



REGLAMENTO TÉCNICO 2010 CATEGORIA GRAN TURISMO 1600 (GT 1600) DISPOSICIONES GENERALES

PRINCIPIOS

GRAN TURISMO 1600, es una categoría de Elite, para vehículos multimarca, que se basa en seis principios Básicos:

1. Cultivar y disfrutar del arte de la conducción deportiva
2. Desarrollar y aprender de la mecánica de competición
3. Fortalecer la camaradería entre su elite de integrantes
4. Mantener un buen parque de automóviles a través de reglamentaciones de costos contenidos
5. Generar, a través de la enseñanza, una recirculación de nuevos pilotos
6. Difundir y proyectar el Automovilismo de la V Región hacia el país.

GRAN TURISMO 1600, será gerenciada por el DIRECTORIO del CLUB GT, cuya gestión y duración se regirá de acuerdo a los estatutos del mismo. A modo de información este estará integrado por los siguientes cargos:

- PRESIDENTE
- SECRETARIO
- TESORERO
- DIRECTOR TECNICO
- DIRECTOR DE COMUNICACIONES
- DIRECTOR DE LOGISTICA

GRAN TURISMO 1600, se rige por los reglamentos de Campeonato y Seguridad del CAD QUILPUE y por ende de FADECH.

CASOS DISCIPLINARIOS ESPECIALES

La GT 1600, dispondrá para casos especiales y que lo ameriten, de una COMISION EXTRAORDINARIA DE DISCIPLINA, integrada por dos miembros del CLUB GT, la cual tendrá la misión de hacer los peritajes pertinentes y aplicar sanciones internas adicionales a quienes hayan infringido los reglamentos técnicos y deportivos en casos como los siguientes:



- CHOQUES CON CLARAS MALA INTENCION Y PRUEBAS IRREFUTABLES
- DESCALIFICACIONES REPETIDAS Y FALRAS AL REGLAMENTO TECNICO
- FALTAS AL ESPIRITU DEPORTIVO Y DE CAMARADERIA
- FALTAS REPETIDAS A LOS COMPROMISOS CONTRAIDOS CON LA CATEGORIA
- DIFAMACION DE INTEGRANTES DE LA CATEGORIA
- SABOTAJE DE VEHICULOS
- ACTOS DE COLUSION DURANTE UNA CARRERA

Las sanciones aplicadas de acuerdo al caso podrán ser las siguientes:

- PAGO DE GASTOS DE REPARACION DE VEHICULO (S) AFECTADOS POR CHOQUES
- LARGADA AL FINAL DE LA GRILLA
- INCORPORACION DE LASTRE ADICIONAL HASTA 40 KGS.
- SUSPENSIÓN DE 1 A 3 FECHAS (PREVIA AUTORIZACION DEL CAD QUILPUÉ)
- EXPULSION DEFINITIVA DE LA GT 1600
- SUSPENSIÓN TEMPORAL O EXPULSION DEFINITIVA DEL CLUB GT

ACERCA DEL REGLAMENTO TECNICO

El presente reglamento será interpretado en forma absolutamente restrictiva, es decir, solo se permite lo que esta explícitamente autorizado. Si se considera que alguna parte del reglamento admite una segunda interpretación se deberá efectuar la consulta por escrito a la comisión técnica de la **GT1600**, a fin de aclarar el tema.

La única interpretación que se considerara correcta es la de la Comisión Técnica de la **GT1600** que contará para este efecto con el apoyo de todos los integrantes de la categoría correspondiente.

COMISION TECNICA

Con el propósito de exigir y regular el cumplimiento y perfeccionamiento del presente reglamento, la GT 1600 dispondrá de una comisión Técnica integrada por un Director Técnico y dos Consultores, todos miembros de la categoría NO relacionados deportivamente entre sí.



