

Dragrace mootorrataste reeglid 2020

1.	Klassijaotus ja stardifoorid.....	3
2.	ProBike klassi spetsifikatsioon.....	3
2.1	ProBike klassi sobivate sõidukite üldine iseloomustus:	3
2.2	ProBike tehnilised reeglid	3
2.2.1	Sõiduvastus loetelus ja kirjelduses:	3
2.2.2	Üldised ümberehituse põhimõtted	4
2.2.3	Raam ja selle osad	4
2.2.4	Esikahvel ja -vedrustus (esimesed amortisaatorid)	4
2.2.5	Tagahark ja -vedrustus (tagakiige ja amortisaator/id)	4
2.2.6	Pidurid	5
2.2.7	Jalatoed ning sellele kinnituv hoovastik (jalarauad ja piduri/käiguhoovad).....	5
2.2.8	Juhtraad (lenksud) ning sellele kinnituv hoovastik (gaasikäepide, siduri- ja piduriheebid)	5
2.2.9	Voolundid (gondlid), katted ja tuuleklaas	5
2.2.10	Kütusepaak.....	5
2.2.11	Jõuülekanne/käigukast, veoülekanne	6
2.2.12	Generaator, starter	6
2.2.13	Jahutussüsteem, jahutusvedelik	6
2.2.14	Air box (õhukamber) ja õhufilter	6
2.2.15	Süüte- ja toitesüsteem, kütuse varustus ning mootori elektrooniline juhtsüsteem	6
2.2.16	Mootor	7
2.2.17	Väljalaskesüsteem	7
2.2.18	Veljed ja rehvid.....	7
2.2.19	Kohustuslikud muudatused.....	7
3.	StreetBike klassi (SB) spetsifikatsioon	7
3.1	StreetBike (SB) klassi sobivate sõidukite üldine iseloomustus.....	7
3.2	StreetBike tehnilised reeglid.....	8
3.2.1	Miimumnõuded StreetBike võistlusklassis	8
3.2.2	Üldised ümberehituse põhimõtted	9
3.2.3	Raam ja selle osad	9
3.2.4	Esikahvel ja -vedrustus (esimesed amortisaatorid).....	9
3.2.5	Tagahark ja -vedrustus (tagakiige ja amortisaator/id) ning katted	10
3.2.6	Pidurid	10
3.2.7	Jalatoed ning sellele kinnituv hoovastik (jalarauad ja piduri/käiguhoovad).....	10
3.2.8	Juhtraad (lenksud) ning sellele kinnituv hoovastik (gaasikäepide, siduri- ja piduriheebid)	10
3.2.9	Voolundid (gondlid), katted ja tuuleklaas	10
3.2.10	Kütusepaak.....	11
3.2.11	Istmed.....	11
3.2.12	Jõuülekanne/käigukast, veoülekanne	11
3.2.13	Generaator, starter	11
3.2.14	Jahutussüsteem, jahutusvedelik	11
3.2.15	Air box (õhukamber) ja õhufilter	12
3.2.16	Süüte- ja toitesüsteem, kütuse varustus ning mootori elektrooniline juhtsüsteem	12
3.2.17	Mootor	12
3.2.18	Väljalaskesüsteem	12
3.2.19	Veljed ja rehvid.....	12

