



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TÉCNICO DE LA CATEGORIA PROCAR 4000 “B” 2025

ARTÍCULO 1: VIGENCIA

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero de 2025 al 31 de Diciembre de 2025 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 FRAD, 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 PROHIBIDO**, salvo que este reglamento lo autorice específicamente en alguno de sus artículos.

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

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

Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.

ARTÍCULO 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 cc y hasta 3800 cc comprendidos dentro de los siguientes modelos:

**CHEVROLET 400 y CHEVY 2 y 4 PUERTAS
FORD FALCON Y FAIRLANE
DODGE 2 y 4 PUERTAS y VALIANT
TORINO 2 y 4 PUERTAS**

Debiendo respetar el Art. 3.1.5

ARTÍCULO 4: CARROCERIA Y CASCO

Es obligatorio:

4.1 Retirar paragolpes delanteros y trasero con sus respectivos soportes.

4.2 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 dichas partes del vehículo; esta trompa podrá tener un spoiler delantero hasta de un máximo de 150 mm hacia adelante y de hasta 100 mm hacia atrás, **permitido tensores para su sostén.**

La medida máxima (en línea horizontal) el largo de instalación del conjunto trompa con spoiler es de 1300 mm., tomada entre la línea imaginaria de centro de ruedas delanteras hacia adelante y el punto más alejado del spoiler, la parte trasera de la misma debe estar apoyada en la parte superior del torpedeo.

Se prohíbe el carenado del eje delantero.

Se permite deflectores de aire no deben sobresalir del límite de la carrocería (**línea pontones**).

Se permite dos tomas de aire tipo Nacar (medida máxima 200mm)

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

Se permite túnel de radiador fabricado de una sola pieza con canalizadores de aire, el único piso permitido es del túnel del radiador, sus laterales deben ser huecos

No se permiten canalizadores por debajo o incluidos en la trompa para eliminar aire de los radiadores, por aberturas en la misma, por delante de la línea imaginaria de los centros de rueda.

Se permite colocar un babero de goma o material flexible adherido al frente de la trompa (parte inferior de la trompa).

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.

Estarán fijadas al bastidor o elementos de la carrocería.

La apertura del sector removible será contra viento.

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

Se prohíbe el carenado alrededor de las cubiertas.

Se permiten realizar aberturas para el radiador, carburador, tomas de aire, gancho de auxilio, etc.

4.3 Se deberá reemplazar la tapa del baúl por otra de material y medidas libres, manteniendo forma y posición original, debiendo mantener la apertura desde el exterior.

4.4 Quitar material de insonorización, retirar alfombras, tapizados, tableros y todos los accesorios interiores

4.5 Reemplazar el parabrisas por uno triple o laminado. Se permiten fijaciones adicionales para el parabrisas.

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 son de uso obligatorio.

Se permite cortar las puertas, laterales y parante central en su parte inferior para la instalación de los pontones y también cortar los parantes de las puertas delanteras desde la parte más baja del parabrisas hacia abajo.

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.



Se permite:

4.9 Retirar o modificar la canaleta de goteo, sin agregado de material.

4.10 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.

4.13 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.

4.14 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.

4.15 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 (**dos de 300mm x 50mm**) u (**ocho de diámetro 60mm**) máximo.

- 4.16** Colocar un tablero de instrumentos de libre diseño.
- 4.17** Bisagras, cerraduras y manijas de puertas libres. No está permitido el uso de cerraduras tipo pasador.
- 4.18** 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.
- 4.19** Alivianar habitáculo, debiendo mantener las formas originales.
- 4.20** Modificar el túnel de la caja y cardan en toda su extensión, con el mismo material y espesor al original.
- 4.21** Los pasa ruedas traseros **deberán ser de fibra o plástico**, podrán modificarse en forma y tamaño, se permite un cubre rueda en guarda barro trasero, que no cubra en su totalidad la misma y con un largo máximo de 800 mm. Desde la línea imaginaria desde el centro de la rueda trasera hacia atrás al punto más alejado del mismo, se permite realizar un túnel a fin de descargar el aire hacia atrás, **y en su parte delantera abertura para refrigerar el neumático**
- 4.22** 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.
- 4.23** Se autoriza reforzar estructuralmente parte interior e exterior el casco del vehículo no alterando su forma original.
Realizar las modificaciones necesarias en el falso chasis trasero al solo efecto de que la suspensión en su recorrido no toque en el mismo, elevar el piso donde trabaja la bocha del diferencial a solo efecto que no interfieran los mismos.
Las reparaciones que se realicen en los pisos de los vehículos se deberán hacer con chapa de acero del mismo espesor que el original.
- 4.24** 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 o cortar la parte superior del torpeda y modificar panel parallamas hacia atrás como máximo a la línea imaginaria del inicio de las puertas delanteras.
- 4.25** Las ruedas podrán sobresalir de la línea de la carrocería.
- 4.26** Para los vehículos marca **CHEVROLET** podrán eliminar el taco de goma, soporte de la carrocería con el bastidor delantero y permitido soldar bastidor a la carrocería.
- 4.27** Para los vehículos marca **FORD** se autoriza eliminar los refuerzos que unen el torpeda con las torretas de suspensión delanteras.
Eliminar el alojamiento de la rueda de auxilio.
- 4.28** Estructurar libremente el falso chasis trasero. Manteniendo posición original +/-**40 mm**.
- 4.29** Cambiar la parte trasera de la carrocería (Cola) por una chapa lisa de una sola pieza y el piso del baúl se podrá bajar como máximo hasta el nivel lateral inferior de los guardabarros, copiando lateralmente su forma de plantillas, inclinación original, también realizar un túnel central a fin de descargar aire hacia atrás, pudiéndose prolongarlo hasta la intersección con la cola, donde deberá tener un radio máximo de 60 mm y su altura no podrá superar la del piso del baúl original., cuyo espesor mínimo de chapa será: chapa del 22”
- 4.30** Se permite **criques** neumáticos solo en boxes **(no en competencia)**
- 4.31** Para los vehículos 4 puertas se permite alargar las puertas delanteras hasta un máximo 250mm.

4.32 Las alturas mínimas de piso a techo son las siguientes

| | |
|-----------------------|----------------|
| CHEVY | MINIMO 1160 mm |
| DODGE | MINIMO 1180 mm |
| TORINO | MINIMO 1170 mm |
| CHEVROLET 400 | MINIMO 1180 mm |
| FORD FALCON Y FARLANE | MINIMO 1190 mm |

4.33 Las medidas del techo: de la parte superior de parabrisas a la parte superior de la luneta midiendo por el centro del techo con un **+/- 20 mm**.son las siguientes

| | |
|---------------|---------|
| FORD | 1490 mm |
| CHEVY | 1480 mm |
| DODGE | 1485 mm |
| TORINO | 1542 mm |
| CHEVROLET 400 | 1580 mm |

4.34 Medida de la cola: de la parte inferior de la luneta central (posición original) hasta la parte más larga de la cola con un **+/- 20 mm**. Son las siguientes

| | |
|---------------|---------|
| FORD | 889 mm |
| CHEVY | 880 mm |
| DODGE | 1060 mm |
| TORINO | 800 mm |
| CHEVROLET 400 | 890 mm |

4.35 Se permite hacer muescas en el falso chasis delantero en el lugar de trabajo de las parrillas inferiores y del tensor a efecto que no interfieran con el mismo.

4.36 Toda marca de vehículos que no cumpla con las alturas de los pisos originales o sea que usen 2 semi-pisos, estos deberán tener la altura detallada en la zona de apoyo de los pies del pasajero traseros (pozo) con referencia a la parte interna del techo (perpendicularmente).

Ford, Chevrolet 400 1190 mm.

Chevrolet, Chevy y Torino 1160 mm.

Dodge Coupe 1170 mm.

Además debe conservar la altura original en la zona del apoyo del asiento trasero.

Para estos vehículos la altura mínima del piso o pista a la parte más alta del techo serán:

Ford, Chevrolet 400 1290 mm.

Chevrolet, Chevy y Torino 1260 mm.

Dodge Coupe 1250 mm.

Y cumplir con el despeje mínimo.

Todos estos vehículos con esta condición de piso, penalizaran con un lastre máximo de 40 kg, ubicados dentro del habitáculo, zona acompañante, entre el parallamas delantero y la base de apoyo de la butaca, dicho lastre deberá estar abulonado y solidario a la estructura de seguridad

Todos estos vehículos obligatoriamente serán evaluados por la Comisión Técnica.

ARTÍCULO 5: BLOCK MOTOR

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

Se prohíben los fabricados para competición por las respectivas fábricas o comisiones de carrera.

Permitido el block nacional proveedor "MALISIA" similar al original para los motores Chevrolet.

Se permite:

5.1 Trabajar libremente los conductos de lubricación y agua como así también los tapones.

Cepillado del plano superior e inferior, manteniendo el paralelismo con respecto al original.

Mecanizar y embujar el alojamiento de los botadores manteniendo su posición original.

Soldar y reparar. Fresar para pasaje de válvulas (cachas).

Libre en su altura y frezado a solo efecto de hermanar las cámaras.

Tapas de bancada de libre diseño y material, debiendo conservar su diámetro original.

Rectificar y/o encamisar los cilindros sin ningún tipo de desplazamiento, debiendo respetar las siguientes medidas máximas:

| | DIAMETRO | CARRERA |
|----------------------|--------------------|---------------------|
| FALCON 221 | 96 mm + 0,20 mm | 87,88 mm ± 0,30 mm |
| CHEVROLET 230 | 99,93 mm + 0,10 mm | 82,55 mm ± 0,30 mm |
| TORINO 230 | 86,44 mm + 0,10 mm | 111,13 mm ± 0,30 mm |
| DODGE 225 | 90 mm + 0,10 mm | 104,77 mm ± 0,30 mm |

5.2 Para la marca **TORINO** con motor **Torino** se permite desplazar el motor para atrás **200 mm. como máximo**

5.3 Para la marca **DODGE** con motor **Valiant** se permite correr hacia atrás hasta **250mm** como máximo.

5.4 Cilindrada máxima:

| | |
|------------------|----------------|
| FORD | 3900 CC |
| CHEVROLET | 3906 CC |
| DODGE | 4010 CC |
| TORINO | 3901 CC |

ARTÍCULO 6: CIGÜEÑAL

De fabricación nacional y original de cada motor

Prohibido los de acero.

Prohibido quitar su rugosidad y perforado de muñones.

Se permite:

El ranurado de muñones y perforado de los conductos de lubricación.

Dar dureza, balancear sin agregar material.

Rellenar muñones, debiendo mantener la carrera original.

Balanceo libre. Se prohíbe aporte de material permitiéndose solamente hacerlo con perforaciones concéntricas, debiendo mantener el espesor altura y forma original del mismo. La modificación de los extremos delantero y trasero del cigüeñal al solo efecto de adaptar el volante motor y balanceador armónico.

Para las marcas **DODGE y TORINO** la adopción de contrapesos postizos para equilibrar dinámicamente el cigüeñal y el torneado será libre.

