

REGLAMENTO TECNICO 2018

TURISMO SPECIAL DE LA COSTA

T.S.C

INDICE:

- Art. 1- Generalidades
- Art. 2- Legalidad
- Art. 3- Admisión
- Art. 4- Categoría
- Art. 5- Vehículos
- Art. 6- Vigencia
- Art. 7- Tripulación
- Art. 8- Derecho
- Art. 9- Seguridad
- Art. 10- Jaula de seguridad
- Art. 11- Butacas
- Art. 12- Tanque de combustible
- Art. 13- Combustible
- Art. 14- Carrocería
 - Puertas
 - Capót
 - Baúl y Tapa
 - Guardabarros y Partes Traseras
 - Reprovisión
- Art. 15- Identificación, Pintura y estética exterior
- Art. 16- Sistema Eléctrico Alternador
- Art. 17- Armado
- Art. 18- Roturas de sello y precintos
- Art. 19- Falsos Chasis y Bastidor
- Art. 20- Piso
- Art. 21- Altura de automóvil
- Art. 22- Tren delantero
- Art. 23- Puntas de eje
- Art. 24- Rodamientos de tren delantero
- Art. 25- Parrillas de suspensión superior e inferior
- Art. 26- Dirección
- Art. 27- Espirales y barras de torsión del Tren delantero
- Art. 28- Tren Trasero
- Art. 29- Relación de diferencial
- Art. 30- Rodamiento del tren trasero
- Art. 31- Elásticos del tren trasero
- Art. 32- Espirales tren trasero
- Art. 33- Barras anti-rolido y precargas del tren trasero
- Art. 34- Amortiguadores
- Art. 35- Refrigeración
- Art. 36- Recuperador
- Art. 37- Peso del Automóvil
- Art. 38- Trochas
- Art. 39- Distancia entre ejes
- Art. 40- Frenos
- Art. 41- Pedalera
- Art. 42- Ruedas y Neumáticos
- Art. 43- Caja de velocidades
- Art. 44- Tacos y soportes
- Art. 45- Embrague
- Art. 46- Múltiple de escape
- Art. 47- Motor
- Art. 48- Cigüeñal
- Art. 49- Volante Motor
- Art. 50- Pistones
- Art. 51- Pernos de Pistón
- Art. 52- Aros de pistón
- Art. 53- Bielas
- Art. 54- Tapas de Cilindros
- Art. 55- Guías de Válvulas
- Art. 56- Árbol de levas
- Art. 57- Resortes de Válvulas y Válvulas
- Art. 58- Botadores y varillas de Válvulas
- Art. 59- Balancines
- Art. 60- Distribución
- Art. 61- Lubricación
- Art. 62- Encendido
- Art. 63- Múltiple de admisión
- Art. 64- Bomba de Nafta
- Art. 65- Carburador
- Art. 66- Toma dinámica

TURISMO ESPECIAL DE LA COSTA

REGLAMENTO TECNICO TEMPORADA 2018

ARTICULO Nº 1:

GENERALIDADES: Si la interpretación de algún termino o párrafo del reglamento pudiese dar lugar a dudas, la comisión de interpretación del reglamento, 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 una nota, se dirija a la comisión de interpretación del reglamento, solicitando a ella la correspondiente aclaración, a fin de que esta a través de su comisión técnica se expida al respecto mediante un informe el cual será la única constancia valida para el constructor, preparador o concurrente, en el caso de que existan objeciones acerca del punto consultado. Los técnicos encargados de la inspección previa de los automóviles a una competencia, darán validez exclusivamente por escrito, En ningún caso se podrá utilizar materiales especiales como fibra de carbono, cerámica o titanio.

LO NO ESCRITO: Todo lo que no este debidamente autorizado en el presente reglamento o en sus anexos, deberá ser indefectiblemente original de la marca, en su posición, medida y funcionamiento.

Se desestimarán denuncias que a criterio de la comisión técnica de la F.R.A.D. Mar y Sierras no impliquen ventajas deportivas. Se apercibirá al infractor y se determinará un plazo, para su corrección.

Todo automóvil deberá presentarse ante la comisión técnica fiscalizadora para su verificación y confección de ficha de homologación. La misma se deberá realizar todos los años antes de iniciar el año calendario o luego de toda modificación importante que involucre elementos libres que haya sido realizada con posterioridad a la última verificación técnica.

Dentro de los automóviles permitidos, de mono estructura tubular, son todos aquellos fabricados en la Argentina mínimo mil unidades hasta el año 1990, de los tipos denominados cupe o sedan con techo fijo de chapa de acero y que hayan sido de origen impulsados por un motor delantero de 3000 cm³ o más comprendidos dentro de los siguientes modelos:

CHEVROLET 400, CHEVY 2 Y 4 PUERTAS.

FORD FALCON Y FAIRLANE.

DODGE 2 Y 4 PUERTAS.

TORINO 2 Y 4 PUERTAS.

VALIANT II, III, IV.8

Se incorpora a la categoría el automóvil marca Valiant I; En dicho vehiculo, todas sus medidas generales estarán encuadradas dentro de lo que permite el Reglamento para la marca Valiant II, sin ninguna excepción.

La incorporación de un vehiculo en esta categoría, implica para el interesado la aceptación del presente reglamento en todas sus partes y bajo ningún pretexto podrá alegar su desconocimiento.

ARTICULO N°2:

LEGALIDAD: Todo concurrente o piloto en el momento de presentar un vehiculo, deberá estar en condiciones de exhibir la documentación del mismo a su nombre o en su defecto boleto de compra y venta, extendido a su nombre y certificado por un escribano público.

ARTICULO N°3:

ADMISION: F.R.A.D. MAR Y SIERRAS, se reserva el derecho de no permitir la participación de todo vehiculo que no responda total o parcialmente a las condiciones de seguridad y estética, tanto exteriormente como internamente. De la misma manera, se reservan el derecho de admisión de los pilotos, y/o concurrentes que cuenten con malos antecedentes deportivos o similares.

ARTICULO N°4:

CATEGORIA: TURISMO SPECIAL DE LA COSTA, TSC, participara en campeonatos oficiales, fiscalizados por la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS, pudiendo participar en competencias por invitación, con o sin puntaje, dentro o fuera de su jurisdicción y siempre con la autorización de la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS.

Los circuitos donde participará, serán únicamente circuitos de pavimento autorizados por la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS.

ARTICULO N°5:

VEHICULOS: Los vehículos y sus partes componentes deberán estar encuadrados dentro de las condiciones exigidas por la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS de acuerdo con el reglamento y calendario de habilitaciones vigente.

ARTICULO N°6:

VIGENCIA: El presente reglamento, tendrá vigencia desde el momento de su homologación hasta el 31 de Diciembre del 2018. Este reglamento deroga los anteriores. La comisión técnica y directiva se reserva los derechos de efectuar modificación, durante el presente año calendario con autorización de la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS tengan por objeto:

Aumentar la paridad de las marcas homologadas.

Bajar costos o Aumentar la seguridad

Mejorar la provisión de elementos o la calidad de los mismos.

ARTICULO N°7:

TRIPULACION: La tripulación estará compuesta por un piloto, con la respectiva licencia otorgada por la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS.

ARTICULO N°8:

DERECHO: Todo concurrente o piloto, tendrá derecho a presentar ante la comisión directiva del T.S.C. todo pedido serio, que deberá contener datos personales, numero de licencia y ranking del vehiculo, dicha comisión lo deberá aceptar para su estudio, y deberá expedirse al respecto dentro de los 30 (treinta días) del recibo de dicho pedido.

ARTICULO Nº 9:

SEGURIDAD: Los cinturones de seguridad obligatoriamente deberán ser de competición, con dos tiras en el hombro, una en la cintura y una entre las piernas y obligatoriamente fijados a la jaula de seguridad en cinco puntos de anclaje.

Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos. El uso de casco es obligatorio, deberán ser enterizos y cubrir cabeza y mentón, deberán estar provistos de una correa para sujetarlos debajo del mentón y aprobados por la norma I.R.A.M. homologados. También es obligatorio el uso de un protector cervical tipo HANS o similar (remera, capucha, buzo, ropa interior, guantes anti flama) y botas.

Es obligatorio el uso de una red o malla protectora que cubra la ventanilla de las puertas del piloto y acompañante no de material elástico y a no menos de 70mm y a no más de 100mm en su formato, fijada a la jaula.

Los extinguidotes de fuego, deberán ser dos, uno de 5 Kg. de espuma A.F.F.F. Y otro de 2 Kg. como mínimo, serán de polvo químico y deberán poseer marcador de carga. El primero deberá estar fijado dentro del habitáculo y conectado a dos caños, uno con salida al carburador y otro al tanque de nafta; el otro deberá conectarse al alcance del piloto y sujeto de forma tal que no pueda desprenderse solo, pero que resulte fácil su extracción en caso de incendio.

ARTICULO Nº 10:

JAULA DE SEGURIDAD: (mínima): Se deberá montar una estructura de seguridad, construida por dos arcos principales, uno detrás de las butacas y otro abrazando los parantes del parabrisas; estos dos arcos originales estarán unidos entre si por barras, una por lado, a la altura del zócalo y otras a la altura del dintel de la puerta. Deberá poseer además, dos barras laterales que unan ambos arcos principales en forma oblicua, que protejan al piloto y al acompañante. Los caños deberán ser caños o tubos de acero al carbono y tener como mínimo 2 Mm. de pared y 44,5mm de diámetro exterior. La estructura tubular podrá ser prolongada a la suspensión delantera, se permite para todas las marcas la colocación de una "v" tipo Torino y un caño transversal, el que podrá ser regulable a modo de refuerzo del tren delantero. Se permitirá la colocación de dos caños (uno x lado) desde la jaula hasta la torreta de suspensión y fijado como máximo a 100 Mm. de la circunferencia de la parte superior y central de la misma; a la misma distancia pero de la parte contraria, se podrá colocar un caño de 1, 14" (38 Mm. exterior) y 2 Mm. de pared como máximo, hasta la inferior del radiador y soldado al chasis. Se permite colocar un caño en la parte inferior de la jaula al falso chasis. En el caso de Chevy 2 y 4 puertas la jaula es libre diseño en su parte delantera para poder hermanar la carrocería con el falso chasis y así asegurar su rigidez.

