

## EESTI RALLIKROSSI AUTODE TEHNILISED TINGIMUSED 2017

Kehtivad alates 1. jaanuarist 2017

Rahvuslikud eeskirjad (FIA Spordikoodeksi (SC) Lisa J, ptk 254, 255 ja 279 koos Eesti Rallikrossi Komitee täienduste ja lisavabadustega).

### 1. ÜLDEESKIRJAD

#### 1.1. Klassid

**1.1.1. Olerex Eesti meistrivõistlused rallikrossis 2017** võistlevad Eesti meistritiitli arvestuses järgmised klassid:

#### **SuperCar**

Neljarattaveolised A- ja N-rühma homologeeritud autod (v.a KITCAR, WRC, autod), mis on FIA spordikoodeksi lisa J p. 251-255 kohased. Lubatud on spordikoodeksi lisa J p. 279.2 ja 279.3 kirjeldatud muudatused. Lubatud ka FIA homologeeringuta minimaalselt 4-kohalised ja EL territooriumil normaalse jaemüügivõrgu kaudu müüdavad autod. **Mootor on vaba, kuid ei tohi ületada 2000 cm<sup>3</sup>, margipõhine mootor võib olla kuni 2058cm<sup>3</sup>**

#### **Super1600**

FIA homologeeringuga A-rühma esiveolised autod, mis vastavad SC lisa J p 251-255. Lubatud on spordikoodeksi lisa J p. 279.2 ja 279.3 kirjeldatud muudatused. Lubatud ka FIA homologeeringuta, kuid minimaalselt 4-kohalised ja EL territooriumil normaalse jaemüügivõrgu kaudu müüdavad autod. Lubatud mootorimaht kuni 1600 cm<sup>3</sup>. **Mootor peab olema tootja poolt kasutatav.**

#### **TouringCar**

Tagaveolised autod, mis on FIA spordikoodeksi lisa J p.251–255 kohased. Lubatud on spordikoodeksi lisa J p.279.2 ja 279.3 kirjeldatud muudatused. Mootorimaht kuni 2000 cm<sup>3</sup>. Kesk- ja tagamootoriga autod on keelatud.

#### **Crosskart Xtreme**

Üheistmeline tagaveoline sõiduk, millel on mehaaniline käigukast ja maksimaalselt 750 cc mootor. Crosskart Xtreme sillad peavad olema sõltumatud, tagasilid peab olema liigutatav osade kaupa, st kumbki hoob peab liikuma teisest sõltumatult. Crosskart Xtreme klassi tehnilised tingimused on eraldi **LISA 1 TEHNILISED TINGIMUSED, mis avaldatakse hiljem.**

#### 1.2. Mürapiirang, väljalase

Lubatud 100 dBA mõõdetuna FIA eeskirjade kohaselt, mõõdik asendis A/Slow, mikrofon 45° nurga all 50 cm kaugusel summuti otsast, mootoril 4500 p/min. Summuti ei või auto tagant välja ulatuda.

#### 1.3. Kütus

Pliivaba (kuni 0,013 g/l) vastavuses SC lisa J ptk 252 p 9.1. ja 9.2. Kui kasutatakse spetsiaalselt võdusõiduks valmistatud kütust, siis lubatakse kasutada ainult Flexoil OÜ poolt

tarnitavat Aspen R või Aspen + kütust, mida saab osta Flexoil OÜ esindustest (tel: +372 733 9650, [taivo@flexoil.ee](mailto:taivo@flexoil.ee) tel: +372 529 7915).

#### 1.4. Rattad, rehvid

1.4.1. Võib kasutada ainult „slick“ tüüpi rehvil baseeruvaid rehve.

**Kõikides klassides on lubatud kasutada ainult Triple M OÜ poolt tarnitavaid rehve. Kõikide võistlusklasside rehv on DMACK. Rehvid omavad erimärgistust, mille olemasolu kontrollitakse.** Rehvi töötlemine ja lõikamine lubatud ainult olemasoleva mustri süvendamiseks. Rehve ei tohi lõigata rehvipinnaga risti. Moodustuv muster peab olema rombi kujuline (SC lisa J ptk 279). Igasugune rehvide soojendamine on keelatud, see kehtib nii kuiva kui ka märja ilmaga. Komplektne ratas (survestatud rehv + velg + äärik) peab mahtuma U-kujulisse mõõdikusse harude vahega 250 mm, mõõtmine ratta mittekoormatud osas. Velje mõõt ei saa ületada 18 “.

