



Reglamento

Campeonato Probaja Desert Series 2022

Contenido

I. REGLAMENTO DE COMPETENCIAS.....	2
A) REGLAMENTO GENERAL.....	2
B) AUTORIDADES Y FACULTADES.....	3
C) OBLIGACIONES DEL PROMOTOR Y CAMPEONATO PREVIAS A UNA CARRERA.....	4
D) CATEGORÍAS Y NUMERACIÓN.....	4
E) ORDEN DE SALIDA.....	5
F) INSCRIPCIONES Y MANCOMUNACIÓN	5
G) INVASIÓN DE CATEGORÍAS.....	7
H) REVISIÓN MÉDICA.....	7
I) REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE SEGURIDAD.....	7
J) REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA AL TÉRMINO DE LA COMPETENCIA.....	8
K) SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS.....	9
L) SISTEMA DE PUNTUACIÓN Y CALENDARIO.....	10
M) CAMPEONES.....	11
N) PREMIACIÓN.....	11
O) GANADORES, CRONOMETRAJE Y RESULTADOS.....	12
P) SEÑALAMIENTOS, MARCAS Y LINEAMIENTOS PARA CARRERAS DE RUTA Y PISTA.....	13
Q) SANCIONES AL ARRANQUE.....	15
R) PROTESTAS.....	15
S) REVISIÓN MECÁNICA DEL MOTOR, TRANSMISIÓN O VEHÍCULO POR PROTESTA PRESENTADA.....	17
T) SANCIONES EN LA PROTESTA MECÁNICA.....	18
U) SANCIONES GENERALES.....	18
II. REGLAMENTO TÉCNICO POR CATEGORÍAS.....	19
<i>TROPHY TRUCK</i>	20
CLASE 1.....	20
CLASE 2.....	21
CLASE 10.....	22
CLASE 8.....	23
CLASE 7.....	24
CLASE 7SX.....	26
CLASE 16.....	29
CLASE 29.....	32
CLASE 8 <i>STOCK</i>	34
CLASE <i>STOCK MINI</i>	36
CLASE SPORTMAN TRUCK (14).....	39
CLASE 15	39
CLASE SPORTMAN UTV CLASE 19	40



CLASE 9	42
CLASE STOCK BUGGY	46
CLASE 11	46

El presente reglamento regirá al “Campeonato Probaja Desert Series 2022” que está conformado por la Asociación Estatal de Automovilismo de BCS A.C. y Probaja, a quienes en lo sucesivo se les denominará como “Promotor”.

I. REGLAMENTO DE COMPETENCIAS.

A) REGLAMENTO GENERAL.

El presente reglamento entra en vigor a partir del 26 de febrero del año 2022, dejando sin efecto cualquier publicación anterior. Pudiendo realizar anexos, modificaciones y cancelaciones del mismo, que entrarán en vigor en la fecha que estipule su publicación.

El presente reglamento regirá y se aplicará en los eventos de Off Road organizados por el “Campeonato Probaja Desert Series 2022” al cual se le denominará en adelante como “El Promotor” para lo referente a reglas, especificaciones y demás contenido.

Todos los pilotos deberán conocer y cumplir el Reglamento de Competencias y el Reglamento Técnico, respetándolo en todos sus aspectos y contenido.

Respecto a las reglas, medidas y especificaciones de estos reglamentos, no está permitida tolerancia alguna, y en el caso de conceptos no previstos, el Promotor elaborará el anexo correspondiente para su inclusión en el presente reglamento o para casos específicos se señalará dentro de la convocatoria de la competencia que corresponda, considerándose como transitorios.

Ningún competidor, miembro de equipo o patrocinador, podrá hacer reclamación alguna por daños, gastos, demandar, o tomar acción de cualquier índole en contra del Promotor, los jueces y oficiales derivado de daños a algún vehículo, persona, piloto o pérdida monetaria de cualquier tipo, por el hecho de participar voluntariamente en cualquiera de sus eventos, renunciando a poder hacer cualquier reclamación.

Todos los competidores deberán apegarse y aceptar los límites (suma asegurada), monto de deducible y condiciones de la póliza de Seguro proporcionada por la Compañía de Seguros de Responsabilidad Civil como Gastos Médicos a ocupantes.

El Director de Carrera tendrá el derecho de sancionar por escrito a cualquier participante por violación a las reglas contenidas en este reglamento.

El Promotor podrá colocar calcomanías y engomados de los patrocinadores de los eventos en los vehículos de competencia, siempre y cuando no contravengan a los intereses de patrocinio de los pilotos.

Reglas especiales podrán implementarse por El Promotor, para adaptarse a condiciones presentadas en la localidad del evento, la ruta, tipo de competencia y cualquier otra circunstancia que lo requiera siempre y cuando sean publicadas en la convocatoria respectiva.



Las reglas especiales que emita El Promotor serán consideradas transitorias para el caso anterior, y deberán ser publicadas con la debida anticipación en los medios establecidos para ello.

El Promotor establecerá las condiciones con respecto a la publicidad de los patrocinadores de los competidores, buscando no afectarse con carpas, mantas, camiones, etc., en los lugares de la revisión mecánica, salida, meta, etc.

No se permitirá el uso del lenguaje ofensivo, de amenazas, gritos o agresiones físicas, so pena de hacerse acreedor a la sanción correspondiente en el capítulo de sanciones punto #1.

El Promotor, será el responsable y encargado de establecer las rutas, pistas, seguridad en los eventos, obtención de permisos y autorizaciones, coordinación de la logística de seguridad, logística de comunicación, marcación de las rutas, así como designar al personal responsable que habrá de conducir los eventos a buen término.

B) AUTORIDADES Y FACULTADES.

Las autoridades del evento son personas designadas por El Promotor para ocupar puestos de operación y cuentan con conocimientos suficientes para el buen desarrollo del evento, cuyos nombres deberán estar contenidos en la Convocatoria oficial de cada evento.

DIRECTOR GENERAL. Es la persona que encabeza la organización del evento. No tiene facultades ejecutivas dentro del área deportiva de un evento. Es el responsable de verificar, coordinar y diseñar la seguridad en el evento, tanto en vehículos participantes, como en la ruta o pista trazada y del evento en general.

DIRECTOR DE CARRERA. Es el Oficial de más alta jerarquía durante la operación deportiva (competencia) de un evento, y el resto de los oficiales estarán bajo sus órdenes.

JEFE DE CRONÓMETROS. Es el encargado de llevar los tiempos oficiales en cada competencia y en su caso coordinará a un eventual cuerpo de cronometristas.

JEFE DE RUTA/PISTA. Es el oficial responsable del buen desarrollo del evento, y tiene entre sus funciones: Formación oportuna de los automóviles en la salida independientemente de la modalidad de la competencia. Tendrá además la facultad de efectuar una última revisión de las medidas de seguridad en los participantes y de ser necesario y a su juicio determinar la exclusión de algún participante que no cumpla los requisitos.

JEFE DE REVISIÓN TÉCNICA. Es el oficial responsable de la Revisión Técnica de los vehículos, encierro de vehículos restringidos e inspección de los mismos.

COORDINADOR ADMINISTRATIVO. Es el oficial responsable de toda el área administrativa antes, durante y después del evento.

OFICIALES DE CARRERA. Son los responsables de vigilar el desarrollo del evento en puntos estratégicos de la competencia ya sea en ruta o pista, constituyéndose como OFICIALES DE PISTA o en su caso OFICIALES DE CHECK POINTS.



COMISARIO. Es la persona designada por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. y/o la Comisión Nacional de Pilotos Organizados de Ruta, A.C., que como autoridad supervisa y sanciona los eventos (cuando aplique).

C) OBLIGACIONES DEL PROMOTOR Y CAMPEONATO PREVIAS A UNA CARRERA.

1. Reunión del comité una semana posterior a cada evento.
2. Será obligación de cada Promotor considerar las recomendaciones realizadas por el comité.

D) CATEGORÍAS Y NUMERACIÓN.

El presente reglamento aplica a las siguientes categorías y rangos de numeración:

Categoría

Numeración

Trophy Truck: 1-99

Clase 1: 100 - 199

Clase 2: 200-299

Clase 10: 1000-1099

Clase 8: 800-849

Clase 7: 700-749

Clase 16: 1600-1699

Clase 29: 2900-2999

Clase 8S: 850-899

Clase 7SX: 7000-7999

Clase Stock Mini: 750-799

Clase 9: 900-999

Clase 14: 1400-1499 (*Sportman Truck*)

Clase 19: 1900-1999 (*Sportman UTV*)

Clase 15: 1500-1549 (*Sportman Buggy*)

Stock Buggy: 1550-1599

Clase 11: 1100-1199

UTV Kids (sólo pistas): K01-K-99

El Promotor, tiene la facultad a través del Director de Carrera de sacar o descalificar a un vehículo de competencia que no corresponda a la categoría en que se inscribió, sin necesidad de protesta. Se deberá respetar las especificaciones de las categorías con base en el Reglamento Técnico.

El comité asignará a cada piloto la numeración correspondiente a la categoría en la cual esté compitiendo, asignando los números con fecha límite en la fecha de preinscripción de cada evento, mismo criterio que se aplicará a pilotos de nueva participación. El número asignado por El Promotor, deberá ser utilizado por el piloto durante todo el Campeonato.

Los números deberán ser colocados de manera visible en los vehículos de competencia, y deberán observar las siguientes características:

Una serie de números a cada costado con un mínimo de 8 pulgadas de altura, y un trazo mínimo de 2 pulgadas, colocados en color negro sobre un cuadro de fondo en color blanco o viceversa.

Una serie de números en la parte posterior con un mínimo de altura de 6 pulgadas, y un trazo mínimo de 1.5 pulgadas.

Una serie de números en la parte frontal con un mínimo de altura de 4 pulgadas, y un trazo mínimo de 1.5 pulgadas. Cualquier situación que se presente y no esté considerada en éste reglamento en relación a la numeración será resuelta a consideración del Promotor:



1199

1199

TIPOGRAFIA BOLD IMPACT

1199

1199

1199

1199

E) ORDEN DE SALIDA.

ORDEN DE SALIDA POR CATEGORÍAS EN CADA COMPETENCIA

Orden de salida en carreras de Ruta: Será determinado por El Promotor, quedando sujeto a los criterios relacionados a la velocidad, seguridad e incluso el tamaño y tipo de vehículos de acuerdo al tipo de competencia, por lo tanto, se considerarán estos criterios anteriores. Esto con el fin de que categorías más lentas no obstaculicen a las clases más rápidas y se privilegien los protocolos de seguridad. Las categorías Trophy Truck y Clase 1 arrancarán juntas; como si se tratara de una sola categoría, esto aplicará tanto para competencias de ruta como de pista, no obstante la puntuación se llevará por separado en cada categoría.

Orden de salida en carreras de Pista: En las carreras de Pista, el orden de arranque será determinado en la convocatoria de cada evento, donde se tomará en cuenta el número de participantes por categoría, pudiendo juntar en un mismo *hit* de competencias dos o más categorías si el número de participantes y nivel de las unidades así lo permitiese, del mismo modo se buscará incentivar y acomodar el orden de las categorías para la participación de pilotos y/o vehículos que vayan a participar en más de una categoría.

ORDEN DE SALIDA POR COMPETIDOR EN CADA COMPETENCIA

En todas las competencias se sortearán todas las posiciones de arranque buscando equidad y justa competencia.

F) INSCRIPCIONES.

Quedarán abiertas de acuerdo a como lo indique la Convocatoria del mismo.

La realización del pago no garantiza la inclusión definitiva en el evento que organiza El Promotor, y ésta estará sujeta al cumplimiento total de los requisitos de inscripción y seguridad en el Evento de Contingencia de cada competencia.

REQUISITOS DE INSCRIPCIÓN

1. Todos los pilotos deberán cubrir el pago correspondiente a la Licencia y/o Seguro.



2. El pago de la inscripción deberá efectuarse en las formas que dicte la convocatoria de cada evento. El Promotor se reserva el derecho de aceptar o no el pago en Moneda Extranjera.
3. Los pilotos y copilotos menores de 18 años deberán presentar una carta responsiva y autorización de sus padres o tutores para poder competir.
4. Todo piloto que no pague inscripción no podrá competir, en caso de arrancar será descalificado y sancionado (ver apartado de “sanciones”). En caso de que un piloto inscrito no arranque, se le reintegrará su inscripción el mismo día de la carrera, siempre y cuando lo solicite y dé aviso al Director de Carrera antes de concluir su categoría.
5. Todos los pilotos, con el hecho de participar, se regirán y se obligan a adquirir, conocer y respetar totalmente el presente reglamento.

MANCOMUNACIÓN

- Todo piloto que participe en el Campeonato, podrá mancomunarse hasta con otros dos pilotos (es decir 3).
 - El piloto récord (el propietario del número de competencias asignado en la numeración oficial del campeonato) deberá solicitar la mancomunación de su, o sus mancomunados de equipo, mediante el llenado de un formato que estará disponible en la mesa de inscripciones del Campeonato. Otra manera de mancomunarse, es que el piloto de récord envíe la solicitud vía correo electrónico (NO Facebook, NO what's App) al correo medinarcadia@yahoo.com, ésta opción sólo se hará válida cuando el solicitante reciba respuesta con el acuse de recibido.
 - Aquel piloto que haya llenado el formato de mancomunación en alguna de las carreras o que haya enviado el correo electrónico con dicha solicitud, NO PODRÁ cancelarlo y cambiar a su(s) mancomunado(s).
 - Si un piloto se encuentra mancomunado con un equipo, no podrá mancomunarse en otro equipo de la misma categoría. Además del equipo con el que esté mancomunado, podrá registrarse y participar de manera individual en otras carreras del campeonato, es decir, sin mancomunarse con un segundo equipo.
 - En el caso de que en alguna de las competencias condujera otro piloto que no esté mancomunado, a ese piloto se le asignará un nuevo número de competencias y a él se le otorgarán los puntos del evento.
 - A los pilotos que se inscriban de la 3ra fecha en adelante, y que no hayan participado en carreras anteriores del campeonato en cuestión, podrán mancomunarse especificándolo en la papeleta de inscripción del evento en el que participen.
7. Todo vehículo inscrito deberá pasar satisfactoriamente la Revisión Técnico-Mecánica y de Seguridad, de acuerdo a lo establecido en el apartado específico en éste Reglamento.
 8. El Promotor se reserva el derecho de aceptar o rechazar cualquier inscripción, sin necesidad de dar ninguna explicación.
 9. El Promotor tendrá derecho de pegar calcomanías de patrocinadores de premios de contingencia en los vehículos participantes en las categorías que esto se logre. En caso de negarse a portar el engomado, el corredor perderá el derecho al premio de contingencia.
 10. El piloto competidor tiene la obligación y la responsabilidad de firmar la hoja de inscripción, facilitando los nombres completos y apellidos de los tripulantes del vehículo (pilotos y copilotos) en la mesa de inscripciones. En caso de no hacerlo, deberá apegarse a las sanciones.
 11. Es obligatoria la asistencia de los pilotos inscritos en un evento a la junta de pilotos sin que exista pretexto de por medio. Esta junta la celebrarán el Promotor y Director de Carrera en el lugar y hora establecidos en la convocatoria.



G) INVASIÓN DE CATEGORÍAS.

En carreras de ruta un piloto no podrá inscribirse dos veces en una misma categoría.

Se permite invasión de categoría siempre y cuando el vehículo cumpla con las especificaciones que marca el reglamento técnico para la categoría a invadir.

En carreras de pista se permite la invasión de categorías de menor a mayor, incluso compitiendo un piloto con el mismo vehículo en las categorías que desee, siempre y cuando cumpla con las especificaciones que marca el Reglamento Técnico para cada una de las categorías en que compita. En caso de invasión deberán cambiar número de la categoría a la que invade.

