

REGLAMENTO TÉCNICO KROKET CUP 2022

1.- Coches admitidos:

Los modelos admitidos en esta categoría deben estar fabricados a escala 1/32. Tienen que haber corrido algún rally bajo las diferentes federaciones nacionales en las diferentes categorías y deben haber debutado antes del 31 de diciembre de 1995.

No se admitirán coches participantes en subidas de montaña ni en pruebas especiales como la Targa Florio (entre 1906 y 1977), Panamericana o cualquier otra prueba de características similares.

En referencia al Tour de France Auto solo se admitirán coches participantes en las ediciones de los años 1977, 1978, 1983, 1984, 1985 y 1986.

En casos dudosos se tendrá que demostrar su participación en rally.

2.- Carrocería

La carrocería debe estar fabricada en plástico inyectado y/o resina. Se aceptarán carrocerías artesanales (Scratch & Building)

Los cristales deben ser los que aporte el fabricante junto a la carrocería y deben estar fabricados en plástico inyectado, siempre transparente, quedando prohibidos los fabricados en acetato, salvo en los modelos de resina y artesanales.

No está permitida la supresión de ninguno de los cristales a no ser que el modelo reproducido no los incorpore de serie. Su posición será la original del vehículo, no pudiendo descolgarse ni en parado ni en movimiento, debiendo estar fijados a la carrocería.

Está permitida la supresión de retrovisores, limpiaparabrisas y antenas, siempre y cuando sean piezas independientes a la carrocería.

El habitáculo puede ser el original de la carrocería en cuestión o sustituirse por otro genérico o específico fabricado en lexan, debiendo incorporar en cualquier caso piloto y copiloto. Debe ocultar, mirando a través de los cristales, el chasis y todos los elementos mecánicos del vehículo. Su posición será la original del vehículo, no pudiendo descolgarse ni en parado ni en movimiento, por lo que deberá estar fijado a la carrocería. Debe simular en tres dimensiones y como partes mínimas indispensables el cuadro de instrumentos, volante, piloto y copiloto (ambos formados por casco, busto y brazos) y asientos delanteros. Tiene que estar pintado con al menos 3 colores donde se distingan las diferentes partes del mismo.

La pintura y decoración de la carrocería es libre debiendo llevar dos dorsales, uno en cada puerta, y una placa de rally.

Ha de llevar los faros delanteros simulados en color plateado o amarillo, así como las luces de los pilotos traseros de color rojo o anaranjado, y deben diferenciarse claramente del color del coche. Se permite la eliminación de bombillas y leds en los coches con iluminación.

Se permite el aligerado de la carrocería y la eliminación de elementos internos de la misma sin que afecte su apariencia externa con el fin de conseguir los 18 gr, reglamentarios de peso mínimo.

Las carrocerías que distribuyen los fabricantes como kit deben montarse reproduciendo la versión de serie. En caso de que el kit se suministre con piezas para modelos de velocidad y rally, solo son válidas las piezas para el modelo de rally.

Las carrocerías que pesen menos de 18 g. tendrán que ser lastradas hasta alcanzar ese peso.

3.- Chasis:

Se permite el chasis original del coche en cuestión o los fabricados en 3D/SLS siempre que estén fabricados específicamente para ese modelo. No se permiten adaptaciones de chasis de un modelo a otro. En los modelos artesanales se permite la adaptación de un chasis comercial.

Cualquier modelo de plástico (no resina) scratch & building o con la carrocería de serie modificada al que se le acople el chasis de otro modelo, pasará automáticamente a la categoría C1.

El material será siempre plástico.

Queda prohibida cualquier tipo de suspensión en la cuna motor, debiendo estar firmemente atornillada al chasis, sin ningún juego ni holgura.

Se permite fijar el motor al chasis mediante tornillos, pegamento, cola (sin excesos) en el soporte del motor, cinta adhesiva o realizando el orificio para el alojamiento del tornillo (en caso de no tenerlo de serie), sin modificar la posición, el lugar o la altura que ocupa el motor respecto al chasis.

El chasis debe estar fijado a la carrocería mediante tornillos en posición vertical o por encaje del chasis en la misma si el coche de serie incorpora ese sistema.

Se permite agrandar los agujeros del alojamiento de los tornillos en el chasis para facilitar la basculación de la carrocería, sin modificar los tetones de la carrocería.

No puede llevar ningún imán, a excepción de los incluidos en el motor, permitiéndose la supresión del soporte del imán cuando sea un añadido (mediante tornillos o anclaje) al chasis.

Está prohibido cualquier sistema que represente un freno adicional al del propio motor.

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

Queda prohibido cualquier tipo de contrapeso sea o no de serie en los coches de plástico.

En los coches de resina, se permite el lastrado del chasis en modo y peso libre, si la carrocería tiene un peso superior a los 20 gr.

La posición del motor será lineal, salvo en coches tipo barqueta en los que se permitirá el motor transversal.

No está permitido el brazo basculante de guía.

No podrá tener sistemas de amortiguación en los ejes en ningún caso, salvo en los modelos que lo incorporen de serie.

