

REGLAMENTO TÉCNICO 2026 CLASE N2 RALLY SANTAFESINO

1. **GENERALIDADES:** La interpretación del presente reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones expresadas en letras y/o números.- Lo no mencionado por este reglamento está prohibido, y debe ser original de fábrica en medidas, forma, función, ubicación, etc.- Las dudas originadas en el presente reglamento, deberán ser consultadas por escrito a la Comisión Técnica de la FAPCDMS que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento.- Los elementos de medición serán los que posea FAPCDMS, siendo inapelables.
 - 1.1. **Similar o de reposición**, a toda pieza de distinto fabricante con las características de la original.
 - 1.2. **Opcional**, a la facultad de optar por dejar o quitar una pieza.
 - 1.3. **Libre**, corresponde a una pieza específica, la libertad de su trabajo o cambio, pero la misma permanecerá colocada en su posición original y no se podrá quitar.
 - 1.4. **La federación se reserva el derecho de modificar el reglamento con el fin de equiparar la categoría/clase.**
2. **HOMOLOGACIÓN:** Quedan habilitados para competir en esta clase, automotores de producción, que se hayan fabricado más de 2500 unidades idénticas en 12 meses consecutivos. Los mismos deberán estar equipados con motores de 4 cilindros en línea, hasta 1600CC de cilindrada, con un total de 8

válvulas, tracción simple, aspirado, sin turbo, con inyección electrónica. - Deberán ser unidades de gran serie de producción de las terminales automotrices. Cada unidad deberá contar con la ficha técnica correspondiente, que se extraerá de los manuales provistos por el fabricante y de las dimensiones y pesos de las piezas originales. Para las nuevas unidades que no cuenten con ficha, el constructor o piloto, deberá concurrir al área técnica de la FAPCDMS, para la confección de la respectiva ficha, aportando los datos técnicos y elementos que sean necesarios para tal fin. -

3. EQUIPOS DE SEGURIDAD:

3.1. JAULA DE SEGURIDAD: debe tener 6 puntos de anclaje al piso como mínimo, 2 arcos de una sola pieza ya sean transversales o longitudinales. También deberá tener como mínimo 2 caños en forma de “x”, o “v” en el techo, los laterales y la espalda de los tripulantes. Será construida en tubos de acero sin costura con un mínimo de 40mm de diámetro exterior y 2.00mm de espesor en los 2 arcos principales, y 38mm por 1,5mm en los demás arcos. (Dicha estructura será supervisada y autorizada por un técnico de la categoría). - Debe responder al artículo 253-8 del Anexo “J”.

3.2. MATAFUEGOS: Deberá contar con un matafuego, de capacidad mínima de 5Kg, ubicado detrás de las butacas, en el caso de utilizar HFC será de 2,5kg, que tendrá 2 accionamientos, uno deberá estar al alcance del piloto y navegante, y el otro en el exterior, ubicado en el torpedo a la altura del parabrisas y deberá estar indicado con el símbolo correspondiente. Y un matafuego de 1,0kg de capacidad, ubicado al alcance del navegante, delante de la butaca y debajo de las piernas de este.

- 3.3. BUTACAS:** Deberán ser de competición, que cumplan normas IRAM, aprobadas por la Federación, (se recomienda envolventes), no deberán estar vencidas ni rotas o rajadas. Deberán estar sujetas a la carrocería por una estructura rígida de metal, abulonadas en 4 puntos, por bulones de grado 8 de 8mm de diámetro como mínimo.
- 3.4. CINTURONES DE SEGURIDAD:** Obligatorio, de tipo arnés de competición, con 5 anclajes como mínimo y de apertura rápida, fijados a puntos reforzados por bulones de grado 8 de 10mm, como mínimo. Ancho mínimo de hombro de 3", excepto los que utilizan protectores cervicales (Hans).
- 3.5. REDES DE SEGURIDAD:** Es obligatorio el uso de redes de seguridad en la ventana del piloto y del navegante. La misma deberá estar sujeta a la jaula anti vuelcos.
- 3.6. CORTACORRIENTE:** Deberá tener un accionamiento desde el interior del vehículo al alcance del piloto y navegante, y otro desde el exterior, ubicado en el torpedo a la altura del parabrisas y deberá estar indicado con el símbolo correspondiente. Debe detener la marcha del motor, al accionarlo.
- 3.7. PLACAS DE MATRÍCULA:** El material es libre, mientras guarde las normas y leyes de Tránsito. Se permite utilizar solamente identificación trasera. -
- 4. PESO MÍNIMO:** Es el peso real del automotor sin tripulantes o equipaje a bordo, sin herramientas, sin crique o gato, con una rueda de auxilio, con los líquidos (combustible, agua, aceite) con que terminó la prueba. SIN TOLERANCIAS. -

VW Gol	900Kg
VW Gol trend	950kg.
VW Polo	900Kg
Peugeot	900Kg
Fiat	900Kg
Ford Ka	930Kg
Ford Fiesta	950Kg
Chevrolet Corsa	950Kg

Atención: En caso de agregar lastre para alcanzar el peso mínimo, el mismo deberá estar ubicado dentro del habitáculo. El mismo deberá ser declarado y precintado.