3.2.20 Kohustuslikud muudatused (kehtivad ainult juhul kui punktide, vahemikus 3.2.14 kuni 3.2.17, osas esineb erinevusi tootjatehase originaaltoodangust, muudel juhtudel - soovituslikud):	13
4. Bike Bracket klassi spetsifikatsioon	13
4.1 BikeBracket klassi sobivate sõidukite üldine iseloomustus:	13
4.2 Bike Bracket klassi tehnilised reeglid	13
4.2.1 Miinimumnõuded BikeBracket võistlusklassis:.....	13
4.2.2 Üldised ümberehituse põhimõtted	14
4.2.3 Raam ja selle osad	15
4.2.4 Esikahvel ja -vedrustus (esimesed amortisaatorid)	15
4.2.5 Tagahark ja -vedrustus (tagakiige ja amortisaator/id) ning katted.....	15
4.2.6 Pidurid	16
4.2.7 Jalatoed ning sellele kinnituv hoovastik (jalarauad ja piduri/käiguhoovad).....	16
4.2.8 Juhtraad (lenksud) ning sellele kinnituv hoovastik (gaasikäepide, siduri- ja piduriheebid).....	16
4.2.9 Voolundid (gondlid), katted ja tuuleklaas.....	16
4.2.10 Kütusepaak.....	16
4.2.11 Istmed.....	17
4.2.12 Jõuülekanne/käigukast, veoülekanne	17
4.2.13 Generaator, starter	17
4.2.14 Jahutussüsteem, jahutusvedelik	17
4.2.15 Air box (õhukamber) ja õhufilter.....	17
4.2.16 Süüte- ja toitesüsteem, kütuse varustus ning mootori elektrooniline juhtsüsteem	18
4.2.17 Mootor	18
4.2.18 Väljalaskesüsteem	18
4.2.19 Veljed ja rehvid.....	18
4.2.20 Kohustuslikud muudatused (kehtivad ainult juhul kui punktide, vahemikus 4.2.14. kuni 4.2.17, osas esineb erinevusi tootjatehase originaaltoodangust, muudel juhtudel - soovituslikud):	18
5. Mõisted.....	19

1. Klassijaotus ja stardifoorid

Mootorrattaste kiirenduses kasutusel olevad klassijaotused ja stardifoori režiimid on:

PROBIKE (EMV arvestuse PB-klass)

Rakendatakse stardifoori režiimil Pro-tree, ajaintervalliga 0.4 sek.

STREETBIKE (EMV arvestuse SB-klass)

Rakendatakse stardifoori režiimil Sportsman-tree, ajaintervalliga 0.5 sek.

BIKE BRACKET (Eesti kiirenduse karikasarja arvestuse BB klass)

Rakendatakse stardifoori režiimil Sportsman-tree, ajaintervalliga 0.5 sek.

2. ProBike klassi spetsifikatsioon

2.1 ProBike klassi sobivate sõidukite üldine iseloomustus:

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

2.2 ProBike tehnilised reeglid

Nagu võistlusklassi nimi ja spetsifikatsioon „ProBike” iseloomustab, on masinate pea igakülgne modifitseerimine lubatud, eesmärgiga saavutada võistlusdistsantsil pikkusega 1/4 või 1/8 miili võimalikult kiire distantsi läbimise aeg (ET).

Alljärgnevad reeglid on kehtestatud eesmärgil, et tagada sõitjate ohutus.

ProBike arvestuses võivad osaleda ka StreetBike klassi mootorrattad kuid need tuleb viia täielikku vastavusse ProBike reeglistikuga ja esitada sõiduk ülevaatuseks tehnilisele komisjonile. Tehnilise läbimise korral loetakse mootorrattas ProBike klassi ümber kvalifitseerituks, misjärel kehtivad edaspidi, nii sõitja varustusele kui ka mootorrattale, ProBike klassi tehnilised reeglid.

2.2.1 Sõiduvastustus loetelus ja kirjelduses:

- kinnine ja topelt „D“ kinnitusrühmaga varustatud motokiiver,
- naturaalsest või kunstnahast ja kaitsmetega motokindad, mis peavad ulatuma ülekatteesse sõiduriiete varrukaga.
- 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 ajal suletud. Võib asendada samasisulise kaitsmete komplekti ja kaitsmeteta nahast kombinesooniga.
- kogu sõiduvastustus peab olema sõitjale sobivas mõõdus (suurusnumbrite mõistes).

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 (kehtib juhul kui sõiduk baseerub mõne sõidukitootja tehase toodangul).

2.2.3 Raam ja selle osad

Ainult alumiiniumist või mittemetallist raam peab olema litsentseeritud tootja originaaltoodang (mootorratta tootjad või raamide tootjad) ja selle geometria muutmine ei ole lubatud. Ühtegi sellise raami jäikussidet (sh. keevisliide) ei tohi eemaldada.

