

# 2010

AutoxPerú

Todos los Derechos  
Reservados®

# REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DE AUTOCROSS 2010

El presente Reglamento es para uso exclusivo de AutoxPerú y el Campeonato que decida como Club Federado organizar. Cualquier copia parcial o total del presente Reglamento, sin la autorización por escrito del Presidente del Club, demostrada, se utilizará como sustento ante las autoridades competentes para ejercer los derechos de Copyright que por Ley respaldan a la organización.

1.	Generalidades.....	3
2.	La Competencia .....	4
	a. De los Competidores .....	4
	b. De los Vehículos en Competencia .....	6
	c. De la Reunión de Pilotos.....	6
	d. De las llantas o neumáticos .....	7
	e. Del Puntaje durante el Campeonato .....	7
	f. De las Penalidades durante la Competencia .....	8
	g. De los Reclamos y Apelaciones.....	9
	h. Circuito, Tiempos y Consideraciones Generales .....	10
3.	Seguridad .....	11
	a. Generalidades.....	11
	b. Revisiones Técnicas .....	11
4.	Categorías de Vehículos Participantes .....	13
	a. Categoría Open.....	13
	b. Categoría Superior.....	13
	c. Categoría Estándar .....	14
	d. Damas .....	14
	e. Características y Modificaciones Permitidas por Categoría .....	14
	i. Categoría Estándar .....	14
	ii. Categoría Superior.....	15
	iii. Categoría Open 1 .....	17
	iv. Categoría Open 2.....	17
4.	Anexos .....	18
	a. Glosario de Términos.....	18
	b. Clasificación de Vehículos.....	19

# 1. Generalidades

Las competencias de Autocross son de habilidad conductiva. Donde resalta la destreza del piloto sobre la potencia del vehículo.

Las competencias se desarrollan en locales públicos o privados, sobre pavimento plano especialmente acondicionado y con las medidas de seguridad para los pilotos participantes, oficiales de la prueba y público en general.

En un circuito de Autocross las reacciones tienen que ser rápidas y armónicas para poder recorrer el trazado en el menor tiempo posible. La habilidad está en poder leer el circuito y tener claro los puntos donde se tiene que acelerar, frenar. Para esta acción el circuito debe ser lo suficientemente claro y seguro. Las velocidades alcanzadas no deben ser mayores a las normales de circulación en la vía pública.

En el Autocross no existe la competencia *rueda a rueda*; es decir, que los autos nunca se podrán sobrepasar. Control de tiempos en coordinación con el Partidor administran las salidas de vehículos dejando nula la posibilidad de alcanzar ni sobrepasar a un competidor en circuito.

El competidor se encuentra solo durante la prueba. No se permite competir bajo ninguna circunstancia con un acompañante o copiloto.

Para participar en las pruebas, los competidores deben estar inscritos en el Padrón Especial abierto por la Federación Peruana de Automovilismo Deportivo (en adelante, FEPAD) para este tipo de competencias y contar con la respectiva licencia.

Se definirá ganador al competidor que conduzca su vehículo por el circuito de competencia en el menor tiempo (incluyendo las penalidades). Los tiempos cronometrados en cada manga no se suman ni promedian.

## 2. La Competencia

### a. De los Competidores

1. Los pilotos que sufran algún malestar en su salud, en el momento de la competencia, deben reportarlo obligatoriamente al Director de la Prueba para que tome las acciones del caso.
2. Los competidores, deben acreditar en el momento de su inscripción, durante el desarrollo de la prueba, o cuando los oficiales se lo requieran, su inscripción válida y vigente en el Padrón Especial FEPAD.
3. Los pilotos deben usar casco protector de seguridad. Éste debe estar en buen estado y disponer de los arneses y hebillas que le permitan ir firmemente sujeto a la cabeza. El casco deberá contar con la aprobación de seguridad vigente otorgada por la organización competente.
4. Los competidores deben ubicarse ordenadamente en el área de partida de acuerdo a lo estipulado en la Reunión de Pilotos.
5. El competidor que no se presente a la reunión de pilotos y que no justifique satisfactoriamente su retraso pierde su turno en la manga respectiva haciéndose acreedor a la calificación un “NP” (No Partió).
6. Se recomienda que los cascos tengan las siguientes certificaciones:
  - Imprescindible el uso de casco con la certificación DOT
  - Snell – SA2005, M2005, K2005, SA2000, M2000, K98, SA95, M95
  - SFI – 31.1A, 31.2A, 41.1A, 41.2A
  - BSI – BS6658-85 type A/FR

