

Monterrey Racing Cup

Reglamento oficial 2025





Monterrey Racing Cup

Reglamento Oficial 2025
© 2002–2025

(Nota: Las últimas revisiones están en fuente color azul y todas las revisiones anteriores están en verde)

CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	INTENCIÓN	5
3.	RESPONSABILIDAD DE PILOTOS Y EQUIPOS.....	6
3.1.	TRÁMITE DE LICENCIA.....	6
3.2.	REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN	6
4.	ÓRGANO SANCIONADOR	7
4.1.	SANCIONES.....	7
4.2.	APELACIONES	7
4.3.	RECLAMOS Y PROTESTAS.....	8
4.4.	PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA.....	8
4.5.	TIEMPO LIMITE PARA PRESENTAR UNA PROTESTA.....	8
4.6.	PRESENTACION DE UNA PROTESTA.....	9
4.7.	TIPO DE PROTESTA.....	9
4.8.	APLICACIÓN DE PROTESTA.....	9
4.9.	PROTESTAS TÉCNICAS	9
4.10.	PROTESTA A UN MOTOR DURANTE LA CALIFICACIÓN	10
4.11.	PROTESTAS SIN FUNDAMENTO	10
5.	CATEGORÍAS QUE CONFORMAN EL CAMPEONATO	10
5.1.	CATEGORÍA CAMARO MUSTANG CUP	10
5.2.	CATEGORÍA AMERICAN IRON	11
5.3.	CATEGORÍA PONY	16
5.3.1.	Pony 1	16
5.3.2.	Pony 2	18
5.3.3.	Pony 3	20
5.4.	CATEGORIA LIBRE (TUBULAR Y PLATAFORMA).....	23
6.	SEGURIDAD	24
6.1.	REQUISITOS DE SEGURIDAD	24
6.2.	SEGURIDAD DE LA CLASE	24
6.3.	REQUISITOS DE SEGURIDAD DEL VEHICULO.....	24
6.4.	COMODIDAD DEL CONDUCTOR.....	28

7.	MODIFICACIONES	29
7.1.	MODIFICACIONES PERMITIDAS.....	29
7.2.	REQUISITOS DE APARIENCIA.....	30
7.3.	ACTUALIZACIÓN/RETROACCIÓN DE COMPONENTES QUE NO SEAN DE CARROCERÍA	32
7.4.	COMPONENTES DE CARROCERÍA.....	32
7.5.	CARROCERIA	32
7.6.	REFUERZO DEL CHASIS.....	35
7.7.	BALLAST.....	35
7.8.	INTERIOR	36
7.9.	ELECTRONICA / ELECTRICIDAD.....	36
7.10.	PLOMERIA	37
7.11.	MOTOR.....	37
7.12.	OPCION DE MOTOR CARBURADO SEGÚN ESPECIFICACIONES DE FORD	39
7.13.	OPCION DE MOTOR CARBURADO SEGÚN ESPECIFICACIONES DE GM	39
7.14.	OPCION DE MOTOR GM 5.3L LS.....	39
7.15.	BALANCEO/RECONSTRUCCION DEL MOTOR	39
7.16.	SUJETADORES/JUNTAS/COJINETES DEL MOTOR	39
7.17.	REEMPLAZO DE FILTROS	40
7.18.	SEPARADORES, RESPIRADEROS, TANQUES DE RECOLECCIÓN DESBORDAMIENTO	40
7.19.	POLEAS/CORREAS DE ACCESORIOS	40
7.20.	EQUIPO DE CONTROL DE EMISIONES CONTAMINANTES	40
7.21.	INYECCIÓN/INDUCCIÓN	41
7.22.	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	41
7.23.	ENCENDIDO.....	42
7.24.	ESCAPE	42
7.25.	REFRIGERACION DEL MOTOR	42
7.26.	EMBRAGUE/VOLANTE.....	43
7.27.	TRANSMISIÓN	43
7.28.	EJE DE TRANSMISIÓN.....	44
7.29.	EJES TRASEROS.....	45
7.30.	PERNOS DE RUEDA.....	45
7.31.	RUEDAS/NEUMATICOS	45

7.32.	FRENOS Y BUJES DELANTEROS.....	46
7.33.	SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN	47
7.34.	REFUERZOS DE LOS PUNTOS DE MONTAJE DE LA SUSPENSIÓN	49
8.	REGLAS/PROCEDIMIENTOS.....	49
8.1.	TABLA DE POTENCIA/PESO	49
8.2.	CALCOMANIA DE CABALLOS DE FUERZA/PAR MOTOR Y PESO MINIMO	50
8.3.	PESO MINIMO	50
8.4.	ANCHO DE VIA.....	50
8.5.	ERTIFICADO DEL DINAMÓMETRO	51
8.6.	INSPECCIÓN Y PRUEBAS.....	51
8.7.	TOLERANCIAS.....	51
8.8.	PRUEBA DE LEGALIDAD.....	52
9.	SISTEMA DE PUNTUACIÓN.....	52
9.1.	PUNTOS DE CALIFICACIÓN	52
9.2.	INICIO DE PARTIDA O CARRERA	52
9.3.	PUNTOS POR CAMPEONATO	53
10.	FORMACIÓN DE EQUIPOS	53
10.1.	CAMBIO DE VEHÍCULO	53
11.	DIRECTORES DE CARRERA	54
12.	NOTAS Y REVISIONES	55

1. INTRODUCCIÓN

Las siguientes reglas no son pautas para esta serie, sino una lista real de modificaciones permitidas y obligatorias. Las únicas modificaciones legales son aquellas específicamente permitidas por las reglas aplicables. Si no están específicamente permitidas, cualquier modificación está prohibida. Es posible que se requiera algún equipo para apoyar a los patrocinadores que han contribuido al fondo de puntos de fin de año.

2. INTENCIÓN

El objetivo de la serie de carreras Monterrey Racing Cup (MRC) es brindar a los miembros una serie de carreras con autos deportivos estadounidenses de producción. Las modificaciones se limitarán a aquellas necesarias para promover la seguridad, la competencia y la flexibilidad para permitir que los conductores aprendan y experimenten con los principios de configuración de los autos de carrera dentro de los límites destinados a limitar los gastos, proporcionando así a los conductores carreras divertidas, emocionantes y desafiantes pero accesibles.

El buen espíritu deportivo se valora más que la posición final. Esto significa que los pases limpios y bien ejecutados son una marca registrada de la serie. No se tolerará empujar a otro competidor ni apoyarse en él para ganar una posición. El contacto entre autos, incluido el contacto brusco, puede resultar en una investigación y posibles sanciones.

El cumplimiento integral del reglamento es un requisito previo y fundamental para la presentación y resolución de reclamos. La intención de un reclamo es garantizar que todos los competidores cumplan con las normas y reglas establecidas, evitando así cualquier tipo de ventaja injusta o trampa. Sin embargo, es igualmente importante que el competidor que presenta el reclamo también cumpla con todas las disposiciones del reglamento. De lo contrario, ambos competidores estarían incumpliendo el reglamento, lo que no sería aceptable.

Por lo tanto, se espera que todos los competidores cumplan con el reglamento en su totalidad, y que cualquier reclamo presentado sea fundamentado en la violación de las reglas y normas establecidas. De esta manera, se garantizará la equidad y la justicia en la competición.

3. RESPONSABILIDAD DE PILOTOS Y EQUIPOS

Todos los titulares de una licencia o acreditación deportiva FEMADAC se comprometen a:

- 1) Cumplir y respetar el Código Deportivo, según lo establece la FEMADAC.
- 2) Cumplir y respetar los estatutos y reglamentos de la Comisión Nacional a la que pertenezca.
- 3) Cumplir y respetar el presente reglamento.

Además, se obliga, a competir bajo los principios del “Sano espíritu deportivo y del juego limpio.”

Al aceptar estas condiciones, los titulares de licencias o acreditaciones deportivas ante la FEMADAC, demuestran su compromiso con la integridad y la equidad en la competición deportiva.

3.1. TRÁMITE DE LICENCIA

El piloto competidor tiene la obligación y responsabilidad de tramitar su licencia deportiva vigente en las oficinas de FEMADAC o con el delegado de su entidad, para poder inscribirse a un evento.

3.2. REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN

El piloto competidor tiene la obligación de estar debidamente inscrito y contar con su licencia deportiva para poder participar en una competencia

- 1) A la persona que participe como competidor en una competencia sin estar inscrito y sin contar con licencia deportiva vigente, se le retirará de la competencia y no se le permitirá reingresar a la misma, no tendrá derecho a puntos, ni a premios, y su participación en los eventos que así haya competido no contará para los efectos del serial o campeonato en el que haya participado.
- 2) La persona que participe en una competencia sin licencia deportiva vigente, para la obtención o renovación de la misma, deberá pagar como sanción el equivalente a 3 veces el valor de la que corresponda a la categoría máxima en la que haya participado sin la misma.
- 3) Queda prohibida la participación en una competencia de otro competidor que no sea el que esté inscrito en el vehículo.
- 4) El piloto inscrito que permita la participación no autorizada de otro piloto no inscrito o sin licencia deportiva en su vehículo, será descalificado del evento y el piloto que compita en su lugar sin dar aviso será penalizado.
- 5) En caso de que el piloto que compita en lugar del inscrito sea sancionado, ambos pilotos serán solidarios y se les aplicará la misma sanción en cuanto a las infracciones que cometan, considerándose la infracción como grave, y la reincidencia como muy grave.

4. ÓRGANO SANCIONADOR

La clase/serie está apoyada y sancionada por los miembros oficiales de Monterrey Racing Cup, apoyados por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo AC (**FEMADAC**) a través de la Comisión Nacional de Pista, AC (**CNP**).

Los directores de clase/serie y los funcionarios asignados de Monterrey Racing Cup son responsables de aplicar las reglas y sanciones.

4.1. SANCIONES

Monterrey Racing Cup se reserva el derecho de aplicar sanciones a nivel regional que vayan más allá de las descritas en el presente reglamento. Estas sanciones pueden ser aplicadas según lo consideren apropiado los oficiales de la serie y/o de la carrera a los conductores cuya conducta en la pista les cause preocupación, ya sea por contacto habitual, conducción peligrosa u otras circunstancias.

La regla modificada no está destinada a ser utilizada en casos individuales de contacto u otras situaciones de conducción, ya que la FEMADAC tiene protocolos claramente definidos y bien documentados para abordar situaciones de carrera individual. Más bien, esta regla y su flexibilidad inherente tienen como objetivo proporcionar a los oficiales de la carrera un medio discrecional para tratar con los infractores habituales.

Los oficiales de la serie y/o de la carrera pueden imponer sanciones en una escala móvil, sujeta a su propia discreción. Las sanciones potenciales incluyen hasta un máximo de suspensión por 13 meses, así como cualquier otra sanción que los oficiales consideren apropiada.

Las sanciones pueden aplicarse hasta 15 días después de un evento, ya que no siempre es posible determinar la culpa en la pista. Las suspensiones comienzan inmediatamente.

4.2. APELACIONES

Las apelaciones de sanciones pueden ser escuchadas por cualquier combinación de director de carrera de Monterrey Racing Cup y/o comisario de FEMADAC.

4.3. RECLAMOS Y PROTESTAS

Este derecho radica únicamente en los pilotos competidores, quienes podrán ejercerlo por conducto de alguno de los miembros de su equipo, siempre y cuando éste haya sido acreditado ante FEMADAC y cuente con su acreditación correspondiente. Las protestas solo se aceptarán respecto a vehículos o competidores que pertenezcan a la misma categoría o clase del vehículo o competidor protestante, o que hayan competido en la misma competencia y categoría de éste.

Mismo que será evaluado por el cuerpo técnico especializado, directores y jueces de carrera, con forme al cumplimiento del presente reglamento, como se menciona en el punto 2, de las Intenciones del reglamento, para el cumplimiento del reglamento por ambas partes.

- 1) La comisión de carrera y directivos Monterrey Racing Cup, vigilarán el cumplimiento en tiempo y forma de la resolución de las comisiones respecto a protestas e incidentes que ocurran dentro de un evento y serial.
- 2) Deberán informar oportunamente a todos sus afiliados el procedimiento en tiempo y forma para la resolución de protestas, penalizaciones y castigos, eventos y demás actividades que tenga programadas.
- 3) Recibirán, examinarán y resolverán las protestas y faltas, así como los asuntos controvertidos que se presenten en un evento, que le sean turnados, que no hayan podido ser resueltos durante el mismo, por el Comisario, los cuales deberán ser resueltos en un plazo máximo de cinco días, avisando por escrito al interesado de la resolución de la misma.
- 4) El piloto aceptará la revisión que determine el responsable técnico del evento, por el Comisario o por protestas presentadas.

4.4. PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA

Deberá presentarse por escrito, dirigida a la Comisión de carrera y directivos de Monterrey Racing Cup, a través del Comisario del evento, anotando, véase FORMATO DE:

- 1) Nombre del serial y lugar del evento.
- 2) Nombre, número de auto y categoría del que protesta y su número de licencia deportiva.
- 3) Nombre y número del auto protestado.
- 4) Detallar el motivo de la misma.
- 5) En ausencia del Comisario se debe entregar al Revisor técnico o aun oficial del evento
- 6) El Comisario, el Revisor técnico o el oficial respectivo, deberá anotar la hora en que recibe la protesta y entregarla al Comisario del evento.
- 7) Firma del piloto que protesta
- 8) Sólo en caso de contar con una acreditación, el director o jefe de equipo podrá firmar la protesta

4.5. TIEMPO LIMITE PARA PRESENTAR UNA PROTESTA

Una protesta en contra de un competidor o protesta de carácter técnico debe presentarse dentro de los 30 minutos siguientes, después de finalizar la carrera.

4.6. PRESENTACION DE UNA PROTESTA

Las protestas deberán entregarse al Comisario o a un oficial autorizado del evento, en caso de que el Comisario no esté disponible en ese momento, podrá entregarse a un oficial del evento para que se reciba en el tiempo oportuno, firmando éste una copia de recibido. En caso de ser necesario y solo si aplica, será solicitado el material de cámaras de los vehículos involucrados para evaluación del incidente en pista.

4.7. TIPO DE PROTESTA

Únicamente se permiten protestas individuales, por auto y/o por piloto. Las protestas que no se refieran a aspectos técnicos, no tendrán costo.

4.8. APLICACIÓN DE PROTESTA

Las protestas en contra de los handicaps o la forma como fueron elaboradas las mangas (heats), deberán presentarse cuando menos una hora antes del anuncio de la carrera.

4.9. PROTESTAS TÉCNICAS

Las protestas de carácter técnico, serán turnadas para su inspección al oficial encargado de la revisión y deberán estar acompañadas de la cuota en efectivo que indique el reglamento del promotor/organizador.

- 1) La revisión técnica por protesta en el DYNO, será equivalente a \$15,000 (quince mil pesos).
- 2) Si la protesta procede, se le devolverá el dinero al piloto que protestó y el protestado deberá cubrir la cuota de revisión técnica.
- 3) Si la protesta no procede, el piloto protestante cubrirá el 100% del valor de la protesta.
- 4) Si al estar realizando la revisión mencionada en la protesta, se encuentra cualquier anomalía al reglamento del promotor, el vehículo quedará automáticamente descalificado del evento y se harán acreedores a las penalizaciones correspondientes.
- 5) Las protestas sobre violaciones visibles de un auto competidor a cualquier falta al reglamento técnico de la categoría en cuestión deberán presentarse 60 minutos antes del inicio de la calificación o carrera en la cual el auto tomará parte.
- 6) El piloto protestado será informado inmediatamente para que corrija la falta. Este tipo de protesta no tiene ningún costo y no exime al protestado de una nueva revisión del mismo punto, al final de la calificación o carrera.
- 7) En todos los casos, será el Comisario del evento quien informe de las decisiones finales para considerarse oficiales.
- 8) Durante el proceso de la revisión técnica de la protesta, será necesaria la presencia del piloto protestado o un representante, piloto protestante o un representante, así como de un oficial asignado de Monterrey Racing Cup.

