



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

REGLAMENTO TÉCNICO

AÑO 2022

CLASE "N1" RALLY CORDOBÉS

001 - CARACTERÍSTICAS

001-A

DE LOS VEHÍCULOS:

1. Pueden participar todo los vehículos de fabricación en gran serie homologados por la C.D.A. o F.R.A.D.Cba. y de hasta 1.600 c.c. y 8 válvulas; aspirado a carburador o inyección monopunto o multipunto, modelos **2000** a la actualidad.
2. Se permite la participación de todo vehículo de fabricación en gran serie homologados por la C.D.A. o F.R.A.D.Cba. de hasta 1.600 c.c., **bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés.**
3. Los vehículos que no poseen su Ficha de Homologación y los interesados quieran homologarlo, deberán tramitar el mismo en la sede de la C.D.A. ó FRADCba.

002 - MOTOR

002-A

BLOCK:

1. Original, se permite rectificar los cilindros hasta un máximo de 1,00 mm. en relación al diámetro original estándar.
2. Se permite encamisar respetando las condiciones antes mencionadas.
3. Se permite cepillar el block hasta 2 mm.
4. Para todos los vehículos VOLKSWAGEN se permite cepillar el block hasta 3 mm. (altura 275 mm.).
5. No se permite inclinar los cilindros, desplazar el cigüeñal y ningún tipo de pulido interno y externo.
6. Se utilizarán únicamente motores de dos (2) válvulas por cilindro.
7. **CARTER:** Se permite la colocación de rompe olas.
8. **Para vehículos que compiten en la Clase "N1" bajo reglamentación RC5,** se permite rectificar los cilindros a 0,5 mm. (máximo) el diámetro del cilindro. Se podrá encamisar a medida estándar.

002-B

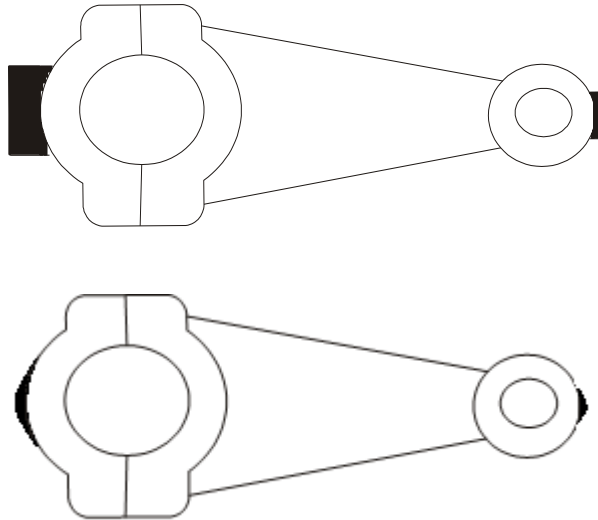
CIGUEÑAL:

1. ORIGINAL No se permite ningún tipo de retrabajo del mismo, pulido, o alivianado.
2. El balanceado se puede efectuar por toque de mecha o por amoladora.
3. Se podrá rectificar hasta 0,2 mm. de su medida original, su carrera original tendrá una tolerancia de +/- 0,5 mm. como máximo.

002-C

BIELAS:

1. ORIGINALES. Se permite el embujado del ojo del perno, respetando la distancia desde el centro del ojo del perno hasta el centro del ojo del muñón.
2. Para la línea VOLKSWAGEN se permite el uso de cualquier tipo que lo equipe (con o sin perforación de lubricación).
3. Para la marca FIAT modelo PUNTO, se autoriza el uso de bielas de MINI COOPER.
4. Para los motores FORD "ROCAM", se autoriza el uso de biela del modelo "VIRAL", con bulón de 1 mm. más de diámetro que el original.
5. No se permite ningún tipo de pulido ni retrabajo.
6. El balanceo se podrá efectuar por toque de mecha, piedra esmeril o por amoladora solamente en el pié y cabeza de la misma, (tanto el esquema, como la "zona oscura" donde se puede realizar el balanceo es meramente orientativo. Significa que se puede trabajar en la parte superior o inferior en el sector indicado, pero no fuera de esos límites).



7. El material del buje es libre.
8. Para todas las marcas se permite perno flotante.

002-D

PISTÓN:

1. ORIGINAL O SUSTITUTO DE REPUESTO.
2. Se permite el uso de cualquier tipo que equipe la línea (originales).
3. Se permite equilibrar los pesos de pistón por toque de mecha y torneado interior de la falda, manteniendo uno (1) original.
4. No se permite pistón forjado ni de competición.
5. Se permite el cepillado del pistón en la cabeza para dar altura con respecto al block (motor).
6. **Para vehículos bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés con motores de 16 válvulas**, se permite el alojamiento de válvulas en pistón.

