

**REGLAMENTO
TÉCNICO**

**TURISMO
CARRETERA
CUYANO**

AÑO 2026



Contenido

ARTICULO 1: AUTOMÓVILES ADMITIDOS.....	3
ARTÍCULO 2: CARROCERÍA Y CASCO	4
SUSPENSIÓN.....	9
ARTÍCULO 5 - SUSPENSIÓN TRASERA	11
ARTÍCULO 7 – DESPEJE DEL PISO	12
ARTÍCULO 8 - TROCHA DELANTERA Y TRASERA.....	13
MOTOR.....	13
ARTICULO 27 - ENCENDIDO.....	25
SISTEMA ELÉCTRICO	25
SISTEMA DE ALIMENTACIÓN.....	26
SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	27
SISTEMA DE LUBRICACIÓN.....	28
TRANSMISIÓN	28
FRENOS	30
DIRECCIÓN	31
SEGURIDAD.....	32
ARTÍCULO 63 - PESO DEL VEHICULO	35
ARTÍCULO 67 - JAULA ANTIVUELCO	36



VIGENCIA

Este Reglamento tendrá vigencia desde el 1 de Enero y hasta al 31 de Diciembre del año 2026.

Se deja expresa constancia que todo lo que no figura en el presente reglamento como permitido, deberá ser original de fábrica manteniendo su forma, tamaño, dimensión peso y material ídem al original y queda prohibido modificarlo.

Las observaciones efectuadas en el pasaporte técnico, deberán ser obligatoriamente cumplidas para la próxima competencia, donde se inspeccionará en la verificación técnica previa, los ítems observados, en la competencia anterior.

El presente Reglamento Técnico se considera ABIERTO, debido a las modificaciones dispuestas, y que serán evaluadas por la comisión técnica, a fin de efectuar de ser necesario, las correcciones reglamentarias pertinentes.

DISPOSICIONES GENERALES

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

Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito al Técnico de la categoría, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento.

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

Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.

ARTICULO 1: AUTOMÓVILES ADMITIDOS

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

- CHEVROLET 400 Y CHEVY 2 Y 4 PUERTAS (con motor 230 - 194) FORD FALCON Y FAIRLANE (con motor SP 221-221-188) y Motor V8.
- DODGE 2 Y 4 PUERTAS (únicamente motor 6 cilindros)
- TORINO 2 Y 4 PUERTAS (modelos 300 – 380 y 7 bancadas)
- TORINO 2 Y 4 PUERTAS (con motor Ford o motor Chevrolet)
- DODGE 2 Y 4 PUERTAS (motor original), o Motores Ford, o Chevrolet.



ARTÍCULO 2: CARROCERÍA Y CASCO

ES OBLIGATORIO:

Retirar paragolpes delanteros y traseros con sus respectivos soportes.

Reemplazar el conjunto original de guardabarros delanteros, capot de motor, rejilla de ingreso de aire al radiador, y faros delanteros por una pieza que cubra lo antes descripto.

La nueva pieza (trompa) deberá cumplir las siguientes condiciones:

deberá ser homologada por FEMAD, deberá cubrir el vano motor y será de una sola pieza sin contener en su forma ningún perfil o labio adicional, que genere carga aerodinámica.

Se permite canalización de aire, para mejorar la refrigeración, por el lado interior de la trompa. Cualquier modificación que se desee realizar sobre este elemento debe ser autorizada por FEMAD, por escrito.

Se admite usar trompa del modelo usado en Procar 4000 y las actuales en uso. La nueva pieza (trompa) deberá cumplir las siguientes condiciones:

IMPORTANTE: Se permite usar las trompas de nuevo modelo, tal cual las provee el fabricante, es decir sin ningún tipo de elemento fijo o postizo, que genere carga aerodinámica, NO PERMITIDA.

Deberán cubrir la parte delantera del vehículo de la misma forma que las piezas originales, es decir cubrir los mismos elementos que las piezas que reemplazan.

Estarán fijadas al bastidor o partes remanentes de la carrocería, con libre sujeción.

La apertura del sector removible será contra viento.

Ninguna pieza o parte de esta podrá superar el plano horizontal de la parte inferior del parabrisas, salvo la toma dinámica para el carburador. Para la marca Chevrolet se podrá realizar burbuja que permite que no toque la misma ningún lugar el motor.

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

Se deberá reemplazar la tapa de baúl por otra de material libre, debiendo mantener la apertura desde el exterior. Quitar material de insonorización.

Reemplazar parabrisas por uno triple o laminado de seguridad, sujetar la luneta con dos varillas verticales que divida ésta en tres partes. Se permiten fijaciones adicionales para el parabrisas.

Espejos: serán tres uno en el interior del vehículo, el 2º exterior sobre la puerta delantera izquierda y el 3º exterior sobre la puerta delantera derecha. En todos los casos superar los **100mm** cuadrados aproximadamente de espejo.

Se deberá colocar un gancho de remolque de **50 mm** de diámetro interior en la parte trasera y delantera del vehículo. El trasero deberá ser rebatible y tomado firmemente del chasis o anclaje del mismo.

El delantero tendrá que estar situado en la zona donde originalmente se encuentra la torreta de suspensión, o sea éste 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 resistir aún en condiciones de ser arrastrado prescindiendo de al menos de dos de sus neumáticos. Si los mismos se construyen con hierros, 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:

Retirar o modificar sin agregar material la canaleta de goteo.

Reemplazar las puertas traseras por paneles que copien la forma original, que deberán estar soldados a la carrocería, en caso de mantener las puertas originales deberán estar soldadas o abulonadas a la jaula anti-vuelco.

Cortar el piso y colocar una tapa de chapa metálica sobre la caja de velocidades para facilitar la extracción de la misma. Dicha tapa deberá cubrir en su totalidad el espacio sobre el piso, siendo el material de chapa de acero.

Reemplazar vidrios laterales por policarbonato o acrílico transparente e incoloro, con un espesor mínimo de **2.5 mm** pudiéndose remachar al marco exterior de la puerta, se deberá reemplazar la luneta por policarbonato transparente e incoloro. Colocar un tablero instrumental de libre diseño. Bisagras, cerraduras y manijas de puertas: libres, no pudiendo éstas ser alivianadas salvo las bisagras. No está permitido el uso de cerraduras tipo pasador. Se permite el alivianado o eliminado de los refuerzos interiores de las puertas

PERMITIDO: Cortar las puertas, a solo efecto de colocar las protecciones laterales.

Alivianar internamente puertas, habitáculo y baúl, debiendo mantener las formas originales. Modificar el túnel de la caja y cardan en toda su extensión, con el mismo material y espesor al original.

Se deberá colocar una chapa en la zona del respaldo del asiento trasero cubriendo totalmente todos los orificios entre el habitáculo y el baúl, debiendo quedar estancos un compartimento con respecto del otro.

Se autoriza reforzar libremente exteriormente e interiormente el casco del vehículo no alterando su forma original (la posición del chasis, falso chasis o bastidor con respecto a la carrocería deberá ser la original en todas sus medidas y posiciones)



Se autoriza la reforma del casco en su parte trasera para el anclaje de tensores, barras o reactores de la suspensión trasera.

Se autoriza realizar las modificaciones necesarias en el falso chasis trasero al solo efecto de que la suspensión en su recorrido no toquen en el mismo.

Para los vehículos de marca Ford se autoriza eliminar los refuerzos que unen el torpeda y las torretas de suspensión delanteras.

Se autoriza a modificar el travesaño delantero al solo efecto de colocar un balanceador armónico.
Se autoriza unir los extremos delanteros del chasis a fin de reforzar los mismos.

Las ruedas delanteras podrán sobresalir de la línea de la carrocería (respetando las medidas de la trocha correspondiente a cada marca).

Se autoriza a la marca Chevrolet eliminar el taco de goma y el soporte de la carrocería con el bastidor delantero.

Se permite cortar falso chasis en la parte inferior y colocar un refuerzo de hierro para reforzar el mismo, manteniendo la forma original.

Se permite para el modelo Chevy cortar el larguero de chasis para sacar y trabajar el amortiguador delantero

Se permite para todas las marcas eliminar el larguero trasero falso chasis.

Se permite reemplazar pisos originales de cada auto en caso de reparación.

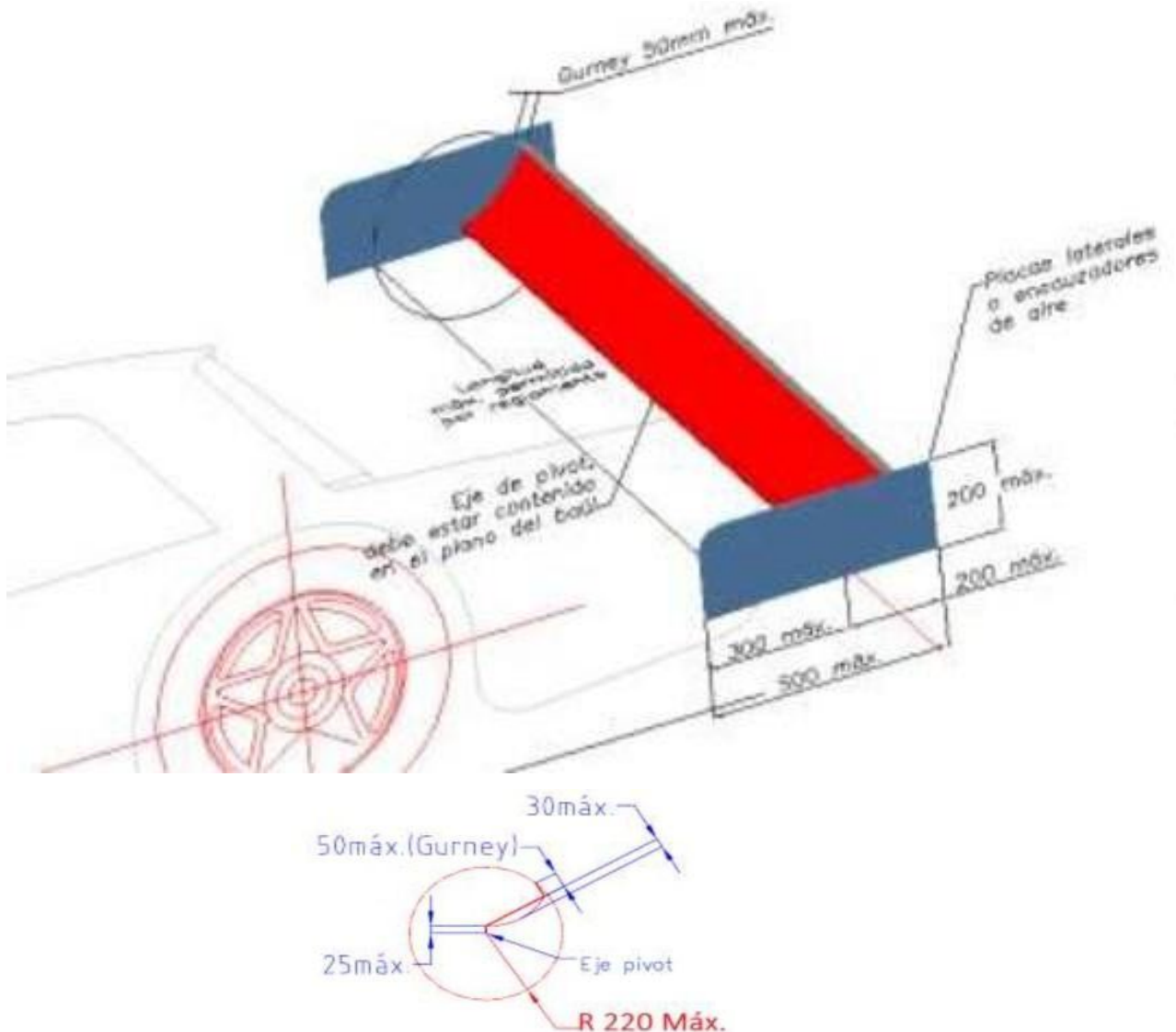
No se permite el piso plano, ni SPOILER delantero.

