

Dragrace mootorratta reeglid 2010

Sisukord

1. Klassid.....	2
2. Supersport klasside spetsifikatsioon (mootori töömaht, kasutatav kütus ja toitelahendus):.....	2
2.1.1 Arvestuses Supersport 600 (E-klass) sõidavad:	2
2.1.2 Arvestuses Supersport 1000 (F-klass) sõidavad:	2
2.2 Supersport tehnilised reeglid	2-6
3. Outlaw klassi spetsifikatsioon (mootori töömaht, kasutatav kütus ja toitelahendus):.....	6
3.1 Arvestuses Bike Outlaw (BO) sõidavad:	6
3.2 Outlaw tehnilised reeglid	6-10
4. Streetbike klassi spetsifikatsioon (mootori töömaht, kasutatav kütus ja toitelahendus):.....	10
4.1. Arvestuses Streetbike (SB) sõidavad:	10
4.2 Streetbike tehnilised reeglid	10-14
5. Mõisted:.....	14

1.Klassid

1. SUPERSPORT

- 1.1 Supersport 600 (EMV arvestuse E-klass)
- 1.2 Supersport 1000 (EMV arvestuse F-klass)

2. BIKE OUTLAW (EMV arvestuse BO-klass)

3. STREETBIKE

(EMV-väline klass nn tänavasõidu mootorratastele)

2. Supersport klasside spetsifikatsioon (mootori töömaht, kasutatav kütus ja toitelahendus):

2.1.1 Arvestuses Supersport 600 (E-klass) sõidavad:

400-600 cm³ 4 takti 4 silindrit, tolerants +36 cm³ (vaid homologeeritud ja 4 aastat või vanemad mootorid)
600-675 cm³ 4 takti 3 silindrit
600-750 cm³ 4 takti 2 silindrit

Kasutatav kütus: mootor peab töötama bensiiniga, oktaanarv on vaba.

Toitelahendus: välisõhu doseerimine toimub vabalthingamise või liikumisest tuleneva õhutakistuse ärakasutamise (Ram-Air süsteem) põhimõttel. Ülelaadimise kasutamisel korrutatakse kubatuur koefitsendiga 1,7.

2.1.2 Arvestuses Supersport 1000 (F-klass) sõidavad:

601-1400 cm³ 4 takti 4 silindrit, tolerants kuni +26% (töömahu suurendamine)
676-1400 cm³ 4 takti 3 silindrit, tolerants kuni +26% (töömahu suurendamine)
751-1400 cm³ 4 takti 2 silindrit, tolerants kuni +26% (töömahu suurendamine)

Kasutatav kütus: mootor peab töötama bensiiniga, oktaanarv on vaba.

Lubatud kasutada vaid ühte ülelaadimismoodust (NOS või turbo).

2.2 Supersport tehnilised reeglid

Nagu võistlusklassi nimi „Supersport” iseloomustab, on masinate modifitseerimine lubatud.

Alljärgnevad reeglid on kehtestatud eesmärgil, et tagada möödapääsmatu ohutus ning takistada tehniliselt ebakindlate ümberehituste tegemist.

Supersport arvestuses võivad osaleda ka Streetbike klassi mootorrattad kuid seda vaid koos kõigi Streetbike klassile kehtestatud tehniliste nõuete ja piirangutega.

Kui eelmainitud mootorrattal tehakse mistahes muudatus, mis Streetbike klassis ei ole lubatud, tuleb mootorrattas viia täielikku vastavusse Supersport reeglistikuga ja esitada see ülevaatuseks tehnilisele komisjonile. Tehnilise läbimise korral loetakse mootorrattas Supersport klassi ümber kvalifitseerituks misjärel kehtivad edaspidi, nii sõitja varustusele kui ka mootorrattale, Supersport klassi tehnilised reeglid.

2.2.1 Sõiduvastustus loetelus ja kirjelduses:

- kinnine ja topelt „D“ kinnitusrihmaga varustatud motokiiver,
- naturaalsest või kunstnahast, kaitsmetega motokindad,
- kaitsmetega motosaapad mille säärepikkus on sama või pikem tallapikkusest,
- autonoomne seljakaitse (ei arvestata sõiduriietusse integreeritud seljakaitset),
- spetsiaalne mootorratturi üheosaline või lukuga ühendatav kaheosaline nahast kombinesoon mis sisaldab vähemalt õla-, küünarnuki- ja põlvekaitsmeid. Lukuga ühendatava kombinesooni lukk peab olema sõidu vältel suletud. Võib asendada samasisulise kaitsmete komplekti ja kaitsmeteta nahast kombinesooniga.

2.2.2 Üldised ümberehituse põhimõtted

Käesolev juhend ei anna ümberehitusteks mingeid volitusi ja kõik tootjapoolsed nõuded ning ettekirjutused jäävad kehtima! Seega võib järgnevas reeglistikus nimetatud „mööndused“ realiseerida/eksperimenteerida ainult omal vastutusel!

Jõuülekanne-, juhitavuse- ja kandekonstruktsioonide asendused/muudatused peavad olema kuni detailideni vähemalt sama tugevad või tugevamad kui tootjatehase originaal.

2.2.3 Raam ja selle osad

Ainult alumiiniumist või mittemetallist raam peab olema litsenseeritud tootja originaaltoodang ja selle geomeetria muutmine ei ole lubatud. Ühtegi sellise raami jäikussidet (sh. keevisliide) ei tohi eemaldada. Raamile kinnituvate vedrustuse- ja teiste konstruktsioonide osas on vaid tehnilise vastupidavuse ja üldise ohutusega seonduvad piirangud mis järgivad üldisi ümberehituse põhimõtteid.

2.2.4 Esikahvel ja -vedrustus (esimesed amortisaatorid)

Amortisaatorite väikseim lubatud läbimõõt on 35mm ja käik (tööpiirkonna pikkus) ei tohi olla väiksem kui 50mm. Samas peab jälgima, et lubatud minimaalne *kliirens* jääks lubatud piiridesse (Supersport klassidel 50mm).

Juhtraua amortisaator (rooliamort) on soovituslik.

