



REGLAMENTO TECNICO 2020 TC 4000 SANTAFESINO

1. DISPOSICIONES GENERALES: El presente reglamento deberá ser interpretado en forma absolutamente restrictiva es decir, que solo se permite lo que está explícitamente autorizado. ´

Las modificaciones autorizadas son a sólo efecto de lo enunciado y no podrán cumplir otra función. Si se considera que alguna parte del Reglamento admite una doble interpretación, deberá efectuarse la consulta sobre el tema por escrito, con la firma avalada del consultante a la Comisión Técnica.

A) INTERPRETACIÓN: La interpretación del presente reglamento deberá de hacerse de forma absolutamente **RESTRICTIVA**, es decir, que sólo se permiten las modificaciones, elementos, o efectos y acciones mecánicas y/o físicos derivados de su uso que estén **ESPECÍFICA** y **EXPLÍCITAMENTE AUTORIZADOS**.

B) Las LIBERTADES están RESTRINGIDAS ÚNICAMENTE al ELEMENTO LIBERADO.

C) Las MODIFICACIONES y demás AUTORIZADOS son al sólo efecto de lo enunciado, y NO PODRÁN CUMPLIR OTRA FUNCIÓN.

D) NINGÚN ELEMENTO o demás podrá cumplir otra función distinta a la **ESPECÍFICA** y **EXPLÍCITAMENTE** prevista por el fabricante del vehículo o motor en caso de ser un elemento original, o de prevista por el presente **REGLAMENTO** de ser un elemento no original o efectos o acciones en cualquier caso.

E) INTERPRETACIÓN EN CASO DE DUDAS: La **ÚNICA INTERPRETACIÓN** del presente reglamento considerado correcto, será de la **COMISIÓN TÉCNICA**, la cual retirará la pieza en cuestión debidamente precintada y realizará una segunda revisión técnica comparativa con una pieza igual original o de mercado de reposición, debiendo respetar medidas y formas de las originales o de reposición. Este sistema de revisión se aplicará solamente en piezas del motor.

CONSULTAS: En caso que un participante considere que alguna disposición del presente Reglamento genera una duda o interpretación dudosa, deberá efectuar la consulta sobre el tema por escrito, con su fin indudable, a la Comisión Técnica y al Representante de la categoría, en **NINGÚN CASO** uno solo de los nombrados.

La Comisión Técnica y el representante se pondrán de acuerdo para unificar criterios y responder consultas, por escrito, con la firma de todos los consultados.

LAS CONSULTAS Y LAS RESPUESTAS SE AGREGARÁN A LA CARPETA del reglamento técnico que se utiliza en los circuitos para la revisión técnica, para evitar dudas. Ante la posibilidad de cuestionamiento técnico.

LA RESPUESTA POR SEPARADO O EN FORMA VERBAL, sin firmas o sellos detallados y fecha de efectuada y de vigencia **NO SERÁN VALIDAS PARA LOS TÉCNICOS ACTUANTES**.

2. ANEXOS: MODIFICATORIOS O DE INTERPRETACIÓN, ACLARATORIOS O DE INTERPRETACIÓN:

A) Los ANEXOS MODIFICATORIOS, salvo en casos de emergencias o de fuerza mayor no se utilizarán.

B) Los ANEXOS ACLATATORIOS O DE INTERPRETACIÓN, seguirán el procedimiento de consultas entre comisión técnica y el representante de la categoría que consultara a los pilotos en cada caso y avalara decisiones de los mismos con una nota con sus firmas.



LOS ANEXOS NO SERÁN VALIDOS NI VIGENTES SIN LA FIRMA DEL RESPONSABLE DE LA COMISIÓN TÉCNICA Y EL SELLO DE LA MISMA; EN FORMA ORIGINAL, POR LO MENOS EN EL TEXTO DE ORIGEN DE LAS FOTOCOPIAS PARA COMUNICACIÓN.

C) NO SE ADMITIRÁN APELACIONES O CUESTIONAMIENTOS BASADOS EN CONSULTAS O RESPUESTAS VERBALES.

D) Los ELEMENTOS que el presente reglamento deja LIBRE, estarán de todas formas y maneras, sujetos a estas disposiciones generales.

3. ELEMENTOS ORIGINALES DE FÁBRICA, REEMPLAZO DE FABRICACIÓN NACIONAL DE SERIE, NACIONALES DE GRAN SERIE, COMERCIALIZADOS BAJO LA DENOMINACIÓN DE ORIGINALES:

Norma de interpretación:

A) Todos los elementos de los automóviles habilitados para la categoría cuya modificación no este manifestada o permitida en los artículos del presente reglamento, deberán ser y permanecer originales en su concepto de originales de fábrica o sus reemplazos de fabricación nacional, industrial de gran serie, para ser comercializados bajo la denominación originales, debiendo ser equivalentes y respetar en forma, tamaño, peso y medidas de los originales. Los reemplazos comercializados bajo la denominación de originales que se ajusten al concepto anterior, deben respetar el plano de fábrica correspondiente a la marca y modelo homologado para la categoría, o las excepciones detalladas específicas en el presente reglamento.

Venado tuerto, Santa Fe 13/01/2020

REGLAMENTO TECNICO



T.C. 4000 SANTAFESINO AÑO 2020

1. AUTOMOVILES ADMITIDOS: Todos aquellos fabricados en la Argentina, mínimo 1000 unidades idénticas y vendidas al público a través de las redes de concesionarios de la marca y que de origen hayan sido impulsados por un motor delantero, de seis (6) cilindros con válvula a la cabeza y de más de 2600 cc de cilindrada, comprendidos entre el año 1961 hasta 1980 inclusive. Los mismos deberán ser SEDAN O COUPE, con techo fijo de chapa.

En caso de que alguna pieza genere una duda en alguna revisión técnica, ésta se retirará debidamente precintada para una segunda verificación comparativa con una pieza igual original o de mercado de reposición, debiendo respetar medidas y formas originales o de reposición. Este sistema comparativo se aplicará en elementos de motor, caja, transmisión, suspensión o carrocería.

2. MODELOS PERMITIDOS: CHEVROLET 400-RALLY-SUPER SPORT-CHEVY 4 PUERTAS Y COUPE - FORD FALCON Y FAIRLANE - DODGE 4 PUERTAS Y COUPE - VALIANT I-II-III-IV - TORINO COUPE Y 4 PUERTAS.

