

REGLAMENTO DEPORTIVO Y TECNICO

I CAMPEONATO DE RALLY SLOT REGION DE MURCIA

Se convoca un campeonato de Rally Slot 1/32 organizado por los Clubes Cabezo Slot y Murcislott.

El campeonato constará de 7 pruebas puntuables en categorías de WRC, Grupo A/K, Grupo Súper N, SN-clásicos y Grupo N. Además de estas categorías se convoca una Infantil sobre grupo N, para pilotos con 14 años como máximo cumplidos en 2011).

1.- ORGANIZACIÓN.

El presente Campeonato de Rally-Slot está organizado por los Clubes Cabezo Slot y Murcislott, los cuales organizarán las pruebas según el calendario y el reglamento deportivo y técnico que se desarrolla a continuación.

2.- COMITÉ TÉCNICO.

2. A – Integrantes

Estará formado un Comisario/vocal de cada uno de los clubes organizadores. Actuará de Director de Carrera el Comisario del club organizador de la prueba. En caso de empate en las decisiones del Comité Técnico tendrá voto doble el Director de Carrera.

2. B – Funciones

- Este comité será el responsable de tomar decisiones ante situaciones no contempladas en el presente reglamento analizando las reclamaciones presentadas.
- Si un miembro del Comité Técnico forma parte del conflicto, entonces no intervendrá en la decisión del mismo, siendo sustituido por otro miembro de su club.
- En el caso de empate en la decisión del Comité, decidirá el voto de calidad del Director de Carrera.
- Dos miembros de la organización (uno de cada Club) verificarán los vehículos participantes.
- Controlar el funcionamiento del Campeonato. Es el máximo responsable del mismo, haciendo cumplir en todo momento los reglamentos del campeonato. Todas las decisiones son potestad exclusiva de él, siendo estas inapelables.
- Los respectivos directores de cada carrera estarán supervisados por los miembros de este comité técnico.

3.- PREINSCRIPCIÓN AL CAMPEONATO.

No son obligatorias.

4.- INSCRIPCIÓN A CADA CARRERA.

Serán aquellas inscripciones que se hagan antes del inicio de cada carrera. Cada piloto podrá participar con UN vehículo.

Para poder competir en el presente campeonato es necesario abonar la inscripción de cada carrera, cuyo importe será de 6 € y 5 € para los infantiles.

5.- OBLIGACIONES Y DEBERES.

Participantes:

El simple hecho de inscribirse para una prueba del Campeonato obliga a acatar el presente reglamento y las posibles modificaciones que se presenten. El desconocimiento del mismo no exime de su cumplimiento. En el caso de contraposición de 2 o más normas de este reglamento, se aplicará siempre la más restrictiva.

El participante tiene el derecho y el deber de reclamar a la organización ante cualquier irregularidad o incumplimiento del reglamento, reclamando en el momento adecuado, y de la forma que procede.

Organización:

La organización se reserva el derecho de introducir o cambiar cualquier entorno o circunstancia para el buen funcionamiento del Campeonato y el derecho de admisión tanto de participantes como de espectadores considerados problemáticos para el buen funcionamiento de la prueba, sin necesidad de dar ningún tipo de explicación previa.

6.- CALENDARIO.

5 de febrero, Cabezo Slot

12 de marzo, Murcislote

30 de abril, Murcislote

14 de mayo, Cabezo Slot

4 de junio, Murcislote

16 de julio, Murcislote

10 de septiembre, Cabezo Slot

7.- HORARIOS DE LAS PRUEBAS.

El horario de las pruebas del los Campeonato será para todas las pruebas el mismo:

Inscripciones y Verificaciones: Sábado de 15:45 h a 16:30 h.

Salida Coche Cero: Sábado: 16:30h.

Salida del 1º Vehículo: Una vez finalice el coche cero.

8.- CARTEL ANUNCIADOR.

Un único cartel anunciador con la totalidad de las pruebas será expuesto en la sede de los organizadores, así como en las tiendas especializadas, en página Web, etc...