En todos los vehículos, en su parte trasera, la jaula podrá prolongarse en dos caños laterales soldados desde la parte inferior de la luneta trasera hasta 150 Mm. antes de la chapa de la cola y soldados o abulonados al chasis, a estos caños deberá soldárseles un caño paralelo al piso del baúl, a no menos de 200 Mm. del mismo, estos serán de un espesor de 2 Mm. de pared y 44,5 Mm. exterior de circunferencia.

Fuera de esto, se permitirá reformar la jaula dentro del habitáculo. Se autoriza el agregado de caños para su estructuración, en forma libre desde el torpedo hacia adelante y del parallamas trasero hacia atrás. Idéntico criterio en el interior de la carrocería.

Caños habilitados por reglamento: caños o tubos de acero al carbono de 1,3/4" o 44,5 Mm. de diámetro exterior por 2 Mm. espesor mínimo.

Los vehículos que fueron construidos con caño de cromo molibdeno obligatoriamente empadronados hasta el 20 de junio del 2005 son los unicos homologados; no permitiéndose nuevas homologaciones .

ARTICULO Nº 11:

BUTACA: La butaca deberá ser de uso de competición y localizada en el lado izquierdo del eje longitudinal del automóvil visto desde atrás.

Este asiento de competición deberá ser de construcción monolítica, conformando una pieza única con el apoya cabeza. Deberá encontrarse firme y solidamente fijada a la jaula .

Podrá ubicarse en la parte trasera del habitáculo.

ARTICULO Nº 12:

TANQUE DE COMBUSTIBLE: El tanque de combustible deberá tener como mínimo una capacidad de 40 litros y estará ubicado dentro del baúl y a no menos de 200 Mm. de la parte trasera de la carrocería. Su boca de llenado deberá ser como mínimo de 80 Mm. de diámetro interior y de fácil acceso. El tanque de nafta no podrá estar por debajo de la chapa del piso del baúl.

Es obligatorio el uso de tanque de competición de goma u otro material que no sea metálico.

El tanque deberá tener respirador (como mínimo uno) al exterior y con una válvula de venteo tipo Taunus (antiderrame) y su salida no deberá ser cerca de los frenos ni del caño de escape.

ARTICULO Nº 13:

COMBUSTIBLE: El combustible será de uso comercial y provisto por la categoría T.S.C. en el circuito únicamente; salvo contradicción en el R.P.P.

Terminantemente prohibida la colocación y/o utilización de cualquier tipo de aditivo o sustancia en cualquiera de sus estados, al combustible provisto.

El comisario técnico y/o deportivo como así también el Revisor oficial de la categoría T.S.C. podrá verificar el combustible. Esta verificación se realizara con el aparato que posee la Comisión técnica de la FRAD MAR Y SIERRAS. Dicha prueba es comparativa, por lo que se extraerán muestras de los vehículos en cuestión, las que deberán coincidir con la muestra de combustible provisto en el circuito.

Queda a criterio del comisario técnico la posibilidad de extracción de muestras de combustible para su posterior análisis.

ARTICULO Nº 14:

CARROCERIA: La carrocería deberá ser de fabricación u homologación nacional, automóviles de cuatro plazas. Integral autoportante. Monocasco Chevy, semichasis frontal. Carrocería autoportante.

En los vehículos de cuatro puertas, las traseras deberán estar soldadas, se permiten reemplazar por paneles. Deberá retirarse, todo el material insonoración del pozo, puertas y baúl, asientos y respaldo trasero, tablero original y todo elemento de confort, los guardabarros delanteros con sus respectivos pasa ruedas, paragolpes y soportes superiores del radiador.

Todos los vehículos deberán llevar una protección fija a la carrocería, consistente en una planchuela de 5/16" como mínimo y soldada a aquella sobre la carcasa de embrague con el fin de proteger a los ocupantes de la rotura de la placa de embrague. También deberán estar provistos con dos ganchos, uno en la parte delantera y otro en la parte trasera, para facilitar el remolque dentro del circuito, cuya construcción y fijación sea capaz de resistir ser arrastrado prescindiendo de al menos dos de sus neumáticos. Estos ganchos no deberán sobrepasar la línea de chasis ni de carrocería.

El cardan deberá obligatoriamente encontrarse protegido por una chapa de acero de 5/16" como mínimo colocada en forma concéntrica, para que la contenga en caso que este se corte y evitar su caída al suelo.

Solo para la dodge GTX (independiente de su motorización) se permite un cardan en dos tramos

Es obligatorio el uso de parabrisas triple (tipo sándwich) o laminado, permitiéndose fijaciones adicionales para el mismo.

Se permite alivianar, siempre y cuando no afecte a la resistencia de la estructura del casco. Se permite retirar todo el sistema de levanta vidrios, reemplazar los vidrios laterales y la luneta trasera por acrílico, poli carbonato o plexiglás.

La luneta trasera deberá ser incolora y llevar además tres orificios de 45 Mm. de diámetro mínimo, que permita ver en pista las luces de stop y lluvia sin interferencia del material con que este construida dicha luneta.

Se podrá cortar el falso chasis en su longitud no mayor de 100 Mm. y no más que su altura para evitar que golpeen las cañoneras del diferencial en el mismo.

Se autoriza reforzar interior y exteriormente el casco y falso chasis del vehículo no alterando su forma original.

Se puede cortar el piso del vehículo en el lugar de la caja de cambios y cubre volante para la fácil extracción de la misma, pudiendo hacerse cualquier otra reforma en el torpedero que ayude a la extracción del motor y cajas de cambios como así también para el pasaje de caños desde el interior al exterior del habitáculo.

Se puede retirar el torpedero original y reemplazarlo por fibra de vidrio, conservando la forma original.

La chapa del para llamas del vano motor se puede cambiar manteniendo sus medidas originales debiendo ser del mismo material.

Se permite la colocación de criques hidráulico/ o neumático, incorporado en el auto.

PUERTAS: Las puertas, además de cierre original, deberán tener un cierre de seguridad tipo cinturón. El uso de cerrojos está totalmente prohibido. Para las puertas de las coupe Dodge y Torino se deberá construir un marco metálico a fin de sostener los acrílicos (poli carbonato transparente e incoloro)

Las manijas de apertura de puertas serán de libre diseño, deberán asegurar la apertura de manera eficaz y simple desde el exterior.

CAPOT: Deberá ser retirado el capot original y será reemplazado por una trompa de fibra de vidrio no permitiéndose ningún otro material para la construcción de la misma. Deberá ser una sola pieza, tener forma aerodinámica a criterio del preparador. Deberá cubrir el 80% de la planta impulsora. Podrá perforarse a efectos de permitir la entrada de aire al radiador, carburador y frenos delanteros (canalizadores de aire).

No se permitirá la colocación de alerones tanto fijos como postizos.

El túnel de aire del radiador es libre. Se permite la colocación de un difusor que podrá ser regulable sobre la boca de entrada de aire al radiador. Se permite el uso de un piso plano paralelo a tierra en que tendrá una longitud máxima de 200 Mm., medidos desde el borde de la trompa. Se permite colocar un babero de goma o material flexible adherido a la trompa en su parte delantera. No se permite el uso del canalizador envolvente, del tipo T.C. formando parte del túnel y de los canalizadores de aire a los frenos.

BAUL: El compartimiento del baúl deberá quedar totalmente aislado del habitáculo, cubriendo totalmente todo los orificios entre ambos, debiendo quedar estancos un compartimiento con respecto al otro, pudiendo efectuarse su sellado con chapa de acero o aluminio únicamente.

El piso del baúl no podrá estar más bajo que la parte inferior de los falsos chasis traseros.

TAPA DE BAUL: La tapa de baúl podrá reemplazarse por otra idéntica pero de fibra de vidrio y deberá asegurar su cierre. En todos los vehículos se podrán modificar, dejando una parte de la misma soldada fija a la carrocería. El resto de la tapa (parte móvil) podrá ser fabricada en fibra de vidrio. Al realizar dicha reforma no se deberá alterar la forma original del vehículo.

GUARDABARROS Y PARTES TRASERAS: Los guardabarros traseros podrán recortarse hasta 150 Mm. en toda la curva lindante con la rueda.

Se deberán colocar guardabarros postizos de fibra de vidrio con el objeto de evitar la montada de los neumáticos traseros y mejorar la estética del auto.

Se permite la colocación del túnel de aire sobre el ventilete trasero para ventilar los frenos traseros, siempre y cuando esto no modifique la línea ni la estructura del vehículo.

Será obligatoria la eliminación de los paragolpes y las luces de posición debiendo colocar en su lugar una chapa de aluminio u otro material.

RETROVISION: La visión hacia atrás estará asegurada por un espejo con visión hacia la línea trasera y un espejo externo colocado en cada puerta.

PONTONES: Será obligatorio el uso de protecciones laterales del tipo pontones, los mismos y la estructura interior deberán respetar los planos adjuntos a este reglamento Técnico (ver planos adjuntos)

Para su fijación a la jaula se podrá optar por la opción de utilización de pernos como indica el plano o la fijación soldada directamente a la jaula, siempre respetando las restantes dimensiones indicadas.

