

Anexos al Reglamento Técnico de Rally

Denominación de las clases

Clase	Descripción
N2	Grupo N FIA hasta 1600 cm ³
N3	Grupo N FIA superior a 1600 cm ³ hasta 2000 cm ³
N4	Grupo N FIA superior a 2000 cm ³
A6 CDA	Grupo A CDA
A7 CDA	Grupo A CDA
A7 FIA	Grupo A FIA inferior a 2000cm ³
A8	Grupo A FIA superior a 2000 cm ³ .

Combustible: El combustible a utilizar sera el provisto por la categoria, que correspondera al establecido por el reglamento internacional de rally.

Neumáticos: Se permite la utilización de neumáticos importados, prohibiéndose los neumáticos con Mouse y/o clavos.

Art. 252.

7.7 Faldones: Es obligatorio su utilización

Art. 253.

11 Ventanillas:

Eliminar esta frase “ Esta autorización debe figurar en el reglamento suplementario del evento”

Clase A6 y A7 CDA

Neumáticos : Rango Mínimo de velocidad

A6	S
A7	S

Pesos Mínimos:

A6	780 Kg
A7	860 Kg

Sistema de protección de faros: Los faros delanteros podrán ser tapados durante la competencia con elementos opacos de comprobable fácil fijación y desmonte, sin necesidad de uso de herramientas. Los CD están facultados para aplicar multas a aquellos competidores que no desmonten los tapa faros cuando las condiciones de luminosidad ambiente hagan aconsejable utilizar todas las luces reglamentarias de los vehículos.

Se permite el refuerzo por aporte de material de los componentes y fijaciones originales de los comandos de embregue, caja de velocidades y acelerador, de manera tal que siempre sea posible reconocer visualmente el origen de la pieza reforzada.

ART. 5.1.8.1. CARBURADOR: El carburador es libre pero su cantidad y su principio de funcionamiento deberán mantenerse, y deberán fijarse en su ubicación original.

Además la cantidad de mariposas que establece la ficha de homologación deberá respetarse.

Se permite colocar un separador de libre diseño y material para la adaptación del carburador.

Los motores que traigan de fabrica brida calefactora de mezcla, esta no podrá eliminarse.

La placa de adaptación para el carburador solo se autoriza su uso en los motores que el nuevo carburador no convine con los tornillos o espárragos de la base colocados en el múltiple.

El filtro de aire es libre.

Brida restrictora: Se deberá colocar en forma obligatoria una brida restrictora entre el carburador y el múltiple de admisión, ésta tendrá un espesor de 4 mm (+/- 0,5 mm), la cantidad de orificios serán los de la/s gargantas del carburador homologado y sus diámetros serán Clase A6 y A7 34.00 mm máximo.

Los orificios deberán ser cilíndricos tal como se indica en el plano que se adjunta A, debiendo ser metálica y en una sola pieza. No pudiendo tener ninguna espiga.

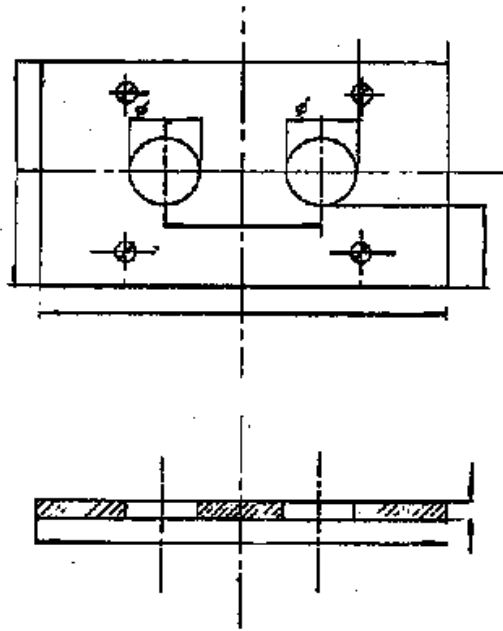
Entre el múltiple de admisión y la brida se deberá colocar una junta no metálica cuyo espesor una vez desmontada no deberá exceder 1mm,

