

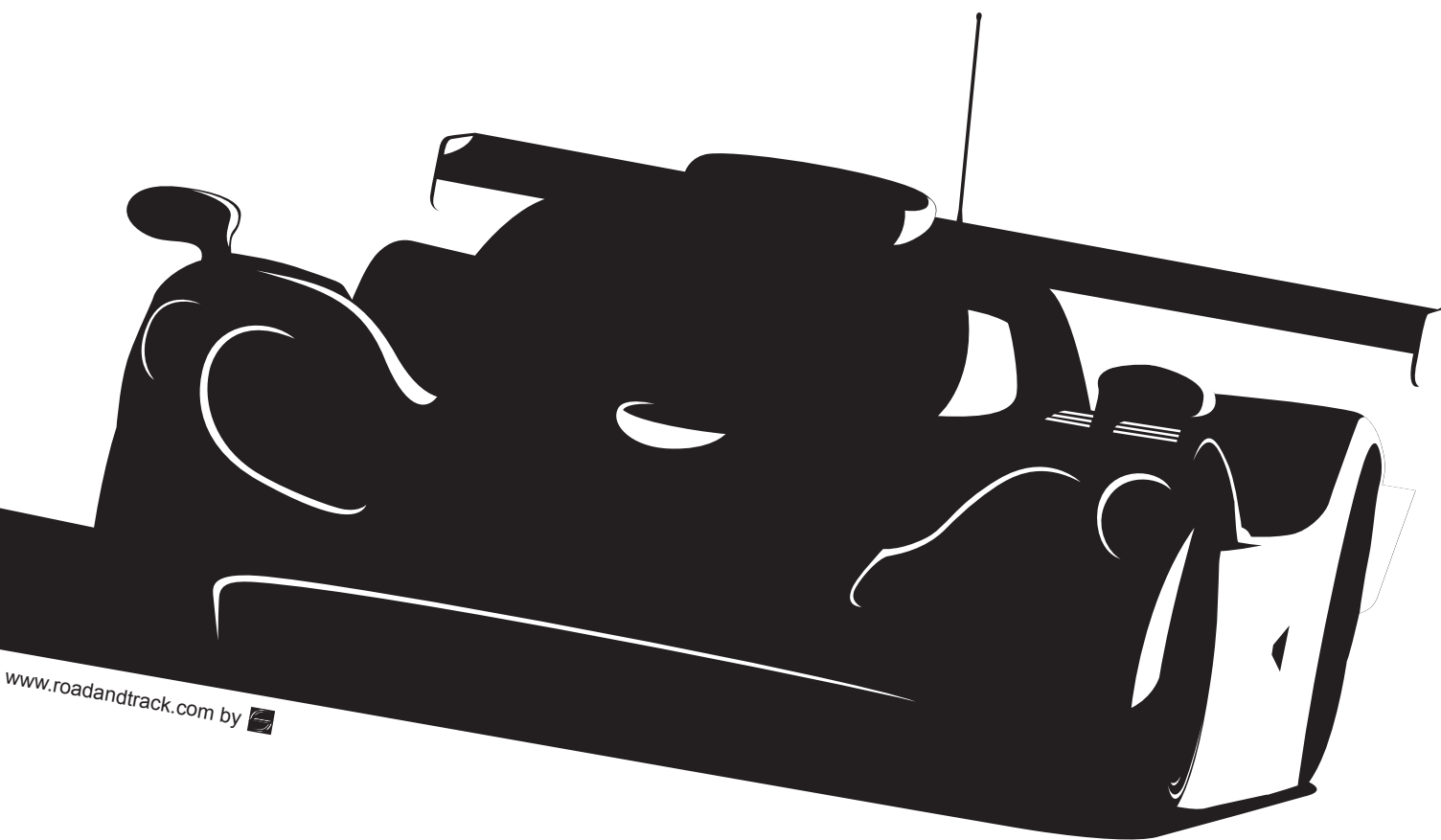


30 i 31 d'agost de 2014
Pavelló Municipal Polivalent
Cassà de la Selva



24 HORES
SLOT
CMBSC
2014

XXII edició



www.roadandtrack.com by 



Dissabte 30/08/14
11:00 Classificatòria - 15:00 24 Hores



www.cmbsc.org • 24hores@cmbsc.org

1. PRESENTACIÓN

El Club Minibòlids Sant Celoni organiza, en el Pavelló Municipal Polivalent de Cassà de la Selva, la **XXII** edición de las **24 Hores d'Slot CMBSC**.

