



FEDERACION REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO SAN LUIS

Av. España 1366 - San Luis

Autódromo La Pedrera - Villa Mercedes

fradsanluis01@gmail.com www.fradsanluis.com.ar

Reglamento Técnico

SUPERCAR CUYANO

Año 2026

A.R.P.A.D.P.

**ASOCIACION REGIONAL DE PILOTOS DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE PISTA**

ARTÍCULO 1: VIGENCIA

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero de 2026 al 31 de Diciembre de 2026, quedando abierto para su modificación por las 3 primeras carreras.

ARTÍCULO 2: DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

Se entiende por:

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

Opcional: a optar por tener o quitar una pieza.

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

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

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

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

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

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

Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.

ARTICULO 3: AUTOMOVILES ADMITIDOS

Todos aquellos fabricados en la Argentina mínimo 1000 unidades hasta el año 1993, de los tipos denominados coupe o sedan con techo fijo de chapa de acero y que de origen hayan sido impulsados por un motor delantero de más de 3000 centímetros cúbicos y hasta 3800 centímetros cúbicos comprendidos dentro de los siguientes modelos:

- CHEVROLET 400 Y CHEVY 2 y 4 PUERTAS (Con motor 230- 194)
- FORD FALCON (Con motor SP221-221-188)
- FAIRLANE (CON MOTOR SP221-221-188-) (V8)
- FAIRLINE (CON MOTOR V8) Con motor original del vehículo, FASE 1 O FASE 2.
- DODGE 2 y 4 PUERTAS, VALIANT I, II, III, IV (Únicamente motor 6 CIL.)
- TORINO 2 y 4 PUERTAS (Modelos 300-380 y 7 bancadas)
- TORINO 2 Y 4 PUERTAS (con motor Ford o motor Chevrolet)
- DODGE 2 Y 4 PUERTAS (con motor Ford, o motor Chevrolet.)

Debiendo respetar el Art. 3.



ARTICULO 4: CARROCERÍA Y CASCO

Es obligatorio:

- 4.1 Retirar paragolpes delanteros y trasero con sus respectivos soportes.

Reemplazar el conjunto original de guardabarros delanteros, capot de motor, rejilla de ingreso de aire al radiador, y faros delanteros por una trompa de fibra que cubra las partes dichas del vehículo; la misma deberá ser modelo tipo Berta o cuervo.

Se prohíbe el carenado del eje delantero.

Se permite un deflector de aire en el borde inferior de la trompa, el mismo no deberá superarlos 100 mm de longitud.

Se prohíbe el uso de piso entre la trompa y el chasis.

Las nuevas piezas deberán cumplir las siguientes condiciones:

- 4.2.1 Cubrir la parte delantera del vehículo de la misma forma que las piezas originales, es decir cubrir los mismos elementos que las piezas originales que reemplazan.
- 4.2.2 Estarán fijadas al bastidor o elementos de la carrocería.
- 4.2.3 La apertura del sector removible será contra viento.
- 4.2.4 Ninguna pieza o parte de esta podrá superar un plano horizontal que esté 150 mm por encima de la parte inferior del parabrisas, salvo la toma dinámica para el carburador
- 4.2.5 Se prohíbe el carenado alrededor de las cubiertas.
- 4.2.6 Se permiten realizar aberturas para el radiador, carburador, tomas de aire, gancho de auxilio, etc.
- 4.2.7 Se deberá reemplazar la tapa del baúl por otra de material y medidas libre, manteniendo forma y posición original, debiendo mantener la apertura desde el exterior.
- 4.3 Quitar material de insonorización, retirar alfombras, tapizados, tableros y todos los accesorios interiores
- 4.4 Reemplazar el parabrisas por uno triple o laminado. Se permiten fijaciones adicionales para el parabrisas.
- 4.5 Colocar un seguro en las puertas delanteras del tipo flexible, con hebilla de cinturón de seguridad, que estando abrochado permita una abertura de 150 mm, sujeto en ambos extremos con un bulón pasante con tuerca de 6 mm como mínimo.
- 4.6 Colocar un espejo en cada lateral y otro en el interior, cuyas dimensiones tendrán un mínimo de 90 cm² de superficie reflectante cada uno.
- 4.7 Los pontones laterales serán de carácter obligatorio por medida de seguridad.

Se autoriza a cortar las puertas delanteras a una altura mínima que no supere los caños de la seguridad lateral.

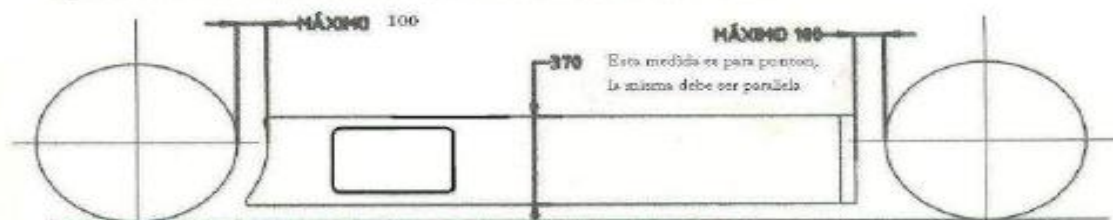
Los Pontones deberán ubicarse en la longitud entre la rueda delantera y trasera, debiendo estar sujetos a una estructura tubular, altura máxima 370 mm y una distancia máxima a los neumáticos de 100 mm.



Las medidas de despeje son:

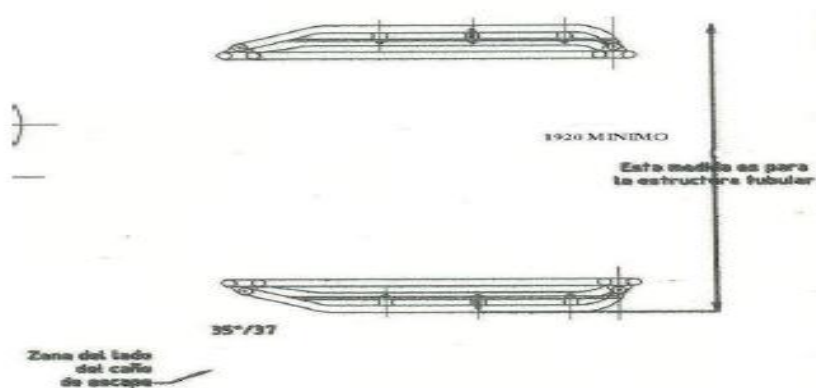
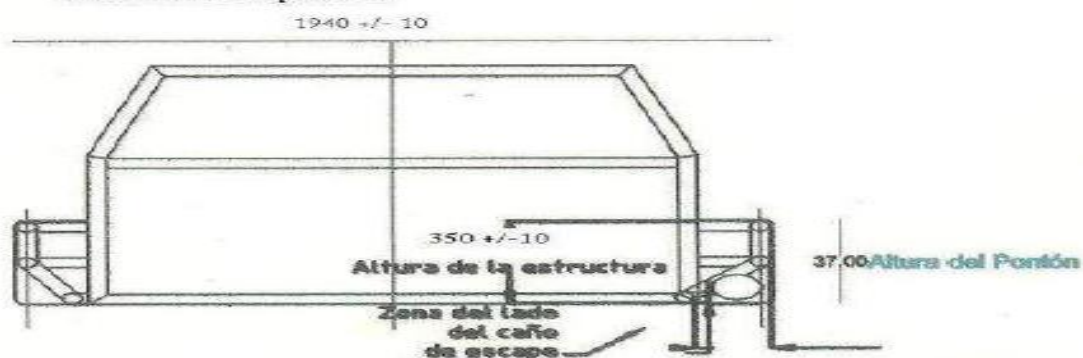
FORD	1111 mm (+/- 10 mm)
CHEVROLET	1060 mm (+/-10 mm)
TORINO	1080 mm (+/-10 mm)
DODGE	1120 mm (+/-10mm)
CHEVROLET 400	1125mm (+/- 10mm)

Nota: La toma naca es opcional, en la parte delantera del pontón se puede agrandar la sección de entrada, dejando un borde de 60mm mínimo.



El largo del pontón se deberá adoptar de acuerdo al largo entre ejes de automóvil, respetando la separación mínima anotada, respecto de los neumáticos.

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



IMPORTANTE

EL VEHICULO QUE SE PRESENTE SIN PONTONES TIENE 2 FECHAS PARA COLOCARLOS Y SUFRIRA UN RECARGO DE 30 (TREINTA KILOS) HASTA QUE SE AGUSTE AL REGLAMENTO VIGENTE SEGÚN ARTICULO 4.7

Se permite cortar las puertas a solo efecto de poder colocar el pontón.

Se permite Cortar los parantes hasta la altura de los pontones debiendo permanecer la parte superior original o en su defecto remplazarla por caño estructural 100 x 40 x 1,6mm en su posición original.

Las medidas de despeje son

Se permite: Colocar viseras para el tren trasero de libre diseño, las cuales deberán estar dentro de los siguientes límites:

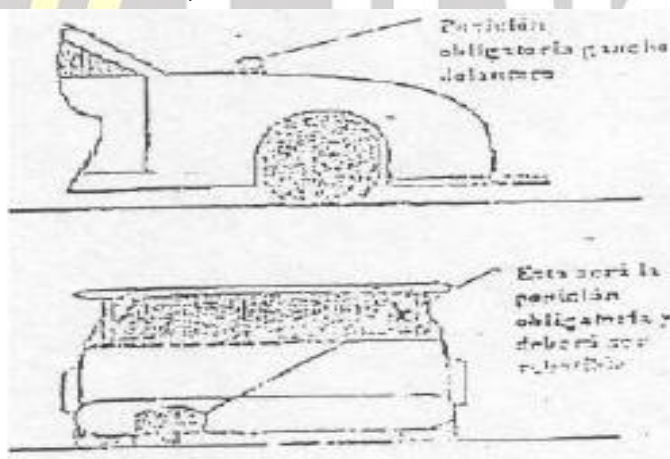
Hacia arriba: Por la recta horizontal que pase por el punto más bajo del borde de las ventanillas laterales.

Hacia delante: Por el borde trasero de la puerta delantera.

Hacia atrás: Por la recta perpendicular que pasa por el punto ubicado más atrás de la carrocería original (sin tener en cuenta los para golpes).

Hacia los laterales: No deberán superar un ancho máximo de 2140 mm (medidos en forma paralela al eje trasero del vehículo).

- 4.8 Se deberá colocar un gancho de remolque de 50 mm de diámetro interior en la parte trasera y delantera del vehículo. Los traseros deberán ser rebatibles y colocados sobre la superficie de la carrocería. Los delanteros tendrán que estar situados en la zona donde originalmente se encuentra la torreta de suspensión, o sea que este gancho estará sobre la parte superior de la trompa, quedando el agujero de enganche en el exterior de la misma; de construcción y fijación capaz de ser arrastrado prescindiendo de al menos de dos de sus neumáticos. Si los mismos se construyen con hierro, cuya sección transversal es redonda, el diámetro mínimo será de 10 mm; y si la sección es rectangular o cuadrada, la sección mínima será de 80 mm cuadrados.