Ejemplos de etiquetas que se encuentran en el casco en la zona interna



7. No se permite que el piloto conduzca con sandalias ni con el torso desnudo.
8. Se recomienda a los pilotos vestir ropa de algodón o de material no inflamable.
9. En ningún caso será posible adelantar un turno de una manga.
10. En caso, el competidor obtenga una posición puntuable para el campeonato con un auto con el cual no se inscribió inicialmente, los puntos le serán otorgados siempre y cuando el auto pertenezca a la misma categoría y además cuente con la licencia de concurrente correspondiente.

## **b. De los Vehículos en Competencia**

1. Los vehículos en competencia deben llevar un número. Es obligación del piloto asegurarse que este número asignado corresponda al que está en el padrón de partida.
2. Un vehículo podrá ser compartido por 2 competidores. Cada piloto deberá participar en el turno que le corresponda. Los competidores que participen en un mismo vehículo no podrán hacerlo en turnos sucesivos.
3. En caso de desperfecto mecánico, el piloto podrá cambiar de vehículo por uno equivalente o menor a su categoría original.
4. En caso el desperfecto mecánico sea solucionado, el auto deberá volver a pasar revisión técnica. El director de la prueba se reserva el derecho de autorizar el reingreso, en caso la solución al desperfecto no cumpla con las medidas de seguridad, este será excluido.

## **c. De la Reunión de Pilotos**

1. La reunión de pilotos es de carácter obligatorio para los participantes, por consecuencia la inasistencia es excluyente de evento. Aplica la excepción cuando previamente se coordina con la organización.
2. La reunión se efectuará aproximadamente 30 minutos antes de que el primer vehículo parta.
3. En la Reunión de Pilotos se informará y responderá las preguntas de los competidores sobre las condiciones del evento, el número de vueltas, aspectos particulares relativos a la seguridad, la forma en que se imponen las penalidades y otros detalles pertinentes al desarrollo de la prueba.
4. Los pilotos podrán intervenir para solicitar las aclaraciones necesarias y/o cambios y/o ajustes. Estos cambios o ajustes serán evaluados inmediatamente por el Director de la Prueba y aplicados a su exclusivo criterio antes de empezar la competencia.

#### **d. De las llantas o neumáticos**

1. Con excepción de las categorías Open, los participantes que opten por utilizar llantas con un Treadwear / UTQG inferior a 140 tendrán una penalización de 2.00 segundos por vuelta. Esta penalización se sumará al tiempo registrado por el participante, incluyendo otras penalizaciones.
2. No se permite el uso de llantas Slicks o de uso solo para competencias.
3. Las llantas de componente de competencia DOT son las permitidas en la categoría open. Ejemplo: Hoosier A6, R6; Kumho Ecsta V710, Ecsta V700, VictoRacerV700; Yokohama ADVAN A048, etc.

#### **e. Del Puntaje durante el Campeonato**

1. Se considera como ganador a aquel piloto que recorra el circuito en el menor tiempo, incluyendo la suma de las penalidades si las hubiera.
2. En caso de empate en un puesto, el puesto siguiente no será considerado. Ejemplo: si el tercer puesto es declarado un empate, cada competidor empatado recibirá 6 puntos, el cuarto puesto no será computado; el siguiente puesto clasificado será el Quinto puesto, con 4 puntos.
3. El puntaje es por categoría. Los competidores que cambien de categoría no pueden trasladar puntaje de eventos previos, de una categoría a otra.
4. Cada categoría tendrá un ganador. No existe un ganador general debido a las diferencias y ventajas entre las distintas categorías.
5. Los premios serán simbólicos y de honor por fecha. Al final del Campeonato se dará una copa o trofeo por categoría.
6. Los puntos se otorgaran por categoría y según base FIA es el siguiente:

