más bajo que la parte inferior de la llanta, colocada en la masa y sin cubierta.

INC 4*: Prohibido: manchon flexible. Obligatorio columna partida con crucetas.

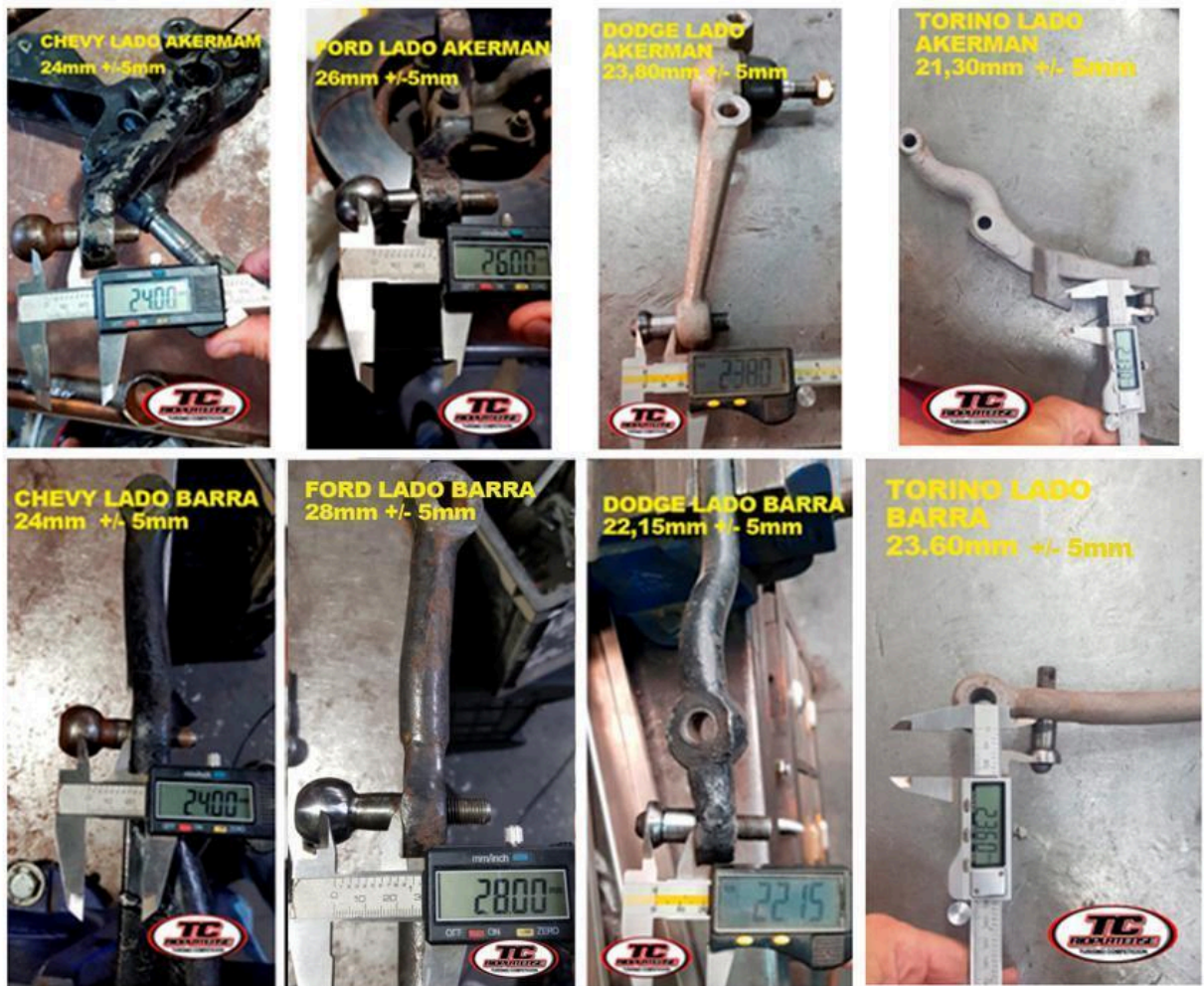
INC 5 *: Prohibido el uso de dirección hidráulica, asistida o eléctrica.

ARTÍCULO 61*: “EXTREMOS Y BARRAS”

INC 1*: Se permite colocar rótulas de competición en los brazos de dirección, respetando las medidas detalladas para cada marca en las siguientes imágenes con una tolerancia



de ± 5 mm (cinco milímetros). Se permite reforzar la barra central solamente entreojos.



INC 2*: Brazo de dirección original.

INC 3*: Se permite colocar rulemanes en el brazo auxiliar.

INC 4*: Se permite rotular al brazo Pitan manteniendo geometría y entre centro original

ARTÍCULO 62*: “SUSPENSIÓN DELANTERA”

TENDRÁ QUE SER LA ORIGINAL DEL AUTOMÓVIL Y MODELO DECLARADO. (CON SUS MODIFICACIONES ACLARADAS EN LOS SIGUIENTES INCISOS).

INC 1° Las parrillas de suspensión, superior e inferior, podrán estar reforzadas manteniendo todos sus anclajes, formas y medidas, como también su funcionamiento original. Para el modelo FORD FALCON, se permite desplazar 5mm por lado el anclaje de la parrilla inferior. Para la marca TORINO la parrilla inferior se podrá modificar en la zona de pivot con la araña, reemplazando al sistema de buje y excéntrico, por una rótula esférica.

INC. 2*: Se permite reemplazar bujes por rodillos y/o rulemanes, únicamente en las parrillas superiores. Eje de la parrilla superior material libre respetando las medidas originales SOLO SE PODRÁ MODIFICAR ALOJAMIENTO DE RULEMAN.

INC 3*: Se permite reforzar las torretas de suspensión, manteniendo su posición y forma original, también las puntas de eje, manteniendo sus puntos de anclajes y medidas originales.

INC 4*: **Se permite rotular la barra estabilizadora, forma, material y medidas libre, soporte libre, anclaje libre. Ubicación por delante del parallamas. Se permite el sistema de cuchillas. Para todas las marcas se permite fijar la barra estabilizadora en la parrilla inferior o superior.**

INC 5*: Barra de torsión forma, material y medidas libre. Ubicación y anclaje original

INC 6*: Tensor, se permite colocar reforma, anclaje y ubicación original. Arandela libre diseño. Se permite reemplazar el buje original por otro de material libre. . Para las marcas Ford, Dodge y Torino se permite reemplazar el buje original de los tensores inferiores de las parrillas por una rótula manteniendo su posición y ubicación original.

INC 7*: Espirales libres, anclaje original. Se podrá construir una base de espiral en su parte inferior, o sea, apoyo en base original en parrilla, se puede soldar, manteniendo su centro, a fin de evitar movimientos laterales del mismo, los mismos espirales pueden ser rectificadas a plano en sus dos apoyos para la marca TORINO , FALCON , FAIRLANE , CHEVROLET Y CHEVROLET 400 . No se permiten regulables. Se permiten utilizar galgas para regular la altura de los mismos.

INC 8*: Se podrán colocar barras de refuerzos en los puntos de anclajes de la suspensión.

INC 10*: Para CHEVROLET 400 se autoriza reforzar el ojo inferior de la puntas de ejes y hacer su cono nuevo para usar la rótula de Chevy. Manteniendo su centro y altura original.



INC 11*: El caño unión de extremos de dirección, podrá ser reemplazado por una barra de material ferroso macizo, que su exterior sea hexagonal. Pudiéndose colocar dos contratueras a fin de bloquear el mismo.

INC 12*: Se autoriza el uso de precargas mecánicas delanteras y traseras.

INC 13*: Se puede reforzar ackerman en todas las marcas. Para las marcas CHEVROLET, DODGE y TORINO el mismo deberá ser desmontable.

INC 14*: Se autoriza para todas las marcas el uso de un manguito de hasta **45,2 mm** de diámetro, **largo espiga Torino**, respetando su eje, al solo efecto de reforzar la espiga de la punta de eje, como así también la masa del mismo.

INC 15*: Para todas las marcas la tolerancia de desviación con respecto al eje de simetría del ackerman será de +/- 1,5 mm por lado.

INC 16*: Para todas las marcas, el desplazamiento hacia afuera del rulemán interno del manguito de la masa delantera, será como máximo 10 mm. **El rulemán deberá ser a rodillo tipo original.**

INC 17*: En las parrillas delanteras, las rótulas originales podrán ser reemplazadas por rótulas esféricas respetando la distancia entre ejes, geometría, posición y ubicación original. En caso de usar rótulas esféricas, las mismas deben ser adaptadas en el porta rotula original, debiendo ser de fácil extracción para su control. En las marcas en las cuales las rótulas no son fijadas con tornillos a las parrillas, es decir, clavadas en el alojamiento original, las mismas podrán ser fijadas con soldadura una vez posicionadas en dicho alojamiento.

INC 18ª Para la marca TORINO se permitirá reemplazar el denominado Cristo por una rótula esférica.

INC 19° Para la marca Torino se permite prolongar las parrillas inferiores hasta 30 milímetros por lado.

INC 20° Para la marca Torino el anclaje del espiral en las parrillas superiores será libre





ARTÍCULO 63*: “SUSPENSIÓN TRASERA”

ORIGINAL (con las reformas aclaradas en los siguientes incisos).

INC 1*: Deberá mantener la cañonera rígida.

Inc. 2*: Elásticos: la cantidad de hojas como su espesor y ancho son libres, largo y gemelos originales, la posición y anclajes sobre la carrocería deberán ser originales. Para la marca Ford Modelo Falcon, se permite como opcional desplazar el anclaje trasero hacia atrás, respecto al original, para poder utilizar la hoja maestra de Ford Fairlane. Se permite su enfundado. Para la marca DODGE el soporte delantero del elástico debe ser el original. SE PROHÍBE USAR LOS DEL MODELO VALIANT I - II – III – IV.

INC 3*: Se autoriza el uso de un tope o regulador a fin de evitar que se desplace la cañonera.

INC 4*: Se podrá reemplazar el material de los bujes, manteniendo sus ejes y entre centros originales. Hoja maestra ancho y largo original del vehículo declarado. Espesor libre.

INC 5*: El separador entre cañonera y elástico es libre, al solo efecto de variar la altura del vehículo, anclajes y soportes de elásticos sobre la cañonera **libre diseño**. Se prohíbe todo tipo de sistema que tenga regulación para el cambio de la medida del suplemento

INC 6*: Para la marca TORINO, se permite que los anclajes de los tensores sean libres y rotulados. **Cantidad de tensores hasta 4 (cuatro)**



INC 7*: Se autoriza la colocación de una barra transversal del diferencial a la carrocería tipo PEUGEOT de fabricación y ubicación libre. Se puede colocar un caño a la altura del diferencial, al solo efecto de reforzar el soporte de la barra.

