

FEDERACION NORTE

DE

AUTOMOVILISMO

DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO 2018

TC del NORTE BONAERENSE

Clase "A"

CAPITULO III	MOTOR	Pág. 6
CAPITULO IV	ADMISION - CARBURADOR	Pág. 13
CAPITULO V	ENCENDIDO CIRCUITO ELEC. ELECTRICIDAD	Pág. 15
CAPITULO V	TRANSMISION	Pág. 16

VALIDO HASTA el 31 de DICIEMBRE del año calendario en curso.

SUJETO A MODIFICACIONES PARA 2018

I N D I C E ALFABETICO	por CAPITULO	Pág. 4
------------------------	--------------	--------

I N D I C E	por CAPITULO	Pág. 3
-------------	--------------	--------

I N D I C E GENERAL	ALFABETICO	Pág. 3-4
---------------------	------------	----------

I N D I C E ALFABETICO	por CAPITULO	Pág.	2
MOTOR	CAPITULO III	Pág. 6	
ADMISION CARBURADOR Art. 8-18	CAPITULO IV	Pág. 13	
ENCENDIDO y CIRCUITO ELECTRICO Art. 10-1	CAPITULO V	Pág. 15	
TRANSMISION	CAPITULO VI	Pág. 16	

I N D I C E	por CAPITULO	Pág.	2
CAPITULO III	MOTOR	Pág. 6	
CAPITULO IV	ADMISION CARBURADOR Art. 8-18	Pág. 13	
CAPITULO V	ENCENDIDO y CIRCUITO ELECTRICO Art. 10-1	Pág. 15	
CAPITULO VI	TRANSMISION	Pág. 16	

I N D I C E	GENERAL	ALFABETICO	Pág. 3-4
--------------------	----------------	-------------------	-----------------

ALOJAMIENTO DE BULONES DE TAPA	Art. 8-10 A	Pág. 9 y 10
ALZADA	Art. 8-15-A	Pág. 11
ARBOL DE LEVAS	Art. 8-15	Pág. 11
AROS de PISTÓN	Art. 8-5-3	Pág. 8

BALANCINES	Art. 8-17-2	Pág. 13
BATERIA	Art. 10-8	Pág. 15
BIELAS	Art. 8-6	Pág. 8
BLOCK DE CILINDRO en el DIAMETRO DE CILINDRO	Art. 8-1	Pág. 6
BOTADORES	Art. 8-16	Pág. 12
BULONERIA, ALOJAMIENTOS	Art. 8-14	Pág. 11

CAJA DE VELOCIDA	Art. 11-1	Pág. 16
CAMBIO DE MOTOR POR ROTURA Del reglamento deportivo	Art. 16	Art. 8-A Pág. 6
CAÑO DE ESCAPE	Art. 8-21-1	Pág. 14
CAÑONERA	Art. 11-3- Art. 11-3-A	A Pág. 17
CARBURADOR	Art. 8-19	Pág. 13
CARDAN	Art. 11 -2-1	Pág. 17
CIGÜEÑAL	Art. 8-2	Pág. 7
COJINETES de BIELA y de BANCADA	Art. 8-6-1	Pág. 9
CONTROL TÉCNICO Azadas de LEVAS	Art. 8-15-B	Pág. 12
CORRECTORES DE COMBA	Art. 11-3-1	Pág. 17
CORTA CORRIENTE	Art. 10-6	Pág. 15

DIFERENCIAL	Art. 11 -2	Pág. 17
Disposiciones Generales	Art. 2	Pág. 5
DISTRIBUIDOR	Art. 10-1	Pág. 15

ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA	Art. 3-12	Pág. 5
EMBRAGUE	Art. 11-4	Pág. 17
ENCENDIDO	Art. 10-2	Pág. 15

<i>GANCHO DE REMOLQUE</i> Plano A PEDIDO DE LOS CLUB POR RESCATE	Art. 5-3	Pág. 5
--	----------	--------

JUNTA DE TAPA DE CLINDRO	Art. 8-10-1CH/A	Pág. 10
--------------------------	-----------------	---------

LUBRICACIÓN	Art. 8-7	Pág. 9
LUCES DE FRENO (STOP y LLUVIA)	Art. 10-7	Pág. 15

LLANTAS		
---------	--	--

MOTOR (CHEVROLET - FORD – TORINO y DODGE)	Art. 8	Pág. 6
MOTOR DE ARRANQUE	Art. 10-5	Pág. 15
MÚLTIPLE DE ADMISIÓN	Art. 8-18	Pág. 13
MÚLTIPLE DE ESCAPE y CAÑO DE ESCAPE	Art. 8-21	Pág. 14

NEUMATICOS

PALIERES	Art. 11 -2-2	Pág. 17
PARA EL PRECINTADO	Art. 4-2	Pág. 5
PERNOS de PISTÓN	Art. 8-5-1	Pág. 8
PESO DEL CIGÜEÑAL	Art. 8-2-A	Pág. 7
PISTONES	Art. 8-5	Pág. 13
POLEAS, CORREAS Y BALANCEADORES	Art. 8-4	Pág. 7
PROTECCION DE MOTOR ELECTRONICA	Art. 8-b	Pág. 6

REFRIGERACIÓN ACEITE	Art. 8-7-1	Pág. 9
REFRIGERACIÓN DE AGUA	Art. 8-8	Pág. 9
RELACION DE COMPRESIÓN	Art. 8-13	Pág. 10 y 11
RELOJERIA, MANÓMETROS, BULBOS DE PRESION	Art. 10-10	Pág. 15
RESORTES, PLATILLOS, SEGUROS DE VÁLVULAS, VÁLVULAS, GUIAS, RETENES		

SEGURO PERNOS de PISTÓN	Art. 8-5-2	Pág. 8
SISTEMA de GANCHO PARA TIRAR DEL IGNIFUGO	Art. 4-F	Pág. 5
SISTEMA IGNIFUGO FIJO	Art. 4-E	Pág. 5

T A P A D E C I L I N D R O	Art. 8-10	Pág. 9
TAPAS LATERALES DISTRIBUCION RETENES y VALVULA	Art. 8-1-A	Pág. 7
TORRETA PARA CARBURADOR	Art. 8-19-1	Pág. 14
TRANSMISION	Art. 11	Pág. 16

UBICACIÓN DEL MOTOR (CHEVROLET - FORD – TORINO y DODGE)	Art. 8-a	Pág. 6
---	----------	--------

VÁLVULAS INCLINACION – DIAMETROS	Art. 8-12	Pág. 10
VARILLA LEVANTA VÁLVULAS	Art. 8-17-1	Pág. 12
VIGENCIA	Art. 1	Pág. 5
VOLANTE DE MOTOR	Art. 8-3	Pág. 7
VOLTEO del CIGUEÑAL o CARRERA del PISTÓN	Art. 8-2-1	Pág. 7

At. 1. VIGENCIA Art. 1 Pág. 5

El presente reglamento tendrá vigencia a partir del 1/1/2018 hasta el 31/12/2018, sujeto a modificaciones técnicas, sugeridas por la comisión técnica y abaladas por la Federación Norte de Automovilismo Deportivo FedeNor.