#### 1.5. Reklaamkleebised

**Esimese komplekti kleebiseid väljastab Eesti rallikrossi komitee tasuta. Järgmised kleebised on tasulised, mida saab osta võistluspaigas kohapeal või tellida [info@rallikross.ee](mailto:info@rallikross.ee) Reklaamid vastavalt [võistlusjuhendi Lisa 1'le](#).**

Küljenumbri alus: 4 €/tk.

Küljenumber: 1 €/tk.

Esimese tuuleklaasi number: 1 €/tk.

Numbrialuse reklaam (Olerex): 3 €/tk.

Reklaam (4 logo): 3 €/tk.

Tuuleklaasi ülemine äär: 5 €/tk.

Reklaam: 2 €/tk.

Reklaam (rallikross.ee): 4 €/tk.

Junior1600 tähis N: 2 €/tk

## 2. TÄIENDUSED RALLIKROSSIAUTODELE

2.1. Tagatuled. Igal autol peavad olema punased pidurituled võimsusega min 20W. Võib kasutada samasuguse valgusjõuga diodtulesid. Paigalduskõrgus maapinnast peab olema 1–1,50 m. Tuled peavad süttima piduripedaalile vajutamisel ja käsipiduri kasutamisel (käsipiduriks ei loeta seisupidurit). Igal autol peab olema paigaldatud ka üks gabariituli võimsusega min.15W. võib kasutada ka sama valgusjõuga diodtulesid. Paigalduskõrgus maapinnast peab olema 1–1,50 m, see tuleb paigutada sümmeetriliselt auto pikitelje suhtes ja paralleelselt põikteljega.

2.2. Pukseerimissilmused peavad asuma nii ees kui ka taga. Nad ei tohi ulatuda väljapoole auto perimeetrit pealtvaates ja peavad olema värvitud erkkollaseks, oranžiks või punaseks ning olema kergesti leitavad. **Pukseerimissilmused peavad olema pehmest materjalist ja silmuse läbimõõt minimaalselt 60mm, 5000N tõmbetugevusega.**

#### 2.3. Istmed ja riietus

2.3.1. Juhiiste ja ohutusriietus peavad olema kehtiva FIA homologeeringuga.

2.3.2. Juhiiste peab olema tugedele kinnitatud läbi 4 punkti (2 ees, 2 taga), M8 poltidega ja tugevusklass minimaalselt 8,8. Küljekinnituste paksus vähemalt 3 mm, kergsulami puhul 5 mm.

**2.3.3. Juhiiste peab olema kinnitatud vastavalt FIA 253-65b joonisele! Juhiiste ei tohi olla kinnitatud otse põhjale, vaid kahele ristitalale, mille otsad kinnituvad kesktunnelile ja või küljekarbile. Ristitalade minimaalne läbimõõt nelikanttoru puhul on **35 x 35 x 2,5 mm**. Autod millede tehniline kaart on väljastatud pärast 01.01.2009, peavad istmetorude mõõdud olema vastavalt: 35 x 35 x 2,5 nelikanttoru puhul. 38 x 2mm ümartoru puhul. Toru otsad peavad **olema kinnitatud poltliitega kere külge. Kinnituskohtades olema tugevdatud plaatidega, mille pindalaga on vähemalt 40 cm<sup>2</sup>**. Plaadi ühe külje min. mõõde 6 cm. Plaadi paksus min 3 mm. Kui istme kinnitused läbivad talasid, tuleb need teha vastavalt SC lisa J ptk 253 joonisele 253- 65B. Lubatud on eraldi kinnitused keevitatuna istmetoru külge. Materjali nõuded istmetorudega samad. Keevitatud kinnituse horisontaalmõõde ei tohi olla suurem materjali oma küljemõõdust või diameetrist.**

