



ASOCIACION PROPIETARIOS AUTOS DE COMPETICION
C.U.I.T 30-70136634-0
Gral Vedia 613 - 3500 - Resistencia - Chaco
Te 03722 - 421298

REGLAMENTO TÉCNICO

2009

TURISMO COMPETICION 4000 DEL NEA

0

REGLAMENTO TECNICO 2009

VIGENCIA HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2009

TURISMO **COMPETICION 4000** **del N.E.A.**

Esta categoría, estará compuesta por automóviles de fabricación nacional, de seis (6) cilindros y podrán competir de acuerdo con las siguientes normas básicas de preparación, teniendo en cuenta que la categoría tendrá autos Standard Mejorado, el presente Reglamento Técnico podrá sufrir modificaciones por parte de la A.P.A.C., durante el presente año con el fin de equilibrar la misma.-

El presente Reglamento Técnico está elaborado por A.P.A.C. (Propiedad Intelectual) especialmente para esta categoría con fines de promover la actividad del Automovilismo en toda la zona ,del Nordeste Argentino.-

Todo piloto, que participe en esta categoría, MANIFIESTA: conocer, aceptar y acatar, el presente Reglamento Técnico

A.P.A.C., Enero del año 2009

El presente reglamento fue

APROBADO

Enero del año 2009

Comité Ejecutivo

CAPITULO 1°

1°) **VIGENCIA** El presente Reglamento debidamente **APROBADO** y firmado, tendrá vigencia hasta el 31 de Diciembre del 2009.

2°) **INTERPRETACION:** **Todo preparador se abstendrá, de interpretar con criterio propio el presente Reglamento Técnico. Ante alguna duda, solicitará por nota a la Comisión Técnica una aclaración, la que será evacuada por escrito, única constancia valida.-**

3°) **GENERALIDADES:**

a. BALANCEO: Se permite balancear estática y/o dinámicamente, los componentes móviles del vehículo, según las normas especificadas por el fabricante.

b. Todos los componentes deberán mantener su forma, diámetro, material, tratamiento térmico, peso, proceso de fabricación y tratamiento superficial original.

c. Las piezas deterioradas pueden ser reemplazadas solamente por otra igual o idéntica a la original.-

d. Esta prohibido montar una pieza, conjunto o sistema distinto al original, salvo excepciones contempladas en el presente Reglamento.

e. Se permite el recuperado de las piezas, mediante rectificación, encamisados, embujado y/o cepillado.

CAPITULO 2

Art.1) **AUTOMOVILES ADMITIDOS:** Aquellos de fabricación nacional, de gran serie, fabricado entre los años 1961 y 1987, con motores de seis (6) cilindros, -con sus tolerancias- y no sea inferior a 3000 c.c.

La marca de autos admitidos son: **Ford, Chevrolet, Torino, Valiant I, II, III, IV y Dodge** en sus versiones sedan o cupe.

Art. 2) **PREPARACION:** Los automóviles serán modificados de acuerdo con lo autorizado en el presente Reglamento Técnico, ficha Técnica y planos adjuntos.-

TODOS LO QUE NO ESTA DEBIDAMENTE AUTORIZADO QUEDA TERMINANTEMENETE PROHIBIDO.

Art.3) **CARROCERIA, FALSO CHASIS Y BASTIDOR:**

a. Estructura y falso chasis: internamente, la estructura de chapa de la carrocería y el falso chasis podrá ser reforzada libremente, pero NO alterada en su forma, ni dimensiones.

b. Pisos: Se permite cambiar los pisos por otros no originales. Los mismos deberán estar soldados al zócalo. Se permite reforzar los mismos exteriormente con caños estructurales.

c. Trompa de fibra: Exteriormente se deberá reemplazar el conjunto original de guardabarros delanteros, pasarruedas (por delante y atrás de la torreta de suspensión) y capot, por otro conjunto unificado (Trompa). Se podrá fijar una estructura en la parte delantera a los efecto de poder fijar la trompa y barra y/o radiador y/o canalizadores de ventilación de frenos, la cual solo tendrá por objeto la fijación de dichos elementos y no deberá constituir una estructura de refuerzo de chasis que pongan en riesgo a los demás competidores en caso de colisión, pudiendo ser objetada por el Comisario Técnico y no autorizando la partida en competencia hasta tanto no fuere modificada.

No se permite alargar la longitud de los largueros en su medida original, solo podrán adicionarse elementos destinados a la sujeción de la trompa.

La trompa será de libre diseño, deberá cubrir las ruedas delanteras y estar construida en Plástico Reforzado en Fibra de Vidrio, reemplazado a las partes originales, autorizándose un prolongación hacia delante y lateralmente como máximo de 10 cm y una prolongación horizontal de 20 cm por detrás de la superficie frontal de la trompa e efectos de colocar estructuras de refuerzo de la misma.

El soporte de la trompa no puede ser una estructura que funcione como paragolpe y solo deberá cumplir con la misión de sostén de la misma. Deberá usarse como material de la construcción de dicho soporte tubo estructural redondo o cuadrado de 25 mm por 1 mm de espesor como máximo, no deberá exceder de ancho mas de 10 cm. por lado del radiador. Se permite modificar el torpedo para pasar los caños de escape. Es obligatorio colocar un gancho para remolque que sobresalga por la parte superior de la trompa, debidamente reforzado para cumplir con su función, con un diámetro interior no menor a 5 cm. , asimismo deberá colocarse otro gancho de remolque en la parte posterior debidamente asegurado a los largueros de la carrocería, en al parte inferior, de idénticas medidas. La falta de dichos elementos o la no adecuación a su función dará derecho al C D a no autorizar a la partida hasta tanto se cumplimente dicho requisito.

Se permite:

Retirar alfombras, tapizados, tableros y todos los accesorios interiores. Retirar los faros traseros, boca de llenado de combustibles, moldurad embellecedoras y todos los accesorios exteriores.

Tapar libremente los orificios que quedan al sacar dichos elementos.

Cortar un sector del piso para colocar una tapa postiza de chapa metálica sobre la caja de velocidad para facilitar la extracción de la misma. La tapa deberá cubrir el corte efectuado sobre el piso.

Reemplazar el tablero por otro de libre diseño. Bisagras, cerraduras y manijas de puertas libres. No permitido la del tipo pasador.

Alivianar y eliminar refuerzos interiores de las puertas debiendo conservar su forma original.

Eliminar los refuerzos que unen las torretas con el torpedo y con el frente. Se podrá colocar un marco de puerta en los vehículos que no viene equipados de fabricas con dichos elementos.

Modificar el travesaño delantero de los chasis al solo efecto de dar espacio al balanceador armónico del grupo propulsor.

Colocar viseras y tapa – ruedas de libre diseño. Dichas viseras y tapa – ruedas no podrán sobresalir mas de 5 cm. de la rueda trasera. Queda estrictamente prohibido los filos de guardabarros traseros.

Cortar, en todos los autos permitidos en el presente Reglamento las puertas delanteras en una franja longitudinal de 20 cm de ancho por todo el largo de las mismas, debiendo esta franja estar soldada al zócalo y parantes de la carrocería (para un mayor refuerzo) y pudiendo avanzar en dicha zona con los caños de refuerzos laterales exigidos en este Reglamento.

