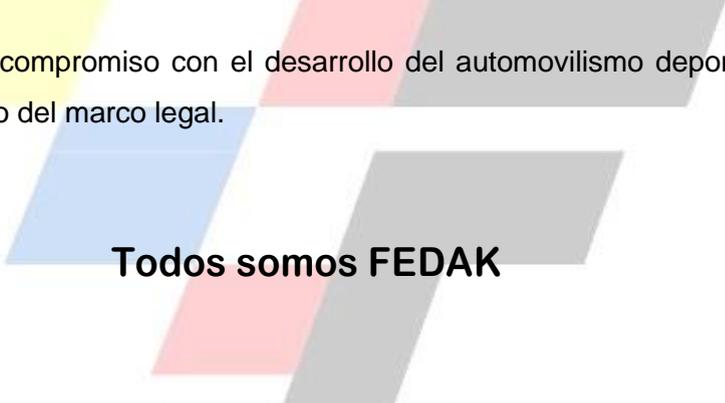


COMUNICADO

La Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo Deportivo (FEDAK) informa que, ante los hechos ocurridos y las amenazas recibidas contra la integridad de sus colaboradores y autoridades, no acepta bajo ninguna circunstancia este tipo de actos extorsivos e intimidatorios relacionados con la negativa a modificar la Categoría T4 del Reglamento Técnico de Rally 2025. Estos actos, que atentan contra los principios del deporte, la institucionalidad y la seguridad del equipo de trabajo, son categóricamente rechazados por la FEDAK.

Debido a la gravedad del caso, se ha puesto en conocimiento de la Fiscalía General del Estado para que inicie la investigación correspondiente.

La FEDAK reafirma su compromiso con el desarrollo del automovilismo deportivo en el país, actuando siempre dentro del marco legal.



Todos somos FEDAK

Quito, 08 de mayo de 2025

COMISIÓN NACIONAL DE RALLY

FEDERACIÓN ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO

FEDERACIÓN ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO

RV: RESOLUCION PARA SOLICITAR DILIGENCIAS (Expediente Fiscal No.170101825050838)

De: Manuel Lopez Santiana (lopezsm@fiscalia.gob.ec)

Para: ronteam@yahoo.com; defensajudicialpichincha@defensoria.gob.ec; victimaspichincha@defensoria.gob.ec

Fecha: miércoles, 7 de mayo de 2025, 10:13 a. m. GMT-5

De: FISCALIA GENERAL DEL ESTADO [mailto:soportenmg@fiscalia.gob.ec]

Enviado el: miércoles, 7 de mayo de 2025 10:12

Para: Manuel Lopez Santiana

Asunto: RESOLUCION PARA SOLICITAR DILIGENCIAS (Expediente Fiscal No.170101825050838)

EXPEDIENTE FISCAL No. 170101825050838

FISCALIA GENERAL DEL ESTADO.- FISCALÍA DE QUITO.-07 de mayo de 2025

10:12:01.- Dentro de la Investigación Previa No 170101825050838 , por el presunto delito de EXTORSIÓN, dispongo:

1).- De acuerdo al/los ART. 444 NUM. 2,4 Y 6. del Código Orgánico Integral Penal solicito DELEGACIÓN AL AGENTE INVESTIGADOR(22) **REQUERIMIENTO: DETALLE:**Dr. Raúl López, Fiscal de Pichincha - DACE 2, continuando de la presente denuncia presentada por. UZCATEGUI DE RIVAS MARIZOL, No. 170101825044612, de la que se desprende la comisión de un presunto delito de EXTORSIÓN, por lo que dispongo: 1). En cumplimiento a lo que dispone los artículos 444 numeral 4, Del Código Orgánico Integral Penal (COIP) deléguese al personal del Sistema Especializado Integral de Investigación o al personal competente en la materia cumplan con lo dispuesto en los arts. 449 Numerales 3, 8 y art. 460 del Código Orgánico Integral penal numeral 8, esto es que el agente investigador realice todas las diligencias tendientes al esclarecimiento del hecho, tales como recepción de versiones del denunciante o entrevistas, recopile datos personales y/o correos electrónicos de los testigos, y del sospechoso, además del reconocimiento del lugar de los hechos en territorio digital, servicios digitales, equipos o medios tecnológicos. Para el efecto ofíciase al JEFE DE (UNASE) UNIDAD ESPECIALIZADA EN INVESTIGAR DELITOS DE EXTORSION, a fin de que se delegue a uno de los señores agentes investigadores, este informe deberá presentarse en el plazo de 15 días luego de receptada la presente, en este despacho ubicado en la Fiscalía DACE ADMINISTRATIVA NO. 2, en el Edificio ETECO II ubicado en la Av. 9 de Octubre y Av. Patria, primer piso. , - **OFÍCIESE.- NOTIFÍQUESE.- CUMPLASE.-**

DELEGACIÓN AL AGENTE INVESTIGADOR(22)