5. CHASIS: Se permite reforzar adosando chapa de acero soldada, sobre la pieza original. - En caso de ser una unidad con techo corredizo, el hueco se deberá cubrir con una chapa de acero soldada, o abulonada. - Se permite colocar chapón de acero, aluminio o plástico, para proteger el motor y la caja de velocidad, el largo máximo, del mismo, lo da el largo del elemento a proteger.

5.1. Gancho de remolque, deberán estar colocados sujetos al chasis, uno delantero y uno trasero, indicados con una flecha.

5.2. La carrocería deberá ser original exteriormente. Es obligatorio retirar el material de insonorización, del interior del habitáculo, se permite quitar del resto de la carrocería. También se pueden quitar los interiores de pasa

ruedas de plástico. - Se permite retirar las molduras embellecedoras y las tasas de ruedas.

- 5.3. **Los paragolpes** delantero y trasero deberán estar colocados, pueden ser originales o de reposición de forma similar a la original. En caso de rotura durante la competencia, para largar la próxima etapa, deberá conservar el 50% del paragolpes como mínimo.
- 5.4. **Las luces y faros** deberán ser idénticas a las originales. Deberá contar con luz de posición delantera y trasera, stop, luz alta y baja.
- 5.5. **El capot** de motor y el portón trasero o tapa de baúl deberán contar con trabas de seguridad del tipo pasante.
- 5.6. **Parabrisas**, luneta trasera, y vidrios laterales de puertas y ventanas deberán ser del mismo tipo/material que el original. - El uso de películas transparentes e incoloras es obligatorio en las ventanas laterales.
- 5.7. **Barrerros** opcionales su uso.
- 5.8. **Toma de aire en el techo**, se permite colocar, solamente para ventilación del habitáculo.
- 5.9. **Las puertas** deberán contar con los mecanismos levanta vidrios en las delanteras (puede ser de accionamiento manual o eléctrico). - El sistema de cierre de las mismas, debe ser del mismo tipo que el original, el panel interior de las puertas delanteras original o reemplazo por similar confeccionado en material ignífugo. Se autoriza a retirar paneles de puerta y de portón trasero.
- 5.10. **El tablero** debe ser el original, el instrumental es libre.

- 5.11. El sistema de calefacción es opcional.
- 5.12. **Espejos** Es obligatorio el uso, mínimo uno exterior del lado del piloto y uno interior.
- 5.13. La **pedalera** debe ser original, se permite reforzar, se permite cambiar el material deslizante de apoyo de los pies, por otros de mejor calidad y de distinta forma.
- 5.14. El **mecanismo de accionamiento de marchas**: se permite reforzar y modificar, para asegurar su correcto funcionamiento, los modelos con sus comandos a cable se pueden reemplazar por varillas, pudiéndose modificar la palanca, adaptando lo necesario para asegurar su correcto funcionamiento.

6. SISTEMA ELÉCTRICO:

- 6.1. La **instalación eléctrica y las llaves de accionamiento**, podrán ser originales o modificadas.
- 6.2. La **batería**, su marca y capacidad es libre, se podrá ubicar en el habitáculo o en el vano motor, en ambos casos deberá estar fijada por un marco de hierro abulonado al chasis, reforzando este punto con arandelas, deberá estar cubierta con una tapa hermética de material antichispa.
- 6.3. El **generador/ alternador** podrá ser original o de reposición, en posición original. -
- 6.4. El **motor de arranque** podrá ser original o de reposición. -

7. SISTEMA REFRIGERACION:

7.1. Bomba agua: original o de reposición, funcionamiento similar al original.

7.2. Termostato opcional su uso. Se puede modificar el circuito de agua para que permita anular el termostato.

7.3. Radiador, libre, ubicación original.

7.4. Radiador de calefacción: opcional.

7.5. Electro ventilador: original o de reposición, la temperatura y el sistema de control de puesta en marcha del electro ventilador, es libre.

7.6. Refrigeración de aceite se permite instalar intercambiador de temperatura de aceite, debe ser un elemento que equie un auto original o de reposición.

8. SISTEMA DE ALIMENTACIÓN:

8.1. El tanque de combustible deberá ser original o similar, puede ser de material plástico o metálico, ubicación original y deberá contar con un chapón protector. O del tipo de competición ubicado en el baúl, con respirador exterior. - Filtro de nafta metálico. - La cañería de combustible puede pasar por dentro del habitáculo, pero sin tener algún conector dentro del mismo.

8.2. Filtro de aire, el elemento filtrante libre. - Obligatorio su uso. - Contenedor original, prohibido canalizadores y tomas dinámicas.

