



asacSlot
VALENCIA

TARGA FLORIO 2015

REGLAMENTO TÉCNICO

Asac Slot, organiza los próximos días 28 y 29 de noviembre de 2015 la III Targa Florio, en sus instalaciones de la calle Isla Cabrera 8 de Valencia. Los vehículos admitidos se dividirán en dos categorías, en función de sus características técnicas, **SERIE** y **PROTOTIPOS**.

SERIE

1. Relación de vehículos admitidos

Se admitirán los vehículos participantes en la Targa Florio entre los años 1955 y 1973, fabricado por cualquier marca de slot de cualquier época e incluidos en el listado anexo. Para evitar malentendidos, se recomienda indicar a la organización el modelo elegido para su aprobación antes de la carrera.

2. Carrocería

La carrocería deberá conservarse de serie, tal y como la presenta el fabricante, manteniendo todos sus elementos, excepto limpiaparabrisas, retrovisores y antenas que podrán ser retirados. Podrá ser de resina o plástico.

Deberá estar obligatoriamente decorada (decoración libre) e incluir un dorsal en cada lateral. Quedan prohibidas las carrocerías en kit sin pintar.

Las carrocerías que sean comercializadas en kit, deberán estar montadas con todos sus elementos con la excepción de los citados anteriormente.

Se permite eliminar los sistemas de iluminación así como sus soportes en los modelos que los incorporen.

Se podrá sustituir la bandeja del piloto por otra de lexan, siempre y cuando sea comercializada por un fabricante de slot, específicamente para ese modelo. Deberá estar perfectamente decorada e incorporar obligatoriamente la cabeza de plástico que el modelo lleve de origen. Prohibidas las bandejas de un solo color.

Los cristales, faros y pilotos serán los de serie (prohibido el lexan). Los cristales deberán ser transparentes.

En el caso de incorporar una guía diferente a la original del coche y para permitir el correcto funcionamiento de la misma, se permite agujerear piezas interiores de la carrocería para que el vástago pueda introducirse. La modificación no podrá ser visible desde el exterior.

Prohibido añadir cualquier elemento extra a la carrocería tanto por el interior como por el exterior, incluido lastre.

3. Chasis

El vehículo incorporará el chasis que corresponda a la carrocería, no pudiéndose intercambiar con otros modelos. Solo se aceptaran chasis con configuración de motor lineal o transversal. Queda prohibida la configuración anglewinder.

Deberá fijarse a la carrocería obligatoriamente del modo previsto por el fabricante. Se podrá eliminar tornillos hasta un mínimo de dos (uno delantero y otro trasero). Se permite agrandar ligeramente los orificios de los tornillos para permitir una correcta basculación.

El chasis podrá incorporar los elementos que el fabricante del coche comercialice siempre y cuando puedan ser montados sin ningún tipo de modificación (cunas, suspensiones etc.).

Queda prohibido el uso de suspensiones de cualquier tipo en los modelos Slot.it, NSR y MSC/Scaleauto.

Si el chasis o el soporte motor incorporan imán, este deberá ser retirado. El soporte del mismo y todas sus piezas también podrán retirarse.

En el caso de que el chasis incorpore cuna de motor independiente, esta deberá estar totalmente atornillada al chasis, sin ningún juego o basculación.

Se permite agrandar internamente el soporte de la guía con el fin de poder incorporar otra guía con el buje más grueso.

Prohibido incorporar cualquier elemento extra al chasis (sistemas de frenado y limpieza de neumáticos incluidos) ni agujerearlo. El motor podrá fijarse al mismo mediante cinta adhesiva o pegamento, únicamente en las dos pestañas de fijación y sin excesos. Solamente podrán utilizarse tornillos, si el soporte motor incorpora de serie agujeros a tal efecto.

Prohibido cualquier tipo de lastre.

En los modelos Scalextric que originalmente incorporaban motor RX1, se permite recortar el orificio donde encaja el motor con el fin de poder incorporar motores de caja cerrada.

4. Motor

De tipo compacto. Libre entre los comercializados por cualquier marca de slot siempre y cuando pueda ser identificado (Con las excepciones recogidas en el punto 4.1) y siempre y cuando pueda ser montado en el chasis sin ninguna modificación.