Es obligatorio el tornillo en la punta del cigüeñal.

Peso mínimo:

| | |
|------------------------------|-----------|
| FORD | 21 Kg |
| CHEVROLET | 22 Kg |
| TORINO 4 y 7 BANCADAS | 30 Kg |
| DODGE | 30 Kg |
| Con engranaje | 550 g más |

ARTÍCULO 7: TAPA DE CILINDROS

Nacionales, originales de gran serie y de la marca a utilizar manteniendo su forma y medidas originales.

Se permite:

Cepillado de su plano de apoyo con el block, debiendo conservar el paralelismo con el plano original.

Tapones de agua libres.

Se permite reparar hasta 4 cámaras con aporte de material

Guías de válvulas libres debiendo respetar sus ejes originales

Encasquillar los asientos de válvulas, manteniendo la posición concéntrica a la guía de la válvula.

Material libre.

Se autoriza mecanizar los alojamientos de las varillas de válvulas.

Mecanizar el alojamiento de los apoyos de los resortes de válvulas.

Se permite cambiar las entre roscas en el alojamiento de las bujías, debiendo mantener sus ejes originales.

Rectificar el plano de apoyo de la junta de tapa de válvulas.

Cambiar los bulones por espárragos, como así también cambiar espárragos por otros de mayor diámetro, debiendo respetar los ejes originales.

Modificar la toma de salida de agua de la tapa de cilindros hacia el radiador y el conexionado del tubo de temperatura de agua.

Bulonería libre.

Retenes de guías de válvulas libres y opcionales.

7.1 Para la marca **DODGE** con la tapa original los conductos **Escape y Admisión** libres. Quitar rugosidad en la cámara y eliminar el tetón (**Prohibido el pulido**).

Permitido desahogo de válvulas por frezado en forma concéntrica hasta 8 mm más del diámetro.

7.2 Para la marca **FORD** los conductos de **Escape y Admisión** libres.

Permitido desahogo de válvulas por frezado en forma concéntrica hasta 8 mm más del diámetro.

Permitido la tapa del modelo Sprint y Max Econo.

7.3 Para la marca **TORINO** los conductos. **Escape y Admisión** libres.

Permitido desahogo de válvulas por frezado en forma concéntrica hasta 12 mm más del diámetro.

Intercambio de tapas de 4 y 7 bancadas.

7.4 Para la marca **CHEVROLET** se permite un hermanado de 15 mm en el conducto de admisión y escape(sin tocar el tabique).

Permitido desahogo de válvulas por frezado en forma concéntrica hasta 8 mm más del diámetro.

En las tapas al encasquillar no se podrá sobrepasar los 9 mm de altura del casquillo pudiéndose trabajar 35 mm como máximo debajo de la válvula medido desde el cielo de la cámara.

La colocación de planchuela guía de varilla levanta válvulas (peines).

Uso de tapa modelo **SILVERADO**.

Para la marca Ford se permite el uso de tapa de cilindro JMS (malisia) de aluminio autorizada por la Federación Metropolitana, según muestra y planos. Los conductos y cámaras deben conservar su forma y rugosidad original excepto las modificaciones permitidas. Se permite trabajar los conductos de admisión y escape hasta una profundidad de 35 mm tomadas hacia el interior del conducto desde la parte plana del cielo de la cámara (entre las 2 válvulas), debiendo respetar una medida máxima diametral en alguna parte del casquillo (difusor), el cual deberá ser igual en toda la circunferencia interna, tomada para la medición. Altura máxima de casquillo 10 mm.

Diámetro máximo de difusor de admisión 38,5 mm.

Diámetro máximo de difusor de escape 34 mm.

Se permite hermanar conducto de admisión y escape con el múltiple hasta una medida máxima de 10 mm, hacia el interior de la tapa, tomada desde la carga de apoyo del multiple hacia el interior del conducto, también respetando las medidas máximas de las respectivas bocas en el borde de la cara de apoyo con el múltiple.

Boca de admisión altura 43 mm, ancho 40 mm

Boca de escape altura 36 mm, ancho 31 mm.

Se permite el fresado de los asientos de válvula hasta un máximo de 3 mm. por lado del diámetro de válvulas.

Las válvulas deben respetar un diámetro máximo:

Admisión 42mm

Escape 37,3 mm.

Material y forma libre (excepto titanio y rellena de sodio)

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

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

ARTÍCULO 8: VALVULAS

Diseño y material libres, prohibido el titanio.

Diámetros máximos por marca:

| MOTOR | ADMISION | ESCAPE |
|-------------------------------|-----------------|-----------------|
| FORD tapa de fundición | 43,70 mm | 38,50 mm |
| FORD tapa de aluminio | 42,00 mm | 37,30 mm |
| CHEVROLET | 43,70 mm | 38,50 mm |
| TORINO | 48,00 mm | 41,00 mm |
| DODGE | 45,00 mm | 40,20 mm |

Los ángulos de los asientos de válvulas para **CHEVROLET, DODGE, TORINO** 45 grados y **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 VALVULAS

Varillas de válvulas libres. Balancines originales de cada marca o similares en forma y medida (Masciotra, Saglimbeni, Joseph, etc) manteniendo relaciones originales del motor a utilizar.

Prohibido a rodillo y aleación liviana

Se autoriza el rellenado, rectificado y tratamiento de dureza de balancines.

Reguladores y bulonería libres.

11.1 Para las marcas **CHEVROLET y TORINO** se podrán reemplazar los espárragos por prisioneros roscados y modificar el diámetro o su forma en la zona del pivote central del balancín al solo efecto de evitar bloqueos por la alzada. Material de rotulas libre. Permitido ranurado de rotula.

11.2 Para la marca **TORINO** se permite suplementar caballete.

11.3 Para la marca **CHEVROLET** se permite el rellenado de los balancines en el apoyo de la varilla y de la válvula; y reforzar los balancines.

11.4 Para la marca **FORD** las torres de los extremos del tren de balancines son libres. Se autoriza suplementar debajo de las torretas de balancines y el embujado, debiendo mantener los centros originales. Se permite torres de acero o de aluminio.

Eje de balancín libre manteniendo su diámetro original.

11.5 Para la marca Dodge, permitido balancines de acero.

ARTÍCULO 12: MULTIPLE DE ADMISIÓN

Original pudiendo intercambiar los múltiples entre los motores de una misma marca.

Se autoriza el amianto como aislante, el espigado entre el múltiple y la tapa de cilindro y la reparación del mismo sin modificar las medidas originales.

Se permite eliminar los conductos de calefacción.

Se permite la colocación de una chapa aislante separadora entre los múltiples de admisión y escape, la misma no debe cubrir el múltiple de admisión en su parte superior ni tampoco sellar herméticamente el mismo.

12.1 En el motor **CHEVROLET** se autoriza el uso de un múltiple para carburador de dos (2) bocas (standard), el hermanado con la tapa de cilindro de **15 mm** y se prohíbe anular el tabique.

Se permite múltiple de admisión marca Penin (**similar al original**).

12.2 En el motor **DODGE** se permite agrandar el pasaje de gases de la base con la brida.

12.3 En el motor **FORD** se permite un hermanado de 30 mm con la tapa de cilindro.

12.4 En los motores **TORINO** y **DODGE** es interior libre.

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

Cantidad y medida original de cada marca.

Permitido en los motores Dodge el uso de aro fino. Cantidad original.

ARTÍCULO 16: BIELAS

Libres. La medida entre centros deberá ser con una tolerancia de **+/-2.5 mm**. La medida será tomada sobre una original.

Se prohíbe el uso de titanio y/o aluminio.

Medidas originales:

| | |
|----------------------|--|
| FORD 188 | 137,4 mm |
| FORD 221 | 130,4 mm |
| DODGE VALIANT | 185 mm, 190 mm, 179,2 mm, 177,7 mm, 170,10 mm |
| TORINO | 190 mm, 185 mm, 179,2 mm, 177,7 mm |
| CHEVROLET | 145 mm |

En los motores **FORD** se permite el uso de la biela 188.

ARTÍCULO 17: COJINETES

De biela y bancada, libres.

ARTÍCULO 18: BOTADORES

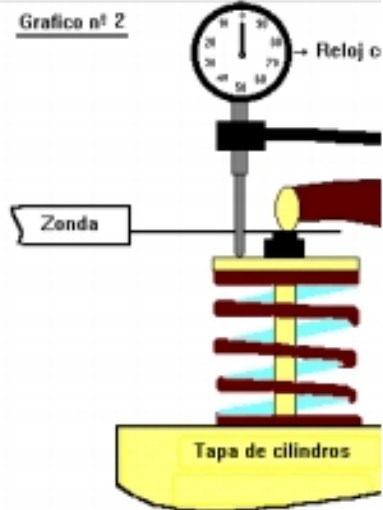
Libres. Prohibido el sistema de rodillos.

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 torrinton.

| | |
|------------------|-----------------|
| FORD | 11,11 mm |
| CHEVROLET | 10,00 mm |
| TORINO | 12,08 mm |
| DODGE | 12,00 mm |

Se medirá sobre el platillo de válvulas sin luz.



ARTÍCULO 20: DISTRIBUCION

Libre

ARTÍCULO 21: RETENES

Libres

ARTÍCULO 22: JUNTAS

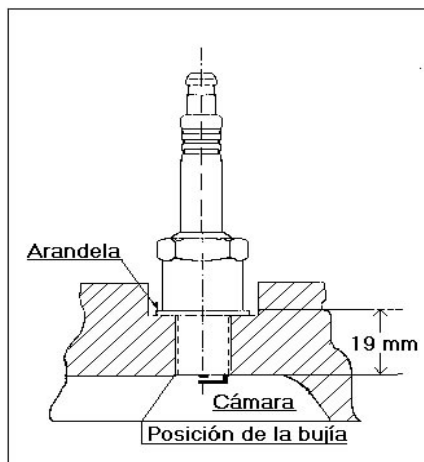
Libres opcional, excepto la de admisión y escape, que tendrán como máximo 3 mm de espesor.

ARTÍCULO 23: COMPRESION

| | |
|------------------|------------------------|
| FORD | Máxima: 9,5 a 1 |
| CHEVROLET | Máxima: 9,5 a 1 |
| TORINO | Máxima: 9,5 a 1 |
| DODGE | Máxima: 9,5 a 1 |

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

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera del pistón. Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual **deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión**, es punto fundamental para que el equipo realice una correcta medición, **como así también la bujía que uso en la competencia** deberá cumplir con el mismo requisito de quedar al ras (ver fotos).



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

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

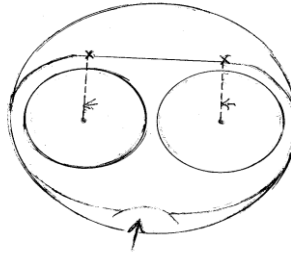
Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentario la relación de compresión (R.C), se dará por válida y terminada la medición.

En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de la (R.C), **se podrá sopletear el mismo (una sola vez) y efectuar la medición nuevamente y si no cumple** se definirá su exclusión.