1ro	25 puntos
2do	18 puntos
3ro	15 puntos
4to	12 puntos
5to	10 puntos
6to	8 puntos
7mo	6 puntos
8vo	4 puntos
9no	2 puntos
10mo	1 puntos

7. Las fechas del campeonato serán las publicadas en el calendario para el 2010 en la página Web [www.autoxperu.com](http://www.autoxperu.com)
8. Debido a circunstancias ajenas a la organización estas fechas podrán ser modificadas.
9. Si por razones de fuerza mayor el campeonato se limitara a menos de 5 fechas, todas las fechas serán puntuables para el campeonato.
10. Aquellos participantes que compiten por el campeonato descartarán (02) dos del total de las fechas programadas.
11. La última fecha del campeonato tiene puntaje doble

#### **f. De las Penalidades durante la Competencia**

1. Al tocar un cono con el vehículo, se produce una penalidad:
  - a. Si el cono se voltea y queda fuera de la caja de referencia.
  - b. Si el cono se voltea y queda dentro de la caja de referencia.
  - c. Si el cono sigue estando de pie pero queda fuera de la caja de referencia.
  - d. En los casos antes mencionados cada penalidad (cono) será castigada con 2 segundos adicionales al tiempo cronometrado al competidor.
2. Al tocar un cono con el vehículo, NO se produce una penalidad:
  - a. Si el cono está de pie y tocando la caja de referencia
  - b. Si el cono está de pie y además está parcialmente en la caja de referencia.
  - c. Si el cono está de pie dentro de la caja de referencia.
3. En los casos que el vehículo pase por el lado equivocado de un(os) cono(s), la vuelta no será considerada como válida y se registrará el tiempo con "FC" (Fuera de Curso).
4. El participante que no complete su vuelta recibirá la calificación de "NT" (No Terminó), sin tiempo computable.
5. Los tiempos registrados como "FC" no serán válidos para determinar la posición del competidor.
6. Los conos informativos, que son los que indican un cambio de trayectoria y que solo ayudan a entender el trazado y el límite del circuito, no producen penalización.
7. Los conos que delimitan el trazado, pero se encuentran fuera del circuito cronometrado, son penalizados; salvo que el Director de Prueba indique lo contrario en la reunión de pilotos.

8. El competidor que por razones de fuerza mayor y ajenas a él pueda encontrar en el circuito conos fuera de lugar, objetos y/o personas en el circuito, vehículos detenidos, etc.; Tiene que detenerse en el circuito inmediatamente, señalar la falta al juez de área y luego proseguir con retirarse del circuito de forma segura, mas no a ritmo de competencia.
  - a. La nueva oportunidad de vuelta se dará después de 5 minutos de espera en la zona de partida. Esta espera en tiempo puede prolongarse mas dependiendo la disponibilidad del partidor.
9. Dentro del circuito hay un predeterminado número de jueces. Éstos son los únicos responsables encargados de controlar las penalidades de los participantes.
10. Los jueces en circuito llevan un control manual de penalidades.
11. Al final de cada manga, un miembro de la organización procederá a recoger las hojas de penalidades.
12. Las penalidades son auditadas antes de su cómputo por una comisión nombrada por la organización. Dicha comisión incluye uno o más miembros de los competidores participantes en la prueba, para garantizar la transparencia de los resultados.
13. Una copia de las penalidades estará disponible para que los competidores puedan corroborar sus faltas. Será publicada al final de su auditoria en el panel de información de la prueba.
14. El resultado oficial de la prueba será publicado en la Página Web.