El motor deberá ser de estricta serie, no pudiendo modificar ni cambiar ninguna pieza del mismo. Tampoco se podrá modificar de ningún modo el campo magnético.

Se permite eliminar los condensadores antiparasitarios.

La medición del campo magnético será realizada con la UMS de Kelvin Light, alimentada a 5 v, no pudiendo exceder en ningún caso los siguientes valores:

-Motores en línea: 7,5 g

-Motores transversales: 5,0 g

4.1 Los modelos Slot.it deberán montar obligatoriamente el motor Slot.it MX-06 en posición transversal.

Los modelos NSR deberán montar obligatoriamente el motor NSR Shark 20 en posición transversal.

Los modelos MSC/Scaleauto deberán montar obligatoriamente el motor Scaleauto SC-0008B en posición transversal

5. Transmisión

Piñón y corona libres, dentro de los comercializados por una marca de slot. La relación será libre (Con las excepciones recogidas en el punto 5.1). La tracción será obligatoriamente trasera. Prohibida la tracción total.

5.1 Los modelos Slot.it y NSR deberán montar obligatoriamente relación de serie 11/32

Los modelos MSC/Scaleauto deberán montar obligatoriamente la relación de serie 12/32

6. Ejes y ruedas

Ejes libres comercializados por una marca de slot. No podrán sobresalir de la llanta por su parte exterior.

Las llantas serán las originales del vehículo pudiendo ser sustituidas por otras calibradas, fabricadas por cualquier fabricante de slot siempre y cuando sean del mismo diámetro que las originales con una variación permitida de 1 mm (anchura libre). Deberán incorporar tapacubos de estilo clásico. También podrán utilizarse llantas de aluminio sin tapacubos siempre que imiten un diseño clásico. Los coches reales que incorporen llantas de radios, deberán obligatoriamente mantener el mismo diseño en las llantas.

Los neumáticos serán libres, estando prohibida cualquier tipo de manipulación mecánica o química. Podrán rebajarse, siempre con la banda de rodadura plana y deberán tocar y rodar los cuatro en la plantilla de verificación El conjunto de llanta y neumático deberá girar solidariamente con el eje y con la corona en una relación de 1/1.

Se permite el uso de separadores para limitar el juego lateral de los ejes.

Los ejes completos con llantas y neumáticos no podrán sobresalir del paso de rueda de la carrocería por su parte superior, ni ser más de 3 mm inferior a la anchura de la carrocería en la parte superior del paso de rueda. (p.e. en una carrocería que mida 50 mm de anchura en el paso de rueda, la anchura mínima del eje completo será de 47 mm)

7. Cojinetes

Libres dentro de los comercializados por una marca de slot siempre que puedan colocarse sin ninguna modificación. Prohibidos los rodamientos.

8. Guía

Libre dentro de las comercializadas por una marca de slot. Se permite el afilado y la reducción de profundidad en 1 mm.

9. Cables y trencillas

Libres dentro de las comercializadas por una marca de slot

10. Tornillos

Libres dentro de los comercializados por una marca de slot. Se permite reducir el número de tornillos hasta un mínimo de dos (uno trasero y uno delantero)

PROTOTIPOS

1. Relación de vehículos admitidos

Se admitirán los vehículos participantes en la Targa Florio entre los años 1955 y 1973, incluidas en el listado anexo. Para evitar malentendidos, se recomienda indicar a la organización el modelo elegido para su aprobación antes de la carrera.

2. Carrocería

La carrocería será de plástico o resina, prohibido el lexan o la fibra. La escala será 1/32.

No se admitirán aquellas carrocerías que no reproduzcan fielmente el modelo real en cuanto a formas y detalles. Queda prohibido el ensanchado de las mismas mediante aletines, ni se podrá agrandar los pasos de rueda.

Deberá estar obligatoriamente pintada y decorada (decoración libre) e incluir un dorsal en cada lateral. Quedan prohibidas las carrocerías en kit sin pintar.

Las carrocerías que sean comercializadas en kit, deberán estar montadas con todos sus elementos con la excepción de limpiaparabrisas, retrovisores y antenas que podrán ser retirados en cualquier caso.

