

Acuerdo entre las escuderías **A.E.O. SPORT, Cerdanyola Slot, Club Slot Horta, CM Les Franqueses, Dream Slot, G.A.S.S., Kin Punt, Llum Llamp, RCT Valles, Rodamón Slot Súrria, RPM Slot Salt y SCM Badalona**, sobre el REGLAMENTO TÉCNICO DE RALLYSLOT 1/32, PARA LA TEMPORADA 2.015.



REGLAMENTO TÉCNICO DE ESCUDERÍAS DE RALLYSLOT 2015

Los coches, según su tipo de preparación se dividen en cinco grupos: N, Súper Rally, Super GT, WRS y WRC.

GRUPO N

1.- COCHES ADMITIDOS:

Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de coches de rallys que hayan corrido con reglamento FIA desde 1.988 como WRC, A, Súper 2.000, Súper 1.600, Kit Car y N. En caso de duda deberá demostrarse la participación de dicho vehículo en un rally real.

2.- CARROCERIA:

No se permite ninguna modificación, excepto las que explícitamente se consideran en este apartado. La carrocería, cristales (transparentes) y habitáculo, deben estar fabricados en plástico inyectado y/o resina y ser piezas independientes entre sí. A través de los cristales no se pueden ver elementos mecánicos ni chasis. El habitáculo debe simular el cuadro de instrumentos, volante y asientos delanteros. Debe llevar dos dorsales (uno en cada puerta) y una placa de rally. La pintura y decoración son libres. Igualmente se permite colocar o extraer faros auxiliares, siempre en número par, así como antenas con una tolerancia de incremento en el peso total de 2 gramos. Es obligatoria la presencia de piloto y copiloto, de plástico o resina, compuestos de casco, busto y brazos. En caso de no llevar copiloto se debe colocar uno del mismo material y de parecido aspecto al piloto. Está permitida la supresión de retrovisores y limpiaparabrisas siempre y cuando sean piezas independientes a la carrocería.

También se permite la eliminación de bombillas y leds en los coches con iluminación, pero conservando todos los demás accesorios, así como la incorporación de los mismos en aquellos modelos que no lleven, siempre que para ello no haya que modificar las características de serie de la carrocería. La carrocería tiene que ser tal como viene de estricta serie, los kits tienen que montarse como en la versión de serie.

Quedan prohibidas las carrocerías contrapesadas de serie.

3.- CHASIS:

El suministrado por el fabricante en plástico y sin modificación alguna excepto las que explícitamente se consideran en este apartado.

La bancada o soportes para el motor deben ser de plástico, originales y sin modificación alguna, quedando prohibido cualquier tipo de regulación y/o basculación.

La posición del motor será lineal.

Se permiten los sistemas de amortiguación a aquellos coches que lo incorporen de serie.

El soporte de guía debe ser fijo sin basculación.

El chasis debe estar fijado a la carrocería mediante tornillos en posición vertical.

Se pueden agrandar los agujeros del alojamiento de los tornillos en el chasis para facilitar la basculación con la carrocería, sin modificar los soportes de la carrocería, permitiéndose una reducción del número de tornillos de fijación a la carrocería hasta un mínimo de dos (uno delante y otro detrás), excepto los que sólo lleven uno en cuyo caso deberá conservar.

No puede llevar ningún imán suplementario, pudiéndose suprimir el soporte del mismo cuando sea un añadido (mediante tornillos o anclaje) al chasis.

Prohibidos los sistemas que representen un freno adicional al del propio motor.

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben tocar la pista en un tramo plano y con el coche en posición de reposo.

Se permite fijar el motor al chasis con pegamento, cola (sin excesos) en el soporte del motor, cinta adhesiva o realizando el orificio para el alojamiento del tornillo de soporte, sin modificar la posición, el lugar o la altura que ocupa el motor respecto al chasis.

Se permite cualquier chasis que se venda como recambio del mismo fabricante.

No se permiten los sistemas de regulación de altura de los ejes, aunque el coche los incorpore de serie.

Los cables no pueden interferir con cualquier otro elemento mecánico del coche.

4.- PESOS Y MEDIDAS:

- Peso mínimo de la carrocería en orden de marcha: 25 gramos (con tornillos)
- Anchura máxima de la carrocería: 61 mm.
- Anchura máxima de los ejes con llanta: 61 mm (sin neumáticos) o la misma que el ancho de la carrocería.
- Altura mínima del techo de la carrocería (sin chasis): 38 mm.

5.- MOTOR:

Único. Los motores homologados han de ser de caja cerrada de la siguiente lista:

- Avant Republic.
- Ninco NC5.
- MSC Storm.
- MSC Thunder 3.
- OSC M1.
- Toda la gama RX (exclusivo para coches de la marca Scalextric).

A los motores no se les puede añadir o manipular ningún componente eléctrico, mecánico o electrónico que altere su rendimiento o medidas, a excepción de lo que contempla el presente reglamento técnico.

Se permite eliminar los componentes electrónicos externos, de función antiparasitaria, en aquellos motores que los lleven de serie. No se permite la eliminación de ningún otro componente.

Se permite tapar el motor, con cinta adhesiva o papel aislante.

Queda prohibido el intercambio de piezas entre marcas y modelos de motor.

No se permite suprimir las etiquetas identificativas que cubren algunos motores, en estos casos solo se permite recortar las aberturas interiores de las mismas (ventanas).

El valor máximo permitido de campo magnético del motor medido en la U.M.S. (Unidad Magnética de Slot) de Kelvin Light con el motor instalado en el chasis y conectado a

fuente de alimentación de 5 voltios es de -6 gr. para motores de caja tipo "Mabuchi" y de -7 gr. para los de caja tipo RX.

La medida se realizará en motores con un máximo de una capa de cinta adhesiva. La cinta adhesiva, si la llevara, debe ser delgada (tipo celo). Para la verificación no se permite otro tipo de cinta adhesiva de mayor grosor (cinta aislante o similar).

En ningún caso se podrá superar el valor máximo permitido al incrementar el voltaje en la medición del motor en la U.M.S.

Aquellos motores que sobrepasen el límite en estas condiciones deberán ser cambiados.

6.- TRANSMISIÓN:

La dispuesta por el fabricante del modelo, siempre que sea con piñón/corona. En la transmisión trasera, el piñón del motor debe incidir directamente sobre la corona del eje posterior. El piñón del motor debe girar conjuntamente con el eje del motor en una proporción 1:1. La relación obligatoria piñón/corona es de 9/27.

Se debe mantener el tipo de transmisión, 4x2 ó 4x4, que el coche incorpora de serie.

