



**FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA**

REGLAMENTO TÉCNICO

AÑO 2017

CLASE "N7"

RALLY CORDOBÉS

- A. Para autos de producción Grupo N que se hallan fabricados más de 2500 unidades idénticas en 12 meses consecutivos hasta el año 2000, y las mismas deben haber sido homologadas por la CDA/FRADCba como autos de producción.
- B. Los mismos deberán estar equipados con motores de 1600 hasta 2000 C.C. de cilindrada, con un total de 8 válvulas, tracción simple, con carburador o inyección.
- C. **Los automóviles deben estar en excelentes condiciones de presentación y no se permitirá participar de una competencia al vehículo que tenga abolladuras y/o roces de competencias anteriores.**

1 – EQUIPOS DE SEGURIDAD

En este punto se aconseja aplicar las normativas de seguridad vigentes en el Art. N° 253 del Anuario FIA, notificándose a las tripulaciones que deberán ir cambiando progresivamente los distintos elementos observados.

2- CONDICIONES GENERALES

- a. La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente para la pieza liberada, por lo tanto todo lo no mencionado deberá permanecer original o similar.
- b. Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas a la Comisión Técnica mediante nota escrita.
- c. **ACLARACIÓN:** Se entiende por similar o de reposición, a toda pieza de distinto fabricante con las características de la original.
- d. Se entiende por opcional, a la facultad de optar por tener o quitar una pieza.
- e. Se entiende por pieza libre, la libertad de su trabajo o cambio, pero la misma permanecerá colocada en su posición original.
- f. Todo lo no mencionado por este reglamento está prohibido, y debe ser original de fábrica en medidas, forma, función, ubicación, etc.
- g. Todas las medidas y tolerancias que no figuren en el presente, serán tomadas de la ficha de homologación que surgen de manuales originales provisto por las fabricas, toda extensión u homologación secundaria no deberá considerarse aplicada hasta que la Comisión Técnica (supervisada por la CDA) no publique un Anexo al presente reglamento aceptándolas.
- h. Las únicas medidas que no se tomarán de la Ficha de Homologación o de los manuales de fábrica, son las que se encuentran mencionadas en algunos de los Artículos del presente reglamento.

3- REGLAMENTO ESPECIFICO

3.1 - Homologación

- a. Deberán ser unidades de gran serie de producción de las terminales automotrices.
- b. Cada unidad deberá contar con la Ficha de Homologación, que se extraerán de los manuales provistos por el fabricante y las dimensiones y pesos de las piezas originales.
- c. Las nuevas unidades que no cuenten con Ficha Técnica, el constructor o piloto deberán concurrir a la FRADCBA y/o CDA para la confección de la respectiva Ficha aportando los datos técnicos y elementos que sean necesarios a tal fin.

4- MODIFICACIONES Y AGREGADOS

- a. Toda modificación no permitida ni contemplada en el presente Reglamento está expresamente prohibida.
- b. En los casos que surjan modelos o versiones de vehículos que modifiquen lo comprendido en este Reglamento, se deberá solicitar mediante nota escrita a la FRADCBA, que analice y autorice las nuevas versiones o modelos.

5- PESO MINIMO

- a. Este peso es el peso real del auto vacío (es decir sin Tripulación y sin equipaje a bordo), sin herramientas con críquet o gato; con una rueda de auxilio, con la llave cruz, con los líquidos (combustible, agua, aceite) con los que termino la prueba.
- b. **Pesos mínimos por vehículo:**
 - Hasta 1600 cc.: 920 kg.
 - Hasta 1800 cc.: 960 kg.
 - Hasta 2000 cc.: 1000 kg.

