

1- FORMATO DE CARRERA

El Campeonato de Catalunya Touring Eléctrico se correrá en la jornada de domingo de los fines de semana establecidos en el apartado Calendario 2026.

Se correrán tres mangas clasificatorias de 6 minutos cada una, de las que sumará la puntuación de los dos mejores resultados de las clasificaciones de cada una de las mangas clasificatorias, estas determinarán su posición en la clasificación final que servirá para confeccionar las Finales.

Se correrán tres finales de 6 minutos por grupo siendo puntuables las dos mejores posiciones conseguidas por cada piloto. En caso de empate se tendrá en cuenta la mejor posición obtenida por los pilotos empatados, si este persistiera se tendrá en cuenta las vueltas y el tiempo obtenidos en dicha mejor posición.

El procedimiento de salida de las Finales sera con los coches en linea recta en el centro del carril a una distancia mínima entre coches de 1,5 metros.

El orden para las mangas clasificatorias será determinado por ranking del campeonato en curso. En la primera prueba se utilizará el resultado final del campeonato del año pasado. En caso de no existir ninguno de los rankings anteriores para un piloto, el orden de pago de la inscripción será utilizado.

Los coches deben estar en la posición de salida 30 segundos antes de empezar la manga o final. Ningún coche podrá entrar o salir de la posición de salida durante esos 30 segundos previos. Si un coche no llega a tiempo deberá salir desde el carril de boxes cuando el cronometraje de carrera lo notifique.

La asistencia a la reunión de pilotos es obligatoria. La ausencia en la misma puede suponer la perdida de la mejor manga clasificatoria.

En la reunión de pilotos, se seleccionará un delegado de pilotos. Este sera el enlace entre los pilotos y la dirección de carrera. No están permitidas reclamaciones directas al director de carrera, pueden suponer la expulsión de la carrera.

A los efectos de las posibles reclamaciones sobre resultados o verificaciones técnicas, se requerirá en todo caso el pago de un depósito de 50 euros para presentar la reclamación. Solo en el caso de que la reclamación prospere a favor del piloto denunciante la cantidad del depósito le será devuelta. En caso contrario perderá el importe en concepto de penalidad, cuyo destino será para la mejora del campeonato o material de regalo para los participantes.

2- RECOGE-COCHES

La labor de los pilotos como comisarios (recoge-coches) será considerada obligatoria e intransferible. Ningún piloto estará exento de ésta responsabilidad, salvo impedimento físico que será notificada a la organización de la carrera en el momento de la inscripción o el mismo día de la carrera en su caso.

La labor de recoge-coches se realizará en la manga o final posterior a la que se ha corrido.

No está permitido comer, fumar, usar teléfonos mientras se realicen las labores de recoge-coches.

Para realizar las labores de recoge-coches se ha de utilizar calzado que permita el movimiento ágil y que proteja mínima mente los pies (calzado cerrado), no admitiéndose sandalias, chanclas o similares.

Los recoge-coches deben estar en sus posiciones 30 segundos antes de la salida. Y no podrán abandonar sus posiciones hasta indicarse el “Final de carrera”.

Los recoge-coches no pueden hacer reparaciones, solo esta permitido recolocar deformaciones en las carrocerías y apagar la electrónica en caso de avería.

Los pilotos no pueden bajar a la pista durante el transcurso de una manga o final. El incumplimiento de esta norma puede suponer la perdida de la mejor manga o final.

3- REGLAMENTO TÉCNICO

A) BATERÍAS

Se permite el uso de baterías Lipo/Life con un voltaje nominal máximo para Lipos de 7,4v/7,6v y de Life 6,4v, de tipo 2S (dos elementos en serie).

La marca, voltaje, fabricante, etc. deberán constar fehacientemente en cada batería, no siendo válidas aquellas baterías que hayan perdido las indicaciones originales del fabricante. No serán válidas aquellas baterías que se observen dañadas exteriormente o con deformaciones.

