REGLAMENTO DE COMPETENCIA

REGLAMENTO TECNICO DE CATEGORIAS
COAHUILA 1000

INDICE

INFORMACION GENERAL

GENERALES 4

AUTORIDADES Y FACULTADES 5

FACULTADES DEL DIRECTOR 5

INSCRIPCIONES 6

REQUISITOS DE INSCRIPCION 6

INVASION DE CATEGORIAS 6

REVISION MEDICA 6

REVISION TECNICO-MECANICA Y DE SEGURIDAD 7

OBLIGATORIO PARA TODOS LOS VEHICULOS 7

MOTOCICLETAS Y UTVs 8

REQUERIMIENTO DEL VEHICULO 8

VEHICULOS DE 4 RUEDAS 8

REVISION TECNICO-MECANICA AL TERMINO DE LA COMPETENCIA 10

PROCEDIMIENTO DE REVISION 10

REVISION DE COMBUSTIBLE 10

SIGNIFICADO DE BANDERAS 11

ORDEN DE SALIDA 11

RECORRIDO Y DURACION 11

SEÑALAMIENTOS, MARCAS Y LINEAMIENTOS 12

LIMITES DE VELOCIDAD 14

ARRANQUE DE CARRERA Y COMPETENCIA 14

SANCIONES AL ARRANQUE 14

GANADORES, CRONOMETRAJES Y RESULTADOS 15

PREMIACION 16

INFORMACION GENERAL PARA COMPETIDORES 16
LOS MOTORES 16
LOS TUBULARES 17
PILOTO Y COPILOTO 17
ASISTENCIA 17
CARGA DE COMBUSTIBLE 17
STELLA 18
SANCIONES Y OBLIGACIONES 18
DESCALIFICACIONES 19

PROTESTAS 19
MECANICAS 20
TECNICAS 20

REVISION MECANICA POR PROTESTA 22

SANCIONES POR PROTESTA MECANICA 22

CATEGORIAS 23

NUMERACIONES 24

REGLAMENTO TECNICO MOTOS 25
PRO MOTO 25
SPORTSMAN MOTO 25
ROOKIE MOTO 25
DOBLE PROPÓSITO A 25
DOBLE PROPOSITO B 25

ATV - PRO QUAD 25

UTV 26
Pro Unlimited 26
Pro Force Induction (Turbo) 29
Pro Non Force Induction (No Turbo) 29

AUTOS 32
Clase 1 32
Clase 10 32
Clase 12 33
Clase 17 34
Clase 9 38
Clase 5 Libre 43
Clase 5 1-600 44

TABLA DE PENALIZACIONES 49

GENERALES

1. El presente reglamento será para utilizarlo durante la edición 2025 del evento Coahuila 1000, pudiéndose realizar anexos, modificaciones y cancelaciones de los diversos apartados del mismo, en caso de considerarlo necesario por parte del comité de la Coahuila 1000.

2. Coahuila 1000 es una carrera formato tipo baja, con una pista marcada y track/ruta de GPS. Se deben cruzar todos los puntos de control y Waypoints/Virtual Check-points (VCP) de GPS para poder terminar la carrera satisfactoriamente.

3. El director de carrera y su staff son los responsables del acatamiento del presente reglamento.

4. En las descripciones técnicas no se permitirán tolerancias, si algún vehículo excede alguna regulación, el piloto deberá manifestarla y exponerla en la junta de pilotos previa a la carrera y el comité directivo lo pondrá a consentimiento. Se deberá firmar de consentimiento de lo mismo y ese documento se anexará a los resultados de dicha categoría.

5. Reglas especiales podrán implementarse por El Director de carrera, siempre 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 director de Carrera serán consideradas transitorias para el caso anterior, y deberán ser publicadas con la debida anticipación en los medios establecidos para ello.

6. El director de carrera 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.

7. El director de carrera será el responsable y encargado de establecer la ruta, del evento, seguridad, 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.

8. Ningún piloto puede manejar sin licencia de manejo.

9. Si existe algún copiloto sin licencia en ningún momento podrá manejar el vehículo, de ser sorprendido será acreedor a una penalización, y a la segunda vez se le expulsará del evento.

AUTORIDADES Y FACULTADES

Los oficiales, son las personas designadas por el Comité Organizador para ocupar puestos de operación cuentan con conocimientos suficientes para el buen desarrollo del evento, cuyos nombres deberán estar contenido en la convocatoria oficial de cada evento.

1. **DIRECTOR GENERAL o PROMOTOR.** Es la persona que encabeza la organización del evento.

2. **DIRECTOR DE CARRERA.** Es el oficial de mayor jerarquía durante la operación del evento y el resto de los oficiales estarán bajo sus órdenes.
3. **DIRECTOR DE OPERACION.** Es el oficial responsable de la coordinación de los resultados de cada evento

4. **DIRECTOR DE REVISION TECNICA.** Es el oficial que está a cargo del parque cerrado, así como de las revisiones técnicas y de seguridad. director técnico encargado de que se respete el reglamento técnico, así como el de seguridad. previo, durante y al finalizar el evento. así como dirigir la revisión técnica y de seguridad previa al evento.

5. **INSPECTOR TECNICO.** Es el oficial que se encarga de realizar las revisiones técnicas y de seguridad, así como asistir al director técnico durante los parques cerrados, Pits y tramos cronometrados durante el evento

6. **DIRECTOR MEDICO.** Es el médico responsable de los exámenes médicos que se les practican a los pilotos, así como de todos los servicios médicos y de emergencia necesarios durante el evento.

7. **DIRECTOR ADMINISTRATIVO.** Es el oficial responsable de las inscripciones y de toda el área administrativa antes, durante y después del evento.

8. **OFICIALES (CHECK-POINT).** Son los responsables de vigilar el desarrollo del evento en puntos estratégicos de la ruta, Informando a los pilotos con las banderas acerca de situaciones específicas, que los previenen de algún incidente y así permitir el buen desarrollo de la competencia, al finalizar la carrera, reportan los principales incidentes al director de Carrera.

9. **COMISARIO.** Es la persona designada por el comité de Coahuila 1000 que, como autoridad, supervisa y sanciona el evento.

FACULTADES DEL DIRECTOR DE CARRERA

a) El director de carrera tiene la facultad de sacar o descalificar a un vehículo de competencia que no corresponda a la categoría en que se inscribió, sin necesidad de protesta. Estos casos se pueden dar cuando el piloto llega a inscribirse en una categoría que no le corresponde, por lo tanto, se deberán respetar las especificaciones de las categorías con base en el Reglamento Técnico.

b) 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 del evento.

c) Si se presenta una contingencia ambiental y por algún motivo se tiene que recortar, terminar o modificar la ruta, el director de carrera tiene la facultad para hacerlo. En caso de que la ruta sea terminada o recortada el director nombrara el porcentaje del premio de la bolsa dependiendo de la cantidad de kilómetros que sean recortados.

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 Coahuila 1000, y ésta estará sujeta al cumplimiento total de los requisitos de inscripción y seguridad en el evento a celebrarse, cuya fecha y horarios estarán establecidos en la convocatoria correspondiente.

REQUISITOS DE INSCRIPCIÓN

1. El pago de la inscripción podrá 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.

2. Los pilotos y copilotos menores de 18 años deberán presentar una carta de autorización de sus padres o tutores para poder competir.

3. Todo piloto que no pague inscripción no podrá competir, en caso de arrancar será descalificado.

4. Todos los pilotos, con el hecho de participar, se regirán y se obligan a adquirir, conocer y respetar totalmente el presente reglamento.

5. El vehículo del piloto inscrito deberá pasar satisfactoriamente la Revisión Técnico- Mecánica y de Seguridad, de acuerdo con lo establecido en el apartado específico en este Reglamento.

6. El Promotor se reserva el derecho de aceptar o rechazar cualquier inscripción, sin necesidad de dar ninguna explicación.

7. El piloto competidor tiene la obligación y la responsabilidad de firmar la hoja de inscripción y responsiva.

8. Todos los pilotos inscritos en el evento tienen la obligación de asistir a la junta de pilotos sin que exista pretexto de por medio. De no participar en la junta de pilotos serán acreedores a una penalización de 30 minutos en su tiempo final de carrera.

9. Pagada la inscripción por ningún motivo hay rembolso.

INVASIÓN DE CATEGORIAS

1. En este evento no hay invasión de categorías, lo único que se puede hacer es competir en la categoría siguiente superior. (1 arriba de su propia categoría) quedando en revisión por el director técnico.

REVISIÓN MÉDICA

Todos los pilotos y copilotos participantes en los eventos deberán haberse efectuado una Revisión Médica en los horarios estipulados en la convocatoria correspondiente. Quien no se realice este examen, NO podrá competir.

REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE SEGURIDAD.

OBLIGATORIO PARA TODOS LOS VEHICULOS

1. 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, Overall(s) de competencias y casco(s) donde deberán presentar todo el equipo de seguridad, así como los paquetes de emergencia, presentarse como si fuera la arrancada en ese momento

2. La revisión será, por parte del comité organizador y supervisado por el consejo técnico de Revisión Técnica; quien no acredite y no asista a la revisión técnica y de seguridad no podrá participar en la carrera.

3. Botiquín de primeros auxilios y emergencia: Que contenga Sabana Térmica, Encendedor o cerillos, Navaja, Lámpara, férula, agua oxigenada, alcohol, mertiolate, violeta, guantes de látex, venda elástica, liga para torniquete, pomada para heridas, gasas, algodón, tela adhesiva, benditas adhesivas, crema de árnica, multiplicadores, pomada para labios, etc.

4. Es obligatorio que los participantes de Motocicletas y ATVs lleven consigo una mochila de agua (Camel back) con mínimo 2 litros de agua. En el caso de los UTVs y autos deberán llevar mínimo 3 litros de agua por cada participante (pilotos y copilotos)

5. Herramienta: Es necesario que cada vehículo lleve herramienta pertinente para poder hacer reparaciones sobre la ruta en caso de requerirlo. La elección de esta y de refacciones depende de la preferencia de cada participante.

6. Número de competencia, el no portarlo es motivo suficiente para no pasar la revisión técnica y descalificarlo automáticamente**. El número del vehículo debe ser oficial (asignado por Coahuila 1000) de no ser oficial no podrá participar.**

7. Al parque cerrado se permite el acceso, exclusivamente a 2 personas por vehículo, pudiendo ser piloto, copiloto o un mecánico.

8. Al parque cerrado no se permite el acceso de bebidas alcohólicas ni personas en estado inconveniente.

9. Los vehículos deberán aprobar la revisión técnico-mecánica según las especificaciones para cada categoría, conjuntamente con la tradicional revisión de seguridad que se practica.

10. 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 esta.

MOTOCICLETAS y ATVs

PILOTO

a) Casco de Motocicleta vigente no mayor a 5 años de la fecha de producción sin golpes y certificación (SNELL, DOT, ECE) con tipo de sangre y factor RH Equipo completo de protección consistiendo en (Botas, Rodilleras, Pantalones Peto, guantes, Goggles) Este equipo tiene que encontrarse en buenas condiciones y especifico de ya sea Enduro/Motocross/Rally.
b) Cuellera obligatoria
c) Comprobante de revisión médica antes de competir (calcomanía visible lado izquierdo el casco del piloto)

REQUERIMIENTO DEL VEHICULO

a) El vehículo debe de encontrarse en buenas condiciones mecánicas generales
b) Deberá contar con luz delantera y trasera en funcionamiento.
c) Deberán contar con llantas de Offroad en buen estado.

