

Technické předpisy pro kategorie ROTAX MAX 2017

1. Kategorie:

Motokáry používané v ROTAX MAX CHALLENGE a ROTAX MAX PAČR jsou rozděleny do následujících skupin:

- ROTAX 125 Junior MAX
- ROTAX 125 MAX
- ROTAX 125 DD2

2. Počet zařízení:

Pro každý soutěžní podnik (od měřeného tréninku po finále) je povolen:

- 1 podvozek
- 1 sada suchých pneumatik
- 2 sady mokrých pneumatik
- 2 motory

2.1 Podvozek:

Pokud by došlo k výraznému poškození během závodu, může technický komisař povolit výměnu podvozku nebo rámu.

2.2 Pneumatiky:

V případě poškození pneumatiky smí jezdec pneumatiku vyměnit. Tuto výměnu musí schválit technický komisař, který posoudí, že pneumatika nebyla poškozena úmyslně. U suchých pneumatik smí být jako náhradní pneumatika použita pouze pneumatika použitá, ne nová.

Doporučuje se jezdcům, nahlásit poškození pneumatiky ihned při procesu vážení, před vjezdem do uzavřeného parkoviště. Později nemusí být výměna pneumatiky povolena.

U mokrých pneumatik musí být náhradní pneumatika použita z druhé povolené sady.

To znamená i pneumatika nová. Žádná jiná mokrá pneumatika nesmí být použita.

Pneumatiky, které jezdec použije budou označeny. Účastník si zakoupí voucher v servisní prodejně MS KART s. r. o.. Na tento voucher obdrží v uzavřeném parkovišti označenou sadu suchých pneumatik. Mokrě pneumatiky budou označeny po dojetí jízdy – mokrého závodu.

(Systém značení a distribuce pneumatik neplatí pro seriál ROTAX MAX PAČR.

V tomto seriálu rozhoduje o značení a kontrole pneumatik pořadatel daného seriálu závodů)

2.3 Motor:

Jelikož na závod jsou povoleny dva motory, může účastník závodu druhý motor doplnit do protokolu o technické přejímce i v průběhu závodu, po dohodě s technickým komisařem. Tento motor může být i ten, který měl již přejetý jiný jezdec. Stejný náhradní motor může použít i více jezdců. Musí ho však mít zapsaný v technické kartě. Pokud dojde během závodu k poruše motoru, může si jezdec motor opravit a nechat si jej nově zaplombovat v servisním středisku ROTAX.

3. Motokára:

3.1 Podvozek:

Je povolen jakýkoliv podvozek s platnou homologací CIK-FIA včetně prošlé homologace.

Je povolen jakýkoliv podvozek, registrovaný u BRP ROTAX.

Trubky podvozku – pouze kulaté trubky.

Maximální průměr zadní osy = 50 mm, minimální tloušťka stěny podle pravidel CIK-FIA.

Ve třídě ROTAX Junior MAX nejsou povoleny přední brzdy.

Ve třídě ROTAX 125 MAX nejsou povoleny přední brzdy.

Ve třídě ROTAX MAX DD2 jsou povinné přední brzdy a to ovládané nohou.

3.2 Hmotnost motokáry:

ROTAX JUNIOR MAX – minimální hmotnost motokáry s jezdce je 145 kg

ROTAX MAX – minimální hmotnost motokáry s jezdce je 165 kg

ROTAX MAX DD2 – minimální hmotnost motokáry s jezdce je 173 kg

3.3 Karoserie:

S platnou homologací CIK-FIA (i prošlá homologace), včetně systému ochrany zadních kol, která je povinná. V žádném případě nesmí tato ochrana přesahovat vnější rovinu zadních kol. Pro třídu DD2 je předepsán originální ochrana zadních kol Rotax. V pravém bočním panelu je povolen výřez potřebný pro umístění originálního chladiče na originálním držáku. Výřez musí být minimálních rozměrů.

3.4 Kryt řetězu:

Je povinné používat celo uzavřený kryt řetězového kola na zadní ose a řetězu.