2.2.5 Tagahark ja -vedrustus (tagakiige ja amortisaator/id)

Mudelile homologeeritud pikem omavalmistatud tagahark tohib olla ainult terasest. Teistest materjalidest koosnevate tagaharkide korral tohib tagatelje asukohta muuta ainult vastavate lisakonstruktsioonide (kiigepikenduste) abil mis kinnituvad tappidena algsetsse teljepesadesse ning on kinnitatud poltliidesega, järgides üldisi ümberehituse põhimõtteid. Tagahargi ülekannet (link, hoovastik jms) vedrustusele/amortisaatorile võib välja vahetada teise seeriatootmises oleva- või omavalmistatuga, kuid selle tugevusvaru (sh. väikseim ristlabilõike pindala, vastavas ekvivalendis, kasutatud materjali suhtes) peab jääma samaks. Samuti peab jälgima, et *kliirens* jääks lubatud piiridesse (Supersport klassidel 50mm). Tagumise vedrustuse süsteemi võib ümber ehitada jäigaks konstruktsiooniks. *Wheellie-bars* soovituslik kuid selle tugiratta ja maapinna vahe ei tohi ületada 100mm (möödetakse stardimassis).

Ketipingutite reguleerimispoltide suurim väljaulatumise pikkus võib olla kuni 1/3 võrra suurem originaalst. Iga järgneva lisakolmandiku pikkuse lisamise järel peab suurendama poldi läbimõõtu vähemalt 1mm võrra.

2.2.6 Pidurid

Tootja poolt *homologeeritud* mootorratta esi- ja tagaratta pidurikettaid/trumleid, piduri töö- ja peasilindreid tohib muuta või välja vahetada. Ainult üks kahest esipidurikettast koos töösilindri ja voolikuga võib olla maha monteeritud. Pidurite võime täielikult blokeerida nii esimest kui tagumist ratast peab säilima. Kontrollitakse stardimassis (koos kütuse ja sõitjaga) mootorratta sõidusuunas liikumisel tagapidur ja vastupidises suunas esipidur.

2.2.7 Jalatoed ning sellele kinnituv hoovastik (jalarauad ja piduri/käiguhoovad)

Jalatugesid koos alusega tohib ümber seada ja välja vahetada, kuid kinnituse asukohad ei tohi asuda vedrustamata massil.

Jalatoed peavad asuma eespool tagumise ratta telge.

Jalatugesid võib monteerida jäigalt või üleskaidavatena, viimasel juhul tuleb neile lisada algasendi tagastusmehhanism.

Kui jalatoed ei ole tootja originaal siis peab jalatoe ots olema sfääriline, raadiusega vähemalt 8 mm.

Terasest, jäigalt monteeritud jalatugede otstele, peab lisaks olema tugevalt kinnitatud plastikust, kapronist või muust sarnasest materjalist ots (minimaalse raadiusega 8 mm).

2.2.8 Juhtraud (lenksud) ning sellele kinnituv hoovastik (gaasikäepide, siduri- ja piduriheelid)

Tootja poolt homologeeritud mootorratta juhtraud, heelid ja juhtmed tohib välja vahetada või muuta.

Mootori seiskamise (stopp) lüliti peab olema paigaldatud parempoolsele juhtrauale või paremale poolele monoliitse juhtraua korral.

Seguklapi juhtimine (gaasikäepide, gaasitrossid ja õhusiiber) peab olema automaatselt sulguv/tagasipöörduv, kui seda käega kinni ei hoita.

2.2.9 Voolundid (gondlid), katted ja tuuleklaas

Soovitav on paigaldada alt suletud voolund mis mahutab vähemalt 5L vedelikku. Nõuetekohane alt suletud voolund vabastab võistleja vastutusest, mis tuleneb tahtmatult tekkinud lekkest ja seeläbi rajakatte reostamisest.

Ülemisi voolundeid ja tuuleklaasi ning porilaudu tohib vahetada, muuta või maha monteerida.

Kõik väljaulatuvad servad tuleb ümardada. Väikseim lubatud raadius on 8mm.

2.2.10 Kütusepaak

Kütusepaagi asukoht ega maht ei ole reglementeeritud, kuid tagatud peab olema piisava tugevusvaruga korpus ning kinnitumine. Samuti ohutu kaugus (või isoleeritus) ohuallikatest nagu elektrisüsteemid ja soojus.

Mittemetallist kütusepaak (nõutav metallist maanduselement) peab olema maandatud raami külge.

Suletud paagikork ei tohi lekkida.

Soovitav on kütusepaak täielikult täita ohutusüksnaga (paagisvamm/poorne vaht Explosafe).

2.2.11 Jõuülekanne/käigukast, veoülekanne

Jõu- ja veoülekanne asendamine ning muutmine, kiirühenduste kasutamine lubatud ainult järgides üldisi ümberehituse põhimõtteid (3.2.2). Käigukasti või lülitusmehhanismi lisamehhanismid, nt. kiirkäigulülituse süsteemid on lubatud, kuid nende igakordne rakendumine peab olema alustatud juhi enda vastava juhtimisvõttega. Täisautomaatsed, samuti ka distantsjuhtimise süsteemid, ei ole lubatud.

2.2.13 Generaator, starter

Starteri süsteemi võib asendada mistahes tüüpi teise starterisüsteemiga (ka portatiivsega). Generaatori võib maha monteerida või asendada teise tootja omaga.

2.2.14 Jahutussüsteem, jahutusvedelik

Mootori jahutusvedeliku tsirkulatsioonisüsteemi ja selle osi (näit. õljahutus) võib välja vahetada või maha monteerida (näit. tahke jahutusmaterjali kasutamise korral). Jahutussüsteemi torustikku ja voolikuid tohib asendada ainult samade või tehniliselt vastupidavamatega. Jahutusradiaatorid on soovitatav katta kaitsevõrguga. Jahutusvedelikuna on soovitatav kasutada destilleeritud vett või vee ja ethyl alkoholi segu. Ainult tahke- või eelnimetatud jahutusvedeliku kasutamise korral võib jahutusventilaatori koos anduri ja juhtmestikuga maha monteerida.

