



REGLAMENTO GRUPO C 2025

1-. MODELOS ADMITIDOS:

Los vehículos homologados en esta prueba son los siguientes:

SLOT.IT GRUPO C

JAGUAR XJR 6/XJR 9

JAGUAR XJR 12

JAGUAR XJR 10/11

LANCIA LC2/84

LANCIA LC2/85

MAZDA 787 B

NISSAN R 89C / R90V

PORSCHE 956 KH

PORSCHE 956 LH

PORSCHE 962 IMSA

PORSCHE 962 KH

PORSCHE 962 LH

PORSCHE 962C 85

PORSCHE 962c 90

SAUBER - MERCEDES C9

TOYOTA 88C

TOYOTA 86 c (Long Tail)

Carrocería:

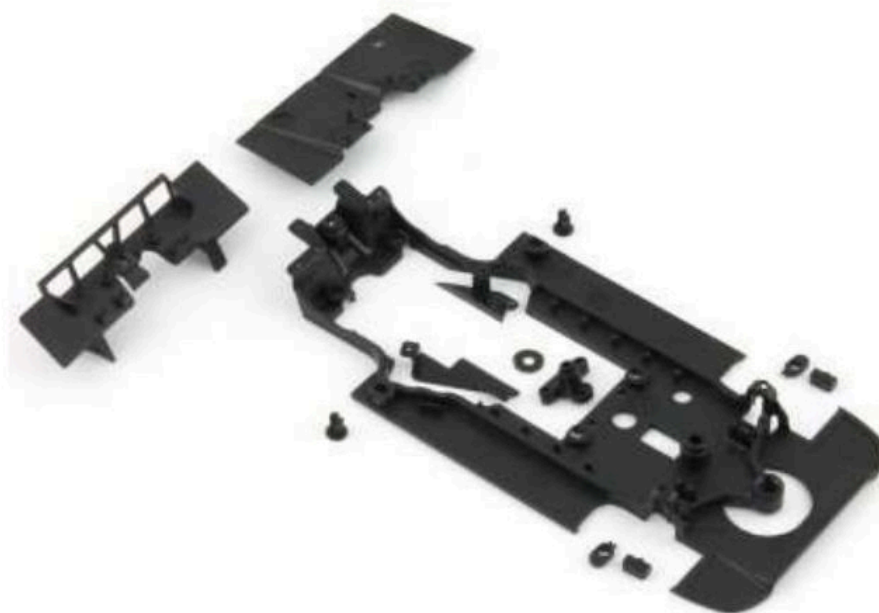
La carrocería será de serie, sin modificación alguna. El habitáculo será el original de cada modelo. Se permitirán los recambios de “cockpit” aligerados de nueva referencia, pero los habitáculos de lexán están expresamente prohibidos. El peso mínimo de la carrocería será de 18 gramos incluyendo todas las piezas. Los modelos que no lleguen a dicho peso mínimo se podrán lastrar por el interior de la carrocería a una altura mínima de 5 milímetros y siempre que no interfiera con el chasis. Se permitirán además los recambios específicos de cada modelo denominados “crashproof”.

Las carrocerías deberán ir debidamente pintadas en caso de ser “white kit”. La decoración será libre. Se permite prescindir de retrovisores, limpias y ganchos de remolque. Se permite llevar pintadas las tulipas y eliminar el faro interior (las bombillas) en todos los modelos. Algunos modelos requieren la eliminación de piezas o modificaciones que se especifican en el anexo de carrocerías al final del reglamento.

Se permite el refuerzo del soporte del alerón mediante cinta o pegamento siempre que no altere la estética del vehículo ni su forma original. Deberá ir situado en su posición original y en caso de rotura deberá repararse y situarse en su posición normal de la mejor manera posible antes de que termine la manga en curso.

Chasis:

El chasis será de serie, tanto los denominados evo 4 como evo 6, con 4 o 6 puntos de anclaje. Deberán respetar las medidas originales y únicamente se permite eliminar las rebabas perimetrales que puedan limitar o interferir en la correcta basculación de cuna o carrocería. Deberá respetar las formas originales y no presentar deformaciones. Chasis y cuna deberán estar en el mismo plano.



Soporte motor:

El soporte motor o cuna deberá ser “anglewinder” y de “offset” 0, la cuna negra. De 4 o 6 puntos de apoyo y de estricta serie. Deberá estar apoyada sobre el chasis y en el mismo plano que el chasis. Las referencias homologadas serán: CH61 (hard), CH76 (medium). Queda homologada la bancada en “carbon fiber” CH61c.

Los cojinetes serán los esféricos originales de Slot.it CH61 o CH76. Se permite encolarlos a su alojamiento pero no modificar su posición. La cuna con rodamientos a bolas está expresamente prohibida.