4. Pneumatiky

Pro třídu ROTAX JUNIOR MAX jsou povoleny následující pneumatiky:

Pneumatiky pro suchou trať:	MOJO	Typ: D2		
		Přední: 4.5 x 10.0 - 5	Zadní: 7.1 x 11.0 - 5	
Pneumatiky pro mokrou trať:	MOJO	Typ: W3		
		Přední: 4.5 x 10.0 - 5	Zadní: 6.0 x 11.0 - 5	

Pro třídu ROTAX MAX jsou povoleny následující pneumatiky:

Pneumatiky pro suchou trať:	MOJO	Typ: D3		
		Přední: 4.5 x 10.0 - 5	Zadní: 7.1 x 11.0 - 5	
Pneumatiky pro mokrou trať:	MOJO	Typ: W3		
		Přední: 4.5 x 10.0 - 5	Zadní: 6.0 x 11.0 - 5	

Pro třídu ROTAX DD2 jsou povoleny následující pneumatiky:

Pneumatiky pro suchou trať:	MOJO	Typ: D3		
		Přední: 4.5 x 10.0 - 5	Zadní: 7.1 x 11.0 - 5	
Pneumatiky pro mokrou trať:	MOJO	Typ: W3		
		Přední: 4.5 x 10.0 - 5	Zadní: 6.0 x 11.0 - 5	

Přísně jsou zakázány jakékoliv úpravy nebo zpracování pneumatik. Zakázáno je též přehřívání pneumatik.

5. Zpracování dat:

Je povoleno jakékoliv zařízení pro zpracování a záznam jakýchkoliv dat.

6. Kompozitní materiály:

Kompozitní materiály (karbonová vlákna apod.) jsou zakázány s výjimkou sedačky a podlahy.

7. Bezpečnost zařízení

Pro MČR Rotax MAX musí kombinézy, přilby, motokárové boty, rukavice a další pomůcky

ochrany jezdce vyhovovat mezinárodním nebo národním předpisům.

8. Palivo

Bezolovnaté, komerční kvalita z čerpací stanice, dle národních předpisů.

8.1 Předepsán je jednotný olej do paliva značka XPS – KARTTEC, nebo olej XPS-KARTTEC SYNMAX.

9. Motory

Při závodech Poháru ROTAX MAX CHALLENGE ČR, ROTAX MAX PAČR, jsou povoleny pouze motory, které vyhovují následujícím technickým specifikacím:

Pro národní závody v ČR jsou povoleny pouze motory, které byly zaplombovány oficiálním servisním střediskem ROTAX a to v jakékoliv zemi. Toto středisko musí být registrováno u obchodního partnera firmy ROTAX pro danou zemi. Způsob zaplombování a plomba samotná musí odpovídat předpisu, vydaného výrobcem motorů ROTAX.

V České republice jsou tato střediska čtyři.

Prachatice - MS KART s.r.o., Žernovická 1272, 383 01 Prachatice

Týniště nad Orlicí – Jan Dostál – DOSS KART, V. Opatrného 791, 517 21 Týniště nad Orlicí

Ostrava – Martin Gregor, Gregor Kart s.r.o., Bělá 40, 747 23 Bělá

Sázava – Vladimír Martínek, Leděčko 12, 285 07 Sázava

Plzeň – Stanislav Volín, Bedřicha Smetany 948, 331 41 Kralovice

Zapečetěním motoru přebírají autorizovaní distributoři ROTAX a jejich servisní střediska odpovědnost za shodu motoru s platnými technickými specifikacemi. I úplně nový motor musí být před zapečetěním zkontrolován podle technických specifikací. Za případné neshody s technickými předpisy přebírá stoprocentní odpovědnost středisko, která zaplombovalo daný motor tím i za případné sankce, vyplývající z nedodržení technických předpisů.

Motory musí být zapečetěny specifickými pečeti motoru ROTAX (pečeť z černého eloxovaného hliníku s logem "ROTAX " a 6místným sériovým číslem a čárovým kódem).

Další povolené pečeti jsou:

pečeti z černého eloxovaného hliníku s logem „JAG“ a 6místným sériovým číslem

pečeti z červeného eloxovaného hliníku s logem „JAG“ a 6místným sériovým číslem

pečeti z červeného eloxovaného hliníku s logem „KORRIDAS“ a 6místným sériovým číslem

Pomocí ocelového lanka musí být motor zapečetěn na jednom šroubu s vnitřním šestihranem (1) příruby sání, na jednom závrtném šroubu (2) válce a jednom šroubu s vnitřním šestihranem (3) krytu hlavy válců (viz přiložené obrázky).

