



REGLAMENTO TÉCNICO 2020-2023 CATEGORIA GRAN TURISMO 1600

ACERCA DEL REGLAMENTO TÉCNICO

La interpretación de este Reglamento Técnico es absolutamente restrictiva, por lo que solamente se permite los reemplazos y las modificaciones que están textual y explícitamente autorizadas. Si alguna parte del reglamento admitiese una segunda interpretación se deberá efectuar la consulta por escrito a la comisión técnica de CAD Quilpué, a fin de clarificar la postura oficial, que a todo evento será considerada la correcta.

Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la comisión técnica de CAD Quilpué, que será la única entidad comisionada para definir cualquier controversia eventual referida al Reglamento Técnico.

Los Pilotos, Preparadores y dueños de vehículos, al estar participando en la categoría GT1600, intrínsecamente aceptan sin cuestionamientos este reglamento, sometiéndose a las disposiciones y decisiones de Comisarios y Directivos para efectos de hacerlo cumplir.

COMUNICACIONES OFICIALES

Toda solicitud, aclaración o consulta deberá ser hecha por escrito, exclusivamente vía e-mail a la dirección cadquilpue@hotmail.com. Cualquier comunicación que no sea efectuada por otros medios no será considerada ni analizada en forma oficial.

CAPÍTULO 1: INFORMACIÓN GENERAL.

ARTÍCULO 1: VIGENCIA.

Vigencia desde el 1 de enero del 2020 hasta el 31 de diciembre del 2023.

ARTÍCULO 2: AUTOMÓVILES PERMITIDOS.

INC.1: Se permitirá exclusivamente, la participación de vehículos de turismo comercializados **masivamente** en Chile, a través de los **canales de distribución oficiales** de las marcas, cuya cilindrada original estándar (sin rectificación de cilindros), esté comprendida entre los 1.300 y los 1600cc. **No están permitidas versiones para mercados foráneos.**

INC.2: Las carrocerías permitidas son exclusivamente Sedan, Hatchback y Coupe, excluyéndose camionetas y station wagon.

INC.3: El año de fabricación mínimo debe ser **1990. Entiéndase motorización (motor, caja de cambios, electrónica) y carrocería.**

INC.4: Desde el apartado técnico, NO podrán participar modelos que posean MEDIOS DE SOBREALIMENTACION (Turbo, Compresor, etc.), INYECCIÓN DIRECTA, CONTROL DE TRACCIÓN y/o ESTABILIDAD, DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE, TRANSMISIÓN SECUENCIAL y/o DE MAS DE 5 MARCHAS Y TAMBIÉN LOS MODELOS DE TRACCIÓN INTEGRAL.

DISTRIBUCIÓN VARIABLE solo se permite el tipo de distribución variable que modifica el avance o retardo del diagrama de distribución.

INC.5: Se prohíbe la participación de motores equipados con Inyección Directa.

INC.6: Se prohíbe la participación de motores rotativos (Wankel).

INC.7: Todos los vehículos en competencia deberán ser revisados por la Comisión Técnica CAD Quilpué a comienzo de campeonato o previo a una fecha, con un plazo de 30 días antes de la competencia se revisarán los vehículos y se visará la ficha de homologación.

INC.8: Cualquier vehículo que desee ingresar a la categoría y no este creada la homologación en la categoría GT1600, deberá presentarse ante la comisión técnica, quien le asignara una ficha de homologación que debe cumplir el vehículo, la cual debe presentarse según describe el inciso 7 del artículo 2.

ARTÍCULO 3: HOMOLOGACION.

INC.1: La comisión técnica del CAD Quilpué será la responsable de visar las homologaciones de los automóviles habilitados por el presente Reglamento Técnico.

También se reservará el derecho de no homologar los distintos automóviles que a su personal criterio, por una tecnología considerada superior en prestaciones técnicas, pudiesen desequilibrar la paridad de la categoría.

INC.2: La Comisión Técnica del CAD Quilpué solicitará a los interesados, todos los datos, manuales, etc., y elementos técnicos que considere necesario para efectuar dicha homologación.

INC.3: La Comisión Técnica, podrá realizar las modificaciones necesarias, sobre los datos y manuales técnicos aportados por el interesado para la homologación del automóvil.

INC.4: Cualquier cambio en la motorización, caja de cambios o electrónica, (ejemplo: rectificación de cilindros, cambio de motor, etc.) debe ser informado de acuerdo al INC 1, del presente artículo.

ARTÍCULO 4: PESO MÍNIMO.