ARTICULO Nº 15:

IDENTIFICACION. PINTURA Y ESTETICA EXTERIOR: La identificación del vehículo, se hará pintando el número del ranking otorgado por la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS, al piloto en la competencia que se presenta y deberá pintarse de la siguiente manera: los números identificatorios serán de color blanco, sobre un rectángulo de 300 Mm. de ancho por 300 Mm. de alto de color negro, con un trazo de 4 cm. de ancho.

Estos se colocaran lateralmente y reglamentariamente en las ventanillas traseras (ambos lados). En la trompa y en la cola del auto, los mismos deberán estar pintados sobre el lado izquierdo de color blanco con un fondo negro, con una altura no menor de 13 cm.

Los automóviles de competición deberán presentarse de forma prolija y coherente. (Totalmente pintados y sin golpes o choques), esto es a efectos de que en caso de toques se puedan verificar los que existen en ese momento de la carrera y no los que existen de competencias anteriores.

En cada puerta deberá pintarse el nombre del piloto y el grupo sanguíneo al que pertenece; las letras tendrán como mínimo 40 Mm. de altura. La categoría T.S.C. se reserva un espacio de 400 Mm. de ancho por 70 Mm. de largo en cada lateral, para el caso de disponer de una publicidad que beneficie la totalidad de los participantes, este espacio podrá ser utilizado mientras T.S.C. no lo requiera. Los automóviles deberán llevar siglas de Asociación de Pilotos T.S.C. en un lugar visible.

ARTICULO Nº 16:

SISTEMA ELECTRICO: La energía eléctrica estará provista por una batería de 12 volts de cualquier marca y tipo, deberá ubicarse en la parte posterior del habitáculo y bien sujeta con el arco superior e inferior correctamente atornillados al piso. Deberá estar cubierta con una tapa de goma o plástico que evite el derrame de ácidos en las baterías selladas (libre mantenimiento), esto no será obligatorio. El motor de arranque deberá encontrarse en su lugar original y funcionar perfectamente, en la marca FORD la ubicación es libre. El limpiaparabrisas y lavaparabrisas mínimo de 4 litros de uso y funcionamiento obligatorio. Todos los vehículos deberán estar provistos de 2 cortacorriente, uno externo ubicado debajo del parabrisas del lado del acompañante y estará indicado con una flecha rayo en triángulo azul de borde blanco, de cómo mínimo 50 Mm. por lado; el otro deberá estar ubicado en el interior del habitáculo y de fácil acceso para el piloto. Las luces de stop (una por lado) deberán estar ubicadas dentro del habitáculo en la parte superior de la luneta trasera y a no menos de 800 Mm. entre si, las cuales estarán accionadas por el pedal de freno únicamente. Será obligatoria la ubicación de un faro de acrílico color naranja. Deberá estar colocado en el centro superior de la luneta trasera, el mismo deberá permanecer encendido en días de lluvia, la cual será accionada por el piloto por medio de una llave. Se permite colocar un tablero instrumental.

ALTERNADOR: La colocación y/o su utilización es opcional. Se permite la utilización de equipos de Radio- Comunicación, no se permite equipos de adquisición y transferencia de datos entre vehículo/piloto y el equipo. Es obligatoria la colocación de un dispositivo de corte de corriente automático a la bomba de nafta.

ARTICULO Nº 17:

ARMADO: Prohibido el uso de tornillos autoperforantes y tirafondos del tipo chapista. El armado es a criterio del preparador, se entiende por armado a las tareas de mano de obra sujetas al artículo del presente reglamento.

ARTICULO Nº 18:

ROTURA DE SELLOS Y PRECINTOS: La rotura de sellos o precintos, aun cuando no se pruebe intencionalidad, implicara de forma automática exclusión, en los términos previstos en el artículo 141 del R.D.A.

ARTICULO Nº 19:

FALSO CHASIS O BASTIDOR: Se permite reforzar el falso chasis mediante el adosado de planchuelas de acero, perfiles o cuadernas de acero, o caños de forma estructural, para mejorar la distribución de esfuerzos. Dichas planchuelas o cuadernas no deberán cambiar la forma exterior, no deberán producir carenado para mejorar la aerodinámica del automóvil. Se podrá hacer un corte y reforzar el falso chasis donde pasa la parrilla inferior brazo AB para evitar que toque al trabajar la suspensión.

ARTICULO Nº 20:

PISO: Deberá ser original de la marca en los lugares no reglamentados expresamente. De realizar alguna reparación, el sector que se reemplace deberá ser realizado en chapa de acero del mismo espesor y forma que el original.

Se permitirá la reforma del túnel del cardan en todo su largo, de hasta 200 Mm. de ancho y de hasta 250 Mm. de alto.

ARTICULO Nº 21:

ALTURA DEL AUTOMOVIL: La altura del automóvil, queda determinada en forma individual para cada marca en los planos de referencia. Para la altura delantera se toma el punto A (centro del bulón). Estas alturas consideradas mínimas, determinaran la línea de referencia, respecto de la cual se deberán verificar todas las medidas indicadas en los planos correspondientes.

No se permitirá que ningún elemento crítico del chasis o monocasco y de las suspensiones (rótula, extremos de dirección, brazo Pitman o auxiliares) produzca fricción contra el piso ante una eventual rotura o desprendimiento del neumático. La altura del automóvil con respecto al despeje del piso, podrá ser verificada en cualquier momento de la competencia por la Comisión Técnica y le permitirá a la misma utilizar el elemento de medición que considere necesario en ese momento. Las medidas indicadas en los planos son:

	A	J	G
CHEVROLET	160 Mm.	100 Mm.	1160 Mm.
FALCON	180 Mm.	140 Mm.	1235 Mm.
FAIRLANE	180 Mm.	160 Mm.	1225 Mm.
DODGE	220 Mm.	112 Mm.	1200 Mm.
TORINO	165 Mm.	140 Mm.	1210 Mm.

En los vehículos FORD FALCON se deberá modificar los brazos Pitman de forma tal que la parte mas baja de dichos brazos este por encima del nivel del refuerzo de sección circular que une ambos lados del falso chasis. Quedara exceptuado de este inciso los caños de escape, y el posible desprendimiento por choques, despistes o golpe contra los pianos, de la bandeja postiza inferior. Se entiende por punto G el labio superior del gotero

ARTICULO Nº 22:

TREN DELANTERO: Deberá ser original del modelo y marca declarado por el fabricante, las medidas, alturas e inclinaciones de los anclajes del monocasco o chasis, de las parrillas superior e inferior, deberán indefectiblemente mantener los lineamientos originales de fabricas y no podrán sufrir variación alguna que modifiquen sus centros instantáneos de rotación o roloido, a excepción de los artículos o incisos que modifiquen dichas cotas indicadas en los planos adjuntos al presente reglamento técnico.

En los automóviles chevrolet se permite inclinar levemente hacia abajo la punta de las parrillas inferiores a fin de evitar el estrangulamiento de las rotulas siempre manteniendo las medidas y posición de los anclajes.

En los automóviles Ford Falcon se tomo como referencia el modelo Sprint. En los automóviles Torino se tomo como referencia el modelo Coupe 380. En el caso de construir el auto con otro modelo de vehiculo se podrá con la autorización de esta comisión técnica llevar los anclajes de las articulaciones D y F a las cotas de los planos que se adjuntan. Para los automóviles Torino con motor Torino, la altura del tensor del tren delantero podrá ser igual a la parrilla inferior, (el mismo Angulo respecto de la línea del piso).

ARTICULO Nº 23:

PUNTAS DE EJE: Se deberá utilizar únicamente las puntas de ejes originales del automóvil declarado para competir.

La punta o cono de la misma deberá mantener en altura su medida original de fábrica, según el plano de puntas de ejes adjunto al presente reglamento técnico.

La punta de eje propiamente dicha deberá contar con los denominados manguitos de dos pistas o cubetas interiores. El resto de la punta de eje puede ser reforzada para evitar flexiones y distorsiones de la misma.

En todas las marcas el ancho máximo entre los centros de las rotulas inferiores de las putas de eje o punto B será de 1300 mm.

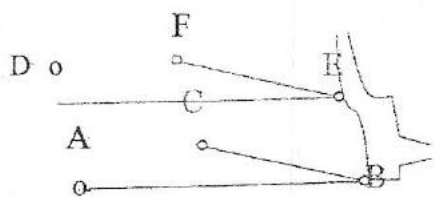
En el anclaje de rotula inferior de las puntas de eje se puede construir un pin para colocar la rótula especial de libre diseño a criterio del preparador el que respetara los centros de rotulaje de los planos de referencia de las puntas de eje consignados.

ARTICULO Nº 24:

RODAMIENTOS DE TREN DELANTERO: Obligatoriamente deberán poseer cada una de las puntas de eje un buje distanciador de acero de longitud calibrada para otorgar solo el juego necesario a los rodamientos. Este buje tendra por objeto, que las pistas o cubetas interiores queden precargadas y no se aflojen. La tuerca deberá contar con el seguro correspondiente.

ARTICULO Nº 25:

PARRILLA DE SUSPENSION SUPERIOR E INFERIOR:



Nota:

Se hará referencia a

Rotulas de gran serie = rotulas esféricas de serie originales de fabrica.

Rotulas cilíndricas= de las denominadas de competición sin vástago.

PARRILLA SUPERIOR: Deberá ser original de la marca, podrá ser reforzada libremente.

Se podrán reemplazar los bujes originales las articulaciones de los puntos D y F por bujes de teflón, bronce o rodamientos.