Po zapečetění musí být pečeť motoru slisována pomocí kleští ROTAX 276 110.

(viz obrázek dále)

**MUSÍ BÝT POUŽÍVÁNY POUZE PEČETI
S ČÁROVÝM KÓDEM!**

3

1

2

Není povoleno protahovat pečetící lanko pečeti podruhé (pouze tak, jak je uvedeno na obrázku výše)

Při každém novém pečetění motoru je orgán (autorizovaný distributor ROTAX nebo jeho servisní středisko), který kontroluje a pečeti motor, odpovědný za následující údaje na identifikační kartě motoru, která patří vlastníkovi motoru.

Výrobní číslo motoru

Sériové číslo pečeti

Razítko a podpis společnosti, aby bylo možné při technické převímce zjistit, který orgán motor kontroloval a pečetil.

vypracoval promotér RMC ČR

MS KART s. r. o.

Žernovická 1272

383 01 Prachatice

www.mskart.cz

e-mail: karting@mskart.cz

tel: 388 313 387

Při každém novém pečetění motoru je autorizovaný distributor ROTAX nebo jeho servisní středisko, který kontroluje a pečeti motor, odpovědný za následující údaje na identifikační kartě motoru, která patří vlastníkovi motoru.

Sériové číslo motoru

Sériové číslo pečeti

Razítko a podpis autorizovaného distributora/servisního střediska.

Při Technické přejímce musí jezdec předložit:

Motor (motory) s nepoškozenou pečeti (pečetěmi)

Technický průkaz (průkazy) motoru, uvádějící shodná výrobní čísla, shodná čísla pečeti motoru, razítka a podpisy autorizovaného distributora nebo servisního střediska, které kontrolovalo a zapečetilo motor (motory).



Autorizovaný distributor ROTAX organizující národní RMC může najmout před každým podnikem RMC neutrální servisní středisko, které bude jako jediné oprávněno obnovit pečeť motoru mezi technickou přejímkou a finále v případě poruchy motoru.

Při IRMCE nejsou autorizovaní distributoři ROTAX a jejich servisní střediska oprávněna obnovit pečeť motoru mezi technickou přejímkou a finále.

Pečetění motoru pomáhá zkrátit dobu technické přejímky při závodech, neboť při závodě musí být kontrolováno pouze příslušenství (karburátor, výfuk, chladič.....).

Techničtí komisaři mohou samozřejmě vyžádat otevření a opětnou kontrolu motoru podle technických specifikací před a po závodě, nebo v případě protestu. Pokud byla porušena pečeť motoru (ať již z jakéhokoliv důvodu), musí být motor kompletně zkontrolován podle technických specifikací a musí poté být opět zapečetěn autorizovaným distributorem ROTAX nebo jedním z jeho servisních středisek.

VŠECHNY DÍLY MIMO PEČEŤ MOTORU JE SOUTĚŽÍCÍ ODPOVĚDNÝ ZA ZAJIŠTĚNÍ SOULADU S TECHNICKÝMI PŘEDPISY.

1. Úpravy, opravy a přídavky

1.1. Úpravy

Ani motor, ani žádné z jeho pomocných zařízení, nesmí být žádným způsobem upraveno.

"Upraveno" je definováno jako jakákoliv změna tvaru, obsahu nebo funkce, která by představovala podmínku rozdílu od původního návrhu. To zahrnuje přidávání nebo odebrání dílů nebo materiálu ze sestavy motoru, pokud to není výslovně povoleno v těchto pravidlech. Nastavení prvků, speciálně určených k tomuto účelu nebude klasifikováno jako úprava, např. nastavovací šrouby karburátoru a přívěry výfuku.

Oprava závitů na klikové skříni (maximálně tři závitové otvory na klikovou skříň) pomocí vložky „Helicoil“ nebo podobné je povolena.

Výjimka: Závitů, umístěné pod klikovou skříň určené k upevnování klikové skříně k motoru mohou být opraveny podle potřeby.

Oprava závitů na válci (maximálně tři závitové otvory na válec) pomocí vložky „Helicoil“ nebo podobné je povolena.