Las únicas arandelas permitidas para elevar la carrocería sobre el chasis, las que permanecen en contacto con los tetones de anclaje de carrocería, serán las que aporte y homologue el fabricante para el chasis. Solo se permite el uso de una arandela por anclaje.

Los chasis 3d/SLS podrán incorporar cuna motor independiente siempre que la misma esté atornillada firmemente al chasis sin ningún juego ni holgura y no incorpore suspensión de ningún tipo.

4.- Pesos y medidas:

El peso mínimo de la carrocería en orden de marcha es de 18 gramos (sin tornillos). Se permite llegar al peso de las siguientes formas:

- Aplicando cinta adhesiva exclusivamente en la bandeja de pilotos
- A través de la decoración del coche (barniz o pintura).
- Añadiendo elementos decorativos en la bandeja de pilotos (barras antivuelco, rueda de repuesto, extintores, o elementos similares).

La anchura máxima de la carrocería es de 64mm.

La anchura máxima de los ejes montados (sin neumáticos y medidos en el exterior de cada llanta) es de 61mm.

En ningún caso, los ejes con neumáticos incluidos podrán sobresalir de la parte superior de los pasos de rueda.

5.- Transmisión:

La relación piñón corona será obligatoriamente 9/27.

El piñón deberá girar solidariamente con el eje motor e incidirá directamente sobre la corona que estará siempre colocada en el eje trasero y girará también solidariamente con el eje.

La transmisión será la que incorpore el modelo **real** (4x2 o 4x4)

En la transmisión 4x4 podrá utilizarse poleas y gomas de tracción (una o dos poleas por eje) en todos los modelos. Quedan prohibidas las poleas y correas dentadas.

Solo se permite la transmisión por piñón y corona en ambos ejes cuando el coche de serie la incorpore. En ese caso los dos piñones y las dos coronas serán idénticas entre si y la relación 9/27.

6.- Ejes:

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

Su longitud no puede ser superior a la longitud total del tren de ruedas (sin neumáticos).

Deben llevar 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.

Los separadores / espaciadores son libres.

Se permite un máximo de dos stoppers por eje, comercializados por una marca de slot y sin ninguna modificación.

La diferencia de anchura entre el eje trasero y el delantero (sin neumáticos y medidos en el exterior de cada llanta) no puede ser superior a 7mm.

7.- Cojinetes:

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

No se permiten los rodamientos. En los coches que los monten de serie se deben sustituir por cojinetes.

Se permite fijarlos al chasis conservando su lugar y altura original.

8.- Piñón / corona:

Libres y comercializados por una marca de slot, sin modificación alguna y respetando la relación obligatoria

9.- Poleas / correas de transmisión:

Libres comercializadas por un fabricante de material de slot estando prohibidas las poleas y correas dentadas.

No se permite modificar sus características originales ni añadir ningún elemento externo que modifique su comportamiento.

10.- Llantas:

Libres y comercializadas por una marca de slot, sin modificación alguna, siempre y cuando sean de plástico o metal.

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

En la categoría C4 se permiten llantas delanteras de plástico, comercializadas por un fabricante de slot.

El diámetro permitido es de 14 mm a 17 mm.

Es obligatorio el uso de 4 tapacubos de idéntico diseño en llantas de fondo plano, no permitiéndose tapar el exterior de la llanta con ningún material añadido tipo papel o celo.

11.- Guía:

Única, libre y 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 puede montar una guía pivotante con muelle en todo aquel modelo que no la lleve de serie, siempre y cuando no haya que modificar el chasis o la guía para ello.

Se permite quitar el muelle en las guías que lo lleven de serie o también se podrá sustituir por cualquier otro muelle dentro de los comercializados por una marca de slot.

Se permite cortar y/o estirar el muelle.

Se permite recortar la parte inferior de la guía (quilla) 1 mm y lijar los laterales de la misma.

13.- Tornillos / cables:

Tornillos metálicos, los de serie o cualquier otro de similares características comercializados por una marca de slot.

Cables libres.

14.- Trencillas:

Libres, prohibidos los aditivos.

15.- Motor:

Único y libre, comercializado por una marca de slot y que cumpla con los requisitos del presente reglamento técnico.

Debe ser de tipo compacto de caja cerrada.

No se le puede sustituir, cambiar, añadir o manipular ningún componente eléctrico, mecánico o electrónico.

Cualquier marca o evidencia de una posible alteración, tanto interna como externa conllevará su rechazo en la verificación.

No se permite cortar el eje del motor.

Se permiten eliminar los componentes electrónicos externos de función antiparasitaria en aquellos motores que los lleven de serie.

Se permite tapar el motor solo con una capa de cinta adhesiva tipo celo.

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:

–6,0 gr. UMS para motor de caja tipo Mabuchi.
–7,0 gr. UMS para motor de caja tipo RX.
–4,0 gr. UMS para motor de caja corta.

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

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

Se permite el uso de adaptadores comercializados por una marca de slot para acoplar motores tipo Mabuchi en chasis para motores tipo RX.

16.- Neumáticos:

Los neumáticos deben estar comercializados por una marca de slot y 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.