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

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

Se permite igualar compresiones trabajando la zona entre puntos en la parte opuesta de la bujía. No se debe tocar los radios ni se debe trabajar el cielo de la cámara de compresión. Cantidad de cámaras permitidas 3 (tres) como máximo.



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 una (1) de 12 V o 14 Vol.. Se permite dentro del habitáculo. Estanca. Deberá estar sujeta por un marco de hierro con dos tensores de ocho (8) mm como mínimo, a los que se colocará por debajo dos (2) arandelas precisas de 30 mm como mínimo. Deberá estar dentro de una caja plástica o de fibra de vidrio con tapa hermética.

ARTÍCULO 27: INSTALACION ELECTRICA

De libre diseño.

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 cm cuadrados de superficie.

ARTÍCULO 29: LUZ DE LLUVIA

Es obligatorio colocar una luz para tal fin, tendrá como mínimo 60 cm 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 funcionamiento
Marca libre, preparación interior libre.

ARTÍCULO 31: INSTRUMENTAL

De libre elección

ARTÍCULO 32: GENERADOR DE CORRIENTE

Libre. Podrá eliminarse.

ARTÍCULO 33: DISTRIBUIDOR

Se permite distribuidor de Gran Serie. **Carcaza trabajo libre.**

Preparación interior libre con un solo platino y un solo captor. Tapa distribuido, rotor, condensador, platino, leva, estrella, campana, engranaje son libres. Captor y módulo de gran serie. Cantidad 1

ARTÍCULO 34: ENCENDIDO

Bobina (cantidad una), cables y condensador libre.

Se permite electrónico o a platinos.

Se permite el uso de limitador de R.P.M.

ARTÍCULO 35: BUJIAS

Libres. Manteniendo cantidad y posición original. Ver condición de compresión.

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.

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

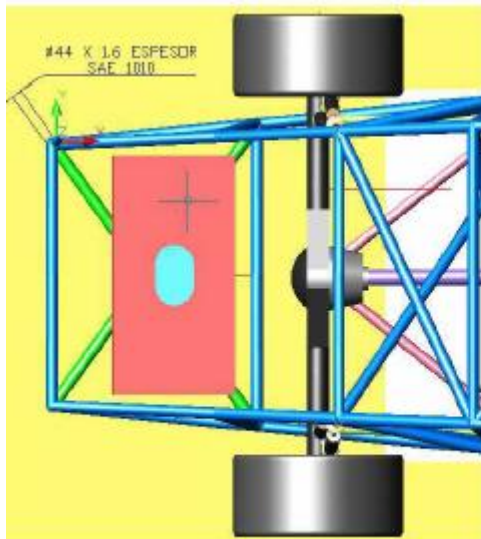
SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

ARTÍCULO 37: TANQUE DE COMBUSTIBLE

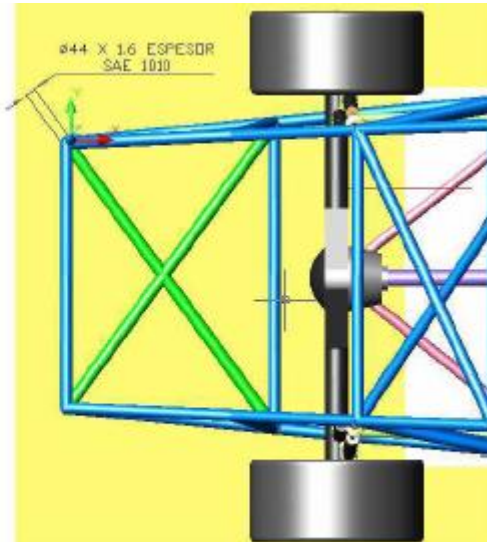
ES OBLIGATORIO EL USO DE TANQUES DE COMBUSTIBLE APROBADOS POR EL ENTE FISCALIZADOR.

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:



FG 1



FG 2

Montaje y ubicación de tanques de combustible: FG 1 Y 2

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.. Instalación dentro del baúl

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.

ARTÍCULO 39: FILTRO DE NAFTA

Metálico, cantidad libre.

Ubicación en el baúl o vano motor.

ARTÍCULO 40: BOMBA DE NAFTA

Libres, eléctrica o mecánica (cantidad **dos**). Permitido regulador de presión.

Ubicación en el baúl o vano motor.

ARTÍCULO 41: CARBURADOR, TORRE ADAPTADORA, BRIDA Y BAQUELITA

Deberá ser el conjunto carburador, torre adaptadora, baquelita provista por la categoría, sellados y numerados.

Carburador Reemoral IDF de 2 bocas de diámetro 40/40.

A todos los componentes de este conjunto se prohíbe todo tipo de trabajos y/o modificación y por lo cual deberán coincidir con las muestras que posee la comisión técnica, con excepción de los detallados:

Carburador: Punzuar libre, permitiéndose agrandar los conductos de pasaje de combustible de la entrada hasta el punzuar.

Se permite el calibrado de alta y baja.

Se prohíbe modificaciones en los emulsionadores modelo único permitido F11.

Difusor único provisto por la categoría (color azul)

Diámetro 29 mm – 0,3 mm para motores Ford, Chevrolet y Torino

Diámetro 32 mm – 0,3 mm para motores Dodge

Todo de aire que ingrese al motor debe pasar por los difusores.

Torre adaptadores: Permitido hermanado en la base de apoyo con el carburador con una altura máxima de 5 mm.

Se prohíbe sacar rugosidad, arenado o granillado.

Altura plano a plano 52 mm +/- 1 mm.

Brida: Es obligatorio el uso de una Brida limitadora de material hierro o aluminio de las características detalladas: 2 orificios, canto vivo y centrador con los orificios de baquelita. Altura mínima 15 mm y máxima 16 mm.

| Diámetros de orificios | motores | modelos |
|-------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| 31 | Motores Chevrolet | Chevy |
| 34,5 | Motores Chevrolet | Chevrolet 400 y Torino |
| 30 | Motores Chevrolet | Dodge Coupe |
| 36 | Ford tapa de fundición | Falcon, Torino y Fairlane |
| 34 | Ford tapa de fundición | Dodge Coupe |
| 35 | Fort tapa de aluminio | Falcon, Torino, Fairlane |
| 33 | Ford tapa de aluminio | Dodge Coupe |
| 37 | Dodge y Torino | Dodge Torino |

Diametro de orificios tolerancia en menos 0,3 mm.

Debera estar colocada sobre el multiple de admision y centrada con los orificios de la baquelita.

Baquelita: su funcion es separador. Modelo original Chevrolet de 2 orificios de un espesor de 13 mm +/- 0,5 mm.

Diametro de orificios 40,5 mm +/- 0,5 mm, cantos vivos.

Distancia exterior entre diámetros de orificios 88 mm +/- 0,5 mm.

La instalacion de los componentes es la siguiente: Carburador, junta, torre adaptadora, junta, baquelita, junta, brida, junta y multiple de admision.

La posicion del carburador con su zona de entrada de combustible debe estar orientada hacia la tapa de valvulas (excepto Dodge con motor original que lleva posisicon transversal).

Las juntas a utilizar no deben interferir con los orificios bocas de los elementos que sellan y su espesor no puede ser mayor a 1 mm.

Prohibida toda modificacion de temperatura de aire, combustible o de la mezcla por algun medio que no sea aire.

Es obligatorio el uso de una toma dinamica de aire con su base plana, totalmente vacia en su interior, sin ningun elemento orientador adherido internamente a la misma. Lo unico permitido en su interior es una malla metalica o tejido filtante al solo efecto de cumplir esa funcion.

Su altura maxima es de 180 mm medida desde su apoyo en la parte planasuperior de la tapa del carburador o apoyo de trmpetas con base incluida hasta a parte mas alta de la toma.

La base debe estar por fuera de los apoyos de las trompetas. Las diensiones de la trompeta largo maximo 500 mm, ancho maximo 300 mm, altura maxima 180 mm (ya detallada anteriormente). La perdida de este elemento durante la co petencia no sera motivo de exclusion.

ARTÍCULO 42: COMBUSTIBLE

El combustible deberá ser del tipo Nafta Súper comparativa de uso comercial de surtidor.

SISTEMA DE REFRIGERACION

ARTÍCULO 43: BOMBA DE AGUA

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

-Circuito de refrigeración libre.

-Se podrá retirar la paleta de ventilador y polea.

ARTÍCULO 44: TERMOSTATO

Libre. Opcional.

ARTÍCULO 45: MANGUERAS

Libre de máxima seguridad.

ARTÍCULO 46: RADIADOR DE AGUA

Cantidad, anclaje y diseño libre.

Ubicación en el vano motor, delante del motor.

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

49.1 En los motores Ford y Chevrollet se permite bomba de 1 cuerpo exterior (Carter húmedo).

49.2 En los motores Dodge y Torino lubricación libre, (permitido Carter seco).

La bomba y su ubicación son libres. (Máximo 4 cuerpos)

49.3 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.

49.4 En los motores Dodge y Torino el recipiente de aceite (Carter seco) deberá estar ubicado en el habitáculo detrás de las butacas o parte delantera o vano motor, torpedo, no al costado del piloto, siendo fijado al casco del vehículo o a la jaula de seguridad, debiendo tener un venteo al recuperador de aceite. Su tapa será hermética. La capacidad máxima del recipiente debe ser de 20 litros.

49.5 Recuperador de aceite, material metálico, capacidad mínima dos (2) litros, colocado en el vano motor.

ARTÍCULO 50: CARTER

Libre.

Se autoriza la utilización de cubre cárter, no pudiendo cumplir funciones aerodinámicas. Ancho 300 mm, largo 700 mm estas medidas son como máximo.

ARTICUO 51: FILTRO DE ACEITE

Libre, ubicación en el vano motor.

TRASMISION

ARTÍCULO 52: VOLANTE DE MOTOR

Libre diseño, debiendo mantener su diámetro y corona original.
Material acero.

ARTÍCULO 53: PROTECCION CUBRE VOLANTE (OBLIGATORIO)

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 éste o a la parte exterior de la carrocería.

53.1 Carcaza de embrague: original o similar de cada marca, (**PROHIBIDO ALEACIÓN LIVIANA**)

Adaptador caja de velocidad: máximo 60 mm de espesor.

ARTÍCULO 54: EMBRAGUE

Libre, MONO DISCO.

Comando libre.

ARTÍCULO 55: CAJA DE VELOCIDADES

Es obligatorio el uso de la caja original o en su defecto se podrán utilizar marca ZF de cuatro (4) velocidades hacia delante y una marcha atrás.

ZF 283 para todas las marcas

La preparación interior de las mismas es libre debiendo mantener las relaciones que se detallan a continuación:

| Relaciones ZF 283 | |
|--------------------------|-----------------|
| 1ra | 2,83 a 1 |
| 2da | 1,85 a 1 |
| 3ra | 1,38 a 1 |
| 4ta | 1,00 a 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.

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 CAMBIO

Libre diseño, no secuencial.

