

ALLT DU BEHÖVER VETA FÖR ATT FÅ TÄVLA MED DIN MOTARDHOJ.

Kan Ola Eifrém så kan även du!



Är du en av dem som länge suttit hemma och bläddrat i tidningar, kollat på filmsnuttar från Internet eller rent av varit och tittat på en supermototävling på riktigt och därigenom väckt en tanke om att tävla eller själv köra på bana? Många tänker tanken, men gör inget av den. Visst, steget till elitnivå är långt då det kräver många timmars träning innan man kommer till den nivån. Som det mer och mer ser ut i dag så blir satsningarna på högsta nivå mer och mer seriös. Då menar jag att det växer fram en grupp där bara supermoton är deras inriktning.

Vad är det som krävs för att få testa att köra på bana eller vara med att tävla? Många banor har olika regler för vad som gäller vid deras träningar, men när det kommer till tävling så finns ett gemensamt reglemente som gäller alla tävlande samt att det för varje tävling kommer att finnas någonting som kallar tilläggsregler (TR) för den enskilda tävlingen. Dessutom behövs i de flesta fall ett medlemskap i SVEMO-ansluten klubb då man ska träna/prova banåkning. Till vissa tävlingar kan man också lösa engångslicens. Dvs. licens för att få köra just den

tävlingen, men då är det krav att vara medlem i SVEMO-ansluten klubb. Detta för att du skall vara försäkrad utifall din höj kastar av dig för att den tycker du är feg.

Har du en standardmotard som är gatregistrerad så är det en del saker att göra innan du får tävla med den.

Beroende på vad du kommer att ställa upp i för tävling så kommer det tillkomma tilläggsregler för just den tävlingen. Dock så utgår alla från det svenska supermotoreglementet som gäller både två och fyrhjuliga motorcyklar inom supermotogrenen. Det är lite pill, men behöver inte ta så lång tid då lyset är det enda som du behöver ta bort eller sätta ur funktion när allt annat är ordnat. Reglerna är till för din och andras säkerhet så fuska inte!

För att nu vara säker på att din höj ska klara en besiktning innan tävling så var jag hos den regerande mästaren i stora klassen, Ola Eifrém. Nu kör visserligen Ola i lilla klassen, men tro mig, han har koll på höj oavsett storlek. Häng med så kommer nu Herr Eifrém hjälpa dig och mig i reglementsdjungeln och se till att du gör rätt.



Säkrat oljefilterlock. ↑





Najtråd genom "banjobulten". Tråden fästs sedan t.ex. runt bromsslängen ↑



En enkel doning för att skydda hjulaxelmuttern. ↑



Bakre kedjeskydd som sitter på de flesta maskiner original och som är ett måste. ↑



Rätt typ av handtagsskydd tillsammans med röda "dödarknappen" lätt åtkomlig. ↑

Liten men enkel lista med saker du behöver utöver en färdig supermotardhoj eller en enduro/crosshoj med 17tums hjul, 320mm bromsskiva framtill samt passande bromssystem, skinnställ, ryggskydd, hjälm (cross eller integral), skinnhandskar crossövlar modell kraftiga, men de sakerna har du väl redan?!

- Medlemskap i SVEMO-ansluten klubb (ett måste om du vill tävla).
 - Börja jobba som MC-bud, där lär man sig att "full gas spar tid". Det gjorde Ola...
 - Bra mekplats med bra ljus hemma hos dig eller hos en kompis.
 - Depåstöd eller annat som du kan ställa hojen på.
- En drickaback för 1,5liters pet-flaskor funkar det med.
- En bra verktygssats med de flesta storlekar av ring/hyls/ U-nycklar samt insexnycklar. Där kanske ett par tänger med platta käftar ingår (bra att ha till att öppna klammern runt bensinslangen. Annars finns det billiga och bra tänger på ex Biltema.
 - Buntband(stripes).
 - Najtråd (ståltråd minst 0.7mm tjock).
 - Eltejp eller gaffa(silvertejp).
 - Borrmaskin eller skruvdragare.
 - En eller ett par 2-3mm borrar. Då godset i vissa skruvar är mycket hårt och kan äta borrar...
 - Najtång. Det är absolut inget måste men den underlättar.
 - Tändningsbrytare (dödarknapp), Finns på de flesta hojar. Finns det inte måste det kompletteras.
 - Kedjeskydd (på svingens undersida vid bakdrev). Som ovan. Finns det inte måste det sättas dit.
 - En skön stol och en kall öl eller två och ett bra humör.
 - Plastslang till kylardränage samt till förgasaren. Kolla vilken diameter det ska vara. Slang är i regel billigt så att köpa fler är inget fel.
 - Någon form av tätslutande uppsamlingskärl för uppsamling av div vätskor (se bilder).
 - "Crossbakstänkskärm" om din originalskärm är sammansatt med lyset/blinkers samt "crossnummerplatta" framtill. Köp rätt så att de passar din hoj.