Omavalmistatud / isemodifitseeritud raam võib olla terasest või chrome-moly materjalist, muudest materjalidest raamide (nt. alumiinium) korral peab tootjaks olema raami konstruktsioonilise sobivuse / vastupidavuse eest vastutav tootjaettevõtte (juriidiline isik). Juhul kui puudub info tootja- või modifitseerija osas, võib siiski tehniline komisjon võistleja enda isiklikul vastutusel (märgitakse tehnilise kontrolli lehele, allkirjastatakse sõitja poolt) lubada sellise raamiga sõiduki rajale.

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. **Stardimassis (sõitja+varustus) ja sõiduasendis (püsti) peab vabaks jäävaks(mõõdetavaks) amordikäiguks jääma minimaalselt 50mm (mõõdetakse amordi alumise kannu serva ja amordi tolmukatte alumisest servast. Tolmukatte mittekasutamisel amorditoru servast). Teisisõnu peab amordikäik välistama mistahes mootorratta osa kontakti maaga isegi olles täiesti suletud asendis. Muudatus hakkab kehtima alates 2021 hooajast**, Seotud otseselt põhjakliirensi nõudega. Samas peab jälgima, et lubatud minimaalne kliirens jääks lubatud piiridesse (ProBike klassil minimaalselt 50mm).

Juhtraua amortisaator (rooliamort) on soovituslik.

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

Mudelile homologeeritust pikem tagahark peab olema tunnustatud (soovitavalt litsentseeritud) tootja toode, omavalmistatud või –modifitseeritud tagakiige puhul kehtivad samad nõuded ning mööndused nagu raamidele mis kirjeldatud käesolevate reeglite **punktis 2.2.3**.

Tagatelje asukohta tohib muuta ka vastavate lisakonstruktsioonide (kiigepikenduste) abil mis kinnituvad tappidena algsetesse 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 peab jääma samaks. Samuti peab jälgima, et kliirens jääks lubatud piiridesse (ProBike minimaalselt 50mm).

Tagumise vedrustuse süsteemi võib ümber ehitada jäigaks konstruktsiooniks.

Wheelie-bar-id on lubatud kuid tugiratta ja maapinna vahe ei tohi ületada 100mm (mõõdetakse 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.

Ketikaitse – nii ülemine kui ka alumine („hai uim“) on tungivalt soovitatavad. **Juhul kui jalatoed kinnituvad tagakiige külge siis on ketikaitset (nii ülemine kui ka „uim“ ehk alumine kaitse) kohustuslikud!**

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. ABS süsteemi võib maha monteerida.

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 üldjuhul asuda vedrustamata massil.

Erandina võib paigutada jalatoed ka tagakiige külge kusjuures jalatoe kinnituspoldi miinimum läbimõõt võib olla 8mm ning tagakiigele kinnitatud jalatugede korral tuleb paigaldada ketikaitset (**vt. ka punkt 2.2.5**)

Jalatoed peavad asuma eespool tagumise ratta telge.

Jalatugesid võib monteerida järgalt 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.

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

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

Mootori seiskamise (RUN-OFF) 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

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

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

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.

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

Suletud paagikork ei tohi lekkida.

2.2.11 Jõuülekanne/käigukast, veoülekanne

Jõu- ja veoülekanne asendamine ning muutmine, kiirühenduste kasutamine lubatud ainult järgides üldisi ümberehituse põhimõtteid (vt punkt 2.2.2). Käigukasti või lülitusmehhanismi lisamehhanismid, nt. "pneumoshift", "quick-shifter" jms. kiirkäigulülituse süsteemid on lubatud. Täisautomaatsed käiguvahetussüsteemid sh. automaatkäigukastid ja nn slider sidur on lubatud.

2.2.12 Generaator, starter

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

2.2.13 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 etüülalkoholi segu. Ainult tahke- või eelnimetatud jahutusvedeliku kasutamise korral võib jahutusventilaatori koos anduri ja juhtmestikuga maha monteerida.

2.2.14 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).

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 ülevoolusid sinna suunata on RANGELT KEELATUD!

