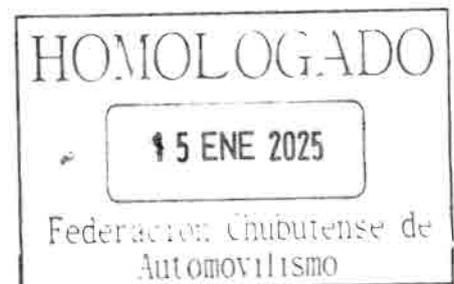


MONOMARCA R - 12 CHUBUTENSE

REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2025



Índice:

- Artículo 1º Vigencia
- Artículo 2º Disposiciones Generales
- Artículo 3º Por Estándar
- Artículo 4º Original
- Artículo 5º Por Similar
- Artículo 6º Por Libres
- Artículo 7º Por Optativo
- Artículo 8º Carrocería
- Artículo 9º Habitáculo del piloto
- Artículo 10º Estructura de la jaula
- Artículo 11º Presentación de los autos
- Artículo 12º Tanque de combustible
- Artículo 13º Combustible
- Artículo 14º Frenos delanteros
- Artículo 15º Frenos traseros
- Artículo 16º Bomba de freno
- Artículo 17º Caja puente
- Artículo 18º Semiejes
- Artículo 19º Selectora de cambios y palanca
- Artículo 20º Caja de dirección
- Artículo 21º Bieletas de dirección
- Artículo 22º Columna de dirección y pedalera
- Artículo 23º Trocha delantera y largo entre ejes
- Artículo 24º Parrillas de suspensión
- Artículo 25º Porta masa
- Artículo 26º Tensor
- Artículo 27º Amortiguadores delanteros
- Artículo 28º Barra estabilizadora delantera
- Artículo 29º Espirales delanteros
- Artículo 30º Trocha trasera
- Artículo 31º Barra estabilizadora trasera
- Artículo 32º Amortiguadores traseros
- Artículo 33º Espirales traseros
- Artículo 34º Neumáticos
- Artículo 35º Block
- Artículo 36º Cilindro
- Artículo 37º Cigüeñal
- Artículo 38º Bielas
- Artículo 39º Pistones
- Artículo 40º Pernos de pistón
- Artículo 41º Tapa de cilindro y múltiple de admisión
- Artículo 42º Árbol de levas
- Artículo 43º Válvulas
- Artículo 44º Resorte de válvulas
- Artículo 45º Botadores
- Artículo 46º Varilla levanta válvulas
- Artículo 47º Múltiple de escape

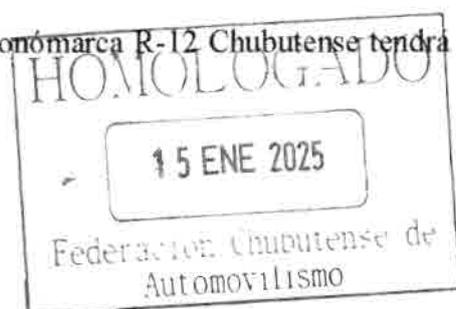


- Artículo 48° Salida de escape
- Artículo 49° Volante
- Artículo 50° Conjunto placa y disco de embrague
- Artículo 51° Carburador
- Artículo 52° Distribuidor
- Artículo 53° Bobina ignición
- Artículo 54° Cables
- Artículo 55° Bujías
- Artículo 56° Bomba de nafta
- Artículo 57° Bomba de agua
- Artículo 58° Radiador de agua
- Artículo 59° Termostato
- Artículo 60° Refrigerante
- Artículo 61° Tacos de motor
- Artículo 62° Correas
- Artículo 63° Lubricación
- Artículo 64° Cárter
- Artículo 65° Filtro de aire
- Artículo 66° Instrumental
- Artículo 67° Sistema eléctrico
- Artículo 68° Alternador
- Artículo 69° Volante de conducción
- Artículo 70° Limpia parabrisas
- Artículo 71° Peso y Lastres
- Artículo 72° Paleta de ventilador
- Artículo 73° Sistema de refrigeración
- Artículo 74° Cañería de combustible
- Artículo 75° Llantas
- Artículo 76° luz de freno y luz de lluvia
- Artículo 77° Matafuego
- Artículo 78° Comisario Técnico
- Artículo 79° Anexos
- Artículo 80° Precintado
- Artículo 81° Revisión técnica
- Artículo 82° Comisario Técnico
- Artículo 83° Decisiones técnicas

1° Vigencia.

El presente reglamento es propiedad de la categoría Monómarca R-12 Chubutense tendrá vigencia a partir del 01/01/2025.

2° Disposiciones Generales.



- a) La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva.
- b) Las modificaciones permitidas son las expresadas en el presente reglamento, todos los elementos no mencionados deberán ser originales.
- c) Está prohibido montar una pieza, conjunto o sistema en forma distinta a la prevista por el fabricante, ni anular directa o indirectamente el funcionamiento del sistema si no está previsto por el presente reglamento.
- d) Todos los componentes deberán mantener su forma, material y terminado superficial original salvo los permitidos por el presente reglamento.
- e) Cualquier duda técnica será tratada únicamente en reunión de preparadores, con la presencia del Comisario Técnico y la comisión directiva de la categoría.

A los Efectos de este Reglamento se entenderá

3° Por Estándar.

A todo elemento, parte, repuesto o accesorio del automóvil al que se le aplique el reglamento, construido en serie y al que no se modificará en forma alguna.

4° Por Original.

A todo elemento, parte, repuesto o accesorio fabricado o provisto por la fábrica constructora del vehículo, para el automóvil al que se aplique este reglamento.

5° Por Similar.

A todo elemento, parte, repuesto o accesorio no provisto por la fábrica constructora del automóvil, pero idéntico al original; (idéntico en forma, tamaño, geometría, materiales, terminación superficial, etc.), construido en gran serie y al que **no se le podrá modificar de ninguna forma.**

6° Por Libres.

Que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, pueda ser modificado, anulado, agregado, sustituido, pero no eliminado del vehículo.

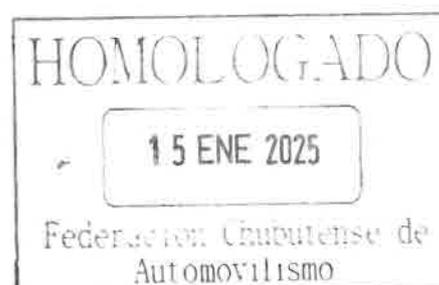
7° Por Optativo.

Que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, pueda eliminarse del vehículo.

8°

Exterior de la carrocería:

Deberá mantener la línea aerodinámica exterior **original.**



a) Frente.

El trompa será de fibra de vidrio desmontable.

Se permite colocar tomas de aire en forma libre para ventilación de frenos

La parrilla de la trompa será original y se podrá cortar la misma para dejar ingreso de aire y así permitir refrigerar del motor.

Los anclajes de la trompa serán libres como mínimo cuatro puntos.

La estructura de sujeción para el radiador será según indican el croquis de la imagen adjunta.

Se podrá remplazar travesaño frontal inferior donde apoya el radiador por un tubo cuadrado laminado máximo 50 x50 mm- En el cual se podrá dejar anclar el radiador pudiendo ser este desmontable.

Los caños de la estructura que formarán parte del anclaje de la trompa y radiador superior deberán tener un diámetro máximo de 1" (pulgada) exterior. - Podrán ser soldados fijos al chasis o ser desmontables.

*El gancho remolque delantero será colocado en la parte superior (lado conductor)

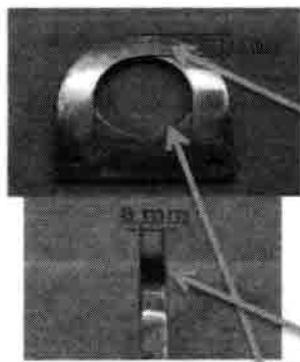
*El gancho trasero será anclado en la parte trasera sujeta a los largueros del falso chasis.

*Ambos deberán ser marcados fácil de identificar.