Esta Comisión tendrá autoridad absoluta en las siguientes labores y responsabilidades específicas:

- HOMOLOGACION PARA LA ADMISION DE NUEVOS AUTOMOVILES A LA CATEGORIA
- CREACION Y REGISTRO DE FICHAS TECNICAS DE HOMOLOGACION DE CADA VEHICULO EN COMPETENCIA
- LIMITACION DE RENDIMIENTO DE AUTOS SOBREPOTNCIADOS QUE ATENTEN A LA COMPETENCIA DE LA CATEGORIA
- ASESORIA PARA LA RECADCION DE REGLAMENTOS Y ANEXOS TECNICOS
- ORGANIZACIÓN DE LAS REVISIONES EXPOST Y DE SEGURIDAD

COMUNICACIONES OFICIALES

Toda solicitud, aclaración o consulta deberá ser hecha por escrito o vía e-mail a la dirección directorio@gt1600.cl o a través de la página www.gt1600.cl en su sección contacto. Cualquier comunicación que no sea efectuada por los anteriores medios no será considerada ni analizada en forma oficial.

INGRESO A LA GT 1600

La GT1600 es una categoría de ingreso regulado, donde sus postulantes deberán estar dispuestos a cumplir tanto con un proceso de selección, como con los Reglamentos Técnicos y Deportivos, así como demostrar una trayectoria automovilística intachable. "SOLO PUEDEN INGRESAR A LA CATEGORIA GT 1600 COMO PILOTOS, QUIENES SEAN SOCIOS VIGENTES DEL CLUB GT" , por lo cual se deberá tramitar en primer lugar el ingreso al CLUB GT.

Para ingresar a la GT1600 se debe enviar por e-mail, una carta formal dirigida al DIRECTORIO DE LA CATEGORIA GRAN TURISMO 1600, donde el postulante deberá presentarse, detallar su trayectoria deportiva, y justificar "in-extenso" sus motivaciones para integrar la categoría. Esta carta deberá estar firmada además por tres (3) pilotos fundadores quienes en ese acto apadrinarán al nuevo postulante.



Esta misiva será analizada y posteriormente respondida por el mismo medio y con la misma formalidad en un plazo de 5 días hábiles, comunicando la aceptación o no aceptación de la solicitud de ingreso.

Si el postulante es aceptado, es imperativo proseguir con el siguiente procedimiento de calificación:

1. Todo piloto o equipo deberá presentar 10 días antes de una fecha, los siguientes documentos en una carpeta archivador plastificada:
 - FOTOCOPIA DE LICENCIA FADECH VIGENTE
 - FOTOCOPIA DE SEGURO PERSONAL CONTRA ACCIDENTES VIGENTE
 - FOTOCOPIA DE CREDENCIAL DE ISAPRE O FONASA VIGENTE
 - FICHA TECNICA DEL VEHICULO A HOMOLOGAR
2. La ficha será revisada por la Comisión Técnica de la GT1600 pudiendo ser aprobada o rechazada.
3. Si la Ficha de Homologación es aprobada se revisará físicamente el vehículo en una fecha de común acuerdo
4. La revisión puede aprobar, aprobar con reparos o rechazar el vehículo
5. El piloto con su vehículo aprobado deberá realizar un test de suficiencia teórico, dónde se le harán preguntas relativas a temas de seguridad, conducción y reglamentarios. Este test puede ser aprobado o rechazado, pudiendo realizarse solamente en una segunda oportunidad. Este Test se aplica a todos los postulantes, con o sin experiencia.
6. Aquellos pilotos que no hayan participado en un mínimo de 2 competencias en la Villa Olímpica, y que aprueban el test teórico, deberán realizar un test de suficiencia conductiva, el cual será evaluado por una comisión de 2 pilotos. Este podrá ser aprobado o rechazado, pudiendo repetirse solamente en una segunda oportunidad.
7. Los pilotos con su vehículo Homologado y sus dos test aprobados deberán obligatoriamente entregar el día de su debut, una carta firmada donde declaren conocer y respetar el reglamento vigente de la GT1600, además de su ACTA DE PESAJE y su PADRON DE EQUIPO GT1600, documentos presentes en este sitio web.
8. Solo quienes cumplan con todos estos requisitos podrán engrillar en las competencias de la GT1600.