6- CARROCERIA

6.1 Original según Ficha de Homologación.

- a. Es obligatoria retirar el material de insonorización del interior del habitáculo; se permite quitarlo del resto de la carrocería como así también se pueden quitar los interiores de pasa rueda de plástico.
- b. En caso de ser una unidad con techo corredizo, se deberá cubrir el hueco con una chapa de acero soldada.
- c. Se permite reforzar adosando chapa de acero soldada, manteniendo la pieza original.
- d. Se permite retirar las molduras embellecedoras y las tasas de ruedas.
- e. Se permite colocar un chapón de acero, aluminio o plástico para proteger el motor y la caja de velocidades; el largo máximo del mismo lo da el largo del elemento a proteger.
- f. Deberán tener colocados paragolpes originales o de reposición de forma similar al original. En el paragolpes trasero se permite cuatro (4) perforaciones de 50 mm. de diámetro.
- g. Las luces y faros deben ser idénticos a los originales; debiendo funcionar cumpliendo con las normas de tránsito vigentes.
- h. El capot del motor y el portón trasero o tapa de baúl deberán contar con trabas de seguridad tipo "pasante".
- i. El parabrisas, luneta trasera y vidrios laterales de puertas y ventanas, deberán ser del mismo tipo que el original.

6.2 – Puertas

- a. Deberán contar con los mecanismo levanta-vidrios en las puertas delanteras (puede ser de accionamiento manual o eléctrico).
- b. El sistema de cierre de las mismas debe ser del mismo tipo que el original.
- c. El panel interior de las puertas delanteras debe ser original o reemplazado por uno similar confeccionado con material ignífugo.
- d. Se autoriza a retirar paneles de puerta y portón trasero.

6.3 – Instrumental

El tablero debe ser el original del auto; el instrumental es libre.-

6.4 – Calefacción

Deberá estar instalado en posición original: la conexión de agua es opcional.-

6.5 – Cortacorriente

Deberá tener un accionamiento desde el interior del vehículo, al alcance del piloto y navegante; otro accionamiento deberá estar en el exterior, ubicado en el torpedo a la altura del parabrisas, indicado con el símbolo correspondiente.-

6.6 – Matafuego

Deberá contar con un matafuego de capacidad mínima de 5 kg., ubicado detrás de las butacas, contando con dos accionamientos: uno deberá estar al alcance del piloto y navegante, y el otro deberá

estar en el exterior, ubicado en el torpedero a la altura del parabrisas, indicado con el símbolo correspondiente. También se deberá contar con un matafuego de 2 kg. De capacidad, ubicado al alcance del navegante delante de la butaca y debajo de las piernas de éste.-

6.7 – Butacas

Deberán ser de competición, con Homologación FIA o en su defecto de calidad reconocida, sujetas a la carrocería por una estructura rígida de metal, abulonadas en cuatro puntos por bulones de grado 8 y de 8 mm. como mínimo.-

6.8 – Cinturones de Seguridad

- a. Obligatorios del tipo “arnés de competición” con Homologación FIA o en su defecto de calidad reconocida, con cinco puntos de fijación y de apertura rápida; fijados a puntos reforzados por bulones de grado 8 y de 10 mm. como mínimo; realizando su instalación de acuerdo a las normas vigentes.
- b. Ancho mínimo de hombro de 3”.
- c. Es obligatorio el uso de martillo rompe vidrio y cúter / trincheta corta cinturones (dos al alcance de la tripulación).-

6.9 – Espejos

Es obligatorio el uso de los mismos; mínimo uno exterior del lado del piloto y uno interior.-

6.10 – Pedaleras

Original, se permite reforzar y cambiar el material deslizante de apoyo de los pies, por otros de mejor calidad y distinta forma.-

6.11 – Accionamiento de Cambios

Se permite reforzar y modificar para asegurar su correcto funcionamiento, pero el principio de funcionamiento debe ser original.-

6.12 – Gancho de Remolque

Deberán tener un gancho de remolque delantero y uno trasero, indicados debidamente con una flecha.-

7- SISTEMA ELECTRICO

- a. La batería se podrá ubicar en el habitáculo o en el vano motor; en ambos casos deberá estar fijada por un marco de hierro abulonado al chasis; reforzando este punto con arandelas. Deberá estar cubierta con una tapa hermética de material plástico.
- b. La instalación y llaves de accionamiento podrán ser originales o modificadas.
- c. El alternador debe ser original o de reposición; poleas de diámetros libres, en posición original. Motor de arranque original o de reposición.-

