

CAMPEONATO DE ARAGON DE



RALLY SLOT

**VI CAMPEONATO DE ARAGON
RALLY SLOT 1/24. 2011**

REGLAMENTO TÉCNICO 2011

Las categorías según el nivel de preparación de los vehículos se dividen en tres grupos:
WRC, B, A y Clásicos.

GRUPO WRC

1.- VEHICULOS ADMITIDOS:

Reproducciones de vehículos de categoría WRC u otros que disputaran el campeonato de mundo de rallies FIA a partir de 1997, según anexo I.

Los modelos deberán ser únicamente de escala 1/24 y proceder de maquetas estáticas, coches de slot, o carrocerías fabricadas especialmente para coches de slot, siempre que cumplan en su totalidad con el presente reglamento.

La organización homologará nuevos coches y los añadirá a la lista del anexo I a medida que vayan apareciendo en el mercado y los participantes así lo demanden, siempre que cumplan el presente reglamento y reservándose la opción de no admitirlo.

2.- CARROCERÍAS:

Fabricadas en plástico, resina o sus derivados (Composites), por cualquier fabricante con distribución en comercios legalizados. No se admite lexán o similar. Deberá ser una reproducción fiel al modelo real que no altere las dimensiones externas de la carrocería.

Se admitirán las modificaciones externas necesarias para acoplar un trans-kit comercializado o artesanal, siempre que se mantenga la estructura original de la carrocería y el resultado sea fiel al coche que se quiera reproducir. Está permitido aligerarla por el interior pero sin alterar el diámetro del paso de rueda original, así como rebajar el interior del frontal de la carrocería lo justo para mejorar la amplitud y el giro de la guía, sin que se aprecie modificación alguna por el exterior.

Será obligatorio utilizar el máximo número de piezas que la maqueta suministra, para conseguir la mayor fidelidad posible con el modelo real. Como mínimo alerones, taloneras, un retrovisor, entradas y salidas de aire, faldones, faros, boca del tubo de escape y escobillas limpiaparabrisas, así como cualquier otra pieza de la carrocería que sea visible.

Está permitido añadir o eliminar faros auxiliares, siempre en número par.

Las entradas o salidas de aire deberán ser tapadas por el interior, con las piezas que aporte la maqueta, con una rejilla fina o material rígido y opaco.

Cualquier pieza de la carrocería, como alerones, taloneras o parachoques, deberán estar bien fijados a la carrocería, debiendo soportar el peso del coche completo.

La carrocería ha de cubrir todas las partes o elementos mecánicos del vehículo visto verticalmente o a través de los cristales, incluidas las ruedas.

Los cristales serán los originales de la propia maqueta. En caso de rotura podrán sustituirse por recortes de lexán, pero con una penalización de 5 gramos añadidos bajo el capó, lo más cerca posible del salpicadero. Los modelos que originalmente utilicen cristales de lexán también recibirán esta penalización.

La separación entre el neumático y el paso de rueda, tocando las cuatro ruedas en la pista, será igual o superior a 0mm. en posición estática. Las ruedas no podrán hundirse dentro de la carrocería, a menos que se demuestre que el modelo original compitiese así.

3.- HABITÁCULO:

El habitáculo separa la carrocería del chasis, de manera que no permite la visión de los elementos mecánicos del coche. Estará formado por una bandeja de material rígido o semi-rígido, donde se distinguirán de manera lógica y tridimensional, como mínimo el piloto (con volante), el copiloto (con libro de notas), 2 respaldos de baquets, salpicadero, palanca de cambio, freno de mano, extintor y jaula de seguridad. Todas las piezas estarán pintadas de manera que puedan distinguirse fácilmente desde el exterior.

El piloto y copiloto deberán ser a escala 1/24, fabricados en plástico o resina y estar formados por casco, busto (hasta el ombligo) y brazos. Deberán poder verse a través de los cristales delanteros y laterales en posición lógica. Habrán de estar pintados de manera que se aprecie claramente el mono, casco, volante, block, manos y cara, diferenciándose del resto del habitáculo.

4.- DECORACIÓN:

El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente.

Deberán de portar como mínimo dos dorsales (uno en cada puerta) y una placa de rally, siempre a escala 1/24.

5.- CHASIS:

Libre en forma, material, etc.

La posición del motor es libre, con los imanes perpendiculares al suelo.

La sujeción del chasis a la carrocería es libre, pero ningún elemento del chasis puede atravesar la carrocería.