No será permitido que un piloto que compite en una categoría mayor invada una categoría menor.

H) REVISIÓN MÉDICA.

Todos los pilotos y copilotos participantes en los eventos de El Promotor, deberán haberse efectuado una Revisión Médica el mismo día en que se habrá de competir, en los horarios estipulados en la convocatoria correspondiente. Quien no se realice este examen, NO podrá competir.

I) REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE SEGURIDAD.

Se efectuará durante el evento de Contingencia un día antes del evento en un Parque Cerrado, el cual consiste en un lugar adecuado, delimitado y restringido en donde el piloto deberá acudir a presentar su Vehículo para Revisión Técnica y de Seguridad, debiendo el piloto presentar además, overol (es) de competencias y casco(s).

La revisión será tanto para modalidad de Ruta como de Pista, por parte del Promotor y supervisado por el Comité de Revisión Técnica; quien no acredite y no tenga el engomado de la revisión técnica y seguridad, no podrá participar en la carrera. En los casos que el competidor no presente su unidad durante la contingencia, podrá revisarlo horas antes de la competencia (estipulado en cada convocatoria), debiendo pagar \$1,000 pesos M.N. La revisión técnica y de seguridad comprende los siguientes puntos:

1. Estructura de Seguridad (*Roll bar*), se revisarán soldadura, bases, refuerzos y calibre del tubo.
2. Malla de protección que deberá ser instalada en ambos lados del automóvil y deberán estar fijadas en una parte de la estructura.
3. Cinturones de seguridad, en buenas condiciones, 3 pulgadas de ancho y 5 puntos de apoyo de una pulgada. El cinturón de la parte de arriba deberá tener doble hebilla y contar con chaveta de seguridad en los que traen gancho. Estos deberán tener menos de 5 años de caducidad y deberán contar con doble hebilla en la espalda. En la etiqueta de la SFI se muestra la fecha de fabricación del cinturón.
4. Extintor vigente, mínimo de una capacidad de un kilogramo de polvo seco, colocado al alcance de la tripulación con su mecanismo de sujeción funcionando bien y deberán de portar la calcomanía de la empresa constituida en el Estado, en donde fueron vendidos y cargados los extintores.
5. Cascos: Estos deberán contar con la certificación de la *Snell Memorial Fundation (Snell)* de los tipos: SA2015 o M2015. La caducidad se puede verificar en el etiquetado que tienen por la parte interior, en uno de los costados tras la esponja. La vigencia mínima que se aceptará es con las especificaciones antes señaladas. Para más información a este respecto y corroborar que su casco aún pueda ser utilizable, pueden ingresar a: <http://smf.org/certy> tipo de sangre.
6. Tipo de sangre de los tripulantes en su respectivo casco y junto a los respectivos nombres en las puertas del vehículo.
7. Luces de "stops" con calaveras, funcionando.



8. Espejo retrovisor.
9. Los overoles deberán ser de *Nomex* como mínimo, sin hoyos ni rasgaduras y de una sola pieza.
10. Claxon funcionando.
11. Defensa delantera redondeada.
12. Por lo menos tres banderas, una roja y una amarilla (con franjas fluorescente para carreras nocturnas) y una tercera blanca con una cruz roja para caso de accidentes. Ésta última será utilizada en carreras de ruta por aquel corredor que haya sufrido un accidente y requiera de asistencia médica, al ondear la bandera a los competidores que circulen por el lugar del accidente, éstos sabrán que es imperante dar aviso en el siguiente check point de la necesidad de asistencia médica.
13. Un botiquín equipado de primeros auxilios, que contenga: Agua oxigenada, alcohol, merteolate, violeta, guantes de látex, venda elástica, liga para torniquete, pomada para heridas, gasas, algodón, tela adhesiva, benditas adhesivas, crema de árnica, multiaplicadores, pomada para labios, etc.
14. Un foco con luz ámbar, bien visible y con una potencia entre 25 y 55 *watts* de halógeno o de 8 a 15 *watts* en LED en la parte posterior del vehículo de al menos 3 pulgadas de diámetro o longitud (dirigido hacia atrás) y funcionando con el sistema de encendido, no se permite controlar este foco con *switch* adicional. Cualquier oficial podrá parar el vehículo si detecta que la luz ámbar no funciona, hasta tanto no se repare. Deberá tener una luz ámbar por *default* y otro adicional como respaldo.
15. Una serie de números de competencia como indica el inciso D del presente reglamento de competencia.
16. El tanque de combustible deberá ser tanque de combustible de seguridad (*safety fuel cell*) y deberá tener la toma de llenado en la parte exterior del vehículo, permitiéndose el tapón sellado. No se permiten tanques de aluminio originales o fabricados, solo los antes mencionados.
17. Motor, transmisión y Suspensión, de acuerdo a la categoría que indica el piloto en la que participará.
18. Los vehículos que cuenten con puertas (funcionando) de metal, deberán contar con chapas de seguridad adicional.
19. El Cuerpo Técnico certificará o emitirá recomendaciones en cambios inmediatos o graduales sobre los elementos de seguridad y aspectos relacionados a la seguridad e integridad física de los participantes.
20. Cada vehículo deberá tener soporte de agarre interno para los copilotos.
21. Al parque cerrado se permite el acceso, exclusivamente a 2 personas por vehículo, pudiendo ser piloto, copiloto ó un mecánico.
22. Al parque cerrado no se permite el acceso de bebidas alcohólicas ni personas bajo el influjo de drogas o alcohol.
23. Los vehículos deberán aprobar la revisión Técnico Mecánica y de Seguridad previa a la carrera, según las especificaciones para cada categoría.
24. Los oficiales de salida deberán checar que los vehículos tengan al momento del arranque la calcomanía que acredite la revisión técnico-mecánica y de seguridad y deberán revisar o checar todos los puntos comprendidos en ésta.

J) REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA AL TÉRMINO DE LA COMPETENCIA.

El Promotor contará con un lugar adecuado o en su defecto delimitado, para el encierro de las categorías restringidas al término de la competencia, en el cual deberán permanecer los cinco primeros lugares de cada categoría restringida, hasta que el comité de revisión técnica les permita retirar los vehículos.



PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN.

1. En cada una de las categorías restringidas (para efectos de revisión se considera a las clases 16, Stock Mini, Stock Buggy, 9 y 11), se revisará sin excepción los 3 primeros lugares de cada una de las categorías mencionadas.
2. Cada piloto y su mecánico se encargarán de quitar lo necesario para llevar a cabo la revisión. El que no cumpla con la especificación de cada categoría, que no se presente o que se oponga a ser revisado será descalificado.
3. Es obligación de cada participante permanecer o asistir en el lugar de la revisión.
4. La hora de revisión y detalles al respecto, se darán a conocer en la junta de pilotos de cada una de las competencias. Únicamente se permitirá la presencia de dos personas por auto en el área restringida, en caso de no ser así, serán descalificados por no respetar esta disposición.
5. Al área no se permite el acceso de bebidas alcohólicas ni personas en estado inconveniente.
6. El Promotor podrá auxiliarse de herramientas y procedimientos para determinar los parámetros de peso, compresión y aquellos elementos medibles que considere necesarios.

REVISIÓN DE COMBUSTIBLE.- En aquellas categorías que el presente reglamento limita al uso de gasolina de bomba comercial en México, se llevará a cabo la revisión de combustible a cada uno de los ocupantes de las tres primeras posiciones en dichas categorías al final de la competencia. El uso de la gasolina comercial de bomba, deberá conservar sus mismas características de olor y coloración por lo que queda estrictamente prohibido utilizar aditivos o similares que puedan cambiar estas características, convirtiéndose en causal de descalificación. Esto aplica para las categorías 2 (en los casos de 6 cil.), 8S, 7SX, 7S, 14, 15, 19 y Stock Buggy.

K) DE LOS TRIPULANTES

Todos los vehículos de 2 plazas deberán competir con sus asientos ocupados, a excepción de carreras de pista, en las que a elección del piloto, podrán competir con un solo ocupante siempre y cuando remuevan el asiento del copiloto y se apeguen a las especificaciones técnicas de su categoría.

L) SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS.

Los pilotos participantes, con el sólo hecho de inscribirse se obligan a conocer el significado de las banderas que se utilizan para el control de las competencias, así mismo a respetar y observar dicho significado.

Verde: La carrera ha empezado, arranque, pista libre.

Amarilla: Peligro inmediato, prepárese a detenerse, prohibido rebasar, reducir velocidad, conserve su posición.

Roja: Pare inmediatamente con precaución; peligro, deje libre la pista.

Negra: Penalización, termine la vuelta a velocidad moderada sin obstruir a los demás competidores y deténgase en la mesa de cronometraje.

Azul: Un auto más rápido está a punto de rebasarlo, ceda el paso.

Blanca: Última vuelta de la carrera.

A cuadros: En carreras de pista, la carrera ha concluido, baje su velocidad y abandone la pista. En carreras de ruta, la carrera ha finalizado, alto total.



M) SISTEMA DE PUNTUACIÓN.

El sistema de puntuación que se utilizará es el siguiente:

- Puntos de contingencia: 3 por cada carrera.
- Puntos de salida: 5 por cada carrera.
- Puntos de llegada en carreras de pista: 6 puntos
- Puntos de llegada en rutas cortas de menos de 200 km: 8 puntos
- Puntos de llegada en rutas de más de 200 km: 10 Puntos

El organizador de cada carrera de ruta deberá especificar en la convocatoria del evento el check point que se considerará como la mitad de la carrera, el cual se tomará en cuenta para otorgar la mitad de la puntuación de llegada a los corredores que no logren terminar la competencia.

En carreras de pista, se considerará carrera terminada si el vehículo cumplió el 80% de las vueltas pactadas y se encuentra en movimiento al momento de que el líder termine la carrera.

En los casos en que el vehículo no logre terminar la carrera (pista) se le otorgará la mitad de los puntos de llegada si completó el 50% de las vueltas pactadas.

Además de esos puntos, se asignarán los puntos de la siguiente tabla de acuerdo a la posición obtenida:

PROBAJA DESERT SERIES 2022																														
TABLA DE ASIGNACIÓN DE PUNTOS																														
Posición	NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE ARRANCAN																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	4	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
2		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
3			2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
4				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
5					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
6						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
7							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
8								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
9									1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
10										1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
11											1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
12												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
13													1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
14														1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
15															1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
16																1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
17																	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
18																		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
19																			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
20																				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
21																					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
22																						1	2	3	4	5	6	7	8	9
23																							1	2	3	4	5	6	7	8
24																								1	2	3	4	5	6	7
25																									1	2	3	4	5	6
26																										1	2	3	4	5
27																											6	2	3	4
28																												1	2	3
29																													1	2
30																														1

Calendario de competencias:

1. Pacífico 300. Los Cabos – La Paz. Febrero 26 y 27. Ruta.
2. Tormenta del Desierto, San José del Cabo. Marzo 26 y 27. Pista
3. Rancho Probaja, La Paz. Mayo 21 y 22. Pista
4. Coyote 300. Todos Santos - La Paz. Junio 18 y 19. Ruta
5. Circuito Bronco. La Paz. Julio 16 y 17. Pista
6. San José Short Course. Agosto 27 y 28. Pista Nueva
7. Circuito Bronco Desert Challenge, La Paz. Octubre 15 y 16. Ruta Corta



N) CAMPEONES.

De acuerdo al calendario propuesto, para efectos de puntuación, se considerará una puntuación de 6 eventos de un total de 10 que contempla el calendario. Para merecer un lugar del pódium anual de su respectiva categoría, el equipo deberá haber participado en un mínimo de 5 competencias de las 10 pactadas.

a) Campeón de Categoría.

Aquel piloto que haya logrado el mayor número de puntos en su categoría dentro del Campeonato y que haya participado en un mínimo de 5 carreras. En caso de empate, el primer criterio de desempate se basará en mayor número de primeros lugares, el segundo criterio será el mayor número de segundos lugares y el tercer criterio será el mayor número de terceros lugares; si persistiera el empate, ganará el que haya vencido a más rivales en las carreras que se le hayan tomado en cuenta para su puntuación anual.

b) Overall General por Puntos.

Aquel piloto que haya logrado el mayor número de puntos entre todas las categorías participantes del Campeonato. En caso de empate, se establecerá el criterio establecido en el inciso a).

c) Campeón de Campeones.

Aquel piloto campeón de categoría que haya obtenido el mayor número de primeros lugares entre todas las categorías participantes del Campeonato. En caso de empate, se establecerá el criterio establecido en el inciso a).

d) Campeón de Categorías Restringidas.

Este título es exclusivo para los campeones de las categorías 16, Stock Mini, Stock Buggy, 19, 9 y 11 y se determina con base en la mayor cantidad de primeros lugares en el Campeonato, en caso de empate, se establecerá el criterio establecido en el inciso a).

e) Novato del Año.

Para tener derecho a contender por este título, el corredor deberá cumplir los siguientes requisitos:

- Registrarse como contendiente a este título en su primera participación del año.
- Ser Driver of Record.
- Una participación mínima de 4 carreras.
- Participar al menos en 2 carreras de pista.
- Ser aprobado por El Promotor como novato (esto será sometido al criterio de El Promotor con base en estadísticas previas).
- Además de los aspectos anteriores, se considerará la mayor puntuación que el aspirante a este título haya conseguido en sus participaciones del año.

O) PREMIACIÓN.

Los resultados oficiales que determinan quiénes serán los pilotos premiados, serán aquellos que el Director de Carrera defina de acuerdo al Reglamento de Competencia, y a lo estipulado en la convocatoria respectiva.

Cualquiera de los pilotos que hubiese obtenido alguno de los tres primeros lugares en alguna de las categorías, y no se presenten al pódium de premiación, no será premiado a menos que haya notificado anticipadamente al Director de Carrera del evento que algún representante del equipo estará designado para recoger el trofeo y premio en efectivo.



El Promotor considera a todas y cada una de las competencias establecidas para el Campeonato en el mismo rango de importancia, por lo que el hecho de que el piloto desee regresar con celeridad a su lugar de origen no se considera causa de fuerza mayor. El piloto, dentro de su plan de competencias deberá tener previsto que el calendario propuesto por El Promotor comprende distintas ciudades, y que los eventos finalizan con la ceremonia de premiación.

El piloto será acreedor a la puntuación y/o premiación correspondiente según el lugar obtenido en la carrera.

La bolsa de premiación se repartirá de la siguiente manera:

De llegar 3 vehículos 50% para el ganador, 30% para el 2do lugar y 20% para el 3er lugar.

De llegar 2 vehículos 60% para el ganador y 40% para el 2do lugar.

De llegar uno 100% para el ganador.

Los montos de premiación por categoría serán designados por la organización en cada competencia.

El Promotor otorgará trofeo a los 3 primeros lugares de cada categoría convocada y quedará a criterio del promotor entregar trofeo a los 3 primeros de cada categoría promocional según la convocatoria.

En caso de presentarse algún problema o protesta que pudiera afectar la premiación, no se premiará hasta resolver el problema o protesta.

En caso de existir un error o que al resolverse la protesta técnica se tenga que cambiar la premiación ya entregada, el o los pilotos afectados tendrán la obligación de devolver dicha premiación, para que se entregue al piloto correspondiente. De no devolverse en 7 días hábiles de haberle sido requerido por escrito por El Promotor, quedará descalificado de dicho evento y no se le permitirá correr en el campeonato hasta no reponer el total de la premiación (efectivo, premios adicionales y trofeos).

Cualquier agresión física y/o verbal ocasionada por pilotos y/o miembros del equipo a un oficial del evento, será acreedora a severas sanciones pudiendo ser la descalificación.

P) GANADORES, CRONOMETRAJE Y RESULTADOS.