- d. Canaleta de techo:** Podrá suprimirse o modificarse la canaleta de techo siempre que sea soldada en su periferia.
- e. Es obligatorio soldar el panel de la puerta trasera al casco, en los automóviles de cuatro puertas.**
- f.** Se puede cortar el chasis a los efectos de evitar interferencias con la cañonera y modificar el piso en el alojamiento del eje de mando, permitiéndose reforzar este alojamiento.
- g.** En los autos Chevy se deberán usar las 4 arandelas de suplemento en el trineo de la carrocería, del mismo espesor de las gomas originales, o en su defecto eliminarlas, aclarándose que en caso de optar por eliminarlas, deberán ser eliminadas las gomas correspondientes a los cuatro alojamientos, pudiéndose ser soldado el trineo a la carrocería o a la estructura de la jaula, debiendo conservar la distancia original de separación entre el falso chasis o trineo con la carrocería.
- h. ES OBLIGATORIO** colocar una chapa de acero de 3 mm. de espesor por 150 mm. de ancho como mínimo, que cubra 180 grados en el piso, bajo el túnel del cubre volante del motor, debidamente abulonada con bulones o soldadura de arco.
- i.** Se permite colocar suplementos entre la cañonera del diferencial y el paquete de elásticos.
- j.** Se permite reemplazar los bulones por grampas.
- k.** Altura de la suspensión: **La altura de la suspensión es libre.**
- l. Pasarruedas traseros:** Está permitido agrandar el tamaño de la abertura lateral de los guardabarros y los pasarruedas traseros, recortando para ello en dicha zona los costados de la carrocería, hasta lograr que la nueva abertura llegue como máximo hasta la parte superior del pasarruedas. Todo al solo efecto de facilitar el recambio de neumáticos, pudiendo el comisario técnico objetar una abertura que exceda este fin.
- m. Distancias entre ejes:** La distancia entre los ejes de ruedas de cada modelo tendrá una tolerancia de 3 cm. en mas o en menos.
- n. Largueros:** No se permite alargar la longitud de los largueros en su medida original, solo podrán adicionarse elementos destinados a la sujeción de la trompa.
- o. Alerón trasero:** Se permite el uso de un alerón o deflector trasero de UN SOLO PLANO ALAR, el que debe estar ubicado en la parte superior / posterior del auto entre la línea formada por el plano de la tapa del baúl, el plano superior del techo, el ancho de la carrocería y no mas de 75 mm. de la parte posterior del vehículo.
- p. Tapa baúl:** Podrá reemplazarse la tapa del baúl por similar de fibra de vidrio, conservando dicho elemento su forma original. La tapa de baúl podrá seccionada en dos partes, al solo efecto de que el alerón trasero no interfiera con su normal apertura.
- q. Paragolpes:** Deben quitarse los paragolpes y sus respectivos soportes. Se prohíbe el uso de cualquier estructura con resistencia suficiente que pueda actuar como paragolpe tanto trasero como delantero.
- r.** En el compartimiento del motor se permite un travesaño superior, entre torretas de suspensión, como así también dos puntales tubulares, que unirán cada torreta con un punto cualquiera de la jaula de seguridad, pudiendo estar soldado o abulonado al torpedo en el sitio que lo atraviesa.
- s.** Se permite reformar el vanomotor desde el apoyo de los guardabarros, para permitir sacar el aire caliente y la salida del colector de escape.

- t. **Zócalos:** Se permite modificar el ZOCALO, al solo efecto de permitir el paso del caño de escape, sin que el mismo quede embutido y/o cubierto por el citado zócalo.
- u. Se permite recortar la terminación del chapón de la cola hasta el plano original del baúl.
- v. **Tapizados y asientos traseros:** Todo el conjunto de tapizados y asientos traseros, podrán eliminarse.
- w. **Separación habitáculo-baúl:** El habitáculo deberá estar obligatoriamente separado herméticamente del baúl, mediante un tabique hecho de chapa de acero o aluminio N° 20 de espesor mínimo, soldado o remachado.
- x. **Butacas:** Las butacas serán de libre diseño y material, y deberán montarse sólidamente al igual que los cinturones de seguridad. Siendo obligatorio las de tipo “competición” con apoya cabezas incorporado según NORMAS IRAM, debiendo abulonarse a la estructura del auto, con cuatro (4) puntos de apoyo como mínimo, utilizando bulones de diámetro mínimo de 8 mm.
- y. **Tablero de instrumentos:** Será de libre diseño el tablero de instrumento.
- z. **Protección del cárter:** Se permite colocar una protección de carter construido en un chapón cuyo ancho no supere el del propio carter.

Art. 4) **TROCHA:**

- a. **Medidas:** las trochas delanteras y traseras para todas las marcas será de 1.600 mm. como máximo, sin tolerancias, esto cuando el vehículo este equipado con llantas de 8 ½ pulgadas por 16 pulgadas. Para los días que el CD indique que se usara la llanta de 7 pulgadas de ancho por 14 pulgadas de diámetro (pista húmeda o lluvia) deberá respetarse los valores de trocha que la tabla de especificaciones técnicas del presente reglamento.
- b. **Medición:** La medición de la trocha se efectuara considerando la distancia entre, el labio lateral interno de una de las llantas, y el otro en el labio lateral externo de la otra llanta.-
- c. **Suplementos:** Se permite colocar suplementos entre las llantas y las masas de las ruedas al solo efecto de lograr el aumento de la trocha, dentro de los valores permitidos.

Art.5) **TREN DELANTERO:**

- a. **Tren delantero:** El tren delantero deberá ser original, correspondiente a los modelos de la marca.
- b. Alineado y Comba libre. Se aclara que no podrán efectuarse modificaciones en el chasis, tren delantero y/o suspensiones, no permitidas por el presente reglamento, con el objeto de lograr la comba deseada.
- c. Se permite **al Chevrolet 400**, colocar las parrillas de suspensión inferior y superior del Falcon con sus respectivas rotulas; modificar los anclajes del cono de las rotulas en el porta punta de eje delantero.
- d. **PUNTAS DE EJES:** Se permite reforzar el porta punta de ejes con planchuelas de hierro soldadas, pudiéndose torcer dicha pieza para lograr la comba deseada.
- e. **MASA DELANTERA:** Se permite reemplazar la masa delantera por otra de TORINO de Fundición o Acero. Se permite colocar separadores en los rulemanes.

Art.6) **SUSPENSION :**

- a. La suspensión delantera será del tipo de paralelogramo deformable. Se permite reemplazar los espirales de suspensión por otro de distinta dureza y altura, pero manteniendo cantidad y ubicación en la torretas originales y anclajes del mismo. Se permite reforzar torretas de suspensión.

Se permite colocar espaciadores fijos para variar la dureza o altura de los espirales. En la maca FORD se permite suplementar hasta 20 mm. entre la cazoleta del amortiguador delantero y la torreta de fijación del mismo, se permite la colocación de una (1) barra estabilizadora delantera regulable, los anclajes de la barra será libre, permitiéndose colocar rotulas para sus anclajes a la parrilla y a los brazos de dicha barra. No se permite su regulación desde el interior del habitáculo.

Se permite a la marca Dodge reemplazar el uso de la barra de torsión por un grupo espiral-amortiguador, debiendo conservar las parrillas de suspensión original, tanto inferior como superior, con sus anclajes originales, el amortiguador deberá ser no regulable. Tampoco deberá ser regulable (excepto con suplementos) el resorte de suspensión, el soporte del mismo debe ser fijo. Se permite para todas las marcas la colocación de un tensor rotulado que actué en la parrilla superior.

- b.** Se autoriza a colocar un cojinete rotula, a la parrilla de suspensión superior del Torino en reemplazo del cristo de articulación.
- c.** Los anclajes de suspensión deberán respetar las medidas indicadas en el plano de “*medidas de los anclajes de suspensión homologados y utilizados por A.P.A.C*”, que se adjunta y que forma parte de este reglamento, con las modificaciones permitidas en el presente.
- d. Parrillas:** Las parrillas y los elementos de anclajes de dichas parrillas, deberán ser originales. Las mismas podrán ser reforzadas libremente, (no dobladas) solo mediante el agregado de planchuelas de acero debiéndose poder identificar, visualmente el origen Standard de la parrilla o el anclaje que se reforzó.
- e. Bujes:** El material de todos los bujes de suspensión serán de libre elección, manteniendo su principio de funcionamiento y ubicación central del buje; No se permite el buje oscilante o rotulado.