Está prohibido el uso de imanes excepto los inductores del propio motor y aquellos cuya influencia de su campo magnético sobre el carril sea inapreciable, no alterando el comportamiento del coche.

Las cuatro ruedas deberán de tocar la pista con la guía introducida en el carril.

Cualquier elemento del coche, excepto carrocería, guía y soporte de guía, corona y ruedas, deberá estar como mínimo a 1.5 mm de la pista.

Está permitido el lastre adicional, siempre por encima de la parte más baja del chasis.

6.- MOTOR:

Deberá ser de tipo compacto y caja cerrada, de cualquier fabricante de material de slot.

Deberá conservar todos sus elementos originales, pudiendo recortarse o extenderse el eje.

No está permitida ninguna manipulación en su interior, ni añadir elemento alguno que altere su rendimiento.

La fijación será libre.

Es obligatoria la identificación del tipo de motor, fabricante y modelo, que deberá ser visible y original.

7.- CABLES, TRENCILLAS Y GUÍA:

Los cables y las trencillas son libres.

La guía será única y libre en emplazamiento, tipo y material. No podrá sobresalir del parachoques delantero.

8.- LLANTAS Y NEUMATICOS:

Como se explica en el reglamento deportivo cada piloto deberá entregar a la organización de cada rally, un blister de ruedas nuevas Procomp 2 de llanta 21 y de medidas exteriores 25,5x13 mm, y con referencia **SC-2620P**, bien precintado y sin el menor signo de haber sido manipulado, (la dirección de carrera tendrá potestad para desestimar el blister que considere que no está en condiciones de ser aceptado). Los blister entregados por los participantes serán depositados en un contenedor para ser mezclados, cinco minutos antes de la salida del coche al primer tramo, la organización entregará uno de los blister al piloto para que los coloque delante del director de carrera, con los tapacubos incluidos, se volverá a entregar el vehículo para verificar la altura del chasis. Para la limpieza de estos neumáticos la organización del rally deberá tener colocada una esponja completamente nueva en cada tramo, y preocuparse de que esté humedecida con alcohol en todo momento. No está permitida la limpieza de los neumáticos de ninguna otra forma, ni siquiera con los dedos.

9.- TRANSMISIÓN:

Transmisión 4x4 obligatoria, de ejecución libre.

Ejes libres

Se permite el uso de diferenciales y semi-ejes en los dos ejes.

Piñones libres

Coronas libres.

Cojinetes libres. Permitidos rodamientos.

No está permitida la convergencia de las ruedas, pero si la caída.

Se permite el uso de sistemas de limpieza/frenado de las ruedas mediante espumas, que deberán permanecer secas en todo momento.

10.- PESOS Y MEDIDAS:

11.1 Altura mínima del conjunto chasis-motor a pista: 1.5 mm. 1.2 Peso mínimo de la carrocería completa: 35 gr.

Peso mínimo del coche completo: 120 gr.

Peso máximo del chasis completo: Libre

El valor máximo de magnetismo del motor sin tener en cuenta la altura del mismo a pista y medido con la máquina MPM del fabricante MSC será de 19,6 gr.

11.- GENERAL:

Bajo la supervisión de la organización todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico se consideraran como de carácter libre.

Las novedades que aparezcan al mercado con posterioridad a la edición del presente reglamento serán homologadas automáticamente siempre que cumplan con sus requerimientos. En casos dudosos será necesaria la publicación de un anexo.

GRUPO B

1.- VEHICULOS ADMITIDOS:

Reproducciones de vehículos que participaron en rallies anteriores al año 1986 (inclusive) e incluidos en el anexo II.

Los modelos deberán ser únicamente de escala 1/24 y proceder de maquetas estáticas, coches de slot, o carrocerías fabricadas especialmente para coches de slot, siempre que cumplan en su totalidad con el presente reglamento.

La organización homologará nuevos coches y los añadirá a la lista del anexo II a medida que vayan apareciendo en el mercado y los participantes así lo demanden, siempre que cumplan el presente reglamento y reservándose la opción de no admitirlo.

2.- CARROCEÍAS:

Fabricadas en plástico, resina o sus derivados (Composites), por cualquier fabricante con distribución en comercios legalizados. No se admite lexán o similar. Deberá ser una reproducción fiel al modelo real que no altere las dimensiones externas de la carrocería.