En el caso de ser un coche con tracción 4x4, para llevar la tracción al eje delantero, se permiten los sistemas de gomas, o motores de doble piñón siempre y cuando el fabricante comercialice el coche con esta configuración.

En los coches comercializados con transmisión delantera mediante poleas y gomas de tracción, se permite la colocación de un segundo juego de transmisión (poleas y gomas), siempre que sea idéntico al primero.

7.- GUIA:

Única y del mismo fabricante del coche.

La guía podrá ser pivotante si así lo determina el fabricante.

Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) y lijar los laterales.

Se permite quitar el muelle en las guías que lo lleven de serie.

8.- TRENCILLAS:

Libres. Prohibidos los aditivos.

9.- TORNILLOS:

Metálicos, los de serie o cualquier otro de similares características comercializados por una marca de slot. **Incluidos los de la bancada.**

10.- CABLES:

Libres. Se permite soldarlos a las trencillas y al motor. En los coches que originariamente lleven un sistema de pletinas para la conducción eléctrica entre motor y trencillas, se puede añadir un cable para asegurar la corriente, pero sin eliminar el sistema original.

11.- LLANTAS:

Modelo libre, sin modificación alguna, a escoger entre los comercializados por un fabricante de material de slot, siempre y cuando sean de plástico o metal.

Las llantas deben llevar tapacubos (integrados o añadidos), pero no se permitirá tapar el exterior de la llanta con ningún material añadido (papel, celo, etc.). Deben ser las cuatro iguales en material, forma, diámetro, anchura y marca, excepto si el coche de serie no lleva las cuatro llantas igual de anchas, o las lleva de diferente diámetro, permitiéndose en ese caso mantener su configuración. Cuando se sustituyan las llantas originales del coche, se permite una tolerancia de +/- 1 milímetro en el diámetro y +/- 1 milímetro en la anchura respecto a las medidas de las llantas de serie. (Ver ejemplos de fondo plano en la foto 1 al final del reglamento).

12.- POLEAS:

En los coches que las incorporen de serie, libres, de **plástico, goma o metálicas** a escoger entre los comercializados por un fabricante de material de slot, quedan prohibidas las poleas dentadas. Deben estar montadas en el mismo lugar que las originales del coche. No se permite modificar las características originales de las poleas ni añadir ningún elemento externo que modifique su comportamiento. Deben de girar solidariamente con las ruedas y en proporción 1:1. Las poleas pueden ser libres de diámetro.

13.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Solo se permiten en los coches que las incorporen de serie. Siempre que sea comercializada por una marca slot. No se permite modificar las características originales de las gomas de transmisión ni añadir ningún elemento externo que modifique su comportamiento. Quedan prohibidas las gomas de tracción dentadas.

14.- COJINETES:

Comercializados por una marca de material de slot y metálicos. No se permiten los rodamientos. En caso de que el coche en origen los lleve, deberán ser cambiados por unos cojinetes metálicos. Se permite fijar los cojinetes al chasis conservando el lugar y la altura original. Se prohíbe fijar los cojinetes en los coches con suspensión.

15.- SUSPENSIONES:

Las que lleve de origen, pudiéndose cambiar por otras del mismo fabricante e igual estructura.

16.- EJES:

Libres y comercializados por una marca de material de slot, metálicos, macizos y de una sola pieza. La longitud de los ejes no puede ser superior a la longitud total del tren de ruedas. Los ejes se pueden cortar para conseguir la medida reglamentaria según el coche. Los ejes deben llevar las llantas, coronas y poleas unidas fijamente a los mismos y deben girar, en todos los casos, conjuntamente con el eje en una proporción de 1:1. No se permiten los semiejes delanteros. La diferencia de anchura entre el eje trasero y el delantero, medido entre llantas, no podrá ser superior a **5** mm.

17.- PIÑONES:

Metálicos y de 9 dientes sin ninguna modificación.

18.- CORONAS:

Libres y comercializados por una marca de material de slot y de 27 dientes sin ninguna modificación, las coronas compuestas tienen que llevar todos los componentes.

19.- NEUMÁTICOS:

Los neumáticos deben estar comercializados por una marca de slot y estar fabricados en goma negra.

Se pueden limar, dibujar, rebajar y cortar mientras cubran totalmente la llanta y giren solidariamente con ella.

Prohibidos los neumáticos de clavos.

Prohibidos los cambios de neumáticos entre tramos, excepto los admitidos por el director de carrera.

Prohibidos los aditivos.

20.- HOMOLOGACIÓN DE NOVEDADES:

Quedarán homologados automáticamente todos los vehículos que cumplan el presente reglamento. En los casos dudosos no serán admitidos hasta que sean homologados mediante un anexo a este reglamento.

GRUPO SUPER RALLY

1.- COCHES ADMITIDOS:

Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de coches de rallies que hayan corrido con reglamento FIA desde 1.988 como WRC, A, Súper 2.000, Súper 1.600, Kit Car y N. En caso de duda deberá demostrarse la participación de dicho vehículo en un rally real.

2.- CARROCERIA:

No se permite ninguna modificación, excepto las que explícitamente se consideran en este apartado. La carrocería y cristales (transparentes), deben estar fabricados en plástico inyectado y/o resina (prohibido cristales de lexan). A través de los cristales no se pueden ver elementos mecánicos ni chasis. El habitáculo debe simular el cuadro de instrumentos, volante y asientos delanteros y podrá ser cambiado por otro que el mismo fabricante ofrezca como opción para dicho vehículo, **es obligatorio que piloto y copiloto se diferencien en color de la base del habitáculo**. Debe llevar dos dorsales (uno en cada puerta) y una placa de rally. La pintura y decoración son libres. Igualmente se permite colocar o extraer faros auxiliares, siempre en número par, así como antenas con una tolerancia de incremento en el peso total de 2 gramos. Es obligatoria la presencia de piloto y copiloto, de plástico o resina, compuestos de casco, busto y brazos. En caso de no llevar copiloto se debe colocar uno del mismo material y de parecido aspecto al piloto. Está permitida la supresión de retrovisores y limpiaparabrisas siempre y cuando sean piezas independientes a la carrocería.

También se permite la eliminación de bombillas y leds en los coches con iluminación, pero conservando todos los demás accesorios, así como la incorporación de los mismos en aquellos modelos que no lleven, siempre que para ello no haya que modificar las características de serie de la carrocería.
Queda prohibido cualquier contrapeso sea o no de serie.

3.- CHASIS:

El determinado por el fabricante en plástico y sin modificación alguna excepto las que explícitamente se consideran en este apartado.

