Reglamento deportivo y técnico Copa SRC

1.- Coches admitidos:

Se establecen dos categorías:

- Copa SRC: Se admiten en este grupo todas las réplicas a escala 1:32 del Ford Capri 2600 LV/RS, Porsche 914/6, Peugeot 205 T16 y Lancia Delta S4 fabricados por la marca SRC.

- Copa SRC Legends: Participantes con réplicas a escala 1:32 del Ford Capri LV/RS, Porsche 914/6, Peugeot 205 T16 y Lancia Delta S4 fabricados por la marca SRC, nacidos antes del 1 de enero de 1972.

La participación con novedades que el fabricante pueda lanzar al mercado durante la celebración del campeonato quedará supeditada a la homologación por parte de la organización.

2.- Carrocería:

De serie**,** no se permite ninguna modificación, excepto las que explícitamente se consideran en este apartado.

- El habitáculo ha de ser de serie, y de elección libre dentro del catálogo ofrecido por la marca.
- Es obligatoria la presencia de piloto y copiloto compuestos de casco, busto y brazos. En el habitáculo ligero de las versiones “Chrono”, el piloto y copiloto deben estar diferenciados en color de la base del habitáculo.
- A través de los cristales no se pueden ver elementos mecánicos ni chasis.
- Debe llevar dos dorsales (uno en cada puerta) y una placa de rally. La pintura y decoración son libres.
- 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.
- Está permitida la supresión de retrovisores, limpiaparabrisas y antenas.
- No se permite ningún sistema de iluminación excepto el que el fabricante determine para sus coches.
- Los kits tienen que montarse manteniendo las características de serie.

3.- Chasis:

El determinado por el fabricante en plástico y sin modificación alguna excepto las que explícitamente se consideran en este reglamento técnico.
Los soportes del motor deben ser los originales sin modificación alguna.
Se permite la sustitución del chasis, o cualquier otro componente del mismo comercializado por la marca para ese modelo de coche.
La posición del motor debe ser lineal, con la excepción del Ford Capri, en el que también podrá ser sidewinder.
Se permiten los sistemas de amortiguación de serie a los ejes. Se permiten los sistemas de amortiguación en la bancada en aquellos modelos 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.
Se permite fijar el motor al chasis con:
- Pegamento o cola (sin excesos) en el soporte del motor.
- Cinta adhesiva.
- Realizando el orificio para el alojamiento del tornillo de soporte.

En ningún caso se permite modificar la posición, el lugar o la altura que ocupa el motor respecto al chasis.
No se permite ningún imán suplementario.
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 cualquier contrapeso o lastre que el fabricante haya diseñado para el modelo.
Se permite cualquier chasis fabricado por la marca que se venda como recambio, siempre que cumplas las características de este reglamento técnico.

4.- Pesos y medidas:

Peso mínimo de la carrocería en orden de marcha:
Porsche 914: 15 gramos (con tornillos).
Ford Capri y Peugeot 205: 17 gramos (con tornillos)
Lancia Delta S4: 19 gramos (con tornillos)
Admitido el uso de los pesos para el chasis comercializados por SRC.

5.- Motor:

Único y libre dentro de los comercializados por SRC. El valor máximo permitido de campo magnético del motor medido en la U.M.S. (Unidad Magnética de Slot de Kelvin Light) o en la UMS SRC (Medidor Magnético Slot Car) de la marca SRC, con el motor instalado en el chasis y conectado a una fuente de alimentación de 5 voltios es de 7 gr. UMS en los motores de caja larga y de 5,5 en los motores de caja corta. La medida se realizará en motores con un máximo de una capa de cinta adhesiva. No se podrá superar el valor máximo permitido al incrementar el voltaje en la medición del motor en la UMS.

6.- Transmisión:

La transmisión será la dispuesta originalmente 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 dientes para los motores lineales, libre para los motores Sidewinder.
Se debe mantener el tipo de transmisión (4x2 o 4x4) que el coche incorpora de serie. En los coches comercializados 4x4 mediante juego de 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.- Guía:

Única entre las comercializadas por el fabricante. Su emplazamiento debe ser el determinado por el chasis para ese modelo. Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) y lijar los laterales.

8.- Trencillas:

Libres, prohibidos los aditivos.

9.- Tornillos:

Metálicos.

10.- Cables:

Libres.

11.- Llantas:

A escoger entre las comercializadas por el fabricante. Sin modificación alguna. Deberán de ser las cuatro iguales en material, forma, diámetro y anchura. Las llantas de fondo plano deben llevar tapacubos comercializados por la marca.

12.- Poleas:

A escoger entre las comercializadas por el fabricante. Sin modificación alguna.

13- Gomas de transmisión:

A escoger entre las comercializadas por el fabricante. Sin modificación alguna.

14.- Cojinetes:

Metálicos. A escoger entre los comercializados por el fabricante. No se permiten los rodamientos. En caso de que el coche en origen los lleve, deberán ser cambiados por unos cojinetes metálicos. En los chasis con suspensión, se prohíbe fijar los cojinetes.

15.- Suspensiones:

Muelles de suspensión a escoger entre los comercializados por el fabricante. Es obligatorio mantener la suspensión en aquellos coches que la incorporan de serie.

16.- Ejes:

Metálicos. A escoger entre los comercializados por el fabricante, siempre que sean macizos y de una sola pieza.
Los ejes deben de 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 máxima de los ejes con llanta, sin neumáticos, es la misma que el ancho de la carrocería.

17.- Piñones:

Metálicos, fabricados por una marca de slot. De 9 dientes sin ninguna modificación.

18.- Coronas:

Libres y comercializadas por una marca de slot. 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.