El objetivo de este procedimiento es mantener un parque de pilotos de buen nivel y así mantener la seguridad en pista y evitar descalificaciones posteriormente por desconocimientos de los reglamentos vigentes.

CAPÍTULO 1: INFORMACIÓN GENERAL.

ARTÍCULO 1: VIGENCIA.

Vigencia desde el 1 de Enero del 2010 hasta el 31 de Diciembre del 2011.

ARTÍCULO 2: AUTOMÓVILES PERMITIDOS.

INC. 1: Para los PILOTOS Y EQUIPOS que se incorporen a partir del 1 de Enero de 2.010, solamente se le permitirá la participación con autos con carrocerías Sedan, Hachback y Cupe de 1990 en adelante, que no hayan sido preparados o participado en otras categorías de Chile o el extranjero, a excepción de la TC1600 de Quilpué (se considera evolución de esta categoría) y cuyo chasis corresponda a un vehículo con una cilindrada original igual o inferior a 1.600 centímetros cúbicos y que posean exclusivamente sistema de Inyección electrónica monopunto o multipunto.

INC. 2: Se prohíbe la participación de modelos equipados con TURBO, LEVA o DISTRIBUCIÓN VARIABLE, INYECCIÓN DIRECTA, CONTROL DE TRACCIÓN y/o ESTABILIDAD, DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE, ABS, TRANSMISIÓN SECUENCIAL y/o DE MAS DE 5 MARCHAS Y TAMBIÉN LOS MODELOS DE TRACCIÓN INTEGRAL.

INC.3: Se permite solo la participación de modelos de serie para venta a público nacional, no ediciones especiales, con aditamentos deportivos o de performance de fábrica, especiales deportivas o de fabricación limitada como por ej.-. Toyota MR2, Palio R, Renault Clío F1, RSi, RTi, Peugeot 205 y 106 Rally, Citroen Saxo y Xsara Mod. VTS, Citroen AX Sport, Opel Corsa y Astra versiones GSI, Nissan Sentra SE-R, Swift GTI, Honda CRX, Civic Vti, entre otros. La cantidad mínima de modelos vendidos en Chile será de 200 unidades importadas por el representante oficial.

ARTÍCULO 3: PESO MÍNIMO.

INC.1: Los automóviles que compitan deben respetar la siguiente tabla de peso mínimo de acuerdo a las características del motor que utilicen.

Solo se permiten automóviles (chasis) que su cilindrada original esté comprendida entre los 1.240 y los 1650 cc.

INC. 2: El peso que el vehículo homologue en su Primera carrera será el definitivo para todo el campeonato restante y a este se le adicionaran los pesos/rendimiento que se



especifican en el Artículo 4, para estos efectos se completará un ACTA DE PESAJE que registrará como referencia para todo el campeonato, sin la cual el vehículo NO podrá engrillar.

INC. 3: Todo vehículo en competencia deberá cumplir con el peso mínimo reglamentario que le corresponda según la siguiente tabla, y NO se le permitirá engrillar si este es inferior.

INC. 4: La cilindrada que se considera para el cálculo del peso es la real del vehículo en competencia (no la original) considerando las rectificaciones de sobre-medida. Este peso corresponde al del vehículo con el piloto en su interior.

TABLA DE PESOS MINIMOS PERMITIDOS CON PILOTO Y CASCO (PROMEDIO NACIONAL CONSIDERADO: 80 KGS.)

Cilindrada	4 Válvulas	3 Válvulas	2 Válvulas
1240 a 1300	780	740	710
1301 a 1350	795	865	725
1351 a 1450	860	820	775
1451 a 1550	915	870	820
1551 a 1650	975	925	875

ARTÍCULO 4: PESO POR RENDIMIENTO.