Innan du gör hojen olaglig för gata så kan du sladda in på bilprovningen för att kolla din ljudnivå på hojen. Den får nämligen inte låta mer än 96db vid tävling. Låter den mer kan det vara läge att packa om dämparen eller på annat sätt få den att låta mindre. Den regeln kommer att hållas lika hårt som Ola E kommer att bevaka sin mästartitel dvs. **** hårt! Visst har man hört om diverse knep för att dämpa ljudet för stunden så som kedjeolja i ljuddämparen strax innan tävling. Nämner inga namn JU*host* NI*host*OR... Men det är ju lite fusk... samt att det förekommer ljudmätningar efteråt vilket inte många fusk håller för. Rätt ska vara rätt.

SOM TESTOBJEKT HAMNADE MIN HUSABERG PÅ OPERATIONSBORDET FÖR ATT JAG SKULLE FÅ UTÖVA DET JAG LÄRT MIG HOS EN MÄSTARE.

För att göra det riktigt enkelt så töm din motor på olja för att kunna ta ur oljepluggen i senare skede samt ta bort sidokåpor . Lyft av tanken. Att tänka på då du lossar slangarna från tanken är att se till att du stängt bensinkranarna! Ha papper till hands då det rinner ut lite bensin från slangarna när du tar av dem. Du har nu bra plats att röra dig på.

Nu är det inget måste i en del tävlingar att ta av lysen, men det kan spara dig lite pengar om vurpan skulle vara framme, så du rekommenderas att göra det då orginaldelar ofta är ganska dyra. Tag av alla lysen (blinkers, bak/framlykta). De kablar som sitter kvar på hojen fäster du upp på lämpligt ställe med buntband. Se till att kontakter inte rör vid varandra. Tejpa eventuella strömförande sladdar/kontakter så du inte får kortslutning i elsystemet. Har du stöd av något slag på din hoj så måste det tas bort eller spännas/låsas i upp/infällt läge. Samma gäller för passagerarfotpinnar (skjutspinnar). Bäst är dock att ta bort dem då de kan gå sönder om du kraschar.

Nu kommer det läskiga... För att säkerställa att skruvar som kan orsaka olje/vätskespill eller större skada inte ska lossna, så gör man någonting som oftast kallas för att "naja" eller "läsa" . Det innebär att du borrar ett litet hål i huvudet på en skruv, trär "najtråden" i den och sedan fäster tråden i en annan borrad skruv eller annat lämpligt, exempelvis en ramdel. Då denna åtgärd görs för att förhindra att skruven skruvas upp bör därför hålet borraras så att hålet sitter mot den del som najtråden skall fästas i. För att lättast kunna borra dem bör de tas bort och placeras i ett skruvstöd eller hållas med tång. Men innan de tas bort, kolla var hålet ska placeras för att få hålet rätt placerat. Tips vid boring: Borra aldrig i metall på för högt varvtal eller med för hårt tryck mot materialet, då det dels leder till att hårdningen i borret försvinner och tappar skärpan samt att du lättare kan slinta och bryta sönder borren. Borra så att borret skär/skalar sig ner i materialet du borrar. Då du behöver borra snett igenom en skruv så börja med att borra ca 1mm rakt ner i matererialet. Borra sedan snett åt det håll du vill ha hålet. På så vis kan du undvika att knäcka borret.

Vilka skruvar rör det sig om då? Det är svårt att peka på exakt då antalet skruvar som kan orsaka någon form av spill skiljer sig åt mellan olika hoj-märken. Men generellt sett kan man säga påfyllnadslock (olja, kylarvätska), skruvar till oljefilter (KTM har två oljefilter!), skruvar till urtappning, oljeplugg samt de