Art.7) DIRECCION:

a.: Caja de Dirección: La carcasa del mecanismo reductor de dirección, deberá ser la original pudiéndose variar su relación de reducción.

b.: Se permite modificar y/o reemplazar el manguito roscado del extremo de dirección por otro de libre diseño.

c.: Barra de Dirección: Se debe reemplazar los machones por crucetas. Se permite reemplazar la columna por otra telescópica, modificando su anclaje. El largo de la columna de dirección no podrá superar las siguientes medidas de acuerdo a los distintos modelos:

Chevy:	1.28 m Máximo
Falcon:	1,24 m . Máximo
Torino:	1,63 m . Máximo
Chevrolet 400	1,14 m. Máximo
Dodge	1,55 m Máximo

Las medidas serán tomadas desde la parte superior del anclaje del retén de la caja de dirección en línea recta, al centro del plano superior del aro del volante.

Será obligatorio que la columna de dirección disponga de un extractor rápido tipo “quita y pon” del volante

Art. 8) **TREN TRASERO:**

- a.** Deberá ser de tipo original rígido, que incluya como masa no suspendida el grupo reductor, piñón / corona y el mecanismo diferencial. Corrector de Comba Opcional.
- b. Palier:** El uso de **PALIER SEMIFLOTANTE O FLOTANTE, es OPCIONAL.**
- c. Alineado y Comba:** Libres. Se aclara que no podrá efectuarse modificaciones en el chasis, tren trasero y/o suspensiones, no permitidas por el presente reglamento, con el objeto de lograr la comba deseada.
- d. Mecanismo diferencial:** El mecanismo diferencial no podrá contar con ningún dispositivo de deslizamiento limitado, trabado o autoblocante.
- e. Relaciones de diferencial:** Las relaciones de reducción (piñón / corona) son libres, de vehículos de producción nacional. Se permite el refuerzo de cañoneras de diferencial.
- f. Elásticos y espirales:** Se permite dar vuelta el ojal manteniéndose el largo de la hoja maestra, en **MENOS hasta 70 mm.** Los demás elementos elásticos de la suspensión delantera y trasera (espirales y elásticos) son libres en forma, largo, material, dureza, diámetro, ancho y espesor, debiendo conservar en la carrocería los mismos puntos y tipos de apoyo, articulación y anclajes originales (parrillas o gemelos). Estos apoyos podrán ser reforzados.
- g.: Al TORINO** se le permite modificar los anclajes de los tensores del diferencial siendo los mismos de libre diseño, pudiendo ser rotulados.
- h.: Barras:** Se podrá colocar una barra **anti-rolido** (estabilizadora), de libre diseño y material, como así mismo sus anclajes y apoyo, en el tren delantero y trasero. El eje trasero se podrá posicionar transversalmente con respecto al casco del automóvil, mediante el uso de una barra tipo PANHARD o bien de un sistema WATT de libre diseño. La barra PANHARD podrá ser articulada o con balancín intermedio.
- i.: Precargas:** Se permite el uso de **PRECARGAS** en los dos ejes. (VARILLAS CON ROTULA, TOPES DE GOMA Y/O ARANDELAS Y TUERCAS). Las precargas NO PODRAN CONTAR CON RESORTES DE NINGUN TIPO.
- j.: Amortiguadores:** Los amortiguadores son libres a condición de que tengan el principio de funcionamiento previsto por el fabricante, se permite en todas las marcas corregir en solamente hasta 50 mm. en cualquier dirección con respecto al anclaje original, del amortiguador trasero, en su parte inferior. Para las marcas FORD FALCON y Dodge se permite corregir el anclaje superior de los amortiguadores traseros en 70 mm. En la marca TORINO, los anclajes del amortiguador trasero, tanto superior como inferior, será libre en su ubicación. No se permite el uso de amortiguadores regulables desde el exterior, ni tampoco los del tipo a gas, como tampoco los de depósito exterior.

Art. 9) **FRENOS:**

- a.: Cañería y Flexibles de freno:** libre recorrido, material y diámetro.
- b.:** Es opcional el uso de frenos a disco en las ruedas traseras.
- c.: DISCOS:** Los discos de freno de las ruedas delanteras son libres, a condición de mantener diámetro y el material de construcción previsto por el fabricante. Los discos de freno de las ruedas traseras son libres. En ambos casos se prohíbe el uso de discos de acero. Los discos tendrán como diámetro máximo 285 mm. y de espesor máximo 30 mm. Se permite rectificar y ranurar para descarga de polvo.

d.: MORDAZAS: Se permite el uso de una sola mordaza por rueda. En las ruedas delanteras las mordazas serán las previstas por el fabricante, pudiéndose colocarlas sin modificar solo lo necesario para la adaptación en la parte delantera del portamasas, para que dicha mordaza tome al disco por la parte delantera, autorizándose a colocar en la mismas suplementos espaciadores, al fin que puedan trabajar con discos de mayor espesor que el original. En las Ruedas traseras, las mordazas son libres, como así también sus anclajes y posición.

Se permite el uso de aisladores de temperatura entre las pastillas de freno y los pistones de las mordazas.

e.: Tomas de aire y ventilación: Se permite la ventilación de los frenos delanteros y traseros mediante un tubo canalizador por disco, el cual podrá ramificarse en distintas secciones hasta llegar al disco.

1 – Ventilación delantera: La toma de aire de cada uno de los tubos, estará ubicada en la trompa y no podrá sobresalir el perímetro de la carrocería. El tubo será de libre tamaño y no podrá ventilar ningún otro elemento que no sea de freno, ya sea en el disco y/o mordaza. Para canalizar se podrá modificar o eliminar el cubre piedras del disco, sin variar ningún otro elemento.

2 – Ventilación trasera: Se permite la ventilación de los frenos traseros mediante un tubo de 10 cm. de diámetro máximo como canalizador por rueda. La toma no podrá sobresalir del perímetro de la carrocería y podrá ser de tipo NACA.

Para hacer llegar el canalizador al lugar donde se encuentra el disco trasero, se podrá practicar un orificio en el pasa rueda o piso trasero. Se prohíbe realizar otra perforación tanto en el pasa rueda como en la carrocería.

f.: BOMBA DE FRENO: Es obligatorio montar una bomba de freno de doble circuito, o dos bombas de frenos de circuito simple. Dichas bombas podrán ser instaladas dentro del habitáculo y a su accionamiento podrá efectuarse por medio de un balancín regulable.

g.: PEDALERA: Se permite cambiar la pedalera y los pedales, por otra de libre diseño, fabricación y ubicación, manteniendo la bomba de freno de doble circuito o dos bombas de frenos de circuito simple.

h.: VALVULA LIMITADORA: Se permite instalar una válvula limitadora de freno, la cual podrá ser regulada desde el habitáculo durante la marcha.

i.: SERVO FRENO: El uso del servo freno, es optativo y de libre ubicación.

Art. 10) **TRANSMISION:**

a. Volante motor: Se permite alivianarlo, como así también colocar uno de acero de igual diámetro que el original. Pesos libres. Se permite colocar guías y/o conos en los bulones de fijación al cigüeñal.

b. Embrague: Se permite reemplazar los embragues originales por otros de cualquier tipo y de origen nacional, pero no se permite la utilización de embrague multi-discos. Si se permite el uso de discos sinterizados. El mismo será de libre accionamiento.

c. CAJA DE VELOCIDADES: Originales, de producción nacional, **ZF y SAGINAW**, de los modelos entre 1961 y 1987, con las relaciones indicadas en la ficha técnica que forma parte del presente reglamento, conservando sus relaciones originales, sin intercambio parciales, contando con cuatro (4) marchas hacia adelante y una marcha atrás. El espaciador y/o adaptador de la caja ZF al cubre volante en las distintas marcas no podrá tener un espesor superior a los 40 mm.

d. Se permite recortar y colocar una tapa abulonada en el piso del habitáculo para agilizar el retiro de la caja de velocidad.-

e. EJE CARDAN: Original. En aquellos automóviles que utilicen un cardan descubierto, es decir, que no vaya encerrado dentro de un tubo, deberá **OBLIGATORIAMENTE** colocarse un (1) arco de retención, que lo contenga en el eventual caso de rotura del acoplamiento estriado del citado cardan. En la marca Dodge cuando use motor Chevrolet 230 o FORD o utilice caja ZF deberá conservar en todos los casos un largo de eje de cardan de 1,41 m. (tolerancia mas o menos 2 cm.), que se tomará dicha medida de centro a centro del alojamiento de crucetas.