INC 8*: Se permite una barra estabilizadora con anclaje de libre ubicación y diseño. No a cuchilla ni cónica, para todas las marcas.

INC 9*: Para el modelo CHEVY, el soporte inferior del elástico podrá invertirse logrando que el soporte del amortiguador gire 180°. Podrán invertirse los soportes inferiores del elástico de izquierda a derecha y viceversa, pudiéndose maquinar los mismos al solo efecto que no interfieran con el alojamiento del elástico.

INC 10*: Para la marca FORD FALCON se autoriza abulonar en el soporte inferior del amortiguador, una planchuela tipo U con el fin de anclar el ojo del amortiguador.

INC 11*: Para la marca FORD FALCON, el elástico será libre pero no podrá sobre salir para afuera del auto en ninguno de sus puntos.

INC 12* Para todas las marcas se permite girar los ojos del elástico.

ARTÍCULO 64*: “AMORTIGUADORES”

INC 1: Uno por rueda, deberán ser de fabricación nacional. Se permite solamente el sistema bitubo de pistón único solidario al vástago. Según plano.*

INC 2*: El sistema de válvulas al extremo de la camisa o cilindro interior deberá estar fijado a este último.

INC 3*: el vástago es libre

INC 4*: Los componentes internos del amortiguador y su principio de funcionamiento deberán ser concordantes con el diagrama adjunto

INC 5*: La longitud del amortiguador será libre.

INC 6*: Sus anclajes, posición delantera y trasera serán los originales correspondientes a cada modelo de vehículo, utilizando a excepción de la suspensión trasera correspondiente a la marca TORINO. (Ver siguiente punto)

INC 7*: La marca TORINO, atendiendo al punto anterior está autorizada en su suspensión trasera, a colocar, los amortiguadores tomados de la jaula y de la cañonera.



INC 8*: Para todas las marcas se permite colocar una rótula en cada extremo del amortiguador, realizando la conveniente modificación en los anclajes respetando la relación de recorrido rueda amortiguador original. Los anclajes superiores se podrán prolongar hacia arriba manteniendo el eje original de trabajo con el solo objetivo de facilitar el montaje de los mismos.

INC 9*: Se prohíbe la presurización de cualquier tipo y diseño (gas, resorte, etc.) Todos los amortiguadores deben ser hidráulicos.

INC 10*: Se prohíbe todo tipo de regularización externa en cualquiera de sus vías (compresión de baja, compresión de alta y expansión).

INC 11*: Podrán ser regulables en forma interna mediante el correspondiente desarme de los mismos.

INC 12*: El reglaje o valores de dureza son libres. Láminas libres.

INC 13*: Se prohíbe el uso de amortiguadores con depósitos externos a los mismos.

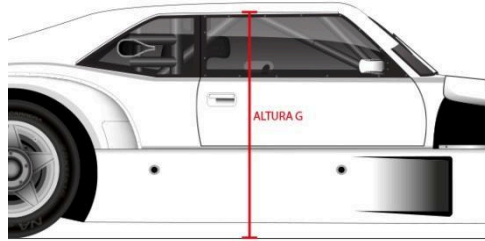
INC 14*: Se prohíbe amortiguadores conectados entre sí.

ARTÍCULO 65*: “ALTURA DEL AUTOMÓVIL”

La altura mínima del automóvil queda determinada en forma individual para cada marca y se medirá mediante el despeje del piso a un punto G, determinado por el borde superior del gotero del techo. Las medidas podrán ser controladas en cualquier momento de la competencia y serán con el piloto dentro del habitáculo. **Para el momento de la medición correspondiente los 4 neumáticos deberá calibrarse dentro del recinto técnico en 35 libras cada uno.**

MARCA	G
CHEVROLET	1160 Mm
FALCON	1210 Mm
FAIRLINE	1225 Mm
DODGE	1200 Mm
TORINO	1210 Mm





ARTÍCULO 66*: “TROCHA”

TROCHA DELANTERA Y TRASERA SERÁN LAS EXPRESADAS EN LA SIGUIENTE TABLA:

El sistema de medición será el siguiente: Por medio de un calibre que se apoyará a cada lado del vehículo en el punto inferior determinado por la mayor circunferencia de la cara exterior de la llanta y el eje vertical que pasa por el centro del cubo de las ruedas, esa medida no deberá superar la medida máxima fijada.

MARCA	TROCHA
CHEVROLET	1940 mm
CHEVROLET 400	1940 mm
FORD FALCON	1940 mm
FORD FAIRLANE	1940 mm
DODGE / VALIANT	1940 mm
TORINO	1940 mm



**OSCAR MILANI
PRESIDENTE**

ARTÍCULO 67*: “DISTANCIA ENTRE EJES”

TOLERANCIA DE 30 MM EN MÁS O EN MENOS DE LA MEDIDA ORIGINAL.

(Esquema de medición de trochas).

<u>MARCAS Y MODELOS.</u>	<u>MEDIDAS ORIGINALES.</u>
CHEVY coupe y sedan	2819 mm.
CHEVROLET 400	2794 mm.
FORD FALCON	2780 mm.
FORD FAIRLANE	2946 mm.
DODGE coupe y sedan	2819 mm.
VALIANT II	2705 mm.
VALIANT III Y IV	2819 mm.
TORINO coupe y sedan	2723 mm.

ARTÍCULO 68*: LLAVE DE CORTE GENERAL DE CORRIENTE DE BATERÍA

En el puesto de conducción del habitáculo y al alcance del piloto, deberá existir una llave de corte general de corriente de batería (deberá cortar el cable de masa de la batería) En el exterior bajo el parabrisas deberá existir otra llave de corte general de corriente de batería, conectada en serie con la anterior llave, de manera que pueda ser accionada en caso de accidente, por choque, vuelco o incendio, por parte de personas que intenten el auxilio. Esta última llave deberá poseer en sus adyacencias las posiciones “conectadas y desconectadas”.

ARTÍCULO 69*: “CORTE DE NAFTA”

Prohibido el uso de cualquier corte de combustible dentro del habitáculo.



ARTÍCULO 70*: “EXTINTORES”

Estará compuesto por un extintor manual y un sistema de extinción automático de las características que se detallan a continuación.

EXTINTOR MANUAL: Cantidad: uno de 2 ½ kilogramos de capacidad mínima, al alcance del piloto, AFFF (de espuma) o Halon con reloj indicador de carga, marbete del año en curso y OPDS correspondiente, sujeto con zuncho metálico.

Deberá llevar pintado el número de auto al que pertenece con pintura esmalte sintético, y en lugar visible.

SISTEMA DE EXTINCIÓN AUTOMÁTICO: Este sistema es obligatorio y su reglamentación es la siguiente:

Deberá contar con dos sistemas, uno al vano motor y el otro en el habitáculo y un extintor manual.

FIJACIÓN: Cada botellón extintor deberá estar montado de tal manera de que sea capaz de resistir una aceleración de 25G. En cualquier dirección de ampliación de un esfuerzo. Los elementos de sujeción deberán ser metálicos.

FUNCIONAMIENTO: Puesta en marcha: los dos sistemas deberán ponerse en marcha simultáneamente. Se autoriza todo medio de puesta en marcha, no obstante para un sistema que no sea exclusivamente mecánico, debe proveerse una fuente de energía que no provenga de la fuente principal. El piloto sentado normalmente ante su volante con su cinturón colocado, debe ser capaz de poner en marcha el sistema manualmente, lo mismo es aplicado a una persona ubicada en el exterior. El dispositivo de puesta en marcha desde el exterior, debe estar ubicado cerca del cortacircuito o combinando con este, y debe estar indicado con UNA LETRA “E” roja en el círculo blanco con borde rojo, de por lo menos 100 mm. de diámetro, ubicado en la base del parabrisas del lado del acompañante. La puesta en marcha automática por sondas de temperatura, es recomendada.

VERIFICACIÓN: El tipo de producto extintor, el peso total de un botellón y la cantidad de producto extintor, deberá ser especificado sobre él o los botellones.

CAPACIDADES MÍNIMAS DE SISTEMA DE EXTINCIÓN

EXTINTOR MANUAL Y AUTOMÁTICO:

MANUAL: 2.5Kg.



AUTOMÁTICO EL MOTOR Y HABITÁCULO: 5Kg.

Los equipos de extinción deben resistir al fuego y estar protegidos contra los choques. Las bocas del sistema deben estar orientadas de tal manera que no apunten directamente al piloto (riesgos de quemaduras ocasionadas por el frío).

PROHIBIDO EXTINTOR DE POLVO.

ARTÍCULO 71*: “CINTURONES DE SEGURIDAD”

Se deben usar dos tiras en el hombro y una tira en la cintura, puntos de anclajes en la carrocería: dos para la tira de la cintura, dos o tal vez uno para las tiras del hombro, simétrico respecto al asiento. Estos cinturones deberán ser aprobados por el ente fiscalizador, y deben estar equipados con sistemas de apertura libre. Cinta de tres (3´) pulgadas con cinco (5) anclajes fijados a la jaula de seguridad.

INSTALACIÓN: Debe instalarse un arnés de seguridad en los puntos de anclaje del automóvil de producción en serie hacia abajo, las tiras del hombro deben orientarse hacia la parte trasera y deben instalarse de forma tal que no formen un ángulo de más de 45° respecto de la horizontal desde el borde superior del respaldo, si bien se recomienda que este ángulo no exceda los 10°.

Los ángulos máximos en relación con la línea central del asiento son de 20°.

La eficacia y la longevidad de los cinturones de seguridad están directamente relacionados con la forma en la cual están instalados, se unen y se mantienen. Los cinturones deben ser reemplazados después de cada choque grave y toda vez que las correas de tejido se corten, se rasquen o se debiliten debido a la acción de los productos químicos o del sol. También deben reemplazarse si las partes del metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan. Cualquier arnés que no funcione perfectamente debe ser reemplazado.

ARTÍCULO 72*: “BUZO ANTIFLAMA Y CASCOS”

INC 1*: **Los Buzos:** Serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para el piloto. Deberán ser homologados. También será obligatorio el uso de un Protector cervical tipo HANS o similar. (Remera, ropa interior, medias, capuchas, y guantes antinflama).