No se permite fajas de nylon

Características de gancho

- El gancho de remolque de servicio pesado delantero y trasero debe corresponder con las siguientes dimensiones mínimas. (ver fotos):

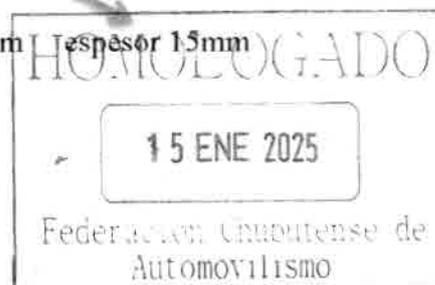


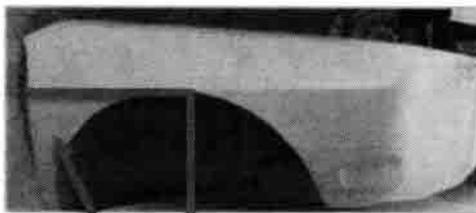
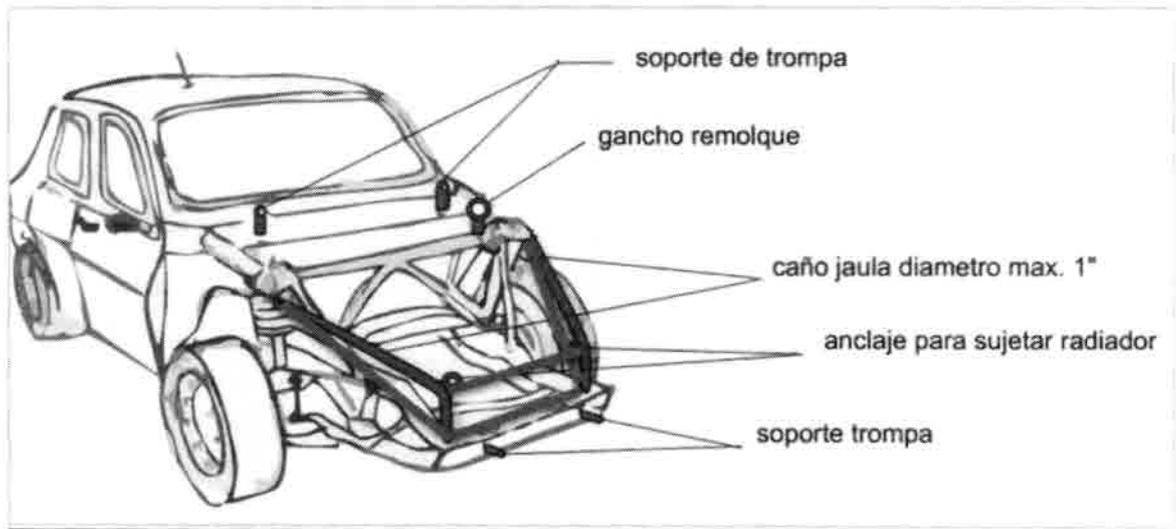
Medidas mínimas

Diámetro interno 50 mm

Espesor de planchuela 8 mm

Espesor 15mm



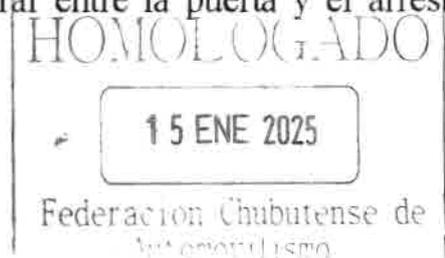


Se permite cortar la trompa de fibra a la altura de la moldura como indica la imagen.

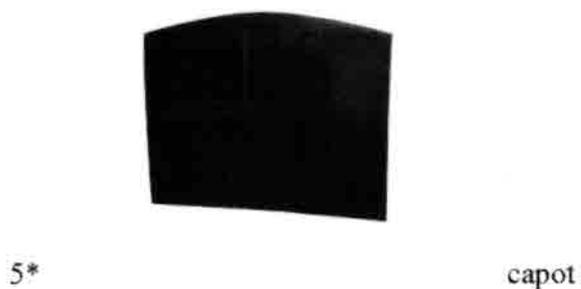
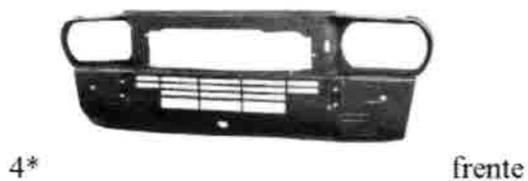
Se permite dejar abulonado en su lugar original la parte sobrante cortada de la misma tanto sea en fibra o fabricada en chapa.

Logrando de esta manera un punto más de apoyo de la trompa sobre esta pieza.

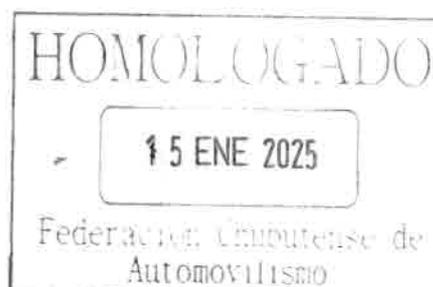
En caso de no dejar esta parte se deberá cerrar entre la puerta y el arresta llama con una chapa moldeada.



****Los siguientes elementos de chapa no estarán permitidos, los mismos serán remplazados por la trompa de fibra**



b) Parabrisas.
Debe ser **original** de vidrio laminado.



El parabrisas podrá ser colocado con el burlete original o ser pegado sobre la chapa sin usar el burlete original.

c) Puertas delanteras.

Deben ser **originales o similares**, la cerradura y manija es **libre**, (no está permitido tipo pasador), está permitido extraer estructura interior y levanta cristales.

Deben reemplazarse los vidrios por acrílico o policarbonato transparente en su **posición original**.

Del lado del piloto es **obligatorio** poseer red de protección.

Se deben colocar los cintos de seguridad en las puertas.

Los espejos retrovisores exteriores son **libres y obligatorios**.

d) Puertas traseras.

e) Las puertas traseras deberán ser originales o similares y estar anuladas o soldadas a la carrocería, está permitido extraer estructura interior y levanta cristales.

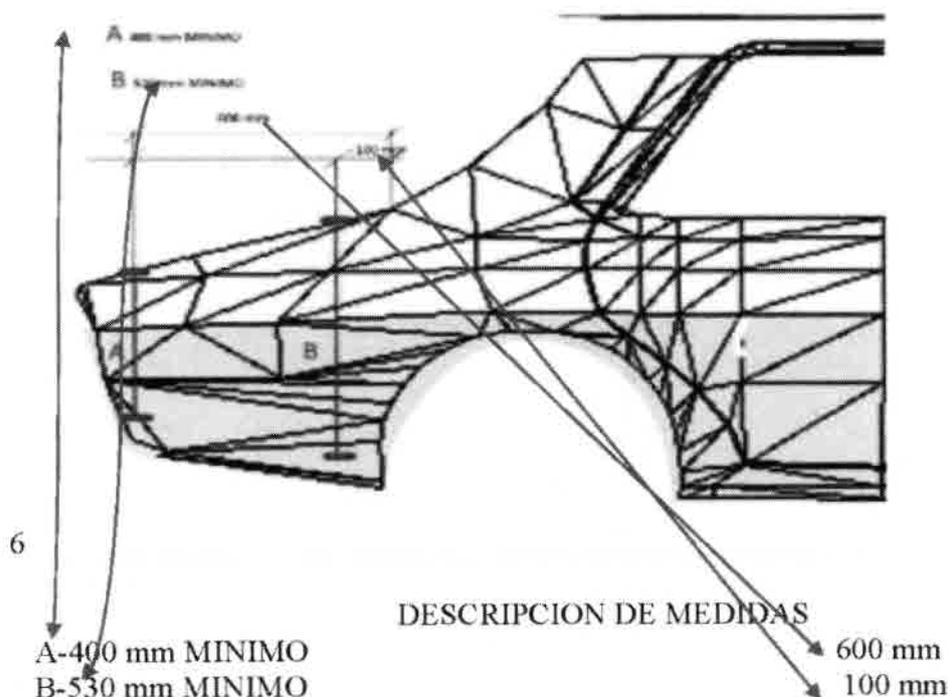
f) Deben reemplazarse los vidrios por acrílico o policarbonato transparente. Se permite colocar los mismos del lado externo sobre el marco de la puerta.

g) Se permite sacar las manijas de exteriores de puertas

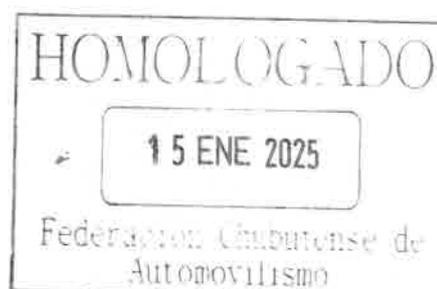
h) Guardabarros trasero.

Deben ser **originales o similares**, se permite recortar hasta la moldura del mismo y colocar caño de 16mm (de luz)

Se permite cortar el guardabarros traseros manteniendo las siguientes medidas mínimas.



i) Tapa de baúl.



Debe ser **original o similar**, se permite extraer refuerzos internos y la apertura es libre teniendo como mínimo 4 puntos de sujeción.

Se permite colocar tapa fabricada en fibra de vidrio manteniendo la forma original

j) Guarda ruedas de auxilio.

Es optativo los guarda ruedas de Auxilio, sin variar la línea aerodinámica exterior. Los buches del piso trasero se permiten colocar plano respetando los anclajes originales.

k) Luneta.

Deberá ser: Opción 1: de vidrio templado, laminada.

Opción 2: acrílico o policarbonato respetando posición original.

l) Cola.

