



Reglamento Técnico y Deportivo TAMIYA CUP

Registro de versiones



Versión	Fecha	Modificado por	Cambios
1.0	26/01/2026	Isaac Cuevas	Redacción inicial
1.1	02/02/2026	Isaac Cuevas previo consenso con el delegado de CAPA (Jesús Fernandez)	<ul style="list-style-type: none">- Añadido Calendario conjunto Interclub ASOGER / CAPA 2026- Añadida reglamentación para condiciones de agua.- Incluido Pro Tip para TT01E- Corrección ratio interno TT01E- Añadido Anexo 2 de carrocerías aprobadas por votación.

Versión 1.1

Objetivo y Preámbulo.



Objetivo:

El objetivo de esta categoría es la promoción del hobby, no la competición.

Existen muchas otras categorías orientadas a la competición, en esta categoría se busca atraer nuevos pilotos, que en un futuro puedan alimentar las parrillas del resto de categorías.

Preámbulo:

- Todas las normas tienen un espíritu, y este prevalecerá sobre la redacción de las normas. Estando la redacción de las normas sujeta a modificación en pro del espíritu de la norma.
- Las normas establecidas velarán por los siguientes principios:
 - Facilidad de acceso.
 - Economía.
 - Igualdad.

Chasis



Norma:

Chasis permitidos:

- Tamiya TT02 y TT01E (Únicamente las versiones básicas, no TT02R y posteriores).

Suspensión: Amortiguadores y muelles libres en marca y modelo. Estos deberán estar anclados a las posiciones originales.

Diferenciales: Deben mantener todas las piezas originales y no llevar piezas adicionales. Se permite el uso de aceite de silicona para modificar la viscosidad (el efecto diferencial debe seguir funcionando si se fuerza con las manos). Solo se permite ratio interno original:

- TT02 y TT01E (corona diferencial 39/piñón cónico 15), 13 vueltas de cardan por cada 5 de rueda.
- ~~TT01E (corona diferencial 37/piñón cónico 14), 18,5 vueltas de cardan por cada 7 de rueda.~~

Opciones permitidas:

- Bancada de motor de aluminio.
- Transmisión central y vasos de la transmisión central de aluminio.
- Rotulas de trapecio metálicas sustituyendo a P7.
- Rodamientos.
- Reenvío del servo: La conexión entre el servo y la dirección es libre, pudiendo montar rotulas, tirante regulable y ajustar el ángulo con arandelas.
- Tornillería libre.
- Arandelas para limitar holguras.
- Disipador de motor o ventilador.
- Bumper delantero libre, debe ser flexible y no tocar en la carrocería en estático ni sobresalir de la misma.
- Mejora dirección TT02: Casquillos TAMIYA Ref. 19803242 + tornillo pasante de 23-25mm y tuerca autobloqueante, o tornillo opcional de M3 igual al original.
- Pro Tips (ver Anexo 1)
- **En caso de encontrarse húmedo o mojado el circuito, se permite el uso de carcasa interior de lexan o 3D para proteger el coche.**

Modificaciones u opciones NO permitidas:

- Opciones no permitidas explícitamente.
- Tirantes regulables
- Modificaciones mecánicas de partes del coche, deformaciones con calor, cortes, hacer o agrandar agujeros...
- Encasquillar o añadir rodamientos en los sistemas de dirección y suspensión.
- Eliminación de piezas, salvo: D7, D8 y D15 en TT02.
- Arandelas para modificar geometrías de suspensión o dirección, o con el objetivo de modificar la flexión del chasis.
- Hexágonos que no sean los del kit original.

Espíritu:

Mantener la originalidad del chasis, permitiendo algunas modificaciones que permitan aumentar la fiabilidad y prevenir el desgaste con un coste reducido. No limitando las modificaciones que sean difíciles de detectar en la verificación técnica.

Norma:

- Solo se admitirán carrocerías Tamiya recogidas en el cuadro:
- Si algún participante quiere incorporar alguna carrocería (siempre Tamiya) debe solicitarlo.
 - Para una carrera en curso será necesaria la aprobación de al menos la mitad de los participantes.
 - Para la consolidación de la aceptación para el resto del campeonato será necesaria la aprobación de al menos la mitad de la comunidad, grupo de WhatsApp. **Se incluye en el Anexo 2. Se incluirá en el cuadro junto con un anexo que indique que miembros estuvieron conformes.**
- Todas las carrocerías deberán pesar al menos 150g (si no llegan deben lastrarse por la parte interior del TECHO hasta los alcanzar los 150g). La medición se realizará al finalizar la manga.
- La carrocería se debe recortar por las líneas, no se puede adelantar ni atrasar la posición del chasis respecto a la carrocería.
- No es necesario montar los espejos, splitters o partes internas del faro.
- Alerones:
 - Los alerones deben ser de serie o reproducciones de estos con materiales, dimensiones, ángulo de pala y pesos similares al original.
 - No se permiten alerones de lexan opcionales.
 - Si se rompe durante el transcurso de una prueba podrá quitarse y deberá lastrarse la carrocería con el equivalente al peso del original y en la misma posición.