La rotula de la articulación E podrá ser reemplazada por otra de gran serie de cualquier marca o vehiculo respetando las medidas consignadas para la puntas de eje. El eje de parrillas superior puede ser reforzado libremente o reemplazarse por uno fabricado ex profeso manteniendo todas las dimensiones originales.

PARRILLA INFERIOR:

Articulación A: El buje original podrá ser reemplazado por una rotula cilíndrica o rodamiento según las características de cada sistema de suspensión.

Articulación B: La rotula original podrá ser reemplazada por una rotula cilíndrica respetando las dimensiones estipuladas en el plano de puntas de eje.

Brazo AB: En los vehículos marca Ford se podrá alargar dicho brazo o cortar una parrilla inferior de Ford Fairlane para poder llegar a los valores de comba.

Articulación C: La articulación original podrá ser reemplazada por una rotula cilíndrica o rodamiento según el sistema de suspensión.

Para los vehículos con brazo libre, se puede desplazar el punto de articulación respetando el eje del tensor, para colocar una rotula cilíndrica.

Este aumento de la longitud del tensor será con el solo objeto de facilitar el anclaje al bastidor de dicho elemento.

Las medidas y posición de los anclajes de parrilla y centro de rotulación, con sus tolerancias figuran en plano aparte para cada uno de los automóviles habilitados por el presente reglamento.

En el Torino se permite poner en el punto E una rotula cilíndrica y en el punto B una rotula de gran serie respetando las medidas consignadas para las puntas de ejes.

ARTICULO Nº 26:

DIRECCION: La caja de dirección deberá ser la original del modelo, no podrá variarse la forma original de sujeción. Se permite en todas las marcas la caja de dirección del tipo hidráulica siempre y cuando sea original de la marca y tenga anulado ya sea con tapones o un puente el mecanismo hidráulico.

INC. 1: La barra de dirección será de libre diseño (columna de dirección telescópica o con articulaciones).

INC. 2: El volante de dirección obligatoriamente deberá poseer un sistema para permitir sacar y colocar dicho volante con rapidez en caso de accidente.

INC. 3: La columna de dirección deberá poseer un sistema tipo fusible con dos crucetas en distinto Angulo posicional, o un sistema telescópico por hundimiento.

INC. 4: Se prohíbe la instalación de un sistema de dirección asistida, hidráulica o eléctrica.

INC. 5: En los vehículos Ford Falcon y Chevrolet se permite reemplazar el extremo de dirección del brazo Ackerman por una rotula plana vástago macho no interior de 1/2 por 1/2 pulgadas.

ARTICULO Nº 27:

ESPIRALES Y BARRAS DE TORSION DEL TREN DELANTERO: Deberán mantener el anclaje original, la dureza es libre.

Para los vehículos de la marca Torino se podrá desplazar el soporte inferior de la cazoleta hacia adentro para evitar que toque la rueda. Esta tarea se hará bajo la supervisión de esta comisión técnica.

Barra anti-rolido:

Se podrá colocar una barra anti-rolido en la superficie delantera de libre diseño.

Si la misma estaría ubicada en la parte inferior del chasis, se permitirá únicamente posicionar la misma con los brazos de acción hacia atrás. Se prohíbe la regulación de la barra anti-rolido desde el interior del habitáculo.

Precargas:

Se permitirá utilizar precargas mecánicas únicamente, prohibidas las del tipo hidráulicas, neumáticas, eléctricas o similares.

Si las mismas estuvieran encapsuladas deberán tener la abertura suficiente para permitir la inspección ocular de su funcionamiento.

ARTICULO Nº 28:

TREN TRASERO: Serán los originales de cada marca, cualquiera sea el tipo de eje trasero con que el automóvil venga provisto, el diseño de su mazas y cojines de rueda deberán ser tal, que si se cortase un paliers la correspondiente rueda no se desprenda del automóvil.

El material de las mazas traseras debe ser acero de libre elección.

No se permite la adopción de juntas homocinéticas en los paliers.

No se permite la utilización de paliers huecos.

La cañonera podrá ser ensanchada y reforzada libremente. Dichos refuerzos no podrán ser regulables. El eje trasero se podrá posicionar transversalmente con respecto al casco del automóvil, mediante el uso de una barra del tipo "PANHARD" de altura fija.

En los automóviles marca Torino, Se permitirá modificar los anclajes de los tensores del diferencial y de la carrocería, consignados en los planos de referencia como los puntos K, M, T y J. Estos tensores podrán tener rotulas con vástago macho para regular su largo el cual no podrá superar los 850mm. Los puntos K y M serán totalmente libres pudiendo optar por dos tensores, tipo original o un solo tensor superior anclados libremente y una barra panhard para la localización transversal del diferencial, no se podrá lograr esta localización llevando los tensores inferiores a la posición V, los puntos J y T deberán mantener su posición con respecto al eje longitudinal del auto pudiéndose llevar hasta paralelos, el punto J se ubicara en 155+-15mm respecto a la línea del suelo. Se aclara que siempre se habla de tensores en ningún caso se puede construir una parrilla. También se podrán colocar los espirales traseros sobre la cañonera no pudiendo ubicar los amortiguadores dentro de estos, el anclaje de los amortiguadores se podrá ubicar por delante o detrás del espiral o al costado del mismo nunca dentro, a criterio del preparador. Angulo de inclinación del amortiguador libre. La distancia entre ejes y el resto de las medidas de las suspensiones delanteras serán las consignadas en el plano de referencia. Los automóviles Torino con planta impulsora Ford o Chevrolet deberán mantener la posición original del anclaje trasero de la caja de cambios lo cual dará la posición del motor.

Se puede utilizar el diferencial de Ford Fairlane en todas las marcas.

ARTICULO Nº 29:

RELACION DE DIFERENCIAL:

Inciso 1

Las relaciones consignadas en este inciso, son las habilitadas para todos los vehículos.

2,86- 3,07- 3,31- 3,54- 3,73- 3,90- 4,09- 4,27- 4,55

ARTICULO Nº 30:

RODAMIENTO DEL TREN TRASERO: Cada uno de los extremos de la cañonera, en el lugar que van montadas las mazas de rueda; deberá poseer dos cojinetes a rodillos cónicos o de contacto angular, opuestos con un buje distanciador de acero. La longitud será calibrada para otorgar el juego necesario y precargar el sistema y no se afloje. Dicha tuerca o anillo fileteado deberá contar con un seguro.

ARTICULO Nº 31:

ELASTICO DEL TREN TRASERO: Los números denominados J y H deberán respetar las dimensiones consignadas en los planes.

El espesor, la dureza y cantidad de hojas es libre. El ancho máximo de las hojas no podrán superar los 65 mm.

Las hojas deberán mantenerse en un mismo paquete, el que puede estar enfundado.

Los bujes originales se podrán reemplazar por otros de material libre respetando su eje de funcionamiento.

Se podrá en la marca Ford alargar los elásticos, los mismos incluidos sus anclajes, no podrán exceder la línea trasera de la carrocería, manteniendo el paralelismo original.

Se puede invertir la posición de trabajo del grillete trasero. Se permite usar gemelos de elásticos fabricados de ex profeso con distintas posiciones de orificios para regular la altura del vehículo.

En el anclaje J la hoja de elástico podrá abrazar el buje en su forma original o invertida. El elástico en su anclaje H podrá ser abulonado a la hoja.

ARTICULO Nº 32:

ESPIRALES TREN DELANTERO: Serán de dureza libre.

ARTICULO Nº 33:

BARRAS ANTI-ROLIDO Y PRECARGAS DEL TREN TRASERO: La barra anti-rolido deberá estar montada sobre los elásticos y solo en la parte superior de los mismos. Las precargas serán solo las de tipo mecánico ídem las delanteras.

ARTICULO Nº 34:

AMORTIGUADORES: Los amortiguadores serán hidráulicos de vehículos de serie y de fabricación nacional. La cantidad y la posición será la original.

No se permite el uso de amortiguadores que utilicen gas para su funcionamiento.

No se permiten las regulaciones externas.

Se permite en todas las marcas colocar una rotula a cada extremo de mismo y realizar las convenientes modificaciones en los anclajes respetando la relación del recorrido rueda/ amortiguador original. Los anclajes superiores se podrán prolongar hacia arriba manteniendo el eje original de trabajo con el solo objeto de facilitar el montaje de los mismos.

El diámetro interno del cilindro del amortiguador no podrá ser mayor 35 mm.

- El largo es libre.
- El carácter es libre. No podrá tener adosado ni conectado tanque auxiliares de aceite.
- El pistón deberá ser de gran serie y fabricación nacional.
- La válvula de fondo preparación libre, cuerpo original.
- El liquido es libre.

Se podrán retrabajar el pistón y la válvula de fondo pero no reemplazarlos por piezas fabricadas ex profeso.

Los amortiguadores podrán ser revisados en cualquier instancia de la competencia.

El anclaje superior de los amortiguadores podrá estar tomado a la jaula de seguridad respetando las dimensiones estipuladas en los planos.

ARTICULO Nº 35:

REFRIGERACION: El sistema será por circulación de agua. El radiador, será de libre diseño en cuanto a formas, medidas y posición, siempre y cuando se ubique en la parte delantera de vehiculo y delante de los caños de la jaula. La forma de fijación del radiador y túnel será libre. Delante del radiador, solamente podrá colocarse el túnel de aire y el electro ventilador, este ultimo elemento también podrá colocarse detrás del radiador. Se podrá retirar la paleta del ventilador original. Las poleas serán a criterio del preparador, pero deberán ser accionadas por una o dos correas de tipo "v", poly "v" o dentada. Se puede quitar el termostato. La bomba de agua deberá ser original de la marca, no se permite alterar ni modificar ningún elemento. Se permite colocar un deposito de agua suplementario.

