

# CLÁSICOS

## REGLAMENTO TÉCNICO

### 1. MODELOS ADMITIDOS

Ford GT 40

Ford MKII

Chaparral 2 E

Alfa 33/3

Ferrari 312 PB

McLaren M8D

Matra MS 670 B

Todos ellos en cualquiera de sus referencias.

### 2. CARROCERÍA

De estricta serie, sin ninguna modificación y completa con la totalidad de sus componente (se permite eliminar retrovisores, limpiaparabrisas y antenas). No está permitido el uso de lexan ni en la bandeja de piloto ni en los faros ni cristales. Decoración libre.

### 3. CHASIS

El original del modelo sin ninguna modificación. Se admite la cuna de motor 0,0 (Referencia CH03B) o 0,5 (Referencia CH62). El eje delantero se podrá regular en altura, no siendo necesario que las ruedas toquen en la pista. Prohibido cualquier tipo de suspensión. Se permite aflojar los tornillos de carrocería y/o cuna para conseguir basculación.

### 4. EJES Y LLANTAS

De serie, originales. En el eje trasero se admite sustituir el eje de origen por el comercializado por Slot.it con anchura reducida en su parte central. Las llantas serán las que correspondan de serie a cada modelo, incluidos los tapacubos.

### 5. TRANSMISIÓN

Piñón: de 11 o 12 dientes metálico de Slot.it (Referencias PS-11 y PS-12).

Corona: libre, dentro de las comercializadas por Slot.it en su gama sidewinder de 31 o 32 dientes y de 18 mm.

## **6. GUÍA**

Libre, fabricada por Slot.it. Se podrá afilar y reducir su profundidad hasta un milímetro en su parte inferior.

## **7. MOTOR**

**Motores admitidos:**

Slot.it MX-06 (21500 rpm a 12V, cabezal naranja).

Slot.it MX-15 (21000 rpm a 12V, cabezal negro).

Slot.it MX-16 (23000 rpm a 12V, cabezal rojo).

El motor será de estricta serie y sin ninguna modificación.

Solo se aceptarán motores que como máximo den una medición de -5,5 gr. en la U.M.S. de Kelvin Ligth.

## **8. CABLEADO Y TRENCILLAS**

Libres.

## **9. TORNILLOS**

Libres.

## **10. NEUMÁTICOS**

Delanteros libres.

Traseros Slot.it referencia SI-PT27

No se permitirá ninguna alteración mecánica o química de los mismos. Podrán sustituirse durante la carrera, siempre ante el director de carrera y previa revisión por parte de este de los neumáticos que se monten.