SPOILER

Se permitirá la adopción o no, de un “ **SPOILER**”, trasero en la tapa del baúl, en dicha tapa se permitirán los refuerzos necesarios para el anclaje del mismo.

El spoiler deberá nacer en la línea de eje de pivot, deberá estar contenido en el plano del baúl y en ningún caso el spoiler podrá sobrepasar el eje de pivot en dirección a la tapa del baúl, deberá ser de un solo segmento (igual perfil en ambos lados), dicho “**SPOILER**” en su parte superior deberá mantener una línea uniforme y horizontal.

El material del mismo será de libre elección, inclusive de materiales compuestos (ver plano adjunto).



Entre la parte inferior del spoiler y la tapa del baúl, no deberá existir pasaje de aire.

POSICION:

Las medidas o cotas máximas deberán ser las siguientes:

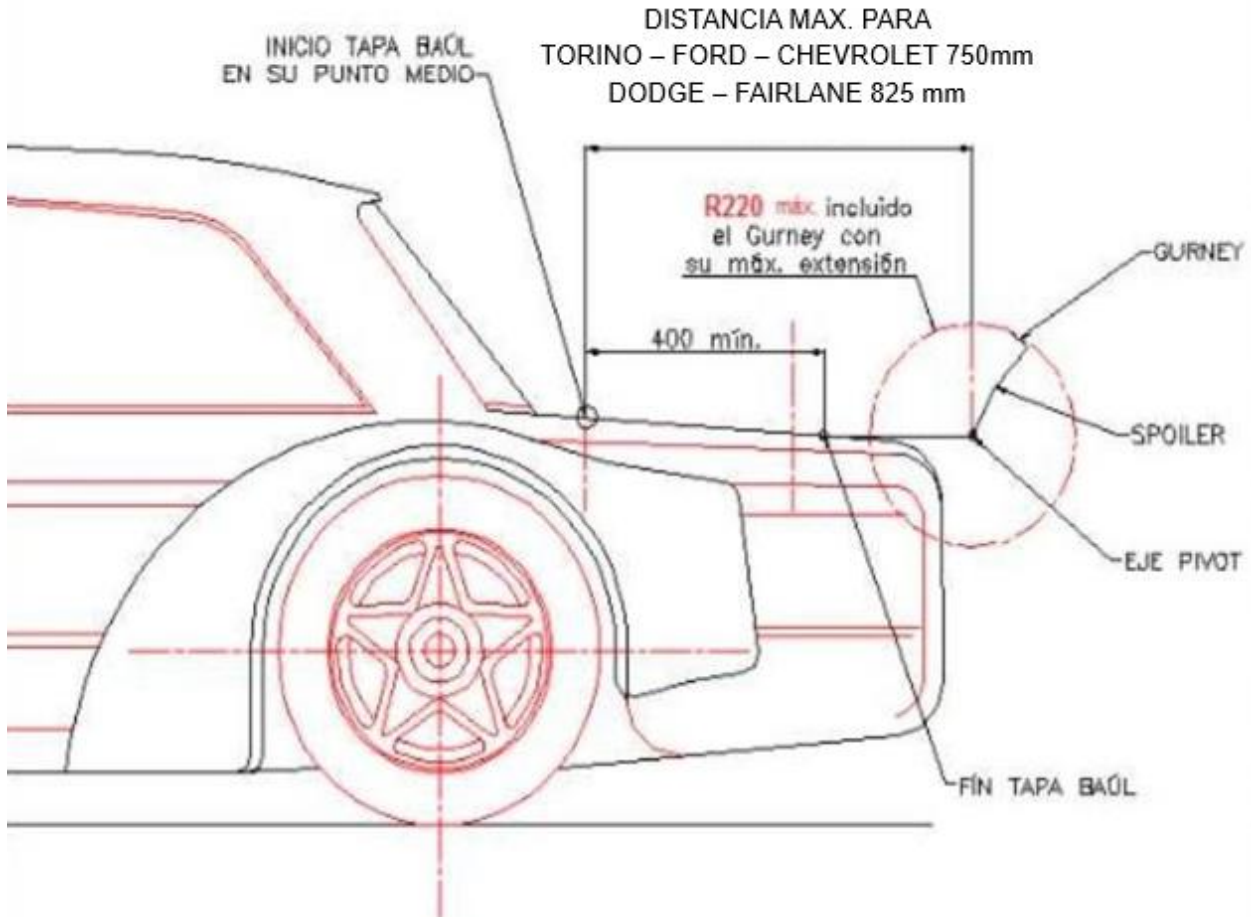
FORD	750 mm.
CHEVROLET	750 mm.
TORINO	750 mm.
DODGE	825 mm.
FAIRLANE	825 mm.

Dicha medida será tomada desde el inicio de la apertura de la tapa de baúl (luego de la luneta trasera y en el centro de la misma) hacia la parte posterior de la misma y hasta la línea imaginaria del eje del pivot del “**SPOILER**”.

Se autoriza al Ford Falcon la prolongación de la parte superior del baúl (ver plano), 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 del baúl en punto medio, de ser necesario está permitido reforzar esta prolongación, él o los refuerzos deberán ser puntales y estar ubicados en la parte trasera inferior.



LARGO SPOILER:

Las medidas deberán ser las siguientes:

FORD	1.700 mm.
CHEVROLET	1.550 mm.
TORINO	1.700 mm.
DODGE	1.550 mm.
FAIRLINE	1.700 mm.

ALTURA DEL SPOILER:

Las medidas o cotas incluido el Gurney (optativo) deberán ser las siguientes:

FORD	250 mm.
CHEVROLET	250 mm.
TORINO	250 mm.
DODGE	250 mm.
FAIRLANE	250 mm.



La medida de control de la mencionada dimensión se efectuará tomando la longitud total en dirección longitudinal al automóvil, incluido el Gurney en su máxima extensión.

ADICIONAL Torino: Lateral de alerón 500 x 250 mm.

Se autoriza a usar un deflector de aire en los autos Torino y Falcón en la parte superior y al final del techo.

SUSPENSIÓN

ARTÍCULO 3 - SUSPENSIÓN DELANTERA

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

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

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

Se permite reforzar las parrillas originales, adosando planchuelas de acero.-

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

Espirales libres, se permite el uso de espirales concéntricos tipo coil-overs, para todas las marcas. Se autoriza adaptar un sistema de rosca sobre los planos de apoyo a fin de variar la altura del vehículo.

Se permite retocar parrilla solamente para permitir pasaje del espiral de suspensión si fuese necesario.

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

El eje de parrilla podrá ser de libre material y espesor.

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

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



Barra anti roldo. Se podrá colocar solamente una (1) barra anti roldo de libre diseño, posición y material. Libre ubicación. Se permite el sistema de cuchillas.

Se autoriza la colocación de correctores de avance y comba.

Para las marcas FORD, DODGE, TORINO Y **CHEVROLET** se permite alargar las parrillas inferiores y superiores en **25mm** , o reemplazar las del modelo FORD FALCON por las del FORD FAIRLANE.

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

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

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

Anclajes de Amortiguador Superior Libre. Anclaje Inferior se podrá desplazar con un máximo de **60mm** del anclaje original.

ARTÍCULO 4 - MASA DELANTERA Y PUNTA DE EJE

Masa delantera y trasera formato libre, material acero.

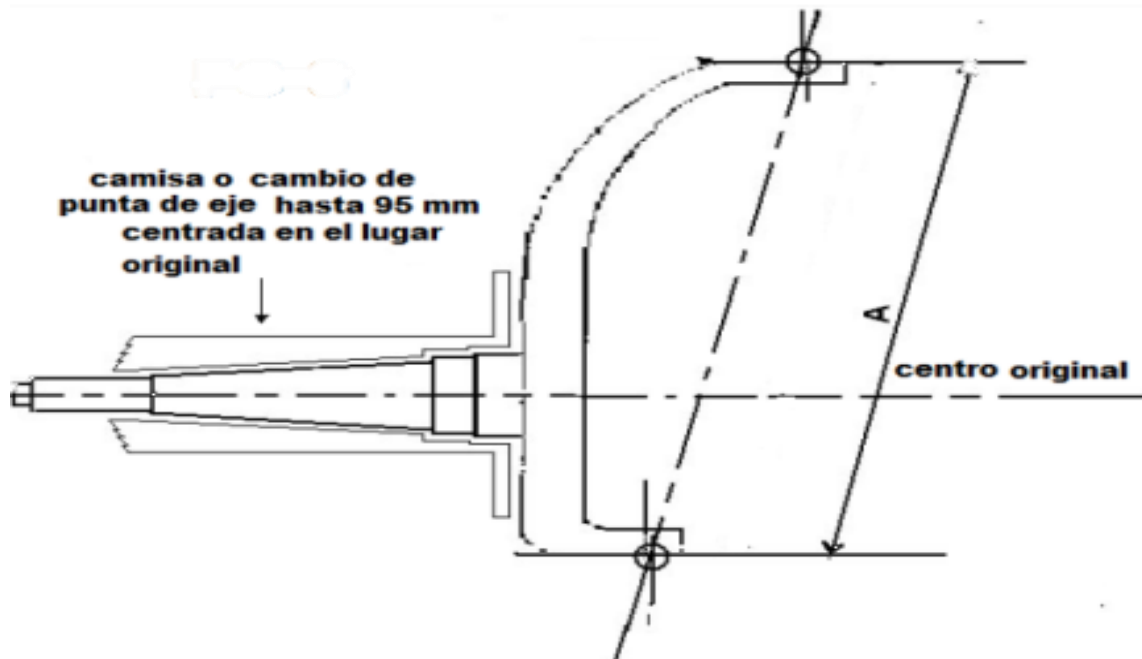
Es obligatorio el uso de un espaciador entre las dos pistas o cubetas interiores de los cojinetes o rodillos, de longitud calibrada, con el juego necesario, con el objeto de que las tuercas de fijación queden precargadas permanentemente, y no se aflojen. Masa de acero. Dichas tuercas deberán contar con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

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 y 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
FORD	220 mm
DODGE	200 mm
TORINO	220 mm

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

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.