9.- PREPARACIÓN Y MONTAJE DEL RALLY.

9. A- Montaje de los tramos

Los rallies se realizarán sobre los tramos montados específicamente para cada una de las pruebas. Se garantiza a los participantes que los tramos utilizados para el día del rally serán distintos a los utilizados por los socios en las actividades de los distintos clubes.

Las pistas empleadas serán fabricadas en plástico de las marcas Scalextric, Superslot y Ninco. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo o producto a la pista para alterar las condiciones establecidas por la organización.

Se colocará cinta de color vistoso en los lugares que puedan confundir al asistente a la hora de hacer la asistencia.

Los puentes de control se colocarán en lugares donde no sea peligroso golpearlos con los coches (colocar los puentes en rectas).

9. B- Montaje eléctrico de los tramos

Después del montaje de las pistas del tramo se realizará el montaje eléctrico del mismo, donde se probará el correcto funcionamiento con el COCHE 0.

10.- DESARROLLO DE LA CARRERA.

10. A – Inscripciones.

El día del Rally se inscribirán a todos los pilotos que deseen participar en la prueba. Aquel piloto que llegue tarde a la inscripción de la carrera, deberá llamar y avisar a la organización de la carrera, para que ésta, si es por causa justificada y así lo entiende la organización, no se le aplique las diversas penalizaciones que pudieran derivar.

10. B – Ficha de inscripción o carné de ruta y distintivos.

El carné de ruta es un documento que identifica al piloto, donde quedan anotados los tiempos de los tramos, controles horarios y distintas penalizaciones o bonificaciones. El coche estará identificado con un dorsal adhesivo que deberá colocarse en un sitio visible del mismo. Todos los datos de identificación son responsabilidad del piloto (nombre, escudería, grupo, tiempos, bonificaciones, etc.)

10. C - Dorsales.

A todos los participantes se les designará un dorsal y recibirán un distintivo adhesivo, el cual se colocará en un lugar visible del vehículo. El dorsal se conservará durante todo el CAMPEONATO.

10. D – Pista.

Fabricada en Plástico de la marca Ninco, Scalextric y/o Superslot, con un total mínimo de 4 tramos. No se podrá añadir ningún tipo de aditivo en la pista para alterar la adherencia existente al inicio de la etapa. Serán nuevos para todos los pilotos, y no se podrá entrenar en él. Para verificar el buen funcionamiento de ellos un "coche cero" de la organización pasará por todos los tramos antes del inicio de cada sección. Si el "coche cero" recorre correctamente todos los tramos otorga pleno poder al director de carrera para rechazar cualquier reclamación sobre el estado de la pista. Durante la disputa de un tramo el coche deberá recorrerlo por sus propios medios y en estado íntegro

10. E – Carrera.

El desarrollo de un Rally consiste en recorrer un número de vueltas específico en cada uno de los tramos clasificatorios del Rally. Un recorrido por los tramos forma una etapa. Una etapa

está compuesta por varias pasadas por cada uno de los tramos. Cada rally constará de tres pasadas o etapas.

En la primera carrera a celebrar el orden de salida de la primera pasada será: primero los Grupo WRC, Grupo A/K, Grupo SuperN, SuperN-clásicos, Grupo N e Infantiles, en orden de dorsal asignado, en la segunda pasada y sucesivas el orden será por Scratch a excepción de los Infantiles que lo harán agrupados en último lugar para que los padres puedan hacerles las asistencias.

En los rallies sucesivos, el orden de salida lo marcará la clasificación general del campeonato, siempre en la primera pasada del rally por grupos y demás pasadas según Scratch a excepción de los Infantiles que lo harán agrupados en último lugar para que los padres puedan hacerles las asistencias.

10. F - Tiempo Máximo.

Cada tramo tiene un tiempo máximo para ser recorrido de 90 segundos. En caso de superarlo o de parada total del vehículo, se anotará en el carné de ruta el tiempo máximo como tiempo del tramo.