VEHICULOS DE 4 RUEDAS

PILOTOS Y COPILOTOS:

a) Casco vigente (SNELL SA 2015 O 2020) con nombre, tipo de sangre y factor RH
b) Guantes y NECK RESTRAINT TIPO HANS DEVICE O LEATT BRACE ETC. VIGENTE
c) Traje tipo overol Nomex HOMOLOGACION MINIMA SFI VIGENTE
d) Zapatos de carnaza o cuero tipo botín
e) Comprobante de revisión médica antes de competir (calcomanía visible lado izquierdo el casco del piloto)

REQUERIMIENTO DEL VEHICULO

11. La revisión técnica y de seguridad comprende los siguientes puntos:

a. Estructura de Seguridad (Roll bar), se revisarán soldadura, bases, refuerzos y calibre del tubo.

b. Deberá traer las mallas bien fijas y con claros máximo de 15 centímetros. No se permiten resortes.

c. Cinturones de seguridad, en buenas condiciones, 3 pulgadas de ancho y por lo menos 5 puntos de apoyo.(Para tubulares y buggys, UTVs revisar el apartado) Estos deberán tener menos de 5 años de caducidad. EN EL CASO DE TENER HOMOLOGACION FIA CON HOMOLOGACION SFI SOLO TIENEN UNA VIGENCIA DE 2 AÑOS y deberán contar con doble hebilla en la espalda. En la etiqueta de la HOMOLOGACION se muestra la fecha de fabricación del cinturón.

d. Deberá contar con extinguidor cargado y vigente, al alcance del piloto de por lo menos 1 Kg.

e. Luces de “stops” con calaveras, funcionando.

f. Espejo retrovisor.

g. Claxon funcionando.

h. Batería bien sujeta.

i. Deberá contar con Rastreador Satelital en posición y funcionando.

j. Defensa delantera redondeada.

k. Tanque de combustible y mangueras en buen estado, sin posibilidades de fugas.

l. Esta estrictamente prohibido llevar tambos de gasolina amarrados o sujetados en los vehículos, solo se permiten depósitos fijos diseñados especialmente para su vehículo.

m. Se necesita por lo menos un par de banderas, una roja y una amarilla, para utilizarse cuando el carro este parado por alguna razón dentro de la ruta.

n. Un foco con luz ámbar, bien visible y con una potencia entre 25 watts 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.

o. Nombre y tipo de sangre del piloto del lado izquierdo, así como del Copiloto del lado derecho.

p. Rines y llantas con sus birlos completos.

q. Los tubulares deberán de contar con pared de fuego y los utv se recomienda instalar pared de fuego que no sea de plástico como la original.

r. Los asientos deberán ser DE COMPETENCIA HOMOLOGADOS DEBIDAMENTE INSTALADOS Y VIGENTES ESTRICTAMENTE PROHIBIDO ASIENTOS DE AUTOS DE CALLE

s. Motor, trasmisión y Suspensión, de acuerdo con la categoría que indica el piloto en la que participará.

t. Los vehículos que cuenten con puertas (funcionando) de metal deberán contar con chapas de seguridad adicional.

u. Cascos: Estos deberán contar con la certificación de la Snell. 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 y que tengan a lo mucho 5 años de antigüedad. SNELL-SA2015 O SNELL SA 2020

v. Los overoles deberán ser de Nomex como mínimo, sin hoyos ni rasgaduras en buen estado. CON HOMOLOGACION FIA O SFI EN CASO DE SER SFI LA VIGENCIA DEL TRAJE SOLO ES DE 2 AÑOS Y EN FIA DE 5 AÑOS

w. El Cuerpo Técnico certificará o emitirán recomendaciones en cambios inmediatos o graduales sobre los elementos de seguridad y aspectos relacionados a la seguridad e integridad física de los participantes.

x. Cada vehículo deberá tener soporte de agarre interno para los copilotos.

y. Al parque cerrado se permite el acceso, exclusivamente a 2 personas por vehículo, pudiendo ser piloto, copiloto o un mecánico.

z. Al parque cerrado no se permite el acceso de bebidas alcohólicas ni personas en estado inconveniente.

aa. Los vehículos deberán aprobar la revisión técnico-mecánica según las especificaciones para cada categoría, conjuntamente con la tradicional revisión de seguridad que se practica.

bb. 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 esta. Los vehículos de apoyo deberán portar el número de su carro participante.

REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE SEGURIDAD 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 tres primeros lugares de cada categoría restringida hasta que el encargado de la revisión les permita retirar los vehículos. (clase 9, 17 y 5/1600)

PROCEDIMIENTO REVISIÓN

1. En cada una de las categorías restringidas, 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. 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.

REVISIÓN DE COMBUSTIBLE

En aquellas categorías que el presente reglamento limita al uso de gasolina de bomba que se vende en estaciones de Gasolina convencionales, 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 de bomba que se vende en las estaciones convencionales 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.

EL DIRECTOR DE CARRERA, EL PROMOTOR O EL COMISARIO DEL EVENTO PODRA PEDIR A SU JUICIO EN CUALQUIER MOMENTO A CUALQUIER PARTICIPANTE VUELVA A PASAR A REVISION TÉCNICA.

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.

En cada evento se darán a conocer la ubicación y número de los check-points los cuales estarán situados de forma que los pilotos los puedan ver durante la carrera.

Los check-points y oficiales de pista serán proporcionados por el comité organizador.

EN EL EVENTO SE DEBEN PRESENTAR LAS BANDERAS SEGÚN LA SIGUIENTE DESCRIPCIÓN:

VERDE: Esta significa ruta abierta o libre, será usada para dar inicio a cada carrera.

AMARILLA: Peligro inmediato, prepárese a detenerse, prohibido rebasar, reducir velocidad, conserve su lugar.

ROJA: Esta aparecerá en cualquier etapa de la ruta y significa alto total a la carrera por algún percance que requiera inmediata intervención de algún tipo de asistencia, en cuanto se muestra, de inmediato se reduce la velocidad y se preparan los pilotos para alto total.

NEGRA: Penalización, ya sea por conducta antideportiva o falla mecánica.

CUADROS BLANCOS Y NEGROS: En el rally, la carrera ha finalizado, alto total.

ORDEN DE SALIDA

a) El orden de arranque de las categorías será determinado por el director de carrera, quedando sujeto a los criterios relacionados a la velocidad, seguridad e incluso el tamaño y tipo de vehículos de acuerdo con el 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. Las posiciones de arranque se basarán conforme a la convocatoria.

RECORRIDO O DURACIÓN

1. En el rally se podrán efectuar recorridos antes de la carrera para su reconocimiento y los participantes puedan hacer las anotaciones que les convengan, respetando siempre las observaciones que los organizadores hagan en la convocatoria.

2. El trazado de la ruta deberá estar perfectamente marcada en todos sus trazos y especificados los cruces peligrosos, así como las intersecciones que existan, es obligatorio proporcionar un mapa de la Ruta a todos los participantes y dentro de lo posible en GPS.

3. El recorrido será proporcionado en un archivo GPX el cual puede ser seguido con cualquier GPS y estará publicado en la página oficial del evento.

4. El recorrido de ser posible también estará marcado con señales físicas en cruces principales, peligros, etc como respaldo al GPS.

5. Deberá ser considerado que la carrera es navegar a un 100% por medio del GPS.

6. Se tiene que seguir el 100% de la ruta pasando por todos los puntos de control denominados (Puntos de Peligro, VCPs, Puntos de Gasolina, etc.) Se tolerará un máximo de 50 metros fuera de la ruta.

7. El recorrido podrá tener un tiempo límite para terminarse, de no ser así se obligará al participante a seguir por carretera en ciertos puntos.

8. En caso de perderse y tener que regresar en sentido opuesto a la ruta, deberán circular a máximo 30 km/h por su lado derecho, esto para evitar accidentes, de no ser así serán sancionados o hasta descalificados de la carrera.

9. Está prohibido tomar caminos alternos, de ser así podrán ser acreedores a una penalización que decidirá el director de Carrera.

SEÑALAMIENTOS, MARCAS Y LINEAMIENTOS

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 marchas en forma intencional será descalificado.

1. Para cada etapa, todos los puntos de paso son obligatorios y serán corroborados por medio del rastreador satelital. Cada VCP por el que no se pase serán 15 minutos de penalización.

2. Ningún piloto podrá circular en sentido contrario a la ruta, ya que de hacerlo será descalificado de la carrera. Podrá hacerlo sólo 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 el evento se deberá contar con uno o varios puntos de control o check-point, los que sean necesarios.

5. Todos los pilotos y vehículos deberán pasar por todos los check-points haciendo alto total, donde el anotador del check-point, les entregara una contraseña, 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.

6. Piloto y copilotos deberán en todo momento ir a bordo del vehículo ambos días de competencia. Copiloto se refiere a ser el único aparte del piloto titular en tener derecho a manejar el vehículo. Solamente los 3 inscritos por carro tienen derecho a manejar.

7. No se permitirá que ninguna otra persona, que no esté inscrita pueda manejar el vehículo de competencia.

El piloto deberá hacer alto total y podría ser descalificado en caso de incurrir en las siguientes faltas:

a) Cuando ponga en riesgo la integridad física de los oficiales.
b) Cuando agreda 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 bandera de ALTO.

1. 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.

2. Cada área de check-point o meta deberá estar visiblemente señalada con un letrero a 200 metros antes del check-point o meta.

3. 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.

4. 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, espectadores y demás pilotos.

5. Se prohíbe rebasar dentro de los 100 metros antes de la línea de check-point y meta.

6. Ningún vehículo podrá ser jalado, empujado o transportado por algún vehículo dentro de los 200 metros próximos a la línea del check-point.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. 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 (no se puede ir paralelo a la ruta marcada avanzando más de 150 metros si ésta se encuentra a más de 50 metros de la ruta); a menos que esté marcada como opcional o no exista marca previa.

11. 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.

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

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

14. 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.

15. Queda estrictamente prohibido que alguna asistencia entre a algún tramo de terracería a menos que lo autorice el director de carrera. Cualquier accidente en la ruta marcada ocasionado por algún equipo de apoyo, será responsabilidad del causante y no será considerado un tercero para aplicación.

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

LIMITES DE VELOCIDAD

En caso de no respetar las zonas de límite de velocidad la cual serán notificadas por STELLA. Cuando se excede de velocidad el GPS del Stella graba cada 150m o cada 10 segundos 1 impulso (IMP) y se penalizara de la siguiente manera.

Hasta 20 Km/h: **IMP X 1 Minuto Entre 21 y 40 Km/h: IMP X 2 Minutos**
Mas de 40 Km/h: **IMP X 6 Minutos**

Ejemplo: Zona de límite de velocidad de 50Km/h. El Piloto pasa los primeros dos impulsos a 100km/h luego el tercero a 80 km/h y el Cuarto a 52km/h

Cálculos: 2 x 6´+ 1 x 2´+ 1 x 1´Total de Penalizaciones 15 Minutos

ARRANQUE DE CARRERA Y COMPETENCIA

1. Los pilotos de cada categoría deberán estar formados en la parrilla de arranque según el horario de carrera.

2. Si un competidor estando en la parrilla de arranque necesita asistencia de su equipo solo tendrá que hacerlo sin afectar la arrancada de los demás competidores, en caso de no poder arrancar este será sacado de su lugar para dar lugar a la arrancada.

3. Si un competidor no se presenta en su lugar de arranque dentro del horario de carrera, su tiempo estará corriendo de acuerdo con su hora de salida y no podrá ser ocupado su lugar por el siguiente auto de la parrilla.

4. Si el competidor no sale en el banderazo que le corresponde, empezará a correr su tiempo, y podrá salir en cuanto el juez de carrera le de autorización. Llevará preferencia el participante que se encuentra en tiempo de salida.

5. El lugar de arranque de cada competidor es según lo definido en la convocatoria, por orden de inscripción, debiendo estar esto claramente definido en la convocatoria del evento.

6. El máximo de competidores que podrán correr en una sola categoría es ilimitado, siempre y cuando no considere algún límite la convocatoria correspondiente.

7. Los resultados oficiales serán aquellos que se publiquen al final del evento durante la premiación

8. Al término de la carrera ningún piloto podrá dar marcha atrás o circular en sentido contrario a la ruta.

9. Será obligación de los organizadores que se cuente con los servicios de seguridad pública, ambulancia y protección civil para un evento más seguro.

SANCIONES AL ARRANQUE

1. Los pilotos deben recibir el banderazo de arranque en la línea de salida.

2. Si el vehículo arranca intencionalmente más de tres segundos antes del tiempo que le corresponde, se sancionara el vehículo (por arrancar anticipadamente y no respetar la posición de salida).

3. Si el competidor no sale en el banderazo que le corresponde, empezará a correr su tiempo, y podrá salir en cuanto el juez de carrera le de autorización. Llevará preferencia el participante que se encuentra en tiempo de salida.

GANADORES, CRONOMETRAJE Y RESULTADOS

1. El Comité de Coahuila 1000 en conjunto con el director de Carrera establecerán, 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.

2. Ningún piloto deberá presentarse a la mesa de control hasta no haberse dado los resultados oficiales, pudiendo sancionarse hasta con la descalificación a quien no cumpla lo anterior.

3. 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 también la hora exacta (minutos y segundos) de los participantes que finalicen.

El formato de check point´s y meta será de tipo bitácora; en forma de lista, que deberá de tener por lo menos los siguientes datos:

a) Numero de vehículo
b) Nombre de piloto
c) Hora de cruce “hora, minutos y segundos” y observaciones.

Es responsabilidad del director de carrera que los cronómetros a utilizarse estén todos a la misma hora.

Los resultados no serán oficiales hasta que exista el acuerdo entre el director de Carrera y el Comisario. (si es que lo hay)

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

a) El mejor tiempo realizado desde la salida a la meta.

b) Llegar en tiempo y forma.

c) Entregar las contraseñas de los check-points asignados en la ruta. Si llega a faltar una contraseña será acreedor a una penalización de 30 min o posible descalificación.

d) Mejor tiempo realizado (tiempo efectivo) desde la salida hasta el último check-point avanzado.

e) Tienen derecho a la puntuación correspondiente los vehículos que logren cruzar la meta o pasar por un check-point impulsados por el propio motor del vehículo - no podrán ser jalados o empujados por otro vehículo.

f) En el caso de quedarse sin combustible podrán reabastecer el tanque y continuar o si están muy cerca de la meta, empujar el vehículo desde ese punto hasta la meta, a mano, entre el piloto y copiloto, sin ayuda externa.

g) En caso de una falla en el vehículo que prefieran no reparar en ese momento, también tendrán la opción de empujar el vehículo desde ese punto hasta la meta o check-point, a mano, entre el piloto y copiloto, sin ayuda externa.