Se admitirán las modificaciones externas necesarias para acoplar un trans-kit comercializado o artesanal, siempre que se mantenga la estructura original de la carrocería y el resultado sea fiel al coche que se quiera reproducir. Las carrocerías de plástico o composite no está permitido aligerarlas por el interior, pero sí es posible rebajar el grosor de los pasos de rueda, sin alterar su diámetro original, así como rebajar el interior del frontal de la carrocería lo justo para mejorar la amplitud y el giro de la guía, sin que se aprecie modificación alguna por el exterior. Las carrocerías de resina fabricadas para modelo estático, pueden ser rebajadas libremente por el interior respetando siempre el peso mínimo reglamentado para la carrocería. Si el interior de la carrocería presenta partes que impiden la correcta colocación del chasis, podrán rebajarse lo mínimo imprescindible.

Será obligatorio utilizar el máximo número de piezas que la maqueta suministra, para conseguir la mayor fidelidad posible con el modelo real. Como mínimo alerones, taloneras, un retrovisor, entradas y salidas de aire, faldones, faros, boca del tubo de escape y escobillas limpiaparabrisas, así como cualquier otra pieza de la carrocería que sea visible.

Está permitido añadir o eliminar faros auxiliares, siempre en número par.

Las entradas o salidas de aire deberán ser tapadas por el interior, con las piezas que aporte la maqueta, con una rejilla fina o material rígido y opaco.

Cualquier pieza de la carrocería, como alerones, taloneras o parachoques, deberán estar bien fijadas a la carrocería, debiendo soportar el peso del coche completo.

La carrocería ha de cubrir todas las partes o elementos mecánicos del vehículo visto verticalmente o a través de los cristales, incluidas las ruedas.

Los cristales serán los originales de la propia maqueta. En caso de rotura podrán sustituirse por recortes de lexán, pero con una penalización de 5 gramos añadidos bajo el capó, lo más cerca posible del salpicadero. Los modelos que originalmente utilicen cristales de lexán también recibirán esta penalización.

La separación entre el neumático y el paso de rueda, tocando las cuatro ruedas en la pista, será igual o superior a 0mm. en posición estática. Las ruedas no podrán hundirse dentro de la carrocería, a menos que se demuestre que el modelo original compitiese así.

3.- HABITÁCULO:

El habitáculo separa la carrocería del chasis, de manera que no permite la visión de los elementos mecánicos del coche. Estará formado por una bandeja de material rígido o semi-rígido, donde se colocarán de manera lógica, tridimensional y con las piezas de la maqueta original siempre que sea posible, como mínimo el piloto (con volante), el copiloto (con libro de notas), 2 respaldos de baquets y salpicadero. Además deberá representarse tridimensionalmente palanca de cambio, freno de mano, y extintor. Si el motor es visible a través de los cristales, deberá ser representado con el máximo número de piezas posibles. Todas las piezas estarán pintadas de manera que puedan distinguirse fácilmente desde el exterior.

El piloto y copiloto deberán ser a escala 1/24, fabricados en plástico o resina y estar formados por casco, busto (hasta el ombligo) y brazos. Deberán poder verse a través de los cristales delanteros y laterales en posición lógica. Habrán de estar pintados de manera que se aprecie claramente el mono, casco, volante, block, manos y cara, diferenciándose del resto del habitáculo.

4.- DECORACIÓN:

El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente.

Deberán de portar como mínimo dos dorsales (uno en cada puerta) y una placa de rally, siempre a escala 1/24.

5.- CHASIS:

Libre en forma, material, etc.

La posición del motor es libre, con los imanes perpendiculares al suelo.

La sujeción del chasis a la carrocería será mediante tornillos. Ningún elemento del chasis puede atravesar la carrocería.

Está prohibido el uso de imanes excepto los inductores del propio motor.

Las cuatro ruedas deberán de tocar la pista con la guía introducida en el carril.

Cualquier elemento del coche, excepto carrocería, guía y soporte de guía, corona y ruedas, deberá estar como mínimo a 1,7mm de la pista. (verificable mediante monedas de 5 céntimos de Euro)
Está permitido el lastre adicional, siempre por encima de la parte más baja del chasis.

6.- MOTOR:

Deberá ser de tipo compacto y caja cerrada, con un máximo de 30000 rpm. a 12V., de cualquier fabricante de material de slot.

Está prohibido el uso de motores equipados con rodamientos.

Deberá conservar todos sus elementos originales, pudiendo recortarse o extenderse el eje.

No está permitida ninguna manipulación en su interior, ni añadir elemento alguno que altere su rendimiento.

La fijación será libre.

Es obligatoria la identificación del tipo de motor, fabricante y modelo, que deberá ser visible y original.