002-E

PERNOS DE PISTÓN:

1. ORIGINAL O SUSTITUTO DE REPUESTO.
2. Estándar en formato y medidas.
3. No se permiten de titanio ni alivianados.
4. En los únicos motores que se permite desplazamiento del perno, son aquellos motores y modelos que así vinieran de fábrica, con su desplazamiento original.
5. Para Peugeot y Chevrolet Corsa, se permite cortar el perno de pistón para colocar el seguro "segen".
6. Para el Chevrolet CORSA, se permite usar "perno flotante".

002-F

AROS DE PISTÓN:

1. ORIGINAL O SUSTITUTO DE REPUESTO.
2. La cantidad de los mismos será la original de fábrica.
3. Para la línea VW el espesor puede ser fino o grueso, ambos.

002-G

JUNTAS:

LIBRES

002-H

TAPA DE CILINDROS:

1. ORIGINAL O SUSTITUTO DE REPUESTO.
2. Se permite el cepillado de la tapa en el plano que asienta con el block.
3. No se permite ningún tipo de trabajado o pulido, los conductos de admisión y escape deben encontrarse originales lo mismo que sus medidas y formatos.
6. Para los vehículos de marca VOLKSWAGEN se permite cualquier tapa de cilindro que equiepe la línea (inclusive la tapa con inyección con válvulas de 8 mm. de diámetro en el vástago, sin botadores hidráulicos).
7. No se permite agregado de material de ningún tipo.
8. Para todas las marcas, se autoriza tapar con "poxilina" -únicamente-, el conducto de agua que se encuentra en la tapa de cilindros con salida al múltiple de admisión
9. La inclinación de las válvulas, y bujías deben ser las originales, lo mismo con su largo de rosca.
10. Los asientos de válvulas, sus grados deben ser originales.
11. Los conductos de admisión y escape, se controlarán con la ficha de homologación.
12. NO SE PERMITEN TAPAS ESPECIALES O MEJORADAS.
13. Medidas del diámetro interior de los casquillos de válvulas:

Línea VW	ADM	Ø	32,50	+/- 3%
	ESC	Ø	27,50	+/- 3%
Línea FIAT	ADM	Ø	35,60	+/- 3%
	ESC	Ø	27,00	+/- 3%
Línea RENAULT	ADM	Ø	30,00	+/- 3%
	ESC	Ø	25,30	+/- 3%
Línea CHEVROLET	ADM	Ø	33,35	+/- 3%
	ESC	Ø	26,80	+/- 3%

Para vehículos bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés: únicamente para los vehículos marca FORD modelo Ka: tolerancia de **0.3 mm.**, compensando con la altura de la Junta de Tapa de Cilindros

14. RELACIÓN DE COMPRESIÓN:

- A. Para la línea VOLKSWAGEN la relación de compresión es de 10,00 a 1.
- B. Para las líneas FIAT, PEUGEOT y RENAULT la relación de compresión es de 10,50 a 1.
- C. Para CHEVROLET CORSA relación de compresión es de 10,50 a 1.
- D. Para RENAULT Sandero (motor K4M), la relación de compresión es de 9,80 a 1.

La relación de compresión será medida con la máquina para medir relación de compresión.

NOTA: Se medirá un (1) cilindro, si está mal se tomará otro (2º) y si éste está bien se medirá un tercero (3º), con este se tomará una decisión.

002-I

ÁRBOL DE LEVAS:

1. Cruce libre.
2. Para todos los vehículos, y **para los vehículos bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés:** se permite colocar el corrector de árbol de levas.
3. La alzada en motores varilleros se medirá en el platillo de válvulas sin luz.
4. La alzada en motores con árbol de levas a la cabeza se medirá sobre el árbol de levas.
5. Alzada de válvulas: Se deja aclarado las siguientes medidas por no figurar en las fichas de homologación.

FIAT

VOLKSWAGEN

Senda, Gacel, Polo y Gol I y II:

CHEVROLET

ADMISIÓN Y ESCAPE

10,80 mm. + 0,2 mm.

10,20 mm. + 0,2 mm.

- Corsa: sobre platillo de válvula con luz de trabajo: 11,00 mm. (máximo)
6. Para los motores (FIAT) que no vienen provistos con el árbol de mando excéntrico se permite colocarlo.
 7. Se permite colocar el corrector de árbol de levas.

002-J

VÁLVULAS:

1. ORIGINALES O SUSTITUTO DE REPUESTO.
2. Las medidas de la cabeza de las válvulas, diámetro del vástago, largo total y ángulo de asiento deben ser originales.
3. Para la línea VW se permite válvulas de 7 mm. de vástago y botadores fijos con pastillas.
4. **RESORTES DE VÁLVULAS:** LIBRES. Para los vehículos VW modelo GOL TREND y FORD modelo KA con **reglamentación RC5 del Rally Cordobés**, los resortes de válvulas son libres.
5. **PLATILLOS DE VÁLVULAS:** ORIGINALES
6. **GUÍAS DE VÁLVULAS:** Para todas las marcas se permiten guías de válvulas originales o sustituto de repuesto (bronce o fundición). Conservando largo y posición
7. **RETENES DE VÁLVULAS:** LIBRES

002-K

BOTADORES Y BALANCINES:

1. ORIGINALES (según muestra en custodia en F.R.A.D.C.)
2. Para CHEVROLET CORSA: Fijos
3. Para los vehículos VW modelo GOL TREND y FORD modelo KA con **reglamentación RC5 del Rally Cordobés**, los botadores son fijos.