ARTÍCULO 57: CARDAN

Libre. Únicamente metálicos.

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

Prohibido palieres huecos con tricetas u homocinéticas

Se autoriza la cañonera de Impala con las medidas originales del Dana 44 y su núcleo.

Núcleo con elementos originales. Prohibido sacar rugosidad y alivianar.

Anclaje libre fijada sobre el elástico.

Prohibido el uso de cualquier sistema autoblocante.

Es obligatorio el uso de palier flotante. Manguitos solidarios a cañoneras. No giratorio. Masa de acero.

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

RELACION DE CORONA Y PIÑÓN

Para todas las marcas en los circuitos menores a 4000 mts la relación de diferencial será 3, 54.

Para todas las marcas en los circuitos con más de 4000 mts la relación de diferencial será de 3,30.

Para las marcas Dodge y Torino con motores originales se permitirá el uso de un puente menos en ambas condiciones.

Prohibido sacar rugosidad y alivianar.

ARTÍCULO 59: MASA DELANTERA

Libre

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

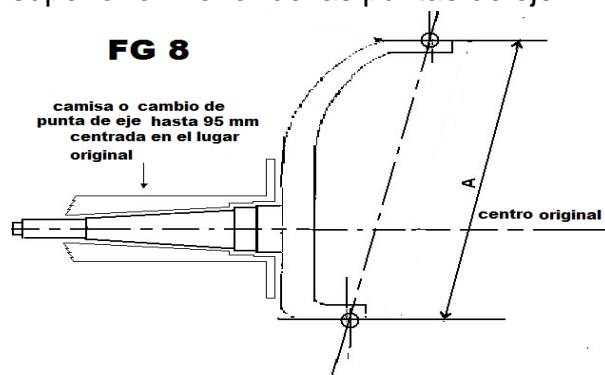
59.2 Para todas las marcas se permite reforzar las llamadas punta de eje o porta masa delantera originales, se permiten envainar o cambiar su punta para poner ruleman de mayor tamaño, máximo hasta 95 mm. Estas puntas de eje o porta masa deberán ser las originales reforzadas cuyas medidas son de apoyo de rotula superior a apoyo de rotula inferior

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| CHEVROLET (CHEVY) | 190 mm |
| CHEVROLET (400) | 170 mm- 190 mm |
| FORD | 220 mm |
| DODGE | 200 mm |
| TORINO | 220 mm |

Permitido en Chevrolet 400 el uso de punta de eje de Chevy.

Todas estas medidas son con un +/- 10 mm sin tolerancia, ver **FG 8**.

Se autoriza uno o más separadores con un total de 50 mm, repartido de cualquier forma. EJ: si un separador tiene 30 mm el otro tendrá 20 mm como máximo y sin tolerancia. En la parte superior o inferior de las puntas de eje.



ARTÍCULO 60: RODADOS

Material de llanta: acero estampado, aleación o aluminio. Prohibido el labio anti-deriva.

Medidas máximas: 11,5" x 16"

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

Los neumáticos para piso húmedo o con lluvia serán tipo ancorizados marca NA. (diámetro 16)

Los neumáticos para piso seco deberá ser tipo SLICK USADOS marca NA con una profundidad máxima de 4mm de testigos y una mínima de 2mm en cualquiera de los testigos. Medida 26 x 11,5 x 16.

Los neumáticos son y le corresponde a cada piloto

La cantidad máxima de neumático para usar el fin de semana serán 4 (cuatro), los mismos deberán ser los autorizados, sellados y registrados en la planilla de control técnico de la categoría.

Todos los neumáticos a usarse se sellarán y se registrarán en un lugar determinado hasta una hora de iniciarse la clasificación.

No se sellarán neumáticos colocados en el automóvil.

En la primera fecha del campeonato los veinte pilotos (15) con numeración más baja y los no rankeados del año anterior que se presenten a competir irán a un sorteo de los cuatro (4) neumáticos a usar correspondiente a cada uno, que la categoría otorgara, el resto de los pilotos deberán llevar y sellar sus cuatro (4) neumáticos correspondientes.

A partir de la segunda fecha del campeonato (inclusive) los pilotos que ocupen los quince (15) puestos iniciales del campeonato actual irán al sorteo de cuatro (4) neumáticos correspondientes a cada uno que la categoría otorgara, el resto de los pilotos deberán llevar y sellar sus cuatro (4) neumáticos correspondientes.

A partir de la segunda fecha del campeonato (inclusive) hasta la última los pilotos que debuten en su primera competencia **y los 5 pilotos que hayan terminado dentro de los 5 primeros puestos de la final anterior**, deberán ir al sorteo de sus cuatro (4) neumáticos que la categoría otorgara y en sus posteriores competencias deberán ajustarse a la normativa que cumplan los demás pilotos.

Los pilotos que no asistan al sorteo en el día y hora estipulada abonaran una multa de \$ 10000 y será duplicada en caso de reiterancia.

A todos los pilotos se les entregara un (1) neumáticos extra en concepto de auxilio.

A los **15** primeros del campeonato será con la misma modalidad de sorteo este neumático extra.

El resto de los pilotos deberán llevar ese neumático de auxilio a sellar.

Este neumático de auxilio registrado y sellado, podrá usarse únicamente con su autorización técnica, previa comprobación del neumático dañado.

El neumático de auxilio será reemplazado únicamente si fue utilizado en la competencia o su reemplazo por envejecimiento lo dispondrá la categoría.

Para el recambio de neumáticos bloqueados o pinchados, penalizaran con un lastre de 10 kg por cada uno, con un máximo de 2 gomas por carreras (únicamente con autorización), ubicación del lastre lado copiloto zona piso central.

FRENOS

ARTÍCULO 61: FRENOS

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

Doble circuito de freno.

Se autoriza el uso de válvulas de regulación de freno.

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.

Se autoriza refrigerar los frenos traseros sin modificar la carrocería, como así tampoco cumplir funciones aerodinámicas.

ARTÍCULO 62: CALIPER

Delanteros originales, posición libre, permitiendo su desplazamiento para adaptarlos a los discos de mayor tamaño que los originales. Traseros deben haber equipado o que equipe a un automóvil de fabricación nacional de gran serie.

Máximo tres (3) pistones por cáliper, de los originales de cada marca admitidas en el art 3 de este reglamento técnico. Trabajo libre en pistón.

Se permite separador entre pinzas y eliminar guardapolvo.

Anclaje libre.

ARTÍCULO 63: PASTILLAS

Libres. Medidas de respaldo originales de cada cáliper.
Se permite aislamiento térmico entre las pastillas y el cáliper.

ARTÍCULO 64: DISCOS

Libres. Diámetro máximo 300 mm.
Se permite rectificar y ranurar para descarga de polvo, en forma no concéntrica.
Anclaje libre.
Prohibido agujereado.

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

ARTÍCULO 67: PEDALERA

La pedalera es de libre diseño.

DIRECCIÓN

ARTÍCULO 68: CAJA DE DIRECCION

Multiplicación libre.
Ubicación y posición original.
Se podrá reforzar libremente su anclaje original.
Para la marca Torino se permite el uso de cremallera.
Para la marca Dodge se permite el uso de caja de dirección (de gran serie), posición y trabajo libre respetando entre-centros originales de brazos pitman, auxiliar y barras

ARTÍCULO 69: COLUMNA DE DIRECCION y SOPORTE

Deberá poseer un sistema tipo fusible con dos crucetas en distintos ángulos, o un sistema telescópico por hundimiento (tipo Chevy).
Prohibido el uso de manchones.
Soporte libre.

ARTÍCULO 70: EXTREMOS y BARRAS

70.1 Barra central, pitman y auxiliar entre centros originales, refuerzos libre.
70.2 Barras, extremos, pitman y auxiliar permitido rotular libremente respetando medidas originales.
70.3 Se autoriza reforzar los brazos Ackerman y girar para que no se estrangule el extremo.
PROHIBIDO las llamadas tipo carrito u embujadas a la araña o travesaños.

ARTÍCULO 71: REGLAJES

Reglajes libres.

Se autoriza realizar las tareas necesarias al sólo efecto de que ningún elemento toque con las llantas.

SUSPENSION

ARTÍCULO 72: SUSPENSION DELANTERA

72.1 Se autoriza cambiar el material de los bujes y colocar Uniball, debiendo respetar siempre los ejes, no está permitido los mismos superen en altura a los elementos originales. Tren delantero original (posición, anclajes, barras y extremos).

72.2 En caso de modificar el material de los bujes o que se coloque un Uniball se permite modificar el anclaje de las parrillas al solo efecto de poder alojar los mismos.

72.3 Amortiguadores de fabricación nacional, prohibido los presurizados, no regulables desde el exterior.

Forma de anclaje libre, posición original pudiendo variar su altura hasta 50 mm de sus posiciones originales.

72.4 Barra de torsión, forma, material y medida libre. Ubicación y anclaje originales.

72.5 Se autoriza la corrección del anclaje de los tensores de la parrilla inferior, en su posición delantera, permitiéndose rotular, no así en la propia parrilla de suspensión que deberá mantener su anclaje original o tipo ojal por delante de la misma y posición original.

Se podrá rotular en su posición delantera.

72.6 Espirales libres, se permite modificar sus planos de apoyo al solo efecto de que sean planos, como así también adaptar un sistema a fin de variar la rigidez de los resortes. Se autoriza modificar la altura de los apoyos planos para la adopción del nuevo espiral, parte inferior se permite regulable con el amortiguador, parte superior apoyo original (Semigrupo espiral amortiguador).

72.7 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 declarada del automóvil.

Los ejes de las parrillas deberán ser original o similar con un diámetro libre (funcionamiento original) conectados a las parrillas por medio de bujes (material libre) rulemanes o rotulas Uniball (rotula Uniball refiere a una rotula sin vástago) y tener 2 tornillos de libre espesor y con un entre-centro original +/- 10 mm

FORD 95 mm +/- 10 mm. **CHEVROLET** 165 mm +/- 10 mm.

Estos puntos deberán tener su posición original respecto a la carrocería del vehículo.

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 verificar luego de realizado el refuerzo el origen de la misma.

Para todas las marcas el entre-centro de las parrillas inferiores será de 400 mm como máximo.

Para la marca **DODGE y TORINO** deberá tener el anclaje original (excéntrico) o en su defecto se permite el anclaje para colocar eje de parrillas manteniendo dimensiones originales por medio de una planchuela adaptadora que soporte los dos bulones para posicionar el eje que debe mantener en este caso los bujes en posición original. Permitido reemplazar excéntricos.

72.8 Se podrá colocar solamente una (1) barra anti-rolido de libre diseño, posición y material. Se permite barra a cuchillas.