INC.1: La GT1600 se rige por el concepto aritmético de PESO X POTENCIA, expresado en KILOGRAMOS x HP, correspondiendo a **9.3 kilos** como mínimo por cada **1hp** que posea el motor del vehículo, para los motores sin distribución variable. Para los motores con distribución variable a 1 eje de levas será de **9.4 kilos** como mínimo por cada **1hp**. Para los motores con distribución variable a 2 ejes de levas, la relación será de **9.5 kilos** como mínimo por cada **1hp**; según lo expresado por el fabricante del vehículo de acuerdo a la nomenclatura y serie de motor en cada caso.

INC. 2: Todo vehículo en competencia deberá cumplir con el peso mínimo reglamentario que le corresponda, y NO se le permitirá engrillar si este es inferior.

INC. 3: El peso se considera con Piloto con su indumentaria.

ARTÍCULO 5: PESO POR RENDIMIENTO.

INC.1: Los autos participantes cargarán peso adicional por rendimiento su aplicación se hará de acuerdo al resultado de la fecha, independientemente de cualquier sanción posterior de índole deportiva.

INC.2: Los pesos con que se aplica el Hándicap, serán aumentados o disminuidos según se indica a continuación.

Variación de Hándicap:

Se cargará peso de la siguiente forma:

- 1er. Puesto carga 40 Kg.
- 2do. Puesto carga 30 Kg.
- 3er. Puesto carga 20 Kg.

Se descargará peso de la siguiente forma:

- 4to. Puesto descarga 20 Kg.
- 5to. Puesto descarga 30 Kg.
- 6to. Puesto descarga 40 Kg.

Carga máxima de peso 80kg

INC.3: En el caso de que un Piloto cambie de vehículo el peso adquirido se trasladará al nuevo automóvil.

INC.4: El hándicap aplicado será una adición al peso del vehículo homologado, debe ser incorporado independientemente del peso que acuse el mismo.

INC.5: Los lastres deben estar ubicados, bajo la posición del piloto, adosados al chasis compacto en la sección rectangular comprendida desde la pedalera hasta la fijación de la butaca, deben ser visibles, desmontables y pintados de color rojo.

INC.6: Los elementos de fijación de lastre serán considerados como peso del mismo.

INC.7: Los lastres por rendimiento deberán ser presentados y visados por la comisión técnica.

INC.8: Este peso puede ser controlado en cualquier momento de la competencia (clasificación y carrera). Queda prohibido detenerse en pits y/o bajarse del auto antes de pesarse.

CAPÍTULO 2: CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL AUTOMÓVIL.

ARTÍCULO 6: CARROCERÍA Y CHASIS.

INC.1: La distancia original entre ejes no puede ser inferior a 2.15 mts.

INC.2: Todos los vehículos deben estar provistos de una jaula de seguridad según lo indicado en el Appendix J del CDI de la FIA.

Estructura principal: Fierro redondo diámetro 45 mm. espesor de pared 2.5 mm. Estructura principal: Fierro redondo diámetro 50 mm. espesor de pared 2.0 mm.

La jaula estará circunscrita al espacio del habitáculo del vehículo permitiéndose la prolongación de la estructura indeformable sólo en el espacio comprendido entre los ejes delantero y trasero del vehículo.

INC.3: Se prohíbe instalar en el automóvil de competición cualquier tipo de estructura sólida adicional no original como parachoques, defensas o similares.

INC.4: Se permite reforzar la carrocería y sub-chasis mediante la soldadura de planchas de acero o perfiles.

INC.5: Se permite reemplazar el material del capot, tapabarros delanteros, tapa de portamaletas y puertas por fibra de vidrio. Solo la puerta del piloto, debe mantenerse original. Las piezas reemplazadas deben conservar su forma original. Piezas de Fibra de Carbono prohibidas.

INC.6: Se permite utilizar carlinga integral siempre y cuando estas mantengan su forma y diseño respecto a las piezas reemplazadas originales del vehículo. Fibra de Carbono prohibida.

INC.7: No se permite chasis o sub-chasis tubular o diferente al original del vehículo.

INC.8: Se permite modificar o eliminar el alojamiento de la rueda de auxilio. Se permite en esa área poner piso plano.

ARTÍCULO 7: EXTERIOR DE CARROCERÍA.

INC.1: Obligatoriamente las dos puertas delanteras deben poder abrir y cerrar para dar acceso libre al interior.

INC.2: Se permite soldar a la carrocería las 2 (dos) puertas traseras.

INC.3: Se permite retirar los focos delanteros y luces traseras cubriendo los espacios siguiendo la forma original de la carrocería.

INC.4: El uso de paso de ruedas, ensanches o fenders es obligatorio para todo vehículo que sus neumáticos sobresalgan en su ancho con respecto a los tapabarros originales.

