

1/24 PLAFIT "Classic"

Actualizado día 2-3-2009 Ver. 3.3

REGLAMENTO TÉCNICO:

1- MODELOS ADMITIDOS:

Para poder participar en esta categoría, los modelos originales a que pertenecen las carrocerías tienen que estar dentro alguna de las divisiones:

División I: Gentleman Driver

Ia - Roadsters fabricados 1.950 y 1.975

Ib - Turismos clásicos fabricados entre 1.960 y 1.978

Ic - Coupés fabricados entre 1.954 y 1.974

Id - Turismos 1000cc fabricados hasta 1.975

Division II: Gran Turismos.

División III: Nascar, Trans-Am, American Muscle Cars

IIIa - Oldies Coupés americanos fabricados antes o durante 1.960

IIIb - Sixties & Seventies coupés americanos fabricados después de 1.960

División IV: Sport-Prototipos hasta 1.978.

División V: Grupo 4, Grupo 5 y Silhouettes hasta 1.982.

División VI: Grupo C entre 1.982 hasta 1.993.

El resumen de vehículos homologados para cada una de estas divisiones está disponible en el anexo "A carrocerías clásicos". Es una lista abierta que se actualizará constantemente con las aportaciones que lleguen de los pilotos. Las variaciones o otros fabricantes de vehículos indicados están también homologadas, aunque no aparezcan en esta lista (sería preferible que esta información se nos hiciera llegar para actualizar el reglamento). Asimismo si algún piloto desea participar con algún coche no indicado rogamos consulte via e-mail: info@acslo.es para poder incorporarlo, siempre con un margen de 1 mes antes de su primera aparición en carrera.

2- CARROCERIA:

ESCALA: Todas las carrocerías tienen que ser a escala 1/24 o 1/25 o que se aporte documentación que la carrocería es a escala 1/24 o 1/25. Queda prohibida cualquier modificación aerodinámica exterior en la carrocería. Debe cumplir con los modelos admitidos.

MATERIAL: De cualquiera de las siguientes procedencias:

Plástico inyectado procedente de un kit de montaje.

Coches de slot, se permite la eliminación de los soportes de fijación al chasis original así como todo el interior completo excepto el tablero de instrumentos. Debe mantenerse, **si existen**, los faros exteriores y los cristales originales del vehículo.

Fibra, se permite aligerarlas en el interior. Solo se puede reforzar con cola y espuma.

Resina, se permite aligerarlas en el interior. Solo se puede reforzar con cola y espuma.

MODIFICACIONES y PIEZAS OBLIGATORIAS: Como norma general se permiten las siguientes únicas modificaciones exteriores a la carrocería:

Fabricación de una cúpula cerrada para albergar la corona del eje posterior, esta deberá ser pintada como si se tratase de la carrocería

Queda prohibido alterar cualquier otro aspecto aerodinámico de la carrocería, respetándose las entradas de aire, taloneras y faldones que se suministren de serie.

La personalización de carrocerías está permitida, pero si esto significa un cambio de visión general del vehículo, haciéndolo más bajo, ancho, largo o ligero (en kits de plástico) no está permitido.

Se permite la reparación de piezas de reducido tamaño pero deberá ser realizada con el mismo material de la carrocería o en plástico de un grosor igual o superior al original.

Se permite el refuerzo interior de la carrocería únicamente con cola de contacto y espuma, no permitiéndose el uso de ningún otro tipo de refuerzo.

Se permite el rebaje interior del paso de ruedas sin que se modifique su forma exterior.

1/24 PLAFIT "Classic"

Actualizado día 2-3-2009 Ver. 3.3

- ☑ Se permite la eliminación del vano motor en los coches que este este integrado en la carrocería siempre que exista un capó delantero que cubra completamente la carrocería.