Õhufiltri elemendi võib eemaldada.

2.2.15 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 kütuse rõhu regulaatori ümberehitused ning asendamised lubatud, välja arvatud elektrooniline

toitekatkestuse süsteem (tip-over/tilt) mis peab toimima samal põhimõttel nagu mudelile homologeeritud.

Toitekatkestuse süsteemi (tip-over/tilt), mis peaks külili kukkuma ratta kütusepumba (või süüte) töö katkestama, ei tohi maha monteerida. Juhul kui süsteem tootja poolt puudub, tuleb mootorratas varustada sarnast toimet omava automaatse avariilülitiga (nn. „surnud mehe lüliti” / kill-switch).

2.2.16 Mootor

Kõik asendamised ja muudatused lubatud vastavalt spetsifikatsioonile (2.1). Kõik mootori korpusesse lisaks tehtud avaused tuleb katta keerm- või keevisliidesega. Kõik ümberehituse käigus lisatud keermeliidesed, mille taga on positiivne õlirõhk, tuleb stoperdada.

2.2.17 Väljalaskesüsteem

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

2.2.18 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 „for dragracing“, „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.*

2.2.19 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) **Mootoriõli** tühjendus- ja täitekorgid ning õlifilter, mis ei ole tootja poolt stoperdatud, tuleb stoperdada (kontreerida) traadiga vms. korki lahti keerdumist takistava stopperiga.

3) Kui puudub suletud mootorituulutuse süsteem siis tuleb tuulutus juhtida läbipaistvasse õlipüüdurisse/kogumispaaki, mis asub kergesti ligipääsetavas kohas ja mida tuleb enne iga starti kontrollida ning vajadusel tühjendada. Õlipüüduri / kogumispaagi minimaalne mahutavus peab olema 250 cm³

4) Kui jahutusvedelikuna kasutatakse vett või etüül-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 läbipaistvasse anumasse mida tuleb enne iga starti kontrollida ning vajadusel tühjendada.

3. *StreetBike klassi (SB) spetsifikatsioon*

3.1 *StreetBike (SB) klassi sobivate sõidukite üldine iseloomustus*

Tänavasõiduks toodetud mootorrattad, mootori töömahuga alates 400cc, kubatuuripõhine ülemine piirang puudub kuid mootor peab vastama mudelile homologeeritule st. sõiduki mudelile tehases paigaldatud mootorit teisele mudelile toodetud mootoriga või teist tüüpi (ja / või suurusega) mootoriga asendamine on

keelatud ning keelatud on ka mootori töömahu muutmine („Big-Bore“) võrreldes mudelile tehasepoolset ettenähtud mootori töömahuga.

Kasutatav kütus: mootor peab töötama tavalise pliivaba kütusega (üldkasutatavast tanklast), maksimaalne pliisisaldus kuni 0.005 g/l (pliivaba) v.a. kui mudelile on ettenähtud muud tüüpi kütuse kasutamine.

Toitelahendus: välisõhu doseerimine toimub ainult nii nagu vastavale mudelile homologeeritud.

3.2 StreetBike tehnilised reeglid

Nagu võistlusklassi nimi „Streetbike“ iseloomustab, on masinad mida kasutatakse piiratud modifikatsioonidega, põhimõtteliselt tänavalegaalsed mootorrattad kuid siia klassi sobivad põhimõtteliselt ka suurem osa ringraja võidusõidu rattaid.

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 olulisemalt laialdasemad võimalused **ProBike** klassis.

