

HISPOCA 2012 (Historic Sportscars) – TECHNISCH REGLEMENT

Art. 0 ALGEMEEN HISPOCA 2012

0.1 Doel: Het creëren van een nostalgische klasse van hele mooie historische [Toerwagens](#), [GT's](#) en [Sportscars](#) vanaf 1945 tot en met [1981 \(tot het begin Groep A, B, C en N tijdperk\)](#). [Nu dus ook inclusief de Groep 5 silhouet-wagens en de turbo sportscars uit de 70er jaren](#). Het is de bedoeling om een mooi startveld te krijgen met zoveel mogelijk verschillende wagens in de oorspronkelijke kleurstelling. Door het toestaan van een kleine magneet en een baanspanning van 12 volt komt het er op aan deze snelle maar ook fragiele wagens netjes op de baan te houden.

0.2 Baanspanning: 12V.

0.3 Maximum snelheid: Gemeten op de Kelvin Light testbank, op elk moment: 7,0m/sec (= 25,2 km/h) bij 12 V.

0.4 Aanpassingen, wijzigingen: Alle aanpassingen en/of wijzigingen aan de wagen die niet uitdrukkelijk in dit TR zijn toegestaan, zijn verboden. Materialen en/of onderdelen bevestigd in of aan de wagen, zonder enige duidelijke reden of die indruisen tegen de geest van dit TR, zijn niet toegelaten. Alles ter beoordeling van de TC.

Art. 1 WAGENS HISPOCA 2012

1.1 Toegestane wagens: Alle varianten van de wagens en carrosseriën volgens de homologatielijst.

1.2 Uitvoering: Standaard

1.2.1 Minimum totaalgewicht: 80 gram.

1.2.2 Maximum totaalgewicht: Vrij.

1.2.3 Minimum grondspeling: Chassis en body: minimaal 1,5 mm onder het wagendeel tussen de voor- en achteras; vóór de vooras en na de achteras minimaal 0,5 mm; minimaal 0,5 mm bij het kroon-/kamwiel. Bij chassis waar onder de motor een plastic verlagings zit (zoals bij diverse Fly modellen) wordt deze uitstulping niet gemeten voor wat betreft de grondspelling.

1.2.4 Maximum spoorbreedte: Geen; de wielen mogen, van boven af gezien, niet onder de carrosserie vandaan steken.

Art. 2 CHASSIS HISPOCA 2012

2.1 Toegestane chassis: Alle onder 1.1 genoemde bijbehorende chassis [of een universeel kunststof chassis](#).

2.2 Uitvoering chassis: Standaard m.u.v. art 2.4, verzwaring volgens art 1.2.2.. Speling chassis/carrosserie vrij.

2.3 Magneten: Maximaal 1 magneet toegestaan, trekkracht afhankelijk van spoorbreedte:

t/m 58 mm: 45 gram

t/m 59 mm: 40 gram

t/m 60 mm: 35 gram

t/m 61 mm: 30 gram

t/m 62 mm: 25 gram

boven 62 mm: 20 gram

(in combinatie met de motormagneet, art. 3.3). Plaatsing vóór de motor en bij wagens met de motor voorin minimaal 24 mm vóór hart achteras.

2.4 Motorbrackets: Bij losse motorbrackets dient de kunststof motorbracket gebruikt te worden, metalen brackets niet toegestaan. Bij Slot.it en NSR modellen en HRS chassis dienen deze brackets **geheel vast** in het chassis geschroefd te worden.

Art. 3 MOTOR HISPOCA 2012

3.1 Toegestane motoren: Uitsluitend motoren van het type S-can of Slim-can.

3.2 Uitvoering motoren: Standaard; oliën en schoonmaken is toegestaan.

3.3 Magneetkracht motoren: De gebruikte motor mag maximaal dan 20 gram magneetkracht op de Magnet Marshall weegschaal aangeven (in combinatie met een evt. magneet, art. 2.3)

Art. 5 TANDWIELEN HISPOCA 2012

5.1 Toegestane tandwielen: Alle kunststof en metalen productie tandwielen.

Art. 6 AS (VOOR/ ACHTER) HISPOCA 2012

6.1 Toegestane assen: Alle massieve metalen productieassen < 3 mm. Bij voorassen zijn ook kunststof of metalen asstompjes toegestaan.