8- SISTEMA DE REFRIGERACION

- a. Bomba de agua original o de reposición con funcionamiento similar al original.
- b. Poleas de diámetros libres.
- c. Termostato: opcional su uso.
- d. Radiador: libre con ubicación original.
- e. Radiador de calefacción: instalado; opcional su conexión de agua.
- f. Electro ventilador original o de reposición; la temperatura y el sistema de control en que el electro se pone en marcha es libre.
- g. Se permite instalar radiador de aceite; debe ser un elemento que equiepe un auto original o de reposición, permitiéndose adaptar el circuito de agua para este sistema.

h. Está prohibido el de competición.

9- **SISTEMA DE ALIMENTACION**

9.1 – Tanque de Combustible

- a. Deberá ser original o similar, en su ubicación original; se permite contar con un chapón protector.
- b. Filtro de nafta metálico.
- c. Las cañerías de combustible se pueden proteger adosando un perfil metálico.
- d. Se permite pasar por dentro del habitáculo con caño de acero o manguera mallada para tal fin.-

9.2 – Bomba de Nafta

Se permite eléctrica y mecánica. En caso de ser eléctrica no original, deberá instalarse en el vano motor, permitiéndose una sola de este tipo.-

9.3 – Filtro de Aire

Libre en formas y medidas; el elemento filtrante es libre. Obligatorio su uso.

9.4 – Carburador

- a. Carburador o inyección original del modelo. En el caso de que el vehículo posea sistema de inyección de fábrica, se la puede reemplazar por carburador opcionalmente.
- b. Para todos los vehículos, los carburadores deben ser sin preparación (original), sin agregado de material.
- c. El cambio de carburador: Solex, Weber y Caresa, sustituto de repuesto.
SOLEX: C34EIES-2, 30EISA-3, 34EIS, 32DIS, 34EIES2C, 34TEIE, 32X34XZ13, C34PAIA, C34PAIAIS, 32PBICA, 34-34-Z1, C34 EIS, 32-35TMIMA-MINSA, 34-34ZU.
WEBER: 32DIR-21, 8630-ICFA, 32-ORTZ, 32ORT2G, 32DRT, 32DARA, 40IDF13, 34DCHE21, 34ICH.
- d. Únicamente los carburadores mencionados son los autorizados. El carburador CARESA DINO está prohibido.
- e. Es obligatorio respetar el principio de funcionamiento del carburador y la cantidad de bocas.
- f. Con el objeto de precintar, se debe perforar los tornillos de fijación de difusores.
- g. **Difusores:** 26 - 26 mm. (máximo) más 0,20 mm (tolerancia)
- h. Se permite eliminar el sistema de cebador, se puede tapan los orificios con Poxilina.
- i. El carburador debe ser original. **Todo agregado de material o partes está prohibido a menos que esté específicamente permitido** (Artículo 5: Modificaciones e incorporaciones autorizadas. Condiciones Generales del Reglamento Específico para Autos de Turismo Grupo A).
- j. Se permite únicamente el agregado de material, (poxilina-poxipol) para taponar los orificios de mariposa del cebador y en el cuerpo para aquellos que han tenido entradas de GNC.
- k. El centrador deberá ser el original del mismo carburador colocado.
- l. Se permite apertura simultánea de ambas mariposas.

9.5 – Sistema de Inyección

- a. En los motores equipados con sistema de inyección la unidad electrónica de control para la inyección (ECU) es libre; pero deberá ser totalmente intercambiable con la original; es decir que si al auto se le coloca una ECU original, este deberá ponerse en marcha.
- b. La ficha de conexión de esta con el motor, deberá ser original en la posición de las conexiones, la instalación que une la citada ficha con cada uno de los sensores y actuadores del sistema de inyección ubicados en el motor, deberá funcionar igual que la original.
- c. Se prohíbe intercalar interruptores en la instalación eléctrica que une la ECU con un sensor y/o actuador.
- d. Los sensores, actuadores, etc. deberán mantener sus funciones y posiciones originales.
- e. Los inyectores pueden ser modificados o reemplazados para modificar su caudal, pero sin

modificar su principio de funcionamiento ni su montaje.