El Promotor en conjunto con el Director de Carrera establecerá, previo a la competencia, a la persona encargada de llevar el cronometraje del evento, y será éste el único referente válido para establecer las posiciones finales. Elementos adicionales como fotografía y video se consideran no oficiales a menos que el Director de Carrera apruebe su utilización para casos necesarios.

Ningún piloto deberá subir a la tribuna de cronometraje hasta no haberse dado los resultados oficiales, pudiendo sancionarse hasta con la descalificación a quien no cumpla lo anterior.

Después de terminado oficialmente el evento, el Director de Carrera deberá presentar los resultados oficiales. Se deberá incluir orden y hora exacta de la salida, así como la llegada y en su caso el tiempo del último *check point*, también la hora exacta (minutos y segundos) de los participantes que finalicen. Los pilotos no deberán solicitar al juez principal el tiempo realizado en carrera hasta el cierre de la meta, los cuales hasta ese momento se considerarán oficiales.

Los criterios y el orden para determinar las posiciones en una competencia serán los siguientes:

1. El mejor tiempo realizado desde la salida a la meta.
2. Mayor número de *check points* avanzados (en el caso de carreras de ruta) y el mayor número de vueltas alcanzadas (para el caso de carreras de pista).
3. Mejor tiempo realizado (tiempo efectivo) desde la salida hasta el último *check point* avanzado (en carreras de ruta), o primer vehículo en cruzar la línea de meta en la última vuelta avanzada (para carreras de pista).



4. En caso de no alcanzar a llegar dos o más vehículos al primer *check point* (en el caso de carreras de ruta) o no completaran la primera vuelta (en el caso de carreras de pista), el criterio de desempate será el orden de salida que por sorteo o inscripción les haya correspondido.

Q) SEÑALAMIENTOS, MARCAS Y LINEAMIENTOS PARA CARRERAS DE RUTA Y PISTA.

PARA CARRERAS DE RUTA

1. Siempre se deberán de respetar los lineamientos de la ruta, los cuales serán señalados con banderas, pértigas, flechas, listones, pintura, pacas, líneas de cal, llantas o similares. Piloto que rompa o cambie dichas marcas en forma intencional será descalificado.
2. Ningún piloto podrá circular en sentido contrario a la ruta, ya que de hacerlo será descalificado de la carrera. Podrá hacerlo sólo con la autorización de los oficiales, en un lugar que no represente peligro y bajo su responsabilidad.
3. A juicio del juez principal y su equipo de oficiales, se sancionará hasta con la descalificación a quien no respete las señales, banderas e indicaciones de los oficiales de la carrera.
4. En todos los eventos de ruta se deberá contar con uno o varios puntos de control o *check point*.
5. Todos los pilotos y vehículos deberán pasar por todos los *check points* haciendo alto total, donde el anotador del *check point* anotará el número del vehículo, el nombre del piloto (en caso de reconocerlo o leerlo en la unidad) y la hora exacta (hora, minuto y segundo) en que el competidor pase por dicho *check point*. A su vez, uno de los integrantes del *check point* insertará en el depósito correspondiente el ticket que acreditará el paso del corredor por dicho *check point*. El piloto deberá hacer alto total y podría ser descalificado o sancionarse en caso de incurrir en las siguientes faltas:
 - a. Cuando ponga en riesgo la integridad física de los oficiales.
 - b. Cuando agrede física, verbalmente o con señas a los oficiales.
 - c. Cuando no llegue a velocidad moderada.
 - d. Cuando intente rebasar dentro de los límites de la zona de *check point*.
 - e. Cuando arranque antes de que el oficial levante la pértiga de ALTO.
6. De faltar algún(os) registro(s) de *check points*, se podrá verificar con video, de no haber pasado por el *check*, se le acreditará su recorrido hasta el último *check point* del cual se haya tenido registro.
7. Cada área de *check point* o meta deberá estar visiblemente señalada con un letrero a 300 metros, y un segundo letrero a 200 metros y un tercer letrero 100 metros antes del *check point* o meta.
8. Los oficiales de cada *check point* deberán utilizar una pértiga con un letrero de “alto” para señalar el punto en el cual el competidor deberá efectuar un alto total, para su verificación, de no respetar esta disposición podría ser penalizado hasta con la descalificación de acuerdo al criterio del encargado del *check point* y el juez principal del evento.
9. Todos los competidores deberán llegar al área de *check point* a una velocidad moderada y sin representar con su conducta un peligro para los oficiales y espectadores.
10. Se prohíbe rebasar dentro de los 300 metros antes de la línea de *check point* y meta.
11. Ningún vehículo podrá ser jalado, empujado o transportado por algún vehículo dentro de los 300 metros próximos a la línea del *check point*.
12. Todo vehículo deberá cruzar la línea de *check point* propulsado por la fuerza de su motor funcionando, excepto en la meta, donde podrá ser empujado por el piloto y copiloto únicamente 1% de la distancia de la ruta total como máximo, no importando si está funcionando el motor. Dentro de esta franja de 100 metros establecida, no se permite que el vehículo sea empujado o jalado por otro vehículo.
13. El corredor tendrá derecho a ser jalado o empujado hasta un 3% del total de la ruta (mientras ello no transgreda el punto #11 de la sección O de este reglamento) en vías de continuar con su competencia o a su equipo de competencias para recibir apoyo mecánico en un lugar seguro. Esto sólo podrá ocurrir una vez en cada carrera.



14. En la meta se hará un alto total, debiendo moderar su velocidad dentro de los 100 metros anteriores. De no respetar esta disposición será penalizado con la descalificación.

15. Ningún piloto podrá avanzar más de 150 metros con fin de obtener ventaja, por un camino que esté a más de 50 metros de distancia de la ruta marcada, a menos que esté marcada como opcional o no exista marca previa.

16. En carreras de ruta, los equipos de apoyo deberán portar los mismos números de los vehículos que apoyan y en ningún momento podrán constituir un obstáculo para lo demás corredores.

17. Cualquier irregularidad de la conducta de los equipos de apoyo, provocará la penalización del piloto que están apoyando.

18. Ningún equipo de apoyo deberá circular en sentido contrario a la ruta marcada, en caso de que así suceda, el piloto podría ser penalizado hasta con la descalificación.

20. Equipo de apoyo que rompa o cambie las marcas hará merecedor al piloto de una amonestación, de reincidir algún equipo se descalificará al piloto de esa o la siguiente carrera.

21. Cualquier accidente en la ruta marcada ocasionado por algún equipo de apoyo, será responsabilidad del causante y no será considerado un tercero para aplicación y cobertura del seguro.

22. Las anteriores faltas serán comprobables con fotografía, video, testimonio de algún oficial y/o tres testigos honorables, o por confesión del mismo piloto.

1. Siempre se deberán de respetar los lineamientos de la pista, los cuales serán señalados con banderas, pértigas, flechas, listones, pintura, pacas, líneas de cal, llantas o similares. Piloto que rompa o cambie dichas marcas en forma intencional será descalificado.

2. Ningún piloto podrá circular en sentido contrario al recorrido de la pista, ya que de hacerlo será descalificado de la carrera. Podrá hacerlo sólo con la autorización de los oficiales, en un lugar que no represente peligro y bajo su responsabilidad.

3. A juicio del Director de Carrera y su equipo de oficiales, se sancionará hasta con la descalificación a quien no respete las señales, banderas e indicaciones de los oficiales de la carrera.

4. Si un vehículo o piloto golpea frecuentemente durante la competencia a uno o varios vehículos, este podrá perder una posición o lugar, y podrá ser hasta descalificado, a criterio del Juez Principal del evento.

5. No se permite el ingreso de autos de apoyo de los equipos de competencia.

6. En cada carrera de pista se establecerá la zona *pits*.

7. En la zona de *pits* queda prohibido que esté cualquier persona ajena a los equipos de apoyo, los cuales estarán identificados con un brazalete que será entregado por los organizadores.

8. Está estrictamente prohibido ingerir sustancias tóxicas o alcohólicas en el área de *pits*, tanto pilotos, copilotos, equipos de apoyo, jueces y organizadores de los eventos.

9. Cualquier agresión por parte de algún miembro del equipo llevará a la inmediata descalificación del piloto.

10. En caso de una descompostura del vehículo participante, ningún piloto podrá salirse del auto sin permiso de los oficiales de pista y, sólo en caso de no encontrarse en posición peligrosa podrá eventualmente efectuar la reparación pertinente, sin recibir ayuda externa y bajo control de un oficial. Se penalizará con la descalificación a quien incurra en esta infracción a juicio del Director de Carrera y su equipo de oficiales.

11. Las faltas anteriores serán comprobables con fotografía, video, testimonio de algún oficial y/o tres testigos honorables, o por confesión del mismo piloto.

12. El Director de Carrera podrá auxiliarse con Jueces de Golpeo para determinar conductas antideportivas y golpeo excesivo. En tal caso podrá establecer sanciones que van desde paradas en *pits* (*Stop and Go*) de 10 segundos, hasta la descalificación.



13. Ningún competidor podrá hacer cambio de vehículo una vez arrancada o reiniciada la competencia.

14. En caso de un accidente en la primera vuelta de una competencia, se detendrá la misma con bandera roja sólo en los siguientes casos:

16.1 Que él o los vehículos involucrados estén obstruyendo la pista

16.2 Que los oficiales de pista y/o el juez principal detecten situaciones graves que pudieran poner en peligro la integridad de los corredores involucrados, público u oficiales.

16.3 En el caso de que se haya detenido la competencia, el arranque se llevará a cabo con parrilla de arranque de acuerdo al sorteo de arranque del evento y se correrá el número de vueltas pactadas en la convocatoria.

16.4 En caso de que el Juez de Carrera así lo determine de acuerdo a su criterio.

15. En caso de un accidente se suscite entre la segunda y la penúltima vuelta, la competencia se detendrá con bandera roja sólo en los siguientes casos:

17.1 Que él o los vehículos involucrados estén obstruyendo la pista de manera drástica

17.2 Que los oficiales de pista y/o el juez principal detecten situaciones graves que pudieran poner en peligro la integridad de los corredores involucrados, público u oficiales.

17.3 En caso de que el Juez de Carrera así lo determine de acuerdo a su criterio.

17.4 En el caso de que se haya detenido la competencia, el arranque se llevará a cabo con bandera verde encadenada bajo el orden en el que los corredores hayan cruzado la línea de meta en la última vuelta y se correrá sólo las vueltas restantes de cuerdo al líder de la competencia. OJO: NO en el orden que estén al momento de la bandera roja, sino como hayan pasado por la meta/mesa de jueces en la última vuelta anterior.

17.5 En el caso de que la bandera roja se presentara en las últimas dos vueltas pactadas para el evento, la carrera se dará por finalizada y se tomará en cuenta para las posiciones finales, el orden en que los vehículos cruzaron la meta en la última vuelta anterior. OJO: NO en el orden que estén al momento de la bandera roja, sino como hayan pasado por la meta/mesa de jueces en la última vuelta anterior.

R) SANCIONES AL ARRANQUE.

PARA CARRERAS DE RUTA. Los pilotos deben recibir el banderazo de arranque en la línea de salida.

1. Si el vehículo arranca intencionalmente antes de que el oficial de arranque agite la bandera verde, el piloto podrá ser sancionado con penalización de tiempo o hasta la descalificación.

2. Si el auto no sale en el banderazo que le corresponde, empezará a correr su tiempo, y podrá salir inmediatamente después del auto que se encuentra correctamente en tiempo y posición en la línea de salida. Llevará preferencia el participante que se encuentra en tiempo de salida.

PARA CARRERAS DE PISTA. Los pilotos deben recibir el banderazo de arranque en la parrilla de salida.

1. Si un vehículo arranca antes del banderazo, a y juicio del Juez Principal hubiese obtenido ventaja, se repetirá la salida, pero sólo por una ocasión, para la segunda salida en falso se sancionará al infractor moviéndolo al último lugar de la parrilla de arranque.

2. Cuando los vehículos se encuentren en la parrilla de arranque esperando la bandera de salida y un auto no arranca al momento del banderazo, su tiempo comenzará a correr y podrá arrancar en cuanto se presente en la línea de salida y que el Director de Carrera se lo permita.

S) PROTESTAS.

a. Las protestas serán de dos tipos: mecánicas y técnicas.

b. Las protestas únicamente pueden ser hechas por el piloto inscrito y participante en la competencia.

c. Se presentarán por escrito y dirigida al Director de Carrera del evento.



d. La protesta deberá indicar si es mecánica o técnica. Si es mecánica, deberá presentarse máximo hasta 30 minutos después del cierre de la meta o de finalizada la categoría en que se presenta la protesta (para el caso de las carreras de pista) y 30 minutos máximo después de cerrada la meta en las carreras de ruta. Las protestas técnicas tanto de ruta o pista se deberán presentar como máximo 5 días posteriores a la carrera.

e. El fallo del Director de Carrera deberá otorgarse en el mismo evento y hacerlo del conocimiento al corredor por cualquier medio disponible. El Director de Carrera deberá informar al piloto en el mismo evento el plazo en que dará resolución definitiva a cualquier protesta técnica o mecánica presentada.

g. El piloto protestante y el protestado deberán presentarse con el juez principal a recibir la determinación que se tomó en el caso, hasta una hora posterior del cierre de meta y antes de la premiación. Si alguno de ellos no se presenta se deberán dar por enterados de los resultados según la premiación y del dominio público posterior a la competencia.

PROTESTA MECÁNICA:

Podrán presentar protesta mecánica sólo los pilotos que lleguen a la meta que tengan carrera terminada en los términos de este Reglamento y sólo contra los demás pilotos y/o unidades de su misma categoría que hayan llegado a la meta.

Se permitirá protestar a uno o más pilotos sin importar la posición en que uno u otro hayan terminado, depositando la cantidad correspondiente a cada protestado.

El monto de la protesta mecánica de un vehículo será de \$10,000.00 (Diez Mil Pesos 00/100 m.n.) en caso de motor o transmisión, aportando el 100% en el momento de la protesta.

Si la protesta mecánica se gana, el piloto protestado será sancionado de acuerdo a lo establecido en este reglamento en el apartado de sanciones; y se le devolverá al piloto protestante \$8,000 pesos del monto, quedando \$2,000 pesos para el personal que realice la inspección mecánica.

h. Si el piloto protestante pierde, el monto económico de \$8,000 de la protesta le será entregado al piloto protestado, quedando \$2,000 pesos para el personal que realice la inspección mecánica.

i. El piloto protestado no deberá lavar el vehículo, ni arreglar, mover, quitar y/o cambiar del vehículo el o los componentes mecánicos protestados hasta después de haber efectuado la revisión, de hacerlo, será descalificado.

j. El piloto protestado tiene la opción de auto descalificarse (esto será por escrito) si considera que hay fundamento en la protesta y evitar así los gastos de revisión y armado.

k. Si en el momento no se puede realizar la intervención mecánica para revisar aquello que se protestó, se llevará a sellar el vehículo de tal suerte que no se pueda alterar, arreglar, mover, quitar, cambiar, etc., el o los componentes protestados. No se permitirá lavar el vehículo ni sus partes, hasta después de la intervención mecánica que resulte de la protesta.

PROTESTA TÉCNICA:

a. Su costo será igual a \$5,000.00 (Cinco Mil Pesos 00/100 M.N.)

b. La protesta técnica la podrá presentar cualquier piloto con el hecho de arrancar y será contra cualquier otro piloto de cualquier categoría, su copiloto o su equipo de apoyo, en esta protesta se pueden mencionar varias faltas.

c. El piloto podrá presentar protestas técnicas contra uno o más "pilotos/vehículos", pagando el importe correspondiente por cada uno.

La protesta técnica se presenta en los siguientes casos:

1. Un vehículo corre fuera de la ruta marcada más de lo permitido.
2. Actitud antideportiva de algún piloto en el desarrollo del evento.