3.2.1 Miinimumnõuded StreetBike võistlusklassis

a) sõiduvarusustus loetelus ja kirjelduses:

- kinnine ja kinnitusrihmaga varustatud motokiiver
- naturaalsest- või kunstnahast **või tekstiilist** motokindad
- motosaapad, **militaarsaapad** – (materjal ei ole reglementeeritud)
- autonoomne seljakaitse **ei ole nõutav**, kuid on soovituslik
- spetsiaalne mootorratturi ühe- või kaheosaline sõiduriietus mis sisaldab vähemalt öla-, küünarnuki- ja põlvekaitsmeid (materjal ei ole reglementeeritud). Võib asendada samasisulise kaitsmete komplekti ja kaitsmeteta motoriietusega.
- kogu sõiduvarusustus peab olema sõitjale sobivas mõõdus (suurusnumbrite mõistes).

b) *Streetbike spetsifikatsiooni (3.1) sobiv ja tehniliste hülveteta mootorrattas* millel on:

- soovitavalt eemaldatud tahavaatepeeglid, tööriistakomplekt ja mittestatsionaarne lisavarustus,
- kinni teibitud tuled (kohustuslik kui need on valmistatud klaasist, kehtib ka peeglite kohta, mida pole võimalik lihtsate meetoditega eemaldada),
- teostamata igasugune tehniline ümberehitus. See tähendab, et alates esimesest muudatusest, kus on tekitatud erinevus Streetbike klassi homologeeringust (tootja originaaltoodangust), tuleb mootorrattas viia vastavusse ProBike klassi reeglistikuga!

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 kandekonstruksioonide 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 keelatud.

3.2.3 Raam ja selle osad

Raam peab olema tootja originaaltoodang vastavalt homologeeritud mootorrattale ja selle geomeetria muutmine ei ole lubatud. Ka raamile kinnituvad vedrustuse-, kandekonstruksioonid, 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 mootorrattastel peab olema raamil mootorratta identifitseerimisnumber (raaminumber ja/või VIN kood). Riikliku tehnilise ülevaatuse ega kohustusliku liikluskindlustuse olemasolu pole nõutud.

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

3.2.4 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 väljaulatuv amorditoru osa kuni 20mm
- Rightside-down tüüpi amortisaatoritel maksimaalselt väljaulatuv amorditoru osa kuni 10mm

kuid jälgima peab, et lubatud minimaalne põhjakliirens jääks lubatud piiridesse (100mm va. juhul kui tootja homologeering sätestab väiksema) ning, et muudatuse teostamisel ei tekiks ohtu esiratta vabale veeremisele mistahes juhtraua ja vedrustuse (nt vedrustus täielikult kokkusurutud) asendi puhul.

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

Juhtraua amortisaator (rooliamort) on soovituslik.

3.2.5 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 ülekannet (link, hoovastik jms) vedrustusele/amortisaatorile võib välja vahetada teise seeriatootmises olevaga või omavalmistatuga, kuid selle materjal ning tugevusvaru (sh. Väikseim ristlääbilõike pindala) peab jääma samaks. Samuti peab jälgima, et kliirens jääks lubatud piiridesse (minimaalselt 100mm va. juhul kui tootja homologeering sätestab teisiti). Tagavedrustust (amortisaator/id ja vedru/d) tohib välja vahetada, kuid amortisaatori/te käiku (tööpiirkonna pikkus) ei tohi mistahes lisaseadetega piirata.

3.2.6 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.

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

Jalatugesid koos alustega tohib ümber seada ja välja vahetada, kuid kinnituste asukohad põhiraamile peavad jääma originaalid. Alused võivad olla ka reguleeritavad (nn ringraja jalaraua komplektid).

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.

3.2.8 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 (RUN-OFF) 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

a) Voolundeid ja porilaudu **tohib maha monteerida, vahetada või muuta**. Kasutusel olevate voolundite kaugus eest taha ning külgedelt ja kujult peab põhimõtteliselt vastama homologeeritud mootorrattale. Nn.ringraja gondleid (mudelikohtaseid) võib kasutada asendamaks tootjapoolseid originaal voolundeid.

- 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.
- h) Valgustusseadmed (tuled, suunatud) võib maha monteerida

3.2.10 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.

3.2.11 Istmed

Istet, istme raami ja integreeritud voolundit tohib välja vahetada järgides üldiseid ümberehituse põhimõtteid. 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.

3.2.12 Jõuülekanne/käigukast, veoülekanne

Jõu- ja veoülekande asendamine ning muutmine, kiirühenduste kasutamine lubatud ainult järgides üldisi ümberehituse põhimõtteid. Ketikaitsme võib maha monteerida.