Es necesario utilizar el máximo de piezas visibles exteriormente (incluido faldones y partes del chasis) que la maqueta suministra para conseguir la máxima similitud al modelo real. Visto desde arriba o a través de las ventanillas, la carrocería deberá cubrir todas las partes mecánicas del coche incluidas las ruedas, motor, transmisión y la guía. Cualquier pieza debe soportar el peso completo del coche completamente montado, siendo obligatorio la presencia de:

- ☑ Cristales delanteros y laterales transparentes aunque estos sean tintados, deberán ser los originales aportados por el fabricante del kit montado (solo en aquellos modelos que originalmente tengan cristales).
- ☑ Mínimo 2 faros delanteros y 2 posteriores, **en aquellos modelos que originalmente poseen faros**. En caso de incorporar un kit de luces, obligatorio en resistencia, estos podrán ser substituidos por LED's que no sobresalgan de la carrocería.
- ☑ Portafaros interior y cúpula exterior completa, **en aquellos modelos que originalmente poseen faros**. Si el faro se encuentra inyectado en la misma pieza original de la carrocería, deberán identificarse pintándolo de un color diferente.
- ☑ Embellecedor final de escape.
- ☑ Retrovisores: pueden ser no originales, pero deben proceder de otro vehículo a escala 1/24.
- ☑ Todos los aspectos aerodinámicos exteriores tipo alerones se permite fijarlos con espuma de carrocerías Sigma no más gruesa de 4mm. en vez del soporte original, mientras no altere la ubicación original de los soportes y la altura fijada sea igual o superior a la de serie suministrada.
- ☑ Es **opcional** la fijación del perfil del spoiler delantero procedente del chasis original. Si no existe en el chasis original este puede estar integrado en la carrocería o fabricado en plástico rígido con un mínimo de 5mm de anchura y 1mm. de grosor. **No está permitido ningún otro tipo de material para su fabricación.**
- ☑ Es **opcional** la fijación del difusor trasero completo procedente del chasis original de la maqueta. Si no existe en el chasis original este puede estar integrado en la carrocería o fabricado en plástico rígido con un mínimo de 1mm. de grosor. **No está permitido ningún otro tipo de material para su fabricación.**

DECORACIÓN: Decoración libre. El color base del vehículo puede ser cualquiera mientras no sea transparente. En caso de existir un dorsal este deberá ser de 2 cifras.

HABITACULO: El cockpit o habitáculo es parte de la carrocería y se deja a libre elección. Debe identificarse el volante, el salpicadero y el piloto. Al considerarse parte de la carrocería ayudará a evitar que el chasis o las partes mecánicas sean visibles desde el exterior.

PILOTO: A escala 1/24 (**cabeza, tronco y extremidades superiores**) en plástico o resina, modificando lo imprescindible para su adaptación al habitáculo. El piloto debe ser visto desde el frontal y el lateral del coche situado en posición de conducción. Pintado lógicamente en el que se identifique claramente el busto, cabeza, y el resto del habitáculo.

3-. CHASIS:

TIPO y MATERIAL: Cualquier chasis Plafit en acero reforzado de la lista siguiente. Montados sin modificación alguna (cortes, perforaciones, soldaduras) a excepción de los explícitamente comentado en los apartados siguientes de este reglamento.

- ☑ Plafit "124 inline" (ref. PF-9601) de acero reforzado con motor en línea.

1/24 PLAFIT "Classic"

Actualizado día 2-3-2009 Ver. 3.3

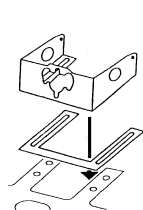
- ☑ Plafit "124 sidewinder" (ref. PF-9602 o PF-9602S) de acero reforzado con soporte motor ajustable en altura por tornillos solo en el eje trasero.
- ☑ Plafit "Excel" (todas las referencias) solo para coches div.I cuya carrocería tenga una anchura inferior a 75mm medidas en el exterior de cualquiera de los dos pasos de ruedas o una longitud inferior a 160mm.
- ☑ Plafit "Super32". Solo en carrocerías de la Div. Id subdivisión de 1000cc. En estos coches se homologa también todo el recambio de la gama "Super-32" y "Super-24" de Plafit.
- ☑ Plafit "Fun-32". Solo en carrocerías de la Div. Id subdivisión de 1000cc.
- ☑ Plafit "PF-124 Mini". Solo en carrocerías de la Div. Id subdivisión de 1000cc.