3. Exceso de violencia al realizar un rebase o alcance.
4. No dejar pasar a un competidor después de haber sido alcanzado y tocado.
5. Bloquear o estorbar en la ruta por parte de algún equipo de apoyo.
6. Cambiar las marcas de la ruta, por parte del piloto, copiloto o algún miembro del equipo de apoyo.
7. Agresión física o verbal contra cualquier oficial y/o participantes.
8. Al no cumplir con el reglamento o algún requisito de la convocatoria y que el Promotor no tenga conocimiento o hizo caso omiso, como ejemplo: falta de revisión mecánica o revisión médica.
9. En carreras de pista si un vehículo corre fuera de la pista en forma deliberada.
10. Por introducción a la pista de algún equipo de apoyo sin autorización.
11. No respetar los señalamientos de los oficiales.

Para poder determinar una protesta técnica deberá de comprobarse a través de video, audio, fotografía o documento que sirva para demostrar la veracidad de lo que se está protestando, por lo que el protestante tendrá un término de 5 días hábiles para presentar las pruebas correspondientes a la protesta.

El Director de Carrera del evento podrá determinar proceder con la premiación de la categoría protestada. En caso de que el fallo sea a favor del protestante, el protestado tendrá un término de 48 horas para regresar el trofeo y premio económico, de no hacerlo en éste plazo, será sancionado sin derecho a participar en los siguientes eventos.

En la protesta técnica, se entregará el importe de la misma a quien favorezca el fallo, de generarse gastos por esta revisión serán cubiertos por este importe y el resto se entregará como se especificó anteriormente.

Nota: cuando se violen los acuerdos de una convocatoria o exista una violación de los reglamentos que no sea mecánica, el Director de Carrera podrá sancionar al piloto, sin que para ello exista de por medio una protesta.

En los casos de agresión física a oficiales de los eventos, compañeros pilotos participantes y/o público en general, El Promotor se reserva el derecho de establecer las sanciones correspondientes de manera ejemplar, si se infringieron normas, cuyas consecuencias sean graves o ejemplo negativo para el buen desarrollo del automovilismo deportivo, analizando la gravedad y trascendencia del hecho, pudiendo amonestar, suspender o en caso crítico expulsar al infractor.

T) REVISIÓN MECANICA DEL MOTOR, TRANSMISIÓN O VEHÍCULO POR PROTESTA PRESENTADA.

- a. De ser posible, se llevará a cabo en el lugar de la meta del evento o en el establecido con anterioridad por el Comité de Revisión Técnica en acuerdo con las partes involucradas en la protesta.
- b. El Comité de Revisión Técnica será quien lleve a cabo la revisión mecánica de la protesta.
- c. Estarán presentes además de los pilotos o alguna persona en su representación (siempre y cuando el piloto haya enviado por escrito la solicitud de representación), el Comité de Revisión Técnica y el Director de Carrera del evento en cuestión, el cual dará fe y testimonio de la revisión.
- d. Él o las personas protestadas podrán ser acompañados por un mecánico asesor quien no tendrá derecho a voz ni a voto, y solamente podrá aconsejar y hablar a través del protestado, no directamente con el especialista que realiza la revisión.
- e. De no estar presente alguna de las personas arriba mencionadas, se procederá con el hecho de estar presente el Comité de de Revisión Técnica, el protestado y el que presenta la protesta.
- f. Se prohíbe la ingesta de bebidas embriagantes y no se aceptará a ninguna persona que esté drogada o en estado de embriaguez en el momento de la revisión.



g. Si la protesta mecánica se gana, se le reembolsará el dinero (cantidad estipulada) de la protesta al protestante y el piloto protestado será sancionado y correrán por su cuenta los gastos de la revisión y/o armado de lo protestado si los hubiese.

h. Si la protesta mecánica no se gana, el monto se le entregará al protestado. La armada de lo que se revisó (motor, transmisión, etc.) será responsabilidad del protestado.

U) SANCIONES EN LA PROTESTA MECÁNICA.

1. Si un piloto es protestado y pierde la protesta, será descalificado en el evento en el que se le protestó.

2. Si reincide (2 veces pierde la protesta) además de descalificársele en el evento en el que se le protestó, no podrá participar en las próximas 2 carreras del Campeonato.

V) SANCIONES GENERALES

Faltas del piloto que lo hacen acreedor a sanción:

No registrar a otro tripulante en las Inscripciones, ya sea piloto o copiloto y no contar con el Seguro de Gastos Médicos y Responsabilidad Civil.

Sanción: Descalificación. Esto implica que la organización se percate de esta falta ya sea durante el evento o mediante pruebas fotográficas o de video posteriores a la competencia. Si el equipo sancionado obtuvo algún lugar del pódium, deberá regresar el trofeo y monto de premiación como fecha límite en la contingencia de la siguiente carrera del campeonato de acuerdo al calendario. El monto del premio y trofeo deberán regresarse al organizador del evento en que se incurrió en la falta. De no acatar esta disposición, ni el vehículo ni el piloto podrán participar el resto del campeonato hasta que regrese el trofeo y premio en efectivo.

Golpear con dolo y deliberadamente a otro competidor de una categoría inferior.

Golpear a un Clase 11 por detrás.

De acuerdo a las pruebas recabadas y a consideración del comité del campeonato de acuerdo a las circunstancias específicas de cada caso. Las sanciones pueden aplicar como sigue: Penalización con puntos, tiempo de penalización, pago de los daños, descalificación o veto.

Cuando un vehículo de competencias o de apoyo transite en sentido contrario de la ruta o pista.

Sanción: Descalificación inmediata y veto por las siguientes tres carreras del calendario. Será requerido obligatoriamente video como prueba para constatar esta falta.

En Check Points:

Hacer *pits* en los 300 metros anteriores o posteriores a un *check point*.

Rebasar dentro del límite de los 300 metros.

No hacer alto total.

Hacer *pits* sobre el área de circulación natural de la ruta.

Hacer *pits* en zona de carretera.

No obedecer a los oficiales de *check points*.

No obedecer las banderas.

Sanción: Dependiendo de la gravedad de la falta, a criterio de los oficiales y el Director de Carrera, la sanción podría ser de 5 a 15 minutos de penalización hasta la descalificación.



Que los equipos de apoyo se metan en la ruta de la carrera a manera de barredora.

Sanción: 1ra vez 15 minutos de penalización. Reincidencia 30 minutos. 3ra. Descalificación. Esto se basará en el reporte de los *check points*.

No portar el ámbra adecuadamente y encendido.

Sanción: 1ra vez 15 minutos de penalización. Reincidencia 30 minutos. 3ra. Descalificación. Esto se basará en el reporte de los *check points*.

No portar el bote de los *tickets*.

Sanción: 1ra vez 15 minutos de penalización. Reincidencia 30 minutos. 3ra. Descalificación. Esto se basará en el reporte de los *check points*.

Utilizar lenguaje ofensivo, de amenazas, gritos o agresiones físicas contra jueces u oficiales. Esta falta incluye a pilotos, copilotos y demás miembros del equipo.

Sanción: Descalificación.

No inscribirse y arrancar.

Sanción: Participación nula y veto para el siguiente evento.

No reportar un incidente en la carrera, llámese de atropellar animales, chocar contra cercos o cualquier otro daño material a propiedad privada.

Sanción: Pago de los daños o veto hasta que el implicado cubra los gastos que se deriven del suceso.

No haber cubierto el monto del deducible de la póliza del Seguro por un siniestro anterior.

Sanción: Veto hasta que no cubra el pago.

Recorrer en días no oficiales para ello.

Sanción: 1ra vez llamado de atención. 2da vez, veto en el evento en cuestión.

Poner en riesgo a terceras personas en festejos excesivos e irresponsables dentro de la carrera o en zona de meta.

Sanción: 1ra vez 15 minutos de penalización. Reincidencia 30 minutos. 3ra. Descalificación.

TODO LO QUE NO ESTÉ PREVISTO EN ESTE REGLAMENTO, QUEDARÁ A CONSIDERACIÓN DE EL PROMOTOR, DIRECTOR DE CARRERA Y/O COMITÉ DEL CAMPEONATO.

II. REGLAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIAS

El presente reglamento entra en vigor a partir del 26 de febrero del año 2022 y tendrá una vigencia de 3 años.

El presente reglamento regirá y aplicará en los eventos de Off Road organizados durante el año en curso por el Promotor, a quien, en las reglas, especificaciones y demás contenido se le nombra como "El Promotor".



GENERALES

MANUAL TÉCNICO:

Donde se indique partes originales, podrá utilizarse una similar si esta cumple con las características, especificaciones y propiedades de la misma, aunque no sea de la marca original, siempre y cuando esté instalada en la forma original, pero siendo autorizadas por la fábrica.

Las categorías restringidas deberán conservar su concepto básico.

Cualquier cambio que *Score Internacional* publique en relación al reglamento técnico por categorías, será analizado por El Promotor y en caso de ser positivo para el desarrollo y buena marcha de las competencias, podría entrar en vigor una vez que El Promotor a su vez haga el anuncio respectivo a través de los medios disponibles para ello.

Sin excepción alguna, todas las categorías se deben sujetar obligatoriamente, al inciso I) del presente Reglamento de Competencias.

Reglamento Trophy Truck

A.- DEFINICIÓN: Vehículos de cualquier tipo modificados libremente, con un peso mayor de 1,360.77 Kg. cuya carrocería deberá cubrir las cuatro llantas. Deberá cumplir con todos los requisitos de seguridad enunciados en el reglamento de competencia. No se permite turbo. Abierto a gasolina de competencia. No se permite sistemas Nitro, metanol, alcohol o algún otro combustible. El motor podrá o no corresponder a la marca de la apariencia de la carrocería.

B.- Equipo de seguridad. Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Clase 1

A. DEFINICIÓN:

1. Vehículos de chasis tubular de cuatro llantas.
2. Todos sus componentes se consideran libre, al menos que se mencione lo contrario.

B. EQUIPO DE SEGURIDAD:

1. Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

C. MOTOR:

1. No se permite turbo.

D. TRANSMISIÓN:

1. Libre.

E. COMPONENTES DE SUSPENSIÓN:



1. Libre.

F. DIRECCIÓN Y FRENOS:

1. Libre.

G. SISTEMA ELÉCTRICO:

1. Libre.

H. COMBUSTIBLE:

Abierto a gasolina de competencia. No se permite sistemas Nitro, metanol, alcohol o algún otro combustible.

Obligatorio el tanque *fuel cell* con válvulas *check* a menos que tenga tapón de combustible en el tanque mismo.

No se permite vehículos tipo *truggy* o con diferencial tipo convencional de una sola pieza que incluya los ejes.

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Clase 2

A. CHASIS:

Buggy.

B. SUSPENSIÓN DELANTERA Y TRASERA:

Abierta.

C. NÚMERO DE ASIENTOS:

Libre.

D. MOTOR 4 Ó 6 CIL:

4 CIL: De cualquier manufactura.

6 CIL: Cualquier motor 6 cilindros de hasta 3.7 cc de producción comercial, stock. Se permite Motor 4.3 únicamente de *Chevrolet* original.

Sistema de Ignición libre.

La única revisión permitida del motor será la correspondiente a la medida del cilindraje.

E. TRANSMISIÓN:

Abierta (*standard*, automática o *middle engine*).

F. LLANTA:

Abierta.

G. ASPECTOS TÉCNICOS Y DE SEGURIDAD:

Los que indica el reglamento general.



H. COMBUSTIBLE:

No se permite sistemas Nitro, metanol, alcohol o algún otro combustible.
Vehículos de 4 cilindros abierto a gasolina de competencia.
Vehículos de 6 cilindros sólo se permite gasolina comercial de bomba sin aditivos.

I. IGNICIÓN:

Sistema de Ignición libre.

J. EQUIPO DE SEGURIDAD.

Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Clase 10

A. CHASIS:

Tipo *Buggy*.

B. SUSPENSIÓN DELANTERA Y TRASERA:

Abierta.

C. NÚMERO DE ASIENTOS:

Libre.

D. MOTOR:

Se permiten motores *honda* k24 y motores *ecotec* hasta 2.5 *fuel inyection*, originales.
Deberán ser motores sellados.
Motores *VW* hasta 2.5 cc enfriados por aire, *fuel inyection* original o de carburador.

E. TRANSMISIÓN:

Libre.

F. LLANTAS Y RINES:

Libre.

G. ASPECTOS TÉCNICOS Y DE SEGURIDAD:

Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

Este reglamento se basa en el de *SCORE INTERNATIONAL* y cualquier omisión o ajuste será de acuerdo al vigente del mismo.

Para que la categoría se considere formalmente abierta, deberán participar 5 vehículos como mínimo en las 3 primeras competencias del año.

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.



Reglamento Clase 8

PRODUCCIÓN ABIERTA VEHÍCULOS DE UTILIDAD DE TAMAÑO COMPLETO

A. DEFINICIÓN

1. Vehículos tipo *Pick Up*, camionetas (*SUVS*) o automóviles fabricados con tracción de 2 y 4 (4x4) ruedas.
2. Deben haber sido fabricados en cantidades mayores de 5,000 unidades en un periodo de 12 meses y accesible al público en general.
3. Todo aquel vehículo con excepciones a éste reglamento técnico, deberá efectuar una consulta con el Cuerpo Técnico del Campeonato quien deberá autorizar su inclusión en la categoría.

B. EQUIPO DE SEGURIDAD

Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

C. COMPONENTES DE SUSPENSIÓN

1. Todos los componentes de suspensión deben mantener su concepto original.
2. Los puntos de apoyo están abiertos.
3. La distancia entre eje y eje necesita mantener el original, más o menos 2 plg., las llantas deben de mantenerse cuando estén en el punto superior dentro de los guardafangos.

D. AMORTIGUADORES Y TOPES HIDRÁULICOS

1. Es considerado abierto el tipo, la cantidad y puntos de apoyo de los amortiguadores.
2. Los amortiguadores no pueden sobresalir del cofre.

E. DIRECCIÓN Y FRENOS

1. La dirección y frenos están considerados abiertos.

F. MOTOR Y DESPLAZAMIENTO DEL MOTOR

1. Puede ser motor de 6 y 8 cilindros y debe corresponder a la misma manufactura del vehículo.
2. Desplazamiento es abierto siempre y cuando se mantenga del *block* original.
3. El motor debe estar disponible a su venta al público en general en U.S.A.
4. Está permitida cualquier marca de carburador pero limitado a un solo carburador de 4 gargantas.
5. Está permitido fuel inyection.
6. El motor puede estar recorrido hasta un máximo de +- 5 pulgadas. Esta medida deberá tomarse del centro de la espiga delantera y de la parte trasera del *block*.

G: COMPONENTES LIBRES

1. Sistemas de enfriamiento de aceite y agua.
2. Filtros de aire.
3. Bombas de gasolina.
4. Sistemas de escape.

G. TRANSMISIÓN Y DIFERENCIAL

1. La transmisión es abierta.



2. El diferencial trasero debe permanecer en su concepto original. Son opcional: relaciones, engranes, soportes, ejes y masa flotante opcional.

H. ASIENTOS

1. Están permitidos asientos de cualquier manufactura, pero debe permanecer más o menos en su posición original.

I. PESO

1. El peso mínimo son 4,000 libras (1814.3 Kg).

J. CARROCERÍA

1. Se permite de fibra de vidrio y/o combinación con carrocería original.

K. COMBUSTIBLE:

Abierto a gasolina de competencia. No se permite sistemas turbo, nitro, metanol, alcohol o algún otro combustible.

L. TRANSITORIO

Queda a consideración del Director de Carrera la inclusión de vehículos que por sus características sean equiparables en competencia dentro de esta categoría.

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Clase 7 Libre

MINI PICK-UP

DEFINICIÓN:

Vehículos mini o medio *pick-up*, en una producción de 5,000 unidades en un tiempo de 12 meses accesible al público en general en USA.

