

BESLOT MUSCLE CARS **Temporada 2015-16**

REGLAMENTO DEPORTIVO:

1.-PISTA:

NINCO de 4 carriles.

2.-DESARROLLO DE LA CARRERA:

Entrenamientos libres: Todos los participantes tendrán tiempo antes del inicio de su manga para realizar los últimos ajustes a sus coches así como reconocimiento del circuito, siempre y cuando no lleguen tarde a la carrera

El orden de carrera será establecido por medio de una pole position, que se realizará a 3 vueltas, el piloto que consiga la pole podrá elegir primero el número de pista y así sucesivamente hasta el último piloto de la pole, que cómo es obvio no podrá elegir pista.

Se correrá una única manga que variará dependiendo del número de pilotos, pero nunca será inferior a 5 minutos, a establecer por la organización

Cambio de carril: El orden de cambio de carril será el siguiente: 1-3-4-2

3. COMISARIOS y PAUSAS:

Hacer de comisario será obligatorio para todos los pilotos inscritos en la carrera.

Cualquier piloto o comisario podrá solicitar pausa en las siguientes situaciones:

- .- Cuando un vehículo caiga al suelo.
- .- Cuando estén involucrados en un accidente, tres o los cuatro vehículos
- .- Cuando en la recta de meta estén involucrados dos o más vehículos, sobre todo para preservar la integridad del puente o cuenta-vueltas
- .- Cuando saliendo del túnel FERODO, algún coche invada la recta de pilotos saltando la valla protectora.

El encargado de pausar el vehículo será el piloto que ocupa el puesto de pilotaje uno, o el comisario que se encuentre más próximo a los cronos.

4.-MANIPULACIONES DEL VEHÍCULO:

Durante la carrera, se podrá arreglar el vehículo en tiempo de carrera, NO SE PARARÁ LA CARRERA para que se arregle un vehículo, también se podrá manipular el vehículo durante los tiempos muertos entre los cambios de carriles, e incluso limpiar neumáticos, engrasar, etc.

Cualquier cambio de vehículo supondrá la descalificación del piloto siendo relegado a la última posición de carrera, pero si llegara a la zona de puntos, no se le dejaría sin ellos.

5-.VOLTAJE:

Se competirá a voltaje fijo 15 V,

6-.PUNTUACIONES:

1ª Posición: 25 puntos
2ª Posición: 20 puntos
3ª Posición: 15 puntos
4ª Posición: 10 puntos
5ª Posición: 8 puntos

6ª Posición: 6 puntos
7ª Posición: 5 puntos
8ª Posición: 3 puntos
9ª Posición: 2 puntos
10ª Posición: 1 punto

También tiene un punto extra la *vuelta rápida*, a excepción de si el piloto que la consigue queda en primera posición, en este caso, no se llevaría ese punto extra.

7-.HANDICAP:

Los pilotos que queden en una de las **tres primeras posiciones** de la prueba disputada, deberán añadir un peso de 5 gramos en el chasis, en la siguiente carrera.

Este plomo de 5 gramos lo colocará la organización y será de forma que penalice, pero no para hacer un coche con una conducción imposible, este peso irá en el hueco de la H, que aproximadamente es el centro del chasis.

Si por alguna razón el piloto no asistiese a la prueba donde debería cumplir con esta regla, entonces la penalización quedará aplazada a la siguiente carrera.

La no presentación a una prueba, NO libera de la penalización en esta categoría

Además de esto, el hándicap, es acumulativo, con lo que, una vez que se consiguen los 5 gramos de plomo, se quedarán hasta el final del campeonato, si se vuelve a quedar entre los tres primeros puestos, se añadirían otros 5 gramos, de modo que ya serían 10 gramos hasta el final del campeonato y así sucesivamente con un máximo de 20 gramos.

El motivo de este hándicap es conseguir que todos los pilotos opten a pisar el podio en esta categoría.

REGLAMENTO TÉCNICO

1-. MODELOS HOMOLOGADOS:

.- Los modelos homologados en esta categoría son los denominados Muscle Cars que comprenden los años 1960 hasta el 1974, normalmente serán maquetas en escala 1/24 ó 1/25 de las marcas Revell , Monogram, Hasegawa, Tamiya aunque se podrían aceptar otras marcas de maquetas, siempre que cumplan con la escala.

.- Siempre habrá que consultar con la organización de Minibólidos.

2-. RECAMBIOS Y NUEVOS MODELOS:

.- Todos los recambios o modelos nuevos de coche que vayan saliendo a lo largo del año, solo serán validados por la organización de la carrera.