Es **obligatorio** cerrar las aberturas de los faros traseros. Se permite modificar a plano, el buche aloja patente, manteniendo la línea del baúl y faros traseros.

Será obligatorio en la parte trasera un gancho de acero para ser remolcado
Deberá estar señalizado

NO SE PERMITE EL USO DE FAJAS DE NYLON

Es **obligatorio** desmontar paragolpes y soportes.

Se permite cortar el inferior del chapón, evitando choque de aire, al eliminar el tanque de combustible original.

l) Piso.

Se permite cortar buche de piso trasero manteniendo plano horizontal dado por el puente central y parte de piso plano solidario al interior del zócalo.

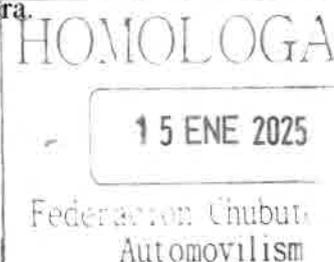
Interior de la carrocería.

Se permite extraer tapizados y torpedo. Debe colocarse espejo retrovisor.

El habitáculo deberá hallarse separado herméticamente del compartimiento del baúl mediante un tabique estanco, hecho de chapa o de aluminio, dicho tabique deberá ser abulonado o remachado en su periferia al casco del automóvil (periferia que generalmente estará constituida, inferiormente por el piso del automóvil, lateralmente por los pasa ruedas traseros y superiormente por la base de la luneta trasera), el citado tabique sólo podrá ser atravesado por orificios destinados al pasaje de los conductos reglamentarios de nafta y a los orificios permitidos por reglamento.

9° **Habitáculo del piloto.**

La butaca debe ser del tipo de competición, los cintos de seguridad de tipo arnés, no está permitidos cintos semi bandolera, de cintura ni de fabricación casera.



La sujeción de la butaca y de los cintos debe tener la disposición indicada en el Anexo J.

Se deberá contar con un matafuego que reúna las condiciones vigentes, (mínimo un (1) Kg. de carga de polvo químico apto para combustible). El mismo deberá estar anclado con un soporte de rápida apertura al alcance de la mano del piloto del lado derecho o izquierdo de la butaca identificado con el número de auto que corresponda.

10° Estructura de la Jaula.

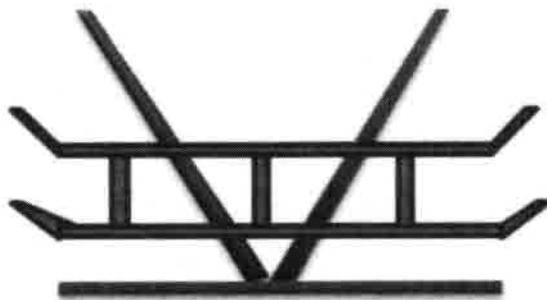
Se permite estructurar dicha jaula antivuelco usando las torretas de suspensión delantera y trasera, la que deberá estar por dentro del habitáculo y deberá contar con seis (6) apoyos, y todas las uniones soldadas en toda su periferia, las partes de la jaula de protección antivuelco que durante un choque o un vuelco pudiera resultar altamente lesiva, deberán estar convenientemente acolchadas.

No se permiten estructuras que emiten o formen un chasis por debajo de la carrocería, se permitirá que en las torretas delanteras de suspensión se coloque un refuerzo a las ménsulas de 50 cm. de longitud, no se permite que el mismo sobrepase las patas del motor.

Se deben colocar en las torretas traseras de suspensión un refuerzo al falso chasis, éstos deberán sobrepasar la línea del tanque de nafta uniendo ambos extremos con una barra a modo de protección del mismo.

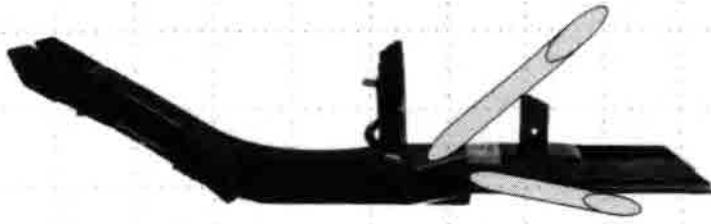
Los caños deberán tener como mínimo (1") una pulgada de diámetro y deben ser de tipo tubular de 1.6 milímetros de espesor como mínimo. **La forma y geometría que debe tener la jaula es la indicada en el Anexo J.**

Serán **obligatorios** del lado del piloto y acompañante la escalera lateral horizontal con la forma respectiva de la puerta, a su vez éstos unidos por un mínimo de 2 barras verticales.



BARRA DE SEGURIDAD LADO PILOTO Y ACOMPAÑANTE ES OBLIGATORIO





-Se permitirá anclar en las ménsulas inferiores dos caños que deriven de la jaula

Se permite reforzar las denominadas "ménsulas" del falso chasis, uniendo las mismas a la jaula antivuelco, aportando material solo en su exterior.

No se permitirá perforar la carrocería o el monocasco, para pasar caños de la jaula estructural hacia el exterior del piso.

Se deberá colocar una malla de algodón o nylon homologada en la puerta delantera del lado del conductor, fijada a la jaula antivuelco y no a la puerta.

Se autoriza la utilización de los caños cuya denominación es 4130 de cromo molibdeno, el espesor de la pared será de 1,35 mm

11° **Presentación de los Autos.**

Los participantes deberán presentar los autos en cada competencia en perfectas condiciones de chapa y pintura a los efectos de poder determinar probables toques o roces, para aquellos que no lo pudieran hacer, **deberán** denunciar al comisario deportivo (CD) las abolladuras o raspones que pudieran tener, quien notificará al participante o los participantes que es permitido por única vez debiendo en la próxima competencia estar en perfectas condiciones o no podrá ser de la partida.

12° **Tanque de Combustible.**

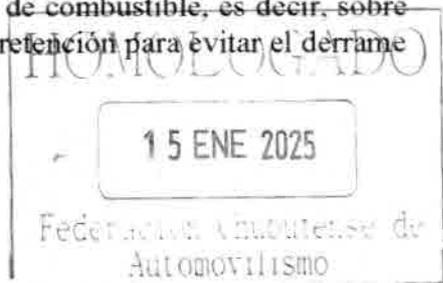
Es **libre** de forma, material, tamaño y posición.

El tanque de combustible debe estar colocado en el interior del baúl.

Se **prohíbe** el uso del tanque original, en su lugar se debe colocar una chapa plana para cerrar el piso del baúl.

El tanque de combustible deberá estar sujeto a la carrocería mínimamente con dos zunchos de acero y no se permite el uso de criquet con fajas de nilón.

El tanque deberá tener la boca de llenado en el centro con tapa a rosca de plástico o metal, deberá colocarse en la boca de llenado dos orejas para posibilitar su precintado o sellado una vez efectuada la carga de combustible. Deberá estar provisto de un tapón de drenaje **TOTAL al exterior**, con un diámetro no inferior a los (10 mm.). Deberá contar con un sistema de ventilación al exterior de la carrocería, construido por un conducto de goma sintética reforzada con tela, diámetro del caño de llenado **libre** con una salida a (55 cm.) cincuenta y cinco centímetros de altura respecto al tanque de combustible, es decir, sobre el parante derecho de la carrocería provista con válvula de retención para evitar el derrame



de combustible, el piso del baúl deberá tener dos orificios mínimo de diámetro **libre** para posibilitar el drenaje al exterior de la nafta eventualmente derramada, estos orificios deberán estar lejos del caño de escape y de los frenos.

Se permite vaso de succión para el chupador de nafta, **se prohíbe** el uso de medidores de nivel de nafta eléctrico.

13° **Combustible.**

El combustible será del tipo comercial de mayor octanaje de la localidad que se realice la prueba, debiendo cargar y reabastecer, en lugar y horario que disponga el Comisario Técnico.

Queda totalmente prohibido el uso de cualquier tipo de aditivo o mejorador de mezcla al combustible.

El combustible será medido todas las carreras por el Comisario Técnico y se reserva el derecho de tomar muestras para análisis de cualquier auto que desarrolle la competencia.

14° **Frenos delanteros.**

Masa y disco deberán ser **original o similar**, diámetro del disco (228 mm.) doscientos veintiocho milímetros, espesor 10 mm., se permite colocar tubos para la ventilación de los mismos de material y diámetros **libre**.

Pastillas de freno de cuña: diámetro del pistón del caliper 50,80mm.

Pastillas de freno bananita o con resorte: diámetro del pistón del caliper 48 mm.

Se permite el uso de pastillas de freno de competición.

Se permite el reemplazo de la cañería original por otra de material metálico de diámetro libre de sección. **Se autoriza a reemplazar los flexibles de fábrica por los denominados "de competición", libres en su material, conservando su funcionamiento original.**

Ubicación de los caños **libre**.