**Suspensiones:**

Las suspensiones serán libres, de muelles o imanes. Se permiten tornillos y muelles de otras marcas siempre que no impliquen modificar el alojamiento de los mismos. **Los puentes o brazos fotgrabados complementarios de las suspensiones deberán ser Slot.it**, las tuercas o copas de los amortiguadores serán libres. No se permite mezclar imanes y muelles en un mismo amortiguador. Se permite el uso de suspensiones en los soportes laterales y traseros, **no así en los delanteros.**



Neumáticos:

Los neumáticos delanteros serán obligatoriamente Slot.it con referencia PT15, PT19 y PT1214.

Se podrán lijar o rebajar siempre que se mantengan planos.

No se permite ningún tratamiento o barniz. Los neumáticos traseros serán los Scaleauto de medida 19,0 x 10,5 con referencia; SC 4752 AS25, entregados por la organización.

Llantas:

Las llantas delanteras podrán ser de plástico, aluminio o magnesio siempre en medidas 15,8 x 8mm. Se permite el uso de separadores entre la llanta y el chasis siempre que no sobresalgan de la carrocería en plano cenital.

Las llantas traseras podrán ser de aluminio o magnesio con medidas 15,8 x 8 o 15,8 x 10mm. El conjunto llanta y neumático no podrá sobresalir de la carrocería vista ésta desde un plano cenital, excepto lo mínimo indispensable en modelos que sea imposible de cumplir.

Las llantas serán de Slot.it y deberán llevar tapacubos obligatoriamente de diseño original de Grupo C. En su defecto se permitirán tapacubos de diseño BBS. Se permite eliminar los discos de freno de los tapacubos. No se permite el uso de tapacubos planos (4WD) de Slot.it de DTM o LMP.

**Tornillería:**

La tornillería de motor, cuna y carrocería será libre, así como la empleada en el tren delantero serán de carácter libre siempre que sean metálicos. Únicamente se permite la tornillería de nylon o de metacrilato en los tornillos que sujetan la carrocería.

Transmisión:

El piñón será de 12 dientes y 6,5 mm con referencia PI6512e (ergal) o PS12 (latón). La corona será libre de aluminio o nylon de 16mm de diámetro con número de dientes libre entre los 26z y 31z. GA16xxe y GA16xxPl. Se permite el uso de separadores en el tren trasero entre el cojinete y la corona así como el “stopper” y el cojinete o cuna.

**Ejes y stopper:**

De carácter libre, deberán ser de acero, huecos o macizos. No podrán ser dorados, ni de carbono o titanio. El “stopper” será libre pero obligatorio, y podrá ir situado al lado contrario de la corona o en el puente central del soporte de motor, deberá ser de aluminio.

El tren delantero podrá regularse mediante tornillos “allen” inferiores o superiores. Se permite el uso de soportes de plástico inferiores o en el interior de los puentes del tren delantero, así como el uso de cojinetes CH14 o CH56b en el interior de los puentes.

Guía, trencillas y cables:

La guía será Slot.it con referencias: CH66, CH26 (negra o gris), CH10 o CH85 en todas sus variantes, (CH85d). Se permite lijar la pala de la guía tanto en grosor como en profundidad. Las trencillas y los cables serán libres.

Se permite pelar los cables desde el tren delantero hasta la guía siendo obligatorio que la funda sobrepase el eje delantero a fin de evitar cortocircuitos.

Lastre:

Sólo se permite lastre en la carrocería en los coches que no lleguen al peso mínimo especificando su ubicación en el apartado de carrocería, no se permite lastre en el chasis.

Motor:

Boxer 2 de Slot.it con referencia; MN08CH (una ventana). Será entregado por la organización y devuelto por el participante al terminar la carrera. El piloto será el responsable del buen estado y conservación del mismo.



El motor irá montado con la ventana orientada hacia el interior del coche, es decir, hacia arriba.

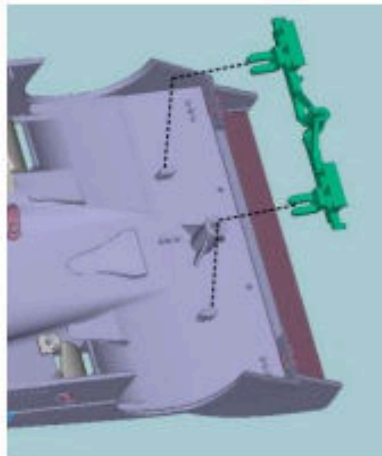
Anexo modificaciones permitidas por modelo:

Porsche 956c, 962c y variantes: En los modelos antiguos de carrocería al cambiar el "cockpit" por el recambio ligero es necesario eliminar los radiadores laterales puesto que van reproducidos sobre la carrocería. En modelos más modernos es obligatorio mantener los radiadores laterales para evitar dejar un agujero en el pontón lateral. Se permite también eliminar el alerón delantero de las versiones KH que lo incluyan. Se permite eliminar la rejilla trasera de los Porsche 956 HD que la incluyan. Se permite eliminar la pestaña que entorpece el libre movimiento del tornillo trasero en las versiones de 956 actualizadas.

http://slot.it/Download/Kit_Assembly/Porsche_962_IMSA.pdf

http://slot.it/Download/Kit_Assembly/Porsche_956_LH.pdf

http://slot.it/Download/Kit_Assembly/Porsche_956_KH.pdf



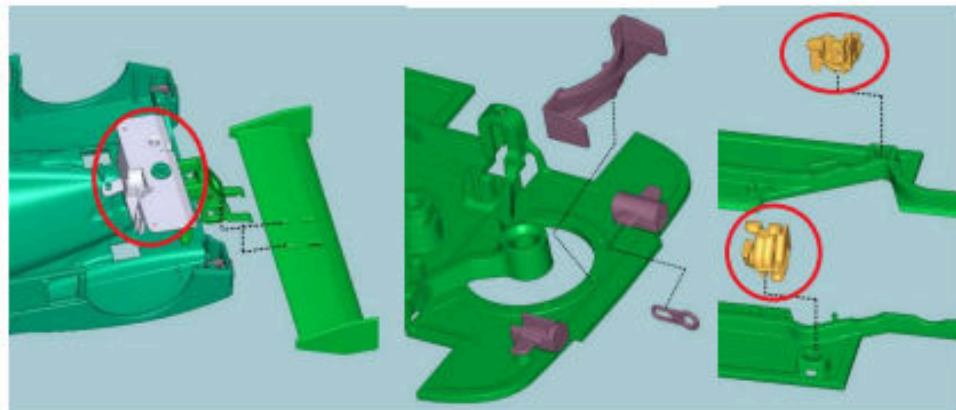
Mazda 787B: Existen dos carrocerías con cambios sustanciales en los laterales dependiendo de las versiones de chasis evo 4 y evo 6. Deberá respetarse la paridad de carrocería con el chasis no pudiéndose cambiar en ningún sentido. El recambio de chasis evo 6 incluye los laterales que deben ser empleados en la versión evo 6 de carrocería. Se permitirá limar la carrocería Evo 4 para adaptarle el chasis evo 6 siempre que se haga sin excesos, sin chapuzas y de forma correcta. Quedará a juicio del verificador.



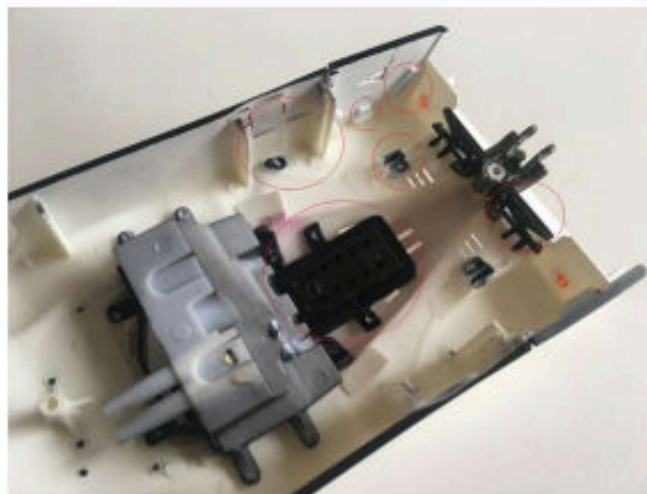
ejemplo chasis Mazda evo 6 con carrocería evo 4 bien adaptada.

Mercedes Sauber C9: Se considera obligatorio mantener los detalles delanteros ubicados en la parte delantera del chasis evo 6. Se permite eliminar los tubos de escape ya estén situados en la carrocería o en el chasis, así como el depósito de aceite situado bajo el alerón y que no permiten montar las suspensiones laterales y traseras correctamente. También se permite limar por el interior las partes más bajas de las tomas de aire traseras delante del alerón. El alerón debe conservar toda su estructura.