2.2.15 Air box (õhukamber) ja õhufilter

Tootja poolt *homologeeritud* mootorratta Air boxi võib välja vahetada teise tootja omaga, kuid toimima peab jääma mootori õhutussüsteem (mootori tuulutus). Õlituse õhutustoru peavad olema ühenduses ja avanema air box'i nii nagu mudelile *homologeeritud*.

Juhul kui suletud süsteem maha monteeritakse või mootorituulutus avaneb muul põhjusel vabasse keskkonda siis tuleb see varustada õlikindla voolikuga mis peab suubuma vähemalt 250ml suurusesse kogumisanumasse. Mistahes teiste vedelike ülevõle sinna suunata on RANGELT KEELATUD!. Õhufiltri elemendi võib eemaldada.

2.2.16 Süüte- ja toitesüsteem, kütuse varustus ning mootori elektrooniline juhtsüsteem

Juhtsüsteem (CDI/ECU jne.) lubatud välja vahetada. Telemeetria lubatud. Lokaalne isehäälestus lubatud. Keelatud on igasugune juhtimine ja häälestamine distantsilt.

Kütusetorusid ja voolikuid tohib asendada ainult samade või tehniliselt vastupidavamatega. Tohib lisada kütusefiltreid.

Kütusepumba ja rõhuklapi ümberehitused ning asendamised lubatud, välja arvatud elektrooniline toitekatkestuse süsteem mis peab toimima samal põhimõttel nagu mudelile *homologeeritud*.

Toitekatkestuse süsteem peab küllil asetatud ratta kütusepumba (ja ka süüte) töö katkestama vähemalt 1 sekundi jooksul. Juhul kui süsteem ei tööta, tuleb mootorras varustada sarnast toimet omava automaatse avariilülitiga (nn. „surnud mehe lüliti” / kill-switch).

2.2.17 Mootor

Kõik asendamised ja muudatused lubatud vastavalt spetsifikatsioonidele Supersport 600 punkti 3.1.1 ja Supersport 1000 punkti 3.1.2 piires. Kõik mootori korpusesse lisaks tehtud avased tuleb katta keerme- või keevisliidesega. Kõik ümberehituse käigus lisatud keermeliidesed, mille taga on positiivne õlirõhk, tuleb stoperdada.

2.2.18 Väljalaskesüsteem

Väljalasketorusid ja summuteid tohib modifitseerida, vahetada või maha monteerida. Sealjuures peab olema tagatud väljaheitegaaside eemalejuhtimine vähemalt sellisel määral, et need ei tabaks (ega ka soojendaks olulisel määral) mootorras ega selle juhti.

2.2.19 Veljed ja rehvid

Kõik veljed, nendele kinnituvad adapterid ja laagrid on lubatud järgides üldisi ümberehituse põhimõtteid (2.2.2)

Keelatud on kasutada mistahes rehve mille *kulumispiir** ületatakse võistluse lõppedes. Kulumispiiri tähistuseta rehvid ei ole lubatud. Lubatud kõik rehvitüübid mille kiirusindeks on W, Y, ZR või on toodetud spetsiaalselt kiirendus- või ringrajavõistlusteks (harilikult varustatud kirjetega „racing use only”, „not for highway use” jne).

Rehvisoojendajate kasutamine on lubatud.

**Kulumispiir on ületatud juhul kui vastav tootjapoolne tähistus on tasandunud rehvi kontaktpinnaga. Kulumispiiri tähistust ei tohi muuta.*

2.2.20 Kohustuslikud muudatused

1. Kõik klaasist tuled (ka suunatud) ja peeglid peab maha monteerima kui neid ei kaeta kleepilindi vms. materjaliga mis välistaks kildude sattumise rajale.
2. Kõik tühjendus- ja täitekorgid ning õlifilter, mis ei ole tootja poolt stoperdatud, tuleb stoperdada (kontreerida) traadiga vms. korki lahtikeerdumist takistava stopperiga.
3. Kui puudub suletud mootorituulutuse süsteem siis tuleb tuulutuse juhtida õlipüüdurisse/kogumispaki, mis asub kergesti ligipääsetavas kohas ja mida tuleb enne iga starti tühjendada. Õlipüüduri / kogumispaki minimaalne mahutavus peab olema 250 cm³
4. Kui jahutusvedelikuna kasutatakse vett või ethyl-alkoholi ja vee segu siis võib paisupaagi ülevoolu juhtida alt suletud voolundisse. Viimase puudumisel või ka kõikide teiste jahutusvedelike kasutamise puhul, peab paisupaagi ülevool olema juhitud vähemalt 500 cm³ anumasse.

3. Outlaw klassi spetsifikatsioon (mootori töömaht, kasutatav kütus ja toitelahendus):

3.1 Arvestuses Bike Outlaw (BO) sõidavad:

- Mootori töömaht alates 400 cm³ ja maksimaalne töömaht ning silindrite arv on vaba.
- Kasutatavatele kütustele ja ülelaadimistele piiranguid ei ole.

3.2 Outlaw tehnilised reeglid

Nagu võistlusklassi nimi „Outlaw” (väljaspool seadust) iseloomustab, on masinate modifitseerimine lubatud. Alljärgnevad reeglid on kehtestatud eesmärgil, et tagada möödapääsmatu ohutus ning takistada tehniliselt ebakindlate konstruktsioonide ja ümberehituste tegemist.

Outlaw arvestuses võivad osaleda ka Supersport 600 ja 1000 klasside mootorrattad kuid seda vaid koos kõigi Outlaw klassile kehtestatud tehniliste nõuete ja piirangutega.

Kui eelmainitud mootorrattal tehakse mistahes muudatus, mis Supersport klassides ei ole lubatud, tuleb mootorrattas viia täielikku vastavusse Outlaw reeglistikuga ja esitada see ülevaatuseks tehnilisele komisjonile. Tehnilise läbimise korral loetakse mootorrattas Outlaw klassi ümber kvalifitseerituks misjärel kehtivad edaspidi, nii sõitja varustusele kui ka mootorrattale, Outlaw klassi tehnilised reeglid.