Art., 11) **MOTOR:**

a.: Block:

1. El block deberá ser de producción nacional de seis (6) cilindros, con un rectificado y/o encamisado de hasta 0,60. En la Marca Chevrolet sólo se permite el motor “230” con una rectificación y/o encamisado hasta 0,40. Diámetro máximo de cilindros para la marca FORD 94,97mm; tolerancia 95 mm. Diámetro máximo de cilindro para la marca CHEVROLET 99,44 mm.; tolerancia 99,50 mm. El encamisado y/o rectificado deberá ser sin desplazamiento ni inclinación.
2. La ubicación y puntos de apoyos del block sobre el falso chasis o bastidor, deberán ser originales, pudiéndose atravesar con bulones los tacos de gomas para evitar roturas.
3. Se permite maquinar el Block para reemplazar la empaquetadura por retenes de cigüeñal.
4. Se permite su cepillado en un plano horizontal, como también cambiar las guías, roscas y bulones por espárragos.
5. Los retenes son libres.
6. Se permite modificar las bancadas traseras para colocar retenes. No se permite desplazamiento del alojamiento de bancada.
7. La marca Chevrolet podrá utilizar: el Block, Tapa de Cilindros y Carter, del motor que equipan la camioneta marca CHEVROLET C/20, industria Brasileira, modelo 1995 en adelante, **NO Silverado.**

b.: CIGÜEÑAL:

- 1 - No se permite modificar su volteo, como así tampoco alivianarlo.
- 2 - Se permite realizar rosca en la punta y rectificar el mismo y ranurado de los muñones de bancada.
- 3 - Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin desplazamiento.

c.: CORREAS y POLEAS: Se permite reemplazar las correas y poleas, por otras de libre diseño, con o sin balanceador armónico.

d.: BIELAS:

- 1 - Deben ser originales, correspondiente al motor en uso.
- 2 - Se permite el uso de pernos de pistón flotante, con o sin embujado de biela, con o sin perforación para lubricación y libres seguros de pernos (Acero, Teflón).
- 3 - Se permite cortar el perno para colocar los seguros.
- 4 - No se permite utilizar las bielas de un motor Torino 300 en un 380. No se permiten las bielas del 4 bancadas en el de 7 bancadas.
- 5 - No esta permitido el pulido pero si su balanceo, debiendo para ello, quitar material solamente en los lugares permitidos (ambos extremos) hasta lograr el peso mínimo.
- 6 - La biela, sus cojinetes, pistón, aros, pernos y seguros serán pesados en su conjunto estableciéndose la siguiente tabla de valores mínimos:

-FORD: 1.240 GRS., – TORINO: 1.450 GRS., - DODGE: 1.400 GRS., – MOTOR CHEVROLET 230: 1.310 GRS.

Estos pesos corresponderán al conjunto que tenga pistones tipo original “ NO FORJADOS”

- FORD 1.150 GRS. - DODGE: 1.260 GRS. - CHEVROLET: 1.170 GRS. – TORINO: 1.350 GRS. Estos pesos corresponderán al conjunto que tenga pistones de tipo “FORJADOS”

e.: PISTONES y AROS:

1 - Se permite, en todas las marcas, reemplazar los aros y pistones Standard por otros hasta 0,60 mm., de marcas libres, siempre que se conserven las formas, dimensiones, materiales, tratamientos térmicos, proceso de fabricación, y pesos originales. Excepto la Marca Chevrolet que solo podrá reemplazar hasta la medida de 0,40 mm.

2 – Se permite el reemplazo de pistones del tipo original por pistones del tipo “FORJADO”, para todas las marcas. La marca Chevrolet podrá reemplazar con una medida de hasta 0,40 mm, con las tolerancias establecidas en este Reglamento.

Las Marcas FORD, DODGE Y TORINO, podrán reemplazar hasta la medida de 0,60 mm., con sus respectivas tolerancias establecidas en el presente reglamento.

3 – Los pistones de reemplazo, deberán conservar, medidas originales de diámetro de perno de pistón, desplazamiento del mismo, altura de ranuras de aros, espesores de aros, cantidad de aros, etc.

4- Se permite rebajar la cabeza del pistón con el fin de lograr el Cubicaje mínimo.-

f. ARBOL de LEVAS:

1 - Los árboles de levas serán reparados, con las plantillas que determine la A.P.A.C. y esta comisión técnica podrá retener las mismas, después de cada competencia, con el fin de verificar con “plantillas” su correcta diagramación. Deberán mantener en todo punto su diagrama, conservando, el cruce, alzada, perfil, rampa.

2 – NO se permite el rellenado de los camones, su rectificación y tratamiento térmico con el fin de recuperar las piezas.

3 – Corrector de levas: Se permite colocar un corrector de levas y la tapa en la distribución para su control.

4– Homologaciones: Se homologa la leva de la cupe Torino ZX con 7,10 mm. de alzada en la leva. Se homologa una leva determinada como K 180 para la marca Chevrolet. Se homologa la leva Sprint Balestrini Plantilla APAC 2002 para la marca Ford 221. La marca Chevrolet podrá asimismo usar la leva original en su diagrama Standard el que deberá ser controlado con su plantilla correspondiente de APAC. La marca Chevrolet deberá usar la leva con Plantilla de APAC

g.: TAPA DE CILINDROS:

I.Cepillado: Se permite cepillar la tapa de cilindros en un plano paralelo al original, a los efectos de lograr el volumen de la cámara de combustión Mínimo permitido.

II.Relación de compresión: La relación de compresión, es la que se indica para cada modelo en la Ficha Técnica integrante de este Reglamento. Para la determinación de volumen de la cámara de combustión, de la tapa de cilindros, se colocará un volumen de **PLASTILINA** igual a lo indicado en la ficha técnica, para la marca y medida de rectificado. Se montará nuevamente la tapa de cilindros con la bujía y junta utilizada, sin varillas levanta-válvulas, y apretadas con el torque de armado; luego se girará el cigüeñal con un torque de 100 lbs. pié hasta completar una vuelta del mismo, caso contrario se considerará que el volumen de la cámara es inferior a lo establecido por el reglamento.

III. Junta de Tapa: La junta de tapa de cilindros es libre, pero no se la podrá eliminar.

IV. Asientos de Válvulas: Rectificar los asientos de válvulas, sin modificar el cielo de la cámara de combustión, ni el ángulo del asiento de escape, es decir solamente como operación de mantenimiento dentro de los límites establecidos por el fabricante.

V. Ángulos de asientos: Se permite válvulas de admisión con asiento de 30° a todas las marcas.

VI. Rectificación de válvulas: Se permite rectificar las válvulas en su asiento con la tapa de cilindros. Si fuera necesario rebajar el asiento de las válvulas en la tapa, el diámetro de fresado, no podrá superar el 30% del diámetro de la válvula en el cielo y no más de 20 mm. de profundidad, en el conducto medido desde el asiento inferior de la válvula, con ángulos libres.

VII. Guías de válvulas: Se permite envainar las guías de válvulas con bronce o fundición, sin modificar la terminación de las guías en los conductos de admisión y escape.

VIII. Resortes de válvulas: Se permite cambiar los resortes de válvulas manteniendo la posición original, y suplementar los mismos con arandelas, a condición de que las mismas estén colocadas contra la tapa de cilindros. Se permite colocar doble resorte de válvulas. Si para ello fuere necesario, se permite maquinar exteriormente la guía de válvulas para reducir el diámetro, respetándose el diámetro interior y la profundidad de la base del resorte original.

IX. Platillos de válvulas: Se podrán usar platillos de válvulas de fundición de hierro o acero libre diseño. Prohibido el uso de platillo de otro material.