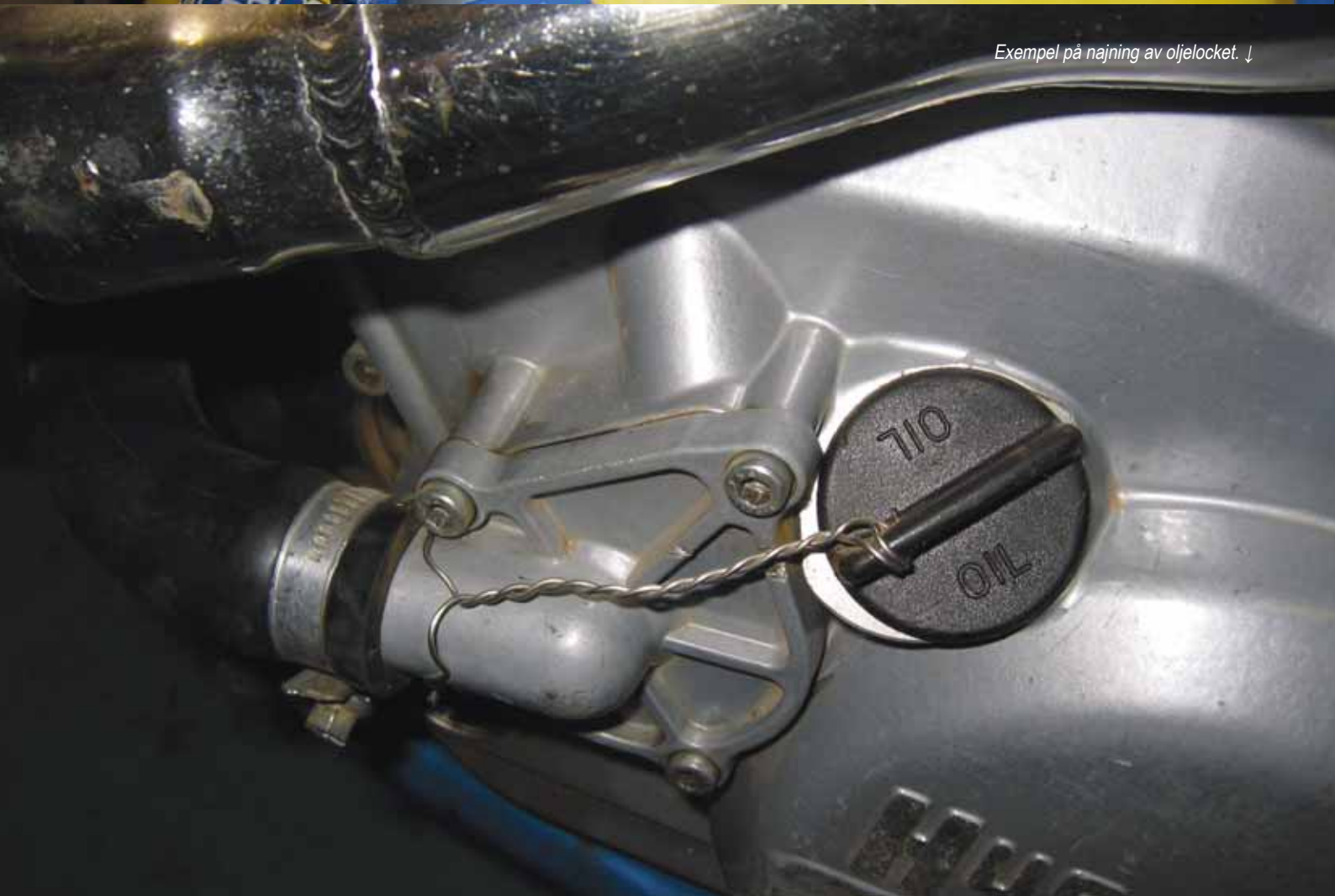
Säkring av den så kallade oljepluggen (urtappning) ↑

Kan Ola Eifrém så kan även du!

ALLT DU BEHÖVER VETA FÖR ATT FÅ TÄVLA MED DIN MOTARDHOJ.



Skydd för styrfästets skruvar. Har du "fågelpinne" skall den också vara täckt med mjukt material.↑



Exempel på najning av oljelocket. ↓

skruvar som finns på motorn för tömning av kylarvätska. Kolla i din användarmanual för att se vilka det är. En observation till dig som är KTMägare: I framkant av motorn sitter en skruv som har en kanal in till vevpartiet (används för att låsa vevpartiet vid service) och således in till motorn. Är du osäker på vad för skruvar det gäller, fråga någon som tävlar eller på något passande forum på Internet.

Banjobultar brukar oftast inte najas och har fått acceptans för att inte behöva najas, men i reglerna står det så beroende på att det är olja i dem. De sitter ofta i anslutning till bromsok samt på bromsarnas bromspumpar. De sitter oftast jättehårt samt är lätta att komma åt så de kan borras på plats om du väljer att göra det. Hur är det då med behållaren för bromsvätska? Ja, den finns det ingen regel om, men vissa anser att det kan vara lite sunt förnuft att kanske tejpa med gaffa (silvertejp) alternativt spänna ett buntband runt dem för att förhindra att locket lossnar.