La bandeja del piloto será libre y deberá incorporar el piloto en su lugar lógico. No podrá ser toda del mismo color. El piloto deberá estar convenientemente decorado.

Los cristales, deberán ser transparentes y de plástico, excepto en los modelos de resina que incorporen cristales de lexan de serie. La carrocería deberá incluir todos los cristales del modelo real. Los pilotos y faros no podrán ser simulados con pintura o calcas.

El peso mínimo de la carrocería será de 15 gr. Sin tornillos. En el caso de precisar lastre para alcanzar el peso mínimo, éste deberá colocarse obligatoriamente en la parte interior del techo (o del capot en modelos descapotables).

3. Chasis

De material y construcción libre. La posición del motor será obligatoriamente lineal o transversal. Queda prohibida la configuración anglewinder.

La fijación a la carrocería será libre.

El chasis podrá incorporar guía basculante y suspensión tanto en la cuna motor como en los ejes.

Prohibido cualquier tipo de sistema de frenado y limpieza de neumáticos.

Prohibido cualquier tipo de lastre en el chasis, así como el uso de imanes en el mismo.

El motor podrá fijarse al chasis mediante tornillos, cinta adhesiva o pegamento, únicamente en las dos pestañas de fijación y sin excesos.

4. Motor

De tipo compacto. Libre entre los comercializados por cualquier marca de slot siempre y cuando pueda ser identificado.

El motor deberá ser de estricta serie, no pudiendo modificar ni cambiar ninguna pieza del mismo. Tampoco se podrá modificar de ningún modo el campo magnético.

Se permite eliminar los condensadores antiparasitarios.

La medición del campo magnético será realizada con la UMS de Kelvin Light, alimentada a 5 v, no pudiendo exceder en ningún caso los siguientes valores:

-Motores en línea: 7,5 g

-Motores transversales: 5,0 g

5. Transmisión

Piñón y corona libres, dentro de los comercializados por una marca de slot. La relación será libre. La tracción será obligatoriamente trasera. Prohibida la tracción total.

6. Ejes y ruedas

Ejes libres comercializados por una marca de slot. No podrán sobresalir de la llanta por su parte exterior.

Las llantas serán libres, fabricadas por cualquier fabricante de slot. Deberán incorporar tapacubos de estilo clásico. También podrán utilizarse llantas de aluminio sin tapacubos siempre que imiten un diseño clásico. Los coches reales que incorporen llantas de radios, deberán obligatoriamente mantener el mismo diseño en las llantas.

Los neumáticos serán libres, estando prohibida cualquier tipo de manipulación mecánica o química. Podrán rebajarse, siempre con la banda de rodaje plana y

deberán tocar y rodar los cuatro en la plantilla de verificación El conjunto de llanta y neumático deberá girar solidariamente con el eje y con la corona en una relación de 1/1.

Se permite el uso de separadores para limitar el juego lateral de los ejes.

Los ejes completos con llantas y neumáticos no podrán sobresalir del paso de rueda de la carrocería por su parte superior, ni ser más de 3 mm. inferior a la anchura de la carrocería en la parte superior del paso de rueda. (p.e. en una carrocería que mida 50 mm de anchura en el paso de rueda, la anchura mínima del eje completo será de 47 mm)

7. Cojinetes

Libres dentro de los comercializados por una marca de slot siempre que puedan colocarse sin ninguna modificación. Prohibidos los rodamientos.

8. Guía

Libre dentro de las comercializadas por una marca de slot. Se permite el afilado y la reducción de profundidad en 1 mm.

9. Cables y trencillas

Libres dentro de las comercializadas por una marca de slot

10. Tornillos

Libres dentro de los comercializados por una marca de slot.

IMPORTANTE: NINGÚN PILOTO PODRÁ CORRER LAS DOS CATEGORIAS CON EL MISMO COCHE. SERA OBLIGATORIO UTILIZAR DOS COCHES DIFERENTES, UNO PARA CADA CATEGORÍA.

REGLAMENTO DEPORTIVO

La III Targa Florio Asac Slot se disputará los días 28 y 29 el día 28 de noviembre de 2015 en la sede de Asac Slot, en la Calle Isla Cabrera 8 bajo de Valencia.

