

COMUNICADO OFICIAL

La Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo – FEDAK y la Comisión Nacional De Circuitos CNC, dando cumplimiento a lo establecido en el Art 3 del Reglamento General de Circuitos 2025 complementa el Reglamento Técnico 2025 con la inclusión de la Categoría Master +60 de acuerdo al siguiente reglamento:

➤ CATEGORIA MASTER +60

La condición para la categoría Master +60 es haber cumplido la edad mínima de 60 años en adelante.

Es aplicable a esta categoría el Reglamento General de Circuitos 2025 y en especial el ANEXO 1 DIRECTRICES DE SEGURIDAD PARA CIRCUITOS.

Motor:

Se permite el SWAP de motores de cualquier marca en cualquier carrocería, con una penalización de 20 kg; los motores en su versión original no deben superar los 130hp. Cada participante de esta categoría, previo a su registro e inscripción en la categoría deberá obtener el informe y revisión técnica de la Comisión Nacional de Circuitos a fin de verificar la inclusión y validación del vehículo para esta categoría.

- **Cilindrada:** El diámetro y la carrera del cilindro puede ser modificado para lograr una capacidad máxima de 130hp.
- **Pistones.-** Libre de marca y medida, no se permite el uso de pistones forjados de ningún tipo, no racing o de competición.
- **Block.-** Libre
- **Bielas.-** Stock de motor.
- **Cigüeñal.-** Stock de motor
- **Volante de Inercia.-** Libre.
- **Cabezote.-** Preparación Libre.
- **Válvulas.-** Originales del motor o alternas, se permite modificar asientos y ángulos.

Sistema de admisión:

Libre.

Aire de admisión:

No está permitido agregar al aire de admisión ningún elemento natural o químico, más que el que el motor pueda aspirar naturalmente del medio ambiente.

Quedan prohibidos los sistemas ITB, TURBO ALIMENTADOS, etc.

Sistema de escape:

Preparación libre. Deberá poseer una cámara de resonancia o atenuador de ruido en alguno de los segmentos del recorrido, sin superar 125 decibeles medidos a 4.500 rpm, medidos a una distancia de 50 centímetros y en un ángulo de 45 grados del punto de salida del escape. Deberá salir al lado opuesto de la tapa del combustible.

Sistema de lubricación:

Prohibido el uso de cárter seco. Se permite el uso de radiador de aceite. Es obligatorio usar un recuperador de aceite mínimo de 1 litro de capacidad, en el caso de no tener retorno al cárter. Se permite la modificación interna del carter de motor para mantener un nivel constante de suministro de aceite hacia la toma de la bomba.

Sistema de refrigeración:

Preparación libre, conservando el principio de funcionamiento y ubicación original del vehículo.

Sistema de inyección de combustible:

Se permite la utilización de computadoras de inyección programables, al igual que la reprogramación de la unidad de control original del vehículo.

Sistema eléctrico:

- **Batería:** Libre. En el caso de encontrarse la batería en el habitáculo, ésta deberá estar debidamente asegurada y aislada para evitar derrames, cortocircuitos o emanación de gases.
- **Switch Master:** Mecanismo para cortar la corriente y apagar el motor del vehículo. Cada vehículo deberá tener dos Switch Master y estarán instalados, el primero, al interior de la cabina accesible al piloto cuando este puesto el cinturón de seguridad; y, el segundo, de fácil acceso desde el exterior del vehículo, mismo que deberá estar ubicado en el extremo contrario de la boca de llenado de combustible. Deberán estar perfectamente identificados.
- **Luces de Stop:** Deberá poseer al menos TRES (3) luces que identifiquen al vehículo y frenado.
- **Plumas:** Deberán estar funcionando debidamente.

Caja de cambios:

Debe ser la que equipa originalmente al motor correspondiente. Es obligatorio mantener en el vehículo los anclajes y la posición original de fábrica, es decir; si es para tracción delantera o para tracción posterior, y se permite el cambio de sus relaciones internas utilizando piñonera o engranajes helicoidales originales o alternos OEM que sean exactamente para ese modelo y marca de caja de cambios. NO se permite el uso de cajas de cambios con sistemas de clones (DOG) ni caja de cambios secuenciales o de cualquier accesorio que convierta el paso de cambios en H a paso secuencial.

Embrague:

Libre.

Diferencial:

Libre.

Suspensión:

Modificaciones en suspensiones:

Deben seguir los lineamientos generales en cuanto a configuración y al reemplazo de elementos originales del vehículo. Únicamente se aceptarán vehículos con sistemas de suspensión delantera tipo Mc-Pherson, y posterior de cualquier tipo; en el caso de la suspensión posterior no se permite cambiar el sistema por el de otro tipo, ejemplo si atrás tiene eje rígido, no podría modificar a independiente.