### **g. De los Reclamos y Apelaciones**

1. Los reclamos deben hacerse únicamente a través de una comunicación escrita con atención al Director de la Prueba. Para esto se tendrá una forma oficial que a requerimiento será repartida.
2. El tiempo de resolución de consultas, reclamos o controversias no será mayor a 48 horas a partir del primer día laboral y la respuesta será en medio escrito o electrónico. Se aplican excepciones.
3. Si el protestado se niega a la revisión correspondiente, el reclamo se cataloga como procedente.
4. Los reclamos se tienen que presentar antes de empezar la última manga por correr. Los reclamos se tienen que manejar con discreción y sin que altere la participación de los afectados.
5. Terminada la última manga se tiene que notificar al piloto involucrado y el vehículo se debe aislar en una zona predeterminada de seguridad donde nadie e incluso el propietario tenga contacto con el vehículo. En caso la revisión técnica requiera de herramientas o tiempos especiales, se marcarán las partes del

vehículo que serán posteriormente evaluadas siendo éstas comprobadas en presencia del piloto.

6. El reclamo tiene que ser acompañado por un sustento técnico básico. El costo del reclamo será cubierto íntegramente por el protestante.
7. Cualquier reclamo hecho verbalmente de forma inapropiada, ofensiva o poco discreta, será considerado como una falta y no será considerado procedente.
8. El director de la prueba tendrá el apoyo de una comisión de reclamos que se encargara de evaluar el mismo. Si el reclamo es comprobado, se procederá a suspender al piloto por todo el campeonato, sin lugar a reclamo.
9. La decisión del Director de la Prueba es final e inapelable. Esta sanción será documentada ante la Federación Peruana de Automovilismo.

#### **h. Circuito, Tiempos y Consideraciones Generales**

1. El orden de partida será establecida por las autoridades de la prueba.
2. Una fecha dentro del Campeonato de Autocross puede tener una o varias mangas. El mejor tiempo incluidas las penalizaciones que correspondan, cronometrado en cualquiera de las mangas, será válido para el ranking final de la competencia y el otorgamiento de puntajes.
3. Entre una manga y otra puede haber un tiempo de receso que no debe ser superior a 10 minutos, salvo situación excepcional.
4. Un diagrama del trazado o curso estará disponible para los participantes antes del inicio de la competencia. Los competidores pueden recorrer a pie el circuito las veces que quieran y tomar las notas y/o hacer los diagramas que consideren necesarios, hasta antes de la reunión de pilotos. Se podrá ir por el trazado en cualquier vehículo no motorizado.

## 3. Seguridad

### a. Generalidades

1. Todos los vehículos al momento de hacer su ingreso al local donde se desarrollará la competencia deberán pasar por una Revisión Técnica de seguridad, la cual es de carácter obligatorio y donde se evalúa puntos específicos de seguridad (objetos sueltos, tapetes u otros) en la que como medida correctiva se le puede indicar al piloto los ajustes necesarios por realizar. El piloto no podrá completar su registro hasta subsanar las observaciones realizadas por las Autoridades Deportivas del Evento.
2. Se aceptan las modificaciones al vehículo que proporcionen un aumento o mejora en la seguridad del vehículo. Se recomiendan el uso de barras anti vuelco.
3. Una vez concluida su participación por el circuito de conos y de haber pasado por la meta, el piloto deberá obligatoriamente detener el vehículo a una distancia prudencial. Luego procederá a salir del circuito, por la zona indicada en la reunión de pilotos hasta el lugar de estacionamiento a una velocidad no mayor a 15 kilómetros por hora. Al piloto que se observe realizando piruetas o manejando a más de la velocidad establecida en este reglamento, en las zonas adyacentes, será amonestado y si es reincidente excluido de la competencia.
4. No se dará partida a ningún vehículo que tenga llantas gastadas al extremo que muestren la lona, alambre y/o pérdida de fluidos.