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

72.10 Se autoriza reemplazar los anclajes originales (banquitos, tasita, torreta).

72.11 Se permite envainar y reforzar las puntas de eje.

72.12 Para los **TORINO** se autoriza reemplazar el cristo por una rotula de libre diseño.

72.13 Para la marca **TORINO** se permite cremallera (De gran serie). Trabajo libre.

72.14 Torretas de suspensión: Se puede acortar o alargar y reforzar las mismas.

72.15 Se permite reemplazar rótulas de parrillas por uniball.

72.16 Para la marca **DODGE** se permite eliminar barra de torsión.

Para la marca **DODGE y TORINO** se permite grupo espiral amortiguador en posición original del amortiguador.

72.17 Se permite colocar un tensor rotulado en las parrillas superiores.

ARTÍCULO 73: PRECARGA

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

ARTÍCULO 74: SUSPENSION TRASERA

Original de eje rígido. Elásticos, hojas libre.

Se permite alargar los elásticos, no pudiendo superar el largo del vehículo.

Parte delantera posición y anclaje original, +/-25 mm en su altura.

Se permite barra Panard y una barra anti rolido de libre diseño y material. Se permite - modificar los anclajes traseros de los elásticos.

Anclajes y posición de los amortiguadores traseros libres.

La cañonera debe estar fija a los elásticos.

74.1 Para la marca Torino libre. Se permite grupo espiral amortiguador.

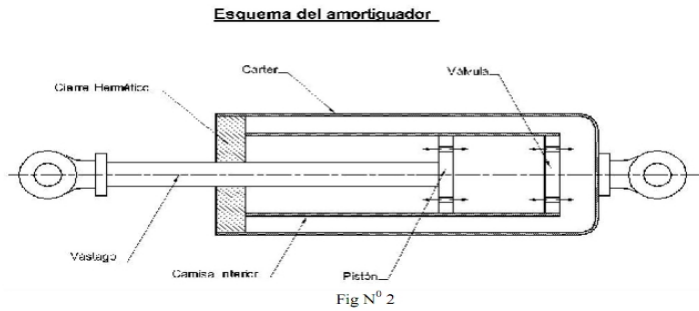
ARTÍCULO 75: AMORTIGUADORES

Amortiguadores hidráulicos de fabricación nacional, no regulables desde el exterior.

Su principio de funcionamiento debe ser bi-tubo con un solo pistón unido al vástago, de material **libre**.

Se prohíbe el uso de amortiguadores presurizados y con depósitos exteriores.

Se permite rotular y roscar carcaza para formar semigrupo espiral amortiguador.



ARTÍCULO 76: ALTURA O DESPEJE

La altura mínima será de **70 mm** sin tolerancia con piloto sentado en su puesto sin trompa y con **30 libras** en los 4 neumáticos como máximo.

Esta altura será medida con un calibre fijo de **70 mm** de alto el cual deberá pasar libremente entre el suelo y el elemento más bajo del automóvil sea cual fuere, ante un eventual siniestro, golpe o desprendimiento de algún elemento durante la competencia, la parte afectada será obviada de esta medición.

Se obviará esta medida con el uso de cubiertas ancorizadas.

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.



Se obviará esta medida con el uso de cubiertas ancorizadas.

ARTÍCULO 78: DISTANCIA ENTRE EJES

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

| MARCA Y MODELO | MEDIDAD ORIGINAL |
|---------------------|------------------|
| CHEVY Coupe y sedan | 2819 mm |
| CHEVROLET 400 | 2794 mm |
| FORD FALCON | 2780 mm |
| FORD FARLAINE | 2946 mm |
| DODGE Coupe Y sedan | 2819 mm |
| TORINO Coupe | 2723 mm |

ARTICULO 79: 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 80: CORTE DE NAFTA

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

ARTÍCULO 81: EXTINTORES

AFFF (de espuma) o halon con reloj indicador de carga, marbete del año en curso y opds correspondiente, sujeto con suncho metálico, deberá llevar pintado el número de auto al que pertenece con pintura esmalte sintético, y en lugar visible.

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 del lado derecho del piloto totalmente a su alcance, este mismo con los cinturones puestos y en su posición de manejo. 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 corta 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.

Capacidades mínimas del sistema de extinción:

EXTINTOR MANUAL Y AUTOMÁTICO

Manual: **2,5 Kg.**

Automático en motor y habitáculo: **5 Kg.**

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

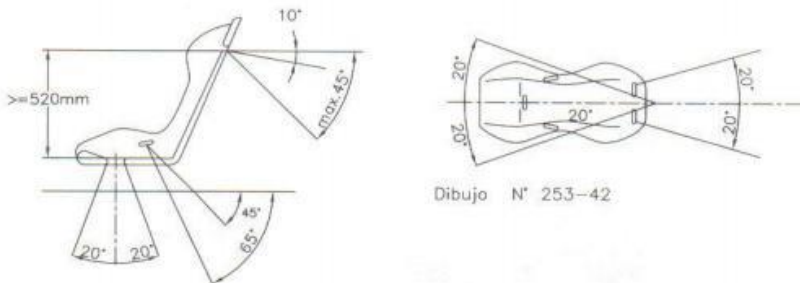
Las bocas del sistema deben estar orientadas de tal manera que no apunten “directamente” al piloto (riesgo de quemaduras ocasionadas por el frío).

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 de la horizontal.

Para un arnés de (5) cinco puntos, las tiras del hombro deben instalarse cruzadas simétricamente 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 o, 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 2,00 mm 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 fijada 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 mínimo de 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.

Es obligatorio durante toda la actividad en pista el uso de protector cervical (tipo Hans).

ARTÍCULO 83: BUZO Y CASCO

Es obligatorio Buzo antinflama **HOMOLOGADO FIA**, (Deberá estar bordado, el nombre del piloto y su grupo sanguíneo), Guantes, botita, protector cervical Hans o tipo similar, remera y capucha ignífuga. Casco de seguridad tipo integral Homologado F.I.A. **NO DE MOTOCROSS**

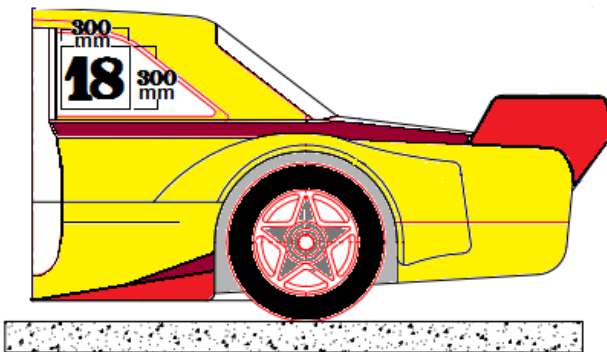
ARTÍCULO 84: IDENTIFICACION

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 de los mismos, en un recuadro suficientemente amplio para contener la inscripción con caracteres de 4 cm de altura.

En la trompa y en la parte trasera deberá tener la leyenda **PROCAR** y el número del auto correspondiente.

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



ARTÍCULO 85: PESO DEL VEHICULO

El peso mínimo del auto en cualquier momento de la competencia será de **1380 Kg.**

El peso mínimo del auto Marca Chevrolet modelo 400 y Valiant será de 1350 kg.

Pesaje 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 con chasis, un orificio en un bulón de la **tapa** de cilindros con **block**, 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. **Alternativo uso de pintura para precintado.**

El piloto es responsable de que el precinto no se dañe por ningún motivo, si esto ocurriese 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.

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 apoya cabeza, abulonadas al piso del vehículo y/o a la estructura de seguridad, debiendo reforzarse convenientemente las zonas de anclaje de la misma.

El apoya cabeza deberá estar integrado a la butaca, no permitiéndose el uso de apoya cabeza 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.

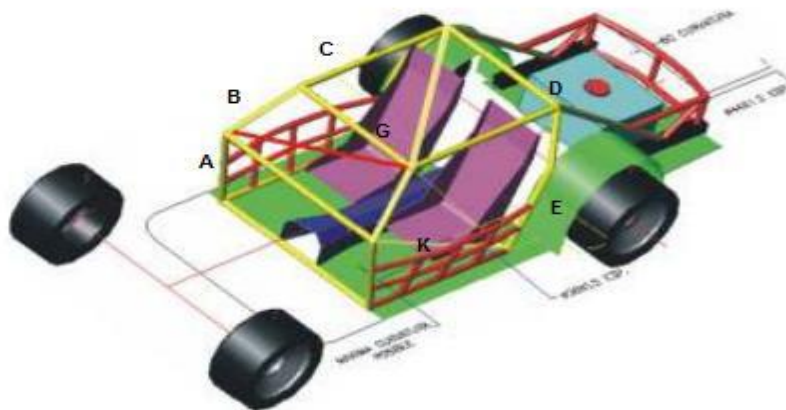
Los soportes deben fijarse a la carrocería / chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento, utilizando pernos con un diámetro mínimo de **10 mm** y contra chapas, según el gráfico. La superficie mínima de contacto entre el soporte y la carrocería / chasis y la contra chapa es de **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.

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 **10 mm** y refuerzos integrados en el asiento. Cada punto de montaje debe poder soportar una fuerza de **15000 N** aplicada en cualquier dirección.

El espesor mínimo de los soportes y contra chapas 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: ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Se deberá respetar el siguiente gráfico





El arco ABCD deberá ser de una sola pieza. También se autoriza en tres piezas.

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 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 en la armadura de seguridad y su ángulo con la horizontal no debe incidir de 15° (inclinación hacia abajo y hacia delante).

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 N7mm.

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

90.1 Se permite el uso de sistemas de adquisición de datos en tiempos oficiales de competencia.

90.2 Se permite comunicación radial con su box o con su equipo.

90.3 Es obligatorio por lo menos una **cámara** filmadora apuntando para la parte delantera del automóvil en forma panorámica, para grabar algún incidente con otro competidor que podrá ser solicitada por los comisarios deportivos.

ARTÍCULO 91: CAMBIO DE MOTORES MARCAS T y D

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

Se deberá respetar la posición de la pata de caja original al realizar la adaptación **o posición del motor en el modelo original al cual correspondio, tomando como referencia la distancia del centro de alojamiento de la parrilla inferior (brazo libre) al frente del block.**

Se permite modificar el torpedeo al solo efecto de adaptar el motor correspondiente.

ARTÍCULO 92: ESPOILER

Es obligatorio el uso de un spoiler trasero siendo condición que no supere el ancho de la carrocería, ni sobrepase **100 mm** la parte vertical de la cola del vehículo, el borde delantero de los mismos deberá dar comienzo contra la superficie de la tapa del baúl. Medidas: **250 mm** de largo. Su construcción se podrá realizar con chapa metálica o fibra.

Soporte o aleta laterales **500 mm** de largo y **300 mm** de alto.

El spoiler podrá tener un perfil gurney de 30 mm que podrá ser regulable pero no deberá exceder más de 20 mm el largo reglamentado del spoiler o sea sobresalir del borde de fuga del mismo.

Para la marca Ford Falcon, Torino y Chevrolet 400 la máxima longitud horizontal entre el borde fuga del spoiler (incluido perfil gurney) con la parte inferior central de la luneta como referencia de carrocería para posicionar longitudinalmente el spoiler son:

Ford Falcon 1110 mm máximos.

Torino 1120 mm máximos.

Chevrolet 400 1110mm máximos.