- **Amortiguadores.-** Libre en marca, la posición debe respetar los anclajes de fábrica siguiendo la

configuración original. Se permiten amortiguadores con regulación de máximo una sola vía.

- **Espirales.-** Libre en marca y tipo. Se permite el sistema coil overs o resorte concéntrico con el amortiguador.
- **Bujes de articulación de mesas.-** Se permite reemplazar la articulación original de la suspensión en la mesa, por otra de material, rígido o semirrígido.
- **Mesas.-** No se permite reemplazar la mesa original del vehículo, se permite únicamente el reforzamiento utilizando como base la mesa original, manteniendo siempre su diseño y medidas originales entre sus centros de articulación.
- **Geometría.-** No se permite la modificación de la geometría de suspensión mediante el cambio de centro de articulación de sus elementos tanto en el chasis como en el porta-masa, queda permitida la alineación de vehículo, y desplazar hasta en 30 mm el centro de apoyo del amortiguador en la torre superior ya sea con camber plates o sin ellos. Los camber plates o anclaje de articulación de amortiguador deben ser instalados en la torre original del vehículo que debe respetar su ubicación original respecto al resto de la carrocería.
- **Barras estabilizadoras.-** Libre.

Dirección.-

Libre.

Pedalera.-

Libre.

Frenos.-

Libres de marca y modelo. Las mordazas deberán ser de uno por rueda, su tamaño libre. Discos solamente de material ferroso. Pastillas de freno libre.

Neumáticos.-

Prohibido el uso de llantas slick, el tradewear no podrá ser inferior a 180, la marca es libre.

Aros:

Pueden ser hasta 15" de diámetro por 8" de ancho máximo.

Se debe respetar la trocha máxima en 1750 mm, ya sea delantera o posterior; y serán medidos usando una escuadra calibrada. La forma de medirlos será el extremo inferior externo del neumático y entre el lado izquierdo y derecho del vehículo, tanto en el tren delantero como posterior.

Carrocería

El año mínimo de producción es del 1970 en adelante.

- **Parabrisas delantero.-** Laminado que equipa de origen el vehículo.
- **Componentes.-** El capot, baúl, guardafangos y puertas delanteras deberán ser originales del vehículo, manteniendo sus anclajes originales. Está prohibido la utilización de telas o mallas para reemplazar los elementos sólidos del vehículo, se puede modificar los guardafangos solo en el caso en el que por aumento de trocha las ruedas sobresalgan de la carrocería.
- **Aerodinámica.-** Prohibido el uso de alerones, difusores y pisos planos. El perfil o borde externo de las ruedas no podrán sobresalir de los guardafangos. Solo se permiten accesorios aerodinámicos siempre que vengan con el vehículo como equipo original.
- **Volante o timón.-** No se permite volantes con segmentos de madera. Deberá ser en círculo o semi círculo completo.

- **Espejos retrovisores.** - Deberá tener mínimo TRES (3), uno interior y dos exteriores.
- **Depósito de combustible.** - Libre.

Números de identificación

Los vehículos de esta categoría, estarán enumerados con la serie del 800 al 899. La FEDAK se reserva los 3 primeros números de la categoría para uso exclusivo de los ganadores del Campeonato Nacional del año inmediato anterior.

Peso

El peso base del vehículo, con piloto incluido será el siguiente:

TIPO DE MOTOR	PESO
De 0 a 1275 c.c.	850 kg
De 1276 a 1480 c.c.	890 kg
De 1481 a 1850 c.c.	950 kg

Es importante mencionar que, con el fin de lograr altos niveles de competitividad, la Comisión Nacional de Circuitos podrá hacer cambios emergentes a este reglamento, el cual tiene vigencia a nivel Nacional y por ende, para todas las competencias del Campeonato Nacional de Circuitos; y las demás competencias que cuenten con el Informe Técnico de Viabilidad emitido por la FEDAK.

La Comisión Nacional de Circuitos puede delegar a un taller o técnico en una o más provincias para realizar la respectiva verificación y revisión técnica.

**TODO LO QUE NO ESTÉ EXPRESAMENTE AUTORIZADO EN EL PRESENTE
REGLAMENTO SE ECUE NTRA TERMINANTE MENTE PROHIBIDO**

Todos somos FEDAK

FEDERACIÓN ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO

**Quito, 12 de Febrero de 2025
COMISIÓN NACIONAL DE CIRCUITOS**