REQUERIMIENTO



DENUNCIA No.170101825050838		
Origen del incidente: DENUNCIA FORMAL - ESCRITA		
Tipo de infracción: EXTORSIÓN		
NO FLAGRANTE	CONSUMADO	
LUGAR Y FECHA DEL INCIDENTE		
Fecha del incidente: 2025-01-24	Hora del incidente: 17:00:00	Parroquia: INAQUITO
Dirección: INIAQUITO PARROQUIA IÑAQUITO		
DATOS DEL DENUNCIANTE		
DENUNCIANTE: RON TORRES ANGEL MARCELO	C.I. / RUC: 1707*****	Celular: *****000
Relato de los hechos:		
<p>Es el caso señor fiscal que presentó una denuncia escrita firmada por la víctima ANGEL MARCELO RON TORRES con C.C.1707385132, con adjuntos 08 fojas, la cual se remite a fiscalía correspondiente, mencionando que no dejó ninguna documentación en esta dependencia Motivo por el cual pongo esta denuncia, otorgo mi número celular 0999443087; correo electrónico: ronteam@yahoo.com</p>		
Involucrados:		
1.- RON TORRES ANGEL MARCELO (DENUNCIANTE),		
Bienes:		
Vehículos:		
FISCALIA ASIGNADA		
Provincia: PICHINCHA Canton: QUITO Edificio: NORTE - 9 DE OCTUBRE	Fiscalía Especializada: - FISCALIA DACE - FISCALIA 2	
Firma: _____ RON TORRES ANGEL MARCELO DENUNCIANTE	 Firma: _____ SALGADO HUARACA JENNIFER TAHIS RECEPTOR	

SEÑOR FISCAL.

DR. ANGEL MARCELO RON TORRES, ecuatoriano, de estado civil divorciado, de 58 años de edad, de profesión Abogado, portador de la cédula de ciudadanía No. 1707385132, domiciliado en la calle Joaquín Auz E1-11 y Avenida 10 de Agosto, Parroquia de Iñaquito, Cantón Quito, Provincia de Pichincha, con correo electrónico ronteam@yahoo.com, a Usted respetuosamente vengo y presento la siguiente denuncia en los términos que a continuación indico:

RELACION CIRCUNSTANCIADA DE LOS HECHOS.

El 24 de enero del 2025 a las 5:07:30 recibí un correo electrónico dirigido por Pilotos de la Categoría T4 señores ERICK COELLO; JORGE LUIS MORA; FRANCISCO PAZMIÑO; JOSE COELLO; DARWIN REMACHE; RODRIGO AGAMA; JOFFRE JAZBECK; ALEJANDRO MARIÑO; EFREN JACOME; SANTIAGO GAVILANEZ, en el cual solicitaban la modificación del reglamento y que se les excluya de la categoría T4 a los vehículos con motor 1200 cc con Turbo; correo que fue respondido negando la petición el día 10 de febrero del 2025 mediante Oficio No. PRE-FEDAK-2025-029, conforme lo justifico con los documentos debidamente materializados que se adjunta.

El día martes 15 de abril del 2025, a las 11h37, desde el número de telefonía móvil 593984879035, recibí un mensaje por medio de la aplicación de WhatsApp, cuyo texto es el siguiente:

“Buenas tardes mi estimado Dr Marcelo Ron

Con mucho respeto me dirijo a usted con el afán de solucionar de la mejor manera un inconveniente causado en automovilismo patéticamente en la categoría 2.000 o T4

Donde hay alrededor de 20 vehículos preparados para la misma con características muy parecidas entre toda esta categoría

Con inversiones que sobre pasan UN MILLON Y MEDIO DE DÓLARES

Resulta que usted acepta en esta categoría 2 vehículos que están total y completa ventaja sobre dicha categoría

Bueno nuestro trabajo y contrato es para que usted reúna en el plazo de 5 días a sus coidearios de la FEDERACION y pasen esos vehículos a la categoría que deben estar

O formen una categoría con autos de las mismas condiciones

Si usted hace caso omiso a este pedido aténgase usted y sus colaboradores a cositas que no contamos pero las sabemos hacer y muy bien

En 5 días esperamos su respuesta favorable

No se la juegue por las huevas

Vamos por lo sano

ATENTAMENTE

“SI ES INTELIGENTE IMAGÍNESE”

Conforme lo justifico con la materialización que se adjunta.

Con fecha lunes 28 de abril a las 12h02, recibí una nueva comunicación a través del aplicativo WhatsApp desde el número 0984406368, firmada por el señor EFREN

JACOME con cédula de ciudadanía No. 0501295166, en la cual solicitaba que se revise los vehículos admitidos en la categoría T4 Reglamento General de Rally, constando al final del mencionado documento varios nombres con cédula de identidad y número de vehículo, conforme lo justifico con la impresión del documento que se adjunta.

Esta comunicación se dio respuesta a través de la Coordinación Técnica de la Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, mediante oficio No. PRE-FEDAK-2025-206 de fecha 29 de abril del 2025, la misma que fue notificada tanto al señor EFREN JÁCOME como al señor JOFFRE YAZBECK, a éste último vía WhatsApp.