2. HORARIOS

Martes 3 de junio de 2014.....En la web www.cmbsc.org

A las 9:00 h.....Apertura de inscripciones

Domingo 17 de agosto de 2014.....En la web www.cmbsc.org

A las 20:00 h.....Cierre de inscripciones

Jueves 21 de agosto de 2014.....En la web www.cmbsc.org

A las 20:00 h.....Publicación de la lista de inscritos

Viernes 29 de agosto de 2014.....En el Pavelló Municipal Polivalent

De las 14:00 h. a 18:45 h.....Entrenamientos libres

A las 19:00 h.....Cierre del Parque Cerrado, inicio de las verificaciones previas

A las 19:15 h.....Pista disponible para los pilotos

Sábado 30 de agosto de 2014.....En el Pavelló Municipal Polivalent

De las 10:00 h a 10:45 h.....Warm-up de la carrera Clasificatoria

A las 11:00 h.....Inicio de la Clasificatoria (5 minutos x 16 mangas)

De las 14:45 h a 14:55 h.....Warm-up de la carrera de **24 Hores**

A las 15:00 h.....Inicio de las **24 Hores** (80 minutos x 16 mangas)

Domingo 31 de agosto de 2014.....En el Pavelló Municipal Polivalent

A las 12:10 h.....Publicación de los resultados oficiales de las **24 Hores**

A las 12:15 h.....Entrega de premios

3. REGLAMENTO DEPORTIVO

3.1. Composición de los equipos

Los equipos estarán compuestos por un máximo de cinco pilotos, las únicas personas que pueden comandar el coche y realizar las funciones de asistencia en los puntos asignados por la Organización durante el desarrollo de las carreras, y un Jefe de Equipo, que puede ser uno de los pilotos, que será el interlocutor del equipo ante la Organización.

Un piloto sólo podrá participar en las carreras que dispute su equipo. En cualquier carrera, entre el piloto que dispute más mangas y el que dispute menos no puede haber una diferencia superior a una (1) manga.

La Clasificatoria la deben disputar un mínimo de 3 pilotos y las **24 Hores** un mínimo de 4 pilotos por equipo. Los cambios de piloto se deberán realizar en las pausas entre mangas; en las **24 Hores** se permite también el cambio de piloto entre el minuto 35 y 45 de cada manga; en este caso se contabilizará media manga a cada piloto.

Las intervenciones directas en el coche, una vez superadas las verificaciones previas, las podrá realizar cualquiera de los integrantes del propio equipo o de otro equipo inscrito en la prueba, sea piloto o Jefe de Equipo.

3.2. Inscripciones

La inscripción es el trámite obligado para que el equipo sea admitido a participar en cualquiera de las carreras.

Para que la inscripción sea aceptada será necesario, antes del cierre de inscripciones:

- a) Rellenar el formulario de preinscripción que se encuentra en la web www.cmbsc.org con:
 - El nombre oficial del equipo con un teléfono y una dirección de correo electrónica válida de contacto.
 - El nombre y apellidos de los componentes del equipo: pilotos y Jefe de Equipo.
- b) Ingresar 50 € en la cuenta IBAN: ES25-0182-9798-2002-0000-2906 del BBVA (SWIFT: BBVAESMM107). La fecha de este ingreso será considerada a todos los efectos la fecha de inscripción. La Organización asignará un dorsal a cada equipo por orden de inscripción. No se devolverá el importe a ningún equipo inscrito.

Hasta que no se hayan cumplido estos requisitos no se considerará aceptada la inscripción.

Los equipos que obtengan el derecho a correr las **24 Hores** deberán pagar 100 € más para poderlas disputar.

La Organización se reserva el derecho de aceptar, o no, a los equipos que se inscriban pasada la fecha límite del cierre de inscripciones.

3.3. Wild Cards

La organización reserva un máximo 3 plazas Wild Card. Éstas se otorgarán a los primeros equipos que cumplan los siguientes requisitos:

- a) La totalidad de sus componentes residan fuera de Cataluña.
- b) Al realizar la inscripción, ingresen la totalidad de ésta: 150 €.

Estos equipos tendrán asegurada plaza para correr la carrera de **24 Horas** siempre que disputen la totalidad de la Clasificatoria y durante ésta no sustituyan ninguna pieza del vehículo, excepto en caso de rotura.