3. CARROCERIA - CASCO - FALSO CHASIS – BASTIDOR:

1. Deberá mantenerse la distancia entre ejes original del automóvil empleado como así mismo la ubicación transversal original de sus ejes delanteros y traseros con respecto a la carrocería. En la medición de la distancia de entre ejes se admitirá una tolerancia de tres (3) centímetros en más o en menos de su original.

MARCA	LONGITUD
FORD FALCON	2.780mm.
FORD FAIRLANE	2.946mm.
CHEVROLET RALLY-SPORT-SUPER	2.794mm.
CHEVY 2 y 4 PUERTAS	2.819mm.
TORINO 2 y 4 PUERTAS	2.723mm.
VALIANT I y II	2.800mm.
VALIANT III y IV	2.819mm.
DODGE 2 y 4 PUERTAS	2.810mm.

2. Internamente, la estructura de chapa metálica del falso chasis y de la carrocería podrá ser reforzada pero no alterada en su forma, aliviada ni desprovista de ninguna de sus partes.

3. El torpedo deberá permanecer de origen al automóvil y modelo declarado en ubicación, forma y espesor de metal. Está permitido su reparación permitiéndose redondear sus rincones y frente derecho.

4. Exteriormente, la carrocería deberá mantener los elementos originales, forma, dimensiones y metal de este último, sólo el panel trasero se podrá cortar en forma opcional para mejorar la estética, para ello se colocará una chapa de acero plana soldada en todo su perímetro, pudiendo acortar la cola hasta 50mm para todas las marcas. Este nuevo panel deberá ir desde el borde superior hasta el borde inferior. El conjunto "guardabarros delanteros, capot de motor, rejilla, soporte de radiador y faros delanteros" deberá ser OBLIGATORIO su reemplazo, por un capot unificado, de libre diseño y construido en plástico (fibra de vidrio o de poliéster). Esta nueva "trompa" deberá posicionarse convenientemente con pernos



enchavetados, de los usados en competición y que sea capaz de soportar un eventual desbando del neumático. El capot o trompa deberá cubrir al menos el 60% del neumático en su parte delantera y, sobresalir al menos 50mm. de la cara externa de los mismos, no debiendo ninguna de sus partes sobrepasar más de 50mm del apoyo original sobre el torpedero. La parte frontal inferior del capot deberá mantener un despeje con respecto al suelo de 150mm. máximo y únicamente podrá contar con los orificios suficientes para el ingreso de aire para el radiador y los frenos delanteros. El soporte para el citado capot, no debe ser una estructura rígida que funcione como paragolpe, y solo debe cumplir la función de sostén del mismo y, para su construcción se deberá utilizar caño estructural redondo o cuadrado de 20mm. De diámetro o sección y no más de 1,5mm. de espesor de pared. El soporte de referencia se debe considerar a partir del radiador en adelante y el ancho máximo no deberá exceder en más, por lado del radiador, los 100mm. En todos los casos se debe mantener originales de fábrica, sin alivianar, ni suprimir y cumpliendo realmente su originaria misión estructural los elementos que constituyen el falso chasis, las torres y anclajes de suspensión del tren delantero y trasero. Se permite modificar el túnel de la carrocería por donde pasa el cardan. Se permite a la marca Ford reformar salto de diferencial manteniendo forma, hasta 30 mm. por el ancho de la manga. Para Ford se permite modificar torpedero para pasar escape. La forma exterior debe permanecer original con las tolerancias establecidas por deformaciones de choques o vuelcos. Los comparativos se tomarán con autos similares en sus modelos que estén en perfecto estado de conservación.

Las distancias a medir serán según el gráfico con una regla de caño estructural. Plano Final

Distancia "A": desde la regla hasta el final de la ventanilla en su parte inferior, tolerancia + 25mm.

Distancia "B": desde la regla hasta el filo superior externo del zócalo, tolerancia + 25mm.

Distancia "C": desde la regla hasta la parte plana inferior a la luneta, tolerancia + 30mm.

Distancia "D": desde la regla hasta la tapa del baúl sobre el final, tolerancia + 50mm.

Distancia "E": desde la regla hasta la parte plana en la base del parabrisas, tolerancia+ 30mm

Distancia "U": Entre la perpendicular "C" y "D" sobre la tapa del baúl.

MARCA	"A"	"B"	"C"	"D"	"E"	"U"
FALCON	48cm	101cm	45,5cm	54cm	45,5cm	50cm
CHEVROLET 400	47cm	112cm	46cm	51cm	47cm	68cm
CHEVY COUPE	47cm	106cm	31cm	44cm	45cm	70cm
DODGE COUPE	44,5cm	107,5cm	40cm	47cm	44cm	70cm
TORINO	44cm	106cm	42,5cm	47cm	45cm	63cm



5. Está permitido: estructuras, mediante caños, el falso chasis y torres de suspensión con la jaula antivuelco atravesando el torpedo. En caso de aplicar dicha estructura se permite eliminar los pasaruedas delanteros, también se podrá reforzar el falso chasis mediante adosado de chapa de acero, debiéndose poder, luego del refuerzo, identificar visualmente el origen standard del elemento. Por lo tanto no se permite el alivianado visible u oculto de los citados elementos. En todos los casos se deberá mantener la distancia de torretas hasta el torpedo con una tolerancia de 10 mm. Permitiéndose suplementar el apoyo de los resortes para su mejor funcionamiento.

6. Agrandar el tamaño de abertura lateral de los guardabarros traseros originales, recortando para ello en dicha zona los costados de la carrocería hasta lograr que la nueva apertura llegue como máximo hasta la parte superior del pasarueda original.

7. Para todas las marcas la chapa rejilla del torpedo del T.C. Santafesino, (ubicada entre el capot y el parabrisas se autoriza el reemplazo de la misma por una chapa metálica ciega con las mismas formas de la original.

Asimismo ante la imposibilidad de conseguir los burletes originales, se autoriza a todas las marcas a poner los elementos fijadores que se utilizan actualmente.

La canaleta de goteo original del techo, no se podrá eliminar, ni modificar. La luneta trasera deberá contar con algún elemento extra para asegurar su posible desprendimiento. Esta permitido el reemplazo del cristal original por acrílico de por lo menos 4 mm. de espesor, el acrílico deberá ser incoloro.