HISPOCA 2012 (Historic Sportscars) – TECHNISCH REGLEMENT

6.2 Uitvoering assen:

6.2.1 Vooras: Standaard met inachtneming van art 6.1. Assen met kunststof asstompjes mogen vervangen worden door metalen asstompjes of vaste assen. Bij gebruik vaste voorassen mogen de voorwielen niet onafhankelijk draaibaar worden gemaakt. Eventuele verticale, horizontale of axiale asspeling mag opgeheven worden met onderlegplaatjes c.q. vulringen.

6.2.2. Achteras: Standaard volgens art 1.1, standaard glijlagers.

Art. 7 WIELEN: VELGEN, BANDEN HISPOCA 2012

7.1 Toegestaan zijn:

7.1.1 Banden: Alle rubberen productiebanden en schuimbanden.

7.1.1 Velgen: Standaard kunststof of lichtmetalen velgen waarmee de wagen standaard wordt afgeleverd. Kunststof velgen mogen vervangen worden door lichtmetalen velgen, deze moeten echter voorzien zijn van metalen of kunststoffen 3D inserts die bij de betreffende wagen horen (het makkelijkste is dus om de bestaande velgen af te draaien en als insert te gebruiken). Dus geen papieren of plastic plaatjes waarop een velgdesign geprint of getekend is.

7.2 Uitvoering: Schuren velg is toegestaan. Velg op as lijmen is toegestaan. Schuren banden tot de voorgeschreven maat toegestaan. Banden op velg lijmen toegestaan.

7.2.1 Voorwielen:

Diameter: Optisch passend bij het model, verder vrij.

Breedte: Minimaal 7 mm.

7.2.1.1 Verharden en of gladmaken voorbanden met bijv.: superlijm en/ of blanke lak is toegestaan, conisch schuren niet toegestaan.

7.2.2 Achterwielen:

Diameter: Optisch passend bij het model, verder vrij.

Breedte: Maximaal 11 mm.

Art. 8 SLEPERSCHOEN, SLEPERS EN SLEPERDRADEN HISPOCA 2012

8.1 Toegestaan zijn: Alle onder art. 1.1 genoemde bijbehorende onderdelen.

8.2 Uitvoering sleperschoen: Standaard uitvoering. Het is toegestaan om met vulringen om de schacht te werken teneinde de slepers dichter naar de litze te krijgen. Het is ook toegestaan om het originele schoentje te vervangen door een verend schoentje van Ninco (geen Prorace!) of een Slot.it ch 10.

8.2.1 Uitvoering slepers en sleperdraden: Keuze merk en uitvoering vrij, niet magnetisch.

Art. 9 CARROSSERIE HISPOCA 2012

9.1 Toegestaan: Alle onder 1.1 vermelde bijbehorende carrosserieën.

9.2 Gewicht: Minimaal 25 gram. Correctielood aan binnenzijde carrosserie bevestigen, minimaal 5 mm boven de onderrand.

9.3 Uitvoering:

9.3.1 Body: Dient bij aanvang van de race compleet te zijn. Vermissing van spiegels en antennes toegestaan, evt. vleugels / luchthappers / uitlaten / ruitenwissers / (nabootsingen van) verlichting en andere verfraaiingen dienen aanwezig te zijn. Styling toegestaan. Bij een aantal wagens met een dak (deze staan specifiek aangeduid in de HL) is het toegestaan om bij zichtbare motornabootsing deze vanaf de niet zichtbare kant lichter te maken door het wegnemen (dremelen) van overtollig materiaal. Bij alle wagenmodellen waar een reservewiel zichtbaar is mag deze vervangen worden door een nabootsing van dun en licht materiaal.