På det främre bromsoket sitter det fästsruvar som håller oket på plats mot ena gaffelbenet. De skruvarna ska borras och najas så att de inte lossnar. Detta gör du genom att borra dem med hålen mot varandra för att sedan dra najtråden genom båda hålen ihop med varandra. Den lösningen Ola gjort är att sätta en stark fjäder mellan skruvarna, vilket har samma funktion samt att den tidigare blivit godkänd. Även här kan det skilja mellan olika hoj-märken. Husqvarna har t.ex. fyra skruvar som måste najas, medans KTM bara har två. Se på ditt ok för att se hur många fästsruvar det har. Bakre bromsoket då? Det skruvas aldrig fast på moderna hojar utan sitter fast i en speciell infästning i svingen. Glöm dock inte banjobulten på oket om du vill vara reglementsenlig.

När det gäller kylaren så ska även kylarlocket säkras. Det gör du genom att enkelt, som bilden visar, borra ett litet hål i dess kant för att sedan naja fast det i exempelvis kylslangen. På bl.a. KTM sitter det en skruv även på den andra kylarhalvan, glöm inte den.

När du ändå är vid kylaren och pillar kan du passa på att sätta dit en evakuerings slang om det inte redan sitter en där. Oftast är de som sitter där för korta. Det du då måste tänka på är att mäta vilken längd den behöver ha. Detta för att den ska nå fram till det obligatoriska uppsamlingskärl du måste ha i samband med tävling. Slangens diameter får du mäta innan du köper en slang. Till de flesta hojar finns idag färdigbyggda uppsamlingskärl att köpa, men vill du inte det så är det ganska enkelt att göra ett själv. Som uppsamlingskärl till kylaren kan du ha en liten flaska där du gjort hål i locket så pass att du precis får i slangen alternativt att du vänder flaskan upp och ner. Den ska vara näst intill tät, luft måste komma ut om det kommer in vätska i den. Bestäm plats där du vill placera kärlet, mät ut så att slangen sticker ner ca 3-5cm i flaskan. För att förhindra att

Kan Ola Eifrém så kan även du!

Najtången, klockrent verktyg om du vill tvinna najtråden snabbt och enkelt.





slangen åker ut för lätt kan du ta en kraftig säkerhetsnål. Stick den rakt igenom slangens på biten som sticker ner i flaskan antingen nära botten eller locket på flaskan beroende på hur du vänder den. På så vis är slangens fast i flaskan.



När det gäller evakuerings slangar från förgasaren så mät vilken storlek du behöver genom att mäta diametern på de färdiga nipplarna som finns på förgasaren. När du har rätt slang, tänk då igenom vad för typ av uppsamlingskärl du vill ha samt var det kan få plats någonstans innan du börjar kapa slangens. Tänk på att det ska vara lätt att komma åt det för att kunna tömma det efter varje heat. Men samtidigt ska det vara skyddat så att du inte kan slå i det när du kör. Vad som är väldigt viktigt när det gäller detta kärl så är det att det inte får vara helt lufttätt. Om det är det så kommer förgasaren inte att kunna tömma överflödigt bensin vilket leder till motorstopp. Men samtidigt får det inte läcka om du skulle köra omkull. En motor har även någonting som kallas vevhusventilation. Den sitter ofta ansluten från motorn till ramen eller luftburken (luftinsuget). Är det inte så måste du även ordna någon form av uppsamling till det också. Någonting du inte heller får glömma är luftslangen som sitter på tanklocket (se bild). Den kan också orsaka bensinspill och måste därför också ha slangförbindelse till uppsamlingskärlet.



Oavsett om du löser uppsamlingskärlet med ett eller flera så måste den totala mängden vara minst 0,5 liter i uppsamlingsförmåga. Det enklaste är att ha ett, men det tar också mest plats.

Nu kan du med stolthet sätta på plasten på din best igen, men app app, än är det saker kvar att göra.