A. EQUIPO DE SEGURIDAD

Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

REGLAMENTO DE COMPETENCIA:

Es necesario mantener combinaciones del motor, transmisión y chasis de la misma manufactura.

Esta clase es considerada “producción abierta” y todos los componentes están considerados abiertos, si no hay restricciones en las siguientes indicaciones.

B. COMPONENTES DE SUSPENSIÓN:

Los componentes de suspensión necesitan mantener su concepto original. Los puntos de apoyo son abiertos.

La distancia entre eje y eje necesita permanecer original más o menos 2 pulgadas. El ancho máximo de la parte de exterior a exterior de la llanta debe ser 84 pulgadas.

AMORTIGUADORES Y TOPES HIDRÁULICOS:



La cantidad de amortiguadores y tipo de montaje es opcional.

Está permitido todo tipo de amortiguadores y *coil over*.

No está permitido que los amortiguadores sobresalgan por el cofre.

SUSPENSIÓN SECUNDARIA:

Está permitida suspensión secundaria.

C. FRENOS Y DIRECCIÓN:

Abiertos.

D. SISTEMA ELÉCTRICO:

Abiertos.

E. SISTEMA DE COMBUSTIBLE:

Abierto a gasolina de competencia. No se permite sistemas Nitro, metanol, alcohol o algún otro combustible.

F. MOTOR Y DESPLAZAMIENTO DEL MOTOR:

El motor debe ser libre de 6 cilindros hasta 4.5 litros. Incluidos *after marker* y *ecobust*.

Está permitido el carburador de cualquier manufactura, máximo un *venturi* por cilindro.

Está permitido *fuel Injection*.

No está permitido sistema de inyección de vapor o de agua si no es el equipo original.

No está permitido turbos, nitros, super cargadores ni *webber* o componente similar. Deben mantener su aspiración normal.

Únicamente se puede mover el motor más o menos 10 pulgadas de su lugar original de cuando se fabricó. Esta medida es entre el centro de espiga delantero y la parte trasera del *block*.

G. TRANSMISIÓN Y DIFERENCIALES:

Únicamente se puede usar el diferencial delantero original como se entregó con la manufactura. Se puede aumentar materiales únicamente para refuerzo.

Está permitido en el diferencial trasero cualquier tipo automotriz. Está considerado abierto relaciones de engranes, ejes y soportes.

Son opcionales las masas flotantes.

H. ASIENTOS:

Está permitido cualquier manufactura de asientos, pero necesita permanecer aproximadamente en su posición original.

I. COMPONENTES GENERALES:

PESO mínimo 3,000 libras (1360.777 kg.).

J. CARROCERÍA:

Se permite fibra de vidrio y/o combinaciones originales, siempre y cuando conserven la forma y apariencia de la marca del vehículo.



K. DEFENSAS:

Las defensas deben ser tipo tubular sin filos.

L. CHASÍS:

Necesita mantener la distancia entre el eje delantero y el eje trasero original más o menos 2 pulgadas.

Está permitido reforzar y aumentar materiales pero necesita mantener su configuración original.

No está permitido hacerlo más largo o más angosto. No está permitido quitar material del riel del chasis.

Se permite modificar el chasis en la parte de atrás para obtener más viaje en la suspensión trasera, pero debe conservar el total del chasis.

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Clase 7SX

Producción Stock-Mini pick ups y Suv.

A. DESCRIPCIÓN:

1. Vehículos contruidos de 2 o 4x4 de tracción, mini o medio medida de *pick up*.
2. El motor no deberá exceder los 4.2 cc.
3. Los vehículos de esta categoría debieron haberse fabricado cuando menos 5,000 unidades en un periodo de 12 meses, y haber estado disponibles al público en general en USA.
4. El vehículo debe de ser marcado o denominado como mini o *mid* de tamaño *pick up* y *SUV*.

REGULACIÓN GENERAL

1. Los vehículos en esta categoría deben de completar o ser aplicables a estas regulaciones generales.

REGULACIONES DE COMPETENCIA

1. La manufactura de la carrocería, motor y chasis deben mantenerse en su forma original, esta categoría es de producción original (*stock*) y todos sus componentes deben mantenerse, excepto estas modificaciones permitidas.

B. EQUIPO DE SEGURIDAD

Como se indica en el inciso **I)** del presente Reglamento de Competencias

C. COMPONENTES DE SUSPENSIÓN

1. Las espigas pueden ser de cualquier manufactura y pueden ser reforzadas, la posición vertical y horizontal debe de permanecer de manera original (*stock*).
2. La suspensión delantera debe de ser de la misma manufactura, forma y configuración de producción original e instaladas en la posición original (*stock*) en la que fue montada. La suspensión delantera debe tener un máximo de 14 pulgadas de viaje.
3. Todos los componentes excepto los amortiguadores deben de mantenerse de manera original (*stock*) en producción y ubicación así como los métodos de montaje.



4. Se permite rótulas en todos los puntos de apoyo de la suspensión.

5. Los brazos en A, *I beams* deben de mantenerse de manera original (*stock*) como viene en el chasis como fueron montados. Las partes pueden ser reforzadas adhiriéndoles material, doblarse para ajustar la alineación, alargarse la base del brazo tensor del *I beam* hacia abajo del chasis máximo 3" para este propósito, se permite poner *heim joint* o buje.

6. En ambos tipos de suspensión podría adherirse material para mantener más ancho hasta 74 pulgadas de ancho, tomando como referencia la parte exterior de la llanta.

Los resortes delanteros deben de mantenerse en la posición original (*stock*) y mantener su concepto original (*stock*); muelles, resortes o barras de torsión libres. Se permiten muelles traseras de 57.5 pulgadas de largo. Barras estabilizadoras de cualquier tamaño son permitidas en el diferencial trasero.

7. No se permite "V" en el diferencial trasero como soporte.

D. AMORTIGUADORES Y TOPES

1. Número de amortiguadores, métodos de montaje son abiertos.

2. Los amortiguadores no pueden sobresalir a través del cofre.

3. No pueden montarse amortiguadores en partes remotas a la original.

4. Los topes hidráulicos están permitidos siempre y cuando se mantenga el chasis de forma original (*stock*).

5. Se permiten *by-pass*.

6. No se permite suspensión secundaria.

E. LLANTAS Y RINES

1. Son permitidos de cualquier manufactura.

2. No se permite sujetarlos con tuercas de mariposa.

F. DIRECCIÓN

1. La caja de dirección debe de mantenerse de manera original y ser de producción del vehículo.

G. DIFERENCIAL

1. El diferencial trasero, en cuanto al cuerpo (*housing*) es libre y puede ser de otra manufactura.

2. Piñón y corona, *carriers*, ejes y masas flotantes son libres, pero debe de mantener el ancho máximo permitido de 74 pulgadas, tomando como referencia la parte externa de las llantas.

H. MOTOR, TRANSMISIÓN Y SISTEMA DE TRACCIÓN

1. Motor y transmisión conforme a la marca del vehículo.

2. El motor debe de ir montado en la posición original (*stock*) que viene de fábrica + - una (1) pulgada. Esto será medido del centro de la espiga a la parte trasera del *block*, y la altura será medida del centro del raíl del chasis al centro del cigüeñal. Accesorios del motor, bomba de dirección, alternador, *coil* o ignición y filtros de aire son libres.

3. El radiador deberá permanecer en su posición original y mantener su misma manera frontal original.



4. Debe mantener un máximo de seis (6) cilindros de producción original acorde al tipo de vehículo en el que está montado y sus partes internas son libres siempre y cuando no exceda los 4.2 litros de capacidad y 4.3 de la marca *Chevrolet*, debiendo mantener la relación de compresión original.
5. El *block* y cabezas deben ser de manufactura original.
6. Puede ser usado cualquier carburador máximo de 4 *venturis* (gargantas) o mantener el sistema de gasolina de inyección. No se permiten nitros, súper cargadores y turbo cargadores, ni doble *webber*.
7. No se permite cárter seco.
8. No se permite motor *ecoboost*

I. ARTÍCULOS O PIEZAS SIN RESTRICCIÓN

1. Reforzamiento y balanceado de partes y partes internas.
2. Sistema de válvulas (rolles, botadores) y árbol de levas.
3. *Stroker* y bielas (medidas) siempre y cuando no exceda los 4,000 cc ó 4,300 cc de Chevrolet.
4. Sistema de enfriamiento de aceite y agua.
5. Las partes de la dirección, rotulas, brazos *pitman*, varillas de dirección, columnas, *dumper*, brazos de espiga, pueden ser especialmente hechas pero deben de mantener la posición y forma de operar original (*stock*). Cualquier manufactura de volante puede ser usada.

J. FRENO

1. Son libres.

K. IGNICIÓN

1. Son libres.

L. LUCES

1. Cualquier tipo de luz puede ser utilizada, pero deben conservarse la apariencia de las luces delanteras originales.

M. GASOLINA

1. Solo se permite gasolina comercial de bomba.

N. COMPONENTES DEL VEHÍCULO EN GENERAL COMPARTIMIENTO DE LOS OCUPANTES:

El tablero es libre y opcional, el tapizado de los paneles, los tapetes y la alfombra deben ser removidas. Los pedales de cualquier manufactura son opcionales pero deben de mantener su forma y posición original (*stock*).

O. PUERTAS Y CERRADURAS

1. Las puertas pueden no operar con las bisagras originales.

P. PARED DE FUEGO

La pared de fuego debe de mantenerse.

Q. PESO

1. El vehículo deberá tener un peso mínimo de 3,000 lbs. (1360.777)



R. DEFENSAS

Tubulares sin filos.

S. ESPEJOS

Obligatorios.

T. CARROCERÍA

La cabina debe ser original.

Debe mantenerse la distancia entre ejes del vehículo de manera original (stock) +- una pulgada.

El cofre, salpicaderas delanteras y traseras se permiten de fibra de vidrio.

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Clase 16

A. DEFINICIÓN:

Vehículos tubulares de uno o dos asientos, únicamente con motores *volkswagen* (VW) 1600 y sistemas de suspensión VW tipo 1. Las dimensiones del chasis son libres.

B. EQUIPO DE SEGURIDAD:

Como se indica en el inciso **I)** del presente Reglamento de Competencias

C. MOTOR:

Tipo 1 sedán, como entregado de la fábrica.

Caja (*block*)

- a) Rectificación de bancada.
- b) Se permite abrir y hacer la rosca para el marcador de presión del aceite y la temperatura.
- c) Se pueden instalar injertos a los birlos de las cabezas (*case savers*).
- d) Rectificación de block para retén de la polea principal.
- e) Rectificar el asiento de los cilindros.
- f) Los ductos del aceite de 8 mm se pueden abrir a 10 mm.
- g) Se permite añadir rompeolas del aceite.

D. BOMBA DE ACEITE:

Se acepta cualquier manufactura de bomba “no carter seco” (*dry sump or deep sump*), significa alteración a la tapa del cedazo.

Se acepta cualquier pistón o resorte de *by-pass* o presión.

E. BOMBA DE GASOLINA:

Cualquier combinación eléctrica o mecánica, cualquier filtro de gasolina y regulador de presión.



F. PISTONES:

Pistones de tres anillos de cualquier manufactura pero manteniendo las dimensiones de *Volkswagen* original permitiendo balancear tres pistones, cualquier candado de pasador es permitido.

Pistones medida 85.5 mm

G. CIGÜENAL:

Original de *Volkswagen*, no se permiten cigüeñales contrapesados con un corte "offset" no mayor de 69.5 mm.

Se permite:

1. Balancear cigüeñal y poleas.
2. Instalar 8 guías de volante y cualquier tuerca del volante.
3. Las bielas se pueden balancear tres, pero no pulirlas o perfilarlas. Su peso mínimo será determinado por la biela que no está balanceada y puede ser de cualquier manufactura (tipo H, cromolio, etc.) pero debe mantener las dimensiones originales con un peso mínimo de 580 gramos.
4. Cualquier volante de *Volkswagen*.
5. Se puede quitar peso y balancear.
6. No volantes de aluminio.
7. Cualquier manufactura de *clutch* o plato de presión, se debe mantener el diámetro original de *Volkswagen*, se puede balancear el *clutch* y el plato de presión.

H. CABEZAS:

La cabeza debe de ser original de dos portes de admisión (*stock U.S.*) o equivalente. Se permite *fly cut* para limpieza, no se acepta portear o pulir y se permite relación de compresión baja de 8 a 1.

I. ÁRBOL DE LEVAS, VÁLVULAS, BOTADORES Y BALANCINES

Cualquier árbol, engrane, retenedor de resorte o botadores están permitidos. El ancho del asiento del resorte en la cabeza necesita mantener sus dimensiones originales "stock" de *Volkswagen*. Las válvulas solamente se pueden cortar 45 grados (se permite cortar de tres ángulos). Se permite válvulas de una sola pieza con las dimensiones originales de fábrica: escape 32 mm admisión 35.5 mm. Las guías de las válvulas pueden ser de bronce, acero o acero fundido. Se permiten retenes en las válvulas. Se permite doble resorte. Los balancines se pueden pulir o rectificar para el uso de pata de elefante o similar. No se permite el uso de baleros o balines entre el árbol y balancines. Se permiten balancines y flautas de cualquier manufactura. Se permiten tornillos de ajuste y guasas de ajuste de cualquier manufactura. Se permite asegurar con alambre candados de los balancines. Cualquier tapa de balancines es permitido, incluyendo de aluminio.

J. TOLBA:

Se permite cualquier manufactura. Tubo de calefacciones opcional.

K. CARBURADOR:

Filtro de aire de cualquier manufactura localizado en cualquier lugar. Se permite "velocity stacks". Se permite carburador *webber* o *empi* 44 como máximo. Se permiten *venturis* 24 mm para autos de 1 asiento (color azul *score legal*) y *venturis* 25 mm para autos de dos asientos (color rojo *score legal*). No se permite tipo *Plenum*.

No se permiten sistemas *fuel injection*.



L. MÚLTIPLE DE ADMISIÓN:

Se permite múltiple de admisión convencional con un diámetro máximo de 1 5/8".

No se permite ninguna alteración, porteadado o pulido espejo interno en los codos y se tomará como referencia de pulido la parte externa de la misma pieza, así como la permanencia de los bordes laterales internos de fundición o de fábrica.

L. TRANSMISIÓN:

Transmisión de VW de tipo uno o dos que no tenga más de cuatro velocidades para adelante. Se permite modificar libremente.

Se permite transmisión Mendeola MD4

M. ENFRIADORES:

De cualquier manufactura.

N. SUSPENSIÓN DELANTERA:

Es básico de tipo VW de una rótula o pasador. Cualquier manufactura de dos tubos con torsión de acero pero necesita tener el ancho original (*stock*) de VW, se permite cortar o girar y resoldar. Se permite ajustadores del centro del tubo a tubo abierto. Barras de torsión de cualquier manufactura manteniendo el mismo ancho que el VW sedán.

Brazos, espigas, bujes y pernos de cualquier manufactura que no excedan las dimensiones originales.

O. SUSPENSIÓN TRASERA:

De tipo VW flotante (IRS) o rígido. Flotante (IRS) se puede modificar o cambiar pero manteniendo el mismo ancho. El centro de barra de torsión y con semieje de 16.250 +- (más/menos) pulgadas. Se permite caja de reducción. Se permite cualquier manufactura de eje, tubos o engranes, siempre y cuando esté utilizando suspensión original de VW. La barra de torsión de cualquier manufactura es permitida, la barra de torsión necesita mantener posición original dentro del cuerpo de torsión. Permitido machetas de cualquier manufactura. Los brazos traseros deben mantener el ancho original +- 1 pulgada. El ancho total entre la cara interior de las llantas traseras debe ser de 58.250 pulgadas como máximo considerando un rin *off side*. Se permite suspensión trasera tipo "net".