**2.3.4. Juhiiste peab asetsema eespool algse tagaistme esiserva. Mõõdetakse sõitja õlgade kõrguselt. Juhiistme ükski osa ei tohi asetseada peakaare all, mõõdetuna kaare horisontaalsest servast (ülalt alla vaadates, risti auto põhjaga).**

## 2.4. Tuuleklaas ja teised klaasid

**2.4.1. Tuuleklaas peab olema lamineeritud klaasist või polükarbonaadist (vähemalt 5 mm paksune). Autod, mille tuuleklaas on pragunenud või mille klaas võib praguneda nähtavuse kaoni, eemaldatakse sõidust. Kiled, kleebised, värvipihustamine on keelatud (v.a maksimaalselt 15 cm kõrgune reklaamkleebis esiklaasi ülaosas).**

**2.4.2. Teised klaasid peavad olema kas algsed koos turvakilega või polükarbonaadist min paksusega 5 mm. Kasutatav polükarbonaat ei tohi kokkumurdmisel murduda, samuti ei tohi olla pragusid. Kõik aknad peavad olema asendatavad algsetega ja läbipaistvad. Sünteetilisi klaase esiustel, esiklaasina ja tagaaknana ei või kasutada toonituna. Algsetel klaasidel on ilma toonita turvakilede kasutamine kohustuslik (algsete klaaside minimaalne läbipaistvus on 50%). Tagumistele küljeklaasidele tuleb kanda võistleja nimi ja riigilipp.**

**2.4.2.1. Juhil on kohustuslik kasutada turvavõrku vastavalt SC lisa J ptk 253 p 11. Turvavõrk ei tohi olla paigaldatud ukse külge.**

**2.4.3. Täiendav või suurendatud aknapesuvedeliku paak on lubatud.**

## 2.5. Tagavararatas ei või paikneda autos.

## 2.6. Kütusepaak

**2.6.1. On lubatud kasutada ka algseid paake.**

**2.6.3. On lubatud kasutada ka FIA FT3; FT5 ja SFI ohutuid paake. Alates aastast 2013 peavad kõik kütusepaagid vastama FIA nõuetele (Art 253-14). Paak (ka pumbad, filtrid) peab asetsema min 30 cm seespool kere välispinnast, väljaspool juhiruumi. Kohustuslik on tagasivooluklapp õhutustorul. Õhutustoru peab olema viidud väljaspoole kere välispinda. Kahemahulistel autodel ei tohi paak asetseada sõitjateruumis.**

**2.6.4. Mittealgne paak ja toititoru peavad olema tulekindlate vaheseintega või konteineriga isoleeritud. Kui paak on pagasiruumis ning tagaistmed eemaldatud, tuleb ehitada tule- ja vedelikukindel vahesein või konteiner juhiruumi ja paagi eraldamiseks. Kahemahulistel autodel võib see olla löögikindlast, mittepõlevast ja läbipaistvast plastikust.**

**2.6.5. Mittealgne paak tuleb kinnitada kerele kindlalt vähemalt 4 (nelja) M8 (tugevusklass 8,8) poldiga.**

**2.6.6. Kütusepumbad võivad töötada vaid mootori töötades või selle käivitamisel.**

**2.6.7.** Kütusetorustikul ei tohi olla sõitjateruumis ühenduskohti. Kerest läbiviikudel peavad olema tihendid, mis välistavad torude hõõrdumise.

## **2.7. Roolimehhanism**

Ärandamisvastased vahendid tuleb eemaldada.