3-. HANDICAP:

Ya comentado en el punto siete del reglamento deportivo, aunque por deferencia a Luisito que nos va a volver a preguntar, lo repetiremos.

Los pilotos que queden en una de las tres primeras posiciones de la prueba disputada, deberán añadir un peso de 5 gramos en el chasis, en la siguiente carrera.

Este plomo de 5 gramos lo colocará la organización y será de forma que penalice, pero no para hacer un coche con una conducción imposible.

Si por alguna razón el piloto no asistiese a la prueba donde debería cumplir con esta regla, entonces la penalización quedará aplazada a la siguiente carrera.

La no presentación a una prueba, libera de la penalización en esta categoría

4-. CARROCERIA y COCKPIT:

La carrocería, cómo ya hemos mencionado en los modelos homologados serán de plástico rígido, de las marcas Revell o Monogram, aunque si hubiera otro fabricante en plástico, la organización, no tendría inconveniente en homologar.

La pintura y decoración de la carrocería es libre y recomendable, pero no se admitirán carrocerías transparentes o translúcidas.

El habitáculo (cockpit) No será obligatorio, aunque quien quiera ponerlo está en su derecho y podrá llevar los cristales transparentes

Si no se coloca cockpit y salpicadero original, los cristales deberán ir tintados, de tal forma que no se vea el interior, ni las partes mecánicas del vehículo.

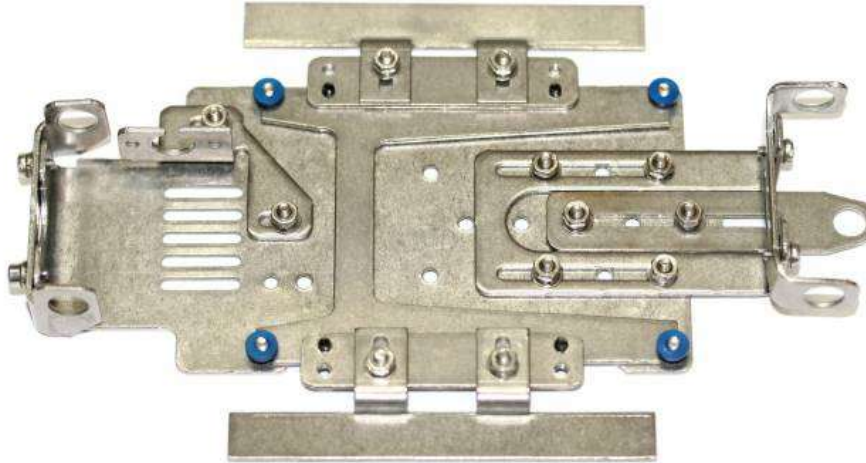
Por supuesto están homologados los habitáculos (cockpit) de lexan.

También está homologado una simple plancha de acetato negro para ocultar las partes mecánicas del vehículo y colocar al menos la cabeza y los brazos del piloto (puede ser escala 1/32), así como la parte correspondiente al salpicadero y el volante.

Los tornillos serán libres.

5-. CHASIS:

El chasis será el sloting plus Ref. SP800001



Se permite cambiar, aumentar, sustituir los tornillos que trae el chasis en kit.

Es obligatorio que el chasis lleve una protección vinilo para evitar cortocircuitos en la pista.

6-. MOTOR Y PIÑÓN:

El motor utilizado será el slot it, de caja corta y de 21.000 /a 22.000 vueltas:

Product code: MY06
Description: V12/3-21; 11 teeth pinion case side
New product / replacement: new



- Stall torque: 170 g*cm
- Maximum speed: 21500 rpm
- Maximum power: 9.1 W @ 12 V
- 11 teeth pinion
- pinion on the can side, for new sidewinder motor mount, as used since the CA11d.

Este modelo es orientativo, ya que Slot it tiene varios motores de estas características, cómo mostramos a continuación.



MS06
V12/3 21.500 rpm - 170g*cm



MF06
V12/3 21.500 rpm - 170g*cm



MN06
V12/3 21.500 rpm - 170g*cm



MX06
V12/3 21.500 rpm - 170g*cm

En cuanto el piñón solo está permitido el de 10Z (dientes), de cualquiera de las marcas de Slot comercializadas en el mundo.

7- RELACIÓN PIÑÓN y CORONA

La relación será 10z / 40z, la corona de JP, Scaleauto, Sigma, Plafit, pero de 40z.