002-L

VOLANTE MOTOR:

ORIGINAL. Según Ficha de Homologación

002-LL

EMBRAGUE:

1. Se permite disco sinterizado.
2. Cantidad uno (1)
3. No se permite placa de dural.
4. No se permite el multidisco.
5. Se permite centro de goma, doble diafragma.
6. El disco puede ser remachado o pegado.

002-M

BOMBA DE NAFTA:

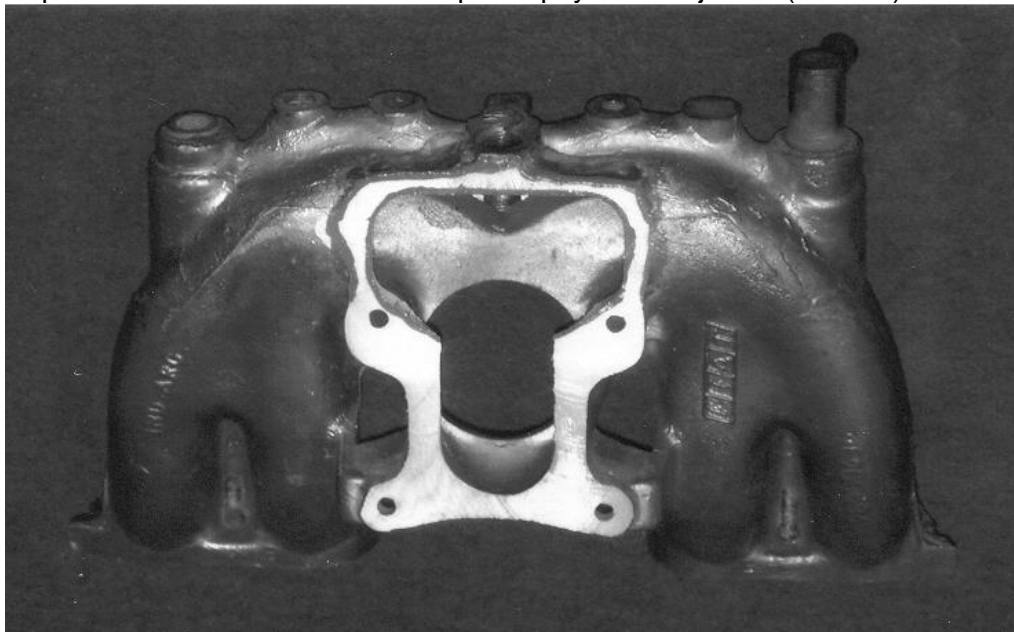
1. Para los vehículos a inyección y a carburador se permite bomba eléctrica, pudiendo tapan los orificios originales.
2. Para los motores FIAT que no tengan orificios para colocar bomba de nafta mecánica, se permite maquirarlos para su colocación.
3. Para todas las marcas: se permite el uso de dos (2) bombas de nafta, colocadas y en funcionamiento.

002-N

MÚLTIPLE DE ADMISIÓN:

1. Originales con una tolerancia de +/- 4% de las medidas homologadas. Ver fichas de homologación.

2. No se permite ningún tipo de pulido ni arenado.
3. Se permite la eliminación del precalentador de mezcla (cepillo).
4. El Peugeot 206 puede colocar el múltiple de admisión del Peugeot 205.
5. Para la línea FIAT se permite su frezado para invertir el carburador y se permite el agregado de material para soldadura u otro elemento para apoyo de las juntas (ver foto).



002-Ñ

MÚLTIPLE DE ESCAPE:

1. Para todos los vehículos se podrá colocar el múltiple de escape tipo “silens”.
2. **Para vehículos bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés:** se puede utilizar múltiple de escape tipo “silens”.

002-O

CAÑO DE ESCAPE:

1. El dispositivo de escape será libre después de la salida del múltiple, a condición de que no sobrepase el nivel sonoro de 95 decibeles como máximo.
2. **Para vehículos bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés:** el dispositivo de escape será libre después de la salida del múltiple, a condición de que no sobrepase el nivel sonoro de 95 decibeles como máximo.
3. La salida del escape debe efectuarse en el interior del perímetro del vehículo, y el largo del mismo debe sobrepasar la mitad del habitáculo, teniendo que terminar en la parte trasera o lateral del vehículo, no pudiendo apuntar al suelo.
4. A los autos que el escape salga por el costado, se le permite realizar un orificio de diámetro máximo 90 mm. en el zócalo para la salida del mismo.
5. El escape que salga por el costado tendrá que tener una brida (o soldado) en su última curva.