Espíritu:

Mantener la originalidad y la estética de coches de carreras de realistas. Tratar de igualar las prestaciones, evitar la elección por rendimiento y facilitar la participación de pilotos con modelos distintos de forma puntual. Así como facilitar la reparación de alerones evitando que esta se realice por motivos de rendimiento.

Europa			Asia		
Nombre	Carrocería	Kit	Nombre	Carrocería	Kit
Alfa romeo 155		58606	Honda Raybrig NSX Concept-GT	51563	58599
Audi A4 Quattro Touring		47414 TTDIE	Honda NSX 1998 Racing		58739
Audi R8 LMS 2008	51754	58749	Nissan Motul Autech GT-R	51584	58625
Audi V8 Touring 1991	51653	58682	Nissan Motul Autech Z	51731	58735
Audi V8 Touring 1992		58699	Nissan Nismo Sumo Power GTR	51453	
Audi 90 Quattro Racing		58744	Nissan Nismo Coppermix S15 Silvia	51258	
McLaren Senna	51693	58711	Subaru BRZ R&D Sport 2014	51575	58607
Mercedes Benz 190e	58108	58638 TTDIE 58656 TTDIE 58752	Subaru BRZ (ZD8)	51677	58702
Mercedes Benz CLK GTR 1997		47437 TTDIE	Subaru WRX STI		58645
Mercedes AMG GT3	51590	58639	Toyota Eneos Prime GR Supra		47514
Mercedes AMG GT3 EVO		58750	Toyota supra gr	51622	58674
Mercedes-Benz CLK AMG 2002		58722	Toyota TOM's GR Supra	51678	58703
Opel calibra V6	51689	58701 TTDIE	América		
Porsche 911 GT3 (992)	51705	58712	Nombre	Carrocería	kit
Porsche 911 GT3 R (992)	51752	58745	Ford GT Mk II	51664	58689
Porsche 911 Carrera RSR	51543	58571	Ford Mustang GT4	51614	58664
Porsche 911 GT3 CUP VIP 2008	51336	58407 TTDIE 47429 TTDIE	Tamiya Desing		
Volkswagen Scirocco GT24-CNG R-Line	51473	58508 TTDIE	Nombre	Carrocería	Kit
			Raikiri GT	51585	58626

Carrocería - ANEXO 2



- **Listado de carrocerías Incluidas adicionalmente mediante votación:**



- **Zakspeed Capri Turbo 1978 KIT 47526. Aprobada el 19/01/2026.**



- **Honda CIVIC EG6 VTI 190mm 51421. Aprobada el 19/01/2026.**

Versión 1.1

Norma:

- Variador:
 - Hobbywing JustStock 60A con corte de RPM a 17500.
 - Se admiten todas las versiones de HW JustStock 60A existentes con el objetivo de facilitar el acceso a la categoría, siempre y cuando pueda establecerse el límite de RPM de 17500 rpm. En el futuro esta norma será más restrictiva en pro de la equidad de rendimiento.
- Motor:
 - 17.5T. Hobbywing G2.1 o Surpass azul o Surpass negro. Sin modificaciones.
- Ratio:
 - Corona 55 / Piñón 28
 - Módulo 0.6 de Tamiya
- Batería:
 - Tipo Stick con bordes redondeados imitando al pack estándar de 6 elementos de NiCd o NiMh.
 - Límite 50C.
 - Límite de carga 8,40v al inicio de manga.
 - Comercial con marca reconocible, que pueda ser adquirida por cualquier participante.
 - Si se aprecian signos de manipulación no será admitida.

Espíritu:

Contener el gasto reutilizando el material que ya se viene utilizando en otras categorías y que tiene un rendimiento suficientemente equitativo para el propósito de la categoría y un mantenimiento prácticamente nulo. Reduciendo los costes de acceso tanto de los pilotos veteranos como noveles.

Neumáticos.