Se autoriza en los Ford Falcón, Torino y Chevrolet 400 la prolongación de la parte superior del baúl, para alcanzar la máxima medida de la posición del spoiler, esta prolongación deberá ser de un solo segmento, y ser horizontal al automóvil con una tolerancia +/-2° y deberá comenzar a 400mm como mínimo del inicio de la tapa de baúl en punto medio, de ser necesario está permitido reforzar esta prolongación, el o los refuerzos deberá ser puntuales y estar ubicado en la parte trasera inferior.

93.2 Para la marca **FORD, TORINO y CHEVROLET 400**, se permite un spoiler de techo a la altura de la luneta trasera de **1300 mm** de largo **100 mm** de ancho y **12 mm** de espesor para la marca **FORD**, para la marca **CHEVROLET 400 y TORINO** se permite un spoiler de techo a la altura de la luneta trasera de **1200 mm** de largo **100 mm** de ancho y **12 mm** de espesor.

ARTICULO Nº 93: CAMBIO DE MOTOR

Quien cambie motor, tapa de cilindros y/o simultáneamente levante tapa de cilindros y cárter con posterioridad de la Clasificación perderá los tiempos obtenidos, largará en la última posición en la prueba que corresponda.

ARTICULO Nº 94: 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 cada puerta de **500 mm** de ancho por **200 mm** de alto para publicidad (**OBLIGATORIO**).

ARTICULO 95º: SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO.

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

- Marca: Lisso
- Modelo: A4

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

INSTALACION DE LA ALIMENTACIÓN

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

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

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

INSTALACION DEL CABLE DE ANTENA Y ANTENA

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



UBICACIÓN DEL EQUIPO EN EL AUTO

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



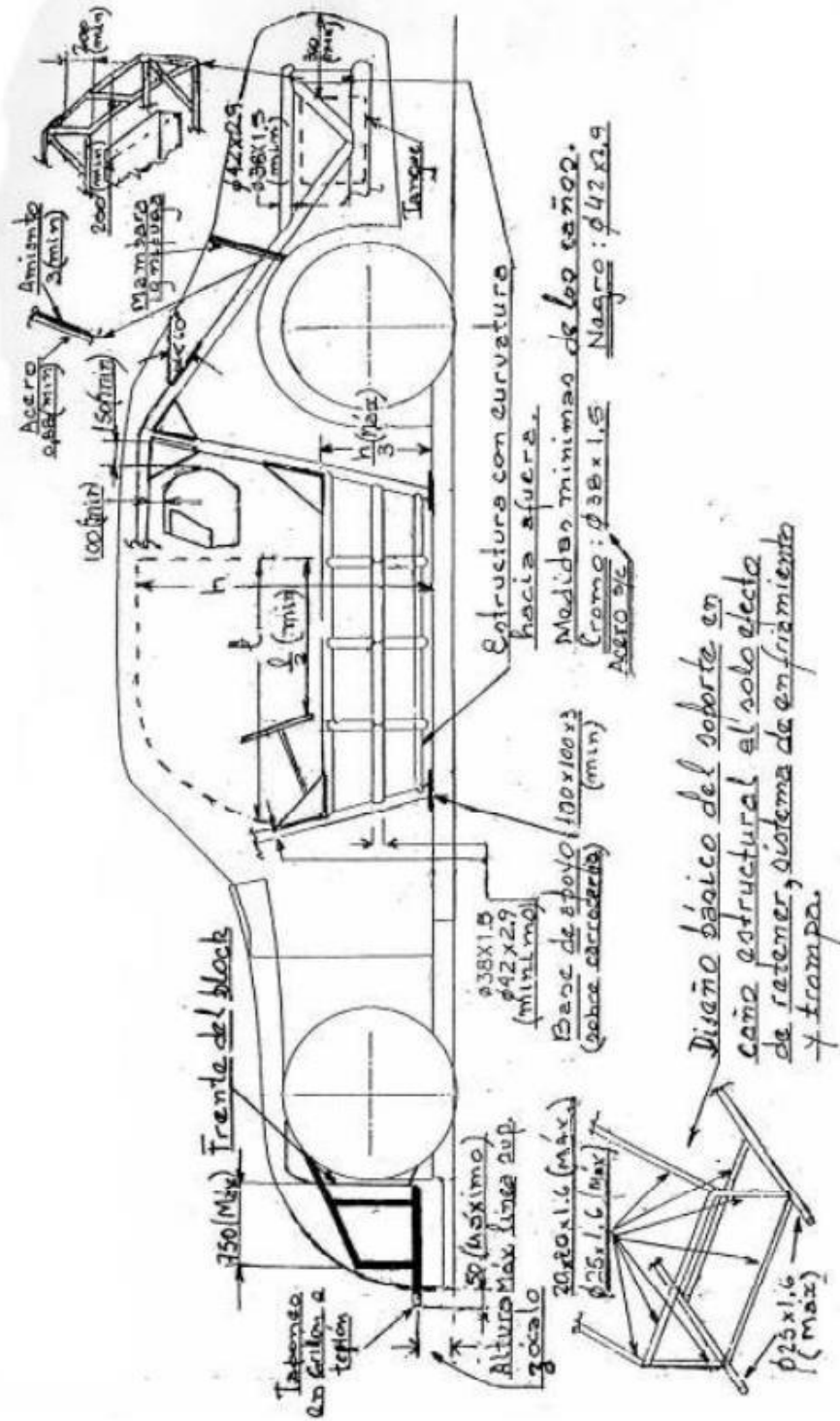


- El kit de instalación (base soporte, cable de 12v, cable de antena y antena) debe ser el provisto por la empresa Lisso.



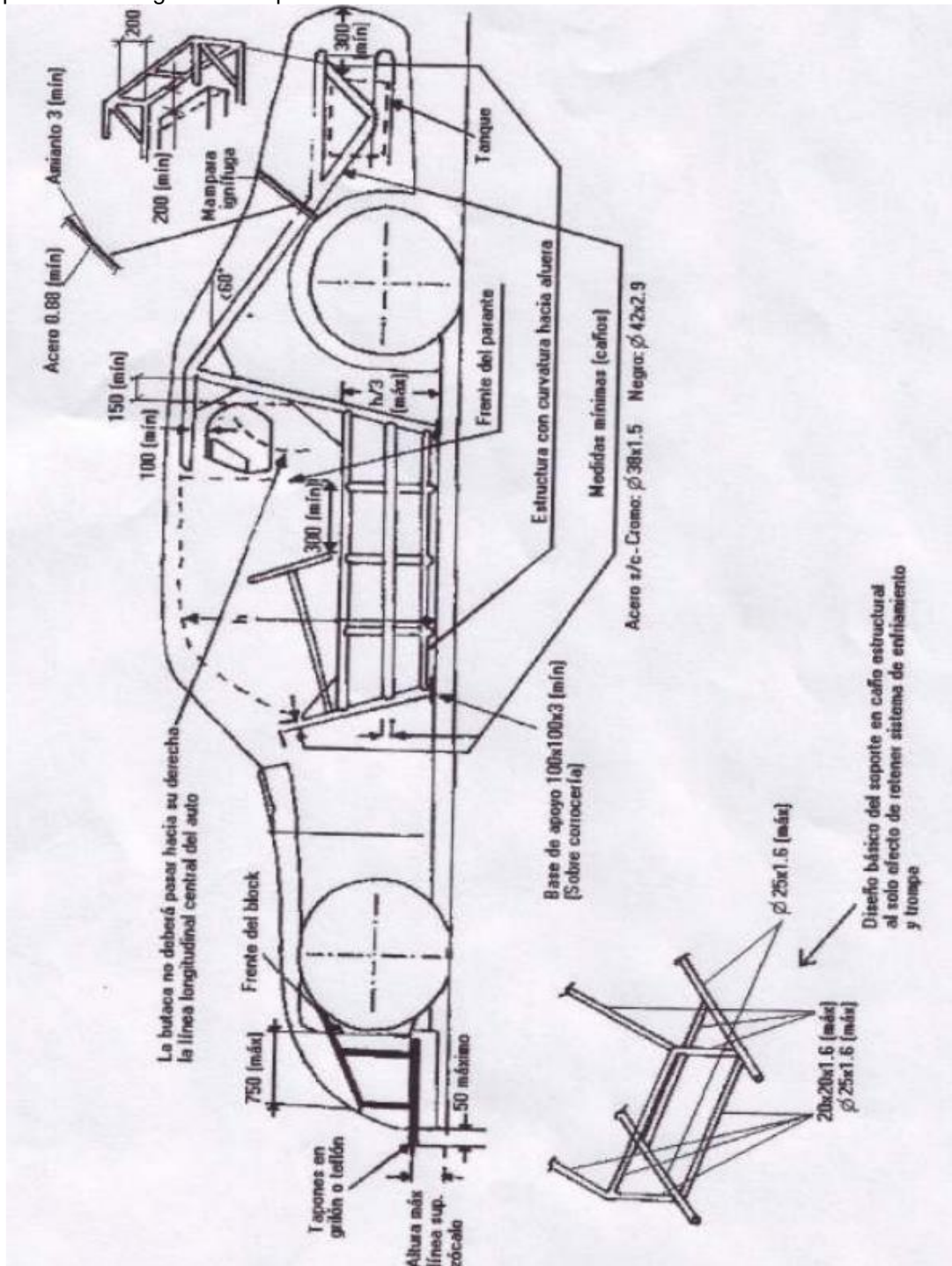
PROCAR 4000 CLASE "B" REGLAMENTO 2025 FRAD

Se permite la refrigeración por intermedio de toma naca al diferencial y los frenos traseros. OPCIONAL. FG 1



PROCAR 4000 CLASE "B" REGLAMENTO 2025 FRAD

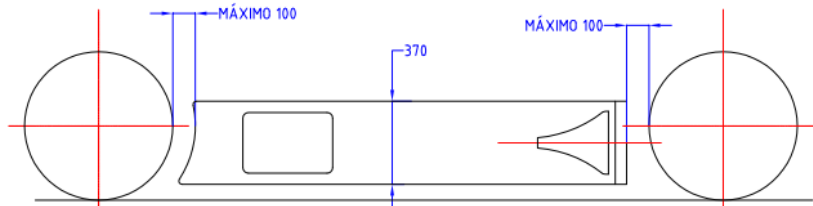
Se permite la refrigeración por intermedio de toma naca al diferencial y a los frenos traseros. OPCIONAL.
 Esquema posición de seguridad del piloto FG 2