8.3. SISTEMA DE INYECCIÓN: Se utilizarán únicamente los sistemas que equipan al modelo con una única mariposa de aceleración (1 boca). - La unidad electrónica de control para la inyección (ECU), es libre. Se prohíbe

intercalar interruptores en la instalación eléctrica que une la (ECU) con un sensor y/o actuador. Los sensores, actuadores; deberán mantener su posición y principio de funcionamiento original. Podrán ser originales o sustitutos de gran serie. Los inyectores pueden ser modificados o reemplazados para modificar su caudal, pero sin modificar su principio de funcionamiento. - Se permite modificar la sujeción de la rampa de inyección en los casos que el reemplazo de los inyectores varíe en su altura. - Se permite motor paso a paso mecánico.

8.4. BOMBA DE NAFTA: Libre, en el caso de utilizar bomba eléctrica se permite retirar la original, deberá estar instalada en el vano motor. - Es obligatoria la colocación de un sistema que interrumpa la alimentación eléctrica de la bomba de combustible en caso de detención súbita del motor.

8.5. COMBUSTIBLE: Se permite solamente de uso comercial.

9. SISTEMA DE ESCAPE: Para la marca VW Gol y Ford Ka múltiple de escape original de la marca. Para las marcas VW Gol modelo Trend y Chevrolet modelo Corsa múltiple de escape de uso comercial de serie (tipo tubosil o similar de otra marca). Desde el múltiple, hasta el final del mismo, el caño de escape es libre en formas y medidas. Debe superar el 50% hacia atrás la distancia entre ejes, con salida lateral, o trasera y no podrá estar apuntado hacia el piso. Se permite cortar el zócalo para su colocación. Prohibido de acero inoxidable.

10. SISTEMA DE ENCENDIDO: original de la marca, o de reposición. Posición original.

10.1. Bujías y cables de bujías: libres.

10.2. Bobina de encendido Libre.

11. SISTEMA DE FRENOS:

11.1. Bomba, caliper, campanas, discos, regulador de frenado, Deberán ser originales de la marca, pudiéndose intercambiar entre los mismos modelos de autos, (EJ: GOL BX, GOL AB9, Permitido campana trasera de Gol Trend) o de reposición, de gran serie nacional. Material de fricción libre, respetando dimensiones y formas originales. Servo Freno opcional. Opcional freno de mano hidráulico. Para los modelos FORD KA se permite en forma opcional sistema de freno trasero de FORD FIESTA, respetando el principio del funcionamiento.

11.2. Freno de mano: Es obligatorio anular la traba del sistema. Se permite el uso de freno de mano hidráulico.

12. SISTEMA DE SUSPENSIÓN: Sistema original, altura libre. Con los tripulantes a bordo, y dos gomas del mismo lado desinfladas, ninguna parte del auto deberá tocar el suelo. El emplazamiento de los puntos de anclaje del chasis y de los elementos que componen la suspensión no podrá modificarse. Se permite reforzar anclajes y elementos de suspensión adosando u agregando chapas metálicas copiando la forma del elemento a reforzar. Los refuerzos de suspensión no deberán crear cuerpos huecos y no se permite que dos partes se sujeten y formen una sola. Bujes de suspensión libres, prohibido rotulado de suspensión. Se permite rotular el anclaje de los amortiguadores sobre la cazoleta. *Se permite modificar Ackerman.* Extremos, rótulas y demás elementos originales o de reposición. Barras de torsión o estabilizador formato original, anclajes originales, dureza libre, uso optativo. - Para los modelos Ford Escort línea nueva y Peugeot 206, u otros vehículos que cuenten con un sistema de bujes de parrilla delantera de similar funcionamiento, se permite reemplazar los bujes de la parrilla delantera por otro sistema de libre

diseño y material, a condición de mantener el alojamiento y el anclaje, con las medidas originales de dicho elemento. Se permiten precargas o limitadores de libre diseño y material. -

- 12.1. TROCHAS:** Serán las originales, declaradas en la ficha de homologación de cada vehículo, con una tolerancia de $\pm 35\text{mm}$. Las medidas de trocha se tomarán a la altura de la punta de ejes, desde el borde interior de la cubierta hasta el borde exterior de la otra cubierta y viceversa, tomando el promedio de ambas medidas.
- 12.2. DISTANCIA ENTRE EJES:** Será la original declarada en la ficha de homologación de cada vehículo, con una tolerancia de $\pm 40\text{mm}$.
- 12.3. ESPIRALES:** posición y principio funcionamiento original, material, altura y dureza libre.
- 12.4. AMORTIGUADORES:** Posición y principio de funcionamiento original, se permite reforzar, y adosar registro de altura de suspensión. Valores de dureza libre. Se permite vástago invertido, diámetro vástago libre. Prohibido depósito de líquido exterior. **Confeccionar elementos a los fines de poder precintar las funciones de expansión y compresión del amortiguador.**
- 12.5. LLANTAS:** Podrán ser de acero o de aleación, El diámetro podrá ser de 13" o 14" (según equipamiento original de cada vehículo), con un ancho máximo 6,5 pulgadas, desplazamiento libre, siempre que se respeten las medidas de las trochas de cada eje (vehículos que salieron de fábrica con llanta 15", usan 14")

