

Mannergute Mõõduvõtt 2025 tehnilised tingimused

Viimati muudetud 4.1.2025, muudatused tähistatud punasega.

1. MÄÄRATLUS

- 1.1. Sõita võib M1- ja N1-kategooria kinnise kerega sõidukitega, mis on toodetud 1984.aastal või hiljem.
- 1.2. Kahtluse korral tuleb auto sobivust kontrollida testi korraldajalt info@mannergutemooduvott.ee
- 1.4. Auto võimsuse ja kaalu suhe ei tohi olla suurem kui 75kw 1000kg (sõiduki ametlik tühimagi registreerimistunnistusel) kohta, kusjuures auto tühimagi ei tohi olla suurem kui 1500kg. **Kw/t suhe on väga selgelt paigas – kui see on suurem kui 75 kw/t, siis see konkreetne auto ei sobi Mannergute Mõõduvõttule. Isegi kui see on ainult napilt suurem.**
- 1.5. Ülelaadimisega ja rootormootorid on keelatud.
- 1.6. **Kõik tehnilised muudatused, mida pole lubatud, on keelatud.** See on väga tähtis ja oluline punkt, sest see ütleb väga palju. Ja päriselt ongi nii, et kui ei ole konkreetselt kirjas, siis ei ole lubatud teha.
- 1.7. Auto visuaalse tuunimise tarvis tehtavad suuremad muudatused on soovitatav kooskõlastada korraldajaga.
- 1.8. Automudeli määratlusel lähtutakse auto VIN koodist ja auto ametlikes tehnilistes andmetes olevast infost.
- 1.9. Märkimisväärselt huvitavate sõidukite puhul on hästi põhjendatud vastavasisulise avalduse esitamise korral võimalik korraldajal teha ka erandeid mistahes punktides, aga Bmw E36, E46, Audi A3, A4 ja Lexus IS ei ole erilised autod, nende kohta pole mõtet küsida.

2. LUBATUD MUUDATUSED JA TÄIENDUSED

2.1. Mootor

- 2.1.1. Mootorit ei või asendada teise automargi mootoriga. Sama tootja teise mootori kasutamisel lähtutakse konkreetse mootori võimsuse määramisel selle mootori tootja poolt ametlikult deklareeritud mootori võimsusest;
- 2.1.2. Tehase poolt pessimistlikult hinnatud võimsusnäitajate või optimistliku omaniku poolt forseeritud mootoritega autode juhid võivad säravate kiiruslike saavutuste korral arvestada kohtunike kõrgendatud tähelepanuga, mis võib viia sõidukite ja juhtide kiirust ühtustavate meetmeteni.
- 2.1.3. Väljalaskekollektor peab olema algne ja automudelile tootja poolt ette nähtud. Lubatud on kasutada mittealgset summutit. **Tungivald soovitatav on kasutada väljalaskesüsteemina algusest lõpuni sõiduki originaalset või sellega samaväärset väljalaskesüsteemi. Mitteoriginaalse väljalaskesüsteemi kasutamisel on punktis 2.1.4 toodud müranormi täitmine suure tõenäosusega võimatu ja sel juhul ei ole võimalik selle sõidukiga üritusel osaleda;**
- 2.1.4. **Sõiduki müratase ei tohi ületada 95db mõõdetuna mootori pöoretel 6000 rpm vastavalt FIA müra mõõtmise meetodile.** Müranõue peab olema täidetud kogu testi jooksul. See tähendab, et juhul kui mistahes põhjusel müratase testi käigus suureneb üle lubatud piiri, siis toob see suure tõenäosusega kaasa musta lipu. Testi jätkamine on võimalik juhul kui müraprobleem lahendatakse, lahendus näidatakse ette tehnilisele kontrollile ja tehniline kontroll kiidab selle heaks. Ilma tehnilise kontrolli heakskiiduta müraprobleemiga rajale naasmine võib tuua kaasa testilt eemaldamise.
- 2.1.5. Väljalaskesüsteem peab olema terve ja lekketa.
- 2.1.6. Sisselaskesüsteem peab olema algne ja automudelile tootja poolt ette nähtud.
- 2.1.7. Lubatud on kasutada mittealgset filtreerivat elementi ja selle korpust.