- f. La bomba alimentadora de combustible podrá ser original o de reposición, ubicada en su posición original; la presión de combustible es libre.

9.6 – Múltiple de Admisión

- a. Deberá mantenerse la rugosidad de la superficie original; el diámetro y las dimensiones también deberán ser originales.
- b. La calefacción del múltiple de admisión por medio de la circulación de agua debe mantenerse sin obstrucciones.
- c. Para la marca Fiat es opcional el múltiple que equipaba al modelo lava.

9.7 – Base Adaptadora

Se permite una base adaptadora para instalar el carburador de libre material y diseño; deberá tener una altura máxima de 33 mm., incluyendo la brida limitadora y juntas, desde la base del múltiple a la base del carburador.-

9.8 – Brida Restrictora

- a. La altura máxima permitida entre la base del carburador y el plano de asiento del carburador en el múltiple de admisión deberá ser de **33 mm.**, medida que será tomada desde la base del múltiple de admisión a la base del carburador con: espaciador (únicamente para Volkswagen), brida, separador (libre) y juntas incluídas, (ver diagrama). No se permite que dicha base ingrese al carburador o múltiple.
- b. El orden en la ubicación de la **brida** es: carburador, **brida**, separador (libre) y múltiple.
- c. Para todas las marcas el espesor es de **4 mm. (+/- 0,5 mm)**. Los diámetros de boca deben ser cilíndricos y terminar en ángulo vivo. La brida debe ser metálica y de una sola pieza. (ver Planos)
- d. Para todas las marcas se prohíbe espigar o abulonar la brida en el carburador.
- e. Diámetros:

| Motor (cilindrada) | Diámetro de la brida |
|--------------------|----------------------|
| 1.600 c.c. | 34 – 34 mm. |
| 1.800 c.c. | 33 – 33 mm. |
| 2.000 c.c. | 32 – 32 mm. |

- 9.9 – Para los autos con planta impulsora AUDI, se permite retirar los pines del tapón de la base de admisión.-

10- SISTEMA DE ENCENDIDO

- a. Original o de reposición.
- b. Bujías y cables de bujías libres

11- SISTEMA DE ESCAPE

- a. El múltiple es libre para todas las marcas y modelos. Para los modelos 1800 cc. se autoriza solo el original.
- b. Para todos los modelos, a partir de la salida del múltiple, el sistema de escape se podrá modificar pero la salida deberá efectuarse en el interior del perímetro del vehículo, no pudiendo hacerlo por delante de la mitad de la distancia entre ejes y debiendo contar con silenciador, verificado por los Comisarios Técnicos en la Verificación Inicial o durante el desarrollo de la competencia

12- SISTEMA DE FRENOS

- a. Bomba, caliper, campanas, discos, regulador de frenada, etc. deberán ser originales o de reposición.
- b. El material de fricción es libre, respetando dimensiones y formas originales.
- c. El servo freno es de uso opcional pero deberá estar instalado.
- d. El freno de mano o estacionamiento es obligatorio, pero se le deberá quitar la traba.
- e. Se permite el freno de mano hidráulico
- f. Bomba de freno: diámetro máximo del pistón 3/4
- g. Para toda la línea VW se autoriza la bomba de freno de 22.2 mm.; caliper 54 mm.; campana 200 mm. Con zapatas de 40 mm. De ancho. El material de fricción es libre.-

13- SUSPENSIÓN

13.1

- a. Sistema original, altura libre.
- b. El emplazamiento de los puntos de anclaje del chasis y de los elementos que componen la suspensión no podrá modificarse.
- c. Se permite reforzar anclajes y elementos de suspensión adosando chapas metálicas.
- d. Los bujes de suspensión son libres, prohibido rotular.
- e. Barras de torsión de formato original; anclajes originales, dureza libre, uso optativo.