Käigukasti või lülitusmehhanismi lisamehhanismid, nt. kiirkäigulülituse süsteemid on lubatud, kuid nende igakordne rakendumine peab olema alustatud juhi enda vastava juhtimisvõttega.

Tehase poolt sõiduki mudelile homologeeritud stardiabi ja/või veojoukontrolli süsteeme võib kasutada.

Täisautomaatsed käiguvahetus-, samuti ka distantjuhtimise süsteemid, ei ole lubatud v.a. kui mudelile pole automaatset käiguvahetust võimaldavat käigukasti homologeeritud.

3.2.13 Generaator, starter

Starteri võib asendada teise tootja omaga kuid tema asetuse ning tööpõhimõtte peab jääma samaks.

Generaatori võib maha monteerida või asendada teise tootja omaga.

3.2.14 Jahutussüsteem, jahutusvedelik

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

Tootja poolt homologeeritud mootorratta õliradiaatorit **tohib muuta, eemaldada. Täiendavaid õli jahutajaid võib 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 *etüülalkoholi* segu. Ainult eelnimetatud jahutusvedeliku kasutamise korral võib jahutusventilaatori koos rakendusanduri ja juhtmestikuga maha monteerida.

3.2.15 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 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.

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, välja arvatud elektrooniline toitekatkestuse süsteem mis peab toimima samal põhimõttel nagu mudelile homologeeritud.

Toitekatkestuse süsteemi, mis peaks külili asetatud ratta kütusepumba (või süüte) töö katkestama ei tohi mingil moel muuta. Juhul kui tootja poolt paigaldatud „tip-over“ süsteem ei tööta või puudub, tuleb mootorratas varustada sarnast toimet omava automaatse avariilülitiga (nn. „surnud mehe lüliti” / kill-switch).

3.2.17 Mootor

Kõik muudatused lubatud spetsifikatsiooni (3.1) piires. Kõik mootori korpusesse lisaks tehtud avaused tuleb katta keerme- või keemisliidesega. Kõik ümberehituse käigus lisatud keermeliidesed, mille taga on positiivne õlirõhk, tuleb stoperdada.

3.2.18 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.

3.2.19 Veljed ja rehvid

Veljed, nendele kinnituvad adapterid ja laagrid on lubatud tootja poolt homologeeritu või 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” (n.n. ringraja rehvid).

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

Rehvisoojendajate kasutamine on keelatud.

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

3.2.20 Kohustuslikud muudatused (kehtivad ainult juhul kui punktide, vahemikus 3.2.14 kuni 3.2.17, osas esineb erinevusi tootjatehase originaaltoodangust, muudel juhtudel - soovituslikud):

Kõik **mootoriõli** tühjenduskorgid ja õlifilter tuleb stoperdada (kontreerida) traadiga.

Kui puudub suletud mootorituulutuse süsteem siis tuleb tuulutus juhtida läbipaistvasse 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 läbipaistvasse anumasse või alt suletud voolundisse (mis peab mahutama vähemalt 5L vedelikku).

4. Bike Bracket klassi spetsifikatsioon

4.1 BikeBracket klassi sobivate sõidukite üldine iseloomustus:

Tänavasõiduks toodetud erinevat tüüpi mootorrattad ning StreetBike ja ProBike reeglitele vastavad mootorrattad.

4.2 Bike Bracket klassi tehnilised reeglid

Antud klassi iseloomustab võimalikult täpset dial-in sõitmist, seega võistelda on võimalik eri tüüpi mootorrattastega, millel võivad olla täiesti erinevad võimsus- ja kiirusnäitajad.

4.2.1 Miinimumnõuded BikeBracket võistlusklassis:

a) sõiduvastustus loetelus ja kirjelduses:

- kinnitusrihmaga varustatud motokiiver,
- naturaalsest-kunstnahast või **tekstiilist** motokindad,
- motosaapad või **militaarsaapad** (materjal ei ole reglementeeritud),
- spetsiaalne mootorratturi ühe- või kaheosaline sõiduriietus mis sisaldab vähemalt öla-, küünarnuki- ja põlvekaitsmeid (materjal ei ole reglementeeritud). Võib asendada samaväärse kaitsmete komplektiga koos kaitsmeteta motoriietusega. Autonoomne või sõiduriietes olev seljakaitse rangelt soovituslik.
- kogu sõiduvastustus peab olema sõitjale sobivas mõõdus (suurusnumbrite mõistes).