7.- CABLES, TRENCILLAS Y GUÍA:

Los cables y las trencillas son libres.

La guía será única y libre en emplazamiento, tipo y material. No podrá sobresalir del parachoques delantero.

8.- LLANTAS Y NEUMATICOS:

Como se explica en el reglamento deportivo cada piloto deberá entregar a la organización de cada rally, un blister de ruedas nuevas Procomp 2 de llanta 21 y de medidas exteriores 25,5x13 mm, y con referencia **SC-2620P**, bien precintado y sin el menor signo de haber sido manipulado, (la dirección de carrera tendrá potestad para desestimar el blister que considere que no está en condiciones de ser aceptado). Los blister entregados por los participantes serán depositados en un contenedor para ser mezclados, cinco minutos antes de la salida del coche al primer tramo, la organización entregará uno de los blister al piloto para que los coloque delante del director de carrera, con los tapacubos incluidos, se volverá a entregar el vehículo para verificar la altura del chasis. Para la limpieza de estos neumáticos la organización del rally deberá tener colocada una esponja completamente nueva en cada tramo, y preocuparse de que esté humedecida con alcohol en todo momento. No está permitida la limpieza de los neumáticos de ninguna otra forma, ni siquiera con los dedos.

9.- TRANSMISIÓN:

Transmisión 4x2 o 4x4 según vehículo original. Directa al eje trasero mediante piñón-corona y libre al eje delantero.

Ejes de acero macizo de 3mm.

No se permite el uso de diferenciales, semi-ejes ni sistemas de embrague.

Piñones libres.

Coronas libres.

Cojinetes libres. Permitidos rodamientos.

No se permite el uso de sistemas de limpieza/frenado de las ruedas mediante espumas.

10.- PESOS Y MEDIDAS:

Altura mínima del conjunto chasis-motor a pista: 1,7 mm.

Peso mínimo de la carrocería completa: 40 gr.

Peso mínimo del coche completo: 125 gr.

Peso máximo del chasis completo: 155 gr.

El valor máximo de magnetismo del motor sin tener en cuenta la altura del mismo a pista y medido con la máquina MPM del fabricante MSC será de 19,6 gr.

11.- GENERAL:

Bajo la supervisión de la organización todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico se consideraran como de carácter libre.

Las novedades que aparezcan al mercado con posterioridad a la edición del presente reglamento serán homologadas automáticamente siempre que cumplan con sus requerimientos. En casos dudosos será necesaria la publicación de un anexo.

GRUPO A

1.- VEHICULOS ADMITIDOS:

Reproducciones de vehículos que en la realidad han competido en grupo N, grupo A, Kit-car, GT,S, S2000..., incluidos en el anexo III. En el citado anexo los modelos se dividirán en A1-GT, A2 y A3 según su tamaño de rueda, especificándose en su caso si son tracción 4x2 ó 4x4.

Los modelos deberán ser únicamente de escala 1/24 y proceder de maquetas estáticas, coches de slot, o carrocerías fabricadas especialmente para coches de slot, siempre que cumplan en su totalidad con el presente reglamento.

La organización homologará nuevos coches y los añadirá a la lista del anexo III a medida que vayan apareciendo en el mercado y los participantes así lo demanden, siempre que cumplan el presente reglamento y reservándose la opción de no admitirlo.

2.- CARROCERÍAS:

Fabricadas en plástico, resina o sus derivados (Composites), por cualquier fabricante con distribución en comercios legalizados. No se admite lexán o similar. Deberá ser una reproducción fiel al modelo real que no altere las dimensiones externas de la carrocería.

Se admitirán las modificaciones externas necesarias para acoplar un trans-kit comercializado o artesanal, siempre que se mantenga la estructura original de la carrocería y el resultado sea fiel al coche que se quiera reproducir. Las carrocerías de plástico o composite no está permitido aligerarlas por el interior, pero sí es posible rebajar el grosor de los pasos de rueda, sin alterar su diámetro original, así como rebajar el interior del frontal de la carrocería lo justo para mejorar la amplitud y el giro de la guía, sin que se aprecie modificación alguna por el exterior. Las carrocerías de resina fabricadas para modelo estático, pueden ser rebajadas libremente por el interior respetando siempre el peso mínimo reglamentado para la carrocería. Si el interior de la carrocería presenta partes que impiden la correcta colocación del chasis, podrán rebajarse lo mínimo imprescindible.