PREMIACIÓN

1. Los resultados oficiales que determinan quienes serán los pilotos premiados, serán aquellos que el director de Carrera defina de acuerdo con el Reglamento de Competencia, y a lo estipulado en la convocatoria respectiva.

2. 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.

3. El piloto será acreedor a la puntuación y/o premiación correspondiente según el lugar obtenido en la carrera. Es indispensable el haber concluido el 100 % de la ruta en tiempo y forma para poder clasificar y tener derecho a la bolsa de premiación.

4. Es obligación del piloto entregar las contraseñas de los checkpoints (cuando sean proporcionadas por la organización en cada punto) al término del día de carrera. Esto para ser acreedor a lugar y bolsa.

5. Si algún piloto no puede terminar el 100% de la ruta, podrá seguir al día siguiente y entrar al ranking general y de categoría, pero no podrá ser acreedor a la bolsa de premiación.

6. Únicamente los tres primeros lugares de cada categoría tendrán derecho a la bolsa de premiación y el porcentaje de repartición no se modificará en caso de que no todos los pilotos de la categoría hayan completado la competencia.

7. En caso de que la ruta sea terminada o recortada el director nombrara el porcentaje del premio de la bolsa dependiendo de la cantidad de kilómetros que sean recortados.

La bolsa de premiación (en caso de que se presente) se repartirá de la siguiente manera:

a) De llegar 3 vehículos 50%, 30%, 20%
b) De llegar 2 vehículos 50% y 30%
c) De llegar uno 50%

8. Los montos de premiación por categoría serán designados por la organización.

9. Coahuila 1000 otorgará trofeo a los 3 primeros lugares de cada categoría. En caso de presentarse algún problema o protesta que pudiera afectar la premiación, no se premiará hasta resolver el problema o protesta.

10. 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.

11. De no devolverse en 7 días hábiles de haberle sido requerido por escrito por Coahuila 1000, quedará descalificado de dicho evento y no se le permitirá correr en la próxima edición 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.

12. Todas las categorías serán premiables para los tres primeros lugares con trofeos alusivos al evento. (Las premiaciones en efectivo o en especie se deberán de especificar en la convocatoria, tanto el monto a repartir como el porcentaje de acuerdo con el lugar obtenido.)

INFORMACION GENERAL PARA LOS COMPETIDORES

LOS MOTORES

Las categorías se especifican en el Reglamento Técnico de Categorías.

LOS TUBULARES

Estos deberán estar construidos como mínimo con cedula 30
El tubular deberá tener cuando menos 10 centímetros entre el casco y el techo El acoplador en caso de estar fijo, no deberá sobresalir delante de la defensa.

PILOTO Y COPILOTO

1. Todo piloto registrado deberá llenar una hoja de inscripción y firmar liberación de responsabilidades a los organizadores antes de cada evento.

2. El costo de la inscripción estará especificado en la convocatoria del evento.

3. La inscripción de todas las categorías se efectuará hasta el día antes de la contingencia.

4. Si por causas técnicas o de fuerza mayor algún vehículo ya inscrito no pueda participar en su categoría ó aquella que invada, deberá informar su estado en la mesa de inscripciones.

5. Coahuila 1000 se reserva el derecho de aceptar o rechazar cualquier inscripción, en caso de existir descalificaciones previas o algún motivo suficiente que así lo amerite.

6. En todo momento el auto biplaza deberá ser tripulado por piloto o copiloto, de no ser así será acreedor a una sanción de 1 hora.

ASISTENCIA

1. Solo se podrá dar asistencia mecánica en los puntos asignados por la organización o en tramos de carretera la cual conformen la ruta. Queda absolutamente prohibido que por ningún motivo un vehículo de asistencia entre a algún tramo fuera del pavimento.

2. Solo será permitido ser asistido dentro de los tramos de tierra, por otro competidor.

3. Si un vehículo es remolcado dentro de la ruta, este podrá seguir en Carrera sin ninguna penalización.

4. Está prohibido cruzar la línea de meta remolcado, la línea de meta debe cruzarse con los medios del vehículo y/o su piloto y copiloto.

CARGA DE COMBUSTIBLE

1. Las cargas de combustible serán cada 110 km aproximadamente, si algún vehículo requiere combustible especial podrá enviar a su asistencia, mas no podrá recibir asistencia mecánica **más** que en los puntos proporcionados por la organización, de ser sorprendido se hará acreedor a una penalización de 30 min.
2. Las cargas de combustible serán en los puntos determinados por la organización, el tiempo de cada recarga dependerá del piloto y copiloto.
3. Los pilotos y copilotos si podrán realizar reparaciones dentro de los puntos de recarga, pero sin recibir ayuda externa a menos que se especifique.

STELLA

1. La Carrera será controlada con **Stella 3 EVO.** Este aparato, nos ayudara a saber la posición de cada vehículo en todo momento, a su vez nos da información en caso de accidentes.

2. Stella también nos ayudara a controlar límites de velocidad, peligros durante la ruta, vehículos accidentados y más.

3. Mediante Stella tendremos WP/VCP cada 10 km los cuales deben ser cruzados por los competidores en orden para completar la ruta.

4. También aplicaremos sanciones por exceso de velocidad en puntos marcados.

5. Stella cuenta con un botón de rebase, este deberá ser usado para pedir el paso a un vehículo al frente, si este vehículo hace caso omiso a más de 3 requerimientos de pase, este podrá ser sancionado por la Dirección de Carrera.

6. Stella nos marcara un límite de velocidad en ciertos puntos controlados, en caso de hacer caso omiso serán sancionados, con penalización sobre tiempo.

SANCIONES Y OBLIGACIONES

Es obligación del piloto o equipo, presentar el vehículo de competencia en la contingencia, en el lugar y la hora señalada en la convocatoria del evento para su revisión técnica-mecánica, de no hacerlo, se le descalificara y negara la arrancada.

1. El piloto será responsable de las acciones de todos los miembros de su equipo y será sancionado como tal en caso de incurrir en alguna falta, debiendo conocer el presente reglamento de Coahuila 1000, disponible en la página de la misma.

2. Todos los pilotos deberán conocer y cumplir este reglamento, así como el significado de las banderas utilizadas.

3. Será obligatorio para cada piloto de UTVs y Autos traigan consigo un extintor contra incendios en su auto.

4. No se permiten contactos intencionales en carrera, de darse causara descalificación de acuerdo al criterio del director de Carrera.
5. Rebases: si un auto se encuentra solo en la ruta puede usar el ancho total de la misma, sin embargo, tan pronto como sea alcanzado por otro auto que temporal o constantemente sea más rápido, logrando alcanzar su eje delantero la parte central del auto alcanzado, obtendrá automáticamente el derecho de trayectoria que va trazando, no pudiendo el auto alcanzado cerrar o cambiar su trayectoria para interponerse o no dejar lugar al que intenta rebasar.

6. El piloto que rebase con bandera amarilla será sancionado. Esto también se considera dentro de las zonas urbanas con velocidad restringida.

7. El piloto que desee aclarar algún suceso de carrera, deberá realizarlo por escrito hasta 60 minutos después de terminada la carrera dónde se suscitó el incidente, manifestando su nombre, el número de su auto y el nombre(s) y número(s) de a quién(es) protesta describiendo el motivo, entregándolo al director de carrera para su evaluación, en caso de necesitarse más tiempo y elementos para efectuar un dictamen más preciso puede no premiarse la categoría hasta no llegar a una resolución, la cual deberá darse en un máximo de 5 días hábiles después de la carrera.

8. La junta de pilotos se realizará el día de la contingencia de acuerdo con el horario.

DESCALIFICACIONES

1. Será descalificado cualquier piloto que incurra en faltas a este reglamento.

2. Será descalificado cualquier piloto que después de una revisión técnica ya sea antes, durante o al final del evento se encuentre fuera de los puntos del reglamento técnico y será causante de la perdida de sus puntos.

3. Será descalificado del evento cualquier piloto que se niegue a presentar su auto a una revisión técnica.

4. Será descalificado cualquier piloto que incurra en protestas verbales ya sea individuales o en grupo en contra de otros pilotos o los oficiales de pista, con la máxima sanción al expulsarlo del evento y fechas futuras.

PROTESTAS

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

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

3. Se presentarán por escrito y dirigida al director de carrera del evento.

4. La protesta deberá indicar si es mecánica o técnica. Si es mecánica deberá presentarse como máximo 30 minutos después de cerrada la meta en las carreras de ruta. Las protestas técnicas se deberán presentar como máximo 2 horas después del cierre de meta de la competencia.

5. La respuesta del Juez Principal de Carrera deberá otorgarse en el mismo evento y hacerlo del conocimiento al corredor por cualquier medio disponible. El juez Principal deberá informar al piloto en el mismo evento el plazo en que dará resolución definitiva a cualquier protesta técnica o mecánica presentada.

6. 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.

7. En caso de que el piloto no esté de acuerdo con el fallo de Juez Principal emitido, podrá apelar por escrito ante el comité de Coahuila 1000 en un término no mayor de 48 horas de recibido el fallo definitivo.

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.

1. La protesta puede ser presentada por escrito máximo hasta 30 minutos después del cierre de la meta o de finalizada la categoría en que se presenta la protesta. Se permitirá protestar a uno o más pilotos sin importar la posición que uno u otro haya terminado, depositando la cantidad correspondiente a cada protestado.

2. El monto de la protesta mecánica de un vehículo será de $5,000.00 (cinco mil Pesos 00/100 m.n.) en caso de motor o transmisión, aportando el 100% en el momento de la protesta.

3. 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 $4,000 pesos del monto, quedando $1,000 pesos para el personal que realice la inspección mecánica.

4. Si el piloto protestante pierde, el monto económico de la protesta le será entregado al piloto protestado.

5. 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.

6. 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.

7. 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:

1. La protesta técnica podrá ser presentada por escrito a más tardar hasta dos horas después del cierre de meta del evento y su costo será de $4,000.00 (Cuatro Mil Pesos 00/100 m.n.)

2. 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.

3. 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:

a) Un vehículo corre fuera de la ruta marcada más de lo permitido.

b) Actitud antideportiva de algún piloto en el desarrollo del evento.

c) Exceso de violencia al realizar un rebase o alcance.

d) No dejar pasar a un competidor después de haber sido alcanzado y tocado.

e) Bloquear o estorbar en la ruta por parte de algún equipo de apoyo.

f) Cambiar las marcas de la ruta, por parte del piloto, copiloto o algún miembro del equipo de apoyo.

g) Agresión física o verbal contra cualquier oficial y/o participantes.

h) Al no cumplir con el reglamento o algún requisito de la convocatoria y no tenga conocimiento o hizo caso omiso, como ejemplo: falta de revisión mecánica o revisión médica.

i) Por introducción a la ruta de algún equipo en contra flujo sin autorización antes de terminar el evento.

j) 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, también se utilizará la información proporcionada por Stella, por lo que el protestante tendrá un término de 2 horas 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 este plazo, será sancionado sin derecho a participar en los siguientes eventos, turnándose el caso al comité de Coahuila 1000, instancia que podría determinar la suspensión temporal o definitiva de inscripción en los próximos 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, Coahuila 1000 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 deporte, analizando la gravedad y trascendencia del hecho, pudiendo amonestar, suspender o en caso crítico expulsar al infractor.

REVISIÓN MECANICA DEL MOTOR, TRANSMISIÓN O VEHÍCULO POR PROTESTA PRESENTADA

1. De ser posible, se llevará a cabo en el lugar de la meta del evento o en el establecido con anterioridad por el Jefe de Revisión Técnica en acuerdo con las partes involucradas en la protesta.

2. El jefe de Revisión Técnica será quien lleve a cabo la revisión mecánica de la protesta.

3. 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 Jefe de Revisión Técnica y el director de Carrera del evento en cuestión, el cual dará fe y testimonio de la revisión.

4. Él o las personas protestadas podrán ser acompañados por un mecánico asesor el cual 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.

5. De no estar presente alguna de las personas arriba mencionadas, se procederá con el hecho de estar presente el Jefe de Revisión Técnica, el protestado y el que presenta la protesta.

6. Se prohíbe la ingesta de bebidas embriagantes y no se aceptará a ninguna persona que esté bajo los efectos de alguna droga o en estado de embriaguez en el momento de la revisión.

7. Si la protesta mecánica se gana, se le reembolsará el dinero 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 hubiera.

8. 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 protestante.

SANCIONES EN LA PROTESTA MECANICA

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

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.