La dinámica de la prueba será la siguiente:

Cada piloto podrá inscribirse en las dos categorías (Serie y Prototipos) con dos coches diferentes, previo pago de la inscripción de 7 € por piloto y categoría. (12 € en el caso de que el MISMO PILOTO inscriba un coche en cada categoría).

La carrera se disputará sobre dos tramos, montados para la ocasión, de grandes dimensiones e imitando las carreteras de la prueba real. Los tramos estarán montados con pistas Ninco, alimentados con fuentes DS Power 3 y controlados por cuentavueltas Wifi CSL Pro. Las fuentes serán regulables por lo que cada participante decidirá a cuanto voltaje correr.

La prueba será individual y el desarrollo y horario serán los siguientes:

Viernes 27 de noviembre (19:00 a 22:00 horas)

Entrenamientos libres. Cada piloto podrá realizar 2 vueltas a cada uno de los tramos con la finalidad de probar el vehículo y decidir la corriente mas apropiada para su vehículo. Los entrenamientos no serán obligatorios, pudiendo directamente presentar el coche en el parque cerrado el día de la carrera.

Para facilitar la dinámica de la prueba y reducir los tiempos de espera, se disputaran seis tandas de 8 pilotos con los siguientes horarios:

Sábado 28 de noviembre 16:30 horas

Sábado 28 de noviembre 18:00 horas

Sábado 28 de noviembre 19:30 horas

Domingo 29 de noviembre 09:30 horas

Domingo 29 de noviembre 11:00 horas

Domingo 29 de noviembre 12:30 horas

Cada piloto podrá inscribirse en la tanda que desee, siempre y cuando queden plazas libres. En el caso de participar en las dos categorías, **deberá inscribirse obligatoriamente en dos tandas diferentes.**

30 minutos antes de la hora de inicio de cada tanda, el piloto deberá presentar su coche en parque cerrado, para su verificación, inscribiéndose en ese momento.

Al comienzo de cada tanda, los pilotos se dividirán por sorteo en dos grupos de 4 pilotos y a cada uno de ellos le será asignado uno de los dos tramos. Los dos grupos comenzarán su tramo al mismo tiempo, por orden de inscripción (1 piloto y 3 asistencias), dando un número de vueltas determinado, con un tiempo aproximado de 3 minutos y una vez finalizado por los cuatro pilotos el grupo pasará al otro tramo. Una vez concluida la pasada, los coches volverán a parque cerrado donde los pilotos dispondrán de 5 minutos para ajustarlos, engrasarlos y cambiar neumáticos siempre delante del director de carrera. Está prohibido el cambio de neumáticos fuera del parque cerrado. A continuación se disputará la segunda pasada EN EL MISMO SENTIDO QUE LA PRIMERA, por orden de clasificación, tras la cual el piloto podrá retirar su coche y marcharse si así lo desea, dando por concluida su participación (En el caso de correr en las dos categorías se repetirá el proceso en la tanda elegida)

Las tandas tendrán una duración estimada de 90 minutos y una vez disputada la última (Domingo a las 14:00 horas) se establecerá la clasificación definitiva en ambas categorías.

**ANEXO: VEHÍCULOS PARTICIPANTES EN LA TARGA FLORIO ENTRE LOS
AÑOS 1955 Y 1973**

Abarth 1000
Abarth 1000 SP
Abarth 1300 OT
Abarth 1300 S
Abarth 1600 OT Spyder
Abarth 1600 S
Abarth 2000
Abarth 2000 S
Abarth 2000 S Coupe
Abarth 2000 SP
Abarth 2000 Sport
Abarth 3000 SP
Abarth Osella 2000 SP
Abarth Simca 1300
Abarth Simca 1300 Bialbero
Abarth Simca 1300 OT
Abarth Simca 2000 Bialbero
Abarth-Simca 1300 Bialbero TwinCam
Abarth-Simca 1300 GT TwinCam
Abarth-Simca 2000
Abarth-Simca 2000 GT
Abarth-Simca OT 1300
Abarth-Simca OT1300 Bialbero
AC Cobra - Ford
AC Shelby Cobra - Ford 427
Alfa Romeo 1300 Special
Alfa Romeo 1500
Alfa Romeo 1750
Alfa Romeo 1900
Alfa Romeo 1900 C GT
Alfa Romeo 1900 Sprint Sport
Alfa Romeo 1900 TI
Alfa Romeo 2000
Alfa Romeo 2500
Alfa Romeo 33TT12
Alfa Romeo 33TT3
Alfa Romeo Duetto
Alfa Romeo Giulia Sprint GT
Alfa Romeo Giulia
Alfa Romeo Giulia GT
Alfa Romeo Giulia S
Alfa Romeo Giulia Spider
Alfa Romeo Giulia Sprint GT
Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale
Alfa Romeo Giulia SS
Alfa Romeo Giulia SZ
Alfa Romeo Giulia TZ
Alfa Romeo Giulia TZ/2
Alfa Romeo Giulietta
Alfa Romeo Giulietta S
Alfa Romeo Giulietta Spider