Se permiten los chasis con sistemas de regulación de altura de los ejes.

Se permiten las bancadas de motor regulables sin ningún tipo de modificación y solamente en los chasis que lo incorporen de serie.

La posición del motor será la determinada por el fabricante, siempre que cumpla las características del presente reglamento técnico.

Se permite la sustitución del chasis o cualquier componente del mismo por otro comercializado por la marca para ese modelo de coche, siempre que cumpla las características del presente reglamento técnico.

Se permite el intercambio de bancadas de motor, siempre que sean de plástico, en los chasis que lo lleven de serie y que cumplan las características del presente reglamento técnico.

Se permiten los sistemas de suspensión de los ejes en aquellos chasis que lo incorporen de serie, siempre que cumplan las características del presente reglamento técnico.

Se permiten los kits de suspensión de bancadas comercializados por el fabricante para sus modelos, con la posibilidad de adaptar los muelles de otros fabricantes

El chasis debe estar fijado a la carrocería mediante tornillos en posición vertical.

Se pueden agrandar los agujeros del alojamiento de los tornillos en el chasis para facilitar la basculación con la carrocería, sin modificar los soportes de la carrocería, permitiéndose una reducción del número de tornillos de fijación a la carrocería hasta un mínimo de dos (uno delante y otro detrás), excepto los que sólo lleven uno en cuyo caso deberá conservar.

No puede llevar ningún imán suplementario, permitiéndose la supresión del soporte del imán cuando sea un añadido (mediante tornillos o anclaje) al chasis.

Prohibidos los sistemas que representen un freno adicional al del propio motor.

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben tocar la pista en un tramo plano y con el coche en posición de reposo.

4.- PESOS Y MEDIDAS:

- Peso mínimo de la carrocería en orden de marcha: 18 gramos (con tornillos).
- Se permite llegar al peso aplicando cinta adhesiva en la bandeja de pilotos.
- Anchura máxima de la carrocería: 63,5 mm.
- Anchura máxima de los ejes: 2mm. + que el paso de ruedas, con un máximo de 63 mm. incluido neumático.
- Altura mínima del techo de la carrocería (sin chasis): 32 mm.
- No se permiten excesos de peso con cola o derivados.

5.- MOTOR:

Único. Los motores homologados deben ser de tipo compacto de caja cerrada. Se admiten los de cualquier marca de slot comercializada y que cumpla con los requisitos del presente reglamento técnico.

A los motores no se les puede añadir o manipular ningún componente eléctrico, mecánico o electrónico que altere su rendimiento o medidas, a excepción de lo que contempla el presente reglamento técnico.

Se permite alargar o acortar los ejes del motor, así como eliminar los componentes electrónicos externos, de función antiparasitaria, en aquellos motores que los lleven de serie. No se permite la eliminación de ningún otro componente.

Se permite tapar el motor con cinta adhesiva o papel aislante.

Queda prohibido el intercambio de piezas entre marcas y modelos de motor.

El valor máximo permitido de campo magnético del motor medido en la U.M.S. (Unidad Magnética de Slot) de Kelvin Light con el motor instalado en el chasis y conectado a fuente de alimentación de 5 voltios es de -10 gramos para los modelos con una disposición lineal del mismo, de -7,5 gramos para sidewinder y anglewinder en motor de caja larga y de -6 gramos para sidewinder y anglewinder en motor de caja corta.

La medida se realizará en motores con un máximo de una capa de cinta adhesiva. La cinta adhesiva, si la llevara, debe ser delgada (tipo celo). Para la verificación no se permite otro tipo de cinta adhesiva de mayor grosor (cinta aislante o similar).

En ningún caso se podrá superar el valor máximo permitido al incrementar el voltaje en la medición del motor en la U.M.S.

Aquellos motores que sobrepasen el límite en estas condiciones deberán ser cambiados.

Prohibido el motor Team Slot TS3 de ventana grande.

6.- TRANSMISIÓN:

La dispuesta por el fabricante del modelo, siempre que sea con piñón/corona. En la transmisión trasera, el piñón del motor debe incidir directamente sobre la corona del eje posterior. El piñón del motor debe girar conjuntamente con el eje del motor en una proporción 1:1.

La relación piñón/corona es libre.

Se debe mantener el tipo de transmisión, 4x2 ó 4x4, que el coche incorpora de serie.

En el caso de ser un coche con tracción 4x4, para llevar la tracción al eje delantero, se permiten los sistemas de gomas, o motores de doble piñón siempre y cuando el fabricante comercialice el coche con esta configuración.

En los coches comercializados con transmisión delantera mediante poleas y gomas de tracción, se permite la colocación de un segundo juego de transmisión (poleas y gomas libres).

7.- GUIA:

Única y libre sin modificación dentro de las comercializadas por una marca de slot.

Su emplazamiento debe ser el determinado por el fabricante para ese modelo de coche. En el caso que el chasis del coche se pueda adquirir como recambio, y éste incorpore una posición de guía diferente a la que figura en el coche de serie, se considera el emplazamiento de guía determinado por el fabricante el utilizado indistintamente en cada uno de los chasis del coche.

Se permite sustituir el sistema de guía fija o pivotante (con o sin muelle) que el coche lleve de serie, siempre que para ello no se modifique las características del chasis.

Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) y lijar los laterales.

8.- TRENCILLAS:

Libres. Prohibidos los aditivos.

9.- TORNILLOS:

Metálicos, los de serie o cualquier otro de similares características fabricados por una marca de slot. **Incluidos los de la bancada**

10.- CABLES:

Libres. Se permite soldarlos a las trencillas y al motor. En los coches que originariamente lleven un sistema de pletinas para la conducción eléctrica entre motor y trencillas, se puede añadir un cable para asegurar la corriente, pero sin eliminar el sistema original.

11.- LLANTAS:

Marca y modelo libre dentro de las comercializadas por marcas de Slot, sin modificación alguna, siempre que sean de plástico o metal. Las llantas deben llevar tapacubos (integrados o añadidos), pero no se permitirá tapar el exterior de la llanta con ningún material añadido (papel, celo, etc.)

Deben ser las cuatro iguales en material, forma, diámetro y anchura, excepto si el coche de serie no lleva las cuatro llantas igual de anchas, o las lleva de diferente diámetro, permitiéndose en ese caso mantener su configuración.

Cuando se sustituyan las llantas originales del coche, se permite una tolerancia de +/- 2 milímetro en el diámetro y +/- 1 milímetro en la anchura respecto a las medidas de las llantas de serie. (Ver ejemplos de fondo plano en la foto 1 al final del reglamento).