8 - NEUMÁTICOS:

Delanteros: libres ,

Cómo recomendación ponemos los GOM, los Slot it de silicona que se usan para la pista de carrera o superslot, slot it o scaleauto grip cero o incluso cualquier neumático con una capa de cianocrilato.

No es obligatorio que las ruedas delanteras toquen en plancha

Traseros: Scaleauto 24*12 rayados, sin ningún tipo de manipulación



Neum. goma RT Soft 24x12mm. RAYADO para llanta acanalada de 17, 18 y 20mm de Diametro

9 - LLANTAS:

Delanteras y traseras -

Scaleauto 20,5mm x 10,2 mm. Ref SC4029

Scaleauto 21mm x 10 mm, Ref. SC4057f

Se podrán usar indistintamente, aunque se recomienda usar la 20,5mm en el eje trasero y la 21mm en el delantero.

Hay una excepción para el Chevy Impala y El Camino, dado que los tapacubos son muy grandes, estos podrán usar las llantas



Los tapacubos son obligatorios del modelo que viene en la maqueta, deben ser pegados para evitar su pérdida durante la carrera

Las llantas se pueden pegar a su propio eje.

10 – EJES :

Los ejes deberán ser de 60 ó 65 mm, dependiendo de la carrocería empleada, la marca puede ser libre aunque se recomiendan los sloting plus

En ningún caso los ejes, podrán sobresalir con llantas y neumáticos montados de los pasos de ruedas con el vehículo visto desde arriba.

También se podrá usar eje delantero de carbono.

11- STOPERS, CENTRADORES, ARANDELAS, ESPACIADORES:

Libres dentro de cualquiera de las marcas de Slot

12 – CORONAS

Libres dentro de cualquiera de las marcas de Slot, pero recordamos que es la de 40 dientes

13 - CABLES Y TRENCILLAS:

Libres dentro de cualquiera de las marcas de Slot

Los cables deben conservar su funda y no deben interferir el libre movimiento del eje delantero, esto quiere decir que no actúe de freno intencionadamente. Se pueden pegar los cables al chasis con cinta, funda termo retráctil, cola, silicona pero sin excesos.

Trencillas

Libres dentro de cualquiera de las marcas de Slot

14- GUIA:

Libre, aunque en un principio se podrá usar la de 7 mm. de la marca Scaleauto, cuya referencia es SC-1602



15 - IMAN:

Prohibidos.

16 – CORRIENTE Ó VOLTAJE:

Ver reglamento deportivo en el punto cinco, pero vamos que será 15v..

17 – COJINETES:

Libres dentro de cualquiera de las marcas de Slot

18 – SUSPENSION

No están permitidas las suspensiones, en esta temporada 2015-2016

19 – LASTRE

Libre

Aunque se recomienda ver el apartado en el que se comenta el Handicap en el reglamento deportivo.

Vamos que la penalización por subir al cajón, será de 5 gramos ...

20 – DISPOSICIONES GENERALES

Ante cualquier duda, ambigüedad, o situación no prevista por el reglamento, prevalecerá el juicio de la organización de la carrera.

Se excluirá al piloto de la carrera, en el caso en que su vehículo incumpla algún punto de este reglamento.

ANEXO (Un poco de Historia)

El origen de los muscle cars

La producción regular de coches se suspendió por varios años durante la década de 1940 debido a la segunda guerra mundial, y no fue hasta la década de 1950 que se dio un nuevo avance en la industria automotriz. Esto, junto con la nueva revolución juvenil de la década de los 60 abrió el camino de los *muscle cars*.

Los jóvenes de aquellas épocas querían coches diferentes a los que tenían sus padres, que representaran su libertad y estilo. Pero por ser jóvenes, no disponían del dinero suficiente para un auto de alto rendimiento (por ejemplo, el Chevrolet Corvette, o el Ford Thunderbird).

A principios de los sesenta los automóviles baratos eran los Ford Falcon y los Rambler American, que no ofrecían motores y carrocerías deportivas. En cuanto a los automóviles medianos que apenas habían comenzado a surgir, también carecían de prestaciones y versiones deportivas. Un Ford Fairlane o un Rambler Classic eran más vistos como aptos para ser el segundo coche familiar. Y por su parte, los automóviles de tamaño grande comenzaron a tener motores de alto rendimiento, pero con un precio elevado. Tal fue el caso del Impala SS, el Galaxie 427, el Dart Wedge 413 y los Chrysler Serie 300.