Alfa Romeo Giulietta Sprint
Alfa Romeo Giulietta SS
Alfa Romeo Giulietta SV
Alfa Romeo Giulietta SV Zagato
Alfa Romeo Giulietta SZ
Alfa Romeo GTA
Alfa Romeo GTAm
Alfa Romeo GTV
Alfa Romeo T33
Alfa Romeo T33/2
Alfa Romeo T33/2 Spider
Alfa Romeo T33/2.5
Alfa Romeo T33/3
Alfa Romoe Giulia TZ
Alfa Super Sprint 1900
Alpine A110 - Renault
Alpine A110 - Renault Gordini
Alpine A210 - Renault
Alpine M63B - Renault
Alpine M65 - Renault
AMS - Alfa Romeo
AMS - Alfa Romeo 1300
AMS - Ford
AMS - Ford Cosworth FVA
AMS 1000 - Ford
AMS 273 - Alfa Romeo
AMS 273 - Ford
AMS 273 - Giliberti-Fiat
AMS SP - Ford
AMS SP - Ford
AMS SP - Ford
ASA 1000 GT
ASA 2500 GT Coupé
ASA 411
ASA RB613 1000 Coupé
Aston Martin DB2/4
Aston Martin DB2/4 GT
Aston Martin DBR1/300
ATS 1000 SP - Ford
ATS 1600 SP - Ford
Austin (Morris ?) Mini Cooper S
Austin Healey 3000
Austin Mini Cooper
Austin Mini Cooper "Targa"
Austin Mini Cooper "Twini"
Austin Mini Cooper S
Austin-Healey 3000
Austin-Healey 3000 'Big Healey'
Austin-Healey 3000 Hardtop
Austin-Healey Sebring Sprite
Austin-Healey Sebring Sprite Mk 1
Austin-Healey Sprite
Austin-Healey Sprite 'Special'
Austin-Healey Sprite Spider
Austin-Healey Sprite 'Spider lightweight'

Bertone Racer - Fiat
Bizzarini - Fiat
Bizzarini GT Strada 5300 - Chevrolet
BMW 2002
BMW 2002 Ti
BMW 3.0 CSL
Brabham BT8 - Coventry Climax
Chaparral 2F - Chevrolet
Chevrolet Corvette
Chevron B16 - BMW
Chevron B19
Chevron B21 - Ford Cosworth
Chevron B23 - Ford Cosworth
Chevron B8 - BMW
Chevron B8 - BMW
Chevron B8 - Climax
Cisitalia 202
Conrero - Alfa Romeo 1150
Cooper T49 Monaco - Maserati
Cooper T61 Monaco - Coventry Climax
Costin-Nathan GT - Hillman Imp
CR-CDS 134B
D.B. - Panhard Coupé
D.B. HBR 4 - Panhard Coupé
D.B. HBR 5 – Panhard
D.B. HBR 5 - Panhard Coupé
Daf 555
Daren Mk 2 - Ford
Daren Mk 3 - BRM
Daren Mk 3 - BRM
De Sanctis - Ford
De Tomaso Pantera
Ermini - Fiat
Ermini - Fiat
Ferrari 166 Inter GT
Ferrari 250 (275) LM
Ferrari 250 GT
Ferrari 250 GT Berlinetta
Ferrari 250 GT 'Daytona Replica'
Ferrari 250 GT Lusso
Ferrari 250 GT LWB
Ferrari 250 GT LWB "Europa Coupé"
Ferrari 250 GT LWB Berlinetta
Ferrari 250 GT SWB
Ferrari 250 GT/61 SWB
Ferrari 250 GTO
Ferrari 250 LM
Ferrari 250 LM Coupé
Ferrari 250 P
Ferrari 250 TR
Ferrari 250 TR (Scaglietti)
Ferrari 250 TR58 "Mille Miglia"
Ferrari 250 TR58 (Scaglietti)
Ferrari 250 TR59
Ferrari 250 TR59/60