X. Balancines: Se permite: a) colocar tuercas de regulación libres. b) colocar seguros para evitar desplazamientos, c) agregar dos bancadas al Ford, d) cambiar por espárragos los soportes de balancines, e) reforzar los ejes de balancines (flauta). Se autoriza a montar una cañería de lubricación suplementaria de balancines, en los motores que hayan eliminado los botadores hidráulicos. Se permite la modificación de los balancines a efectos únicamente de obtener la alzada indicada en la ficha técnica.

XI. Varillas levanta-válvulas: Deberán mantenerse los soportes del eje de balancín y varillas levanta-válvulas en su posición y medidas.

XII. Reductores de bujías / insertos: Se permite colocar insertos de bujías. de fresado, no podrá superar el 30% del diámetro de la válvula en el cielo y no más de 15 mm. de profundidad sobre el fresado original, en el conducto medido desde el asiento inferior de la válvula, con ángulos libres.

XIII. Válvulas:

El diámetro máximo de válvulas será el siguiente:

ADMISION: FORD, CHEVROLET Y DODGE: 44 mm TORINO: 48,5 mm

ESCAPE: FORD, CHEVROLET Y DODGE: 38,5 mm TORINO: 41,5 mm

Las válvulas deberán tener el largo original de vástago correspondiente a cada motor.

La rugosidad de las válvulas deberán permanecer igual al original. No pulido.

El abroche y / o seguros son libres

En las Marcas FORD, CHEVROLET DODGE, se permite el uso de las válvulas del motor del automóvil RENAULT 18 (MOTOR 2.000), con las modificaciones para su uso.

h.: BOTADORES:

Se permiten, fijos o hidráulicos trabados, con un peso mínimo de 90 grs. para la marca CHEVROLET y de 80 grs para la marca FORD y respetando el principio de funcionamiento del original. **Se permite el rellenado en el lugar de apoyo con la leva.**

i.: TAPAS DE VÁLVULAS, DE DISTRIBUCIÓN Y DE BOTADORES:

Se permite el uso de la tapa de válvula, tapa de distribución y tapa de botadores de libre diseño y material.

j.: HERMANDO DE PIEZAS:

Se permite pulir y agrandar los conductos de admisión y escape de la tapa de cilindros y múltiples, en las respectivas zonas de unión entre sí, hasta una distancia de **15mm.** medidos a partir del plano de apoyo de los mismos.

K.:AUTORIZACIONES ESPECIALES:

1 – Al Torino: Se permite desplazar hacia atrás 25 cm. el motor Torino y caja de velocidad con las reformas necesarias a tal fin.

Se permite reemplazar el motor Torino por: un motor Falcon o Chevrolet 230 realizando las modificaciones necesarias a tal fin. Para estos casos se deberá respetar el anclaje original de la caja de velocidad, para establecer donde colocar las patas de motor.

El Peso y la relación de diferencial deberán ser los especificados para el motor que se utilice.

2 – Al Dodge: Se permite reemplazar el motor Dodge por un motor Falcon o Chevrolet 230, realizando las modificaciones necesarias a tal fin. Para estos casos se deberá respetar el anclaje original de la caja de velocidad, para establecer donde colocar las patas de motor.

El peso y relación de diferencial deberán ser los especificados para el motor que se utilice. Como así también los demás datos técnicos.

Art. 12): DISTRIBUCIÓN –

a: Se permite reemplazar los engranajes y la cadena de distribución original, por otra de distinto material, marca o procedencia.

b: Para los Ford Falcón se permite reemplazar los engranajes y cadenas originales, con o sin tensor, por otra con sistema a rodillo, simple y dobles.

c: Al Torino se le permite colocar un tensor de cadena de distribución libre.

d.: No se permiten engranajes rectos al Chevrolet.

Art. 13): LUBRICACIÓN –

a – Sistema de carter seco: No se permite de carter seco.

b – Radiador de aceite: Se permite la instalación de un radiador de aceite, como así también agrandar o achicar los conductos de lubricación.

c– Carter: Original. Está permitido colocar rompeolas.

d – Bomba de aceite: Original, no pudiendo por ninguna causa, modificar el lugar de anclaje indicado por los diseñadores de fábrica. Se permite colocar un soporte adicional.

Art. 14): ENCENDIDO Y DISTRIBUIDOR –

a – **Sistema:** Deberá ser del sistema de batería, bobina y distribuidor convencional a un platino, condensador de libre tipo, cantidad y ubicación.

b- Se permite trabar la plaqueta y retirar el avance al vacío.

c – Se permite colocar engranaje de bronce y montar el eje sobre Torrinton o rulemanes.

d – Leva de distribuidor: Se permite reemplazar la leva del distribuidor, por otra de libre diseño.

e – Adaptador para cuentavuelas mecánicos: Se permite colocar un adaptador para colocar un cuentavuelas mecánico.

f – Encendido electrónico: Se permite para todas las marcas, el uso de un distribuidor electrónico de industria nacional, sin avance variable electrónicamente.

g – Bobina: Tipo y ubicación libre.

Art. 15): CARBURADOR-

a- Tipo de carburadores permitidos: Se permite la utilización de carburadores con característica 40/40 con difusor 28,60 marca HOLLEY o CARTER ABD, ambos de dos bocas de Industria Argentina.

En ningún caso se podrá usar un carburador de motor Ford F 100 (difusores y gargantas chicas).

b – Difusores: El diámetro máximo de difusores 28,60 mm. Se aclara que no se permite modificar la terminación superficial, de los difusores con el objeto de lograr el diámetro máximo permitido (no deberá pulirse).

c – Cono de difusores: El cono de los difusores se medirá desde la base inferior que tendrá una tolerancia de 0,5 mm. de acuerdo con la ficha técnica.

d – Toma de aire: Se permite el uso de toma de aire desde el exterior.

e – Modificaciones permitidas: Los carburadores usados deberán mantenerse sin modificaciones interior como exterior, permitiéndose únicamente:

1 – Elementos de dosificación: cambiar los elementos que regulen la dosificación de carburante y aire, permitiéndose roscar el cuerpo del mismo para colocar surtidores de aire desmontables, respetando su lugar original.

2 – Caño de venteo: Prolongar el caño de venteo de la cuba.

3 – Mariposa y eje de cebador: Retirar la mariposa y eje del cebador con su respectivo mecanismo.

4– Gargantas: Agrandar las gargantas de los carburadores de cualquier marca, sin superar el diámetro máximo indicado en la ficha técnica (40-40).

El espesor mínimo que podrán tener las mariposas del carburador es de 1,00 mm.

5 – Plaqueta: Se permite

La utilización de plaquetas Holley y/o Argelite, únicamente de tres o cuatro agujeros, las que deberán permanecer originales en estructuras y medidas.

Modificar las plaquetas de tres orificios emulsionadores a cuatro orificios emulsionadores, en cuyo caso deberán quedar como original de cuatro orificios en su ubicación y medidas.

En el caso de utilizarse plaquetas originalmente provistas de cuatro orificios emulsionadores, se aclara que la cantidad máxima de emulsionadores deberá ser de cuatro, debiéndose obturar todo otro emulsionador adicional en ambas caras de la plaqueta.

Las plaquetas deberán tener los cuatro canales emulsionadores con tapones roscados para su verificación.

El diámetro máximo del canal de emulsión es de 4,50 mm.

No se permite

La sobrealimentación.

Ningún tipo de aporte de material, salvo lo siguiente: Se permite en los centradores o booster- del carburador, en caso de aflojarse por vibración, el aporte de algún tipo de material de fijación (Poxipol) y/o el remachado de los mismos en el cuerpo, debiéndose mantener en posición medida y forma original.

Diámetro de los orificios de emulsión: a) Plaqueta de tres orificios: 0,70 mm. (Máximo).

b) Plaqueta de cuatro orificios: orificio superior: 0,95 mm. (Máximo), los tres orificios restantes 0,70 mm. (Máximo).

6 – Válvula de Potencia: Se permite anular o retirar la válvula de potencia.

7 – Pernos de interferencia: Cortar los pernos (bronce de interferencia dentro del venturi de los carburadores).