INC.5: Se permite el reemplazo y modificación de los parachoques.

INC.6: Se permite perforar el capo para instalar una toma de aire de libre diseño y material, a condición de que no deba sobrepasar la altura del techo del vehículo.

INC.7: Se permite el uso de alerón trasero, no debe sobrepasar el ancho del portamaletas y la altura del techo del vehículo. Solamente los automóviles Hatchback podrán sobrepasar 15 centímetros del techo.

INC.8: Se permite el piso plano total o parcial bajo el chasis del vehículo. Fibra de carbono prohibida.

INC.9: La comisión técnica de CAD Quilpué, se reserva el derecho de exigir que todos los autos posean una presentación acorde al estándar de la categoría.

INC.10: Todos los vehículos deberán presentarse en pista en todas las competencias en excelentes condiciones visuales de pintura y de presentación de su publicidad.

INC.11: No se permitirá el ingreso de autos a competir con daños de carrocería, choques o base de pintura tipo aparejo o imprimante.

INC.12: Se prohíbe la publicidad o dibujos confeccionados con pintura de cualquier tipo a mano alzada con brocha o pincel. Solo se permitirá el uso de material adhesivo (PVC), ya sea del tipo plotter de corte o impreso.

INC.13: No se admitirá la presentación de ningún auto que presente oxido o corrosión visible, tanto en su exterior como interior, todos los autos deben presentarse perfectamente pintados y con su terminación de pintura completa.

INC.14: Se debe eliminar todos los vidrios laterales originales del vehículo, las ventanillas laterales deben estar selladas con lámina de policarbonato fijas a las puertas, considerando que el policarbonato pueda desprenderse con un golpe desde adentro hacia afuera en caso que la puerta no pueda abrirse; se prohíbe competir con las ventanillas abiertas; uso de malla de protección opcional.

El parabrisas, las ventanillas laterales delanteras y la luneta trasera deben ser totalmente transparentes

INC.15: El material del parabrisas debe ser el original o repuesto alternativo para el modelo del vehículo, en material de vidrio inastillable. El parabrisas, las ventanillas laterales y la luneta trasera no deben estar dañados, trizados, astillados o quebrados, aun cuando se encuentre reparado con lámina protectora de policarbonato adhesivo. Para los autos cuyo parabrisas no esté disponible en el mercado se permite el reemplazo del parabrisas de vidrio por policarbonato. El espesor mínimo para todo parabrisas de policarbonato es de 3mm.

INC.16: Obligatoriamente todos los autos deben estar provistos de espejos retrovisores, dos (2) laterales exteriores, y uno interior.

INC.17: Es obligatorio el uso de 2 ganchos o argollas de tiro en el extremo delantero y trasero del vehículo, estos implementos deben estar visiblemente señalizados con flechas de color destacado de alto contraste y no deberán sobresalir más de 4 cm.

INC.18: Todos los autos deben estar equipados con 1 brazo de limpiaparabrisas como mínimo.

El sistema debe funcionar perfectamente en todo momento y condición climática.

INC.19: Será obligatoria la instalación de 1 cinturón como seguro de cierre en las 2 puertas delantera del vehículo. Este dispositivo debe permitir abrir la puerta desde el exterior lo suficiente como para poder accionar la apertura del enganche del cinturón en caso de accidente y/o rescate del piloto.

INC.20: El número oficial debe ser instalado en las dos ventanillas traseras del vehículo.

ARTÍCULO 8: INTERIOR DE CARROCERÍA.

INC.1: Es obligatorio el uso de un extintor de incendio, el cual deberá cumplir las disposiciones establecidas en el Decreto N° 369 1996, deberá estar vigente y con su correspondiente etiqueta de mantención y vencimiento visible. El extintor debe estar firmemente sujeto a la carrocería, cargado y en buenas condiciones.

Se permite cortar y/o perforar la carrocería interior con fines únicamente de alivianar, excluyéndose el reemplazo de apoyos estructurales originales del modelo.

INC.2: Se permite retirar todos los revestimientos interiores de puertas laterales, piso, tablero y techo, como alfombras y material anti-ruido.

INC.3: Se permite retirar los mecanismos de alza vidrios en todas las puertas.

INC.4: El sistema de calefacción, la bocina, luces y todos sus comandos eléctricos originales se pueden eliminar.

INC.5: Todos los asientos originales, deben eliminarse. El uso de una butaca de una pieza es obligatorio. Esta deberá estar forradas o recubiertas con tela anti-deslizante.

INC.6: Se permite emplazar libremente la butaca, con una tolerancia máxima de 20 cm hacia el centro del vehículo, respecto a la ubicación original.