P. AMORTIGUADORES:

No hay límite de cantidad o de tamaño de amortiguadores. No se permiten amortiguadores de aire o resorte (*coil over*). No se permite suspensión secundaria. El Comité Técnico decidirá si permite en algún caso amortiguadores en posición cantiléver.

Q. DIRECCIÓN Y FRENOS:

Dirección abierta. Frenos de tambor o disco son permitidos.

R. RINES:

Cualquier rin para montar directamente al tambor o disco es permitido.

S. SISTEMA ELÉCTRICO:

Ignición de la batería 6 o 12 voltios solamente, no magnetos, cualquier distribuidor, cualquier generador o alternador localizado en su posición original.



T. SISTEMA DE COMBUSTIBLE:

Solamente se permite tanque **fuel cell** debidamente sujetado con cinchos de acero.

- Libre uso de combustible.

U. PESO:

No. De Asientos	Peso mínimo
1	703.06 Kg.
2	703.06 Kg.

El peso es considerado seco. Seco es sin gasolina. Para pesar el vehículo se permite quitar extra, herramientas y refacciones.

V. CONSIDERACIONES

Habrá revisión técnica al finalizar cada competencia para los tres primeros lugares, debiendo permanecer en la zona que se determine los cinco primeros lugares para tal efecto.

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Clase 29 UTV

A. CHASIS

1. El vehículo tendrá que ser de línea de fábrica UTV o tener su apariencia, motor y transmisión.
2. Configurado para 2 ó 4 tripulantes.
3. Se permiten sólo modificados en su tubería por seguridad.

B. MOTOR

1. Deberá ser de fábrica o modificado expresamente para esta categoría. Con turbo o con aspiración normal. No se permite 4 cilindros.
2. Gasolina libre.
3. Durante la competencia se permite cambiar engranes y *clutches*, no se permite cambiar motor.
5. Sólo se permite tanque de gasolina "*fuel cell*" debidamente asegurado, no está permitido correr con recipientes de gasolina extra "no certificados para carreras", ya sean de plástico o metal y que pongan en riesgo la integridad física del y/o los corredores.

C. TRANSMISIÓN

1. Deberá ser de línea de producción o "*stock*".
2. La transición de fuerza del motor a la transmisión deberá ser por banda de hule o caucho, no se permiten cadenas.
3. Los *clutches* pueden ser modificados o reforzados.
4. El diferencial trasero deberá ser *stock*.
5. Se permite utilizar enfriadores de aceite para la transmisión.
6. Los 4x4 se permiten y el diferencial delantero de cualquier manufactura original.



D. SUSPENSIÓN DELANTERA Y TRASERA (COMPONENTES)

1. Los puntos de montaje de la suspensión deberán estar en la posición y distancias original del diseño del vehículo y está permitido que dichos puntos donde se conectan los amortiguadores sean reforzados.
2. Solo se permite un amortiguador por llanta (esquina) puede ser *stock* o de competencia.
3. La distancia entre eje y eje (*wheel base*) solo se puede incrementar 8".
4. El sistema de torsión deberá ser de resorte (*coil over shock*).
5. Marcas de llantas y rines libres.
6. El tamaño de la llanta es libre.
7. Está permitido el uso de espaciadores máximo de 2.5" por cada masa.

E. DIRECCIÓN

El sistema de dirección delantero es libre.

F. BATERÍAS

1. Se acepta batería extra.

G. LUCES

1. Deberá de tener un mínimo de 2 luces traseras (*tailights* / cuartos) y las luces de "stops" deberán de encender al momento de accionar el pedal de freno.
2. Una luz ámbar de mínimo 12v y una luz azul parpadeante conectadas directamente al sistema de encendido.
3. Deberá tener luces delanteras.

I. CABINA (ROOL CAGE)

1. La cabina podrá ser modificada en material cromolio o *maid steel* con un soporte vertical enfrente mínimo de 1 1/2" y un diagonal atrás mínimo de 1 1/2" en un ángulo de 30 grados.
2. Entre la tripulación y el techo deberá haber un mínimo de claro de 3" ya con el casco puesto y en posición de carreras.
3. La cabina podrá soldarse o sujetarse al chasis con 2 tornillos mínimo en cada esquina grado 8 sae o equivalente calidad.
4. El techo deberá ser de aluminio.
5. Se permiten las puertas *stock* completas, no se permiten medias puertas.
6. Las redes deberán cubrir completamente las ventanas del piloto y copiloto.
7. Se permite reforzar las puertas.
8. Asientos pueden ser de carreras o *stock* y deberán de estar sujetos al chasis por medio del sistema del fabricante o modificaciones.

J. DEFENSAS

1. Todos los vehículos deberán traer defensa delantera y trasera de un mínimo de grosor de 1.5 pulg.
2. No se permiten puntas.

K. MEDIDAS DE SEGURIDAD

Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.



Reglamento Clase 8 Stock

A. ESPECIFICACIONES:

1. Vehículos contruidos de dos ruedas de tracción, *pick-ups* tamaño grande, teniendo como máximo una distancia entre ejes de 125 pulgadas.
2. Estos vehículos deberán haber tenido una producción mínimo de cinco mil unidades en un periodo de doce meses en el mercado al público en general.
3. Podrán competir vehículos 4x4 originales de producción.

B. GENERALES

1. Deberán conservar carrocería, motor, transmisión y chasis en su combinación.
2. Esta categoría es de producción de fábrica y todos los componentes deben mantenerse de fábrica, excepto las modificaciones aquí descritas.

D. SEGURIDAD

Como se indica en el inciso **I)** del presente Reglamento de Competencias
No se permitirá que algún vehículo de otra categoría invada.

E. SUSPENSIÓN

1. Las espigas deben ser de producción original en serie, pueden ser reforzadas.
2. La suspensión delantera y trasera deben mantener la configuración y concepto de la producción de origen del chasis.
3. Los muelles y resortes deben mantener su configuración y medida original, así como su base y columpios.
4. Se permiten de cualquier marca y producción.
5. Los brazos o quijadas en "A" y "I BEAMS", así como diferenciales deben mantener su configuración de fábrica del chasis, así como sus puntos de apoyo; se les pueden añadir material para reforzarse, pero deben mantener sus formas y tamaño originales.
6. Rótulas, tamaño y fabricación son libres.
7. Resortes de hasta 12 vueltas, en su posición y concha original y pueden ser de cualquier marca y material.
8. Suspensión delantera y trasera hasta 15" de viaje.
9. Para vehículos de quijada se permite de tubo siempre y cuando conserve su medida original permitiéndole así el uso del *uni ball* en la parte de arriba.

F. AMORTIGUADORES

1. Máximo tres amortiguadores por rueda bajo las siguientes combinaciones: un solo amortiguador de 3.0" por rueda o máximo tres amortiguadores con reserva de 2.5" ó 2.0" .
2. No amortiguadores *by pass*.
3. No se permite *coil over*.
4. Los puntos de apoyo de estos amortiguadores pueden ser reforzados.
5. Topes hidráulicos no son permitidos de ningún tipo.
6. No se permiten barras de suspensión secundarias.
7. Los amortiguadores traseros se instalarán sobre las perchas de las muelles.
8. Se podrán alargar los brazos tensores de la suspensión *I-BEAM* lo necesario y pueden llevar en la base trasera: hule, buje o rótula (*heim joints*).



9. En los vehículos que originalmente tengan en la quijada barra tensora, podrá mantenerla en la posición o en la dirección original del fabricante y en la base utilizar hule, buje o rótula.

G. LLANTAS Y RINES

1. Cualquier tipo de llantas y rines *off set*.

H. DIRECCIÓN Y FRENOS

1. La caja de la dirección debe permanecer en su posición original, pudiendo ser reforzada al igual que su base.

2. La parte de la dirección como varillas, terminales, brazos *pitman*, deben mantenerse y trabajar de manera original y pueden ser reforzadas.

3. Se permite reductor de vueltas o alargar el brazo *pitman*.

3. Se permite el intercambio del brazo o de la dirección en los modelos *Chevrolet* que traen diferenciales rígidos en la parte delantera.

4. El sistema de frenos es libre.

I. SISTEMA ELÉCTRICO

1. La batería y su posición es libre.

2. Luces son libres.

3. *Coils*, cerebros, *relays*, *switches*, y posición son libres.

4. Se permite *msd*.

J. SISTEMA DE COMBUSTIBLE

1. El tanque *fuel cell* es requerido.

2. Gasolina PEMEX de bomba sin aditivos.

3. Se revisará la gasolina a cada tanque que tenga el vehículo.

4. Líneas de gasolina, bombas, filtros y posición son libres.

L. MOTOR

1. El motor debe ser de producción en serie, de ocho cilindros como máximo.

2. los motores son libres en *stroke* y medidas de pistón.

3. El carburador hasta cuatro gargantas libre, no se permite *predator*.

4. Bomba de aceite libre, no se permite carter seco ni bomba de aceite externa.

5. Árbol de levas libre.

6. Filtro de aire libre.

7. *Headers* y *flow masters* libres, no turbo.

8. El motor debe permanecer en su posición original, pueden utilizarse bases especiales o bujes para uso de competencia de *off-road*.

9. No se permite *fuell injections*.

10. El radiador debe estar en su posición original.

11. Se permite doble radiador.

12. No se permiten cabezas de aluminio.

M. TRANSMISIÓN

1. Puede utilizarse cualquier transmisión de producción de la marca del vehículo.

2. El sistema de enfriamiento, *clutch*, plato y convertidor son libres.



N. DIFERENCIAL

1. El diferencial debe mantener su posición original.
2. Se le puede añadir material con el propósito de reforzarlo únicamente.
3. Tracción positiva, piñón, corona, birlos y tuercas son libres.
4. No diferencial tipo *summer brothers*, eje de producción en serie originales.
5. No se permite diferencial flotante.

O. CARROCERÍA

1. La carrocería puede ser sustituida en cuanto a su configuración.
2. El tablero, *switches* y *gauges* son libres.
3. Los cristales, alfombras, cubre puertas, recubrimiento interior de la cabina, son opcionales. La posición original del piloto se deberá mantener.
4. La caja se puede remover.
5. Los guardafangos traseros y delanteros, y cofre pueden ser originales o de fibra de vidrio.
7. Las puertas deben de ser las originales, se le puede remover la parte interior y se pueden atornillar.

P. REVISIÓN

1. Se revisarán las cabezas de hierro con imán.
2. Al término de una carrera los vehículos que terminaron la carrera pasarán de forma inmediata a revisión de combustible.
3. En esta categoría se permiten vehículos que cumplan con las especificaciones de *Stock Full* de acuerdo al reglamento vigente de *Score International* siempre y cuando sean motores a gasolina.

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Clase Stock Mini

A. DEFINICIÓN

Vehículos con tracción de 2 o 4 ruedas, *Pick Up* ó *SUV* (vehículos utilitarios deportivos), deben medir un largo de 125 pulgadas, haber sido producidos al menos en 5,000 unidades en un periodo de 12 meses y estar disponibles a la venta como se especifica anteriormente.

B. SUSPENSIÓN

La combinación de carrocería, motor, transmisión, diferenciales y chasis deben mantenerse como fueron fabricados. Esta clase de producción *stock* y sus componentes, deben de mantenerse (como salieron de fábrica), a excepción de las modificaciones que se describen a continuación:

1. La suspensión trasera y delantera deben ser de la misma manufactura, tamaño, forma y configuración, e instalada en el chasis que fue originalmente producida.
2. Todos los componentes de la suspensión deben de estar como salieron de fábrica y deben mantener los conceptos originales de montaje; es decir, no se pueden cambiar ni reubicar I-beam, quijadas o tensores originales, no se pueden mover del lugar o base. No se puede cortar y alargar.
3. Para autos con quijadas de suspensión de enfrente: Con respecto a las espigas, se permite reforzar la quijada por un lado y por abajo, la punta de la espiga y mover la espiga para dar un máximo de altura de 3 pulgadas en las piezas originales, o instalar una espiga de marca con la medida original de los baleros.



4. Para **Ranger** sólo se permite *I-beam* originales sin refuerzos, resortes de 11 vueltas contadas de punta a punta. Se permite espigas de 3 pulgadas de altura con medida original en los baleros. Se permite mover excéntricos de un lado para otro para facilitar la alineación del carro. Los brazos radiales deben estar en su posición original y se permite agregar placa de ¼ de pulgada sólo por dentro.
5. Se permite espaciador de 1 pulgada únicamente suspensión delantera.
6. Las piezas con movimiento deben mantenerse en posición original, la barra de dirección se permite de cualquier diámetro y material. Las terminales de dirección pueden ser de cualquier marca y medida. No se permite *Heim Joint*.
7. Se puede reforzar la base del amortiguador con placa, debiendo quedar libre una de las caras del *I-beam* para su revisión.
8. Se permite reforzar los columpios de muelles, manteniendo las medidas y posición originales. Se puede reforzar percha con tubo y placa o tubo soldado directamente a la percha.
9. Se permite espaciador de 1 pulgada máximo en la rótula superior, sólo en suspensión de quijada.
10. Los resortes y barras de torsión pueden ser de cualquier marca pero deben estar en la posición original y mantener el concepto de fábrica (no se permite mover o reubicar las bases de resortes o barras en ningunos de los extremos). Las bases de los resortes deben ser originales a excepción de los carros que tengan compactos o que no tengan chasis, éstos se podrán reforzar.
11. Se permite *kit* para levantar máximo 3 pulgadas la carrocería.
12. Se permite base para levantar la suspensión trasera (block de metal entre diferencial y muelles)
13. En las barras tensoras del diferencial se permite *Heim Joint* de cualquier medida en un solo extremo, no en "V".
14. Los vehículos o chasis 4x4 deberán llevar todas sus componentes de suspensión (no pueden usar piezas de vehículos 4x2, sólo originales del 4x4) no mezclas.
15. Se puede bajar el *Trat Bar* y reforzar los tensores sólo en *Comanches* y *Cherokees*.

C. AMORTIGUADORES Y TOPES

1. Máximo dos amortiguadores por rueda con las siguientes combinaciones posibles:
 - Un solo amortiguador hasta de 3.0 por rueda.
 - Dos amortiguadores 2.0 por rueda.
 - Un amortiguador 2.5 y uno 2.0 por rueda.
2. La posición de los amortiguadores es libre.
3. No se permite amortiguadores de aire, ni suspensión secundaria, ni topes hidráulicos, ni *By Pass*, ni *Coil Over*, ni amortiguadores con topes internos o *By Pass* interno, ni bolsas de aire. Se permite tope de plástico sólido.

D. RINES Y LLANTAS

1. Se permite cualquier tipo de rin y llanta, cualquier marca con una medida máxima de altura 35 pulgadas que marque la llanta.
2. Birlos y tuercas libres.

E. DIRECCIÓN

1. La caja de dirección debe ser original y estar montada en la misma posición. Se permite reforzar con placa la base donde está montada la caja. Para todas las marcas de vehículo se permite "plaquear" sin perder la forma original.
2. Se permite reforzar el brazo *Pitman* y auxiliares originales, el buje es libre. Volante de dirección libre. Se permite reductor de vueltas.



F. SISTEMA ELÉCTRICO

1. Ignición de configuración original del vehículo: Se permite bobinas, cables y bujías de cualquier tipo de uso comercial.
2. Baterías: se permite cualquier tipo y posición.
3. Luces: se permite cualquier tipo. Es obligatorio 2 piezas de luz ámbar en la parte superior trasera uno de bulbo encendido controlado por **IGNICIÓN**.

G. SISTEMA DE COMBUSTIBLE

1. Gasolina Pemex únicamente (no se permite combustible de otro octanaje que no sea el de venta por Pemex).
2. No se permite el uso de aditivos o incrementos de octanaje.
3. Es obligatorio tanque de gasolina *fuel cell*.