Norma:

- Marca: RIDE
- Referencia: 36086.
- Un único set por carrera.
- No es necesario estrenarlo el día de la carrera.
- No se permite el uso de aditivos.
- No se permiten calentadores.
- Si se rompe una rueda se puede sustituir por otra usada.
- **Será la misma rueda tanto si la carrera es en seco como si es en húmedo/mojado**



Espíritu:

Contener el gasto con ruedas económicas y duraderas, que se comparten con otra categoría y que se pueden comprar en casi cualquier tienda de RC.

Resumen esquemático.

OBLIGATORIO

Motor 17.5T Hobbywing G2.1 o Surpass azul	Variador Hobbywing JustStock 60A con corte de RPM a 17500	Corona 55 Piñón 28	Batería Tipo Stick limite 50C 7,4V	Rueda RIDE Referencia: 36086	Transponder AMB
					

RECOMENDADO

Rodamientos Metálicos



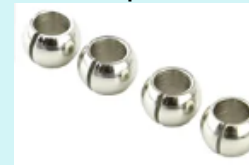
Bancada de Motor de Aluminio



Transmisión central y vasos de la transmisión central de aluminio



Rotulas de trapecio metálicas.



Reenvío del servo ajustable (Se recomienda salvaservos).



Tornillería Allen.



Disipador de motor o ventilador



Aceite de silicona en Diffs (Se recomienda 300k y 20k)



Amortiguadores hidráulicos



Mejoras de dirección TT02



PRO Tips

Corona TT01E en TT02	La corona reglamentaria de 55 dientes esta diseñada para el TT01, para montarla en tu TT02 tendrás que limar entre 0,5 y 1 mm la protuberancia de la corona para que el pasador entre mas y no se salga. Tienes muchos tutoriales en YouTube.
Holgura corona TT02	Muchos reglamentos ya recogen la necesidad de utilizar arandelas de 5*7 y ancho de 0.5 a 0.8 para quitar el juego del porta-corona y evitar el desgaste prematuro de la corona.
Limpio y seco.	Mantén tu transmisión y tus rodamientos limpios y lubricados. El uso de grasas densas previene el desgaste, pero también reduce el rendimiento. Limpia tu transmisión y rodamientos tras cada jornada de uso.
Sello de grasa en el diferencial	No se permite introducir ninguna pieza en el diferencial, y por tanto tampoco una junta. Pero se puede usar una grasa mas densa en la unión del diferencial para crear una barrera y que escape menos aceite al centrifugar.
Eliminación D15 TT02	Eliminar la pieza D15 esta permitido, y según muchos usuarios, se gana ángulo de giro.
Holgura trapecios delanteros TT02	El uso de rotulas metálicas de origen chino en el trapecio tiene una tolerancia muy grande entre mangueta y rotula genera una holgura enorme en el eje delantero. Se puede corregir introduciendo un papel, plástico fino o arandela que rellene el espacio libre entre el eje de la mangueta y la rotula.
Uso de salva servos	El uso de una salva servos reduce considerablemente la posibilidad de sufrir averías en el sistema de dirección. Si ya es tarde y has dañado tu dirección, puedes usar las mejoras permitidas en el apartado "chasis".
Holgura cardan central	Los cardan centrales de origen chino en ocasiones son mas delgados que el vaso o mas cortos, generan ruido y vibraciones, puede ajustarse el grosor del cardan con un poco de tubo termo retráctil y/o con arandelas para limitar el juego.
Tornillería	Es recomendable usar tornillería con cabeza de Allen. Pero asegúrate de que los tornillos tengan una medida similar al original y penetren en el plástico tanto como sea posible sin hacer tope, sino se debilita la unión.
DownStops	Los coches no traen reglaje de DownStop, pero puedes regularlo mediante la longitud del vástago del amortiguador o con arandelas en el interior del cuerpo de amortiguador.
Arandelas para eliminar holguras	Puedes usar arandelas de distintos tamaños para eliminar o reducir las holguras de trapecios y brazos, pero recuerda, no siempre menos holgura es igual a mejor rendimiento.
Mas Drop en TT01E	Los trapecios del TT01E caen poco limitados por el chasis, puedes aumentar esa distancia aflojando ligeramente los tornillos de los tirantes de dirección.

Norma:

- Método de reducción del rendimiento:
 - Lastre ubicado en la cara interior de la carrocería, en su parte mas alta o techo.
- Cuantía del lastre.
 - Por cada prueba disputada y en función de la posición final obtenida se asignará el siguiente lastre:
 - 1º 60g
 - 2º 40g
 - 3º 30g
 - 4º 20g
 - 5º 10g
- El BoP será acumulativo a lo largo del campeonato, descontándose el BoP mas bajo obtenido en las pruebas celebradas. Esto supone, por ejemplo, que:
 - Nadie tendrá lastre hasta la tercera carrera que se celebre.
 - Quien no participe en una de las dos primeras también tendrá lastre en la tercera.
 - El lastre máximo en un campeonato a 4 pruebas será de 120g.
- Método de medición:
 - Al finalizar la manga las carrocerías deberán pesar el sumatorio de:
 - Carrocería: 150g
 - BoP: XXg
 - Lastre adicional: YYg (como el de la perdida del alerón).