Ferrari 250 TR61
Ferrari 250 TRI/60
Ferrari 275 GTB
Ferrari 275 GTB/2
Ferrari 275 GTB/4
Ferrari 275 GTB/C
Ferrari 275 GTB/C Prototipo
Ferrari 275 P2
Ferrari 275 P2 Spider
Ferrari 312 P/B
Ferrari 312 PB
Ferrari 330 LM/GTO
Ferrari 330 P3 Spyder
Ferrari 330 P3/4
Ferrari 330 P4
Ferrari 375 GTB
Ferrari 500 Mondial
Ferrari 500 TR
Ferrari 500 TRC
Ferrari 512 S Coupé
Ferrari 512 S Spyder
Ferrari 750 Monza
Ferrari 860 Monza
Ferrari Dino
Ferrari Dino 196 S
Ferrari Dino 196 SP
Ferrari Dino 206 P
Ferrari Dino 206 S
Ferrari Dino 206 S Spider
Ferrari Dino 206 SP
Ferrari Dino 246 GT
Ferrari Dino 246 S
Ferrari Dino 246 SP
Ferrari Dino 268 SP
Ferrari Mondial
Ferrari Monza
Ferrari V12
Fiat 1100
Fiat 1100 Speciale TV Raon/Raor
Fiat 1100 TV
Fiat 1100/103 TV
Fiat 1200 Boano
Fiat 124
Fiat 124 S
Fiat 124 Spider
Fiat 124 Sport
Fiat 1500
Fiat 500
Fiat 600
Fiat 8V
Fiat 8V Sport
Fiat 8V Zagato
Fiat Abarth 1000
Fiat Abarth 1000 OT
Fiat Abarth 1000 S

Fiat Abarth 1000 SP
Fiat Abarth 750
Fiat Abarth 750 S
Fiat Abarth 750 Zagato
Fiat Abarth 850
Fiat Ciolino
Fiat Dino
Fiat Multipla
Ford Escort Mexico
Ford Escort RS
Ford GT40 MKI
Ford GT40 Roadster
Ford Mustang Shelby 350
Fournier-Marcadier - Renault
Fournier-Marcadier - Renault Gordini
Gigi P2 - Lancia
Giliberti A112
Ginetta G12
Ginetta G4 - Ford TC/BRM
Glas 1304 TS
Gordini T24 S
Jaguar C-type
Jaguar E-type
Jaguar XK120
Jerboa SP - BMC
Kieft - Coventry Climax
Lancia 1300
Lancia Appia
Lancia Appia 1100
Lancia Appia Zagato
Lancia Aurelia
Lancia Aurelia B
Lancia Flaminia
Lancia Flaminia Sprint Zagato
Lancia Flaminia Touring
Lancia Flaminia Zagato
Lancia Flaminia Zagato Speciale
Lancia Flavia GT
Lancia Flavia Sport Zagato
Lancia FM
Lancia Fulvia
Lancia Fulvia HF
Lancia Fulvia HF F&M Special Spider
Lancia Fulvia HF Special
Lancia Fulvia HF Sport
Lancia Fulvia HF Zagato
Lancia Fulvia HF Zagato 1401
Lancia Fulvia HF Zagato, I
Lancia Fulvia Sport
Lancia Fulvia TS
Lancia Fulvia Zagato
Lancia Fulvia Zagato
Lancia Stratos
Lancia T Sport Spider
Lancia Zagato Sport