8. Se deberá instalar parabrisas denominados triples, debe ser incoloro y se deberá asegurar con granpas para evitar su desprendimiento.

9. Puertas delanteras, podrán ser reformadas de la siguiente forma: se cortarán horizontalmente dejando que se pueda abrir solamente la parte superior y para ello se permite reformar sus bisagras. La parte inferior quedará sujeta al chasis y/o jaula aprovechando la protección lateral del piloto y acompañante. El perfil exterior en ningún caso se podrá cambiar.

1. Protección lateral del piloto y acompañante, uso obligatorio.

10. En los automóviles de cuatro puertas, deberá soldarse toda la periferia de las puertas traseras al casco del automóvil. Se permite: Soldar la estructura completa o el panel de la misma.

11. Es obligatorio quitar los paragolpes delanteros y traseros, tasas de llantas, baguetas, ornamentos postizos.

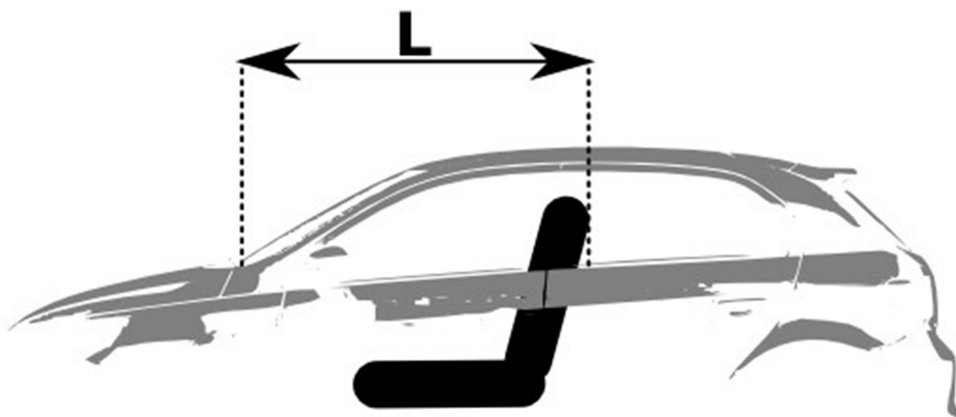
12. Los faros traseros se deben eliminar y cubrir su lugar con una tapa de cualquier material.

13. Esta prohibido carenar exteriormente el piso del habitáculo como así también la instalación de alerón aerodinámico y/o tapa ruedas y/o cualquier otro elemento que intente algún tipo de canalización de aire, a no ser los que se permite para la refrigeración de frenos y radiador.

14. Se prohíbe el uso de cualquier estructura adicional que actúe como paragolpe delantero o trasero.



15. Las butacas deberán ser la de uso de competición, con apoya cabeza incorporado y fabricadas bajo las normas I.R.A.M. de marca reconocida Y HOMOLOGADAS, la misma deberá estar convenientemente asegurada a la jaula antivuelco. Deberá estar posicionada transversalmente al automóvil no pudiéndose correr hacia atrás más de 1.600mm. medido desde el centro del parabrisas a la parte posterior de la butaca según se indica en el croquis siguiente:



16. Es obligatorio colocar una chapa metálica, soldada o remachada en todo su perímetro, que divida el habitáculo del compartimiento del baúl.

17. El tablero de instrumentos, es libre.

18. Pedalera: es libre a condición de que su emplazamiento sea entre el caño transversal que une los parantes delanteros de la jaula antivuelco y el torpedó.

19. La tapa del baúl: se permite soldar el faldón trasero hasta el filo superior de los guardabarros y se podrá construir una tapa de fibra o aluminio. En ningún caso se modificará la forma de los guardabarros en su parte superior.

20. Está permitido practicar orificios en el piso del habitáculo a los efectos de facilitar la extracción de la caja de velocidades, a condición de que se coloque una tapa postiza abulonada. También están permitidas las reformas necesarias para la adaptación de la caja de velocidad sin alterar valores normales, como así también profundizar el túnel de la barra de mando.

21. Todos los elementos de la parte interior del habitáculo, como ser asientos traseros, tapizados, alfombras, elementos de insonorización, pueden ser eliminados total o parcialmente. También se pueden eliminar chapas interiores del tablero y canalizadores de calefacción, interiores y exteriores del torpedó.

22. Para la marca Ford se permite reformar salto de diferencial hasta 30mm. de alto por 70mm. de ancho(según plano final adj.)



4. TREN DELANTERO: Deberá ser el original del automóvil declarado. La trocha máxima para todas las marcas será de un máximo de hasta 1650 mm. El sistema de medición de trochas es el siguiente: por medio de un calibre se apoyará en el borde interior de una llanta y en el borde exterior de la otra a la altura de las puntas de ejes. Para esto el vehículo deberá estar apoyado sobre sus cuatro ruedas al piso con el piloto incluido.

Las puntas de ejes se pueden intercambiar de acuerdo a lo expresado en el Art. 6 pto 1.

Se permite para Chevrolet 400 adaptar las rótulas de suspensión de la marca Ford, modelo Falcón y rotula de Chevy.

5. EJE TRASERO

1. Deberá ser de gran serie, del tipo rígido, que incluye como masa no suspendida al grupo piñón-corona y al mecanismo diferencial. Su marca y origen son libres. Está permitida en forma opcional la instalación de correctores de comba de libre diseño, pudiendo utilizar tricetas u otros sistemas similares.

Sistema de palier flotante obligatorio.

2. La relación de reducción corona-piñón serán las siguientes 4/09 – 3/91 – 3/73

3. Se prohíbe todo tipo de autoblocante y/o deslizamiento controlado aunque se deba a fallas en carrera. La prueba se efectuará con rolos.

4. La trocha trasera es libre, siempre y cuando sus neumáticos no sobresalgan más de 50mm. de los costados del automóvil, en caso de esto último, se deberá instalar una visera de chapa y/o plástico reforzado en todo el contorno del pasaruedas a los efectos de cubrir los neumáticos.

Entre la cañonera y los elásticos está permitido colocar suplemento (taco) de cualquier material a condición de que no tenga ningún tipo de articulación.