10. G - Asistencias.

La función de las asistencias de pista será la de poner los coches en el carril, si éstos se salen, durante el recorrido de los tramos. La colocación de un coche salido de pista debe hacerse en el mismo lugar del incidente.

10. I - Manipulaciones.

Se permite manipular el coche para cambiar cualquier elemento (siempre que esté también homologado) ya sea para poner a punto o repararlo en caso de accidente, exceptuando Carrocería y chasis. Siempre delante del responsable del parque cerrado, al llegar al parque cerrado después de realizar la primera o segunda etapa, con un tiempo máximo de 15 min.

Delante de un organizador, en caso de avería grave (se entiende como avería grave el hecho que el coche no pueda circular por el carril por sus propios medios). La reparación se realizará en un máximo de 15 min. En el tramo donde el coche se pare se le aplicará el tiempo máximo del tramo, y en caso de no poder reparar el vehículo en los 15 min establecidos, se le aplicará tiempo máximo a la resta de los tramos que queden para finalizar la etapa.

Se puede preparar el coche sin cambio de material delante del responsable del parque cerrado 2 min antes de cada etapa.

Se permite la limpieza de neumáticos y trencillas con materiales aportados por la Organización a 2 minutos antes de la salida de parque cerrado.

Entre tramos, el coche no puede ser manipulado, tampoco puede serlo fuera de la zona de pistas o fuera de la vista de la organización. El incumplimiento de la norma será penalizado con la exclusión del participante.

Si durante una etapa el vehículo rompe alguna pieza estética de la carrocería podrá terminar la etapa pero será obligatorio repararla antes de empezar la siguiente etapa. La organización puede obligar a reforzar la fijación de cualquier pieza que crea oportuna. Los retrovisores y antenas no están sujetos a esta norma.

10. J - Verificaciones y parque cerrado.

Se habilitará un parque cerrado de verificaciones donde la organización verificará todos los coches inscritos. Así mismo la organización podrá verificar un coche en cualquier momento de la carrera, siempre en presencia del piloto implicado.

Los coches permanecerán dentro del parque cerrado en todo momento, no pudiéndose manipular ni por pilotos, ni por la organización, que no sean responsables del parque cerrado. Los vehículos deben entrar en el parque cerrado íntegros. Durante los dos minutos previos a la salida, el piloto podrá efectuar las reparaciones oportunas. Al final de cada etapa el coche deberá entrar de nuevo en el parque cerrado. Se procederá a la verificación del estado seco de los neumáticos en todos los coches. Una vez el vehículo ha entrado en parque cerrado no se podrán cambiar las ruedas a excepción de que visiblemente están defectuosas por un incidente o bien antes de empezar la siguiente etapa si lo desea, debiendo estos de estar verificados.

Al finalizar la carrera y después de un tiempo prudencial para que los motores se enfríen se verificará la atracción magnética de todos los motores de los coches participantes. Así mismo se verificará los coches de los 3 primeros clasificados de cada categoría.

11.- CLASIFICACIONES.

11.A Puntuación:

Una vez terminada la carrera se otorgará la puntuación correspondiente en Grupo WRC, A/K, SuperN, SuperN-clásicos, N, y Copa Infant.

La puntuación total para cada una de las pruebas será el siguiente:

Posición Puntos:

1º 25	11º 10
2º 22	12º 9
3º 20	13º 8
4º 18	14º 7
5º 16	15º 6
6º 15	16º 5
7º 14	17º 4
8º 13	18º 3
9º 12	19º 2
10º 11	Desde el 20º al último 1

11.B Clasificación de la prueba

Se publicará en el foro de cada uno de los Clubes en los días siguientes a la celebración del rally. Se sumarán todos los registros de la prueba con segundos y milésimas. En caso de empate a tiempos se escoge el tiempo del primer tramo. Si prosiguiese se cogerá el segundo y así sucesivamente.

11. C Clasificación del campeonato.

Para poder optar a la clasificación final del campeonato se deben de haber corrido como mínimo 4 pruebas. Aquellos pilotos que no lleguen a esas 4 pruebas bloquearán puntos pero no puntuarán.