- 12.6. NEUMÁTICOS:** Los neumáticos son libres, manteniendo el rodado 13” o 14” (original medida del modelo y marca en uso), deben ser de venta comercial. No se permiten neumáticos recapados o recuperados de ningún tipo, prohibido el uso de ponchos o Mouse. Se permite el uso de pantaneras de venta comercial y también se autoriza el uso de cubiertas tipo Rally competición.
- 12.7. Espárragos y tuercas:** Es obligatoria la instalación para la sujeción de las ruedas, se autoriza instalar espesores, separadores entre cada masa y llanta, con la condición que no se excedan las medidas de las trochas.
- 13. EJE TRASERO:** Se permite la colocación de refuerzos copiando la forma del elemento a reforzar. Los refuerzos de suspensión no deberán crear cuerpos huecos y no se permite que dos partes se junten y formen una sola. - Se permite instalar suplementos entre el eje y punta de eje para su alineación.
- 13.1. Puntas de eje,** se permite reforzar, y separador entre rodamiento.
- 13.2. Barras de torsión o espirales no son concéntricas con el amortiguador:** Para los vehículos equipados en la suspensión trasera, se permite modificar en forma opcional para adaptar una ubicación de espiral y amortiguador similar a los VW gol (ej.: Peugeot, Fiat) espirales concéntricas, incluyendo reformas para soportar el espiral y parte superior del vástago del amortiguador sobre la torreta. Permitidos bujes libres o rotulas en el anclaje superior del amortiguador. -
- 14. CAJA DE DIRECCIÓN:** Original, o sustituto de repuesto.

15. MOTOR:

- 15.1. BLOCK:** Original, se permite rectificar los cilindros hasta la súper medida +1,00mm, como máximo, con relación al diámetro original estándar. Se permite encamisar respetando la súper medida máxima. Se permite cepillar la base del block en un plano paralelo al original hasta 4mm. No se permite inclinar los cilindros, ni desplazar el cigüeñal.
- 15.2. CARTER:** Original, se permite colocar rompeolas.
- 15.3. CIGÜEÑAL:** Original, No se permite ningún tipo de trabajado o pulido del mismo con el objeto de alivianar, se permite balancear por medio de toque mecha, Se podrá rectificar a todas las súper medidas previstas por fábrica, su carrera original tendrá una tolerancia de +0.2mm como máximo.
- 15.4. BIELAS:** Originales, prohibido pulir y alivianar, se permite balancear por toque de amoladora en el pie y la cabeza, pero una de ellas de permanecer sin tocar, se permite rectificar su interior para reparar, pero sin modificar su entre centro.
- 15.5. PISTONES:** Original o sustituto de reposición, se permite el uso de cualquier marca que sea proveedor de fábricas (originales en modelo y cilindrada en uso), Se permite equilibrar los pesos de los pistones, por toque de mecha, manteniendo uno (1) original, No se permite pistón forjado, ni de competición. Se permite torneear la cabeza para dar compresión manteniendo paralelismo con el block. En los motores que tengan válvulas inclinadas, se permite fresar su cabeza, solamente, para evitar que, por efecto del cruce del árbol de levas, las válvulas choquen contra el pistón.

- 15.6. PERNOS DE PISTON:** Original o sustituto de repuesto, estándar en su peso y medida, no se permite ningún maquinado. En los motores que de fábrica vinieran desplazados, se deberá montar con el desplazamiento original. Se permite para todas las marcas, adaptar pernos flotantes.
- 15.7. AROS DE PISTÓN:** Original o sustituto, la cantidad, espesor y ubicación deberá ser la original.
- 15.8. JUNTAS DE MOTOR:** Libres.
- 15.9. MÚLTIPLE ADMISIÓN:** Original, deberá mantenerse la rugosidad de la superficie original, el diámetro y las dimensiones originales, la calefacción del múltiple de admisión por medio de la circulación de agua es opcional.
- 15.10. TAPA DE CILINDROS:** Original, se permite el cepillado de la tapa en plano que asienta con el block, no se permite ningún tipo de trabajado o pulido del cielo de la tapa de cilindros y de los conductos de admisión y escape, que deberán encontrarse originales en la terminación de su superficie, lo mismo que sus medidas y formatos, los que se controlarán según la ficha técnica. No se permite agregado de material de ningún tipo. - Los asientos de válvulas, se permite cambiar, y fresar para su reparación, diámetro interior máximo según ficha técnica, deberá mantener el ángulo de asiento de válvula igual que el original, se permite reparar las guías, se pueden cambiar o embujar, pero no se puede modificar sus dimensiones y su penetración en el conducto. Para motores Ford Rocam, se autoriza la tapa de fabricación china, de la marca STH sin ningún tipo de modificación, manteniendo sus medidas y formas originales.

Se permite usar guías del mercado de reposición, con o sin tope, sin agregado de material debajo del tope. (Sería entre base de la guía y tapa de cilindro).

Largo mínimo de la guía:

Motor Audi: 36mm

VW Gol Trend: 36,08mm

Ford KA: 41,90mm

Chevrolet Corsa: 46,03mm

La inclinación de las guías de válvulas y de las bujías debe permanecer original. - Se permite fresar la base de apoyo del resorte de válvulas, para poder regular su tensión y/o permitir su adaptación. - Deberá contar con un orificio de 3mm, en un lugar de fácil acceso para su precintado con el block.