PRECARGA :Se autoriza el uso de precarga mecánica delantera y trasera.

EXTREMOS Y BARRAS

Son de libre diseño.

Para la marca Dodge se permite rotular en el brazo Ackerman

REGLAJES DE ALINEACIÓN

Libres.

Brazo pitman y auxiliar de dirección original o sustituto de repuesto, se permite reforzar.

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

Brazo Ackerman libre material .Se podrá reforzar y realizar las tareas necesarias al solo efecto de que ningún elemento toque con las llantas.

ARTÍCULO 5 - SUSPENSIÓN TRASERA

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

Para las marcas CHEVROLET, DODGE Y FORD: deberán mantenerse los elásticos tomados de los anclajes originales. Solamente el anclaje delantero de los elásticos se puede embutir en el chasis **80 mm**.

Se permite utilizar suplemento entre el elástico y el diferencial de material y forma libre.



Bujes de elásticos de libre material y forma.

Elásticos: libres en cantidad y medida siempre y cuando no sobresalgan de la carrocería.

Tensores y barras libres. Libre anclaje.

Para todas las marcas el espiral es libre, y se desestima la ubicación, Se permite colocar regulador de altura (a rosca). Se permite el espiral concéntrico con el amortiguador y el anclaje para éstos es libre.

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

Se permite corrector de comba y divergencia en mangas del diferencial libre diseño.

ARTICULO 6 - AMORTIGUADORES

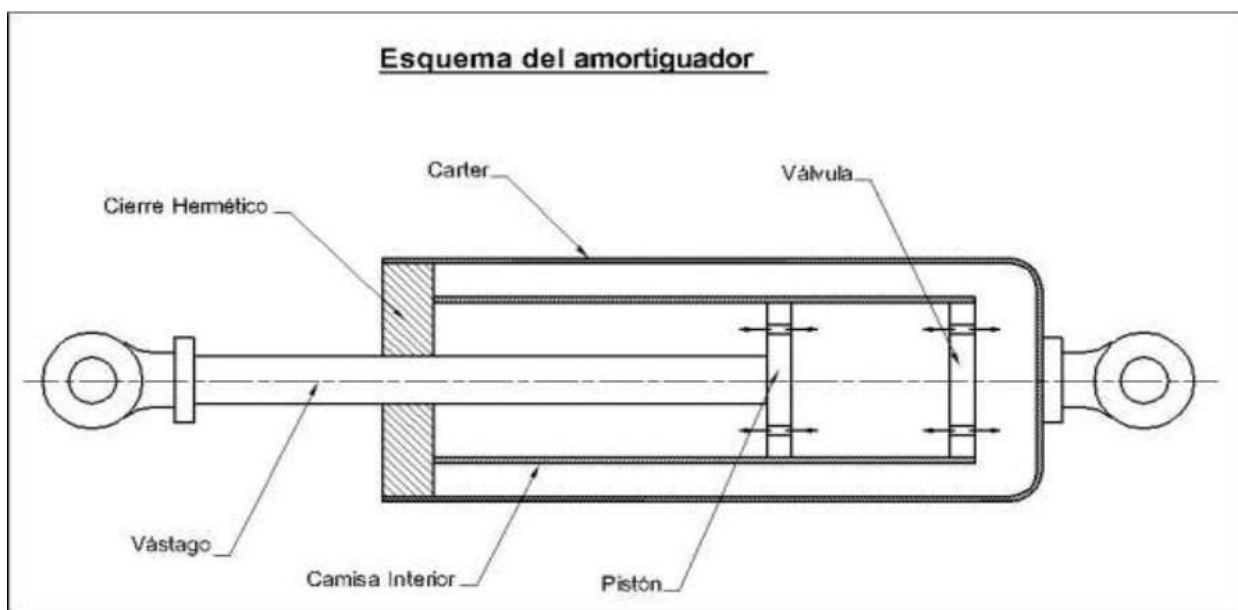
Amortiguadores de fabricación nacional. Sistema bi tubo de pistón único solidario al vástago. Se prohíbe la presurización de cualquier tipo y diseño como así también todo tipo de sistema de regulación.

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

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

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

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



ARTÍCULO 7 – DESPEJE DEL PISO

La altura mínima será de **60 mm** sin tolerancia con piloto sentado en su puesto sin trompa y en el estado que terminó la carrera.

Esta altura será medida con un calibre fijo de **60 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.



En el caso que de que un (1) neumático llegara desinflado ya sea por daño o pinchadura este se podrá reemplazar o inflar con **30lbs**. únicamente si tolerancia.

El calibre de medición será provisto por la categoría.

ARTÍCULO 8 - TROCHA DELANTERA Y TRASERA

Trocha delantera y trasera: Hasta **1960 mm** máxima.

Trocha: Se medirá en la parte superior e inferior del perfil J de la llanta, promediándose ambas medidas. Se permite colocar platinas para regular medida de trocha.

ARTÍCULO 9 - DISTANCIA ENTRE EJES

MARCA Y MODELO	MEDIDA ORIGINAL
CHEVY Coupe y Sedan	2849mm . Máxima
CHEVROLET 400	2824mm . Máxima
FORD FALCON	2810mm . Máxima
FORD FAIRLANE	2980mm . Máxima
DODGE Coupe y Sedan	2849mm . Máxima
TORINO Coupe	2753mm . Máxima

MOTOR

ARTÍCULO 10 - BLOCK DE MOTOR

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

Se permite el block del Chevrolet fabricado por el Sr.Pepino Malizia.

SE PERMITE:

Trabajar libremente los conductos como así también los tapones de agua y aceite, reparar roscas, (conservando sus centros), frezar para pasajes de válvulas (cachas), cojinetes originales o sustitutos de repuesto.

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

En la marca Chevrolet se permite la utilización del block que equipa a la pick- up de fabricación nacional (SEVEL). En la marca Torino se podrá desplazar el motor hacia atrás hasta **400 mm** (sin alterar la posición original del parabrisas, ni el largo total del auto).

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

El alojamiento de los botadores deberá conservar el diámetro original.

Rectificar y / o encamisar los cilindros sin ningún tipo de desplazamiento o inclinación, hasta una cilindrada máxima de **3857cc**.Queda exceptuada la marca DODGE cuya cilindrada máxima es de



4.034 cm³. También queda exceptuada la marca TORINO cuya cilindrada máxima es de **3.999 cm³.**

A continuación, se detalla la cilindrada máxima, para cada marca:

CILINDRADA MAXIMA	
FORD	3857 cm³
CHEVROLET	3857 cm³
DODGE	4034 cm³
TORINO	3999 cm³

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

Se autoriza el frezado de los cilindros al solo efecto de permitir el paso de las válvulas.

ARTÍCULO 11 - CIGUEÑAL

Nacional y original de cada motor. Para la marca CHEVROLET y FORD no se permite cigüeñal de acero.

SE AUTORIZA:

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

Dar dureza, balancear sin agregar material.

Rellenar muñones, tolerancia máxima en la carrera de **+/- 0,5 milímetros**

Balanceo para Ford y Chevrolet, convencional, mediante agujereado con broca en los lugares para tal fin. Prohibidos cigüeñales con muñones huecos.

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

Para la marca DODGE y TORINO, se permite el contrapeso libre y desplazar el volteo para llegar a los **3857 cm³** de cilindrada.

Obligatorio tornillo en la punta del cigüeñal.

Prohibido quitar rugosidad para la marca CHEVROLET y FORD.

Bulonería y mecanizado de roscas libre.



ARTICULO 12 - TAPA DE CILINDROS

La **TAPA DE CILINDROS DE ALUMINIO**, será **OBLIGATORIA** para los motores Ford y Chevrolet, las cuales serán provistas por un solo fabricante y deben tener grabadas las siglas **J.M.S.**, manteniendo su forma original como viene de fábrica, conservando su rugosidad y diseño.

SE PERMITE: Encuadrar los orificios de entrada de conductos de admisión y escape de aquellas tapas que vengan de fábrica más chicas o deformes con respecto al plano descrito en éste reglamento. La medida de dicha cota de trabajo no podrá superar los **5mm** de profundidad.

Se puede maquinar el asiento de válvulas manteniendo los ángulos de **30 o 45 grados**, respetando las medidas interiores del casquillo que son:

CASQUILLOS:

Escape: **32,45mm máximo**

Admisión: **36,80mm máximo**

Casquillos de forma cilíndrica, no se permite forma ovoidal.

Altura de Casquillo: **10.00 mm máximo.**

Se permite mecanizar los conductos desde el plano de la cámara de combustión hacia el interior hasta **30mm máximo.**

SE PERMITE: retocar cámaras de combustión, para equiparar la cubicación (relación de compresión). El lugar de trabajo de la misma será enfrente a la ubicación de la bujía de encendido en forma recta, no sesgada, sin bisel (en caso de tener dudas, consultar con la Comisión Técnica). La bujía debe quedar al ras de la cámara de combustión o retirada de la misma no introducida en ella, diámetro de la misma **14mm.**

Se permite retocar en forma concéntrica la parte superior del asiento de válvulas (material sobre la cámara de combustión) las medidas son las siguientes:

Escape: 46,5 mm

Admisión: 51,7 mm

Medidas de conductos:

Motor Chevrolet

Admisión: **38,5 mm x 67 mm**

Escape Cilindro 1/6: **42,5 mm x 34 mm**



Escape Cilindro 2/3/4/5: 37 mm x 40 mm

Motor Ford

Admisión: 43 mm x 38 mm

Escape: 32 mm x 36 mm

PLANOS ENTRADA BOCAS TAPA DE CILINDROS



TAPA CILINDROS FORD



TAPA CILINDROS CHEVROLET

IMPORTANTE

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

En caso de sufrir alguna rotura de motor que afecte el cielo de la tapa de cilindros de aluminio (previa revisión de la Comisión Técnica) se permitirá reparar solamente la cámara dañada, respetando la forma original de la tapa de cilindros.