3.2.1 Sõiduvastustus loetelus ja kirjelduses:

- kinnine ja topelt „D” kinnitusrühmaga varustatud motokiiver,
- naturaalsest või kunstnahast, kaitsmetega motokindad,
- kaitsmetega motosaapad mille säärepikkus on sama või pikem tallapikkusest,
- autonoomne seljakaitse (ei arvestata sõiduriietusse integreeritud seljakaitset),

- spetsiaalne mootorratturi üheosaline või lukuga ühendatav kaheosaline nahast kombinesoon mis sisaldab vähemalt öla-, küünarnuki- ja põlvekaitsmeid. Lukuga ühendatava kombinesooni lukk peab olema sõidu vältel suletud. Võib asendada samasisulise kaitsmete komplekti ja kaitsmeteta nahast kombinesooniga.

3.2.2 Üldised ümberehituse põhimõtted

Käesolev juhend ei anna ümberehitusteks mingeid volitusi ja kõik tootjapoolsed nõuded ning ettekirjutused jäävad kehtima! Seega võib järgnevas reeglistikus nimetatud „mööndused” realiseerida/eksperimenteerida ainult omal vastutusel!

Jõuülekande-, juhitavuse- ja kandekonstruktsioonide asendused/muudatused peavad olema kuni detailideni vähemalt sama tugevad või tugevamad kui tootjatehase originaal.

3.2.3 Raam ja selle osad

Ainult alumiiniumist või mittemetallist raam peab olema litsenseeritud tootja originaaltoodang ja selle geomeetria muutmine ei ole lubatud. Ühtegi sellise raami jäikussidet (sh. keevisliide) ei tohi eemaldada. Raamile kinnituvate vedrustuse- ja teiste konstruktsioonide osas on vaid tehnilise vastupidavuse ja üldise ohutusega seonduvad piirangud mis järgivad üldisi ümberehituse põhimõtteid.

3.2.4 Esikahvel ja -vedrustus (esimesed amortisaatorid)

Amortisaatorite väikseim lubatud läbimõõt on 35mm ja käik (tööpiirkonna pikkus) ei tohi olla väiksem kui 50mm. Samas peab jälgima, et lubatud minimaalne *kliirens* jääks lubatud piiridesse (Outlaw klassil 50mm). Juhtraua amortisaator (rooliamort) on soovituslik.

3.2.5 Tagahark ja -vedrustus (tagakiige ja amortisaator/id)

Mudelile homologeeritud pikem omavalmistatud tagahark tohib olla ainult terasest. Teistest materjalidest koosnevate tagaharkide korral tohib tagatelje asukohta muuta ainult vastavate lisakonstruktsioonide (kiigepikenduste) abil mis kinnituvad tappidena algsetsse teljepesadesse ning on kinnitatud poltliidesega, järgides üldisi ümberehituse põhimõtteid.

Tagahargi ülekannet (link, hoovastik jms) vedrustusele/amortisaatorile võib välja vahetada teise seeriatootmises oleva- või omavalmistatuga, kuid selle tugevusvaru (sh. väikseim ristlääbilõike pindala, vastavas ekvivalendis, kasutatud materjali suhtes) peab jääma samaks. Samuti peab jälgima, et *kliirens* jääks lubatud piiridesse (Outlaw klassil 50mm).

Tagumise vedrustuse süsteemi võib ümber ehitada jäigaks konstruktsiooniks. *Wheelie-bars* soovituslik kuid selle tugiratta ja maapinna vahe ei tohi ületada 100mm (möödetakse stardimassis).

Ketipingutite reguleerimispoltide suurim väljaulatumise pikkus võib olla kuni 1/3 võrra suurem originaalist. Iga järgneva lisakolmandiku pikkuse lisamise järel peab suurendama poldi läbimõõtu vähemalt 1mm võrra.

3.2.6 Pidurid

Tootja poolt *homologeeritud* mootorratta esi- ja tagaratta pidurikettaid/trumleid, piduri töö- ja peasilindreid tohib muuta või välja vahetada. Pidurikettaid, töö- ja peasilindreid maha monteerida on keelatud. Pidurite võime täielikult blokeerida nii esimest kui tagumist ratast peab säilima. Kontrollitakse stardimassis (koos kütuse ja sõitjaga) mootorratta sõidusuunas liikumisel tagapidur ja vastupidises suunas esipidur.

3.2.7 Jalatoed ning sellele kinnituv hoovastik (jalarauad ja piduri/käiguhoovad)

Jalatugesid koos alusega tohib ümber seada ja välja vahetada, kuid kinnituse asukohad ei tohi asuda vedrustamata massil.

Jalatoed peavad asuma eespool tagumise ratta telge.

Jalatugesid võib monteerida jäigalt või üleskaidavatena, viimasel juhul tuleb neile lisada algasendi tagastusmehhanism.

Kui jalatoed ei ole tootja originaal siis peab jalatoe ots olema sfääriline, raadiusega vähemalt 8 mm. Terasest, jäigalt monteeritud jalatugede otstele, peab lisaks olema tugevalt kinnitatud plastikust, kapronist või muust sarnasest materjalist ots (minimaalse raadiusega 8 mm).

3.2.8 Juhtraud (lenksud) ning sellele kinnituv hoovastik (gaasikäepide, siduri- ja piduriheelid)

Tootja poolt homologeeritud mootorratta juhtraud, heelid ja juhtmed tohib välja vahetada või muuta. Mootori seiskamise (stopp) lüliti peab olema paigaldatud parempoolsele juhtrauale või paremale poolele monoliitse juhtraua korral.

Seguklapi juhtimine (gaasikäepide, gaasitrossid ja õhusiiber) peab olema automaatselt sulguv/tagasipöörduv, kui seda käega kinni ei hoita.

3.2.9 Voolundid (gondlid), katted ja tuuleklaas

Soovitav on paigaldada alt suletud voolund mis mahutab vähemalt 5L vedelikku. Nõuetekohane alt suletud voolund vabastab võistleja vastutusest, mis tuleneb tahtmatult tekkinud lekkest ja seeläbi rajakatte reostamisest.

Ülemisi voolundeid ja tuuleklaasi ning porilaudu tohib vahetada, muuta või maha monteerida.

Kõik väljaulatuvad servad tuleb ümardada. Väikseim lubatud raadius on 8mm.