Permite:

- 4.8 Retirar o modificar la canaleta de goteo, sin agregado de material.
- 4.8.1 Reemplazar las puertas traseras por paneles que deberán estar soldados a la carrocería en caso de mantener las puertas originales deberán estar soldadas o abulonadas.
- 4.8.2 Retirar todos los accesorios interiores. Art. 2.3.
- 4.8.3 Retirar los faros traseros, boca de llenado de combustible, baguetas embellecedoras y todos los accesorios exteriores. Tapar libremente los orificios que quedarán al sacar dichos elementos.
- 4.8.4 Cortar el piso y colocar una tapa sobre la caja de velocidades para facilitar la extracción de la misma. Dicha tapa deberá cubrir en su totalidad el orificio sobre el piso.
- 4.8.5 Reemplazar vidrios laterales por acrílico transparente e incoloro, de 2.5 mm. De espesor mínimo con la condición que los mismos sean instalados de tal forma que sean expulsables o removibles en forma manual tanto del interior como del exterior, prohibido el uso de trabas rígidas. Se permite reemplazar la luneta trasera por acrílico transparente e incoloro mínimo de 2,5 mm de espesor, debiendo ser fijada rígidamente mediante tornillos o remaches y deberá contar con orificios de ventilación.
- 4.8.6 Colocar un tablero de instrumentos de libre diseño.
- 4.8.7 Bisagras, cerraduras y manijas de puertas libres. No está permitido el uso de Cerraduras tipo pasador.

- 4.8.8 Se permite el alivianado o eliminado de los refuerzos interiores de las puertas. En el caso de las delanteras deberán tener un tapizado rígido e ignífugo.
- 4.8.9 Alivianar habitáculo, debiendo mantener las formas originales.
- 4.8.10 Modificar el túnel de la caja y cardan en toda su extensión, con el mismo material y espesor al original.
- 4.8.11 Los pasa ruedas traseros podrán modificarse en forma y tamaño, se permite un cubre rueda en guardabarros trasero, que no cubra en su totalidad la misma, se permite realizar un túnel a fin de descargar el aire hacia atrás.
- 4.8.12 Se deberá colocar una chapa metálica en la zona del respaldo del asiento trasero cubriendo totalmente todos los orificios entre el habitáculo y el baúl, debiendo quedar estancos un comportamiento con respecto del otro.
- 4.8.13 Se autoriza reforzar libremente e interiormente el casco del vehículo no alterando su forma original.

Se permite:

- La reforma del casco o piso en su parte trasera para el anclaje de tensores, barras o reactores de la suspensión trasera.
- Realizar las modificaciones necesarias en el falso chasis trasero al solo efecto de que la suspensión en su recorrido no toque en el mismo.
- Para los vehículos marca FORD se autoriza eliminar los refuerzos que unen el torpedero y las torretas de suspensión delanteras.
- Eliminar el alojamiento de la rueda de auxilio.

Se autoriza cortar las puertas con una altura mínima, que no supere los caños de seguridad.

- Modificar el travesaño delantero al solo efecto de colocar un balanceador armónico.
- Unir los extremos delanteros del chasis a fin de reforzar los mismos.
- Se permite reemplazar la parte superior del torpedero.
- Se permite reemplazar parte frontal del torpedero más menos 80 mm.
- Las ruedas podrán sobresalir de la línea de la carrocería.
- Los vehículos CHEVROLET podrán eliminar el taco de goma y el soporte de la carrocería con el bastidor delantero.
- Las reparaciones que se realicen en los pisos de los vehículos se deberán hacer con chapa de acero del mismo espesor que el original.
- 4.8.14 Se permite estructurar libremente el falso chasis trasero. Manteniendo posición original MAS – MENOS 40 mm.
- 4.8.15 Cola: Se permite cambiar la parte trasera de la carrocería por una chapa lisa de una sola pieza.
- 4.8.16 Aleron: se permite el uso del mismo, siendo opcional.

Se permite: el piso del baúl se podrá bajar como máximo hasta el nivel original del piso del habitáculo. En chapa de acero cuyo espesor será chapa del 18` a 20`.

ARTÍCULO 5: BLOCK DE MOTOR

Deberá ser el original de la marca declarada, manteniendo la inclinación transversal y longitudinal como la ubicación, posición y puntos de apoyo sobre el falso chasis o bastidor.

Sé prohíben los fabricados para competición por las respectivas fábricas o comisiones de carreras

- 5.1 **Se permite:**



- 5.1.1 Trabajar libremente los conductos como así también los tapones de agua y aceite, reparar roscas, (conservando sus centros), frezar para pasajes de válvulas (cachas), cojinetes. Originales o sustituto de repuesto.-
- 5.1.2 Cepillado del plano superior e inferiores, manteniendo el paralelismo con respecto al original.
- 5.1.3 En la marca Chevrolet se permite la utilización del block que equipa a la pick-up de fabricación nacional (SEVEL). En la marca Torino se podrá desplazar el motor hacia atrás hasta 400 milímetros (sin alterar la posición original del parabrisas, ni el largo total del auto). En la marca Dodge se podrá desplazar el motor hacia atrás hasta 200 milímetros (sin alterarla posición original del parabrisas, ni el largo total del auto).
- 5.1.4 El alojamiento de los botadores deberá conservar el diámetro original.
- 5.1.5 Rectificar y / o encamisar los cilindros sin ningún tipo de desplazamiento o inclinación, hasta una cilindrada máxima de 3857. Queda exceptuada la marca DODGE cuya cilindrada máxima es de 4.034 cm³. A continuación se detalla la cilindrada máxima, para cada marca:
- **Se permite el block del Chevrolet fabricado por el Sr. Pepino Malizia.**

CILINDRADA MAXIMA	
FORD	3857 cm ³
CHEVROLET	3857 cm ³
DODGE	4034 cm ³
TORINO	3999 cm ³

- 5.1.6 Tapas de bancada libre diseño y material, debiendo conservar su diámetro original.
- 5.1.7 Se autoriza el frezado de los cilindros al solo efecto de permitir el paso de las válvulas.
- 5.1.8 El motor Tornado con su tapa original, modelo del año 67 al 73, y 7 bancadas, podrá utilizar válvulas de admisión 4,5 milímetros más grandes que la original, permitiéndose modificar el asiento en la tapa de cilindros. No se puede pulir los conductos. La alzada máxima de la válvula, (medida sobre la misma sin luz) será de 13,70 milímetros. Los balancines deberán ser los originales o sustituto de repuesto como así también la torre que podrá ser suplementada con una planchuela o junta si fuese necesario. El resto del motor debe ajustarse al reglamento. Se permite rectificar y / encamisar los cilindros tanto en: diámetro, desplazamiento e inclinación libre, para lograr la cilindrada máxima de 3857 cm³.

ARTÍCULO 6: CIGÜEÑAL

Nacional y original de cada motor

- 6.1 Se autoriza:
- 6.1.2 El ranurado de muñones y perforado de los conductos de lubricación.
- 6.1.3 Dar dureza, balancear sin agregar material.
- 6.1.4 Rellenar muñones, tolerancia máxima en la carrera de +/- 0,2 milímetros
- 6.1.5 Balanceo para Ford y Chevrolet, convencional, mediante agujereado con broca.

Prohibido cigüeñales con muñones huecos.-

- 6.1.6 Se autoriza la modificación de los extremos delantero y trasero del cigüeñal al solo efecto de adaptar el volante motor y balanceador armónico.



- 6.1.7 Para la marca DODGE y TORINO, se permite el contrapeso libre y desplazar el volteo para llegar a los 3857 cm³ de cilindrada.-
- 6.1.8 Obligatorio tornillo en la punta del cigüeñal.
- 6.1.9 Prohibido quitar rugosidad.
- 6.1.10 Bulonería y mecanizado libre.
- 6.1.11 Se permite rectificación de cilindro hasta 0,60. Los vehículos que tengan esta rectificación de 0,60, deben tener difusor de **30 mm.**

ARTÍCULO 7: TAPA DE CILINDROS

7.1 La **TAPA DE CILINDROS DE ALUMINIO**, será para los Motores Ford y Chevrolet, las cuales serán provistas por un solo fabricante y deben Tener grabadas las siglas J.M.S., manteniendo su forma original como viene de fábrica, conservando su rugosidad y diseño. **PROHIBIDO ARENAR**, se puede maquinar el asiento de válvulas manteniendo los ángulos de 30 o 45 grados, respetando las medidas interiores del casquillo que son:

SE PERMITE: Retocar como máximo 2 cámaras de combustión, para equiparar la cubicación (relación de compresión). El lugar de trabajo de la misma será enfrente a la ubicación de la bujía de encendido en forma recta, no sesgada (en caso de tener dudas, consultar con la Comisión Técnica)

Sacar rebaba en la base del casquillo de válvulas.-

Escape: 31,95 mm. (+/- 0,5 mm.)

Admisión: 36,30 mm. (+/- 0,5 mm.)

PLANOS DE TAPAS DE CILINDROS



Estas medidas con una tolerancia de + 1 mm

IMPORTANTE

Se ha detectado que el fabricante de estas tapas no ha podido mantener rigurosamente el estándar de calidad de las mismas en cuanto a las medidas de entrada de conductos, al ser consultado respondió que por la complejidad de fabricación de las mismas resulta imposible obtener siquiera 2 idénticas conscientes de esta situación (pasa con las originales de fábrica) la comisión de la F.R.A.D.S.L. decide seguir verificando las mismas con las medidas del plano.-

IMPORTANTE

En caso de sufrir alguna rotura de motor que afecte el cielo de la Tapa de Cilindros de

Aluminio (previa revisión de la Comisión Técnica) se permitirá reparar solamente la cámara dañada, respetando la forma original de la tapa de cilindros.

En caso de la utilización de la Tapa de Fundición, se deberá respetar, lo siguiente:

- 7.2 Se autoriza: Los siguientes puntos:
- 7.2.1 Cepillado de su plano de apoyo con el block, debiendo conservar el paralelismo con el plano original.
- 7.2.2 Tapones de agua libres.
- 7.2.3 Guía de válvula libre, debiendo respetar sus ejes originales.
- 7.2.4 Encasquillar los asientos de válvula, manteniendo la posición concéntrica a guía de la válvula, material libre.
- 7.2.5 Mecanizar el alojamiento de los apoyos de los resortes de válvulas
- 7.2.6 Para la marca TORINO se autoriza el uso de la tapa de cilindros del motor 7 bancadas en el motor de 4 bancadas, y viceversa.-
- 7.2.7 Se permite colocar entre roscas en el alojamiento de las bujías, debiendo mantener sus ejes originales, medida mínima 14 mm.-
- 7.2.8 Se autoriza rectificar el plano de apoyo de la junta de tapa de válvulas.
- 7.2.9 Se autoriza cambiar bulones por espárragos, como así también cambiar espárragos por otros de mayor diámetro debiendo respetar los ejes originales.
- 7.2.10 Se autoriza a modificar la toma de salida de agua de la tapa de cilindros hacia el radiador.
- 7.2.11 Se permite modificar el conexionado del bulbo de temperatura de agua.
- 7.2.12 Se permite colocar guía para centrar múltiple de admisión
- 7.2.13 SE PROHIBE: modificar y variar entre centro e inclinación de las válvulas y bujías, como así también el aporte de cualquier tipo de material de relleno en las cámaras.
- Se Autoriza, trabajar cámaras solamente para la marca DODGE.-
- 7.2.14 Para las marcas DODGE Y TORINO, los conductos de admisión y escape serán libres. Solamente se podrá aportar material a dos conductos y dos cámaras. Prohibido entubar conductos.-

ARTICULO 7.3- TAPA DE CILINDRO: FUNDICION CHEVROLET Y FORD

7.3.1 Se autoriza:

- 7.3.2 Cepillado de su plano de apoyo con el block, debiendo conservar el paralelismo con el plano original.
- 7.3.3 Tapones de agua libres.
- 7.3.4 Guía de válvula libre, debiendo respetar sus ejes originales.
- 7.3.5 Encasquillar los asientos de válvula, manteniendo la posición concéntrica a guía de la válvula, material libre.
- 7.3.6 Para la marca CHEVROLET se autoriza mecanizar los alojamientos de las varillas de válvulas.
- 7.3.7 Mecanizar el alojamiento de los apoyos de los resortes de válvulas
- 7.3.8 Se permite colocar entre roscas en el alojamiento de las bujías, debiendo mantener sus ejes originales, medida mínima 14 mm.-
- 7.3.9 Se autoriza rectificar el plano de apoyo de la junta de tapa de válvulas.
- 7.3.10 Se autoriza cambiar bulones por espárragos, como así también cambiar espárragos por otros de mayor diámetro debiendo respetar los ejes originales.
- 7.3.11 Se autoriza a modificar la toma de salida de agua de la tapa de cilindros hacia el radiador.
- 7.3.12 Se permite modificar el conexionado del bulbo de temperatura de agua.