2.2. Vedrustus

- 2.2.2. Vedrustuse tüüp peab säiluma. Reguleeritavate ja coilover tüüpi vedrustuse kasutamine on lubatud;

- 2.2.3. Kasutada võib ainult automudelile tootja poolt ette nähtud tugivarsi ja õõtshoobi.
- 2.2.4. Originaalvedrude modifitseerimine löikamise teel on lubatud.
- 2.2.5. Kõik vedrustuse ja veermiku komponendid peavad olema tehniliselt korras ja lõtkudeta **vastavalt tootjapoolsete tolerantsidega.**

2.3. Veljed ja rehvid

- 2.3.1. Lubatud on ainult tänavasõiduks sobilikud e-dot märgistusega rehvid.
- 2.3.2. Mitteasfaltkattega radadel on keelatud talve-, naast-, kruusa ja M+S tüüpi rehvid. **Naastrehvide kasutamine on lubatud vaid juhul kui see on konkreetse testi infos vastavalt esitatud.**
- 2.3.3. Rehvidel ei tohi olla mehaanilisi vigastusi.
- 2.3.4. Rehvide sobivuse kahtluse korral küsida korraldajalt kinnitus. Kui osaleja kasutab korraldaja hinnangul ebasobivat rehvi, tuleb rehvid asendada.

2.4. Kere ja elektrisüsteem

- 2.4.1. Kere kandevkonstruktsiooni ja -keredetaile ei tohi muuta.
- 2.4.2. Kergendamised ja muudatused, mida ei ole lubatud, on keelatud.
- 2.4.3. Juhti ümbritsev uste polsterdus, armatuur ja muud ettenähtud detailid peavad säiluma algsetena ja olema automudelile tootja poolt ette nähtud. Juhiukse polstri võib asendada minimaalsel 1,0 mm paksuse alumiiniumplekiga.
- 2.4.4. Lubatud on eemaldada laepolster, põhjamatt, kaasreisijate istmed, uksepolstrid (arvestades p 2.4.3), „mütsiriidul“, pakiruumi polsterdus, kui see ei ole korraldaja poolt eraldi keelatud.
- 2.4.5. Lülitite ja lisanäidikute paigaldamiseks võib armatuurlauda teha vastavad muudatused.
- 2.4.6. Lubatud muudatuste tulemusena ei tohi armatuurlaualle ja selle osadele tekkida teravaid nurki või väljaulatuvaid detaile, mis võivad tekitada vigastusi.
- 2.4.7. Kõik klaasid peavad olema E-, e- või DOT-sertifikaadiga, valmistaja juhendi kohased ja vastama kehtivale liikluseadusele.
- 2.4.8. Akendel võib kasutada turvakileid, kuid on keelatud tooniga või muul moel nähtavust piirava kile kasutamine tagumisel aknal **ja b-piilarist tagapool olevatel akendel.**
- 2.4.9. Kapoti algsed kinnitused on soovitatav asendada väliste kiirkinnitustega, mis peavad olema paigaldatud kõiki ohutusõudeid silmas pidades.
- 2.4.10. Auto peab olema esteetiliselt atraktiivse välimusega. Autol ei tohi olla **olulisi** avarii või amortisatsiooni tagajärgi, mis võiksid segada sõiduki juhtimist või mõjutada testi ohutust.
- 2.4.11. Keelatud on teha autol elektrisüsteemi muudatusi ja ümberehitust, kui see mõjutab auto võimsust või turvalisust.
- 2.4.12. Elektriühendused ja kontaktid peavad olema korrektselt ühendatud ja isoleeritud, et vältida lühiseid.
- 2.4.13. Aku asukoht peab olema algne, aku plussklemm peab olema lühiste vältimiseks kaetud.
- 2.4.14. Aku peab olema sõitjateruumist eraldatud vedelikukindlalt.
- 2.4.15. Lubatud on kasutada autodel põhjakaitseid, lisatulesid ja ka muid dekoratiivseid elemente, mis ei muutu ohtlikuks.
- 2.4.16. Auto spidomeeter peab olema töökorras ja piisavalt täpne, et tagada kiirusepiirangutest kinnipidamise;
- 2.4.17 Sõiduki turvapadjad on soovitatav eemaldada.
- 2.4.18 Sõidukil peavad olema töökorras tootjapoolsed suunatud, lähituled, kaugtuled ja pidurituled. Lubatud on eemaldada numbrituled ja udutuled. Lisatulede paigaldamisel tuleb lähtuda Eesti Liikluseaduses sätestatust.**