El día jueves 1 de mayo del 2025, al ingresar al personal del edificio en donde funciona la FEDAK, en el buzón encontraron una comunicación anónima dirigida a mí persona, en la cual dan un plazo de 10 días para que "reuna a mis coidearios de la FEDERACION y pasen los vehículos 1200 turbo a otra categoría", caso contrario van a atentar en contra de mi vida y la de mis colaboradores porque ese es el Contrato que ellos tienen, lo cual se volvió a replicar el día lunes 5 de mayo del 2025 cuando volvieron a encontrar el mismo panfleto en el buzón del edificio.

En vista de que aún no se ha instituido oficialmente el Sistema especializado integral de investigación, medicina legal y ciencias forenses a que se refiere el Art. 444.4 del Código Orgánico Integral Penal, solicito, amparado en lo que dispone el segundo inciso del Art. 448 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), se oficie al señor JEFE DE LA POLICIA JUDICIAL, a fin de que se sirva delegar a un agente Investigador, para que realice las diligencias tendientes al esclarecimiento del hecho, para que realice las diligencias constantes en los numerales 2 y 6 del Art. 444 del Código Orgánico Integral Penal, esto es: "...Reconocer los lugares, huellas, señales, armas, objetos e instrumentos...", y "...Recibir las versiones de las personas que presenciaron los hechos o de aquellas a quienes les conste algún dato sobre el hecho o sus autores..." excepto las versiones de los sospechosos; de acuerdo a lo establecido en el último inciso del Art. 444 y Art. 582 del Código Orgánico Integral Penal; Realice el reconocimiento del lugar de los hechos al amparo de lo que dispone el inciso primero del Art. 460 del COIP. En base a lo dispuesto en los numerales 4 del Art. 444 del Código Orgánico Integral Penal en el informe de Investigaciones el Agente asignado además hará constar lo siguiente: 1.1.- El reconocimiento del lugar de los hechos adjuntando las respectivas fotografías y croquis del lugar.- 1.2.- Los nombres y apellidos completos, números de cédulas, direcciones actualizadas del domicilio, lugar de trabajo y/o lugar de estudios, números celulares y convencionales, correos electrónicos, nacionalidad, estado civil, nivel de estudios, edad, profesión u ocupación de los sospechosos. 1.3.- Los antecedentes penales y policiales de los sospechosos detallando los motivos de las detenciones anteriores de haberlas.- 1.4.- Solicito que se ubique e informe a Usted Señor Fiscal sobre el lugar de permanencia de los investigados, a fin de evitar su fuga u ocultamiento. Cuya investigación la realizará bajo la dirección y control de su Fiscalía, conforme lo dispone el segundo inciso del Art. 448, el numeral 9 del Art. 449 y el numeral 5 del Art. 444 del Código Orgánico Integral Penal, a fin de reunir o asegurar los elementos de convicción para justificar el cometimiento de este delito, delegación que deber ser cumplida de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 8) y penúltimo inciso del Art. 449 del Código Orgánico Integral Penal y cumpliendo con lo que se dispone en los numerales 2 y 3 del Art. 459 del Código Orgánico Integral Penal.

El hecho denunciado se encuentra tipificado como delito en el Art. 185 del COIP, ya que con el propósito de obtener una modificación al Reglamento Técnico del Campeonato

Marcelo Ron & Abogados

ABOGADOS

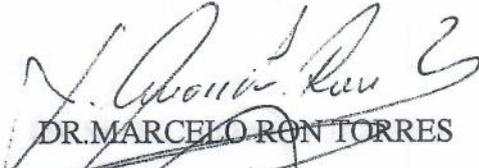
Nacional en la modalidad de Rally específicamente en la categoría T4 y por ende obtener provecho personal con este cambio, exigen con intimidación, mediante la utilización de medios digitales (WhatsApp) y panfletos que se realice el cambio de reglamentación que perjudicaría a vehículos y por ende patrimonio de Pilotos que han preparado sus vehículos en base a un Reglamento existente, con lo cual se causaría un perjuicio patrimonial a un tercero.

Solicito se oficie al representante legal de OTECEL, a fin de que remita una certificación en la que conste a nombre de quien se encontraba registrado el número telefónico 593984879035 el día martes 15 de abril del 2025, que se remita copias certificadas de los contratos y todos los documentos habilitantes (cedula, certificado de votación, nombramientos, etc) que sirvieron de base para el otorgamiento del mencionado número.

No estoy incurso en ninguna de las prohibiciones legales para denunciar y estoy listo a reconocer firma y rúbrica.

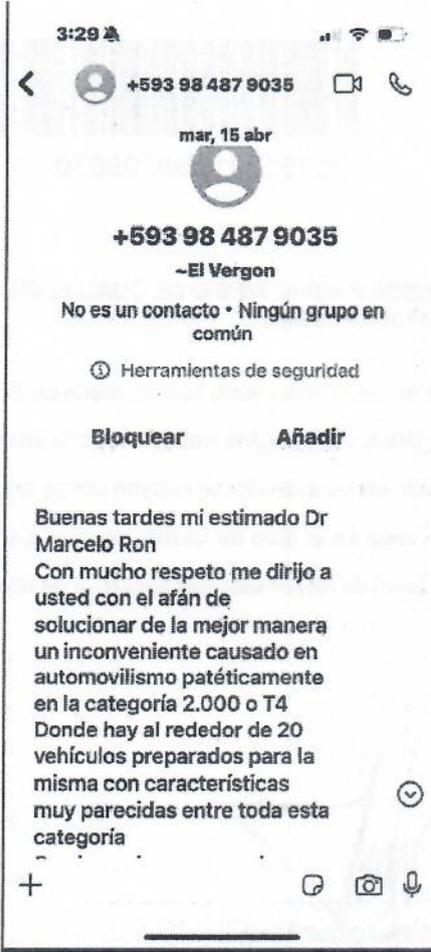
Mis notificaciones las recibiré en el correo electrónico ronteam@yahoo.com y en el casillero judicial electrónico 1707385132

Firmo por mis propios derechos y como Abogado de la República.