13.2– Trochas

- a. Serán las originales declaradas en la Ficha de Homologación de cada vehículo, con una tolerancia de + / - 35 mm.
- b. Las medidas de trocha se tomaran a la altura de la punta de ejes, desde el borde interior de la llanta hasta el borde exterior de la otra llanta.-

13.3– Distancia entre Ejes

Será la original declarada en la Ficha de Homologación de cada vehículo con un tolerancia de + / - 40 mm.-

13.4– Espirales

Posición y principio de funcionamiento original; material, altura y dureza libre.

13.5– Amortiguadores

13.5.1 - Delanteros:

- a. Posición, cantidad y principio de funcionamiento original. Se permite reforzar y adosar registro de altura de suspensión. Valores de dureza Libre.
- b. Diámetro del Vástago: 25 mm. (Máximo).
- c. Está prohibido el depósito de líquido exterior y la regulación de valores desde el exterior incluido la regulación de dureza, compresión y/o expansión.
- d. Está prohibido el uso de rotulas o juntas tipo Uniball en sus puntos de fijación, cantidad original. Prohibido presurizar.

13.5.2 - Traseros:

- a. Posición, cantidad y principio de funcionamiento original.
- b. Se permite reforzar, y adosar registro de altura de suspensión.
- c. Valores de dureza Libre.
- d. Diámetro del Vástago: 20 mm. (Máximo).
- e. Está prohibido el depósito de líquido exterior y la regulación de valores desde el exterior incluido la regulación de dureza, compresión y/o expansión.
- f. Está prohibido el uso de rotulas o juntas tipo Uniball en sus puntos de fijación, cantidad original.

Prohibido presurizar.

13.6– Llantas y Neumáticos

- a. Podrán ser de acero o de aleación; el diámetro podrá ser de 13" o 14", con un ancho máximo de 6"; desplazamiento libre, siempre que se respeten las medidas de las trochas de cada eje.
- b. Los neumáticos son libres manteniendo el rodado de 13" o 14" pisada libre.
- c. Deberán ser neumáticos de gran producción y venta comercial, producidos en el Mercosur, no permitiéndose neumáticos recapados o procurados de ningún tipo; prohibido el uso de ponchos o mouse.
- d. Se permite modificar el dibujo original por medio de redibujado.
- e. Es obligatoria la instalación de espárragos y tuerca para la sujeción de la rueda; se autoriza a instalar espesores separadores entre masa y llanta, con la condición de que no excedan las medidas de las trochas.
- f. En el caso de uso de cubiertas pantaneras, se autoriza subir dos medidas el diámetro, las cuales serán de producción y venta libres.
- g. **Llantas:** deben estar limpias y sin ningún tipo de letras o números, impresos o dibujados.

13.7– Eje Trasero

- a. Se permite la colocación de refuerzos; se permite instalar suplementos entre el eje y la punta de eje para su alineación.
- b. Para los vehículos equipados en la suspensión trasera con barra de torsión en lugar de espirales, o espirales que no son concéntricas con el amortiguador, se permite modificar para adaptar una ubicación de espiral y amortiguador similar a los VW Gol (ej.: Peugeot 206, Fiat Siena, etc.).

14- **MOTOR**

14.1– Block

- a. Original, se permite rectificar los cilindros hasta la súper medida + 1.00 mm. como máximo, con relación al diámetro original estándar.
- b. Se permite encamisar respetando la súper medida máxima.
- c. Se permite cepillar la base del block en un plano paralelo al original; en los motores Audi la altura mínima del block será de 275 mm.
- d. No se permite inclinar los cilindros ni desplazar el cigüeñal.

14.2– Carter

Se permite colocar rompeolas.