3.4. Asistencias

El circuito tendrá zonas de asistencia numeradas para que los pilotos de los equipos pongan los coches que han salido del carril. Todos los equipos que se encuentren en pista en cualquier momento de la prueba (bien sea durante los entrenamientos o durante las carreras) deben tener un piloto realizando asistencia en la zona asignada; en caso contrario, la Organización dejará sin corriente la pista del equipo infractor para que éste no pueda completar ninguna vuelta hasta que se encargue de su zona de asistencia.

Durante los entrenamientos libres, las funciones de asistencia las puede realizar alguien que no sea piloto del equipo.

En ningún caso, la asistencia podrá realizar las funciones de mecánico.

3.5. Parque Cerrado

Los coches deberán entrar en el Parque Cerrado antes de su cierre.

Mientras los coches se encuentren en situación de Parque Cerrado, sólo pueden ser manipulados por la Organización. Los coches saldrán del Parque Cerrado para disputar cualquier parte competitiva de la prueba (Clasificatoria y **24 Horas**); en este momento, podrán ser manipulados por cualquier componente de un equipo, pero siempre en el lugar determinado por la Organización (Box de Reparación).

Los tiempos de paro de las carreras, para realizar los cambios de manga o por otros motivos, serán considerados Parque Cerrado.

Cualquier manipulación por parte de un equipo del coche en régimen de Parque Cerrado supondrá la exclusión del equipo de la prueba.

3.6. Box de Reparación

Una vez los vehículos hayan entrado al Parque Cerrado, la Organización dispondrá de un espacio específico para realizar las intervenciones sobre el coche, y éste será el único lugar donde se podrán realizar.

Cualquier manipulación del coche se realizará en tiempo real de carrera y en ningún caso durante los paros de las carreras. En el momento de la intervención, el mecánico del equipo deberá pedir a la Organización el recambio que crea conveniente para realizarla, y realizará la reparación con la presencia de un miembro de la Organización.

3.7. Verificaciones previas y montaje del coche, verificaciones y reclamaciones

Una vez cerrado el Parque Cerrado, se realizará una verificación previa de los coches por orden creciente de dorsal. Si lo desea, el Jefe de Equipo puede estar presente. Si se detectan irregularidades, se comunicarán al equipo y éste procederá a solucionarlas. Cuando el coche esté conforme con el reglamento técnico, se le entregará el motor [punto 4.7] y los neumáticos posteriores [punto 4.8] y se podrá montar el coche. Las infracciones al reglamento técnico detectadas en la verificación previa no supondrán ningún tipo de penalización.

En cualquier momento de la prueba, bien por decisión de la Organización o por reclamación de algún participante, se podrá verificar cualquier coche.

Cualquier equipo puede presentar una reclamación en contra de una decisión de la Organización o contra otro participante por escrito y acompañada de 50 €; en caso de que la reclamación sea aceptada se le devolverá el importe.

También se puede presentar una reclamación contra el funcionamiento de la pista; ésta se hará de forma oral y sin importe económico. En caso de no prosperar la reclamación, el equipo será penalizado con 3 vueltas si es durante la Clasificatoria o

50 vueltas en las **24 Horas**. En caso de aceptar la reclamación, se recompensará al equipo con un número de vueltas proporcional al promedio de la manga.

3.8. Clasificatoria

Se disputará una carrera Clasificatoria. Por orden de dorsal los equipos dispondrán de un (1) minuto para escoger la pista por la que quieren iniciar la carrera, teniendo en cuenta el orden de cambio de pista: 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 16, 14, 12, 10, 8, 6, 4, y 2, con los "descansos" seguidos después de la pista 2. Cuando el último dorsal haya elegido pista, a los equipos que no la hayan escogido, será la Organización quien les asigne una.

La clasificación final vendrá dada por el número total de vueltas completadas y parciales a lo largo de la carrera; en caso de empate, quedará por delante el equipo que haya completado primero la última vuelta.

Entre 13 y 16 equipos, en función del número de Wild Card, obtendrán el derecho a participar en las **24 Horas**; para ser admitidos deberán pagar 100 € [punto 3.2] al finalizar la carrera Clasificatoria, en el momento de escoger la pista de salida; en caso contrario, se entenderá que renuncian y este derecho pasará al siguiente equipo clasificado. A los equipos que hayan participado en la carrera Clasificatoria y no disputen las **24 Horas**, se les retornarán 20 €.