12.- POLEAS:

En los coches que las incorporen de serie, libres, **de plástico, goma o metálicas** a escoger entre los comercializados por un fabricante de material de slot, No se permite modificar las características originales de las poleas ni añadir ningún elemento externo que modifique su comportamiento. Deben de girar solidariamente con las ruedas y en proporción 1:1.

13.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Solo se permiten en los coches que las incorporen de serie.

Deben ser de goma o caucho y comercializadas por marcas de slot.

No se permite modificar las características originales de las gomas de transmisión ni añadir ningún elemento externo que modifique su comportamiento

14.- COJINETES:

Libres y comercializados por una marca de slot, siempre que no varíen las características de posición originales.

No se permiten los rodamientos. En los coches que los lleven de serie se deberán sustituir por cojinetes.

Se permite fijar los cojinetes al chasis conservando el lugar y la altura original. Se prohíbe fijar los cojinetes en los coches con suspensión.

15.- SUSPENSIONES:

Las que lleve de origen, pudiéndose cambiar por otras del mismo fabricante e igual estructura.

16.- EJES:

Libres, comercializados por una marca de slot, metálicos y de una sola pieza.
La longitud de los ejes no puede ser superior a la longitud total del tren de ruedas.
Los ejes se pueden cortar para conseguir la medida reglamentaria según el coche.
Los ejes deben llevar las llantas, coronas y poleas unidas fijamente a los mismos y deben girar, en todos los casos, conjuntamente con el eje en una proporción de 1:1.
No se permiten los semiejes delanteros.
La anchura total de los ejes con llantas no podrá sobresalir de la carrocería, excepto en los coches que de origen tengan dicha circunstancia, en cuyo caso no podrán sobresalir más de 1 mm por lado hasta un máximo de 63 mm.
La diferencia de anchura entre el eje trasero y el delantero, medido entre llantas, no podrá ser superior a 5 mm.

17.- PIÑONES:

Libres y comercializados por una marca de slot, sin ninguna modificación.

18.- CORONAS:

Libres, comercializadas por un fabricante de slot, sin ninguna modificación.

19.- NEUMÁTICOS:

Los neumáticos deben estar comercializados por una marca de slot y estar fabricados en goma negra.
Se pueden limar, dibujar, rebajar y cortar mientras cubran totalmente la llanta y giren solidariamente con ella.
Prohibidos los neumáticos de clavos.
Prohibidos los cambios de neumáticos entre tramos, excepto los admitidos por el director de carrera.
Prohibidos los aditivos.

20.- HOMOLOGACIÓN DE NOVEDADES:

Quedarán homologados automáticamente todos los vehículos que cumplan el presente reglamento. En los casos dudosos no serán admitidos hasta que sean homologados mediante un anexo a este reglamento.

GRUPO SUPER GT

1.- COCHES ADMITIDOS:

Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de la siguiente lista.- Aston Martin DBR9 (Black Arrow), Vantage (Scalextric), ASV (NSR), BMW Z4 (Scaleauto), Ferrari 360 (Ninco), Ferrari 430 (MB Slot), Lotus Exige (Ninco), Morgan Aero (Scalextric), Nissan 350z (Power Slot) y Porsche 997 (NSR, Ninco y Scalextric).

2.- CARROCERIA:

No se permite ninguna modificación, excepto las que explícitamente se consideran en este apartado. La carrocería y cristales (transparentes), deben estar fabricados en plástico inyectado y/o resina (prohibido cristales de lexan). A través de los cristales no se pueden ver elementos mecánicos ni chasis. El habitáculo debe simular el cuadro de instrumentos, volante y asientos delanteros y podrá ser cambiado por otro que el mismo fabricante ofrezca como opción para dicho vehículo, **es obligatorio que el piloto y copiloto se diferencien en color de la base del habitáculo**. Debe llevar dos dorsales (uno en cada puerta) y una placa de rally. La pintura y decoración son libres. Igualmente se permite colocar o extraer faros auxiliares, siempre en número par, así como antenas con una tolerancia de incremento en el peso total de 2 gramos. Es obligatoria la presencia de piloto y copiloto, de plástico o resina, compuestos de casco, busto y brazos. En caso de no llevar copiloto se debe colocar uno del mismo material y de parecido aspecto al piloto. Está permitida la supresión de retrovisores y limpiaparabrisas siempre y cuando sean piezas independientes a la carrocería. También se permite la eliminación de bombillas y leds en los coches con iluminación, pero conservando todos los demás accesorios, así como la incorporación de los mismos en aquellos modelos que no lleven, siempre que para ello no haya que modificar las características de serie de la carrocería. Queda prohibido cualquier contrapeso sea o no de serie.

3.- CHASIS:

El determinado por el fabricante en plástico y sin modificación alguna excepto las que explícitamente se consideran en este apartado.

Se permiten los chasis con sistemas de regulación de altura de los ejes.

Se permiten las bancadas de motor regulables sin ningún tipo de modificación y solamente en los chasis que lo incorporen de serie.

La posición del motor será la determinada por el fabricante, siempre que cumpla las características del presente reglamento técnico.

Se permite la sustitución del chasis o cualquier componente del mismo por otro comercializado por la marca para ese modelo de coche, siempre que cumpla las características del presente reglamento técnico.

Se permite el intercambio de bancadas de motor, siempre que sean de plástico, en los chasis que lo lleven de serie y que cumplan las características del presente reglamento técnico.

Se permiten los sistemas de suspensión de los ejes en aquellos chasis que lo incorporen de serie, siempre que cumplan las características del presente reglamento técnico.

Se permiten los kits de suspensión de bancadas comercializados por el fabricante para sus modelos, con la posibilidad de adaptar los muelles de otros fabricantes

El chasis debe estar fijado a la carrocería mediante tornillos en posición vertical.

Se pueden agrandar los agujeros del alojamiento de los tornillos en el chasis para facilitar la basculación con la carrocería, sin modificar los soportes de la carrocería, permitiéndose una reducción del número de tornillos de fijación a la carrocería hasta un mínimo de dos (uno delante y otro detrás), excepto los que sólo lleven uno en cuyo caso deberá conservar.

No puede llevar ningún imán suplementario, permitiéndose la supresión del soporte del imán cuando sea un añadido (mediante tornillos o anclaje) al chasis.

Prohibidos los sistemas que representen un freno adicional al del propio motor.

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben tocar la pista en un tramo plano y con el coche en posición de reposo.