3.2.10 Kütusepaak

Kütusepaagi asukoht ega maht ei ole reglementeeritud, kuid tagatud peab olema piisava tugevusvaruga korpus ning kinnitumine. Samuti ohutu kaugus (või isoleeritus) ohuallikatest nagu elektrisüsteemid ja soojus.

Mitte metallist kütusepaak (nõutav metallist maanduselement) peab olema maandatud raami külge. Suletud paagikork ei tohi lekkida.

Soovitav on kütusepaak täielikult täita ohutuskäsna (paagisvamm/poorne vaht Explosafe).

3.2.11 Jõuülekanne/käigukast, veoülekanne

Jõu- ja veoülekanne asendamine ning muutmine, kiirühenduste kasutamine lubatud ainult järgides üldisi ümberehituse põhimõtteid (3.2.2). Käigukasti või lülitusmehhanismi lisamehhanismid, nt. kiirkäigulülituse süsteemid on lubatud.

3.2.13 Generaator, starter

Starteri süsteemi võib asendada mistahes tüüpi teise starterisüsteemiga (ka portatiivsega). Generaatori võib maha monteerida või asendada teise tootja omaga.

3.2.14 Jahutussüsteem, jahutusvedelik

Mootori jahutusvedeliku tsirkulatsioonisüsteemi ja selle osi (näit. õlijahutus) võib välja vahetada või maha monteerida (näit. tahke jahutusmaterjali kasutamise korral).

Jahutussüsteemi torustikku ja voolikuid tohib asendada ainult samade või tehniliselt vastupidavamatega.

Jahutusradiaatorid on soovitatav katta kaitsevõrguga. Jahutusvedelikuna on soovitatav kasutada destilleeritud vett või vee ja ethyl alkoholi segu. Ainult tahke- või eelnimetatud jahutusvedeliku kasutamise korral võib jahutusventilaatori koos anduri ja juhtmestikuga maha monteerida.

3.2.15 Air box (õhukamber) ja õhufilter

Tootja poolt *homologeeritud* mootorratta Air boxi võib välja vahetada või maha monteerida. Juhul kui suletud õlituulutuse süsteem maha monteeritakse või mootorituulutuse avaneb muul põhjusel vabasse keskkonda siis tuleb see varustada õlikindla voolikuga mis peab suubuma vähemalt 250ml suurusesse kogumisanumasse. Mistahes teiste vedelike ülevoolu sinna suunata on RANGELT KEELATUD!
Õhufiltri elemendi võib eemaldada.

3.2.16 Süüte- ja toitesüsteem, kütuse varustus ning mootori elektrooniline juhtsüsteem

Juhtsüsteem (CDI/ECU jne.) lubatud välja vahetada. Telemeetria lubatud. Lokaalne isehäälestus lubatud. Keelatud on igasugune juhtimine ja häälestamine distantsilt.

Kütusetorusid ja voolikuid tohib asendada ainult samade või tehniliselt vastupidavamatega. Tohib lisada kütusefiltreid.

Kütusepumba ja rõhuklapi ümberehitused ning asendamised lubatud, kuid maha ei tohi monteerida mudelile *homologeeritud* elektroonilist toitekatkestuse süsteemi.

Outlaw klassi mootorrattas peab olema varustatud lisa avariilülitiga (nn. „surnud mehe lüliti” / kill-switch) mis katkestab vähemalt süüte ning soovitatavalt ka kütusepumba toiteahela.

3.2.17 Mootor

Kõik asendamised ja muudatused lubatud vastavalt Outlaw spetsifikatsioonile. Kõik mootori korpusesse lisaks tehtud avasused tuleb katta keerme- või keevisliidesega. Kõik ümberehituse käigus lisatud keermeliidesed, mille taga on positiivne õlirõhk, tuleb stoperdada.

3.2.18 Väljalaskesüsteem

Väljalasketorusid ja summuteid tohib modifitseerida, vahetada või maha monteerida. Sealjuures peab olema tagatud väljaheitelõhustite eemalejuhtimine vähemalt sellisel määral, et need ei tabaks (ega ka soojendaks olulisel määral) mootorrattast ega selle juhti.

3.2.19 Veljed ja rehvid

Kõik veljed, nendele kinnituvad adapterid ja laagrid on lubatud järgides üldisi ümberehituse põhimõtteid (3.2.2)

Keelatud on kasutada mistahes rehve mille *kulumispiir** ületatakse võistluse lõppedes. Kulumispiiri tähistuseta rehvid ei ole lubatud.

Lubatud kõik rehvitüübid mille kiirusindeks on W, Y, ZR või on toodetud spetsiaalselt kiirendus- või ringrajavõistlusteks (harilikult varustatud kirjetega „racing use only”, „not for highway use” jne).

Rehvisoojendajate kasutamine on lubatud.

Lõigatud rehvid keelatud!

**Kulumispiir on ületatud juhul kui vastav tootjapoolne tähistus on tasandunud rehvi kontaktpinnaga. Kulumispiiri tähistust ei tohi muuta.*

3.2.20 Kohustuslikud muudatused

1. Kõik klaasist tuled (ka suunatud) ja peeglid peab maha monteerima kui neid ei kaeta kleeplindi vms. materjaliga mis välistaks kildude sattumise rajale.

2. Kõik tühjendus- ja täitekorgid ning õlifilter, mis ei ole tootja poolt stoperdatud, tuleb stoperdada (kontreerida) traadiga vms. korki lahtikeerdumist takistava stopperiga.

3. Kui puudub suletud mootorituulutuse süsteem siis tuleb tuulutuse juhtida õlipüüdurisse/kogumispaaki, mis asub kergesti ligipääsetavas kohas ja mida tuleb enne iga starti tühjendada.

Õlipüüduri / kogumispaagi minimaalne mahutavus peab olema 250 cm³

4. Kui jahutusvedelikuna kasutatakse vett või ethyl-alkoholi ja vee segu siis võib paisupaagi ülevoolu juhtida alt suletud voolundisse. Viimase puudumisel või ka kõikide teiste jahutusvedelike kasutamise puhul, peab paisupaagi ülevool olema juhitud vähemalt 500 cm³ anumasse.