http://slot.it/Download/Kit_Assembly/Sauber_C9.pdf



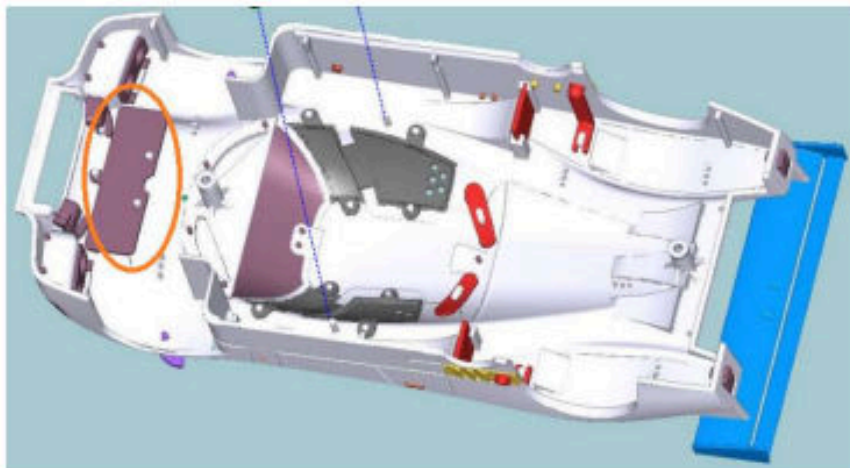
Jaguar XJR6/9/12: Se permite eliminar el carenado de las ruedas traseras así como limar y eliminar los anclajes de los mismos de manera que no molesten con los neumáticos. Se permite eliminar el panel lateral interior de los XJR9 así como de los trapecios de suspensión traseros y el motor simulado de la parte superior de la carrocería. La toma de aire del freno situada sobre la corona se permite también eliminarla o limarla para evitar que roce con la corona. Los tubos de escape deben permanecer y se permite encolarlos al alerón para evitar que se rompan con la flexión del mismo. Se permite eliminar el "spoiler" delantero del XJR12 en fotografiado.



Lancia LC2 1984: Se permite eliminar la tapa del radiador delantero situado en posición horizontal. Se permite eliminar las derivas verticales sobre los faros delanteros, así como el alerón delantero en las versiones que lo incorporen.

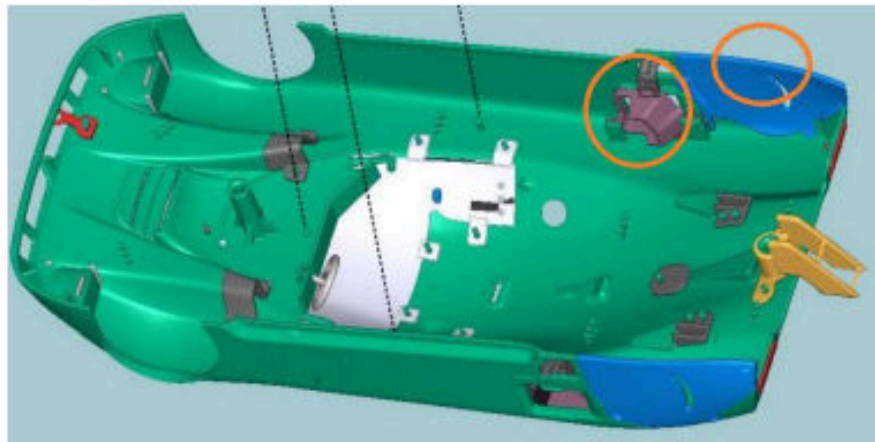
http://slot.it/Download/Kit_Assembly/Lancia_LC2_84.pdf

http://slot.it/Download/Kit_Assembly/Lancia_LC2_88.pdf



Nissan R89C/90V: Se permite eliminar el carenado de las ruedas traseras y las derivas aerodinámicas interiores de los laterales con los escapes que impiden el uso de amortiguadores laterales.

http://slot.it/Download/Kit_Assembly/Nissan_R89C.pdf



Jaguar XJR10: Se permite eliminar las suspensiones simuladas traseras y el radiador derecho que impide el correcto desempeño de la suspensión.

Se permite también eliminar los carenados de las ruedas traseras.

Se permite eliminar también la pieza que cubre los huecos sobre el capó motor y que no viene en muchos recambios de carrocería.

<http://slot.it/wp-content/uploads/2022/12/XJR10.pdf>



*Los aspectos no reflejados en el presente reglamento están prohibidos, en caso de duda de interpretación, éstas quedarán sujetas al criterio de Dirección de Carrera.

El incumplimiento del mismo será motivo de aviso y corrección por parte del equipo infractor antes o durante las verificaciones y antes o durante la disputa de la prueba en caso de ser detectada la irregularidad. En caso de haber sido ya iniciada la carrera y dependiendo de la gravedad, además de la corrección el aviso puede llevar añadida una penalización.

Modelos homologados:



Lancia LC2 1984



Lancia LC2 1985



Jaguar XJR 6



Jaguar XJR 9



Jaguar XJR 12



Jaguar XJR 10



Mazda 787b



Toyota 86c



Toyota 88c



Sauber C9



Nissan R89c



Porsche 956 LH



Porsche 956 KH



Porsche 962 LH



Porsche 962 KH



Porsche 962/85



Porsche 962/90



Porsche 962 IMSA