INC.7: La butaca de competición para el piloto debe contar con una etiqueta que identifique la marca del fabricante y su fecha de fabricación. Se debe instalar de acuerdo a las especificaciones técnicas establecidas en el Appendix J del CDI FIA.

INC.8: La butaca debe estar firme y sólidamente fija a la estructura de seguridad o al piso del automóvil, con pernos de 8 mm. de diámetro como mínimo. Si se fija al piso original del vehículo deberá tener como base, cuatro (4) planchuelas (interior y exterior - tipo sándwich), de un tamaño mínimo de 10 x 10 cms. y espesor de 3 mm. si es de acero y 5 mm. si es de aluminio.

INC.9: Los cinturones de seguridad para el piloto deben contar con etiqueta del fabricante y fecha de confección. Las cintas deben ser de 3 pulgadas; se permitirá cintas mas delgadas solo cuando los cinturones cuenten con homologación FIA. Se debe instalar de acuerdo al Appendix J del CDI FIA.

INC.10: Con el fin de bajar y acercar el volante al piloto, la columna de dirección podrá modificarse con articulaciones de cruceta.

INC.11: Se permite cambiar de lugar y altura la palanca de cambios, su modelo y diseño es libre.

INC.12: Volante de dirección libre en tipo y forma

INC.13: Se permite mantener o eliminar el sistema de freno de mano.

INC.14: Esta prohibido competir con copiloto.

INC.15: Es obligatorio el uso de 2 (dos) luces de freno tipo LED de color rojo, ubicadas en el interior del habitáculo del vehículo, claramente visibles desde atrás, a través de la luneta trasera del auto. Las luces de freno originales se pueden mantener opcionalmente.

INC.16: Es obligatorio el uso de una 3° (tercera luz) de posición fija.

La tercera luz debe estar ubicada en el interior del vehículo al centro de la luneta trasera, claramente visible desde atrás del auto. El piloto debe tener un interruptor que permita encender esta luz con los cinturones ajustados y su casco puesto.

ARTÍCULO 9: PANEL DE INSTRUMENTOS Y COMANDOS ELÉCTRICOS.

INC.1: El panel instrumentos e interruptores es libre tanto en diseño como en tamaño, no se deben tener aristas cortantes o bordes filosos, ya que este tablero o panel deberá estar localizado al alcance del piloto para un fácil accionamiento de los comandos eléctricos y llave corta corriente con los cinturones ajustados.

INC.2: Todos los vehículos deben incorporar un dispositivo exterior que corte la corriente, ubicado en el sector del limpiaparabrisas, este cortacorriente debe ser de accionamiento eléctrico y debe estar señalizado según lo indicado en el Art. 13 del Appendix J del CDI de la FIA.

CAPÍTULO 3: SUSPENSIONES, LLANTAS Y NEUMÁTICOS.

ARTÍCULO 10: SISTEMAS DE SUSPENSIÓN.

INC.1: Se debe mantener el tipo de suspensión original del vehículo.

INC.2: Se permite el reemplazo de Silen-Block por bujes de Technyl, poliuretano u otro material.

INC.3: Los amortiguadores, su marca, procedencia, tipo y principio (gas, hidráulicos o mixtos) serán de libre elección. Los amortiguadores deben tener un máximo de 1 vía de regulación.

Se permite redimensionar el diámetro de la mangueta, para la adopción del nuevo amortiguador.

Queda prohibido el uso de amortiguadores con depósito externo de aceite o gas.

INC.4: Los elementos elásticos de la suspensión (resortes, ballestas y barras de torsión) serán de libre elección en cuanto a la rigidez, material, dimensiones y anclajes.

INC.5: Se permite el uso de coilover.

INC.6: Se permite modificar los anclajes originales de los amortiguadores y cazoletas solo en el plano superior de la aprenadura de los mc pherson (prohibido eliminar las torres originales completas). Respetando lo señalado en el INC. 1 del presente articulo.

INC.7: Los anclajes al chasis de las bandejas delanteras y traseras se pueden reforzar pero NO variar su diseño y ubicación.

INC.8: Para las suspensiones tipo McPherson, será libre el tipo de elemento amortiguador (cartucho). Se permite alargar o acortar el porta-cartucho.

INC.9: Se permite el uso de Cazoleta regulable en eje delantero, para regular camber y caster. Para los vehículos con suspensión de paralelogramo deformable se permite el reemplazo de bandeja superior regulable.