- 7.3.13 Se permite colocar guía para centrar múltiple de admisión
- 7.3.14 SE PROHIBE: modificar y variar entre centro e inclinación de las válvulas y bujías, como así también el aporte de cualquier tipo de material de relleno en las cámaras.
- 7.3.15 Para todas las marcas, los conductos de admisión y escape serán libres. Solamente se podrá aportar material a dos conductos y dos cámaras. **Prohibido entubar conductos.-**
- **7.3.16 La Comisión Técnica de la F.R.A.D.S.L. puede designar la colocación de una brida restrictora debajo del carburador para las tapas cilindros de Motores Ford o Chevrolet que no se ajusten a este reglamento o por performance.**

La Comisión Técnica de la A.P.S. será la encargada de verificar los trabajos realizados.-

ARTÍCULO 8: VALVULAS

Diseño y material libres, prohibido el titanio.

Diámetros máximos por marca:

MOTOR	ADMISION	ESCAPE
CHEVROLET	43,70 mm	38,50 mm
DODGE	43,70 mm	38,50mm
FORD	43,70 mm	38,50 mm
TORINO	52,00 mm	45,00 mm

Los ángulos de los asientos de válvulas serán los siguientes:

- CHEVROLET – DODGE – TORINO 45 Grados
- FORD 30 ó 45 Grados

ARTICULO 8.1 VÁLVULAS: TAPAS FUNDICION

Diseño y material libres, prohibido el titanio.

8.1 Diámetros máximos por marca:

MOTOR	ADMISION	ESCAPE
CHEVROLET	43,70mm	38,50mm
DODGE	43,70mm	38,50mm
FORD	43,70mm	38,50mm
TORINO	52,00mm	45,00mm

8.2 Los ángulos de los asientos de válvula serán los siguientes:

- CHEVROLET .45 grados.
- FORD 30 O 45 grados.

ARTÍCULO 9: RESORTES DE VALVULAS

Libres

ARTÍCULO 10: TRABAS y PLATILLOS DE VÁLVULA

Libres

ARTÍCULO 11: BALANCINES y VARILLAS DE VÁLVULAS

- 11.1 Varillas de válvulas libres.
- 11.2 Se autoriza el rellenado, rectificado y tratamiento de dureza de balancines.
- 11.3 Reguladores libres.
- 11.4 Para la marca CHEVROLET y TORINO se podrán reemplazar los espárragos por prisioneros roscados.
- 11.5 Para la marca TORINO se permite suplementar caballete.
- 11.6 Para la marca CHEVROLET se permite el rellenado de los balancines en el apoyo de la varilla y de la válvula.
- Se autoriza reforzar los balancines. Para la marca CHEVROLET se permite utilizar balancinera de FORD de acero o similar, relación libre, siempre y cuando mantenga la apertura máxima de 9,86 milímetros (medida sobre la válvula sin luz).
- 11.7 Se autoriza la colocación de un suplemento debajo de las torretas de balancines de libre material y diseño. Para la marca FORD se permite balancines de acero o similar, relación libre.-
- 11.8 Para las marcas CHEVROLET y TORINO se permite modificar el diámetro o su forma de la zona de pivote central del balancín, al solo efecto de evitar bloqueos por la alzada.
- 11.9 Para la marca TORINO se permite, balancín y media caña del motor Ford 4,9 i. En ningún caso los balancines podrán superar, las alzadas máximas de válvulas permitida para cada marca en el presente reglamento.-
- 11.10 Para la marca DODGE se permite el trabajo de la tapa de cilindros, para colocar la reforma del nuevo tren de balancines. Se permite balancines de acero, relación libre.-
- 11.11 Para todas las marcas se autoriza, el refuerzo de los caballetes del eje de balancines, libre. Suplemento de caballete, libre. Espaciadores de Balancines, libre. Se autoriza el embujado, debiendo mantener los centros originales. Se permiten balancines de gran serie o similares. Multiplicación libre. Se permite reemplazar resortes de ejes de balancines, por espaciadores de libre material y diseño.

PERMITIDO: Para la Marca DODGE, colocar rulemán en la punta del balancín para evitar

- roturas, debido a su alzada.-

ARTÍCULO 12: MULTIPLE DE ADMISIÓN

De gran serie y original de la marca, deberá tener bien legible el número de fabricación (fabricado mínimo 1000 unidades idénticas y vendidas al público mediante la red de concesionarios de la marca correspondiente).

Se permite suprimir calefacción y tomas de vacío.

Se permite pulir su interior sin modificar su forma original exterior.

Se permite eliminar el tabique divisor de las dos bocas, al solo efecto de facilitar el pulido interior.

Respecto de la plaqueta de separación entre el múltiple y el carburador, ésta puede ser de libre material.

Para la marca CHEVROLET, la altura de dicha plaqueta o separador deberá ser de 14,50mm, con juntas, más al solo efecto de elevar el carburador.

Para las marcas DODGE, Y FORD, se permite un separador de libre material y diseño, la altura máxima deberá ser de 150 mm., al solo efecto de elevar el carburador.

Para la marca TORINO se permite un separador de libre material y diseño y la altura máxima deberá ser de 150 mm., al solo efecto de elevar el carburador. También se permite intercambiar los múltiplos entre sus modelos.-

Para la marca TORINO con motor Chevrolet, se permite un separador de 30 mm.

Se permite refrigerar los múltiplos de admisión y escape, mediante una manguera de aire hasta 80mm. De diámetro, que no sobresalga de la trompa

Para todas las marcas del Supercar Cuyano, se permite forrar con amianto los múltiplos de admisión y los alargadores donde se fijan los carburadores.-

ARTÍCULO 13: ESCAPE

Libre.

ES OBLIGATORIO EL USO DE SILENCIADOR EN LA ZONA DE BOXES

ARTÍCULO 14: PISTONES

Pistón y perno libres.

ARTÍCULO 15: AROS

Libres, cantidad original. Espesor libre.

- 15.1 Para todas las marcas se permite aros finos.

ARTÍCULO 16: BIELAS

Libres. La medida entre centros deberá ser con una tolerancia de más - menos, 0,10mm.

La medida será tomada sobre una original. Medidas originales para las marcas

FORD 188:137,4 mm,

Ford 22: 130,4 mm.

Valiant:185 mm, 190 mm, 179,2 mm, 177,7mm

Torino:185.02mm.

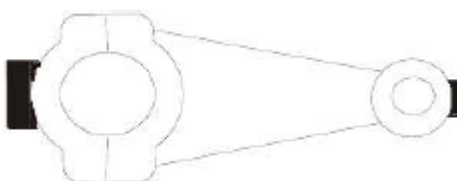
Chevrolet:144.70 mm.

Las bielas especiales no podrán ser en ningún caso más livianas que los pesos establecidos en el siguiente cuadro. Al motor Dodge se le permite colocar bielas de Torino 4b o 7b. El peso del conjunto biela y pistón como mínimo será igual al conjunto de biela original más el pistón reglamentario.

El peso mínimo se tomará sin casquillos y sin perno, con tornillos y tuercas, dicho peso y longitud se detalla a continuación junto a sus tolerancias respectivas.

	Chevrolet	0.545 Kg
	Dodge	0.715 K
	Ford	0.535 Kg
	Torino 7B	0.795 Kg
	Torino 4B	0.715 Kg

- 16.1 Se permite balancear quitando material solamente en las partes indicadas en dibujo adjunto.



- 16.2 Para todas las marcas se permiten bielas ERCOLI O SAENZ respetando los entre centros originales, con una tolerancia de +/- 3 décimas. **Prohibidas bielas de titanio.**
- 16.3 Para el motor TORINO, se permite la biela de competición ERCOLI O SAENZ, con el pie de Chevrolet, respetando los entre centros originales. **Prohibidas bielas de titanio.**

ARTÍCULO 17: COJINETES

De biela y bancada, libres.

ARTÍCULO 18: BOTADORES

Libres. Prohibido el sistema de rodillos.

ARTÍCULO 19: ARBOL DE LEVAS

Libre, la alzada máxima será la establecida en el presente artículo, con una tolerancia de 0,5 mm. Montado sobre bujes. Prohibido Torrington.

- CHEVROLET 9.96 mm.
- DODGE 13.80 mm.
- FORD 11,21 mm.
- TORINO 13.80 mm.

Se medirá sobre el platillo de válvulas sin luz.

ARTÍCULO 20: DISTRIBUCION

Libre.

ARTÍCULO 21: RETENES

Libres.

ARTÍCULO 22: JUNTAS

Libres, excepto las de admisión y escape que tendrán como máximo 3 mm de espesor.

ARTÍCULO 23: COMPRESION

Para las marcas FORD Y CHEVROLET, será de hasta 9,0 – 1

Para las marcas TORINO Y DODGE, será de hasta 10,0 – 1.

- Se permite el uso de arandelas en las bujías. Máxima 3 (tres) para la relación de compresión.

Las mismas deben ser declaradas.

- b) El No poseer las arandelas en el momento de una Revisación técnica (Clasificación –Serie o Final) será motivo de desclasificación si se observa que No cumple con el Reglamento.
- c) Se deja aclarado que la medida reglamentaria es **MAXIMA**, en todos los cilindros y **NO TIENEN TOLERANCIAS.-**

FORD y CHEVROLET con tapa de aluminio, únicamente marca Sanpietro (JMS)

La verificación se efectuará de la siguiente forma:-

La verificación se efectuara por intermedio del equipo homologado que posee la F.R.A.D.

ARTÍCULO 24: TAPAS

De distribución, laterales y de válvulas, libres.

ARTÍCULO 25: PATAS DE MOTOR y CAJA

Material y forma libre, debiendo mantener cantidad y ubicación original.

SISTEMA ELECTRICO

ARTÍCULO 26: BATERIA

Cantidad original una (1). Podrá estar ubicada dentro del habitáculo. Estanca.

Se instalará sujeta por un marco de hierro con dos tensores de ocho (8) mm como mínimo, a los que se le colocará por debajo dos (2) arandelas precisas de 30 mm como mínimo.

Se cubrirá herméticamente con una caja plástica o de fibra.

ARTÍCULO 27: INSTALACION ELECTRICA

Deberá tener una llave de contacto aparte de la instalación del limitador.

ARTÍCULO 28: LUZ DE STOP

Deberán colocarse dos (2) luces en el interior del habitáculo contra la luneta en la parte superior de la misma, una a cada lado de ésta, de color rojo con lámparas de 15 W como mínimo, accionadas por el pedal de freno únicamente. El farol deberá ser como mínimo de 60 mm.