Art. 2 Disposiciones Generales Art. 2 Pág. 5

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


Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación Norte de Automovilismo Deportivo FedeNor, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

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

Art. 3-12 ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA Art. 3-12 Pág. 5

Todo piloto que terminara en los tres primeros o en cualquiera de los puestos siguientes y fuera excluido por Técnica en la prueba final será sancionado Ver Art. 20-2-B EXCLUSION por TECNICA.

ART. 4-E SISTEMA IGNIFUGO FIJO Art. 4-E Pág. 5

Se accionara desde el interior del vehículo desde la posición de atado del Piloto y desde el exterior del vehículo lado parante derecho con una argolla de acero perfil redondo 6 mm... y diámetro mínimo 50 mm., la misma quedara en posición parada para su fácil accionamiento y estará indicada con un calco redondo con la letra **(E)**, este sistema deberá estar acoplado al del corte de corriente para ser accionado ambos a la vez, y al lado el corte de corriente y se identificara con un calco en triangulo con un rayo en su interior  y un matafuego de mano extraíble, el sistema ignifugo se deberá accionar cuando se necesite, durante la Competencia no deberá tener trabas.

ART. 4-F SISTEMA de GANCHO PARA TIRAR DEL IGNIFUGO Art. 4-F Pág. 5

El sistema deberá estar provisto según Plano N° 001 de dos (2) manillas, una interior a disposición del piloto, ubicada de tal forma que este pueda accionarla con su cinturón de seguridad colocado y abrochado.

La manilla exterior deberá estar ubicada en el parante derecho del parabrisas y deberá permitir el fácil accionamiento por parte del equipo de socorro, inclusive a distancia, con la ayuda de un garfio, por lo cual deberá poseer una argolla metálica de 50 mm de diámetro, la cual deberá auto sostenerse en posición. Asimismo se deberá unificar al corte de corriente externo.

El sistema deberá funcionar en todas las posiciones en que se pueda encontrar el vehículo, aun cuando el botellón este invertido.

El primer ítem que controlarán los C/TÉCNICOS en la verificación previa a la competencia será la disponibilidad para uso en las pruebas, de **TODOS LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD SEGÚN Normas de la F.I.S.A y/o la C.D.A. "ATENCIÓN" Si "NO" los tuviere o funcione cuando se lo necesitó en Incidente (Fuego) "NO" será causa de exclusión Podrá ser recargado con Grillas u otra sanción según escala de Penalización, en la repetición será pasado a penalidades.**

ART. 4-2 PARA EL PRECINTADO Art. 4-2 Pág. 5

Todos los vehículos deberán tener un sistema que permita Precintar SERA OBLIGATORIO, si no los tuviere no será causa de exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización "NO" redimible por multa que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia.

CARBURADOR: Agujeros en dos tornillos o espárragos que fijan el elemento principal o los elementos en su totalidad Brida, Alargue si lo tuviera, y en bulones o espárragos que fijaran difusores, centradores u otros elementos o piezas que la Comisión Técnica desee resguardar.

CAJA de VELOCIDAD: Agujeros en un tornillo y en el Cubre Volante para Precintar ambos y en un nervio de la caja un agujero para identificar la misma, sola.

MOTOR: Agujero en dos tornillo contiguos o a la par de que fija la Tapa de Cilindro con el Block, o en un (1) tornillo y en una protuberancia de la Tapa.

Para el Chevrolet en dos (2) tornillos de la tapa de válvula.

Para el Ford y Dodge en, un (1) Tornillo que tomara una Torreta con la Balancinera.

DIFERENCIAL: En dos (2) Tornillos contiguos o juntos.

AMORTIGUADORES: En dos de los cuatro a elección de la técnica.

TAPA DE LLENADO DE COMBUSTIBLE (TANQUE deberá contar con sistema para precintar)

Ar. 5-3: GANCHO DE REMOQUE A PEDIDO DE LOS CLUB POR RESCATE Art. 5-3 Pág. 5

SERA OBLIGATORIO Ganchos de Remolque atrás y adelante, si no los tuviere no será causa de exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización "NO redimible por multa" que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia. ver plano 2 PCH02.3P5

DISPOSICIÓN ESTA SOLICITADA POR LOS CLUBES INTEGRANTES DE LAS FECHAS DEL CAMPEONATO QUE FISCALIZA FEDENOR.

Art. 8 MOTOR (CHEVROLET - FORD – TORINO y DODGE) Art. 8 Pág. 6
 Falcon 188, 221, Sprint o Econo; Chevrolet 194 y 230; Dodge/Valiant; Torino 4 y 7 bancadas. Todos de fabricación nacional y de gran serie.

Cilindrada máxima para todas las marcas será la engendrada por las medidas de diámetro de cilindros permitidos en los block y la respectiva carrera del motor a preparar.

Art. 8-a UBICACIÓN DEL MOTOR (CHEVROLET - FORD – TORINO y DODGE) Art. 8-a Pág. 6
 Libre. Longitudinal al chasis, ubicado en la parte delantera y por delante de Caja y diferencial. Patas de motor y anclajes libres.

Art. 8-b PROTECCION DE MOTOR ELECTRONICA Art. 8-b Pág. 6
 Para los motores será de uso obligatorio la colocación de un limitador de RPM marca Lisso solo para la competencia del fin de semana.

Régimen máximo 5500 rpm.

El limitador deberá ir instalado en un soporte provisto por la categoría y el Comisario Tecnico decidirá el lugar donde instalar dicho soporte y luego lo presintara.

Art. 8-A CAMBIO DE MOTOR POR ROTURA Del reglamento deportivo Art. 16 Art. 8-A Pág. 6
 El Motor será sellado por los Comisarios Técnicos durante la Verificación Previa antes de la Clasificación.

Durante el desarrollo de las Pruebas Libres Oficiales y hasta antes de Clasificar todo Cambio de Motor será comunicado a los Comisarios Técnicos para su conocimiento.