2.5. Pidurid

- 2.5.1. Pidurisüsteem (kõik komponendid, mis mõjutavad pidurite tööd alates piduripedaalist kuni piduriketasteni) peab olema automudelile autotootja poolt ette nähtud ning väga heas töökorras. Lubatud on vahetada pidurisadulaid ja kettaid originaalset võimsamate vastu. Asendusena

kasutatavad detailid peavad olema toodetud kasutamiseks autodele. Mootorrataste ja muude liikurite pidurikomponentide kasutamine on keelatud;

2.5.2. Kui tootja on automudelile ette näinud ABS-pidurid võib süsteemi välja lülitada või eemaldada.

2.5.3. Auto piduritorud ja voolikud ei tohi olla mõranenud ega roostetanud.

2.5.4. Pidurikettad, -klotsid ja -õli peavad olema värskest vahetatud ja pidurisüsteem põhjalikult hooldatud.

~~2.5.5. Seisupidur peab olema töökorras.~~

2.5.5. Lubatud on lisada pidurite jahutust parandavaid elemente (jahutusõhku suunavaid voolikuid ja katteid). Eelnimetatud elemente ei ole lubatud kinnitada rataste ega muude pöörlevate detailide külge.

2.5.6. Lubatud kasutada auto mudelikohaseid järelturu performance pidurikettagid ja klotse.

2.5.7. Piduritorustik on lubatud paigaldada auto salongi. Paigaldamisel tuleb järgida FIA Spordikoodeksi Lisa J regulatsiooni.

2.6. Kütusesüsteem

2.6.1. Kütusesüsteem (kõik komponendid alates kütusepaagi korgist kuni plokikaaneni) peab olema algne ja automudelile tootja poolt ette nähtud.

2.6.2. Lubatud on kasutada ainult mootorikütust (bensiin, diiselmootor – nt. 95E, 98E, D), mida on võimalik osta Eesti territooriumilt jaemüügist.

2.6.2. Lubatud on paigaldada kütusesüsteemi täiendav mahupaak eesmärgiga vähendada kütusepumba kuivalejäämise võimalusi. Nimetatud paagi mahutavus maksimaalselt 1,5 liitrit. Paagi paigaldamisel tuleb järgida FIA Spordikoodeksi Lisa J regulatsiooni. Paagi asukoht peab olema sõitjaruumist vedelikukindlalt eraldatud.

2.7. Rool

2.7.1. Roolisüsteem peab olema algne, automudelile tootja poolt ette nähtud ning töökorras.

2.7.2. Rooliluku ja muude mehaaniliste vargusevastaste seadmete eemaldamine soovituslik.

2.7.3. Rooliratas on lubatud vahetada väiksema sport-tüüpi rooli vastu.

2.8. Muu varustus

2.8.1. Pukseerimissilmus auto ees ja taga on kohustuslik. Pukseerimissilmus peab olema kokkupõrkel ohutu, kuid olema piisavalt tugev tagamaks ka blokeerunud ratastega või üldse ratasteta sõiduki pukseerimise võimaluse. Kui sõidukil on kasutusel ajutiselt paigaldatav pukseerimisaas, siis ei tohi seda sõidukile paigaldada, vaid see peab asuma kinnitatult sõiduki salongis kergesti leitavas kohas lihtsasti kättesaadavalt.