Están homologadas todas las piezas que incorporan originalmente los chasis referenciados en el punto anterior (no otras versiones). No se permite modificación alguna ni intercambio entre piezas de diversos chasis a excepción de los puntos del reglamento siguientes:

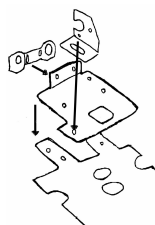
ACCESORIOS HOMOLOGADOS: Quedan admitidos todos los siguientes recambios, sin modificación alguna:

Para los chasis "124 inline":

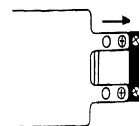
- ☑ Separador de altura de los ejes (PF-1222)
- ☑ Conversor a motor Side/angle winder (PF-1225/ PF-1228)
- ☑ Estabilizador, prolongador de paso de ruedas (PF-1227)
- ☑ Soporte de guía en forma de "U" (PF-8225)
- ☑ Central PRO corto de acero endurecido PRO (PF-8201N)
- ☑ En coches de Div.IV, V y VI con un paso de ruedas delantero reducido que no permite una ruedas delantero de 26mm de diámetro, se permite usar el soporte de eje delantero ref. PF-1205.
- ☑ En las H de suspensión de la carrocería está permite reducir la anchura del travesaño para poder retrasar el soporte del eje delantero de forma que permita batallas mas cortas.



PF-1222



PF-1225/1228



PF-1227

Para Chasis "124 sidewinder":

- ☑ Central corto para chasis acero endurecido (PF-9603N)
- ☑ En las H de suspensión de la carrocería está permite reducir la anchura del travesaño para poder retrasar el soporte del eje delantero de forma que permita batallas mas cortas.

Para Chasis "EXCEL":

- ☑ Kit contrapesos Racing (PF-1314, PF-1314b o PF-1314bx), sólo se permite el uso de 1 de ellos situado debajo del soporte del eje delantero o del soporte de guía. Los pequeños contrapesos pueden estar atornillados de la forma que se desee. Ninguna de las piezas de este soporte puede quedar situada en una posición más baja que la del central del chasis.
- ☑ H central fina (PF-1310b).

1/24 PLAFIT "Classic"

Actualizado día 2-3-2009 Ver. 3.3

- ☑ H central en carbono (PF-2600).

Para Chasis "124 inline", "124 sidewinder", "EXCEL":

- ☑ Tornillería es libre dentro de los fabricados por PLAFIT o SIGMA.
- ☑ Tuercas autoblocantes SIGMA (SG-8713).
- ☑ Muelles de suspensión blandos, medios, duros (PF-1320, PF-1321, PF-1322).
- ☑ Soporte motor en aluminio (PF-1309x).

POSICIÓN DEL MOTOR: La original que se monte en el chasis, fijado únicamente mediante tornillos al soporte original del chasis. Como refuerzo del soporte de motor original se permite el uso de un tope de motor mediante el uso de un tornillo largo fijado con tuercas montado a través del soporte de eje trasero.

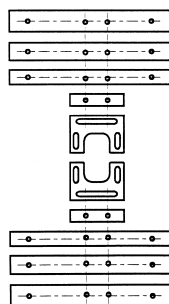
IMANES: Prohibidos excepto los del propio motor.

LASTRE: Esta permitido todo tipo de contrapesos adicionales fijos al chasis, **siempre por su parte superior no siendo visibles desde una vista inferior**, no están permitido los contrapesos dinámicos.