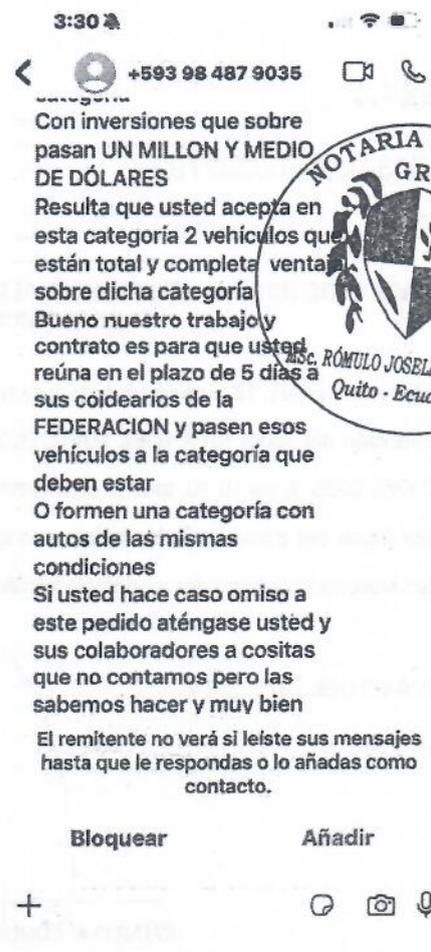


DR. MARCELO RON TORRES
Mat. Foro 17-1990-20

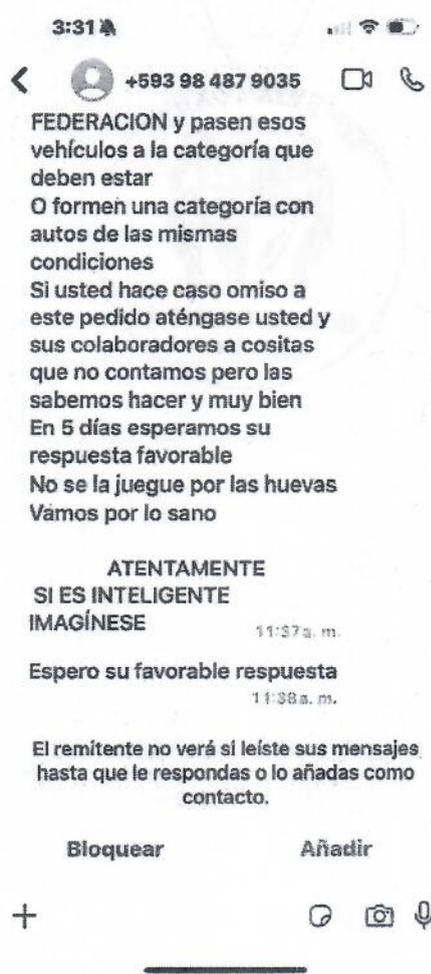
1)



2)



3)





Factura: 003-002-000332792



20251701004C05050

CERTIFICACIÓN DE DOCUMENTOS MATERIALIZADOS DESDE PÁGINA WEB O DE CUALQUIER SOPORTE ELECTRÓNICO N° 20251701004C05050

RAZÓN: De conformidad al Art. 18 numeral 5 de la Ley Notarial doy fe que el documento que antecede en 1 foja(s) útil(es) fue materializado a petición del señor (a) ANGEL MARCELO RON TORRES, de la página web y/o soporte electrónico, el día de hoy 6 DE MAYO DEL 2025, a las 10:40, todo lo cual certifico amparado en las atribuciones que me otorga la Ley Notarial. Para constancia, copia física del documento materializado queda archivado en el libro de Certificaciones. La veracidad de su contenido y el uso adecuado del(los) documento(s) certificado(s) es (son) de responsabilidad exclusiva de la(s) persona(s) que lo(s) utiliza(n).

QUITO, a 6 DE MAYO DEL 2025, (10:40).

