



REGLAMENTO TÉCNICO 2011-2012 CATEGORIA GRAN TURISMO 1600 (GT 1600)

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 o directorio de la **GT1600**, a fin de aclarar el tema.

La única interpretación que se considerara correcta es la del Directorio o 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.

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.

CAPÍTULO 1: INFORMACIÓN GENERAL.

ARTÍCULO 1: VIGENCIA.

Vigencia desde el 1 de Enero del 2011 hasta el 31 de Diciembre del 2012.



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, Hatchback y Coupe de **1990** en adelante, que **no hayan sido preparados o participado en otras categorías** de Chile o el extranjero **cuyos reglamentos permitan preparaciones más abiertas,** (a excepción de los ex- TC1600 de Quilpué que ya se encuentren compitiendo en la GT1600) y cuyo chasis corresponda a un vehículo con una cilindrada original igual o inferior a 1.650 centímetros cúbicos y que posean exclusivamente sistema de Inyección electrónica monopunto o multipunto.

INC. 3: Se prohíbe la participación de modelos equipados con TURBO, ARBOL DE 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.4: Se permite solo la participación de modelos de **vehículos de turismo de gran serie,** venta y presencia masiva en el mercado nacional, **NO ediciones especiales, deportivas, con aditamentos deportivos o de performance de fábrica, especiales deportivas o de fabricación limitada** como por ej.-. Toyota MR2, Fiat serie "R", Renault Clío F1, RSi, RTi, Peugeot 205 y 106 Rally, Citroen Saxo, Xsara y C4 Mod. VTS o VTR, Citroen AX Sport, Opel Kadett, Corsa y Astra versiones GSI, Nissan Serie SE-R, Suzuki GTI, Honda CRX, Civic Vti, VAG GTi, entre otros. La cantidad mínima de modelos vendidos en Chile será de 200 unidades importadas por el representante oficial. Tampoco se permite la incorporación de plantas motrices o parte de ellas, provenientes de estos vehículos o en automóviles no permitidos.

INC.6: Todo vehículo diferente a los permitidos o con características diferentes a las expuestas, no podrá competir con la salvedad de ser **aceptado por la Comisión Técnica previa evaluación de un proyecto debidamente justificado, o con la excepción de ser expresamente invitado por la GT1600.**

INC.5 : Todos los vehículos en competencia deberán ser revisados y evaluados por la Comisión Técnica a comienzo de campeonato, pudiendo aprobar, rechazar o solicitar poner el vehículo en regla antes de presentarse a correr.

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 regirá 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

INC.5: Todo vehículo cuyo motor en estado original (ficha catálogo) tenga más de 115 (115 + 1) caballos de fuerza deberá adicionar 40 Kilos al peso que le corresponda en la tabla. El caballaje será expresado en la ficha de homologación y corroborado por la Comisión Técnica.

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.

INC.3: En caso de descalificación o cualquier tipo de castigo NO se descontarán los puntos del Ranking de pesos por rendimiento, por lo tanto no se descargarán lastres.

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 ni chasis o sub-chasis tubular o diferente al original del vehículo.

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.

INC.6: No se permiten los chasis de tubos, el chasis y sub-chasis debe ser original del vehículo



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 aunar capot, guardafangos y parachoques en una sola pieza desmontable, sin alterar la forma original de las piezas ni la estructura de chasis y subchasis del vehículo.

INC.9: 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. 10: 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. 11: El uso de dos (2) espejos retrovisores laterales exteriores y uno en el interior es obligatorio. (se sugiere espejo interior curvo o panorámico).

INC.12: 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. 13: Se permite el piso plano total o parcial bajo el chasis del vehículo. Material libre



INC. 14: 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 y altura de 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, 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. Se permiten los COIL OVER (espiral regulable) solamente sobre el Mcpherson original del vehículo.

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 correderas en la torre.

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

INC. 9: Se permite hacer “ojo chino” en los anclajes de las rótulas inferiores delanteras o en su defecto, utilizar un agregado de fierro debidamente fijado en extremos exteriores de las bandejas delanteras para variar el camber, todo esto sin modificar la bandeja original del vehículo.

INC.10: Se permite variar la altura y dimensión de las cazoletas

INC.11: No se permite el reemplazo de bujes por cuerpos rotulares en ninguna parte del chasis, carrocería o suspensión.

INC.12: Para los vehículos con puente rígido se permite modificarlo para alinear el camber de las ruedas traseras



INC.13: Se permite reemplazar la barra estabilizadora delantera por otra de mayor o menor diámetro, conservando los anclajes y número originales del modelo. Esta NO podrá ser regulable.

ARTÍCULO 11: LLANTAS.

INC. 1: Las llantas deben ser aro 13", 14" o 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. (+/- 1mm) 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 deben tener como máximo 215mm. de ancho y como mínimo 45 de perfil (hombro), en aros 13, 14 y 15 pulgadas.

INC.3: Los neumáticos deben cumplir como mínimo con la serie de Velocidad "T" para 190 Km/h. Todos deben ser de gran serie y venta en el mercado nacional. Se prohíbe el uso de neumáticos con diseño o compuestos de competición (Slick o semi slick).

INC.2 : Se permite el uso de diferente medida de neumáticos en los ejes delanteros y traseros.

CAPÍTULO 4: MOTOR Y TRANSMISIÓN.

ARTÍCULO 13: CONJUNTO DE PLANTA MOTRIZ.