15° **Frenos traseros.**

Campana **original o similar** diámetro del cilindro de la rueda 3 / 4 o 7 / 8 pulgadas, diámetro de las campanas hasta 240 mm., se permite colocar tubos para la ventilación de los mismos.

Los registros de freno son **libres**, cintas de freno y patines originales o similares de 31 a 41 mm. de ancho.

Se permite el uso de cintas de freno de competición manteniendo las medidas antes escritas.

El circuito de frenos debe pasar por el interior del habitáculo.

La medida del caño del circuito de freno es **libre** y debe ser metálico.

Se permite el uso de una válvula compensadora regulable de una sola vía, su posición es **libre**. Se permiten las de competición.

Se autoriza a reemplazar el flexible de fábrica por los denominados "de competición", libres en su material, conservando su funcionamiento original.

Funcionamiento obligatorio.

16° **Bomba de Freno.**



Deberá ser **original o similar** de simple (diámetro interior 19 mm.) o doble pistón (diámetro interior 19 mm. o 13 / 16) con o sin ayuda pedal siempre manteniendo su posición **original**.

Transmisión

17° Caja Puente.

Original BP 360 carcasa de aluminio fundido a presión, número de marchas (4) de avance sincronizadas, y marcha atrás.

Sincronizador de 1° - 2° **Renault**, 3° - 4° Borg Warner.

Diferencial (2) planetarios y (2) satélites, par cónico hipoidal 4 mm. de cota.

Relación corona y piñón $34 / 9 = 3,77 : 1$

1°-----3.615 : 1 3°-----1.480 : 1

2°-----2.263 : 1 4°-----1.032 : 1

18° Semiejes.

Deben ser **originales o similares** se permite alargarlos modificando la longitud del palier.

19° Selectora de cambios y palanca.

Debe ser **original o similar** se permite modificar manteniendo el sistema H para colocar los cambios.

Forma de la palanca y el largo es **libre**.

Posición: se permite un desplace de hasta 30cm hacia atrás de su posición original y alargar la varilla selectora para tal fin.

Dirección

20° Caja de dirección.

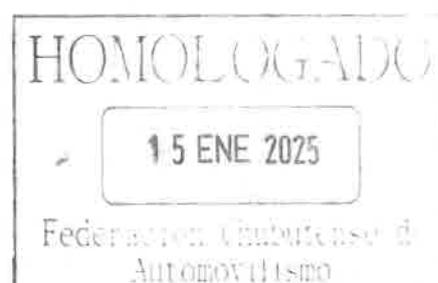
Deberá ser **original o similar** a cremallera sin resorte de retroceso. Relación de desmultiplicación (20 : 1) posición de cremallera **original**.

Se permite reemplazar los bujes de goma de salida de los extremos por los denominados precap.

Se permite torcer el brazo akerman para nivelar la altura de los extremos de dirección o invertir la posición de estos últimos.

Se permite colocar rotula libre en los extremos de los brazos Akerman

Se permite colocar separadores en los anclajes de la caja de dirección. (máximo 50 mm)



21° **Bieletas de suspensión**

Se permite rotular, con regulación libre manteniendo el anclaje de la misma en la posición original.

22° **Columna de dirección y pedalera.**

La columna de dirección es libre, debe estar centrada y/o alineada con la pedalera la que deberá estar en su posición original. (Optativo: manchón o cruceta). Se permite unir la jaula a la columna de dirección con el fin de otorgarle mayor resistencia.

Sistema de pedal de aceleración libre

Tren delantero y largo entre ejes

23° **Trocha delantera**

La trocha máxima permitida delantera y trasera será de **1680 mm** la cual será medida desde el labio externo de la llanta, hasta el labio externo opuesto de la llanta contraria. Esta medida será tomada en la parte inferior de la llanta. -

Largo entre ejes

El largo entre ejes se medirá desde el labio delantero de la llanta delantera al labio delantero de la llanta trasera y será de **2441 mm** con una tolerancia de **(+ -) 20 mm**.-

24° **Parrillas de suspensión.**

Deberán ser originales o similares

En la parrilla inferior se permite utilizar la denominada con regulación en la rótula y también está permitido en la inferior realizar una extensión en la punta manteniendo la curvatura original.

Se permite bujes de grilon.

Se permite el aporte de soldadura en toda su estructura a fin de dar mayor rigidez.

Se permite reforzar las denominadas "ménsulas" del falso chasis, uniendo las mismas a la jaula antivuelco, aportando material solo en su exterior.

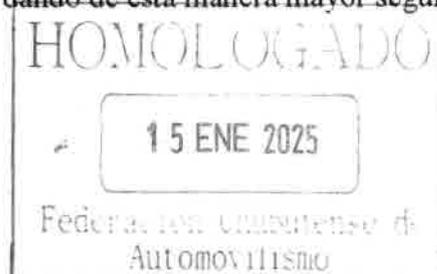
Se permite reforzar anclaje de parrilla inferior

Se permite reforzar parrilla inferior sobre el buje.

Se permite el uso de bulones sobre medida en la fijación de sus respectivos bulones de sujeción.

Se permite soldar rotulas al pantógrafo manteniendo la posición determinada x sus respectivos bulones de fijación dando de esta manera mayor seguridad en su anclaje.

25° **Porta masa.**



Debe ser **original**. Se permite curvar el brazo que contiene el orificio que aloja al extremo de dirección o la bieleta.

26° Tensor.

Debe ser **original**. Bujes **libres**.

Se permite colocar un tensor en la parrilla inferior similar al superior. Dirección optativa

27° Amortiguadores delanteros.

Los mismos serán **originales o similares**, hidráulicos, se permite reemplazar el lubricante y modificar la dureza de estos utilizando componentes **originales o similares**.

Deben mantener sus anclajes **originales**, se permite modificar el largo del vástago.

Diámetro del plato de apoyo exterior 160 mm., altura del plato desde el bulón de fijación = 133mm +- 1 cm., cantidad (1) uno por rueda. No se permiten los llamados de competición ni presurizados.

Tampoco está permitido cortar la botella.

Se permite modificar el largo del vástago, pero no el diámetro de este. El diámetro máximo permitido sera 16 mm.

28° Barra estabilizadora delantera.

La misma será redonda y forma **libre**, deberá mantener su posición **original**, el diámetro máximo es de 23 mm. Los anclajes de la barra en las ménsulas son **libres**, en su posición **original**.

Se podrá usar en las puntas de la barra estabilizadora delantera la siguiente modificación

Se podrá dejar plana en las puntas y no podrá excederlos cinco centímetros de largo

Manteniendo el diámetro máximo de la barra



29° Espirales delanteros.

Los mismos deberán ser:

- DE TORINO (NO DE COMPETICION O ESPECIALES). Deberán respetar las siguientes medidas, diámetro exterior del espiral = 160 mm. como máximo, diámetro del acero = 15.20 mm. como máximo.

La base del plato de apoyo **original**, diámetro exterior = 160 mm. como máximo, diámetro interior = 129.60 mm.

- DE RENAULT TRAFIC GASOLERA 2000 cc. (NO DE COMPETICION O ESPECIALES). Deberán respetar las siguientes medidas, diámetro exterior del espiral = 165 mm. como máximo, diámetro del acero = 17.20 mm. o 16mm.

La base del plato de apoyo **original**, diámetro exterior = 165 mm. como máximo, diámetro interior = 130 mm. Se permite cortar el espiral y calentar la primera media vuelta para su mejor asiento.

Se permite colocar sobre o debajo del espiral un suplemento de 15 mm máximo uno por tren.

Material de dicho suplemento libre

Los espirales serán medidos de la siguiente manera:



Se precargara el mismo con 50kg de compresión y esta precarga será tomada como CERO inicial-

Luego se comprimirá el espiral 1 cm y no deberá superar los 95 kg.

No se permiten los espirales progresivos.
En caso de ser observado el elemento y presentarse alguna duda, se procederá a analizar el material del mismo.

Tren Trasero

30° Trocha trasera.

La trocha máxima permitida delantera y trasera será de 1680 mm la cual será medida desde el labio externo de la llanta, hasta el labio externo opuesto de la llanta contraria. Esta medida será tomada en la parte inferior de la llanta. -

Se permite el uso de suplementos para poder alinear las masas del tren trasero y la colocación de buje separador entre rulemanes.

Tensores y parrilla.

Debe ser original. Se permite bujes de grilon.

Se permitirá reforzar parrilla trasera

Se permite el aporte de soldadura en toda su estructura a fin de dar mayor rigidez y seguridad, manteniendo su forma original.

Eje trasero

Se permite el aporte de soldadura en toda su estructura dándole mayor seguridad al mismo.

Se permite el uso de bulones sobre medida en la fijación de las puntas de eje.

Se permite reforzar con aporte de material el apoyo de fijación de la punta de eje con respecto al eje, sin alterar su forma y medidas originales

31° Barra estabilizadora trasera.

La misma es **libre**, respetando posición y anclaje original, el diámetro máximo es de 23 mm. los anclajes a los brazos son **libres** en su posición **original**.