INC. 1: Los autos participantes cargarán peso por rendimiento de acuerdo a un sistema de ranking de las 2 (DOS) últimas fechas que posee la categoría según la tabla anterior, descargándose de acuerdo al mismo sistema de ranking. El tope de kilos a cargar será de 60Kg. para todos los Vehículos de la categoría.

El peso por rendimiento a cargar es “lastre visible y pasable individualmente”, y se sumará al peso que el vehículo homologue en su Primera carrera del Campeonato:

Vehículos Inyección y/o 16 Válvulas Vehículos Carburados 8 Válvulas

LUGAR PESO

1er Lugar = carga 30 Kg.

2do Lugar = carga 20 Kg.

3er Lugar = carga 10 Kg.



INC. 2: Este peso será medido una vez finalizada la prueba (clasificación o carrera). **Queda prohibido detenerse en pits y/o bajarse del auto antes de pesarse.**

La Comisión Técnica de la GT1600 será la única autorizada para regular el rendimiento del vehículo cuya performance atente contra la competitividad de la categoría, mediante la adición de peso adicional.

CAPÍTULO 2: CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL AUTOMÓVIL

ARTÍCULO 5: CARROCERÍA Y CHASIS.

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

INC. 2: Se permite reforzar la carrocería mediante el adosado de planchas de acero soldadas a la jaula de seguridad.

INC. 3: Se permite reemplazar el material del capot, tapabarros delanteros, tapa de portamaletas y puertas por fibra de vidrio, a excepción de la puerta del piloto, la cual debe mantenerse con su material original. Se deben conservar con exactitud las formas originales de las piezas reemplazadas.

INC.4: No se permite utilizar carlinga integral.

INC. 5: Se permite la modificación necesaria en el alojamiento de la rueda de auxilio, para la colocación de soportes o refuerzos de los elementos de suspensión trasera, o elementos aerodinámicos. Se permite en esa área poner piso plano.

ARTÍCULO 6: 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: Se permite modificar libremente toda la zona comprendida desde la línea horizontal proyectada por los ejes de las ruedas delanteras y traseras hacia abajo, con el fin de beneficio aerodinámico (faldones y spoilers).

INC. 5: Se permite reemplazar los vidrios laterales y luneta trasera por policarbonato, se permite instalarlos por fuera de los marcos de las ventanillas originales, también se permite perforarlos para permitir entradas de aire.



INC. 6: Se permite mantener, eliminar o cambiar el sistema de limpiaparabrisas y lava parabrisas, con la salvedad que su uso es obligatorio para las carreras con pista húmeda.

INC. 7: El capó del auto debe contar como mínimo con 2 seguros exteriores metálicos o de goma, para prevenir su apertura en marcha.

INC. 8: Se permite perforar el capo para instalar una toma dinámica de aire de libre diseño y material, a condición de que no deba sobrepasar la altura del techo del vehículo.

INC. 9: El alerón trasero, no debe sobrepasar el ancho del portamaletas y la altura del techo del vehículo. Solamente los automóviles Hatchback podrán sobrepasar 12 centímetros del techo.

INC. 10: El uso de dos (2) espejos retrovisores laterales exteriores y uno en el interior es obligatorio. (se sugiere espejo interior curvo o panorámico).

INC.11: Es obligatorio incorporar al menos DOS (2) de los siguientes componentes estético-deportivos de carrocería:

- ALERON
- SPOILER DELANTERO
- FALDONES LATERALES COMPLETOS
- SPOILER TRASERO DIFERENTE

INC. 12: La Comisión Técnica se reserva el derecho de exigir que todos los autos posean una presentación acorde al estándar de la categoría, reservándose el derecho de admisión de vehículos mal presentados, chocados o sin pintar.

ARTÍCULO 7: LUCES DE FRENO.

INC. 1: Se debe utilizar como mínimo dos (2) luces de freno, ésta debe estar instalada dentro de la carrocería claramente visible a través del vidrio trasero.