14.3– Cigüeñal

- a. Original.
- b. No se permite ningún tipo de trabajado o pulido del mismo con el objeto de alivianar.
- c. Se permite balancear por medio de toque mecha; se podrá rectificar a todas las súper medidas previstas por fábrica.
- d. Su carrera original tendrá una tolerancia de + / - 0.2 mm. como máximo.-

14.4– Bielas

- a. Originales, estando prohibido pulir y alivianar.
- b. Se permite balancear por toque de amoladora en el pie y la cabeza, pero una de ellas debe permanecer sin tocar.
- c. Se permite rectificar su interior para reparar, pero sin modificar su entre centro.
- d. En los motores en los cuales el perno esta fijo a la biela, se permite embujar para poner el perno flotante.-

14.5– Pistón

- a. Original o sustituto de repuesto; se permite el uso de cualquier marca que sea proveedor de fabricas (originales).
- b. Se permite equilibrar los pesos de los pistones por toque de mecha, manteniendo uno (1) original.
- c. No se permite pistón forjado ni de competición.
- d. Para los motores 1.600 c.c. la forma de la cabeza del pistón es libre. Las demás dimensiones deberán mantenerse igual a las originales.
- e. En los motores que vengan equipados con pistones con pernos desplazados, estos se deben colocar en la misma posición, es decir, manteniendo el desplazamiento original.
- f. Se permite ranurar el alojamiento del perno para instalar un seguro al mismo.

14.6– Perno de Pistón

- a. Original o sustituto de repuesto.
- b. Estándar; no se permite maquinado; en los motores que de fabrica viniera desplazado, se deberá montar con el desplazamiento original.
- c. Los motores en los cuales el perno esta fijo a la biela, se permite poner flotante, para lo cual se permite cortar el perno solamente lo necesario para permitir la instalación del seguro.-

14.7– Aros de Pistón

Original o sustituto; la cantidad, espesor y ubicación deberá ser la original

14.8– Juntas de Motor

Libres

14.9– Tapa de Cilindros

- a. Original; se permite el cepillado de la tapa en el plano que asienta con el block; no se permite ningún tipo de trabajado o pulido en los conductos de admisión y escape, es decir que deben encontrarse originales en la terminación de su superficie, lo mismo que sus medidas y formatos que serán controlados según la Ficha de Homologación.
- b. No se permite agregado de material de ningún tipo para modificar la forma original; se permite reparar manteniendo las formas originales.
- c. Asientos de válvulas: sus ángulos deben permanecer igual que el original; se permite reparar. Las guías se pueden cambiar o embujar para repararlas pero no se puede modificar sus dimensiones y su penetración en el conducto.
- d. La inclinación de las guías de válvulas y de las bujías debe permanecer original.-

14.10– Válvulas

- a. Originales o de reposición; las medidas de la cabeza de las válvulas, diámetro del vástago, largo total y el ángulo del asiento deben ser igual al original.
- b. Está prohibido pulir.
- c. Se permite guías de válvulas de bronce o embujadas.-

14.11– Relación de Compresión

Se medirá con la máquina para medir relación de compresión; se establecen las siguientes relaciones de compresión según la marca y el tipo de motor.

Para todos los motores:

- Audi 1600 cc. la relación de compresión debe ser de 10.5 a 1 como máximo
- Audi 1800 cc. la relación de compresión debe ser 9.5 a 1 como máximo
- Audi 2000 cc. la relación de compresión debe ser 10.0 a 1 como máximo
- Fiat 1600 cc. la relación de compresión debe ser 11.00 a 1 como máximo
- Peugeot 1600 cc. la relación de compresión debe ser 10.5 a 1 como máximo
- Renault 2000 cc. la relación de compresión debe ser 10.5 a 1 como máximo

14.12– Árbol de Levas

a. Posición original, cruce libre respetando la siguiente alzada máxima:

| MOTOR | ALZADA ADMISION | ALZADA |
|--------------|---|---------------------|
| Fiat | 10.80 mm. + 0.2 mm | 10.80 mm. + 0.2 mm. |
| VW 1600 cc. | 10.20 mm. + 0.2 mm. | 10.20 mm. + 0.2 mm. |
| VW 1800 cc. | 10.80 mm. + 0.2 mm. | 10.40 mm. + 0.2 mm. |
| VW 2000 cc. | 10.20 mm. + 0.2 mm. | 10.20 mm. + 0.2 mm. |
| Renault 2000 | 10.40 mm. + 0.2 mm. | 10.20 mm. + 0.2 mm. |
| Peugeot 1600 | 7.5 mm. Medidas sobre el camón de la leva | |

b. Los motores con árbol de levas a la cabeza, la lazada se medirá sobre la leva.