6. SUSPENSIONES DELANTERAS Y TRASERAS

1. Su tipo y piezas (salvo los elementos elásticos delanteros y traseros) deberán ser las originales de la marca de los automóviles permitidos en el presente reglamento, pudiéndose intercambiar las mismas entre los modelos permitidos. Ej.: CHEVROLET 400: Se permite intercambiar piezas entre los modelos permitidos de Chevrolet 400.

DODGE-VALIANT: Se permite intercambiar piezas entre los modelos permitidos de la marca. Y así sucesivamente con las demás marcas.

Para la marca Torino se permite utilizar una rótula en el extremo superior del brazo porta punta de ejes. Para Dodge se permite la colocación de un espiral suplementario al amortiguador, regulable, concéntrico. (adosado al mismo).

Se autoriza el uso de precargas, accionadas únicamente sobre una de las parrillas de suspensión.

2. En las suspensiones del tipo paralelogramo, sus parrillas y los elementos de anclajes de las parrillas, deberán ser los originales del modelo y marca del automóvil declarado. A estas parrillas originales y a sus correspondientes anclajes, se los podrá reforzar libremente pero solo mediante el adosado de planchuela de acero, debiéndose luego del refuerzo, poder identificar visualmente el elemento que se reforzó sea el original.

Se permite material libre para los bujes, respetando su posición original.



PORTAMAZAS DELANTEROS: Podrán ser reforzadas con planchuelas de acero libremente, sin modificar los puntos de anclaje originales.

3. Los elementos elásticos de las suspensiones delanteras y traseras (resortes helicoidales, ballestas o barras de torsión) son libres, debiendo conservar los puntos y tipo de apoyo de articulación y anclaje originales. Estos apoyos podrán ser reforzados.

Para la marca Ford modelo Falcon se permite desplazar el anclaje posterior de elásticos ubicado en el falso chasis hasta 200mm. para poder incorporar el elástico del modelo Fairlane.

4. Los bujes silent-block de los elásticos y de las parrillas se permiten reemplazar por similares de bronce, teflón o hierro.

5. Los tensores delanteros y traseros que originalmente vienen provistos de fábrica, se podrán reemplazar por otros de libre diseño a condición de que no se altere (a excepción de los traseros del Torino) los anclajes originales, si está permitido cambiar el material de los bujes. Está permitido adicionar hasta dos (2) tensores extras en la suspensión trasera de libre diseño y anclaje. Barras antirrolido libres, no permitiéndose su regulación desde el puesto de conducción ni del acompañante. Para la marca Torino únicamente, se permite variar los anclajes de los tensores traseros originales como así también el del amortiguador. También se permite reposicionar el espiral trasero ubicándolo por delante de la manga del diferencial.

6. Los amortiguadores son libres en sus valores, deberán ser nacionales y principio de funcionamiento original, no regulable desde el exterior, no presurizados, no depósito externo, sus vástagos deben ser macizos. Cantidad original. Los delanteros deberán respetar sus anclajes originales. Los amortiguadores traseros, deberán respetar el anclaje inferior original, pudiéndose corregir el superior siempre y cuando el nuevo punto de anclaje se efectúe en el mismo travesaño, original del vehículo en el que se emplazaban los amortiguadores originales. Para Valiant I y II se permite dar vuelta hacia adelante, soporte de amortiguador trasero. Los amortiguadores no podrán tener ningún elemento que actúe como precarga.

7. Al eje trasero se lo podrá posicionar transversalmente con respecto al casco del automóvil, mediante el uso de una barra panhard o del tipo watt.

8. Para la marca Valiant la inclinación y los anclajes de los amortiguadores traseros serán libres.

9. Se permite rotular los anclajes tanto inferiores como superiores.

10. DIRECCION

1. La caja exterior con carcasa del mecanismo reductor de dirección deberá ser la original del modelo y marca del automóvil declarado y respetar lugar y forma de fijación original. Relación de reducción libre. Se permite el intercambio entre los modelos de la misma marca de vehículos.

2. Los restantes elementos que componen el sistema de dirección podrán ser de libre diseño, pero de segura construcción. La columna debe ser rebatible.



3. Los Brazos que comandan la dirección que están anclados en las puntas de ejes, se permite su modificación.

11. FRENOS

1. El sistema deberá ser hidráulico y a disco en la cuatro ruedas y de doble circuito.

Está permitida la instalación de una válvula repartidora de presión y que se pueda accionar manualmente desde el puesto de conducción.

2. El sistema deberá ser accionado por el correspondiente pedal, el que deberá actuar habitualmente sobre las cuatro ruedas del automóvil, mediante los circuitos independientes, cada uno de los cuales operará como mínimo, sobre dos ruedas, estando concebido de manera que si uno de dichos circuitos dejase eventualmente de actuar, se cuente por lo menos con la acción del restante.

3. Las mordazas deberán ser las originales de los vehículos homologados en el presente reglamento pudiéndose intercambiar entre sí, el espaciador para ensanchar las mordazas es libre.

4. Los discos son libres a condición de que su diámetro no sea mayor de 283 mm. y 30 mm. de espesor máximo.

5. Las cañerías fijas deberán ser de caño de acero o de teflón con malla de acero y no deberán pasar por el túnel de la barra cardánica. Están prohibidos los flexibles de goma.

12. JAULA DE SEGURIDAD ANTIVUELCO

1. Será obligatorio su instalación debiendo estar construida respetando los elementos tubulares de acero en cantidad, diámetro y espesor de pared de tubos que se indican en el esquema del plano N° 1 adjunto. El arco que pasa por detrás del piloto deberá encontrarse a no menos de 15 centímetros de los apoyacabezas. Protección lateral del piloto y acompañante uso obligatorio.

13. TANQUE DE COMBUSTIBLE: Deberá estar ubicado en el baúl a no menos de 30 cm. del zócalo trasero del vehículo, construido en chapa, deberá tener un tapón de drenaje en la parte inferior que permita la total evacuación del combustible, además deberá poseer una tapa con perforación que permita la colocación de un precinto inviolable.

Se permite como opcional tanque de goma antiderrame (de competición) ubicado en idéntica posición al de chapa. Capacidad libre.