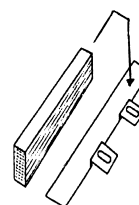
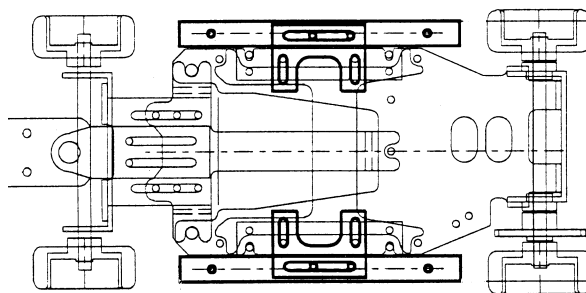
SOPORTE DE GUIA: La original suministrado por los chasis homologados. Se permite montarlo con el agujero de fijación de la guía en ambos sentidos (superior o inferior).

SOPORTES DE CARROCERIA: Sólo se permite el uso de 1 soporte por lado. Pueden ser recortados, doblados o modificados para facilitar la adaptación a la carrocería, deben ser visibles completamente por la parte inferior del vehículo y pueden ser contrapesados por su parte superior. No se permite modificar su fijación al chasis.

- ☑ Soporte "L" de aluminio largo PF-1208.
- ☑ Soporte carrocería plano Racing estrecho PF-1223, PF-1224, PF-1224cp.
- ☑ Kit soporte fijación de carrocería multipiezas modular PF-2604, incluyendo los soportes de carrocería de diferentes anchuras PF-2605, PF-2606, PF-2607 y PF-2608. Los separadores entre las piezas múltiples son de libre elección.
- ☑ Soporte fijación de carrocerías multipiezas suministrado con el chasis Super24 SLP fabricados en latón. Los separadores entre las piezas múltiples son de libre elección.



PF-2604



PF-1224/1224cp

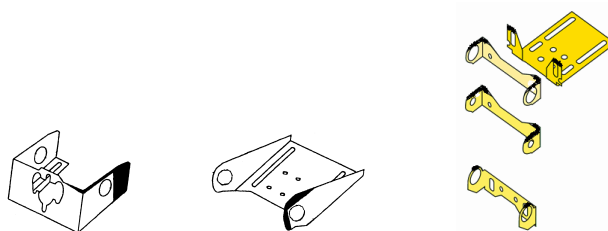
Chasis Excel con soportes PF2604 y diferentes soportes de carrocería PF2605, PF2606, PF2607 y PF2608.

SOPORTE DE EJES: Los originales suministrados en los chasis homologados. Se permite el uso de cualquier separador de altura en el soporte de ejes de los chasis "124 inline" y "124 sidewinder". Para la fijación de los cojinetes y contrapesos únicamente está permitido usar cola.

Pueden ser modificados únicamente tal como se indica en el sombreado de las figuras siguientes:

1/24 PLAFIT "Classic"

Actualizado día 2-3-2009 Ver. 3.3



En el chasis "124 sidewinder" y "Excel" se permite montar el soporte de ejes por delante o por detrás del soporte del chasis, asimismo se permite rebajar la altura del soporte si se monta por delante.

4- TRANSMISION:

- TIPO:** Mecánico mediante el engranaje de un piñón y una corona no cónicos.
- PIÑÓN:** Libre en número de dientes y material, puede ir soldado al eje del motor.
- CORONA:** Libre en número de dientes, deben estar fabricados por Sigma o Scaleauto. Se permite asegurar con cola la unión entre el aluminio y el plástico.
- SISTEMAS DE FRENADO:** Únicamente está permitido el freno producido por el propio motor. Queda prohibido cualquier freno adicional.

5- EJES:

- EJES:** Son de libre elección dentro los suministrados por PLAFIT, SCALEAUTO o SIGMA, fabricados en acero o carbono sin modificación alguna. Se permite el uso de separadores para ajustar la holgura de los ejes. Las ruedas deben estar fijadas y girar ambas conjuntamente con el eje.
- COJINETES:** Rodamientos a bolas 6x3mm. No se permite modificarlos.