Se permite previo aviso a la Comisión Técnica, el Cambio de Motor, una vez Realizada y entre la Clasificación y la Final, perdiendo el tiempo de Clasificación si fuera luego de ella o de la Serie si fuera luego de ella.

A partir del comienzo de la clasificación todo motor que se cambie en cualquiera de las etapas de la competencia deberá ser realizada dicha operación dentro del PARQUE CERRADO de la TECNICA y en presencia de un OFICIAL TECNICO para su CONTROL, el mismo será revisado PARA CONFIRMAR la ETAPA ANTERIOR de la competencia.

El cambio de motor generará la perdida de lo obtenido hasta el momento del cambio del mismo, sean puntos y puestos.

Con el nuevo motor sellado podrá continuar la etapa siguiente luego del último clasificado o excluido.

Art. 8-1- BLOCK DE CILINDRO en el DIAMETRO DE CILINDRO Art. 8-1 Pág. 6
 De fabricación nacional, de serie, permitiéndose rectificar y/o encamisar cilindros, manteniendo su posición original.

Prohibido rectificar inclinado su plano de apoyo con tapa de cilindros.

Debe tener un ángulo de 90° con respecto a los cilindros (tolerancia de ángulos 15' máximo).

Conductos de aceite y agua libres al igual que sus tapones y sujeciones.

Apoyo en Block cierre Tapa de Bancadas Cigüeñal deberá estar en paralelo con superficie cierre Carter de aceite; con cierre sup Tapa de Cilindro y todas la superficies nombradas a 90° con

Cilindro en lo transversal y lineal, bajo penalización de pedido de **Descalificación** por falta grave. Permitido alezar parte exterior y bancada trasera para alojar reten de aceite.

Permitido colocar soportes soldados o abulonados para bombin de embrague o alternador. Se pueden colocar guías para centrar junta de tapas de cilindros.

Se prohibirá agrandar agujeros para el paso de varilla levanta válvulas.

En los motores Ford se permite el refuerzo en todas las bancadas, pudiendo rectificar las mismas para la colocación del refuerzo (ver croquis adjunto).

Podrá reemplazarse todas las bancadas por n° 5 en los blocks Ford.

Permitidos los blocks de Chevrolet Silverado con bancadas iguales a las nacionales. Medidas máximas de cilindros para cada motor:

MARCA	DIAMETRO MAXIMO
Ford	Diam 96 mm. x 87.88
Torino/Tornado	máximo 0.60mm. 86.45 x 111.12
Chevrolet	máximo 0.40mm. 99.41 x 82.55
Dodge y Valiant	máximo 0.60mm. 87.90 x 104.70

Tolerancia para todos máxima 0,08 mm.

En lo motores Dodge, Valiant: se permite bajar altura de Block máximo 4 mm.

En los motores Valiant y Torino se permite diámetro de cilindro hasta 88 mm

Art. 8-1-A TAPAS LATERALES DISTRIBUCION RETENES y VALVULA Art. 8-1-A Pág. 7

Su forma, material y ubicación: libres.

Art. 8-2 CIGÜEÑAL Art. 8-2 Pág. 7

Deberá ser (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA) de fabricación nacional y del motor a preparar. Esta FedeNor podrá tener Elementos y Piezas selladas para comparación. la Ubicación y Cantidad será relacionada con las de un Vehículo Original. mas sus reformas si son aclaradas en el Art. Del Reg. Técnico caso contrario se aplicara Ver Art. 3-1, Art.3-1-A, Art.3-2 en sus incisos A-B-C-D y Art.3-3 Penalización Pág. 6, 7, 8, 9,10 del Presente Reglamento. Se autoriza intercambio Cigüeñal 221 Biela 188 con o viceversa.

Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin variar su carrera (tolerancia máxima 0.3 mm). Permitido dar tratamiento de dureza, Ranurar, fresar agujeros para lubricación, roscar punta para sujetar balanceador, colocar rulemán en la cola, roscar en la parte donde trabaja el retén de bancada trasera, colocar guías para centrar volante y balancear.

El balanceo se efectuara solamente perforando sobre el lomo de los contrapesos. Prohibido alivianar. En los motores Ford prohibido el uso de cigüeñales alivianado en los muñones que equipa algunos modelos de Falcon Rural y/o automáticos.

Prohibido cigüeñal de acero.

Art. 8-2-1 VOLTEO del CIGÜEÑAL o CARRERA del PISTÓN Art. 8-2-1 Pág. 7

Deberá ser el siguiente.

CHEVROLET: 82,55 mm +0.3mm Max (ochenta y dos decimal cincuenta y cinco). No se autoriza el uso del modelo 250

FORD: 87,88 mm+0.3mm Max (ochenta y siete decimal ochenta y ocho milímetros).

TORINO: 111.12 mm +0.3mm Max – (ciento once decimal doce).

DODGE: 104,70 mm+0.3mm Max (ciento cuatro decimal siete milímetros).

Art. 8-2-A PESO DEL CIGÜEÑAL Art. 8-2-A Pág. 7

Art. 8-2-A-1 CHEVROLET: Deberá ser de 23.500 +/- 500 grs.

Art. 8-2-A-2 FORD: Deberá ser de 22.000 +/- 500 grs.

Art. 8-2-A-3 TORINO 4 Bancadas: Deberá ser de 34.900 +/- 500 grs. **Art. 8-2-A-4 TORINO 7 Bancadas:** Deberá ser de 35.200 +/- 500 grs. **Art. 8-2-A-5 DODGE:** Deberá ser de 25.000 +/- 500 grs.

Art. 8-3 VOLANTE DE MOTOR Art. 8-3 Pág. 7

Libre, con corona de arranque original, deberá contar con una protección sólida abulonada y soldada, de chapa de 3 mm, de espesor por 15 cm. de ancho, cubriendo 180° como mínimo de la carcasa del embrague.

Prohibidos los de aleación liviana. Peso mínimo en los motores Dodge: 7 kg, Ford: 10 kg, Torino 11 kg, Chevrolet: 12 kg.

El volante se pesara sin bulones de sujeción de embrague y de sujeción de volante al cigüeñal.

Art. 8-4 POLEAS, CORREAS Y BALANCEADORES Art. 8-4 Pág. 7

Libres.

Art. 8-5 PISTONES Art. 8-5 Pág. 13

Pistones originales o similares de la marca y modelo a preparar. Origen nacional. Posición: libre.