Para determinar la clasificación del Campeonato en los apartados de Grupos, se sumarán los 6 mejores resultados de las pruebas puntuables en el campeonato.

En el caso de empate el criterio a seguir será observar el nº de victorias. Si sigue el empate se observaría el nº de segundos puestos y así sucesivamente, y si aún persiste el empate se determinará por la posición obtenida en el rally con mayor número de inscritos.

Para que una categoría tenga validez para obtener premios, deberá haberse corrido por un mínimo de tres pilotos con derecho a optar a la clasificación final (haber participado en un mínimo de 4 pruebas), si no se da esta circunstancia, la categoría será declarada desierta y sin derecho a premios.

12.-RECLAMACIONES.

Si por cualquier razón un piloto inscrito desea formalizar una, ésta deberá ser por escrito, dirigidas al director de carrera, firmada por el piloto y acompañada de un depósito de 30 € durante como máximo a los 15 minutos posteriores al final de la competición (al terminar el último piloto en el último tramo). En caso de que la reclamación prospere a favor del denunciante, este depósito será retornado.

13.-PENALIZACIONES.

La Técnicas se describen en el Reglamento Técnico.

Otras penalizaciones:

o Conducta incívica o antideportiva: Exclusión

o Perdida del carne de ruta: Exclusión

o Falsificación del carne de ruta: Exclusión

o Modificar las condiciones de pista sin permiso: Exclusión

o Tocar el coche en el parque cerrado sin permiso: Exclusión

o Acumulación de más de 5 minutos de penalización: Exclusión

o Retraso entrada en el parque cerrado inferior a 10 minutos: 1"/minuto

o Retraso entrada en el parque cerrado superior a 10 minutos: 2"/minuto

o Retraso entrada en el parque cerrado del control horario: 10"/minuto

o Perdida del dorsal: 30"

o Colocación del coche en diferente punto al de salida: 10"/Pista

o Retraso a la hora de salida (sucio): 10"/coche

o Retraso a la hora de salida (asfalto): 5"/coche

o Desplazar el puente: Vuelta más lenta del participante por el número de vueltas del tramo más 10 segundos.

14. PREMIOS

Trofeo a los tres primeros clasificados de cada categoría.

Cualquier otro premio que se ofrezca será a criterio de la organización

Las características de estos trofeos/premios son de libre elección según los criterios de la organización .

REGLAMENTO TÉCNICO DE RALLYSLOT 2011.

Los coches, según su tipo de preparación se dividen en cuatro grupos: N, Súper N (Super N clásicos), A/K 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 1.998 como WRC, A, Súper 2.000, Súper1.600, 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 de peso de 2 gramos total. Es obligatoria la presencia de piloto y copiloto, de plástico o resina, compuestos de casco, busto y brazos. En caso de no llevar este último 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.

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 los originales sin modificación alguna, quedando prohibido cualquier tipo de regulación y/o basculación.

La posición del motor será lineal.

Se permiten los sistemas de amortiguación de serie a los ejes, pero no los sistemas de regulación de los ejes respecto al chasis.

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 deberán 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, 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.

4.- PESOS Y MEDIDAS:

Peso mínimo de la carrocería en orden de marcha: 25 gramos.

Anchura máxima de la carrocería: 61 mm.

Anchura máxima de los ejes con llanta: la misma que la carrocería en su paso de ruedas.

Altura mínima del techo de la carrocería (sin chasis): 38 mm.

5.- MOTOR:

Único. Los motores homologados han de ser de caja cerrada y del mismo fabricante del vehículo.

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 Mabushi 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, y 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 comercializados por una marca de slot.

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 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 +/- 1 milímetro en el diámetro y +/- 1 milímetro en la anchura respecto a las medidas de las llantas de serie.

12.- POLEAS:

En los coches que las incorporen de serie, libres a escoger entre los comercializados por un fabricante de material de slot. 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 delanteras y traseras deben ser del mismo diámetro entre sí.

Quedan prohibidas las poleas dentadas.

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.

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.

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.

GRUPO SUPER N (Super N clásicos)

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 1.998 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.