En caso de la utilización de la tapa de fundición, para las marcas Torino y Dodge, se autoriza los siguientes puntos:



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

Guías de válvulas libre, excepto tapa de Ford o Chevrolet de aluminio las cuales deberán conservar el largo provisto por el fabricante, debiendo respetar sus ejes originales.

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

Mecanizar el alojamiento de los apoyos de los resortes de válvulas. Se permite suplementar resorte de válvulas sobre alojamiento de libre diámetro y espesor.

Para la marca TORINO se autoriza el uso de la tapa de cilindros del motor 7 bancadas en el motor de 4 bancadas y viceversa.

Se permite colocar entre roscas en el alojamiento de las bujías, debiendo mantener su posición original, medida mínima **14 mm** de diámetro.

Se autoriza rectificar el plano de apoyo de la junta de tapa de válvulas.

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

Se permite colocar guía para centrar múltiple de admisión.

SE PROHIBE: modificar y variar entre centro e inclinación de las válvulas y bujías, como así también el aporte de cualquier tipo de material de relleno en las cámaras, salvo que esté expresamente autorizado. Se autoriza, trabajar cámaras solamente para la marca Dodge y Torino.

Para la marca Torino y Dodge los conductos de admisión y escape serán libres, se permite rellenar y mecanizar las cámaras de combustión para obtener la relación de compresión deseada. Solamente se podrá aportar material a (2) conductos. Prohibido entubado de conductos.

ARTÍCULO 13 - VÁLVULAS

Libres, prohibido válvulas de titanio.

Diámetros máximos por marca:

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

Los ángulos de los asientos de válvula serán los siguientes:

CHEVROLET – DODGE – TORINO..... **45 grados.**

FORD..... **30 ò 45 grados.**



Resortes ,trabas, platillos de válvulas y varillas de válvulas: libres.

ARTÍCULO 14 - BALANCINES

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

Reguladores libres.

Para la marca CHEVROLET y TORINO se podrán reemplazar los espárragos por prisioneros roscados.

Para la marca TORINO se permite suplementar caballete.

Para la marca CHEVROLET se permite el relleno de los balancines en el apoyo de la varilla y de la válvula.

Se autoriza reforzar los balancines.

Para la marca CHEVROLET se permite utilizar balancinera de FORD de acero o similar, relación libre, siempre y cuando mantenga la apertura máxima de **9,96** milímetros (medida sobre la válvula, con sonda).

Se autoriza la colocación de un suplemento debajo de las torretas de balancines de libre material y diseño. Para la marca FORD se permite balancines de acero o similar, relación libre.

Para las marcas CHEVROLET y TORINO se permite modificar el diámetro o su forma de la zona de pivote central del balancín, al solo efecto de evitar bloqueos por la alzada.

Para la marca TORINO se permite, balancín y media caña del motor Ford 4,9 i. En ningún caso los balancines podrán superar, las alzadas máximas de válvulas permitida para cada marca en el presente reglamento.

Para la marca DODGE se permite el trabajado de la tapa de cilindros, para colocar la reforma del nuevo tren de balancines. Se permite balancines de acero, relación libre.

PERMITIDO: Para la Marca DODGE, colocar rulemán en la punta del balancín para evitar roturas, debido a su alzada.

Para todas las marcas se autoriza, el refuerzo de los caballetes del eje de balancines libremente.

Se autoriza el embujado, debiendo mantener los centros originales.

Se permiten balancines de gran serie o similares. Multiplicación libre. Se permite reemplazar resortes de ejes de balancines, por espaciadores de libre material y diseño.

SE PROHIBE: el uso de balancines a rodillo, para la marca FORD Y CHEVROLET.

ARTICULO 15 - MÚLTIPLE DE ADMISIÓN



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

Se permite suprimir calefacción y tomas de vacío.

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

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

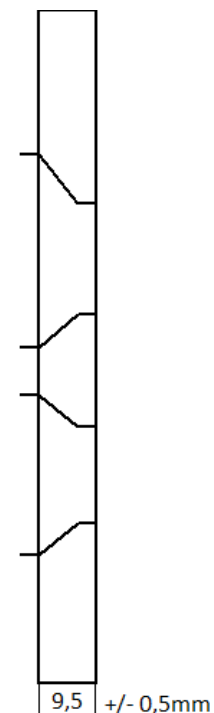
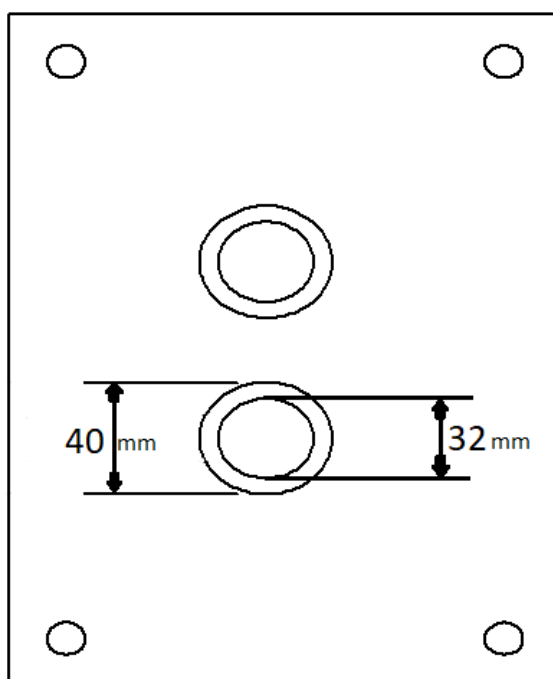
Para todas las marcas del T.C.C., se permite forrar con amianto los múltiples de admisión y los alargadores donde se fijan los carburadores.

Respecto de la plaqueta de separación entre el múltiple y el carburador, de la marca Chevrolet ésta debe ser la original o sustituto de repuesto preferentemente baquelita puede ser de otro, material pero debe respetar medidas. Para la marca CHEVROLET, la altura máxima de dicha plaqueta o separador deberá ser de hasta **15,50 mm**, con juntas. No deberá tener ninguna orientación de la mezcla en su interior en forma fija o postiza. Para la marca TORINO, FORD y DODGE se permite un separador de libre material y diseño y la altura máxima deberá ser de **150mm** con juntas al solo efecto de elevar el carburador. También se permite intercambiar los múltiples entre sus modelos.

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

Para todas las marcas del T.C.C, deberán colocar una brida restrictora sobre el múltiple de admisión de **32mm** uniforme en todo su diámetro y su espesor será de **9.5mm +/- 0.5mm** metálica. Excepto la marca Dodge con motor original Slant Six.

PLANO DE BRIDA





ARTÍCULO 16- ESCAPE

Libre. Se permite sensor de gases (pirómetro). Sonda lambda sin adquisición de datos.

Silenciador en Boxes y Patio de Boxes: Salvo cuando los autos van a salir a la pista a cumplimentar cualquiera de las Pruebas Oficiales que comprenden el evento, en caso de encender el motor de un auto de carrera, este deberá estar obligatoriamente provisto de silenciador. El no cumplimiento de esta disposición será sancionado por los Comisarios Deportivos con una multa de \$ XXX, la cuál será duplicada por cada reincidencia producida en el Campeonato.

ARTÍCULO 17 - PISTONES

Libres.

No deberán tener saliente. Negatividad del mismo libre, pernos de pistón, libres.

ARTÍCULO 18 - AROS

Cantidad original, espesor y material libre.

ARTÍCULO 19 - BIELAS

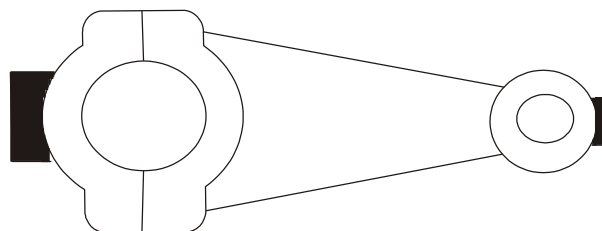
Se permite bielas especiales forjadas, respetando entrecentros originales.

Se permite bielas de gran serie, respetando los entre centros originales.

Se permite utilizar biela de la marca Peugeot modelo 504.

Se permite biela con pie CHEVROLET para DODGE, TORINO y FORD, y biela en modelo Tipo H y Tipo TT y Tipo 2001. Prohibido el uso de aluminio.

Se permite: balancear quitando material solamente en las partes grisadas indicadas en el dibujo adjunto.





Largo de biela original del motor Ford 188	137,40 mm (+/- 0,30 mm)
Largo de biela original del motor Ford 221	130,40 mm (+/- 0,30 mm)
Largo de biela original del motor Chevrolet	144,70 mm (+/- 0,30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 4B	185,02 mm (+/- 0,30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 7B	185,02 mm (+/- 0,30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 7B/2	184.80 mm (+/- 0.30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 4B	177.70 mm (+/- 0.30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 4B	179.20 mm (+/- 0.30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 4B/2	190.00 mm (+/- 0.30 mm)
Largo de biela original del motor Dodge	185.00 mm (+/- 0.30 mm)

Para los motores Ford se permite la biela 188 y R18- M 2000

Juego axial libre.

Se permite embujar biela, para perno flotante.

Perforar para lubricación del perno de pistón.

Reemplazar bulones por otros de libre material y medidas.

Tratamiento de dureza libre.

Para la marca DODGE se permite el uso de la biela del motor TORINO.

Cojinetes originales o sustituto de repuesto. Se permite ranurar para mejorar la lubricación.

ARTICULO 20 - BOTADORES

Botadores Libres. Tapas laterales libres. Prohibidos botadores a rodillo.