Lola T212 - Ford Cosworth
Lola T290 - Abarth
Lola T290 - Ford Cosworth FVC
Lola T70 Mk III - Chevrolet
Lola T70 Mk IIIB - Chevrolet/Traco
Lotus - Renault
Lotus (Mk 47) Europa
Lotus 23 - Giannini
Lotus Eleven - Coventry Climax
Lotus Elite
Lotus Europa - Renault
Lotus Europa (Mk 47) - Ford
Lotus Mk 8/Lister/Connaught - Lea Francis
Marcos Mini GT - BMC
Maserati 150 S
Maserati 200 S
Maserati 200 SI
Maserati 300 S
Maserati A6G
Maserati A6GCS
Maserati Tipo 60
Maserati Tipo 60
Maserati Tipo 61
Maserati Tipo 63
Maserati Tipo 64 "Birdcage"
Matra Djet
Matra Djet 5S
Matra Djet 5S
Matra Djet 6
Mercedes-Benz 300 SL
Mercedes-Benz 300 SLR
MG Midget
MGB
MGB GT
MGB GT "Special"
Minimach (Unipower GT) - BMC Cooper
Moretti 850 – Fiat
Morris Mini Cooper
Nomad Mk 1 - Ford TwinCam
Nomad Mk 2 - BRM
OMS
Opel GT
Opel GT 1900 Conrero
Opel GT Conrero
OSCA 1100
OSCA 1100 S
OSCA 1500
Osca 1500 S
OSCA 1600 Coupé
Osca 1600 GT2 (-Fiat ?)
OSCA 2000
OSCA 750
Osca F2/S 1500
OSCA GT 1600 - Fiat
OSCA MT 1100

OSCA MT4
OSCA MT4 1000
OSCA MT4 1100 S
Osca MT4 1500
Osca MT4 1500
OSCA S 1000
OSCA S 1100
Osca S 1500
Osca S 2000
Osca S1000 - Maserati
OSCA S1500/58
OSCA Sport 750
Porsche 356
Porsche 356 B 1600
Porsche 356 B Carrera
Porsche 356 B Carrera 2
Porsche 356 B Carrera Abarth
Porsche 356 B Carrera Abarth GTL
Porsche 356 B Carrera Reutter
Porsche 356 B Carrera Super 90
Porsche 356 C
Porsche 356 Carrera
Porsche 356 Carrera 2 Reutter
Porsche 356 SC
Porsche 356 SC
Porsche 356A Carrera 1600 GT Coupé
Porsche 356A Carrera GT Coupé
Porsche 356B 1600 Carrera
Porsche 356B Carrera 2000 GS
Porsche 356B Carrera Abarth
Porsche 356B Carrera Abarth GTL
Porsche 356B Carrera Reutter
Porsche 550
Porsche 550 RS
Porsche 718
Porsche 718 GTR Coupe
Porsche 718 RS Spyder
Porsche 718 RS60 Spyder
Porsche 718 RS61
Porsche 718 RS61 Spyder
Porsche 718 RSK Spyder
Porsche 718 WRS Spyder
Porsche 904
Porsche 904 GTS
Porsche 904/6
Porsche 904/8
Porsche 904/8 Coupe
Porsche 904/906 Berg Spyder (906 engine, 904 chassis)
Porsche 906
Porsche 906 / 8
Porsche 906 Carrera 6
Porsche 906 E
Porsche 907
Porsche 908/02
Porsche 908/03

Porsche 908/3
Porsche 909 Berg
Porsche 910
Porsche 910/6
Porsche 910/8
Porsche 911
Porsche 911 R
Porsche 911 S
Porsche 911 T
Porsche 914/6
Porsche 917 K
Porsche Carrera
Porsche Carrera Abarth
Porsche Carrera Abarth 356 B
Porsche Carrera RS
Porsche Carrera RSR
Raymond - Ford
Raymond - Ford Novamotor
Renault 4 CV
Renault Dauphine
Renault R8 Gordini Prototype (Aluminium body)
René Bonnet Djet - Renault Gordini
Siata 1100 GT – Fiat
Simca 1300
Spyder Abarth 750
Stanguellini 1100 - Fiat
Stanguellini Bialbero - Fiat
Sunbeam Tiger - Ford Cobra/Lotus
Talbot Sport
Triumph TR 5
Unipower GT - BMC
WRE - Maserati