INC 2*: **CASCOS:** Los cascos serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo contar estos con la respectiva homologación o aprobación por el ente que corresponda, y que certifique su aptitud para ser usado en competencias automovilísticas. Las homologaciones o aprobaciones que posea cada



casco en particular deberán estar a la vista para una rápida inspección y ser legibles con claridad, en su defecto no se admitirá su uso.

ARTÍCULO 73*: “RED DE SEGURIDAD”

Es obligatoria la colocación de una red de seguridad como protección eventual. La misma deberá estar sólidamente tomada a la jaula de seguridad del lado del piloto y acompañante, por medio de acople y desacople rápido.

ARTÍCULO 74*: “IDENTIFICACIÓN DEL AUTO”

Los números identificatorios del automóvil se colocaran lateralmente y reglamentariamente en las ventanillas traseras (ambos lados), pintados en fondo negro y números blancos, con una medida mínima de 300 mm. de ancho x 300 mm. de alto, con un trazo de 4 cm. de ancho. En la trompa y en la cola del auto, los mismos deberán estar pintados sobre el lado derecho, de color blanco con un fondo negro. Con una altura no menor a 13 cm. LOS NÚMEROS SERÁN PROVISTOS POR LA CATEGORÍA.

ARTÍCULO 75*: “PESO DEL VEHÍCULO”

INC 1*: En los automóviles habilitados por el presente reglamento, el peso mínimo será como termine la competencia, luego de las series o clasificación, o en cualquier momento que el comisario técnico lo considere necesario, es decir se efectuará el pesaje con todos sus líquidos refrigerantes, aceite, agua, combustible sobrante en ese momento etc. A tal efecto no se permitirá el agregado de ninguno de los elementos anteriormente descriptos, en dicha medición se incluirá el piloto con sus respectivos buzo y casco, según lo especificado en el Reglamento de Campeonato.

INC 2*: EL PESO MÍNIMO PARA LAS MARCAS SERÁ EL SIGUIENTE

CHEVROLET	1400 KG.
CHEVROLET 400	1330 KG
FORD:	1330 KG.
FORD:	1350 KG. (Motor Ford con Tapa de Aluminio)
DODGE	1400 KG. (Motor Ford Fairlane, Chevrolet o Convencional)
TORINO	1370 KG.
TORINO	1390 KG. (Motor Ford con Tapa de Aluminio)
FAIRLANE	1400 KG.
VALIANT	1340 KG.

INC 3*: En el caso de la Dodge con Motor Ford Fairlane o Chevrolet, mantendrá los 1400kg de peso mínimo establecido en el INC “2”, pero deberá tener el excedente de



peso sobre el tren delantero, de la diferencia de peso entre impulsor original y opcional, 40 kg aplicados en el sector indicado en la foto.



ARTÍCULO 76*: "LASTRE"

Se permitirá el uso de lastre para completar el peso indicado por el mencionado reglamento debiendo estar el mismo debidamente asegurado al piso del automóvil en su parte interior, y/o baúl, a su vez deberá tener un sistema que permita colocar un precinto identificatorio. Deberá ser un bulón de alta resistencia, con tuerca hacia arriba, agujereado, y no se permitirá el uso de varillas roscadas.

ARTÍCULO 77*: "PRECINTOS"

Cada auto deberá poseer para su precintado un orificio en dos bulones de la tapa del diferencial, caja de velocidades dos bulones, en dos bulones de la tapa de cilindro, un orificio en el cuerpo y espárrago de la base del carburador, dos en el cárter y el block de manera de poder precintar en puntos diagonales y un orificio en el múltiple de admisión. El piloto será el único responsable de que los precintos no estén dañados por ningún motivo, si esto ocurriese será excluido de la competencia.

ARTÍCULO 78*: "ESTRUCTURA DE SEGURIDAD ANTIVUELCO"

Será obligatoria su instalación y deberá estar construida con elementos tubulares de acero sin costura de excelente calidad. Se permitirá usar la estructura antivuelco como



parte estructural del chasis o monocasco y no necesariamente siguiendo la línea de parantes, puertas, techo, etc. SI ES OBLIGATORIO QUE TODOS SUS CAÑOS PASEN POR DENTRO DEL CASCO O CARROCERÍA, Y NO SOBRESALGAN DEL PISO O BAÚL DEL AUTO HACIA FUERA.

INC 1° Se permite por seguridad colocar elementos tubulares, diámetro libre, que conecten ambos paneles y/o largueros laterales del habitáculo, los cuales podrán sobresalir por debajo del piso.

INC 2*: El espacio que conforma el cubo del alojamiento del piloto deberá estar construido con caños tubulares de acero sin costura de excelente calidad, entre 38 mm. de diámetro y 1,60 de espesor, o 40 mm. de diámetro por 1,30 de espesor como mínimo.

INC 3*: Se permitirá posicionar tantos caños como cada constructor considere necesario, dichos caños podrán ser de distintas medidas pero se deberá respetar el INC 1* del presente artículo.

INC 4*: Se deberán posicionar caños cruzados preferentemente de las mismas dimensiones del cubo del habitáculo, que por lo menos cubra desde la altura media entre el hombro y el codo del piloto, y en diagonal hacia delante y hacia atrás, y llegue hasta la altura de la bisagra por un lado y el esquinero del zócalo por el otro, de las puertas delanteras. EN PLANOS ADJUNTOS FIGURAN LAS NUEVAS DEFENSAS LATERALES DE PUERTAS Y LA TRASERA QUE RESGUARDARAN COMO PROTECCIÓN AL TANQUE DE COMBUSTIBLE.

ARTÍCULO 79*: “BUTACAS”

INC 1*: El asiento delantero deberá ser reemplazado por una (1) butaca de uso en competición. Este asiento de competición deberá ser de construcción monolítica (pieza única). LOS MATERIALES UTILIZADOS Y SUS PROVEEDORES DEBERÁN ESTAR HOMOLOGADOS.

Inc 2*: La butaca de competición deberá tener de forma visible los datos que identifiquen al fabricante y/o responsable, como así también la fecha de fabricación del citado elemento. Deberá estar firme y sólidamente fijada a la jaula del automóvil por medio de dos cuadernas por butacas, según indica las medidas y sus espesores en el plano adjunto al presente reglamento técnico.

INC 3*: Se fija como máximo la distancia entre el centro del plano horizontal que pasa por la base del parabrisas y de las aberturas superiores de las butacas que permiten el paso del cinturón de seguridad la siguiente medida: 1550 mm. (Ver plano N° 6)



ARTÍCULO 80*: “TUERCAS-BULONES-TORNILLOS Y ESPARRAGOS”

Toda tuerca, bulón, tornillo, espárrago o arandelas es libre, salvo que algún artículo del presente reglamento lo prohíba. Se autoriza la reparación de roscas, debiendo respetar las medidas de la original. Los espárragos y tornillos exteriores al motor son libres. Material acero.

Los espárragos de la tapa de cilindros, cantidad original, manteniendo los diámetros y entre centros originales.

ARTÍCULO 81*:

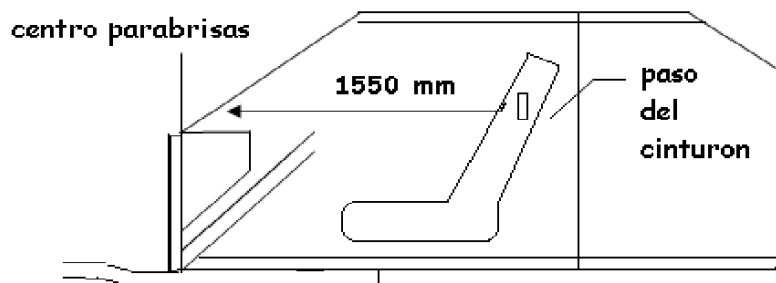
Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.

ARTÍCULO 82*: “UBICACIÓN DEL PORTA SENSOR”

Es obligatorio colocar el porta sensor de tiempos en la parte delantera del automóvil debajo del salpicadero original (torpedo). Su posición será en contra de los escapes, y no deberá tener ninguna interrupción la luz hacia el pavimento.

PLANO N°6

VISTA LATERAL



DISTANCIA: BUTACAS PILOTO Y COPILOTO.



ARTÍCULO 83*: “SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO”.

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

- Marca: Lisso
- Modelo: A4

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

INSTALACIÓN DE LA ALIMENTACIÓN

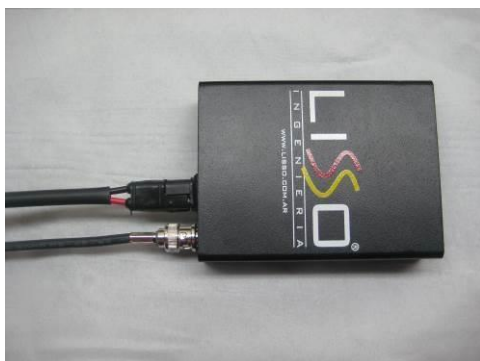
- Si el corte de corriente general está en el NEGATIVO de la batería:
Conectar el cable ROJO (+) directo a la batería y el cable NEGRO (-) después de la llave de corte general de corriente negativo. NUNCA a masa o chasis.
- Si el corte de corriente general está en el POSITIVO de la batería:
Conectar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

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

NO colocar el equipo “Banderillero Electrónico” cerca de la bobina de encendido o cables de bujías.

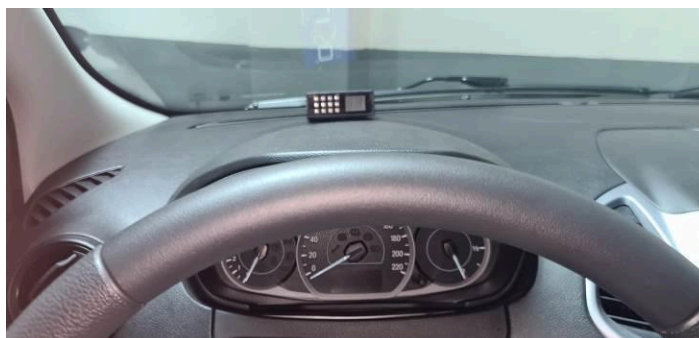
INSTALACIÓN DEL CABLE DE ANTENA Y ANTENA

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



UBICACIÓN DEL EQUIPO EN EL AUTO

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



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



ARTÍCULO 84*: OBLIGATORIEDAD DE CÁMARA CAPTURADORA DE IMÁGENES.