ARTÍCULO 29: LUZ DE LLUVIA

Es obligatorio colocar una luz para tal fin, tendrá como mínimo 60 mm cuadrados de superficie, colocada dentro del habitáculo en el centro de la luneta trasera, de color ámbar.

Será accionada por el piloto por medio de una llave, independiente del sistema de freno.

ARTÍCULO 30: MOTOR DE ARRANQUE

Ubicación y posición original, en condiciones de funcionamiento. Marca libre, preparación interior libre.

ARTÍCULO 31: INSTRUMENTAL

De libre elección.

ARTÍCULO 32: GENERADOR DE CORRIENTE

Libre. Podrá eliminarse.

ARTÍCULO 33: DISTRIBUIDOR

Original o sustituto de repuesto. Preparación interior libre, manteniendo la cantidad de un (1) platino y un (1) condensador. Para el DODGE se permite doble platino en distribuidor nacional.-

33.1. Se permite encendido electrónico. Para la marca Dodge se permite ubicarlo en el frente de distribución.

ARTÍCULO 34: ENCENDIDO

Bobina (cantidad una), cables y condensador libre.

Orden de encendido: Original 1-5-3-6-2-4- sentido Horario.

34.1 La categoría proveerá de un limitador de RPM a 5500 vueltas para todos los vehículos (Ford, Chevrolet, Dodge, Chevrolet 400, Torino, Ford Fairline). (Ford fairline V8 no deberá colocar limitador.) El mismo



será de uso obligatorio y cuando el comisario técnico disponga el limitador podrá ser verificado, Durante el evento.

Se deberá obligatoriamente respetar el conexionado que se disponga desde la comisión técnica de la categoría. Se deberá instalar según gráfico adjunto, sobre dos tacos de goma con tornillo perforado que permita su precintado. El no funcionamiento del limitador de RPM podrá ser motivo de exclusión.

En caso de comprobarse el mal funcionamiento del limitador por parte del piloto o el comisario técnico antes del evento, el mismo podrá ser reemplazado. El comisario técnico podrá reemplazar y/o intercambiar los limitadores durante el evento. El limitador deberá ser devuelto, luego de finalizado cada evento y en el próximo evento le será entregado utilizando la misma modalidad con la que se entregan los sensores.

El mismo será de uso obligatorio y cuando el comisario técnico lo disponga el limitador podrá ser verificado, Durante el evento.

Se deberá obligatoriamente respetar el conexionado que se disponga desde la comisión técnica de la categoría.

Conexión de cables

Rojo: En la Bobina al positivo.

Negro: Negativo chasis (masa).

Verde: debe conectarse al negativo de bobina.

Azul: cable de prueba (Es para conexión del aparato de control únicamente)



PRECAUCIÓN: No utilice cables de cobre en las bujías ni en la bobina, utilice cables antiparasitarios

34.2 El limitador provisto por la FRAD SAN LUIS deberá estar instalado dentro del vano motor.

La distancia hasta el distribuidor no podrá superar los 700 mm.

Cada uno de los cables de instalación deberá ser independientes entre sí e independientes del resto de la instalación eléctrica.

34.3 EL PILOTO QUE NO ENTREGUE EL LIMITADOR AL FINALIZAR EL EVENTO SERÁ SANCIONADO CON MULTA DE \$ 3.500.00 QUE SERÁ ABONADA ANTES DEL COMIENZO DEL PRÓXIMO EVENTO.

ARTÍCULO 35: BUJIAS

Libres, manteniendo la cantidad y posición original.

ARTÍCULO 36: LIMPIA PARABRISAS y LAVA PARABRISAS

Es obligatorio el uso del mismo, debiendo como mínimo con dos limpia parabrisas delanteros, ubicados uno a la derecha y otro a la izquierda.

Se permite el uso de un solo limpia parabrisas si la superficie de limpiado es equivalente al



sistema original.

36.1 Siendo libre el contar con una o más escobillas.

36.2 El sistema de lava parabrisas es obligatorio, siendo libre su sistema.

SISTEMA DE ALIMENTACION

ARTÍCULO 37: TANQUE DE COMBUSTIBLE

ES OBLIGATORIO EL USO DE TANQUES DE COMBUSTIBLE APROBADOS POR EL ENTE FISCALIZADOR

SE RECOMIENDA QUE ANTES DE LA COMPRA DE LOS MISMOS SE CONSULTE A LA COMISION TECNICA POR LOS MODELOS APROBADOS

Montaje y ubicación de tanques de combustible:

Deberán estar alojados en un recipiente metálico sujeto con dos zunchos longitudinales y un Transversal.

Tendrá una única boca de llenado en la parte superior, deberá tener un embudo recolector de derrame. El citado embudo deberá tener un tubo de drenaje al exterior con salida lejos del caño de escape, del motor y de los frenos.

Deberá tener una descarga de estática.

Entre el tanque y la cola del vehículo deberá haber una distancia mínima de 400 mm. El tubo de paso o chupador deberá estar en la parte superior. Prohibido el uso de medidores eléctricos.

Se permite utilizar tanques de combustible con un depósito chupador incorporado, siendo éste parte integrante del elemento aprobado.

En los vehículos en los cuales el depósito chupador se encuentre por debajo del piso del baúl será obligatorio colocar una protección tubular continua, construida en tubo de acero SAE 1010 con un diámetro mínimo de 45 mm y un espesor mínimo de 3mm, deberá ser de forma rectangular de dos lados verticales y dos horizontales, cuyas aristas deberán ser tubos curvados.

En lo que respecta a los tubos que van puestos en forma vertical se podrán soldar a los horizontales o bien reemplazarlos por una planchuela soldada a los mismos.

Su parte horizontal superior deberá estar fijada a la altura de los cajones longitudinales (falso chasis) de refuerzo de la carrocería, y su parte horizontal inferior en la línea horizontal inferior del depósito chupador.

ARTÍCULO 38: CAÑERÍA DE COMBUSTIBLE

Metálica o de teflón con malla metálica, está prohibido realizar conexiones dentro del habitáculo.

Es obligatorio el uso de conexiones roscadas de alta presión.

La misma deberá pasar por el centro del vehículo.

ARTÍCULO 39: FILTRO DE NAFTA

Metálico. Cantidad libre.

Ubicación: En el baúl o vano motor.

ARTÍCULO 40: BOMBA DE NAFTA

Libres. Puede ser eléctrica o mecánica.

Ubicada en el baúl o vano motor.

ARTÍCULO 41: CARBURADOR

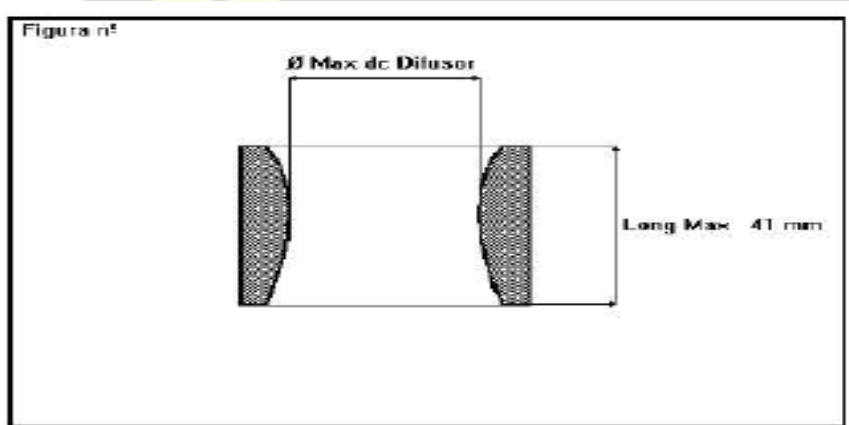
Carburador marca CARESA, totalmente original con diámetro de cuerpo 40-40mm. Y medida de difusor según marca.-

Los diámetros máximos de difusores con tolerancia incluida son los siguientes:

DIÁMETRO MÁXIMO DE DIFUSORES

MOTOR FORD	Hasta 32.2 mm
MOTOR FORD FAIRLINE	Hasta 32.0 mm
MOTOR CHEVROLET	Hasta 31.2 mm
MOTOR TORINO	Hasta 37.0
MOTOR DODGE	Hasta 31.0 mm

Para todas las marcas se permite torneear los carburadores con difusor de menor diámetro para llegar al diámetro máximo autorizado, (ver gráfico).



Instrucciones para el uso del carburador CARESA:

Carburador original como viene de fábrica, sin modificar ningún elemento exterior, por ejemplo Cebador, palanca de cebador, tornillos de baja, etc.-

Entrada de nafta original, se podrá adaptar el flexible en la entrada, para una conexión rápida. Se deberá hacer una platina de cualquier material, de 10mm. de altura hasta 14 mm. Para Adaptar el carburador al múltiple de admisión.

En lo que respecta al interior del carburador, únicamente se podrán realizar las Modificaciones que a continuación se detallan:

No se pueden tocar las venas del cebador.

Centrador de mezcla o avioncito, largo total 67,5 mm.; medida del agujero de la parte superior del centrador 9,5mm. de diámetro y medida del diámetro de la parte inferior 12,2 mm.

Largo del difusor 27,2 mm. Y, el interior manteniendo las medidas del reglamento SUPERCAR CUYANO:

CHEVROLET hasta 31,2mm. FORD hasta 32,2mm; DODGE hasta 31,0mm, motor original, y TORINO hasta 37,0mm. Motor original

Todas las medidas SIN TOLERANCIAS. Difusor por dentro libre forma.

Inyector de bomba de pique, se podrá agrandar únicamente en su orificio de la salida.

Caño que viene de fábrica para avance de distribuidor, deberá taparse con estaño, No con Manguera.-

Los chicle de baja se pueden agrandar, para la mejor regulación.-

Punzua o sea aguja de flotante se podrá agrandar hasta 4 mm.

Se deja en claro que NO se puede agrandar ningún paso de la nafta interior o exterior. – Flotante original.-

No podrán tener trompetas ni en el carburador, ni en la toma de aire, salvo la que viene Original; Cualquier duda consultar con la Técnica antes de tomar ninguna decisión.-

SE PROHÍBE:

- ☐ Cualquier tipo de sobre alimentación. Toda la mezcla aire - combustible deberá ingresar al motor únicamente por los difusores. Se prohíbe toda modificación de la temperatura del aire, combustible o de la mezcla aire - combustible, por algún medio que no sea el aire.
- ☐ Se prohíbe cualquier agujero por debajo de los centradores.-

TOMA DE AIRE: Libre diseño, limitada por su altura máxima de 500 mm, tomados desde la base del múltiple de admisión.

ARTÍCULO 42: COMBUSTIBLE

Deberá ser combustible de venta al público. Prohibido todo tipo de aditivos y prohibida nafta de aviación.

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

ARTÍCULO 43: BOMBA DE AGUA

Original, preparación interior libre, conservando su cuerpo y posición original.

- 43.1 Circuito de refrigeración libre.
- 43.2 Se podrá retirar la paleta del ventilador y la polea.

ARTÍCULO 44: TERMOSTATO

Libre. Opcional.

ARTÍCULO 45: MANGUERAS

Libres, de máxima seguridad.

ARTÍCULO 46: RADIADOR DE AGUA

Cantidad, anclaje y diseño libre.

Ubicación en el vano motor, delante del mismo.

ARTÍCULO 47: RADIADOR DE ACEITE

Libre en cantidad, diseño y anclaje. Conexiones roscadas de alta presión.