Finalizada la carrera Clasificatoria, todos los coches regresarán al Parque Cerrado y, cuando estén confirmados los 16 equipos participantes en las **24 Horas**, se podrán retirar los coches que no participen.

3.9. 24 Horas

La distribución de pistas se hará siguiendo el mismo sistema que para la Clasificatoria, teniendo en cuenta el resultado de la carrera Clasificatoria en lugar del dorsal.

La clasificación final vendrá dada por el número total de vueltas completadas y parciales a lo largo de la carrera; en caso de empate, quedará por delante el equipo que haya completado primero la última vuelta.

Finalizada la carrera, los coches regresarán al Parque Cerrado hasta la publicación oficial de los resultados.

4. REGLAMENTO TÉCNICO

4.1. Aspectos previos

Todo el material que se monte en el coche debe ser de estricta serie.

Excepto la tornillería, que puede ser de cualquier procedencia, si el material se define como "libre", se refiere a material comercializado antes del 31/03/2014 y correspondiente únicamente a marcas especializadas en slot y previsto para coches a escala 1:32.

No se aceptará ningún elemento con modificaciones, excepto las que expresamente autoriza el presente reglamento, aunque éstas no mejoren el rendimiento del vehículo.

No se permite el montaje de elementos ni la realización de modificaciones que no se describan explícitamente en este reglamento.

4.2. Mandos

Cada piloto deberá llevar su mando con conexión a la pista por "bananas", siguiendo el esquema siguiente:

Color	Blanco	Rojo	Negro
Conexión	Máximo	Freno	Gatillo

Se autorizan todos los mandos, siempre que no aumenten ni el amperaje ni el voltaje máximos suministrados por el transformador. Tampoco están permitidos los mandos que inviertan la tensión.

4.3. Modelo

La prueba se disputará con el modelo de la marca **Slot.it** Porsche 911 GT1 EVO 98 ref CA23, en cualquiera de sus versiones comercializadas, montado o en kit.

4.4. Carrocería

La carrocería será la comercializada de serie con el modelo o como recambio por la marca: **Slot.it** ref CS23b.

El esquema de decoración y los logotipos reproducidos deben ser similares a los de un vehículo de competición real. Los efectos de difuminados no se aconsejan, excepto que reproduzcan o imiten un coche de competición real.

No se admitirá el cockpit de lexan (**Slot.it** ref CS23il) ni carrocerías sin pintar, excepto las que comercializa la marca como coches completos decorados.

La Organización se reserva el derecho de no permitir el uso de carrocerías que considere mal decoradas.

Todos los vehículos deberán llevar un mínimo de tres números, uno en cada lateral y el tercero en el frontal, de altura mínima 6 mm, con el dorsal asignado por la Organización.

Absolutamente todos los elementos de la carrocería (incluso los retrovisores) deben estar presentes en el momento de las verificaciones previas. Estos elementos serán los originales que equipa el vehículo o los que comercializa la marca como repuesto: **Slot.it** refs CS23P o CS23V y pueden ser fijados con cola para prevenir su pérdida. Se permite reforzar el anclaje del alerón trasero siempre que no altere la forma de la carrocería. También se permite reforzar los pilares de anclaje de la carrocería con el chasis. Durante el transcurso de la competición, se tolerará la pérdida accidental de elementos que no modifiquen la estética del vehículo; en caso de pérdida o rotura de alguno de los demás elementos, a requerimiento de la Organización, el coche se deberá detener a reparar o reponer el elemento. En caso que el equipo demore la reparación, la Organización podrá cortar la corriente de la pista del equipo hasta que éste no realice la reparación. No se admitirán soluciones que modifiquen la estética del vehículo.

La carrocería verificada no podrá ser substituida en ningún caso.

4.5. Chasis, tornillos, arandelas y lastre

El chasis será el comercializado de serie con el modelo: **Slot.it** ref CS23T-60.

El soporte motor será el comercializado de serie con el modelo: **Slot.it** ref CH74. Se deberá quitar el imán y/o el lastre si lo lleva.

El chasis, con o sin soporte motor, se podrá sustituir durante la competición, pero será el único elemento que se podrá cambiar en esta parada.

Se deberán llevar todos los tornillos montados en el coche comercializado; únicamente se permite prescindir de los tornillos de fijación lateral del soporte motor. Los tornillos se podrán llevar fijos o aflojados.