002-P

DISTRIBUIDOR:

1. ORIGINAL O SUSTITUTO DE REPUESTO. No se permite distribuidor de competición, los componentes del mismo deben ser originales o sustituto de repuesto. Opcionalmente, se autoriza el uso de distribuidor marca DULBECCO, (no de competición), sus componentes y

- funcionamiento debe ser similar al original.
2. Bobina de ignición y cables de bujía son libres.
 3. Los vehículos que de fábrica no fueron provistos con encendido electrónico deben tener el sistema provisto por el fabricante.
 4. Para VOLKSWAGEN se permite el distribuidor que equipa la línea inyección como viene equipado de fábrica sin ningún tipo de modificación.
 5. Es obligatorio que los distribuidores se encuentren fijados por al menos un espárrago con un orificio de 2 mm. en la punta para precintar.
 6. El espárrago puede tener un largo tal que permita aflojar el distribuidor para su puesta a punto, sin que se corte el precinto.
 7. En los distribuidores que se encuentren sujetos por más de un bulón o espárrago es suficiente con cambiar uno de los mismos.
 8. Para la marca FIAT se permite retirar el módulo del distribuidor, pero debe ir alojado en el vano motor
 9. Para los autos a carburador (únicamente Fiat), está permitido el uso de encendido variable.
 10. Para los autos equipados con sistema inyección: **La centralina es libre**, con la condición que el vehículo debe poder arrancar con la electrónica original.

002-Q

TERMOSTATO:

Libre

002-R

CARBURADOR:

1. 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.
2. Para todos los vehículos, los carburadores deben ser sin preparación (original), sin agregado de material.
3. 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.
4. Únicamente los carburadores mencionados son los autorizados. El carburador CARESA DINO está prohibido.
5. Es obligatorio respetar el principio de funcionamiento del carburador y la cantidad de bocas.
6. Con el objeto de precintar, se debe perforar los tornillos de fijación de difusores.
7. **Difusores:** 26 - 26 mm. (máximo) más 0,20 mm (tolerancia)
8. Se permite eliminar el sistema de cebador, se puede tapar los orificios con Poxilina.
9. Únicamente para los vehículos de la línea FIAT, se autoriza el uso de inyección multipunto que viene montado de fábrica en el FIAT TIPO MPI.
10. 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).
11. El centrador deberá ser el original del mismo carburador colocado.
12. Se permite apertura simultánea de ambas mariposas.
13. Para los vehículos FIAT con motor de 8 válvulas, opcionalmente se le permite el uso del cuerpo mariposa del motor FIAT Torq, en su ubicación, posición y orientación original. Diámetro: 54 mm. +/- 0,25 mm.

002-S

BRIDA:

1. Para la línea **Volkswagen** es obligatorio el uso de una brida restrictora entre el carburador y el múltiple de admisión de **Ø 28 - 28 mm.**, ésta tendrá un espesor de **4 mm. (+/- 0,5 mm.)**, y un espaciador de baquelita con bocas cilíndricas (no cónicas) de libre diámetro, de un espesor entre **5 mm. (mínimo) a 7 mm. (máximo)**.
2. Para la línea **Fiat** es obligatorio el uso de una brida restrictora entre el carburador y el múltiple de admisión de **Ø 34 - 34 mm.** ésta tendrá un espesor de **4 mm. (+/- 0,5 mm.)**.
3. Para el resto de las marcas, (excepto el CHEVROLET CORSA, que no lleva brida), es obligatorio el uso de una brida restrictora entre el carburador y el múltiple de admisión de **Ø 30 - 30 mm.**
4. 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 incluidas, (ver diagrama). No se permite que dicha base ingrese al carburador o múltiple.
5. El orden en la ubicación de la **brida** es: carburador, **brida**, separador (libre) y múltiple.
Para Volkswagen: carburador, espaciador de baquelita, **brida**, separador (libre) y múltiple.
6. La brida debe ser cilíndrica en todo su espesor, y debe terminar en ángulo vivo.
7. La brida debe ser metálica obligatoriamente y de una sola pieza.
8. Para la marca **Fiat** se permite espigar en brida y separador. No se permite espigado ni abulonado entre brida y carburador.
9. Para todas las marcas se prohíbe espigar o abulonar la brida en el carburador.
VER PLANO DE LAS BRIDAS y SEPARADOR.

002-T

LUBRICACIÓN:

Se permite radiador de aceite.

Se permite reforzar y perforar "chupador" de la bomba de aceite.

002-U

POLEAS:

Libres

002-V

RADIADOR:

Se permite el uso de "zorrino" de agua para refrigerar el radiador.

002-X

FILTRO DE AIRE:

1. De libre elección y uso obligatorio
2. **Para vehículos bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés:** Libre.