Bij het vervangen van een standaardchassis door een Slot.it HRS chassis dienen alle verfraaiingsdelen (motornabootsingen, uitlaten, e.d.) die aan het standaard chassis bevestigd zijn aan de carrosserie of het HRS chassis bevestigd te worden.

9.3.2 Cockpit: Dient standaard te zijn, standaard rijderfiguur. Bij een aantal wagens met een dak (deze staan specifiek aangeduid in de HL) mag het interieur vervangen worden door een kunststof plaatje met daarop een rijderfiguur en minimaal een half stuur. De rijderfiguur dient minimaal te bestaan uit een hoofd, bovenromp met schouders en armen. De rijderfiguur dient links of rechts naast de middellijn van de wagen geplaatst te zijn, zoals in het originele interieur. Bij deze wagens is het lichter maken van raambeglazing ook toegestaan, maar mag niet vervangen worden door ander (lichter/dunner) materiaal. Alle raambeglazing dient aanwezig te zijn naar voorbeeld 1:32 of 1:1. Styling toegestaan.

Art.10 Versiebeheer en verduidelijking HISPOCA 2012

Dit TR is onlosmakelijk verbonden met de bijbehorende Homologatielijst. Hierin staan de wagentypes opgesomd.

Een aantal ondergenoemde versiebeschrijvingen zullen door de laatste versies achterhaald zijn!

V2.0: Er is in 2008 aardig wat veranderd in dit nieuwe TR. Het is echter uitdrukkelijk niet de bedoeling dat deze klasse verandert in nóg een sleutelklasse met allerhande trucjes. De vrijheden zijn hoofdzakelijk toegelaten om de moeilijke verkrijgbaarheid van originele onderdelen te compenseren en om nieuwe modellen, die bijvoorbeeld standaard lichtmetalen velgen hebben, ook in deze klasse toe te laten. Er zal dan ook behoorlijk streng gekeurd gaan worden.

De topsnelheid is geënt op de snelheid van Fly-wagens. Deze lopen rond de 23 à 24 kmh. Wagens van andere merken lopen over het algemeen wat harder, maar om te voorkomen dat de Fly-wagens allemaal van snellere motoren moeten worden voorzien, fungeren deze als ijkpunt. Wil je met een nieuwere wagen de baan op die te hard loopt, stop er dan een tragere motor in, of ga aan de slag met de overbrenging of met diodes. De wagens van Sloter bijvoorbeeld blijven met 1 diode makkelijk binnen de 25 kmh

Ga je over op lichtmetalen velgen let dan vooral op de naafbreedte. De oudere Slot.it-velgen hebben een naar buiten stekende naaf, waardoor de as breder uitkomt dan het origineel. Maar ook de maten, diameter en breedte, van de velg komen dikwijls niet overeen. Je zal dan op zoek moeten naar een passender alternatief, Spirit, MB-slot, HSR, etc., of zelfs exoten als BWA. Vergeet je “originele” inserts niet.

Let ook op de maat van het complete wiel. Je mag maar in geringe mate afwijken van het origineel. Wijk je te veel af dan verlaag je misschien wel je topsnelheid maar de grondspeling wordt dan zodanig beïnvloed dat ook je wegligging te veel verandert (= toeneemt). Bedenk bijvoorbeeld ook dat de grondspeling van het origineel 1:1 toentertijd minimaal 10 cm moest bedragen. Dit is omgerekend naar een slotcar ruim 3 mm!

Ten slotte: De verwachting is dat dit TR de komende periode nog wel wat bijsturing nodig heeft. Wijzigingen en aanvullingen zullen we zo snel mogelijk aan jullie doorgeven.

V2.1: De wijzigingen voor 2009 behelzen de aanpassingen aan Slot.it en NSR wagens. Deze wagens zijn in potentie wat sneller dan de overige merken. Dit komt door de in het chassis verzonken schoentjes waardoor de wagen aan de voorzijde (te) laag ligt en door de los af te stellen motorbrackets. Door deze kenmerken op te heffen hopen we de rijeigenschappen wat dichterbij de andere merken te brengen.