INC. 2: Opcionalmente se permite mantener o eliminar el encendido de las luces de freno originales.

INC. 3: Para las carreras con pista húmeda será obligatorio el uso de una (1) luz trasera de posición encendida permanentemente.

ARTÍCULO 8: INTERIOR DE CARROCERÍA.

INC. 1: Se permite cortar y/o perforar la carrocería interior con fines únicamente de alivianamiento, excluyéndose el reemplazo del piso y 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: Se permite cubrir con lámina de aluminio u otro material el interior de las puertas.

INC. 5: El sistema de calefacción, la bocina, luces y todos sus comandos eléctricos originales se pueden eliminar.

INC. 6: Todos los asientos originales, deben eliminarse. El uso de BUTACAS DE UNA PIEZA es obligatorio, se podrá desplazar la butaca hacia atrás. Estas deberán estar forradas o recubiertas con tela anti-deslizante.

INC. 7: Con el fin de bajar y acercar el volante al piloto, la columna de dirección podrá modificarse con articulaciones de cruceta.

INC. 8: Se permite cambiar de lugar la palanca de cambios.

INC. 9: Se permite reemplazar el volante de dirección por uno de libre diseño e incorporar un sistema "saca volante".

INC. 10: Se permite mantener o eliminar el sistema de freno de mano.

INC. 11: Pedalera Libre

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 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 torpeda directamente a continuación del parabrisas, en el costado derecho o izquierdo del automóvil. Debidamente señalado y de fácil acceso

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 serán libres en modelo y marca, con la condición que no se permiten los de tipo regulable exteriormente. Se prohíbe el uso de cualquier tipo de amortiguador con sistemas que permitan modificar el rendimiento del mismo (dureza, bote, rebote, presión, tipo de líquido) sin desmontarlo del vehículo.



INC. 4: Los espirales son libres en modelo y marca. No se permiten los COIL OVER regulables.

INC. 5: Se permite modificar los anclajes originales de los amortiguadores. Entiéndase por esto cambiar los extremos “puntas” a “ojo” o viceversa.

INC. 6: Los anclajes de las bandejas delanteras y traseras se pueden reforzar pero NO variar su diseño y ubicación.

INC. 7: Para las suspensiones tipo Mc pherson, será libre el tipo de elemento amortiguador (cartucho) a condición de respetar el Inciso 3. Se prohíbe cambiar cualquiera de las dimensiones originales (largos, distancias, etc.) del porta-cartucho, además se prohíbe el uso de cazoleta regulable tipo tuerca.

INC.8: Como medida de seguridad, se permitirá incorporar tirantes delanteros para mantener o regular el Caster.

INC.9: No se permite el reemplazo de bujes por cuerpos rotulares en ninguna parte del chasis, carrocería o suspensión.

INC.9: Para los vehículos con puente rígido se permite doblarlo para alinear el camber de las ruedas

ARTÍCULO 11: LLANTAS.

INC. 1: Las llantas deben ser aro 13”, 14” o 15” de diámetro, con un máximo de 6 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. siempre y cuando se reemplacen los pernos originales por prisioneros y tuercas (grado SAE 8 mínimo).

ARTÍCULO 12: NEUMÁTICOS.

INC.1: Los neumáticos deben tener como máximo 205mm. de ancho y como mínimo 50 de perfil (hombro), además deben cumplir como mínimo con la serie de Velocidad “T” para 190 Km/h. (Se permiten solamente aros 13, 14 o 15.)

Todos deben ser de gran serie y venta en el mercado nacional. Se prohíbe el uso de neumáticos de competición (Slick).



CAPÍTULO 4: MOTOR Y TRANSMISIÓN.

ARTÍCULO 13: CONJUNTO DE PLANTA MOTRIZ.

INC. 1: Debe respetarse en su totalidad el conjunto interno original de la planta motriz a utilizar (block, cigüeñal, bielas, pistones, anillos, culata) quedando absolutamente prohibido el intercambio de piezas y partes con otros motores de igual o distinta cilindrada, salvo las modificaciones permitidas por el presente reglamento.