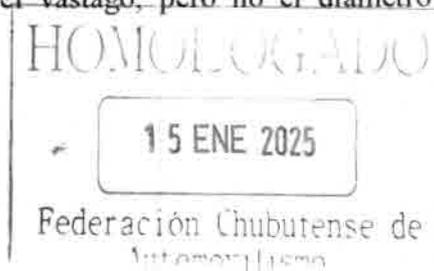
32° Amortiguadores traseros.

Se permite utilizar amortiguadores que sean de serie de vehículos de calle, hidráulicos, se permite reemplazar el lubricante y modificar la dureza de los mismos, solo utilizando componentes **originales o similares**.

Deben mantener sus anclajes **originales**. No se permiten lo llamados de competición ni presurizados.

Se permite modificar el largo del vástago, pero no el diámetro de este. El diámetro máximo permitido sera 16 mm.

No se permite cortar la botella.



33° **Espirales traseros.**

Los mismos deberán ser:

- DE TORINO (NO DE COMPETICION O ESPECIALES). Deberán respetar las siguientes medidas, diámetro exterior del espiral = 160 mm como máximo, diámetro del acero = 15,20 mm como máximo.
La base del plato de apoyo **original**, diámetro exterior = 160 mm como máximo, diámetro interior = 129,60 mm
- DE RENAULT TRAFIC GASOLERA 2000 cc (NO DE COMPETICION O ESPECIALES). Deberán respetar las siguientes medidas, diámetro exterior del espiral = 165 mm como máximo, diámetro del acero = 17,20 mm o 16mm.
La base del plato de apoyo **original**, diámetro exterior = 165 mm como máximo, diámetro interior = 130 mm . Se permite cortar el espiral y calentar la primera media vuelta para su mejor asiento.

Se permite colocar sobre o debajo del espiral un suplemento de 15 mm máximo uno por tren.

Material de dicho suplemento libre

Los espirales serán medidos de la siguiente manera:

Se precargara el mismo con 50kg de compresión y esta precarga será tomada como CERO inicial-

Luego se comprimirá el espiral 1 cm y no deberá superar los 95 kg.

No se permiten los espirales progresivos.

En caso de ser observado el elemento y presentarse alguna duda, se procederá a analizar el material del mismo.

34° **Neumáticos.**

Serán neumáticos de competición nuevos, provistos por la marca PRONEC, controladas con su respectiva numeración.

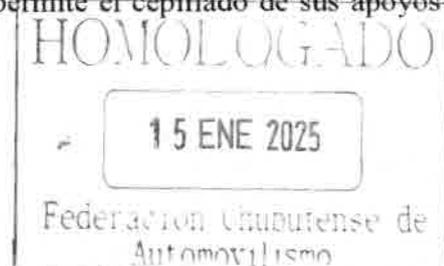
Sera obligatorio tener neumático de competición de lluvia de la misma medida actual utilizada de la marca PRONEC.

En la primera fecha del año se podrán comprar (4) cuatro cubiertas por piloto. En las fechas siguientes podrán comprar máximo dos cubiertas.

35° **Block.**

Deben ser **original**, para el R-12, Renault ha fabricado los motores denominados 1400 en distintas versiones, se podrán utilizar todas ellas no pudiendo ser alterado en sus medidas, a excepción de las rectificaciones y sobre medidas reconocidas para reacondicionamiento según especificaciones de fábrica, por lo tanto, se permite el cepillado de sus apoyos con la tapa de cilindro.

Se permite utilizar el block del Motor Junior 1400.



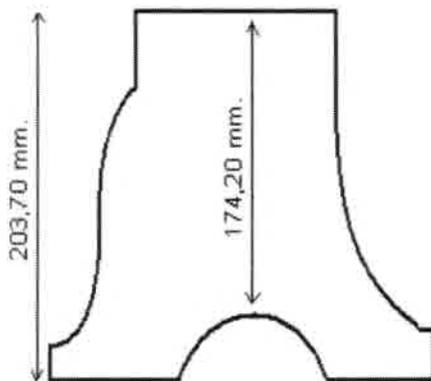
No se permite utilizar el block 1300 llevado a 1400.

No se permite utilizar el motor denominado Alpine en consecuencia, no se podrá utilizar ninguno de sus elementos.

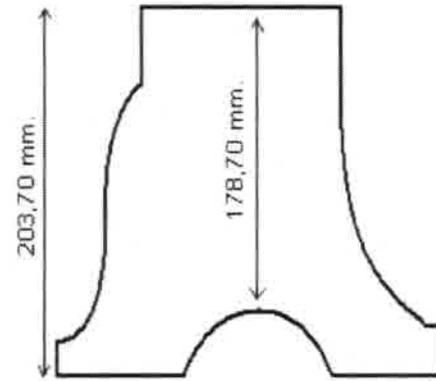
-Para el block denominado de “bancada grande”: altura mínima entre planos 203,70 mm y entre cúspide de bancadas y plano superior del mismo 174,20 mm

-Para el block denominado de “bancada chica”: altura mínima entre planos 203,70 mm y entre cúspide de bancada y plano superior del mismo 178,70 mm

BLOCK “BANCADA GRANDE”



BLOCK “BANCADA CHICA”



SE PERMITE CEPILLAR EN AMBOS BLOCKS HASTA $\frac{1}{2}$ mm SOBRE LAS MEDIDAS ANTERIORMENTE EXPUESTAS. -

36° Cilindro.

Deberá ser **original o similar**, diámetro interior nominal máximo 76.20mm.

Esta medida será concéntrica con respecto al exterior de la camisa en su parte inferior. (no se permite cilindro desplazado)

Carrera del pistón = 77 mm- **Afloramiento cero (0), con respecto al block.**

37° Cigüeñal.

Deberá ser **original** dentro de los modelos comprendidos en el presente reglamento, se permitirá únicamente el rectificado del muñón de biela y bancada, carrera máxima = 77 mm se permite dar tratamiento de dureza y balancear.

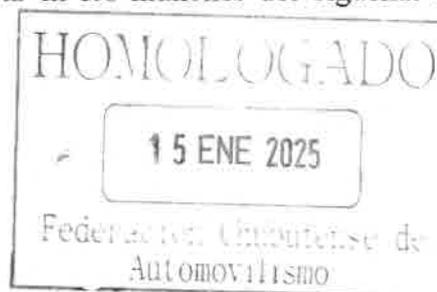
Cojinetes de biela y bancadas **libre**.

El peso mínimo para los cigüeñales tanto de bancadas chicas como de bancadas grandes deberá ser de 10Kg. Está prohibido desbastar contrapesos.

Para su rectificación tendrá un máximo de tolerancia, en su carrera, de 0,30 mm - Se permite en un solo cilindro un máximo de 0,40 mm para recuperación del cigüeñal.

Se permite realizar el ranurado o gota en los muñones del cigüeñal el uso de cojinete ranurados en la bancada es opcional.

38° Bielas.



Deberán ser **originales**, correspondientes a cada uno de los modelos que contempla el presente reglamento, no se permite el maquinado.

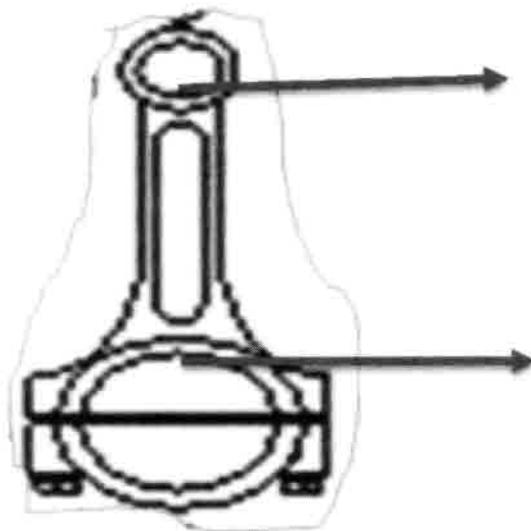
Para la tarea de balanceo en las bielas, se efectuarán las extracciones de material en la cabeza o en la tapa de la biela, (una biela debe ser **original**).-

SE PERMITE REALIZAR UN ORIFICIO DE LUBRICACION EN LA PARTE SUPERIOR EN LA CABEZA DE LAS 4 BIELAS A FIN DE PODER LUBRICAR EL PERNO.

El peso mínimo de las bielas debe ser de 490 gr., con bulones y tuercas, sin casquillos. Su largo deberá ser de 94.20 mm con tolerancia ± 0.20 mm según se indica en el croquis siguiente

Se permite rectificar interior de biela y rectificar axial. -

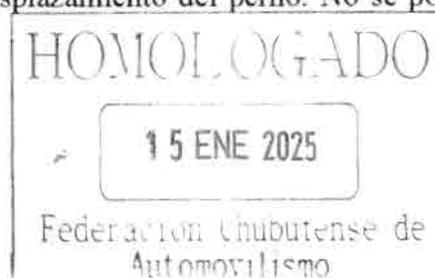
El largo de la biela será medida según indica el croquis y deberá medir **94.20 mm con tolerancia ± 0.20 mm**



39° Pistones

Deberán ser **originales o similares** de los modelos comprendidos en el presente reglamento.