**2.7.1** Rool peab olema kinnitusest eemaldatav (kiirliidesega).

## **2.8. Ohutusrihmad**

Ohutusrihmad peavad olema kehtiva FIA homologeeringuga. Nõutav vähemalt 5-punkti kinnitus auto kerele (aluseks SC lisa J, ptk 253 p 6). 5- ja 6-punktirihma kinnitus tohib olla auto põhjal koos tugevdusplaatidega vastavalt FIA juhendile või kinnitusega eraldi torule, mis ei ole istmekronsteinidega seotud. Selle toru möödud ja kinnitamine sarnaselt istme kinnitustorude nõuetega. Õlavöödel on kohustuslikud eraldi kinnitused auto kerele või ohutuspuurile. Rihmad ei tohi olla kulunud ega veninud.

## **2.9. Jahutusvedeliku radiaator**

**2.9.1.** Radiaator ja tema maht on vaba, samuti asukoht (v.a. Super1600), kuid see ei tohi paikneda või ulatuda sõitjateruumi. Jahutusvedeliku torud ei tohi asetseda sõitjateruumis. Õhukanalid kerest sisse ja välja on lubatud kui avade kogupind ei ületa radiaatori pinda. Lisajahutusventilaatorid on lubatud. Ekraani võib paigaldada, kui sellega ei kaasne kere tugevdamist.

**2.10.** Välistuled võib eemaldada, kuid keres tekkivad avad tuleb katta. Avade katted peavad järgima kere algset kuju. Igas tulekattes võib olla ventilatsiooniava suurusega kuni 100 cm<sup>2</sup>.

**2.11.** Ohutuspuur vastavalt FIA lisa J ptk 253 p 8.

**2.12.** Vaibad tuleb eemaldada

## **2.13. Tulekustutusüsteem**

**2.13.1.** Automaatne tulekustutusüsteem on kõigile soovitatav. Käsikustuti (vähemalt 2 kg) on soovituslik ja peab asuma sõitjaruumis ning olema kergesti kättesaadav. Kinnituseks võib kasutada ainult metallist kiirpäästikuga metall-linte (min 2tk). Kustutiit võib kasutada kuni taatlemisel ettenähtud kuupäevani, kuid mitte kauem, kui üks aasta viimasest kontrollist. Lubatavad kustutusained on pulber, AFFF, Viro 3 või mõni muu FIA lubatud aine. Keelatud on BCF, NAF ja CO<sub>2</sub>.

## **2.14. Porilapid**

Porilapid kohustuslikud kõikide rataste taga. Materjali paksus vähemalt 3 mm. Lapid peavad olema vähemalt ratta laiused, ent ei või ulatuda rattast väljapoole üle 50 mm. Lapid peavad ulatuma vähemalt 50 mm ratta tsentrist allapoole, kuid ei tohi ulatuda maapinnani. Porilapid peavad olema kere külge jäigalt kinnitatud.

## **3. KAAL, KERE**

### **3.1. Auto kaal (SC lisa J ptk 279 p 3.1)**

Autode lubatud miinumkaalud koos juhiga ja kogu temale ettenähtud sõiduvastustusega ning kaalumishetkel autos olevate vajalike vedelikega, vastavalt mootori kubatuurile:

Kuni 1000cm<sup>3</sup> 770kg

Üle 1000 – 1400cm<sup>3</sup> 860kg  
Üle 1400 – 1600cm<sup>3</sup> 1000kg  
Üle 1600 – 2000cm<sup>3</sup> 1100kg  
Üle 2000 – 2500cm<sup>3</sup> 1130kg  
Üle 2500 – 3000cm<sup>3</sup> 1210kg  
Üle 3000 – 3500cm<sup>3</sup> 1300kg

Kaalude juures arvestatakse töömaht koos turbo- ja vankelmootori kordajaga.

**Supercar klassi autode minimaalne kaal olenemata mootori töömahust on 1300kg.**

### 3.2. Kereehitus

**3.2.1.** Kere algne ehitus tuleb säilitada, v.a tiivad ja aerodünaamilised elemendid.

**3.2.2.** Kere võib muuta neljarattaveolisest autost kahe rattaveoliseks ja vastupidi. Samuti on lubatud muuta esirattaveolisest tagarattaveoliseks ja vastupidi. Keredetaile võib materjali lisamisega (keevitus) tugevdada. Lisatud materjal peab olema ferriitne või samast materjalist (min paksus 1mm) algse kerega.