Permitido el torneado de la superficie superior conservando la forma original. Permitido alivianar, Ranurar o agujerear polleras.

Obligatoria la identificación de la marca del pistón.

Permitido pistones sin corte de dilatación marca SINTERMETAL y PERSAN únicamente para Ford y Chevrolet (mod. 236).

Se permite ranurarlos para la colocación de seguro seguro.

Se permite colocar seguro o tapón de teflón en los alojamientos de perno de pistón rebajar cabeza manteniendo sus formas originales.

En los motores Torino: Permitido el frezado de la forma de las válvulas. Permitidos de cualquier vehículo de origen nacional hasta 88 mm con sus respectivos aros.

En los motores Ford con pistones Taunus: se permite cabeza plana sin fresado.

En los motores Ford: se permite el uso del pistón del motor Econo.(sin corte)

En los motores Chevrolet: se permite el modelo 236.

En los motores Chevrolet se permiten cabeza plana o con pozo original. Diámetro del pozo 74 mm + - 1 mm profundidad 0.5 mm mínimo.

En los motores Dodge/Valiant: Permitidos de cualquier vehículo de origen nacional hasta 88 mm con sus respectivos aros.

Se permite balancear.

Se permiten utilizar pistones forjados de Industria Argentina, manteniendo espesor, cantidad y altura de aros del motor a utilizar. Se permiten los alojamientos del perno al centro o desplazamiento original, en todos los casos manteniendo su altura, desde el centro del perno a la ranura del primer aro.

Para todas las marcas los pistones forjados hasta la medida permitida de diámetro del block con aros originales en el caso de Ford y Chevrolet y los aros del motor del piston a utilizar en los motores Valiant y Torino.

Para el motor Ford con bielas 188 se permite variar la distancia del perno a la cabeza del pistón para que entren los aros.

Art. 8-5-1 PERNOS de PISTÓN Art. 8-5-1 Pág. 8

Pernos: libres. Deberán conservar el diámetro exterior original. Se permitirá la colocación de tapones de teflón en ambas puntas.

Art. 8-5-2 SEGURO PERNOS de PISTÓN Art. 8-5-2 Pág. 8

Seguros: libres.

Art. 8-5-3 AROS de PISTÓN Art. 8-5-3 Pág. 8

Aros: Originales o similares del motor a preparar..

Libres de Industria y Marca, conservando las medidas según plano de fábrica del motor a utilizar. Los pistones deberán tener colocados todos los aros como vienen originalmente en el motor.

En el caso de los motores Dodge y Valiant deberán utilizar los aros del motor de los pistones que utilizan. (Ej.: si utilizan pistones de Fiat, deberán utilizar los aros de Fiat.)

Art. 8-6 BIELAS Art. 8-6 Pág. 8

Bielas originales del motor a preparar. Deberán tener su identificación bien legible. Permitido embujar alojamiento del perno, agujerear para la lubricación del perno Fig. 1. **Balanceo:** únicamente por sobre el alojamiento del Perno Fig. 1 y Tapa Fig. 2.

Se permite rectificar, torneear o Ranurar el pie de biela para permitir juego axial. Bulones, tuercas y alojamiento de los mismos libres.

Tolerancia máxima largo de bielas + - 0.3 mm.

CHEVROLET: La misma deberá tener la identificación Industria Argentina o Escudo Nacional. Se autoriza el uso de biela SILVERADO de Fabricación Brasileña que deberán tener las medidas. **Biela Largo entre centro 145.000 mm. +/- 0.3 mm.**

FORD: Debe ser original y pertenecer al motor 188 o 221, se autoriza a sacar el tetón de la biela, la misma deberá tener la identificación de AFF, F, 188, 221 y 221 SP.

Biela 188 Largo Entre Centro 137.490 mm. +/- 0.3 mm.



Biela 221 Largo Entre Centro 130.378 mm. +/- 0.3 mm.

TORINO: Deberá ser Original y perteneciente al modelo del motor a utilizar.

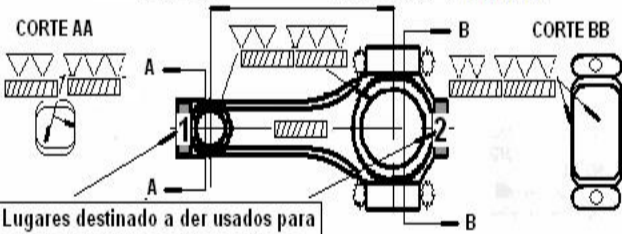
Biela Torino 7 Bancadas Largo Entre Centro 184,900 mm. +/- 0.3 mm. Biela Torino 4 Bancadas Largo Entre Centro 189,500 mm. +/- 0.3 mm.

DODGE: Se permite usar bielas libres, de Fabricación Industria Argentina, de Autos de Gran Serie, no especiales de competición.


Biela Largo Entre Centro de ser las originales Valiant Dodge 170,100 mm. +/- 0.3 mm.







CHEVROLET: 145.000 mm. +/- 0.3 mm.
FORD: 188 137.490 mm. +/- 0.3 mm.
 221 130.378 mm. +/- 0.3 mm.
TORINO: 7 Bancadas 184.900 mm. +/- 0.3 mm.
 4 Bancadas 189.500 mm. +/- 0.3 mm.
DODGE: 170.100 mm. +/- 0.3 mm.



Lugares destinados a ser usados para compensar el peso entre las Bielas.

MARCA	CATEGORIA	AÑO
TODAS	TC del NORTE Bonaerense	2017
TITULO	B I E L A Trabajos Equiparacion de Pesos	
DIBUJO	Luis Descals	
APROBO	Comision Tecnica	
FECHA	01 - 01 - 2017	

Símbolo de Rugosidad de Superficie (segun Norma IRAM 4537 del Manual de Normas Pag. 139)	
	Sin Símbolo sup. en bruto com o resultado del Tratamiento Primario (Colado Forjado etc.)
 Rasquetado	Sup. alisada finamente las marcas o estrias aun son visibles a simple vista.
 Retificado	Sup. alisada finamente las marcas o estrias NO son visibles a simple vista.

Art. 8-6-1 COJINETES de BIELA y de BANCADA Art. 8-6-1 Pág. 9
Material y dimensiones libres.

Art. 8-7 LUBRICACIÓN Art. 8-7 Pág. 9

Bomba de aceite: De gran serie. Trabajos libres. Prohibida las exteriores.
Se podrán reformar, alargar y modificar sus chupadores en forma y dimensiones: libres. Carter libre, no permitiéndose los llamados secos.