4.- PESOS Y MEDIDAS:

- Peso mínimo de la carrocería en orden de marcha: 18 gramos (con tornillos).
- Se permite llegar al peso aplicando cinta adhesiva en la bandeja de pilotos.
- Anchura máxima de la carrocería: 64 mm.
- Anchura máxima de los ejes: 2mm. + que el paso de ruedas, con un máximo de 63 mm. incluido neumático.
- Altura mínima del techo de la carrocería (sin chasis): 32 mm.
- No se permiten excesos de peso con cola o derivados.

5.- MOTOR:

Único. Los motores homologados deben ser de tipo compacto de caja cerrada. Se admiten los de cualquier marca de slot comercializada y que cumpla con los requisitos del presente reglamento técnico.

A los motores no se les puede añadir o manipular ningún componente eléctrico, mecánico o electrónico que altere su rendimiento o medidas, a excepción de lo que contempla el presente reglamento técnico.

Se permite alargar o acortar los ejes del motor, así como eliminar los componentes electrónicos externos, de función antiparasitaria, en aquellos motores que los lleven de serie. No se permite la eliminación de ningún otro componente.

Se permite tapar el motor con cinta adhesiva o papel aislante.

Queda prohibido el intercambio de piezas entre marcas y modelos de motor.

El valor máximo permitido de campo magnético del motor medido en la U.M.S. (Unidad Magnética de Slot) de Kelvin Light con el motor instalado en el chasis y conectado a fuente de alimentación de 5 voltios es de -10 gramos para los modelos con una disposición lineal del mismo, de -7,5 gramos para sidewinder y anglewinder en motor de caja larga y de -6 gramos para sidewinder y anglewinder en motor de caja corta.

La medida se realizará en motores con un máximo de una capa de cinta adhesiva. La cinta adhesiva, si la llevara, debe ser delgada (tipo celo). Para la verificación no se permite otro tipo de cinta adhesiva de mayor grosor (cinta aislante o similar).

En ningún caso se podrá superar el valor máximo permitido al incrementar el voltaje en la medición del motor en la U.M.S.

Aquellos motores que sobrepasen el límite en estas condiciones deberán ser cambiados.

Prohibido el motor Team Slot TS3 de ventana grande.

6.- TRANSMISIÓN:

Trasera 4x2, dispuesta por el fabricante del modelo, siempre que sea con piñón/corona. En la transmisión, el piñón del motor debe incidir directamente sobre la corona del eje posterior. El piñón del motor debe girar conjuntamente con el eje del motor en una proporción 1:1. La relación piñón/corona es libre.

7.- GUIA:

Única y libre sin modificación dentro de las comercializadas por una marca de slot.

Su emplazamiento debe ser el determinado por el fabricante para ese modelo de coche. En el caso que el chasis del coche se pueda adquirir como recambio, y éste incorpore una posición de guía diferente a la que figura en el coche de serie, se considera el emplazamiento de guía determinado por el fabricante el utilizado indistintamente en cada uno de los chasis del coche.

Se permite sustituir el sistema de guía fija o pivotante (con o sin muelle) que el coche lleve de serie, siempre que para ello no se modifique las características del chasis.

Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) y lijar los laterales.

8.- TRENCILLAS:

Libres. Prohibidos los aditivos.

9.- TORNILLOS:

Metálicos, los de serie o cualquier otro de similares características fabricados por una marca de slot. **Incluidos los de la bancada.**

10.- CABLES:

Libres. Se permite soldarlos a las trencillas y al motor. En los coches que originariamente lleven un sistema de pletinas para la conducción eléctrica entre motor y trencillas, se puede añadir un cable para asegurar la corriente, pero sin eliminar el sistema original.

11.- LLANTAS:

Marca y modelo libre dentro de las comercializadas por marcas de Slot, sin modificación alguna, siempre que sean de plástico o metal. Las llantas deben llevar tapacubos (integrados o añadidos), pero no se permitirá tapar el exterior de la llanta con ningún material añadido (papel, celo, etc.)

Deben ser las cuatro iguales en material, forma, diámetro y anchura, excepto si el coche de serie no lleva las cuatro llantas igual de anchas, o las lleva de diferente diámetro, permitiéndose en ese caso mantener su configuración.

Cuando se sustituyan las llantas originales del coche, se permite una tolerancia de +/- 2 milímetro en el diámetro y +/- 1 milímetro en la anchura respecto a las medidas de las llantas de serie. (Ver ejemplos de fondo plano en la foto 1 al final del reglamento).

12.- COJINETES:

Libres y comercializados por una marca de slot, siempre que no varíen las características de posición originales.

No se permiten los rodamientos. En los coches que los lleven de serie se deberán sustituir por cojinetes.

Se permite fijar los cojinetes al chasis conservando el lugar y la altura original. Se prohíbe fijar los cojinetes en los coches con suspensión.

13.- SUSPENSIONES:

Las que lleve de origen, pudiéndose cambiar por otras del mismo fabricante e igual estructura.

14.- EJES:

Libres, comercializados por una marca de slot, metálicos y de una sola pieza.

La longitud de los ejes no puede ser superior a la longitud total del tren de ruedas.

Los ejes se pueden cortar para conseguir la medida reglamentaria según el coche.

Los ejes deben llevar las llantas, coronas y poleas unidas fijamente a los mismos y deben girar, en todos los casos, conjuntamente con el eje en una proporción de 1:1. No se permiten los semiejes delanteros.

La anchura total de los ejes con llantas no podrá sobresalir de la carrocería, excepto en los coches que de origen tengan dicha circunstancia, en cuyo caso no podrán sobresalir más de 1 mm por lado hasta un máximo de 63 mm.

La diferencia de anchura entre el eje trasero y el delantero, medido entre llantas, no podrá ser superior a 5 mm.

15.- PIÑÓN:

Libre y comercializado por una marca de slot, sin ninguna modificación.

16.- CORONA:

Libre, comercializada por un fabricante de slot, sin ninguna modificación.

17.- NEUMÁTICOS:

Los neumáticos deben estar comercializados por una marca de slot y estar fabricados en goma negra.

Se pueden limar, dibujar, rebajar y cortar mientras cubran totalmente la llanta y giren solidariamente con ella.

Prohibidos los neumáticos de clavos.

Prohibidos los cambios de neumáticos entre tramos, excepto los admitidos por el director de carrera.

Prohibidos los aditivos.

18.- HOMOLOGACIÓN DE NOVEDADES:

Quedarán homologados automáticamente todos los vehículos que cumplan el presente reglamento. En los casos dudosos no serán admitidos hasta que sean homologados mediante un anexo a este reglamento.

GRUPO WRS

1.- COCHES ADMITIDOS:

Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de los siguientes coches de rallyes: Citroën DS3, Ford Fiesta, Volkswagen Polo, Mini Countryman y Hyundai i20.