H. MOTOR

1. 4 cilindros en posición original (no se permite reubicar).
2. Motor original para *mini pick up* o *SUV* de 2.5 cc compresión libre (no se permiten motores *racing*).
3. No se permite el uso de motores diseñados para otro tipo de vehículo.
4. Árbol de levas libre.
5. Se permite cualquier tipo de carburador solo de dos gargantas hasta *Holley Performance* con dos *vénturis* (no *Webber* tipo IDF).
6. Se permite *fuel injection* original, no componente de competencia.
7. Todos los componentes internos del motor son libres excepto el cigüeñal, el cual no deberá ser "strokeado".
8. No se permite cárter seco. No se permite cabezas de aluminio, sólo motores originales.
9. Sólo poleas originales (no se permite poleas graduadas o de competencia).
10. Se permite "sándwich" de 3 pulgadas en todas las marcas de vehículos, no se permite tornado o abanicos adentro del "sándwich".
11. No se permite araña "racing", no modificadas ni cortadas (sólo originales).
12. Soportes del motor libres.
13. Sistema de escape libre.
14. Aro dentado, prensa original(es)

I. SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

1. El radiador del motor es libre y debe estar montado al frente del motor.
2. Son permitidos los radiadores de aceite para motor, transmisión y *power steering* en cualquier posición.
3. Se permite los abanicos eléctricos y "racing".

J. SISTEMA DE FRENSOS

1. Se permite frenos de disco o tambor en las cuatro ruedas.
2. Pedales y bombas son libres y en cualquier posición.
3. Línea de frenos y sapos libres (todo lo que tenga que ver con frenos es libre).
4. Se prohíbe el freno "individual".

K. DIFERENCIALES

1. Ejes originales, no se permiten ejes de competencia: *Currie*, etc.
2. Se permite reforzar el *housing* y montar base de amortiguadores.



3. Dimensión de ancho máximo de 53.5 pulgadas medido entre los porta balatas.
4. Corona y piñón son libres.
5. Se permite diferenciales de 8.8 de Ford para cualquier marca de vehículo.

L. CARROCERÍA

1. La cabina y puertas deben de ser originales y estar en funcionamiento.
2. Se permite modificar o cortar en la pared de fuego exclusivamente para facilitar el viaje de las llantas delanteras.
3. Los demás componentes de la carrocería son libres, pero deben mantener la figura original.
4. Tapicería, tablero y vidrios pueden ser removidos.
5. Es opcional remover el bastidor.

M. TRANSMISIÓN

1. Se permite utilizar únicamente transmisión de la marca de vehículo y para el tipo de *mini pick up* o *SUV*, puede ser automática o estándar de 4 ó 5 velocidades.
2. No se permite transmisiones diseñadas para otro tipo de vehículo.
3. No se permite la transmisión T-5.
4. Los vehículos de transmisión automática deberán ser del tipo que salió de fábrica.

Todos los aspectos que **NO ESTÉN** estipulados en este reglamento, **NO ESTÁN PERMITIDOS.**

Reglamento Clase SPORTMAN TRUCK (14)

A. DEFINICIÓN:

1. Los vehículos deben de contar con apariencia de *pickup* o *suv* (sencillos o doble tracción) modificados o compactos originales.
2. Se permiten unidades hasta un máximo de 6 cilindros independientemente si la marca del vehículo corresponda o no a lo estipulado con el uso del motor correspondiente.
3. Sólo se permite motores a combustible comercial *Pemex*.
4. Abierta a vehículos que por sus características no entran en ninguna otra categoría reglamentada.

B. AMORTIGUACIÓN Y SUSPENSIÓN

1. Suspensión delantera libre.
2. Suspensión trasera libre.

C. EQUIPO DE SEGURIDAD:

Como se indica en el inciso **I)** del presente Reglamento de Competencias

D. No se permite vehículos tipo *buggy*.

Todos los aspectos que **NO ESTÉN** estipulados en este reglamento, **NO ESTÁN PERMITIDOS.**

Reglamento Clase 15

A. ESPECIFICACIONES:

1. Vehículos tubulares tipo "buggy".



2. Se permiten vehículos de hasta 6 cilindros.
3. Sólo se permite motores a combustible comercial.
4. Abierta a vehículos que por sus características no entran en ninguna otra categoría reglamentada.

B. AMORTIGUACIÓN Y SUSPENSIÓN:

1. Suspensión delantera libre.
2. Suspensión trasera libre.

C. EQUIPO DE SEGURIDAD:

El estipulado en el reglamento para todas las categorías.

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Sportman UTV Clase 19

Autos *stock* de fábrica de hasta 4 asientos.

A. CHASIS

1. El vehículo tendrá que ser de línea de fábrica UTV RECREATIVOS y de fabricación original.
2. Configurado para 2 ó 4 tripulantes.
3. Se permite turbo.

B. MOTOR

1. Motor original de fábrica.
2. Deberá utilizar gasolina tipo comercial de bomba.
3. Durante la competencia se permite cambiar engranes y *clutches*, no se permite cambiar motor.
5. Se permite tanque de gasolina *stock* (línea de producción por fabrica) y/o "fuel cell" debidamente asegurado, no está permitido correr con recipientes de gasolina extra "no certificados para carreras", ya sean de plástico o metal y que pongan en riesgo la integridad física del y/o los corredores.

C. TRANSMISIÓN

1. Deberá ser de línea de producción o "*stock*".
2. La transición de fuerza del motor a la transmisión deberá ser por banda de hule o caucho, no se permiten cadenas.
3. Los *clutches* pueden ser modificados o reforzados.
4. El diferencial trasero deberá ser *stock*.
5. Se permite utilizar enfriadores de aceite para la transmisión.

D. SUSPENSIÓN DELANTERA Y TRASERA (COMPONENTES)

1. Los puntos de montaje de la suspensión deberán estar en la posición y distancias original del diseño del vehículo y está permitido que dichos puntos donde se conectan los amortiguadores sean reforzados.
2. Solo se permite un amortiguador por llanta (esquina) puede ser *stock* o de competencia.
3. La distancia entre eje y eje (*wheel base*) solo se puede incrementar 8".
4. El sistema de torsión deberá ser de resorte (*coil over shock*).
5. Marcas de llantas y rines libres.



6. El tamaño máximo permitido de la llanta es de 32" de diámetro exterior.
7. Está permitido el uso de espaciadores máximo de 2.5" por cada masa.

E. DIRECCIÓN

El sistema de dirección delantero es libre.

F. BATERÍAS

1. Se acepta batería extra.

G. LUCES

1. Deberá de tener un mínimo de 2 luces traseras (*tailights* / cuartos) y las luces de "stops" deberán de encender al momento de accionar el pedal de freno.
2. Una luz ámbar de mínimo 12v y una luz azul parpadeante conectadas directamente al sistema de encendido.
3. Deberá tener luces delanteras.

I. CABINA (ROOL CAGE)

1. La cabina de producción original debidamente reforzada.
2. Entre la tripulación y el techo deberá haber un mínimo de claro de 3" ya con el casco puesto y en posición de carreras.
3. La cabina podrá soldarse o sujetarse al chasis con 2 tornillos mínimo en cada esquina grado 8 sae o equivalente calidad.
4. El techo deberá ser de aluminio.
5. Se permiten las puertas stock completas, no se permiten medias puertas.
6. Las redes deberán cubrir completamente las ventanas del piloto y copiloto.
7. Se permite reforzar las puertas.
8. Asientos pueden ser de carreras o *stock* y deberán de estar sujetos al chasis por medio del sistema del fabricante o modificaciones.
9. Deberá contar con un soporte de refuerzo (barra de intrusión) en la parte delantera de la cabina en la zona destinada al parabrisas.

J. DEFENSAS

1. Todos los vehículos deberán traer defensa delantera y trasera de un mínimo de grosor de 1.5 pulg.
2. No se permiten puntas.

K. MEDIDAS DE SEGURIDAD

Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.



Reglamento Clase 9

CHASIS TUBULAR DE 1 ó 2 ASIENTOS

A. DEFINICIÓN

1. Vehículos de 1 ó 2 asientos con una distancia máxima de 100 pulg., entre eje y eje. Las bases de las partes deben ser de VW tipo 1.

B. EQUIPO DE SEGURIDAD

Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

C. COMPONENTES DE SUSPENSIÓN

Los componentes de suspensión están limitados, delanteros y traseros, ser partes originales de producción de VW, tipo 1. Semieje y barra de cualquier manufactura.

D. SUSPENSIÓN DELANTERA

1. La suspensión delantera necesita ser de VW tipo 1 con rótula.
2. Centros de tubos de la barra de torsión se pueden cortar, girar, resoldar para levantar el vehículo.
3. Está permitido soldar las costuras (no reforzar) del tren delantero. Se permite reforzar el tren en la zona del tope y parte superior del amortiguador.
4. No está permitido aumentar materiales adicionales en otra zona.
5. Está permitido ajustadores de torsión. Se permite llenar el hueco del velocímetro.
6. Está permitido reforzar el brazo de la espiga soldando un refuerzo de 0.25 pulg., desde la parte superior de la rótula hasta el brazo de dirección.
7. Está permitido soldar un tubo entre las torres de los amortiguadores o de la torre al chasis.
8. Está permitido limitadores de suspensión.

E. SUSPENSIÓN TRASERA

1. Suspensión rígida tipo *swing axle*
2. El cuerpo de torsión necesita mantener la dimensión original y se permiten otras manufacturas para el cuerpo de torsión, se permite cualquier manufactura de barras y bujes de barras de torsión, siempre y cuando sean las mismas dimensiones que la original.
3. Está permitido ajustadores de torsión.
4. Se permiten limitadores y retenes de machetas.
5. Las machetas pueden ser de cualquier manufactura y con ajustadores siempre y cuando el vehículo no exceda las medidas reglamentarias entre eje y eje.
6. Opcional de sedán tipo 1 original, flotante. Brazos traseros originales plaqueados o reforzados con tubo.
7. Se permite CB / Juntas Homocinética Tipo II

F. AMORTIGUADORES Y TOPES HIDRÁULICOS

1. Se permite únicamente un amortiguador por rueda.
2. El diámetro exterior puede ser más grande de 65.00 mm.
3. El diámetro máximo de la flecha del amortiguador debe ser de 0.875 pulgadas.
4. Se necesita instalar los amortiguadores delanteros en su posición original.



5. Los amortiguadores traseros se pueden instalar en cualquier lugar.
6. La distancia de lo largo de los amortiguadores extendidos no puede ser más de 31.5 pulgadas.
7. Se permiten amortiguadores con reserva.
8. Amortiguadores de cualquier manufactura están permitidos.
9. No están permitidos amortiguadores de aire, resorte o *by-pass* externo.
10. No están permitidos topes hidráulicos ni alguno de manufactura casera que se asemeje a éste.
11. Se permite amortiguadores traseros con *By-Pass* interno

G. LLANTAS Y RINES

1. El rin debe ser de acero con un diámetro de 15 pulg., de ancho máximo 5 pulg., y con cualquier ajuste del centro.
2. Está permitido cualquier manufactura de llanta y tamaño, con una altura máxima de 33 pulg.

H. COMPONENTES DE DIRECCIÓN

1. La caja de la dirección puede ser de cualquier origen. No está permitido sistemas hidráulicos.
2. Está permitida cualquier manufactura del volante y adaptador.
3. Está permitido usar amortiguador de dirección.
4. Se permite cualquier flecha de dirección.
5. Está permitido cualquier manufactura de varillas y terminales de dirección.

I. FRENOS

1. VW tipo tambor.
2. Se pueden instalar birlos pero no reforzar el tambor.
3. Está permitida cualquier combinación de balatas.
4. Está permitida cualquier combinación de cilindro maestro, y cilindro de rueda de tipo VW, está permitido doble cilindro maestro.
5. Discos traseros opcionales.

J. SISTEMA ELÉCTRICO

1. De batería 6 o 12 voltios solamente, no magnetos.
2. Se permite cualquier manufactura de distribuidor.
3. Cualquier alternador o generados de VW en su posición original.

K. TANQUE DE COMBUSTIBLE

1. Es obligatorio *fuel cell*, con capacidad máxima de 22 galones.

L. MOTOR, TRANSMISIÓN Y FLECHAS

1. V.W., tipo 1 U.S. Con el desplazamiento máximo de 1584 cc, como entregado de la fábrica.
2. *Block* (caja)
3. Cualquier caja 1, 2, 3, o universal. Con las siguientes modificaciones:
4. Rectificación de bancada (*line bore*)
5. Se permite abrir y hacer rosca para marcador de presión de aceite y temperatura
6. Se puede instalar injertos a los birlos de cabezas (*Case Savers*)
7. Rectificación de *block* para reten del cigüeñal.
8. Rectificar los asientos de los cilindros.
9. Ductos de aceite de 8 mm., se puede abrir a 10 mm.



10. Se permiten tapones de rosca para ductos de aceite.
11. Se permite *cv joint* tipo 1 y 2.

M. BOMBA DE ACEITE

1. Cualquier marca de bomba.
2. No *dry sump* o *deep sump* (esta es la alteración a la tapa de cedazo y depósito de aceite auxiliar), es permitido romper olas.
3. Cualquier pistón o resorte de *by-pass* o presión.

N. BOMBA DE GASOLINA

1. Se permite usar bomba mecánica original y/o eléctrica **opcional** directa al carburador.
2. Se permite cualquier filtro de gasolina o regulador de presión.
3. Libre uso de combustible.

O. PISTONES

1. Pistones de 3 anillos, de cualquier manufactura, manteniendo sus dimensiones de VW original.
2. Se permite balancear tres pistones.
3. Cualquier candado de pasador es permitido.

P. CIGÜEÑAL

1. Original de VW, se permite balancear y pulir, instalación del retén delantero (*Sand Seal*), instalar 8 guías al volante. Corte máximo 0.040 pulg. Se pueden balancear 3 bielas, pero no se permite pulir ni perfilar. El peso balanceado de las bielas en gramos pueden ser de igual en la biela que no está balanceada. Cualquier volante de VW es permitido, pero se puede quitar peso y balancear. No volantes de aluminio. Cualquier manufactura de *clutch* y plato de presión debe mantener el diámetro original de VW, se puede balancear el *clutch* y el plato de presión. El cigüeñal debe mantener la carrera (*stroke*) de 69.5 mm. *offset*, plega de diámetro original, de cualquier material.

Q. CABEZAS

1. La cabeza podrá ser de doble porte de admisión como se entrega en U.S.A., o equivalente.
2. Se permite "*Fly Cut*" para limpieza. No está permitido porteado o pulido.
3. Relación de compresión 7.5 a 1.
4. Medidas de válvulas: escape 32mm admisión 35.5mm
5. Cabezas doble porte de serie libre, No se permite pulir.

Nota: Teniendo que mantener las dimensiones originales de las válvulas.

S. ÁRBOL DE LEVAS, VÁLVULAS, BOTADORES Y BALANCINES

1. Es permitido cualquier árbol de levas, engrane o reten de resortes y botadores.
2. El ancho del asiento del resorte en la cabeza necesita mantener sus dimensiones originales de VW, las válvulas necesitan mantener sus ángulos de 45 grados (S)se pueden cortar de tres ángulos).
3. Guías de las válvulas pueden ser de bronce, acero o acero fundido. Se permiten sellos de las válvulas. No se permite maquinar o pulir las puertas o guías.
4. Cualquier árbol de levas que se use balancines tipo original de VW 1600 cc.
5. No se permite el uso de baleros o balines entre balancines y el árbol de levas. Se permite pata de elefante.



6. Punterías y flautas de cualquier manufactura.
7. Tornillo de ajustes, guasas de ajuste cualquier manufactura.
8. Libre uso de barras de balancín y varillas, y se necesita usar tapas de punterías y láminas originales de cualquier año, se permite recortar las tolvas de los cilindros.
9. Está permitido modificar tapas de punterías y láminas para instalación para la respiración de motor.
10. No se permiten resortes de válvulas dobles ni espirales.