INC.10: Se permite incorporar tirantes delanteros adicionales con o sin rótulas, para mantener o modificar el caster (soporte bandeja-frontal)

INC.11: Se permite variar la altura y dimensión de las cazoletas

INC.12: No se permite el reemplazo de bujes por cuerpos rotulares en ninguna parte del chasis, carrocería o suspensión a excepción de las cazoletas y amortiguadores traseros.

INC.13: Para los vehículos con puente rígido se permite modificarlo para variar las cotas de alineación de las ruedas traseras. Esta modificación podrá variar el diseño o componentes originales de este. Se permite el uso de regulador de camber en el eje trasero.

INC.14: Se permite reemplazar, modificar o eliminar las barras estabilizadoras. No se permiten barras estabilizadoras regulables.

INC.15: Las barras estabilizadoras serán de libre diseño su tipo y forma, se permitirá una barra por cada tren (delantero y trasero). Se permite modificar la posición y diseño de las bancadas de la barra estabilizadora.

INC.16: Se permite reemplazar, modificar o eliminar las bieletas del vehículo.

INC.17: Para los vehículos con espirales y amortiguadores no concéntricos, se permite reemplazar el sistema por coilovers, ubicandolos en la posición del amortiguador original.

INC.18: Se permite reforzar puente trasero.

ARTÍCULO 11: LLANTAS.

INC.1: Las llantas deben ser aro 15" de diámetro, con un máximo de 7 pulgadas de ancho, libres en modelo y marca. **No se permite** el uso de llantas de **fierro**.

INC.2: Se permite reemplazar los pernos originales de fijación de las llantas por prisioneros y tuercas.

INC.3: Se permite la incorporación de Discos Espaciadores o Desplazadores de llanta de hasta 25mm. (+0,5mm de tolerancia) siempre y cuando se reemplacen los pernos originales por pernos más largos o prisioneros y tuercas (grado SAE 8 mínimo).

ARTÍCULO 12: NEUMÁTICOS.

INC.1: Los neumáticos permitidos serán marca SUMAXX Max Speed R1, en las medidas 195/50/R15.

CAPÍTULO 4: MOTOR Y TRANSMISIÓN.

ARTÍCULO 13: CONJUNTO DE PLANTA MOTRIZ.

INC.1: Absolutamente prohibido el intercambio de piezas y partes con otros conjuntos de motor.

INC.2: Debe respetarse en su totalidad el conjunto interno original de la planta motriz a utilizar, en cualquiera de las variaciones: block, cigüeñal, bielas, pistones, anillos, culata, tren de válvulas, árbol de levas, **múltiple de admisión**, etc., quedando absolutamente prohibido el intercambio de piezas y partes con otros conjuntos de motor, **cajas de cambio y electrónica**.

INC.3: Se permite adicionar tensores para evitar el cabeceo del motor.

INC.4: Se permite el cambio de motor por otro de la misma marca y/o familia.

Cumpliendo todas las normas que dicta la categoría, es decir, que el nuevo motor, **caja de cambios y electrónica**, debe venir de un vehículo **del año 1990 en adelante y** que haya sido distribuido por los canales oficiales de venta en el país, Para estos efectos quedan excluidos motores y componentes de versiones foráneas que están prohibidas por este reglamento.

INC.5: Al mismo tiempo, el peso homologado del vehículo debe ser acorde con la potencia del nuevo motor.

INC.6: Se permite adicionar tensores para evitar el cabeceo del motor.

INC.7: Se permite reemplazar los soportes de motor y caja de cambios originales por nuevos soportes fijos de libre diseño y material.

INC.8: Para los casos de cambio de motor, el sistema de inyección debe ser el original del nuevo motor (ECU, cableado, sensores y actuadores).

INC.9: Todo cambio de motor deberá **cumplir con lo indicado en el capítulo 1, Artículo 3.**

INC.10: Todo elemento, tanto de periféricos como del conjunto interno del motor sea este parte, repuesto o accesorio no provisto por la fábrica constructora, debe ser idéntico al original.

INC.11: La lubricación del motor en su sistema de respiradero, debe tener un recipiente para evitar que caiga lubricante a la pista en caso de una rotura interna.

ARTÍCULO 14: CILINDRADA.

INC.1: La cilindrada de la Ficha Técnica del motor no puede superar los 1600cc. ni ser inferior a 1.300cc.

INC.2: En el caso de las rectificaciones de los cilindros, su nueva medida no deberá exceder los 1650cc efectivos.

ARTÍCULO 15: PISTONES.

INC.1: Solo se permite el uso de pistones de fundición, de venta masiva que correspondan al del motor en cualquiera de sus variantes. No se permiten pistones forjados o especiales de competición.

ARTICULO 16: CONJUNTO CIGÜEÑAL Y BIELAS

INC.1: Originales de la marca y modelo del motor.