Ubicación en el vano motor.

ARTÍCULO 48: POLEAS y CORREAS

Libres

SISTEMA DE LUBRICACION

ARTÍCULO 49: BOMBA DE ACEITE y RECUPERADOR

Será de libre elección.

Bomba de aceite libre, ubicación libre.



- 49.1 Todos los respiraderos del motor deberán colocarse en un recipiente recuperador con venteo en la parte superior, capacidad mínima de 2 litros.
- 49.2 Se autoriza el sistema de cárter seco, el recipiente de aceite deberá estar ubicado en el habitáculo detrás de las butacas, siendo fijado al casco del vehículo o a la jaula de seguridad deberá tener un venteo al recuperador de aceite. Su tapa será hermética. La capacidad máxima del recipiente será de 20 litros aproximadamente

ARTÍCULO 50: CARTER

Libre

Se autoriza la utilización de cubre cárter, no pudiendo cumplir funciones estructurales o aerodinámicas. Se permite utilizar cárter seco todos los vehículos

ARTÍCULO 51: FILTRO DE ACEITE

Libre. Ubicación en el vano motor.

TRANSMISIÓN

ARTÍCULO 52: VOLANTE DE MOTOR

Libre diseño, debiendo mantener su diámetro original.

Material: Acero.

ARTÍCULO 53: PROTECCION CUBRE VOLANTE

Se deberá colocar una protección de chapa de 3 mm de espesor y 150 mm de ancho, que cubra aproximadamente los 180° grados superiores, sujeta a este o a la parte exterior de la carrocería.

ARTÍCULO 54: EMBRAGUE

Se permite embrague multidisco. (Sujeto a performance de la unidad el cual lo utilice).

ARTÍCULO 55: CAJA DE VELOCIDADES

De cuatro marchas hacia delante y una de retroceso, obligatorias. Se permite modificar salida y directa para su adaptación y montar en engranajes trabas de sincronizado más largas.

Efectuando la reforma mínima y necesarias, en los desplazables trabas y frenos con el solo fin de lograr eficacia y evitar roturas, empleando igual criterio, extender este trabajo al encastre de los ejes con sus levas. Exceptuando el modelo secuencial, la selectora es de libre diseño y ubicación, como así también soportes y taco/s de la caja.

Única caja autorizada es la que a continuación se detalla

55.1.1: Se autoriza a usar engranajes con dientes helicoidales o rectos. Se puede usar clones o frenos de sincronizado.-

Se autoriza para todas las marcas, caja de velocidad ZF modelo: S4-54 dichas relaciones serán, de cuatro velocidades hacia delante y una velocidad hacia atrás.-

ZF	
<u>Modelo</u>	<u>S4-54</u>
1ra.	2,83:1
2da.	1,85:1
3ra.	1,38:1
4ta.	1.1

55.1 La adaptación de la caja al cubre volante del motor si fuera necesario se efectuará por medio de una placa metálica de un espesor máximo de 60mm.

55.2 Se permiten las modificaciones necesarias en el piso del habitáculo, como así también un nuevo anclaje en la parte posterior de la misma.

El varillaje de los comandos de la caja de velocidades es libre.

ARTÍCULO 56: SELECTORA DE CAMBIOS

Libre diseño, no secuencial.

ARTÍCULO 57 CARDAN

Libre.

Es obligatorio colocar una protección construida en chapa de acero y colocada en forma concéntrica, para que lo contenga en caso que este se corte.

ARTÍCULO 58: DIFERENCIAL

Se permite el intercambio entre cualquiera de los modelos de automóviles admitidos en el Art. 3

Se permiten las marcas DANA, EATON y TRANSAX.-

58.1 Anclaje libre fijada sobre el elástico.

58.2 Prohibido el uso de cualquier sistema autoblocante.

58.3 Es obligatorio el uso de palier flotante. Se Permite La colocación de tricetas en su extremo

58.4 Se autoriza a reforzar el diferencial y las mangas, debiendo mantener rígida la cañonera y fija a los elásticos.

58.5 La relación corona / piñón.

PARA TODAS LAS MARCAS

a- 3.31:1 (13x43)

b- 3.54:1 (13x46)

c- 3.07:1

d- 3.41:1

NOTA: De ser requerido para su verificación finalizada la clasificación o la competencia, el núcleo diferencial deberá girar libremente al aplicarse una leve fuerza con los dedos sobre la rueda previamente levantada. Si así NO sucediera y fuera por el motivo que fuera, dicho vehículo quedara automáticamente excluido. Queda a consideración del Comisario Técnico la aplicación de otro método, con o sin desarme, para esta verificación de este elemento.

ARTÍCULO 59: MASA DELANTERA

Libres.

Es obligatorio el uso de un espaciador entre las dos pistas o cubetas interiores de cojinetes o rodillos, de longitud calibrada, con el juego necesario, con el objeto que las tuercas de fijación queden precargadas permanentemente y no se aflojen. Estas tuercas deberán contar de un seguro o contra tuerca.

ARTÍCULO 60: RODADOS:

Las cubiertas utilizadas para la temporada 2025, serán usadas rodado 16 (26x11.5x16).

Desplazamiento Libre. Se permiten las llantas de 16 pulgadas y un ancho máximo de 11 pulgadas, desplazamiento libre.



60.1 Llanta material: acero estampada, aleación o aluminio, prohibido labio anti -deriva.-

60.2 Prohibido el uso de válvula auto-reguladora de presión de aire.

60.3 Los neumáticos serán Marca NA Carrera S:A: de fabricación nacional, USADOS DE MEDIDAS : 16 X 11,5

Las mismas no deberán superar de 3,5 a 3,6mm de testigo.

El reglamento de utilización será el siguiente:

1 – En la primera competencia se podrán sellar hasta 6 cubiertas usadas Marca: NA Carrera S.A. 16 X 11,5 provistas por la categoría y adquiridas en el autódromo en el sorteo previo.

2– A partir de la SEGUNDA competencia se podrán sellar hasta 2(DOS) cubiertas USADAS (NA), las cuáles pasarán a integrar el stock de cada piloto.

3 - Si en una competencia el piloto no comprase, ni sellase cubiertas, o no se presentase a competir, no podrá acumular su número de cubiertas para sellar. SOLO SELLARÁ UNA CUBIERTA QUE CORRESPONDEN A DICHA COMPETENCIA.-

4– Se llevará un registro de las cubiertas selladas por la FRAD SAN LUIS, en donde se acumularán todos los números de cubiertas correspondientes a cada piloto. NINGUN piloto podrá Utilizar en clasificación y/o carrera una cubierta que no figure en dicho registro. Las cubiertas selladas para un piloto, no podrán ser utilizadas por otro.-

5- PROHIBIDO USAR CUBIERTAS USADAS NA Carrera S.A. QUE NO SEAN ADQUIRIDAS EL DIA DE LA CARRERA Y COMPRADAS EN EL AUTODROMO. Se Autorizan para utilizar en pruebas libres únicamente las adquiridas en la temporada 2023 y pertenecientes al stock de cada piloto.

6- Las Cubiertas temporada 2023 no podrán ser utilizadas para clasificar y/o en carrera. Sólo se utilizarán las provistas el mismo día de la primer competencia del presente año.

7- PROHIBIDO COMPRAR CUBIERTAS CON ANTICIPACION PARA SU ARMADO SOLO SE VENDERAN COMO EL PUNTO 8 LO PERMITE EN ESTE REGLAMENTO.

8- Procedimiento de compra de Neumáticos: El día Sábado por la mañana, previo a la carrera se podrán comprar entre los participantes las cubiertas usadas.

Ante una situación especial, la categoría autorizará la compra de una cubierta más.

NEUMÁTICOS DE LLUVIA: Es OBLIGATORIO, que cada auto, presente sus neumáticos ARMADOS DE LLUVIA, los mismos deberán ser ancorizados de competición marca NA 16x 11,5. Permitidas las gomas intermedias, construidas sobre cubiertas de competición slick de Marca NA: 16x11,5

FRENOS

ARTÍCULO 61: FRENOS

Es obligatorio el sistema de disco en las cuatro ruedas, uno por rueda.

- 61.1 Es obligatorio disponer de doble circuito de freno.
- 61.2 Se autoriza el uso de válvulas de regulación de freno.
- 61.3 Se autoriza la colocación de tomas de aire para los frenos delanteros, no pudiendocumplir funciones aerodinámicas.
- 61.4 Se pueden modificar o quitar las chapas que cubren los discos.
- 61.5 Se autoriza refrigerar los frenos traseros.

ARTÍCULO 62: CALIPER

Delanteros originales o similares, se autoriza el uso de un separador entre pinzas.

Los traseros deben haber equipado o que equipen a automóviles de fabricación nacional engran serie. Permitido el uso de un separador entre pinzas.

62.1 Máximo tres pistones por cáliper.



62.2 Se permite separador.

62.3 Anclaje original.

ARTÍCULO 63: PASTILLAS

Libres.

Se permite aislamiento térmico entre la pastilla y el cáliper.

ARTÍCULO 64: DISCO

Libres. Diámetro máx: 300 mm x espesor máx: 30 mm

64.1 Se permite rectificar y ranurar para la descarga de polvo en formano concéntrica.

64.2 Anclaje libre, (no flotante)

64.3 se permite el agujereado del mismo.

ARTÍCULO 65: CAÑERÍA DE FRENO y FLEXIBLES

Caño metálico mallado o de teflón mallado, prohibido el uso de cañerías de cobre.

ARTÍCULO 66: BOMBA DE FRENO

Libre.

66.1 Libre ubicación

66.2 Es obligatorio el uso de un sistema de doble circuito o doble bomba.

ARTÍCULO 67: PEDALERA

La pedalera es de libre diseño y ubicación.

DIRECCIÓN

ARTICULO 68: CAJA DE DIRECCIÓN

68.1 Multiplicación libre.

68.2 Ubicación y posición original.

68.3 Se podrá reforzar libremente su anclaje original.

68.4 Se Autoriza cremallera de dirección

ARTÍCULO 69: COLUMNA DE DIRECCIÓN Y SOPORTE

Deberá poseer un sistema tipo fusible con dos crucetas en distintos ángulos, o un sistematelescópico por hundimiento (tipo Chevy).

69.1 Prohibido el uso de manchones.

69.2 Soporte libre.

ARTÍCULO 70: ESTREMOS y BARRAS

Son de libre diseño.

ARTÍCULO 71: REGLAJES

Libre.

71.1 Brazo de dirección original. Se permite reforzar los Ackerman, Pickman y auxiliarlibres.

71.2 Se autoriza realizar las tareas necesarias al solo efecto de que ningún elementotoque con las llantas.

71.3 Se autoriza girar el ojo para que no se estrangule el extremo.

71.4 Se autoriza suplementar los brazos Ackerman.

SUSPENSIÓN

ARTÍCULO 72: SUSPENSION DELANTERA

Es **OBLIGATORIO** mantener todos los elementos originales del vehículo, excepto los expresamente permitidos.

72.1 Se autoriza cambiar el material de los bujes y rotulas originales por otras de libre material, debiendo respetar siempre los ejes, no debiendo superar los mismos en altura a los elementos originales.