ARTÍCULO 21 - ARBOL DE LEVAS

Material, tratamiento de dureza y cruce libre. Medidas máximas de los apoyos y ubicación de la leva original. Para el motor Ford se permite giro invertido.-

ALZADA MAXIMA:

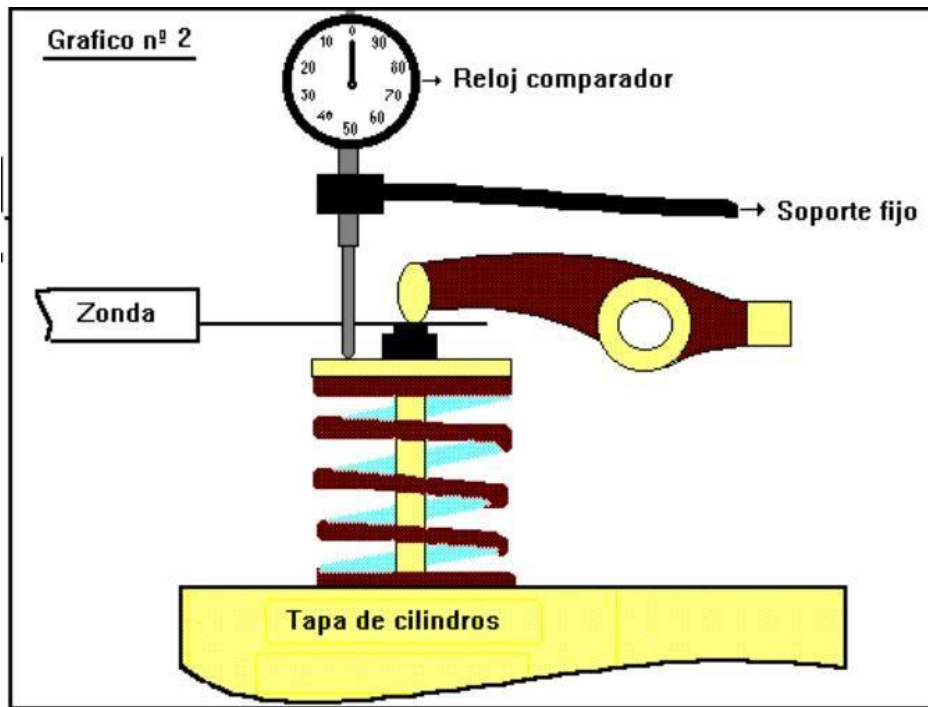
CHEVROLET	Hasta 9,96 mm
DODGE	Hasta 13.80 mm
FORD	Hasta 11.21 mm
TORINO	Hasta 13,80 mm
FORD V8	Hasta 12.50 mm

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

Se procederá a hacer girar el cigüeñal hasta que las válvulas del "cilindro a controlar" se encuentren totalmente cerradas.

Se eliminará la luz existente, mediante la utilización de la sonda correspondiente como se muestra en el gráfico; la cual permanecerá en ésta posición durante la medición.

Se colocará el reloj comparador como se observa en el gráfico; y luego se hará girar el motor hasta registrar el valor de alzada máxima en el mismo.



ARTÍCULO 22 - DISTRIBUCIÓN

Libre.

ARTÍCULO 23 – RETENES Y JUNTAS

Libres, excepto las del múltiple de admisión y escape, que tendrán como máximo **3mm** de espesor. Junta tapa de cilindro debe poseerla.

ARTÍCULO 24 - COMPRESIÓN

Para las marcas FORD Y CHEVROLET, será de hasta **9,0 a 1** .

Para las marcas TORINO Y DODGE, con motor original, será de hasta **10,0 a 1**.

La verificación se efectuará de la siguiente forma:



La medición de la compresión se efectuará con una máquina electrónica marca LISSO única homologada por la CDA, con la cual la Comisión Técnica medirá uno o los seis cilindros a decisión de la misma, sin tolerancia como termina la clasificación, serie o final. Bujía al ras de la cámara.

Para lograr la relación de compresión durante la preparación del motor en el taller, se autoriza el uso de **3,5 mm** de arandelas como máximo, desestimando la arandela original de la bujía.

Tapa de válvulas, laterales y de distribución, libres.

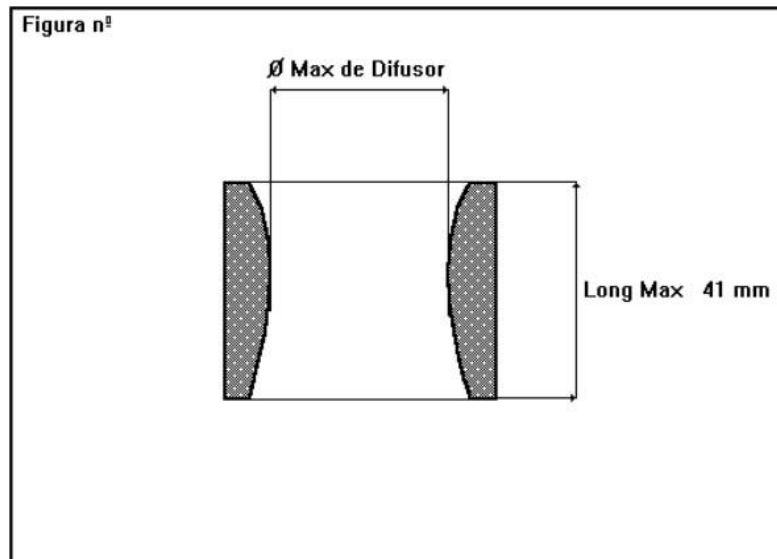
ARTÍCULO 25 - CARBURADOR

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

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

DIÁMETRO MÁXIMO DE DIFUSORES		
FORD	Hasta	32.2 mm
CHEVROLET	Hasta	31.2 mm
TORINO	Hasta	37.0 mm
DODGE	Hasta	31.0 mm

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



Instrucciones para el uso del carburador CARESA



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

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

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

Uso obligatorio de Tubo Emulsionador Penin.

Centrador de mezcla o avioncito, original sin tocar largo total hasta **68 mm**; medida del agujero de la parte superior del centrador hasta **10 mm** de diámetro y medida del diámetro de la parte inferior hasta **12,7 mm**.

Largo del difusor **27,2 +/- 0.5mm** y libre diseño manteniendo las medidas del reglamento TCC:

Todas las medidas son SIN TOLERANCIAS excepto las especificadas.

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

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

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

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

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

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

TOMA DE AIRE: Libre diseño, limitada por su altura máxima de 50mm (desde la base del carburador hasta la base de la toma de aire), tomados desde, donde asiente la base de la trompeta. Para Ford, Dodge y Torino: Altura máxima **400mm** tomados desde la base del Múltiple donde asienta el carburador, a la parte superior de la toma de aire.

ARTÍCULO 26 – DISTRIBUIDOR

Se Permite el uso de distribuidor electrónico de gran serie.

Se permite el uso de Efecto Hall o inductivo.

Prohibido el uso de distribuidor de competición tipo MSD.

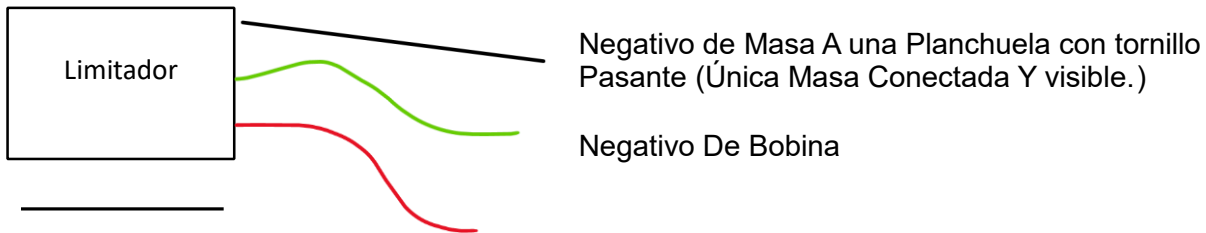
Para la marca Dodge o Torino (Motor Original) se permite el uso de doble platino.



ARTICULO 27 - ENCENDIDO

Bobina libre (cantidad una), cables de bujía libres. **Orden de Encendido: Original 1 -5-3-6 -2-4 Sentido Horario.**

Por decisión de la categoría se incorporará un **limitador electrónico** de revoluciones, cortando las mismas a : **6000rpm** para todas las marcas.



Positivo De Bobina (El Cable de Contacto debe Venir solo desde el tablero de llaves por afuera del corrugado que sea visible y fácil de controlar en cualquier momento del evento. Esa llave de contacto deberá detener el motor en cualquier momento que desee ser controlada)

Se desestima el largo de la ficha de la Instalación siempre y cuando este visible y de fácil control . Prohibido forrar los cable con corrugado o cualquier elemento que no deje visible los 3 cables de la ficha .

Se probarán, colocarán y se precintarán en la Técnica.

IMPORTANTE: cada piloto adquiere uno y lo dejara en poder de la comisión técnica para su sorteo. Al finalizar la competencia los mismos deberán ser devueltos sin excepción, quien no cumpla con éste requisito será sancionado.

Bujias, libres, manteniendo cantidad y posición original prohibido su torneado, diámetro de rosca **14mm**. Debe tener su arandela.

ARTÍCULO 28 - PATAS DE MOTOR Y CAJA

Material y forma libre, debiendo mantener cantidad y ubicación original en FORD y CHEVROLET. Libre posición en su altura.

SISTEMA ELÉCTRICO

ARTÍCULO 29 - BATERÍA

Cantidad original. Deberá estar colocada detrás de las butacas.

Deberá estar sujeta por un marco de hierro con dos tensores de ocho **(8) milímetros** como mínimo, a los que se le colocará por debajo dos (2) arandelas de **30 mm** como mínimo. Se cubrirá con una tapa hermética y antichispa.



ARTÍCULO 30 - LUZ DE STOP

Luz de stop: Es obligatorio el uso de dos faros de color rojo claramente visibles, de excelente intensidad ubicados en la parte trasera del vehículo, en la luneta trasera, debe estar en perfecto estado de funcionamiento, diámetro mínimo **100mm** o **100mm** x lado aproximadamente, con una lámpara de **21w** mínimo.

Deben funcionar solamente a través del pedal de freno.

LUZ DE LLUVIA

Luz de lluvia: Debe estar instalada en el centro de la luneta trasera en la parte superior, de color amarillo intenso, dicha luz se usará exclusivamente en caso de lluvia, niebla, o falta de luz natural. En entrenamientos, clasificación y competencia. Será accionada por el piloto independientemente de la luz de stop. Diámetro mínimo **100 mm** o **100 mm** x lado. Lámpara, mínimo 25 W.

ARTICULO 31 – MOTOR DE ARRANQUE

Ubicación y posición original, en funcionamiento.