4.10. PROTESTA A UN MOTOR DURANTE LA CALIFICACIÓN

- 1) Si el motor tiene que seguir siendo utilizado para continuar con el programa, se sellará por el Revisor técnico. En el caso de que el motor requiera de alguna reparación, solo podrá efectuarse ante la supervisión del protestante y del Revisor técnico.
- 2) Si el motor es desmontado del auto, deberá entregarse para su custodia al Revisor técnico.
- 3) Si el protestado volviera a utilizar el motor, durante el transcurso del evento, se le devolverá en los términos del punto a), sin que esto libere al protestado de no volverlo a entregar al finalizar el evento o al terminar de utilizarlo.

4.11. PROTESTAS SIN FUNDAMENTO

- 1) Las protestas que, a juicio del Comisario y oficiales del evento, sean presentadas en forma antideportiva, no serán aceptadas y podrá ser motivo de descalificación del evento.
- 2) Si se juzga que una protesta es presentada sin ningún fundamento y se comprueba que el autor de la protesta actuó de mala fe y con dolo, será descalificado del evento y la Comisión Nacional correspondiente, FEMADAC y/o autoridades correspondientes de Monterrey Racing Cup (MRC), podrán, además, aplicar desde una multa hasta la suspensión.

5. CATEGORÍAS QUE CONFORMAN EL CAMPEONATO

5.1. CATEGORÍA CAMARO MUSTANG CUP

Marcas y modelos Ford elegibles de Ford Motor Company: Ford Mustang 1979-95 con 5.0 V8, incluido Cobra 1993-1995 (excluidos los modelos Cobra R 1993 y 1995)

Mercury Capri 1979-86 con V8 5.0 Ford Mustang 1996-2004 con V8 4.6 de 2 válvulas Ford Mustang 1996-04 con V8 4.6 DOHC N/A* (modelos Cobra R 2000 y Cobra 2003-2004 excluidos)

* Los automóviles con IRS deben reemplazar el IRS con un eje vivo Mustang estándar

General Motors - Primeras marcas y modelos elegibles de GM: Chevrolet Camaro 1982-92 (todos los submodelos con motores V8, por ejemplo, RS, Z28, etc.)

Pontiac Firebird 1982-92 (todos los submodelos con motores V8, por ejemplo, Formula, Trans-Am, WS6, etc.)

General Motors - Marcas y modelos de GM tardíos elegibles, Marcas y modelos de GM tardíos con motores V8 de 5,7 L

Chevrolet Camaro 1993-02 (todos los modelos F-Body con LT-1 o LS-1)

Pontiac 1993-02 (todos los modelos F-Body con LT-1 o LS-1)

5.2. CATEGORÍA AMERICAN IRON

Todos los vehículos sedán/estilos de carrocería fabricados en Estados Unidos, desde 1960 hasta la fecha, certificados por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos para uso en carretera en su fecha de fabricación. (Se permiten carrocerías de vehículos OEM y de posventa tipo "Body in White", siempre que el estilo de carrocería sea el mismo que el de fabricación original del DOT).

- 1) Distancia entre ejes mínima de 100 pulgadas.
- 2) Motor delantero
- 3) Tracción trasera
- 4) Eje trasero sólido o suspensión trasera independiente OEM (IRS)*
- 5) No se permitirán conversiones completas de chasis con bastidor tubular. *Véase la regla 7.3.3
- 6) El vehículo debe conservar el frontal, el piso y el subchasis originales, pero se permiten ciertas modificaciones según las reglas.

A efectos de estas reglas, se entiende por "OEM" Ford Motor Company, General Motors o Chrysler Group LLC. El OEM también incluye coches con paquetes de personalización/competición, como Shelby, Roush, Saleen, Hennessey, FR500 y otros, siempre que la carrocería del vehículo cumpla con las reglas aquí establecidas. El OEM no incluye fabricantes especializados de pequeño volumen como Thunderbirds de distancia entre ejes corta (SWB), donde las carrocerías de los vehículos básicos difieren dimensionalmente del producto OEM final.

5.2.1. Clasificaciones de vehículos

Para mantener un circuito justo y competitivo, todos los vehículos deben cumplir con las reglas específicas de cada categoría. Las mediciones del vehículo se tomarán después de la carrera con el piloto. No se permite añadir líquidos, retirar equipo, realizar ajustes ni realizar ninguna otra actividad que pueda modificar el vehículo antes de su incautación.

Tampoco se podrán realizar ajustes que puedan modificar el peso o la potencia del vehículo desde su entrada en la pista para la competición o la clasificación hasta su liberación por un oficial. (Consulte la Sección Certificación del banco de potencia).

5.2.2. Potencia

La clase "American Iron" (AI) tiene un límite estricto de relación peso-potencia de 9:1 (9 libras de peso del vehículo por cada caballo de fuerza) y de relación peso-par de 8.5:1 (8.5 libras de peso del vehículo por cada pie-libra), medido en las ruedas traseras. Todos los autos que compiten en esta clase pueden tener menos potencia o más peso que lo permitido por las relaciones especificadas, a menos que se especifique en la Tabla 6.1 a continuación. El peso mínimo absoluto para un auto AI es de 2900 libras con el conductor.

NOTA: Consulte la Sección (Frenos) para obtener información sobre los ajustes de la potencia nominal según la siguiente tabla.

TIPO ABS	TIPO POTENCIA
Ninguna	Relación de par de 8,5:1 HP / 8,0:1
Cualquier ABS OEM (excepto Ford 2005+)	Relación de par 8.75:1 HP / 8.25:1
Cualquier ABS OEM 2010+	Relación de par 9.0:1 HP / 8.5:1
Ford 2005+ solo ABS	Relación de par 9.0:1 HP / 8.5:1

5.2.3. Ancho de vía y distancia entre ejes

Vehículo	Distancia máxima entre ejes	Ancho máximo de vía
Mustang '79 - '04	103.00"	77.0"
Mustang '05 - '14	109.00"	77.0"
Mustang con IRS '15 – Superior	109.00"	77.0"
Camaro '82 – '92 3a Gen	103.50"	77.0"
Camaro '93 – '02 4a Gen	103.50"	77.0"
Camaro '10 – 15 5a Gen	113.00"	77.0"
Camaro '16 – 26 6a Gen	112.00"	77.0"
Pontiac GTO '04 – Superior	113.00 "	77.0"
Dodge Challenger '08 - Superior	116.00 "	77.0"
Grand National '78 – '87	110.50 "	77.0"
Todos los demás vehículos	A menos de 2,5" del OEM	77.0"

Los vehículos tienen permitido un ancho de vía máximo, como se indica en la tabla anterior. El ancho de vía se mide con el conductor y se mide en el borde exterior de las llantas. La medición del ancho de vía se tomará a tres pulgadas del suelo utilizando dos placas metálicas similares a las placas de apoyo Longacre n.º 7950. La medida utilizada para el cumplimiento será el promedio de las medidas del ancho de la parte delantera y trasera de la llanta a una altura de tres pulgadas, después de considerar el ancho de las placas. Las placas se colocarán a ras de la llanta y no perpendiculares al suelo para las mediciones.

Todos los vehículos que compitan, además de los enumerados aquí, también deberán cumplir con los límites de distancia entre ejes y de pista. Dichos límites se definirán en los boletines técnicos a medida que los vehículos ingresen a la serie.

5.2.4. Altura de manejo

La altura mínima de manejo es de cinco (5) pulgadas, que se medirá con el conductor. La medición debe tomarse en el punto más bajo del panel inferior, pero no debe incluir las costuras soldadas ni los sujetadores. Esto no incluye divisores, escape, brazos de torsión, faldones laterales ni otros componentes. Los paneles inferiores no pueden modificarse con respecto al equipo original. Los daños aislados en los paneles inferiores pueden corregirse para evitar lecturas erróneas de la altura de manejo. Los efectos de suelo deben tener un orificio de acceso cerca del

espacio para los pies delantero para verificar esta medida. Sin un método adecuado para verificar la altura de manejo, es posible que deban eliminarse los efectos de suelo para hacer cumplir esta regla.

5.2.5. Suspensión trasera independiente – IRS

Se permite el IRS de fábrica. No se permite actualizar ni retroceder un IRS, salvo que se especifique lo contrario en este documento.

Se permite la actualización de los Mustang de eje rígido de 1979 a 2004 al sistema de suspensión de aire (IRS) de fábrica de 1999 a 2004.

"IRS de fábrica" se define como: (a) la cuna trasera del IRS, sin modificar, instalada por el fabricante original (OEM), que se fija al chasis y sirve como soporte para el diferencial central y los montantes; (b) los montantes; y (c) la carcasa del diferencial. Los brazos de control y el material de los bujes no tienen restricciones, pero la ubicación de la cuna no se puede cambiar con respecto al punto de montaje original. Los soportes originales deben permanecer en su lugar y la cuna del IRS debe montarse en el chasis utilizando esos puntos en la ubicación original. El material de los bujes para los soportes y los soportes es gratuito (aluminio, Delrin, etc.), pero los soportes deben permanecer como los originales.

5.2.6. Frenos

- 1) No se permite la refrigeración por agua ni por otros líquidos para los frenos. Se permite y recomienda la refrigeración por aire.
- 2) Las superficies de fricción del rotor del freno deben ser de hierro con un diámetro máximo de 15 pulgadas.
- 3) Los calibradores no tienen restricciones.
- 4) Se permite cualquier sistema de frenos antibloqueo (ABS) OEM, que incluye el cuerpo de la válvula ABS y la electrónica tal como viene de fábrica.
- 5) El año del vehículo y el modelo del ABS son factores determinantes para la relación potencia-peso requerida.
- 6) La Unidad de Control Hidráulico (HCU) es el factor determinante para la identificación del sistema ABS.
- 7) Los vehículos con HCU se considerarán con ABS siempre que la unidad esté conectada.
- 8) Los vehículos sin HCU o con una HCU conectada se considerarán sin ABS.
- 9) Nota: Quitar un fusible para desactivar el ABS no se considera para los fines de esta norma.
- 10) Para la AI, se permite la actualización y retroactividad de los sistemas ABS de fábrica en automóviles nuevos y antiguos dentro de la empresa matriz del vehículo. (Es decir, los Mustang pueden usar cualquier unidad ABS producida por Ford, como el FR500. Los Camaro pueden usar cualquier unidad ABS producida por GM, como el Corvette Z06, etc.)
- 11) Las unidades ABS que no sean OEM o las unidades ABS que no estén disponibles para la venta comercial pública están prohibidas.
- 12) Se permite el uso de una válvula dosificadora junto con el ABS.
- 13) Todos los sistemas ABS de Ford 2005+ se tratan por igual, ya que no se pueden diferenciar el FR500 y el original.

5.2.7. Transmisión

Los conjuntos de ejes traseros se pueden modificar de cualquier manera; sin embargo, solo para AI, la sección central de la carcasa del eje y el porta engranajes en los vagones con eje sólido deben ser de material ferroso.

Los vehículos de AI deben usar transmisiones manuales sincronizadas con embrague mecánico, con sincronizadores suministrados por el proveedor en todas las marchas delanteras. Las transmisiones deben estar disponibles para el público. Las transmisiones no sincronizadas, como las Jericos, no están permitidas en AI.

5.2.8. Electrónico

Los dispositivos de control de tracción están expresamente prohibidos. Las unidades instaladas de fábrica deben desactivarse. La carga de la prueba de la desactivación de la unidad recae en el competidor, es decir, interruptor desactivado, indicación de la computadora, etc.

Están permitidos todos los dispositivos de adquisición de datos.

Se fomenta y recomienda la comunicación por radio bidireccional en los automóviles.

Cualquier dispositivo instalado en vehículos de IA que sea capaz de modificar el tiempo de encendido del motor, el suministro de combustible, el flujo de aire, el impulso u otros parámetros que puedan modificar el rendimiento del motor (HP y/o TQ más allá de la certificación del dinamómetro) no debe ser ajustable durante la competencia, desde el momento en que el vehículo ingresa a la pista hasta que es liberado del depósito.

5.2.9. Motor

Todos los bloques de hierro para vehículos de IA deben ser OEM o equivalentes a OEM (p. ej., Dart, Ford Motorsport, GM Performance Parts, etc.). Los vehículos de IA no pueden usar bloques de motor de aluminio que no sean OEM, pero sí se permiten los bloques de aluminio OEM. Ejemplos de bloques de motor de aluminio excluidos son los de World Products o Ford Motorsport. Ejemplos de bloques de motor de aluminio permitidos son el Ford 4.6 o el GM LS1. Se pueden instalar motores de modelos posteriores en vehículos de modelos anteriores y viceversa. Los vehículos de IA deben estar equipados con motores de su empresa matriz.

Es decir, los motores Ford no se pueden instalar en vehículos GM y viceversa.

Los vehículos de IA pueden utilizar sistemas de lubricación por cárter seco. Los únicos dispositivos permitidos para restringir la potencia del motor son los siguientes: sintonización electrónica, placas restrictoras o topes de aceleración. Cualquier otro restrictor debe estar aprobado según la sección 8.7, equipo no conforme. Todos los dispositivos de restricción deben documentarse en la hoja de especificaciones del dinamómetro, indicando su nombre de archivo de software, tamaño, forma y/o configuración. No se permite sellar las cajas de aire ni los filtros de aire.

Los turbocompresores y supercargadores deben montarse en el compartimento del motor. Los intercoolers deben montarse delante de la línea central del eje delantero.

5.2.10. Suspensión

Los puntos de montaje del brazo de control no tienen restricciones en ningún vehículo, pero no pueden infringir ninguna de las normas aquí establecidas (p. ej., modificación del chasis o normas del IRS).

Los vehículos con IA deben utilizar los puntos de fijación superiores traseros del amortiguador/soporte OEM. Se puede utilizar cualquier soporte de fijación del amortiguador para su instalación en el punto de fijación del amortiguador OEM. Consulte la sección 7.3.2 para conocer las excepciones a esta regla.

5.2.11. Certificación de dinamómetro

Los participantes de American Iron deben contar con un informe de certificación del dinamómetro antes del inicio de la carrera o coordinar una prueba de dinamómetro inmediatamente después de la misma. Los informes de certificación pueden ser válidos durante toda la temporada, siempre que no se realicen modificaciones de rendimiento en el vehículo. Si se utiliza más de una configuración, cada una requerirá su propio informe de certificación del dinamómetro. La prueba del dinamómetro debe realizarse antes de la primera carrera de la temporada y después de la última carrera de la temporada anterior.

El informe de certificación del dinamómetro constará de dos partes: una hoja de especificaciones del dinamómetro AI completa y gráficos de lectura del dinamómetro. Estos formularios deben guardarse junto con el libro de registro del vehículo y estar listos para presentarlos a cualquier oficial. La hoja de especificaciones del dinamómetro AI incluye instrucciones para realizar la inspección oficial del dinamómetro, las cuales deben seguirse para que el informe del dinamómetro sea válido. Cualquier dispositivo de restricción instalado en el sistema de admisión de aire (o método para restringir la potencia) debe estar claramente identificado y marcado para indicar sus dimensiones. La hoja de especificaciones del banco de potencia está disponible en el sitio web de AI y en el apéndice del reglamento. Cualquier competidor de AI sin una certificación válida de banco de potencia estará sujeto a descalificación.

Las calcomanías de potencia/peso deben colocarse cerca del parabrisas inferior del lado del conductor. Deben mostrar la potencia, el torque y el peso mínimo de la rueda trasera según la certificación vigente del banco de potencia.