En el caso de cualquier controversia, se tomará en cuenta el presente reglamento registrado ante el comité de Coahuila 1000. En el caso de persistir la controversia por no existir argumento en el anterior reglamento se utilizará el código deportivo de la FMADAC y por último la ley general del deporte

CATEGORIAS

MOTOS

Pro Moto
Sportsman Moto
Rookie Moto
Doble Propósito

ATV

Pro Quad

UTV

Pro Force Induction (Turbo)
Pro Non-Force Induction (No Turbo)
UTV Pro Unlimited

AUTOS

Clase 1
Clase 10
Clase 12
Clase 17
Clase 9
Clase 5 1/600
Clase 5 Libre

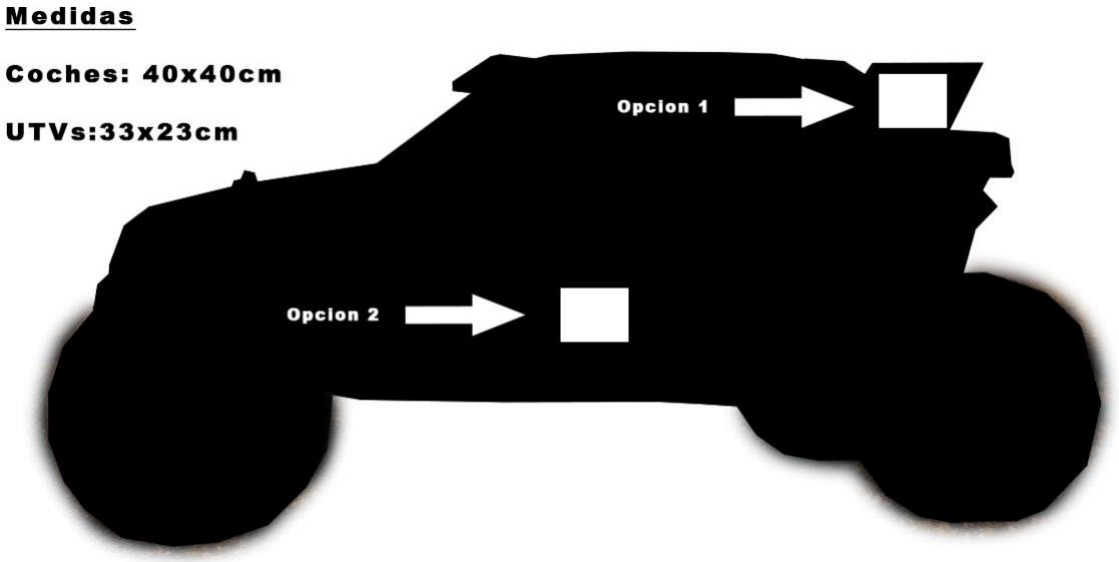
NUMERACIÓN

Autos y UTVs deberá tener 2 placas de 33x23 cm con su número la cual serán entregadas por la organización. Estas placas pueden ser montadas ya sea en la parte trasera sobre porta números o sobre las puertas laterales sin recortar.
En el caso de Motocicletas se entregarán 3 números de una medida de 25x15cms.Estos deberán ser montados al frente y en los laterales.

El competidor que no reúna estos requisitos no tendrá derecho a reclamar errores cometidos por los oficiales de la carrera (salida, puntos de control y meta) ya que ellos no podrán identificar su vehículo fácilmente.

La numeración será la siguiente y la dará la organización:

CLASE 1	**100 al 199**
CLASE 10	**1000 al 1099**
CLASE 12	**1200 al 1299**
CLASE 17	**1700 al 1799**
CLASE 18 Pro UTV	**1800 al 1899**
CLASE 19 Non turbo	**1900 al 1999**
CLASE 29 Turbo	**2900 al 2999**
CLASE 9	**900 al 999**
CLASE 5 1/600	**550 al 599**
CLASE 5 LIBRE	**500 al 549**



Hacer del OFFROAD un deporte, no un peligro

REGLAMENTO TÉCNICO DE CATEGORÍAS

GENERALES

REGLAMENTO TÉCNICO POR CATEGORIAS

El presente reglamento entra en vigor a partir del año 2025, pudiendo realizar anexos, modificaciones y cancelaciones del mismo, autorizados por el Comité de Coahuila 1000.

Motocicletas

Pro Moto

Motocicletas con cilindraje libre y pilotos con nivel Experto

Sportsman Moto

Cilindrada libre. Pilotos con Nivel Intermedio

Rookie Moto

Cilindraje libre. Pilotos con nivel Novato.

Doble Propósito

Motocicletas de doble propósito

ATV

Pro Quad

ATVs ya sea deportivos o utilitarios con tracción en las 2 o 4 ruedas.

UTV

Clase UTV Pro Unlimited

REGULACIONES GENERALES
Los vehículos participantes de esta clase, deberán cumplir con las siguientes regulaciones:

PILOTOS Y COPILOTOS
f) Casco vigente con nombre, tipo de sangre y factor RH certificación SNELL SA 2015 o 2020
g) Guantes y cuellera
h) Traje tipo overol de algodón o nomex con certificación FIA o SFI
i) Zapatos de carnaza o cuero tipo botín

DE COMPETENCIA
Muchos de sus componentes pueden ser modificados excepto por las aquí mencionadas.

DE SEGURIDAD
Cumplirán con las regulaciones de seguridad establecidas en cada evento
No se permitirá que algún vehículo de otra categoría invada.

1. **CHASIS**
    a. El vehículo tendrá que ser de línea de fábrica, manufacturado por una marca registrada con su respectivo "vin" o "número de serie" dicha fabrica deberá de producir por lo menos 500 unidades por año y venderlas a todo público en general "no carros hechizos" tipo buggys.
    b. Deberá de estar configurado para 2 personas con 2 asientos "piloto y copiloto" o 4 personas con 4 asientos (en caso de correr piloto solo deberá de remover los asientos que no se vayan a utilizar.)

2. **MOTOR**
    a. El motor debe de mantener su posición original
    b. No se permite motor de motocicletas "Street bikes" ni de motos de nieve "snowmobile".
    c. La gasolina es libre
    d. Los participantes con el nuevo polaris rzr pro con motor 2.0 en automático se les asignara a la categoria pro unlimited debiendo respetar el reglamento de seguridad por ningún motivo se dejará competir a un vehículo de esta clase con algún faltante.
    e. Los participantes con el nuevo can am maverick R en automático se les asignara a la categoría pro unilimited debiendo respetar el reglamento de seguridad por ningún motivo se dejara competir a un vehículo de esta clase con algún faltante.

3. **TRANSMISIÓN**
    a. Deberá ser de línea de producción stock (original)
    b. La posición de la trasmisión debe de ser la original.

4. **DE SUSPENSIÓN**
    a. Libre

5. **RINES Y LLANTAS**
    a. Se permite cualquier marca y tipo de rines
    b. Se permite cualquier tipo de llanta

6. **DE DIRECCIÓN Y FRENOS**
    a. No se permite que la dirección este en el centro del chasis
    b. Debe de mantener la posición original

7. **BATERÍAS**
    a. La batería deberá ser sujetada con un accesorio metálico y deberá de estar sujeto a algún elemento del chasis
    b. Puede ser colocada en la posición original del diseño del carro o en cualquier otro lugar siempre y cuando no estén pegadas al tanque de combustible.
    c. Se acepta batería extra en serie o independiente.

8. **TANQUES DE GASOLINA**
    a. Están permitidos los tanques extra de gasolina siempre y cuando sean tanques para carreras (fuel cell). En caso de utilizar un tanque de gasolina no original es necesario una pared de fuego entre el tanque de gasolina y cabina

Luces de competencia
    b. Deberá de tener un mínimo de 2 luces traseras y las luces de los stops deberán encender al momento de accionar el pedal del freno
    c. Una luz ámbar de mínimo 12v.
    d. Las luces ámbar y azul deberán estar siempre conectadas directamente al sistema de encendido principal del carro y por consiguiente estar activadas durante todo el proceso de la carrera. Está prohibido controlarlas por medio de botones alternos.

9. **LUCES NOCTURNAS**
    a. Se permiten las luces que requieran, siempre y cuando estén prendidas hacia adelante. Las luces de trabajo que se instalan en la parte trasera solo se permite utilizarlas cuando el carro está completamente parado.

10. **RADIADORES**
    a. Enfriadores de aceite trasmisión y radiadores pueden estar colocados atrás de la tripulación o a un costado del piloto.
    b. Todas las mangueras de enfriadores adicionales deberán estar debidamente sujetadas y protegidas.

11. **CABINA**
    a. La cabina podrá ser construida en material cromolio o maid Steel (cedula opcional) de 1 ¾ con soporte vertical enfrente mínimo de 1 ½, y un diagonal atrás mínimo de 1 ½ en un ángulo de 30 grados. Estrictamente no se permiten Jaulas originales.
    b. Entre la tripulación y el techo deberá de haber un mínimo de 3” ya con el casco puesto y en posición de carreras.
    c. La cabina podrá soldarse o sujetarse al chasis con 2 tornillos mínimo en cada esquina grado 8 o equivalente de calidad.
    d. El techo deberá ser de aluminio mínimo de calibre 16 de grosor
    e. Se permite que la cabina este pintada con tratamiento contra la corrosión.
    f. Las redes deberán cubrir completamente las ventanas del piloto y copiloto y deberán de contar con un sistema de apertura rápida en caso de evacuación de emergencia
    g. Se permiten soportes laterales en las puertas para prevenir en caso de accidente que la misma se introduzca en la cabina.

h. Es obligatorio el uso de cinturones certificados SFI (2 años) o FIA (5 años) de al menos cinco puntos vigentes y no retráctiles. También los originales en buenas condiciones.

12. **DEFENSAS**
    a. Todos los vehículos deberán traer defensa delantera y trasera de un mínimo de grosor de 1.5” y deberán estar roladas. No picos que puedan dañar a otros vehículos competidores.

13. **PILOTO Y COPILOTO**
    a. Todos los pilotos deberán usar traje de carreras de autos (overall), deberán ser certificados y con protección anti fuego, con casco certificado cerrado con mica abatible, no se permite traje de motociclista, casco de motociclista con goggles, ni cascos tipo modulares.
    b. El nombre del piloto y copiloto deberán estar plasmados en el área de la puerta correspondiente de cada uno, así como su tipo de sangre.
    c. Cinturones de seguridad de cinta con mínimo de 2” de ancho y sujeto a por lo menos 4 puntos del chasis, con sistema de apertura de emergencia de gancho.

14. **ACCESORIOS**
    a. Claxon o sirena
    b. Extinguidor vigente con sistema de liberación rápida
    c. EXTINTOR CENTRAL CON SISTEMA DE TUBERIA DEBIDAMENTE INSTALDO CON 2 ACTIVADORES UNO DENTRO DE CABINA Y UNO FUERA DEBIDAMENTE SEÑALIZADO HOMOLOGADO Y VIGENTE DE CARGA.
    d. Botiquín completo de primeros auxilios
    e. Espejo central y laterales de 3” mínimo
    f. Bandera roja y amarilla y deberán estar sujetas al vehículo
    g. Es necesario que el vehiculo cuente con un Master switch o corta corriente Interno y externo.

NOTA:

DEBE DE CONTAR CON TODAS LAS MEDIDAS Y PUNTOS DE SEGURIDAD GENERALES MENCIONADOS EN ESTE REGLAMENTO.

Clase UTV
TURBO Y NO TURBO

REGULACIONES GENERALES
Los vehículos participantes de esta clase deberán cumplir con las siguientes regulaciones:

DE COMPETENCIA
Esta clase es de producción y todos sus componentes deben de mantenerse de manera original excepto por las modificaciones aquí mencionadas.

DE SEGURIDAD

Cumplirán con las regulaciones de seguridad establecidas en cada evento
No se permitirá que algún vehículo de otra categoría invada.

1. **CHASIS**
    a. El vehículo tendrá que ser de línea de fábrica, manufacturado por una marca registrada con su respectivo “vin” o “número de serie” dicha fabrica deberá de producir por lo menos 500 unidades por año y venderlas a todo público en general “no carros hechizos” tipo buggys.
    b. Deberá de estar configurado para 2 personas con 2 asientos “piloto y copiloto” o 4 personas con 4 asientos (en caso de correr piloto solo deberá de remover los asientos que no se vayan a utilizar.)

2. **MOTOR**
    a. El motor debe de mantener su posición original
    b. No se permite motor de motocicletas “Street bikes” ni de motos de nieve “snowmobile”.
    c. Deberá utilizar gasolina tipo Pemex, se permite utilizar mejoradores de octanaje, pero no utilizar combustibles de alto octanaje. (gasolina de carreras tipo VP)

3. **TRASMISIÓN**
    a. Deberá ser de línea de producción stock (original)
    b. La posición de la trasmisión debe de ser la original.