INC. 2: Se permite reemplazar los soportes de motor y caja de cambios originales por nuevos soportes fijos de libre diseño y material, esto sin variar su posición y anclajes originales del chasis (motor y caja de cambios).

INC. 3: Se permite el cambio de motor original del chasis por otro de distinta cilindrada con la condición de conservar la misma marca o familia del motor del vehículo y provenir de un modelo de producción masiva y de venta en el mercado nacional. En el caso de cambiar el original por uno de mayor cilindrada, se deberá regir por el peso mínimo de la nueva cilindrada. En el caso de cambiar el original por uno de menor cilindrada se deberá regir por el peso de la cilindrada del que le corresponda de acuerdo a la tabla de pesos.

INC. 4: El cambio de motor original por otro de otra marca, solo se permitirá en el caso de motores exteriormente idénticos y compatibles, producidos por fábricas relacionadas, ejemplo: Peugeot-Citroen, Daewoo-GM, Proton-Mitsubishi, etc.

INC. 5: Se prohíbe la participación de motores equipados con sistema Distribución Variable, Inyección Directa (JTS) y sobrealimentación.

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

INC. 7: Todo elemento del conjunto interno del motor, sea este parte, repuesto o accesorio no provisto por la fábrica constructora, debe ser idéntico al original y construido en gran serie para venta masiva en Chile.

ARTÍCULO 14: CILINDRADA.

INC. 1: La cilindrada efectiva del motor no puede superar los 1650cc. ni ser inferior a 1.240cc.

INC. 2: En el caso de las rectificaciones a la última medida la cilindrada (medidas Standard de fabricantes) no debe exceder los 1650cc efectivos.

ARTÍCULO 15: PISTONES.

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



INC. 2: Se les permite perforar los pistones para mejorar la lubricación.

INC. 3: Anillos: Cualquier marca de gran serie. Posición, cantidad, espesor y medida: original.

ARTICULO 16: CONJUNTO CIGÜEÑAL Y BIELAS

INC. 1: Originales de la marca y modelo del motor. Características, medidas de superficies friccionantes originales de acuerdo a ficha técnica del motor.

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

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

INC. 4: Damper y poleas libres

INC. 5: Se permite alivianar el volante de inercia

ARTÍCULO 17: CAJA DE VELOCIDADES.

INC. 1: Se permite el reemplazo de la caja de velocidades, por otra de la misma marca y provenientes de vehículos similares de producción masiva de venta Nacional, sin intervención alguna en sus marchas, sincronización o relación final, debiendo declararse en la Ficha de Homologación su procedencia y relaciones, todo esto, a condición de conservar su estructura (carcasa), soportes y anclajes originales del chasis.

INC. 2: El nuevo conjunto caja de cambios-diferencial, al igual que la original 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.

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

INC. 3.: Prensa de embrague: original del modelo, se permite alivianar y reforzar.



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: Sistema de ventilación de cárter, es obligatorio el uso de recipiente conectado a la(s) mangueras de ventilación de carter.

CAPÍTULO 6: CULATA.

ARTÍCULO 21: CULATA.

INC. 1: Se permite modificar la forma y tamaño de los conductos para hermanar el múltiple de admisión con la culata.

INC. 2: Se permite rebajar los vástagos de las válvulas.

INC. 3: Se permite pulir completamente los conductos de admisión y escape sin alterar los diámetros originales.

INC. 4: Válvulas Standard del modelo de motor, ángulos de válvulas y sus asientos son libres. Las guías de válvulas son libres en su largo y material.

INC. 5: No se permiten válvulas rellenas con sodio

INC. 6: La empaquetadura (culata-block) es libre en su tipo, material y espesor. Su uso es obligatorio. Se permite poner más de una empaquetadura para igualar la relación de compresión a la reglamentaría. (10,4 : 1)

INC. 7: Los balancines, tasas, platillos y mecanismos de accionamiento de las válvulas Originales del modelo del motor.