003 - TRANSMISIÓN

003-A

CAJA DE VELOCIDAD Y DIFERENCIAL:

1. ORIGINAL. RELACIONES ORIGINALES DE FÁBRICA Y QUE CORRESPONDAN AL MODELO.
 - Para la línea VOLKSWAGEN (todos, sin excepción) se utilizará la Caja de Velocidad original del GOL 1,6 vieja o nueva generación (única). Se anula el uso de Cajas Suplementarias.
 - Para la Línea FIAT se debe utilizar la caja que equipa el modelo (original). Se autoriza

corona y piñón de 61/14, relación 4,357.

2. No se permite autoblocante de ningún tipo.
3. Junta homocinética: Originales. Se autoriza la colocación de un separador (arandela) en junta homocinética. Se permite junta homocinética y copa grande.
4. Se autoriza el uso de cualquier palier de diámetro fino o grueso siempre que sea sustituto de repuesto.
5. Para la línea VOLKSWAGEN GOL, se permite la homocinética de ámbos lados (caja, rueda) del VOLKSWAGEN POLO.
6. Se permite (diferencial) perforar engranajes de satélite para su lubricación. En el eje porta satélite se le permite realizar caras para su mejor lubricación y agregar una espina más al eje porta satélite.
7. Las cajas de velocidades que se lleven como repuestos deberán ser presentadas para su precintado en la verificación previa.
8. El sistema de comando es de libre diseño y construcción, debiendo conservar la forma de la rejilla de la selección de cambios del vehículo homologado.

003-B

SOPORTE MOTOR Y CAJA DE VELOCIDADES:

1. **Original.** Es libre únicamente con respecto a los materiales a utilizar en los bujes.
2. En la construcción del soporte o taco de la caja se puede utilizar material ferroso, los bujes de fibra.
3. Los puntos de anclaje a la carrocería, motor, y caja deben ser los originales de fábrica.

003-C

SUSPENSIÓN:

1. El emplazamiento de los puntos de anclaje a los portaejes y al chasis no podrán cambiarse.
2. Se autoriza el montaje de barras para prevenir la separación y la convergencia, entre los puntos de anclaje de la suspensión al chasis.
3. La distancia entre un punto de fijación de la suspensión y el punto de anclaje de la barra, no debe ser superior a los 100 mm., salvo si se trata de una barra transversal homologada con la armadura.
4. Una misma barra puede ser fijada solamente en dos de estos puntos situados sobre el chasis (carrocería) original.
5. Se permite reforzar, mediante el aporte de material, los puntos de anclaje y los elementos de suspensión existentes así como todas las articulaciones de los elementos de suspensión.
6. VER PLANO ACLARATORIO.
7. **BARRA ESTABILIZADORA:** Las barras estabilizadoras homologadas por el constructor podrán ser sustituidas o suprimidas, a condición de que sus puntos de fijación permanezcan inalterables. Estos puntos de anclaje pueden ser utilizados para la fijación de barras de refuerzo.
8. **ARTICULACIONES:** Para todos los vehículos, y **para los vehículos bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés:** Las articulaciones pueden ser de un material diferente al original. Los puntos de unión de la suspensión sobre la carrocería o sobre el chasis pueden modificarse:
 - por utilización de una articulación "UNIBAL", puede cortarse el brazo original y puede soldarse un nuevo asiento para el nuevo "UNIBAL". Se utilizarán "travesaños" al lado del "UNIBAL".
 - por utilización de un tornillo de superior diámetro.
 - por refuerzo del punto de anclaje por agregado de material. La articulación del centro no puede cambiarse (ver figura adjunta).
9. **ESPIRALES:** El material y las dimensiones de los resortes principales serán libres, pero no su tipo. Las plataforma de los resortes podrán hacerse regulables o ajustables incluso por adhesión de material. Se puede cambiar un resorte helicoidal por dos resortes más del mismo tipo

concéntricos o en serie, siempre que sean intercambiables con el resorte de origen y que puedan montarse sin otras modificaciones distintas de las previstas en este artículo.

10. **AMORTIGUADORES:** Su marca será libre, aunque no su número, su tipo (de brazos telescópicos, etc.), su principio de funcionamiento (hidráulicos, de fricción, mixtos, etc.), ni sus soportes. Los amortiguadores de gas se consideran, a efectos de su principio de funcionamiento, como hidráulicos. Se permiten refuerzos.

Carter de Amortiguador libre.

11. **Para vehículos bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés:** Las medidas de las trochas establecidas en las respectivas Fichas de Homologación, tienen una tolerancia de **35 mm**.

