

REGLAMENTO TECNICO 2010

Categoría: “LE MANS”

CONSIDERACIONES GENERALES: Podrán participar en esta categoría todos los automodelos que se encuadren dentro de las especificaciones que a continuación se detallan:

CARROCERÍAS: las homologadas son, (Bentley, Mercedes ,Toyota, Porsche , BMW, Audi). El corte de la carrocería es libre manteniendo su formato original. Los pasaruedas delanteros pueden ser recortados o simulados .deberá cubrir todos los elementos mecánicos, debe ser transparente en el parabrisas y ventanillas, el resto de la misma debe estar pintada.
Debe tener el N° de ranking correspondiente y el apellido del piloto en lugar visible.
No se permite el uso de baberos de ninguna naturaleza; solamente es admitido el refuerzo INTERIOR de la carrocería con cinta del tipo “adhesiva” y/o poxita. Este refuerzo NO debe estar del lado externo de la misma. Se permite reforzar el lateral completo de la carrocería (internamente) con mailar, cinta filamentososa o poxita, Se permite únicamente reforzar en la parte exterior de la carrocería los alfileres y el alerón.
La carrocería debe estar fijada al chasis en los orificios previstos en el mismo para tal menester. Si surgen nuevos modelos de carrocerías, no podrán ser usadas hasta ser homologadas

CHASIS

Los chasis homologados son el PARMA en todas sus versiones y el CHAMPION tipo Turbo Flex. (No se permiten rotores de aluminio).

Se permite el refuerzo de los chasis en forma libre, debe mantener su aspecto y formato original. Se puede agregar material, pero no sacar. Se permite el trabajado de los movimientos.

Se permite el re-trabajado de los chasis.

El tren delantero es de uso obligatorio será el original del auto siendo el diámetro del eje 1,5mm. Puede ser soldado y doblado.-

Las ruedas deben tener un diámetro de 10mm mínimo incluyendo la goma y la llanta.- La trocha delantera deberá tener un ancho mínimo de 70mm y un máximo de 80mm.

Estos modelos de chasis están permitidos para el campeonato apertura quedando fuera de reglamento a la finalización del mismo.

NOTA: Se incorpora a la categoría el chasis de acero “ACV 2010” provisto por la subcomisión.

Se permite el trabajado de los movimientos únicamente debiendo permanecer original en todo su formato restante. Las ruedas delanteras son las originales del chasis champion deben tener un diámetro de 10mm mínimo incluyendo la goma y la llanta

GUÍA es libre. No puede sobresalir de los límites de la carrocería.

MOTOR: Champion en todas sus versiones G12, se permite el uso de rulemanes.

BOBINA: únicamente champion en cualquiera de sus versiones G12 y deberá llevar el cartel que la identifica

bobinado: original, sin ningún tipo de alteración. **Colector:** Original standard, avance y rectificado libre

Núcleo: original no se permite tornear. \varnothing 513 el balanceo es libre

CARCASA: Original Champion en todas sus versiones, se permite el cortado del soporte de los imanes y el calado por donde pasa el eje trasero únicamente.

IMANES: cerámicos libres de tamaño original para carcasas box se permite calar por donde pasa el eje trasero, no están permitidos los imanes quad, ni el rectificado interior de los imanes.

TAPA: original posición y calado libres. **Carboneras:** originales posición y calado libres. **Carbones:** libres.

Resortes: libres; se permite el uso de colillas y aislamiento de resortes, no se permite el uso de disipadores.

TREN TRASERO: El eje deberá ser macizo de 3/32 montado sobre bujes La trocha máxima es de 82mm + 1mm de tolerancia.-**Transmisión:** debe ser de módulo 0.4, .la corona no podrá pasar del chasis hacia abajo y deberá ser plástica con núcleo metálico.

TREN DELANTERO: Se deberá usar las ruedas delanteras obligatoriamente, con los oring, y se podrá usar el eje completo o el pedazo necesario para sostener las ruedas soldadas. En caso de usar el tren delantero completo será lo único autorizado como elemento para mantener los roladores en su parte delanteras centrados. Se podrá soldar este eje.

GOMAS: libre.

PULSADORES: Son libres, mientras no eleven el voltaje

TÉCNICA: Los automodelos deberán permanecer en reglamento durante toda la carrera, el no cumplimiento es motivo de descalificación.-

NOTA: El presente reglamento tiene como finalidad, ser lo más claro posible, en cuanto a la faz técnica se refiere. Si hubiere algún elemento que no estuviese contemplado en el presente, es OBLIGACIÓN del piloto pedir aclaración del mismo Y NO DAR POR SENTADO QUE LO QUE NO ESTÁ CONTEMPLADO ES VÁLIDO. Ante la duda de algún detalle no descrito en el presente reglamento, se considerará al mismo como FUERA DE REGLAMENTO con todo lo que significa en la sanción de haber y ser necesario de acuerdo a la gravedad del hecho.

Córdoba 15 de febrero del 2010