Marca libre, preparación interior libre. TORINO posición libre

ARTICULO 32 – INSTRUMENTAL

Libre elección. Permitido reloj cuentavueeltas de motor (RPM), temperatura agua, temperatura de aceite, temperatura gases de escape (pirómetro), presión de aceite, presión de combustible.

Sonda lambda sin adquisición de datos.

NOTA= Cualquier otro instrumento a usar, consultar con comisión técnica de FEMAD .

ARTICULO 33 - GENERADOR DE CORRIENTE

Libres, podrá eliminarse. (Alternador)

ARTÍCULO 34 - LIMPIA PARABRISAS Y LAVA PARABRISAS

Sistema obligatorio y se verificara su perfecto funcionamiento.

Opcional una escobilla del lado del conductor para tener buena visibilidad.

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

SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

ARTÍCULO 35 - TANQUE DE COMBUSTIBLE

Deberá ser uno solo, **preferentemente de competición** o de libre diseño con una sola boca de llenado en la parte superior, deberá tener lugar y orificio para precinto, ubicado en el interior del



baúl con dos respiraderos, sujeto con dos sunchos longitudinales y uno transversal. Entre el tanque y la cola del vehículo deberá haber una distancia mínima de **400mm**. El tubo chupador deberá estar en la parte superior. Prohibido el uso de medidores eléctricos.

Cañería de combustible metálica o mallada bien sujeta y protegida.
Es obligatorio el uso de conexiones roscadas de alta presión.
Filtro de nafta metálico, cantidad libre.
Ubicación en el baúl o vano motor.

ARTÍCULO 36 - BOMBA DE NAFTA

Libres, eléctrica o mecánica.
Ubicación en el baúl con su correspondiente protección o vano motor.

ARTICULO 37 - COMBUSTIBLE

Es OBLIGATORIO el uso de Combustible de expendio comercial. El único permitido es **INFINIA YPF** No se permite el uso de aditivos al combustible. La verificación técnica se podrá realizar en cualquier momento en Parque Cerrado, y el combustible extraído del vehículo deberá encontrarse dentro de los parámetros que posee la comisión técnica. **Decisión técnica inapelable.**

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

ARTÍCULO 38 - BOMBA DE AGUA

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

Circuito de refrigeración libre. Termostato libre, se puede eliminar.

Mangueras: Libre de máxima seguridad.

ARTÍCULO 39- RADIADOR DE AGUA

Cantidad, anclaje y diseño libre.

Ubicación en el vano motor, delante del motor.

ARTÍCULO 40 - RADIADOR DE ACEITE

Libre en cantidad, diseño y anclaje, con conexiones roscadas de alta presión.
Ubicación en el vano motor.

ARTÍCULO 41 - POLEAS Y CORREAS

Libres.



SISTEMA DE LUBRICACIÓN

ARTÍCULO 42- BOMBA DE ACEITE Y RECUPERADOR

Bomba de aceite libre, ubicación libre.

Todos los respiraderos del motor deberán colocarse en un recipiente recuperador con venteo en la parte superior, capacidad mínima de **2** litros.

Se autoriza el sistema de cárter seco, el recipiente de aceite su ubicación es libre.

ARTÍCULO 43 - CARTER

Libre.

Filtro de aceite, libre ubicación en el vano motor.

TRANSMISIÓN

ARTICULO 44 - VOLANTE DE MOTOR

Libre diseño, debiendo mantener su diámetro original, con corona de arranque.

Material acero.

Protección cubre volante:

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

ARTÍCULO 45 – EMBRAGUE

Libre, comando libre.

ARTÍCULO 46 - CAJA DE VELOCIDADES

Se permite el uso de la caja ZF

Se autoriza para todas las marcas, caja de velocidad ZF relaciones **2.83**, dichas relaciones serán, de cuatro velocidades hacia delante y una velocidad hacia atrás.

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.



Se autoriza a usar engranajes con dientes helicoidales o rectos. Se puede usar clanes o frenos de sincronizado.

Selectora de cambio: libre diseño, no secuencial.

ARTÍCULO 47 – CARDAN

Libre.

Es obligatorio colocar una protección en forma concéntrica, para que en caso de que éste se corte, lo contenga.

ARTICULO 48 – DIFERENCIAL

Se permiten las marcas DANA, EATON y TRANSAX.

Prohibido el uso de cualquier tipo de sistema autoblocante.

Es obligatorio el uso de palier flotante.

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

Relaciones permitidas para todas las marcas: **3.54 – 3.70**. Se definirá una única relación de diferencial según el circuito en RPP.

Se prohíbe el uso de cualquier sistema de deslizamiento controlado.

ARTÍCULO 49 - RODADO

Neumáticos 16 pulgadas.

Llanta material: acero estampada, aleación o aluminio, prohibido labio anti-deriva.
Medida máxima 10.5" x 16".

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

Las gomas serán sorteadas en el autódromo y serán selladas con registro en planilla firmada. La categoría informara las cubiertas que debe utilizar cada piloto.

El proveedor será el **Sr. Emanuel Flores** las cubiertas serán marca N.A **Usadas**

A partir de la primera competencia, se podrán sellar hasta **6** cubiertas USADAS, de acuerdo a las necesidades de cada piloto. Posterior a la 1° competencia se podrán incorporar **2** cubiertas más por carrera.



Si en una competencia el piloto no comprase ni sellase cubiertas, o no se presentase a competir, el número total de cubiertas que se pueden sellar NO variará . Solo se podrán incorporar únicamente 2(Dos) mas por carrera al Stock

La categoría llevará un registro de las cubiertas selladas, en donde se acumularán todos los números de cubiertas correspondientes a cada piloto. NINGUN piloto podrá utilizar en clasificación y/o carrera una cubierta que no figure en dicho registro

Los 5 (Cinco) Primeros Puestos del Campeonato sortearan sus cubiertas entre si todas las fechas. Deben ser sorteadas las mismas gomas que ya están en su stock siempre y cuando estén en condiciones. de no estar en condiciones y no tener un mínimo de **3mm** de testigo se resolverá entre la categoría y equipo técnico si ese piloto puede adquirir una cubierta del proveedor para el mismo sorteo

Las cubiertas selladas para un piloto, no podrán ser utilizadas por otro.-

NEUMÁTICOS DE LLUVIA: Es OBLIGATORIO, que cada auto posea, sus neumáticos ARMADOS DE LLUVIA, los mismos deberán ser ancorizados de competición, libre nacionales. Permitidas las gomas intermedias, construidas sobre cubiertas de competición slick de Marca NA.

FRENOS

ARTÍCULO 50 - FRENOS

Bomba de freno :obligatoria, libre doble circuito o 2 bombas . Ubicación libre.

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

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 51 - CÁLIPER

Delanteros originales o sustituto de repuesto, se permite intercambiar por los cálipers de los otros modelos de automóviles especificados en el presente reglamento. Se autoriza el uso de un separador entre pinzas.

Traseros deben haber equipado o que equipe a un automóvil de fabricación nacional, permitido el uso de un separador entre pinzas. Pistón de cáliper libre.

Máximo cuatro pistones por cáliper. Marca Aimar o sustituto de repuesto.



Anclaje original del vehículo en el que se coloca, (es decir: en el caso que el preparador decida intercambiar los cálipers, deberá colocarlos en la misma posición en que se encuentran los que va a reemplazar. Ejemplo: Un FORD, que va a usar el cáliper del TORINO, deberá colocarlo por detrás de la masa.

Para permitir el anclaje del nuevo cáliper se permite colocar platina, soldar o abulonar libremente. Se permite aislamiento térmico entre las pastillas y el cáliper.

No se permite rectificar ni encamisar los cilindros con ningún tipo de material, el deterioro de la pieza conlleva al reemplazo de la misma.

Los sellos hidráulicos son de libre material, respetando: forma, medida, dimensión y posición original en el pistón

ARTÍCULO 52 – PASTILLAS DE FRENO

Libres.

ARTÍCULO 53 – DISCOS DE FRENO

Libres. No se permite ningún tipo de disco flotante, diámetro máximo **300mm** y espesor máximo **30 mm**. Se permite rectificar y ranurar para descarga de polvo.

Anclaje libre. (No flotante). Se permite el agujereado del mismo.

ARTÍCULO 54 - CAÑERÍA DE FRENO Y FLEXIBLES

Caño metálico, acero o de teflón mallado.

No se permite que la cañería de frenos pase por el túnel del cardan

ARTICULO 55 - PEDALERA

La pedalera es de libre diseño.

DIRECCIÓN

ARTÍCULO 56- CAJA DE DIRECCIÓN

Libre.

ARTÍCULO 57 - COLUMNA DE DIRECCIÓN Y SOPORTE



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

Es OBLIGATORIO, el volante extraíble. Prohibido volante de madera.

PROHIBIDO EL USO DE MANCHONES. Soporte libre.

SEGURIDAD

ARTÍCULO 58 - CORTE DE CORRIENTE

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

ARTÍCULO 59 - CORTE DE NAFTA

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

ARTÍCULO 60 – MATAFUEGOS

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

Extintor manual: Obligatoriamente deberá estar colocado al lado der la butaca del piloto, al alcance del mismo. Capacidad 2 Kg.

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

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

Fijación: Cada botellón extintor deberá estar montado de tal manera de que sea capaz de resistir una aceleración de 25 Kg, 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 aplicable a una persona ubicada en el exterior. El dispositivo de puesta en marcha del 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 especificados sobre lo(s) botellón(es).

Capacidades mínimas del sistema de extinción

EXTINTORES MANUAL Y AUTOMATICO

MANUAL AUTOMATICO = MOTOR + HABITACULO.
2,5 Kg. 5 Kg.

El agente extintor será Halón 1211 o 1301 (BCF-BTM), FM 100 (CHF2BR), NAFSI, NAFFP o ZERO 2000 exclusivamente.

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

ARTÍCULO 61 - CINTURONES DE SEGURIDAD

Es obligatorio para el piloto el uso de arneses de seguridad de competición de cinco puntos de anclaje con hebilla de apertura rápida, anclados a la jaula del vehículo por medio de bulones (los delanteros) de 10 MM y por medio de una abrazadera envolvente de planchuela de 5 MM de espesor mínimo y 50 MM de ancho (los traseros) fijada a través de bulones de 10 MM al caño de la jaula que une las dos torretas.

INSTALACION:

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 respecto de la horizontal. Para un arnés de 4 puntos, las tiras del hombro deben instalarse cruzadas simétricamente respecto de la línea central del asiento delantero.