2.- CARROCERIA:

Debe ser semi-rígida, consistente y opaca, apreciándose los detalles y relieves del modelo reproducido. La decoración mínima y obligatoria consta de dos dorsales en las puertas y de una placa de rally. Ha de llevar faros delanteros simulados de color blanco, plateado o amarillo, así como luces piloto traseras de color rojo o anaranjado, todos colocados en el lugar original del coche reproducido y deben diferenciarse claramente del color del coche. Los pasos de rueda deben tener la forma y las dimensiones del coche reproducido y estar colocados en su lugar original, pudiéndose

añadir aletines, para ganar anchura, pero conservando las cotas del paso de rueda y la distancia entre ejes originales. Tiene que llevar cristales de plástico o lexan (prohibido el celofán) transparentes rígidos o semi-rígidos (es decir que en caso de ejercer presión sobre ellos recuperen su forma al dejar de presionar) en el parabrisas, laterales y luneta trasera, pudiendo suprimir los correspondientes a las puertas delanteras. También ha de conservar los elementos aerodinámicos como spoilers, aletines, etc. del coche reproducido. A la carrocería se le pueden añadir faros supletorios simulados o con iluminación real, en un máximo de 4, pero en ningún caso podrán ser la parte más avanzada de la carrocería, que por otro lado está prohibido alargar. El habitáculo, obligatorio, debe separar la carrocería del chasis para impedir la visión de la parte mecánica a través de los cristales y ha de incluir piloto con volante y copiloto y constar, al menos y en forma tridimensional, de casco, brazos y busto, diferenciándose en color de la base del habitáculo. Se permite la colocación de leds de iluminación.

3.- CHASIS:

Fabricado en plástico, **a excepción de lo que se indique en este reglamento técnico.** Realizado a partir de un chasis comercializado con posición de motor anglewinder. La posición del motor respecto al chasis deberá conservar las características del chasis y de la bancada utilizada, excepto las que explícitamente se consideran en este apartado.

Se puede recortar, siempre que conserve su estructura en una única pieza derivada de las características de serie. Los anclajes del chasis a la bancada deben mantener las medidas, distancias y las características del original, incluso cuando la bancada sean piezas independientes.

Se permite modificar **o sustituir los soportes de serie del eje delantero y del sistema de guía por otros sistemas o soportes de fabricación y materiales libres, siempre que cumplan las características del presente reglamento técnico.**

La bancada del motor debe conservar **todas** las características de serie, sin modificación alguna.

En los chasis que lo incorporen de serie se permite:

-Bancadas de motor regulables.

-Kits de suspensión de bancadas, con posibilidad de adaptar muelles de otros fabricantes.

-Intercambio de bancadas de motor, siempre que cumplan las características del presente reglamento técnico.

Se prohíbe modificar los soportes de los cojinetes traseros, tanto si están en el chasis como en la bancada.

Se permiten los chasis con sistemas de regulación de altura de los ejes.

Se permite los sistemas de suspensión de los ejes, siempre que cumplan las características del presente reglamento técnico.

Se permite el sistema de guía basculante.

La fijación del chasis a la carrocería es libre.

Prohibidos los imanes o cualquier material susceptible de imantación a la pista.

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben girar libremente y tocar la pista en un tramo plano y con el coche en posición de reposo.

La medida máxima entre el centro del eje posterior y la parte más avanzada de la guía es de 102 mm.

4.- PESOS Y MEDIDAS DE LA CARROCERÍA:

- Ancho máximo: **63 mm**

- Altura mínima del techo (sin chasis): 37 mm.

- Longitud máxima: 135 mm.
- Peso mínimo: 6 gramos **sin lastre adicional de ningún tipo.**

5.- MOTOR:

Único. Los motores homologados deben ser de tipo “Mabuchi” compacto de caja larga. Se admiten los de cualquier marca de slot comercializada y que cumpla con los requisitos del presente reglamento técnico.

A los motores no se les puede añadir o manipular ningún componente eléctrico, mecánico o electrónico que altere su rendimiento o medidas, a excepción de lo que contempla el presente reglamento técnico.

Se permite alargar o acortar los ejes del motor, así como eliminar los componentes electrónicos externos, de función antiparasitaria, en aquellos motores que los lleven de serie. No se permite la eliminación de ningún otro componente.

Se permite tapar el motor con cinta adhesiva o papel aislante.

Queda prohibido el intercambio de piezas entre marcas y modelos de motor.

El valor máximo permitido de campo magnético del motor medido en la U.M.S. (Unidad Magnética de Slot) de Kelvin Light con el motor instalado en el chasis y conectado a fuente de alimentación de 5 voltios es de:

- Motor tipo “Mabuchi” de caja larga - 10 gr.

La medida se realizará en motores con un máximo de una capa de cinta adhesiva. La cinta adhesiva, si la llevara, debe ser delgada (tipo celo). Para la verificación no se permite otro tipo de cinta adhesiva de mayor grosor (cinta aislante o similar). En ningún caso se podrá superar el valor máximo permitido al incrementar el voltaje en la medición del motor en la U.M.S. Aquellos motores que sobrepasen el límite en estas condiciones deberán ser cambiados.

6.- TRANSMISIÓN:

Será mediante piñón/corona. El piñón del motor debe incidir directamente sobre la corona del eje posterior. El piñón del motor debe girar conjuntamente con el eje del motor en una proporción 1:1. Quedan totalmente prohibidos los slippers, diferenciales y similares. La tracción es libre.

7.- GUIA:

Única y libre dentro de las comercializadas por una marca de slot.

Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) y lijar los laterales.

8.- TRENCILLAS:

Libres. Prohibidos los aditivos.

9.- TORNILLOS:

Libres, siempre y cuando no representen una imantación del coche a la pista.

10.- CABLES:

Libres. Se permite soldarlos a las trencillas y al motor.

11.- LLANTAS:

Marca, modelo y material libre, comercializadas por una marca de slot, siempre que no haya una diferencia de anchura entre ellas superior a 2 mm.

El diámetro mínimo es de 15 mm. La diferencia máxima de diámetro entre las llantas delanteras y traseras es de un máximo de 1 mm.

El diseño de las cuatro llantas debe ser igual.

12.- POLEAS:

Libres.

13.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Libres.

14.- COJINETES Y/O RODAMIENTOS:

Libres, siempre que cumplan las características del presente reglamento técnico.

15.- SUSPENSIONES:

Libres.