En lo motores Ford: se permite llevar exteriormente lubricación a la tapa de cilindro

En los motores Chevrolet: se permite instalar vena de aceite exterior para la lubricación de los balancines (lluvia).

Para motores Dodge y Torino: Se permite bombas libres de un cuerpo comandada por correa y posición libre con carter húmedo.

Art. 8-7-1 REFRIGERACIÓN ACEITE Art. 8-7-1 Pág. 9

Sistema, forma y materiales: libres.
Obligatorio el uso de depósito de aceite de motor y caja de velocidades.

Art. 8-8 REFRIGERACIÓN DE AGUA Art. 8-8 Pág. 9

Sistema, forma y materiales: libres. (Siendo encintadas las mangueras del radiador de agua con cinta de tela). Obligatorio el uso de depósito CONTENEDOR 2 Lts mínimo sin perforar.

Art. 8-10 T A P A D E C I L I N D R O Art. 8-10 Pág. 9

FORD: 188/221/SP/ECONO. CHEVROLET: 194/230/250. TORINO 4-7banc. DODGE/VALIANT SLAM XIX.

Serán originales y nacionales.

Se permite rectificar plano de apoyo con el block manteniendo el ángulo original entre el mismo y plano de apoyo de múltiple, siendo de un ángulo de 90° en los **motores Ford, Chevrolet, Tornado, Torino** y un ángulo de 60° en los **motores Dodge/Valiant SLANT SIX**.

Se prohíbe modificar y variar entre centros e inclinación de válvulas y bujías.

ANGULO DE INCLINACION DE VALVULA ORIGINAL	FORD	CHEVROLET	DODGE- VALIANT	TORINO
	10 grados	9 grados	12 grados	32 grados 30 minutos.
TOLERANCIAS DE ANGULO MAXIMO 15'				

Se permite reparar orejas de sujeción de los múltiples y encasquillar asiento de válvulas manteniendo medidas originales.

Se prohíbe el pulido, aporte y desbaste de material en las cámaras y conductos, los que deben mantener su rugosidad original.

Se prohíbe agrandar pasaje de varilla levanta válvulas.

ALOJAMIENTO DE BULONES DE TAPA Art. 8-10 A Pág. 9 y 10

Para bulones de sujeción 7/16 el alojamiento será 12.40 mm como máximo. Para bulones de sujeción 1/2 el alojamiento será 14.00 mm como máximo. Los pasajes deben ser orificios concéntricos no ovalados.

En los motores Chevrolet: se permite cepillar, roscar y/o espigar el alojamiento de los espárragos de balancines.

En los motores Chevrolet se permite el uso de tapa Silverado (origen Brasil). Prohibido la colocación de peine guía de varillas.

Permitido fresar hasta 4 mm por lado el diámetro del asiento de la válvula para desahogo de las mismas. Permitido fresar el apoyo de los bulones de sujeción.

En los motores Valiant: se permite modificar las torretas de fundición de la tapa para poder suplementar la balancinera y dar altura. Trabajos libres.

En los motores Ford: se permite colocar entre roscas para bujías únicamente con un diámetro interior de 14mm.

En los motores Ford con tapa 188/221, se permiten trabajos libres en los conductos de admisión y escape. La boca del múltiple de admisión deberá tener como máximo 43 mm.

En los motores Ford con tapa Econo/Sprint se permite intercambiar los múltiples entre sí. Tapones de agua, aceite y conductos: libres.

En motores Torino/Tornado 4 y 7 b: se podrán intercambiar las tapas entre sí.

Para la instalación de resortes podrán ser fresados en la tapa apoyos, diámetros de guías y altura.

Prohibido el uso de espárragos para la sujeción de tapas de cilindro.

Permitido en los motores Ford la tapa de cilindros ECONO: la cual debe mantener su conducto de escape y cielo original. En la misma permitido trabajar conducto de admisión a partir del frezado de 70 ° (permitido debajo del ángulo de asiento) en forma libre (no pulido) hasta 40 mm antes del apoyo del múltiple de admisión, estos últimos 40 mm deberán quedar con su rugosidad y forma original.

Art. 8-10-1 JUNTA DE TAPA DE CLINDRO Art. 8-10-1CH/A Pág. 10
Libres

Art. 8-12 VÁLVULAS INCLINACION – DIAMETROS Art. 8-12 Pág. 10
Las válvulas deben tener un ángulo de inclinación original para motores:

ANGULO	DE	INCLINACION	DE	VALVULA	ORIGINAL
FORD		CHEVROLET		DODGE- VALIANT	TORINO
10 grados		9 grados		12 grados	32 grados 30 minutos.
TOLERANCIAS DE ANGULO MAXIMO 15'					

Ángulos de asiento de válvulas originales.

Se permite fresar debajo del ángulo del asiento únicamente con una fresa de 70°.

Válvulas originales del motor a preparar conservando sus ángulos de apoyo y con un diámetro máximo de:

DIAMETRO DE LAS VALVULAS		
MARCA	Admisión	Escape
FORD Tapa 188/221 Sprint	42.10 mm	37.30 mm
FORD Tapa ECONO	42.10 mm	37.30 mm
CHEVROLET	43.70 mm	38.10 mm
TORINO	48.00 mm	41.00 mm
DODGE - VALIANT	41.30 mm o 43.70 mm	38.40 mm o 38.10
TOLERANCIAS	0.50 mm	

Permitido Diámetro de vástagos unicamente sobre medida.

Art. 8-13 RELACION DE COMPRESIÓN Art. 8-13 Pág. 10 y 11

La relación de compresión será para
Chevrolet, Dodge y Torino: Maxima 9.00 a 1.
Ford Tapa Sprint y Bielas 188: 9 a 1.
Ford Tapa Sprint y bielas 221: 9,5 a 1
Ford con tapa 188/221: 10 a 1.

MEDICION MECANICA RELACION DE COMPRESION TC del NORTE Bonaerense 4000cc Light.

La verificación de la relación de compresión se realizara con el equipo de medición marca Liso, modelo Compress.

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera del pistón, que se declare en planilla de compresión para colocación de precinto, si al final de la competencia se desarmara se controlara los datos de diámetro del cilindro y carrera del pistón declarados, si no correspondiera será excluido y pasado a penalidades para una sanción mayor.

En el desarme se recalculará partiendo de la medida unitaria de la Cilindrada (radio x radio x 3.1416 x carrera) luego se dividirá por uno (1) menos que la relación de compresión para la Categoría que se implementara según Reglamento Técnico.

Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, es punto es fundamental para que el equipo realice una correcta medición. (ver fotos).