4. Streetbike klassi spetsifikatsioon (mootori töömaht, kasutatav kütus ja toitelahendus):

4.1. Arvestuses Streetbike (SB) sõidavad:

...-600 cm³ 4 silindrit, tolerants +36 cm³ (vaid homologeeritud ja 4 aastat või vanemad mootorid)
 601-... cm³ 4 silindrit
 676-... cm³ 3 silindrit
 751-... cm³ 2 silindrit
 851-... cm³ 1 silinder

Kasutatav kütus: mootor peab töötama tavalise pliivaba kütusega (üldkasutatavast tanklast), maksimaalne pliisisaldus 0.005 g/l (pliivaba) ja maksimaalne MON 90

Toitelahendus: välisõhu doseerimine toimub ainult vabalthingamise või liikumisest tuleneva õhutakistuse ärakasutamise (Ram-Air süsteem) põhimõttel.

4.2 Streetbike tehnilised reeglid

Nagu võistlusklassi nimi „Streetbike” iseloomustab, on masinad mida kasutatakse piiratud modifikatsioonidega.

Streetbike mootorrattaste väliskuju (eest, tagant ning küljelt) peab vastama homologeeritule (tootja originaaltoodangule) millel on lubatu piires teostatud maha- või juurdemonteerimisi.

Alljärgnevad reeglid on kehtestatud eesmärgil, et tagada möödapääsmatu ohutus ja piirata mootorratta maksumust. Samas jätab reeglistik limiteeritud määral ruumi tehnika modifitseerimiseks ja arendustöödeks. Viimasele on antud laialdasemad võimalused Supersport klassides.

Miimumnõuded Streetbike võistlusklassis osalemiseks on:

a) sõiduvastus loetelus ja kirjelduses:

- kinnine ja kinnitusrühmaga varustatud motokiiver,
- naturaalsest või kunstnahast motokindad,
- motosaapad mille säärepikkus on sama või pikem tallapikkusest (materjal ei ole reglementeeritud),
- autonoomne seljakaitse (ei arvestata sõiduriietusse integreeritud seljakaitset),
- spetsiaalne mootorratturi ühe- või kaheosaline sõiduriietus mis sisaldab vähemalt öla-, küünarnuki- ja põlvekaitsmeid (materjal ei ole reglementeeritud). Võib asendada samasisulise kaitsmete komplekti ja kaitsmeteta motorriietusega.

b) Streetbike spetsifikatsiooni (1.1) sobiv ja tehniliste hälveteta mootorrattas millel on:

- eemaldatud tahavaatepeeglid, tööriistakomplekt ja mittestatsionaarne lisavarustus,
- kinni teibitud tuled (kohustuslik kui need on valmistatud klaasist, kehtib ka peeglite kohta, mida pole võimalik lihtsate meetotitega eemaldada),
- **teostamata igasugune ümberehitus. See tähendab, et alates esimesest muudatusest, kus on tekitatud erinevus homologeeritud (tootja originaaltoodangust), tuleb mootorrattas viia vastavusse Supermoto klasside (E, F ja Outlaw) reeglistikuga!**

4.2.1 Üldised ümberehituse põhimõtted

Käesolev juhend ei anna ümberehitusteks mingeid volitusi ja kõik tootjapoolsed nõuded ning ettekirjutused jäävad kehtima! Seega võib järgnevas reeglistikus nimetatud „mööndused” realiseerida/eksperimenteerida ainult omal vastutusel!

Jõuülekande-, juhitavuse- ja kandekonstruktsioonide asendused/muudatused peavad olema kuni detailideni vähemalt sama tugevad või tugevamad kui tootjatehase originaal.

Ainult dekoratiivsed muudatused ei ole piiratud välja arvatud juhul kui need on vastuolus avalikuks liikluseks kehtestatud nõuetega.

Kõik teised muudatused, mida järgnevas reeglistikus ei ole kirjeldatud, on rangelt keelatud!

4.2.2 Raam ja selle osad

Raam peab olema tootja originaaltoodang vastavalt *homologeeritud* mootorrattale ja selle geomeetria muutmine ei ole lubatud. Ka raamile kinnituvad vedrustuse-, kandekonstruktsioonid, ühes telgedega, peavad jääma tootja poolt ettenähtud joontele ja kaugustele, kui edaspidi ei ole nimetatud teisiti. Samuti *wheelie-bars* (vedrustuse pikendused) ega vastukaalud (*ballast*) ei ole lubatud.

Ühtegi raami jäikussidet (sh. keevisliide) ei tohi eemaldada, samuti pole lubatud materjali mahalõikamine (sh. puurimine, freesimine, lihvimine jne). Raami ja selle osade kaitsmine/tugevdamine katete või katmisega on lubatud (näiteks carbon vms.).

Kõikidel mootorratasatel peab olema raamil mootorratta identifitseerimisnumber (raaminumber ja/või VIN kood).

Raamile kinnituv tagaosa ja teised poltidega liidetud kinnituskonstruktsioonid võivad olla vahetatud või muudetud, järgides üldisi ümberehituse põhimõtteid. Seisutoed, kaassõitja jalatoed ning käepidemed võib maha monteerida.

4.2.3 Esikahvel ja -vedrustus (esimesed amortisaatorid)

Esikahvel peab olema tootja originaaltoodang või teise seeriatootja mudelikohane toodang.

Amortisaatorite käiku (tööpiirkonna pikkus) ei tohi mistahes lisaseadetega piirata. Lubatud on amortisaatori asendi muutmine traaversite (kolmikklamber) suhtes:

- *Upside-down* tüüpi amortisaatoritel maksimaalselt kuni 20mm
- *Rightside-down* tüüpi amortisaatoritel maksimaalselt kuni 10mm

kuid jälgima peab, et lubatud minimaalne *kliirens* jääks lubatud piiridesse (100mm va. juhul kui tootja *homologeering* lubab väiksema).

Esihargi ülemine ja alumine traavers võib olla asendatud teise seeriatootmises olevaga, kuid sellelt materjalil mahalõikamine (sh. puurimine, freesimine jne) pole lubatud.

Juhtraua amortisaator (rooliamort) on soovituslik.