003-D

FRENOS:

1. ORIGINALES. El material de las pastillas de freno y las cintas es libre, a condición de respetar la superficie cm² de contacto con el disco de freno o la campana de freno.
2. Las medidas de los pistones y discos serán las originales. Para las campanas y los discos de frenos, las medidas serán las originales, más una tolerancia de 1 mm. a la establecida en la Ficha de Homologación.
3. Se permite el uso de discos ventilados delanteros con obligación de usar campanas traseras.
4. Se permite la válvula reguladora de freno trasero manual, fuera del alcance de la tripulación. La válvula de regulación de frenos traseros que esté al alcance de la mano de la tripulación debe estar tapada con un protector abulonado.
5. A los vehículos de la línea Volkswagen se permite:
 - a) El uso disco ventilado delantero de 239 mm. de diámetro y 20 mm. de espesor, con cáliper de 48 mm., mecanizado a medida.
 - b) Bomba de freno diámetro 20,6 mm.
 - c) En el eje trasero se permite usar cilindro de 14 mm. ó 17 mm. en forma indistinta en campanas de 180 mm. de diámetro.
 - d) Opcional: se permite el uso de bomba de 22,2 mm., cáliper de 54 mm. y campanas de 200 mm. con zapatas de 40 mm. de ancho.
 - e) El material y la forma de fijación del material antifricción (remachado o pegado) son libres a condición que conserven las dimensiones.

003-E

FRENO DE MANO:

1. ORIGINAL.
2. OPCIONAL: hidráulico con bomba de uso comercial, con un máximo de Ø 19 mm.
3. Es obligatorio anular la traba del sistema.

004 - SISTEMA ELÉCTRICO

004-A

GENERADOR Y REGULADOR DE TENSIÓN:

1. Libres, pero ni la posición ni el sistema de arrastre del generador podrán ser modificados.
2. El regulador de tensión podrá ser desplazado pero no al habitáculo, si no fuera de origen.

004-B

SEÑALIZACIÓN - ALUMBRADO:

1. Todos los aparatos de alumbrado y señalización deberán estar conformes con las reglamentaciones de tránsito actuales.
2. Se podrán cubrir las ópticas, si la cubierta es ciega se tendrá que poder retirar sin la utilización de ninguna herramienta.

004-C

BATERÍA:

1. La marca y capacidad de la batería será libre.
2. La batería deberá estar sólidamente fijada, y cubierta de manera que se pueda evitar cualquier cortocircuito.
3. Para todos los vehículos y **para los vehículos bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés:** La batería podrá estar emplazada en el habitáculo con las normas de seguridad de Grupo "A".

004-D

CABLEADO:

Debe encontrarse perfectamente protegida y fijada al vehículo.

004-E

CORTA CORRIENTE:

1. Es obligatorio el uso del mismo, con un accionamiento al alcance del piloto y navegante, y un accionamiento exterior perfectamente señalado.
2. Ver normas del grupo "A" nacional.

005- ELEMENTOS DE SEGURIDAD

005-A

ESTRUCTURA DE SEGURIDAD:

1. Es obligatorio la instalación de una estructura de seguridad según las especificaciones y normas del Anexo "J", Artículo 253 – 8 del C.D.I.
2. Es obligatoria la presentación de la **Ficha de Homologación** (VO), de la **Estructura de Seguridad** (jaula) y sus respectivas consideraciones, firmada por **Ingeniero Mecánico, Electromecánico o Automotriz matriculado**, visado por el Colegio de Ingenieros Especialistas, con copia de Título y carnet habilitante.
3. Para los vehículos marca FIAT y VOLKSWAGEN de nueva generación, es obligatorio la colocación del caño en la zona del parante del parabrisas y zócalo.

005-B

CINTURONES DE SEGURIDAD:

1. Es obligatorio el uso de "arnés de competición" con Homologación FIA según las especificaciones y normas del Anexo "J", Artículo 253 Equipamientos de Seguridad – Art. 6: Cinturones de Seguridad, del C.D.I.
2. Deben poseer 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.
3. Ancho mínimo de hombro de 3".
4. Es obligatorio el uso de martillo rompe vidrio y cúter / trincheta corta cinturones (dos al alcance de la tripulación).-

005-C

EXTINTORES:

Se aplica lo dispuesto en el Anexo "J", Artículo 253 – 7: Extintores – Sistemas de extinción del C.D.I.

005-D

PARALLAMAS:

Obligatorios su instalación según las normas del grupo “A” nacional y sus anexos.

005-E

VESTIMENTA:

Los tripulantes deben estar provistos de la correspondiente vestimenta ignífuga y casco por tripulante.

005-F

ELEMENTOS DE CORTE:

Es obligatorio poseer dentro del vehículo y ubicados al alcance de la mano con los cintos colocados y ajustados, dos (2) martillos con “corta cintos”.

006 - CARROCERÍA

006-A

INTERIOR (HABITÁCULO):

1. Es obligatorio el retiro del prótex existente en el piso del habitáculo, y asiento trasero.
2. Para todos los vehículos, y **para los vehículos bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés:** Tablero original, el instrumental es libre.
3. Paneles de puerta según lo establecido en el Anuario de la F.I.A., Reglamento Específico para autos de Producción Grupo N, artículo 6.7.2.3) Puertas – guarniciones laterales. Los levanta cristales son manual o eléctrico.

006-A.1.