4. **DE SUSPENSIÓN**
    a. Los puntos de montaje de la suspensión deberán estar en la posición y distancias originales a las del diseño del vehículo y está permitido que dichos puntos donde se conectan los amortiguadores sean reforzados.
    b. Se permite un ancho hasta de 80 pulgadas
    c. Se permiten limit straps
    d. Solo se permite un amortiguador por llanta, puede ser stock o de marca.
    e. El sistema de torsión deberá de ser de resorte (coil over shock)

5. **RINES Y LLANTAS**
    a. Se permite cualquier marca y tipo de rines
    b. Se permite cualquier tipo de llanta

6. **DE DIRECCIÓN Y FRENOS**
    a. No se permite que la dirección este en el centro del chasis
    b. Debe de mantener la posición original
    c. DISCOS Y CALIPERS DE ORIGEN BALATAS LIBRES

7. **BATERÍAS**
    a. La batería deberá ser sujetada con un accesorio metálico y deberá de estar sujeto a algún elemento del chasis
    b. Puede ser colocada en la posición original del diseño del carro o en cualquier otro lugar siempre y cuando no estén pegadas al tanque de combustible.
    c. Se acepta batería extra en serie o independiente.
8. **TANQUES DE GASOLINA**
    a. Están permitidos los tanques extra de gasolina siempre y cuando sean tanques para carreras (fuel cell)
    b. Luces de competencia
    c. Deberá de tener un mínimo de 2 luces traseras y las luces de los stops deberán encender al momento de accionar el pedal del freno
    d. Una luz ámbar de mínimo 12v
    e. Las luces ámbar y azul deberán estar siempre conectadas directamente al sistema de encendido principal del carro y por consiguiente estar activadas durante todo el proceso de la carrera. Está prohibido controlarlas por medio de botones alternos.

9. **LUCES NOCTURNAS**
    a. Se permiten las luces que requieran, siempre y cuando estén prendidas hacia adelante. Las luces de trabajo que se instalan en la parte trasera solo se permite utilizarlas cuando el carro está completamente parado.

10. **RADIADORES**
    a. Enfriadores de aceite trasmisión y radiadores pueden estar colocados atrás de la tripulación o a un costado del piloto.
    b. Todas las mangueras de enfriadores adicionales deberán estar debidamente sujetadas y protegidas.

11. **CABINA**
    a. La cabina podrá ser construida en material cromolio o maid Steel (cedula opcional) de 1 ¾ con soporte vertical enfrente mínimo de 1 ½, y un diagonal atrás mínimo de 1 ½ en un ángulo de 30 grados.
    b. Entre la tripulación y el techo deberá de haber un mínimo de 3” ya con el casco puesto y en posición de carreras.
    c. La cabina podrá soldarse o sujetarse al chasis con 2 tornillos mínimo en cada esquina grado 8 o equivalente de calidad.
    d. El techo deberá ser de aluminio mínimo de calibre 16 de grosor
    e. Se permite que la cabina este pintada con tratamiento contra la corrosión.
    f. Se permiten las puertas stock siempre y cuando sean completas no se permiten medias puertas.
    g. Las redes deberán cubrir completamente las ventanas del piloto y copiloto y deberán de contar con un sistema de apertura rápida en caso de evacuación de emergencia
    h. Se permiten soportes laterales en las puertas para prevenir en caso de accidente que la misma se introduzca en la cabina.
    i. Asientos pueden ser de carreras o stock y deberán de estar sujetos al chasis por medio del sistema del fabricante o con modificaciones.
    j. CINTURONES DE SEGUIRAD DEBIDAMENTE INSTALADOS Y NO RETRACTILES DOBLE EBILLA OBLIGATORIA EN CINTURONES DE LOS HOMBROS CON SU DEBIDO REMATE.

12. **DEFENSAS**
    a. Todos los vehículos deberán traer defensa delantera y trasera de un mínimo de grosor de 1.5” y deberán estar roladas. No picos que puedan dañar a otros vehículos competidores.

13. **PILOTO Y COPILOTO**
    a. Todos los pilotos deberán usar traje de carreras de autos (overall), deberán ser certificados y con protección anti-fuego, con casco certificado cerrado con mica abatible, no se permite traje de motociclista, casco de motociclista con goggles, ni cascos tipo modulares.
    b. El nombre del piloto y copiloto deberán estar plasmados en el área de la puerta correspondiente de cada uno, así como su tipo de sangre.
    c. Cinturones de seguridad de cinta con mínimo de 2" de ancho y sujeto a por lo menos 4 puntos del chasis, con sistema de apertura de emergencia de gancho O CAM LOCK EN BUEN ESTADO VIGENTES

14. **ACCESORIOS**
    a. Claxon o sirena
    b. Extinguidor vigente con sistema de liberación rápida
    c. Botiquín completo de primeros auxilios
    d. Espejo central y laterales de 3" mínimo
    e. Bandera roja y amarilla y deberán estar sujetas al vehículo

NOTA:

DEBE DE CONTAR CON TODAS LAS MEDIDAS Y PUNTOS DE SEGURIDAD GENERALES MENCIONADOS EN ESTE REGLAMENTO.

AUTOS

Clase 1

Vehículos de 1 o 2 Plazas

Esta categoría es para vehículos con especificaciones libres Esta clase no puede invadir ninguna de las otras categorías Vehículos debidamente forrados en cofre y laterales

CLASE 10

Vehículos Tubulares de 1 o 2 Plazas

1. **VEHICULOS 1 O 2 PLAZAS**
   a. Vehículos de chasis tubular debidamente forrados en cofre y laterales.
   b. Esta clase es libre en todos los componentes
   c. Si los componentes no están especificados aquí son libres

2. **EQUIPO DE SEGURIDAD**
   a. Deberá de contar con el equipo de seguridad requerido según el evento

3. **SUSPENCION DELANTERA**
   a. Libre de cualquier tipo

4. **SUSPENSIÓN TRASERA**
   a. Libre de cualquier tipo

5. **MOTORES**
   Solo se puede utilizar motores 4 cilindros limitados bajo estas reglas:

   a. Si el motor es **enfriado por agua** deberá de ser hasta 2400cc
   b. Si el motor es **enfriado por aire** deberá de ser hasta 2500cc

   NO SE PERMITEN TURBO CARGADOS, NI OXIDO NITROSO.

6. **GASOLINA**
   a. Libre

7. **FRENOS**
   a. Libre

8. **TRANSMISION**
   Libre

CLASE 12

"SCORE LITES"
Vehículos Tubulares de 1 o 2 Plazas

Todos los componentes se consideran libres si no están especificados aquí.

1. **SUSPENSIÓN DELANTERA**

a. Serán de tipo beam VW libremente modificada, la dirección, amortiguadores y rines son libres. Suspensión delantera limitada a suspensión VW tipo 1, configuración 2 tubos "BEAM"
b. Ancho y manufactura libres
c. Brazos largo y manufactura libres
d. Espigas libres

2. **SUSPENCIÓN TRASERA**

a. Deberá ser tipo VW pudiendo ser esta del sistema IRS o SWING AXLE, frenos, amortiguadores, CVJ y Rines son libres. SUSPENSIÓN TRASERA LIBRE

3. **TRANSMISIÓN**

a. Libre

4. **MOTORES.**

MONOPLAZA ENFRIADO POR AIRE

a. Hasta 1776 cc (opcional el uso gasolina de competencia)
b. Hasta 2020cc (utilizando gasolina de bomba, no de competencia)

MONOPLAZA ENFRIADO POR AGUA

c. Hasta 2000cc de la marca VW (tipo rabbit o caribe).
d. Cabeza de 8 válvulas. Árbol. de levas original. Todos los componentes internos del motor tienen que ser de especificaciones originales (tiene que utilizar gasolina de bomba)

BIPLAZA ENFRIADO POR AIRE

e. Motor enfriado por aire 1835 cc (opcional el uso de gasolina de competencia)
f. Motor enfriado por aire hasta 2100cc (utilizando gasolina de bomba, no de competencia)

BIPLAZA ENFRIADO POR AGUA

g. Hasta 2000cc de la marca VW (tipo rabbit o caribe).
h. Cabeza de 8 válvulas o de 16v. Árbol. de levas original. Todos los componentes internos del motor tienen que ser de especificaciones originales (tiene que utilizar gasolina de bomba)

Los motores enfriados por agua deberán ser de la marca VW. El múltiple de admisión deberá ser original VW, sin modificar, portear ni pulir, y deberá montarse a la cabeza sin utilizar adaptadores y sin modificar la cabeza. No se permite modificar la cabeza, ni portear ni pulir los puertos, ni modificar las cámaras de combustión. Se permite rectificar la superficie de la cabeza para que selle con el block, pero sin rebasar la relación de compresión máxima de 10:1. Las válvulas deberán ser de la medida original, como viene de fábrica.

Los pistones, bielas y cigüeñal tienen que ser de especificaciones originales, permitiéndose el balanceo del motor, compensar peso en bielas y pistones siempre y cuando uno de los cuatro componentes del juego mantenga su peso original. El volante de clutch se permite aligerarlo.

CLASE 17 (1/2-1600)

Vehículos Tubulares de 1 o 2 Plazas

1. **SUSPENSIÓN DELANTERA**
    a. Es básico de tipo V.W.de 1 rotula o pasador. Cualquier manufactura de 2 tubos con torsión de acero, pero necesita retener el ancho original (stock) de V.W.
    b. Se permite cortar y girar y resoldar.
    c. Se permiten ajustadores.
    d. Distancia entre los dos tubos es libre.
    e. Barras de torsión de cualquier manufactura.
    f. Deberá mantener el mismo ancho que un V.W. Sedan.

2. **SUSPENSIÓN TRASERA**
    a. De tipo V.W. flotante (IRS) o rígido. Flotante (ISR) se puede modificar o cambiar, pero manteniendo el mismo ancho, con una tolerancia de más-menos una pulgada.
    b. La medida del centro de la barra de torsión al centro del semi-eje (stub axle) deberá ser de 16.25 pulgadas, también con una tolerancia de más-menos una pulgada.
    c. Se permiten cajas de reducción.
    d. Cualquier manufactura de ejes, tubos o engranes siempre y cuando esté utilizando suspensión original de V.W.
    e. Se permite cambiar cuerpo de torsión y ajustadores usando acero del mismo ancho de
    V.W. original.
    f. Se permiten barras de torsión de cualquier marca.
    g. La barra de torsión necesita mantener su posición original dentro del cuerpo de torsión. Machetes (plumas, spring plates) de cualquier manufactura.
    h. Ancho máximo entre caras exteriores de los tambores es de 58.25 pulgadas.
    i. Ancho máximo entre caras interiores de los semi-ejes (stub axles) es de 47.375 pulgadas, en la parte donde va la junta homocinética.

3. **AMORTIGUADORES**
    a. No hay límite de número o de tamaño de amortiguadores.
    b. No se permiten amortiguadores de aire o resorte (coil over).
    c. No se permite suspensión secundaria. Se permite cualquier rin.

4. **DIRECCION Y FRENOS**

    a. La dirección y los frenos pueden ser de cualquier tipo y marca.
    b. Se permiten frenos de disco en las cuatro ruedas.

5. **SISTEMA ELECTRICO**
    a. Ignición de la batería 6 o 12 voltios solamente, No magnetos, cualquier distribuidor, cualquier generador o alternador localizado en su posición original.

6. **SISTEMA DE COMBUSTIBLE**
    a. Solamente fuel cell

7. **MOTOR**
    a. El motor deberá ser de V.W. tipo 1 1600cc sedan, como entregado de la fábrica.
    b. Basado en la clase ½ 1600 se tomarán estos cambios para la clase 17
    c. Se permite cigüeñal “offset” medida 69.5 siempre y cuando el motor no pase de 1600cc
    d. No se permite cigüeñal contrapesado
    e. Se permite el uso de carburador Webber o Empi 44 para vehículos de una o dos plazas.
    f. Una plaza con 28mm de venturi y dos plazas con 30mm de Venturi
    g. Solamente se permite el uso del multiple de admisión convencional para carburador webber de hasta 1 5/8 de diámetro, no tipo plennum
    h. Se permite el uso de resortes dobles para las valvulas
    i. Se permite el uso de tapas de aluminio para los balancines
    j. Solamente se pueden usar codos vw para el multiple de admisión, no porteados
    k. Relación de compresión es libre

8. **CAJA (BLOCK)**
    a. Cualquier caja 1, 2, o 3 universal con las siguientes modificaciones
    b. Rectificación de bancada.
    c. Se permite abrir y hacer la rosca para el marcador de presión del aceite y la temperatura.
    d. Se pueden instalar injertos a los birlos de las cabezas (case savers)
    e. Rectificación de cigüeñal para reten.
    f. Rectificar el asiento de los cilindros.
    g. Ductos del aceite de 8mm se pueden abrir a 10mm.
    h. Se permiten los tapones de rosca a los ductos de aceite.

9. **BOMBAS DE ACEITE**
    a. Se acepta cualquier manufactura de bomba
    b. NO cárter seco (DRY SUMP ni DEEP SUMP) ni alteraciones a la tapa del cedazo.
    c. Se permite rompe olas y cualquier pistón o resorte de by-pass o presión.