4.2.4 Tagahark ja -vedrustus (tagakiige ja amortisaator/id) ning katted

Tootja poolt *homologeeritud* mootorratta tagahark peab jääma originaal ja selle geomeetria muutmine ei ole lubatud (sh. näiteks pikendamine). Tagahargi kaitsmine/tugevdamine katete või katmisega on lubatud (näiteks carbon vms.).

Tagaratta telje nihutamine maksimaalselt tagumisse asendisse on lubatud vaid olemasolevate teljepesade piires. Selle tagamiseks vajalik ketipingutite modifitseerimine või väljavahetamine on lubatud.

Ketipinguti originaal reguleerimispoltide suurim väljaulatumise pikkus peab jääma nagu mudelile *homologeeritud*. Ketipinguti polte tohib välja vahetada vähemalt samas diameetris ja tugevusastmes, pikemate poltidega, kuid nende suurim lubatud väljaulatumine võib olla kuni 1/3 võrra suurem originaalist.

Tagahargi ülekanne (link, hoovastik jms) vedrustusele/amortisaatorile võib välja vahetada teise seeriatootmises olevaga või omavalmistatuga, kuid selle materjal ning tugevusvaru (sh. väikseim ristlabilõike pindala) peab jääma samaks. Samuti peab jälgima, et *kliirens* jääks lubatud piiridesse (100mm

va. juhul kui tootja homologeerib sätestab teisiti). Tagavedrustust (amortisaator/id ja vedru/d) tohib välja vahetada, kuid amortisaatori/te käiku (tööpiirkonna pikkus) ei tohi mistahes lisaseadetega piirata.

4.2.5 Pidurid

Tootja poolt *homologeeritud* mootorratta esi- ja tagaratta pidurikettaid/trumleid, piduri töö- ja peasilindreid tohib muuta või välja vahetada, kuid nende arv ja tööpõhimõte peab jääma samaks. Pidurivoolikuid/torustikku võib vahetada.

4.2.6 Jalatoed ning sellele kinnituv hoovastik (jalarauad ja piduri/käiguhoovad)

Jalatugesid koos alustega tohib ümber seada ja välja vahetada, kuid kinnituste asukohad peavad jääma originaalid.

Jalatoed peavad asuma eespool tagumise ratta telge.

Jalatugesid võib monteerida jäigalt või üleskäidavatena, viimasel juhul tuleb neile lisada algasendi tagastusmehhanism.

Kui jalatoed ei ole tootja originaal siis peab jalatoe ots olema sfääriline, raadiusega vähemalt 8 mm.

Terasest, jäigalt monteeritud jalatugede otstele, peab lisaks olema tugevalt kinnitatud plastikust, kapronist või muust sarnasest materjalist ots (minimaalse raadiusega 8 mm).

4.2.7 Juhtraud (lenksud) ning sellele kinnituv hoovastik (gaasikäepide, siduri- ja piduriheeblid)

Tootja poolt homologeeritud mootorratta juhtraud, heeblid ja juhtmed tohib välja vahetada või muuta. Mootori seiskamise (stopp) lüliti peab olema paigaldatud parempoolsele juhtrauale või paremale poolele monoliitse juhtraua korral.

Seguklapi juhtimine (gaasikäepide, gaasitrossid ja õhusiiber) peab olema automaatselt sulguv/tagasipöörduv, kui seda käega kinni ei hoita.

4.2.8 Voolundid (gondlid), katted ja tuuleklaas

a) Voolundeid ja porilaudu tohib vahetada või muuta, kuid voolundi kaugus eest taha ning külgedelt ja kujult peab põhimõtteliselt vastama homologeeritud mootorrattale. Ainult aerodünaamiliselt ebaolulisi dekoratiivkatted tohib lisada või maha monteerida.

b) Tuulekaasi tohib asendada.

c) Tootja poolt homologeeritud mootorratta voolundi ja *air box*'i vahelisi originaalõhutorusid tohib muuta, eemaldada või välja vahetada teise tootja omade vastu.

d) Tagumist porilauda võib lisada või maha monteerida.

g) Kõik väljaulatuvad servad tuleb ümardada. Väikseim lubatud raadius on 8mm.

4.2.9 Kütusepaak

Kütusepaak (samuti tema katted) peab välja nägema nagu tootja poolt tarnitava *homologeeritud* mootorratta originaalosa ja see on lubatud samamahulise ning väliselt sarnase vastu välja vahetada.

Materjal ei ole reglementeeritud, kuid mittemetallist kütusepaak (nõutav metallist maanduselement paagis) peab olema maandatud raami külge.

Kütusepaagi asetust ei tohi muuta, nagu ka kinnituse lahendust (näit. 3-me punkti kinnitus).

Paagikorki tohib muuta või välja vahetada. Suletud paagikork ei tohi lekkida.

Soovitav on kütusepaak täielikult täita ohutuskäsna (paagisvamm/poorne vaht Explosafe).

4.2.10 Istmed

Istet, istme raami ja integreeritud voolundit tohib välja vahetada järgides käesoleva reeglistiku punkti 1.2.1 (Üldised ümberehituse põhimõtted). Istme materjal ja mõõtmed on sätestamata.

Kahe istme jaoks kavandatud tagavoolundi võib ümber ehitada ühe istme jaoks. Voolundi kaugus eest taha ning külgedelt ja kujult peab põhimõtteliselt vastama homologeeritud mootorrattale.

4.2.11 Jõuülekanne/käigukast, veoülekanne

Jõu- ja veoülekanne asendamine ning muutmise, kiirühenduste kasutamine lubatud ainult järgides üldisi ümberehituse põhimõtteid (1.2.1). Ketikaitsme võib maha monteerida.

Käigukasti või lülitusmehhanismi lisamehhanismid, nt. kiirkäigulülituse süsteemid on lubatud, kuid nende igakordne rakendumine peab olema alustatud juhi enda vastava juhtimisvõttega. Täisautomaatsed, samuti ka distantsjuhtimise süsteemid, ei ole lubatud.

4.2.12 Generaator, starter

Starteri võib asendada teise tootja omaga kuid tema asetus ning tööpõhimõte peab jääma samaks. Generaatori võib maha monteerida või asendada teise tootja omaga.