Sentido de montaje con la flecha señalando hacia el volante. Se permite colocar tapón de teflón en ambos extremos para evitar el desplazamiento del perno. No se podrán utilizar los denominados de competición.



La posición del armado con respecto al perno del pistón con su biela deberá mantener la misma del armado de fábrica (desplace original).

Afloramiento: 0 (cero) con respecto al "Block" como máximo. Cuando se deba realizar el cepillado de la cabeza del pistón para cumplir con dicho afloramiento, debe hacerse en forma plana y perpendicular al perno del pistón.

Se permite fresado de pistón respetando el ángulo y diámetro máximo de 36 mm



40° Pernos de pistón.

Deberán ser **originales o similares**. Dentro de los modelos comprendidos en el presente reglamento. El embujado de biela para colocar perno de pistón flotante es **optativo**.

El peso mínimo del perno del pistón deberá ser de 100 gr más menos 2 gramos de tolerancia.

41° Tapa de cilindro y múltiple de admisión.

Debe ser **original correspondiente** al modelo respectivo y dentro de lo considerado en el presente reglamento.

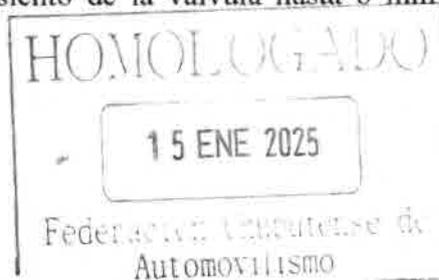
Su cepillado es **libre** en un plano **paralelo al original**.

Junta tapa de cilindro material y espesor **libre**.

Se permite enfrentar los conductos de admisión del múltiple y tapa de cilindro. Su maquinado es **libre** hacia el interior en la tapa de cilindro y múltiple hasta un máximo de 32 mm a partir de dicha medida deberá conservar su rugosidad y costura **original**. No se permite en su maquinado la unión de ambos conductos en la tapa de cilindro y múltiple debiendo mantener su tabique separador. Se podrá utilizar corto o largo. Es **optativo** usar de una o de dos bocas; junta **original** (una).

Se permite agrandar los diámetros interiores de los casquillos hasta un máximo de 29.50 mm en la Admisión y de 27 mm en el Escape, siempre y cuando se respete el ángulo de 45° de su asiento con la válvula. Se permite en los conductos tanto de Admisión como de Escape desbastar el aluminio en el contacto con el casquillo "**solamente**" "canto vivo", el resto del conducto deberá mantener su relieve de fábrica, como así también su costura **original**. En los conductos de Admisión se permite el maquinado desde su contacto con el múltiple de Admisión hacia el interior, con un máximo de 32 mm

Se permitirá fresar la parte exterior del asiento de la válvula hasta 6 mm más que el diámetro de esta en forma concéntrica-



Este trabajo se autoriza aun en el caso que la herramienta con diámetro máximo permitido rozara eliminando material en el sector de la pared más cercana a la válvula tanto en admisión como en escape.

Se permite la colocación de suplementos en los soportes de los extremos de la balancinera sujetos por los bulones de tapa de cilindro.
A fin de compensar deformaciones de la tapa de cilindro.

42° **Árbol de levas.**

Deberá ser **original o similar**. Se permite su maquinado con aporte de material, perfil de levas **libre**. El cruce de este es **libre**.

MEDICION DE ALZADA: se tomará en el comparador sobre el platillo de válvula con una carga de 0.01 mm

Alzada máxima de válvulas en el platillo..... ADMISIÓN: 8.60 mm
..... ESCAPE: 8.65 mm

Se permite el uso de engranaje corrector.

El tensor de cadena de distribución será de diseño libre.

43° **Válvulas.**

Deberán ser **originales o similares**, correspondiente a los modelos contemplados en el presente reglamento, diámetro de admisión 34,1 mm, diámetro de escape 30,3 mm ángulo de los asientos 45°.

No se permite utilizar válvulas denominadas de competición.

Las guías de válvulas deberán tener un largo mínimo de 40,20 mm y su posición se medirá en la parte superior de la tapa de cilindros con un sobresaliente, a partir del contacto con el aluminio, de 8 mm para la Admisión y 10 mm para el Escape. Con una tolerancia de 0,50 mm más o menos. La posición y forma de estas **deberán ser iguales a las originales**.

Se permite usar guías de **bronce** o el envainado de las mismas.

44° **Resorte de válvulas.**

Libres. Un resorte por válvula. Se prohíbe modificar el plano de apoyo en la tapa de cilindros, en su profundidad.

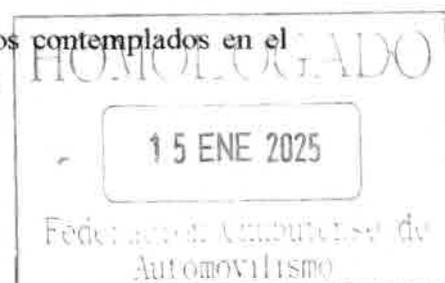
45° **Botadores.**

Deberán ser **originales o similares** correspondientes a los modelos contemplados en el presente reglamento.

Se permite rellenar el botador manteniendo la forma original

46° **Varilla levanta válvulas.**

Deberán ser **originales o similares**, correspondientes a los modelos contemplados en el presente reglamento. Diámetro = mínimo 5,4mm y 7,2 mm máximo.



Largo libre. -

47° **Múltiple de escape.**

Deberá ser **original** correspondiente a los modelos contemplados en el presente reglamento. Junta espesor **original**.

***El múltiple de admisión será medido de la siguiente manera. -**

Se apoyará el múltiple sobre el frente que da a la tapa de cilindro sobre una superficie plana a 90° con respecto a la base de apoyo del carburador.

Quedando de esta manera las caras de apoyo de tapa de cilindro y de carburador a 90° para poder ser medidas claramente teniendo una tolerancia de luz de + - 2 mm en la base del carburador.

48° **Salida de escape.**

Deberá ser **original o similar** correspondiente a los modelos contemplados en el presente reglamento.

No se permite ningún tipo de modificación.

**De la salida de escape hacia atrás, el escape propiamente dicho es libre.
Se permitirá retocar el canto vivo de la brida de escape con aporte de material**

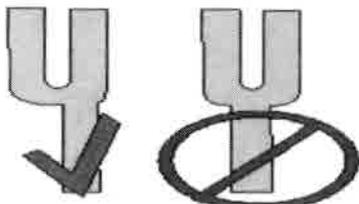
Las medidas del escape serán las siguientes

Caño corto: 63 cm + - 2 cm-

Caño largo: 67 cm + - 2 cm-

Pollera (lugar en donde se unen los caños) 16 cm + - 2 cm-

Salida final 3 cm mínimo con diámetro exterior máximo de 45 mm



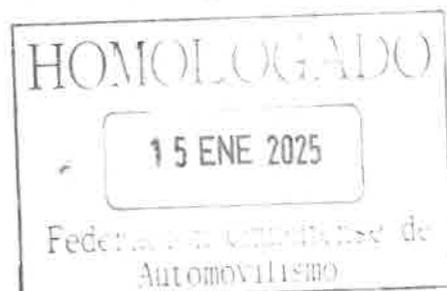
El revisador tendrá un escape patrón en la revisión provisto por la categoría. -

Se permite el aporte de material en el exterior de los caños primarios a modo de reforzar la misma

49° **Volante.**

Deberán ser **original** correspondiente a los modelos contemplados en el presente reglamento.

50° **Conjunto placa y disco de embrague.**



Debe ser original o similar de mono disco seco, el disco de embrague montado sobre láminas elásticas, el acoplamiento por la placa de presión a diafragma y cojinete axial de empuje. **Se permite el pegado de la cinta en el disco.**

El conjunto de placa, disco de embrague y volante de motor, sin tornillos, con corona de arranque deberá pesar como mínimo 10,100 Kg. "sin tolerancia".

Se permite el aporte o quite de material para el balanceo en placa, volante y polea.

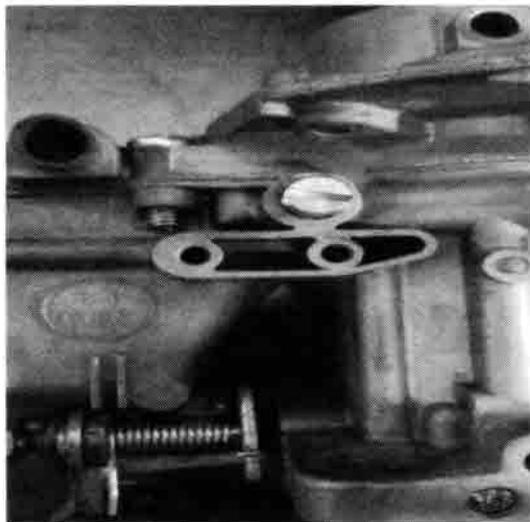
51° **Carburador.**

Deberá ser original, correspondiente a los modelos contemplados en el presente reglamento. Disposición para

El sistema de mecanismo de aceleración en el carburador será libre.