### b. Revisiones Técnicas

#### **IMPORTANTE**

LA REVISIÓN TECNICA ES DE CARÁCTER OBLIGATORIO PARA TODOS LOS VEHÍCULOS. EN EL DESARROLLO DE ESTA ACTIVIDAD LOS PILOTOS TIENEN QUE COLABORAR CON LA ORGANIZACIÓN ABRIENDO EL CAPOT, MALETERA Y DEJANDO QUE LA PERSONA A CARGO PUEDA EVALUAR EL CARRO. LOS VEHICULOS SIN CONFORMIDAD TECNICA, NO SERAN ADMITIDOS.

1. Antes de pasar la revisión técnica, se tiene que cumplir con la revisión de los siguientes puntos:
  - Los objetos sueltos dentro del vehículo tienen que ser removidos.
  - Llanta de repuesto asegurada (se recomienda removerla).
  - Llave de ruedas asegurada (se recomienda removerla).

- Gata para levantar el vehículo asegurada (se recomienda removerla).
- Latas o artículos perdidos bajo los asientos (removerlos).
- Artículos colgados en el espejo retrovisor, etc. (removerlos).
- El tapete de carpeta del lado del piloto tiene que ser removido, si el juez de partida observa objetos sueltos dentro del vehículo, el piloto perderá su orden de partida.
- La batería tiene que estar segura y fija a la base del vehículo.
- Los pernos o tuercas que sujetan las aros/llantas tiene que estar completos y ajustados apropiadamente.
- La rótula segura y sin juego axial.
- No fuga de líquidos del motor o frenos.
- Pedal de freno firme.
- Los números asignados a los vehículos deben ser pegados

## 4. Categorías de Vehículos Participantes

1. Considerando los diferentes modelos de vehículos, configuraciones y cilindradas, se compite por categoría, según lo estipulado en el presente Anexo 1.
2. Los corredores clasificados en diferentes categorías, no competirán entre sí.
3. En cada categoría se definirá el ganador como el competidor que conduzca su vehículo, por el circuito de competencia, en el menor tiempo (incluyendo las penalidades) en cualquiera de las mangas. Los tiempos cronometrados en cada manga no se suman ni promedian.
4. Las Categorías consideradas para el Campeonato de Autocross 2010, se agrupan según el siguiente detalle:
  - Open 1
  - Open 2
  - Superior 1
  - Superior 2
  - Superior 3
  - Superior 4
  - Estándar 1
  - Estándar 2
  - Estándar 3
  - Estándar 4
  - Damas (Promocional)
5. Todas las categorías se encuentran autorizadas a modificar o mejorar el automóvil según el presente reglamento y sus anexos. En caso una modificación NO esté explícitamente contemplada en el reglamento NO ESTA AUTORIZADA para la categoría. El participante que obvie esta advertencia podrá ser re-categorizado y/o sancionado según la evaluación del caso.

### a. Categoría Open

1. Categoría para autos con preparaciones avanzadas o de uso netamente deportivo.
2. Se permiten todas las modificaciones en lo referido a suspensión, estructura, motor, computadora, llantas, etc.
3. No hay penalización por treadware o ancho de llantas.

### b. Categoría Superior

1. Categoría para autos con preparaciones intermedias, de uso o implementación para aficionados. Se permite modificaciones a la suspensión, header, etc No permite modificaciones internas de motor.

### **c. Categoría Estándar**

1. Solo se permiten modificaciones especificadas en la parte técnica y las que mejoren la seguridad. (jaulas empernadas, barras anti vuelcos, etc.).

### **d. Damas**

1. Siendo una categoría promocional, participarán todas las competidoras que no tengan experiencia previa o que teniéndola, no hayan terminado en primer lugar en campeonatos anteriores.