No fue hasta 1964, cuando se introdujo el Pontiac GTO, que los *muscle cars* comenzaron a tener un mayor apogeo. Esto comenzó a definir a los *muscle cars* como automóviles con carrocerías deportivas, de aspecto "musculoso", con motores de alto rendimiento, espacio suficiente para cuatro pasajeros y precio accesible. Básicamente se trataba de un auto de carreras que se pudiera conducir todos los días para ir al trabajo y que se pudiera usar para competir los fines de semana.

Coches considerados muscle cars

Si bien no todos los autos son considerados muscle cars marcas como Cadillac y Lincoln o modelos como Ford LTD, Dodge Monaco y Chrysler Imperial contaban con motores grandes y de alta potencia pero eran autos muy lujosos y caros que no estaban al alcance de cualquiera en su época por lo que no son considerados muscle cars puros.

Los muscle cars se pueden ubicar dividiéndolos en 6 bloques.

Compactos

Estos coches se caracterizaron por tener dimensiones pequeñas y ser los más baratos dentro de la categoría de los muscle cars. El primer compacto en tener una versión de muscle car fue el Chevrolet Nova SS de 1963, equipado con el motor V8 de 327 pulgadas cúbicas. El último compacto muscle car fue el Dodge Aspen R/T de 1980, junto con su gemelo, el Plymouth Volare RoadRunner. Existieron más compactos en el mercado americano, pero no todos fueron considerados muscle cars. Autos como el Pontiac Ventura, Buick Apollo, Oldsmobile Omega, Mercury Comet (1971-1977), Ford Falcon y Ford Maverick quedaron fuera de esta categoría, aunque en el caso de este último existieron algunas versiones deportivas y estéticas como el Grabber, el Spring y el Stallion, pero ninguna llegó a tener prestaciones a la altura de un muscle car, debido en gran parte a su motor fue un V8 302 de serie, no de alto desempeño. Los muscle cars compactos reconocidos fueron:

- 1969 AMC Hurst SC Rambler
- 1971 AMC Hornet SC/360
- 1963-1973 Chevrolet Nova SS
- 1967 Dodge Dart GT
- 1968-1970 Dodge Dart GTS
- 1969-1973 Dodge Dart Swinger 340
- 1971-1972 Dodge Dart Demon 340
- 1973 Dodge Dart Sport 340
- 1971-1973 Plymouth Valiant Scamp 340
- 1970-1973 Plymouth Duster 340

Medianos

Los muscle cars medianos son considerados los coches ideales de alto desempeño, ya que no son tan voluminosos y difíciles de manejar como los autos de gran tamaño, además de que representan una mejor apariencia en comparación con un auto compacto. El primer muscle car mediano fue el Dodge Dart "RamCharger", equipado con el motor V8 de 413 pulgadas cúbicas y 415 hp, mientras que el último muscle car mediano fue el Chevrolet Chevelle Laguna de 1976.

- 1970 AMC Rebel Machine
- 1965-1973 Buick Skylark
- 1965-1973 Chevrolet Chevelle/Malibu SS
- 1967-1970 Dodge Coronet R/T
- 1966-1970 Ford Fairlane GT
- 1972-1973 Ford Gran Torino GT
- 1965-1973 Oldsmobile Cutlass
- 1966-1969 Mercury Comet
- 1965-1973 Pontiac LeMans

Intermedios o “puros”

La mayoría de los muscle cars intermedios son los llamado “puros”:

- 1968-1970 AMC AMX
- 1971 AMC Matador Machine
- 1965-1972 Buick GS/GSX
- 1970-1971 Chevrolet Monte Carlo SS
- 1966-1973 Dodge Charger R/T, 500 y Rallye
- 1968-1970 Dodge Super Bee
- 1968-1971 Ford Torino GT/Torino Cobra
- 1965-1972 Oldsmobile 442
- 1968-1971 Mercury Cyclone
- 1964-1972 Pontiac GTO
- 1967-1971 Plymouth GTX
- 1968-1973 Plymouth RoadRunner

Grandes o de tamaño completo

- 1964-1971 Ford Galaxie Big Block
- 1964-1969 Chevrolet Impala
- 1964-1969 Pontiac Catalina 2+2
- 1964-1969 Buick Wildcat GS
- 1964-1973 Buick Riviera GS
- 1964 Dodge Polara 440 Max Wedge
- 1970 Chrysler Hurst 300