La carga se efectuará por un tubo metálico de un diámetro de 2" como mínimo que debe penetrar dentro del tanque hasta 2 (dos) cms. del fondo del mismo. Tendrá una afloración de 5cms. y su tapa será roscada y ciega con junta que selle las posibles pérdidas. La parte exterior del tubo de llenado deberá poseer un embudo que lo circunde con descarga al exterior del sector opuesto al caño de escape. El venteo del tanque deberá estar orientado en la parte del parante trasero, lado opuesto al escape.

El conducto que va desde el tanque hasta el motor y que pasa adentro del habitáculo deberá ser de metal. Su conexión con el tanque de nafta y bombas de nafta podrá ser de caño flexible.

14. BATERIA



1. La batería deberá hallarse sólidamente pero acolchada sujeta al casco mediante un marco con por lo menos dos tensores roscados con sus correspondientes tuercas.
2. La batería podrá ir ubicada en el compartimiento del motor o en el habitáculo, pero no en el baúl. En caso de que se instale en el habitáculo, solo podrá ser en el espacio que se halla por detrás de los respaldos de las butacas del piloto o acompañante.
3. La batería deberá tener sus bordes protegidos para evitar cortocircuitos en casos de contactos con partes metálicas durante eventuales choques o vuelcos.

15. PESO MINIMO DEL AUTOMOVIL

1. El peso MINIMO del automóvil incluido el PILOTO con su correspondiente indumentaria para competir, con sus líquidos, lubricantes, refrigerantes, de frenos y combustible que se encuentre en el momento del pesaje, el mismo será de 1.320 kilogramos MINIMO.
El pesaje se efectuará ni bien termina la competencia y sin que el piloto abandone el Parque Cerrado, si ello ocurriera será motivo de exclusión.

2. El equipo extintor de incendio será incluido en el peso.

3. En caso de que el vehículo deba ser lastrado, el lastre deberá estar soldado al casco del vehículo, y estar adosado mediante bulones, deberá contar con orificios para ser precintado y obligatoriamente se deberá informar a las Autoridades pertinentes.

16. SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

1. Es libre, a condición de que, sus elementos (radiador, nivel de agua, etc.) estén ubicados en el compartimiento del motor y cubierto por el capot.
2. El radiador deberá estar emplazado en la parte delantera del motor.

17. PROTECCION CUBREVOLANTE

1. Obligatoriamente en el piso, debajo del túnel correspondiente y de manera que cubra la zona del volante del motor o del embrague, deberá existir una protección contra estallido de embrague, construida de chapa de acero de 3 mm de espesor como mínimo, que cubra de manera cercana y aproximadamente concéntrica, a la citada zona, sujeta sólidamente mediante bulones al block de cilindros del motor, o a la carcasa de la caja de velocidades o a ambos elementos, cubriendo por lo menos el arco de 180º superior. Por lo tanto esta protección podrá tener aproximadamente la forma lateral de un semicilindro o bien de un semitronco visto lateralmente con inclinación hacia adelante.

2. Está permitido ubicar la protección cubrevolante fija a la carrocería. En este caso las dimensiones serán las mismas que las especificadas en el punto 1 del presente artículo, cubriendo un arco de 180º por encima del plano horizontal que pasa por el eje del volante del motor.



18. EJE CARDAN: Libre. En torno a dicho eje cardan, en forma aproximadamente concéntrica y tan cercanamente como la amplitud de la oscilación vertical del mencionado eje cardan lo permita, deberá obligatoriamente colocarse, por lo menos, un arco de retención que lo contenga en el caso eventual de que el acoplamiento estriado del cardan se cortase.

19. LLANTAS: 15 x 8, 15 x 10, 16 x 8 y 16 x 10 de chapa o aleación de se 16 ocuparan cubiertas N/A DE PERFIL BAJO PROVISTAS POR LA CATEGORIA

20. NEUMATICOS: Serán de la marca NA, provistos por la categoría. Se podrá adquirir en la primer carrera un cupo de hasta seis neumáticos, luego dos neumáticos por cada tres carreras corridas y dos por rotura al año.

21. EMPLAZAMIENTO DEL MOTOR: Deberá mantener su posición, ubicación e inclinación original de fabrica del modelo y marca del motor declarado. Se podrá cambiar el material de los montantes pero no sus anclajes. Para la marca Torino se permite desplazar el motor al segundo anclaje que posee el block. Para la Marca Dodge, se permite desplazar hacia atrás 150 mm., manteniendo inclinación y altura original.

22. PARTES ELECTRICAS

1. Dínamo y/o alternador, optativo su emplazamiento.

2. Motor de arranque, obligatorio su emplazamiento y en perfecto funcionamiento.

3. Distribuidor es libre, prohibiéndose todo tipo de transistorizado, electrónico o magnético.

4. La instalación eléctrica es libre pero de segura construcción y bien sujeta al bastidor.

5. El circuito de la luz "stop" ser accionado únicamente por su correspondiente interruptor automático al accionar el pedal del freno, por lo tanto no deberá contar con ningún interruptor manual al alcance del piloto y/o acompañante.

23. CAJA DE VELOCIDADES: Para todas las marcas el tipo de caja a emplear será únicamente la siguiente:

TIPO Y MARCA: ZF SA-5A con las siguientes relaciones:

PRIMERA: 2.83 a 1 34-13 127.20º

SEGUNDA: 1.85 a 1 29-17 194.60º

TERCERA: 1.38 a 1 28-22 260.86º

CUARTA: 1.00 a 1 24-26 360.00º

1. Su carcasa principal y extensión de cola deberá ser original como así también las relaciones de sus marchas.



2. Selector de cambio y varillajes externos libre, prohibiéndose selector de cambios secuencial.

24. EMBRAGUE: Libre.

25. MOTORES DE HASTA 3.900 CM3: CHEVROLET 230 - TORNADO 380 - FALCON 221 - VALIANT 225 – TORINO (7 bancadas tapa 7 bancadas). Debido a las dificultades y altos costos para conseguir repuestos:

Se autoriza a las marcas Dodge y Torino a utilizar los motores Ford y Chevrolet. Las marcas que utilizan dichos motores se les autorizará usar únicamente la caja marca ZF-SA-5A con las relaciones autorizadas en el reglamento general.

1. Cilindrada: Está permitido aumentar la cilindrada original rectificando los cilindros hasta 0,60 de la medida original para todas las marcas.