### **e. Características y Modificaciones Permitidas por Categoría**

1. Todos los Ítems que no son referidos o mencionados, son restringidos a menos que sean de especificación de factoría

#### **i. Categoría Estándar**

##### Preparación Permitida:

- i. Todos los vehículos de producción de serie equipados según especificaciones de fábrica
- ii. Las llantas tienen que ser DOT aprobadas. Llantas agresivas están prohibidas y/o que no tengan el sello de DOT Aprobado y/o que tengan el sello de "SOLO PARA COMPETENCIA". No se permiten además llantas que no sean fabricadas para uso de calle.
- iii. Se puede reemplazar el filtro por el tipo cónico, sin cambiar los ductos originales y los sensores.
- iv. El Sistema de ABS o control de tracción electrónica o eléctricamente pueden ser deshabilitados, pero no removidos.
- v. Cualquier pastilla y zapatas de frenos.
- vi. Sistema de escape es libre de modificaciones en su sección posterior tomando como referencia el asiento del piloto hacia atrás o el último catalizador, dependiendo sea el caso y la posición del motor, solo se permite cambiar o remover el silenciador del sistema.
- vii. En los vehículos de aspiración forzada, no se permite el cambio del downpipe, uppipe.
- viii. El/los catalizadores no se pueden ser removido o modificados.
- ix. Cualquier tipo de aros que no sobrepasen los guardafangos es permitido.

- x. Amortiguadores pueden ser cambiados por cualquier tipo, mas no sus puntos de anclaje al chasis. Se permiten amortiguadores regulables de una sola vía.
- xi. Los resortes no se pueden cambiar ni modificar; es decir, que el centro de gravedad del vehículo sea modificado.
- xii. La barra estabilizadora delantera y posterior pueden ser agregadas o sustituidas si el mismo modelo de vehículo, en otro mercado, lo considera como equipamiento original, respetando dimensiones, posición y anclajes.
- xiii. Cualquier alineamiento está permitido siempre y cuando no se modifiquen los puntos de anclaje.
- xiv. La batería se puede cambiar por un modelo equivalente al original, no se puede relocalizar.
- xv. La llanta de repuesto y accesorios pueden ser removidos.
- xvi. Los vehículos tienen que ser controlados por la computadora original del vehículo. No se acepta ningún tipo de opción o alternativa, sin excepción. No se permite el uso de modificadores de señal de la computadora.
- xvii. Cambio de timón, es permitido.
- xviii. Como protección adicional, es permitida la instalación de patines protectores, escaarpines para barro, barras de protección (antivuelco empernado); además de seguros de maleta y capot.
- xix. Instalación de instrumentos, es permitido

## **ii. Categoría Superior**

- i. Todas las preparaciones de la categoría Estándar están permitidas.
- ii. Las modificaciones o cambios al sistema de frenos son libres.
- iii. Las modificaciones o cambios al sistema de escape es libre.
- iv. El uso de Header es permitido.
- v. Es permitido el uso de sistemas de inducción de aire, cambios al elemento filtrante y tuberías y/o ductos.
- vi. Se permite el uso sistema reductor de palanca de cambios (Short shift kit)

- vii. Uso de barras de tensión para torretas delanteras y posteriores, son permitidas.
- viii. Uso de barras estabilizadoras delantera y posterior son permitidas.
- ix. La suspensión puede ser cambiada o modificada por cualquier tipo, mas no sus puntos de sujeción al chasis.
- x. Sistemas de alineamiento personalizado (camber plate kits), son permitidos.
- xi. Uso de barras de tracción (traction bars), es permitido.
- xii. Cambiar o modificar los asientos, es permitido.
- xiii. Remover el asiento posterior, es permitido.
- xiv. El uso de poleas aligeradas y correas reforzadas, es permitido.
- xv. El uso de poleas regulables, es permitido.
- xvi. El sistema de embrague el libre.
- xvii. Diferencial con bloqueo (Limited Slip Diferencial), es permitido.
- xviii. La batería puede ser cambiada en su tamaño y peso y/o re-localizada.
- xix. Se permite el cambio de inyección por carburadores o vice-versa.
- xx. Cambio de soportes de motor y transmisión, son permitidos. Más no sus puntos de sujeción al chasis.
- xxi. Uso de válvulas de liberación de presión de turbo (Blow off Valve / Diverter), es permitido.
- xxii. Cambiar o modificar la electrónica controladora del motor, es permitido.
- xxiii. No se permite en los vehículos de aspiración forzada el cambio de la presión del turbo u cualquier tipo de controlador, manual o electrónico.
- xxiv. En los vehículos de aspiración forzada, no se permite el cambio del turbo original.
- xxv. Se permite el cambio de inyectores.
- xxvi. Se permite el uso de reguladores de presión de gasolina.