NOTARIO(A) RÓMULO JOSELITO PALLO QUISILEMA
NOTARÍA CUARTA DEL CANTÓN QUITO



Señor
Efrén Jácome
Presente. –

De mis consideraciones:

Con referencia a la carta firmada por usted y en el cual se hace referencia a la reglamentación vigente a la categoría T4 y en donde se hace constar el nombre de algunas personas y número de autos es importante realizar las siguientes puntualizaciones:

1. Esta comunicación únicamente se encuentra firmada por Efrén Jácome con CI: 0501295166 auto 272 y no contiene ninguna otra firma de responsabilidad, si bien es cierto se hace constar varios nombres y números de vehículos, pero no existe la firma de ninguno de ellos.
2. El Señor Presidente de la FEDAK recibió un mensaje de WhatsApp mediante el cual si no se acepta lo solicitado por usted y por otros pilotos de la categoría T4 atentarán contra la integridad física del Presidente y de quienes integran la FEDAK lo cual se dará conocimiento a Fiscalía para que se inicie la investigación respectiva.
3. La FEDAK tiene como objetivo, misión y visión apoyar al crecimiento del deporte automotor en nuestro país y no podemos estar distantes a los avances tecnológicos de la industria automotriz.
4. La FEDAK publica sus reglamentos con la respectiva anticipación y en el caso de la categoría T4 el reglamento se ha mantenido desde el año 2022, por lo tanto, sería cuarto año de vigencia del mismo
5. Al momento de implementar, buscar y desarrollar una nueva plataforma los preparadores deben registrarse al reglamento establecido por la FEDAK, siempre y cuando se cumpla con todos los parámetros que el reglamento establece.
6. Sobre el motor con sistema electrónico con Anti-lag, ya existía en la categoría un preparador y un piloto, con una plataforma que en base al reglamento ingreso a la categoría T4. El auto Chevrolet Onix está equipado con un motor turbo, con control Anti-lag, el cual ha tenido varias participaciones en las competencias, ya hace dos años con este sistema, el mismo no ha generado ningún reclamo de los participantes de la categoría T4, las carreras se han desarrollado de manera normal ya que el auto está basado en el reglamento, al igual que el Peugeot 208 que ingresó a la categoría y cuenta con el mismo sistema.
7. El reglamento se ha desarrollado para ser cumplido y en pro del automovilismo, cabe recalcar que, si las nuevas plataformas fueron desarrolladas en base a este, no existiría ninguna razón reglamentaria ni lógica para que sean excluidos de la categoría, ya que nos iríamos sobre un reglamento que se encuentra publicado y vigente y que ha venido siendo cumplido por los pilotos y autoridades y que se encuentra vigente desde el año 2022:

- **Reglamento FEDAK Técnico de Rally 2022.**

Artículo 2	Categorías	Nomenclatura	
		T1	Cilindrada de 0 a 1200cc
		T2	de 1261cc. a 1400cc.
		T3	de 1461cc. a 1600cc.
		T4	de 1661 cc. a 2000cc.

Artículo 3	Motor	Autos fabricados del año 2013 en adelante:
		<ul style="list-style-type: none"> - Se permite el uso de turbos en las categorías T3 y T4, respetando el factor de conversión de 1.7 por la cilindrada y con una restricción de 30mm a la entrada del compresor del turbo. - No se admite cambios en la originalidad de los autos de las categorías T1, T2, T3 y T4 en la parte mecánica, a excepción de los autos turbo de las categorías T3 y T4, donde se permite cambiar pistones, brazos y cigüeñal para alcanzar la cilindrada. - Se permite el SWAP de motores de nueva generación en las categorías T3 y T4, siempre y cuando el motor sea de la misma marca que la carrocería. Deberán cumplir con la legislación vigente para dicho caso, exigida por las autoridades competentes. - Se permite cambiar y/o modificar las bases o soportes de motor, manteniendo su ubicación original.
		Autos fabricados antes del año 2013
		<ul style="list-style-type: none"> - NO se permite el uso de turbos. - La preparación del motor es libre debiendo mantenerse el recorrido (camera) del cigüeñal establecido en el modelo original del motor que equipa al vehículo considerado. - Las evoluciones de los motores se aceptan únicamente cuando el motor sea de la marca original del vehículo, y mantengan la ubicación en el cofre del motor en la misma posición original del vehículo. - La evolución de los motores aceptada en el inciso anterior aplica únicamente para efectos de permitir a un vehículo subir a una categoría de superior cilindrada. Bajo ningún concepto serán aceptadas evoluciones en los motores de los vehículos para bajar a una categoría.

Dirección: calle Joaquín Auz 1E y Avenida 16 de Agosto, tercer piso, Quito - Pichincha - Ecuador
Correo electrónico: presidencia@fedak.com.ec / comision-technical@fedak.com.ec

<https://fedak.com.ec/wp-content/uploads/2023/08/REGLAMENTOS-RALLY-FEDAK-2022-C001-marzo-2022.pdf>