Se puede usar arandelas bajo las cabeza de los tornillos. Se permiten arandelas de goma.

Para facilitar la basculación, el diámetro de los agujeros para los tornillos que fijan la carrocería se puede agrandar hasta un máximo de 2,5 mm. Se permite eliminar rebabas perimetrales sin excesos; el espacio máximo libre entre carrocería y chasis no superará 1 mm.

Se puede prescindir de los soportes del eje delantero **Slot.it** ref SP07 y, en caso de usarlos, se permite encolarlos al chasis. Se permite usar espárragos allen de M2, en los lugares previstos por el fabricante, para regular la altura y el juego del eje delantero.

Está permitido lastrar el chasis con la **Slot.it** ref SP23 situándolo en el lugar y en la posición prevista por el fabricante.

4.6. Suspensiones

Se admite el uso de las suspensiones **Slot.it** refs CH47, CH47b y CH09 en la posición posterior y lateral. Se permite el intercambio de cualquier componente de las referencias admitidas. Las suspensiones deben tener la misma configuración en los dos lados (la suspensión lateral derecha debe ser igual que la lateral izquierda y la posterior derecha debe ser igual que la posterior izquierda).

Está permitido el uso de todos los muelles y imanes de suspensión comercializados bajo la marca **Slot.it** y está prohibida su modificación. Se puede recortar la rosca de los tornillos de la suspensión.

La tuerca de fijación de los tornillos de suspensión es libre.

4.7. Motor

El motor será de la marca **Slot.it** tipo Flat-6 20K ref. MN09CH, proporcionado de forma aleatoria por la Organización en el momento de las verificaciones previas del coche. Se fijará al chasis únicamente con los tornillos previstos y con la cara cerrada de la carcasa hacia abajo. Se permitirá tapar la cara abierta con cinta adhesiva no metálica.

Los equipos que disputen las **24 Horas** podrán solicitar otro motor en caso que deseen reemplazarlo.

4.8. Neumáticos

No se permite encolarlos ni usar ningún tipo de aditivo; únicamente se podrán limpiar con el alcohol y los trapos proporcionados por la Organización.

Los posteriores serán de la marca **Slot.it** ref. PT1207N18 proporcionados por la Organización en el momento de las verificaciones previas y durante la carrera de **24 Horas** a petición de los equipos. Además del juego proporcionado en el momento de las verificaciones previas, los equipos que disputen las **24 Horas** dispondrán de ocho juegos más.

Los anteriores serán de la marca **Slot.it** ref PT15, debe ser identificable la marca situada en la cara exterior, cilíndricos y con un diámetro mínimo de 18,2 mm. El eje delantero deberá girar cuando el coche avance sobre una superficie plana.

4.9. Piñón y corona

No pueden presentar modificaciones o adaptaciones excepto las propias del desgaste natural por el uso.

El piñón será **Slot.it** refs PS12 o PI6512E.

La corona será **Slot.it** refs GA1626-PI, GA1626E, GA26, GA1627-PI, GA1627E, GA27, GA1628-PI, GA1628E, GA28, GA1629-PI, GA1629E o GA29.

4.10. Trencillas, cables y terminales

Las trencillas, los cables y los terminales son libres.

La posición de los cables y la de las trencillas, así como su fijación es libre.

Los cables deberán estar aislados desde su salida del motor hasta superar el eje delantero.

4.11. Ejes, centrador, separadores, cojinetes y llantas

Los ejes son libres, siempre que sean cilíndricos, de acero, macizos y de diámetro constante de 3"/32 (2,38 mm).

El centrador del eje posterior será el comercializado de serie con el modelo: **Slot.it** ref PA25, será único y deberá estar situado en su lugar original: entre la llanta derecha y el soporte motor.

Solamente se permite el uso de separadores, en el eje delantero entre la llanta y el soporte del eje, y en el eje trasero entre la llanta derecha y el cojinete y la corona y el cojinete.

Se puede prescindir de la pieza plástica que realiza la función de cojinete en el soporte del eje delantero.

Los cojinetes serán los comercializados de serie con el modelo: **Slot.it** refs CH56 o CH56b o **Slot.it** ref CH14 y no se pueden encolar al chasis.

Las llantas delanteras serán las comercializadas de serie con el modelo: **Slot.it** ref PA18-PI, o las **Slot.it** ref PA18-Als.