Todo vehículo de la especialidad debe contar obligatoriamente con un dispositivo de captura de imagen, con capacidad suficiente para poder grabar UNA (1) hora de Competencia.- Debe ser colocado en forma tal que siempre enfoque hacia delante del auto. El personal adjunto del Comisariato Deportivo o personal autorizado de la categoría podrá retirar en cualquier momento del evento la memoria con la grabación producida para su evaluación pertinente.

- a) La posición y dirección del dispositivo de captura de imagen, será coordinada con la Comisión Técnica.
- b) Los datos obtenidos quedarán a disposición exclusivamente de las autoridades de la prueba por el período que sea necesario para su evaluación.
- c) Queda terminantemente prohibido, bajo pena de considerarse como falta muy grave, difundir o facilitar las imágenes fuera del ámbito de las autoridades fiscalizadoras.
- d) En caso de que el dispositivo no haya captado imágenes no existirá ningún derecho a réplica ni reclamo, debiendo acatar la determinación del Comisario Deportivo.

ARTÍCULO 85*: MODELOS DE TROMPAS AUTORIZADAS

INC 1° Para todas las marcas se permite implementar la denominada burbuja para cubrir torretas de suspensión y tapas de válvulas.




FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE



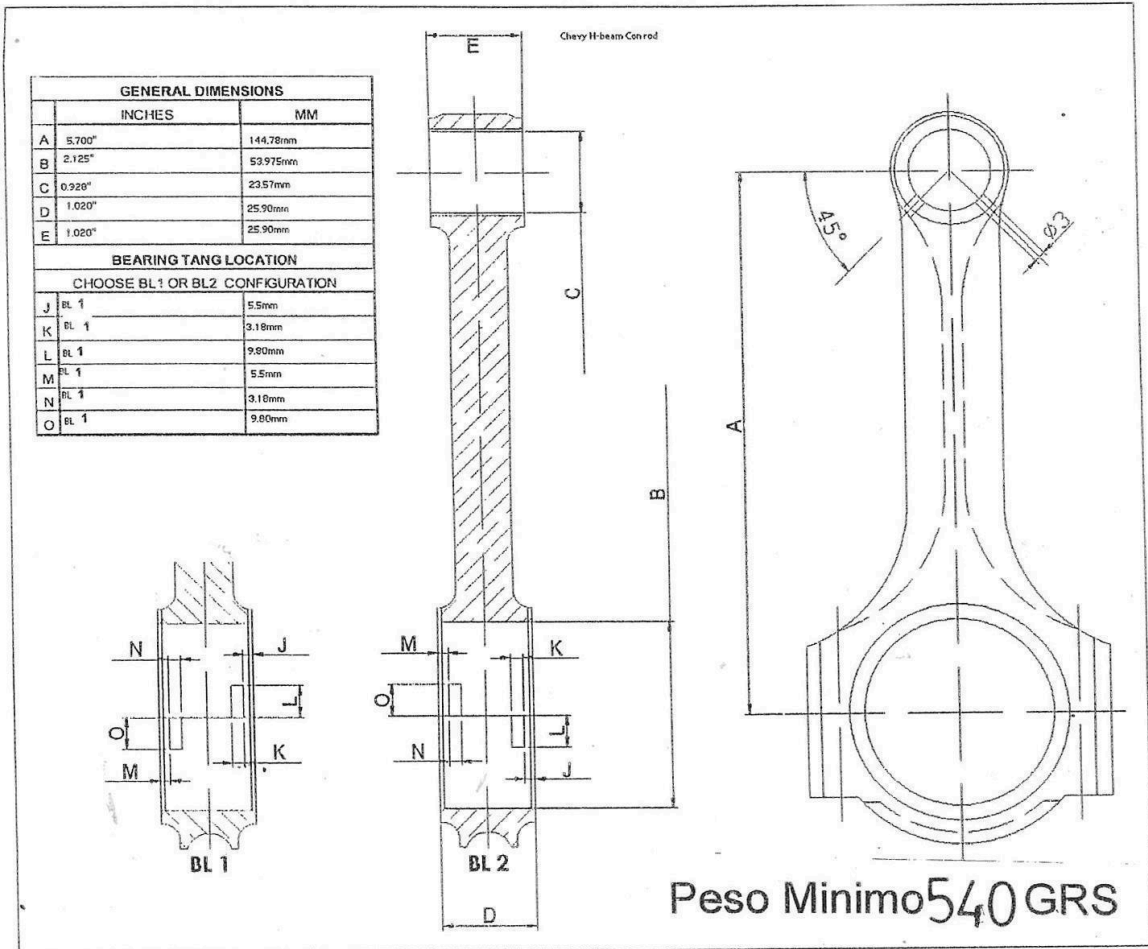


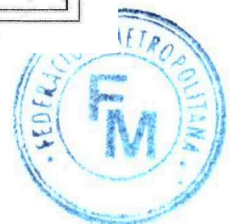
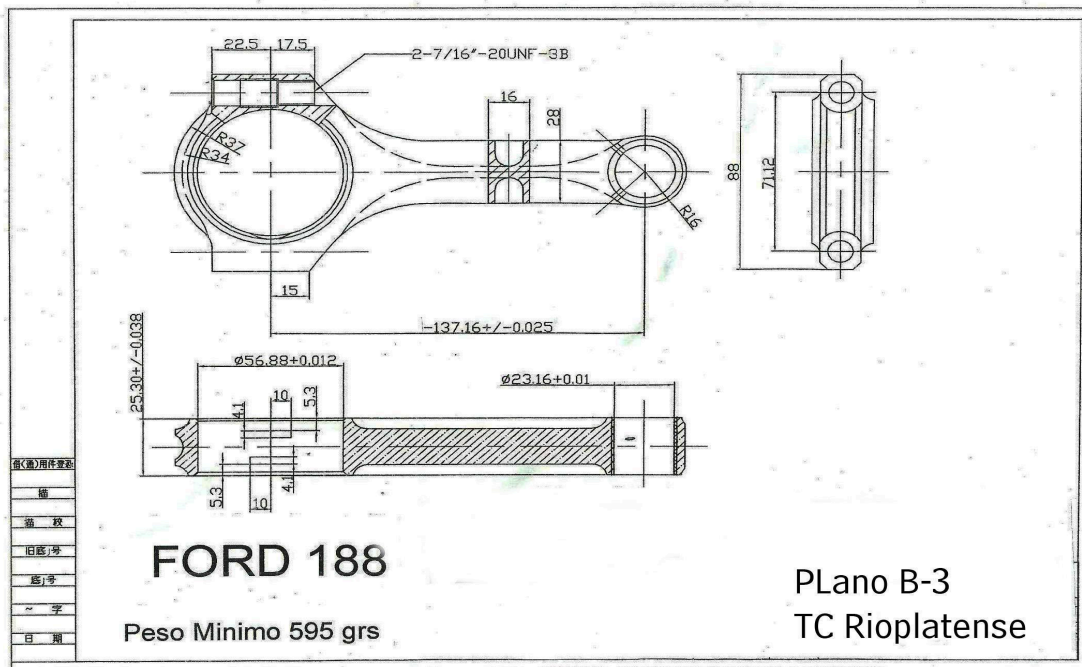
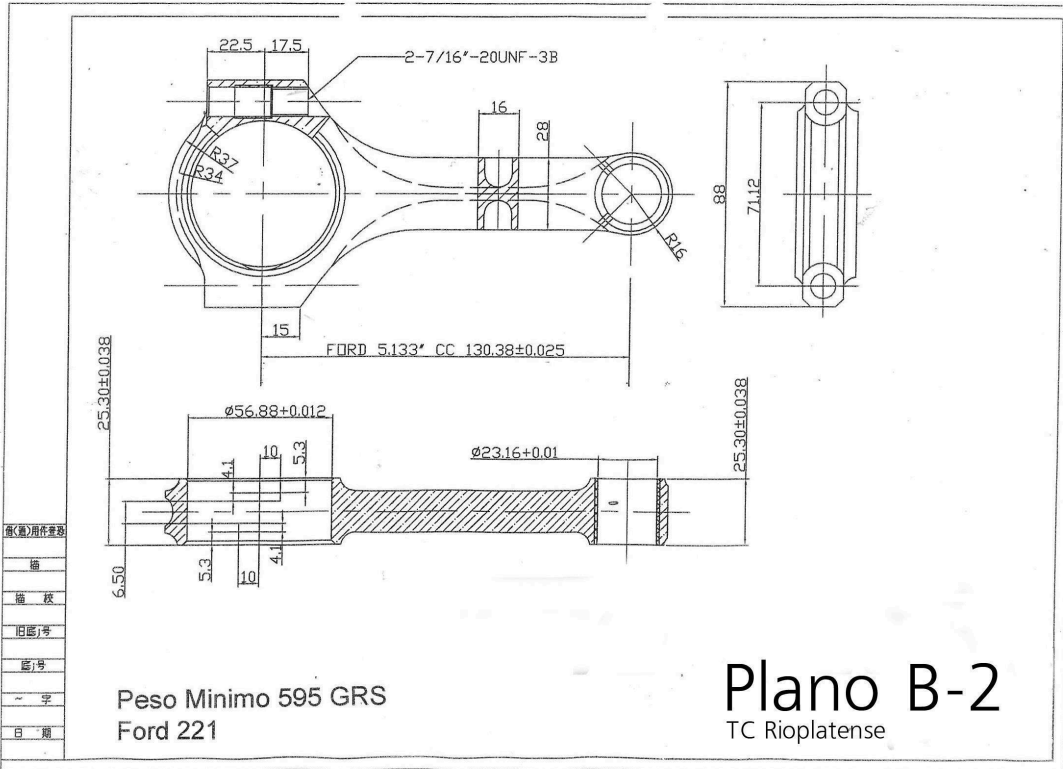
Comenzado el campeonato y hasta la 4° fecha inclusive, si se produjese alguna disparidad entre las marcas declaradas en el presente reglamento, con respecto a la competitividad, lo analizarán conjuntamente la comisión técnica de la categoría y la comisión técnica de la federación, procediendo cuando correspondiere a modificarlos para su equiparación.