Pony cars

- 1964-1973 Ford Mustang Fastback, GT, Mach 1, Boss 302/429/351
- 1970-1973 Ford Maverick 302
- 1967-1970 Mercury Cougar GT, Eliminator
- 1964-1973 Plymouth Barracuda Formula S, Hemi 'Cuda, 440+6, 'Cuda 383, 'Cuda AAR y 'Cuda 340
- 1970-1973 Dodge Challenger R/T, T/A, Rallye.
- 1967-1973 Chevrolet Camaro SS, RS, Z/28 y Z-L1
- 1967-1973 Pontiac Firebird Formula y Trans Am
- 1968-1973 AMC Javelin

Especiales

- 1969 Dodge Charger Daytona
- 1969 Ford Torino Talladega
- 1970 Plymouth RoadRunner Superbird
- 1967-1969 Chevrolet Yenko S/C Camaro
- 1967-1970 Chevrolet Yenko S/C Nova y Yenko Deuce Nova
- 1968-1969 Chevrolet Yenko S/C Chevelle
- 1965-1969 Ford Shelby Mustang GT350
- 1965-1969 Ford Shelby Mustang GT500
- 1968 Dodge Mr Norm's GSS Hemi Dart
- 1968 Plymouth Mr Norm's Hurst Hemi Barracuda.

Muscle cars en el mundo

- **Argentina** produjo el Dodge Polara R/T y GTX al igual que otros modelos de Ford ,como el Ford Falcon y el Chevrolet Chevy e incluso hubo un modelo producido por Industrias Kaiser Argentina, el Torino 380 W y el Rambler Ambassador , en versiones sedán y cupé con motores que varían entre los 175 y 230 hp.
- **Australia** produjo el Valiant Charger y otros modelos como el Ford Falcon, en un período que va desde 1964 hasta 1978.
- **México** produjo en su momento algunos míticos modelos. Automex (Chrysler)ofreció al público el Dodge Coronet Sedán 2 puertas, el Dart GTS 2 puertas, el Barracuda Sedán 2 puertas, el Dodge Super Bee, el Dodge Magnum así como también el Valiant Super Bee, único en el país y envidiado en los Estados Unidos. Vehículos Automotores Mexicanos (VAM) armó el Javelin con un exclusivo motor Seis (282 pulgadas cúbicas). Chevrolet y Ford también comercializaron algunos modelos especiales en México. Ford por su lado le dio a Mexico el poderoso Maverick Shelby, un auto especial y del que se produjeron pocas unidades. La época de los muscle cars en México es similar a la estadounidense desde 1964 a 1976 aproximadamente.
- **Japón** también vio algunos muscle cars sobre todo en los 60 pero de manera muy reducida puesto que en años venideros nacerían coches como el Nissan Skyline.
- **Sudáfrica** también tuvo muscle cars algún tiempo adaptando coches de tamaño medio y compactos provenientes de Estados Unidos.
- **Colombia** tuvo en su tiempo el Dodge Demon y Coronet pero solo en sus primeras generaciones.

En resumen los muscle cars tuvieron cierto auge solamente en el continente americano mientras que para el resto del mundo quedaron limitados a una presencia discreta entre coleccionistas y aficionados, algunos de ellos en países como España, Inglaterra, Francia y Japón, entre otros que tuvieron contacto directo con Estados Unidos.

Una gran mayoría de muscle cars son equipados con grandes motores V8, a excepción del Buick Regal Grand National, equipado con un motor V6 3.8l turbo. Hablando estrictamente, un muscle car es un coche de tamaño medio, con un precio razonable y orientado a las altas prestaciones gracias a sus potentes motores V8.

La era de los muscle cars empezó a mediados de los 60 y acabó, con la crisis del petróleo a mediados de los 70, cuando los jóvenes deseaban tener un coche diferente al que tendrían sus padres, con altas prestaciones y apariencia potente, pero asequible económicamente. Todos estos conceptos pronto se convirtieron en un filón para las grandes marcas americanas, y enseguida supieron sacarle partido a este nuevo tipo de coches. En pocos años, Ford, Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile o Dodge tuvieron su propio muscle car en el mercado. Incluso algunas marcas tuvieron varios modelos en sus filas.

Eso sí, no todos los Mustang, Firebird, Charger o Camaro eran muscle cars. Esta definición se aplicaba sólo a las versiones más potentes de ciertos modelos de precio medio aparecidos en aquellos años. Pero esto era un arma de doble filo y fue bien usada por la industria automovilística de los Estados Unidos de América. No todos podían permitirse un Ford Mustang Boss 429 o un Chevrolet Camaro Z28, pero sí que estaban dispuestos a comprar un Mustang o un Camaro con algunos extras, más barato y sin tanta potencia.