4. Se autorizan una o dos tomas de aire en el techo del vehículo, al solo efecto de ventilar el habitáculo.

006-B

TRABAS DE CAPOT Y BAÚL:

Es obligatorio el uso de dos trabas para el capot y dos para el baúl.

006-D

TANQUE DE COMBUSTIBLE Y CAÑERÍA:

1. Obligatorio en su lugar de origen, debe estar protegido por un chapón de aluminio, el cuál debe tener un espesor mínimo de 2 mm.
2. La cañería de combustible debe encontrarse perfectamente asegurada.
3. Las uniones de paso de combustible que se realicen con mangueras, deben ser de goma y tela las cuales serán provistas de su correspondiente abrazadera.
4. La boca de llenado de combustible es original.
5. Opcionalmente se autoriza la colocación del tanque de combustible según especificaciones F.I.A. – (FT3 1999). Tanque de goma con su respectiva protección contra incendios según especificaciones del ANUARIO DE LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL.
6. **CONDUCTOS O CAÑERÍAS:**
Se aplica lo dispuesto en el ANUARIO DE LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL publicado por la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino en el ARTÍCULO 253 – EQUIPOS DE SEGURIDAD (Grupos N, A, B, ST), incisos 1), 2) y 3).

006-E

BUTACAS:

1. Deben ser del tipo integral de competición, con cuatro puntos de fijación.
2. Ver normas del grupo “A” nacional.

006-F

PESO DE LOS VEHÍCULOS:

1. El peso mínimo para los vehículos de esta Clase es de **970 Kg.**
2. Los vehículos de esta Clase están sujetos al **sistema de pesaje** establecido en el Reglamento Específico para Autos de Producción Grupo A, Artículo 4, **incisos 4.3 y 4.4**, en referencia al peso dispuesto en el punto 1 antes mencionado.
3. Peso de la Tripulación: 160 kg.
4. Tolerancia – 5 Kg
5. El peso mínimo para los vehículos RENAULT Sandero (motor K4M) y para vehículos **bajo reglamentación RC5 del Rally Cordobés** con motores de **16 válvulas**, es de **1.080 Kg.**

006-G

PARABRISAS:

1. Es obligatorio el uso del parabrisas triple o laminado.
2. UNICAMENTE para terminar la etapa, se podrá reemplazar el parabrisas original por uno de policarbonato de cuatro (4) milímetros de espesor como mínimo, el que tendrá que sustituir por uno original antes de la largada del comienzo de la próxima etapa (en Parque cerrado o Parque de Asistencia).

006-H

PARAGOLPES:

1. Se permite paragolpes de plástico manteniendo el formato y dimensiones originales con perforaciones máximas de 50 mm. para salida de agua.
2. Máximo de orificios permitidos (6) seis.
3. Se permite colocar una placa plástica en la parte inferior entre el paragolpes trasero y la carrocería, al solo efecto de proteger el posible desprendimiento del paragolpes.
4. Se permite colocar una rejilla en el paragolpes delantero.

006-I

CAPOT y PORTON TRASERO:

1. Se permite capot de plástico manteniendo la forma y dimensiones originales.
2. Para los vehículos con portón trasero se le permite su reemplazo por el de plástico, manteniendo su forma y dimensiones originales
3. Para los vehículos con portón trasero se le permite reemplazar la luneta trasera original por una de policarbonato transparente de 4 (cuatro) mm de espesor.
4. A los vehículos de tres cuerpos, se le permite reemplazar la **tapa de baúl** por uno de plástico o fibra, manteniendo su forma y dimensiones originales.

007 - RUEDAS

007-A

LLANTAS Y NEUMÁTICOS:

1. Los neumáticos son libres de marca y origen.
2. No se permite las de uso especial para rally, salvo la autorizada expresamente como opcional.
3. El rodado debe ser el original. Deben mantener el rodado (13" ó 14") y pisada libre.
4. No se permite neumáticos recapados ni precurados de ningún tipo.
5. Prohibido el uso de ponchos, mouse, etc.
6. Para todas las marcas: se permite subir dos (2) medidas el diámetro de rueda "pantaneras", las que son de procedencia, producción y venta, libres.
7. Se autorizan espárragos de sujeción, se autorizan separadores de rueda a condición de que la cubierta no sobresalga del guardabarros.
8. No se permite el redibujado ni el calado del neumático.

9. Opcional:
- A. Se autoriza el uso de cubiertas marca "PIRELLI", rodado 14", bajo las siguientes condiciones.
 - B. Cantidad de neumáticos: se autoriza la compra de un total de **seis (6) neumáticos por cada tres (3) carreras en que participe.**
 - C. El control de las mismas se realizarán a través del código de barra de cada neumático.
 - D. En caso de rotura, el piloto deberá informarlo a las autoridades de la competencia en forma inmediata, entregar el neumático en el estado en que se encuentre para su verificación, luego de ello, y en caso de corresponder, se autorizará la compra de un neumático para su reemplazo.
10. **Llantas:** Deben estar limpias y sin ningún tipo de letras o números, impresos o dibujados.