Solex 34 EIES dos bocas en todas sus versiones que equipen o hayan equipados automóviles de gran serie nacional.

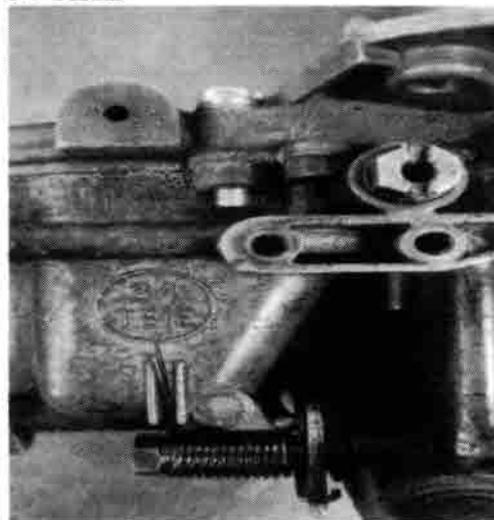
Solex 34 TEIE dos bocas en todas sus versiones que equipen o hayan equipados automóviles de gran serie nacional.



34 TEIE

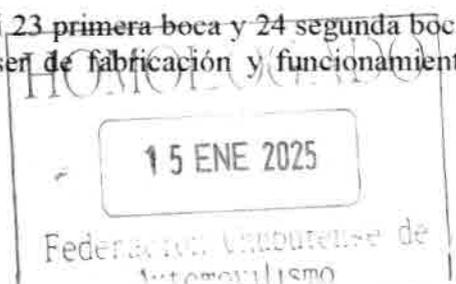
34

EIES



Se permite reparar y crear roscas; sistemas por insertos.

Diámetro de garganta = 34 mm. Diámetro del venturi 23 primera boca y 24 segunda boca. Prohibida su apertura de bocas simultáneas, debe ser de fabricación y funcionamiento original.



Se puede anular el cebador, el antipercolador, sistema válvula de potencia y sistema de econostat.

Se prohíbe el ingreso de aire no medido por los difusores de aire.

Se permite el aporte de material tanto en la tapa como en el cuerpo a fin de tapar orificios de aire y combustible.

Se permite el intercambio de tapas y cuerpos entre si contemplados en el mismo reglamento.

Se permite en el modelo TEIE realizar roscas en pozos de aire a fin de poder utilizar emulsionadores roscados en el cuerpo

Se permite los accionamientos de la bomba de aceleración que corresponden a los cuerpos contemplados en este reglamento (bomba de pique).

Se permite modificar la sujeción del perno pasador del flotante de combustible.

Los ejes de mariposa tendrán una holgura máxima de 0.20 mm

El venteo de la cuba es libre, no se permite presurizar la cuba.

Se permite cambiar, agrandar los elementos que regulan la dosificación de la mezcla (aire, combustible) chiclors, pozos de aire, emulsionadores, "siempre respetando que dichos elementos deben ser originales y los difusores deben respetar su número y marca en relieve sin pulir"

Altura máxima de plaqueta y juntas desde el múltiple de admisión a la base del carburador máximo 27.5 mm se medirá la misma apretada en su lugar original.

Material y forma interior libre, base inferior y superior plana.

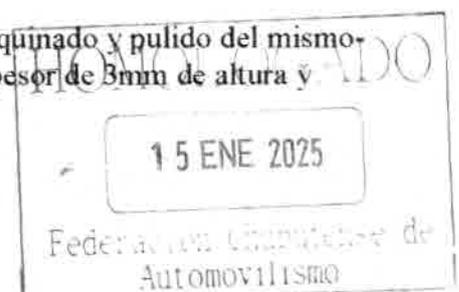
Se prohíbe el uso del carburador con sobre-alimentador situado en su cuerpo, el mismo debe ser **original** que viene provisto en la tapa, y podrá tener doble inyector de sobre-alimentador ECONOSTAT (uno por cada boca del mismo).

Los emulsionadores deberán ser los **originales**. Se prohíbe el uso de emulsionadores fijos con su pozo de aire cambiable. El inyector de la bomba de pique debe ser de un solo conducto para la primera boca de alimentación solamente y no doble.

***Los difusores** de los carburadores tendrán las siguientes medidas:

PRIMARIO: será de 23 mm de diámetro se prohíbe el maquinado y pulido del mismo. Dicha medición se realizará con una herramienta con un espesor de 3mm de altura y de 23.1mm de diámetro.

SECUNDARIO: será de 24 mm de diámetro se prohíbe el maquinado y pulido del mismo. Dicha medición se realizará con una herramienta con un espesor de 3mm de altura y de 24.1mm de diámetro.





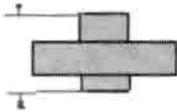
*Emulsionadores

Originales y libres en su paso calibrado. -



*Centralizadores de Mezcla

Se permite únicamente centralizadores rectos en las dos bocas (primario y secundario).-
La altura del mismo será 26 mm (+ -)1 mm.-



*Mariposa de carburador

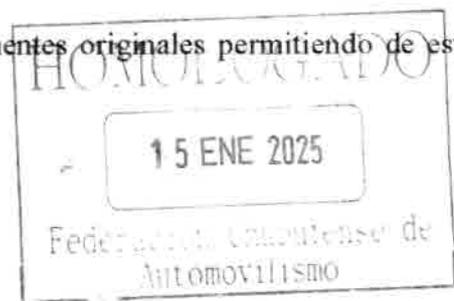
La misma tendrá un mínimo de 1.45mm de ancho y plana en su totalidad.
Se podrán poner tornillos fresados en la misma para su sujeción.
Angulo de mariposa LIBRE



52° **Distribuidor.**

Deberá ser **original o similar** correspondiente a los modelos contemplados en el presente reglamento. Su preparación interior es **libre**. Leva, resortes de contrapesos, se permite modificar el recorrido de la corredera de avance centrífugo con aporte de material, el avance al vacío es **libre** y **optativo**. Se permite obturar su alojamiento. La placa y plaqueta porta platino serán del distribuidor correspondiente, permitiéndose trabarla por cualquier medio. La tapa del distribuidor, tapa interior guardapolvo guía, rotor, serán **libres** en su marca y procedencia. El carbón central de la tapa es **libre**. El platino y condensador será correspondiente al modelo, serán de marca y procedencia **libre**. Se permite trabar los contrapesos para usar fijo.

Se permite en distribuidores a platino sacar componentes **originales** permitiendo de esta manera convertirlos en efecto HALL.



En distribuidores a platino se permite colocar solamente un platino.

Se permite el uso de distribuidor electrónico **TIPO INDIEL** su uso es optativo en caso de usarlo se permite modificar el avance de vacío. Con modulo original del mismo.

SE PERMITE COLOCAR DISTRIBUIDOR INDIEL ORIGINAL

Se autoriza colocar 1 modulo redundante del distribuidor original con el uso de una llave conmutadora respetando la descripción de modulo actual.

Total máximo 2 modulos siendo colocados dentro del habitáculo del motor.

Se permite el uso de distribuidor electrónico de efecto HALL

No se permite uso de modulo programable

53° Bobina ignición.

Deberá ser **original o similar**. Se permite con resistor externo.

No se permite la de competición, "debe ser" en baño de aceite.

54° Cables.

Su uso es **libre**.

55° Bujías.

Se permite rosca larga o corta con o sin suplementos, la rosca debe ser de 14 mm., de un solo electrodo

56° Bomba de nafta.

Se permite la colocación de conectores roscados

Deberá ser **original o similar**. No se permite con sistema eléctrico.

57° Bomba de agua.

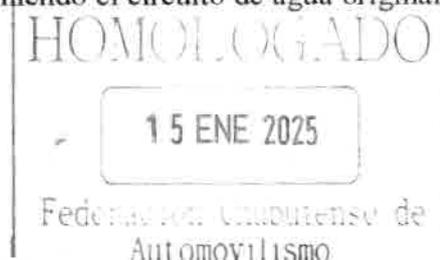
Deberá ser **original o similar**, del modelo respectivo dentro de los comprendidos en el presente reglamento.

58° Radiador.

Deberá ser **original o similar** correspondiente a los modelos contemplados en el presente reglamento.