Las tiras de la cintura y la entrepierna no deben pasar sobre los costados del asiento sino a través de éste, 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 también 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 38mm x 2,5mm o 40mm x 2mm, hecho de acero al carbono sin costuras estirado en frío, con un límite elástico mínimo de 350 N/mm.2.

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

Las tiras pueden estar fijadas por medio de lazos o por tornillos, pero en el último caso debe soldarse un tubo (camisa) para cada punto de montaje. Estas partes extra se ubicarán en el tubo de refuerzo y las tiras se ajustarán usando pernos M12, 8.8 o 7/16 según especificación UNF. Cada punto de anclaje debe poder soportar una carga de 1470 daN o 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 cm.2 y un grosor de por lo menos 3mm.

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 reemplazarse después de cada choque grave y toda vez que las correas de tejido se corten, se rasguen o se debilitan debido a la acción de 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.

Hans = Obligatorio su uso

ARTICULO 62 - IDENTIFICACIÓN

Los números que no figuren en el ranking inicial del año 2026, serán entregados en Fe.M.A.D. Deberá ser un rectángulo negro y medir como mínimo 40 cm de alto por 50cm de ancho, o un círculo negro de 40cm de diámetro como mínimo. Los números blancos tendrán una altura mínima de 32 cm. con un trazo de 5 cm. de espesor.



La distancia mínima de los números al borde será de 4 cm. Los mismos deberán ser ubicados en los dos laterales sobre los vidrios traseros hasta el parante trasero inclusive y sobre el techo del auto ubicado transversalmente en ángulo de 45 grados al eje longitud del vehículo con la base sobre el lado donde esté ubicada la cabina de cronometraje.

El número de la trompa y de la cola deberán estar pintados sobre el lado derecho, de color blanco, sobre fondo negro, con una altura de 13cm, en el mismo color todos los números del auto. Nombre y Grupo sanguíneo del piloto: Deberá estar pintado o ploteado sobre el techo en el borde superior delantero izquierdo, y sus medidas serán 8cm de alto x 25 cm de largo como medida mínima.

ARTÍCULO 63 - PESO DEL VEHICULO

El peso mínimo del automóvil con el piloto a bordo, en cualquier momento de la competencia será:

Para todas las marcas **1380 kg.**

No se autoriza agregar líquidos.

En caso de poseer lastre, debe ser declarado al Comisario Técnico en la revisión previa, deberá estar abulonado y contar con orificios para su precintado, la ubicación del o de los mismos será dentro del habitáculo o baúl, no pudiendo ser dificultoso su precintado.

ARTÍCULO 64 - PRECINTOS

Cada automóvil deberá poseer para su precintado un orificio de **3 mm** de diámetro en dos bulones de la tapa del diferencial, caja de velocidades, un orificio en un bulón de la tapa de cilindros, y block un orificio en el cuerpo y espárrago de la base del carburador.

En la balancinera deberán estar agujereados el 1er y último soporte y el 1er y último tornillo. El piloto es responsable de que el precinto no se dañe por ningún motivo, si esto ocurriese será excluido de la competencia. O sea que se entregan 6 precintos de motor + 1 precinto para el limitador electrónico de revoluciones. Los motores que se mantengan precintados hasta la 3ª carrera, en forma opcional, no serán desarmados; pero si necesitaran cortar los precintos para algún tipo de reparación antes de esa fecha, deberán comunicarlo a la Comisión Técnica, para su revisión previo a la reparación.-

ARTÍCULO 65 - TUERCAS, BULONES, TORNILLOS, ESPARRAGOS Y ARANDELAS

Toda tuerca, bulón, tornillo, espárrago o arandela es libre salvo que en algún artículo de éste reglamento lo prohíba.

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

ARTÍCULO 66 - BUTACAS

Las butacas a utilizar deben ser de competición. Fijaciones de butaca:



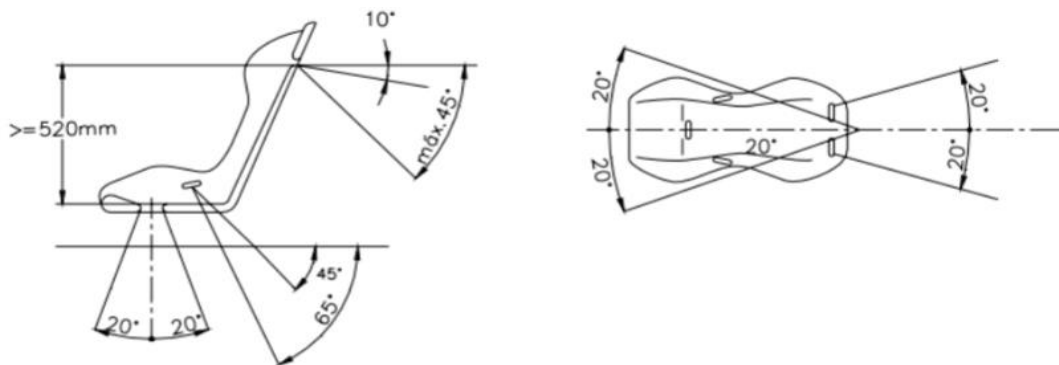
A carrocería / chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento, utilizando pernos con un diámetro mínimo de 10 mm de acero y contra-chapas, según el gráfico. La superficie mínima de contacto entre el soporte, la carrocería / chasis y la contrachapa es de 40 cm.2 para cada punto de montaje. Si se usan sistemas de desmontaje rápido, deben poder de soportar fuerzas verticales y horizontales de 18000 N, aplicadas de forma no simultánea.

El asiento debe estar fijado a los soportes a través de 4 puntos de montaje, 2 en el frente y 2 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 grosor mínimo de los soportes y contra-chapas es de **3mm**, si se trata de acero, y **5mm** si se trata de materiales de aleación liviana.

La dimensión longitudinal mínima de cada soporte es de **6 cm**.

IMPORTANTE: Su posición deberá respetar una separación, NO MENOR de 200mm de la línea del parante de la puerta izquierda.

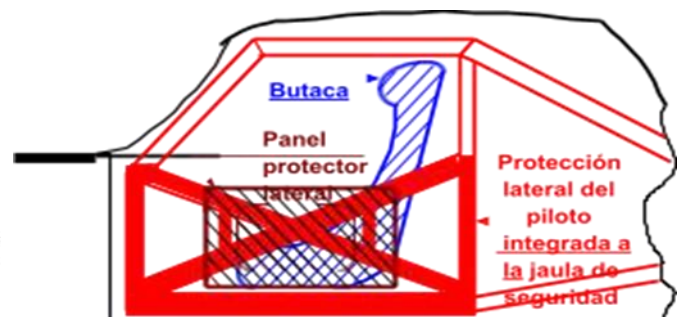
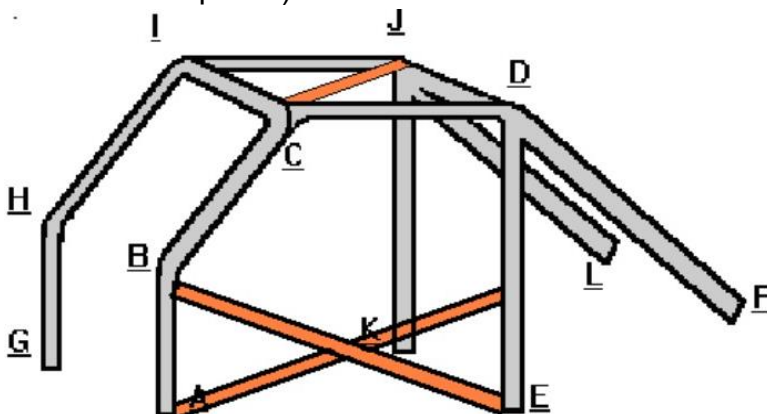


ARTÍCULO 67 - JAULA ANTIVUELCO

Deberá respetar el siguiente esquema básico:

OBLIGATORIA. La estructura del gráfico es el requisito mínimo de jaula de seguridad.

Es obligatoria la instalación de una estructura de seguridad, la cual deberá ser homologada ante la CDA del ACA, y construida con tubos de acero sin costura, trefilados, de sección circular, de acero calidad SAE 1020, de 38 mm de diámetro exterior y 2 mm de pared (o 40 mm de diámetro y 2 mm de pared).

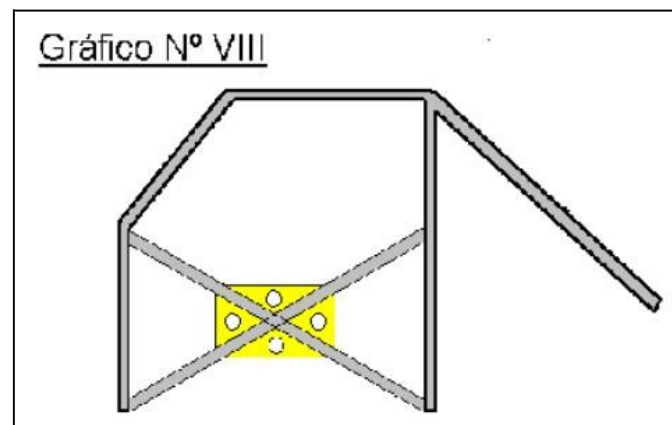




Esta estructura básica deberá estar totalmente soldada, y anclada a la carrocería en los puntos A, G, K y E como mínimo, mediante placas de repartición de esfuerzos de 100 cm² de área mínima. Se entiende que la estructura de seguridad puede integrarse estructuralmente con la carrocería, consecuentemente esta estructura podrá fijarse al bastidor y/o carrocería en cualquier punto además de los especificados.

El arco EDJK deberá estar ubicado por detrás de la butaca del conductor.

Es obligatorio instalar una o más barras en el plano ABCDE, de iguales dimensiones a las antedichas, a efectos de proteger al piloto ante un choque lateral, una de ellas deberá situarse a la altura del borde superior de la sentadera de la butaca, con caída hacia adelante, estas barras no deben dificultar la salida del piloto, Ver gráfico N°VIII



Es obligatorio:

Instalar barras adicionales en el plano EDJK (al menos una diagonal) a efectos de rigidizar el arco principal.

Instalar dos barras DF y JL como mínimo que apuntalen el arco principal. Estas barras deben ser de sección circular materiales ferrosos y dimensiones libres.

Ubicar los puntos B y H a la altura del borde inferior del parabrisas con una tolerancia de 100 mm

Acolchar las partes de la jaula con las que pueda llegar a golpear el conductor en caso de accidente. En acolchado deberá ser desmontable e ignífugo.