Para la categoría Gr. Super N clásicos se limita la gama de coches a todos los vehículos que hayan participado en un rally desde 1960 hasta 1996 ambos incluidos

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 de distinto material (lexán). 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 de peso de 2 gramos total. Es obligatoria la presencia de piloto y copiloto (plástico, resina o lexán), compuestos de casco, busto y brazos. En caso de no llevar este último se debe colocar uno 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.

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 en los chasis que lo lleven de serie, siempre que cumpla las características del presente reglamento técnico.

Se permite 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 permite 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 deberán 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).

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.

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.

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 -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, y 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 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 este 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 (pivotante o fija) que el coche lleve de serie, siempre que para ello no se modifique la guía ni 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 fabricados por una marca de slot.

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 milímetros en el diámetro y +/- 1 milímetro en la anchura respecto a las medidas de las llantas de serie.

12.- POLEAS:

En los coches que las incorporen de serie, libres 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 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.

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.

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.

GRUPOS A/K

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 1.998 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 esté en posición longitudinal respecto al chasis y con 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 115 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 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.

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:

Motor tipo RX de caja abierta -10 gramos.

Motor tipo Mabushi de caja larga -10 gramos.

Motor tipo Mabushi 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.

6.- TRANSMISIÓN:

Será mediante piñón/corona. El piñón del motor debe incidir directamente sobre la corona del eje posterior, y girar conjuntamente con el eje del motor en una proporción 1:1. Quedan totalmente prohibidos los sleepers, 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.

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.

12.- POLEAS:

Libres.

13.- GOMAS DE TRANSMISIÓN:

Libres.

14.- COJINETES Y/O RODAMIENTOS:

Libres y comercializados por una marca de slot.

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 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 y comercializados por una marca de slot.

18.- CORONAS:

Libres, comercializadas por un fabricante de slot.

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.

GRUPO WRC

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 1.998 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) transparente 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 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.

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:

Motor tipo RX de caja abierta -10 gramos.

Motor tipo Mabushi de caja larga -10 gramos.

Motor tipo Mabushi 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.

6.- TRANSMISIÓN:

Libre, pero siempre 4x4

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

- a. No pueden participar en WRC, A, K, o Súper N los coches que cumplan el reglamento técnico de grupo N.
- b. No pueden participar en WRC los coches que cumplan el reglamento técnico de grupo A/K.
- c. En general, no pueden participar en un grupo superior los que cumplan el reglamento de otro.

CASOS DUDOSOS

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

PENALIZACIONES TECNICAS.

Coches no admitidos. Exclusión.

Anomalías en el motor Exclusión.

Imanes suplementarios. Exclusión.

Uso de aditivos. Exclusión.

Falta de dorsales o placas de rally. 10" /unidad.

Anomalías en la transmisión. Exclusión.

Incumplimiento de modificaciones mínimas Exclusión.

Incumplimiento características de la carrocería. Exclusión.

Incumplimiento de medidas de peso mínimo

de la carrocería (N y Super N). Exclusión.

Falta de cristales Exclusión.

Falta de accesorios de iluminación (N y Super N). Exclusión.

Mecánica o chasis a la vista o falta de habitáculo. Exclusión.

Chasis no homologado o deformado(N y Super N). Exclusión

Posición de motor incorrecta (A/K). Exclusión.

Bancadas de motor no homologadas (N y Super N) Exclusión.

Ejes no reglamentarios (A/K, N y Super N) Exclusión.

Anomalías en la guía. (WRC, A/K, N y Super N). Exclusión.

Llantas no homologadas (N y Super N). Exclusión.

Modificación o falta de coronas en los 4x4 (N). Exclusión.

Neumáticos no correctos. Exclusión.

Cambiar neumáticos entre tramos Exclusión.

Incumplimiento de las características de emplazamiento de la guía (WRC, A/K) . Exclusión.

Superar en -0,3 gr. el valor máximo permitido en la UMS Exclusión

Incumplimiento de medidas de peso de la carrocería (WRC, A/K). 10" / dc de gr.