5.3. CATEGORÍA PONY

5.3.1. Pony 1

Volkswagen Sedán 1600 c.c., sin límite de modelos, de aspiración normal, excluyendo Fuel Injection y autos extranjeros.

1) Motor

- a) Eliminar el filtro de aire e instalar corneta.
- b) Esprear carburador, sin modificar, ni cambiar o pulir el venturi y/o el cuerpo del carburador.
- c) Sustituir el sistema de escape original por headers de competencia, siempre y cuando se respeten los puntos originales de fijación e instalar silenciador o algún aditamento que la organización Pony indique.
- d) Combustible libre.
- e) Se permite rectificar para facilitar la instalación de cojinetes sobre medida.
- f) Se permiten pistones y cabezas Fuel Injection.
- g) Se permite el uso de barra estabilizadora trasera, aun cuando el modelo del vehículo no lo traiga de fábrica. La barra estabilizadora debe ser original y puede ser adaptada.
- h) Se permite rectificar el asiento de las cabezas, el ángulo superior 0 a 15 grados, el ángulo inferior a 45 grados como máximo. Las cabezas deben ser de válvula chica, con las siguientes medidas, válvula de admisión hasta 33 milímetros de diámetro y válvula de escape hasta 30 milímetros de diámetro.
- i) Se permite instalar rompe-olas, radiador de aceite externo y recuperador de aceite.
- j) La bobina es libre, siempre y cuando conserve el tamaño y forma original.
- k) Distribuidor original, libremente modificado.
- l) Se permite carcasa Fuel Injection, se permiten buzos sólidos.
- m) Se permite bomba de gasolina eléctrica.

Notas:

- I. Se permite encendido electrónico, original Volkswagen.
- II. Las tolvas del motor son libres, excepto la de la turbina.
- III. Los papalotes de la caja de ventilación puede traerlos o no.
- IV. Se permite frenos de disco delanteros,

2) Suspensión

- a) La altura es libre siempre y cuando no se modifiquen los puntos de fijación originales, no se permite calzar ejes ni plumas.
- b) Los amortiguadores deberán ser de fabricación nacional, ya sea de gas o aceite, libremente modificados, manteniendo sus puntos originales de fijación.
- c) Rines de acero de 13,14 o 15 pulgadas, llantas de venta normal al público, (no se permite usar Slicks) sin sobresalir de la carrocería, para lo cual se tomará como base la cara superior externa de la llanta.
- d) Se permite rines 13 de Golf, Jetta o Caribe, de placa de acero y se permite barrenar tambores para adaptar el rin.

3) Carrocería

- Original en todas sus partes (no fibra de vidrio)
- Los faros se deben suprimir y sustituirlos por láminas.
- Se permite eliminar el asiento delantero derecho y trasero, así como tapetes, forro, cielo, cartones de puertas, bases de los asientos, molduras, luz y porta placas trasero. Se puede cambiar el asiento del piloto por uno de competencia, siempre y cuando quede firme a la carrocería.
- Se permite el intercambio de piezas entre modelos de diferente año, debiendo ser estándar.
- El cableado eléctrico es libre.
- El volante de dirección es libre, con excepción de los de madera o cadena.
- El tablero es libre.
- Se permite eliminar la chapa de la cajuela y poner uno o dos soportes de hule.
- La toma del tanque de gasolina, deberá de ir por dentro de la cajuela en forma vertical.

4) Transmisión

Las relaciones son las siguientes:

No. de parte:

1°	3.80- 3.777	113.311	251-A
2°	2.08-	113.311	261
3°	1.26-1-31	113.311	275-B
4°	0.89	113.311	341

Puede ser de diente fino.

La corona y el piñon son:

Dientes	Relación	No Parte
8 X 35	4.375	211-517 143-A

5) Obligatorio

- Quitar defensas y soporte de las mismas
- Roll-Cage con un mínimo de seis puntos de apoyo, fabricado con tubo de 1 1/4 pulgadas mínimo de diámetro, cedula 30.
- Extintidor A, B, C de un kilo, en condiciones de funcionamiento con soporte original fijo a la carrocería y situado de tal manera, que el piloto lo puede accionar en un tiempo menor a los diez segundos.
- Cinturones de seguridad de escapulario, con un mínimo de cinco puntos de apoyo, vigentes, con la etiqueta original, que demuestre la vigencia.
- Stop funcionando, así como limpiadores en caso de lluvia.
- Malla o red en el lado izquierdo del piloto, ésta deberá de ir sujeta al RollBar, no a la puerta.
- Generador funcionando (cargando)
- Instalar en la parte delantera y trasera del auto, un tirón para jalar o remolcar, éste debe de ser de cable de acero de 1/4 o 3/8.
- Espejo lateral izquierdo (lado del piloto) e interior.
- Seguros en el parabrisa y medallón.
- Quitar el seguro de la dirección (Eliminar).
- Switch Master exterior del lado del piloto, preferentemente, señalado con un rayo.

5.3.2. Pony 2

Esta categoría es para autos de cuatro cilindros de fabricación nacional o importado, de la marca que sea, con chasis y carrocería original. Con cilindrada de 1800 centímetros cúbicos, de acuerdo a las siguientes reglas:

1) Seguridad

- a) Cinturón de cinco puntos, vigentes con la etiqueta original, que demuestre la vigencia.
- b) Extintor de 1 kg., vigente, al alcance del piloto y sujeto con soporte, este debe ser de liberación rápida.
- c) La batería debe estar fija al chasis con cinchos y/o tornillos.
- d) En la parte delantera y trasera deberá llevar el auto, tirones para remolcar o jalar, este debe ser de cable de acero de 1/4 o 3/8.
- e) El parabrisas y el medallón deberán estar asegurados por cuatro placas de sujeción.
- f) Portar malla protectora del lado del piloto, sujeta al roll bar o chasis.
- g) Roll bar de seis puntos fijo al chasis con tornillos o soldado. Barras laterales del lado del piloto. El tubo deberá de ser 1 ½ pulgada de diámetro, calibre 14.
- h) El piloto deberá portar un nomex u overol de algodón, queda prohibido los de nylon o cualquier material inflamable. Guantes, zapatillas. Cuellera. Casco homologado. Balaclava.
- i) En el auto se puede eliminar, alfombras y tapicería.
- j) Asiento de competencia, firmemente sujeto, debe eliminarse el asiento derecho y trasero.
- k) Se permite eliminar el tablero original y adaptarle uno, con aparatos de medición. Que no sean los originales.
- l) Se permite eliminar las tapas interiores de las puerta, así como las chapas interiores y exteriores.

2) Motor

- a) El motor debe corresponder a la marca del auto, esta categoría permite cilindrada hasta 1800 cc, 8 válvulas. En el VW Sedán se permite hasta 1835 cc, enfriado por aire, con árbol de levas libre y 1800 cc enfriado por agua.
- b) La cabeza debe pertenecer a dicho motor pudiéndose modificar y rebajar.
- c) El árbol de levas ORIGINAL, se puede usar polea graduable, cabezas de un solo árbol.
- d) El cigüeñal debe ser el original. Se prohíbe cigüeñales, rellenados, desfazados o strockeados.
- e) No está permitido cárter seco. Se permite modificar el cárter original, para mayor capacidad.
- f) Se permite radiador de aceite, siempre y cuando se adapte en el compartimiento del motor, en el VW se permite en el exterior de auto.
- g) Debe usarse recuperador de aceite, de un litro de capacidad, como mínimo.
- h) El aceite y combustible es libre. El tanque de gasolina puede suplirse por un fuel cell.

3) Eléctrico

- a) Se permite el uso de cualquier tipo de distribuidor. Los avances se pueden modificar.
- b) La bobina es libre
- c) El alternador o generador debe funcionar en todo momento.
- d) Los cables de bujías son libres, así como las bujías.
- e) El motor de arranque deberá estar en condiciones de funcionamiento.
- f) Las luces de stop y limpiadores deberán estar en funciones.
- g) La computadora y el chip se pueden modificar

4) Sistema alimentación

- a) En los motores aspirados, carburador original, libremente modificado.
- b) En el fuel Injection, se permite el cambio de inyectores por unos de mayor volumen de inyección.
- c) El múltiple de admisión es libre, así como el filtro del aire.

5) Transmisión

La caja de velocidades debe ser original y corresponder a la marca y modelo del auto. Las velocidades serán de cinco para adelante y reversa. La reversa debe de funcionar.

6) Sistema de escape

Los headers son libres, así como la geometría del escape, la salida del escape será más o menos a la mitad del vehículo, hacia cualquier lado del mismo.

7) Suspensión y dirección

- a) La caja de dirección debe ser la original, sin modificar la cremallera ni el piñón.
- b) La suspensión delantera se permite modificar, sin cambiar los puntos de apoyo y fijaciones originales. Al igual la suspensión trasera.
- c) Se permite un amortiguador por rueda, modificados, conservando posición original. Se permite usar resortes de competencia, así como coil overs.
- d) Se permite adaptar o modificar barras estabilizadoras siempre y cuando se respeten los puntos de fijación originales. Se permite usar stress bar.

8) Frenos

- a) Al sistema original se le permite el cambio de mordazas, frenos de discos traseros, cálipers, siempre que sea de mayor eficiencia al frenado y sea de aplicación original.
- b) Se permite el uso de discos hiperventilados.
- c) Balatas son libres.
- d) El cilindro maestro debe ser del tipo original y se puede modificar o cambiar.
- e) El freno de mano debe estar en condiciones de uso siempre.
- f) Las mangueras de los frenos son libres.
- g) Se permiten tomas de aire delanteras y traseras, para enfriamiento de los frenos.

9) Llantas y rines

- a) Los rines son libres y se permite hasta un máximo de ancho de 7 pulgadas de cama.
- b) Las llantas deben ser de venta normal al público, quedando prohibidas las de competencia y slicks.

5.3.3. Pony 3

Categoría para automóviles ensamblados en México o iguales, tipo Sedán de 2 o 4 puertas con motor de 4 cilindros y máximo de 2000 cm³ de cilindrada, conservando su forma básica.

Los vehículos que compitan deberán ser autos compactos con bastidor, NO se permiten autos semitubulares y tubulares. (Semitubulares se entiende aquellos a los que se les ha quitado las puntas del compacto y todo el piso original y tienen estructura tubular que sostiene la suspensión y el motor).

1) Peso

Los autos VW Sedán con motor trasero (podrán adaptar motor enfriado por agua, según especificaciones de este reglamento), no central, deberán pesar un mínimo de 650 Kg., todos los vehículos con motor delantero deberán pesar un mínimo de 710 Kg., al final de la carrera y/o calificación sin piloto.

2) Dimensiones

El ancho de vía máximo será de 1.85 m., máximo

3) Suspensión

- a) La suspensión deberá ser la original en sus materiales, formas, diseños y funcionamiento, con las siguientes características: Los amortiguadores son libres, permitiéndose la adaptación de doble amortiguador en la suspensión delantera en los autos de tracción delantera o la trasera en los autos de propulsión. Las barras estabilizadoras y tensores son libres en su cantidad, material, ubicación, forma y fijación, siempre y cuando no salgan de los límites de la carrocería. Las barras de torsión y resortes son libres, siempre y cuando mantengan su posición original. A los autos con suspensión Mc. Pherson se permite poner separadores entre los brazos inferiores y el eje para dar el camber y el caster o modificar la sujeción superior del sistema.
- b) Los autos con eje de suspensión completo, se les permite cortarlo para bajarlo y calzarlo para dar el caster. Se puede desplazar hasta en 8 cm. de su plano vertical, en relación con la carrocería siempre y cuando la localización de los puntos de fijación sean los originales. La distancia del auto al suelo es libre. Los mangos, porta mangos, horquillas y brazos deberán ser los originales. Se permite reforzar y/o doblar, pero deberán conservar la posición original en cuanto a sus articulaciones. Se permite maquinar los mangos y porta mangos para adaptar flechas, baleros y tornillos de mayor diámetro. Las fechas y sus articulaciones son libres.

4) Frenos

- a) El material de balatas, mangueras, tubería, líquido y repuestos son libres.
- b) Se permite que los autos tengan freno de disco en las cuatro ruedas y ventilados para la parte delantera, siempre y cuando sean del tipo de la marca del carro y de venta al público.
- c) Los sistemas de bombas y de frenos son libres, se permite una o dos bombas y el sistema brake balance.

5) Motor

- a) Deberá estar en la forma y posición original. Los soportes son libres, siempre y cuando se respeten los puntos de fijación originales. El block motor, deberá corresponder al tipo y marca de la carrocería

básica, siendo de venta normal al público o igual, libremente modificado en su interior, sin aumentar material. El monoblock deberá ser de venta normal al público y podrá ser de 1600, 1700, 1800 cm³.

- b) La (s) cabeza (s) deberán corresponder al tipo y marca de la carrocería básica, siendo de venta normal al público o igual, libremente modificado sin aumentar material y sin cambiar ninguna pieza que no sea igual a la original. Se deben respetar los puntos de fijación de los múltiples en la posición original. Se deben respetar los orificios roscados para las bujías.
- c) En las cabezas que tengan ductos para inyección, éstos deberán ser tapados.
- d) Son libres los ajustadores de balancines, las pastillas para calibrar el árbol, los resortes, calzas, buzos, asientos de válvulas, juntas, guías, tapas de engranes de cigüeñal y árbol de levas son libres.
- e) Los motores con árbol de levas en el block y los motores con el árbol de levas en la cabeza podrán tener válvulas de máximo 40 mm de admisión y 33 mm en escape (no se permiten cabezas de más de ocho válvulas, de flujo cruzado, forjadas del tipo eurotech a excepción de Nissan Tsuru ya que en estos modelos existen únicamente las de flujo cruzado). Se pueden utilizar cabezas de 1800, 1700 y 1600 cm³. Los pistones, pernos, bielas y varillas deberán ser de fabricación nacional y de venta normal al público, modificados libremente sin aumentar material.
- f) El cigüeñal deberá ser de la misma marca y origen que el auto, de venta normal al público, libremente modificado.
- g) La cilindrada mínima no podrá ser menor a la original y la máxima no podrá exceder de 2000 cm³.
- h) Para los motores que no existan pistones de fabricación nacional se les permiten los pistones importados, iguales a los pistones que fueron montados por el fabricante del motor para consumo normal.
- i) QUEDA ABSOLUTAMENTE PROHIBIDO EL USO DE PISTONES FORJADOS.
- j) Los anillos, seguros, metales, pernos y camisas son libres.
- k) El volante del motor deberá ser el original libremente modificado, sin aumentar material, la fijación es libre.
- l) Plato, disco, resortes, pastas y collarín de clutch son libres. La bomba o bombas de gasolina son libres y se permite eliminar la original.

6) Carburación

- a) La marca y tipo de carburadores es libre. La ubicación es libre siempre y cuando no salga de los límites de la carrocería. Queda prohibida el uso de súper cargadores, turbocompresores y/o inyección de gasolina. Los motores con árbol a la cabeza y a los motores con árbol en el block se les permiten dos gargantas con diámetro en el papalote máximo de 45 mm.
- b) Los múltiples de admisión son libres, siempre que se respeten los puntos originales de en la cabeza.
- c) El sistema de escape es libre siempre que se respeten los puntos originales de fijación en la cabeza y la salida esté ubicada atrás del asiento del piloto en caso de salir por el lado izquierdo.
- d) El sistema de lubricación deberá ser el original, quedando prohibido el uso de cárter seco. El cárter es libre, se permite el uso de rompeolas. La bomba de aceite es libre. Se permite rebajar los ductos de lubricación (ampliar galerías). Se permite reubicar la toma de aceite o pichancha.