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

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

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

En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C., se definirá su exclusión.

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

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

Art. 8-14 BULONERIA, ALOJAMIENTOS Art. 8-14 Pág. 11

Forma, material, alojamiento y fijación: libres.

Art. 8-15 ARBOL DE LEVAS Art. 8-15 Pág. 11

Reglaje libre,

Se podrá rellenar, torneear y endurecer. Prohibido las cañas de acero. El giro del árbol deberá ser del sentido original.

Se puede utilizar corrector de engranaje (Recto o Helicoidal en los motores Chevrolet) y roscar la punta del árbol para fijar el engranaje, Se permite eliminar o trabar el tensor de cadena de distribución en los motores Tornado y Torino.

En los motores Ford, Torino, Dodge se permite reemplazar la cadena silenciosa por la de rodillos doble o cascada de engranajes.

Art. 8-15-A ALZADA Art. 8-15-A Pág. 11

Las mismas serán para:

A L Z A D A S	D E L E V A S
M A R C A	A L Z A D A EN mm
FORD	11
CHEVROLET	10
TORINO y 3000cc	12
DODGE - VALIANT	11

TOLERANCIA + 0,2 mm, (mas cero decimal dos).

De encontrar la medida de alzada reglamentada más la tolerancia en cualquier medida será sancionado con Recargo de Puestos. La TOLERANCIA SERA USADA UNICAMENTE PARA LA REVISACION TECNICA.

Ver Sistema de Medición y Control para cuando la primera Medición no da los valores determinados a consideración del Técnico la diferencia con el Reglamento para otra Medición.

Art. 8-15-B SISTEMA de MEDICIÓN CONTROL TÉCNICO Azadas de LEVAS Art. 8-15-B Pág. 12

Se utilizarán los siguientes sistemas:

Las medidas de alzas de levas serán tomadas en el plano de válvulas o en el platillo indistintamente, debiendo estar la misma sin luz, el Técnico analizara la diferencia de medida tomada con respecto al Reglamento y Tomara una segunda Medición en otra válvula que de estar según Reglamento Técnico Tomara otra para desempatar, de existir la tercera medición no en Reglamento ya serian dos (2) fuera de reglamento, por lo tanto no se continuara y quedara automáticamente Sancionado y/o excluido del tramo. Si la diferencia registrada con respecto al Reglamento fuera considerable el Técnico analizara la continuidad de la medición y sugerirá al Comisario Deportivo el pase a Penalidades para una sanción mayor sin perjuicio de la impuesta en la competencia.

Se permite colocar un bulón para la fijación del engranaje de distribución en las marcas que no lo traen originalmente.

PARA TODAS LAS MARCAS: No se autoriza montar el árbol de levas en el block o en la tapa (araña, Torino), con cojinetes agujas o rodillos, se autoriza embujar, posición ORIGINAL.

Plano N° 9 VISTA CONTROL DE ALZADA

Pág. 12

MARCA	CATEGORIA		AÑO
TODAS	TC del NORTE Bonaerense		2017
TITULO	VISTA CONTROL ALZADA		
DIBUJO	Luis Descals	Plano 9	
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	01 - 01 - 2017		

Art. 8-16 BOTADORES

Art. 8-16

Pág. 12

Deberán ser originales del motor a preparar.

Se permite el relleno de los mismos. En caso de ser hidráulicos se permitirá el trabado de los mismos. En los motores Chevrolet permitido los Joseph iguales a los originales.

En los motores Dodge Valiant se permiten originales de gran serie de cualquier vehiculo.

Art. 8-17 RESORTES, PLATILLOS, SEGUROS DE VÁLVULAS, VÁLVULAS, GUIAS, RETENES

Resortes: libres.

Platillos: Originales de motores de gran serie nacionales. Trabajo: libre.

Seguros de válvulas: libres.

Las guías serán de material libre manteniendo su ubicación y forma original (**encamisar**). Prohibido variar estructura interior de conducto de la tapa de cilindros para su instalación,

Art. 8-17-1 VARILLA LEVANTA VÁLVULAS

Art. 8-17-1

Pág. 12

Originales o similares. Permitido tratamiento de dureza.

En los motores Chevrolet se permite el uso de la varilla del motor Opel.

Para todas las marcas se permite el uso de varilla Mercedes-Benz 1114 modificada en su largo.

En los motores Dodge, Valiant se permite varillas libres.

Art. 8-17-2 BALANCINES Art. 8-17-2 Pág. 13

Originales o similares.

Se permite agregar arandelas entre torre y balancín.

Deberán ser del motor a preparar, pudiéndose rectificar, rellenar, dar tratamiento de dureza, embujar manteniendo su centro.

Los reguladores son libres.

La torre de balancines deberá ser original y podrá suplementarse.

En los motores Ford: los soportes de ambas puntas (torres) de la flauta son libres.

En los motores Chevrolet: se permitirá rellenar el balancín únicamente del lado del botador.

En los motores Ford Econo: se permitirá utilizar los balancines de Ford 188/221/Sprint

Se permite los **balancines JOSEPH** iguales a los originales, solo en los motores Chevrolet

Prohibido rotulas de bronce.

En los motores Dodge/Valiant y Ford: eje de balancines diámetro exterior original, diámetro interior libre. Se permite modificar las torretas para dar altura.

En los motores Dodge, Valiant: se permiten balacines libres de fundición relación 1.50:1.

CAPITULO IV ADMISION CARBURADOR Art. 8-18 Pág. 13

Art. 8-18 MÚLTIPLE DE ADMISIÓN Art. 8-18 Pág. 13

Estos deberán ser originales de fabricación nacional de la marca del motor a preparar, instalándose en la misma posición que viene de fábrica. No podrá sobresalir del mismo ningún elemento en el sector del plano de apoyo con la tapa de cilindros.

Todos los múltiples con salida para servos, de no ser utilizadas deberán ser tapadas. Para su instalación se permite una sola junta de un espesor similar a la original.

Prohibido el pulido, pintado, aporte y desbaste de material, debe conservar su rugosidad original. **En los motores Ford** se permite el múltiple de Sprint y Econo pudiéndose intercambiar entre sí.

En los motores Ford con tapa 221 se permiten trabajos libres pero la boca deberá ser diámetro original (43 mm)

En los motores Dodge y Torino se permite el múltiple de una o dos bocas.

En los motores Chevrolet se permite únicamente el de una boca.

Se prohíbe la aislación térmica exterior en cualquiera de sus formas.