8 – Junta de la base del carburador / espaciador: Se deberá respetar el espesor de la junta original de la base del carburador, que no podrá ser superior a 1,5 mm en su unión con el múltiple. Se permite colocar un espaciador de baquelita, entre el carburador y el múltiple de admisión de todas las marcas, con un espesor máximo de 14 mm.

Art. 16) REFRIGERACIÓN DE AGUA:

a – Termostato: El termostato se puede suprimir.

b – Capacidad de refrigerante: La capacidad del refrigerante será libre.

- d** – Radiador: El radiador es de libre diseño y material. Deberá estar dentro de la trompa y delante del motor. Se puede prever cualquier sistema de bloqueo de cierre de tapón de radiador.
- d** – Ventilador: El ventilador es libre y de uso optativo.
- e** – Circuito de refrigeración: Se permite modificar el circuito de refrigeración, anulando el paso por el múltiple de admisión, pudiendo cortar el sistema a tal fin en el múltiple.
- f** – Depósito para carga de refrigerante: Se permite el uso de un depósito sobreelevado del motor para la carga del refrigerante.
- g** – Electro ventilador: Se permite instalar un electro ventilador al solo efecto de refrigerar el agua.

Art. 17): MÚLTIPLE DE ADMISIÓN –

- a) Únicamente está permitido el hermanado de los orificios de unión entre, el múltiple y la tapa de cilindros, ajustándose en una profundidad de 15 mm. en todo su diámetro.
- b) Prohibido modificar sus formas internas originales mediante el raspado o pulido.
- c) No se puede modificar el ángulo de la inclinación de apoyo con la tapa de cilindros como así tampoco el apoyo del carburador.
- d) La marca DODGE podrá, a partir del múltiple de Admisión de los vehículos de la marca para carburador de una sola boca, realizar la correspondiente adaptación para reubicar el carburador descrito en el Art. 15, inc. A, en forma paralela a la línea de cilindros. La reforma deberá realizarse soldando una planchuela de acero, hierro y / o fundición con espesor máximo de 15 mm, no pudiéndose trabajarse y / o pulirse dentro del tubo de admisión más allá de lo necesario para retirar el material excedente de dicha soldadura. Ver plano adjunto.

Art. 18): MÚLTIPLE Y CAÑO DE ESCAPE

- a** – Son libres, pudiéndose usar aisladores de temperatura.
- b** – Los caños de escape, no podrán pasar cerca de los conductos de freno, nafta, eléctricos, etc.
- c** – Sus gases no serán evacuados con dirección los neumáticos, ni en dirección al suelo.
- d** – Se permite el uso de una sonda para medir la temperatura de los gases (pirómetro).

Art. 19): NEUMÁTICOS –

Se utilizara para toda la categoría neumáticos de 16 pulgadas de diámetro marca Pirelli ZERO DE COMPETICIÓN, calzadas sobre llantas de acero de 8 ½ pulgadas de ancho. Los días de lluvia o pista húmeda determinado por el C D se utilizaran neumáticos Pirelli P 400 en la medida 195/7014 (nacional o del MERCOSUR) montadas en llantas de 7 pulgadas de ancho por 14 de diámetro. La provisión y control de los neumáticos será establecido en el Reglamento de Campeonato de la Categoría.

Art. 20): RECUPERADOR DE ACEITE Y AGUA:

Deberá montarse un sistema eficaz con una capacidad de 2 litros.

Art. 21): FILTRO DE AIRE:

Es de uso opcional y libre en su tipo.

Art. 22): COMBUSTIBLES-

El combustible utilizado deberá ser de uso comercial, y venta masiva en estaciones de servicio.

Art. 23): TANQUES DE COMBUSTIBLES-

a – Es obligatorio, montar un tanque de combustible de libre capacidad en el baúl, fijado convenientemente sobre el piso, debiendo obligatoriamente instalarse un respirador o mangueras cruzadas al lado opuesto hasta la altura de la luneta y bajar al piso y salir al exterior.

b – La boca de carga de combustible podrá ubicarse dentro del baúl.

c – Se autoriza una cuba en la cara inferior del tanque.

d – **El tanque no podrá sobresalir debajo del piso del baúl, siendo la cuba y/o chupador el único elemento que podrá sobresalir debajo del piso, debiendo respetar la altura y/o despeje que se encuentra en croquis adjunto, asimismo la ubicación del tanque deberá respetar las medidas de dicho croquis.**

Art. 24): BOMBA DE NAFTA

Se permite agregar una bomba eléctrica, eliminando o no la mecánica. Su ubicación será libre. Las cañerías del mismo serán de material previsto para tal fin.

Art. 25): LLAVE CORTA CORRIENTE

Es obligatorio montar dos llaves (o una con comando doble) de corte general de corriente, una en el habitáculo al alcance del piloto y/o copiloto, otra en el exterior bajo el parabrisas del lado del conductor, señalizada con un triángulo azul con bordes blancos, de 12 cm. por lado con un rayo rojo en su interior.

Art. 26): BATERIA

Cantidad libre. Deberá ir rígidamente sujeta en la carrocería, detrás de los respaldos de las butacas. Prohibida la instalación en el baúl.

Art. 27): EXTINTORES O MATAFUEGOS

Se instalará un solo matafuego de 2 Kg. de polvo químico o a gas, instalado a la alcance de la tripulación, y fijado al piso por medio de grampas de apertura rápida, prohibiéndose el uso de ataduras o cintos.

Art. 28): JAULA DE SEGURIDAD

- a) Es obligatoria su instalación, debiendo estar construida respetando los elementos tubulares de acero con un diámetro exterior como mínimo de 38 mm. y un espesor mínimo de pared de 2,5 mm., compuesta de dos arcos como mínimo uno a la altura del respaldo de las butacas y otro abrazando el parabrisas, unidos entre si a la altura del dintel de la puerta, y del zócalo de la misma convenientemente acolchados.
- b) La jaula será un refuerzo del habitáculo, de libre diseño, por lo que deberá estar soldada al monocasco, y podrá extenderse al vano motor y al baúl.
- c) Será obligatorio a los efectos de aumentar la seguridad, en la jaula a la altura del zócalo, en las puertas delanteras contar con un caño paralelo al zócalo y otro paralelo al mismo a una altura mínima de 30 cm. que deberán estar soldados a los parantes principales de la estructura de la jaula, que deberá

d) Contar con refuerzos tipo rejillas, uniendo ambos caños entre sí, con un mínimo de tres (3) parantes. En las jaulas que tengan un refuerzo en dicha zona, en forma de “X” podrán unirse ambos caños a la misma en dicho caso, los parantes mínimos serán de dos (2) o se podrá colocar dichos refuerzos avanzando hacia la zona interna de la puerta. En todos los casos, el diámetro exterior mínimo será de 38 mm. , con un espesor mínimo de 2,5 mm. de los caños a utilizarse.

Art. 29): CINTURONES DE SEGURIDAD

Son de uso obligatorio para piloto y copiloto, debiendo ser del tipo arnés, con hebilla de apertura rápida, de por lo menos tres puntos de anclaje, fijados correctamente al piso y estructura de seguridad.

Art. 30): LIMPIAPARABRISAS

Es de funcionamiento obligatorio del lado del piloto, pudiéndose montar un equipo inyector de agua.

Art. 31): PARABRISAS

a – Será de los denominados laminados de seguridad. El resto de los vidrios podrán ser reemplazados por acrílicos transparentes o Policarbonato tonalizado. Se permite el uso de parabrisas con desempañador térmico incorporado al mismo.

b – Se prohíbe el uso de polarizados oscuros en la luneta.

c- Se podrá montar dispositivos (electro ventiladores) para lograr el desempañado del parabrisas.

ART. 32): ESPEJOS

Es obligatorio uno dentro del habitáculo y dos en el exterior, uno por lado.

Art. 33): MOTOR DE ARRANQUE

Libre en su tipo. El motor de arranque deberá funcionar correctamente en todo momento.

Art. 34): BULONERIA

La misma en piezas vitales será de las denominadas de alta resistencia.