Diámetros de cilindros original:

	STD	MAX. PERMITIDA
CHEVROLET	98,430 mm	100,154mm
FALCON	93,472 mm	95,196mm
TORNADO y TORINO 7B	84,937 mm	86,661mm.
VALIANT	86,360 mm	88,084mm
DODGE	86,360 mm	88,084mm

2. Alzada de válvula:

CHEVROLET	9.70 + 0.20 mm Máxima
FALCON	10.90 + 0.20 mm Máxima
DODGE	11.00 + 0.20 mm Máxima
TORNADO y TORINO 7B	10.30 + 0.20 mm Máxima

Se medirá sin luz, colocando comparador centesimal en el platillo de la válvula y cargándolo una (1) centésima.

3. Relación de compresión: será 9:1 para todas las marcas, Excepto automóvil Ford Falcón CON TAPA CHICA 9.5 a 1. SERA MEDIDO CON SISTEMA LISSO SILBADOR.

4. Arbol de levas: Es libre pero conservando su posición y ubicación original del motor en uso. No se permite montar sobre rodillos. Cruce libre,

5. Tapa de cilindros: Se deberá emplear la tapa de cilindros original producida en gran serie (mínimo 1.000 unidades idénticas) por las fábricas argentinas de las marcas permitidas y declaradas en el presente reglamento y distribuidas al público a través de sus concesionarias. Las mismas deberán estar comprendidas dentro de los modelos de los motores autorizados por el presente reglamento.

SE PERMITE:



1. Trabajar los conductos de ingresos y egresos de gases y cámaras de combustión.
2. Cepillar el plano que asienta contra el block manteniendo el mismo paralelo al original.
3. Encasquillar los asientos de válvulas con cualquier material a nivel del cielo de la tapa.
4. fresar los alojamientos de los resortes de válvulas.
5. embujar o reemplazar con cualquier material las guías de válvulas a condición de que se mantenga su inclinación y/o ubicación original de las mismas.
6. colocar entre-rosas entre las bujías sin variar la posición e inclinación original de las mismas.
7. Las modificaciones necesarias en las tapas de Chevrolet para la adaptación de los balancines de Falcon y/o F-100.

SE PROHIBE:

8. El agregado de cualquier tipo de material en los conductos de admisión, escape y cámara de combustión. La reparación de alguna fisura no se considera agregado de material siempre y cuando, dicha reparación, sea autorizada por escrito por la Comisión Técnica.

Para Ford Falcon se permite un tabique en el tercer y cuarto cilindro, el mismo estará incorporado al múltiple de escape y penetrará hasta el borde interior de la tapa de cilindros.

9. Eliminar la junta que sella la tapa de cilindros con el block.

NOTA ACLARATORIA: Se deja expresamente aclarado que las tapas de cilindros permitidas son las siguientes:

FORD FALCON: Las que son de una sola pieza con el múltiple de admisión
IRAN CON BRIDA 37 Y 9.5 A 1 COMPRECION.

SE AUTORIZA el emplazamiento de las tapas de cilindros del Falcon SPRINT SIN NINGUN TIPO DE TRABAJO NI ARENADO NI GRANALLADO, IRAN CON VALVULAS DIAMETRO ORIGINAL ADMICION 42.20 Y ESCAPE 35.20

(IRAN CON BRIDA 35 Y 9 A 1 DE COMPRECION.

TORNADO: Se permite utilizar las tapas que equipan el motor de 7 bancadas.

DODGE-VALIANT: Todas.

Las tapas de cilindros fabricadas después de los modelos permitidos en el presente reglamento y que mantengan las mismas características, material y diseño idéntico a las mencionadas, son permitidas.

10. Múltiple de admisión: Original únicamente y que hayan sido para montar un



carburador de 1 (una) sola boca permitiéndose: excepto Dodge slant six ,permite multiple de admisión de 2 bocas con base adaptadora.

1. Trabajar libremente su interior a condición de que no se agregue ningún tipo de material.
2. Para aquellos múltiples solidarios con la tapa de cilindros, se le permite extraer los tapones expansivos de sus extremos para facilitar su trabajo interior, no debiendo alterar las medidas de sus alojamientos.
Se prohíbe:
 1. Cortar, seccionar, agujerear, soldar y/o eliminar números, marcas o señales identificatorias impresas y/o relieve en los mismos.
 2. Alterar su posición y/o ubicación original como así también sus medidas exteriores.
6. Caño de escape: No deberá sobresalir a los costados del vehículo mas de 10 cms. Y no deberán estar orientados hacia el suelo ni tampoco hacia los neumáticos.
7. Volante motor: Deberá conservar el diámetro original del motor en uso y su correspondiente corona de arranque.
8. Botadores: Prohibido a rodillo y trabarlos, deben girar libremente.
9. Lubricación: Libre.
10. Bomba de agua: Original del motor en uso o sus similares de fabricación no original.
11. Cigüeñal: Deberá ser el original del motor en uso permitido en el presente reglamento. SE PERMITE AL DODGE MOTOR SLANT SIX ALIVIANAR EL CIGÜEÑAL ORIGINAL Y CONTRAPESAR.

SE PERMITE:

1. Su recuperación a medida standard
2. Quitar material para su balanceo siempre y cuando no se exceda los 200 grs. En su peso original.
3. Se permite sus tratamientos térmicos.
4. Los pesos mínimos de los cigüeñales serán los siguientes:

DODGE-VALIANT	24.000 KGS.
CHEVROLET	22,600 KGS.
FORD	21,600 KGS.
TORNADO y TORINO	31,800 KGS.

5. Las reformas necesarias para la adaptación de bielas por intercambios de las mismas, sin que ello implique modificación del recorrido.



SE PROHIBE:

6. Eliminar marcas impresas en el mismo a los efectos de poder identificar la pieza como repuesto original.

Tolerancia en su recorrido 3 (tres) décimas en más o en menos.

Recorridos originales:

CHEVROLET:	82,550 mm.
FALCON:	87,884 mm.
TORNADO y TORINO:	111,125 mm.
VALIANT:	104,700 mm.
DODGE:	104,700 mm.