INC. 1: Motor original del vehículo salvo las excepciones descritas más adelante,

INC. 2: Debe respetarse en su totalidad el conjunto interno original de la planta motriz a utilizar en cualquiera de sus variaciones(block, cigüeñal, bielas, pistones, anillos, culata) quedando absolutamente prohibido el intercambio de piezas y partes con otros motores de otra marca, salvo las modificaciones permitidas por el presente reglamento.

INC. 3: 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.4: Se permite el cambio de motor por otro de la misma familia e igual arquitectura (disposición, número de válvulas, soportes de chasis) en aquellos vehículos que por discontinuidad, no posean recambio de partes en el mercado nacional (comprobable).



INC.5: A los autos que posean motores con cilindradas inferiores a los 1600 c.c., se les permite rectificar a fin de aumentar su cilindrada en un máximo de 100 cc efectivos utilizando pistones originales de la marca que correspondan a un modelo similar de motor con cilindrada mayor (Ej. Fiat Palio 1.3 a Fiat Punto 1.4)

INC. 6: Para los casos de cambio de motor, el sistema de inyección deberá ser el original del nuevo (ECU, cableado, sensores y actuadores). Si es carburado deberá conservar la admisión del nuevo motor. El número de válvulas podrá ser igual o inferior, nunca superior.

INC. 7: Todo cambio de motor deberá ser informado a la Comisión Técnica, la cual se reserva el derecho de aceptarlo o rechazarlo.

INC. 8: Se prohíbe la participación de motores equipados con sistema Distribución y/o temporización Variable (Vtec, VVT, VVTi, CVT, etc) Inyección Directa (JTS) y sobrealimentación en cualquiera de sus variantes (turbo, compresor volumétrico, etc).

INC.9: Se prohíbe la participación de motores rotativos (Wankel).

INC.10: Todo elemento del conjunto interno del motor, sea esta 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 (repuestos alternativos).

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 de los cilindros, su nueva medida no deberá cubicar los 1650cc efectivos.

ARTÍCULO 15: PISTONES.

INC.1: Solo se permite el uso de pistones de fundición, de venta masiva que correspondan a la marca 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: La caja de cambios debe ser la original del vehículo, la cual deberá obligatoriamente 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.

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: Original del modelo de motor.

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

INC. 3: Se permite pulir completamente los conductos de admisión y escape sin alterar notablemente los diámetros originales, pudiendo agrandarse hasta 2mm (hasta 1 mm más como margen de error) de profundidad para hermanarse con los múltiples.

INC. 4: Válvulas Standard 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. Angulos 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.

INC.8: Se permite fijar los taquies hidráulicos, o reemplazarlos por tasas y chauchas.

INC.9: Se permite recortar las guías de válvulas

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 - 1%)** y cruce original, pudiendo intercambiarse árboles de levas estándar de calle entre vehículos de la misma familia que posean el mismo diseño mecánico de motor. 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 mecanismos de corrección de avance de árbol de levas.

INC. 3: No se considera fuera de reglamento árboles de levas que presenten desgastes mecánicos naturales, que **disminuyan** sus medidas de alzada.

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: ADMISION.

INC 1: Para vehículos carburados e inyectados, el múltiple o colector de admisión debe corresponder al tipo de motor en cualquiera de sus variaciones

INC.2: Tanto para vehículos inyectados como carburados, NO se permite el uso de múltiples especiales de aftermarket, especiales de competición o que equipen versiones de vehículos especiales y limitadas para alto rendimiento que utilicen el tipo de motor.

INC.3: 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.4: Para los vehículos inyectados, el cuerpo de aceleración debe ser original del tipo de motor, su diámetro no se puede alterar mediante maquinado u otro método. Esta medida debe ser declarada en la FICHA DE HOMOLOGACION.

INC.5: Para vehículos inyectados, el diámetro máximo estandar del cuerpo de aceleración, medido a la altura del eje de la mariposa será de 56 mm.. mas un rango de tolerancia por desgaste de 0,5 mm. Este deberá ser declarado en la Ficha de Homologación, y no podrá ser alterado o maquinado, pudiendo ser solamente pulido.



INC.6: Se permite toma de aire o inducción forzada de aspiración natural. Libre en material, ubicación y diseño

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 dentro o fuera del vano del motor.

INC.3: No permite desconectar Sensores o alterar los circuitos.

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

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

INC. 6: El sistema de inyección electrónica en su totalidad (ECU, sensores, actuadores, cableados y conectores) deberá corresponder al motor y por ende al vehículo. No se permite el intercambio de componentes electrónicos de sistemas de inyección o encendido con otros motores, aún estos sean de la misma familia.

INC. 8: Se permite eliminar el Canister, EGR y/o sistema de recirculación de gases de escape. Los gases de escape provenientes de la EGR, deben evacuarse hacia un depósito ventilado .

INC. 7 No se considera fuera de reglamento fallas comunes, esto es actuadores y/o sensores averiados o con mal funcionamiento .

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 sistema distribuidor de chispa deberá ser el original del motor del vehículo

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

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

INC. 7: 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.

INC.2: Regulador de presión libre

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) normal de venta en el mercado nacional, de 93, 95, y 97 octanos.



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

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

INC.4: Solamente se admite el uso de agentes limpiadores de inyectores siempre y cuando estos no aumenten el octanaje del combustible.

ARTICULO 35: FRENOS

INC .1: Se debe conservar íntegramente la configuración original de frenos del chasis (discos/tambores, discos/discos).

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. No se permiten calipers de más de 2 pistones o de mayores dimensiones a los originales.

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, pudiendo estas ser ejecutadas por entes calificados dispuestos por el CLUB GT.

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 \$250.000, 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.