10. **BOMBA DE GASOLINA**
    a. Cualquier combinación eléctrica o mecánica, cualquier filtro de gasolina o regulador de presión.

11. **PISTONES**
    a. Pistones de 3 anillos de cualquier manufactura, pero manteniendo la dimensión de V.W. original permitiendo balancear 3 pistones, cualquier candado de pasador es permitido.

12. **CIGUEÑAL**
    a. Original de V.W. se permite balancear cigüeñal y poleas, instalación del retén delantero (SAND SEAL), instalar 8 guías del volante y cualquier tuerca del volante
    b. Corte máximo 0.030 pulg. Las bielas se pueden balancear 3 pero no pulir ni perfilar
    c. El peso de las bielas balanceadas en gramos debe ser igual a la biela que no está balanceada
    d. Cualquier volante de V.W. es permitido, se puede rebajar el volante para quitar peso y balancear
    e. No volantes de aluminio

f. Cualquier manufactura de clutch o plato de presión, manteniendo el diámetro original de V.W. Se puede balancear el clutch y el plato de presión. Se permite usar polea chica.

13. **CABEZAS**
    a. La cabeza debe de ser original de dos puertos (tipo 1600) o equivalente.
    b. Se permite rebajar las cabezas.
    c. No se permite portear ni pulir.

14. **ARBOL DE LEVAS, VALVULAS, BOTADORES Y BALANCINES**
    a. Cualquier árbol, engrane, retenedor de resorte, o botadores están permitidos.
    b. El ancho del asiento del resorte en la cabeza necesita mantener sus dimensiones originales (stock) de V.W.
    c. Válvulas solamente de 45 grados.
    d. Se permiten válvulas de una sola pieza.
    e. Las guías de las válvulas pueden ser bronce, acero, o acero fundido.
    f. Se permiten retenes de las válvulas.
    g. No se permite maquinar, rebajar ni pulir las guías ni los puertos.
    h. Cualquier árbol de levas que utilice balancines originales de V.W. 1600.
    i. Los balancines se pueden pulir o rectificar para el uso de pata de elefante o similar.
    j. No se permite otro maquinado de los balancines.
    k. No se permite el uso de baleros o balines entre el árbol y balancines.
    l. Punterías y flautas de cualquier manufactura.
    m. Tornillos de ajuste, guasas de ajuste, cualquier manufactura.
    n. Se permite asegurar con alambre seguros de los balancines.
    o. Se permite cualquier tapa de punterías.
    p. Se permiten pastillas de válvula “lash caps”.

15. **TOLVA**
    a. Se permite cualquier manufactura de tolva. Tubos de calefacción opcionales.

16. **CARBURADOR**
    a. Filtro de aire de cualquier manufactura localizado en cualquier lugar. Se permiten “velocity stacks” mientras no estén soldados o pegados con pegamento al carburador.
    b. Debe de ser solamente carburador original de V.W 30 PICT 1, 2, o 3.
    c. Tamaño máximo de Venturi 21.10mm.
    d. No se permite ninguna modificación de las partes internas del carburador (pulido, maquinado ni rebajado con ácido). Este incluye quitando partes.
    e. Se permite quitar el ahogador eléctrico, y tapar los hoyos de flecha del ahogador.
    f. Se permite tapar la ventilación de la cámara del flotador e instalar tubo de ventilación en la parte superior del flotador.
    g. Múltiple de admisión, solamente original de V.W. no se permite ninguna alteración, pulido, o pulido químicamente.
    h. Se permite cortar el múltiple de un lado para compensar diferencias en medidas por las cabezas rebajadas.
    i. Los vehículos monoplazas deberán contar con una placa entre el carburador y el múltiple de admisión para limitar el flujo de mezcla al motor. Esta placa tendrá un orificio de 27 mm necesitan hacer un hoyo en el birlo del carburador para la instalación del sello de garantía de la placa de restricción.

17. **TRANSMISION**
    a. Transmisión de V.W. tipo 1, 2 o 181 (Safari) que no tenga más de 4 velocidades hacia delante.

b. Se permite modificar libremente los componentes interiores de la transmisión con la excepción de que no se permiten engranes rectos - los engranes deberán ser tipo VW.
c. Se permiten tapas de diferencial de cualquier marca.

18. **ENFRIADORES**
    a. Se permiten enfriadores de aceite de cualquier tipo y marca

19. **PESO**
    a. Peso mínimo es de (705 kilogramos) tanto para monoplaza como para biplaza.
    b. El peso se considera seco para ruta. mojado es con gasolina, seco es sin.
    c. Para pesar el vehículo se deberá quitar la llanta de refacción, herramientas y refacciones y que el vehículo esté listo para correr.

MODIFICACIONES OPCIONALES

20. ***SUSPENSIÓN TRASERA***
    a. Se permite el uso de suspensión trasera de combi, mientras mantenga todos los componentes originales de combi, incluyendo las juntas homocinéticas (sin modificar) y flechas originales sin modificar.
    b. Los brazos diagonales se pueden reforzar.
    c. Se permiten frenos de disco.
    d. No se permite ensanchar la suspensión de Combi.
    e. Se permite ensanchar la funda de la suspensión trasera de Safari, mientras no rebase el ancho de una suspensión original de Combi (medido entre porta balatas) y deberá utilizar juntas homocinéticas originales, sin modificar, de Combi o Safari.

21. ***SUSPENSIÓN DELANTERA***
    a. Se permite reforzar estos componentes y se permite cortar y girar la funda para lograr mayor altura, así como utilizar topes y tirantes para limitar la carrera de la suspensión.
    b. Las suspensiones tipo combi no podrán ensancharse (ver especificaciones arriba).
    c. No se permiten amortiguadores de aire o resorte (coil over).
    d. No se permite suspensión secundaria.

22. ***CABEZAS 1600 DE DOBLE PUERTO***
    a. Se permiten cabezas 1600 sin modificar, pulir ni portear.
    b. Relación de compresión máxima de 9.5:1.
    c. No se permite modificar los puertos de admisión ni de escape, las medidas máximas para puertos: de admisión 31.5 mm, de escape 32.5 mm.
    d. Medidas máximas para las válvulas de admisión 35.5mm, escape 32.5mm.
    e. El carburador deberá ser original de VW sedán o repuesto equivalente 34 Pict 3 o más chico.
    f. Se permite, quitarle el ahogador y cortarle al carburador la parte donde va el elemento del ahogador.
    g. No se permite modificar el múltiple de admisión ni los codos del mismo, pero si se permite quitar los tubos de precalentamiento.
    h. No se permiten múltiples de fuel inyección ni turbo cargadores.

Combustible…. pemex

REVISIÓN DE MOTORES: Se hará una revisión de motores y combustible a los primeros 3 lugares bajo el siguiente check list:

Punto a Revisar	Instrumento de Revisión	Especificación
Gasolina	Visual	Comparar color
Venturi de carburador	Vernier	1 Plaza 28mm. 2 Plazas 30 mm
Diámetro de pistones	Vernier	Max. 85.5 mm
Carrera de pistón	Vernier	Max. 69.6 mm
Porteado de cabezas	Vernier	
Pulido de cabezas	Visual	Comparar rugosidad

CLASE 9

Vehículos Tubulares de 1 o 2 Plazas

Distancia máxima de 100 pulgadas entre eje y eje. Las bases de las partes deben de ser de V.W. Sedan tipo 1.

1. **COMPONENTES DE SUSPENSIÓN**
   a. Los componentes de suspensión están limitados a partes originales de V.W. sedan tipo 1 a menos de que se especifique de lo contrario.
   b. La suspensión necesita mantener el concepto original y no se puede usar otro tipo de partes en la suspensión original (amortiguadores de aire, amortiguadores de resorte, doble barra de torsión o barra estabilizadora, etc)

2. **SUSPENSIÓN DELANTERA**
   a. La suspensión delantera necesita ser de V.W. Sedán tipo 1 con rotulas.
   b. Los centros de los tubos de la barra de torsión se pueden cortar y girar para levantar el vehículo.
   c. Se permite soldar las costuras de las torres de amortiguador y reforzar con material.
   d. Se permiten ajustadores de torsión.
   e. Se permite llenar el hueco del velocímetro en la espiga.
   f. Se permite reforzar el brazo de la espiga soldando una placa o solera de 0.25 pulgada desde la parte superior de la rótula hasta el brazo de dirección.
   g. Se permite soldar un tubo entre las torres de los amortiguadores.
   h. Se permiten limitadores de suspensión.
   i. Se permiten ejes originales de VW Sedan, solo de marca original, sin ensanchar ni modificar.
   j. Se permite reforzar estos componentes y se permite cortar y girar la funda para lograr mayor altura, así como utilizar limitadores de suspensión.
   k. No se permiten brazos o porta mangos de competencia.
   l. No se permiten porta mangos o rotulas de Safari.

3. **SUSPENSIÓN TRASERA**
    a. La suspensión trasera está limitada a componentes de V.W. sedan tipo 1 (tipo rígido, swing axle).
    b. Se permite cualquier manufactura de barras de torsión.
    c. El cuerpo (funda) de barras de torsión necesita mantener la dimensión original, pudiendo ser de cualquier marca.
    d. Bujes de barras de torsión libres, mientras mantengan medidas originales.
    e. Se permiten ajustadores de torsión, limitadores y retenes de machetes (plumas, spring plates).
    f. Los machetes pueden ser de cualquier marca y largo.

4. **AMORTIGUADORES Y TOPES HIDRÁULICOS.**
    a. Delanteros: Se permite únicamente un amortiguador por rueda.
    b. El diámetro exterior no puede ser mayor a 65.00mm.
    c. El diámetro máximo de la flecha del amortiguador debe de ser de hasta 0.875 Pulg.
    d. Se necesitan instalar los amortiguadores delanteros en su posición original.
    e. Los amortiguadores traseros se pueden instalar en cualquier posición uno por rueda.
    f. La distancia de lo largo de los amortiguadores extendidos no puede ser mayor a 31.5 Pulg.
    g. Se permiten amortiguadores con reserva.
    h. Amortiguadores de cualquier manufactura están permitidos.
    i. No están permitidos amortiguadores de aire o resorte.
    j. No están permitidos topes hidráulicos.

5. **LLANTAS Y RINES**
    a. El rin debe de ser de acero con un diámetro de 15 pulg., dé ancho máximo 5 Pulg., y con cualquier ajuste del centro (offset).
    b. Se permite cualquier marca y tamaño de llantas, con una altura máxima de 33 pulgadas
    c. Estas medidas se toman con la llanta montada en un rin de 5 pulgadas de ancho e infladas a 18 libras.

6. **COMPONENTES DE DIRECCIÓN Y FRENOS.**
    a. DIRECCIÓN
        i. La caja de la dirección de puede ser de cualquier origen.
        ii. No se permiten sistemas hidráulicos.
        iii. Se permiten cualquier marca de volante y adaptador,
        iv. amortiguador de dirección libre,
        v. barras de dirección y terminales libres.
    b. FRENOS
        i. Un cilindro maestro v.w. sencillo o doble.
        ii. Se permiten birlos pasados en los tambores para reforzar
        iii. Tambores de v.w. sedan, Brasilia, o safari.

7. **SISTEMA ELÉCTRICO**
    a. De batería 6 o 12 voltios solamente, no magnetos
    b. Se permite cualquier marca de distribuidor.
    c. Cualquier alternador o generador de VW en su posición original.

8. **BATERIAS**
    a. Necesita estar cubierta y sellada del compartimiento del piloto.

9. **SISTEMA DE COMBUSTIBLE**
    a. El combustible está restringido a gasolina despachada en gasolineras para uso por el público en general en autos domésticos.
    b. ÚNICAMENTE EL USO DE GASOLINA AUTOMOTRIZ TIPO PEMEX, sin aditivos.

10. **TANQUE DE COMBUSTIBLE**
    a. Es OBLIGATORIO fuel cell, con capacidad máxima de 22 galones.

11. **MOTOR TRANSMISIÓN Y FLECHAS**
    a. Motor VW tipo 1 U.S. sedan componentes y medidas 1600cc sedan, con desplazamiento máximo de 1584cc como entregado de la fábrica.

12. **MONOBLOCK (CAJA)**
    a. Cualquier caja 1,2,3, o universal. Con las siguientes modificaciones
    b. Rectificación de bancada (Line Bore)
    c. Se permite abrir y hacer rosca para marcador de presión de aceite y temperatura
    d. Se puede instalar injertos a los birlos de cabezas (case savers)
    e. Rectificación de block para reten del cigüeñal
    f. Rectificar los asientos de los cilindros
    g. Ductos de aceite de 8mm se pueden abrir a 10mm
    h. Se permiten tapones de rosca para los ductos de aceite.