15.11. VÁLVULAS: Originales o de reposición, las medidas de la cabeza de las válvulas, diámetro del vástago, largo total y el ángulo del asiento deben ser iguales al original. Prohibido pulir. -

15.12. RELACIÓN DE COMPRESIÓN: La relación de compresión se medirá con la máquina para medir relación de compresión. Será la declarada en la ficha técnica del motor sin tolerancia.

AUDI 1600CC	10,5 a 1 como máximo
FORD 1600CC	10,5 a 1 como máximo
FIAT 1600CC	10,5 a 1 como máximo
PEUGEOT 1600CC	10,5 a 1 como máximo
CHEVROLET CORSA 1600CC	10 a 1 como máximo

15.13. ÁRBOL DE LEVAS: original de la marca y modelo en uso, para VW gol alzada máxima 8,60mm.- Todas las levas serán medidas por la federación, con la máquina CAMPROPLUS, que tiene una tolerancia de 0.5º para los ángulos y de 0.02mm. para las alzadas. A cada piloto se le hará entrega de una copia de la plantilla de su respectiva leva, el original quedará en poder del área técnica y tendrá un número de orden grabado en la leva para futuros controles. - Las nuevas unidades que no cuenten con ficha del perfil de leva, el constructor o piloto deberán concurrir al área técnica de la federación, para la confección de la respectiva ficha, aportando dicho elemento, que se comparara con uno original. **Se prohíbe el árbol de levas marca BH. Corrector de levas, opcional para todas las marcas.**

15.14. BALANCINERA: En los casos de vehículo que cuenten con este sistema la posición, altura y forma deberán permanecer igual que la original.

15.15. BOTADORES: Original en su forma medidas y principio de funcionamiento. - Los botadores hidráulicos deben funcionar como hidráulicos. -

15.16. PLATILLOS DE VÁLVULAS: Originales o de reposición.

15.17. RESORTES DE VÁLVULA: Posición original, diámetro, cantidad y dureza libre.

15.18. SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN: Componentes originales o de reposición.

15.19. BOMBA DE ACEITE: Original, o sustituto de reposición.

15.20. VOLANTE MOTOR: Original, o similar de acero, preparación libre, peso libre, sistema fijación original.

15.21. EMBRAGUE: Placa original, bulones de fijación libre, presión del

diafragma libre. Prohibida placa de DURAL, Prohibido multidisco. - El disco de embrague puede ser remachado y/o pegado, se permite centro de goma o fijo, se permite de material sinterizado.

15.22. PROTECTORES Y CUBIERTAS: Las tapas de distribución, como también las protecciones del motor realizadas en material plástico, cuyo propósito es esconder componentes mecánicos, en el compartimiento del motor, pueden sacarse, si tienen únicamente funciones estéticas.

16. SOPORTES MOTOR Y CAJA: Libre con respecto a los materiales a utilizar en los soportes y en los bujes de estos. Los puntos de anclaje a la carrocería, el motor y la caja deben ser los originales de fábrica.

17. TRANSMISIÓN:

17.1. DIFERENCIAL: Componentes originales o de reposición, Prohibido el trabado o cualquier sistema autoblocante (Aún por falla mecánica), relación de acuerdo a la ficha técnica. Se permite en los núcleos en que la corona está enlantada, colocar pernos de traba para evitar que ésta gire sobre el porta corona.

17.2. CAJA VELOCIDAD: Componentes originales o de reposición, relaciones de marchas según conste en la ficha técnica del modelo considerado. Sistema de acople y sincronizadores similar al original, prohibido clanes. Deberá contar con orificios de 3mm, para su precintado con el motor, la tapa de quinta marcha y la carcasa de las demás marchas. Se deberán precintar la/s caja/s de auxilio. En caso de cambio en competencia, deberá ser comunicado a la dirección de la prueba, quien dispondrá la retención hasta la verificación por parte del comisariato técnico. Para los modelos que utilicen caja VW longitudinales está permitido rejilla o tejido para evitar en caso de rotura el paso de residuos de una cavidad a otra.

17.3. JUNTAS HOMOCINETICAS Y PALIERES: Componentes originales o de reposición, se permite colocar separador de arandela entre la masa y la junta homocinética.

18. PRECINTADO: TODOS LOS AUTOMÓVILES DEBERÁN CONTAR CON LOS

ORIFICIOS ADECUADOS PARA PODER PRECINTAR:

- 18.1. **CAJA DE VELOCIDADES:** deberá contar con orificios de 3mm, para su precintado con el motor, la tapa de quinta marcha y la carcasa de las demás marchas. Se deberán precintar la/s caja/s de auxilio. -
- 18.2. **TAPA DE CILINDROS:** con block y con tapa de válvulas para evitar cambio de árbol de levas. -
- 18.3. **INYECCIÓN:** mariposa/múltiple admisión/tapa de cilindros
- 18.4. **Block Motor**
- 18.5. En caso de usar lastre para peso mínimo el mismo debe estar declarado y precintado.