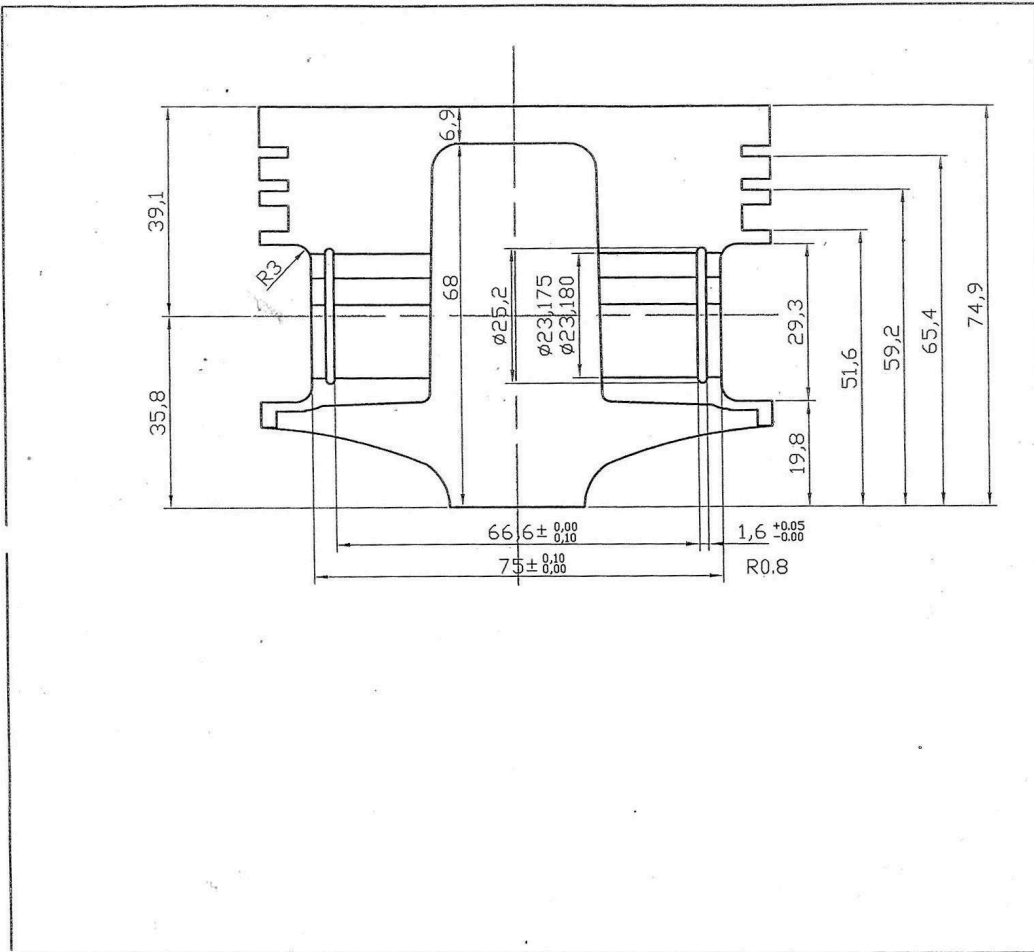


Plano B-1

TC Rioplatense







NOTAS

- ∅ Cilindro STD 3,68" 93,472 MM
- ∅ Piston .060" 94,90mm $\pm 0,01$
- ∅ Piston .040" 94,39mm $\pm 0,01$

PERNO DESCENTRADO 1.25 (2.50)

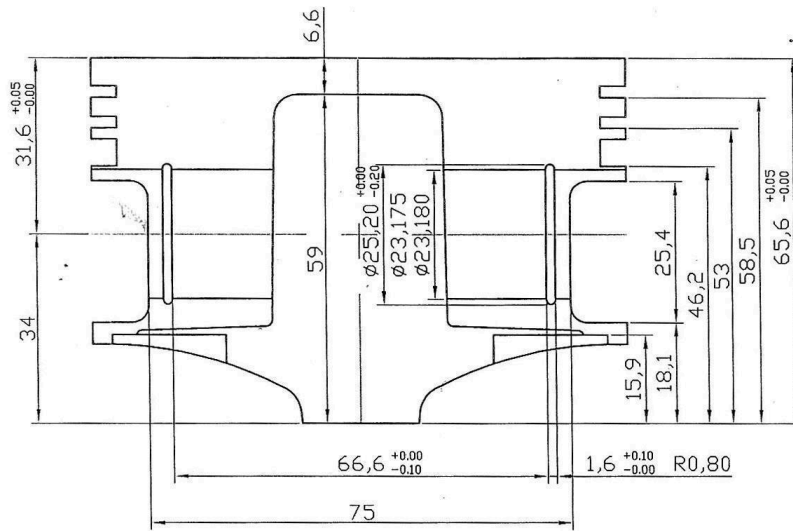
RANURAS ∅ STD

1	2,00 $\begin{matrix} +0,010 \\ +0,025 \end{matrix}$
2	2,00 $\begin{matrix} +0,010 \\ +0,025 \end{matrix}$
3	4,79 $\begin{matrix} +0,020 \\ -0,000 \end{matrix}$

MOTOR FALCON ECONOMAX LA PAMPA

CASILLERO Nro		FECHA	PLANO N°
PATRON COPIADOR Nro		PREPARADOR	
DISPOSITIVO ENCASTRE Nro		<h1>Plano P-1</h1>	
MACHO FORJA / DESBASTE Nro			
NO MEDIR SOBRE EL PLANO			





Alturas

Ø:

C:

Cab:

FALCON 221 BIELA 188
 Ø 94,90 MM - 2.0/2.0/4.8
 PC 40565 .060"
 M A59150 .060"

NOTAS

ØPiston .060"=94.90 MM / .040"=94.39 MM
 ØCilindro STD 3.680" =93.472 MM

Perno Descentrado 1.3MM(2.6)

Aro Original COFAP STD

1	2,00 ^{+0.010} / _{+0.025}	Ø83,00±
2	2,00	Ø83,00±
3	4,79	Ø83,00±

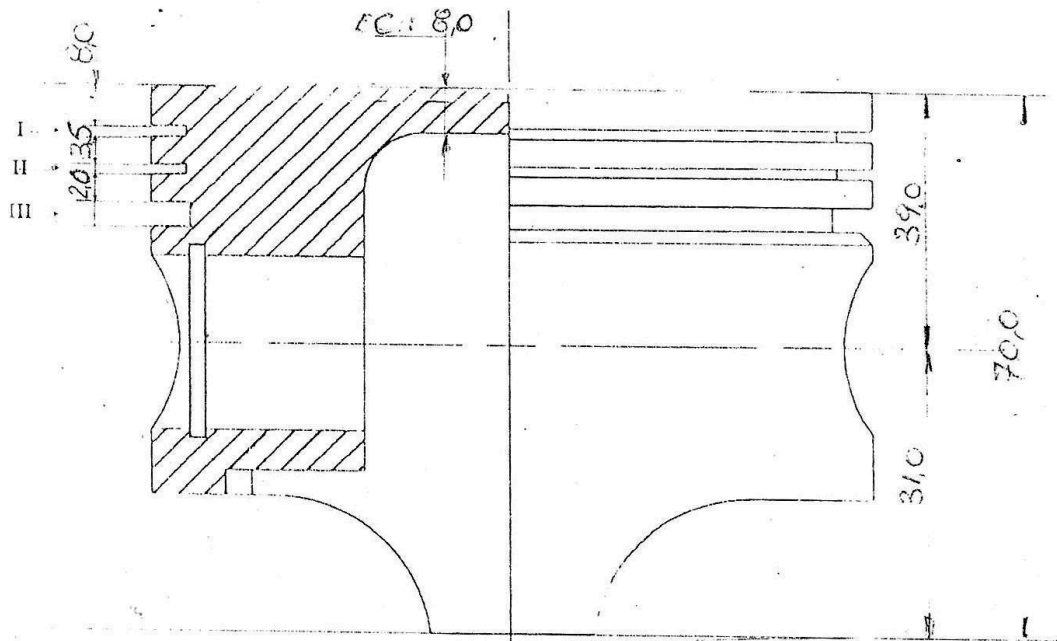
FALCON 221 BIELA 188

CASILLERO Nro		FECHA	PLANO N°
PATRON COPIADOR Nro	3	14-06-05	
DISPOSITIVO ENCASTRE Nro	5	PREPARADOR	
MACHO FORJA / DESBASTE Nro	3	Plano P-2	
NO MEDIR SOBRE EL PLANO			



Plano P-3

Modelo: Ford 221



Diámetro Cilindro: ⊗	Std. 1020 - 1030 - 1040 - 1060
Diámetro Agujero Perno:	23,17 Descentrado 1,3 (2,6)
Ranura I	20 mm (Aros Std)
Ranura II	2,0 mm
Ranura III	4,8 mm

Observaciones:

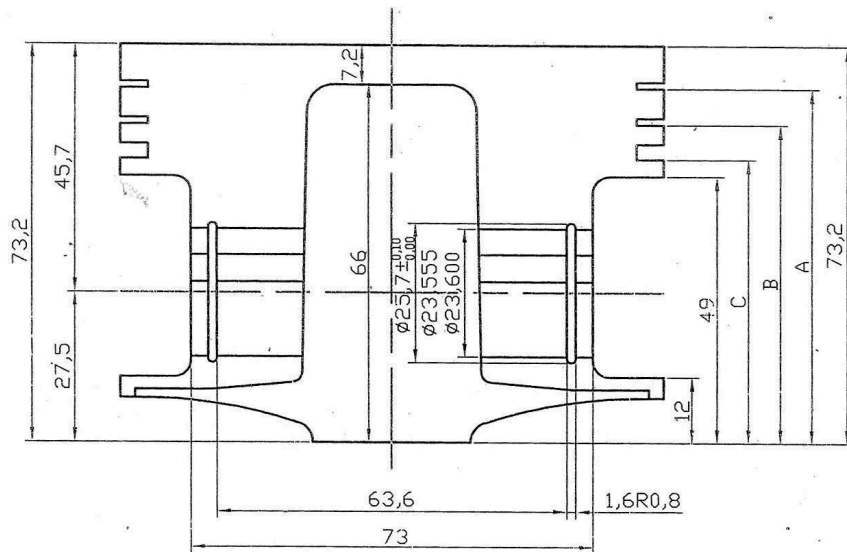
En caso de solicitarlo podemos fabricar medidas para diámetro de cilindro intermedias

02

[Handwritten signature]



**FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE**

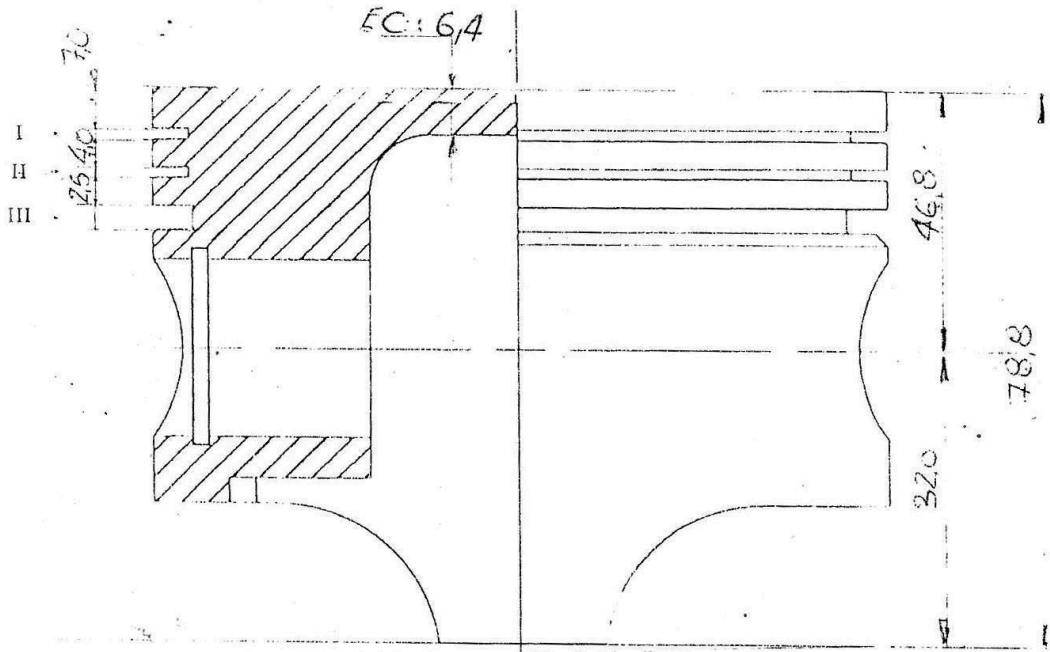


		PERNO DESCENTRADO 130 (2.6)	
ARO ORIGINAL PC Ø STD			
1	2,00/2,015		
2	2,00/2,015		
3	4,79/4,81		
MOTOR		CHEVROLET 230 P.D.	
CASILLERO Nro		FECHA	PLANO N°
PATRON COPIADOR Nro		PREPARADOR	
DISPOSITIVO ENCASTRE Nro		Plano P-4	
MACHO FORJA / DESBASTE Nro			
NO MEDIR SOBRE EL PLANO			



Plano P-5

Modelo: Chevrolet 230

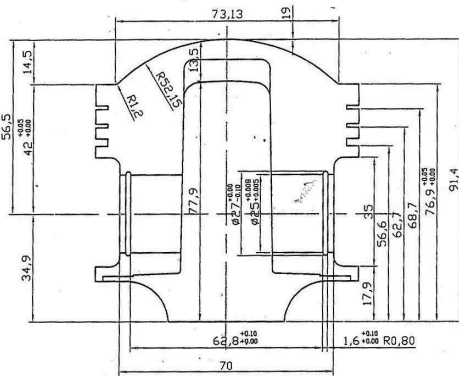
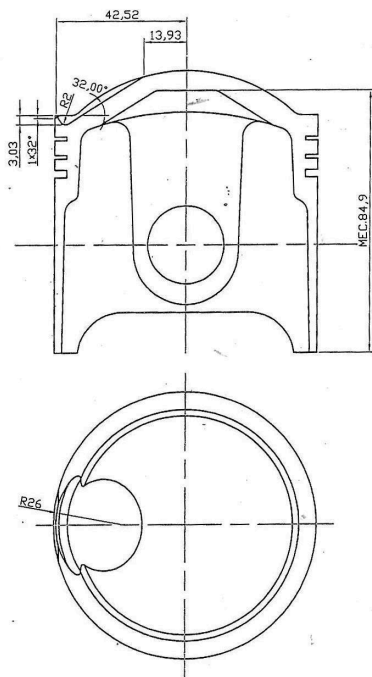


Diámetro Cilindro: ⊗	Std. 1020 - 1030 - 1040 - 1060
Diámetro Agujero Perno:	23,55. Descentrado 1,3 (2,6)
Ranura I	20 mm (Aros Std)
Ranura II	2,0 mm
Ranura III	4,8 mm

Observaciones:

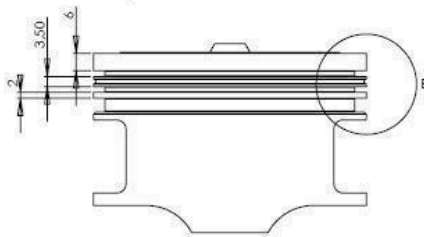
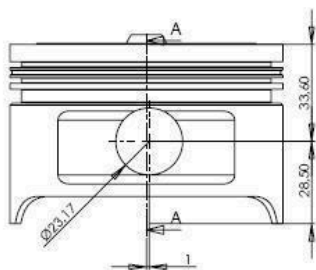
En caso de solicitarlo podemos fabricar medidas para diámetro de cilindro intermedias





Alturas
Ø:
C:
Cab:

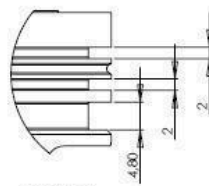
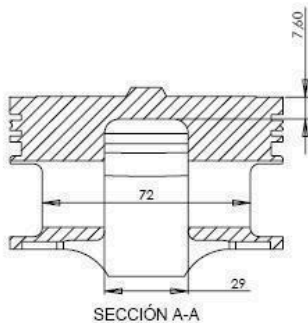
NOTAS		TORINO 7 BANCADAS R.C. 9.5:1 ØCIL. 86.00MM			
Plano P-6	PERNO AL CENTRO	MUESTRA PISTON Nro		FECHA	PLANO N°
		PATRON COPIADOR Nro		PREPARADOR	
	1 1.000	DISPOSITIVO ENCASTRE Nro			
	2 1.200	MACHO FORJA / DESBASTE Nro			
3 2.800	NO MEDIR SOBRE EL PLANO				



DIAMETRO DE CILINDRO
+0.040=94.50
+0.060=95.00
-96.00
(consultar por otras medidas especiales)
- PESO PISTON=
401gr.
PERNO LARGO=
63.30mm (FLOTANTE)



4



DETALLE B
ESCALA 2 : 1

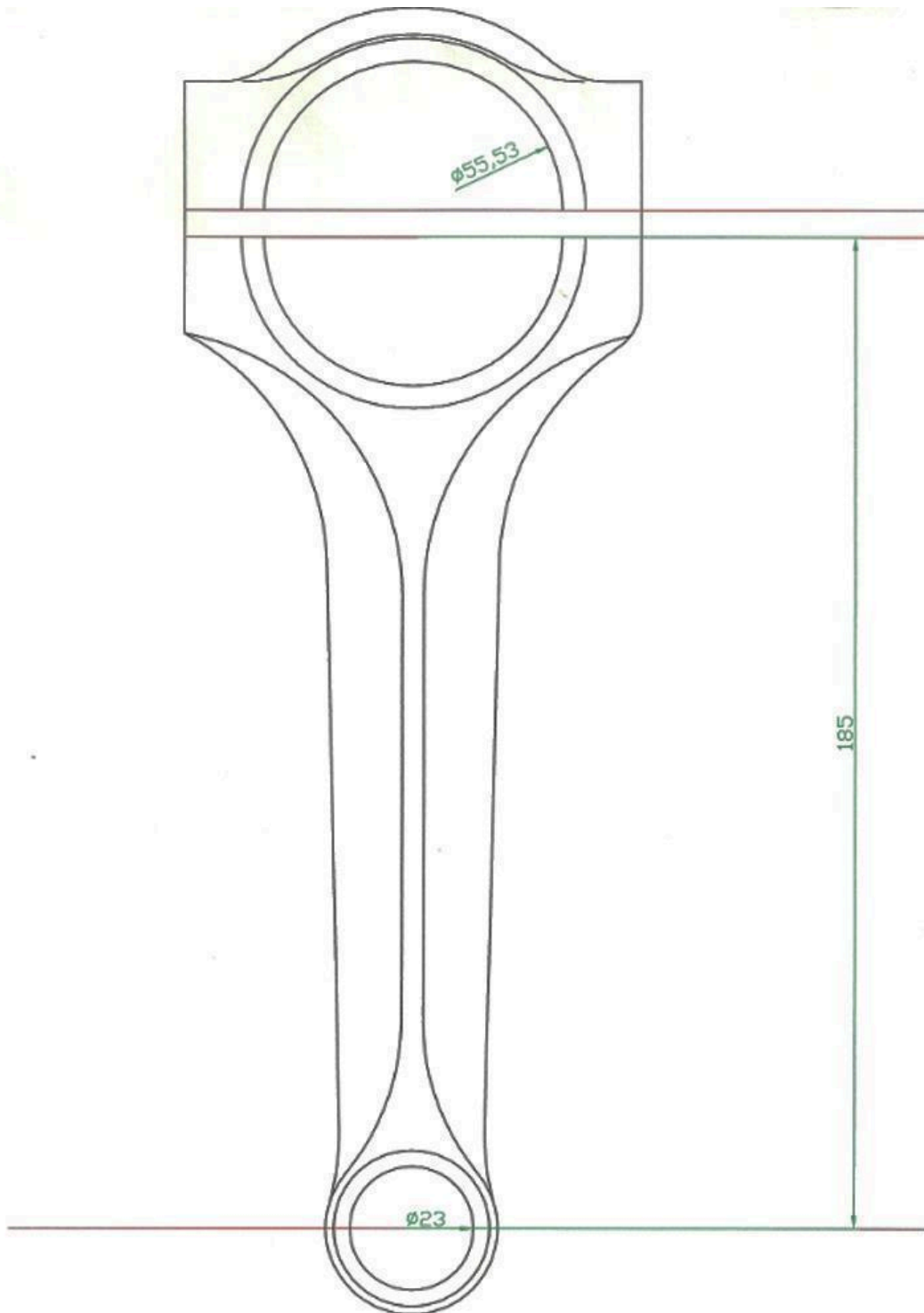
	Diametro Cilindro	Diametro Piston
T1	S/Tabla	S/Tabla
T2		
T3		
DATE	MEASURED	BEFORE AFTER

QTY	ORIGEN	QTY	ORIGEN	PESO OBJETIVO APROX	Matriz	FB148	Fecha Dibujo:	19/12/12
1st	2.0	Øn1	Ø/Tabla	L6			Aplicacion	FORD 221" BIELA 188"
2nd	2.0	Øn2	Ø/Tabla				Draw#	Lamina
3rd	4.8	Øn3	Ø/Tabla					1/1

Plano P-7

[Handwritten signature]