- 7) Sistema de enfriamiento
- a) Los radiadores de aceite son libres.
 - b) La ubicación de los radiadores es libre, siempre que se encuentren dentro de los límites de la carrocería.
 - c) Queda prohibida la instalación de radiadores (agua o aceite) dentro del habitáculo si no están debidamente aislados para evitar quemaduras o accidentes al piloto.
 - d) Los tubos, mangueras o conductos que pasen dentro de la cabina deberán estar aislados y cubiertos, se recomienda usar mangueras y conexiones de tipo aviación.
- 8) Encendido
- a) El distribuidor debe ser el original, se permite modificar libremente. Se permite el encendido electrónico.
 - b) Bobinas, bujías, cables, platinos, y condensadores son libres. Está prohibido el uso de sistemas de encendido diferentes a la de venta normal al público y de tipo original al de los motores (los sistemas de bobinas por cilindro, magnetos y computarizados).
 - c) Juntas, sellos, filtros, aceites, mangueras, poleas, tensores, tapas de punterías y de distribución son libres. Se puede eliminar cualquier tolva o tapa.
- 9) Transmisión
- a) La caja de velocidades deberá ser la original para el modelo específico, puede ser libremente modificada en su interior. La reversa o marcha atrás deberá funcionar siempre en toda condición. Las tapas y soportes son libres. El diferencial deberá trabajar en su forma original, se permite el intercambio de pasos.
 - b) Se prohíbe el uso de sistemas auto bloqueantes o cualquier modo de bloqueo del diferencial.
- 10) Carrocería
- a) Se puede sustituir piezas metálicas por fibra de vidrio, todas aquellas que de fábrica van atornilladas.
 - b) En caso de vehículos cuyas salpicaderas y costados van integrados a la carrocería, se podrán sustituir por fibra de vidrio hasta el plano horizontal inferior del cristal lateral.
 - c) El interior del auto es libre. Se permite el uso de spoilers en la parte delantera del auto, siempre y cuando no suba más allá de la altura de los faros y no tenga más de 8 cm hacia el frente.
 - d) El parabrisas deberá ser el original con sello de DGN. O de seguridad.
 - e) El medallón y los laterales podrán ser sustituidos por acrílico o micas transparentes e incoloras. Se permite eliminar los cristales de las puertas delanteras.
 - f) Es obligatorio el uso de seguros o topes para el parabrisas, medallón y laterales.
 - g) Deberá de tener un mínimo de dos espejos retrovisores, en buen estado y de tamaño suficiente. Es obligatorio el uso de red o malla en el lado del piloto debidamente sujeta al roll cage y no a la puerta.
- 11) Roll Cage / jaula
- Su instalación es obligatoria y su diseño es libre. Deberá contar con un mínimo de 6 puntos de apoyo a la plataforma debidamente sujeto o soldado. En la parte superior deberá estar lo más pegado al toldo. Debe de ser de tubo de acero, con un diámetro mínimo de 1 ½ pulgadas de cedula 30, como mínimo.

12) Dirección

La caja de dirección se permite desplazar un máximo de 8 cm., se permite el acortador de giro. En la columna de dirección se permite y se recomienda usar mecanismos colapsables para mayor seguridad y se puede desplazar hasta 10 cm. vertical y horizontalmente de su ubicación original, debiéndose reforzar las nuevas sujeciones

13) Llantas y rines

- a) Los rines son libres y la fijación. Las llantas son libres de venta normal al público.
- b) Se prohíbe el uso de llantas recubiertas.
- c) La llanta y el rin no deberán sobresalir de la carrocería a plomo en el punto medio de la rueda.
- d) No se permite usar slicks

14) Sistema eléctrico

- a) El auto deberá tener el sistema completo de arranque. El tipo, marca y ubicación de la batería es libre, en caso de estar dentro del auto, deberá estar en un recipiente estanco y firmemente sujeto. Se puede usar o no alternador o generador y se permite el uso de switch para controlar el funcionamiento. Las luces de stop deben permanecer en su posición original y deben funcionar en todo momento.
- b) Es obligatorio el uso de un switch maestro en la parte exterior y deberá ser señalado con un triángulo azul con un rayo. Los limpiadores deberán trabajar en cualquier condición.

5.4. CATEGORIA LIBRE (TUBULAR Y PLATAFORMA)

A continuación, se presentan los requisitos técnicos establecidos por la FEMADAC (Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.) para las categorías Libre Plataforma y Libre Tubular en el Autódromo Monterrey. Estos requisitos son fundamentales para garantizar la seguridad y competitividad en la pista.

1) Requisitos generales

- a) Vehículo: Debe ser un vehículo de cuatro ruedas, con motor de combustión interna y transmisión manual o semiautomática.
- b) Peso mínimo: 900 kg (1,984 lbs) para la categoría Libre Plataforma y 850 kg (1,874 lbs) para la categoría Libre Tubular.
- c) Dimensiones: Largo máximo de 4,500 mm (177,2 pulgadas), ancho máximo de 1,900 mm (74,8 pulgadas) y altura mínima de 1,000 mm (39,4 pulgadas) sobre el suelo.

2) Motor

- a) Tipo: Motor de combustión interna, 4 tiempos.
- b) Cilindrada máxima: 3,500 cc (213,6 pulgadas cúbicas) para la categoría Libre Plataforma y 3,000 cc (183,1 pulgadas cúbicas) para la categoría Libre Tubular.
- c) Relación de compresión máxima: 12:1.
- d) Sistema de admisión: Debe ser un sistema de admisión atmosférico o con turboalimentador.

3) Transmisión

- a) Tipo: Transmisión manual o semiautomática.
- b) Número de velocidades: Mínimo 5 velocidades adelante y 1 velocidad atrás.

- 4) Frenos
 - a) Tipo: Frenos de disco en las cuatro ruedas.
 - b) Diámetro mínimo de los discos: 300 mm (11,8 pulgadas).
- 5) Suspensión
 - a) Tipo: Suspensión independiente en las cuatro ruedas.
 - b) Recorrido mínimo de la suspensión: 100 mm (3,9 pulgadas).
- 6) Seguridad
 - a) Cinturón de seguridad: Debe ser un cinturón de seguridad homologado para competición, con un mínimo de 4 puntos de anclaje.
 - b) Casco: Debe ser un casco homologado para competición, con visera y protección para la cara.
 - c) Traje de competición: Debe ser un traje homologado para competición, con protección contra el fuego y el calor.

6. SEGURIDAD

6.1. REQUISITOS DE SEGURIDAD

Todos los automóviles y conductores deben cumplir con los Códigos y Regulaciones del reglamento de Monterrey Racing Cup.

6.2. SEGURIDAD DE LA CLASE

El director del Evento o cualquier Oficial de Monterrey Racing Cup, puede excluir cualquier automóvil por cualquier elemento que se considere inseguro

6.3. REQUISITOS DE SEGURIDAD DEL VEHICULO

1. JAULA ANTIVUELCO

La jaula antivuelco debe contar con un mínimo de 6 puntos de apoyo los cuales deberán estar debidamente sujetos ya sea atornillados o soldados.

2. MALLA DE VENTANA

El uso de la malla de ventana es obligatorio del lado del piloto. Las mallas deben contar con una etiqueta de certificación SFI o FIA y deberán estar vigentes de acuerdo a su fecha de caducidad.

3. ASIENTO

Se requiere de un asiento fabricado especial para carreras. El asiento debe estar bien sujeto a la estructura del automóvil, para que pueda soportar un fuerte impacto sin riesgo de desplazarse.

4. CINTURONES

Los cinturones de seguridad deberán tener 5 puntos de apoyo como mínimo, de 3 pulgadas de ancho, además deberán contar con una etiqueta de certificación SFI o FIA y estar vigentes con respecto a su fecha de caducidad.

5. SISTEMA CONTRA INCENDIOS Y EXTINGUIDOR

Todos los automóviles en la pista deberán tener un sistema contraincendios o al menos un extintor de mínimo 1Kg, el cual debe estar montado de forma segura.

La serie Monterrey Racing Series establece que todos los autos de carreras deben estar equipados con un sistema de extintor de fuego que cumpla con los requisitos técnicos establecidos.

1. Requisitos técnicos

- 1) Capacidad de acción El sistema de extintor de fuego debe ser capaz de extinguir un incendio en un plazo máximo de 10 segundos.
- 2) Accionamiento El sistema de extintor de fuego debe ser accionado automáticamente en caso de un incendio, y también debe ser posible accionarlo manualmente.
- 3) Agentes extintores El sistema de extintor de fuego debe utilizar agentes extintores aprobados por la FEMADAC.
- 4) Instalación y Mantenimiento El sistema de extintor de fuego debe ser instalado y mantenido de acuerdo con los requisitos técnicos establecidos.

2. Inspección y verificación

- 1) Inspección previa a la carrera El sistema de extintor de fuego debe ser inspeccionado previamente a la carrera para asegurarse de que cumple con los requisitos técnicos establecidos.
- 2) Verificación durante la carrera El sistema de extintor de fuego debe ser verificado durante la carrera para asegurarse de que está funcionando correctamente.

6. INTERRUPTOR MAESTRO

Se requiere como mínimo switch maestro, el cual debe montarse de manera que sea fácilmente accesible desde el exterior del vehículo y en un área donde no pueda sufrir daño, además de estar señalizado.

Es obligatorio al abandonar una práctica o carrera, cortar el interruptor (switch) maestro de corriente. Deberá estar al alcance del piloto o de una persona fuera del auto. Debe estar claramente identificado por un rayo color rojo dentro de un triángulo azul.

*En caso de un vehículo accidentado, desconectar el sistema eléctrico maestro

7. LUCES DE FRENO

Debe haber al menos dos (2) luces de freno visibles en la parte trasera del vehículo

8. CÁMARA ABORDO

Será implementado de manera obligatoria la instalación de cámara interior con vista hacia el frente, (Vista pilotos, volante, manos y parabrisas); para soporte de incidentes en pista, y opcional una cámara 360° en la parte superior del vehículo, misma que será de utilidad para atención a solicitudes de protesta después de carrera y de igual manera el contenido podrá y será utilizado por medios de comunicación asignados por ADAC, como material promocional y evidencia de rendimiento en pista.

Todos los vehículos de carreras deben estar equipados con un sistema de cámaras de visión completa del entorno del vehículo. Pueden estar equipados con cámaras tipo GoPro para fines de grabación y transmisión de imágenes.

1. Instalación

Se establece que las cámaras tipo GoPro deben ser instaladas de acuerdo con los requisitos técnicos establecidos y no deben obstaculizar la visibilidad del piloto.

2. Seguridad

Las cámaras tipo GoPro deben ser diseñadas y construidas para resistir las condiciones de carrera y no deben representar un riesgo para el piloto o el vehículo.

3. Revisión técnica

El sistema de cámaras debe ser aprobado por elementos directivos de ADAC y debe cumplir con los requisitos técnicos establecidos.

4. Objetivo del uso de cámaras 360

1) Seguridad

El objetivo principal del uso de cámaras 360 es mejorar la seguridad en la pista, permitiendo a los pilotos tener una visión completa del entorno del vehículo y evitar accidentes.

2) Supervisión

Las cámaras 360 también permiten a los comisarios y árbitros supervisar la carrera de manera más efectiva, lo que ayuda a garantizar la equidad y la justicia en la competencia.

3) Tecnología utilizada

a) Cámaras de visión 360

Las cámaras de visión 360 utilizan tecnología de visión artificial para proporcionar una visión completa del entorno del vehículo.

b) Sistemas de procesamiento de imágenes

Los sistemas de procesamiento de imágenes utilizan algoritmos avanzados para procesar las imágenes capturadas por las cámaras y proporcionar una visión clara y nítida del entorno del vehículo.

5. Uso de las imágenes

1) Derechos de transmisión

Las imágenes grabadas por las cámaras tipo GoPro pueden ser utilizadas para fines de transmisión y difusión de la carrera.

2) Análisis de la carrera

Las imágenes grabadas por las cámaras tipo GoPro pueden ser utilizadas para fines de análisis de la carrera y mejora del rendimiento del piloto y del vehículo.

9. TIRONES

Estos deben estar colocados en la parte frontal y trasera del vehículo.

10. BLOQUE DEL VOLANTE

Es obligatorio eliminar el bloqueo del volante debe quitarse.

11. BOLSAS DE AIRE

Las bolsas de aire deben desactivarse durante la competición. No es necesario quitarlas.

12. TECHOS CORREDIZOS O DE CRISTAL

Los techos corredizos o de cristal (de vidrio) se deben quitar y reemplazar con una pieza de chapa metálica que cubra de forma segura la abertura. Se puede conservar un techo corredizo o de cristal de metal.

13. LAZOS DE SEGURIDAD DEL EJE DE TRANSMISIÓN/BRAZO DE TOSIÓN

Todos los automóviles deben utilizar un lazo de seguridad adecuado para el eje de transmisión para contener el extremo delantero/ de transmisión del eje de transmisión y el brazo de torsión, si corresponde, en caso de falla de la junta universal o del soporte del brazo de torsión. Algunos automóviles tienen soportes de chasis OEM que cumplen con este requisito. La instalación de lazos de seguridad adicionales para contener el extremo trasero/diferencial del eje de transmisión y/o el brazo de torsión no es obligatoria, pero está permitida y recomendada.

14. PROTECCIÓN CONTRA DISPERSIÓN

La instalación de un protector contra dispersión o una carcasa de campana a prueba de explosiones no es obligatoria, pero está permitida y recomendada.

15. CELDA DE SEGURIDAD DEL COMBUSTIBLE

La instalación de una celda de seguridad de combustible que cumpla con los requisitos de Monterrey Racing Cup no es obligatoria, pero está permitida y es muy recomendable. El tamaño máximo de la celda de combustible está limitado a 24 galones.

16. AUTOS CONVERTIBLES/T-TOP

Se permiten los autos convertibles/T-top en los modelos y años elegibles.

Los autos convertibles deben tener una barra de soporte adicional en el techo de la jaula antivuelco que se extienda de adelante hacia atrás ubicada en la línea central del auto, o en diagonal desde el lado delantero del conductor hasta el lado trasero del pasajero.

Esta barra no es obligatoria, pero se recomienda encarecidamente para los vehículos con capota tipo T. Los vehículos convertibles/con capota tipo T deben usar sujeciones para los brazos del conductor según lo exija el Monterrey Racing Cup, a menos que se hayan instalado paneles de techo fijos de forma permanente. Los vehículos convertibles deben circular con la capota bajada durante la competición y deben proporcionar medios adecuados para asegurar la capota en caso de vuelco, o pueden quitar la capota y el mecanismo de funcionamiento. Los vehículos con capota tipo T deben quitar la capota tipo T durante la competición, a menos que se hayan instalado paneles fijos de forma permanente. Todos los añadidos estructurales originales para los vehículos convertibles/con capota tipo T deben permanecer en su lugar. Los vehículos con capota rígida no pueden convertirse en vehículos convertibles o con capota tipo T.

17. BARRAS DE SEGURIDAD DE LAS PUERTAS

Además de cumplir con todas las especificaciones de seguridad, la jaula antivuelco de un automóvil debe cumplir con las siguientes especificaciones adicionales. Como mínimo, se deben usar al menos dos barras de seguridad de puerta en el lado del conductor y una barra de seguridad de puerta en el lado del pasajero. Se permite vaciar las puertas más allá de lo estrictamente necesario para colocar las barras de la jaula. Sin embargo, la eliminación de las vigas de impacto de la puerta OEM solo se permite si las barras de la puerta se extienden hacia el revestimiento de la puerta en el lado del conductor y en el lado del pasajero si se usan un mínimo de dos barras de puerta.

6.4. COMODIDAD DEL CONDUCTOR

Todos los participantes (pilotos), deberán utilizar equipos que cumplan o excedan estos requisitos mínimos mientras conducen en la pista, el uso de éstos no garantizan que en caso de un accidente no puedan ocurrir lesiones o casos más graves.