008 - GENERALIDADES

008-A

Sobre la parte inferior derecha del parabrisas del vehículo, deberá llevar la leyenda "**CLASE N1**"

008-B

Todo lo NO mencionado en el presente reglamento esta prohibido, y debe ser original de fábrica.

008-C

1. Todas las medidas y tolerancias que no figuren en el presente reglamento serán tomadas de las fichas de homologación.
2. Las medidas que se toman de las fichas de homologación son las estándar, no se tomarán las extensiones u homologaciones secundarias.
3. Las únicas medidas que no se tomarán de la ficha de homologación serán las que figuren en el presente reglamento.

008-D

PRECINTADO:

Los vehículos deberán contar con orificios para precintarlos, a partir de la 1º (primera) carrera que participe, en los siguientes elementos:

- A. Tornillo o espárrago que fija el múltiple de admisión a la tapa de cilindros.
- B. Carburador: será precintado junto con la brida y múltiple de admisión.
- C. Block: será precintado en orificio del mismo. De no tenerlo se deberá realizar uno de 3 mm. de diámetro
- D. Con el objeto de precintar, se debe perforar los tornillos de fijación de difusores.
- E. Para VOLKSWAGEN se deberá perforar dos (2) espárragos de tapa de válvulas para su precintado.
- F. Para la línea FIAT se deberá perforar el espárrago que sujeta el distribuidor de a la tapa de cilindros.

008-E

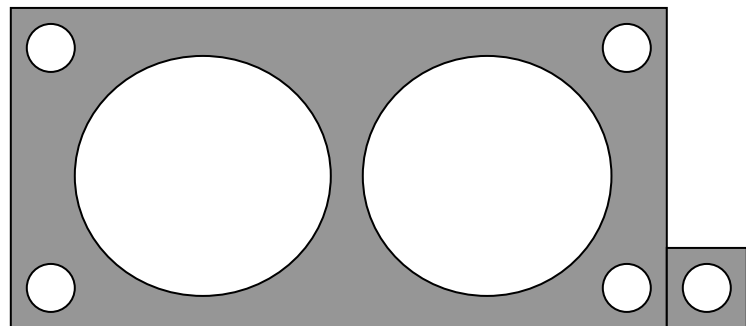
ANTE CUALQUIER DUDA SOBRE EL PRESENTE REGLAMENTO EL INTERESADO DEBERÁ DIRIGIRSE POR ESCRITO A LA SUB COMISIÓN TÉCNICA DE LA COMISIÓN DEPORTIVA DE LA F.R.A.C., LA CUAL SE DIRIGIRÁ DE IGUAL FORMA.

008-F

El presente reglamento queda sujeto a modificación por parte de la Comisión Deportiva de la F.R.A.D.C. que se puedan realizar, previa evaluación de performance.

BRIDA CLASE “N1”

BRIDA RESTRICTORA – PLANTA

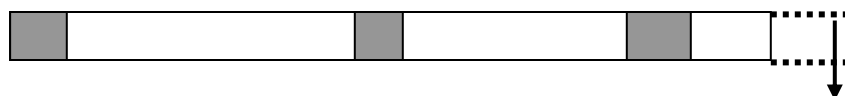


PARA VOLKSWAGEN Ø 28 – 28 mm.

PARA FIAT Ø 34 – 34 mm.

PARA RESTO DE LAS MARCAS Ø 30 – 30 mm.

BRIDA RESTRICTORA – CORTE

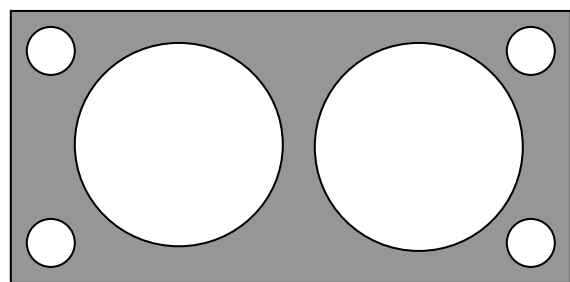


3,5 mm. a 4,5 mm.

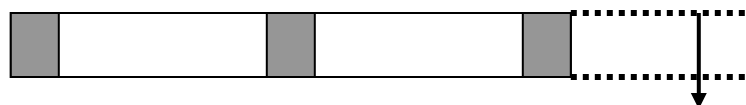
Para todas las marcas el espesor es de 3,5 mm. como mínimo a 4,5 mm. como máximo.
Los diámetros de boca deben ser cilíndricos y terminar en ángulo vivo.
La brida debe ser metálica y de una sola pieza.

ESPACIADOR PARA VOLKSWAGEN

PLANTA



ESPACIADOR – CORTE



5 mm. a 7 mm.

ESPESOR = El espesor es de 5 mm. como mínimo a 7 mm. como máximo.
DIAMETRO = Libre
MATERIAL = Baquelita.