16.- EJES:

Libres y comercializados por una marca de slot. La longitud de los ejes no puede ser superior a la longitud total del tren de ruedas. Se permiten los semiejes delanteros. La anchura total de los ejes con llantas no puede ser superior de 63 mm. La diferencia de anchura entre el eje trasero y el delantero no podrá ser superior a 5 mm.

17.- PIÑONES:

Libres.

18.- CORONAS:

Libres.

19.- NEUMÁTICOS:

Los neumáticos deben estar comercializados por una marca de slot y estar fabricados en goma negra.

Se pueden limar, dibujar, rebajar y cortar mientras cubran totalmente la llanta y giren solidariamente con ella.

Prohibidos los neumáticos de clavos.

Prohibidos los cambios de neumáticos entre tramos, excepto los admitidos por el director de carrera.

Prohibidos los aditivos.

20.- HOMOLOGACIÓN DE NOVEDADES:

Las novedades que salgan al mercado serán homologadas siempre que cumplan los requisitos del presente reglamento.

Todas las novedades tecnológicas, así como los casos dudosos no serán admitidos hasta que sean homologados mediante un anexo a este reglamento.

GRUPO WRC

1.- COCHES ADMITIDOS:

Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de coches de rallies que hayan corrido con reglamento FIA desde 1.988 como WRC, A, Súper 2.000, Súper 1.600, Kit Car, NGT y N. En caso de duda deberá demostrarse la participación de dicho vehículo en un rally real.

2.- CARROCERIA:

Debe ser semi-rígida, consistente y opaca, apreciándose los detalles y relieves del modelo reproducido. La decoración mínima y obligatoria consta de dos dorsales en las puertas y de una placa de rally. Ha de llevar faros delanteros simulados de color blanco, plateado o amarillo, así como luces piloto traseras de color rojo o anaranjado, todos colocados en el lugar original del coche reproducido y deben diferenciarse claramente del color del coche. Los pasos de rueda deben tener la forma y las dimensiones del coche reproducido y estar colocados en su lugar original, pudiéndose añadir aletines, para ganar anchura, pero conservando las cotas del paso de rueda y la distancia entre ejes originales. Tiene que llevar cristales de plástico o lexan (prohibido el celofán) transparentes rígidos o semi-rígidos (es decir que en caso de ejercer presión sobre ellos recuperen su forma al dejar de presionar) en el parabrisas, laterales y luneta trasera, pudiendo suprimir los correspondientes a las puertas delanteras. También ha de conservar los elementos aerodinámicos como spoilers, aletines, etc. del coche reproducido. A la carrocería se le pueden añadir faros supletorios simulados o con iluminación real, en un máximo de 4, pero en ningún caso podrán ser la parte más avanzada de la carrocería, que por otro lado está prohibido alargar. El habitáculo, obligatorio, debe separar la carrocería del chasis para impedir la visión de la parte mecánica a través de los cristales y ha de incluir piloto con volante y copiloto y constar, al menos y en forma tridimensional, de casco, brazos y busto, diferenciándose en color de la base del habitáculo. Se permite la colocación de leds de iluminación.

3.- CHASIS:

Libre, siempre que el motor mantenga los imanes perpendiculares a la pista.

Prohibidos los imanes o cualquier material susceptible de imantación a la pista.

Con el chasis completamente montado y a punto para competir, las cuatro ruedas deben tocar la pista en un tramo plano y con el coche en posición de reposo.

La medida máxima entre el centro del eje posterior y la parte más avanzada de la guía es de 116 mm.

4.- PESOS Y MEDIDAS DE LA CARROCERÍA:

- Ancho máximo: 65 mm.

- Altura mínima del techo (sin chasis): 30 mm.
- Longitud máxima: 150 mm.
- Peso mínimo: 6 gramos

5.- MOTOR:

Único. Los motores homologados deben ser de tipo compacto de caja cerrada. Se admiten los de cualquier marca de slot comercializada y que cumpla con los requisitos del presente reglamento técnico.

A los motores no se les puede añadir o manipular ningún componente eléctrico, mecánico o electrónico que altere su rendimiento o medidas, a excepción de lo que contempla el presente reglamento técnico.

Se permiten los rodamientos en el eje del motor.

Se permite alargar o acortar los ejes del motor, así como eliminar los componentes electrónicos externos, de función antiparasitaria, en aquellos motores que los lleven de serie. No se permite la eliminación de ningún otro componente.

Se permite tapar el motor con cinta adhesiva o papel aislante.

Queda prohibido el intercambio de piezas entre marcas y modelos de motor.

El valor máximo permitido de campo magnético del motor medido en la U.M.S. (Unidad Magnética de Slot) de Kelvin Light con el motor instalado en el chasis y conectado a fuente de alimentación de 5 voltios es de:

Motor tipo RX de caja abierta -10 gramos.

Motor tipo "Mabuchi" de caja larga -10 gramos.

Motor tipo "Mabuchi" de caja corta - 6 gramos.

Prohibido el motor Team Slot TS3 de ventana grande.

La medida se realizará en motores con un máximo de una capa de cinta adhesiva. La cinta adhesiva, si la llevara, debe ser delgada (tipo celo). Para la verificación no se permite otro tipo de cinta adhesiva de mayor grosor (cinta aislante o similar).

En ningún caso se podrá superar el valor máximo permitido al incrementar el voltaje en la medición del motor en la U.M.S.

Aquellos motores que sobrepasen el límite en estas condiciones deberán ser cambiados.

****NOTA: Los motores de caja tipo RX que no se distribuyan a día 01/07/2015 quedarán prohibidos a partir del 01/01/2016***

6.- TRANSMISIÓN:

Libre

7.- GUIA:

Única y libre dentro de las comercializadas por una marca de slot.

Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) y lijar los laterales.

8.- TRENCILLAS:

Libres. Prohibidos los aditivos.

9.- TORNILLOS:

Libres.

10.- CABLES:

Libres.

11.- LLANTAS:

Libres, siempre que no haya una diferencia de anchura entre ellas superior a 2 mm.
El diámetro mínimo es de 15 mm.

12.- POLEAS:

Libres.

13.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Libres.

14.- COJINETES Y/O RODAMIENTOS:

Libres.

15.- SUSPENSIONES:

Libres.

16.- EJES:

Libres.

La longitud de los ejes no puede ser superior a la longitud total del tren de ruedas.

La anchura total de los ejes con llantas no podrá sobresalir de la carrocería, y la diferencia de anchura entre el eje trasero y el delantero no podrá ser superior a 7 mm.

17.- PIÑONES:

Libres.

18.- CORONAS:

Libres.

19.- NEUMÁTICOS:

Los neumáticos deben estar comercializados por una marca de slot y estar fabricados en goma negra.