Será obligatorio utilizar el máximo número de piezas que la maqueta suministra, para conseguir la mayor fidelidad posible con el modelo real. Como mínimo alerones, taloneras, un retrovisor, entradas y salidas de aire, faldones, faros, boca del tubo de escape y escobillas limpiaparabrisas, así como cualquier otra pieza de la carrocería que sea visible.

Está permitido añadir o eliminar faros auxiliares, siempre en número par.

Las entradas o salidas de aire deberán ser tapadas por el interior, con las piezas que aporte la maqueta, con una rejilla fina o material rígido y opaco.

Cualquier pieza de la carrocería, como alerones, taloneras o parachoques, deberán estar bien fijadas a la carrocería, debiendo soportar el peso del coche completo.

La carrocería ha de cubrir todas las partes o elementos mecánicos del vehículo visto verticalmente o a través de los cristales, incluidas las ruedas.

Los cristales serán los originales de la propia maqueta. En caso de rotura podrán sustituirse por recortes de lexán, pero con una penalización de 5 gramos añadidos bajo el capó, lo más cerca posible del salpicadero. Los modelos que originalmente utilicen cristales de lexán también recibirán esta penalización.

La separación entre el neumático y el paso de rueda, tocando las cuatro ruedas en la pista, será igual o superior a 0mm. en posición estática. Las ruedas no podrán hundirse dentro de la carrocería, a menos que se demuestre que el modelo original compitiese así.

3.- HABITÁCULO:

El habitáculo separa la carrocería del chasis, de manera que no permite la visión de los elementos mecánicos del coche. Estará formado por una bandeja de material rígido o semi-rígido, donde se colocarán de manera lógica, tridimensional y con las piezas de la maqueta original siempre que sea posible, como mínimo el piloto (con volante), el copiloto (con libro de notas), 2 respaldos de baquets y salpicadero. Además deberá representarse tridimensionalmente palanca de cambio, freno de mano, y extintor. Si el motor es visible a través de los cristales, deberá ser representado con el máximo número de piezas posibles. Todas las piezas estarán pintadas de manera que puedan distinguirse fácilmente desde el exterior.

El piloto y copiloto deberán ser a escala 1/24, fabricados en plástico o resina y estar formados por casco, busto (hasta el ombligo) y brazos. Deberán poder verse a través de los cristales delanteros y laterales en posición lógica. Habrán de estar pintados de manera que se aprecie claramente el mono, casco, volante, block, manos y cara, diferenciándose del resto del habitáculo.

4.- DECORACIÓN:

El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente.

Deberán de portar como mínimo dos dorsales (uno en cada puerta) y una placa de rally, siempre a escala 1/24.

5.- CHASIS:

Libre en forma, material, etc.

El motor se situará perpendicular al eje trasero, con los imanes perpendiculares al suelo, y atacará directamente a este mediante piñón y corona.

La sujeción del chasis a la carrocería será mediante tornillos. Ningún elemento del chasis puede atravesar la carrocería.

Está prohibido el uso de imanes excepto los inductores del propio motor.

Las cuatro ruedas deberán de tocar la pista con la guía introducida en el carril.

Cualquier elemento del coche, excepto carrocería, guía y soporte de guía, corona y ruedas, deberá estar como mínimo a 1,7 mm. de la pista en coches catalogados en el anexo III como A1-GT, 2,2mm en los catalogados como A2 (verificable mediante monedas de 20 céntimos de Euro), y a 1,7mm en los catalogados como A3 (verificable mediante monedas de 5 céntimos de Euro).

Está permitido el lastre adicional, siempre por encima de la parte más baja del chasis.

6.- MOTOR:

Deberá ser de tipo compacto y caja cerrada, con un máximo de 30000 rpm. a 12V., de cualquier fabricante de material de slot.

Está prohibido el uso de motores equipados con rodamientos.

Deberá conservar todos sus elementos originales, pudiendo recortarse o extenderse el eje.

No está permitida ninguna manipulación en su interior, ni añadir elemento alguno que altere su rendimiento.

La fijación será libre.

Es obligatoria la identificación del tipo de motor, fabricante y modelo, que deberá ser visible y original.

7.- CABLES, TRENCILLAS Y GUÍA:

Los cables y las trencillas son libres.

La guía será única y libre en emplazamiento, tipo y material. No podrá sobresalir del parachoques delantero.

