

# ANEXO TECNICO

## FORMULA 4 NUEVA GENERACION. 2017

### MODIFICACIONES

#### ART.6.1: PISO.

En caso de usarse pontón modelo **EVO 1 FORMULA 4** , **MODELO F4** o **MODELO CRESPI XXV-F4 original**, se autoriza la utilización del piso plano en voladizo (forma rectangular) hasta las ruedas traseras.

#### ART.6.3: TROMPA Y PONTONES.

##### TROMPA

Para chasis marca CRESPI o similar se permite trompa modelo **EVO 1 Formula 4** y **MODELO CRESPI XXV-F4 original**.

##### PONTONES:

Para los chasis CRESPI o similar deberán ser: **tipo CRESPI 25, modelo EVO1 Formula 4** , **modelo F4** o **MODELO CRESPI XXV-F4 original**.

#### ART.7: ALERONES.

##### ART.7.1: ALERON DELANTERO.

Para los chasis CRESPI modelo 25 o similar, marca CRESPI modelo 27 y marca Tito: Obligatorio uso y diseño **tipo Crespi 25** , **modelo EVO 1 Formula 4** o **MODELO CRESPI XXV-F4 original**.

##### ART. 9.15: GANCHO DE REMOLQUE:

Es obligatorio el uso de un gancho de remolque confeccionado de planchuela de 250 mm de altura con un orificio de 40 mm de diámetro, ubicada en la trompa, fijada con un bulón y soldada al chasis; o con una linga, fijada con un bulón y arandelas al chasis en condiciones de seguridad. Deberá estar señalizado con una flecha de color naranja fluorescente.

## **ARTÍCULO 11: SUSPENSIONES.**

Es obligatorio sujetar al chasis con un cable de acero en condiciones de seguridad cada uno de los espirales que queden al exterior, para evitar que salgan despedidos ante un eventual accidente o colisión.

## **ART.17.3: FILTRO DE NAFTA**

Libre; Obligatorio cuerpo metálico no de plástico. Ubicación libre, debiendo estar protegido ante una eventual colisión.

## **ART.24: ADAPTADOR ORIENTADOR**

Para motor Audi 1600 únicamente con chasis marca Tito se permite utilizar una cuña de material y construcción libre entre el carburador y el adaptador (a efectos de nivelar el carburador), pudiendo ser parte del mismo orientador. La altura máxima permitida con juntas desde la base del carburador a la boca del múltiple medida en su parte central deberá ser de hasta 52 mm +/- 0,3 mm. '

## **ART.33: TAPA DE CILINDROS.**

Original o similar, estándar. No se permite alterar la rugosidad original en cámaras de combustión y conductos por medio de mecanizado, a exención de lo autorizado en este artículo.

Se permite:

Rellenar los conductos de agua.

Rellenar el plano y el cepillado del mismo manteniendo los ángulos originales. Encasquillar y rectificar los asientos de las válvula, debiendo mantener su posición original y respetando lo expresado en el art 33.2. Para rectificar los casquillos del lado de las cámaras se podrá utilizar fresas de ángulo libre que no superen en más de 6 mm el diámetro de las válvulas, tolerancia 0.5mm.

Trabajar libremente sin aporte de material el interior de conductos de admisión y escape, hasta 20mm tomados desde el plano del cielo de la cámara de combustión, manteniendo el resto de cada conducto hacia el plano de apoyo de los múltiples en forma y rugosidad original. El diámetro de dicho mecanizado o frezado no deberá exceder en ningún punto los 34,5 mm para los conductos de

admisión y 29,5 mm para los conductos de escape. Queda totalmente prohibido eliminar los filos que quedaran resultantes de dicho mecanizado o fresado en las curvas de los toboganes tanto en los conductos de admisión como de escape.

Cambiar guías de válvulas pudiendo ser de bronce, respetando el ángulo original. El frezado del alojamiento de los resortes; y el trabajado del mismo a solo efecto de poder ser armado. Trabajar en el caso que el camón de la leva toque en la tapa.

Las reparaciones por rotura.

Prohibido variar la posición, el largo y diámetro de los orificios de bujía.

Tapones de agua se permiten anular.

### **ART. 33.2: CASQUILLOS DE VALVULAS.**

Material original o para gnc; no se permiten aleaciones especiales.

Ángulo de asiento 45°. Otros ángulos libres. En ningún caso los casquillos podrán sobrepasar del plano del cielo de la cámara de combustión. La altura máxima para los casquillos será de 11 mm tomados a partir del plano del cielo del cielo de la cámara de combustión.

### **ART. 36.3: CIGÜEÑAL MOTOR RENAULT 1300.1400 Y 1600 CC**

Original. Prohibido pulir o alivianar.

Se permite balancearlo por medio de orificios (sin aporte de material) solo en los contrapesos. Rellenar los muñones de biela y bancada para llevar a medida, rectificar los mismos en diámetro y ancho. Ranurar, fresar y trabajar los conductos de lubricación. Nitrurar. Rellenar la brida de montaje del volante a solo efecto de reparación. Roscas y bulones de anclaje de volante libres.

Tolerancia de variación de carrera en muñones de biela 0,3 mm.

Punta del lado de la distribución libre.

### **ART.39.1: CAJA PUENTE**

Original, Standard. Volkswagen Gacel o gol. Cinco marchas hacia adelante y una hacia atrás.

Teniendo en cuenta que no se modificara ni su forma ni su principio de funcionamiento.

se permite:

Quitar los frenos y las trabas de los sincronizados o ponerle una arandela con el fin de que no se pasen las trabas para el otro lado y se traben lo cambios.

Eliminar el dentado recto sincronizador de los engranajes, para ellantar reforma (respetando la cantidad de dientes original), a manera de eliminar los frenos originales.

Agujerear el porta corona a fin de lubricar los satélites.

Colocar rejilla o mallado metálico en los conductos o pasajes de comunicación entre el sector del paquete de engranajes y el sector del diferencial de la carcaza; a solo efecto de filtrar o retener el paso de algún cuerpo extraño que pudiera dañar el piñón y corona.

Tapar el alojamiento del sinfín del velocímetro en la carcasa.

Colocar venteo.

Cortar la parte superior de la carcaza (cubre volante) a solo efecto de facilitar su colocación y/o desmonte.

Agregar aditivos para el aceite.

Reemplazar fideos de la trizeta por buje.

Horquillas de caja libre.

Palanca de cambios y varillaje libre, selectora original.