4.2.13 Jahutussüsteem, jahutusvedelik

Mootori jahutusvedeliku tsirkulatsioonisüsteemi radiaatorit võib välja vahetada, kuid selle asetuse põhimõte (ees, taga, küljel) peab jääma nagu *homologeeritud* mudelil.

Tootja poolt *homologeeritud* mootorratta õliradiaatorit ei tohi muuta. Täiendavaid õli jahutajaid ei või paigaldada. Kõiki jahutussüsteemi voolikuid tohib asendada ainult samade või tehniliselt vastupidavamatega.

Jahutusradiaatorid on soovitatav katta kaitsevõrguga. Jahutusvedelikuna on soovitatav kasutada destilleeritud vett või vee ja ethyl alkoholi segu. Ainult eelnimetatud jahutusvedeliku kasutamise korral võib jahutusventilaatori koos rakendusanduri ja juhtmestikuga maha monteerida.

4.2.14 Air box (õhukamber) ja õhufilter

Tootja poolt *homologeeritud* mootorratta Air boxi võib välja vahetada teise tootja omaga, kuid toimima peab jääma mootori õhutussüsteem (mootori tuulutus). Õlituse õhutustorud peavad olema ühenduses ja avanema air box'i nii nagu mudelile *homologeeritud*.

Juhul kui *homologeeritud* rattamudelil avaneb mootorituulutus vabasse keskkonda siis tuleb see varustada õlikindla voolikuga mis peab suubuma vähemalt 250ml suurusesse kogumisanumasse. Mistahes teiste vedelike ülevoolu sinna suunata on RANGELT KEELATUD!.

Õhufiltri elemendi võib eemaldada.

4.2.15 Süüte- ja toitesüsteem, kütuse varustus ning mootori elektrooniline juhtsüsteem

Juhtsüsteem (CDI/ECU jne.) lubatud välja vahetada. Telemeetria lubatud. Lokaalne isehäälestus lubatud. Keelatud on igasugune juhtimine ja häälestamine distantsilt.

Kütusetorusid ja voolikuid tohib asendada ainult samade või tehniliselt vastupidavamatega. Tohib lisada kütusefiltreid.

Kütusepumba ja rõhuklapi ümberehitused ning asendamised lubatud, välja arvatud elektrooniline toitekatkestuse süsteem mis peab toimima samal põhimõttel nagu mudelile *homologeeritud*.

Toitekatkestuse süsteem peab külili asetatud ratta kütusepumba (ja ka süüte) töö katkestama vähemalt 5 sekundi jooksul. Juhul kui süsteem ei tööta või puudub, tuleb mootorrattas varustada sarnast toimet omava automaatse avariilülitiga (nn. „surnud mehe lüliti” / kill-switch).

4.2.16 Mootor

Kõik muudatused lubatud spetsifikatsiooni (1.1) piires. Kõik mootori korpusesse lisaks tehtud avaused tuleb katta keerme- või keevisliidesega. Kõik ümberehituse käigus lisatud keermeliidesed, mille taga on positiivne õlirõhk, tuleb stoperdada.

4.2.17 Väljalaskesüsteem

Tootja poolt *homologeeritud* mootorratta väljalasketorusid ja summuteid tohib modifitseerida, vahetada või maha monteerida. Sealjuures peab olema tagatud väljaheitegaaside eemalejuhtimine vähemalt sellisel määral, et need ei tabaks (ega ka soojendaks olulisel määral) mootorratast ega selle juhti.

4.2.18 Veljed ja rehvid

Veljed, nendele kinnituvad adapterid ja laagrid on lubatud tootja poolt *homologeeritu* või mudelikohane, teise tootja seeriatoodang.

Keelatud on kasutada spetsiaalselt kiirendusvõistluste tarbeks toodetud rehve (use for dragrace only) ja mistahes rehve mille *kulumispiir** ületatakse võistluse lõppedes. Kulumispiiri tähistuseta rehvid ei ole lubatud. Lubatud kõik teised rehvitüübid mille kiirusindeks on V, W, Y, ZR või on varustatud kirjetega „racing use only” või ka „not for highway use”.

Rehvide mõõt ei ole reglementeeritud kuid jälgima peab, et lubatud minimaalne *kliirens* jääks lubatud piiridesse (100mm va. juhul kui tootja *homologeering* lubab väiksema).

Rehvisoojendajate kasutamine on lubatud.

**Kulumispiir on ületatud juhul kui vastav tootjapoolne tähistus on tasandunud rehvi kontaktpinnaga. Kulumispiiri tähistust ei tohi muuta.*

4.2.19 Kohustuslikud muudatused ainult juhul kui punktide, vahemikus 1.2.12 kuni 1.2.16, osas esineb erinevusi tootjatehase originaaltoodangust.

Kõik tühjenduskorgid ja õlifilter tuleb stoperdada (kontreerida) traadiga. Kui puudub suletud mootorituulutuse süsteem siis tuleb tuulutus juhtida õlipüüdurisse/kogumispaaki, mis asub kergesti ligipääsetavas kohas ja mida tuleb enne iga starti tühjendada.

Õlipüüduri / kogumispaagi minimaalne mahutavus peab olema 250 cm³

Kui jahutusvedelikuna ei kasutata vett või ethyl-alkoholi ja vee segu siis peab paisupaagi ülevool olema juhitud kas vähemalt 500 cm³ suurusesse anumasse või alt suletud voolundisse (mis peab mahutama vähemalt 5L vedelikku).

5. Mõisted:

Homologeering – tootja mudelikohane originaaltoodang

Kliirens – mootorratta madalaima vedrustatud osa kaugus maapinnani. Mõõdetakse stardimassis (koos juhi, kütuse jms.).

Stardimass – võistlusmasina mass koos juhi, kütuse jms.

Wheelie-bars – mootorratta puhul tagahargile kinnituv ja tugirattaga varustatud konstruktsioon mis piirab tagarattale tõusmise nurka.

Big-Bore – suurendatud töömaht

Upside-down amortisaator – vedrustamata amortisaatori osa liigub korpuse sees

Rightside-down amortisaator – vedrustamata amortisaatori osa on ise korpuseks

Telemeetria – andmete kogumine ja juhtmeta edastamine