T. TOLVA

1. Se permite cualquier tipo excepto de aluminio.

U. CARBURADOR

1. Filtro de aire de cualquier manufactura y localizado en cualquier lugar.
2. Se permite "velocity stacks", si no están soldados o adheridos con pegamento de carburador. Carburador original de VW, 30 pict. 1,2,3. Tamaño máximo de venturis 24.10 mm.
3. No se permite ninguna modificación de las partes (pulir, maquinar o limar) internas del carburador.
4. Se permite quitar el ahogador eléctrico, tapar los hoyos de la flecha del ahogador.
5. Se permite tapar la ventilación de la cámara del flotador e instalar tubo de ventilador en la cubierta superior.
6. Múltiple de admisión solamente stock de VW, no se permiten alteración como pulir o pulir químicamente ni cortar.
7. No se permite porteadado o pulido espejo interno en los codos y se tomará como referencia de pulido la parte externa de la misma pieza, así como la permanencia de los bordes laterales internos de fundición o de fábrica.
8. Para el caso de los de doble porte deberán tener el adaptador (*legal de Score EMPI 98-1293B*) de 34 mm a 30 mm, no se permite montar directamente el carburador al múltiple de admisión.

V. TRANSMISIONES

1. Tipo 1 hormiga (*swing axle*), con cuatro velocidades para adelante tipo rígido.
2. Puede ser opcional de tipo 1 de ejes flotantes con las mismas especificaciones de la categoría.
3. Está permitido tener reforzado el porta corona y las tapas del diferencial. Únicamente es permitido piñón y corona VW tipo 1 con relaciones 8.33 u 8.35.
4. Únicamente se permiten engranes de VW tipo 1.
5. Se permite cambiar la tercera y cuarta.
6. Es permitido reforzar tubos del eje con tubo.
7. Otras modificaciones opcionales internas se permiten.
8. Se permite transmisión flotante tipo 1, con las mismas características de los puntos #3 y #4.
9. Los *CV Joints*, las barras y semi ejes, deben ser de tipo 1 original, sin modificaciones.

W. ESCAPE

1. Se permite cualquier manufactura de escape.

X. ENFRIADORES DE ACEITE

1. Se permite cualquier manufactura de enfriadores de aceite en cualquier lugar. Se permite el sistema (*full-flow*). No *deep sump* o *dry sump* o alteraciones del área de la tapa del cedazo.



Y. PESO MÍNIMO

1. UNO (1) asiento 703.06 kgs.
2. DOS (2) asientos 612.35 kgs.

El peso es considerado seco. Seco es sin gasolina. Para pesar el vehículo se permite quitar extra, herramientas y refacciones.

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Clase Stock BUGGY

A) Definición.

1. Vehículos tubulares tipo buggy o tipo baja.
2. Se permiten vehículos únicamente 4 cilindros.
3. Solo se permiten motores a combustible de bomba comercial (sin aditivos adicionales a los incluidos en algunas marcas comerciales).
4. Solo se permiten transmisiones tipo sedán, 002 ó 091 de VW.

B. AMORTIGUACIÓN Y SUSPENSIÓN:

1. Suspensión delantera libre.
2. Suspensión trasera libre.

C. EQUIPO DE SEGURIDAD.

Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.

Reglamento Clase 11

VW SEDAN TIPO 1

Esta es una clase de producción original y todos los componentes necesitan permanecer en su concepto original con las siguientes especificaciones:

COMPONENTES DE SUSPENSIÓN

B. SUSPENSIÓN DELANTERA

1. Está permitido cortar, girar y resoldar el cuerpo de torsión. Está permitido instalar ajustadores.
2. Está permitido resoldar costuras (no reforzar). Está permitido reforzar torres de los amortiguadores, pero el refuerzo no puede subir más de 2 pulg., del cuerpo de torsión.
3. Necesita retener espigas y brazos originales.
4. No se pueden instalar materiales adicionales.
5. Está permitido quitar la barra estabilizadora.
6. Está permitido llenar el hoyo del velocímetro.



7. Está permitido reforzar brazo de la dirección de la espiga, soldando un refuerzo de .25 pulg., desde la parte superior de la espiga hasta el fin del brazo de la dirección.
8. Están permitidos limitadores de suspensión y se permite reforzar la base del tope.
9. Se permite inclinar el eje delantero para darle más altura.

C. SUSPENSIÓN TRASERA

1. Está permitido barras de torsión, plumas (machetas) y bujes de macheta (necesita mantener dimensiones originales) de cualquier manufactura.
2. Están permitidos ajustadores.
3. Está permitido reforzar los brazos traseros con una placa metálica de ¼ de pulg., de espesor o con tubo de ½ pulgada máximo.
4. Está permitido reforzar el *housing* trasero de lado a lado por abajo y de los extremos al entubado.
5. Las bases del amortiguador pueden estar sobre el brazo trasero y la tubería debido a la altura del amortiguador permitido.
6. Se permite reemplazar el corte de la macheta por una tapa *racinq* y su base que sustituya el viaje que manda el *cv joint*.

D. EQUIPO DE SEGURIDAD

Como se indica en el inciso I) del presente Reglamento de Competencias

E. AMORTIGUADORES Y TOPES

1. Está permitido únicamente un amortiguador por rueda.
2. Se permiten topes de hule de cualquier marca y colocado en cualquier posición.
3. Está permitido cualquier manufactura de amortiguador con un diámetro máximo de 2.0 pulgadas.
4. Están permitidas aletas de enfriamiento y/o reservas de 2.5 pulgadas con ajustador de presión externa.
5. No está permitida suspensión secundaria.
6. Amortiguadores traseros deben medir máximo 18" de ojo a ojo abiertos.

F. RINES Y LLANTAS

1. Se permite cualquier rin de acero con medidas máximas de 4 x 15, que puede atornillar directamente a un tambor de V.W.
2. Está permitida instalación de birlos. Está permitido llantas hasta 31 pulg., de altura y 10 pulg., de ancho cuando está montado a un rin de 4 pulg., con un máximo de 18 libras de aire para medición.
3. La llanta extra NO es obligatoria; pero de llevarla, deberá ser dentro de la cabina o el cofre.

COMPONENTES DE DIRECCIÓN Y FRENOS

G. DIRECCIÓN

1. Está permitido cualquier manufactura del volante.
2. Necesita usar la caja de dirección original de V.W., pero se puede usar espaciadores entre el brazo *pitman* y la caja de dirección.
3. Necesitan usarse los componentes originales como rótulas (dirección y brazos).

H. FRENOS

1. Es obligatorio usar frenos de tambor tipo 1, únicamente.
2. Está permitido cualquier combinación de balatas con dimensiones originales.



3. Está permitido cualquier combinación de cilindro maestro y cilindro de ruedas.
4. Está permitido quitar freno de mano, debiendo tapar los hoyos.
5. Está permitido el sistema de frenos de disco delantero originales de VW.

SISTEMA ELÉCTRICO

I. IGNICIÓN

1. Se acepta ignición de batería solamente, no magnetos.
2. Está permitido cualquier manufactura de distribuidor.
3. Está permitido cualquier alternador o generador tipo VW, en su lugar original.

J. BATERÍAS

Cualquier cantidad de baterías.

K. LUCES

1. Está permitido luces adicionales.
2. Los faros son opcionales.
3. Está permitido reemplazar faros de cualquier marca siempre usando su posición original.
4. Necesitan funcionar las luces del *stop* y los cuartos originales, pero las luces de las direcciones son opcionales.

L. SISTEMA DE COMBUSTIBLE

1. El tanque *fuel cell* es requerido.
2. Se permite usar bomba mecánica original y/o eléctrica opcional directa al carburador.
3. Se permite cualquier filtro de gasolina o regulador de presión.
4. Libre uso de combustible

M. MOTOR, TRANSMISIÓN Y FLECHAS

1. VW tipo 1 US. Sedan componentes y medidas 1600cc Sedán. Con el desplazamiento máximo de 1584cc como entregado de la fábrica.

N. BLOCK (CAJA)

Cualquier caja 1, 2, 3 o universal. Con las siguientes modificaciones:

1. Rectificación de bancada.
2. Se permite abrir y hacer rosca para marcador de presión de aceite y temperatura.
3. Se puede instalar injertos a los birlos de cabezas (*case savers*).
4. Rectificación de *block* para reten del cigüeñal.
5. Rectificar los asientos de los cilindros.
6. Ductos de aceite de 8mm se pueden abrir a 10 mm.
7. Se permiten tapones de rosca para los ductos de aceite.

O. BOMBA DE ACEITE

1. Cualquier marca de bomba. No *dry sump* o *deep sump* (esta es la alteración a la tapa de cedazo y depósito de aceite auxiliar) es permitido rompe olas.
2. Cualquier pistón o resorte de *by-pass* o presión.

P. PISTONES

1. Pistones de 3 anillos de cualquier manufactura 85.5 mm.



2. Se permite balancear 3 pistones.
3. Cualquier candado de pasador es permitido.

Q. CIGÜEÑAL

1. Original de VW con una carrera de 69.5 mm. *offset*, se permite balancear y pulir, instalación del retén delantero (*sand seal*), instalar 8 guías al volante y cualquier tuerca del volante. No se permite cigüeñal contrapesado.
2. Corte máximo 0.040 pulg.
3. Se pueden balancear 3 bielas, pero no se permiten pulir ni perfilar.
4. El peso balanceado de las bielas en gramos debe ser igual a la biela que no está balanceada.
5. Cualquier volante de VW es permitido, se puede quitar peso y balancear.
6. No volantes de aluminio.
7. Cualquier manufactura de *clutch* y plato de presión debe mantener el diámetro original de VW.
8. Se puede balancear el *clutch* y el plato de presión.

R. CABEZAS

1. Las cabezas pueden ser sencillas o doble porte de serie libre o cualquier cabeza que supla a la original (OEM).
2. Medidas de válvulas: escape 32mm admisión 35.5 mm .
3. Está permitido rectificar el asiento del cilindro, no está permitido portear o pulir.
4. Relación de compresión de 8.0 a 1.

S. ÁRBOL DE LEVAS, VÁLVULAS, BOTADORES Y BALANCINES

1. Es permitido cualquier árbol, engrane o retén de resortes y botadores.
2. El ancho del asiento del resorte en la cabeza necesita mantener sus dimensiones originales de VW.
3. Las válvulas necesitan mantener ángulo de 45 grados (se pueden cortar de 3 ángulos) se permiten válvulas de una sola pieza.
4. Se permiten sellos de las válvulas.
5. No se permite maquinar o pulir las guías.
6. Cualquier árbol de levas que use balancines tipo original de VW 1600cc.
7. No se permite el uso de baleros o balines entre balancines y el árbol de levas.
8. Punterías y flautas de cualquier manufactura.
9. Tornillos de ajuste, guasas de ajuste de cualquier manufactura.
10. Los candados de los balancines se permiten asegurar con alambre.
11. Se permite usar tapas de aluminio atornilladas.
12. Está permitido modificar tapa de punterías y láminas para instalación de la respiración del motor.
13. Se permite pata de elefante.
14. Libre uso de barras de balancín y varillas.
15. No se permiten resortes de válvulas dobles ni espirales.

T. TOLVA

1. Se permite cualquier tipo con su forma original excepto de aluminio.



U. CARBURADOR

1. Filtro de aire de cualquier manufactura y localizado en cualquier lugar.
2. Se permite "velocity stacks", si no están soldados o adheridos con pegamento de carburador. Carburador original de VW, 30 pict. 1,2,3. Tamaño máximo de *venturi* 24.10 mm.
3. No se permite ninguna modificación de las partes internas del carburador (pulir, maquinar o limar).
4. Se permite quitar el ahogador eléctrico, tapar los hoyos de la flecha del ahogador.
5. Se permite tapar la ventilación de la cámara del flotador e instalar tubo de ventilador en la cubierta superior.
6. Múltiple de admisión solamente stock de VW, no se permite alteración como pulir ni cortar.
7. No se permite porteadado o pulido espejo interno en los codos y se tomará como referencia de pulido la parte externa de la misma pieza, así como la permanencia de los bordes laterales internos de fundición o de fábrica.
8. Para el caso de los de doble porte deberán tener el adaptador (*legal de Score EMPI 98-1293B*) de 34mm a 30mm, no se permite montar directamente el carburador al múltiple de admisión.

V. TRANSMISIÓN

1. Únicamente se puede usar transmisión de cuatro velocidades tipo 1.
2. Está permitido el uso de caja y tapas reforzado del diferencial y porta corona de cualquier manufactura.
3. Únicamente se permite la relación de piñón y corona 8:33.
4. Deberán usar el engranaje original de primera a cuarta, con las modificaciones en el siguiente punto
5. Se permite solamente para la cuarta velocidad la relación 0.9310, 0.88 y 0.89 y para la tercera velocidad es 1.26, 1.3181 y 1.23.
6. No está permitido reforzar los tubos del eje con tubos de refuerzos.
7. Son opcionales otras modificaciones internas.
8. El soporte de la transmisión trasera se puede reforzar con 2 abrazaderas verticales de 0.25 x 1 pulgadas.
9. Se permiten *cv joint* tipo 2 (de combi).

W. PEDALES

1. Únicamente se aceptan pedales originales.

X. ESCAPE

1. Está permitido cualquier escape.

Y. ENFRIADORES DE ACEITE

1. Se permite cualquier manufactura de enfriadores de aceite en cualquier lugar.
2. Se permite el sistema *full-flow*.
3. *No deep sump* o *dry sump* o alteraciones del área de la tapa del cedazo.

Z. ASIENTOS

1. Es obligatorio el uso de asientos de competencia de cualquier manufactura, pero necesitan permanecer en su posición original.



AA. COMPONENTES GENERALES DEL VEHÍCULO COMPARTIMIENTO DEL PILOTO

1. Está permitido quitar la tapicería, capote y alfombras.
2. Se puede cubrir el tablero con lámina para facilitar la instalación de instrumentación adicional.

BB. PUERTAS

1. Las puertas necesitan mantenerse funcionando y en su lugar original y tener las bisagras originales con pica puertas funcionando.

CC. PLANCHA

1. Se permite cambiar el piso y no está permitida ninguna otra alteración de la plancha.

DD. PALANCA DE VELOCIDADES

1. Libre.

EE. DEFENSAS

1. Se debe usar únicamente defensas originales.
2. Está permitido reforzar defensas.
3. Las defensas deben mantener su distancia original, usando la placa original del soporte.

FF. DESLIZADORES (SKID PLATES)

1. Está permitido cualquier tipo de deslizadores delantero y trasero.
2. Deslizador delantero se puede extender adelante y para arriba pero no más arriba de la defensa delantera.

GG. GUARDAFANGOS

1. Está permitido aplanar las orillas de la parte inferior para prevenir cortarse las llantas.
2. Está permitido soldar un alambro con un diámetro máximo de 0.25 pulg., en la parte inferior del extremo exterior para el refuerzo.
3. No se permite recortar los guardafangos debiendo guardar sus medidas y apariencia originales, excepto el guardafango trasero que se puede recortar lo necesario para trabajar en la barra de torsión.
4. Se permiten guardafangos de fibra de vidrio con las dimensiones originales y en los guardafangos traseros se permite hacer el corte necesario para cambiar la barra de torsión.

HH. CARROCERÍA

1. No está permitido ninguna modificación de la carrocería.
2. Está permitido hacer removible la lámina de atrás del motor, pero debe mantener la pieza original.
3. Está permitido VW con quema coco pero debe estar tapado.
4. Está permitido quitar estribos.
5. Se permite cofre y cajuela de fibra de vidrio en sus dimensiones originales.
6. Las bisagras de las puertas necesitan permanecer originales.
7. Se permite la instalación de aditamentos (alerones y similares).

Todos los aspectos que NO ESTÉN estipulados en este reglamento, NO ESTÁN PERMITIDOS.