12. Bielas: Originales o especiales de fabricación nacional con marcas visibles.

Debiendo mantener los entrecentros de las ya reglamentadas. Se permite su contrapesado

Los pesos mínimos serán los siguientes:

DODGE-VALIANT	600grs.
CHEVROLET	490grs.
FORD	490grs.
TORNADO y TORINO	600grs.

El peso de la biela se tomará sin cojinete, con la correspondiente tapa bulón y tuerca.

13. Pistones: No deberán sobrepasar el plano superior del block a excepción del Tornado.

14. Block de cilindros: Se deberá emplear el block original de la marca y modelo permitido del presente reglamento, o de los modelos posteriores, siempre y cuando mantengan las mismas características, material y construcción idéntica a los modelos permitidos.

SE PERMITE:

1. Ranurar los alojamientos de los cojinetes de bancada, como así también agrandar los conductos de aceite a los efectos de aumentar el caudal de aceite.

2. Cepillar o rectificar el plano superior manteniendo el mismo paralelo al original.

3. practicar rebajes en la parte superior de las camisas a los efectos de evitar que las válvula lleguen a tocar en las mismas, con la expresa condición de que si se practican dichos rebajes, deberán reducir (un) 1mm. el diámetro de la brida limitadora.

4. Agrandar y/o embujar los alojamientos de los botadores.

15. BALANCINES: Deberán ser los originales de los modelos permitidos en el presente reglamento. Unicamente está permitido rectificar la superficie de contacto con las válvulas y/o el árbol de levas y colocar contratueras en los registros de regulación. A fin de precintar el eje de los balancines se deberán perforar por lo menos dos (2) tornillos o espárragos correspondientes a distintos cilindros.

ACLARACION: Para los motores Dodge-Valiant los balancines son libres, a



condición de que no sean del sistema de rodillos. Para los motores de la marca Chevrolet se le permite emplazar el sistema de balancines y eje Ford Falcon y/o F- 100, permitiéndose las reformas necesarias para su adaptación. Para los motores Torino o Tornado se permite cambiar los platillos y/o rellenado y posteriormente rectificado.

En todos los casos está permitido instalar dispositivos adicionales para aumentar la seguridad del funcionamiento.

Para la marca Ford Falcon se permite embujar su interior manteniendo su centricidad.

16. Válvulas: Originales o del tipo GNC, prohibido su mecanizado. Cantidad, posición y ubicación, original siendo sus medidas de cabezas para las de admisión las siguientes:

FORD FALCON - VALIANT - CHEVROLET:	44 mm. máximos.
TORNADO:	48 mm. Máximos.

17. Distribución: Libre.

18. Cubre volante: Original del motor en uso, permitiéndose el intercambio entre los modelos de la marca permitido en el presente reglamento.

19. Carburador: Deberá ser de (una) 1 sola boca, de fabricación nacional de gran serie (Holley/Galileo) y que originalmente hayan equipado a automóviles y/o pick-up nacionales. Deberán ser standard exterior, interior libre con difusor original de 33mm. de diámetro máximo.

20. Combustibles: Nafta de uso comercial en vehículos terrestres, sin ningún tipo de agregado de cualquier aditivo, el mismo será controlado por un instrumento provisto por la federación.

7. FILTRO DE AIRE: Permitido filtro o toma de aire dinámica, para ello se autoriza presurizar cuba de carburado

8. TUBO DE EMPALME O TORRETA: Entre el carburador y la brida se permite interponer un tubo de empalme (torreta) de libre material y diseño. La distancia entre el plano superficial de la brida más alejada de la base del carburador, al eje de la mariposa del mismo, deberá ser máximo (cien) 100mm. La junta de montaje de la brida, tubo de empalme y carburador, no deberá superar los (tres) 3mm. de espesor.

9. BRIDA LIMITADORA: Es obligatorio el montaje de una brida metálica removible, con un orificio cilíndrico y perpendiculares a la superficie de la brida, por cuyo orificio deberá pasar la totalidad de la mezcla aire-combustible para la alimentación del motor. Su forma exterior puede ser como la base del carburador o cilíndrica y tener un espesor de (diez) 10mm. en toda su superficie, con una tolerancia de 0,5mm. en más o en menos. Los diámetros máximos permitidos deberán ser los siguientes:

FORD FALCON	37mm. DIAMETRO MAXIMO
DODGE-VALIANT	41mm. DIAMETRO MAXIMO
CHEVROLET 400	35mm. DIAMETRO MAXIMO



CHEVY

35mm. DIAMETRO MAXIMO

10. OBLIGACIONES GENERICAS:

1. Espejo retrovisor: Es obligatorio que dentro del habitáculo halla un espejo retrovisor que permita al piloto ver a través de la luneta trasera, así mismo, es obligatorio el montaje de un espejo retrovisor externo sobre ambos lados.

2. LUZ DE STOP: Se deberán colocar dentro del habitáculo aproximadamente en la mitad de la luneta dos luces de frenos, una por lado de por lo menos 80mm de lado o redondo de 90mm de diámetro de color rojo. Esta deberá ser accionadas solo por el pedal de freno, también se colocará una luz central en la parte superior de la luneta de color ámbar que funcionará con el motor en marcha. Todas éstas equipadas con lámparas de 21 Watts.

3. Extintor de incendio: Es obligatorio llevar a bordo del vehículo un extintor de incendio de por lo menos de 2 (dos) kgs. de carga útil de espuma liquida. También puede repartirse la carga en dos extintores. Los extintores deberán estar bien sujetos al piso del vehículo o a la jaula antivuelco, pero de fácil extracción en caso de emergencia. Se recomienda la instalación de un equipo de extinción automática con toberas orientadas hacia el motor, otra al tanque de combustible y una tercera al interior del habitáculo, pudiendo tener dos manivelas de accionamiento, una al alcance del piloto y copiloto y otra en el exterior para que pueda ser accionada por el equipo de salvataje.

4. Llave corta corriente general: En el puesto de conducción del habitáculo y al alcance del piloto, deberá existir una llave de corte general de corriente de la batería debiendo interrumpir el cable masa. En la zona exterior central baja del parabrisas, deberá existir otra llave de corte general de corriente conectadas en serie con la anterior, de manera que pueda ser accionada en caso de accidente, por personas que intentasen el socorro.

Está última llave deberá poseer en sus adyacencias las posiciones "conectadas" y "desconectadas".