Art. 8-19 CARBURADOR Art. 8-19 Pág. 13

De serie. Marca Galileo. Exterior e interior original, con un diámetro de base máximo de 42.90mm y con un diámetro de difusor máximo 35.00mm.(Tolerancia 0.2mm)

Prohibido variar emulsionador original.

Eje y mariposa originales.

Permitido eliminar válvula de potencia y economizadora.

Permitido el calibrado de surtidores de alta y baja.

Prohibido el uso de cualquier elemento en su interior.

El flujo de aire deberá pasar únicamente por el difusor.

Permitido eliminar componentes de cebador y el mando del acelerador será libre.

Se permite la colocación de un tejido protector o elemento filtrante (sin pota flitro), el mismo no deberá tener ningún agregado interior y su apoyo deberá ser exterior a la boca del carburador.

Se podrá colocar un deflector en la parte delantera del carburador cuyos dos laterales no superen el centro de la boca y libre su parte superior. Se podrá adosar libremente mediante una chapa atornillada o fijado con una abrazadera en la parte exterior o perímetro de la boca.

Prohibida las tomas aerodinámicas.

Se permiten los calibradores de aire de alta y baja cambiables, los mismos deben estar en la posición original.

Permitido agrandar agujero emulsionador sin variar su posición e inclinación original (prohibido fresar).

Permitido el cambio de ubicación del chicler de alta de nafta. De su posición original en el fondo de la cuba al tapón del conducto del emulsionador.

Permitido doble junta entre el cuerpo y la tapa del carburador.

Permitido el intercambio de elementos entre distinto tipo de carburadores Galileo.

En los cuerpos con agujero para pico de GNC permitido tapar los mismos con epoxi sin modificar su forma interior del difusor.

Art. 8-19-1 TORRETA PARA CARBURADOR Art. 8-19-1 Pág. 14

Se deberá utilizar un separador de aluminio (BRIDA) de restricción entre el carburador y el múltiple o adaptador de una altura de 10 mm de + - 1 mm., con un agujero cilíndrico y constante en todo su espesor de 38 mm de diámetro para los motores Chevrolet ; y de 43 mm de diámetro para los motores Torino, Dodge y Ford. Tolerancia 0.2 mm. Ver Plano N°102.

MARCA	CATEGORIA		AÑO
F O R D	TC del NORTE Bonaerense		2017
TITULO	B R I D A		
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº 102	
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	09 - 12 - 2017		

En los motores con múltiples de dos bocas para la instalación del carburador se permite una plantilla adaptadora con una altura máxima de 40mm.

Para los Ford con tapa 188/221 podrá tener una torre adaptadora de hasta 40 mm.

Obligatorio entre la brida y el carburador un separador de baquelita original de los motores Chevrolet en todos los modelos, con una altura máxima de 7mm con sus respectivas juntas y 43mm +/- 0.5 de diámetro. VER Plano N° 103.

La Comisión Técnica y FedeNor evaluará y cambiará las medidas de las bridas según la performance de los motores con el sólo fin de equiparar las marcas. Esta evaluación se efectuará en las cuatro primeras competencias.

La brida deberá estar centrada respecto a la base del carburador.

MARCA	CATEGORIA		AÑO
D O D G E	TC del NORTE Bonaerense		2017
TITULO	VISTA CONJUNTO MULT, SEP, BRIDA BAQUELITA		
DIBUJO	Luis Descals	Plano Nº 103	
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	18 - 12 - 2017		

Art. 8-21 MÚLTIPLE DE ESCAPE y CAÑO DE ESCAPE Art. 8-21 Pág. 14

Prohibido el uso de acero inoxidable, titanio o algún tipo de material antimagnético.

Se permite la colocación de una placa aislante entre el múltiple de admisión y el de escape.

Art. 8-21-1 CAÑO DE ESCAPE Art. 8-21-1 Pág. 14

Libres, no pueden estar dirigidos al suelo.

CAPITULO V ENCENDIDO y CIRCUITO ELECTRICO Art. 10-1 Pág. 15

Art. 10-1 DISTRIBUIDOR Art. 10-1 Pág. 15

Original de fábrica, preparación interior libre, con un solo platino, siendo su tapa, rotor, condensador, platino, cables, levas, engranaje de mando libres en su forma y material.

Se puede utilizar la reforma para cuenta vueltas mecánico.

Permitido electrónico (manteniendo el sistema convencional de distribución de chispa) Nacional, que equipen o hallan equipado vehículo de gran serie o similar de industria Argentina, y en posición original del motor a utilizar. En lo distribuidores electrónico se permite el intercambio de captosres y módulos por cualquier otro que sea de vehículo de gran serie de industria Argentina.

Permitido reforma para cuentavueltas mecánico y suprimir sistema de vacío.

Art. 10-2 ENCENDIDO Art. 10-2 Pág. 15

Bobina, instalación, cables, accesorios, bujías, rango térmico y procedencia: libre.

Se permite sistema electrónico. Se prohíbe el uso de potenciadores de energía o elementos para la misma finalidad. Bobina, modulo, captor, cantidad 1

Art. 10-5- MOTOR DE ARRANQUE Art. 10-5 Pág. 15

Original, preparación libre. Funcionando.

Si no Funcionara no será causa de exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización “NO redimible por multa” que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia.

NOTA: Si el no funcionamiento en un momento clave para sacar el vehículo de una situación complicada ocurre, o si genera un Auto de Seguridad o Bandera Roja podrá ser sancionado con recargo de puestos. Será tenido en cuenta para el arranque del motor la posible temperatura del mismo que normalmente cuesta el arranque del mismo, por lo tanto la sanción será evaluada por el Comisario Deportivo y conmutado el Recargo de Puestos por otra Sanción de la escala.

Art. 10-6- CORTA CORRIENTE Art. 10-6 Pág. 15

SERA OBLIGATORIO y se deberá colocar 1 (un) corta corriente accionable tanto desde el interior como del exterior del automóvil. Se ubicará en la base del parante delantero derecho tendrá una argolla de 50 mm de diámetro debiendo quedar la misma parada para su accionamiento por enganche y estará indicado con un triángulo AZUL CON BORDE BLANCO Y UNA FLECHA ROJA EN SU INTERIOR. Sus lados no serán menores a 100 mm (cien milímetros).

Si no Funcionara no será causa de exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización “NO redimible por multa” que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia.