8.- LLANTAS:

Libres siempre que cumplan con las medidas del cuadro siguiente. Se podrán taladrar y rebajar para disminuir su tamaño. Excepto aquellas con simulación de tapacubos exterior, deberán llevar tapacubos, que pueden ser los de la maqueta o cualquier otro comercializado a escala 1/24.

El tapacubos deberá estar colocado en su posición original, sin hundirse ni sobresalir de la llanta a menos que el original sea así.

Las llantas serán iguales en diámetro y con el mismo tapacubos en cada eje, permitiéndose una diferencia entre los ejes de 1mm en el diámetro. La colocación de los discos de freno es opcional.

La medida de las llantas será:

A-GT

	Diámetro exterior	Anchura máxima	Anchura mínima
Llanta	17,5 a 21,5 mm.	14	8

A1

	Diámetro exterior	Anchura máxima	Anchura mínima
Llanta	16,5 a 21,5 mm.	14	8

A2

	Diámetro exterior	Anchura máxima	Anchura mínima
Llanta	16 a 20 mm.	14	8

9.- NEUMÁTICOS:

Serán comercializados. Podrán ser de goma o caucho, quedando totalmente prohibidas las gomas siliconadas, y montados en la llanta deben cumplir con las dimensiones del cuadro siguiente. Queda prohibido el uso de cualquier producto destinado a alterar la adherencia original de los neumáticos. Para la limpieza de estos neumáticos la organización del rally deberá tener colocada una esponja completamente nueva en cada tramo, y preocuparse de que esté humedecida con alcohol en todo momento. No está permitida la limpieza de los neumáticos de ninguna otra forma, ni siquiera con los dedos.

El neumático ha de tocar la pista en toda su superficie, y cubrir la superficie exterior de la llanta.

Serán siempre de color negro, pudiéndose limar, rebajar y tallar. No podrán incluir ningún tipo de clavos.

La medida de los neumáticos será:

A-GT

	Diámetro exterior mín.	Anchura máxima	Anchura mínima
Neumático	24 mm.	14	8

A1

	Diámetro exterior mín.	Anchura máxima	Anchura mínima
Neumático	24 mm.	14	8

A2

	Diámetro exterior mín.	Anchura máxima	Anchura mínima
Neumático	22 mm.	14	8

10.- TRANSMISIÓN:

Transmisión 4x2 o 4x4 según vehículo original (Siempre 4x2 en A-GT). Directa al eje trasero mediante piñón-corona y libre al eje delantero.

Ejes de acero macizo de diámetro libre.

No se permite el uso de diferenciales y semi-ejes ni sistemas de embrague.

Piñones libres.

Coronas libres.

Cojinetes libres. Permitidos rodamientos.

No se permite el uso de sistemas de limpieza/frenado de las ruedas mediante espumas.

11.- PESOS Y MEDIDAS:

Altura mínima del conjunto chasis-motor a pista: A-GT: 1,7mm. A1: 2,2mm. A2: 1,7mm.

Peso mínimo de la carrocería completa: 45gr. para A1-GT y A2, 40gr. para A3.

Peso mínimo del coche completo: 130 gr. para A1-GT y A2, 120gr. para A3.

Peso máximo del chasis completo: 160 gr., 170 gr. en A-GT.

El valor máximo de magnetismo del motor sin tener en cuenta la altura del mismo a pista y medido con la máquina MPM del fabricante MSC será de 19,6 gr.

12.- GENERAL:

Bajo la supervisión de la organización todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico se consideraran como de carácter libre.

Las novedades que aparezcan al mercado con posterioridad a la edición del presente reglamento serán homologadas automáticamente siempre que cumplan con sus requerimientos. En casos dudosos será necesaria la publicación de un anexo.

GRUPO CLÁSICOS

1.- VEHICULOS ADMITIDOS:

Reproducciones de vehículos que participaron en rallies anteriores al año 1986 (inclusive) e incluidos en el anexo IV. En el citado anexo los modelos se dividirán en C1, C2 ó C3 según su tamaño de rueda, siendo siempre 4x2.

Los modelos deberán ser únicamente de escala 1/24 y proceder de maquetas estáticas, coches de slot, o carrocerías fabricadas especialmente para coches de slot, siempre que cumplan en su totalidad con el presente reglamento.

La organización homologará nuevos coches y los añadirá a la lista del anexo IV a medida que vayan apareciendo en el mercado y los participantes así lo demanden, siempre que cumplan el presente reglamento y reservándose la opción de no admitirlo.