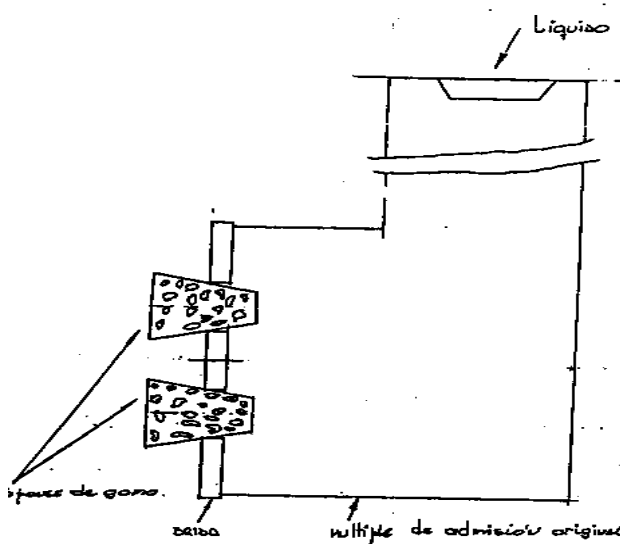
El conjunto brida - junta - múltiple debe ser totalmente estanco, para verificar la estanqueidad del mismo se realizaran pruebas hidráulicas tal como se muestra en el plano adjunto B.

Deberá tener una oreja que sobresalga del montaje con un orificio de 2 mm de diámetro para posibilitar su precintado.

La altura máxima entre la base del carburador y el plano de asiento del carburador en el múltiple de admisión es de 33 mm tengan que utilizar el adaptador de carburador o no, en esta altura se deberá considerar b (Separadores y juntas originales). La brida deberá estar ubicada en el espacio entre el carburador y el múltiple, dentro de los citados 33 mm. La prueba de estanqueidad se realizará retirando el carburador y conservando el conjunto brida - adaptador - juntas utilizado.

Los separadores (Baquelita) y juntas originales se podrán reemplazar por juntas y separadores de libre diseño y material.





Plano N° 2 PRUEBA de ESTAUGUEO

Clase A6 CDA

Relación de compresión máxima 10:1.

Los vehículos con inyección monopunto pueden adaptar un carburador con brida correspondiente y múltiple si fuera necesario, pero deberá estar homologado en la CDA.

Se agrega:

5.2.3. CUPLA FINAL Y DIFERENCIAL: Se autoriza montar un diferencial con control de deslizamiento siempre que se pueda alojar en el cárter de origen sin más modificaciones que las previstas en el párrafo "Generalidades". También se permite bloquear el diferencial de origen.

Deberá mantenerse el principio de lubricación de origen del puente tractor. No obstante se permite un dispositivo adicional de lubricación y refrigeración de aceite (bomba de circulación, radiador y tomas de aire situadas bajo el vehículo) en las mismas condiciones que para el art. 5.1.14.

Clase A7 CDA

Los vehículos con inyección monopunto pueden adaptar un carburador con brida correspondiente y múltiple si fuera necesario, pero deberá estar homologado en la CDA.

Clases N2, N3, N4, A7 FIA y A8:

Se permite reemplazar los paragolpes y elementos de plástico de la carrocería por piezas de material plástico, de idénticas dimensiones y de un peso mínimo igual que los originales.

Clase A8

Los vehiculos autorizados para esta clase seran solo los homologados hasta el año 1995 inclusive, no pudiendo ser equipados con cajas de velocidades del tipo secuencial.

METODOLOGIA DE PRECINTADO EN TODAS LAS CLASES

Los precintos serán entregados a los pilotos antes de la entrada del vehículo al recinto de verificación, para que los mismos sean colocados por los pilotos en los elementos que se detallan a cont.:

- Block motor.
- Tapa de cilindros.
- Múltiple de admisión.
- Caja de velocidades: Carcaza en un lugar visible desde el vano motor
Tapa de quinta velocidad en dos bulones de fijación.
- Brida restrictora, en la oreja definida en el anexo respectivo.
- Brida de Turbo.

En la verificación técnica deberán estar presentes el piloto, acompañante o concurrente