Las baterías deberán contar con cable ecualizador o conexión, así como los cargadores/descargadores. Los cargadores deberán contar con programa específico para carga de Lipos/Life, es decir CC/CV, con corte a 8,40 voltios para Lipos y de 7,40 voltios para Life. Tanto la carga como la descarga deberán realizarse con el cable ecualizador y en una bolsa de seguridad al efecto por la seguridad de todos. No se permite cargar en HV.

Cualquier piloto que se detecte con mayor voltaje de carga en su batería (más de 8,40v para Lipo o 7,40v para Life) no saldrá a disputar su manga o final hasta que esta no tenga un valor igual o menor a 8,40v o 7,40v.

Los coches deberán estar provistos de un sistema de fijación de baterías acorde con el tipo de batería que utilicen, que permita soportar un impacto brusco de carrera sin que esta salga despedida del vehículo. La reiteración de pérdida de batería debido al sistema de fijación podrá suponer la descalificación de un piloto.

Por motivos de seguridad, el piloto que no cumpla con las normas establecidas en el presente apartado será descalificado de forma automática de la carrera, a excepción de lo indicado en caso de exceso de voltaje, lo cual si fuera realizado de forma reiterada podrá suponer la pérdida de la mejor manga o final.

El amperaje máximo de carga serán de 12A y descarga 20A.

A) MOTORES Y RATIOS

Los motores no podrán ser abiertos para modificar cojinetes, rotor etc...

Cualquier piloto que incumpla estas norma será descalificado de la carrera y campeonato.

Se permite y recomienda el uso de ventiladores de refrigeración para los motores, ya sean conectados a 7,4 / 7,6 o 6,0V.

Los pilotos tendrá que notificar la relación de corona/piñón y ratio interno (en el caso de modificar el de origen del coche) junto con la marca y modelo del coche, durante la prescripción. Cualquier piloto que modifique la relación interna y no lo haya notificado previamente podrá ser descalificado de la carrera. Cualquier modificación de relación en carrera también tendrá que ser notificada.

El motor oficial es el Hobbywing 13,5T Xerun Justock 3650 G2.1 ref. 30408010 con los polos a un máximo de 45° de timing de media.

Ratio máximo 4,0

B) VARIADOR

El variador permitido con el motor HW13,5T serán el Hobbywing XR10 Justock version Justock G3S (ref. 30112005) software XR_4.4.04, limitado a 23.000rpm con luces verde-verde-rojo-rojo-rojo.

El variador deberá contar con sistema de corte por voltaje, por motivos de seguridad, el cual deberá estar activado en carreras y entrenamientos. La única modificación permitida será acortar los cables y soldarlos directamente al motor, manteniendo la sección original y pudiendo cambiar el color, siempre que sea igual o menor a 14AWG.

No está permitida la utilización de marcha atrás ni giroscopios.

Se recomienda montar conectores entre el motor y el variador.

C) NEUMÁTICOS

Solo se permite el uso de un solo coche de ruedas por carrera.

En caso de rotura de una rueda se permite la sustitución de la misma por otra (previo nuevo marcado y autorización de la organización).

Los neumáticos serán adquiridos por los participantes por su propia cuenta.

Las ruedas que tengan indicios de haber sido manipuladas no serán admitidas.

Si la organización considera que un piloto ha manipulado los neumáticos podrá excluirlo de la prueba y campeonato.

Los neumáticos se entregaran antes de la reunión de pilotos y se marcarán. Posteriormente se entregaran aleatoriamente antes de empezar la carrera.

Se podrán marcar neumáticos usados previo aviso a la organización.

En caso de lluvia no se permite el uso de aditivos.

Los neumáticos oficiales para la temporada 2026 del CCTE en la categoría de Touring Eléctrico son los HUDY A1-36 V2 referencia 803062.