Minimaalne sõiduvastustus ET 11,500 sek kuni 9,9 sek puhul:

- kinnine ja kinnitusrühmaga varustatud motokiiver,
- naturaalsest- või kunstnahast või **tekstiilist** motokindad,
- motosaapad või **militaarsaapad** (materjal ei ole reglementeeritud),
- autonoomne seljakaitse **ei ole nõutav**, kuid on soovituslik
- spetsiaalne mootorratturi ühe- või kaheosaline sõiduriietus mis sisaldab vähemalt õla-, küünarnuki- ja põlvekaitsmeid (materjal ei ole reglementeeritud). Võib asendada samaväärselise kaitsmete komplektiga koos kaitsmeteta motorriietusega.
- kogu sõiduvastustus peab olema sõitjale sobivas mõõdus (suurusnumbrite mõistes).

Sõiduvastustus ET 9,900 sek puhul ja alla selle:

- kinnine ja topelt „D“ kinnitusrühmaga varustatud motokiiver,
- naturaalsest või kunstnahast ning kaitsmetega motokindad, **milledel tekib ülekatte sõiduvastutuse varrukatega**.
- 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.
- kogu sõiduvastustus peab olema sõitjale sobivas mõõdus (suurusnumbrite mõistes).

b) BikeBracket spetsifikatsiooni sobiv ja tehniliste hälveteta mootorratas millel on vähemalt:

- soovitatavalt eemaldatud tahavaatepeeglid, tööriistakomplekt ja mittestatsionaarne lisavastustus,
- kinni teibitud tuled (kohustuslik kui need on valmistatud klaasist, kehtib ka peeglite kohta, mida pole võimalik lihtsate meetoditega eemaldada),
- **teostamata igasugune tehniline ümberehitus. See tähendab, et alates esimesest muudatusest, kus on tekitatud erinevus homologeerimist (tootja originaaltoodangust), tuleb mootorratas viia vastavusse ProBike klassi reeglistikuga!**

4.2.2 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.

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

Kõik muudatused, mis ei ole kooskõlas alljärgneva reeglistikuga, on lubatud, kuid sellisel juhul kehtib ProBike reeglistik.

4.2.3 Raam ja selle osad

Raam peab olema tootja originaaltoodang vastavalt homologeeritud mootorrattale ja selle geomeetria muutmine ei ole lubatud. Ka raamile kinnituvad vedrustuse-, kandekonstruksioonid, 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 mootorrattastel peab olema raamil mootorratta identifitseerimisnumber (raaminumber ja/või VIN kood). Riikliku tehnilise ülevaatus ega kohustusliku liikluskindlustuse olemasolu pole nõutud.

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

4.2.4 Esikahvel ja -vedrustus (esimesed amortisaatorid)

Esikahvel peab olema tootja originaaltoodang või teise seeriatootja mudelikohane toodang.

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

Juhtraua amortisaator (rooliamort) on soovituslik.

4.2.5 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 teljepsade 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 ülekannet (link, hoovastik jms) vedrustusele/amortisaatorile võib välja vahetada teise seeriatootmises olevaga või omavalmistatuga, kuid selle materjal ning tugevusvaru (sh. väikseim ristlõike pindala) peab jääma samaks. Tagavedrustust (amortisaator/id ja vedru/d) tohib välja vahetada, kuid amortisaatori/te käiku (tööpiirkonna pikkus) ei tohi mistahes lisaseadetega piirata.

4.2.6 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.

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

Jalatugesid koos alustega tohib ümber seada ja välja vahetada, kuid kinnituste asukohad põhiraamile peavad jääma originaalid. Alused võivad olla ka reguleeritavad (nn ringraja jalaraua komplektid).