Art. 10-7- LUCES DE FRENO (STOP y LLUVIA) Art. 10-7 Pág. 15

Colocadas en la parte trasera y a no menos de 80cm. desde el suelo. Cantidad: dos (2) con lámparas de 21 W, accionadas únicamente por el pedal de freno. Superficie mínima de c/u 60cm² color rojo.

Las luz de lluvia deberá estar instalada en medio de las luces de stop, con la misma potencia y dimensiones de estas. Cantidad 1(una) color ámbar o amarilla. Accionada con un interruptor al alcance del piloto, que será de uso obligatorio cuando las condiciones y autoridades así lo requieran.

Art. 10-8- BATERIA Art. 10-8 Pág. 15

Colocada a no menos de 50cm. del tanque de combustible, bien sujeta a la carrocería, con un corte de corriente al alcance del piloto; deberá tener también otro corte colocado en la parte exterior de la carrocería, con identificación pintada (triangulo azul con rayo rojo).

La batería adentro del habitáculo deberá estar bien protegida dentro de una caja plástica con tapa, estanca y soporte metálico, para evitar derramamiento de su líquido. Bien sujeto a la carrocería.

Art. 10-9 RELOJERIA, MANÓMETROS, BULBOS DE PRESION Art. 10-10 Pág. 15

Manómetro, bulbo de presión, libres no pudiéndose conectar ningún instrumento a la admisión

CAPITULO VI TRANSMISION Art. 11 Pág. 16

Art. 11-1 CAJA DE VELOCIDAD Art. 11-1 Pág. 16

Las cajas deberán ser originales, de gran serie, con cuatro marchas hacia delante y una hacia atrás obligatoria (funcionando), siendo libre su selectora, varillas, anclajes, pata, cola y adaptadores. Prohibidas selectoras secuenciales.

Cajas y relaciones permitidas:

R E L A C I O N E S								
CAJA	Rela 1ra	Grados	Rela 2da	Grados	Rela 3ra	Grados	Rela 4ta	Grados
ZF	2,83	127°.20'	1,85	194°60'	1,38	2607°86'	1 a 1	360°00'
SAGINAW	2,85	126°.31'	2,02	178°.21'	1,35	266°.66'	1 a 1	360°00'

CAJA ZF RELACION 283

QUINTUPLE

MARCA	CATEGORIA	AÑO
	TC del NORTE Bonaerense	2017
TITULO	VISTA ENGRAJES CAJA ZF 2.83 3.54	
DIBUJO	Luis Descals	Art47
APROBO	Comision Tecnica	Pag55
FECHA	01 - 01 - 2017	068

Se autoriza la utilización de dientes rectos en el engranaje de la directa y el concordante en el quintuple.

En las cajas ZF se permite la reparación de los engranajes.

La reparación consiste en reemplazar los dientes del sincronizado por una corona postiza, con el sistema de dientes similar al original. Con esta reforma se retira todo el sistema de freno de sincronizado, resorte, bolas, trabas y anillos.

Prohibidos clanes.

Se podrá reemplazar el quintuple original por otro con los engranajes postizos manteniendo la cantidad de dientes y modulo igual al original (Helicoidal).

Art. 11-2 DIFERENCIAL Art. 11 -2 Pág. 17

- 1-** Se permitirá DANA 30 (treinta) o 44 (cuarenta y cuatro), con palier flotante obligatorio.
2- Relacion de piñón y corona UNICAMENTE PERMITIDAS SERAN 3,73 Y 3,54

C U A D R O de R E L A C I O N E S Pág. 9				
Relación	CORONA	PIÑON	Relación Cal. Matemático	TIPO PORTA CORONA
3.73	41	11	(3.727272 x Matemática)	
3.54	46	13	(3.538461 x Matemática)	
PARA OTROS CIRCUITOS Se definirá la decisión, y comunicara en Reglamento Particular de la Prueba.				

Todas Deberan ser según tabla de DANA prohibido las intermedias mecanizadas.

3- PARA OTRO CIRCUITO FUERA de la DIAGRAMACION (Arrecifes Baradero, Colon) se RESOLVERA con la CATEGORIA y LA COMISION TECNICA.

4- No se autoriza el uso de autoblocantes, izo torque, posi-trac o trabas de diferencial de cualquier tipo, aún que se deba a fallas de funcionamiento en carrera.

CONTROL TECNICO ROLO: Si el diferencial se encontrara trabado “POR ROTURA-DESGASTADO” **no se contemplara**, será excluido de la competencia.

5- Queda terminantemente prohibido la colocación de más arandelas que las originales de fábrica, (una por satélite, una por planetario)

a- El material de las arandelas debe ser el original, prohibido el bronce, bimetálicos, teflón u otro Material no ferroso o compuesto etc.

b- Las arandelas deben tener como mínimo 0.2 décima de mm., de luz tanto en satélite como en Planetario.

c- Se permite el uso de una arandela suplemento para compensar desplazamiento de núcleos de alta y baja relación.

d- No se permite rectificar porta corona (núcleo), satélites y planetarios.

e- Prohibido alivianado, pulido y modificación de núcleos.

6- Se prohíbe la tracción delantera.

Art. 11-2-1 CARDAN Art. 11 -2-1 Pág. 17

El cardan deberá contar con una protección sólida en chapa (3mm) que cubra su longitud, abulonada o soldada a la carrocería o chasis.

Tapa de diferencial libre.

Art. 11-2-2 PALIERES Art. 11 -2-2 Pág. 17

De sistema flotante. Uso obligatorio. Prohibidos los huecos y homocinéticas.

Debera ser de una sola pieza. Permitido estria/estria.

Art. 11-3-A CAÑONERA Art. 11-3-A Pág. 17

La misma deberá ser RIJIDA. Prohibida las homocinéticas

Se podrán reforzar libremente.

NO SE AUTORIZA COLOCAR LASTRE.

Los Encajonados deberán estar Vacíos no rellenos v los Tensores v Barras por Debajo, Delante o Arriba diámetro Máximo Macizo 5/8, huecos o caños de hasta 38 mm Diámetro y espesor 2.5 mm, todos con Rotulas o soldados.

Art. 11-3-B CORRECTORES DE COMBA Art. 11-3-1 Pág. 17

Se autoriza su uso. Prohibidas las homocinéticas en los palieres.

Art. 11-4 EMBRAGUE Art. 11-4 Pág. 17

Permiso únicamente el tipo mono disco secos con placa de diafragma originales o similares de autos de serie de fabricación nacional.

Se permite doble diafragma. Permitido disco fijo o Telescop.

Autorizado los discos de material de fricción sinterizados o con Pastillas.

Las placas se podrán insertar y/o espigar en el volante.