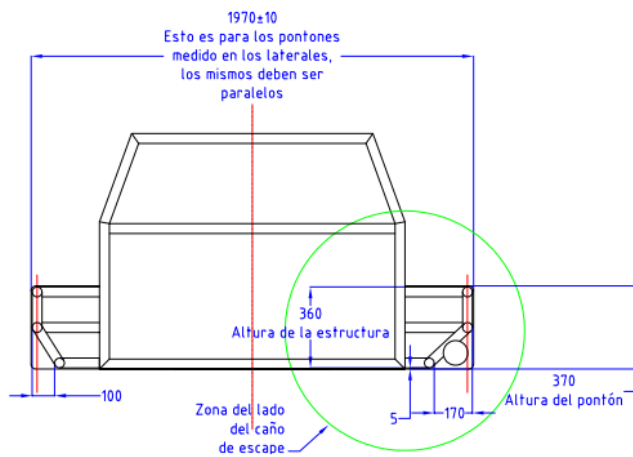
PROCAR 4000 CLASE "B" REGLAMENTO 2025 FRAD

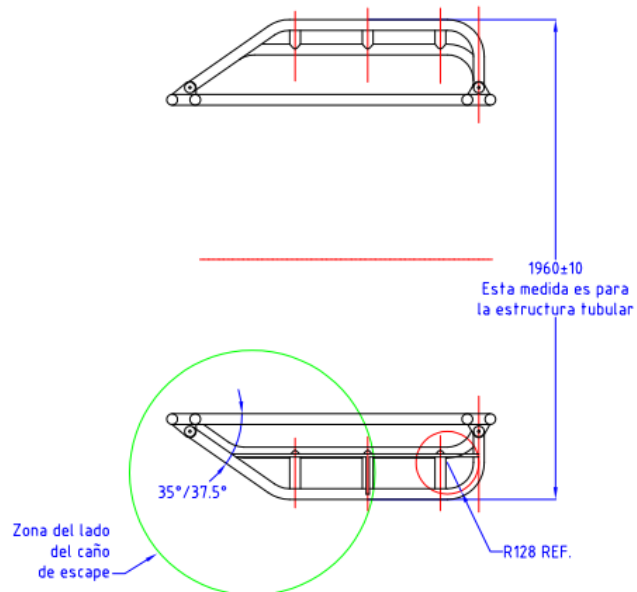
FG 3

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 adaptar de acuerdo al entre ejes del automóvil, respetando la separación máxima acotada respecto de los neumáticos.

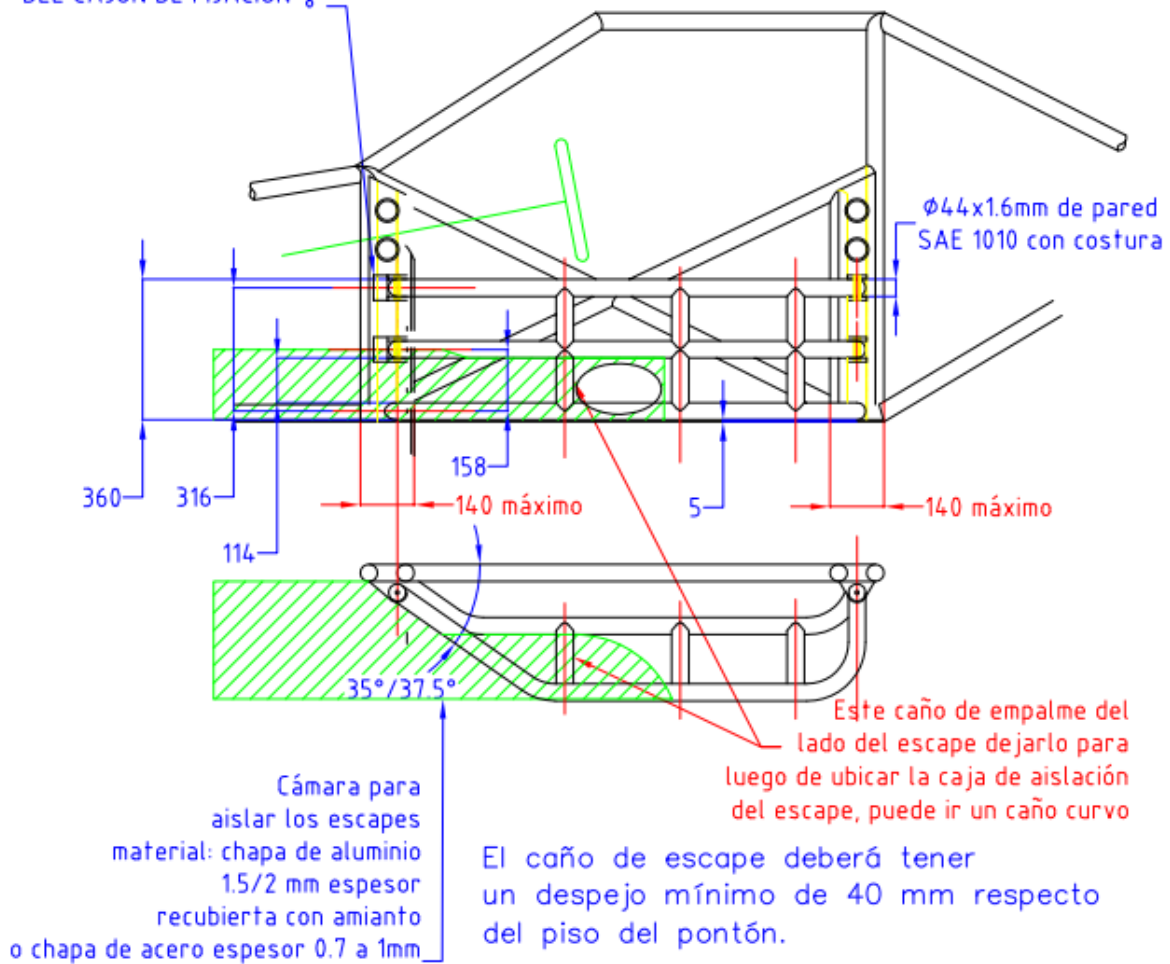




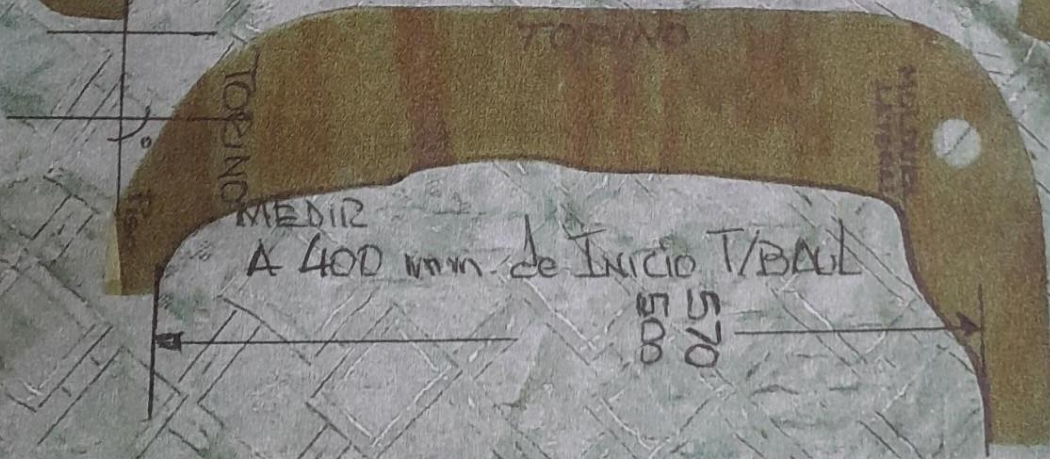
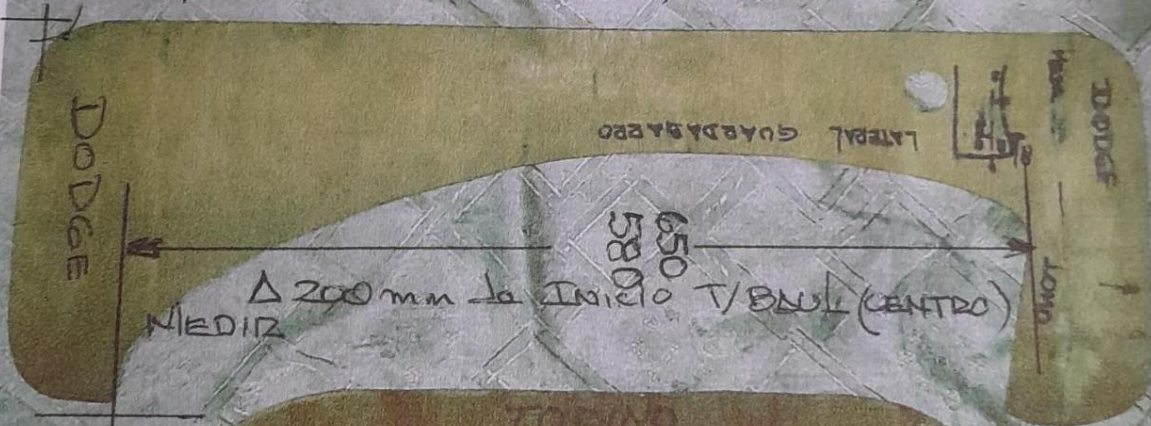
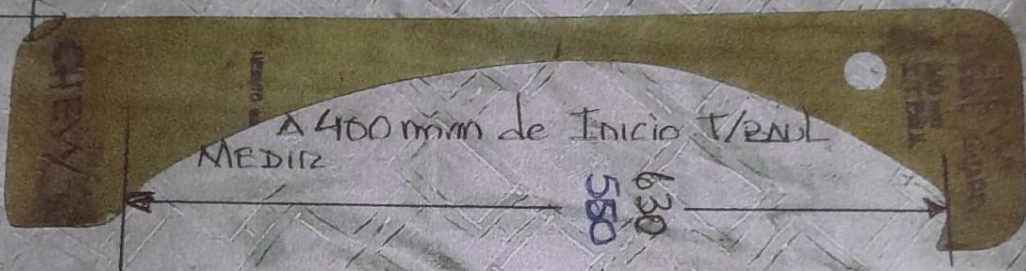
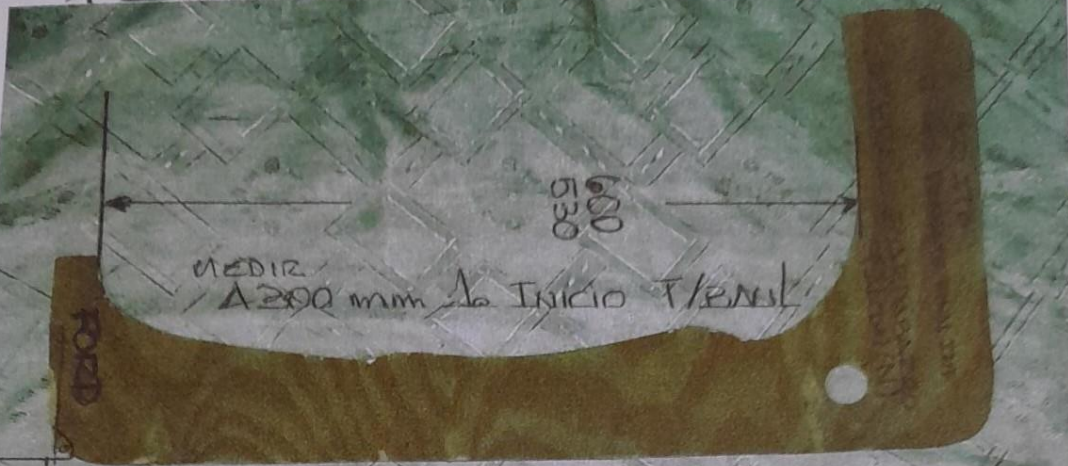
PROCAR 4000 CLASE "B" REGLAMENTO 2025 FRAD
COLOCACIÓN DE PONTONES LATERALES
 FG 4