Se permite:

Dentro del habitáculo y baúl colocar barras adicionales limitadas exclusivamente por la condición de que no dificulten la visibilidad hacia delante y no dificulten la salida del piloto y acompañante.



Estas barras podrán atravesar el respaldo del asiento trasero o chapa divisoria del baúl vinculándolas al mismo.

Agregar barras que unan cualquier punto de una barra del plano ABHG con las torretas de suspensión delanteras a cualquier altura de las mismas.

En el marco de la libertad que se dispone para realizar la estructura en la zona interior del habitáculo del vehículo los tubos de la misma pueden traspasar sectores de chapas originales de doble pared, a condición de que no sobresalgan exteriormente excepto las barras que atraviesan el túnel, las que deberán permanecer dentro de un plano definido por el nivel del piso.

Todas estas barras opcionales deben ser de sección circular, materiales ferrosos y dimensiones libres.

Cambiar la calidad de acero o dimensiones de los tubos, que deberán permanecer de sección circular. En este caso deberá presentar un certificado firmado por un técnico competente, de que la estructura básica del vehículo (es decir la que corresponde a la Fig. N° VII) resiste, en cualquier condición de distribución de carga, al menos un impacto del vehículo que produzca las siguientes desaceleraciones:

- 7,5 g verticalmente
- 5,5 g longitudinalmente
- 1,5 g transversalmente

Las cargas se considerarán actuantes individualmente y en conjunto.

Se permite adoptar cartelas de refuerzo para uniones de dos caños esquineros a condición de que sean de chapa de acero N° 18 (mínimo) de 100mm x 100mm de lado, las mismas deberán ser dobles, es decir formando un pañuelo cuyas caras paralelas se encuentren distanciadas a no menos de 25 mm. entre sí y la cara diagonal expuesta presente una superficie circular de 25 mm. de diámetro aproximado.

Se autoriza la colocación de un tubo que una los Puntos. C H o BI de la estructura de seguridad, ver gráfico N° VII.

Las estructuras de seguridad deberán cumplir con lo siguiente:

Se deberá colocar refuerzos laterales en la estructura de seguridad a la altura de la puerta del piloto gráfico N° VIII.

Se recomienda la colocación de barras de refuerzo perpendiculares al eje longitudinal del vehículo a los efectos de fijar la butaca y limitadas por el túnel central del piso ver gráfico N° IX.



Se permite colocar material de absorción de energía ignífugo entre los tubos laterales de la estructura de seguridad del lado del piloto ver gráfico N° X. Este material deberá ser colocado mecánicamente, asegurando que la estructura permanece inalterada, sin soldaduras, agujereado o pegado.

Gráfico N° IX

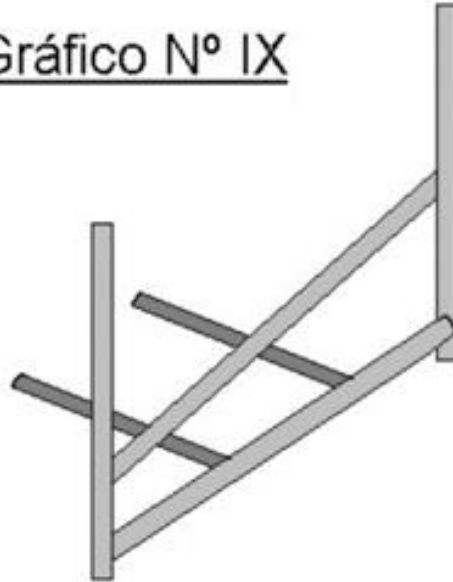
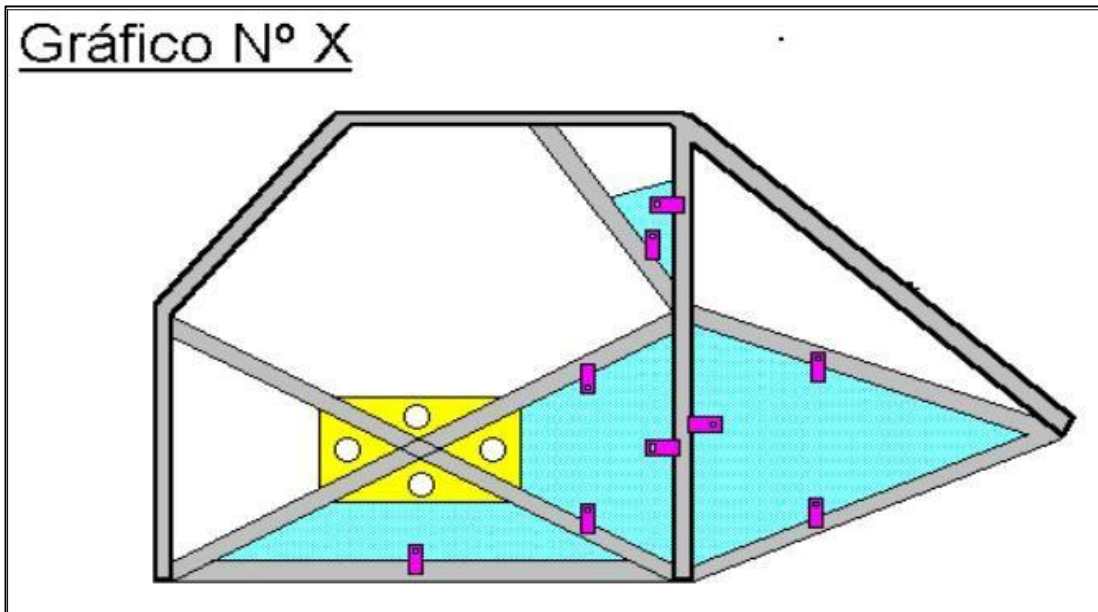
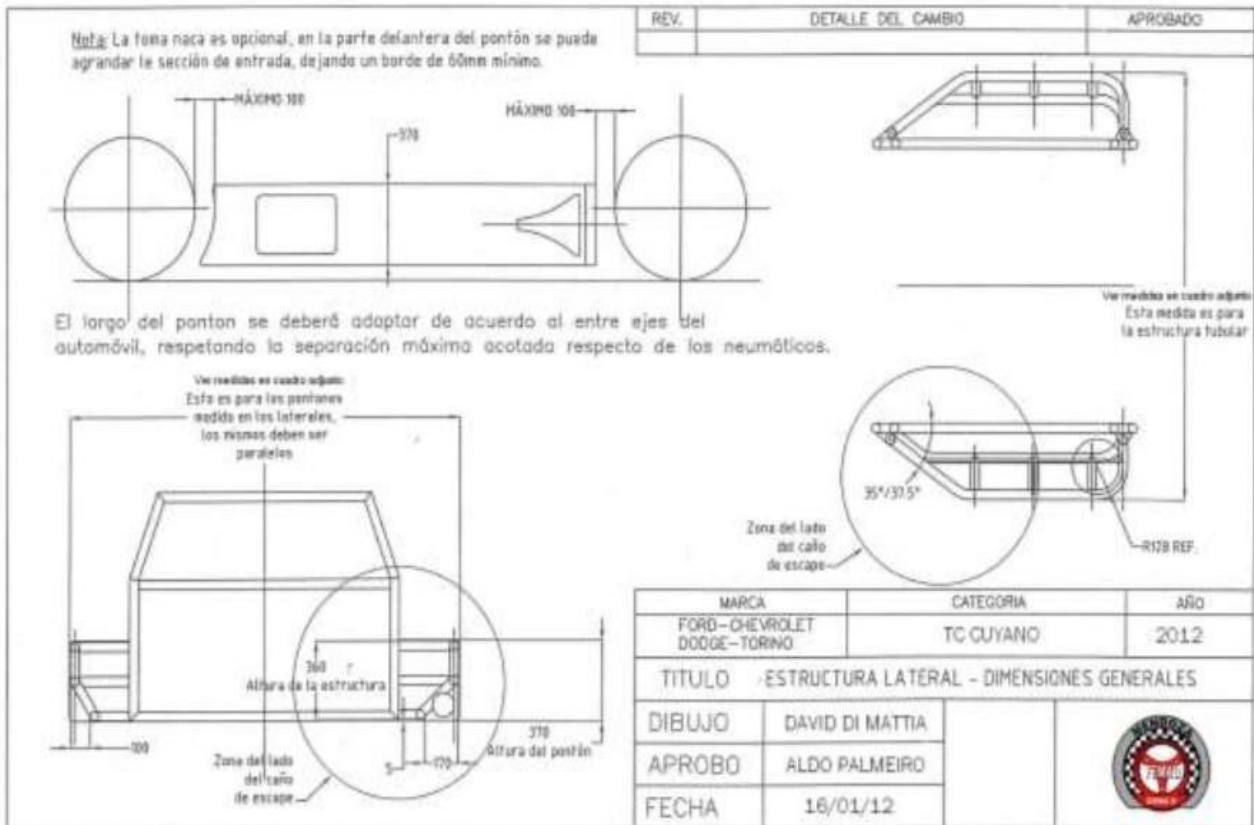


Gráfico N° X



Obligatorio uso de pontones de seguridad actualmente usado en TC 4000

(VER PLANO SIGUIENTE)



Cuadro de Dimensiones Estructura Lateral

MARCA

FORD
 CHEVROLET
 DODGE
 TORINO
 FAIRLANE

USO DE TITANIO

Queda terminantemente prohibido el uso de titanio en cualquier parte del auto.

ARTICULO 68 – ORIGINALIDAD DE FABRICA

Es obligatorio saber que todo lo que no esté expresado en el presente reglamento, se entiende como original de fábrica.

ARTÍCULO 69 - CAMBIO DE MOTOR

Los participantes deberán utilizar el mismo motor durante el evento, si por algún motivo tuviere que cambiar el motor, será penalizado con la quita de los tiempos de clasificación o puesto obtenido en la serie, de ésta manera largará desde el final de la grilla.



ARTICULO 70 - SENSOR DE CRONOMETRAJE

Este deberá colocarse sobre el Parallamas Delantero (pecho opuesto al escape, según corresponda con la motorización automóvil, libre de obstrucciones en su parte inferior).

ARTICULO 71 - SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO (LISSO)

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 está en el NEGATIVO de la batería:

Conectar el cable ROJO (+) directo a la batería y el cable NEGRO (-) después de la llave de corte general de corriente negativo. **NUNCA a masa o chasis.**

Si el corte de corriente general está en el POSITIVO de la batería:

Conectar el cable NEGRO (-) directo a la batería y el cable POSITIVO (+) después de la llave de corte general de corriente positivo.

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

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

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.