El aditivo y limpiador para los neumáticos será controlado y suministrado por la organización durante la carrera del domingo. No podrá utilizarse ningún tipo de aditivo o limpiador que no sea el suministrado por la organización. Ni realizar tareas de aditivado y limpieza fuera de la zona habilitada para ello. No se permite tener ningún aditivo, limpiador en las mesas de boxes. La presencia de alguno de ellos supondrá la expulsión de la prueba del piloto infractor.

El aditivo oficial sera el MR33 V3.

El limpiador sera tipo limpia frenos.

D) CARROCERÍAS, MEDIDAS Y PESOS

E.1) TOURING ELÉCTRICOS

I. Ancho máximo con carrocería: 200mm

II. Ancho máximo sin carrocería: 190mm

III. Altura mínima (techo carrocería): 115mm

IV. Máxima distancia entre ejes: 270mm

V. Dimensiones máximas alerón trasero: 190x40x25mm. No podrá superar la altura del techo y solo se podrá llevar una altura de pegatina en la zona mas alta del techo.

VI. Altura máxima del parachoques trasero: por la linea original de la carrocería.

VII. Peso mínimo: 1320 gramos.

VIII. Se entiende que todas las medidas son realizadas con el coche en orden de marcha y apoyado en el suelo sobre las cuatro ruedas.

IX. Solo se permite el uso de carrocerías tipo turismo sedan de 4 puertas y en perfecto estado. No están permitidas las carrocerías del tipo GT o barquetas. Tienen que ser carrocerías originales de marcas reconocidas y comercializadas en el mercado español. Se recomienda usar solo las carrocerías validas de reglamento AECAR.

- Xtreme Racing Twister Speciale, (MTB0415)
- Zooracing Wolverine, Wolverine Max (ZR-0015)
- Lens bodies Ghibli (HRELB10GHL)
- Bittydesign HYper HR (BDTC-190HYPHR)
- Blitz Roadster (60228)

X. Son validas todas aquellas carrocerías validas en los campeonatos de AECAR, ETS y EFRA.

4- VERIFICACIONES

Durante las mangas y finales se verificarán a criterio de la organización los combos, ratios, ruedas, carrocerías y todo lo que se considere oportuno sin previo aviso.

Las verificaciones técnicas se realizarán previamente antes de la salida de las mangas o finales y posteriormente, según criterio de la organización.

La responsabilidad de la legalidad del vehículo, así como del mando emisor recaerá sobre los pilotos.

Es obligatorio acudir a las verificaciones.

En caso de no acudir el piloto no podrá participar en dicha manga o final.

Cualquier piloto que se detecte con mayor voltaje de carga en su batería (mas de 8,40v) No saldrá a disputar su manga o final hasta que esta no tenga un valor igual o menor a 8,40v.

5- EN CASO DE LLUVIA

Si las condiciones climatológicas no permiten realizar la carrera, esta se trasladará a una nueva fecha.

La pista se declarará mojada a criterio de la organización.

Una ronda clasificatoria será válida siempre que todos los grupos de una misma categoría corran en condiciones similares.

No se disputará una clasificatoria o final en el caso de haber charcos o que la cantidad de agua produzca spray al paso de los coches.

Se podrá reducir el formato de carrera o retrasar el horario si con esto hay opciones de realizar la carrera.

En caso de lluvia durante una carrera, esta será válida siempre que se disputen las tres rondas clasificatorias. De no ser así, se buscará una nueva fecha para trasladar la carrera sin tener en cuenta los resultados anteriores.

6- DISPOSICIONES FINALES

El precio de la inscripción es de 22€ y se realizará mediante transferencia bancaria.

La clasificación final del campeonato se efectuará descontando el peor resultado de cada piloto.

No se permite el uso de piezas no comerciales de cualquier tipo (carrocerías, chasis, ...), salvo aprobación de la organización del CCE.

Para lo no contemplado en este reglamento se remitirá al reglamento EFRA.