Se deberá cumplir con las normas establecidas como requerimientos de equipo de seguridad para el piloto.

1. TRAJE DE PILOTO

Se requiere un traje hecho de material resistente al fuego, que cubra todo el cuerpo del piloto excepto cabeza, manos y pies. Este puede ser de una o dos piezas y deberá cumplir con una certificación SFI 3.2A/5. También será permitido trajes con clasificación FIA 8856-2018.

2. ROPA INTERIOR

Es recomendable utilizar ropa interior larga hecha de material resistente al fuego, sobre todo cuando se utilizan trajes NOMEX, con una certificación SFI 3.2A/5 o superior. La ropa interior deberá tener una certificación SFI 3.3, FIA 8856-2018.

3. GUANTES

Todos los pilotos, deberán portar guantes, los cuales deben estar fabricados de material resistente al fuego y deben cubrir completa ente las manos y no dejar piel expuesta cuando se usa con el traje de conductor MOMEX. Los guantes deberán tener una certificación SFI 3.3/1 como mínimo. También se pueden usar guantes con certificación FIA 8856-2018

4. ZAPATOS

Hechos de material resistente al fuego, los cuales deberán tener una certificación SFI 3.3/1 o superior. También son permitidos con especificación FIA 8858-2018.

5. CASCO

Se requiere que todos los pilotos usen un casco debidamente ajustado y asegurado mientras están en la pista. Los cascos deben estar homologados y deben tener la certificación SNELL SA 2020 o superior. Todos los cascos con certificación FIA 8858-2010 o más recientes don aceptados. Se permite el uso de cascos completos (Full Face) o abierto (Open Face). Es obligatorio el uso de balaclava, así como también de un protector ocular.

6. RESTRICTOR DE CABEZA Y CUELLO

El dispositivo para ala restricción de cabeza y cuello deberán cumplir con la certificación SFI 38.1, FIA 8858-2018 o superior.

7. MODIFICACIONES

7.1. MODIFICACIONES PERMITIDAS

Aparte de los elementos específicamente permitidos por las reglas, no se podrá modificar, quitar ni deshabilitar ninguna otra pieza o componente. Si existen modificaciones "cuestionables" o "de área gris", el competidor deberá comunicarse con la Junta Directiva de Monterrey Racing Cup para obtener una aclaración antes de la competencia.

Toda aclaración que se haga al vehículo de competición deberá documentarse oficialmente y dicha aclaración deberá formar parte del libro de registro del vehículo de competición. Si algún competidor u oficial solicita la revisión de algún punto o puntos de aclaración, el conductor y/o el propietario del vehículo de competición deberá presentar inmediatamente la aclaración documentada oficialmente al competidor o al oficial que la haya cuestionado. La falta de presentación de la documentación dará lugar a la descalificación del vehículo en cuestión.

Las piezas de repuesto deben ser fabricantes de equipos originales (OEM) u otros con especificaciones OEM equivalentes. (es decir, se permiten piezas de repuesto OEM de cualquier minorista siempre que cumplan con las especificaciones OEM y no ofrezcan una mejora en el rendimiento sobre la pieza OEM que reemplazan).

Los componentes y/o prototipos de producción limitada deben ser aprobados por un director de la Serie antes de la competencia para garantizar su uso y la falta de disponibilidad para todos los competidores no resultará en una ventaja competitiva.

7.2. REQUISITOS DE APARIENCIA

1. Se define como obligatorio la implementación de homologar la imagen oficial de los autos en pista, todos los autos deben exhibir de manera destacada al menos cuatro calcomanías oficiales de carreras de Monterrey Racing Cup, una en la parte delantera, una en la parte trasera y una en cada lado.
2. Es posible que se requieran calcomanías o pegatinas de los patrocinadores de la serie o de la carrera individual. Los conductores también deben exhibir los parches requeridos por la serie y los parches de la ADAC en sus trajes de conducción.
3. Todos los parabrisas deberán tener la pancarta estándar del Monterrey Racing Cup en la parte superior. El apellido del conductor, o la inicial y el apellido, deben aparecer en la sección inferior del parabrisas del lado del pasajero en letras mayúsculas blancas, grandes y en negrita.
4. El vehículo debe exhibir su número asignado en ambos lados, en la parte delantera y trasera del vehículo. Los números laterales deben tener al menos diez (10) pulgadas de alto y ser de un color contrastante. Los números delanteros y traseros deben tener al menos cuatro (4) pulgadas de alto. La identificación de la clase debe tener al menos cuatro (4) pulgadas de alto y estar ubicada cerca del número en cada lado y en la parte trasera del vehículo. Así como el número de vehículo, en la parte superior (capacete) del auto, que deberá ser legible desde la posición del conductor por la parte superior.
5. Todas las calcomanías oficiales se pueden obtener de manera exclusiva con los funcionarios de ADAC, así como el manual de identidad para colocar correctamente dichas calcomanías.
6. No se permiten ventanas tintadas que no sean las originales de fábrica.
7. Se recomienda el uso del Spoiler trasero ABS tipo de alerón de ajuste universal 57" JDM GT estilo fibra de carbono. Mismo que será y podrá ser proporcionado por la junta de pilotos ADAC.

8. Apariencia general de vehículos de Monterrey Racing Cup

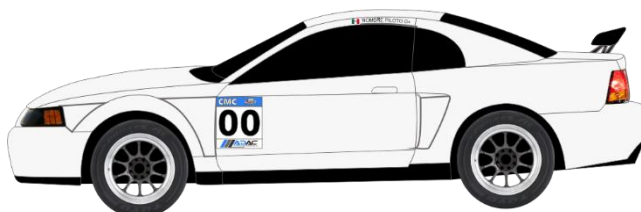


FIG. 1 Vista Lateral



FIG. 2 Vista Frontal



FIG. 3 Vista Trasera

NOTA: Consulte el Anexo del Manual de identidad Monterrey Racing Cup.

7.3. ACTUALIZACIÓN/RETROACCIÓN DE COMPONENTES QUE NO SEAN DE CARROCERÍA

Los componentes que no sean de carrocería pueden actualizarse/retroalimentarse dentro de automóviles del mismo fabricante en la lista de fabricantes/modelos elegibles (es decir, los componentes GM Early 1982-92 NO pueden intercambiarse con los componentes GM Late 1993-02) a menos que se indique en otra parte de estas reglas.

7.4. COMPONENTES DE CARROCERÍA

A menos que se especifique en otra parte de estas reglas, solo se pueden usar componentes de carrocería de los modelos enumerados a continuación. Los componentes de carrocería OEM, la carrocería unitaria y los bastidores auxiliares se pueden actualizar/retro fechar solo dentro de los grupos de años, marcas y modelos que se indican a continuación.

1. Chevrolet Camaro RS, Z28, IROC-Z de 1982 a 1992
2. Chevrolet Camaro RS, Z28, SS de 1993 a 2002
3. Mustang L, GL, GLX, LX, GT, Turbo GT, Cobra (no Cobra R) de 1979 a 1993
4. Modelo base Mustang 1994-1998, GT, Cobra
5. Modelo base Mustang 1999-2004, GT, Cobra (no Cobra R)
6. Mercury Capri 1979-86
7. Pontiac Firebird Formula, Trans-Am 1982-92
8. Pontiac Firebird Formula, Trans-Am, WS6 1993-2002

Para mayor claridad, los alerones/deflectores de aire inferiores Mach 1 y Cobra 2003-2004 no están permitidos.

7.5. CARROCERIA

1. Los componentes de la carrocería de repuesto deben ser originales o un repuesto original. Se permiten las siguientes modificaciones de la carrocería:
 1. Los bordes del guardabarros y del cuarto trasero se pueden doblar hacia adentro para dejar espacio para los neumáticos y no se pueden ensanchar hacia afuera.
 2. Los paneles interiores de plástico de apertura de las ruedas se pueden quitar.
 3. Los automóviles Ford 1994-1998 pueden modificar los paneles laterales según sea necesario para ganar ancho de vía trasero hasta el máximo establecido en 7.4.
 4. Los automóviles Ford hasta el año 1993 inclusive pueden modificar los guardabarros y los paneles laterales, incluso agregando protectores de carrocería y soportes de carrocería no originales según sea necesario para ganar ancho de vía hasta el máximo establecido en 7.4.
 5. . Todas las modificaciones de carrocería permitidas deben cumplir con especificaciones de Monterrey Racing Cup y no deben tener otra función que ganar espacio para los neumáticos.

2. La cubierta del parachoques delantero, los faros/señales de giro y la estructura subyacente del parachoques se pueden modificar quitando material y agregando material de conducto para proporcionar aire de enfriamiento adicional al radiador, los frenos, los enfriadores o el conjunto del filtro de aire, siempre que:

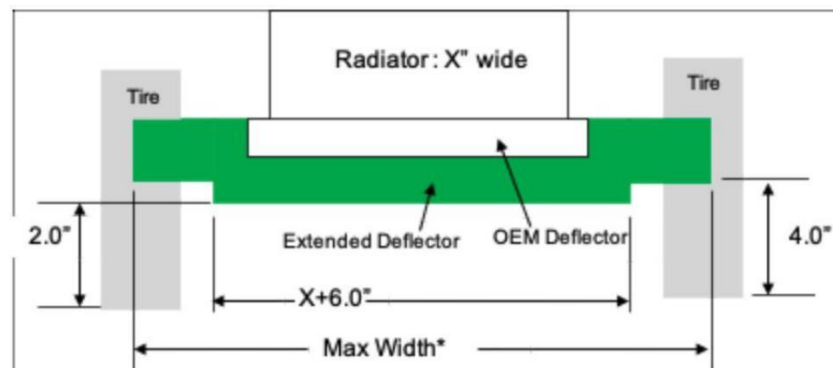
1. No se pueden quitar más de 120 pulgadas cuadradas de material de la cubierta del parachoques. 2. No se pueden quitar más de 30" de ancho total de material, medido horizontalmente, de la estructura subyacente del parachoques. En ningún caso se puede cortar en dos piezas una estructura de parachoques de una sola pieza.

Si se quitan los faros, las cubiertas de los faros deben estar en su ubicación de fábrica y no pueden mejorar la aerodinámica.

3. Los amortiguadores de impacto de espuma o plástico con estructura en forma de panal de OEM que se encuentran debajo de las cubiertas del parachoques se pueden quitar, aunque esto no se recomienda. Las vigas de impacto y los amortiguadores de impacto de acero/aluminio/compuesto de OE deben permanecer en su lugar. La viga de impacto de OE se puede modificar según 6.5.2.

Se pueden agregar sujetadores y/o soportes adicionales para fijar/sostener las cubiertas del parachoques siempre que estos solo sirvan para sostener la cubierta, no estén diseñados para actuar como amortiguadores de impacto o dispositivos aerodinámicos, y la cubierta del parachoques permanezca en la ubicación original.

4. Ningún componente de la carrocería, con excepción del deflector de aire del radiador, deberá estar a menos de 4,0" medidos verticalmente desde el suelo. Los deflectores de aire del radiador se pueden quitar, modificar o sustituir de acuerdo con el diagrama a continuación, y deben estar centrados en la misma ubicación delantera/trasera que el deflector OEM +/- 1":



* El ancho máximo será de 55" o el deflector de aire OEM del automóvil, lo que sea mayor.

5. Se podrá utilizar cualquier alerón/alerón trasero que cumpla los siguientes criterios:

1. Una línea vertical desde cada punto del alerón/ala y las placas de los extremos debe intersectar el automóvil cubierta de carrocería/parachoques cuando el automóvil está en una superficie nivelada.
2. La altura máxima de cualquier punto del alerón/ala desde cualquier punto de la tapa del maletero/escotilla trasera no puede ser mayor a 12,0 pulgadas.
3. La profundidad total (borde de ataque al borde de salida), incluidas las placas de los extremos, no puede ser mayor 6.5.9 No se permite ninguna modificación de la carrocería que no esté específicamente permitida en estas reglas y que mejore o parezca mejorar el rendimiento aerodinámico (mayor carga aerodinámica o menor resistencia). de 12,0 pulgadas.
4. El alerón/ala y los soportes tal como estén instalados deben estar fácilmente disponibles para el público en todo momento de compra de una fuente minorista por menos de \$700.
5. El alerón debe ser fijo para la competición y no se puede ajustar desde el asiento del conductor.

6. Se deben colocar los pasadores del capó.

Se pueden colocar los pasadores del maletero. Los pestillos del capó y del maletero de serie se pueden sustituir por clips. El coche debe circular con el capó, las puertas y el maletero completamente cerrados y bien cerrados.

7. Los clips para parabrisas como se describen en Monterrey Racing Cup son opcionales pero muy recomendados. Los clips de la ventana trasera son opcionales pero muy recomendables.

8. Se pueden quitar todas las antenas, emblemas, burletes, molduras, molduras y molduras de los canales de las ventanas, incluidos todos los clips, retenedores y herrajes asociados. Se puede agregar un panel de relleno liso a los umbrales de las ventanas de las puertas para facilitar la salida de emergencia.

9. No se permite ninguna modificación de la carrocería que no esté específicamente permitida en estas reglas y que mejore o parezca mejorar el rendimiento aerodinámico (mayor carga aerodinámica o menor resistencia).

10. Todas las reparaciones de chasis, estructura y carrocería deben realizarse lo más cerca posible de las especificaciones de fábrica y los contornos originales del fabricante. A menos que se especifique en otra parte de estas reglas, no se permite ningún refuerzo adicional del chasis o del bastidor.

11. Se puede cortar una sección del piso y agregar una trampilla para permitir cambiar la bomba de combustible dentro del tanque sin quitar el tanque.

12. Se puede soldar una tira de hierro angular de hasta 1 x 1 x 1/8" a la parte inferior del miembro K para proteger el cárter de aceite.

7.6. REFUERZO DEL CHASIS

1. El bastidor o sub bastidor deberá ser el de serie de la carrocería utilizada. Los sub bastidores delantero y trasero pueden unirse entre sí (solo de adelante hacia atrás) con conectores de sub bastidor. Los conectores de sub bastidor pueden atornillarse o soldarse a los sub bastidores sin modificar, pero no pueden soldarse ni atornillarse al piso a lo largo del conector de sub bastidor. Los conectores de sub bastidor no pueden atravesar el piso ni introducirse en el interior del automóvil. Los puntos de montaje del asiento OEM pueden modificarse o reforzarse.
2. Se deben colocar los pasadores del capó. Se pueden colocar los pasadores del maletero. Los pestillos del capó y del maletero de serie se pueden sustituir por clips. El coche debe circular con el capó, las puertas y el maletero completamente cerrados y bien cerrados. El refuerzo puede unirse a los conectores del bastidor auxiliar o a la jaula, pero no puede extenderse a lo largo del piso desde el lado del conductor hasta el lado del pasajero.
3. Se puede colocar una barra de soporte atornillada entre las torres de los puntales delanteros superiores y entre cada torre de puntal y el cortafuegos/cubierta del limpiaparabrisas. La distancia mínima entre el centro de cualquiera de los puntos 1/8 de fijación de la barra de soporte atornillados apuntan al borde de la placa base de la jaula antivuelco. es de 18 pulgadas. Los puntos
4. Se puede instalar un soporte de suspensión delantera del chasis inferior (soporte de carga G). Se debe atornillar únicamente utilizando un máximo de cuatro orificios o pernos de montaje de fábrica existentes y no se pueden realizar cortes, soldaduras ni otras modificaciones en la estructura del automóvil para instalar este soporte.
5. Se puede instalar un soporte de dirección delantero. Se debe atornillar únicamente utilizando un máximo de cuatro orificios de fábrica existentes y no se pueden realizar cortes, soldaduras ni otras modificaciones en la estructura del automóvil para instalar este soporte.