6- RUEDAS:

- Las 4 ruedas deben apoyar en la superficie de la pista.
- Deben estar compuestas de llanta de aluminio y neumático de espuma color negro.
- Deben de ser idénticas en dimensiones y diseño en ambos lados de la carrocería.
- Deben estar fijadas únicamente al eje mediante tornillo allen.
- Será obligatorio el uso de tapacubos rígido (plástico, metálico o resina) en llantas lisas.
- La llanta no podrá ser modificada en ningún aspecto.
- Las ruedas deben estar centradas en el paso del ruedas, tanto delantero como posterior.
- El neumático deberá cubrir totalmente la llanta en su circunferencia y anchura. No pudiendo estar torneados cónicamente. No está permitido ningún dibujo en la banda de rodadura del neumático. Si se usan aditivos para aumentar o disminuir la adherencia, éstos no pueden ensuciar la pista y el neumático debe estar completamente seco antes de entrar en parque cerrado o colocar el coche en la pista

DELANTERAS :

- Ruedas de libre elección entre el material PLAFIT, SCALEAUTO o SIGMA, la anchura mínima es de 8mm. Un mínimo de 7mm deben tocar la superficie cuando el coche se encuentra en pista y deben girar cuando el vehículo se mueva hacia delante.
- Deben tener un diámetro mínimo antes de empezar la competición de 25mm. en las ruedas delanteras, excepto:
 - Coches de la división V cuyo paso de ruedas original es inferior a 25mm. se permitirá que la rueda delantera tenga un diámetro mínimo de 23mm.
 - Coches de la división I que montan chasis Super32 o fun32, donde será el diámetro mínimo será de 20mm.
- La llanta deben cumplir con el siguiente cuadro adjunto:

	División					
	I	II	III	IV	V	VI
Diám. mínimo	14mm.	14mm	14mm	14mm	14mm	14mm
Diám. máximo	17.5mm.	17.5mm	17.5mm	17.5mm	14mm	21mm

1/24 PLAFIT "Classic"

Actualizado día 2-3-2009 Ver. 3.3

- La superficie de rodadura del neumático puede ser opcionalmente endurecida superficialmente mediante barniz o superglue.

POSTERIORES:

- La llanta deben cumplir con el siguiente cuadro adjunto:

	División					
	I	II	III	IV	V	VI
Diám. mínimo	14mm.	14mm	14mm	14mm	14mm	14mm
Diám. máximo	17.5mm.	17.5mm	17.5mm	17.5mm	21mm	21mm

- Ruedas de libre elección entre el material PLAFIT, SCALEAUTO o SIGMA, la anchura máxima depende de la división en que se encuentra el vehículo utilizado según cuadro adjunto.

	División					
	I	II	III	IV	V	VI
Diám. mínimo	25mm.	25mm.	25mm.	25mm.	27mm.	27mm.
Anchura neumático	11mm.	11mm	13mm	13mm.	16mm.	16mm.

- En todas las categorías, los coches marcados con "" deben tener los rueda completamente visible en una vista lateral (no pueden hundirse en la carrocería).

7-. GUIA, CABLES Y TRENCILLAS:

CABLES: Libres.

GUIA: Solo está permitida una guía, en la posición original que el chasis tiene destinado para ella. De marca PLAFIT, MRRC, S7 o PARMA. Permitiéndose únicamente el desgaste natural de la pala y la posibilidad de cortar el espárrago de fijación.

TRENCILLAS: Libres. Se permite limpiarlas con cualquier líquido.

LUCES: No son obligatorias pero si se quieren montar estas deben de ser de color blanco las delanteras y rojas o anaranjadas las posteriores, de alguna de las marcas comerciales existentes, funcionando con su circuito de eléctrico original de condensadores o bien mediante una pila, debiendo estas de emitir luz continúa.

8-. MOTOR:

FABRICANTE: SCALEAUTO Ver cuadro para cada una de las divisiones:

	División					
	I	II	III	IV	V	VI
Motor	SC-14 (gris)	SC-14 (gris)	SC-14 (gris)	SC-14 (gris)	SC-15 (amarillo)	SC-15 (amarillo)
Tipo caja	Corta	Corta	Corta	Corta	Corta	Corta
RPM	20000rpm.	20000rpm.	20000rpm.	20000rpm.	25000rpm.	25000rpm.