ARTÍCULO 22: RESORTES DE VÁLVULAS

INC.1: Libres.



ARTÍCULO 23: RELACIÓN DE COMPRESIÓN.

INC.1: Para todos los vehículos, la relación de compresión como máximo debe ser **10,4:1** medida con fluido ATF o líquido de frenos DOT3, incluyendo la empaquetadura de culata. Para estos efectos se puede cepillar el Block o la Culata.

ARTÍCULO 24: EJE DE LEVAS.

INC. 1: El eje de levas debe ser estándar (sin alteraciones ni maquinados) y original del modelo de motor, considerando una alzada máxima de 10.1mm (+ o - 0.1%) y cruce original, pudiendo intercambiarse árboles de levas estándar de entre vehículos de la misma marca. En caso de existir varios modelos de árbol de leva para un mismo motor, se deberá declarar en la FICHA DE HOMOLOGACION GT 1600, la procedencia, cruce y alzada.

INC. 2: Se permite usar corrector de avance de árbol de levas.

INC. 3: Se permite reemplazar tequies hidráulicos por mecánicos-

CAPÍTULO 7: SISTEMAS DE ADMISIÓN Y ESCAPE.

ARTÍCULO 24.1: CARBURADOR.

INC. 1: Se permite a los motores de 8 válvulas provenientes de la TC1600 con ficha de homologación presentada el 2009, mantener o reemplazar el carburador original por un (1) carburador de dos gargantas 40/40 mm. (+ - 1%) como máximo, medido a la altura del eje de la mariposa.

INC. 2: Se permite eliminar el filtro de aire, sus accesorios y reemplazarlos por otros de libre elección.

ARTÍCULO 24.2: CAMBIO DE INYECCIÓN A CARBURADOR.

INC.1: NO se permite el cambio de inyección electrónica a carburador a ningún vehículo.

ARTÍCULO 24.3: MULTIPLE DE ADMISION.

INC 1: Múltiple de admisión original del modelo, solamente adaptado para un nuevo carburador (cuando corresponda). Esto rige para monovalvulares y multivalvulares.



INC.2: Se permite pulir en su totalidad el múltiple, y hermanar los conductos del múltiple, sin embargo, no se puede reemplazar el múltiple de admisión por otro que no sea el original del motor.

INC.3: Se podrá modificar la base del múltiple para instalar un carburador diferente al original.

ARTÍCULO 24.4: SISTEMA DE INYECCIÓN ELECTRÓNICA.

INC.1: No se permite ninguna modificación de los sistemas de Inyección Electrónica en todos sus componentes: ECU, sensores, actuadores, cableados y conductos.

INC.2: Se permite eliminar o cambiar el filtro de aire e incorporar toma de aire fuera del vano del motor.

INC.3: Se permite desconectar Sensores sin alterar los circuitos.

INC.4: Se prohíbe estrictamente el cambio de CHIP de EPROM y/o reprogramación de la ECU.

INC. 5: No se permite ningún elemento externo o diferente a los originales del modelo, en los sistemas de inyección electrónica

ARTÍCULO 25: SISTEMA DE ESCAPE.

INC. 1: A todos los vehículos de la categoría (inyectados y carburados 8, 12 y 16 válvulas) se les permite reemplazar el múltiple y tubo de escape original por otro de libre diseño y material, éste no debe sobresalir fuera de la carrocería más de 10cm.

INC. 2: Será obligatorio incorporar un resonador que permita emisiones de ruido de hasta 100 decibeles a 3.000 RPM a 3 metros de la salida del tubo de escape del vehículo. Esto se registrará en un acta que será obligatoria para competir.

CAPÍTULO 8: SISTEMA DE ENFRIAMIENTO.

ARTÍCULO 26: RADIADOR.

INC.1: El radiador es de modelo, marca y material libre.



CAPÍTULO 9: SISTEMA ELÉCTRICO.