7.7. BALLAST

permite un máximo de 150 libras de lastre, pero no más allá del plano de la parte delantera del aro principal de la jaula antivuelco. Cada pieza de lastre no puede tener una altura superior a tres pulgadas ni apilarse a más de tres pulgadas. El lastre debe estar bien sujeto y aprobado por los funcionarios técnicos y de seguridad de la Monterrey Racing Cup .

Los técnicos de Monterrey Racing Cup o los funcionarios pueden determinar que las cajas de baterías, los soportes de los trajes refrigerantes y otros componentes agregados que resulten excesivamente pesados servirán como lastre y, por lo tanto, no se les permitirá colocarlos más atrás que el plano del frente del aro principal.

7.8. INTERIOR

1. El asiento del conductor debe sustituirse por un asiento adecuado para la competición. El respaldo del asiento del conductor debe reforzarse arriostrando el respaldo al armazón antivuelco, a menos que el asiento cumpla con las normas actuales de la FIA, que no exigen un refuerzo para el asiento. Se debe utilizar un sistema de reposacabezas que cumpla con los requisitos de seguridad para amortiguar la cabeza del conductor desde atrás.
2. Se puede utilizar cualquier volante, excepto los modelos de madera. Se pueden utilizar mecanismos de liberación rápida y espaciadores para mover la ubicación del volante, pero se debe utilizar la columna de dirección original.
3. Se pueden realizar modificaciones en los pedales para mejorar la comodidad y la accesibilidad del control para el conductor. El conjunto de pedales debe montarse en el chasis utilizando los puntos de montaje originales.
Nota: Las reglas 6.8.2, 6.8.3 y 6.27.4 no pueden combinarse para reubicar al conductor excesivamente hacia atrás para distribuir el peso.
4. Se podrán sustituir o añadir medidores.
5. Se podrá utilizar cualquier espejo interior o exterior.
6. El tablero original debe permanecer intacto, excepto para acomodar la instalación de la jaula antivuelco. La estructura debajo del tablero puede quitarse o recortarse siempre que el tablero y la columna de dirección permanezcan en la ubicación original y estén correctamente montados. Se pueden quitar todos los componentes montados en el tablero o la columna de dirección que no se utilicen, como controles del aire acondicionado, bolsas de aire, etc.

Las aberturas de más de 6 pulgadas cuadradas que resulten de la extracción de componentes deben tener una cubierta de metal o plástico adecuada. Las piezas de revestimiento del tablero pueden sustituirse por piezas de metal o plástico adecuadas.
7. Además del tablero de serie, se pueden quitar todas las demás piezas y paneles interiores, incluidos todos los asientos de los pasajeros. Se puede quitar la capa protectora. Se deben quitar las alfombrillas, la rueda de repuesto, las herramientas, los gatos, etc. No deben quedar bordes afilados que puedan entrar en contacto con el conductor. Aparte de lo necesario para instalar el equipo de seguridad necesario u otras modificaciones autorizadas, no se permite ninguna otra alteración ni vaciado del habitáculo del conductor y del pasajero.
8. Se pueden quitar los soportes interiores que no se utilicen. No deben quedar bordes afilados.
9. Se pueden quitar todos los soportes debajo del capó que no se utilicen y los componentes plásticos que se puedan desatornillar (no cortar).

7.9. ELECTRONICA / ELECTRICIDAD

1. Se permite la eliminación del cableado asociado a un componente que pueda eliminarse según estas reglas. Se permite el recableado de componentes legales siempre que las modificaciones al cableado no alteren ni afecten el rendimiento original de los componentes conectados.
2. Todos los automóviles deben tener un mínimo de dos conjuntos de luces de freno traseras OEM que funcionen correctamente. Todos los demás conjuntos de luces OEM pueden reemplazarse con copias, placas, cubiertas o aberturas de conductos de enfriamiento cubiertas con malla, siempre que mantengan la apariencia externa original. 6.9.10 El PCM puede reprogramarse para eliminar el sistema antirrobo/PATS/VATS, así como para eliminar los controles de emisiones, como los sensores de O2 traseros, EGR, Evap, etc. Los parámetros de rendimiento de la puesta a punto, como el encendido y los mapas de combustible, no pueden modificarse. Los repuestos para luces empotradas también deben estar empotrados. Se pueden quitar las luces de giro delanteras y las luces antiniebla.
3. Los dispositivos electrónicos de control de tracción están expresamente prohibidos. Los dispositivos electrónicos de control de tracción originales deben retirarse o desactivarse.
4. Se pueden quitar los limpiaparabrisas, el motor del limpiaparabrisas, los brazos, las piezas, la bomba del lavaparabrisas, el depósito del lavaparabrisas, todas las líneas y el cableado.
5. Los sistemas de adquisición de datos no tienen restricciones. No se permite la telemetría.
6. Se permiten dispositivos de comunicación por radio.
7. La batería puede reubicarse. La batería debe ser del mismo tipo, tamaño de grupo (es decir, 24F) y voltaje que la original, o más pesada, y no puede modificarse.
8. El alternador debe ser de fábrica y puede actualizarse o actualizarse con anterioridad en vehículos del mismo fabricante que figuren en la lista de fabricantes y modelos elegibles. El alternador debe cargarse de acuerdo con las especificaciones del fabricante.
9. Se permite la instalación de dispositivos eléctricos que no sean OEM para anular los circuitos antirrobo OEM.
10. El PCM puede reprogramarse para eliminar el sistema antirrobo/PATS/VATS, así como para eliminar los controles de emisiones, como los sensores de O2 traseros, EGR, Evap, etc. Los parámetros de rendimiento de la puesta a punto, como el encendido y los mapas de combustible, no pueden modificarse.
11. El PCM puede reubicarse dentro de la carrocería para su protección.

7.10. PLOMERIA

Definida como mangueras, extremos de mangueras, líneas fijas, accesorios asociados y tendido.

No tiene restricciones siempre que cumpla la misma función. Se pueden agregar o sustituir filtros para todos los fluidos.

7.11. MOTOR

Aplicado a la categoría Camaro Mustang Cup.

Cualquier motor de producción 4.6 Ford, 5.0, (302 Ford o 305 GM), 5.7 litros LT1/LS1 GM V8, en configuración de fábrica OEM a menos que se indique lo contrario en estas reglas, que se haya ofrecido originalmente en un modelo de automóvil elegible es legal. Los motores del modelo Cobra R (Ford) y los motores LT4 (GM/Chevrolet) o sus componentes están prohibidos. Además, los primeros automóviles GM pueden tener un motor LS o LT GM tardío y electrónica de control siempre que estén en una configuración permitida dentro de estas reglas.

1. Los soportes del motor se pueden sustituir por poliuretano de repuesto o reemplazos sólidos que utilizan las ubicaciones de montaje OEM y mantienen el motor en la ubicación OEM.
2. Se permiten balanceadores armónicos de posventa que cumplan con SFI 18-1 y balanceadores de fábrica.
3. Se pueden utilizar resortes de válvula, asientos de resorte, retenedores, fijadores, cuñas y cerraduras siempre que sean del mismo metal que los originales y estén montados en las válvulas originales. Las tapas de holgura solo se pueden utilizar si están presentes en la configuración original. Los autos Ford 5.0 pueden usar balancines montados en ejes/pernos con una relación de hasta 1.6 si están montados en la posición original, Y deben agregar 50 libras a su peso mínimo.
4. Los automóviles GM pueden sustituir los bloques de motor con bloques de cojinetes principales de cuatro pernos de hierro fundido OEM.
5. Los primeros automóviles GM 305 TPI pueden usar cabezales GM L31 Vortec #12558060 o L30 #12552520/12558059 y colectores base Edelbrock 3817 TPI.
6. Los primeros automóviles GM 305 pueden usar balancines de rodillos montados sobre pernos individuales con una relación de hasta 1,6.
7. Los automóviles Ford 5.0 pueden usar cabezales y colectores de admisión Explorer/Mountaineer GT40P.
8. Los autos Ford 5.0 pueden usar el árbol de levas Ford Racing E303. Los autos LS pueden usar el árbol de levas LS1 de serie "12560965" o "12561721".
9. Los automóviles Ford 5.0 pueden equilibrarse internamente mediante la sustitución de un cigüeñal, un volante y un equilibrador de repuesto adecuados, siempre que el peso combinado de estos tres componentes sea de al menos 73 libras y el volante esté hecho de acero. Las piezas recomendadas son el cigüeñal Scat 4-302-3000-5090-2123I, el volante Spec SF01S y el equilibrador ATI 918921. Los automóviles con carburador que empleen esta modificación deben utilizar un limitador de RPM adecuado del mercado de accesorios ajustado a no más de 6200 RPM.
10. Los motores Ford 4.6L pueden usar el cuerpo/cámara de distribución BBK 73MM. Número de pieza 17801. Este es el único cuerpo/cámara de distribución aprobado. No se pueden usar otros.
11. La sincronización inicial del árbol de levas se puede ajustar con el uso de juegos de sincronización con múltiples llaves, engranajes ajustables o resincronización de los engranajes de fábrica. No se permite la sincronización variable de levas ni el ajuste sobre la marcha.

7.12. OPCION DE MOTOR CARBURADO SEGÚN ESPECIFICACIONES DE FORD

Cualquiera de los siguientes componentes de posventa no modificados (y solo estos componentes) se pueden sustituir en un bloque largo V8 de 5.0 litros (302 ci) Ford legal de CMC para crear un motor Ford carburado según especificaciones:

1. Carburador Holley 600cfm-4bbl #4776
2. Múltiples de admisión Edelbrock Performer o Performer RPM #2121, #7121, #7521
3. Árbol de levas Ford Racing B303
4. Distribuidor Ford OEM (no controlado por computadora).

7.13. OPCION DE MOTOR CARBURADO SEGÚN ESPECIFICACIONES DE GM

Cualquiera de los siguientes componentes de posventa no modificados (y solo estos componentes) se pueden sustituir en un bloque largo V8 de GM legal de CMC para crear un motor carburado según especificaciones:

5,0 litros (305 ci)

1. Carburador Holley 600cfm-4bbl #4776
2. Múltiple de admisión Edelbrock Performer #2101, #2104, #2116, #7116, #7516
3. Kit de levas Edelbrock Performer #2102 o Comp Cams #12-238-2
4. Cabezales GM L31 #12558060 o L30 #12552520/12558059
5. Distribuidor GM OEM HEI (no controlado por computadora)

5,7 litros (350 ci)

1. Carburador Holley 600cfm-4bbl #4776
2. Múltiple de admisión Edelbrock Performer #2101, #2104, #2116, #7116, #7516
3. Árbol de levas GM #24502476
4. Cabezales GM L31 #12558060 o L30 #12552520/12558059
5. Distribuidor GM OEM HEI (no controlado por computadora)

7.14. OPCION DE MOTOR GM 5.3L LS.

Los autos GM pueden sustituir el conjunto de bloque largo del motor LS1 por el conjunto de bloque largo LM7, L59, LM4 y L33 de la serie Gen III 24X 5.3L LS de las camionetas GM de 1999 a 2006. Se deben conservar los colectores de admisión y escape y todos los accesorios externos y la electrónica de los últimos autos GM 5.7L LS. Se puede utilizar el árbol de levas OEM de los últimos autos GM 5.7L LS1.

7.15. BALANCEO/RECONSTRUCCION DEL MOTOR

Se permite el balanceo del motor. Se prohíbe aligerar las piezas más allá del mínimo requerido para el balanceo. Se permite el mandrilado/bruñido hasta 0,060 de espesor. Se permite el fresado de la culata/bloque, pero solo en la medida necesaria para cuadrar/limpiar el área de la superficie. La relación de compresión no debe ser superior a 10,0 a 1 para motores con culata de hierro y 11,0 a 1 para motores con culata de aluminio.

7.16. SUJETADORES/JUNTAS/COJINETES DEL MOTOR

Los sujetadores no tienen restricciones siempre que cumplan la misma función. Las juntas y los cojinetes del motor no tienen restricciones.

7.17. REEMPLAZO DE FILTROS

Se prohíben los sistemas de lubricación por cárter seco. Se permite cualquier bomba de aceite que encaje en la ubicación del OEM.

1. Se permite el uso de un acumulador de presión de aceite, como un acumulador Canton Accusump o Moroso. Todas las líneas de aceite que pasen por el compartimiento de pasajeros deben ser de metal o de metal trenzado y deben estar bien sujetas y colocadas de manera segura según lo indique Monterrey Racing Cup. Se permiten cárteres de aceite de cárter húmedo, deflectores, pantallas y captadores de posventa.
2. Se permiten cárteres de aceite de cárter húmedo, deflectores, pantallas y captadores de posventa.

7.18. SEPARADORES, RESPIRADEROS, TANQUES DE RECOLECCIÓN DESBORDAMIENTO

6.18.1 Los respiraderos, respiraderos, separadores y tanques de recolección/desbordamiento no pueden montarse dentro del compartimiento de pasajeros.

6.18.2 La línea de ventilación de desbordamiento del radiador debe llegar hasta un tanque con una capacidad de al menos un cuarto de galón estadounidense.

6.18.3 Se pueden sustituir o agregar ventilaciones o respiraderos al motor, la transmisión y el eje trasero, incluida la ventilación a un tanque remoto.

6.18.4 El motor no podrá ventilarse hacia el escape ni hacia ningún otro sistema de vacío que no sea la entrada de aire del motor.

7.19. POLEAS/CORREAS DE ACCESORIOS

Todos los accesorios del motor deben permanecer en stock OEM a menos que se indique en otra parte de estas reglas. Los soportes de montaje de los accesorios del motor pueden sustituirse, quitarse o modificarse de los de fábrica para permitir el montaje de la bomba de dirección asistida y el alternador, la extracción del compresor del aire acondicionado y la bomba de smog, pero los cambios no pueden tener ningún otro propósito. Las poleas y correas de transmisión de los accesorios del motor pueden reemplazarse con cualquier correa de transmisión sin dientes y poleas adecuadas siempre que al hacerlo no se aumente la potencia o el torque por encima de las cifras máximas permitidas.

7.20. EQUIPO DE CONTROL DE EMISIONES CONTAMINANTES

Se pueden quitar todos los equipos de control de emisiones contaminantes, incluidos los convertidores catalíticos. Los equipos de control de emisiones contaminantes que no se hayan quitado se deben desactivar o dejar que funcionen como lo pretendía originalmente el fabricante. Todos los orificios y puertos desconectados se deben sellar.

7.21. INYECCIÓN/INDUCCIÓN

1. Los surtidores, varillas dosificadoras, agujas, etc. en el carburador estándar/especificado se pueden cambiar para facilitar el ajuste.
2. Se puede quitar el conjunto de estrangulador del carburador de serie o de serie. Se puede instalar cualquier protector térmico, aislante o espaciador de hasta 1" de espesor en los vehículos con carburador para ayudar a evitar que el combustible hierva
3. Los inyectores pueden ser de cualquier origen, pero deben cumplir con las especificaciones del OEM y utilizar el riel de combustible del OEM. Los primeros autos 305 TPI pueden utilizar inyectores de 24 lb que utilizan el riel de combustible del OEM.
4. Todos los automóviles pueden instalar un limitador entre el filtro de aire y el colector de admisión para reducir la potencia y el torque. El diámetro y el grosor de los orificios de la placa restrictora se deben anotar en la hoja del banco de pruebas y deben coincidir en todo momento. Los automóviles con carburador pueden instalar un tope mecánico del acelerador en el varillaje del carburador para el mismo propósito. Las dimensiones del tope del acelerador se deben anotar en la hoja del banco de pruebas para fines de inspección y deben coincidir en todo momento.
5. Se puede instalar cualquier filtro de aire o conjunto de filtro de aire y se pueden modificar los conjuntos OE. Las cajas de aire y los filtros deben estar dentro del compartimiento del motor o en la ubicación original del OEM. No se permiten las instalaciones de filtros de aire diseñadas intencionalmente para crear, o que parezcan crear, un efecto de aire de impacto, incluso si eran originales del OEM. Una entrada de aire de impacto se define como una que obtiene su aire de una ubicación en el exterior del automóvil o del conducto del radiador y está canalizada y sellada desde esa fuente hasta el cuerpo del acelerador/carburador. Los conductos que tengan huecos o aberturas menores a 5 pulgadas cuadradas en total se considerarán sellados. El radiador no cuenta para este mínimo de 5 pulgadas cuadradas.