72.2 En caso de modificar el material de los bujes o que se coloque un uniball se permite adaptar el sitio de anclaje de las parrillas al solo efecto de poder alojar los mismos. Prohibido alterar los centros originales. **(VER PLANO ADJUNTO)**

72.3 Barra de torsión, forma y material libre. Ubicación y anclaje original. Cantidad original (1)

- Corrector de comba libre diseño sin modificación de anclaje.
- Se permite reforzar las parrillas originales, adosando planchuelas de acero.-

72.4 Para la marca Ford y Torino se permiten los tensores de parrilla inferior libre, el anclaje sobre el chasis es libre, como así también en la parrilla de suspensión. Se podrá rotular en ambos extremos.

72.5 Espirales libres, anclaje superior original. Se autoriza mecanizar un sistema de rosca sobre el cárter del amortiguador con el fin de apoyar el espiral en su lado inferior para poder variar la altura del vehículo. La posición del espiral deberá ser concéntrica al amortiguador.

Para la marca FORD se entiende como anclaje original del espiral al balancín que se encuentra apoyado y sujeto a la parrilla superior del mismo

72.6 En las suspensiones delanteras del tipo de paralelogramo deformable, sus parrillas y los elementos de anclaje de dichas parrillas, deberán ser los originales del modelo y marca declarado del automóvil.

Las citadas parrillas deberán trabajar como tales en la suspensión, es decir, deberán cumplir con su función cinemática y estructural.

A estas parrillas originales y a sus anclajes se les podrá reforzar libremente, pero solo mediante el adosado de planchuelas de acero, debiéndose poder verificarse luego del refuerzo el origen de la misma.

72.7 Se podrá colocar solamente una (1) barra antirolido de libre diseño, posición y material, libre ubicación. Se permite el sistema de cuchillas.

72.7.1 Para la marca FORD modelo FAIRLANE.

Se permite modificar parte de los cajones delanteros (Izquierdo y Derecho) de caso donde van alojados los tensores de parrillas de suspensión a efectos de dejar espacio para instalar barra estabilizadora por delante de ellos, estos cajones no pueden ser modificados en su inclinación de grados que el vehículo trae originalmente, solo se permite acortarlos lo necesario para que la barra antirodillo funcione correctamente por delante de ellos ya acortados.

72.8 Se autoriza la colocación de correctores de avance y comba.

72.9 Para el FORD, DODGE, TORINO Y EL CHEVROLET 400 se permite alargar las parrillas inferiores y superiores en 25mm., o reemplazarlas por las del FORD FAIRLANE

72.10 Para el FORD se autoriza reemplazar los anclajes originales (barquito, tasita, torreta), en la medida que no sobresalga de la línea del capot.

72.11 Torretas de suspensión se autoriza reforzar y alargar, para la marca Torino se autoriza acortar las torretas y reforzar las mismas.

72.12 Para la marca Torino se autoriza reemplazar el cristo por una rotula de libre diseño.

72.13 Se prohíbe: la regulación desde el habitáculo de los valores de barra estabilizadora, como así también se prohíbe el alivianado de las parrillas y las parrillas que no sean de gran seríe.

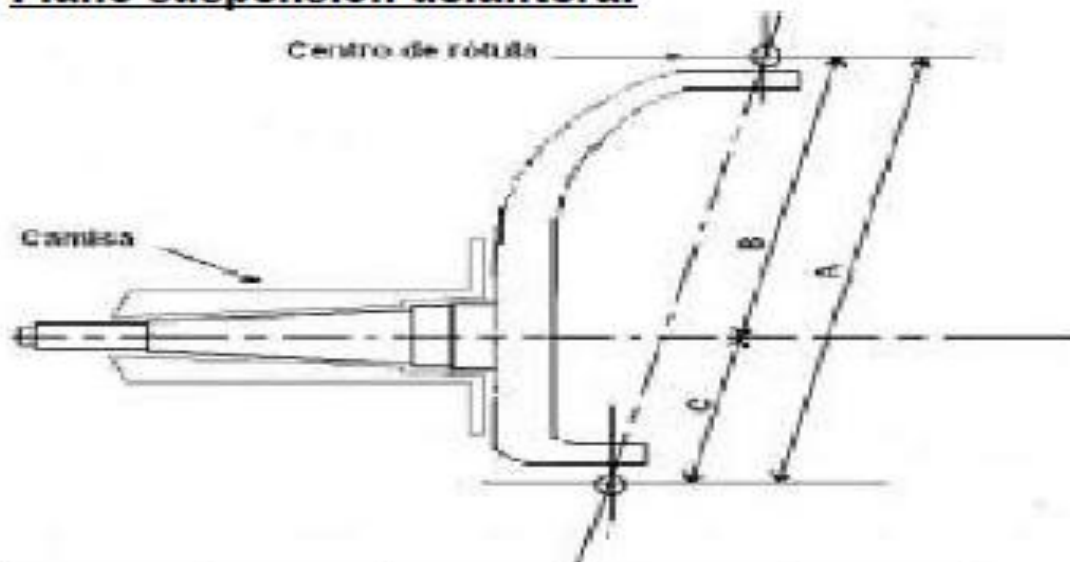
72.14 Se permite reemplazar los reguladores excéntricos originales de las parrillas de suspensión por otro sistema que cumpla la misma función (ver 72.8)



72.15 Para la marca DODGE se permite colocar espiral adelante, a solo efecto de reemplazar la barra de torsión. La ubicación del amortiguador debe ser la original, al igual que la posición del mismo.

72.16 Para modelo CHEVROLET 400 se permite anclaje de amortiguador libre y rotulado.

Plano suspensión delantera.



	Ford	Chevy	Dodge	Torino
A	275 +/- 5	250 +25	230 +/- 5	250 +/- 5
B	200 +/- 5	171 +/- 5	178 +/- 5	162 +/- 5
C	76 +/- 5	80 +25	52 +/- 5	87 +/- 5

ARTÍCULO 73: PRECARGA

Se autoriza el uso de precarga mecánica delantera y trasera, no a la torsión.

ARTÍCULO 74: SUSPENSION TRASERA

Original del tipo de eje rígido. Distancia entre ejes original con una tolerancia en más o en menos de 30 milímetros.

74.1 Para las marcas CHEVROLET, DODGE Y FORD: deberán mantenerse los elásticos prendidos de los anclajes originales. Solamente el anclaje delantero de los elásticos se puede embutir en el chasis 50 milímetros.

74.2. Se permite utilizar suplemento entre el elástico y el diferencial de material fijo y tomados con las abrazaderas que sujetan el elástico.

Prohibido usar bieletas rotuladas.-

74.3 Bujes de elásticos de libre material y forma.

74.4 La hoja madre que porta los bujes deberá tener el largo original con una tolerancia en más o en menos de 20 milímetros en su largo total. (Dicha medición se efectuará de centro del buje delantero al centro del buje trasero, ésta operativa se realiza con el elástico sacado del vehículo). La medida original, de la hoja madre de la coupé CHEVY es de 1448 milímetros (presentamos ésta medida solamente por lo que es permisiva y extensiva a las otras marcas). En consecuencia, la medida máxima de la hoja madre para todas las marcas, será con tolerancia incluida, de 1468 milímetros.

Se permite modificar la medida del ojo de la hoja madre (lado delantero)

74.5 Tensores y barras libres. Libre anclaje

74.6 Para la marca TORINO el espiral es libre, su anclaje original, se permite colocar regulador de altura (arosca).

74.7 Para la marca CHEVROLET modelo 400 se permite el uso de los elásticos de la coupé CHEVY, con sus respectivas medidas y el anclaje trasero libre.-.

74.8 La cantidad y la forma de las hojas de elástico es libre

74.9 Se permite colocar barra antirrolido de libre diseño y posición (1) una. Se permite el uso de cuchillas.

ARTÍCULO 75: AMORTIGUADORES

Amortiguadores de fabricación nacional. Sistema bitubo de pistón único solidario al vástago.

Se prohíbe la presurización de cualquier tipo y diseño como así también todo tipo de sistema de regulación. Las válvulas y pistón deberán ser de material ferroso no de aleación.

La válvula de base ubicada en la parte inferior del cilindro debe estar fijada a la camisa inferior.

Se prohíbe el uso de amortiguadores con depósitos exteriores a los mismos.

Fluido hidráulico de amortiguador libre.

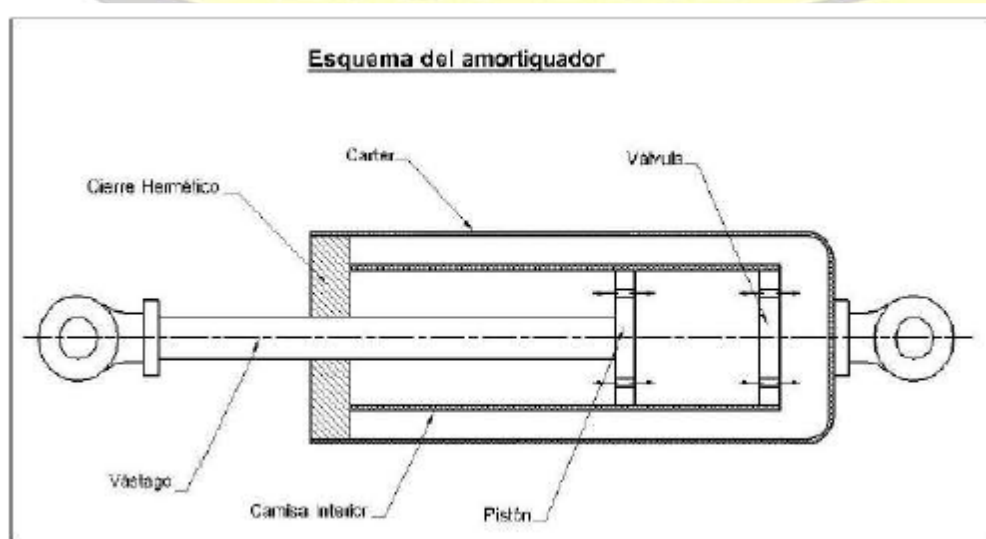
Para la marca FORD: en los amortiguadores delanteros se puede variar la posición inferior original en 25mm, solamente en forma transversal (con respecto a la línea de marcha del vehículo y a la posición original del amortiguador), hacia adentro o hacia fuera. El tipo de

Anclaje es libre, se permite rotular. Anclaje superior libre.

Para el resto de las marcas la posición del amortiguador deberá ser la original.

Para los amortiguadores traseros la posición y el anclaje es libre.

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



ARTÍCULO 76: ALTURA

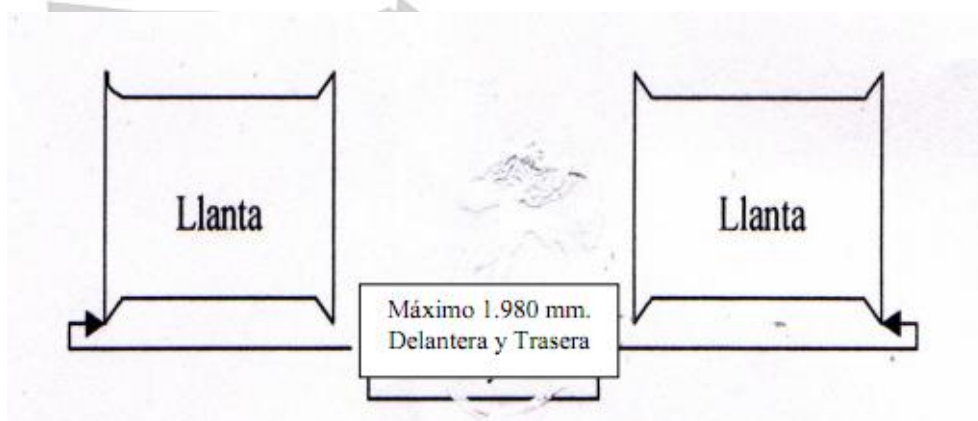
El despeje del automóvil es libre debiendo cumplir que:

Con dos neumáticos de un mismo lado totalmente desinflados ninguna parte del vehículo debe tocar el piso, con piloto en posición de manejo.