5. Cinturones de seguridad: Deberán tener un mínimo de 4 anclajes de marca reconocida, de 3" de ancho, HOMOLOGADOS, anclados al casco y/o a la jaula.

6. Bulonería de piezas vitales: En todas aquellas piezas cuyo desprendimiento pudiera comprometer la estabilidad del automóvil y con ello la seguridad de sus ocupantes, demás participantes y público, se deberá utilizar bulonería de alta resistencia y seguras.

7. Protección de partes lesivas: Todas las partes del habitáculo y de la jaula antivuelco, que durante un choque o vuelco pudieran resultar lesivas, deberán estar convenientemente acolchadas.

8. Números distintivos: Obligatorio. Pintado en los cristales de las puertas traseras y otro en el capot. Los números deberán ser de trazo recto y de 50mm. de ancho y de un color que contraste con los colores del coche, preferentemente de número negro y fondo blanco.

9. Los autos deberán llevar sus cubrepuertas confeccionadas en chapa.



10. Para su seguridad y a los efectos de contener al piloto y acompañante en caso de vuelco, los autos deberán tener una malla protectora que estará sujeta al arco de la jaula antivuelco y que será confeccionada de modo tal que sea desmontable para facilitar el ingreso al vehículo. El material de dicha malla deberá ser de hilo de seda trenzado de por lo menos de 4 (cuatro) mm. de diámetro, del utilizado en la construcción de las redes de pescar.

11. Todo automóvil se deberá presentar en cada competencia, sin golpes, raspones y/o abolladuras de competencias anteriores y se deberá presentar debidamente pintado.

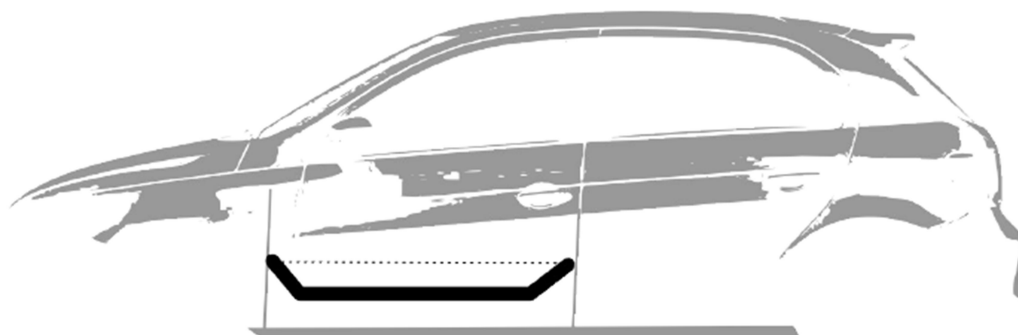
11. LASTRE: Debe ser declarado al Comisario Técnico en la revisión previa, debidamente abulonado y dicho bulón deberá contar con orificios para su precintado. Deberán ser confeccionados de material: plomo e irán ubicados entre el tanque de combustible y el zócalo trasero del baúl y dentro de éste.

12. LUGARES DE PRECINTADO:

- 1.** Tapa de cilindros
- 2.** Base de carburador, torreta y brida y múltiple de admisión.
- 3.** Caja de velocidades
- 4.** Eje de balancines (para Chevrolet que utilicen balancines originales se precintará dos bulones de la tapa de valvulas).

ACLARACION: Los pilotos deberán tener en cuenta cada lugar de precintado y traer los agujeros ya realizados. También se debe tener en cuenta que la rotura del precinto o su alambre es responsabilidad de cada piloto y su rotura implica la pérdida del tiempo de clasificación o resultado obtenido en carrera.

13. DISPOSICIONES GENERALES: Todo automóvil, por lo menos una semana antes de su primera participación en competencias, deberá ser presentado ante la Comisión Técnica de la Fiscalizadora para su verificación, confección de la ficha de homologación y su correspondiente habilitación. Lo mismo deberá hacerse luego de toda modificación importante que involucre a elementos no libres que hallan sido realizadas con posterioridad a su última verificación técnica. Si la interpretación de algún término pudiese dar origen a dudas, se solicita que el constructor, preparador o concurrente de un automóvil, se abstenga de interpretarlos según su propio y personal criterio. En tal caso se sugiere que, mediante nota, se solicite la correspondiente aclaración a fin, de que a través de su Comisión Técnica se expida al respecto mediante un informe, del cual se conservará copia. Dicho informe será la única constancia válida para el constructor, preparador y/o concurrente, en caso de que existan objeciones a cerca del punto consultado. Los Comisarios Técnicos encargados de la inspección previa de los automóviles a una competencia, darán validez exclusivamente a todas las objeciones que estén respaldadas por las recomendaciones técnicas exclusivamente emitidas por escrito. La Fiscalizadora, se reserva el derecho de modificar o aclarar cualquier punto del reglamento siempre y cuando se estime que con la intervención, se proteja el derecho de todos los participantes.



Opcional: Caños laterales protectores
Altura Máxima 300mm | Altura Mínima 200mm

14. SEGURIDAD: Cada carpa deberá tener un extintor de 3 Kgs. Mínimo apto para instalaciones eléctricas por cada auto que esté en esa carpa. Estos extintores deben estar a la vista y podrán ser requeridos por el Comisario Deportivo.

15. LASTRES POR CAMBIOS DE ELEMENTOS: Para todas las categorías

CAMBIO DE MOTOR 40 Kg. de lastre.

CAMBIO DE TAPA DE CILINDRO 20 Kg. de lastre.

La comisión técnica. Se reserva el derecho de modificar o aclarar cualquier punto del presente reglamento, siempre y cuando se estime que con la intervención se proteja el derecho de los participantes. Los pilotos deberán demostrar en forma fehaciente el origen de las piezas que no están encuadradas dentro del presente reglamento y/o su origen sea de fabricación dudosa.

HANDICAP: VER EN EL REGLAMENTO PARTICULAR DE PRUEBA PARA CADA CATEGORIA .

REGLAMENTO ABIERTO

EL SISTEMA DE REVISION TECNICA FINAL SERA A BOLILLERO LOS ELEMENTOS A REVISAR SE DECLARARAN EN UNA PIZARRA Y SE EXTRAERAN 2 BOLILLAS MAS UN ELEMENTO A DISPOSICIÓN DEL TECNICO.