**3.2.3.** Juhiuks ja konstruktsioon peab säilima algsena (k.a turvatalad jms). Teiste luukide ja uste materjal on vaba, algne kuju peab säilima, olles vahetatavad algsetega. Hinged, lukud ja käepidemed on vabad, ent peavad kindlalt toimima. Kapoti ja pagasiluugi algsed lukustid tuleb eemaldada. Hingede eemaldamisel peab paigaldama luukide neljast punktist väljastpoolt avatavad kinnitid. Tagumised ukseid võib kinni keevitada. Kapotiluugile võib teha õhuvõtuavad, kui mehaanilised osad kapoti alt ei jää paistma. Klaasitõstukid on vabad.

**3.2.4.** Katusel on lubatud kuni kaks salongi ventilatsiooniava juhul, kui:

- õhukoguja kõrgus ei ületa 10 cm
- avad koos kogujaga on katuse esimesel kolmandikul
- avause maksimaalne laius on 500 mm

Küttesüsteemi võib eemaldada. Niiskuse ja udu eemaldamine akendelt peab olema tagatud.

**3.2.5.** Põhjakaitseid lubatud vastavalt SC lisa J ptk 255. p 5.7.2.10, kaitsmaks järgmisi osi: mootor, radiaator, vedrustus, käigukast, kütusepaak, jõuülekanne, väljalaske torustik, kustutusüsteem. **Põhjakaitseid peavad olema tehtud kas alumiiniumsulamist, terasest või komposiitmaterjalist ja peavad olema minimaalselt 4mm ja terasest 2mm. Põhjakaitseid ei tohi ulatuda esistange alumisest servast ettepoole. Põhjakaitseid (inglise keeles underbody protection) ei tohi kaaluda üle 40kg (ees 25kg ja taga 15kg), vastavalt FIA Article 279 – 2015 Règlement Technique pour Voitures de Rallycross Technical Regulations for Rallycross Cars punktile 10.3.15.**

**3.2.6.** Iluliistud võib eemaldada. Klaasipuhastajad on vabad, kohustuslik on vähemalt üks klaasipuhastaja tuuleklaasi puhastamiseks.

**3.2.7.** Kohustuslik kahe küljepeegli ja sisepeegli olemasolu (minimaalne ühe peegli peegelpind 40 cm<sup>2</sup>).

**3.2.8.** Auto välimus peab olema korrektne, ilma rooste- ja avariiälgedeta.

**3.2.9.** Katalüsaatori paigaldamiseks võib teha kesktunnelisse täiendusi vastavalt SC lisa J ptk 279 joonisele 279–2.

### 3.3. Aerodünaamilised detailid

**3.3.1.** Lubatud on esi- ja tagaspoiler. Need ei tohi auto perimeetrist pealtvaates välja ulatuda.

**3.3.2.** Spoilerite ja tiivalaienduste paigaldamisel peab jälgima, et need ei tohi puutuda maad kui autol on mõlemad ühe poole rehvid tühjad, välja arvatud pehmest painduvast materjalist küljekardinad.

Spoilerid peavad eestvaates mahtuma ilma peegliteta auto kere projektsiooni.

**3.3.3.** Kaitseraud, mis on kereelement, on kohustuslik (sisemised turvatalad tuleb eemaldada). Lisakaitserauad, talad ja kõik tugevdused on keelatud. Lubatud on kaitserauale neli kinnitust – keskel 2 tk, tugevdusplaadid maksimaalsete mõõtudega 100 x 100 x 2 mm ja mõlemal küljel üks. Kinnituspoltide läbimõõt on kuni 10 mm. Kinnitusteks kasutatava materjali tugevus ei tohi ületada algset.