2.8.2. Kui pukseerimissilmus sõiduki pukseerimisel puruneb või puudub, siis kinnitatakse pukseerimisvahend sõiduki külge kõige lihtsamal ja kiiremal viisil. Korraldaja väldib võimalusel pukseerimisel sõidukile vigastuste tekitamist, kuid ei välista nende tekkimist ega võta nende tekkimisel mitte mingisugust vastutust.

2.8.3. Ohutuspuur ja ohutuskaar on lubatud. Ohutuspuur ja ohutuskaar peavad olema valmistatud vastavalt FIA Rahvusvahelise Spordikoodeksi Appendix J, art. 253 nõuetele.

2.8.4. Fikseeritud seljatoe asendiga korvistmete ja mitmepunkti turvavööde kasutamine on lubatud ainult ohutuskaare või ohutuspuuri olemasolul. Mittefikseeritud seljatoega „tuuningistme“ kasutamine on lubatud juhul kui ta kinnitub kas originaalkinnituste külge või vastavalt FIA Rahvusvahelise spordikoodeksi Lisa J artikli 253 nõuetele paigaldatud istme kinnitamise taladele ja konkreetsel istmel on kas FIA homologeering (võib olla aegunud) või CE-markeering.

2.8.5. Korviste ja mitmepunkti turvavööd peavad olema paigaldatud vastavalt FIA Rahvusvahelise spordikoodeksi Lisa J, artikkel 253 nõuetele. Ohutusvarustus peab olema vigastusteta.

Homologeering võib olla aegunud. Lubatud on kasutada vaid selliseid FIA sertifitseeritud istmeid, mis kinnituvad istmekinnituste külge külgedelt. Põhja alt kinnituvate mitteoriginaalistmete kasutamine ei ole lubatud.

2.8.6. Keelatud on kasutada istmeid, millel puuduvad peatoed või millele tootja pole peatugesid ette näinud. Istmekinnitused peavad olema istmel automudelile tootja poolt ettenähtud.

2.8.6. Kõik modifikatsioonid, mida ei ole kirjeldatud tehnilistes tingimustes on ilma Korraldajapoolse kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis kooskõlastuseta keelatud.

3. OHUTUSMÄÄRUSED

3.1. Turvavarustuse vastavust ja selle kasutamist puudutavad tehnilise kontrolli otsused ei kuulu vaidlustamisele. Ohutusmääruste mistahes punkti eiramine toob kaasa kohese testilt eemaldamise kuni vea kõrvaldamiseni.

3.2. Autos ei tohi olla kinnitamata esemeid.

3.3. Aku peab olema kinnitatud kas algse kinnitusega või metallist klambri ja vähemalt kahe minimaalselt 8.8 tugevusega minimaalselt 8 mm läbimõõduga poldiga.

3.4. Aku plussklemm peab olema kaetud.

3.5. Auto kõik ukсед peavad olema avatavad nii seest- kui väljastpoolt terve ürituse kestel.

3.6. Auto aknad ja katuseluuk peavad olema suletavad. Soovitav on kasutada juhipoolel küljeaknal turvavõrku. Lubatud ainult otstarbelised FIA poolt aksepteeritud turvavõrgud.