Espíritu:

Ajustar el rendimiento de los coches en función de la habilidad del piloto para generar eventos mas atractivos e igualados, tratando de evitar picaresca.

Rondas Preliminares.

Se realizarán 3 rondas preliminares, distintas entre si, que puntuaran de forma independiente. Se realizarán grupos de 10 o menos pilotos por orden de clasificación en el campeonato o de inscripción si no existiese clasificación previa.

Para la clasificación final se tendrán en cuenta las dos mejores puntuaciones de cada piloto. Y en caso de empate prevalecerá el que mejor puntuación tenga en la tercera ronda.

- Ronda 1 (Rey de la pista): 7 minutos de pista abierta. Contará la mejor vuelta rápida de cada piloto.
- Ronda 2 (7+7): Manga de 7 minutos. Contarán las 7 mejores vueltas consecutivas de cada piloto.
- Ronda 3 (Pole):
 - Todos los pilotos deben dejar en pista su coche encendido en la zona que se habilite para ello (antes de meta), y dirigirse a la línea de boxes.
 - El director de carrera hará subir por orden de peor a mejor clasificado a los pilotos, uno a uno.
 - Cada piloto tendrá 1 vuelta de calentamiento + 1 vuelta rápida para marcar el mejor crono.
 - Tras el intento cada piloto estacionara su coche en la zona reservada para ello tras la meta y bajara del pódium.

Finales.

- Se realizarán 2 finales, ambas puntuables, de 7 minutos por grupo, siendo el grupo A siempre de 9 pilotos y el resto de 10.
- El primer clasificado de la primera final B promocionará a la A.
- La primera final se realizará por el orden obtenido en las rondas preliminares.
- La segunda final se realizará con parrilla invertida 5 a 5 en base a la clasificación obtenida en la primera final.
 - El 1º saldrá 5º, el 2º saldrá 4º, el 3º saldrá 3º, el 4º saldrá 2º y el 5º saldrá 1º.
 - El 6º saldrá 10º, el 7º saldrá 9º, el 8º saldrá 8º, el 9º saldrá 7º y el 10º saldrá 6º.
 - En las finales que tengan menos de 10 coches se seguirá el mismo principio, sin dejar posiciones vacías.

Espíritu:

Romper la monotonía de las carreras de 3 mangas y 3 finales y generar un formato mas divertido y mas rápido de ejecutar para que las pruebas sean rápidas y menos predecibles.

Formato de Campeonato



Puntuación.

La puntuación se realizará en base al sistema habitual:

Posicion	Puntos	Posicion	Puntos	Posicion	Puntos	Posicion	Puntos	Posicion	Puntos	Posicion	Puntos
1	640	11	414	21	266	31	169	41	106	51	65
2	613	12	396	22	254	32	161	42	101	52	62
3	587	13	379	23	243	33	154	43	96	53	59
4	562	14	363	24	232	34	147	44	91	54	56
5	538	15	347	25	222	35	140	45	87	55	53
6	515	16	332	26	212	36	134	46	83	56	50
7	493	17	318	27	203	37	128	47	79	57	47
8	472	18	304	28	194	38	122	48	75	58	45
9	452	19	291	29	185	39	116	49	71	59	43
10	433	20	278	30	177	40	111	50	68	60	41

Pruebas.

El campeonato constará de 4 pruebas. Existiendo la posibilidad de que una o varias de ellas se realicen en otros circuitos de la Comunidad de Madrid.

Descarte.

Para la clasificación final no se tendrá en cuenta el peor resultado obtenido en las pruebas celebradas.

Desempate.

En caso de empate a puntos tras el descarte este se resolverá dando mas valor al piloto que mas pruebas haya disputado. En caso de continuar el empate se dará mas valor al resultado obtenido en la ultima prueba.

Condiciones de agua:

Se podrá correr con la pista húmeda, pero no cuando este lloviendo de manera significativa.

La carrera podrá cancelarse por condiciones de agua:

- Si así lo determina el delegado del club que alberga la prueba. No mas tarde de las 17:00 del viernes anterior a la prueba.
- Si así se determina mediante votación y mayoría simple de los pilotos participantes en la prueba:
 - Durante la reunión de pilotos.
 - Durante la celebración de la prueba, si aparece o aumenta la lluvia.