INC.2: Se permite pulir el cigüeñal y las Bielas.

INC.3: Se permite alivianar el Cigüeñal y las Bielas.

INC.4: Dámper y poleas libres

INC.5: Se permite alivianar el volante de inercia

ARTÍCULO 17: CAJA DE VELOCIDADES.

INC.1: La caja de cambios debe ser original y debe corresponder íntegramente al **motor instalado en el vehículo**, respetando lo señalado en el artículo 13.

Esta debe ser detallada en cuanto a sus relaciones en la Ficha de Homologación.

INC.2: El conjunto caja de cambios-diferencial, debe mantenerse completamente estándar en sus relaciones y mecanismo de accionamiento y deberá ser presentado en la ficha de homologación.

INC.3: No se permiten los diferenciales autoblocantes.

INC.4: Se permite reemplazar el sistema de selección de marchas (varillas, piolas, eje, etc.)Por otro de serie. Prohibido accionamiento de competición.

ARTÍCULO 18: DISCO DE EMBRAGUE.

INC.1: Se permite reemplazar las balatas originales de asbesto por material cerámico.

INC.2: Solo se permiten sistemas **monodisco en seco.**

CAPÍTULO 5: SISTEMA DE LUBRICACIÓN.

ARTÍCULO 19: RADIADOR DE ACEITE.

INC.1: Se permite la instalación de un radiador de aceite de libre elección, éste debe estar ubicado en el interior del habitáculo del motor.

ARTÍCULO 20: CARTER.

INC.1: Se permite la incorporación de rompe olas en el interior de éste, como aumentar su capacidad de lubricante mediante modificaciones.

INC.2: Es obligatorio el uso de recipiente conectado a la(s) mangueras de ventilación de cárter.

CAPÍTULO 6: CULATA.

ARTÍCULO 21: CULATA.

INC.1: Original del **vehículo homologado, o la que figure en la ficha de homologación.**

INC.2: **Se permite el rectificad de la base plana de la culata.**

INC.3: **CAMARA DE COMBUSTION.**

Se permite pulir y maquinar la cámara de combustión para disminuir la relación de compresión. No se permite adicionar material para aumentar la relación de compresión.

INC.4: CONDUCTOS DE ADMISION Y ESCAPE.

Los mencionados ductos serán libres en forma y diseño pero sin efectuar aporte de material.

INC.5: VAVULAS DE ADMISION Y ESCAPE.

Válvulas estándar del modelo de motor de acuerdo a la medida expresada en la Ficha de Homologación, admitiéndose una tolerancia de hasta un 2% por efecto de martillado de la cabeza. Ángulos de válvulas y asientos libres.

INC.6: No se permiten válvulas rellenas con sodio

INC.7: GUIAS DE VALVULAS

Las guías de válvulas son libres en su largo y material, se permite recortarlas y rebajar vástagos de válvulas.

INC.8: Retenes de guías de válvulas:

Libres en cuanto a su material.

INC.9: La empaquetadura (culata-block) es libre en su tipo, material, espesor y cantidad. Su uso es obligatorio.

INC.10: PLATILLOS Y SEGURO DE VALVULAS

Originales correspondientes al modelo del motor.

INC.11: Balancines

Originales correspondientes al modelo del motor.

INC.12: Tasas

Originales correspondientes al modelo del motor.

INC.13: Platillos

Originales correspondientes al modelo del motor.

INC.14: La empaquetadura (culata-block)

Libre en su tipo, material, espesor y cantidad. Su uso es obligatorio.

INC.15: Mecanismos de accionamiento de válvulas

Se debe mantener el sistema de accionamiento original correspondiente al motor.

INC.16: Se permite fijar los tequies hidráulicos.

INC.17: RESORTES DE VALVULAS

Resortes libres en dureza y diseño.

ARTÍCULO 22: RELACIÓN DE COMPRESIÓN.

INC.1: La relación de compresión como máximo debe ser **11:1**, incluyendo la empaquetadura de culata. Para aumentar la relación de compresión se puede cepillar el Block o la Culata mas no agregar material en la cámara de combustión.

ARTÍCULO 23: EJE DE LEVAS.

INC.1: El eje de levas debe ser estándar (sin alteraciones ni maquinados) y original del modelo de motor. Este se mide en el leva y la alzada no puede ser superior a 10mm con una tolerancia de un 1%.

INC. 2: Se permite usar mecanismos de corrección de avance de árbol de levas.

CAPÍTULO 7: SISTEMAS DE ADMISIÓN Y ESCAPE.