CARACTERISTICAS: Será de serie sin modificación alguna debiendo respetar los componentes que originalmente se suministran: Caja, Inducido, Cabezal, Muelles, Soporte de los carbones, imanes, carbones, tornillos y cojinetes. Deberá estar sellado y cualquier marca de una posible manipulación conllevará la descalificación. Debe estar fijado únicamente mediante tornillos al soporte de motor. Está prohibido el uso de condensadores, imanes extra y cualquier otro método que aumente la potencia del motor o altere el paso de corriente desde las trencillas al motor. Se prohíbe el uso de potenciadores del campo magnético original.

1/24 PLAFIT "Classic"

Actualizado día 2-3-2009 Ver. 3.3

OTROS: El uso de pasta difusora de calor entre el chasis y la caja del motor esta prohibido.

9-. PESOS Y MEDIDAS:

Deberá cumplir con las exigencias en dimensiones apoyándose las 4 ruedas del coche en reposo en una superficie plana:

- Anchura máxima del eje trasero completo: 80mm. para coches de la div. II,III,IV,V y 82mm. para coches de la división VI (desde el exterior de una rueda a la otra).
- La distancia mínima del chasis y carrocería al suelo (incluido tornillos) con las 4 ruedas tocando en una superficie plana debe ser superior a 2mm. excepto corona, **excepto para la división I que utilicen chasis super32, pf24Mini o Fun32 que será de 1mm.** En coches de la división V el spoiler delantero hasta el paso de ruedas delantero no se tendrá en cuenta para esta medida.
- Peso mínimo de la carrocería: 65 gr. (incluyendo los soportes de carrocería y tornillos). Cuando la carrocería de serie no llega a este mínimo, se debe añadir peso en el interior de la carrocería (**no en la parte inferior de los soportes de carrocerías**). **Excepto coches División I donde el peso de la carrocería puede ser de 55gr. y coches de la División I subdivisión 1000cc donde el peso puede ser de 45gr.**
- Peso mínimo del coche completo: 175 gr. (**155gr para coches división I, 145gr. para coches subdivisión 1000cc**)
- Peso máximo del coche completo: 200gr. (**170gr para coches división I, 160gr. para coches subdivision 1000cc**)
- En el paso de ruedas delantero se tomará la medida del exterior de la rueda a la parte delantera del paso de ruedas y la medida del exterior de la rueda a parte posterior del paso de ruedas (ambas en horizontal a la altura del centro del eje). La diferencia entre estas dos medidas no puede ser superior a 2mm.
- En carrocerías cuyo paso de ruedas posterior no está claramente identificado o perfilado, no se permitirán una distancia superior a 4mm. desde la carrocería a las ruedas, medido en horizontal a la altura del centro del eje posterior.

Durante toda la carrera todas estas medidas pueden ser verificadas por el director de carrera en cualquier momento a instancias o reclamación de cualquier piloto o decisión del propio director de carrera. Si se encuentra alguna incorrecta, el piloto deberá proceder al cambio de las 2 ruedas posteriores, arreglar el coche para que cumpla con la normativa y le serán restadas 10 vueltas en concepto de penalización.

Si por alguna razón alguno de los elementos montados en el vehículo no se puede reparar a tiempo antes del inicio de la carrera, este podría participar pero se le impondría una sanción de 10gr. de contrapeso situada encima del motor o bien en la parte mas alta posible en el interior de la carrocería según donde se encuentre la pieza a reparar. Esta sanción se aplicará siempre que la organización crea oportuno, nunca como norma general.

10-. GENERAL:

Bajo la supervisión de la organización, todos los aspectos no contemplados en este reglamento técnico se considerarán de carácter libre.

La inscripción en la carrera significa la plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este reglamento.