Anclaje libre

Se permite el uso de radiador de aluminio libre, manteniendo el circuito de agua original y los anclajes del radiador libres



59° **Termostato.**

Su uso es **optativo.**

60° **Refrigerante.**

Su uso o empleo es **optativo.**

61° **Tacos de motor.**

Se permite el reemplazo de los tacos de goma de los soportes de anclaje del motor por otro de distinto material y/o perno fijo, conservando siempre la posición y altura original del motor. Soportes de motor y chasis de libre diseño. El anclaje de patas de motor en block deberá mantener los tres tornillos de anclaje original.

Posición del conjunto motor caja original, se medirá del labio del puente a la caja de velocidades, medida 30mm a 35mm. Medida longitudinal de puente a block 150mm +- 15mm de tolerancia.

62° **Correas.**

Se permite la utilización de una sola para el mando del generador y bomba de agua, la misma deberá ser **original o similar**, no multicanal o dentada.

63° **Lubricación.**

Deberá ser **original** correspondiente a cada uno de los modelos comprendidos en el presente reglamento.

La bomba de aceite debe ser **original o similar.**

64° **Cárter.**

Deberá ser **original** correspondiente a cada uno de los modelos comprendido en el presente reglamento. Protector **libre** y **optativo** sin variar la forma **original.**

Se permite colocar rompe olas dentro del cárter.

65° **Filtro de aire.**

Es optativo usar filtro de aire de Peugeot 205, no se permite tomas de aire sobre o debajo del capot o colocar prolongadores u otro elemento destinado a otros fines.

Se permite colocar una rejilla o malla metálica.

Se permite agujerear capot para colocar filtro de aire.

El que no coloque dicho filtro no podrá agujerear capot.

LAS MEDIDAS REGLAMENTARIAS DE DICHO FILTRO SON LAS SIGUIENTES

ALTURA MAXIMA 120mm +-4 mm

DIAMETRO INTERIOR DE ESTE 120 mm



Se prohíbe colocar cualquier elemento que direcciona el aire dentro del elemento filtrante.

66° **Instrumental.**

Su uso es **libre**.

67° **Sistema eléctrico.**

Deberá ser convencional de 12 volts, no se permite el sistema de encendido transistorizado o electrónico.

68° **Alternador.**

Su uso es optativo. En caso de usarlo deberá ser **original o similar** en perfecto funcionamiento. El soporte será **libre** en material y forma. Se permite llave de corte de carga de alternador. Se permite retirar las paletas de ventilador del mismo por seguridad.

69° **Volante de conducción.**

El mismo será **libre**.

70° **Limpia parabrisas.**

Es libre, y obligatorio el funcionamiento

71° **Peso y Lastres.**

El peso mínimo deberá ser = **870 Kg.** completo con combustible, piloto y todos los elementos de competición en cualquier momento de la carrera.

Lastres: Se considerarán dos tipos de lastres, independientemente del peso mínimo establecido en el reglamento técnico.

Todo tipo de lastre por performance deberá ser colocado de la siguiente manera:

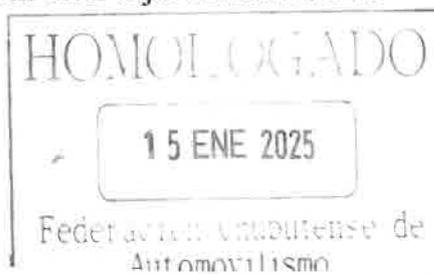
DETRÁS DE LA BUTACA DEL PILOTO O ACOMPAÑANTE DELANTERA.

NO INGRESANDO EL MISMO DENTRO DE LA LINEA DE BAUL.

EL LASTRE POR CAMBIO DE ELEMENTO SERA COLOCADO EN ESTE MISMO SECTOR.

SERA FIJADO SOBRE EL PISO DEL VEHICULO PERFECTAMENTE ABULONADO CON BULONES DE 8MM CADA 15KG.

Para poder identificar lastres por performance serán pintados en color rojo. Los bulones de fijación deberán tener un agujero para poder ser precintados.



Es obligación de todos los pilotos y/o concurrentes, declarar inmediatamente antes del pesaje, todos los lastres que estén colocados en el vehículo.

Todo lastre que hubiese que colocar al vehículo para llegar al peso mínimo deberá ser colocado sobre el piso dentro del habitáculo, en un lugar bien visible y declarado.

-LASTRE POR performance EN CARRERA: Los cinco (5) primeros clasificados en la prueba final de cada competencia deberán sumar kilo detallados en el siguiente cuadro:

PUESTO	LASTRE A CARGAR
1º	15 KG
2º	12 KG
3º	10 KG
4º	8 KG
5º	6 KG

POR DESCARGA DE LASTRE POR PEFOMANCE A HANDICAP SE REALIZARÁ DE LA SIGUIENTE MANERA

7º PUESTO 5KG

8º PUESTO 10 KG

9º PUESTO HACIA ATRÁS 15KG

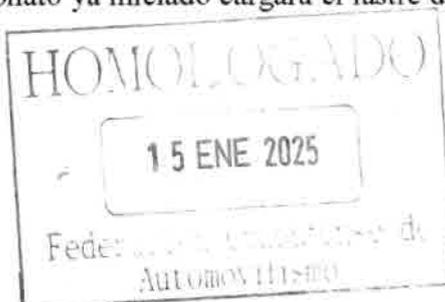
Queda establecido en 60 Kg., el mayor lastre que un vehículo debe cargar por puestos obtenidos.

-LASTRE POR CAMBIO DE ELEMENTOS: En caso de ser necesario el cambio de MOTOR el vehículo en cuestión perderá su clasificación, largando en la última posición.

Si fuera necesario cambiar la TAPA DE CILINDROS O CAMBIO DE JUNTA TAPA DE CILINDRO deberá cargar 10 Kg. de lastre.

Esta adición de peso por cambio de elemento es único e independiente de la cantidad de veces que se realice la reparación.

El auto que se integra al campeonato ya iniciado cargará el lastre del auto que mayor lastre tenga en el campeonato actual.



77° Matafuego:

Deberá estar debidamente cargado. Es obligatorio como mínimo de dos kilos producto espuma AFFF debidamente fijado con soporte metálico de accionamiento rápido. El matafuego deberá estar colocado al alcance del piloto con los cinturones colocados.

78° Comisario Técnico.

La comisión nombrará un Comisario Técnico. La revisión se hará en el lugar que la comisión lo determine.

79° Anexos.

La comisión se reserva el derecho de agregados necesarios a través de los anexos y/o actas debidamente refrendadas por la mitad más uno de los pilotos.

80° Precintado.

Los autos serán precintados por cada piloto y deberán llenar un pasaporte con los números de los precintos que tienen cada elemento que solicita el mismo.

Los pasaportes y los precintos serán provistos por la categoría.

Dichos pasaportes serán entregados al revisador antes de salir a clasificar por cada piloto

En caso de no tener precintos, los elementos serán marcados por el revisador con pintura para evidenciar la revisión.

81° Revisión Técnica.

Posterior a la prueba los autos a revisar serán los tres (3) punteros de la competencia más uno a criterio del Comisario Técnico.

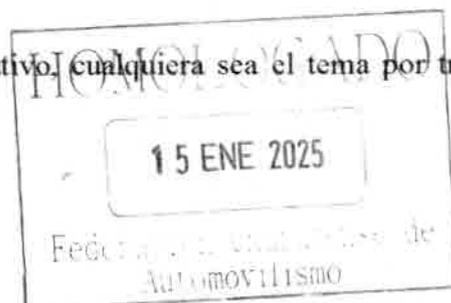
De considerarlo necesario los comisarios técnicos intervinientes en la prueba podrán disponer de la cantidad de vehículos a revisar por cada evento a disputarse.

82° COMISARIO TECNICO

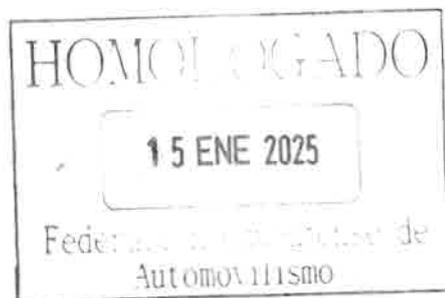
SI LA INTERPRETACIÓN DE ALGUN PARRAFO O TERMINO DEL PRESENTE REGLAMENTO PUDIESE DAR ORIGEN A DUDAS, EL COMISARIO TECNICO SOLICITA QUE EL CONSTRUCTOR, PREPARADOR O CONCURRENTES DE UN AUTOMOVIL SE ABSTENGA DE INTERPRETARLO SEGÚN SU PROPIO CRITERIO.

Todas las consultas técnicas deberán ser realizadas por escrito a la comisión de la categoría.

83° Las reuniones son de carácter resolutivo, cualquiera sea el tema por tratar entre pilotos, preparadores o concurrentes.



**“EL PRESENTE REGLAMENTO TECNICO CONSTA DE OCHENTA Y TRES
(83) ARTICULOS”**



Eduardo Otero
Presidente

MONOMARCA R 12 CHUBUTENSE