ARTÍCULO 24: Sistema de Admisión

INC.1: Debe ser en su totalidad el original correspondiente al motor,

INC.2: El Cuerpo de acelerador o Throttle Body, debe ser original del modelo de motor. El diámetro estándar del cuerpo de aceleración, medido a la altura del eje de la mariposa será el original, con un rango de tolerancia de 1mm. El diámetro de este deberá ser declarado en la Ficha de Homologación, y no podrá ser alterado o maquinado. Se permite pulir.

INC.3: El múltiple o colector de admisión debe corresponder al tipo de motor. NO se permite el uso de múltiples especiales de aftermarket, especiales de competición **o hechizos.**

INC.4: Se permite pulir en su totalidad el múltiple y hermanar con los conductos de la culata,

INC.5: Se permite toma de aire o inducción forzada de aspiración natural. Libre en ubicación y diseño. Plenum permitido. Componentes de fibra de carbono prohibidos.

ARTÍCULO 25: SISTEMA DE ESCAPE.

INC.1: A todos los vehículos se les permite reemplazar el múltiple y tubo de escape original por otro de libre diseño, dimensiones y materiales, éste no debe sobresalir fuera de la carrocería más de 10cms.

INC.2: No se permiten múltiples de escape que posean materiales cerámicos en su interior o exterior.

INC.3: Se permite la instalación del escape sin resonador.

INC.4: Se permitirá montar elementos térmicos en toda la línea, con la única función de efectuar protección térmica.

ARTÍCULO 26: SISTEMA DE INYECCIÓN ELECTRÓNICA.

INC.1: La electrónica en su generalidad (ECU, sensores, actuadores, cableados y conectores) deberá corresponder al motor, el cual en su totalidad **debe ser el original y** no se permite ninguna modificación.

INC.2: No se permite desconectar sensores ni intervenir los circuitos o cableados con elementos electrónicos (potenciómetros, resistencias, emuladores APEX-i, etc.).

INC.3: Se prohíbe el cambio de CHIP de EPROM y/o reprogramación o cambio de la ECU.

INC.4: Se permite eliminar o cambiar el filtro de aire e incorporar toma de aire dentro o fuera del vano del motor.

INC.5: No se permite ningún elemento externo o diferente a los originales del modelo, en los sistemas de inyección electrónica (MSD, DIGITAL, APEX-i, potenciómetros, etc.) **INC. 6:**

INC.6: El Cuerpo de acelerador o Throttle Body, debe ser original del modelo de motor. El diámetro estándar del cuerpo de aceleración, medido a la altura del eje de la mariposa será el original, con un rango de tolerancia de 1mm. El diámetro de este deberá ser declarado en la Ficha de Homologación, y no podrá ser alterado o maquinado, pudiendo ser solamente pulido.

INC.7: El múltiple o colector de admisión debe corresponder al tipo de motor. **NO** se permite el uso de múltiples especiales de aftermarket o especiales de competición.

INC.8: Se permite pulir en su totalidad el múltiple y hermanar con los conductos de la culata, sin embargo, no se pueden agrandar sus conductos ni variar su forma original.

INC.9: Se permite toma de aire o inducción forzada de aspiración natural. Libre en ubicación y diseño. Plenum permitido. Componentes de fibra de carbono prohibidos.

INC.10: Se permite eliminar el Canister, EGR y/o sistema de recirculación de gases de escape.

INC.11: No se considera fuera de reglamento fallas comunes, esto es actuadores y/o sensores averiados o con mal funcionamiento.

INC.12: Todos los vehículos tienen la obligación de someterse al proceso de sellado de sistema de inyección en el taller especializado que indique el Revisor Técnico de la GT1600. El no cumplimiento de este proceso impedirá al vehículo sumarse a las competencias.

CAPÍTULO 8: SISTEMA DE ENFRIAMIENTO.

ARTÍCULO 27: RADIADOR.

INC.1: El radiador y mangueras libres en forma y material.

INC.2: Termostato y termo contactos libres.

CAPÍTULO 9: SISTEMA ELÉCTRICO.

ARTÍCULO 28: CIRCUITO ELÉCTRICO.

INC.1: El sistema de cableado de la instalación eléctrica debe ser de cables nuevos, y preferentemente deben estar canalizados dentro de un espagueti.

INC.2: En el habitáculo y al alcance del piloto deberá existir una llave de corte general de corriente de batería, al alcance del piloto con el cinturón puesto y ajustado.

INC.3: Se deberá incorporar una llave corta corriente en el exterior del vehículo, en el torpedo frente al parabrisas, debidamente señalizada y de fácil acceso.

ARTÍCULO 29: BATERÍA.

