

GRUPO 3D

1.- COCHES ADMITIDOS:

Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 de los siguientes coches de rallies: Citroën DS 3 WRC, Ford Fiesta WRC, Volkswagen Polo WRC, Skoda Fabia WRC y Mini Countryman WRC.

2.- CARROCERIA:

No se permite ninguna modificación, excepto las que explícitamente se consideran en este apartado. La carrocería, y los cristales deben estar fabricados en plástico inyectado y/o resina y ser piezas independientes entre sí. Los cristales deben ser transparentes, y a través de ellos no se permite ver ni los elementos mecánicos ni el chasis. Se prohíben los cristales de lexan.

Las carrocerías provenientes de una maqueta a escala 1/32 deberán llevar todos los componentes, a excepción de los limpiaparabrisas, retrovisores y antenas.

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. Se pueden suprimir los retrovisores y limpiaparabrisas siempre y cuando sean piezas independientes a la carrocería.

Se permite la eliminación de bombillas, leds y pletinas en los coches con iluminación, pero conservando todos los demás accesorios. También se permite la incorporación de estos elementos (bombillas y leds) en aquellos modelos que no los incluyan siempre que para ello no haya que modificar las características de serie de la carrocería.

Si se sustituye un kit de luces, estos deben de mantener su estructura de montaje como en el modelo de serie. Si se colocan en un coche que no los lleva de serie, el kit debe de colocarse situado en la carrocería, no estando permitido su colocación en el chasis.

Queda prohibido cualquier contrapeso sea o no de serie.

Los tetones forman parte de la carrocería y en ningún caso se pueden alargar o cortar. Se autorizan los protectores de tetones comercializados por cualquier marca de slot siempre y cuando se utilicen para tal fin.

2.1 Habitáculo:

El habitáculo o cockpit tiene que estar fabricado en plástico y/o resina y ha de ser una pieza independiente de la carrocería y de los cristales. Ha de reproducir tridimensionalmente el cuadro de instrumentos, el volante y los asientos delanteros.

Se permite la sustitución del cockpit por uno de lexan en los coches en los que, una vez sustituido el cockpit, el peso de la carrocería sin lastre añadido, sea superior a 25 gramos. Es obligatorio que piloto y copiloto se diferencien en color de la base del habitáculo, así como también se deben diferenciar el cuerpo del casco.

Es obligatoria la presencia de piloto y copiloto, de material acorde con las especificaciones del habitáculo, y compuestos de casco, busto y brazos. En caso de no llevar copiloto se debe colocar uno de aspecto parecido al piloto.

3.- CHASIS:

El que incorpora de serie el propio modelo o el comercializado por cualquier marca de slot. No se permite ningún tipo de modificación excepto las que explícitamente se consideran en este apartado. Ha de ser de material plástico en su totalidad, fabricado con la técnica de impresión 3D, y sin modificación alguna excepto las que explícitamente se consideran en

este apartado.

Es condición indispensable para su homologación, que las marcas de slot que fabriquen chasis para los vehículos homologados, tengan una distribución y comercialización generalizada de sus productos a través de comercios habituales del sector.

El chasis debe mantener una estructura plana con un perímetro semejante al de la carrocería utilizada y evitando la visión de los elementos internos.

El chasis deberá estar unido a la carrocería con tornillos en la misma configuración y en los mismos anclajes que el coche de origen. En el caso en que el coche no incluya alguno de los tetones de fijación por tornillos con la carrocería, se permite el sistema de tetones que proponga el fabricante del chasis. Si la carrocería no dispone del sistema de unión al chasis con tornillos se permitirá mediante tetones.

El chasis podrá tener incorporado los soportes del motor y ejes, o ser mediante bancada independiente. En el primer caso, el motor no podrá sobresalir por la parte inferior del chasis. En el caso de llevar bancada independiente, deberá ser de estricta serie, excepto las que explícitamente se consideran en este apartado.

La bancada deberá estar fabricada en plástico y sin modificación alguna, excepto en las bancadas de cinco o seis puntos de anclaje, en las que se permite la eliminación de los anclajes laterales. Se permiten las bancadas de motor regulables solamente en los chasis que lo permitan de serie. 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.

La bancada debe de estar colocada plana respecto al plano de chasis. Se permite la utilización de separadores con el objetivo de ajustar la altura entre la bancada y el chasis en aquellas bancadas que de serie queden por debajo del plano del chasis.

Se prohíben los imanes, excepto los del propio motor, y 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 cinta adhesiva, pegamento o cola térmica (sin excesos) en el soporte del motor o en la bancada, o realizando el orificio para el alojamiento del tornillo del soporte del motor. En ningún caso, puede modificarse la posición, el lugar o la altura que ocupa el motor respecto del chasis y/o la bancada.

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

Se permiten los soportes de guía basculantes. Se permiten los sistemas de amortiguación 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

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.

Se permite la eliminación de las rebabas plásticas del chasis, siempre que no modifiquen sustancialmente su estructura y no afecten mecánicamente a ninguno de los componentes.

4.- PESOS Y MEDIDAS:

Peso mínimo de la carrocería en orden de marcha: 25 gramos (con tornillos).

Se permite lastrar las carrocerías en las que su peso sea inferior a los 25 gramos. La colocación de este peso suplementario, se realizará única y exclusivamente en la parte interior del capó delantero de la carrocería, en la superficie delimitada entre el frontal y el

cockpit de los pilotos. Se deben mantener todas las demás características estructurales de la carrocería.

Quedan prohibidas las carrocerías lastradas de serie si la colocación del peso no corresponde con la posición indicada en el presente reglamento.

- Anchura máxima de la carrocería: 60 mm.
- Anchura máxima de los ejes con llanta y neumático: 2 milímetros más que la medida del paso de ruedas, con un máximo de 60 mm.
- Altura mínima del techo de la carrocería (sin chasis): 35 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. Se admite la gama RX de Scalextric cuando la posición del motor sea lineal.

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 motores con disposición lineal del motor.
 - 7,5 gramos para motores con disposición sidewinder y anglewinder en motor de caja larga.
 - 6,0 gramos para motores con disposición 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:

Libre, a escoger entre 4x2 ó 4x4, siempre que sea con piñón/corona en el eje trasero. 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.

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. 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. 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. 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. En este caso, se permite mantener su configuración original cuando se sustituyan por otras de metal o plástico
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.
Si se sustituyen las llantas, deben ser de diseño mediante relieves, o de fondo plano con tapacubos.

12.- POLEAS (en vehículos 4x4):

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. No se permiten las poleas dentadas. Deben de girar solidariamente con las ruedas y en proporción 1:1.

13.- GOMAS DE TRANSMISIÓN (en vehículos 4x4):

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. No se permiten las correas dentadas.

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 con cola o similar conservando el lugar y la altura original. Se prohíbe fijar los cojinetes en los coches con suspensión, así como las rótulas en cojinetes y/o bancadas.

15.- SUSPENSIONES:

Las que proponga el fabricante del chasis, pudiéndose cambiar por otras de igual estructura.

16.- EJES:

Libres, comercializados por una marca de slot, metálicos y de una sola pieza. El diámetro máximo de los ejes es de 2,50 mm.

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.

Se permite el uso de separadores y prisioneros.

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.