• **Reglamento FEDAK Técnico de Rally 2023.**

T3 y T4	
	<ul style="list-style-type: none"> - Se permite el uso de turbos respetando el factor de conversión de 1.7 por la cilindrada y con una restricción de 30mm a la entrada del compresor del turbo. - Se permite el SWAP de motores siempre y cuando el motor sea de la misma marca que la carrocería y mantengan la ubicación original en el cofre de motor. Deberán cumplir con la legislación vigente para dicho caso, exigida por las autoridades competentes (AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO). - Se permite cambiar y/o modificar las bases o soportes de motor, manteniendo su ubicación original. - La preparación del motor es libre debiendo mantenerse el recorrido (camera) del cigüeñal establecido en el modelo original del motor que equipa al vehículo considerado. - La evolución de los motores aceptada en el inciso anterior aplica únicamente para efectos de permitir a un vehículo subir a una categoría de superior cilindrada. Bajo ningún concepto serán aceptadas evoluciones en los motores de los vehículos para bajar a una categoría de inferior cilindrada. - Se permite el uso del block de cilindros estándar o rectificado máximo 1 milímetro siempre y cuando no sobrepase la cilindrada de la categoría. - Se aceptan los cigüeñales con diferente recorrido en los motores, siempre y cuando el objetivo sea aumentar la cilindrada del motor. - No se permite el uso de sistemas de cárter seco en la Modalidad de Rally. - Se permite el encamisado de cilindros únicamente con la finalidad de recuperar el Block del motor manteniendo el mismo diámetro original del motor del modelo considerado como mínimo. No se permite encamisar un motor de cilindrada superior para bajar de categoría. - No se permite reducir el cilindrada de los motores, siendo el mínimo de éste el que corresponda originalmente al motor estándar de serie. - Los resortes de válvulas, chavetas, sombreros, guías de válvulas, arandelas, y válvulas, son libres. - Los árboles de levas son libres debiendo mantener únicamente su número y el número de cojinetes. La alzada es libre. - Piñones de la distribución son libres, así como sus tipos de correas o bandas dentadas. Se pueden añadir sensores adicionales en el caso de los motores equipados con cadena de distribución.

<https://fedak.com.ec/wp-content/uploads/2023/08/Reglamento-Tecnico-de-Rally-2023-Feb-Def-Publicar.pdf>

• **Reglamento FEDAK Técnico de Rally 2024.**



T3 y T4	
	<ul style="list-style-type: none"> - Se permite el uso de turbos respetando el factor de conversión de 1.7 por la cilindrada se autoriza el turbo compresor de serie o un diferente bajo las siguientes condiciones: <ol style="list-style-type: none"> 1. El turbo compresor está limitado a una sola unidad. 2. El turbo compresor debe provenir de la misma marca del fabricante del auto. 3. No se admite turbos compresores de geometría variable. 4. El restrictor del turbo debe estar limitado al diámetro máximo de la brida del turbo de serie con el que viene equipado el vehículo 5. No se permite hacer modificaciones en el sistema de inyección y encendido manteniendo sus componentes originales - Se permite el SWAP de motores siempre y cuando el motor sea de la misma marca que la carrocería y mantengan la ubicación original en el cofre de motor. Deberán cumplir con la legislación vigente para dicho caso, exigida por las autoridades competentes (AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO). - Se permite cambiar y/o modificar las bases o soportes de motor, manteniendo su ubicación original. - La preparación del motor es libre debiendo mantenerse el recorrido (carrera) del cigüeñal establecido en el modelo original del motor que equipa al vehículo considerado. - La evolución de los motores aceptada en el inciso anterior aplica únicamente para efectos de permitir a un vehículo subir a una categoría de superior cilindrada. Bajo ningún concepto serán aceptadas evoluciones en los motores de los vehículos para bajar a una categoría de cilindrada inferior. - Se permite el uso del block de cilindros estándar o rectificado máximo 1 milímetro siempre y cuando no sobrepase la cilindrada de la categoría. - Se aceptan los cigüeñales con diferente recorrido en los motores, siempre y cuando el objetivo sea aumentar la cilindrada del motor. - No se permite el uso de sistemas de cárter seco en la Modalidad de Rally. - Se permite el encamisado de cilindros únicamente con la finalidad de recuperar el Block del motor manteniendo el mismo diámetro original del motor del modelo considerado como mínimo. No se permite encamisar un motor de cilindrada superior para bajar de categoría. - No se permite reducir el cilindraje de los motores, siendo el mínimo de éste el que corresponda originalmente al motor estándar de serie. - Los resortes de válvulas, chavetas, sombreros, guías de válvulas, arandelas, y válvulas, son libres. - Los árboles de levas son libres debiendo mantener únicamente su número y el número de cojinetes. La alzada es libre. - Piñones de la distribución son libres, así como sus tipos de correas o bandas dentadas. Se pueden añadir tensores adicionales en el caso de los motores equipados con cadena de distribución.

<https://fedak.com.ec/wp-content/uploads/2024/04/2-Regl-Tecnico-2024-v.-act.-290424.pdf>