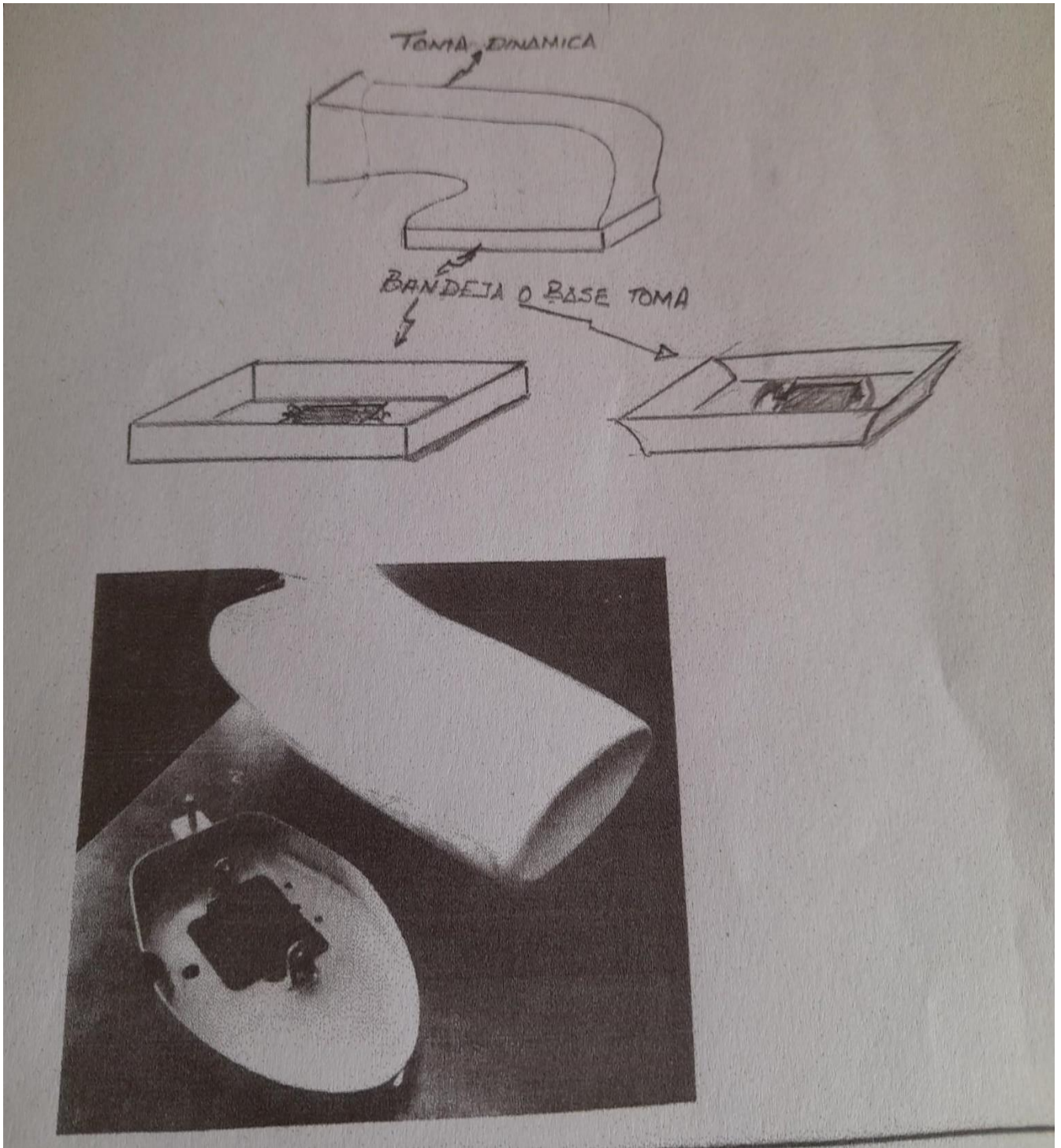
Se modifica la cota 130/140 mm a 140 máximo
 Se agrega una nota (en rojo)
 Se agrega mat. chapa de acero para la caja del escape

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



PLANTILLAS LATERAL GUARDABARRO





ÍNDICE

REGLAMENTO TÉCNICO PROCAR CLASE "B"

F.R.A.D.

| Artículo N°: | Títulos: | Página N°: | Artículo N°: | Títulos: | Página N°: |
|--------------------------|-------------------------------|------------|--------------------------------|--------------------------|------------|
| Artículo 1: | Vigencia | 1 | Artículo 32: | Generador de corriente | 11 |
| Artículo 2: | Disposiciones Generales | 1 | Artículo 33: | Distribuidor | 11 |
| Artículo 3: | Automóviles admitidos | 1,2 | Artículo 34: | Encendido | 12 |
| Artículo 4: | Carrocería y casco | 2,3,4 | Artículo 35: | Bujías | 12 |
| Artículo 5: | <u>MOTOR</u> | 5 | Artículo 36: | Limpia y lava parabrisas | 12 |
| Artículo 6: | Cigüeñal | 5,6 | SISTEMA DE ALIMENTACION | | |
| Artículo 7: | Tapa de cilindro | 6,7 | Artículo 37: | Tanque de combustible | 12,13 |
| Artículo 8: | Válvulas | 7 | Artículo 38: | Cañería de combustible | 13 |
| Artículo 9: | Resortes de válvulas | 7 | Artículo 39: | Filtro de nafta | 13 |
| Artículo 10: | Trabas y resortes de val. | 7 | Artículo 40: | Bomba de nafta | 13 |
| Artículo 11: | Balancines y varillas de val. | 7 | Artículo 41: | Carburador | 13,14,15 |
| Artículo 12: | Múltiple de admisión | 8 | Artículo 42: | Combustible | 15 |
| Artículo 13: | Escape | 8 | Artículo 43: | Bomba de agua | 16 |
| Artículo 14: | Pistones | 8 | Artículo 42: | Termostato | 16 |
| Artículo 15: | Aros | 8 | Artículo 45: | Mangueras | 16 |
| Artículo 16: | Bielas | 8 | Artículo 46: | Radiador de agua | 16 |
| Artículo 17: | Cojinetes | 8 | Artículo 47: | Radiador de aceite | 16 |
| Artículo 18: | Botadores | 8 | Artículo 48: | Poleas y correa | 16 |
| Artículo 19: | Árbol de levas | 9 | SISTEMA DE LUBRICACIÓN | | |
| Artículo 20: | Distribución | 9 | Artículo 49: | Bomba de aceite y recup | 16 |
| Artículo 21: | Retenes | 9 | Artículo 50: | Carter | 16 |
| Artículo 22: | Juntas | 9 | Artículo 51: | Filtro de aceite | 16 |
| Artículo 23: | Compresión | 9,10 | TRANSMISIÓN | | |
| Artículo 24: | Tapas | 11 | Artículo 52: | Volante de motor | 17 |
| Artículo 25: | Patas de motor y caja | 11 | Artículo 53: | Protección cubre volante | 17 |
| SISTEMA ELECTRICO | | | Artículo 54: | Embrague | 17 |
| Artículo 26: | Batería | 11 | Artículo 55: | Caja de velocidad | 17 |
| Artículo 27: | Instalación eléctrica | 11 | Artículo 56: | Selectora de cambio | 17 |
| Artículo 28: | Luz de stop | 11 | Artículo 57: | Cardan | 17 |
| Artículo 29: | Luz de lluvia | 11 | Artículo 58: | Diferencial | 17,18 |
| Artículo 30: | Motor de arranque | 11 | FRENOS | | |
| Artículo 31: | Instrumental | 11 | Artículo 59: | Masa delantera | 18,19 |

ÍNDICE

REGLAMENTO TÉCNICO PROCAR CLASE "B"

F.R.A.D.

| Artículo Nº: | Títulos: | Página Nº: | Artículo Nº: | Títulos: | Página Nº: |
|----------------------------|------------------------------|------------|---|-----------------------------|------------|
| Artículo 60: | Rodados | 19 | Artículo 89: | Jaula antivuelco | 27,28 |
| Artículo 61: | Frenos | 19 | Artículo 90: | Adquisición de datos | 29 |
| Artículo 62: | Caliper | 19 | Artículo 91: | Cambio de motor marca T y D | 29 |
| Artículo 63: | Pastillas | 19 | Artículo 92: | Espoiler | 29 |
| Artículo 64: | Disco | 20 | Artículo 93: | Cambio de motor | 29 |
| Artículo 65: | Cañería de frenos y flex. | 20 | Artículo 94: | Publicidad de los vidrios | 29 |
| Artículo 66: | Bomba de freno | 20 | Artículo 95: | Penalización por puesto | 30 |
| Artículo 67: | Pedalera | 20 | Artículo 96: | Control técnico final | 30 |
| <u>DIRECCIÓN</u> | | | <u>FIGURAS</u> | | |
| Artículo 68: | Caja de dirección | 20 | Esquema jaula lateral y trompa Fig.1 | | 31 |
| Artículo 69: | Columna de dirección | 20 | Esquema posición seguridad del piloto Fig.2 | | 32 |
| Artículo 70: | Extremos y barra | 20 | Esquema posición pontones laterales Fig.3 | | 33 |
| | | | Esquema posición pontones laterales Fig.4 | | 34 |
| Artículo 71: | Reglajes | 20 | | | |
| <u>SUSPENSIONES</u> | | | | | |
| Artículo 72: | Suspensión delantera | 20,21 | | | |
| Artículo 73: | Precarga | 21 | | | |
| Artículo 74: | Suspensión trasera | 22 | | | |
| Artículo 75: | Amortiguadores | 22 | | | |
| Artículo 76: | Altura o despeje | 22 | | | |
| Artículo 77: | Trocha delantera y trasera | 22,23 | | | |
| Artículo 78: | Distancia entre ejes | 23 | | | |
| <u>SEGURIDAD</u> | | | | | |
| Artículo 79: | Seguridad | 23 | | | |
| Artículo 80: | Corte corriente | 23 | | | |
| Artículo 81: | Matafuegos | 23,24 | | | |
| Artículo 82: | Cinturones de seguridad | 24,25 | | | |
| Artículo 83: | Buzo y casco | 25 | | | |
| Artículo 84: | Identificación | 26 | | | |
| Artículo 85: | Peso de vehículo | 26 | | | |
| Artículo 86: | Precintos | 26 | | | |
| Artículo 87: | Tuercas, bulones y tornillos | 26 | | | |
| Artículo 88: | Butacas | 27 | | | |


Oscar Milani