Se pueden limar, dibujar, rebajar y cortar mientras cubran totalmente la llanta y giren solidariamente con ella.

Prohibidos los neumáticos de clavos.

Prohibidos los cambios de neumáticos entre tramos, excepto los admitidos por el director de carrera.

Prohibidos los aditivos.

MODIFICACIONES MINIMAS

- No pueden participar en WRC, WRS, Súper Rally o Súper GT los coches que cumplan el reglamento técnico de grupo N.
- En general, no pueden participar en un grupo superior los que cumplan el reglamento de otro grupo.

CASOS DUDOSOS

La organización tendrá la potestad de decidir en cualquier caso dudoso en cuanto a este reglamento técnico.

PENALIZACIONES TÉCNICAS.-

COCHES ADMITIDOS

Coches no admitidos.	Exclusión.
----------------------	------------

CARROCERÍA

Falta de cristales.	Exclusión.
Falta de accesorios de iluminación (N, Súper Rally y Súper GT).	Exclusión
Incumplimiento características de la carrocería.	Exclusión
Incumplimiento de medidas de peso mínimo de la carrocería.	Exclusión
Mecánica o chasis a la vista o falta de habitáculo.	Exclusión
Falta de piloto.	60".
Cambio Carrocería	50"
Falta de dorsales o placa de rally	5" / unidad
Falta de copiloto.	30".
Incumplimiento de normas sobre pasos de rueda y aletines (WRC, WRS).	30"
Vidrios opacos y/o flexibles (WRC y WRS).	30"
Vidrios opacos, si el modelo no los lleva de serie (N, Súper Rally y Súper GT).	30"
Cables de guía visibles frontalmente en posición de reposo (WRC, WRS).	20".
Falta de volante.	20".
Pilotos sin diferenciar o pintados de un sólo color (SNR, GT, WRS, WRC).	20".
Exceso de peso (N, Súper Rally y Súper GT).	20" /gramo.
Habitáculo sin diferenciar de los pilotos (SNR, GT, WRS, WRC).	20"
Aletines antireglamentarios o flexibles (WRC, WRS).	10"/unidad.
Falta de elementos aerodinámicos (WRC, WRS).	10"/unidad.
Falta de luces simuladas (WRC, WRS).	10" /unidad.
Falta de dorsales o placas de rally.	10" /unidad
Falta de otros elementos aerodinámicos o decorativos (N, Súper Rally y Súper GT).10" /unidad.	10" /unidad
Faros supletorios no reglamentarios.	10"

CHASIS

Incumplimiento de las características de emplazamiento de la guía (WRC, WRS).	Exclusión.
---	------------

Bancadas de motor no homologadas (N, Súper Rally y Súper GT).	Exclusión
Chasis no homologado o deformado (N, Súper Rally y Súper GT).	Exclusión
Imanes suplementarios.	Exclusión
Posición de motor incorrecta (N, SR, GT, WRS y WRC).	Exclusión
Chasis que incumpla el reglamento (WRS).	Cambio de grupo
Cambio chasis	50"
Ruedas no giran o no tocan la pista (WRC, WRS, Súper GT, Súper Rally y N).	20"
Falta de tornillos (N, Súper Rally y Súper GT).	10" /unidad.

PESOS Y MEDIDAS

Incumplimiento de medidas de carrocería (WRC, WRS).	30" / mm.
Incumplimiento de medidas de peso de la carrocería (N, SR, GT, WRS,y WRC).	10" / dc de gr.
Falta de dorsales o placa de rally	5" / unidad

MOTOR

Anomalías en el motor.	Exclusión.
Cambio Motor	50"

TRANSMISIÓN

Modificación o falta de coronas en los 4x4 (N).	Exclusión.
Anomalías en la transmisión.	Exclusión
El piñón del motor no gira en proporción 1:1 con el eje del motor (WRS, N, Súper Rally y Súper GT).	Exclusión

GUÍA

Anomalías en la guía. (WRC, WRS, N, Súper Rally y Súper GT).	Exclusión.
--	------------

TRENCILLAS

Trencillas no reglamentarias	Exclusión.
------------------------------	------------

TORNILLOS

Anomalías en los tornillos (N, Súper Rally y Súper GT)	10"/ unidad.
--	--------------

LLANTAS

Llantas no homologadas (N, Súper Rally y Súper GT).	Exclusión.
Anomalías en las medidas de las llantas (N, Súper Rally y Súper GT)	30"/unidad.
Falta de tapacubos obligatorios (N, Súper Rally y Súper GT).	30"
Anomalías en el modelo de llanta. (WRC, WRS, N, Súper Rally y Súper GT).	10" /unidad

POLEAS

Anomalías en las poleas (N y Súper Rally).	30"
--	-----

GOMAS DE TRANSMISIÓN

Anomalías en la gomas de tracción (N y Súper Rally).	30"
--	-----

COJINETES

Cambios de rodamientos por cojinetes no reglamentarios (N, Súper Rally y Súper GT).	30"/unidad.
Fijación de cojinetes no reglamentaria (N, Súper Rally y Súper GT).	30"/unidad
Cojinetes de ejes no reglamentarios (WRS, N, Súper Rally y Súper GT).	20" / unidad.

SUSPENSIONES

Anomalías en el intercambio de suspensiones (N, Súper Rally y Súper GT).	30"/unidad
--	------------

EJES

Ejes no reglamentarios (N, Súper Rally y Súper GT)	Exclusión.
Elementos que componen los ejes no giran en proporción 1:1 (WRS, N, Súper Rally y Súper GT).	Exclusión
Ruedas que sobresalgan más del límite (WRC y WRS).	10" / mm.
Incumplimiento de medidas de ejes (N, Súper Rally y Súper GT).	10" / mm

PIÑONES

Anomalías en los piñones. (WRS, N, Súper Rally y Súper GT).	60"/unidad.
---	-------------

CORONAS

Anomalías en las coronas. (WRS, N, Súper Rally y Súper GT).	60"/unidad.
---	-------------

NEUMÁTICOS

Cambiar neumáticos entre tramos	Exclusión.
Neumáticos no correctos.	Exclusión.
Uso de aditivos.	Exclusión
Neumáticos que no cubran totalmente la llanta.	30".

OTROS

Incumplimiento de modificaciones mínimas.	Cambio de grupo
---	-----------------

* Las penalizaciones que no conlleven la exclusión del piloto, se aplicarán en cada etapa mientras no sean subsanadas.

FOTO 1

Ejemplos de llantas de fondo plano en las que es obligatorio el tapacupos



Ejemplos de llantas sin fondo plano