2.- CARROCEÍAS:

Fabricadas en plástico, resina o sus derivados (Composites), por cualquier fabricante con distribución en comercios legalizados. No se admite lexán o similar. Deberá ser una reproducción fiel al modelo real que no altere las dimensiones externas de la carrocería.

Se admitirán las modificaciones externas necesarias para acoplar un trans-kit comercializado o artesanal, siempre que se mantenga la estructura original de la carrocería y el resultado sea fiel al coche que se quiera reproducir. Las carrocerías de plástico o composite no está permitido aligerarlas por el interior, pero sí es posible rebajar el grosor de los pasos de rueda, sin alterar su diámetro original, así como rebajar el interior del frontal de la carrocería lo justo para mejorar la amplitud y el giro de la guía, sin que se aprecie modificación alguna por el exterior. Las carrocerías de resina fabricadas para modelo estático, pueden ser rebajadas libremente por el interior respetando siempre el peso mínimo reglamentado para la carrocería. Si el interior de la carrocería presenta partes que impiden la correcta colocación del chasis, podrán rebajarse lo mínimo imprescindible.

Será obligatorio utilizar el máximo número de piezas que la maqueta suministra, para conseguir la mayor fidelidad posible con el modelo real. Como mínimo alerones, taloneras, un retrovisor, entradas y salidas de aire, faldones, faros, boca del tubo de escape y escobillas limpiaparabrisas, así como cualquier otra pieza de la carrocería que sea visible.

Está permitido añadir o eliminar faros auxiliares, siempre en número par.

Las entradas o salidas de aire deberán ser tapadas por el interior, con las piezas que aporte la maqueta, con una rejilla fina o material rígido y opaco.

Cualquier pieza de la carrocería, como alerones, taloneras o parachoques, deberán estar bien fijadas a la carrocería, debiendo soportar el peso del coche completo.

La carrocería ha de cubrir todas las partes o elementos mecánicos del vehículo visto verticalmente o a través de los cristales, incluidas las ruedas.

Los cristales serán los originales de la propia maqueta. En caso de rotura podrán sustituirse por recortes de lexán, pero con una penalización de 5 gramos añadidos bajo el capó, lo más cerca posible del salpicadero. Los modelos que originalmente utilicen cristales de lexán también recibirán esta penalización.

La separación entre el neumático y el paso de rueda, tocando las cuatro ruedas en la pista, será igual o superior a 0mm. en posición estática. Las ruedas no podrán hundirse dentro de la carrocería, a menos que se demuestre que el modelo original compitiese así.

3.- HABITÁCULO:

El habitáculo separa la carrocería del chasis, de manera que no permite la visión de los elementos mecánicos del coche. Estará formado por una bandeja de material rígido o semi-rígido, donde se colocarán de manera lógica, tridimensional y con las piezas de la maqueta original siempre que sea posible, como mínimo el piloto (con volante), el copiloto (con libro de notas), 2 respaldos de baquets y salpicadero. Además deberá representarse tridimensionalmente palanca de cambio, freno de mano, y extintor. Si el motor es visible a través de los cristales, deberá ser representado con el máximo número de piezas posibles. Todas las piezas estarán pintadas de manera que puedan distinguirse fácilmente desde el

exterior.

El piloto y copiloto deberán ser a escala 1/24, fabricados en plástico o resina y estar formados por casco, busto (hasta el ombligo) y brazos. Deberán poder verse a través de los cristales delanteros y laterales en posición lógica. Habrán de estar pintados de manera que se aprecie claramente el mono, casco, volante, block, manos y cara, diferenciándose del resto del habitáculo.

4.- DECORACIÓN:

El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente.

Deberán de portar como mínimo dos dorsales (uno en cada puerta) y una placa de rally, siempre a escala 1/24.

5.- CHASIS:

Libre en forma, material, etc.

El motor se situará perpendicular al eje trasero con los imanes perpendiculares al suelo., y atacará directamente a este mediante piñón y corona, excepto para modelos catalogados como C3, donde la posición del motor será libre con los imanes perpendiculares al suelo.

La sujeción del chasis a la carrocería será mediante tornillos. Ningún elemento del chasis puede atravesar la carrocería.

Está prohibido el uso de imanes excepto los inductores del propio motor.

Las cuatro ruedas deberán de tocar la pista con la guía introducida en el carril.

Cualquier elemento del coche, excepto carrocería, guía y soporte de guía, corona y ruedas, deberá estar como mínimo a 2,2mm de la pista en coches catalogados en el anexo como C1 (verificable mediante monedas de 20 céntimos de Euro), a 1,7mm en los catalogados como C2 (verificable mediante monedas de 5 céntimos de Euro) y a 1,2mm. en los catalogados como C3.