c. En los motores Renault 2000 c.c. la misma se medirá sobre el platillo de válvula sin luz.-

14.13– Balancinera

a. En el caso de vehículos que cuenten con este sistema, la posición, la altura y forma deberán permanecer igual que la original.

b. Se permiten balancines de Renault Fuego para el Renault 18.-

14.14– Botadores

a. Originales en sus formas y medidas.

b. En los casos que venga equipado con botador hidráulico, se podrá reemplazar por el fijo.-

14.15– Platillos de Válvulas:

a. Originales o de reposición.

b. Se permite de dural.-

14.16– Resorte de Válvulas

Posición original; cantidad, diámetro y dureza libre.

14.17– Sistema de Distribución

a. Componentes originales o de reposición.

b. Se permite modificar el chavetero y engranaje con corredor de árbol de levas para su puesta a punto.-

14.18– Volante Motor

a. Original; peso según Ficha de Homologación.

b. Sistema de fijación original.

c. Se autoriza en forma opcional dos guías o pernos de un máximo de 8 milímetros entre el volante motor y el cigüeñal, para su fijación.

14.19– Embrague

a. Placa original; bulones de fijación libre, diafragma libre.

b. Prohibido placa de dural; prohibido multidisco.

c. El disco de embrague puede ser remachado y/o pegado; se permite el centro de goma o fijo.

d. Se permite de materiales sintetizados.-

14.20– Protectores y Cubiertas

Las tapas de distribución como así también las protecciones del motor realizadas en material plástico, cuyo propósito sea el de esconder componentes mecánicos en el compartimiento del motor, puede retirarse únicamente si tienen funciones estéticas.-

15- SOPORTES DE MOTOR Y CAJA

- Son libres con respecto a los materiales a utilizar en los soportes y en los bujes de estos.
- Los puntos de anclajes a la carrocería del motor y la caja deben ser los originales de fábrica.

16- TRANSMISION

16.1 – Diferencial

- Componentes originales o de reposición; prohibido el trabado o cualquier sistema autoblocante (aun por falla mecánica); relación de acuerdo a la Ficha de Homologación.
- Se permite en los núcleos en que la corona esta enllantada, colocar pernos de traba para evitar que esta gire sobre el porta corona.-

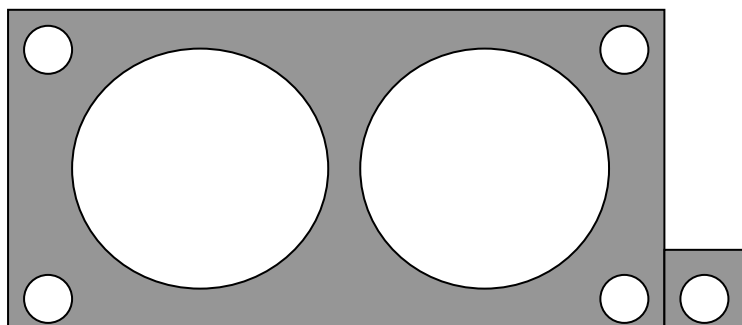
16.2– Caja de Velocidades

Componentes originales o de reposición; relaciones de marcha según conste en la Ficha Técnica del modelo considerado.

16.3– Juntas Homocinéticas y Palieres

Componentes originales o de reposición; se permite colocar separador de arandela entre la masa y la junta homocinética.

BRIDA CLASE “N7” BRIDA RESTRINGIDA – PLANTA



Para motor 1.600 c.c.: Ø 34 – 34 mm.

Para motor 1.800 c.c.: Ø 33 – 33 mm.

Para motor 2.000 c.c : Ø 32 – 32 mm.

BRIDA RESTRINGIDA – CORTE



4 mm. (+/- 0.5 mm.)

Para todas las marcas el espesor es de 3,5 mm. como mínimo a 4,5 mm. como máximo. Los diámetros de boca deben ser cilíndricos y terminar en ángulo vivo. La brida debe ser metálica y de una sola pieza.