

Nota informativa: Resolución de dudas manguito admisión (inlet pipe)

Grupo: Motor

NI Nº: 1

Fecha: 22 /10/2025

Página: 1 / 3

Información para todos los equipos:

A raíz de la publicación del TSB nº 6 relacionado con el manguito de admisión de entrada al turbocompresor (inlet pipe), hemos recibido algunas consultas técnicas al respecto, a las que queremos dar respuesta mediante la siguiente nota informativa. Dado que pueden existir otros participantes que estén en la misma situación, y en aras de que el proceso sea transparente para todos, hemos decidido hacer pública las respuestas por parte del departamento técnico.

En el reglamento actual no existe un artículo que trate con claridad este asunto y, por lo tanto, mediante el siguiente documento, queremos tratar de resolver las dudas que pueden haber surgido al respecto. Para ello debemos tener en cuenta las siguientes consideraciones iniciales:

- **Está permitido sustituir el manguito de aire de entrada al turbocompresor** (de ahora en adelante inlet pipe) **por otro de silicona.**
- El departamento técnico observó por primera vez en junio de 2025 la aparición, en algunos vehículos que disputan el campeonato, de un problema con el inlet pipe original, por el que éste, en determinadas situaciones podía estrangularse y producir un fallo de funcionamiento / falta de prestaciones esporádico.
- Durante Julio de 2025 se realizó un estudio al respecto para poder ver la mejor forma de corregir el problema. A raíz de esto, se publicó el TSB nº 6 y se informó a los participantes de la posibilidad de que apareciese el problema, y de las recomendaciones para poder resolverlo. En dicho TSB se recomendaba la instalación de un inlet pipe de una marca determinada y con una referencia específica.
- Dado que este año no ha habido obligatoriedad al respecto del inlet a utilizar, algunos equipos han planteado algunas dudas acerca de determinadas marcas que los fabrican, **pero tienen una o varias tomas de accesorios** (recirculación de vapores de aceite, válvula de descarga y/o N75) **en ubicaciones diferentes a donde lo lleva la original** (están giradas en torno a 90º respecto a su emplazamiento OEM). Esto puede plantear problemas de espacio de dichos elementos, **cuya nueva ubicación puede interferir** físicamente con otros componentes del kit.

- La ubicación de los elementos citados anteriormente y ubicados en el inlet pipe: válvula de descarga, N75 y recirculación de vapores de aceite **no afectan al rendimiento del motor.**

Por todos estos motivos, **la respuesta** a las diferentes cuestiones técnicas planteadas es la siguiente:

- Está permitido **ubicar en otra posición** la válvula de descarga, recirculación de vapores de aceite y/o N 75 **SIEMPRE** que:
 - a) El inlet pipe instalado no conserve las mismas ubicaciones de la válvula de descarga, n75 y/o recirculación de vapores de aceite, y éstos, interfieran con otros elementos suministrados en el kit.
 - b) Se respete el sentido de montaje original de válvula de descarga, N75 y recirculación de vapores de aceite.

La posición original de los citados elementos sería la siguiente:



- A modo de ejemplo, se adjunta una foto de una posible solución admitida a la reubicación de dichos elementos por interferencia con otros componentes del kit:



Consideraciones finales:

- Debemos tratar de homogeneizar todos los coches de la GTI trophy a un estándar común en todos los aspectos. Por este motivo, **esta nota informativa sólo tendrá validez para lo que resta de temporada 2025**. En 2026 confeccionaremos un nuevo reglamento técnico en el que trataremos de incluir todos estos aspectos, de forma clara, con el fin de resolver todo este tipo de dudas.