Daarnaast willen we in 2009 toch weer wat meer gaan letten op het uiterlijk en het ontbreken van onderdelen. We stellen zeer op prijs dat er goed op art 9.3.1 gelet wordt. Heel vaak zien we steeds meer incomplete wagens bij de keuring. De Hispoca is vooral een klasse waarbij naast het rijden ook de historische uitstraling belangrijk is. We vragen de rijders hier extra op te letten. Wagens zullen niet direct op elk klein puntje afgekeurd worden. Maar we zullen, als we het opmerken, vragen om het bij een volgende wedstrijd wel in orde te hebben.

V2.2: Ook voor 2010 zijn er weer wat ingrijpende wijzigingen, n.l. het toestaan van schuimbanden en het toestaan van het gebruik van een Slot.it HRS chassis.

De schuimbanden zijn toegestaan om de prestaties van de auto's nog dichterbij elkaar te brengen. Je zal voor sommige modellen echt op zoek moeten gaan om passende schuimwielen te vinden, omdat er maar een beperkt assortiment aan velgmaten bestaat (zie art. 7.1.1).

Het toestaan van het HRS chassis is om de rijders de mogelijkheid te geven om van een minder presterende wagen (bijv. een Fly) een potentieel betere wagen te maken. Maar let op, het gebruik van zo'n chassis mag er niet toe leiden dat de grondspeling verminderd wordt.

Kom je nu bij het op- of ombouwen van jouw model een probleem tegen waar dit TR geen uitsluitel over geeft, overleg dan eerst met de TC, voordat je zelf modificaties aanbrengt. Doe je dat toch zonder overleg, dan is er dus een kans dat je op technische gronden gediskwalificeerd wordt en dan is al je werk voor niets geweest.

HISPOCA 2012 (Historic Sportscars) – TECHNISCH REGLEMENT

V2.3: We zijn al na de eerste race van 2010 met een aantal wijzigingen gekomen om te proberen de verdere ongelijkheid in prestaties tussen de oude Fly modellen en de nieuwere Slot.it- en NSR- modellen zoveel mogelijk te elimineren. We gaan in de gedachtegang niet langer meer verder om de nieuwere modellen terug te tunen naar "Fly-standaard" maar we geven de oudere modellen door meer technische vrijheid de mogelijkheid de rijeigenschappen verder te verbeteren. De belangrijkste wijzigingen zijn de minimum grondspeling (en het daarbij gelijk vervallen van het verplichte plaatje/ringetje tussen schoentje en chassis), het magneetje en het minimum kapgewicht.

Daarnaast nog een verduidelijking over wat er onder de juiste wielinserts verstaan wordt en wat niet. We hebben een aantal bandenmaten nogal wat vaag gelaten, voornamelijk om met de rijhoogte te kunnen spelen. Kom nu dus niet met Alfa 33/3 voorwieltjes onder je Corvette aanzetten, want dat druist nu uitdrukkelijk tegen deze regel in.

We zullen door de radicale veranderingen in dit TR wel wat over het hoofd gezien hebben. Laat het weten aan de TC en we zullen er ongetwijfeld wel uitkomen.

V2.4: Na de eerste paar races van 2010 kwamen we tijdens de ALV tot de conclusie dat er toch nog wat aan het TR geschaafd moest worden. De spoorbreedtes met bijbehorende magneetkracht en de grondspeling zijn aangepast aan praktijkvoorbeelden.

V2.5: De enige wijzigingen zijn de afronding van de maximumsnelheid van 6,9 m/sec naar 7,0 m/sec en de minimum voorbandbreedte naar 7 mm. De wijzigingen staan in [blauw](#).

V2.6: [Tijdperk opgerekt tot en met 1981. Ook GT's en Toerwagens toegestaan. Restrictie motorpositie vervallen. Universeel kunststof chassis toegestaan.](#)