Está permitido el lastre adicional, siempre por encima de la parte más baja del chasis.

6.- MOTOR:

6.1 Deberá ser de tipo compacto y caja cerrada, con un máximo de 30000 rpm. a 12V., de cualquier fabricante de material de slot.

Está prohibido el uso de motores equipados con rodamientos.

Deberá conservar todos sus elementos originales, pudiendo recortarse o extenderse el eje.

No está permitida ninguna manipulación en su interior, ni añadir elemento alguno que altere su rendimiento.

La fijación será libre.

Es obligatoria la identificación del tipo de motor, fabricante y modelo, que deberá ser visible y original.

7.- CABLES, TRENCILLAS Y GUÍA:

Los cables y las trencillas son libres.

La guía será única y libre en emplazamiento, tipo y material. No podrá sobresalir del parachoques delantero.

8.- LLANTAS:

Libres siempre que cumplan con las medidas del apartado 8.4. Se podrán taladrar y rebajar para disminuir su tamaño. Excepto aquellas con simulación de tapacubos exterior, deberán llevar tapacubos, que pueden ser los de la maqueta o cualquier otro comercializado a escala 1/24.

El tapacubos deberá estar colocado en su posición original, sin hundirse ni sobresalir de la llanta a menos que el original sea así.

Las llantas serán iguales en diámetro y con el mismo tapacubos en cada eje, permitiéndose una diferencia entre los ejes de 1mm en el diámetro. La colocación de los discos de freno es opcional.

La medida de las llantas será:

C1

	Diámetro exterior	Anchura máxima	Anchura mínima
Llanta	16,5 a 21,5 mm.	14	8

C2

	Diámetro exterior	Anchura máxima	Anchura mínima
Llanta	16 a 20 mm.	13	7

C3

	Diámetro exterior	Anchura máxima	Anchura mínima
Llanta	15 a 18,5 mm.	12	7

9.- Neumáticos:

Serán comercializados. Podrán ser de goma o caucho, quedando totalmente prohibidas las gomas siliconadas, y montados en la llanta deben cumplir con las dimensiones del punto 9.4. Queda prohibido el uso de cualquier producto destinado a alterar la adherencia original de los neumáticos. Esta permitida la limpieza de estos con alcohol aportado por la organización en los dos minutos previos al inicio de la etapa y delante del responsable del parque cerrado, debiendo entrar secos en el primer tramo.

El neumático ha de tocar la pista en toda su superficie, y cubrir la superficie exterior de la llanta.

Serán siempre de color negro, pudiéndose limar, rebajar y tallar. No podrán incluir ningún tipo de clavos.
La medida de los neumáticos será:

C1

	Diámetro exterior mín.	Anchura máxima	Anchura mínima
Neumático	24 mm.	14	8

C2

	Diámetro exterior mín.	Anchura máxima	Anchura mínima
Neumático	22 mm.	13	7

C3

	Diámetro exterior mín.	Anchura máxima	Anchura mínima
Neumático	20 mm.	12	7

10.- TRANSMISIÓN:

Transmisión 4x2, directa al eje trasero mediante piñón-corona.

Ejes de acero macizo de diámetro libre.

No se permite el uso de diferenciales, semi-ejes ni sistemas de embrague. 10.4 Piñones libres.

Coronas libres.

Cojinetes libres. Permitidos rodamientos.

No se permite el uso de sistemas de limpieza/frenado de las ruedas mediante espumas.

11.- PESOS Y MEDIDAS:

Altura mínima del conjunto chasis-motor a pista: C1: 2,2mm. C2: 1,7mm. C3: 1,2mm.

Peso mínimo de la carrocería completa: C1: 50gr. C2: 40gr. C3: 30gr.

Peso mínimo del coche completo: C1: 125gr. C2: 115gr. C3: 100gr.

Peso máximo del chasis completo: C1: 155 gr. C2: 145gr. C3: 135gr.

El valor máximo de magnetismo del motor sin tener en cuenta la altura del mismo a pista y medido con la máquina MPM del fabricante MSC será de 19,6 gr.

12.- GENERAL:

Bajo la supervisión de la organización todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico se consideraran como de carácter libre.

Las novedades que aparezcan al mercado con posterioridad a la edición del presente reglamento serán homologadas automáticamente siempre que cumplan con sus requerimientos. En casos dudosos será necesaria la publicación de un anexo.