ARTÍCULO 77: TROCHA DELANTERA Y TRASERA

Trocha delantera y trasera: Máxima 1980 mm.

El sistema de medición de trocha es 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.



ARTÍCULO 78: DISTANCIA ENTRE EJES

Tolerancia de 30 mm en más o en menos de la medida original.

MARCA y MODELO	MEDIDA ORIGINAL
CHEVY Coupe y Sedan	2819 mm
CHEVROLET 400	2794 mm
FORD FALCON	2780 mm
FORD FAIRLANE	2946 mm
DODGE Coupe y Sedan	2819 mm
TORINO Coupe	2723 mm

SEGURIDAD

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

ARTÍCULO 79: CORTE DE CORRIENTE

Es obligatoria la instalación de dos (2) cortes de corriente generales, del tipo antichispa, ubicados uno en el interior del habitáculo al alcance del piloto y acompañante, el segundo será colocado en el exterior lado inferior derecho del torpedero junto al parante, identificado por un rayo rojo sobre un fondo azul de forma triangular de 10 cm de lado.

ARTÍCULO 80: CORTE DE NAFTA

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

ARTÍCULO 81: MATAFUEGOS

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

Extintor manual: Obligatoriamente deberá estar colocado entre las dos butacas (piloto y acompañante), al alcance de los mismos.

Sistema de extinción automático: Este sistema es obligatorio y su reglamentación es la siguiente:

Deberá contar con dos sistemas, uno al vano motor (carburador) y el otro a la boca del tanque de nafta 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 aplicación 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 de puesta en marcha 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 corto circuito o combinado con éste y debe estar indicado con una letra "E" roja en un 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 recomendado.

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

EXTINTOR MANUAL y AUTOMATICO: Capacidades

Manual: **2,5 Kg.** máximo

Automático Integral: (motor, habitáculo y boca del tanque de combustible): **5 Kg.**

Los equipos de extinción deben resistir al fuego y estar protegidos contra los choques.

Las bocas del sistema integral deben estar orientadas de tal manera que no apunten **directamente** al Piloto y/o acompañante (riesgo de quemaduras ocasionadas por el frío).

ARTÍCULO 82: CINTURONES DE SEGURIDAD

Se deben usar dos tiras en el hombro y una tira en la cintura, con 5 puntos de anclaje 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 deben ser de 3" (3 pulgadas) de ancho y deben estar equipados con sistemas de apertura de hebilla giratoria. De marca reconocida de competición.

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°, divergentes o convergentes.

Si es posible debe usarse el punto de anclaje originalmente montado por el fabricante del automóvil. No deben usarse puntos de anclaje que formen un ángulo mayor con respecto a la horizontal.

Para un arnés de (5) cinco puntos, las tiras del hombro deben instalarse cruzadas asimétricamente respecto de la línea central del asiento delantero.

Las tiras de la cintura y de la entrepierna no deben pasar sobre los costados del asiento sino a través de este, con el fin de atar y sostener la región pelviana sobre la mayor superficie posible. Las tiras de la cintura deben ajustarse apretadamente en el ángulo que se forma entre la cresta pelviana y el muslo superior. Bajo ningún concepto deben usarse sobre la región abdominal.

Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos. Si es imposible instalar las tiras del hombro y/o de la entrepierna en los puntos de anclaje de producción en serie, deben instalarse nuevos puntos de anclaje en la carrocería o el chasis,

Lo más cerca posible de la línea central de las ruedas traseras para las tiras del hombro. Las tiras del hombro pueden fijarse a la barra antivuelco de seguridad o a una barra de refuerzo



Por medio de un lazo, así como a los puntos más altos de anclaje de los cinturones traseros, por fin, fijarse o apoyarse sobre un refuerzo transversal soldado a los refuerzos traseros de la barra antivuelco. En este último caso, el uso de un refuerzo transversal está sujeto a las siguientes condiciones:

El refuerzo transversal será un tubo que mida por lo menos 38 mm x 2,5 mm ó 40 mm x 2,00mm hecho en acero al carbono sin costuras estirado en frío, con un límite elástico mínimo de 350 N/mm².

La altura de este refuerzo debe ser tal que las tiras del hombro, hacia la parte trasera, estén orientadas hacia abajo formando un ángulo que tenga entre 10° y 45° con respecto a la horizontal desde el borde del respaldo, recomendándose un ángulo de 10°.

Las tiras pueden estar fijadas por medio de lazos o por tornillos, pero en el último caso debe soldarse un tubo (camisa) para cada punto de montaje. Estas partes extra se ubicarán en el tubo de refuerzo y se ajustarán usando pernos M12, 8,8 ó 7/16 según especificación UNF. Cada punto de anclaje debe poder soportar una carga de 1470 daN ó 720 daN para las tiras de la entrepierna. En el caso de un solo punto de anclaje para dos tiras, la carga considerada será igual a la suma de las cargas requeridas.

Para cada nuevo punto de anclaje creado, debe usarse una placa de acero de refuerzo con una superficie de por lo menos 40 cm² y un grosor de por lo menos 3 mm.

Uso:

Debe usarse un arnés de seguridad en su configuración de homologación sin ninguna modificación o remoción de partes y de conformidad con las instrucciones del fabricante.

La eficacia y la longevidad de los cinturones de seguridad están directamente relacionadas con la forma en la cual están instalados, se usan y se mantienen. Los cinturones deben ser reemplazados después de cada choque grave y toda vez que las correas de tejido se corten, se rasguen o se debiliten debido a la acción de los productos químicos o del sol. También deben reemplazarse si las partes de metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan.

Cualquier arnés que no funcione perfectamente debe ser reemplazado.

82.1 Es obligatorio durante toda la actividad en pista el uso de cuellera ignífuga para la protección cervical.

ARTÍCULO 83: BUZO Y CASCO

Es obligatorio Buzo antífama **HOMOLOGADO FIA**. Deberá estar bordado, el nombre del piloto y su grupo sanguíneo. Guantes, botitas, cuellera, remera y capucha ignífuga.

Casco de seguridad tipo integral, **HOMOLOGADO FIA**. NO DE MOTOCROSS.

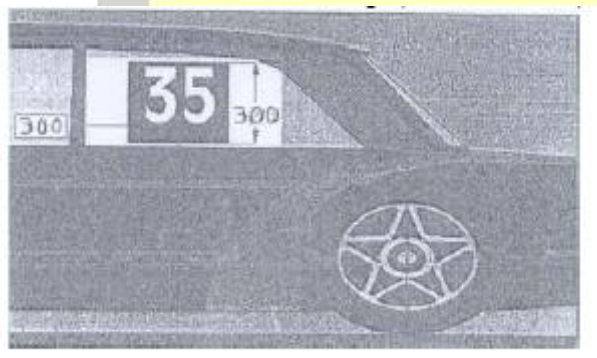
ARTÍCULO 84: IDENTIFICACION

Además de la numeración detallada en el Reglamento de Campeonato se deberá instalar:

El número en la trompa y en la cola, los mismos deberán estar pintados sobre el lado derecho, de color blanco, sobre fondo negro, con una altura de 13 cm.

En cada lateral se deberá inscribir el nombre del piloto y el grupo sanguíneo, en un recuadro suficientemente amplio para contener la inscripción con caracteres de 4 cm de altura.

Los números laterales deberán estar ubicados en las ventanillas laterales traseras, teniendo una medida de 30 X 30 fondo negro, número blanco, con un trazo de 7 cm, x 22 de alto.



ARTÍCULO 85: PESO

85.1: El peso mínimo del auto para su pesaje no se auto

de **1300 Kg** con tripulación.

En caso de poseer lastre, debe ser declarado ante el Comisario Técnico en la Verificación Previa, deberá estar abulonado y disponer de orificios para su precintado, la ubicación del o de los mismos será dentro del habitáculo o baúl, no debiendo ser dificultoso su precintado.

85.2: Para la Marca **Dodge, Valiant o Torino** que tengan **Motor Ford o Chevrolet** El Peso Mínimo del Auto en cualquier momento de la competencia será de **1330Kg** con tripulación para su pesaje no se autoriza agregar líquidos.

ARTÍCULO 86: PRECINTOS

Cada automóvil deberá poseer para su precintado un orificio en dos bulones de la tapa del diferencial, caja de velocidades, un orificio en un bulón de la tapa de cilindros, un orificio en el cuerpo y espárrago de la base del carburador, dos a 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 es responsable de que el precinto no se dañe por ningún motivo, si esto ocurriera será excluido de la competencia.

ARTÍCULO 87: TUERCAS - BULONES – TORNILLOS – ESPARRAGOS y ARANDELAS

Toda tuerca, bulón, tornillo, espárrago o arandela es libre, salvo que algún artículo del presente reglamento lo mencione.

86.1 Se autoriza la reparación de roscas, debiendo respetar las medidas de la original.

ARTÍCULO 88: BUTACAS

Es obligatorio el uso de butacas especiales de competición, con apoyo a la cabeza, abulonadas al piso del vehículo y/o a la estructura de seguridad, debiendo reforzarse convenientemente las zonas de anclaje de la misma.

El apoyo a la cabeza deberá estar integrado a la butaca, no permitiéndose el uso de apoyacabeza removibles.

Los soportes de butaca deberán ser según reglamento F.I.A. o bien el constructor deberá proponer a los efectos de su homologación una fijación alternativa.

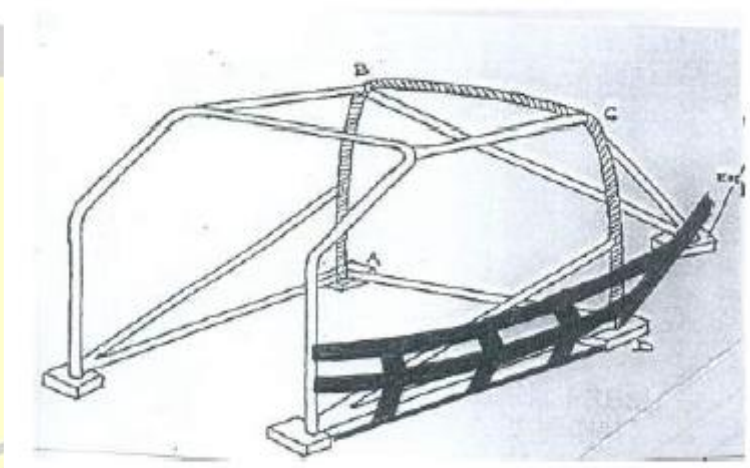
1) Los soportes deben fijarse a la carrocería / chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento, utilizando pernos con un diámetro mínimo de 8 mm y contrachapas, según el gráfico. La superficie mínima de contacto entre el soporte y la carrocería / chasis y la contrachapa es de 30 cm² para cada punto de montaje. Si se usan sistemas de desmontaje rápido, deben poder soportar fuerzas verticales y horizontales de 18000N, aplicadas en forma no simultánea.

2) El asiento debe estar fijado a los soportes a través de cuatro puntos de montaje, dos en el frente y dos en la parte trasera del asiento usando pernos con un diámetro mínimo de 8 mm y refuerzos integrados en el asiento. Cada punto de montaje debe poder soportar una fuerza de 15000 N aplicada en cualquier dirección.