ARTICULO Nº 36:

RECUPERADOR: El expurgue del cárter, de la caja de cambios y del diferencial como así mismo el del agua del radiador deberán ir a recipientes recuperadores para evitar derrames de líquidos en el suelo.

ARTICULO Nº 37:

PESO DE AUTOMOVIL: Será pesado con piloto en las condiciones que lleguen (como p/ej. Con faltante de agua, sin parabrisas, sin luneta o alguna perdida de otro elemento- trompa, tapa baúl-) luego de cumplir con cualquiera de las pruebas oficiales (clasificación, serie, repechaje o final).

El pesaje de los automóviles no tendrá tolerancia en su peso mínimo.
Los lastres suplementarios por razones de peso que utilicen deberán estar asegurados por tornillos de diámetro mínimo de 10mm y doble arandela plana. Los bulones colocados de bajo hacia adentro del habitáculo agujereados en su punta para poder poner un precinto y se deberá aclarar a los comisarios técnicos para su precintado.
Peso mínimo para todas las marcas 1380 kg.
A partir de que los automóviles salen a clasificar no se les podrá agregar, ni quitar ningún lastre.

ARTICULO N° 38:

TROCHAS: Las medidas de las trochas serán para todas las marcas de 1960 Mm. como máximo. La forma de realizar la medición será la siguiente: Desde el labio externo inferior más sobresaliente de la llanta, hasta la misma posición en la llanta opuesta.
Se permite colocar separadores entre las mazas y las llantas respetando la medida máxima de su trocha.
En el tren delantero el separador debe ser de 30 Mm. como máximo.

ARTICULO N° 39:

DISTANCIA ENTRE EJES: Con la tolerancia de +/- 20 Mm. de las medidas consignadas:

CHEVY COUPE O SEDAN	2819mm
CHEVROLET 400	2794mm
FORD FALCON	2780mm IDEM TORINO CON MOTOR TORINO
FORD FAIRLANE	2946mm
DODGE COUPE O SEDAN	2819mm
VALIANT III Y IV	2819mm
TORINO COUPE O SEDAN	2723mm
VALIANT I Y II	2780mm

En los vehículos Torino sedan o coupe se podrá reemplazar el sistema de tensores traseros por los elásticos de igual montaje que las otras marcas. Para este caso se podrá llevar a las distancia entre ejes 2780 mm. Esta modificación se realizara corriendo hacia atrás el diferencial, alargando el elástico y respetando el anclaje J a la carrocería, según lo consignado en los planos de referencia.

ARTICULO N° 40:

FRENOS: Todos los vehículos deberán contar con frenos de discos delantero y traseros. Las bombas de freno (dos como máximo) el diámetro de las mismas será a criterio del preparador.
Se permite la utilización de bombas de freno de tipo competición (dos como máximo solo tilton o dopler).
Se permitirá la colocación de una válvula compensadora para el circuito trasero, dicha válvula será de fabricación nacional y su ubicación libre.
Las pinzas de freno deberán ser de serie y reposición comercial, máxima tres pistones.
Se podrá colocar aislantes térmicos entre los pistones y las pastillas de freno.
Los discos deberán ser ventilados de Ford o Dodge (originales de estas marcas). Los discos de freno podrán ser reemplazados por los homologados por la categoría. Se podrán instalar con un separador o con un soporte que conforme parte de la masa. Se autoriza la utilización de los discos Fhit de Tandil, con sello estampado del fabricante. Para facilitar la adaptación de los discos se permite desplazar los agujeros de soporte de las mordazas delanteras, respetando la posición original.
Las mordazas traseras, deberán estar fijadas al manguito del palier flotante de la cañonera, su posición es libre.
La cañería de frenos podrá ser del tipo "competición".

ARTICULO Nº 41:

PEDALERA: La pedalera los pedales y el regulador de fuerza son de libre diseño. Se deberá respetar el sistema colgante.

La pedalera podrá estar fija a la aula de seguridad, deberá mantener la distancia del torpedo original en +450mm, hacia atrás, con respecto de su eje pendular de fábrica.

ARTICULO Nº 42:

RUEDAS Y NEUMATICOS: Los neumáticos serán de tipo slick previstos por la categoría de acuerdo a lo indicado en "Reglamento de campeonato 2018". En caso de lluvia se utilizara neumáticos "slick", pero realizando sobre la superficie del mismo las descargas de agua necesarias para tal fin. El diseño de las descargas de agua es libre. Se permite el uso de neumáticos ancorizados usados, en medidas 15" o 16".

Esta prohibido el uso de válvulas autorreguladoras de presión de aire.

Todos los neumáticos que se utilicen en todas las instancias de la competencia, deberán ser los homologados por la categoría y verificados por la comisión técnica.

ARTICULO Nº 43:

CAJA DE VELOCIDADES: La caja de velocidades deberá ser la originas de la marca, debiendo tener como máximo 4 marchas hacia delante y una obligatoria hacia atrás, Los automóviles de 3 velocidades, podrán colocar una caja de otro modelo de la misma marca con cuatro marchas.

Se permite en las marcas Chevrolet, Ford, Dodge, Valiant y Fairlane V 8 el uso de la caja ZF-283, la palanca de cambio y la selectora podrán modificarse a criterio del preparador (prohibido secuencial) pudiendo colocar de forma independiente el comando de marcha atrás.

Se podrán reparar engranaje del cuádruple y directa, en las marchas 3era y 4ta reemplazando los engranajes helicoidales originales por engranajes de dientes rectos manteniendo la relación original. La 1era y 2da marcha no podrán sufrir modificaciones alguna.

Las relaciones de las mismas serán:

Zf-283 cuádruple/directa

1º 13/34 (2,83)

2º 17/29 (1,85)

3º 22/28 (1,83)

4º 26/24 (1,083)

M.A. 11/20 (3,15)

Se permite en las marcas Chevrolet, Ford y Torino con motor Falcon el uso de la caja Saginaw con las siguientes relaciones:

SAGINAW cuádruple/directa

1º 15/29 (2,85)

2º 19/26 (2,01)

3º 23/21 (1,34)

4º 28/19 (1,083)

M.A. 15/18

En Dodge se permite usar caja original G.T.X o R.T

Las carcasas de caja y cubre volante podrán ser de aluminio.

ARTICULO Nº 44:

TACOS SOPORTES: Los soportes de motor y de la caja así como sus tacos son libres.

Se deberá colocar un espátago o bulon perforado para permitir el precintado del motor.

ARTICULO N° 45:

EMBRAGUE: La placa de embrague podrá seleccionarse entre la original de motores de 4 y 6 cilindros y de automóviles de serie y de fabricación nacional. Se permite reemplazar la fundición de la placa por una de las mismas características, pero de acero.

La carcasa del embrague se podrá encastrar en el volante y colocarse puntos fijos. El disco de embrague deberá ser tipo telescop o disco fijo; también se podrá encastrar en el volante para facilitar el tiraje de la placa.

Se permite colocar en los discos de embrague pastillas metálicas, en reemplazo del forro del disco de embrague.

Prohibido el uso de multidisco o sistemas similares. Se permite doble diafragma.

Se permite la utilización de sistema de accionamiento de embrague del tipo hidráulico.

ARTICULO N° 46:

MÚLTIPLE DE CAÑOS DE ESCAPE: El múltiple de caño de escape será a criterio del preparador, pero deberá terminar en un solo caño no menor de 300mm de longitud.

Los caños podrán colocarse tanto por debajo como por el costado de la carrocería, siempre que permitan sobrepasando la mitad de la puerta como mínimo. Prohibido el uso de acero inoxidable en múltiple, caño y cono de escape.

Será obligatorio el uso del silenciador dentro de boxes y patios de boxes. La falta de este elemento hará pasible de multas a los infractores.

ARTICULO N° 47:

MOTOR (planta impulsora): Los motores a utilizar serán de seis cilindros en línea, de las marcas Ford, Dodge, Chevrolet y Torino, de fabricación nacional con cilindrada original, se incluyen los motores rectificadas hasta la medida .060" de su medida STD. (Original). Motores homologados: Chevrolet 230, Ford 221, Tornado 230, Torino 230, Dodge 225, y Ford Fairlane con motor V8 cilindros, 292" cúbicas hasta 4000 CC. El motor deberá ser montado en su lugar original, permitiéndose únicamente cambiar el material de los tacos soportes.

El motor Ford 188 podrá ser utilizado respetando la cilindrada original más 0,060 de pulgada en el diámetro del pistón. En todos los casos deberá respetarse formas y anclajes originales, manteniendo la inclinación transversal y longitudinal como la ubicación, posición y puntos de apoyo sobre el falso chasis o bastidor.

En automóviles Dodge, se permitirá la utilización de motores Chevrolet 230, manteniendo la posición original de la caja de cambios y del motor, indicada en los planos de referencia. En automóviles Torino se permitirá la utilización de motores Chevrolet 230 y Ford 221, manteniendo la posición original de la caja de cambios y del motor indicada en los planos de referencia.

Para los vehículos marca Torino, que utilicen motor Torino 4 o 7 bancadas, se permite usar un diámetro de pistón 87mm.

Asimismo se permite al vehículo Torino con motor Torino 4 o 7 bancadas, desplazar el motor hacia la parte trasera hasta 80mm de la medida consignada en los planos de referencia.

En los automóviles Torino con motor Ford Falcón deberá respetar la posición estipulada en los planos de referencia.