ARTÍCULO 27: 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 espaguete.

INC. 2: En el puesto de conducción del habitáculo y al alcance del piloto deberá existir una llave de corte general de corriente de batería (deberá cortar el cable de masa de la

batería). Esto debe ser accionado por el piloto con el cinturón puesto y ajustado en condiciones de largar (será verificado por revisor técnico de turno del CADQ en cada fecha).

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

ARTÍCULO 28: BATERÍA.

INC.1: La batería deberá hallarse sólida pero acolchadamente sujeta a la carrocería mediante un perfil o marco con 2 o más tensores apernados con sus correspondientes tuercas o mariposas. La batería puede posicionarse en el compartimiento delantero original o en el habitáculo. La batería deberá tener sus bornes protegidos para evitar cortocircuitos y chispas en caso de contactos con partes metálicas durante eventuales choques o vuelcos.

INC.2: La batería al ir dentro del habitáculo deberá contar con una tapa o cubierta anti-chispa hermética, la cual debe llevar 4 tensores.

ARTÍCULO 29: ALTERNADOR.

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

ARTÍCULO 30: DISTRIBUIDOR, BOBINA Y ENCENDIDO.

INC.1: El tipo de bobina, su enfriamiento y origen son de libre elección.

INC.2: Se prohíbe el uso de sistemas de encendido tipo MSD.



INC.3: El distribuidor es libre en cuanto a marca, modelo y configuración de contrapesos y mecanismos de avance

INC 4: Solamente se permiten bobinas múltiples a los vehículos que originalmente las traigan, NO permitiéndose modificación alguna de este sistema.

INC. 5: Bujías libres en marca, modelo, material y número de electrodos

INC. 6: Cables de bujías permitidos hasta 10 mm de espesor

CAPÍTULO 10: SISTEMA DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE.

ARTÍCULO 31: TANQUE DE COMBUSTIBLE.

INC.1: Se permite reemplazar el tanque de combustible original por otro de menor tamaño. Si se cambia de su posición original este no debe revestir riesgo para el piloto, debiéndose utilizar un corta fuego para separar este del habitáculo del piloto.

ARTÍCULO 32: BOMBA DE COMBUSTIBLE.

INC.1: Libre en marca, número y tipo.

ARTÍCULO 33: CONDUCTOS DE COMBUSTIBLE.

INC. 1: Todos los conductos de combustible deberán ser flexibles, de cañería de cobre o del tipo confeccionado con goma reforzada con tela (tipo flexible). Se prohíbe el uso de conductos de plástico.

INC. 2: Los extremos de los conductos de combustible, deberán ser del sistema niples o abrazaderas con tornillo, los eventuales goteos de dichos extremos no deberán caer sobre conexiones eléctricas, ni sobre tubos de gases de escape u otras partes calientes.

ARTÍCULO 34: COMBUSTIBLE.

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

INC.2: Se prohíbe el uso de gasolina alterada.

INC.3: No se permite el uso de aditivos.



ARTICULO 35: FRENOS

INC .1: Se debe conservar íntegramente el sistema original de frenos del chasis.

INC. 2: Solamente se pueden utilizar pastillas y balatas de comercialización masiva en el mercado nacional y que correspondan al modelo del vehículo

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 componentes de materiales compuestos o especiales.

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

ARTICULO 36: SEGURIDAD Y REVISIONES.

INC. 1: Equipamiento de seguridad de acuerdo a las normas del CAD Quilpué

INC. 2: Revisiones de seguridad y técnicas de acuerdo a normativas del CAD Quilpué

INC.3: Sin un piloto sospecha de alguna preparación contra-reglamentaria de un vehículo, puede solicitar la verificación de esta en el recinto de destapes, previa caución de \$150.000, suma que deberá ser entregada al revisor técnico de turno y al momento del destape. Será devuelta solamente si la sospecha es confirmada. caso contrario será entregada , en su totalidad, al afectado.