3.7. Auto kapoti avamise algne süsteem on soovitatav eemaldada ning asendada kiirkinnituse süsteemiga.

3.8. Testi käigus peavad sõitjad kandma kinnirihmatud auto- või motokiivrit.

3.9. Kiivrid tuleb esitada tehnilisele kontrollile enne võistluse algust kontrollimiseks.

3.10. Kiivril peab olema selgelt loetav, terve ja üheselt arusaadav E-tähistus, DOTmarkeering või FIA homologeering (võib olla aegunud). . Lubatud on kasutada ka kiivreid, mis vastavad ühele järgnevatest standarditest: -

Snell Foundation 1995-SA, 2000-SA ja 2005-SA - SFI Foundation, SFI spec 31.1A ; 31.1 ; 31.2A; 31.2 - British Standard Institution BS-6658-85 type A/FR, type A ;FIA 8860-2004;FIA 8860-2010; Snell SA 2010; Snell SAH 2010;Snell M 2000;Snell M 2005;Snell M 2010

3.11. Kiiver peab olema puhas, pragudeta ja rebenditeta ning ei tohi olla üle värvitud. Tehnilisel kontrolloil on õigus mitte lubada kasutada kiivrit, mis kasvõi osaliselt ei täida käesoleva punkti nõudeid.

3.12. Tulekustuti kasutamine on tungivalt soovituslik. Kui sõidukis on tulekustuti, tuleb see kinnitada koos metallist hoidiku/kronsteiniga, mis peab olema kinnitatud auto kerele minimaalselt 8.8 tugevusega minimaalselt 8 mm läbimõõduga poldiga. Kustuti tuleb kronsteini külge kinnitada kahe metallvitsaga.

3.13. Ohutusvarustus peab olema kinnitatud selleks otstarabeks mõeldud kinnitusvahendiga selliselt, et on välistatud selle sõiduajal lahti tulemine.

3.14. Ohutusvarustus peab olema kergesti kättesaadav.

3.15. Sõiduriietus (kombinesoon) peab olema mittesulavast materjalist pikkade varrukate ja säärttega. Jalanõud peavad olema kinnised ja kinnaste kasutamine on soovituslik. Sobib ka töö tegemiseks mõeldud kombinesoon, nn töötunke.

3.16. Istmed ja turvavööd peavad olema algsed ning automudelile tootja poolt ette nähtud, välja arvatud punktides 2.8.3-2.8.5 toodud juhtudel.

4. MUUD TINGIMUSED

NB! NB! Praktika on näidanud, et järgnev on üks kõige raskemini mõistetav ja täidetav punkt tehnilistes tingimustes. Seetõttu on see sel korral kirjutatud hästi aeglaselt lootuses, et siis on seda lihtsam mõista ja ellu viia:

4.1. **Võistlussõiduki mõlemal esiüksel** peab olema võistlusnumber, mis on ristkülikukujulisel valgel nelinurksel taustal. See tähendab, et numbriga taust, tagapõhi, on valget värvi. Võistlusnumbriga joone laius on **minimaalselt** 40 mm ning kõrgus **minimaalselt** 300 mm (see on numbriga kõrgus, mitte valget värvi tasuta kõrgus), kasutatada tuleb tähekuju „Arial“ või selle sarnast selgelt loetavat tähekuju, number peab olema musta värvi. **Võistlussõiduki esiklaas paremas ülanurgas ja tagaklaasi vasakus ülanurgas** peab olema ilma taustata valget värvi võistlusnumber, mille joone laius on minimaalselt 15mm ja numbriga kõrgus 150-200 mm, tähekuju „Arial“ selle sarnane selgelt loetava tähekuju.

Kordame nüüd üle võistlusnumbriga seotud temaatika kontrollküsimuste abil.

- Kas sõiduki küljenumbri all on valge ristkülikukujuline taust?
- Kas musta värvi küljeüksel oleva numbriga joone laius on 40 mm?
- Kas küljenumbri (NB! mitte valge tausta, vaid seal peal oleva numbriga) kõrgus on 300mm?
- Kas sõiduki esiklaasi paremas ja tagaklaasi vasakus ülanurgas on ilma tasutata valge number kõrgusega 150-200 mm?
- Kas esi- ja tagaklaasil olev number on valget värvi? Kas numbriga joone laius on 15 mm?

Kui vastasid kasvõi ühele küsimusele „ei“, siis on see asi sul valesti. Kõikidele küsimustele pead saama vastata jaatavalt.