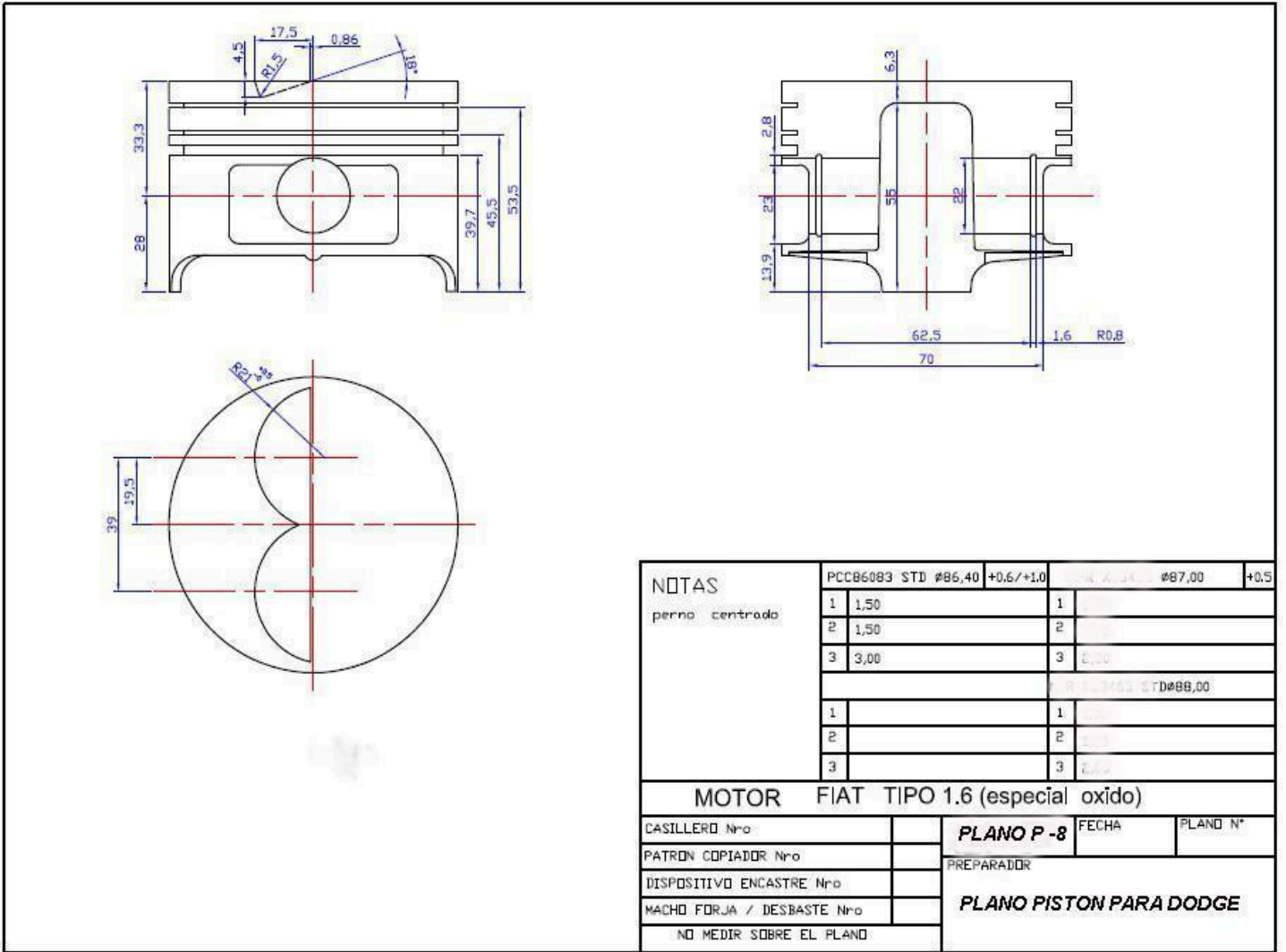




PLANO B- 4 *Peso minimo 750 gr*

BIELA TORINO 7 BANACADA MEDIDAS ORIGINALES OPCIONAL COJINET TAUNNUS,
PERNO 22



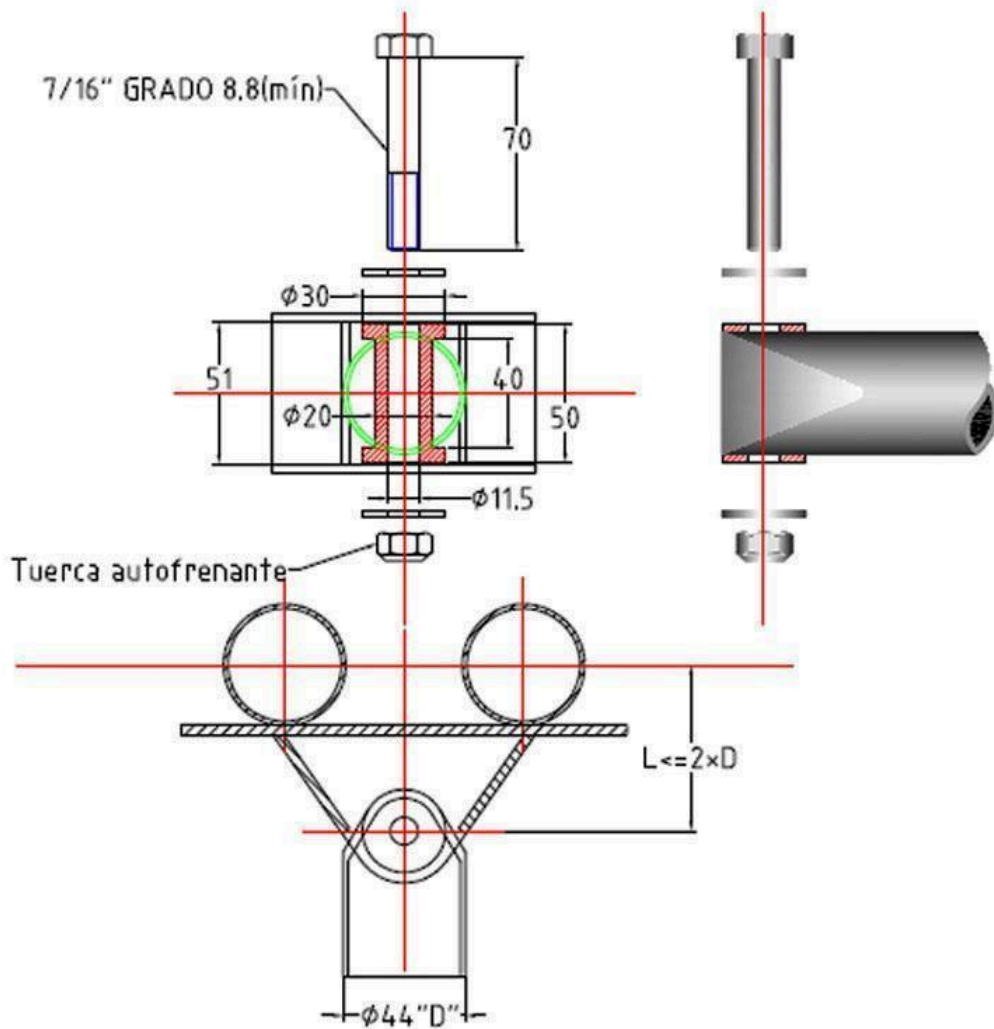


PONTONES.

Es obligatorio el uso de pontones laterales de material ignífugo, conforme los planos que se agregan a continuación:



FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

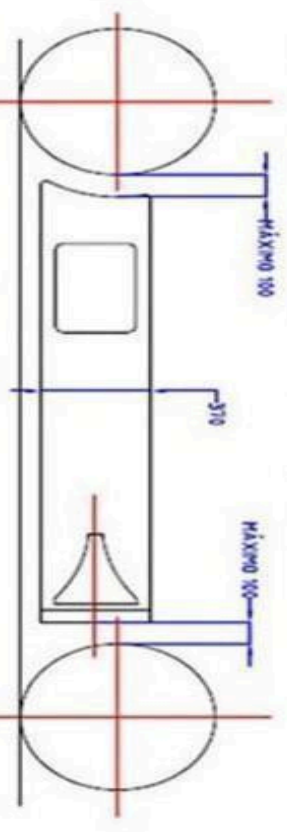


MARCA	CATEGORIA	AÑO
FORD-CHEVROLET DODGE-TORINO	TC RIOPLATENSE	2014

TITULO ESTRUCTURA LATERAL - ANCLAJE A LA ESTRUCTURA PRINCIPAL



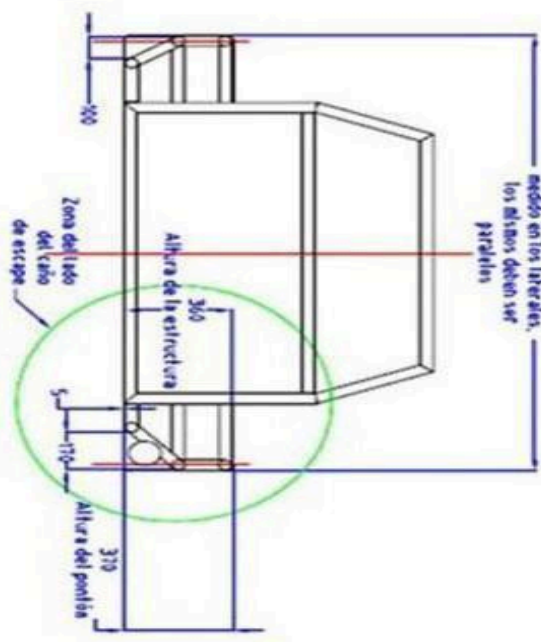
Nota: La toma naca es opcional; en la parte delantera del pontón se puede agrandar la sección de entrada, dejando un borde de 25 mm mínimo.



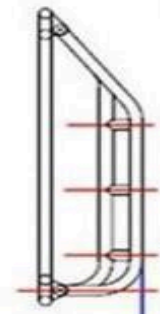
El largo del ponton se deberá adaptar de acuerdo al acuerdo al entre ejes del automóvil, respetando la separación máxima acotada respecto de los neumáticos.