För att nu förarmiljön ska bli mer säker måste det till lite andra saker. Styret måste utrustas med vissa säkerhetsdetaljer. Styret måste ha mjukt skydd över styrets fastsättningskruvar. Om du har en sk "fågelpinne" så ska det vara mjukt skydd på den. Detta för att skydda dig från de annars aggressiva skruvarna i mitten på styret. Du måste även ha handtagsskydd (barkbusters). De ska sitta fast både i styrets ändar samt innanför koppling/bromshandtaget. Alltså är inte ett par fladdriga enduroplastlappar tillåtna. De skyddar dessutom inte mot att kroka ihop med någon. Styrets ändra får heller inte vara öppna. Dessa täpps igen när du monterar handtagsskydden, men skulle inte så vara fallet måste du plugga igen styrändarna. Du måste även ha en tändningsbrytare eller "dödarnapp" som det kallas. Den ska sitta så att den kan nås när du har händerna på handtagen. Du väljer själv vilken sida du vill ha den på om den inte redan sitter på din höj. Sedan skall du ju ha siffror på din höj. Kolla med tävlingsarrangör eller SVEMO vad som gäller för dig. Sist men inte minst en sak som gäller tävlingen. DET ÄR FÖRBUDET ATT HA GLYKOL I KYLAREN! Men man kan med fördel



använda sig av korrosionshämmande medel som waterwetter från Mekonomen. Det medlet blandar du med det vanliga kranvattnet eller destillerade vatten det håller i kylaren.

Utöver det som nämnts så finns det andra saker man kan göra för att skydda sin höj ifall tyngdlagen kommer på besök. Du kan t.ex. sätta på hjulaxel-skydd. Finns att köpa färdigt till de flesta höjar, men går utmärkt att göra själv. Det du behöver är fyra skateboardhjul, fyra muttrar till gängstången och just en gängstång i passande diameter samt rätt längd för att räkna till både bak och framaxel (köp en meter så är det lugnt). Mät hur mycket gängstav du behöver bak och fram (glöm inte att räkna in skateboardhjulen). Sedan är det bara att skruva på. Du kanske många gånger funderat på den plast-slang som många har runt sin ljuddämpare. Den är först och främst till att skydda dämparen mot skador när du åker omkull men har faktiskt även en liten ljuddämpande effekt. Konstruktionen är enkel och består av en bit trädgårdsslang i passande ball färg och längd och en slangklämma i rätt storlek. Öppna slangklämman, trä genom slangens, dra den runt ljuddämparen, dra ihop och skruva fast den ett par centimeter från dämparens slut. Har du sedan en bromspedal som är väldigt utsatt för att slitas bort när du vurpar eller kör för nära banmarkeringarna så finns det en lösning för det. Ta en lagom tjock vajer t.ex. bromsvajer. Införskaffa lämpligt vajerlås, alltså låsanordning för att du ska kunna göra öglor med vajern. Fäst ena änden i bromspedals främre del, den andra änden av vajern i ramen. Lagom sträckt så att du kan bromsa, men inte mer. Vips så har du en säkrad bromspedal. Ett annat tips är att inte dra åt broms eller kopplingshandtaget för kung och fosterland. Dra åt dem så att de sitter men kan rubbas med lite våld. På så vis kanske du räddar dem om du kraschar då de vrider sig på styret istället för att de bryts sönder och gör slut på tävlingen för tidigt.

För ännu mer information rekommenderar jag dig att besöka www.svemo.se där finns alla bestämmelser samt eventuella ändringar av supermoto-reglementet.

Svårare än så är det inte att få din gatlagliga höj till ett banmonster. Dessutom är det bara skönt att ha dessa saker gjorda. För har du väl tagit dig ut på banan en gång så lovar jag att du kommer vilja dit igen. Så börja planera din moddning redan idag. En sak till: Som nybörjare sitter inte varvtiderna i hur många hästkrafter höjen har. Det sitter i körtekniken. Ut på banan och öva så ses vi på någon bana i sommar.

"GO HARD OR GO HOME" SOM "MCBUDET" SÄGER.

← ← Exempel på olika typer av lösningar för uppsamlingskärl. Kom ihåg att den totala mängden ska vara 0,5 liter.



Slang med slangklämma som är ett enkelt men effektivt skydd för ljuddämparen.

Kan Ola Eifrem så kan även du!

West-Bike Motor & Service

- NYA & BEGAGNADE MC - SERVICE - RESERVDELAR - TILLBEHÖR -

Servicedags?

Just nu erbjuder vi basservice

- *Olja/Filter
- *Ventiljustering
- *Förgasarsynk
- *Tändstifts/Bromskontroll

Smärre avvikelser kan förekomma beroende på modell.

2490:-
Inklusive material

Westbike Mellerud - Tel. 0530-12241

info@west-bike.se

www.west-bike.se www.west-bike.se www.west-bike.se www.west-bike.se www.west-bike.se www.west-bike.se www.west-bike.se