Las llantas traseras serán las comercializadas de serie con el modelo: **Slot.it** ref PA62-Als, o las **Slot.it** refs PA18-Als o PA38-Als.

Las llantas deberán equipar tapacubos iguales en cada eje. Se permiten usar cualquiera de los comercializados por **Slot.it** previstos para diámetro de 17,3 mm.

Los ejes (incluyendo llanta y neumático) no deberán sobresalir de la carrocería en la vista en planta del coche.

4.12. Guía

La guía será la comercializada de serie con el modelo: **Slot.it** ref. CH66; también se permite el uso de las guías **Slot.it** refs CH10, CH26 o CH85.

Las únicas modificaciones aceptadas serán: adelgazar el grosor y rebajar la parte inferior de la pala.

Se permite utilizar tornillería para la fijación de la guía.

4.13. Recambios

Cada equipo entregará a la Organización el material de recambio que crea conveniente para realizar las sustituciones durante las carreras (se recomienda hacerlo una vez iniciada la carrera). Este material será verificado antes de ser usado por el equipo. En el momento de hacer una reparación, quien haga las funciones de mecánico del equipo deberá pedir a la Organización que le entregue el material que necesite para realizar las sustituciones.

En ningún caso, se podrá montar ninguna pieza que antes no haya sido verificada por la Organización.

4.14. Penalizaciones

Las penalizaciones se agrupan en tres niveles: leves, graves y muy graves:

Manipulación del coche fuera de la zona de pista o en régimen de Parque Cerrado [3.5].....	Muy grave
Manipulación del coche fuera del Box de Reparación [3.6].....	Leve
Material no autorizado o no de serie [4.1].....	Grave
Modelo o decoración no autorizada [4.3].....	Muy grave
Carrocería y/o chasis con deficiencias [4.4 y 4.5].....	Leve
Carrocería y/o chasis con manipulaciones no reglamentarias [4.4 y 4.5].....	Muy grave
Suspensiones no conformes con el reglamento [4.6].....	Grave
Motor no de serie o no suministrado por la Organización [4.7].....	Muy grave
Neumáticos delanteros no reglamentarios o el eje delantero no gira [4.8].....	Leve
Neumáticos posteriores no de serie o no suministrados por la Organización [4.8].....	Muy grave
Piñón o corona no reglamentarios [4.9].....	Grave
Cables sin funda, total o parcialmente [4.10].....	Leve
Ejes completos con material no homologado (ejes, cojinetes, llantas...) [4.11].....	Grave
Anchura de ejes no reglamentaria [4.11].....	Leve
Guía no reglamentaria [4.12].....	Grave
Montaje de piezas no verificadas [4.13].....	Grave
Comportamiento antideportivo por parte de algún miembro del equipo.....	Leve

Las sanciones leves comportarán un aviso y no tendrán penalización en vueltas; las sanciones graves supondrán una penalización de 10 vueltas en la carrera Clasificatoria y 150 en las **24 Horas** que serán restadas del total al final de la carrera; y las sanciones muy graves comportarán, a criterio de la Organización, la descalificación de la carrera que se esté disputando o la exclusión de la prueba.

La **descalificación** permitirá al equipo participar en la carrera, pero no constará en las clasificaciones, mientras que la **exclusión** no permitirá al equipo la participación en ninguna carrera de la prueba.

Dos penalizaciones de un nivel supondrán además una sanción del nivel superior.

Además, las siguientes infracciones supondrán la aplicación directa de las penalizaciones correspondientes:

Diferencia superior a una manga entre pilotos (por manga) [3.1].....	Pérdida de las vueltas
Entrada a Parque Cerrado después del cierre (hasta a 15 minutos de retraso) [3.5].....	10 v.
Entrada a Parque Cerrado después del cierre (superados 15 minutos) [3.5].....	Exclusión
Mandos no homologados (por manga disputada) [4.2].....	Pérdida de las vueltas

A las infracciones que puedan surgir y no estén contempladas en los baremos anteriores, la Organización tiene la potestad de aplicar la penalización que crea oportuna.

5. PREMIOS

Recuerdo exclusivo a los pilotos de los equipos que disputen las **24 Horas**.

Trofeo para los pilotos de los tres primeros equipos clasificados en las **24 Horas**.

6. CUADRO DE OFICIALES

Director de carrera: Miquel Sararols

Secretario y relación con los participantes: TBA

Comisarios técnicos: **Slot.it**

Comisarios deportivos: C.M.B.S.C.