- xxvii. Sistemas de encendido electrónico, con cables o control electrónico de voltaje, para mejor performance del sistema eléctrico del auto, son permitidos.
- xxviii. No está permitido ningún trabajo interno en el motor (ejemplo: ejes de levas, pistones, trabajo de culatas, etc.)
- xxix. Cualquier cambio de motor en marca o modelo será sujeto a evaluación para su apropiada re categorización (Swaps).
- xxx. Solo en la categoría superior 1, se permitirá el uso de válvula de presión de turbo u controlador de turbo electrónico y diferente tamaño de turbo.
- xxxi. Se Permite reducción de peso del vehículo mediante la sustitución /desmontaje de dos componentes y/o la sustitución de dos paños. (criterio: talleres de pintura). Si las medidas de reducción del peso superan las medidas aquí definidas, pasará automáticamente a competir en la categoría Superior 1.
- xxxii. Se permite la sustitución de los asientos de serie por butacas deportivas. El director de la prueba se reserva el derecho de admitir/rechazar las butacas, aplicando criterios de seguridad.

### **iii. Categoría Open 1**

- i. Autos y Tubulares admitidos: Todas las Preparaciones son permitidas:
- ii. Llantas de Competencia DOT
- iii. Modificaciones libre.

### **iv. Categoría Open 2**

- i. Solo autos son permitidos. Hasta 2500cc tracción simple.
- ii. Llantas de Competencia DOT
- iii. Modificaciones libre.

## 4. Anexos

### a. Glosario de Términos

1. **AUTOXPERU:** Club propietario del presente reglamento, debidamente afiliado a la FEPAD según resolución #030-2009//FEPAD del 16 de diciembre de 2009.
2. **FEPAD:** Federación Peruana de Automovilismo Deportivo.
3. **Campeonato:** Conjunto de Competencias o Fechas que se realizan dentro de un año cronológico y que son puntuables para el campeonato del mismo año.
4. **Competencia o Fecha :** Conjunto de una o más mangas realizadas en un solo día
5. **Manga:** Parte de la competencia, en la cual todos los pilotos presentes y habilitados han efectuado sus respectivas “Vueltas” ó “Carreras”.
6. **Vuelta o Carrera:** Recorrido completo, debidamente cronometrado, de un auto por el curso de competencia.
7. **Curso:** Trazado o Circuito.
8. **Cono (de plástico):** Artificio de señalización con forma de Cono, con un tamaño mínimo de 40 cm., de color naranja o rojo que sirve para delimitar o demarcar el Circuito.
9. **Tiempo:** Lapso cronometrado desde el momento en que se inicia el control electrónico de partida hasta el control electrónico de fin de la vuelta o carrera.
10. **Piloto o participante:** Conductor habilitado por la FEPAD para participar en Competencias de Autocross, poseedor de una licencia vigente tipo “D” o superior e inscrito para una competencia de Autocross

## **b. Clasificación de Vehículos**

- a. Estándar 1:
  - Audi S4
  - Audi R8 – R10
  - BMW M3 (Excluido E36, E30) – M5 – M6
  - Mercedes Benz SLK 280 / 350
  - Mitsubishi Lancer EVO Todos
  - Porsche todos\*
  - Subaru STI todos
  - Nissan Skyline\*
  - Mazda RX-7 FC – FD (turbo)
  - Toyota Supra turbo 1991 en adelante
  - Volvo S60 R
  