**FICHA TECNICA VW SENDA, GACEL, GOL BX, AB9, FASE III, FASE IV Y TODOS LOS
MODELOS EQUIPADOS CON MOTOR AUDI 1600**

Diámetro de cilindro: Original, 81,01mm +1mm. Tolerancia +0,2mm.

Carrera: Original, 77,4mm. Tolerancia +0,2mm.

Compresión: 10,5 a 1 con junta y carbón, como terminó la prueba.

Diámetro de válvulas: Admisión original 38,2mm +0,2mm. Escape original 33,30mm +0.2mm.

Casquillo: Admisión 33mm + 0.1mm.- Escape 27.8mm + 0.1mm.-

Tapa cilindros: Original, de 3, 4 y 5 bancadas de árbol de levas

Cigüeñal: original peso mínimo 10,600Kg.

Bielas: originales peso mínimo 630g con cojinetes colocados

Largo entre centros: 144mm +0,1mm.

Caja de velocidades: Original de la marca y modelo. Las relaciones son:

1ra	38 / 11	3.455 a 1
2da	35 / 18	1.944 a 1
3ra	36 / 28	1.286 a 1
4ta	30 / 33	0.909 a 1
5ta	27 / 37	0.730 a 1

Relación de diferencial: 37-9 (4,111 a 1) 35/9 (3,888 a 1)

Medidas de trochas:

Gacel, Senda, Gol BX: Delantera 1370mm ±35mm. Trasera: 1350mm ±35mm.

Gol AB9, Fase III y Fase IV: Delantera 1384mm ±35mm. Trasera: 1384mm ±35mm.

Distancia entre ejes:

Gacel, Senda, Gol BX: 2358mm ±40mm.

Gol AB9, Fase III, Fase IV: 2468mm ±40mm.

FICHA TECNICA VW POLO

Motor: ídem AUDI 1,6 o 1,8

Caja de velocidades: Original de la marca y modelo. Las relaciones son: para la marca MQ

1ra	34 / 09	3.788 a 1
2da	36 / 17	2.118 a 1
3ra	39 / 29	1.345 a 1
4ta	35 / 34	1.029 a 1
5ta	36 / 43	0.837 a 1
5ta (Opcional)	35 / 44	0.795 a 1

Diferencial: 18/ 71 19/ 70

Relación de diferencial:

18 – 71	3,944 a 1
19 – 70	3,684 a 1

Medidas de trochas: Delantera 1429mm ±35mm. Trasera 1394mm ±35mm.

Distancia entre ejes: 2441mm ±40mm.

FICHA TECNICA FORD ESCORT LINEA NUEVA Y LINEA VIEJA

Motor: ídem AUDI 1,6 o 1,8

Caja de velocidades: Original de la marca y modelo. Las relaciones son:

Para la marca MQ

1ra	34 / 09	3.788 a 1
2da	36 / 17	2.118 a 1
3ra	39 / 29	1.345 a 1
4ta	35 / 34	1.029 a 1
5ta	36 / 43	0.837 a 1
5ta (Opcional)	35 / 44	0.795 a 1

Diferencial: 18/ 71 19/ 70

Relación de diferencial:

18 – 71	3,944 a 1
19 – 70	3,684 a 1

Para la marca M20

1ra	38 / 11	3.455 a 1
2da	36 / 17	2.118 a 1
3ra	39 / 27	1.444 a 1
4ta	35 / 31	1.129 a 1
5ta	42 / 47	0.894 a 1

Relación de diferencial: 66-18 (3667 a 1)

Medidas de trochas:

Línea Vieja: Delantera 1420mm ±35mm. Trasera 1420mm ±35mm.

Línea Nueva: Delantera 1440mm ±35mm. Trasera: 1450mm ±35mm.

Distancia entre ejes:

Línea Vieja: 2402mm ±40mm.

Línea Nueva: 2520mm ±40mm.

FICHA TECNICA FORD KA, FIESTA

(Motor 1.6 Zetec RoCam).

Diámetro de cilindro: Original, 82,07mm +1mm. Tolerancia +0,2mm.

Carrera: Original, 75,48mm. Tolerancia +0,2mm

Compresión: 10.5 a 1 con junta y carbón, como terminó la prueba.

Diámetro de válvulas: Admisión original +0,2mm. Escape original +0.2mm.

Tapa cilindros: Original,

Cigüeñal: original peso mínimo 8,200kg

Bielas: originales peso mínimo 370,00g con cojinetes colocados

Largo entre centros: 128,90mm ±0,20mm

Caja de velocidades: Original de la marca y modelo. Relaciones:

1ra 43/12	3.583 a 1
2da 52/27	1.925 a 1
3ra 41/29	1.413 a 1
4ta 41/37	1.108 a 1
5ta 36/41	0.878 a 1
MA 31/13	2.384 a 1

Relación de diferencial:

17/69	4,05 a 1
-------	----------

CAJAS VIGENTES HOMOLOGADAS DE VIEJA GENERACIÓN (TAMBIÉN)

1ra	3.58 a 1
2da	1.93 a 1
3ra	1.28 a 1
4ta	0.95 a 1
5ta	0.76 a 1

Relación de diferencial:

4,25 a 1
3,61 a 1



REGLAMENTO TÉCNICO 2026

Clase N2
Rally Santafesino
FAPCDMS



Medidas de trochas:

Ford Fiesta: Delantera 1.481mm \pm 35mm y Trasera 1.444mm \pm 35mm.