7. DISPOSICIONES FINALES

La inscripción para participar en la carrera supone el conocimiento y aceptación de este reglamento.

En caso de dudas en la interpretación entre versiones del reglamento prevalecerá la versión en castellano y el criterio de la Organización.

La Organización decidirá sobre los casos imprevistos que puedan suceder.

Si se produjera algún hecho de fuerza mayor, la Organización podría alterar los horarios, comunicando a los equipos inscritos, lo más rápido posible, la modificación.

8. MÁS INFORMACIÓN

Para más información o aclaraciones sobre el presente reglamento, enviar un correo electrónico a: 24hores@cmbssc.org

9. PALMARÉS

1993: Momo (E. Herrero, J.M. Molins, P. Moratona y M. Sararols)	Ferrari F40 (Scalextric)
1994: 12 Volts (J. Galceran, D. Loncán, A. Sabatés y L. Zahiño)	Jaguar XJR14 (Scalextric)
1995: Momo (E. Herrero, J.M. Molins, J.M. Moratona y P. Moratona)	Jaguar XJR14 (Scalextric)
1996: Slot Classics (J.M. Masip, M. Moix, À. Morales y I. Roura)	Ferrari F50 (Ninco)
1997: Ja era hora (O. Capdevila, X. Capdevila, D. Loncán y O. Serra)	McLaren F1 GTR (Ninco)
1998: Palau (Ó. Càpel, J. M. Masip, S. Ramos, X. Riera y X. Xampeny)	Porsche 911 GT1 (Ninco)
1999: Slotmania (A. Caballero, E. Guerrero, J. M. Masip, I. Sànchez y R. Sànchez)	Porsche 911 GT1 (Ninco)
2000: Palau (A. Benito, M. Casanovas, Ó. Càpel, J. Mendizábal y J. Simó)	Toyota GTOne (ProSlot)
2001: Miembros Power (S. Pacheco, J. Pérez, M. Pérez y X. Riera)	BMW V12 LMR (Ninco)
2002: Ciudadin (R. Castellví, S. Saladrigas, J. M. Sererols y A. Tràfach)	Audi R8C (Slot.it)
2003: Palau (M. Casanovas, Ó. Càpel, J. Mendizábal y J. Simó)	Audi R8C (Slot.it)
2004: Cardeloni (G. Albanell, C. Carreño, S. López y X. Sarrà)	Audi R8C (Slot.it)
2005: Cardeloni (G. Albanell, C. Carreño, X. Sarrà y E. Urrutia)	Oreca Dallara (Spirit)
2006:	
SCP1 Slotmania (O. Capdevila, E. Guerrero, D. Loncán y R. Sànchez)	Toyota GTOne (Scaleauto)
SCP2 Riudoms 1 (D. Dalpezzo, J. M. Domenech, X. García y C. Valen)	Oreca Dallara (Spirit)
2007:	
SCP1 Dream Slot Estel-lats (J. Borrás, M. García, J. Mendizábal y J. Simó)	Toyota GTOne (Scaleauto)
SCP2 CMBSC sin sponsor (C. Acacio, C. Cabrera, F. Fernández y S. López)	Toyota GTOne (Scaleauto)
2008:	
SCP1 Aloy Shop Slot-Car (S. Bagan, F. Capell, J. Cardona, V. González i R. Sánchez)	McLaren F1 GTR LT (Slot.it)
SCP2 Patata Team (C. Acacio, M. Ferran, S. Pacheco i Á. Pol)	Oreca Dallara (Spirit)
2009: Aloy Shop (S. Bagan, F. Capell, R. Castellví, J. Cardona y R. Sánchez)	Acura LMP2 (Ninco)
2010: GASS-Slotting Plus (D. Barbas, D. González, V. Jonama y A. Lozano)	Reynard 2KQ (Slottingplus)
2011: Dream Slot Cardeloni (C. Carreño, P. García, J. Mendizábal y E. Urrutia)	Reynard 2KQ (Slottingplus)
2012: Mas Slot Estel-lats (C. Carreño, G. Romero, P. García y J. Mendizábal)	Lola B09/60 (Slot.it)
2013: Gallislot Scaleauto (A. Unda, B. Porta, C. Valen y V. Jonama)	Porsche 911 GT1 EVO 98 (Slot.it)