13. **BOMBA DE ACEITE**
    a. Cualquier marca de bomba.
    b. No DRY SUMP O DEEP SUMP (esta es la alteración a la tapa de cedazo y depósito de aceite auxiliar)
    c. Se permiten rompe olas
    d. Cualquier pistón o resorte de bypass o presión

14. **BOMBA DE GASOLINA**
    a. Se permite utilizar bomba mecánica original y/o eléctrica opcional directa al carburador
    b. Se permite cualquier filtro de gasolina o regulador de presión

15. **PISTONES**
    a. Pistones de 3 anillos, de cualquier manufactura, manteniendo sus dimensiones de VW original. Se permite balancear 3 pistones.
    b. Se permite cualquier candado (seguro) de pasador (perno).

16. **CIGÜEÑAL**
    a. Original de VW sin rebajar ni pulir.
    b. Se permite balancear e instalar reten delantero (sand seal), instalar 8 guías (pernos) al volante y cualquier tuerca y rondana del volante.
    c. Rectificado máximo 0.040 pulgadas.
    d. Se pueden balancear 3 bielas, pero no se permiten pulir ni perfilar.
    e. El peso balanceado de las bielas en gramos debe de ser igual a la biela que no está balanceada.
    f. Cualquier volante de VW se permite, pudiendo quitar peso y balancear.
    g. No volantes de aluminio.
    h. Cualquier marca de clutch y plato de presión, manteniendo el diámetro original de VW.
    i. Se puede balancear el clutch y el plato de presión.

17. **CABEZAS 1600 DE DOS PUERTOS**
    a. Se permiten cabezas 1600 sin modificar, pulir ni portear.
    b. Relación de compresión máxima de 8.5:1.
    c. No se permite modificar los puertos de admisión ni de escape, las medidas máximas para puertos: de admisión 31.5 mm, de escape 32.5 mm.
    d. Medidas máximas para las válvulas: admisión 35.5mm, escape 32.5mm. con cabezas 1600, el carburador deberá ser original de v.w. sedán o repuesto equivalente 34 pict 3 ó más chico.

18. **ARBOL DE LEVAS, VALVULAS, BOTADORES (BUSOS) Y BALANCINES**
    a. Se permite cualquier árbol de levas, engrane, reten de resortes (cazuelas), seguros y botadores (buzos).
    b. El ancho del asiento del resorte en la cabeza necesita mantener sus dimensiones originales de V.W.
    c. Las válvulas necesitan mantener ángulo de 45 grados.
    d. Se permiten válvulas de una sola pieza.
    e. Guías de las válvulas pueden ser de bronce, acero o acero fundido.
    f. Se permiten sellos de las válvulas.
    g. No se permite maquinar o pulir los puertos ni las guías.
    h. Cualquier árbol de levas que use balancines tipo original de VW 1600cc.
    i. No se permite el uso de baleros o balines entre balancines y el árbol de levas.
    j. Punterías y flautas de cualquier manufactura.
    k. Tornillos de ajuste, guasas de ajuste de cualquier manufactura.
    l. Los candados de los balancines se permiten asegurar con alambre.
    m. Tapas de punterías y tolvas originales de cualquier año, pudiendo modificarlas para instalación de respiraderos del motor.
    n. Se permiten pastillas de válvula (lash caps).
    o. No se permiten resortes de valvulas dobles ni espirales.

19. **LAMINAS DESLIZADORAS (SKID PLATE)**
    a. Cualquier tipo de skid plate y cualquier protección del motor.

20. **TOLVA**
    a. Pueden ser de cualquier tipo (cubierta del ventilador, excepto aluminio)
    b. Los tubos de calefacción son opcionales.

21. **CARBURADOR**
    a. Filtro de aire de cualquier manufactura y localizado en cualquier lugar
    b. Se permite “velocity stacks” si no están soldados o adheridos con pegamento de carburador.
    c. Carburador original de vw 30 pict 1, 2 o 3 solamente.
    d. Tamaño máximo de venturi 24.10mm
    e. No se permite ninguna modificación de las partes (pulir, maquinar o limar) internas del carburador. Este incluye no quitar partes
    f. Se permite, quitarle el ahogador y cortarle al carburador la parte donde va el elemento del ahogador.
    g. Se permite tapar la ventilación de la cámara del flotador e instalar tubo de ventilador en la cubierta superior.
    h. Múltiple de admisión solamente stock de vw no se permiten alteraciones como pulir o pulir químicamente ni cortar.
    i. Múltiple de admisión debe ser original de vw sin pulir ni portear
    j. Se permite soldar un tubo en las puntas de la sección central donde se une con los codos para reemplazar la brida original por manguera en caso de los de doble porte deberán tener el adaptador (legal de score empi 98-1293B) de 34mm a 30mm
    k. No se permite montar directamente el carburador al múltiple de admisión.

22. **TRANSMISIONES**
    a. Únicamente tipo 1 Sedan, con cuatro velocidades para delante, tipo rígido (swing axle).
    b. Se permite reforzar el diferencial y las tapas del diferencial.
    c. Únicamente se permite piñón y corona V.W. tipo 1 con relaciones 8.33 o 8.35.
    d. Únicamente se permiten engranes de V.W. tipo 1 (no engranes rectos).
    e. Se permite cambiar tercera y la cuarta.
    f. Se permite reforzar las fundas del eje con tubo o cambiarlas por cualquier marca de funda.
    g. Otras modificaciones internas opcionales se permiten.

23. **ESCAPE**
    a. Se permite cualquier tipo y marca de escape.

24. **ENFRIADORES DE ACEITE.**
    a. Se permite cualquier manufactura de enfriadores de aceite en cualquier lugar.
    b. Se permite el sistema (FULL-FLOW). No DEEP SUMP o DRY SUMPS O alteraciones del área de la tapa del cedazo. (se permite instalar bulbo de temperatura en la tapa de cedazo)

25. **PESO MÍNIMO**
    a. Monoplaza 703.06kg
    b. Biplaza 612.35kg
    c. El peso se considera mojado para pista y seco para ruta. Mojado es con gasolina, seco es sin. Para pesar el vehículo se deberá quitar la llanta de refacción, herramientas y refacciones y que el vehículo esté listo para correr.

MODIFICACIONES OPCIONALES

a) Se permiten ejes de safari delantero.
b) Rines de acero en cualquier medida.
c) Se permite el uso de carburador 34 pict, modificando exclusivamente el ahogador eléctrico y tapar los hoyos de flecha del ahogador.
d) Se permite cualquier marca de cilindro maestro de freno.
e) Se permite el uso de pedales hidráulicos.
f) Se permiten frenos de disco

CLASE 5 LIBRE

Vehículos Tubulares de 1 o 2 Plazas

Tipo Volkswagen sedán tipo 1 normal o convertible de producción, y se incluye safari, Brasilia, karman ghia y Porsche serie 900. El vehículo debe mantener su apariencia externa como un baja bug.
Todos los componentes se consideran libres a menos de que diga lo contrario a continuación.

1. **SUSPENSION**
   a. Se permite modificar o cambiar la suspensión siempre y cuando el concepto original sea mantenido (IRS, configuración de dos tubos con brazos diagonales, etc.)
   b. Distancia entre eje y eje no exceda 105 pulgadas.
   c. Las barras de torsión no son obligatorias y se pueden sustituir por amortiguadores con resorte o de aire.

2. **MOTOR Y TRANSMISION**
   a. Cualquier motor enfriado por aire tipo VW con 1 árbol de levas y balancines. También se permiten motores enfriados por agua 4 cilindros. Desplazamiento libre. Transmisión libre.

2. **ASIENTOS**
   a. 1 o 2 asientos en cualquier posición.

3. **CABINA**
   a. Láminas (paredes de fuego) delanteras y traseras obligatorias; se pueden fijar al entubado.
   b. Se pueden quitar láminas del interior siempre y cuando se mantenga la apariencia exterior original.
   c. Se permite quitar el asiento trasero, tapicería, cielo, y tapetes.
   d. Pedales de cualquier marca.

4. **PUERTAS**
   a. Deberán mantener su figura y tamaño original y montarse en su posición original.
   b. Se pueden soldar o fijar en posición cerrada.

5. **GUARDAFANGOS**
   a. Se permite frente de fibra de una sola pieza, mientras cubra de lado a lado y se monte en posición original.
   b. Las salpicaderas traseras deberán medir al menos 6" de ancho. La altura es opcional. Se permiten de lámina o de fibra de vidrio, pero los extremos deberán estar doblados para que no tenga filos. Deberán tener apariencia de salpicaderas de BAJA BUG

6. **CHASIS Y CARROCERIA**
   a. Deberá mantener puertas de lámina y carrocería de VW original.
   b. Se permite reforzar la carrocería y plancha.
   c. La plancha es opcional.
   d. Se permite el frente de una sola pieza.
   e. Solo se permite cortar la lámina necesaria al frente y atrás para la instalación de un kit de Baja Bug o un frente de una sola pieza.
   f. Si usa carrocería de convertible, deberá mantener el cuerpo del parabrisas (medallón). Con convertible se permite quitar la pieza de lámina que cruza de lado a lado del vehículo, localizada hacia el frente de la tapa del motor.
   g. El parabrisas es opcional - en caso de mantenerlo, deberá ser de vidrio de seguridad.
   h. La distancia entre los centros de los ejes se puede alterar hasta un máximo de 115 pulgadas. Esta medida es con el carro en su posición normal.

CLASE 5-1600

Vehículos Tubulares de 1 o 2 Plazas

DESCRIPCIÓN
VW sedán cuerpo completo o quema coco como entregado de la fábrica. Necesita mantener la apariencia externa de Baja Bug. Se permiten convertibles v.w. o sedan, Karmann Ghias, Brasilias, 181 Safari, Variants mientras mantengan sus planchas originales.

Esta clase es para vehículos VW sedán original y todos los componentes deberán mantenerse en su estado original, solo permitiendo las siguientes modificaciones:

1. **SUSPENSION**
   Suspensiones delantera y trasera deberán ser originales (stock) de tipo 1 VW sedán solo permitiendo las siguientes modificaciones
2. **DELANTERA**
   a. Se puede usar cualquier suspensión VW tipo 1, 181 (Safari) de rotulas o pernos y pivotes. Los tubos delanteros se pueden cortar e instalar ajustadores o soldar para más altura. Se pueden re soldar o reforzar los tubos originales.
   b. Cualquier marca las hojas de torsión.
   c. Necesita mantener el mismo ancho que el original VW sedán tipo 1.
   d. Se puede conectar a la plancha o tubos del mismo entubado.
   e. El punto de apoyo superior de los amortiguadores es abierto.
   f. El punto de apoyo inferior si puede cortar o mover, pero necesita permanecer en el brazo inferior.
   g. Se puede quitar la barra estabilizadora.
   h. Brazos, mangos y porta mangos se pueden reforzar o cambiar por otros (de cualquier marca) pero deberán respetar las medidas originales.
   i. Cualquier manufactura de pasadores siempre y cuando mantenga geometría original.
   j. Se permiten limitadores de suspensión, medida máxima de 55.75” medido entre la base de montaje de las llantas.
3. **TRASERA**
   a. La suspensión trasera deberá ser de VW sedán o Safari, flotante (IRS) o rígido (swing axle). Los brazos diagonales se pueden modificar o cambiar siempre y cuando mantengan el mismo largo y ancho que el original, con una tolerancia de mas-menos una pulgada.
   b. La medida del centro de la barra de torsión al centro del semi-eje (stub axle) deberá ser de 16.25 pulgadas, también con una tolerancia de más-menos una pulgada.
   c. Se permiten cajas de reducción. Cualquier manufactura de semi-ejes, flechas y tubos siempre y cuando estén utilizando suspensión original de V.W.
   d. Se permiten ajustadores de barras de torsión. Se permiten barras de torsión de cualquier marca, montadas en su posición original. La barra de torsión necesita mantener su posición original dentro del cuerpo de torsión.
   e. Machetes (plumas, spring plates) de cualquier marca.
   f. Se pueden cortar las torres de los amortiguadores hasta el tornillo de la carrocería.
   g. Se permiten limitadores de suspensión.
   h. Se pueden quitar los topes superiores e inferiores manteniendo el montaje original.
   i. Se permite cambiar de rígido a flotante o viceversa manteniendo la geometría original.
   j. La distancia entre eje y eje deberá ser el original.
4. **AMORTIGUADORES Y TOPES HIDRAULICOS**
   a. Cualquier marca y tamaño de amortiguadores.
   b. Se permiten con reserva y enfriamiento de aletas.
   c. Un amortiguador por rueda delantera.
   d. Atrás se permiten dos por rueda en cualquier posición.

e. No se permiten amortiguadores de aire o con resorte (coil over) y no se permiten topes hidráulicos.
f. No se permiten sistemas secundarios.