**3.3.4.** Esipaneeli tugevdamiseks on keelatud kasutada lisatalade- ja lehtmaterjali, mille paksus ületab algset.

**3.3.5.** Esimesi poolraame siduv või muul moel esiosa tugevdav element võib olla algne või toru mõõtmetega 50x2 mm või 45x2,5 mm. Poolraame võib tugevdada, kuid tala või karp peab olema esiosast nii kaugel, et ei anna tuge otsasõidul.

**3.3.6.** Esimiste ja tagumiste aerodünaamiliste detailide paksus on vähemalt 2 mm ja kuni 5 mm. Aerodünaamiliste detailide valmistamiseks võib kasutada ainult plastikut.

### 3.4. Poritiivad

Materjal ja kuju on vabad, kuid rattakoopa kuju peab säilima. Koopa mõõtmed on vabad aga pealt vaadates ei tohi ratas näha olla.

### 3.5. Tuuleavad

Punktis 2.10 mainitud eemaldatud tulede avadesse võib jätta kuni 100 cm<sup>2</sup> õhuvõtu-/jahutusavad.

### 3.6. Mootor

**3.6.1.** Esimesel võistlusel, kus võistleja osaleb, plommib tehniline komisjon mootori klapiambrikaane nummerdatud plommiga. Hooaja jooksul kasutatavate mootorite arv on vaba. Mootori vahetamiseks või lahti võtmise vajadusel tuleb saada eelnev luba Eesti Rallikrossi Komiteelt. Protseduuri rikkumise korral võidakse tühistatada kõikide eelnevate etappide tulemused sel võistlejal.

**3.6.2** Klapiambrikaane plommimise võimaldamiseks tuleb kahte kõrvuti asetsevasse kaane tikkpolti puurida plommimistraadi läbiviigud.

### Üldised nõuded mootorile:

**3.6.2.** Klassis Super1600 mootor vabalthingav töömahuga kuni 1600 ccm

Klassis TouringCar – mootor vabalthingav, töömahuga kuni 2000 ccm

**3.6.3.** Segusiibrid tuleb varustada väliste lisavedrudega, mis tagavad nende sulgumise ohuolukorras.

**3.6.4.** Kütuse põlemiseks vajalikku õhku ei või võtta sõitjateruumist.

**3.6.5.** Mootoris lubatud kasutada põlemiseks ainult õhu-bensiini segu. Kõik lisandid, ka vesi on keelatud.

**3.6.6.** Muutuva pikkusega sisselaskekollektor on keelatud.

**3.6.7.** Titaani lubatud kasutada vaid kepsude, klappide, klapiõukurite ja kuumaekraanide valmistamisel.

**3.6.8.** Magneesiumi kasutamine liikuvate osade puhul on keelatud.

**3.6.9.** Keraamiliste komponentide kasutamine on keelatud, v.a sidur.

**3.6.10.** On keelatud muudetavate gaasijaotusfaasidega süsteemide (n.ö VETEC) kasutamine. Muudetavate gaasijaotusfaaside süsteem tuleb välja lülitada mehaanilisel teel.

### 3.7. Ülelaadimisega autod

Ülelaadimisega mootorite puhul on lubatud maksimaalne nominaalne töömaht 2058 cm<sup>3</sup>. diiselmootoril 2333 cm<sup>3</sup>. Kõikidele turbomootoriga autodele peab olema paigaldatud turbopiiraja, selle kirjeldust vt SC ptk 254 p 6.1 (joonis 254-4), kusjuures piiraja siseläbimõõt on maksimaalselt 45 mm, välisläbimõõt kitsaimas kohas 51 mm (kahe paralleelturbo puhul vastavalt 32 mm ja 38 mm).

### 3.8. Interjäär

Vähemalt margipõhine armatuur on kohustuslik. Armatuurilt võib eemaldada vaid iluliistud ja keskkonsooli osad, millele ei kinnitu soojenduse ja näidikute elemendid. Juhiruumist võib eemaldada detaile, mille tulemusel ei tohi jääda teravaid kerenuurki ja - servi (raadius vähemalt 3 mm). Juhiste peab asetsema täielikult auto keskteljest ühel või teisel pool. Vaheseinad, mis eraldavad sõitjateruumi mootoriruumist ja pakiruumist, peavad olema tule- ja vedelikukindlad. Materjal peab olema sama või tugevam.