1940 +/- 20

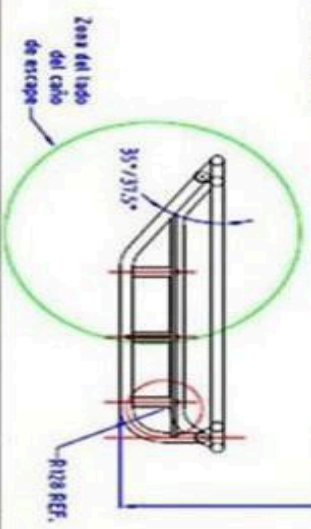
Esto es para los pontones medido en los laterales, los mismos deben ser paralelos



REV.	DETALLE DEL CAMBIO	APROBADO
------	--------------------	----------



Esta medida es para la estructura tubular



VARCA	CATEGORIA	ASO
FORO-CHEVROLET DOOCE-TORINO	TC RIOPLATENSE	2018
TITULO ESTRUCTURA LATERAL - DIMENSIONES GENERALES		
DIBUJO	CODIGO	
APROBO		
FECHA		

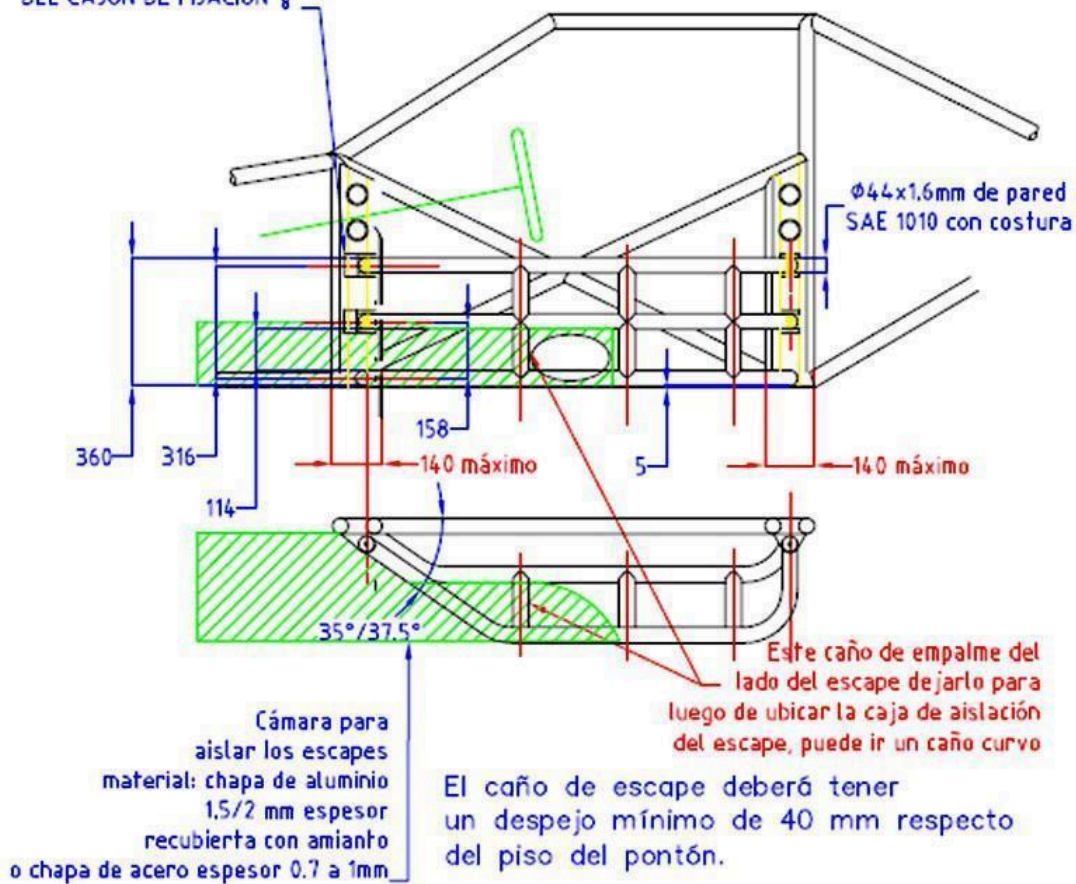


[Handwritten signature]

FRAD METROPOLITANA
OSCAR MILANI
PRESIDENTE

Se modifica la cota 130/140 mm a 140 máximo
 Se agrega una nota (en rojo)
 Se agrega mat. chapa de acero para la caja del escape

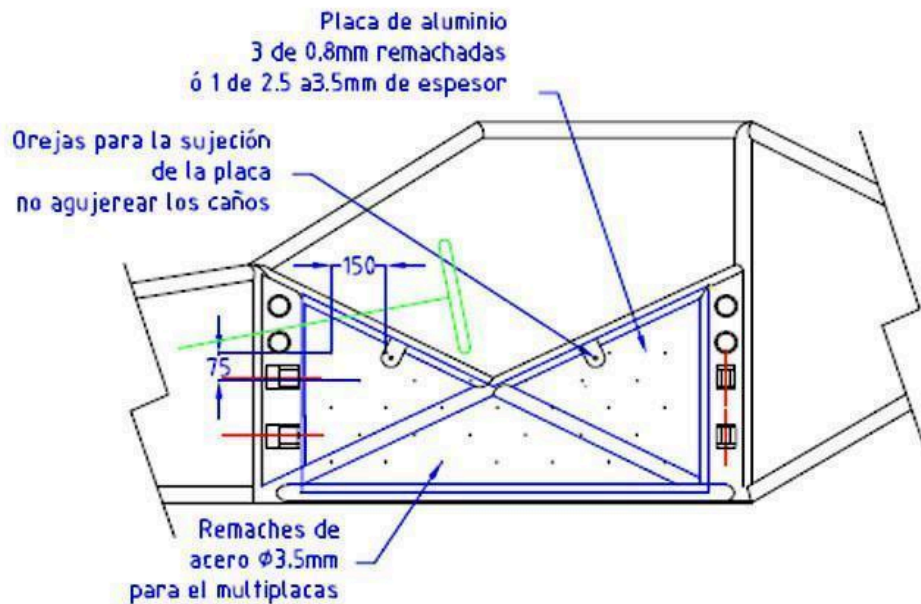
ESPESOR DE LA CHAPA
 DEL CAJON DE FIJACIÓN $\frac{1}{8}$ "



MARCA	CATEGORIA	AÑO
FORD-CHEVROLET DODGE-TORINO	TC RIOPLATENSE	2014

TITULO ESTRUCTURA LATERAL - DIMENSIONES GENERALES





Nota: La placa de aluminio debe ir incorporada a ambos lados.

MARCA	CATEGORIA	AÑO
FORD—CHEVROLET DODGE—TORINO	TC RIOPLATENSE	2014
TITULO	PLACA DE ALUMINIO - PROTECCION LATERAL	



ART		PÁGINA
	VIGENCIA	1
1	DISPOSICIONES GENERALES	1
2	AUTOMÓVILES ADMITIDOS	2
3	CARROCERÍA	2
4	ELEMENTOS AERODINÁMICOS	2
5	CASCO, PARABRISAS Y LUNETAS	3
6	PUERTAS	4
7	VIDRIOS Y ESPEJO RETROVISOR	5
8	INSTRUMENTOS Y COMANDOS ELÉCTRICOS	5
9	CASCO	6
10	TORPEDO	7
11	BLOCK DE MOTOR	7
12	DIÁMETROS DE CILINDROS	9
13	CIGÜEÑAL CARRERA O VOLTEO	9
14	CIGÜEÑAL	9
15	TAPA DE CILINDROS	10
16	VÁLVULAS	11
17	DIÁMETRO MÁXIMO DE VÁLVULAS	12
18	RESORTE DE VÁLVULAS	12
19	TRABAS, PLATILLOS Y BALANCÍN	12
20	MÚLTIPLE DE ADMISIÓN	13
21	MÚLTIPLES Y CAÑOS DE ESCAPE	14
22	PISTONES	14
23	AROS	15
24	BIELAS	15
25	COJINETES	17
26	BOTADORES	17
27	ARBOL DE LEVAS	17
28	DISTRIBUCIÓN	18
29	DISTRIBUIDOR, ENCENDIDO Y BUJÍA	18
30	RETENES Y JUNTAS	18
31	COMPRESIÓN	19
32	TAPAS DE MOTOR	21
33	PATAS DE CAJA	21
34	SISTEMA ELÉCTRICO	21
35	SISTEMA DE ALIMENTACIÓN	21
36	CAÑERÍA DE COMBUSTIBLE	22
37	BOMBAS DE NAFTAS Y FILTROS	23
38	CARBURADOR	23
39	COMBUSTIBLE	25
40	SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	25
41	POLEAS Y CORREAS	26
42	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	26
43	CARTER	26
44	FILTRO DE ACEITE	26
45	TRANSMISIÓN	26

[Handwritten signature]



46	PROTECCIÓN CUBRE VOLANTE	26
47	EMBRAGUE	27
48	CAJA DE VELOCIDADES	27
49	SELECTORA DE CAMBIOS	28
50	CARDAN	29
51	DIFERENCIAL	29
52	MAZAS DELANTERAS	30
53	RODADOS	30
54	FRENOS	31
55	CALIPER DELANTERO Y TRASERO	31
56	DISCOS Y PASTILLAS	31
57	CAÑERÍA DE FRENOS Y FLEXIBLES	31
58	BOMBA DE FRENO	32
59	PEDALERA	32
60	SISTEMA DE DIRECCIÓN (CAJA)	32
61	EXTREMOS Y BARRAS	32
62	SUSPENSIÓN DELANTERA	33
63	SUSPENSIÓN TRASERA	35
64	AMORTIGUADORES	36
65	ALTURA DEL AUTOMÓVIL	37
66	TROCHA	37
67	DISTANCIA ENTRE EJES	38
68	LLAVE DE CORTE GRAL DE CORRIENTE DE BATERÍA	39
69	CORTE DE NAFTA	39
70	EXTINTORES	39
71	CINTURONES DE SEGURIDAD	40
72	BUZO ANTIFLAMA Y CASCOS	41
73	RED DE SEGURIDAD	41
74	IDENTIFICACIÓN DEL AUTO	41
75	PESO DEL VEHÍCULO	41
76	LASTRE	42
77	LASTRE POR PERFORMANCE	42
78	PRECINTOS	43
79	ESTRUCTURA DE SEGURIDAD	43
80	BUTACAS	43
81	TUERCAS, BULONES, TORNILLOS Y ESPÁRRAGOS	44
82	SE PROHÍBE USO DE TITANIO Y FIBRA DE CARBONO	44
83	UBICACIÓN DEL PORTA SENSOR	44
84	SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO	45
85	CAMARA CAPTURADORA DE IMÁGENES	47
86	MODELOS DE TROMPAS AUTORIZADAS	47
	PLANOS	49