• **Reglamento FEDAK Técnico de Rally 2025**



T3 y T4	
	<ul style="list-style-type: none"> - Se permite el uso de turbos respetando el factor de conversión de 1.7 por la cilindrada se autoriza el turbo compresor de serie o un diferente bajo las siguientes condiciones: <ol style="list-style-type: none"> 1. El turbo compresor está limitado a una sola unidad 2. El turbo compresor debe provenir de la misma marca del fabricante del auto 3. No se admite turbos compresores de geometría variable. 4. El restrictor del turbo debe estar limitado al diámetro máximo de la brida del turbo de serie con el que viene equipado el vehículo 5. No se permite hacer modificaciones en el sistema de inyección y encendido manteniendo sus componentes originales - Se permite el SWAP de motores siempre y cuando el motor sea de la misma marca que la carrocería y mantengan la ubicación original en el cofre de motor. Deberán cumplir con la legislación vigente para dicho caso, exigida por las autoridades competentes (AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO). - Se permite cambiar y/o modificar las bases o soportes de motor, manteniendo su ubicación original. - La preparación del motor es libre debiendo mantenerse el recorrido (carrera) del cigüeñal establecido en el modelo original del motor que equipa al vehículo considerado. - La evolución de los motores aceptada en el inciso anterior aplica únicamente para efectos de permitir a un vehículo subir a una categoría de superior cilindrada. Bajo ningún concepto serán aceptadas evoluciones en los motores de los vehículos para bajar a una categoría de cilindrada inferior. - Se permite el uso del block de cilindros estándar o rectificado máximo 1 milímetro siempre y cuando no sobrepase la cilindrada de la categoría. - Se aceptan los cigüeñales con diferente recorrido en los motores, siempre y cuando el objetivo sea aumentar la cilindrada del motor. - No se permite el uso de sistemas de cárter seco en la Modalidad de Rally. - Se permite el encamisado de cilindros únicamente con la finalidad de recuperar el Block del motor manteniendo el mismo diámetro original del motor del modelo considerado como mínimo. No se permite encamisar un motor de cilindrada superior para bajar de categoría. - No se permite reducir el cilindraje de los motores, siendo el mínimo de éste el que corresponda originalmente al motor estándar de serie. - Los resortes de válvulas, chavetas, sombreros, guías de válvulas, arandelas, y válvulas, son libres. - Los árboles de levas son libres debiendo mantener únicamente su número y el número de cojinetes. La alzada es libre. - Piñones de la distribución son libres, así como sus tipos de correas o bandas dentadas. Se pueden añadir tensores adicionales en el caso de los motores equipados con cadena de distribución.

<https://fedak.com.ec/wp-content/uploads/2025/02/Reglamento-Tecnico-Rally-2025-Actualizado.pdf>

8. Con referencia a los puntos indicados por usted se hace las siguientes puntualizaciones:

8.1. Motorización

En el documento se refieren a que la tecnología va avanzando sobre los controladores electrónicos para que no exista el retraso conocido como Turbo Lag, tenemos que entender que el sistema Anti-lag, o turbo-lag, no aumenta la potencia máxima del motor, sino que mejora la disponibilidad de la potencia en momentos críticos, como al salir de curvas o al acelerar, al minimizar el turbo-lag, en lugar de aumentar la potencia total, el sistema anti-lag ayuda a mantener la velocidad del turbo.

Evitando el retraso en la respuesta del motor, lo que permite una aceleración más rápida y una mejor respuesta en situaciones de conducción exigente. Por ende, al trabajar en pro del automovilismo; se refiere a cualquier actividad que contribuya al desarrollo, la innovación, la promoción o el avance del parque automotor participante en los diferentes campeonatos organizados por la FEDAK, lo cual también se ve reflejado en la reglamentación FIA donde las nuevas plataformas de autos incluyen motores turbo con baja cilindrada.

La tecnología avanza y se explica como el Down Sizin (reducción de motor), la reducción de motor consiste en utilizar motores de combustión más pequeños en lugar de motores más grandes de la misma potencia durante la fabricación de vehículos.

Esto se debe a que los fabricantes de automóviles buscan ofrecer vehículos más eficientes con menos emisiones, a menudo exigido por la legislación.

El término generalmente se refiere a los motores de combustión interna tradicionales de gasolina o diésel.

Muchos fabricantes están reduciendo la cilindrada y el número de cilindros, al añadir un dispositivo de aspiración forzada (turbocompresor o supercargador) y tecnología de inyección directa, ofrecen un motor potente con un rendimiento similar al de un motor mucho más grande, pero con una eficiencia mucho mayor y menores emisiones de carbono.

Un motor más pequeño también suele ser más ligero, por lo que se consume menos energía al conducir.

Al reducir el número de cilindros también reduce la fricción en el motor, lo que aumenta la eficiencia.

La comparativa de motores que refieren a un Rally 4 (208 HP) es nula ya que el auto 208 con mecánica nacional es sumamente inferior. El 208 Nacional tiene el motor serie stock, el cual mantiene sus internos originales.

El Peugeot 208 nacional viene equipado con un motor de 100 HP de fábrica y un torque de 208 NM, lo cual limita su incremento excesivo de potencia por fiabilidad; en su pedido hacen referencia a un Motor de Honda que es la serie K20 pero no especifican el que realmente tienen los autos que han venido corriendo los últimos años que es el K20A, que es un motor de serie que tiene potencia de 212 a 222 Caballos de fuerza de fabrica con torque de 215 NM. Que también tiene preparación y gestión electrónica incrementando su potencia aún más.

En el mismo sentido se menciona al Peugeot 206 sin especificar que motor equipa al mencionado vehículo, pero posiblemente se refiere a la serie EW10 J4S que tiene una potencia original de 177 HP y un torque de 202 NM.

Hay que entender que la tecnología avanza y lo que estamos viviendo actualmente ha pasado a nivel mundial.