INC.1: La Batería en el caso en que este ubicada dentro del habitáculo del piloto deberá tener como mínimo 4 pernos de sujeción de 8 mm. de diámetro mínimo, fija al piso del vehículo con un sistema de pletina(s) de seguridad bajo el piso del auto, el sistema debe ser armado sin soldaduras. Se deberá instalar una tapa anti-chispas en sus conectores eléctricos.

Idealmente se deberá instalar la batería dentro de una caja hermética que impida el contacto eléctrico y el derrame de ácido en caso de accidentes.

INC.2: Para las baterías instaladas en el habitáculo del piloto se sugiere usar baterías de Gel.

ARTÍCULO 30: ALTERNADOR.

INC.1: Se permite la eliminación del alternador y sus accesorios en todos los vehículos de la categoría.

ARTÍCULO 31: DISTRIBUIDOR, BOBINA Y ENCENDIDO.

INC.1: El sistema distribuidor de chispa deberá corresponder al motor.

INC.2: El tipo de bobina, su enfriamiento y origen son de libre elección.

INC.3: Se prohíbe el uso de sistemas de encendido digital y/o multichispa tipo MSD.

INC.4: El distribuidor es libre en cuanto a configuración de contrapesos y mecanismos de avance.

INC.5: Solamente se permiten bobinas múltiples (tipo lápiz o directas sobre las bujías) a los motores que originalmente las traigan.

INC.6: Bujías libres en marca, modelo, material y número de electrodos

INC.7: Cables de bujías libres.

CAPÍTULO 10: SISTEMA DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE.

ARTÍCULO 32: TANQUE DE COMBUSTIBLE.

INC.1: Se permite reemplazar el tanque de combustible original por otro de menor tamaño de fabricación para competición.

INC.2: Los estanques de combustible deben ser de fabricación original del modelo del vehículo conservando su posición y ubicación, se permite adaptar estanques de otro modelo o de fabricación especial para competición con su correspondiente identificación visible. A partir del 1 de enero del año 2021 solo se permitirá ubicar estanques de fabricación especial para competición al interior del portamaletas entre las torres de los amortiguadores traseros.

Para los estanques de competición instalados en la parte trasera del vehículo, debe existir obligatoriamente una pared de cortafuego hermética entre el habitáculo del estanque y el piloto, el cortafuego debe ser construido en lámina metálica soldada o apernada y sellada interiormente a la carrocería.

ARTÍCULO 33: BOMBA DE COMBUSTIBLE.

INC.1: Libre en marca, número y tipo.

INC.2: Regulador de presión libre

ARTÍCULO 34: COMBUSTIBLE.

INC.1: Sólo se permite el uso de Gasolina (bencina) normal de venta en el mercado nacional, de 93, 95, y 97 octanos.

INC.2: No se permite el uso de aditivos aumentadores de octanaje o mezclas químicas.

CAPÍTULO 11: FRENOS.

ARTICULO 35: FRENOS

INC.1: Se permite el uso de Discos de frenos traseros a los autos que no cuenten con ellos, estos deben ser de modelos de la marca del auto que cumplan con este reglamento.

INC. 2: Solamente se pueden utilizar pastillas, balatas, calipers, pistones, discos y tambores de comercialización masiva en el mercado nacional y que correspondan al vehículo en su periodo de fabricación.

INC.3: No se permite el uso de dispositivos electrónicos como ABS, EBD y BAS. Aquellos vehículos que traigan estos dispositivos de fábrica deberán eliminarnos por completo.

INC.4: Se permite perforar y ranurar los discos de frenos

INC.5: No se permite el uso de piezas de materiales compuestos o especiales.

INC.6: El uso del servo freno es optativo.

INC.7: Se permite el uso de canalizadores de refrigeración de frenos (ductos).

INC.8: Se permite el cambio la bomba de freno por otra de libre diseño y tamaño.

INC.9: Se permite instalar una válvula reguladora de freno adicional, libre en tamaño, diseño y ubicación.

INC.10: Se permite el reemplazo de las líneas originales de freno.

CAPITULO 12: SEGURIDAD – REGLAMENTO DE SEGURIDAD FADECH

CAPITULO 13: DE LA REVISION TECNICA REGLAMENTARIA

ARTICULO 36: DE LA REVISION TECNICA REGLAMENTARIA

INC.1: La categoría se registrará por el Encargado de Destapes del CAD Quilpué, quien determinará los sistemas y partes que se someterán a revisión en cada fecha.

INC.2: Se revisará reglamentariamente a cualquier auto. La revisión no tiene encargado si no es el Colegio de Comisarios y el Director de la Prueba, quienes determinarán la Revisión.