Ford Ka hasta año 2008: Delantera 1410mm \pm 35mm. Trasera 1420mm \pm 35mm.

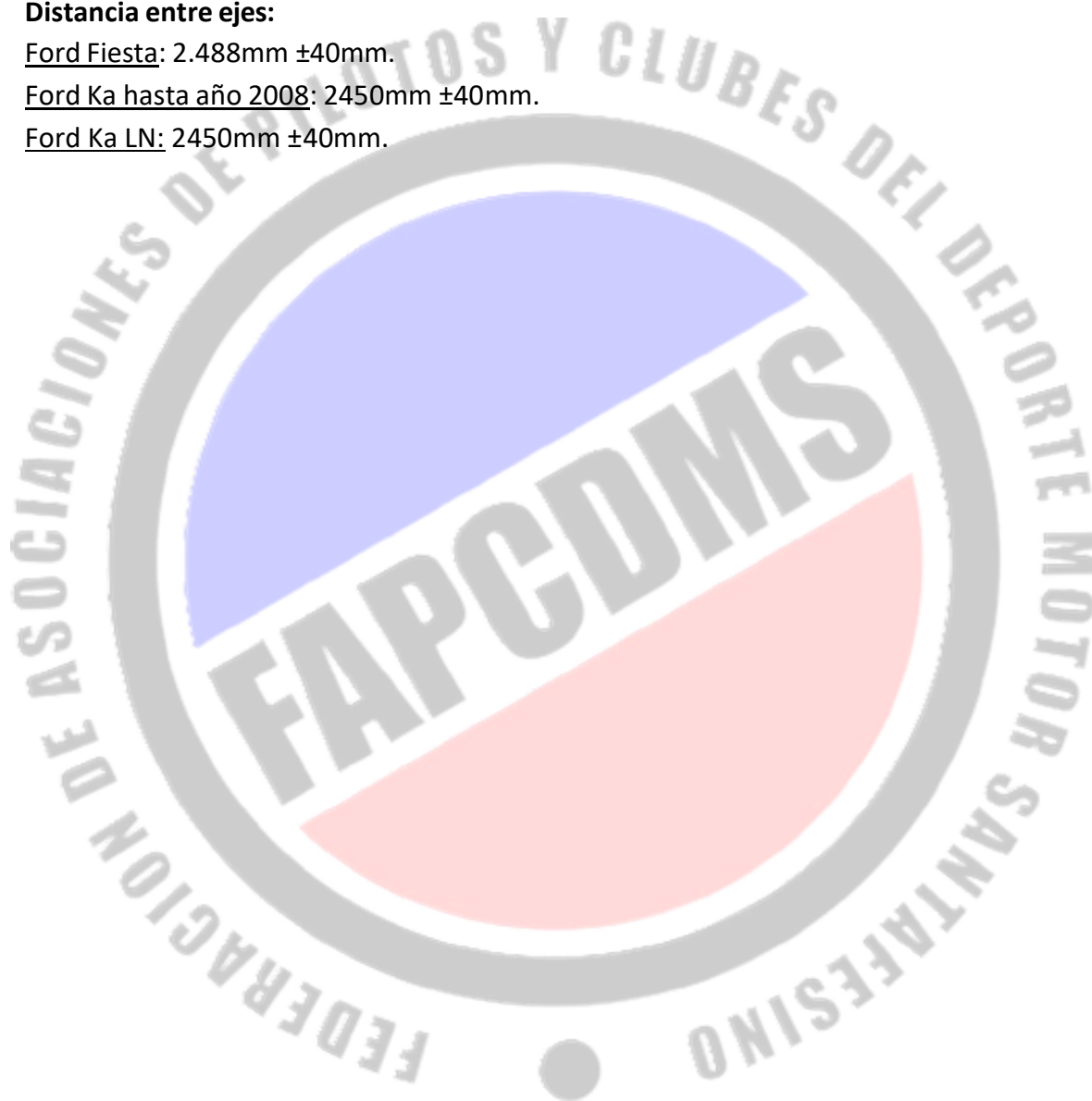
Ford Ka LN: Delantera 1424mm \pm 35mm. Trasera 1392mm \pm 35mm.

Distancia entre ejes:

Ford Fiesta: 2.488mm \pm 40mm.

Ford Ka hasta año 2008: 2450mm \pm 40mm.

Ford Ka LN: 2450mm \pm 40mm.



FICHA TÉCNICA PEUGEOT

TODOS LOS MODELOS EQUIPADOS CON EL MOTOR TU5JP

Diámetro de cilindro: Original. 78,5mm +1mm. Tolerancia +0.2mm.