### 3.9. Kütuse-, õli- ja jahutusevedeliku paagid

**3.9.1.** Peavad olema isoleeritud sõitjateruumist nii, et lekke korral ei satuks vedelik sõitjateruumi.

**3.9.2.** Kütusepaagi kork ei tohi ulatuda väljapoole kere pinda ja peab olema lekkekindel.

**3.9.3.** Karteri tuulutusel on nõutud (v.a autod, kus on säilinud algne sisselaskesüsteem, mille puhul on tuulutus seotud sisselaskeskollektoriga) minimaalselt 2-liitrine õlikogumispaak, mis välistab olenemata auto asendist õli sattumise rajale.

### 3.10. Sillad, vedrustus

Amortisaatorid ja vedrud ning nende tööpõhimõtte on vabad. Muudatused kerele on lubatud antud piirides:

- sillatala algsete kinnituskohtade tugevdamine
- materjali lisamisega uute kinnituskohtade loomiseks
- muudatused, mis on vajalikud tagamaks liikumisruumi vedrustuse komponentidele, veovõllidele ja ratastele

Tugevdamise ja materjali lisamisega ei tohi muuta algset silla kinnituskohta rohkem kui 100 mm.

Lisaks on lubatud poolraamide muutmine, kui:

- need on asendatavad algsetega ja kinnituskohad kerele jäävad samaks - need on kere küljest eemaldatavad (keelatud on keevitus) Aktiivvedrustus on keelatud.

**3.11.** Jõuülekanne on vaba, kuid veojõukontroll on keelatud. Piiratud libisemisega esivõli/ ja tagadiferentsiaal peavad olema mehaanilised. „Piiratud libisemisega mehaaniline diferentsiaal“ on diferentsiaal, mis töötab täielikult mehaaniliselt, s.t. ilma igasuguse hüdraulilise või elektrilise abita. Viskoosidurit ei loeta mehaaniliseks süsteemiks.

Visco (käigukasti blokeeringu) kasutamine auto ees ja taga diferentsiaalides on vastavalt FIA reeglitele keelatud ja alates 2015. aasta hooajast kontrollitakse seda ka Eesti mv etappidel rallikrossis. Neljarattaveolisel autol Visco kasutamine kesk diferentsiaalis on lubatud tingimusel, et selle seadistamine auto liikumise ajal pole võimalik. (FIA art 279 p 7.1.1)

Kontrolli teostab tehniline komisjon. Võistleja on kohustatud tagama vahekasti eemaldamise ja reduktori avamise kontrollimiseks.

**3.12.** Pidurid on vabad, kuid peavad olema töökorras ja kõik neli ratast peavad pidurdama. Käsipidur ei ole kohustuslik. ABS on keelatud. Pidurivedeliku lisa paagid ei tohi olla sõitjateruumis. Piduriketta ja -trumli tööpinnad peavad olema valmistatud ferriitsest materjalist

**3.13.** Aku maht, tüüp ja asukoht on vaba. Kui aku asub sõitjateruumis, peab ta asuma esiistmetest taga pool. Aku peab olema tugevalt kinnitatud ja kaetud löhiühenduste vältimiseks lekkimist vältiva plastikkarbiga. Algsel kohal asuval akul peab olema lühiste vältimiseks kaetud „pluss-klemm“. Aku peab kere külge olema kinnitatud vähemalt kahe metallvitsaga ja nelja poldiga ning tugevdatud plaatidega (kinnituspoltide minimaalne läbimõõt M8 (tugevusklass 8,8), plaatide minimaalne paksus 3 mm ja pindala minimaalselt 20 cm<sup>2</sup>, vitsa minimaalne paksus 1 mm). Aku kinnitused peavad toetuma aku ülaservale. Aku aurud tuleb juhtida autokerest välja.