Incumplimiento de medidas de carrocería (WRC, A/K). 30" / mm.<

ANEXO:

MODELO MOTOR	MPM (gr)	UMS (gr)	Categorías indicadas (sólo con referencia)
- TECNITOYS RX-41-81	14,5	8	SN-A/K-WRC
- TECNITOYS PRO TURBO (inducido largo)	16	9,5	SN-A/K-WRC
- TECNITOYS PRO SPEED Y DOUBLE RALLYE	17	10	SN-A/K-WRC
- TECNITOYS PRO SPEED 25.000rpm	17	10	SN-A/K-WRC
- NINCO NC-5	12	6	N
- NINCO NC-6	12,5	6,5	SN-A/K-WRC
- NINCO NC-10	17	10	SN-A/K-WRC

- NINCO NC-12	17,5	10,5	SN-A/K-WRC
- NINCO NC-14	16	9,5	SN-A/K-WRC
- MSC Thunder, Thunder 4x4	17,7	10,5	SN-A/K-WRC
- BRM T-RS	18	11	SN-A/K-WRC
- BRM T-RS evo 25000	13	7	SN-A/K-WRC
- CARTRIX TX4 5, TX5 4x4	13	7	SN-A/K-WRC
- CARTRIX TX5, TX5 4x4	13	7	SN-A/K-WRC
- CARTRIX TX6	13,5	7,5	SN-A/K-WRC
- Cursa Model CM-1	14,5	8	
- TEAM SLOT TS-3 (caja nueva)	18	11	SN-A/K-WRC
- TEAM SLOT TS-5 (caja nueva)	17	10	SN-A/K-WRC
- SLOTTING PLUS Speed	>10	>4,5	SN-A/K-WRC
- SLOTTING PLUS Speed-2	16	9,5	SN-A/K-WRC
- SLOTTING PLUS Rally	14,5	8	SN-A/K-WRC
- FLY RACING Evo	<10	<4,5	N
- FLY SCORPION	13	7	SN-A/K-WRC
- SCALEAUTO SC-11-12-13	<10	<4,5	N
- SCALEAUTO SC-08-09-10-14-15-16	<10	<4,5	N
- SCALEAUTO SC-25	14,5	8	SN-A/K-WRC
- NSR King Evo2	13,5	7,5	SN-A/K-WRC
- NSR Shark	<10	<4,5	N
- NSR King / King evo	13,5	7,5	SN-A/K-WRC
- SPIRIT SXXX y S3x	18	11	SN-A/K-WRC
- SLOT IT BOXER cerrado	<10	<4,5	N
- SLOT IT BOXER abierto	17,5	10,5	SN-A/K-WRC
- SLOT IT V12	<10	<4,5	N
- SLOT.IT Flat-6	10	4,5	N
- SLOT.IT Flat-6R	17	10	SN-A/K-WRC
- POWER SLOT	13,5	7,5	SN-A/K-WRC
- POWER SLOT PS3 (Motor rojo de Power Slot)	15	8,5	SN-A/K-WRC
- MB GNIK	13	7	SN-A/K-WRC
- MB SOGNA	17,5	10,5	SN-A/K-WRC
- MB KRAHS	<10	<4,5	N
- MB MOMO	16	9	SN-A/K-WRC
- MB PIPPO	7	3,5	N
- REPROTEC ASV3	17,5	10,5	SN-A/K-WRC
- HOBBYSLOT HS3	<10	<4,5	N
- AVANT SLOT REPUBLIC	13,5	7,5	SN-A/K-WRC
- AVANT SLOT ENDURANCE	3	1	N
- AVANT SLOT HURRICANE	15,5	9	SN-A/K-WRC
- AVANT SLOT HUNTER	18	11	SN-A/K-WRC
- AVANT SLOT MASTER	<10	<4,5	N
- AVANT SLOT WIZARD / SPRINT	11	5	N
- AVANT SLOT SPEED	12	6	N
- AVANT SLOT HERCULES	14	7	SN-A/K-WRC