En los vehículos Ford Fairlane con motor V8, se permitirá desplazar el motor hacia la parte trasera hasta 50 Mm. de la medida estipulada en los planos de referencia.

BLOCK MOTOR: Prohibido utilizar block fabricados para competición por las comisiones de carreras de cada fabrica. Prohibido desplazar cilindros. Se permite encamisar los cilindros solo con material de fundición.

Para todas las marcas, no se permite variar la superficie del Block, en la parte inferior sobre el apoyo de carter, la inclinación debe ser original. Se permite usar block pesado en Dodge, Valiant y block de Econo 6 en Ford Falcón. En la marca Chevrolet se permite la utilización del block modelo Silverad. En el block se podrán fijar los tapones de agua a criterio del preparador. Se podrán colocar insertos en las roscas zafadas. Se permite, en la parte superior de la superficie

del block, la colocación de puntos fijos para facilitar la colocación de la junta de tapa de cilindro. Las tapas de bancadas se podrán reforzar a criterio del preparador, siempre y cuando la pieza original pueda identificarse fácilmente.

En el motor Ford se permite reforzar las bancadas originales, con un refuerzo sujetado con sus bullones en posición original pero más largos, o colocar las tapas de acero.

En el motor Tornado se permitirá la colocación de un axial suplementario en la bancada numero cuatro o invertir los cojines de las bancadas 3 y 4.

Se permite a la marca Torino incorporar motor Falcón.

Los retenes de bancada trasera podrán ser de libre diseño para todas las marcas.

Se podrá embujar el alojamiento del botador manteniéndose la medida y posición original del mismo, debiendo tener un espesor máximo de 1,5 Mm., material libre.

En Dodge se permite botador Dodge 1500 achicando el botador o agrandando el alojamiento en el block.

Se permite en Ford y Chevrolet envainar el canal de aceite.

JUNTAS DE MOTOR: De reposición comercial, excepto la de tapa de cilindros, cantidad original. Múltiple de admisión y escape máximo espesor de 3mm.

Los cilindros podrán ser rectificadas hasta 0,060" de su medida STD (original), a excepción del motor Ford con pistón de Taunus 2300 CC que deberá mantener la medida de STD de este ultimo (96mm de diámetro nominal).El mismo deberá agregar 30 kilos de lastre.

En los motores Dodge que usen pistones Taunus 2000cc. Los mismos deberán ser Standard de medida (89,41 Mm. nominal). Además, en estos motores con pistones de la marca Taunus, se permite cepillar el block en la parte superior del mismo hasta 5mm, como así, se permite bajar 5mm el interior del botador para seguir usando las varillas originales.

En todos los motores que usen pistones Taunus de 2000cc podrán rectificar los cilindros hasta 0,020" de estos pistones STD medida nominar respectivamente.

En todos los motores con sus diferentes pistones y recorridos de cigüeñal no deben superar nunca los 4000cc.

Diámetro original de cilindros:

FORD 221	93,47MM HASTA 0,060"
CHEVROLET 230	98,43MM HASTA 0,060"
TORINO OHC230 4B-7B	84,94MM HASTA 0,060"
DODGE 225	83,36MM HASTA 0,060"
FORD FAIRLANE 292 V8	87,00MM HASTA 0,020"
FORD 221 con pistón Taunus 2300cc	96,00mm
DODGE 225 con pistón Taunus 2000cc	89,41mm HASTA 0,020"

El motor será precintado en uno de sus soportes al inicio de las pruebas oficiales, la rotura de este precinto será considerada como cambio e motor.

El cambio de motor por cualquier motivo penalizara según lo indicado en el reglamento de campeonato.

ARTICULO N° 48:

CIGÜEÑAL: Los cigüeñales deberán ser originales y de fabricación nacional en todas las marcas y modelos debiendo respetar la rugosidad original del cigüeñal.

Se permite ranurar los muñones de biela y bancadas. Agrandar o agregar conductos de lubricación.

El volteo del cigüeñal deberá ser original con una tolerancia de (+) (-) 3 décimas (0,30mm).

Se permite agujerear los contrapesos para mejorar balanceo.

Se permitirá para todas las marcas la adaptación de un balanceador armónico.

Para la marca Torino se podrá tornear los contrapesos del cigüeñal.

Se permite poner 3 puntos firmes fijos en el cigüeñal para sujetar el volante.

En Chevrolet se permite roscar y colocar tornillo en la punta del cigüeñal.

Carrera original del cigüeñal:

FORD 221	87,88mm +/- 0,30
CHEVROLET 230	82,55mm +/- 0,30
TORINO OHC 230 4B-7B	111,13mm +/- 0,30
DODGE 225	104,77mm +/- 0,30
FORD FAIRLANE 292 V8	83,82mm +/- 0,30

Inciso I:

Los motores Dodge que utilicen para su funcionamiento bielas especiales o de Torino podrán contrapesar el cigüeñal, ajustándose a lo reglamentado en ARTICULO Nº 53.

ARTICULO Nº 49:

VOLANTE MOTOR: El volante motor, deberá ser original provisto por el conductor de cada marca y sus pesos permitidos como mínimo serán los siguientes:

FORD 221	10,500kg.
CHEVROLET 230	12,500kg.
TORINO O TORNADO OHV 230 4B-7B	9,00 o 12,000kg.
DODGE 225	7,00kg.
FORD FAILANE 292 V8	11,00kg.

Se permite 3 puntos firmes para fijar la fundición de la placa del embrague. El peso del volante motor será sin tornillos.

ARTICULO Nº 50:

PISTONES: Los pistones deberán ser de fabricación nacional. El motor Tornado y Torino podrán usar, los de Valiant/Dodge de 86,4mm semi terminado de cabeza. En todas las marcas se permitirá tornearse la superficie superior, manteniendo la forma de pistón cóncava, plana o bombeada para la cubicación del motor y frezar en la parte de contacto con las válvulas. En el motor Valiant se podrán usar pistones del motor Taunus de 2000 CC (89,41 de diámetro nominal). En las marcas Dodge, Valiant que utilicen pistones de motor Taunus, se permite utilizar pistones con supermedida hasta 0,20 pulgadas.

Se podrá retirar el material de los pistones, para equilibrar los pesos, pero deberá dejarse uno sin tocar como testigo.

Los motores Dodge equipados con bielas de Torino deberán utilizar pistones de diámetro 86,36 Mm. + 0,040 de pulgada, motor tipo 1600cc.

El armado de los pistones deberá realizarse en la posición original de fábrica.

Excepto el de Ford 221 con pistones originales (de alta o baja) hasta 0,060" que son de posición libre.

Se permite utilizar pistones con orificio en el alojamiento del aro rasca aceite para todas las marcas.

En todas las marcas se permite la utilización de pistones forjados, para vehículos impulsados por motores Ford 221 y Chevrolet 230, deberán ser pistones forjados de la marca IAPEL en su especificación ORIGINAL detallada a continuación.

PISTONES CHEVROLET 230 ORIGINALES

MODELO	DIAMETRO DE CILINDRO	CILINDROS	DIAMETRO DEL PERNO
230	STD/.020/.030 .040/.060	6	23.54
ALTURA DE COMPRESION	AROS	ESPESOR DE RANURAS	VOLUMEN DE LA CABEZA
45.70 mm	ORIG NPR	2.0 / 2.0 / 4.8 1.2 / 1.2 / 2.8 (no permitido)	-
OTRAS ESPECIFICACIONES: los aros NPR están disponibles para cilindro .040 y .060			

PISTONES FORD 221 ORIGINALES

MODELO	DIAMETRO DE CILINDRO	CILINDROS	DIAMETRO DEL PERNO
221 Economax	94.50 / 95.00	6	23.17
ALTURA DE COMPRESION	AROS	ESPESOR DE RANURA	VOLUMEN DE LA CABEZA
39.10	NPR ORIG	1.2 / 1.2 / 2.5 (no permitido) ORIG	-
OTRAS ESPECIFICACIONES: perno descentrado 0.65 mm			

Las ranuras deberán respetar el espesor ORIGINAL.

En el caso de utilización de pistones forjados IAPEL, se autoriza la utilización de los pernos de pistón previstos en la compra del conjunto, conservando las medidas de diámetro exteriores e interiores.

ARTICULO Nº 51:

PERNOS DE PISTON: Los pernos de pistón podrán ser flotantes, se permite utilizar pernos de pistón provistos por Iapel, pudiendo variar el largo para la adaptación del seguro. Su posición y funcionamiento serán originales.

Para Ford Fairlane 292 V8 el diámetro de perno pistón deberá ser 23,17mm.

ARTICULO Nº 52:

AROS DE PISTON: Cantidad mínima 3 (tres) aros, los espesores mínimos serán: 1era y 2da ranura 2mm y rasca aceite 4,8mm.

ARTICULO Nº 53:

BIELAS: Las bielas serán originales de la marca. Se podrá embujar el ojo de perno y agujerear para lubricar el mismo y rectificar el axial del ojo del muñón. No se permite el intercambio de bielas con cigüeñales que no vengan hermanados de fábrica. Excepto el motor Tornado (Torino 4 bancadas) que podrá intercambiar bielas entre los motores 4 y 3 litros. Se permitirá retirar material de las bielas, para su correcto balanceo, debiendo invariablemente dejar una sin tocar como testigo, no se permite alivianar.

En la marca Dodge- Valiant se podrán utilizar bielas de material especial, y forma libre, respetando el resto de las dimensiones originales.

En la marca Chevrolet se permite el uso de bielas del motor silverado, como así los tornillos de bielas ARP.

En la marca Ford Falcón se permite el uso de bielas Max Econo de serie y de reposición comercial, como así también los tornillos de biela marca ARP.