Art. 35): LUZ DE STOP

Los automóviles deberán contar con dos faros rojos y serán de funcionamiento obligatorio. Estarán instalados en los costados internos de la luneta. Además deberán contar con un faro blanco o amarillo ubicado en la parte central y superior de la luneta (**para ser usado los días de lluvia como luz de guía**).

Art. 36): LLANTAS

Estampadas de acero, sin antideriva, en las cuatro ruedas. El diámetro será de 16 pulgadas por un ancho máximo de 8 ½ pulgadas. Los días de lluvia o pista húmeda indicadas por el C D se utilizaran las de 14 pulgadas de diámetro por 7 pulgadas de ancho máximo. No se permite el uso de las de aleaciones de aluminio.

Art. 37): PESO DE LOS AUTOS

El peso de los autos de cada marca será el indicado en la planilla de especificaciones técnicas con piloto y copiloto incluidos, agua, aceite (ambos en nivel normal) y con el combustible con que finalice la prueba, en orden de marcha, pudiendo reponer en caso de accidentes, la trompa y radiador.

Para el presente año se considera Reglamento abierto, a la reglamentación de los pesos de los distintos vehículos, pudiendo variar los mismos, si alguna marca tuviera un desempeño durante el campeonato evidente de superioridad a las otras marcas. Dicho cambio podrá hacerse una sola vez en el año y antes de haber comenzado la mitad final del campeonato. Facultad esta exclusividad de APAC.

Art. 38): EL LASTRE

Será de ubicación libre dentro del habitáculo y/o baúl, deberán estar debidamente abulonados con bulones hacia arriba de los denominados alta resistencia. Los mismos deberán tener una perforación para sellado de control. En ningún caso deberán estar fijados en lugares que signifiquen riesgo para los tripulantes.

Art. 39): VESTIMENTA

Es obligatorio el uso de casco abierto o integral en perfectas condiciones de uso, cuelleras y buzo antinflama de tela de algodón grueso durante las pruebas libres oficiales, series o finales.

Art. 40): NUMERACIONES DE LOS AUTOMÓVILES

En orden correlativo según el ranking del campeonato anterior. Serán pintados en el lateral tras las ventanas delanteras con un trazo no menor a 50 mm. en color amarillo sobre un fondo negro de 40 x 30 cm.

MEDICION DE RELACIÓN DE COMPRESION

1. Se colocara en la cámara de combustión de la tapa de cilindro la plastilina que se indique calculada según las medidas establecidas en la tabla de especificaciones, según corresponda en cada caso.
2. Se montara la tapa de cilindro utilizada, con la junta de la tapa de cilindro utilizada en competencia, las válvulas cerradas y bujías utilizadas en la competencia, apretando la misma hasta el torque de armado verificado por el C T de la competencia.
3. El torque mínimo de apriete de las tapas de cilindros, según las marcas se detallan en la siguiente tabla:

TORQUES DE APRIETE DE BULONES DE TAPA DE CILINDROS	
FORD	10 Kgm
CHEVROLET	13 Kgm
TORINO	13 Kgm
DODGE	10 Kgm

4. Se girara el cigüeñal con un torque de 100 lbs. Pie, hasta completar una vuelta del mismo, caso contrario se considerara que su relación de compresión es superior a lo establecido por el reglamento.

RELACIONES DE CAJA AUTORIZADAS

	SAGINAW	ZF
Primera	2,85	2,83
Segunda	2,02	1,85
Tercera	1,35	1,38
Cuarta	1,00	1,00

RELACIONES DE DIFERENCIAL AUTORIZADAS

DANA 30 - DANA 44

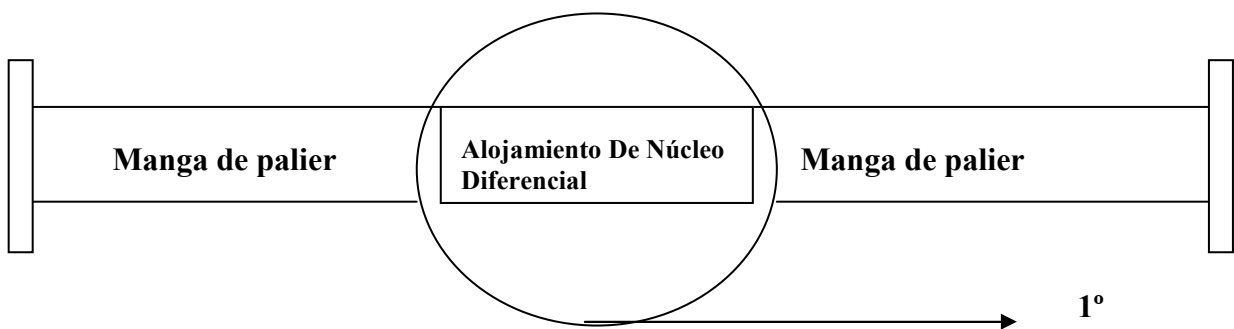
2,86 – 3,07 – 3,31 – 3,54 – 3,73 –

EATON (Solo para las unidades equipadas con Motor Chevrolet)

3,08 – 3,36 – 3,54

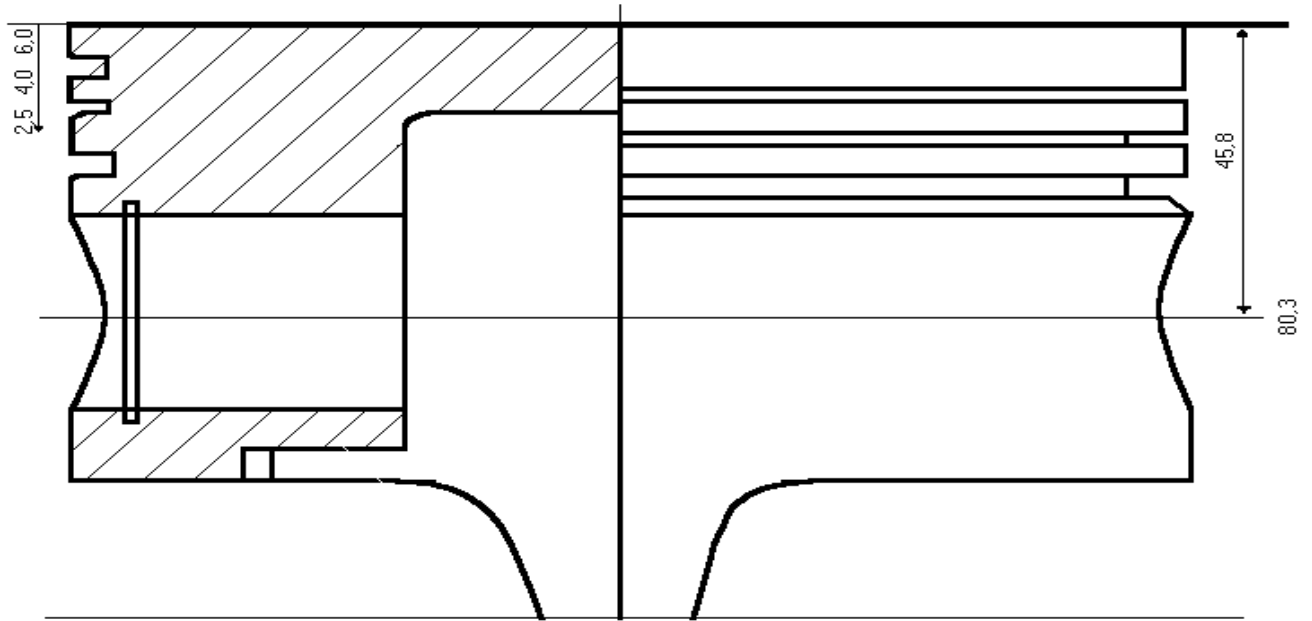
REFERENCIA ART. 23: TANQUE DE COMBUSTIBLE

1. Línea que deberá respetar el chupador o cuba del tanque de combustible, único elemento que podrá sobresalir debajo del piso del baúl.