3) El espesor mínimo de los soportes y contrachapas deberá ser de 3 mm, si se trata de acero, y de 5 mm si se trata de materiales de aleación liviana. La dimensión longitudinal de cada soporte es de 6 cm.

ARTÍCULO 89: JAULA ANTIVUELCO

Gráfico Representativo: Ver Normas reglamentarias. Según Art 253 del



El arco ABCD deberá ser de una sola pieza. También se autoriza en tres piezas. Los puntos A y G del arco delantero, los E y K del arco principal y los puntos F y L de los tirantes longitudinales deberán ser soldados a una planchuela de fijación 3/16, la cual estará fijada al piso del vehículo por medio de bulones de acero de 10 mm como mínimo y soldadura. La estructura del gráfico es el requisito mínimo de jaula de seguridad.

Se permite:

Dentro del habitáculo colocar barras adicionales limitadas exclusivamente con la condición que no dificulten la salida de la tripulación, que no se encuentren a menos de 100 mm de los mismos cualquiera sea la posición a adoptar durante la conducción del vehículo, salvo las barras que van ubicadas inmediatamente sobre el piso y que no impidan el paso del piloto o acompañante a ambos lados del habitáculo.

Se podrá vincular la armadura de seguridad al casco.

El arco principal deberá estar ubicado por detrás de la cabeza del piloto y/o acompañante, este arco deberá ser de una sola pieza y sus apoyos deberán fijarse al piso del habitáculo y no al tubo que sigue al zócalo.

Está permitida la colocación de un caño en la zona del marco del parabrisas, aun cuando cruce al mismo.

Refuerzo longitudinal: (protección lateral)

Se autoriza el montaje de un refuerzo longitudinal a los lados del vehículo al nivel de la puerta.

Dicho refuerzo longitudinal deberá estar integrado (soldado) en la armadura de seguridad y su ángulo con la horizontal no debe incidir de 15° (inclinación hacia abajo y hacia adelante).

Ningún punto de este refuerzo longitudinal sobrepasará en altura sobre el umbral de la puerta 1/3 de la altura total de la abertura de la puerta. Su material y diámetro deberá ser el mismo de la armadura de seguridad.

Material: caños o tubos de acero al carbono, estirado en frío, sin costura, resistencia mínima a la tracción = 350 N/mm².

Dimensiones mínimas

Diámetro mínimo Espesor mínimo

34 mm 3,0 mm

38 mm 2,5 mm

40 mm 2,0 mm

42 mm 1,8 mm

44 mm 1,6 mm

Para el caso de utilizar otro material o dimensiones se deberá solicitar aprobación a la Comisión Técnica del Ente Fiscalizador.

ARTÍCULO 90: ADQUISICION DE DATOS

Se prohíbe el uso de sistemas de adquisición de datos en las suspensiones.

ARTICULO Nº 91 - UBICACIÓN DEL MOTOR:

Deberá ser la prevista por el fabricante del automóvil, anclaje del motor original de fábrica.

Se permite cambiar el material para los montantes, el y diseño.

Se prohíbe aumentar el número de anclajes, autorizándose un tensor desde el motor a la carrocería con bujes en ambos extremos para evitar el movimiento lateral del motor.

Se prohíbe variar la altura, posición transversal y longitudinal del motor.

Para los vehículos que se le permite reemplazar el motor, puede variar única y exclusivamente la altura del motor.

Se permite alargar el soporte del taco del motor para variar la altura.

Para vehículos marca TORINO equipado con planta motriz TORINO, podrán correr los soportes de motor delanteros hasta el montaje pre -marcado en el block.

En la marca Torino se podrá desplazar el motor hacia atrás hasta 400 milímetros (sin alterar la posición original del parabrisas, ni el largo total del auto). En la marca Dodge se podrá desplazar el motor hacia atrás hasta 200 Milímetros (sin alterar la posición original del parabrisas, ni el largo total del auto).

ARTÍCULO 92: CAMBIO DE MOTORES PARA AUTOS MARCA TORINO, DODGE Y VALIANT.

Se autoriza el uso de motores marca FORD y CHEVROLET en los automóviles marca DODGE, VALIANT y TORINO con la preparación específica de cada uno de ellos.

Se deberá respetar la pata de caja original al realizar la adaptación.

Se permite modificar el torpeda al solo efecto de adaptar el motor correspondiente. Se permite el desplazamiento +/- 20cm del motor Chevrolet en los autos marca Dodge y Torino. (Este último ítem quedará sujeto a performance de la unidad que lo implemente).

ARTÍCULO 93: SPOILER

SPOILER TRASERO: Se permite la adopción de un spoiler trasero, ubicado en la tapa del baúl cuya altura no debe superar los 150 (ciento cincuenta) mm, medido sobre el guardabarros con referencia de la horizontal de la tapa del baúl, en cuanto al ancho no debe superar los laterales de la carrocería, dicho spoiler deberá estar encuadrado dentro de un rectángulo imaginario que tendrá como altura 150 (ciento cincuenta) mm y como ancho 200 (doscientos) mm, ninguna parte de este spoiler, visto desde el lateral del vehículo podrá salirse de dicho rectángulo imaginario.

2. El spoiler deberá contar con sólo un plano de trabajo (debe ser de una sola ala). Se permite de forma escalonado.

3. Se permite "garner".

4. La posición más avanzada para atrás será la línea vertical de la carrocería anterior al paragolpes trasero, este elemento aerodinámico podrá ser regulable pero no del interior del vehículo.

5. El soporte del spoiler tendrá como máximo 400 (cuatrocientos) mm. de ancho y 200 (doscientos) mm. de altura.

6. Para el Ford, Chevrolet y Torino: la ubicación del spoiler trasero debe ser hasta 200 mm hacia tras medido desde la cola del auto.

7. Se permite agregar colocar varillas metálicas para fijación del spoiler. Diámetro de la varilla: seis (6) mm. (Máximo) y cantidad: tres (3) (máximo).

ARTÍCULO 93.1: GUARDABARROS TRASEROS:

1. Serán originales dentro de los modelos comprendidos, permitiendo el uso de acrílicos originales de las luces traseras. 2. Se permite recortar el guardabarros en la parte exterior. Si la rueda sale de la carrocería, se deberá poner una visera para cubrir la rueda de manera que la parte que queda por encima del plano

horizontal no sea visible desde arriba, el carenado exterior es optativo y de libre diseño, construido de fibra de vidrio o plástico

ARTICULO N° 94: CAMBIO DE MOTOR

Quien cambie motor con posterioridad a las Series de Clasificación perderá los tiempos obtenidos, largará en la última posición en la prueba que corresponda.

ARTICULO N° 95: PUBLICIDAD EN LOS VIDRIOS

Parabrisas 300 mm. Parte superior únicamente.

Vidrios laterales delanteros 100 mm. Parte superior únicamente.

Luneta trasera sin publicidad.

La categoría tiene el derecho de un lugar en el vehículo de 500 mm de ancho por 200 mm de alto para publicidad por lado (OBLIGATORIO). La misma será para solventar gastos referidos a publicidad (espacios televisivos, medios radiales, periódicos, etc.) siempre para beneficiar a la misma.

ARTICULO N° 96: VARIOS

• 96.1 SISTEMA DE LASTRE:

- 96.2 Lastre por sustitución de motor, deberá sumarse 20 kg
- 96.3 Desarme por cambio de junta o tapa de cilindros deberá sumarse 10 kg.
- 96.4 **Cambio caja velocidad deberá sumar 15 kg.**
- 96.5 Todo piloto que no figure en el ranking de la categoría y que por primera vez participe en el torneo actual luego de haberse disputado la mitad del mismo, deberá cargar un lastre de 50 kg. En caso que un piloto figure en el ranking de la categoría, e inicie su actividad en el torneo actual luego de haberse disputado la mitad del mismo deberá cargar un lastre de 50 kg.
- 96.6 Se exige tener los orificios para precintar las cajas, diferencial, tapa de cilindro y carburador.
- 96.7 A los autos que cambien un elemento como motor, tapa de cilindros, cajas, diferenciales, junta de tapa de cilindros, una vez que se realizó el precintado correspondiente de la técnica debe recargar kilos de lastre por cambio de elementos y el elemento a cambiar que sea revisado por la técnica (el que retiro y el sustituto). Ejemplo, un auto cambia una caja ya en competencia oficial, (previo a que el técnico lo autorice) la caja rota queda en la técnica, luego se precinta la nueva y se le recarga los kilos y al finalizar la técnica de los elementos a controlar también se revisa la caja de cambio. Todo elemento que se cambie y no se avise a la técnica, se le retirarán todos los tiempos o puntos logrados hasta el momento en esa competencia.
- 96.8 Torretas: se permite para Chevrolet 400 una torreta de 150 mm para levantar el carburador.
- 96.9 Pisos: los pisos de la parte delantera se podrán hacer de chapa en forma de cajones y fondo plano.

GENERALIDADES

UTILIZACION DE BRIDA POR PERFORMANCE

PARA VEHICULOS CON SUSPENSIÓN TRASERA COLGANTE (35mm)

1° PUESTO EN PROXIMA CARRERA DEBERA UTILIZAR BRIDA DE 31mm.

2° PUESTO EN PROXIMA CARRERA DEBERA UTILIZAR BRIDA DE 32mm.

3° PUESTO EN PROXIMA CARRERA DEBERA UTILIZAR BRIDA DE 33mm.

PARA VEHICULOS CON SUSPENSIÓN TRASERA COMUN

1° PUESTO EN PROXIMA CARRERA DEBERA UTILIZAR BRIDA DE 37mm.



2° PUESTO EN PROXIMA CARRERA DEBERA UTILIZAR BRIDA DE 38mm.

3° PUESTO EN PROXIMA CARRERA DEBERA UTILIZAR BRIDA DE 39mm.

A LOS COMPETIDORES QUE DEBEN COLOCAR BRIDA RESTRICTORA POR PERFORMANCE DE CARRERA ANTERIOR, ÉSTA SERÁ PROVISTA POR CATEGORÍA/FEDERACIÓN, PERO QUE DEBERÁN COLOCAR SEPARADOR O BAQUELITA PARA UNA CORRECTA APERTURA DE PANTALLAS DE CARBURADOR. LA MISMA DEBERÁ SER CILINDRICA CON ANGULOS VIVOS Y CUYAS MEDIDAS SON LAS SIGUIENTES: ESPESOR DE SEPARADOR/BAQUELITA 5mm ORIFICIOS DE BOCAS 40mm.

Para la tercera fecha todos los competidores deberán tener carburador CARESA 40-40 que especifica el presente reglamento.

SE DEBERÁ COLOCAR EN VIDRIO LATERAL TRASERO UNA LUZ INTERMITENTE DE COLOR AMARILLO DE CADA LADO.

OBLIGATORIO EL USO DE RED EN PUERTA LADO PILOTO.

EL REGLAMENTO TECNICO QUEDARA ABIERTO HASTA LA TERCER FECHA, SUJETO A CAMBIOS QUE DECIDA LA COMISION TECNICA DE FRAD SAN LUIS Y SERA COMUNICADO CON ANEXOS.

ANTE CUALQUIER DUDA DEL PRESENTE REGLAMENTO COMUNICARSE MEDIANTE NOTA DIRIGIDA DEPARTAMENTO TÉCNICO A fradsanluis01@gmail.com.

San Luis, Enero 2025

FEDERACION
REGIONAL DE
AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO
SAN LUIS