Rondas Preliminares.

Cada piloto corre contra sí mismo, si un piloto es alcanzado **DEBE** ceder la posición y dejar espacio suficiente con el piloto que le ha adelantado (mínimo 50 cm). Hay que tener en cuenta que en ninguna ronda se tienen en cuenta la totalidad de las vueltas, se puede tener un buen resultado sin necesidad de tirar a fondo el 100 % todas las vueltas.

Finales

• Salida Limpia:

Si se produce algún contacto entre la salida y el vértice de la segunda curva tras la línea de salida, el director de carrera detendrá la carrera y se repetirá la salida.

Si un piloto hace que se aborren dos salidas, este saldrá de boxes en la tercera y sucesivas.

• Adelantamientos:

- Todo adelantamiento, incluido un doblaje, **deberá realizarse sin contacto.**
- Cuando exista contacto, independientemente de quién sea el culpable, deben retomarse las posiciones iniciales **INMEDIATAMENTE.**
- Si no se pudiese o quisiese devolver la posición, será obligatorio realizar un **drivethru** sin necesidad de que lo indique el director de carrera.
- Únicamente en las situaciones en las que el director de carrera (y solamente el director de carrera, no sirve el criterio propio) considere que el piloto ha ejercido la defensa forzando el contacto voluntaria o involuntariamente, puede dar por válido un adelantamiento en que se haya producido contacto. Se considerará defensa forzada cuando se cumpla al menos uno:
 - Cambios múltiples de trayectoria: El defensor realiza más de un cambio de línea en recta con el rival ya lanzado.
 - Cierre sin espacio: El defensor cierra la trazada sin dejar ancho de coche cuando el atacante está emparejado (morro a eje trasero).
 - Frenada anormal: El defensor frena claramente antes de su punto habitual con el único objetivo de bloquear.

General

• Silencio en el pódium:

Por respeto al resto de pilotos está totalmente prohibido hablar en el pódium durante el transcurso de las rondas o finales. Cualquier queja puede esperar a la finalización de la ronda o final y ser transmitida al director de carrera con posterioridad. El incumplimiento reiterado supondrá un lastre de **40 g de BoP.**

• Respeto en el pódium:

Cuando se produzca una avería que nos obligue a abandonar en una ronda o final, deberemos permanecer en silencio en nuestra posición del pódium, mostrando respeto por la concentración del resto de pilotos y disfrutando del resto de la manga desde una posición privilegiada.

El incumplimiento reiterado supondrá un lastre de **40 g de BoP.**

Tipos:

- Marcaje de Neumáticos: Se realizará una marca en cada una de las ruedas.
- Marcaje de Carrocería: Se comprobará que la carrocería cumple las normas de carrocería de BoP. Las que tengan BoP se marcarán con una pegatina que indique su peso total.
- Revisión Voltaje: Se verificará que el voltaje de la batería antes de comenzar la manga no supere los 8.40 V
- Revisión de Neumáticos: Se revisará que los neumáticos conserven las marcas realizadas.
- Revisión de Carrocería: Se revisará que la carrocería pese acorde al reglamento.
- Revisión de Ratios: Se comprobará corona, piñón y ratio interno.
- Revisión de Variador: Se comprobará que el variador se encuentra a 17500 rpm y que no tiene signos de manipulación)
- ITV: Se revisará por completo el coche (Todas las revisiones + apertura de transmisiones + medición de geometría)

Periodicidad:

- Antes de cada ronda o final:
 - Revisión Voltaje.
- Al final de la primera ronda:
 - Marcaje de Neumáticos.
 - Marcaje de Carrocería.
- Al final de cada ronda o final:
 - Revisión de Neumáticos.
 - Revisión de Carrocería.
- Entre rondas y finales:
 - Revisión Ratios y Revisión de Variador(coches clasificados en las posiciones 1º , 4º y 9º)
 - ITV (coches 2º y 11º)
- A discreción de dirección de carrera, delegado de la categoría, delegado de pilotos o verificador:
 - Cualquier revisión.

Calendario de Carreras y Eventos



Campeonato Inter clubs ASOGER / CAPA 2026:

- Primera prueba: 15/03/2026 -> ASOGER
- Segunda prueba: 05/07/2026 -> CAPA
- Tercera prueba: 20/09/2026 -> ASOGER
- Cuarta prueba: 29/11/2026 -> CAPA

Eventos planificados:

- Puertas abiertas circuito ASOGER: 08/02/2026
- Resistencia circuito CAPA: 26/07/2026 (Compartirá reglamento técnico, el reglamento de carrera esta pendiente de redacción)