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).

4.2.8 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.

4.2.9 Voolundid (gondlid), katted ja tuuleklaas

a) Voolundeid ja porilaudu tohib vahetada, muuta või eemaldada. Kasutusel olevate voolundite kaugus eest taha ning külgedelt ja kujult peab põhimõtteliselt vastama homologeeritud mootorrattale. Ainult aerodünaamiliselt ebaolulisi dekoratiivkatteid tohib lisada või maha monteerida. Nn. ringraja gondleid (mudelikohtaseid) võib kasutada asendamaks tootjapoolseid originaal voolundeid.

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.

h) Valgustusseadmed (tuled, suunatud) võib maha monteerida.

4.2.10 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.

4.2.11 Istmed

Istet, istme raami ja integreeritud voolundit tohib välja vahetada järgides üldiseid ümberehituse põhimõtteid. 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.

4.2.12 Jõuülekanne/käigukast, veoülekanne

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

Käigukasti või lülitusmehhanismi lisamehhanismid, nt. kiirkäigulülituse süsteemid on lubatud, kuid nende igakordne rakendumine peab olema alustatud juhi enda vastava juhtimisvõttega.

Tehase poolt sõiduki mudelile homologeeritud stardiabi ja/või veojõukontrolli süsteeme võib kasutada.

Täisautomaatsed käiguvahetus-, samuti ka distantujuhtimise süsteemid, ei ole lubatud v.a. kui mudelile pole automaatset käiguvahetust võimaldavat käigukasti homologeeritud.

4.2.13 Generaator, starter

Starteri võib asendada teise tootja omaga kuid tema asetuse ning tööpõhimõtte peab jääma samaks.

Generaatori võib maha monteerida või asendada teise tootja omaga.

4.2.14 Jahutussüsteem, jahutusvedelik

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

Tootja poolt homologeeritud mootorratta õliradiaatorit tohib muuta või maha monteerida. Täiendavaid õli jahutajaid võib 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.

4.2.15 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 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.

4.2.16 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 kütuserõhu klapi ümberehitused ning asendamised lubatud, välja arvatud elektrooniline toitekatkestuse süsteem mis peab toimima samal põhimõttel nagu mudelile homologeeritud.

Toitekatkestuse süsteemi, mis peaks külili asetatud ratta kütusepumba (või süüte) töö katkestama, ei tohi mingil moel muuta. Juhul kui süsteem ei tööta või puudub, tuleb mootorratas varustada sarnast toimet omava automaatse avariilülitiga (nn. „surnud mehe lüliti” / kill-switch).

4.2.17 Mootor

Kõik muudatused lubatud spetsifikatsiooni (3.1) piires. Kõik mootori korpusesse lisaks tehtud avaused tuleb katta keerme- või keevisliidesega. Kõik ümberehituse käigus lisatud keermeliidesed, mille taga on positiivne õlirõhk, tuleb stoperdada.

4.2.18 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) mootorrattast ega selle juhti.

4.2.19 Veljed ja rehvid

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

Keelatud (sõltub indeksist, mida sõidetakse) 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” (n.n. ringraja rehvid).

Rehvide mõõt ei ole reglementeeritud.

Rehvisoojendajate kasutamine on lubatud.

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

4.2.20 Kohustuslikud muudatused (kehtivad ainult juhul kui punktide, vahemikus 4.2.14. kuni 4.2.17, osas esineb erinevusi tootjatehase originaaltoodangust, muudel juhtudel - soovituslikud):

Kõik **mootoriõli** tühjenduskorgid ja õlifilter tuleb stoperdada (kontreerida) traadiga.

Kui puudub suletud mootorituulutuse süsteem siis tuleb tuulutus juhtida läbipaistvasse 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 etüülalkoholi ja vee segu siis peab paisupaagi ülevool olema juhitud kas vähemalt 500 cm³ suurusesse läbipaistvasse 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

ET – Elapsed Time e. võistlusdistsantsi läbimise aeg

Dial-in – sõitja poolt ennustatud võistlusdistsantsi läbimise aeg.