Carrera: Original. 82mm. Tolerancia +0,2mm.

Compresión: 10,5 a 1 con junta y carbón; tal y como terminó la prueba.

Diámetro de válvulas: Admisión original 39,2mm +0,2mm y Escape original 31,00mm +0,2mm.

Tapa cilindros: Original

Cigüeñal: original peso mínimo 12,385Kg

Bielas: originales peso mínimo 970g con cojinetes, pistón y aros colocados

Largo entre centros: 133,5mm +0,1mm.

Caja de velocidades: Original de la marca y modelo. Relaciones:

1ra	41 / 12	3.41 a 1
2da	38 / 21	1.80 a 1
3ra	37 / 29	1.27 a 1
4ta	40 / 39	0.97 a 1
5ta	43 / 33	0.76 a 1

Relación de diferencial: 60-14 (4,285 a 1) 59-13 (4,538 a 1)

Medidas de trochas:

Para Peugeot 206: Delantera 1429mm ±35mm y Trasera 1418mm ±35mm.

Para Peugeot 306: Delantera mm ±35mm y Trasera mm ±35mm.

Distancia entre ejes:

Para Peugeot 206: 2.435mm ±40mm.

Para Peugeot 306: mm ±40mm.

FICHA TÉCNICA FIAT

Diámetro de cilindro: Original. 86,4mm +1mm. Tolerancia +0,2mm

Carrera: Original. 67,4 mm. Tolerancia +0,2mm.

Compresión: 11,0 a 1 con junta y carbón; tal y como terminó la prueba.

Diámetro de válvulas: Admisión original 39,7mm +0,2mm y Escape original 31,0mm + 0,2mm.

Tapa cilindros: Original

Cigüeñal: original, peso mínimo 8,750Kg

Bielas: originales, peso mínimo 560g con cojinetes colocados

Largo entre centros: mm +0,1mm.

Caja de velocidades: Original de la marca y modelo. Relaciones:

1ra	43 / 11	3.909 a 1
2da	27 / 21	2.238 a 1
3ra	38 / 25	1.520 a 1
4ta	37 / 32	1.156 a 1
5ta	35 / 37	0.946 a 1

Relación de diferencial: 59-15 (3,933 a 1) 64-17 (3,764 a 1) opcional

Medidas de trochas: Delantera 1.388mm ±35mm y Trasera 1.378mm ±35mm.

Distancia entre ejes: 2.360mm ±40mm.

FICHA TECNICA VW GOL TREND Y VW FOX

Diámetro de cilindro: 76,5 mm +1mm. Tolerancia + 0,2mm.

Carrera: 87mm. Tolerancia +/-0,2mm.

Compresión: 10,5 a 1 máximo

Diámetro de válvulas: Admisión original 34,5mm +/-0,2mm. Largo: 99,25+-1,5mm

Escape original 33,30mm +0.2mm. Largo: 99,25+-1,5mm

Diam. vástago: 5,98 +/-0,5mm

Casquillo: Interior Admisión máximo 31,7mm. Escape máximo 23,7mm

Tapa cilindros: Original del motor, 8 válvulas.

Cigüeñal: Peso mínimo 12,380Kg.

Bielas: Peso mínimo 490g.

Largo entre centros: 138mm +/-0,2mm.

Volante motor: peso libre

Caja de velocidades: Original de la marca y modelo. Las relaciones son:

1ra	38 / 11	3.455 a 1
2da	43 / 22	1.954 a 1
3ra	41 / 32	1.281 a 1
4ta	38 / 41	0.926 a 1
5ta	37 / 50	0.740 a 1

Relación de diferencial: 67-16 (4,187 a 1)

Medidas de trochas: Delantera 1420mm ±35mm.

Trasera: 1412mm ±35mm.

Distancia entre ejes: 2468mm ±40mm.

FICHA TECNICA CHEVROLET CORSA 1600CC

Diámetro de cilindro: Original 79mm (Tolerancia + 0,5mm).

Carrera: 81,5mm (Tolerancia +/- 0,2mm).

Compresión: 10 a 1 máximo.

Diámetro de válvulas: Admisión original 38mm

Escape original 31mm

Diámetro del vástago: 7mm máximo (Tolerancia +/- 0,2mm).

Tapa de cilindros: Original motor 1.6 8 válvulas.

Cigüeñal: Peso mínimo 12kg de acero (Original).

Bielas: Originales con tapa, bulón y cojinete. Peso mínimo 427g. (Original).

Volante motor: Peso libre.

Caja de velocidades: Original de la marca y modelo (Corsa 1.6).

Las relaciones son:	1era	41/11	3,727 a 1
	2da	49/25	1,960 a 1
	3ra	41/31	1,322 a 1
	4ta	35/37	0,945 a 1
	5ta	31/41	0,756 a 1

Relación de diferencial: 67/16 4,187 a 1

Medida de trocha: 1660mm delantera y trasera +/- 35mm.

Distancia entre ejes: 2443mm +/- 35mm.

Diámetro mariposa: 46mm +/- 0,25mm.

Peso mínimo: 950kg.