Para Ford Fálaine 292 v8 las bielas deberán tener un largo de centro a centro de 160,1 mm. Prohibido pulir.

En la marca Ford y Chevrolet se podrán usar bielas especiales, manteniendo entre centro y peso mínimo original al de la marca.

En los motores Chevrolet se puede utilizar las bielas de Peugeot Parter, las mismas deberán respetar el largo entre centros y no podrán alivianarse más de lo que pesa una biela original. El peso mínimo de dicha biela será de 0,560 Kg.

COJINETES: De bancadas se pueden ranurar.

ARTICULO Nº 54:

TAPA DE CILINDROS: La tapa de cilindros deberá ser la original del motor declarado. En todas las marcas se permite la rectificación del plano en forma original, se permite el frezado, desde el asiento y concéntrico, agrandando como máximo 6mm en mas del diámetro de la cabeza de la válvula, manteniendo el Angulo del asiento original. En todas las marcas se permite el maquinado interior en los conductos de admisión y escape en una profundidad de 20mm como máximo, tomando esta medida desde el borde del asiento de la válvula de lado del cielo de la tapa.

Se permite en todas las marcas hermanar el conducto de admisión con la tapa de cilindro, trabajando esta última. El trabajo que se realice no podrá tener más de 5mm de longitud a lo largo del conducto y 3mm de ancho sobre el plano donde apoya dicho caño. Si fuera necesario y bajo las mismas condiciones este trabajo se podrá realizar en el múltiple de admisión, pero no en ambos.

Podrá retirarse material de las cámaras de combustión con el solo objeto de igualar los volúmenes de las mismas. Este trabajo se realizara del lado contrario a la brujía y como máximo en cuatro cámaras. Las restantes deberán permanecer inalteradas.

En todas las marcas se podrá encasquillar o rellenar, el material de los casquillos debe ser de acero o fundición.

Se permite el maquinado de asiento del resorte de válvulas para su adaptación.

En la marca Ford se permite agrandar y pulir en su totalidad el conducto de escape y la colocación de una entre rosca para el uso de bujías de 14 mm. Respetando posición original.

En la marca Ford se permite la utilización de la tapa de cilindros modelos Max Econo, Sprint, el Angulo de asiento de la válvula de admisión podrá ser de 30 o 45 grados. Se permite para los vehículos de la marca Ford la instalación de la tapa de cilindros de aluminio Marca JMS autorizada por federación. Esta tapa se armara con válvulas originales varillas y flauta de balancines originales, como la de fundición. A esta tapa solo se le permite realizar los siguientes trabajos: Rectificación del plano paralelo al original para el ajuste de la compresión y bajar tapones para colocar balancinera.

Frezado para los asientos de válvulas que serán de 45° Admisión y escape. Los ángulos de entrada y salida a criterio del preparador.

Se puede frezar hasta 5mm más del diámetro de las válvulas como máximo. En el interior del casquillo se deben dejar sin tocar 1,5 Mm. como mínimo para chequear el diámetro interior de los mismos que será Admisión: 36,3 Mm. Escape: 32mm.

Estas medidas se tomaran en la revisada con un pasa no pasa y tienen una tolerancia e + 0,3 Mm. por posibles deformaciones de los casquillos debido a la temperatura y el martilleo de las válvulas.

Se permite variar en caso de ser necesario el largo de las varillas en hasta +20 mm.

Las válvulas serán las consignadas en el Art. 57 para la marca con la salvedad que no se les puede realizar ningún trabajo únicamente se permite el rectificado del asiento debiendo conservar el labio sobre el mismo. O sea que se deben colocar como vienen de fábrica. Se pueden trabajar las guías de válvulas del lado del resorte para la colocación de retenes como el asiento de estos para regular la carga. Terminantemente prohibido todo tipo de trabajo en los conductos o en el cielo de la tapa. En caso de roturas se podrán soldar y realizar los trabajos necesarios para ponerla en condiciones los que serán supervisados por la comisión técnica del TSC.

Para los vehículos de la marca Ford que tengan tapa de cilindros marca Ronicevi se permite trabajar + 10mm mas el interior de los conductos de admisión o sea que se pueden trabajar hasta 30mm.

Se permite en todas las marcas reemplazar bulones de tapa de cilindros por espárragos y tuercas.

En la marca Chevrolet se permite rebajar los tetones de fijación de los espárragos que sujetan los balancines.

Se permite en las tapas de cilindros de motor Chevrolet rectificar el plano de las juntas de tapa de válvulas, manteniendo el plano original y de las tapas laterales del motor.

Se permite la tapa de Chevrolet Silverado.

Se permite a la marca Torino, perforar la tapa, para una salida de agua al radiador.

En el motor Tornado (Torino 4 bancadas) se podrá colocar la tapa del motor Torino 7 bancadas, original de ese motor.

Prohibido agregar material en lo que no esta específicamente permitido.

RELACION DE COMPRESION: La relación de compresión será como máximo de 8 a 1 con la conjunta, obligatorio su uso. Para motores Ford 221 y Dodge 225 y Torino la compresión será hasta 8,5 a 1 máximo con junta, obligatorio su uso.

La verificación de la relación de compresión se efectuara mediante la utilización de la Maquina de medición propiedad de la categoría. (KATECH WHISTLER MEASURING COMBUSTION CHAMBER).

Para la medición de la relación de compresión por parte de la Comisión Técnica se tomara como dato a ingresar en la maquina de medir, la cilindrada calculada del motor medido en pulgadas cúbicas *in3 y la temperatura de la cámara de combustión al momento de la realización en Grados Fahrenheit T.

La medición se realizara en los cilindros que el comisario técnico determine y puede repetirse a criterio del mismo.

La Comisión Técnica puede disponer el control de la mencionada relación de compresión en cualquier momento de la competencia.

ARTICULO Nº 55:

GUIAS DE VALVULA: Original en su ubicación se permite embujar o reemplazar las mismas con material original o bronce, respetando su eje original.

ARTICULO Nº 56:

ARBOL DE LEVAS: Deberá ser el original de la marca o de acero. Se podrá rellenar tornear y endurecer. El cruce y permanencia será libre, orden original. La alzada máxima será tomada con las válvulas sin luz y será la siguiente:

DODGE	10,50mm
TORINO (7 bancadas)	11,00mm o 13,00mm(utilizando minimo tres relaciones de diferencial mas largas que el resto de las marcas)
CHEVRLET	10,00mm
FORD 221	11,11mm
FORD FAILANE 292 V8	10,00mm

En Chevrolet se permite roscar y colocar tornillo en la punta de la leva.

ARTICULO Nº 57:

RESORTES DE VALVULAS Y VALVULAS: Los resortes de la válvula serán a criterio del preparador y se podrán suplementar para su calibración. Se permite para todas las marcas utilizar platillos y seguros contruidos de acero aleado.

La forma superior del platillo podrá diferir de la original.

Las válvulas deberán ser las originales de la marca, de reposición comercial, permitiéndose súper medida de vástagos únicamente.

En las válvulas de admisión, así como en las de escape, se permite eliminar el labio original que esta sobre la superficie del asiento de las mismas en todas las marcas, a excepción de las colocadas en tapas de aluminio, las cuales no se podrán tocar.

Tanto las válvulas de admisión como las de escape deben mantener la figura, forma y medida originales y deben ser de reposición comercial. El material de la Cabeza de la Válvula debe mantener la rugosidad de fabricación. Se permiten válvulas de G.N.C.

Retenes de válvulas, uso opcional.

Las medidas de las válvulas son las siguientes

	ADMISION EN Mm.	ESCAPE EN Mm.
FORD 221	42,10 O MAX ECONO	35,60 O 37,53 MAX ECONO
CHEVROLET 230	43,70	38,10
TORNADO 230	48,20	41,20
TORINO 230	48,20	41,20
DODGE 225	41,30	34,80
FORD FAILANE 292 V8	45,00	38,20

ARTICULO Nº 58:

BOTADORES Y VARILLAS DE VALVULAS: Los botadores deberán respetar su forma original y podrán variar su diámetro exterior en un milímetro como máximo.

En la marca Dodge/Valiant podrán adaptarse botadores de Dodge 1500. En todas las marcas podrán rellenarse, endurecerse o rectificarlos. En todos los casos las varillas de válvulas deberán ser de reposición comercial, respetando las medidas originales.

En el caso de mecánicas que tengan botadores hidráulicos los mismos se podrán trabar en su funcionamiento, no en su giro. En el Ford se permite utilizar el del modelo "Sprint". En el motor Chevrolet se podrá utilizar el botador fijo del modelo "Opel".

Se podrán utilizar las varillas levanta válvulas fabricadas de acero aleado respetando las dimensiones exteriores originales de cada marca.

ARTICULO Nº 59:

BALANCINES: Para todas las marcas, se permitirá embujar los balancines, respetando su centro y posición original. Así como, rellenarlos para darles dureza en el apoyo con la válvula. Torino, tornado y Chevrolet podrán rellenar también, el balancín y modificar los registros de luz de válvulas.

En Falcón se permite reformar las torretas de los extremos (dos) del eje de balancines a criterio del preparador manteniendo la altura original y utilizar la flauta de balancines reforzada. En Falcón con tapa de aluminio se permite bajar las torres para poder colocar la válvula original. Failane 292 V8 la relación de balancín 1,42mm.

Se permite el uso de los balancines fabricados con acero aleados que respeten la forma original de cada marca.