### **3.14. Roolimehhanism**

Roolisüsteem peab olema valmistatud autotootja (-tehase) poolt, kuid ei pea olema sama automargi oma. Lubatud on ainult mehaaniline rataste juhtimine. Nelja ratta keeramine on keelatud.

### **3.15. Käigukast**

Elektrooniliselt, pneumaatiliselt või hüdrauliliselt kontrollitavad poolautomaat- või automaatkäigukastid on keelatud. Juhi poolt elektrooniliselt, pneumaatiliselt või hüdrauliliselt reguleeritavad diferentsiaalid on keelatud.

### **3.16. Peavoolulüliti**

Peavoolulüliti on kohustuslik, mehhaaniliselt lülitatav sõiduasendis juhi poolt ning eraldi väljast ja tähistatud vastava tähistusega. Peavoolulüliti väljalülitamisel peab töötava auto mootor seiskuma. Elektromagneetilised peavoolulülidid on keelatud. (SC lisa J, Art 253- 13).

### **3.17. Telemeetria ja raadioside**

Raadioside on lubatud. Igasugune telemeetria on keelatud.

### **3.18. Pardakaamera**

3.18.1. Pardakaamera on kaamera, mis on paigaldatud ohutult ja **salvestab liikuvat pilti võistlusauto seest viisil, et kaamera pildist on üheselt näha võistlusrada, rool ja pedaalid.**

3.18.2. **Võistlejal on kohustuslik kasutada pardakaamerat**, et võistluspäeva jooksul tekkida võivate võistlussituatsioonist tõusetuvate olukordade tõlgendamiseks kasutada oma võistlusauto kaamera salvestist. Selleks peab selle kaamera ja kaamera asukoha võistuste tehnilises kontrollis enne treeningsõitude algust registreerima. **Kaamera peab salvestama pilti alates võistlusauto eelstardialasse sisenemisest kuni tagasi bokstialale (finaalsõidus kinnisesse parklasse) jõudmiseni.**

3.18.3. Võistluste kohtunikel on õigus nõuda ja arvestada situatsioonide tõlgendamisel kõiki kaameraid. Sõitja kohustus on garanteerida, et pardakaamera akul on piisavalt mahtu ning mälukaardil on piisavalt vaba ruumi.



3.18.4. Kohtunikul on õigus teha otsus võistleja kahjuks, kelle autol puudub pardakaamera pilt vaidlusalusest situatsioonist (pardakaamera ei salvesta (aku on tühjaks saanud või salvestusruum otsas, jne) **kuni võistuselt diskvalifitseerimiseni**).

### 3.19. Tehniliste parameetrite muutmine ja kontroll

Kui auto juures on vaja muuta algseid konstruktsioone seoses nende töökindluse ja ohutuse tagamisega ning kui tehtavad muudatused lähevad vastuollu antud tehniliste tingimustega, siis annavad selleks loa Rallikrossi Komitee ja Tehnikakolleegium. Luba antakse tingimusel, et ohutus ei vähene. Loal on kirjeldatud vastavate muudatuste iseloom ja ulatus. Kõik kulud, mis tekivad sõitjale seoses auto vastavuse tõestamisega Tehnilistele Tingimustele, kui seda tehakse Tehnilise Komisjoni nõudmisel, kannab sõitja. Kütuse vastavuse kontroll toimub ainult Tehnilise Komisjoni initsiatiivil. Hooaja käigus avastatud tõsised rikkumised viivad kõikide saavutatud tulemuste tühistamiseni antud hooajal. Tõsiseks rikkumiseks, mis viivad tulemuste tühistamiseni, loetakse näiteks lubatust suuremat mootori kubatuuri, alakaalu, mittevastava kütuse kasutamist.

### 4. FIA World Rallycross Championship ja FIA European Rallycross Championship

Võistlejad, kes soovivad osaleda FIA EM- ja MM-sarjas, peavad arvestama 2014.a lõpul sisse viidud ja 01.01.2015 kehtima hakanud tehniliste eeskirjade muudatustega, mis on leitavad [www.fia.com](http://www.fia.com) lehel.