7.22. SISTEMA DE COMBUSTIBLE

1. Se permite un máximo de una bomba de combustible y una camioneta con las siguientes restricciones: Los automóviles que conserven el tanque de combustible original pueden usar cualquier bomba de combustible que encaje en la ubicación de fábrica. Los automóviles equipados con una celda de combustible pueden usar cualquier bomba de combustible y montarla en cualquier lugar fuera del compartimiento de pasajeros. GM de tercera generación puede usar tanques y bombas de combustible de fábrica de GM de cuarta generación.
2. La presión del combustible se puede ajustar mediante un regulador de presión de combustible ajustable. Solo se permite un regulador de presión por automóvil. En el caso de automóviles con inyección de combustible, el regulador debe encajar en la ubicación original de fábrica. Debe ser posible probar la presión del combustible utilizando el puerto de prueba de presión de combustible de fábrica.
3. Están prohibidos los enfriadores de combustible de cualquier tipo.
4. El cuello de llenado de combustible OEM se puede modificar quitando la tapa de llenado y el anillo.

7.23.ENCENDIDO

1. Se pueden utilizar cualquier bujía, cable de encendido, tapa de distribuidor, rotor de distribuidor y bobinas.
2. Se podrá utilizar cualquier dispositivo limitador de revoluciones siempre que esa sea su única función.
3. Se puede utilizar cualquier sincronización inicial, pero no se permite ninguna recurvación del distribuidor ni del mapa de sincronización.
4. Los automóviles Ford 4.6 2V pueden usar un ajustador de sincronización de base externo como Steeda #555-3410 siempre que el ajustador no tenga otra finalidad que ajustar la sincronización de base y la sincronización se pueda verificar visualmente.
5. Todos los demás componentes y piezas de encendido deben ser originales o reemplazos equivalentes y permanecer inalterados.
6. En el caso de los vehículos GM LT1, se puede utilizar el sistema de encendido Torqhead para eliminar la configuración OptiSpark. El PCM debe utilizar la configuración LT1 de serie proporcionada por Torqhead, lo que permite eliminar el VATS y las funciones de emisiones. El límite de revoluciones debe establecerse en 5900 RPM.

7.24.ESCAPE

1. Todos los automóviles deben usar colectores de escape originales con las siguientes excepciones: Los primeros automóviles GM 305 y los primeros automóviles Ford 5.0 pueden usar colectores de estilo corto. Los automóviles Ford 4.6 2V pueden usar colectores de tubo largo.
2. Los colectores y colectores de escape originales pueden tener un revestimiento adherido al material original. Esto incluye cualquier revestimiento de pintura o de tipo cerámico, pero no incluye las envolturas de los colectores.
3. Se podrá utilizar cualquier sistema de escape adecuado después de los colectores (o colectores en los vehículos que tengan colectores permitidos). El escape debe salir por detrás del conductor y dirigirse en dirección opuesta al vehículo. 6.25.7 El único refrigerante permitido para el motor será el agua. Se pueden utilizar aditivos para el agua, como Redline Water Wetter. Es posible que se requieran silenciadores para cumplir con las normas de sonido según la ubicación de la pista. Se permite la protección térmica para la comodidad del conductor y para reducir las temperaturas de los componentes.

7.25.REFRIGERACION DEL MOTOR

1. Se puede utilizar cualquier radiador siempre que encaje en la ubicación original y no requiera modificaciones importantes en la carrocería o la estructura para su instalación.
2. Se permite cualquier bomba de agua accionada por motor que encaje en la ubicación OEM sin modificar.

3. Se pueden agregar, quitar o modificar ventiladores de radiador, revestimientos o conductos alrededor y mallas protectoras delante del radiador. Los termostatos no tienen restricciones. Se pueden quitar los sistemas de aire acondicionado.
4. Se puede omitir el núcleo del calentador y/o se puede quitar todo el conjunto de la caja del calentador. Esto incluye todas las mangueras, líneas, conductos, bobinas y controles. Cualquier orificio resultante en el cortafuegos debe taparse o cubrirse adecuadamente para mantener la integridad del cortafuegos. La cinta adhesiva no es una cubierta aceptable.
5. Se pueden reemplazar o agregar enfriadores de aceite y de dirección asistida. Los enfriadores deben estar montados de manera segura delante del cortafuegos. Todas las líneas deben estar sujetas y tendidas de manera segura.
6. Se permite la modificación de las bombas de dirección asistida OEM para reducir las temperaturas de la dirección asistida.
7. El único refrigerante permitido para el motor será el agua. Se pueden utilizar aditivos para el agua, como Redline Water Wetter.

7.26. EMBRAGUE/VOLANTE

1. Se puede utilizar cualquier embrague de disco único y placa de presión del diámetro original del fabricante original, siempre que está atornillado directamente al volante original sin modificar y la placa de presión está hecha de El mismo material que el OEM.
2. Cualquier cable de accionamiento del embrague y mecanismos de conexión o cilindros maestro y esclavo aplicable puede ser utilizado.

7.27. TRANSMISIÓN

1. Cualquier transmisión manual OEM de cinco o seis velocidades que se ofreció originalmente en un Se permite el modelo de automóvil elegible del mismo fabricante. Tremec 3550 (parte Tremec 260 0682R o (sólo TCET1376), también se permiten transmisiones Tremec TKO, T56, TKX y TR6060.
2. Los componentes internos de la transmisión pueden modificarse o sustituirse para mejorar la confiabilidad, pero La transmisión debe permanecer sincronizada con los engranajes de corte helicoidal. Engranajes de corte recto y de corona dentada No se permiten cambios diseñados para permitir cambios sin embrague.
3. Todas las marchas, incluida la marcha atrás, deben funcionar y poder utilizarse para conducir el vehículo.

4. En cada transmisión sólo se permiten las siguientes relaciones de transmisión:

TRANSMISIÓN	PROPORCIONALES PERMITIDAS					
	1°	2°	3°	4°	5°	6°
T45	3.37	1.99	1.33	1.00	Cualquiera	N/A
T5	2.95	1.94	1.34	1.00	Cualquiera	N/A
T5	3.35	.193	1.29	1.00	Cualquiera	N/A
T5	3.35	1.99	1.33	1.00	Cualquiera	N/A
T5	3.50	2.14	1.36	1.00	Cualquiera	N/A
T5	4.03	2.37	1.46	1.00	Cualquiera	N/A
T5	3.97	2.34	1.46	1.00	Cualquiera	N/A
T56	2.66	1.78	1.30	1.00	Cualquiera	Cualquiera
T56	2.97	1.78	1.30	1.00	Cualquiera	Cualquiera
T56	2.97	2.07	1.43	1.00	Cualquiera	Cualquiera
T56	3.36	2.07	1.35	1.00	Cualquiera	Cualquiera
TR3650	3.38	2.00	1.32	1.00	Cualquiera	N/A
TR3650	2.27	1.98	1.34	1.00	Cualquiera	N/A
TKO/ TKOII / TKO500 / TKO600 3.27			1.34	1.00	Cualquiera	N/A
TKO/ TKOII / TKO500 / TKO600 2,87			1.28	1.00	Cualquiera	N/A
TR6060	2.97		1.30	1.00	Cualquiera	N/A
TR6060	2.66		1.30	1.00	Cualquiera	N/A
Tremec TKX	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

5. Se puede utilizar cualquier palanca de cambios, varillaje de cambios y perilla de cambios.
6. Los soportes y/o bujes de la transmisión se pueden cambiar de fábrica, pero la transmisión debe permanecer en la misma ubicación.
7. Automóviles GM que utilizan la transmisión TKX, Reubicación del brazo de torsión UMI o BMR
Travesaño Se debe utilizar el soporte de brazo de torsión de estilo OE. Uso de un soporte de brazo de torsión separada Solo se permite con la transmisión TKX. Se debe conservar el brazo de torsión de fábrica.

7.28.EJE DE TRANSMISIÓN

El eje de transmisión, los yugos y las juntas universales originales se pueden sustituir por cualquier repuesto de construcción en acero o aluminio.

7.29.EJES TRASEROS

1. Cualquier carcasa diferencial original de fábrica que se ofreció originalmente en un modelo de automóvil elegible es Permitido. Se permite la actualización o retroactividad de las carcasas diferenciales originales.
2. Cualquier relación de transmisión igual o numéricamente inferior a 4,11 que se ajuste al modelo original/alternativo. Se puede utilizar la caja diferencial sin modificación. Los diferenciales pueden estar completamente bloqueados (soldados) o Utilice cualquier deslizamiento limitado mecánico disponible comercialmente.
3. Se pueden utilizar ejes de acero o de aleación de acero de cualquier tipo de repuesto disponible comercialmente. Se prohíben los ejes flotantes. Se permiten los extremos de eje de servicio pesado que no sean de tipo clip en "C".

Los competidores deben seleccionar cuidadosamente los extremos del eje. Muchos de los extremos del eje con eliminador de clips en "C" son Diseñado solo para uso en calles o pistas de carreras y no puede soportar las cargas laterales asociadas con la carretera/carreras.

4. Los diferenciales o las tapas de diferencial pueden tener un tapón de drenaje agregado. Las tapas de diferencial pueden ser sustituido.

7.30. PERNOS DE RUEDA

Los pernos de rueda y las tuercas no tienen restricciones, pero deben estar hechos de acero y no ser más pequeños que el tamaño original.

7.31. RUEDAS/NEUMATICOS

1. Las ruedas pueden ser de cualquier construcción o material, deben tener un diámetro de 17 pulgadas y no deben ser más anchas que 9,5 pulgadas.
2. Las ruedas no deben pesar menos de 18,0 libras. Los espaciadores de aluminio de una sola pieza soldados a la rueda se incluirán en el peso total de la rueda. Los contrapesos de equilibrio desmontables no se incluirán en el peso total de la rueda.
3. Se requieren neumáticos Toyo Proxes RR de tamaño 275/40/17.
4. Se permiten espaciadores de ruedas y las ruedas pueden tener cualquier desplazamiento.
5. Únicamente se deberán usar un total de 12 llantas por temporada.
En caso de ser necesario por accidente, un repuesto de llanta; se deberá de notificar al director técnico del evento por escrito.
6. Queda estrictamente prohibido el intercambio de llantas entre vehículos o pilotos.

7.32. FRENOS Y BUJES DELANTEROS

1. Las pastillas, forros y líquido de freno no tienen restricciones.
2. El cilindro maestro del freno y el servofreno deben ser originales y no estar modificados.
Se permite la actualización y retroactividad de cilindros maestros y servofrenos entre generaciones. Se permiten cilindros maestros/ servofrenos Mustang SVO de cualquier año para los primeros automóviles Ford. Se puede agregar un soporte de cilindro maestro o servofreno para reducir la flexión del cortafuegos.
3. Se puede utilizar una válvula dosificadora de freno siempre que sea del tipo en línea y limitadora de presión.
4. Se pueden quitar o modificar las placas de respaldo (protectores contra el polvo). Se pueden colocar conductos de aire en los frenos, siempre que se extiendan solo hacia adelante y que no se realicen cambios en la carrocería o la estructura para su uso. Se prohíbe el enfriamiento líquido de los frenos.
5. Se podrán quitar los frenos de estacionamiento, los mecanismos y los componentes de accionamiento.
6. Los soportes de montaje de la pinza trasera se pueden sustituir.
7. Los sistemas de frenos antibloqueo (ABS) están prohibidos. Los sistemas ABS originales deben quitarse o desactivarse desconectando el mazo de cables de la unidad del actuador del ABS.
 - 1) Los sistemas de frenado deberán cumplir las siguientes especificaciones: El buje delantero o trasero de una pieza con rotor se puede reemplazar por un buje y un rotor separados. 6.33 Suspensión/Dirección
6.33.1 La altura mínima del vehículo es de 4,5", que se medirá en el punto más bajo del panel inferior, pero no debe incluir costuras soldadas, "protuberancias" en el piso ni sujetadores. Auto director general o buje separado, tapa del rotor y rotor.
 - 2) . El material del sombrero puede ser aluminio.
 - 3) Los rotores serán únicamente de hierro fundido y podrán estar ventilados, perforados transversalmente o ranurados.
 - 4) El tamaño máximo del rotor para todos los automóviles es de 13,1" de diámetro y 1,31" de espesor.
 - 5) Las pinzas delanteras pueden ser de una sola línea, con cuerpo de aluminio y cuatro pistones o menos, que estén disponibles para el público en el momento de la compra en un punto de venta minorista por menos de \$700 cada una. Se permiten modificaciones en el eje o en la parte vertical para sustituir la pinza original, siempre que su único propósito sea permitir el montaje de la pinza alternativa.
 - 6) Las pinzas traseras pueden actualizarse/adaptarse retroactivamente en vehículos homologados del mismo tipo. Longitud (+/- 0,125") 19.25 Fabricante en la lista de fabricantes/modelos elegibles con las adiciones que se enumeran a continuación para los automóviles Ford que se permiten:
 - a. Calibrador trasero Mustang SVO 1984-1986 sin modificar
 - b. Calibrador trasero Lincoln Mark 7 1984-1987 sin modificar
 - c. Calibradores de pistón simple de 40 mm estilo PBR sin modificar utilizados en kits Baer y Ford 7. La categoría de calibradores Wilwood D154 se puede utilizar para Ford o GM.

8. Los automóviles GM tardíos pueden sustituir los bujes delanteros OEM por conjuntos de bujes de posventa siempre que no haya cambios en la ubicación y geometría del plano de contacto del rotor/sombrero del freno con el buje y el conjunto de buje pese lo mismo o más que las unidades OEM.

7.33.SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN

1. La altura mínima del vehículo es de 4,5", que se medirá en el punto más bajo del panel inferior, pero no debe incluir costuras soldadas, "protuberancias" en el piso ni sujetadores.
2. Barras Panhard:
 - 1) Los vehículos Ford pueden incorporar una barra Panhard. La barra puede ser ajustable en longitud. Un punto de montaje de la barra Panhard puede ser ajustable en altura para permitir nivelar la barra, pero el otro punto de montaje debe tener una altura fija.
 - 2) Los vehículos GM pueden sustituir la barra Panhard original. La barra puede ajustarse en longitud. El punto de montaje del lado del pasajero debe seguir siendo el original. El punto de montaje del lado del conductor puede bajarse, pero solo hasta el punto en que la barra Panhard quede paralela al eje a la altura del vehículo.
3. Los brazos de control traseros pueden sustituirse por brazos de control de repuesto que cumplan con las medidas de longitud especificadas en la tabla a continuación $\pm 0,125"$. Las longitudes especificadas son de centro a centro del pivote. Las perchas de resorte en los brazos, si corresponde, pueden permitir el ajuste de la altura del vehículo. Los brazos de control deben atornillarse utilizando los orificios de fábrica del OEM y no se pueden realizar cortes, soldaduras u otras modificaciones a la estructura del automóvil o la carcasa del extremo trasero para instalar estos brazos de control.