Modelo: CHEVROLET 230
FORJADO

“CABEZA PLANA”



Diámetro Cilindro : X

STD +020 +030 +040

Diámetro Agujero Perno :

23,550 DESCENTRADO ORIGINAL

Ranura I

2,0 mm (AROS STD)

Ranura II

2,0 mm (AROS STD)

Ranura III

4,8 mm (AROS STD)

MARCA: TORINO**Vehículos admitidos: GR - TS - TSX - y ZX versiones 2 y 4 puertas**

ITEMS	ESPECIFICACIONES	TOLERANCIA
Distancia entre ejes	2.723 mm	+ o - 3 cm MAX
Trocha delantera llanta 8 ½ pul.	1.600 mm	0 MAX
Trocha trasera llanta 8 ½ pul.	1.600 mm	0 MAX
Trocha delantera llanta 7 pul.	1.550 mm	0 MAX
Trocha trasera llanta 7 pul.	1.551 mm	0 MAX
Llantas	8 ½ x 16 pulgadas	0 MAX
Llantas pista húmeda	7 x 14 pulgadas	0 MAX
Peso del cigüeñal	34,5 Kg.	0 MIN
Peso conjunto (biela, coj, aros, seguros, pistón tipo original)	1.450 gr.	0 MIN
Peso conjunto (biela, coj, aros, seguros, pistón forjado)	1.390 gr.	0 MIN
Diámetro válvula admisión	48,5 mm	0 MAX
Diámetro válvula de escape	41,5 mm	0 MAX
Alzada Admisión	10,70 mm	0 MAX
Alzada Escape	10,70 mm	0 MAX
Garganta carburador	40 mm	0 MAX
Difusor carburador	28,60 mm	0 MAX
Diámetro Cilindro STD	84,94 mm	0 MIN
Diámetro Cilindro 0,40	85,94 mm	0 MAX
Diámetro Cilindro 0,60	86,44 mm	0 MAX
Carrera	111,13 mm	0 MAX
Cubicaje Cilindro 0,40	75,8 cc	0 MIN
Cubicaje Cilindro 0,60	76,8 cc	0 MIN
Relación de Compresión	9,5 : 1 Atm.	0 MAX
Peso del auto con piloto incluido	1.300 Kg	0 MIN

MARCA: FORD**Vehículos admitidos: Falcón en todas sus versiones. Único motor permitido versión 220 Pulgadas**

ITEMS	ESPECIFICACIONES	TOLERANCIA
Distancia entre ejes	2.781 mm	+ 0 - 3 cm MAX
Trocha delantera llanta 8 ½ pul.	1.600 mm	0 MAX
Trocha trasera llanta 8 ½ pul.	1.600 mm	0 MAX
Trocha delantera llanta 7 pul.	1.550 mm	0 MAX
Trocha trasera llanta 7 pul.	1.520 mm	0 MAX
Llantas	8 ½ x 16 pulgadas	0 MAX
Llantas pista húmeda	7 x 14 pulgadas	0 MAX
Peso del cigüeñal	21.700 Kg.	0 MIN
Peso conjunto (biela, coj, aros, seguros, pistón tipo original)	1.240 gr.	0 MIN
Peso conjunto (biela, coj, aros, seguros, pistón forjado)	1.150 gr.	0 MIN
Diámetro válvula admisión	44 mm	0 MAX
Diámetro válvula de escape	38,5 mm	0 MAX
Alzada Admisión	11,11 mm	0 MAX
Alzada Escape	11,11 mm	0 MAX
Garganta carburador	40 mm	0 MAX
Difusor carburador	28,60 mm	0 MAX
Diámetro Varillas	7,75 mm	0 MIN
Botador Peso	80 grs.	0 MIN
Peso varillas	53 grs.	0 MIN
Diámetro Cilindro STD	93,47 mm	0 MIN
Diámetro Cilindro 0,40	94,47 mm	94,50 mm (+ o - 3 cent.)
Diámetro Cilindro 0,60	94,97 mm	95 mm (+ o - 3 cent.)
Carrera	87,88 mm	0 MAX
Cubicaje Cilindro 0,40	72,4 cc	0 MIN
Cubicaje Cilindro 0,60	73,2 cc	0 MIN
Relación de Compresión	9,5 : 1 Atm	0 MAX
Peso del auto con piloto incluido	1.280 Kg	0 MIN

T.C. 4000 DEL NEA**FICHA TECNICA 2009****MARCA: DODGE****Vehículos admitidos: Coupe, Polara y RT . único motor permitido: Versión Chrysler 225 Pulgadas**

ITEMS	ESPECIFICACIONES	TOLERANCIA
Distancia entre ejes	2.819 mm	+ 0 - 3 cm MAX
Trocha delantera llanta 8 ½ pul.	1.600 mm	0 MAX
Trocha trasera llanta 8 ½ pul.	1.600 mm	0 MAX
Trocha delantera llanta 7 pul.	1.530 mm	0 MAX
Trocha trasera llanta 7 pul.	1.560 mm	0 MAX
Llantas	8 ½ x 16 pulgadas	0 MAX
Llantas pista húmeda	7 x 14 pulgadas	0 MAX
Peso del cigüeñal	34,5 Kg.	0 MIN
Peso conjunto (biela, coj, aros, seguros, pistón tipo original)	1.400 gr.	0 MIN
Peso conjunto (biela, coj, aros, seguros, pistón forjado)	1.260 gr.	0 MIN
Diámetro válvula admisión	44 mm	0 MAX
Diámetro válvula de escape	38,5 mm	0 MAX
Alzada Admisión	10,5 mm	0 MAX
Alzada Escape	10,5 mm	0 MAX
Garganta carburador	40 mm	0 MAX
Difusor carburador	28,60 mm	0 MAX
Diámetro Cilindro STD	86,36 mm	0 MIN
Diámetro Cilindro 0,60	87,86 mm	88,07
Carrera	104 mm	0 MAX
Cubicaje Cilindro 0,60	74,4 cc	0 MIN
Relación de Compresión	9 : 5 de Atm	0 MAX
Peso del auto con piloto incluido	1.320 Kg	0 MIN

T.C. 4000 DEL NEA**FICHA TECNICA 2009****MARCA: CHEVROLET**

Vehículos admitidos: 400, Chevy 4 puertas y Coupe. Único motor permitido versión 230 Pulgadas.

ITEMS	ESPECIFICACIONES	TOLERANCIA
Distancia entre ejes	400 : 2.794 mm - Chevy: 2.819 mm	+ 0 - 3 cm MAX
Trocha delantera llanta 8 ½ pul.	1.600 mm	0 MAX
Trocha trasera llanta 8 ½ pul.	1.600 mm	0 MAX
Trocha delantera llanta 7 pul.	1.570 mm	0 MAX
Trocha trasera llanta 7 pul.	1.570 mm	0 MAX
Llantas	8 ½ x 16 pulgadas	0 MAX
Llantas pista húmeda	7 x 14 pulgadas	0 MAX
Peso del cigüeñal	22,5 Kg.	0 MIN
Peso conjunto (biela, coj, aros, seguros, pistón tipo original)	1.310 gr.	0 MIN
Peso conjunto (biela, coj, aros, seguros, pistón forjado)	1.170 gr.	0 MIN
Diámetro válvula admisión	44 mm	0 MAX
Diámetro válvula de escape	38,5 mm	0 MAX
Alzada Admisión	10,30 mm	0 MAX
Alzada Escape	10,30 mm	0 MAX
Garganta carburador	40 mm	0 MAX
Difusor carburador	28,60 mm	0 MAX
Diámetro Varillas	7,75 mm	0 MIN
Botador Peso	90 kg.	0 MIN
Peso varillas	57 grs.	0 MIN
Diámetro Cilindro STD	98,43 mm	0 MIN
Diámetro Cilindro 0,40	99,44 mm	99,50 mm (+ o - 3 cent.)
Carrera	82,55 mm	0 MAX
Cubicaje Cilindro 0,40	75,4 cc	0 MIN
Relación de Compresión	9,5 : 1	0 MAX
Peso del auto con piloto incluido	1.320 Kg	0 MIN