En la categoría T1 pasó algo similar con el Suzuki Forsa Uno y Dos que se enfrentaron a los actuales Hyundai Grand i10, en las categorías superiores los Peugeot 1600 con los actuales Kia Rio y Vw Polo. Como claro ejemplo a nivel mundial tenemos la diferencia de los Super 1600 y Super 2000 que se fabricaron a partir del año 2001, posteriormente la FIA decidió a partir de la temporada 2011 que los autos del Campeonato Mundial de Rally adopten motores turbo-alimentados de hasta 1.6 litros de cilindrada y alerones de mayor tamaño como principales diferencias, llamándose esto como cilindrada corregida el cual da como factor de conversión x 1.7.

La cilindrada corregida, se refiere a una medida de la cilindrada de un motor que tiene en cuenta los efectos de la turbo compresión o de otras modificaciones. En esencia, se utiliza un factor de corrección para ajustar la cilindrada nominal a un valor más representativo del rendimiento efectivo del motor.

Cilindrada nominal, es la cilindrada indicada en los datos técnicos del motor, sin considerar modificaciones.

Cilindrada corregida, se calcula multiplicando la cilindrada nominal por un factor específico (ej. 1.7 para motores de gasolina y 1.5 para motores Diesel), que tiene en cuenta la mayor eficiencia de un motor turbo-alimentado.

8.2. Uso:

Este concepto se utiliza principalmente en la competición automovilística, donde la cilindrada corregida se usa para clasificar los vehículos más actuales y determinar la igualdad de condiciones entre diferentes tipos de motores, como motores atmosféricos versus turbo-alimentados.

Como conclusión el Peugeot 206 que refieren no ha competido un Campeonato Nacional Completo por más de tres años consecutivos, también hemos visto como Federación que esta categoría no ha tenido una participación y actualización en su parque automotor en los últimos años al no tener disponibles estas plataformas de autos 206 para ensamble de autos de competición nuevos, al igual de los referidos Honda carrocería Civic los cuales tienen que hacer un swap de motor que son actualmente escasos y costosos. La opción de utilizar un auto de serie con nueva tecnología como se presentan en el País el Chevrolet Onix, Citroen C3 Peugeot 208 y el Opel Corsa. Al tener una nueva plataforma en la categoría, tenemos la posibilidad para que más pilotos sean parte de este gran deporte y con mayor fiabilidad.

Es importante tomar en cuenta el costo que demanda mantener los autos que están actualmente en pista, por la escasez de repuestos y sobre todo no han demostrado ser fiables, creando un desinterés en la categoría y hace varios años, no ha aumentado el número de competidores, a diferencia de otras

categorías como la T1 que actualmente es una de las más concurridas que sobre pasa las 50 unidades a nivel nacional demostrando la innovación.

8.3 Transmisión

En respuesta a cajas secuenciales en los países vecinos como Perú que tiene un gran parque automotor de esta disciplina (Rally) vienen trabajando con cajas secuenciales hace varios años atrás en lo cual estamos a favor por costo beneficio, como ejemplo un kit de engranajes de clones, dog box o también llamados crabots oscila en un precio de 4.500 a 6.500 euros, un blocante de 1.000 a 2.000 euros más cono y corona 600 a 900 euros.

Lo que da un valor de un kit completo de transmisión aproximado de 6.100 a 9.400 euros el cual se monta en una coraza original, versus una caja secuencial que viene con un sistema más reforzado para estas exigencias que tienen costos desde 8.390 euros siendo más fiables y con un costo más bajo de mantenimiento con mejores resultados.

En respuesta al pedido de limitar evoluciones en el automovilismo por 10 años, haciendo una comparación con tecnología de autos que fueron fabricados en los años 2000, estaríamos condenando al automovilismo a un estancamiento tecnológico que tendría más de 30 años de antigüedad, obligando a pilotos y preparadores a no innovar el parque automotor sin usar provecho de los avances tecnológicos, limitando su participación no solo en la categoría T4 sino en todo el automovilismo ecuatoriano.

Es evidente que un auto con nueva tecnología va a ser más competitivo como a nivel mundial y localmente ha pasado, ejemplo; con los autos R2 los cuales a nivel mundial compiten con los actuales rally4 (motores turbo) además somos conscientes que el desarrollo no solo está en su motorización y transmisión sino además tiene mejoras de carrocería distribución de pesos, frenado, paso por curva entre otros.

La categoría T3 su reglamento está elaborado con el propósito de fomentar el automovilismo con vehículos económicamente asequibles y con tecnología, es importante revisar los resultados de las diferentes competencias del rally a lo largo de los años donde los vehículos que han participado en la categoría T4 no han logrado ganar en la ubicación general a los vehículos de la categoría T1 y en el último rally tampoco a la categoría T3 a excepción del Peugeot 208 razón por la cual es imposible negarnos al avance tecnológico y seguir represando el automovilismo cuando por concepto y principio los vehículo T4 deben obtener mejores resultados que los T1 y T3 lo cual no ha ocurrido ni ocurre.

9. Con lo anteriormente expuesto se niega su petición por falta de soporte técnico y además porque atentaría al desarrollo y actualización del automovilismo en el Ecuador

Atentamente,

Ricardo Silva

COORDINADOR TÉCNICO FEDAK