ARTICULO Nº 60:

DISTRIBUCION: Los engranajes de distribución deberán ser los originales de la marca pudiendo reemplazar los engranajes de fibra por iguales, pero de acero. En las marcas Ford, Dodge, Valiant y Torino se permitirá la cadena a rodillo. Se permite reemplazar el frente de distribución (tapa) por otra de aluminio con una contratapa que facilite el acceso corrector de la leva. Las tapas de block, se podrán reemplazar por otras de aluminio. Se permite el uso de engranajes de distribución recto para el motor Chevrolet. Se permite en la marca Ford sustituir la cadena de distribución por engranajes e invertir la rotación del árbol de levas. Retenes libres. TACOMETROS: Se permite el uso de tacómetro mecánico pudiendo adaptar el mismo al árbol de levas.

ARTICULO Nº 61:

LUBRICACION: Se podrá realizar cualquier tipo de trabajo que tienda a mejorar la lubricación. Se permite engranaje de bronce.

Se permite agrandar el carter y proveerlo de rompeolas. El chupador de la bomba de aceite y el respirador del carter serán libres. Se permite bomba de aceite externa tipo CICCARE, de un cuerpo con carter húmedo y el uso de una base postiza en el asiento del filtro. Se permite el sistema de carter seco.

Se permite el uso del cilindro compensador de presión.

RADIADOR DE ACEITE: Se podrá utilizar, ubicación vano motor como así también un adaptador de filtro, en todas las marcas. Filtro de aceite de reposición comercial. Se autoriza en todas las marcas la utilización del sistema de cárter seco.

ARTICULO Nº 62:

ENCENDIDO: El encendido puede ser convencional o electrónico, que equipe o haya equipado a un vehículo de fabricación nacional. El distribuidor electrónico, con un solo captor y un solo modulo de encendido, será de reposición comercial, de automóvil nacional, incorporado en el distribuidor o en el vano motor. Se prohíbe la utilización de un modulo de encendido multichispa, como por ejemplo MSIFS, o similares. Para ambos sistemas de encendido, la

carcaza será original, interior libre, con un solo platino, y la ubicación y posición del distribuidor deberá ser la original.

Se podrá suprimir el avance al vacío y corregir, trabar o quitar el avance centrifugo. La leva del distribuidor puede ser de competición, original o de reposición comercial. Se permite tornillo de segure de leva.

En el eje del distribuidor se podrá usar bujes, bolilleros o Torrington. El condensador podrá ser de cualquier tipo y marca, debiendo ser uno, pudiendo colocarse en la parte externa del distribuidor.

Tapa y rotor tipo original de reposición comercial. Cables de bujías libres. Se permite engranaje de bronce. La bobina de encendido deberá ser de uso común y de auto de serie (no de competición), puede llevar o no resistor, conservando el exterior original. Se permite bobina Mallory forma original.

BUJIAS: Serán de tipo original de automóviles que no posean núcleo o electrodo de material de plata, platino, oro, etc., marca comercial, respetando la rosca larga de 14 x 1,25mm con su correspondiente arandela por bujía y la cónica 18 x 1,50mm de Ford. Debiendo ser de un solo electrodo y no podrán sufrir ninguna modificación.

Prohibido bujías de competición o que equipen autos con turbo o inyección.

Los grados permitidos son:

BUJIA 14x 1,25MM

Bosch W6DC hasta W9DC

NGK BP7ES hasta BP4ES

CHAMPION N6YC hasta N12YC

O sus equivalentes en otras marcas.

BUJIAS 18x 1,50MM

Bosch D7BC hasta D10BC

NGK AP6FS hasta AP5FS

CHAMPION F9YC hasta F14YC

ARTICULO Nº 63:

MÚLTIPLE DE ADMISIÓN: El múltiple de admisión deberá ser original de la marca. No se permitirá ningún tipo de trabajo (pulir, pintar, etc.) en su interior. Se podrá recubrir el exterior con amianto. En la marca Torino se podrá usar múltiple de 7 bancadas o de 4, indistintamente y una torreta separadora entre múltiple y carburador de hasta 100 Mm. de altura y a criterio del preparador. En la marca Dodge/Valiant se podrá colocar un adaptador de carburador de dos bocas de 40 Mm. de diámetro c/u como máximo sobre su múltiple original.

Se permite en la marca Ford trabajar o maquinar a criterio del preparador la parte interior del múltiple de admisión, para dicho trabajo se podrá cortar el mismo y luego soldar, manteniendo la parte exterior en su forma y medidas originales con una tolerancia en menos de 3mm (tres milímetros).

En la marca Torino se permite anular el pasaje de agua.

Se permite retirar la calefacción del múltiple de admisión en la marca Ford, dejando un testigo que identifique que es original de la marca. No se permite de competición.

ARTICULO Nº 64:

BOMBA DE NAFTA: Se podrá utilizar bomba de nafta eléctrica para todas las marcas en forma opcional. (Se deja establecido que se deberá optar por una sola en funcionamiento, mecánica o eléctrica). Deberá estar fijada en lugar seguro del lado contrario al escape y alejada de cualquier fuente de energía. La cañería por dentro del habitáculo no debe contar con uniones si es flexible debe ser de seguridad con malla de acero inoxidable de alta calidad y ubicada de forma que no se vea afectada por golpes externos, laterales o del piso del auto.

Filtro de nafta, metálico, cantidad libre. Ubicación del mismo: en el baúl. Es obligatorio el uso de un corte de corriente automático a la bomba de nafta.

ARTICULO Nº 65:

CARBURADOR: Deberá ser únicamente Holley 2 bocas tipo 2300c denominados 40/40 pero de un máximo de 39,60mm de diámetro en ambas bocas, fabricando por Argelite.

Los carburadores deberán responder a las dimensiones consignadas en el plano complementario de este artículo.

Las juntas del carburador deberán ser de reposición comercial, o fabricadas respetando espesor, geometría y todas sus restantes dimensiones.

Deberán tener perforado un espárrago del soporte del carburador para ser precintados.

Todas las marcas :

Diámetro máx. Orificio de Venturi o centrador 3,80mm

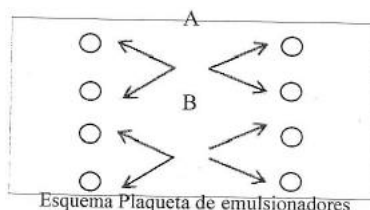
Diámetro máx. Del conducto de alta a Venturi secundario (en la plaqueta) 3,30mm

Orificio inyector de la bomba de pique libre.

Diámetro orificio interior y exterior emulsor A libre

Diámetro orificio interior emulsor b Libre

Diámetro orificio exterior emulsor b hasta 2,25 mm



Se permite:

Cortar los pernos de bronce guía de los Venturi en el interior de los difusores.

Eliminar cebador o climático (tapando con epoxi)

Anular la válvula de potencia (tapando con epoxi)

Modificar la cabeza de los tornillos que sujetan la cuba y la plaqueta.

Roscar en supermedida el asiento, aguja y la conexión entrada de nafta.

Intercambiar elementos de diferentes carburadores.

Usar la prolongación del venteo de la cuba tipo Sprint original, o fabricada.

Usar cuerpos de carburadores con orificio de gas tapados.

Los cuerpos cortados del lado de la cuba.

Pegar los tubos Venturi secundarios o centrados.

Venteo el carburador al exterior.

Roscar los surtidores de aire en el cuerpo, calibración libre.

Plaqueta de alimentación original de un automóvil de fabricación nacional de gran serie, con o sin numeración identificatoria.

A las plaquetas de tres orificios intercalar un cuarto orificio.

Utilizar la plaqueta de un solo orificio en el emulsificador respetando la configuración original.

Quitar el tapón original del conducto de alta y colocar un tapón roscado. Dicho conducto tendrá un diámetro de 4,8 Mm. de máximo en toda su longitud de trabajo .

Utilizar la plaqueta de un solo orificio en el emulsificador respetando la configuración original.

Motores chevrolet

Difusor max. 29 mm

Motores chevrolet 230 hasta 0,060"

Colocar una brida limitadora, cilíndrica, a canto vivo, de 37,5 Mm. de diámetro por boca y 12,5mm de espesor respetando el entre centro original del carburador.

Colocar un separador de baquelita de 12,5 +/- 0,3mm entre el carburador y la brida respetando los centros. Las bocas deberán ser cilíndricas de 40 o 41 de diámetro.

Colocar un separador de baquelita de 12,5 +/- 0,3 mm entre la brida y el caño de admisión respetando los centros. Las bocas deberán ser cilíndricas respetando los centros

Motores Chevrolet 230 hasta 0,040": bielas y pistones originales o especiales.

-Ídem motores Chevrolet 230 hasta 0,060" sin brida, remplazando la misma por otra baquelita de 12,5 +/- 03mm haciendo un máximo de tres baquelitas

Motores Ford 221 ,Dodge y Torino

Difusor hasta 32,1mm

Se permite:

Se permite en un cuerpo de carburador de difusor de 29mm llevarlo hasta 32,1mm

Se deberá:

Colocar un separador de banquetita de 12,5 +/- 0,3 entre el carburador y el caño de admisión respetando los centros. Las bocas deberán ser cilindradas de 40 o 41 de Diámetro

Motor Dodge: bielas especiales cigüeñales contrapesado

- Ídem con diámetro de difusor máx. de 29mm

ARTICULO Nº 66:

TOMA DINAMICA: La toma dinámica será construida a criterio del preparador, no debiendo contener en su interior ningún elemento a excepción del elemento del filtro de aire que será optativo. La altura máxima medida con juntas desde la base circular del carburador será doscientos sesenta (260) milímetros y desde el centro del carburador doscientos (200) milímetros hacia atrás.

La altura se mide en total con la pieza intermedia o soporte de la toma de dinamica que es de libre diseño y un largo máximo 500mm.