Longitudes de los brazos de control traseros	
Auto	Longitud ($\pm 0,125"$)
GM	19.25
Ford Lower	17.64
Ford Upper	9.25

4. Se pueden utilizar resortes de cualquier calibre, diámetro exterior, diámetro interior y longitud libre. Los resortes deben instalarse en la ubicación original del fabricante de equipos originales (OEM) sin modificaciones, utilizando el sistema de fijación original, a menos que se indique lo contrario en otra parte de estas reglas.
5. Se pueden utilizar espaciadores o calzas de resorte de cualquier tipo. Los espaciadores pueden estar roscados y en la parte superior o inferior del resorte. Los espaciadores o calzas de resorte deben instalarse con el resorte en la ubicación original del fabricante y no se pueden realizar cortes, soldaduras ni otras modificaciones en la estructura del automóvil o en el brazo o eje de suspensión para instalar estos espaciadores o calzas. Los automóviles GM de modelos tardíos pueden utilizar un collar roscado y un conjunto de asiento de resorte ajustable, como los que se encuentran disponibles en Ground Control, Global West y Suspensión Specialists para la suspensión delantera.

6. Se pueden usar amortiguadores de depósito no remoto, de cualquier origen, que estén disponibles para el público en el momento de la compra en una fuente minorista por menos de \$1000 el par, siempre que se fijen a los puntos de montaje originales sin modificar y no alteren la geometría original.
7. El material del buje de suspensión no tiene restricciones.
8. Todos los automóviles pueden ajustar la inclinación y el avance de las ruedas delanteras mediante el uso de bujes excéntricos en los puntos de pivote del brazo de control, mediante el uso de bujes excéntricos en la unión del puntal con el soporte del cojinete y/o mediante el uso de placas de ajuste ranuradas en el punto de montaje superior. Si se utilizan placas ranuradas, deberán estar ubicadas en la estructura del chasis existente y no deberán servir como refuerzo para esa estructura. Se permite un pequeño recorte de la abertura de la torre del puntal del chasis para proporcionar un ajuste adicional de la suspensión. En lugar de placas de inclinación y avance, los automóviles GM de modelos recientes pueden alargar las ranuras de los brazos de control superior e inferior con el fin de aumentar el rango de inclinación y avance.
9. La inclinación y el camber delanteros de todos los vehículos están abiertos.
10. La inclinación trasera máxima en todos los automóviles es de 0,8 grados negativos.
11. Se pueden instalar extremos de barra de dirección externos alternativos que permitan el ajuste para el bump steer, siempre que su instalación no requiera soldadura ni cortes en el eje o en los extremos de la barra de dirección interna. Se permite perforar el brazo de dirección para aceptar un kit de bump steer de repuesto, pero no se permiten otras modificaciones en el eje.
12. Se pueden utilizar ejes de dirección o componentes de ejes de repuesto, definidos como los componentes que conectan la cremallera/caja de dirección a la columna de dirección.
13. Se pueden quitar las barras estabilizadoras o se puede usar cualquier barra estabilizadora sólida o hueca que coincida con el perfil/contorno OEM y utilice eslabones finales de estilo bayoneta OEM (es decir, un perno directo) y tenga un diámetro exterior no mayor que el que se detalla a continuación.

Auto	Diámetro exterior máximo de la barra estabilizadora delantera	Diámetro exterior máximo de la barra estabilizadora trasera
1982-1992 Early GM	36mm	24mm
1993-2002 Late GM	35mm	21mm
1979-1993 Ford	33m	27mm
1994-2004 Ford	30mm	27mm

* Nota: Los modelos Ford 1979-1993 pueden modificar el soporte de la barra estabilizadora delantera para permitir el uso de barras estabilizadoras de los modelos 1994-2004.

14. Los enlaces de los extremos de la barra estabilizadora pueden tener cualquier longitud, pero deben utilizar extremos de estilo OEM
15. Los brazos de torsión de repuesto NO están permitidos. Los brazos de torsión de fábrica pueden reforzarse en los puntos de montaje o cualquier otra área.
16. Las rótulas de repuesto que cambian la ubicación del husillo, como las rótulas Steeda x2, no están permitido

7.34. REFUERZOS DE LOS PUNTOS DE MONTAJE DE LA SUSPENSIÓN

A todos los vehículos se les permite reforzar o reparar el brazo de control inferior y superior delantero y trasero, el puntal. Puntos de fijación de la torre (si corresponde) y del travesaño del soporte de la transmisión a la carrocería (solo GM) dentro de las siguientes restricciones:

- 1) El punto de fijación debe permanecer en la ubicación del stock OEM y mantener la misma
- 2) Todo material de refuerzo adicional o soldadura de material existente debe estar dentro de las 12" del centro del punto de montaje
- 3) Los automóviles Ford 1979-2004 pueden instalar el reemplazo S-Box superior e inferior de Wild Rides Racing kits, pero estos deben instalarse de manera que se conserven las ubicaciones de los puntos de recogida de la suspensión OEM, que debe ser utilizado
- 4) Ninguno de los refuerzos adicionales se puede fijar directamente a la jaula antivuelco ni a su montaje.

8. REGLAS/PROCEDIMIENTOS

8.1. TABLA DE POTENCIA/PESO

Los automóviles que compiten en la Monterrey Racing Cup deben cumplir con la siguiente tabla para la potencia medida y Pesos mínimos. La potencia y el par motor utilizados para determinar el peso mínimo deben ser los promedios de las tres corridas del dinamómetro, según lo registrado en la hoja de especificaciones del dinamómetro anual del automóvil.

Automóviles Ford hasta 1993 con bloque de hierro fundido: restar 150 libras

Autos Ford 1994+ con bloque de hierro fundido: restar 100 lbs, con bloque de aluminio restar 50 lbs.

Autos GM con bloque de aluminio: agregue 50 libras.

Tabla de potencia y peso

		TORQUE							
		≤ 310	311	312	313	314	315	316	317
CABALLOS DE FUERZA	≤ 260	3250	3260	3270	3280	3290	3300	3325	3350
	261	3262	3272	3282	3292	3302	3312	3337	3362
	262	3275	3285	3295	3205	3315	3325	3350	3375
	263	3290	3300	3310	3220	3330	3340	3365	3390
	264	3305	3315	3325	3235	3345	3355	3380	3405
	265	3325	3335	3345	3255	3365	3375	3400	3425
	266	3340	3350	3360	3270	3380	3390	3415	3440
	267	3355	3365	3375	3285	3395	3405	3430	3455

8.2. CALCOMANIA DE CABALLOS DE FUERZA/PAR MOTOR Y PESO MINIMO

Todos los automóviles deben mostrar la potencia, el torque y el peso mínimo en una calcomanía de potencia/peso en el parabrisas.

8.3. PESO MINIMO

El peso mínimo se mide inmediatamente después de la calificación y al final de cada uno de los heat, incluido el piloto.

8.4. ANCHO DE VIA

Los vehículos pueden circular con un ancho de vía máximo, como se indica en la siguiente tabla. El ancho de vía se mide “como corrió” con el conductor y se mide en el borde exterior de los neumáticos. El ancho de la pista La medida se tomará en un punto a tres pulgadas del suelo utilizando dos placas de metal similares. a las placas de apoyo Longacre #7950. La medida utilizada para el cumplimiento será el promedio de las medidas del ancho de la parte delantera y trasera del neumático a la altura de tres pulgadas después teniendo en cuenta el espesor de las placas. Las placas se colocarán a ras del neumático y no perpendicular al suelo para las mediciones.

AUTO	Ancho máximo de pista (pulg.) Frente	Ancho máximo de pista (pulg.) Trasero
79-93 Ford	72.75	73.75
94-98 Ford	72.25	73.75
99-04 Ford	72.25	73.75
82-92 GM	74.00	74.00
93-02 GM	74.00	74.00

8.5. DERTIFICADO DEL DINAMÓMETRO

Todos los participantes que deseen sumar puntos de temporada deberán disponer de un informe de certificación del dinamómetro.

Antes del inicio de la carrera o hacer arreglos para que se realice una prueba de dinamómetro inmediatamente Después de la carrera. El informe de certificación del dinamómetro constará de tres partes:

- 1) un CMC completo
- 2) Hoja de especificaciones del dinamómetro y gráficos de lectura de la hoja del dinamómetro
- 3) Archivo de datos del dinamómetro.

Estos formularios deben estar junto con el libro de registro del vehículo y se debe tener lista para presentarla a cualquier funcionario. Hoja de especificaciones del dinamómetro CMC incluye instrucciones para realizar la inspección oficial del dinamómetro, la cual debe ser a seguir para que el informe del dinamómetro sea válido.

8.6. INSPECCIÓN Y PRUEBAS

Los inspectores técnicos de Monterrey Racing Cup y los funcionarios, tienen derecho a inspeccionar cualquier cosa que vean en cualquier momento. El coche está en la pista. Los inspectores técnicos de Monterrey Racing Cup y los funcionarios tienen derecho a solicitar desmontaje o cualquier otro procedimiento necesario para verificar el cumplimiento del vehículo con estas normas, incluyendo una recertificación del dinamómetro. Los funcionarios de Monterrey Racing Cup pueden exigir que un funcionario o su designado se presente para cualquier recertificación del dinamómetro.

8.7. TOLERANCIAS

A menos que se especifique lo contrario, todas las mediciones publicadas infieren una tolerancia de +/- la mitad del último decimal especificado. Todos los redondeos se realizarán al decimal más cercano que sea especificado en estas reglas. En caso de que una medición caiga exactamente en la marca de la mitad, deberá redondearse hacia arriba o hacia abajo a favor del competidor.

1. La tolerancia de presión de combustible será de +/- 2 psi para los vehículos con EFI. Los vehículos con carburador no están sujetos a una Tolerancia de presión de combustible.
2. La tolerancia de tiempo será de +/- 1 grado.
3. La potencia máxima permitida por el vehículo elegible es de 267 caballos de fuerza, medidos mediante una verificación dinamométrica correctamente implementada.
4. El par máximo permitido por el vehículo elegible pesa 317 libras-pie, medido a través de un dinamómetro implementado correctamente. Verificación. Cualquier prueba de verificación dinamométrica realizada en el vehículo que incluya un resultado de más de 267 caballos de fuerza y/o 317 libras-pie de torsión (sin consideraciones de redondeo de valores) descalificará un resultado en la sesión de clasificación o una carrera de competencia. No se respetarán las pruebas de verificación del dinamómetro realizadas en el vehículo que incluyan un solo resultado de más de 267 caballos de fuerza y/o 317 libras-pie de torsión (sin consideraciones de redondeo de valores), lo que dará como resultado una reverificación completa del dinamómetro sin la inclusión de resultados que incluyan más de 267 caballos de fuerza y/o 317 libras-pie de torsión. Para la

certificación, se deben realizar 3 tirones consecutivos más. Si es más de 317/267 después de la carrera en cualquier tirón del dinamómetro, resultará en una descalificación.

8.8. PRUEBA DE LEGALIDAD

Es responsabilidad del competidor proporcionar prueba de legalidad de las modificaciones o componentes de su automóvil a los funcionarios de Monterrey Racing Cup.

9. SISTEMA DE PUNTUACIÓN

Los puntos por carrera se otorgarán de acuerdo a la siguiente tabla:

1°	100 PUNTOS	6°	91 PUNTOS
2°	97 PUNTOS	7°	90 PUNTOS
3°	95 PUNTOS	8°	89 PUNTOS
4°	93 PUNTOS	9°	88 PUNTOS
5°	92 PUNTOS	10°	87 PUNTOS

NOTA: Cada carrera está compuesta por 2 Heat

Los puntos de las siguientes posiciones continuarán en orden descendente, restando un punto por cada posición después de la 10a. Todos los coches que empiecen una carrera tendrán puntos de acuerdo a lo siguiente:

- 1) Se le otorgara un punto extra al piloto que realice más vueltas en primer lugar en la carrera.
- 2) Si un conductor tiene 60% o más de vueltas en la suma de los 2 Heat obtendrá el total de puntos de acuerdo en la posición en la cual termino la carrera.
- 3) Si un conductor tiene menos del 60% de vueltas en la suma de los 2 Heat obtendrá la mitad de puntos que le corresponde al último piloto que termino con 60% o más de vueltas.

9.1. PUNTOS DE CALIFICACIÓN

El Piloto que haya calificado en primer lugar obtendrá un punto adicional en esa carrera.

9.2. INICIO DE PARTIDA O CARRERA

a) Primer Heat

Para el Primer heat, la partida de la carrera será del modo lanzada o en movimiento, siendo la formación de parrilla en el orden en el cual se calificó.

b) Segundo Heat

Para el Segundo heat, la partida de la carrera será del modo posición inmóvil y la formación de parrilla será de forma invertida en los primeros 6 lugares, esto en base a las posiciones en las cuales se terminó el primer heat.

9.3. PUNTOS POR CAMPEONATO

- a) En cada carrera cada piloto o equipo ganaran puntos.
- b) Para la puntuación final se eliminará un evento del total que conforman el campeonato (el de más baja puntuación).
- c) Si en un evento el piloto o equipo recibieron una sanción, este no podrá ser eliminado.
- d) Al ser eliminado un evento, se sumarán los puntos de todos los eventos restantes, siendo el ganador el piloto o equipo que más puntos lograron.

9.4. EMPATES

- a) En carrera: En el caso de un empate, para definir al ganador se tomarán en cuenta los tiempos de calificación.
- b) En campeonatos, se determinará al ganador tomando en cuenta el mayor número de primeros y segundos lugares obtenidos durante la temporada y así sucesivamente.

10. FORMACIÓN DE EQUIPOS

Se permitirá la formación de equipos de competencia de acuerdo a lo siguiente

- 1) Se podrá formar un equipo de uno o más pilotos, y un solo auto.
- 2) El equipo deberá ser registrado ante el director del Serial, al inicio de la Temporada
- 3) Los pilotos podrán participar en las diferentes carreras de manera individual, y los puntos obtenidos por cada uno serán asignados de manera acumulativa al equipo.
- 4) Se permitirá que un piloto clasifique el auto y otro de su equipo realice la carrera
- 5) Para que los puntos de un piloto puedan ser acumulados a su equipo al final de la temporada, el piloto deberá haber participado en cuando menos un 25 % de las competencias.
- 6) En caso de que un equipo sea disuelto en el transcurso de la Temporada, se deberá dar aviso por escrito al director del Serial, y los pilotos conservaran de manera individual los puntos obtenidos, pero no podrán formar parte de otro equipo, sino hasta la temporada siguiente., más sin embargo podrán continuar compitiendo de manera individual hasta en final de la Temporada
- 7) Al final de la Temporada el premio será para el equipo que más puntos haya acumulado.

10.1. CAMBIO DE VEHÍCULO

Un piloto o equipo podrá cambiar de vehículo con el cual estaba compitiendo, esto se podrá hacer hasta antes del primer heat, arrancando al final de su categoría si es que ya se había realizado su calificación.

El vehículo que se va a utilizar no debe haber sido utilizado por otro competidor o equipo en el evento.

11. DIRECTORES DE CARRERA

CONDUCCIÓN DE LOS EVENTOS		
NOMBRE	PUESTO	CORREO
Gilberto Jiménez	Director General	gilbertoajm@autodromomonterrey.com.mx
Juan Carlos Cortez	Director Técnico	jccortez@autodromomonterrey.com.mx
José Elizondo	Director de Carrera	jelizondo@autodromomonterrey.com.mx

Información adicional de Monterrey Racing Cup, incluido el calendario anual, la carrera por puntos y un tablero de mensajes públicos se puede encontrar en la página web de: www.PILOTOSADAC.com

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.



Autodromo Monterrey

Carretera a Laredo 1008, Santa Rosa
Apodaca, Nuevo Leon

autodromomonterrey.com.mx
pilotosadac.com