- b. Estándar 2: (Todos los Turbos)
  - Audi A3, A4 1.8T / A6
  - BMW 328, 330 / M3 E36, E30
  - BMW 325
  - Couper S
  - Honda/ Acura Type R todos
  - Hyundai Tiburón V6 - Genesis
  - Mazda RX-7 Turbo
  - Mazda RX-8
  - Mitsubishi VR4
  - Mitsubishi 3000 GT / VR4
  - Mitsubishi Eclipse Turbo / V6
  - Nissan Pulsar SR20DET
  - Peugeot 206 RC, 205 GT,
  - Seat Ibiza T 1.4, FR
  - Seat León Cupra R, FR
  - Subaru Forester Turbo
  - Subaru Impreza GT
  - Subaru Impreza WRX
  - Toyota Celica GT4 / All-trac
  - Toyota MR-2/MR-S Turbo o Super Charged
  - Toyota Vitz Turbo/Super Charged 1.5L
  - Toyota Supra 1991 N.A. en adelante
  - Volvo S40 Turbo
  - Volvo 850 R /T5
  - Volvo S70-T5
  - VW Bora 1.8T
  - VW Golf GTI Turbo / R32 / VR6
  
- c. Estándar 3:
  - BMW 318is, 320
  - Fiat Palio 1.8

Fiat X 1/9  
Honda Civic Si, VTi  
Honda CRX Si todos  
Honda Prelude  
Hyundai Accent H/B 1.6  
Hyundai Tiburón  
Mazda 3 (2000cc)  
Mazda 6  
Mazda Miata 1.6  
Mazda Miata 1.8  
Mazda RX-7 NA  
Mitsubishi Lancer / Mirage (todos) /Eclipse N.A. 4L  
Nissan Primera  
Nissan Sentra 2.0 / 2.5  
Nissan Pulsar N.A.  
Peugeot 306, 206, 106 (XSI, S16, RALLYE)  
Seat Ibiza Sport 2.0  
Subaru Impreza, NA, 2.0  
Suzuki Swift GTi Todos  
Toyota Celica GT, todos  
Toyota Corolla AE 86  
Toyota Corolla G6  
Toyota Corolla 1.8  
Toyota Levin / Trueno  
Toyota MR 2 / MR S  
Toyota Starlet Turbo 1.3  
Toyota Yaris HB 1.3 /1.5  
Volvo 850  
Volvo S40 (No Turbo)  
Volvo C30  
Volvo S60  
VW Golf GTI (No Turbo)  
VW Jetta  
VW Gol 1.8

- d. Estándar 4:  
BMW 318 (8 valvulas)  
Chevrolet Corsa  
Daewoo Racer/Cielo  
Fiat Palio 1.4  
Honda Accord  
Honda Civic DX 1.5  
Hyundai Accent Sedan  
Hyundai Elantra  
Hyundai Excel  
Hyundai Sonata  
Kia Rio  
Mazda 3 1.6  
Nissan Sentra 1.6

Peugeot 306, 206, 106 (1.3, 1.4, 1.8)  
Seat Ibiza 1.6  
Subaru Impreza 1.6  
Subaru Legacy, 4 cil  
Suzuki Swift todos.  
Suzuki SX4 1.6  
Toyota Corolla Sedan 1.6  
Toyota Yaris Sedan  
VW Gol 1.6  
VW Golf (Excluido GTI y R32)  
VW Polo (Excluido GTI)  
VW ESCARABAJO 1300cc-1600cc superior 3 \*\*\* 1800cc / 2000cc OPEN  
2\*\*\*  
Modelo básico de 4 cilindros no incluidos en las clases superiores

- Todo modelo que no esté considerado en esta relación será evaluado a criterio del Director de la prueba y/o comisión técnica.

Agradecimiento especial a los miembros del comité Reglamento 2010 e invitados que colaboraron en la elaboración y revisión de este documento.

1. Alvaro Corzo
2. Julio Ishizawa
3. Diego Guzman
4. Ricardo Dorado
5. Oscar Montes
6. Cesar Asurza
7. Ricardo Dorador
8. Ricardo Medina
9. Gerson Segura
10. Seiho Isa
11. Walther Hon Yi
12. Jalil Sotomayor
13. Eduardo de la Lama
14. Victor Benvenuto
15. Bernd Zettel
16. Alberto Bedoya
17. Kiko Seibt