5. **LLANTAS Y RINES**
   a. Cualquier llanta y rin.
   b. Llantas extras se pueden montar en cualquier lugar adentro del carro
6. **DIRECCIÓN Y FRENOS**
   a. Cualquier marca de caja de dirección o cremallera.
   b. Cualquier marca de terminales o barras de dirección.
   c. Cualquier marca de volante o adaptador en su posición original.
   d. Cualquier flecha de dirección y se puede quitar la funda de lámina del tubo de la dirección.
   e. Se permiten sistemas hidráulicos (power Steering).
   f. Se permite el uso de discos en las 4 ruedas.
   g. Cualquier combinación de cilindro maestro y cilindros de ruedas, mientras sean de VW.
   h. Se permite quitar freno de mano.

7. **SISTEMA ELÉCTRICO**
   a. Sistema de 6 o 12 voltios solamente, no magnetos
   b. Se permita cualquier manufactura de distribuidor.
   c. Cualquier alternador o generador de VW en su posición original.
   d. Cantidad de acumuladores es opcional.
   e. Se permiten luces adicionales y cualquier marca de cuartos y Stop.

8. **SISTEMA DE COMBUSTIBLE**
   a. Se puede mover el fuel cell del lugar original. Cualquier tamaño.
   b. Mínimo de dos (2) cinchos de apoyo para sujetar el fuel cell.
   c. Los cinchos de deberán ser de lámina (o solera) cubiertos con hule o de nylon (tipo cinturón).
   d. Bomba de gasolina cualquier combinación, eléctrica o mecánica.

9. **MOTOR**
   a. El motor deberá ser de V.W. tipo 1 1600cc sedan, como entregado de la fábrica.

10. **CAJA (BLOCK)**
    a. Cualquier caja 1, 2, o 3 universal con las siguientes modificaciones.
    b. Rectificación de bancada.
    c. Se permite abrir y hacer la rosca para el marcador de presión del aceite y la temperatura.
    d. Se pueden instalar injertos a los birlos de las cabezas (case savers)
    e. Rectificación de cigüeñal para reten.
    f. Rectificar el asiento de los cilindros.
    g. Los ductos del aceite de 8mm se pueden abrir a 10mm.
    h. Se permiten los tapones de rosca a los ductos de aceite.

11. **BOMBAS DE ACEITE**
    a. Se acepta cualquier manufactura de bomba.
    b. NO cárter seco (DRY SUMP ni DEEP SUMP) ni alteraciones a la tapa del cedazo.
    c. Se permite rompe olas y cualquier pistón o resorte de by pass o presión.

12. **BOMBA DE GASOLINA**
    a. Cualquier combinación eléctrica o mecánica, cualquier filtro de gasolina o regulador de presión.
13. **PISTONES**
    a. Pistones de 3 anillos de cualquier manufactura, pero manteniendo la dimensión de V.W. original permitiendo balancear 3 pistones, cualquier candado de pasador es permitido.

14. **CIGUEÑAL**
    a. Original de V.W. se permite balancear cigüeñal y poleas, instalación del reten delantero (SAND SEAL),
    b. Instalar 8 guías del volante y cualquier tuerca del volante.
    c. Corte máximo 0.030 pulg.
    d. Las bielas se pueden balancear 3 pero no pulir ni perfilar. El peso de las bielas balanceadas en gramos debe ser igual a la biela que no esté balanceada.
    e. Cualquier volante de V.W. es permitido, se puede rebajar el volante para quitar peso y balancear
    f. No volantes de aluminio.
    g. Cualquier manufactura de clutch o plato de presión, manteniendo el diámetro original de V.W.
    h. Se puede balancear el clutch y el plato de presión.
    i. Se permite usar polea de aluminio.

15. **CABEZAS**
    a. Las cabezas pueden ser sencillas o doble porte de serie libre. O cualquier cabeza que supla a la original.

16. **ÁRBOL DE LEVAS, VÁLVULAS, BOTADORES (BUSOS) Y BALANCINES**
    a. Cualquier árbol, engrane, retenedor de resorte, o botadores (buzos) están permitidos.
    b. El ancho del asiento del resorte en la cabeza necesita mantener sus dimensiones originales (stock) de V.W.
    c. Válvulas solamente de 45 grados.
    d. Se permiten válvulas de una sola pieza.
    e. Las guías de las válvulas pueden ser bronce, acero, o acero fundido.
    f. Se permiten retenes de las válvulas.
    g. No se permite maquinar, rebajar ni pulir las guías ni los puertos.
    h. Cualquier árbol de levas que utilice balancines originales de V.W. 1600.
    i. Los balancines se pueden pulir o rectificar para el uso de pata de elefante o similar.
    j. No se permite otro maquinado de los balancines.
    k. No se permite el uso de baleros o balines entre el árbol y balancines.
    l. Punterías y flautas de cualquier manufactura.
    m. Tornillos de ajuste, guasas de ajuste, cualquier manufactura.
    n. Se permite asegurar con alambre seguros de los balancines.
    o. Se permite cualquier tapa de punterías.
    p. Se permiten pastillas de válvula “lash caps”.

17. **ESCAPE, TOLVA Y ENFRIADORES LIBRES.**

18. **CARBURADOR**
    a. Filtro de aire de cualquier manufactura localizado en cualquier lugar.
    b. Se permiten “velocity stacks” mientras no estén soldados o pegados con pegamento al carburador.
    c. Carburador original de vw 34 sin vectores.
    d. Tamaño máximo de venturi 34mm
    e. No se permite ninguna modificación de las partes internas del carburador (pulido, maquinado ni rebajado con ácido). Este incluye quitando partes.
    f. Se permite quitar el ahogador eléctrico, y tapar los hoyos de flecha del ahogador.
    g. Se permite tapar la ventilación de la cámara del flotador e instalar tubo de ventilación en la parte superior del flotador.
    h. Múltiple de admisión, solamente original de V.W. no se permite ninguna alteración, pulido, o pulido químicamente.Se permite cortar el múltiple de un lado para compensar diferencias en medidas por las cabezas rebajadas.

19. **TRANSMISIÓN**
    a. Transmisión de V.W. tipo 1,o 2 que no tenga más de 4 velocidades hacia delante.
    b. Se permite modificar libremente los componentes interiores de la transmisión con la excepción de que no se permiten engranes rectos - los engranes deberán ser tipo VW.
    c. Se permiten tapas de diferencial de cualquier marca.
    d. Cualquier manufactura de semi eje (stub axle) de tipo 1, 2 ó 181.
    e. Cualquier junta homocinética VW.
    f. Se permiten usar tornillos sobre medida, pero el motor necesita permanecer en su lugar original.
    g. Se permite modificar cuernos (horquillas, soportes del motor) pero no más debajo de la costura

COMPONENTES GENERALES

20. **COMPARTIMIENTO DEL PILOTO**
    a. Se permite quitar el asiento trasero y toldos y los tapetes.
    b. No se puede quitar el tablero o laminas adelante del motor o en frente del piloto.
    c. Se puede tapar el tablero con lámina para instalar instrumentos.
    d. Los pedales necesitan mantener su posición original.
    e. Se puede usar cualquier marca de chicote del acelerador.
    f. Se puede usar el pedal de rueda o juego de pedales original.
    g. Los hoyos cortados para pasar las mangueras al compartimento del piloto no pueden tener más de 0.125 pulgada de luz.

21. **PUERTAS Y CHAPAS**
    a. Las puertas deben seguir funcionando con bisagras y chapas originales.
    b. Si las redes de protección están fijadas a las puertas, estas deberán contar con un seguro (chapa) adicional.

22. **CHASIS**
    a. Necesita tener No. de serie.
    b. No se permite alterar la plancha más que calentando, cortando o doblando un máximo de una pulgada para las varillas de la dirección y los ejes.
    c. El cabezal se puede cambiar de pernos y pivotes a rotula o vice versa.

23. **LAMINAS DESLIZADORAS (SKID PLATE)**
    a. Cualquier tipo de skid plate y cualquier protección del motor.

24. **SALPICADERAS (GUARDAFANGOS)**
    a. Las salpicaderas traseras pueden ser de cualquier material, en el caso de que sean metálicas deberán tener las orillas redondeadas.
    b. Se permite la instalación de las salpicaderas traseras hasta un máximo de 1.5" sobre la línea la salpicadera original y con un ancho mínimo de 6" a la altura del centro de la rueda.
    c. Se permite recortar las tolvas de las salpicaderas 1/2" abajo de los tornillos de sujeción y sustituirlas por lámina de metal del mismo calibre.

25. **CARROCERÍA**
    a. Deberá mantener la distancia entre ejes original.
    b. La parte central de la carrocería debe mantenerse original. Los modelos equipados con quemacocos deberán presentar el hueco tapado con una lámina.
    c. Se permite recortar la carrocería lo necesario para instalación del kit para baja bug.
    d. Se permite el frente de una sola pieza.
    e. Se permite la instalación de estribos laterales.
    f. Se permite quitar los estribos originales
    g. Se permite la instalación de planchas protectoras delante y atrás.

h. Deberán tener unas adecuadas defensas delantera y trasera.
i. No se permite utilizar lona en lugar de cofre delantero.
j. No se permite levantar la carrocería, separándola de la plancha (no lift kit).

MODIFICACIONES OPCIONALES

26. ***SUSPENSIÓN TRASERA***

a. Se permite el uso de suspensión trasera de combi, mientras mantenga todos los componentes originales de combi, incluyendo las juntas homocinéticas (sin modificar) y flechas originales sin modificar.
b. Los brazos diagonales se pueden reforzar.
c. No se permite ensanchar la suspensión de Combi.
d. Se permite ensanchar la funda de la suspensión trasera de Safari, mientras no rebase el ancho de una suspensión original de Combi (medido entre porta balatas) y deberá utilizar juntas homocinéticas originales, sin modificar, de Combi o Safari.

27. ***SUSPENSIÓN DELANTERA***

a. Se permite reforzar estos componentes y se permite cortar y girar la funda para lograr mayor altura, así como utilizar topes y tirantes para limitar la carrera de la suspensión.
b. Las suspensiones tipo combi no podrán ensancharse (ver especificaciones arriba).
c. No se permiten amortiguadores de aire o resorte (coil over).
d. No se permite suspensión secundaria.
e.

28. ***CABEZAS 1600 DE DOBLE PUERTO***

a. Se permiten cabezas 1600 sin modificar, pulir ni portear.
b. Relación de compresión máxima de 9.5:1.
c. No se permite modificar los puertos de admisión ni de escape, las medidas máximas para puertos: de admisión 31.5 mm, de escape 32.5 mm.
d. Medidas máximas para las válvulas: admisión 35.5mm, escape 32.5mm.
e. El carburador deberá ser original de v.w. sedán o repuesto equivalente se permite, quitarle el ahogador y cortarle al carburador la parte donde va el elemento del ahogador.
f. No se permite modificar el múltiple de admisión ni los codos del mismo, pero si se permite quitar los tubos de precalentamiento.
g. No se permiten múltiples de fuel inyección ni turbo cargadores.
h. Motor 1600 cc con relación de compresión 8.0 a 1 puede usar webber 40 o 44

TABLA DE PENALIZACIONES

Resumen de Penalizaciones	Arrancada Denegada	Descalificacion	Penalizacion de Tiempo	Penalizacion económica	Desiciones a Juicio del Juez
Rechazo de Publicidad De los organizadores				50% de la Inscripcion	
Licencias Inválidas	X				
Acciones fraudulentas Antideportivas, injustas o incorrectas					X
Vehículo no Inscrito	X				
Acompañante entre al campo cerrado o área de trabajo			5'		
Ausencia o incorrecta Adhesión de un Porta número	X				
Ausencia o falsificación De una marca de identificación		X			
Ausencia de las marcas De identificación		X			
Pasar a más de 50 mts. De un VCP			15’		
Ausencia de pasar por VCP			30'		
Falta de Respetar señal de rebase			15’		
Normas de tránsito no Respetadas			15’		X
No Respetar control de Velocidad indicado por stella			Utilizar Formula de penalizacion		
Bloqueo deliberado al adelantamiento de un vehículo					X
Permanencia de más de 30” Luego de la señal de largada			1'		
Arrancada Anticipada			1'		
Negativa a comenzar en la Hora y posición otorgadas		X			
Ausencia de alto total en el inicio de etapa o Punto de control			5'		

Resumen de Penalizaciones	Arrancada Denegada	Descalificación	Penalización de Tiempo	Penalización Economica	Decisiones a Jucio del Juez
Ausencia de alto total en puntos de control sobre la ruta o llegar a él a exceso de velocidad			10'		
No guardar Track de ruta			3hrs		
No contar con Botiquín y equipo de sobrevivencia durante competencia	X				
Asistencia Prohibida y remolque en un Tramo de Ruta			3hrs		
Corrección/Alteración de la Tarjeta de Tiempo		X			
Instrucciones no respetadas Del jefe del punto de control					Hasta la Descalificación
No declaración de Abandono				Multa de $3000	
Solicitud de Rescate Innecesario		X			
Rechazo a tachar el porta Número luego del abandono				Multa $1000	
Conducta Antideportiva		X			
Arribo a Meta con otro vehículo al registrado		X			
Consumo Bebidas Alcohólicas		X		Multa $3000	
Recibir ayuda por parte de Barredora			10'		