Povoleny jsou pouze původní díly ROTAX, které jsou konkrétně určeny a dodány pro motory 125 Junior MAX, 125 MAX a 125 MAX DD2, pokud není uvedeno jinak.

VŠE, CO NENÍ VÝSLOVNĚ DOVOLENO V TECHNICKÝCH PŘEDPISECH, JE ZAKÁZÁNO.

1.2. Vnitřní přídavky

Žádný přídavný materiál nesmí být přidáván kromě případů opravy motoru, kdy bude pouze obnoven motor nebo jeho díly do stavu podle specifikací.

Používání povlaků pro tepelnou izolaci nebo keramických povlaků na nebo v motoru a na nebo ve výfukovém systému je zakázáno.

Použití povrchů proti tření na nebo v motoru nebo součástech motoru je zakázáno.

1.3. Povolené přídavky

Kryt řetězu, upevnění motoru, měrka teploty a tachometr/měřič motohodin, zachytávací nádobka na kapaliny a s montážními konzolami, přídavný držák zapalovací cívky DENSO (povolen pouze, pokud je montážní poloha zapalovací cívky v konfliktu se součástí podvozku).

Úprava krytu hlavy válce nátěrem je povolena. Snímač teploty výfukových plynů (viz výfukové systémy).

1.4. Netechnické položky

Neoriginální držáky, rozpěrné pojistné kroužky, podložky, pouzdro na kabel škrticí klapky, palivové a pulzní potrubí (typ a velikost) jsou povoleny, není-li uvedeno jinak.

1.5. Měření

Při prováděních jakýchkoliv měření rozměrů podle následujících technických předpisů, má-li být dosažena přesnost 0,1 mm nebo lepší, musí být teplota dílu mezi +10 °C a +30 °C. Před přijetím jakéhokoliv rozhodnutí na základě těchto předpisů je povinná kontrola dostupných bulletinů.

Lze je nalézt na adrese <http://www.rotax-kart.com/Max-Challenge/MAX-Challenge/Regulations>

Aby se zamezilo nadměrnému hluku a výfukovým zplodinám, není povoleno protáčení motoru v servisním parku (kromě krátké funkční zkoušky – maximálně 5 sekund)

2. Technická specifikace (v rámci pečeti motoru) pro motokárové motory ROTAX

125 Junior MAX/evo

125 MAX/evo

125 MAX DD2/evo

2.1. Mezera Squish

125 Junior MAX/evo minimálně = 1,20 mm

125 MAX/evo minimálně = 1,00 mm

125 MAX DD2/evo minimálně = 1,30 mm

Mezera Squish musí být měřena certifikovaným posuvným měřítkem a pomocí cínového drátu 2 mm (obj. č. Rotax 580 130).

Klíkový hřídel musí být otáčen pomalu rukou přes horní úvrať tak, aby byl cínový drát zmáčknut. Mezera squish musí být měřena na levé a pravé straně ve směru pístitního čepu.

Počítá se průměrná hodnota z těchto dvou měření.

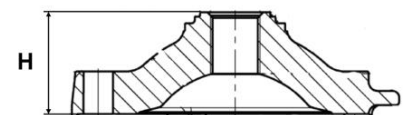
2.2. Vložka spalovací komory

Identifikační kód lití musí být „223 389“ nebo „223 389 1“ nebo „223 389 2“ nebo 223 389 2/1“ nebo „223 389 2/2“.

Musí být vidět odlitý text "ROTAX" nebo "MADE IN AUSTRIA".



Výška vložky spalovací komory musí být 28,80 mm +/- 0,2 mm (H).



Profil vložky spalovací komory musí být zkontrolován šablonou (obj. č. ROTAX 277 390). Světelná mezera mezi šablonou a profilem vložky spalovací komory musí být přes celý profil stejná.



2.3. Píst se sadou kroužků

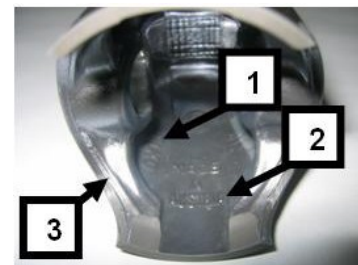
Původní, s povrchovou vrstvou, hliníkový, odlitý píst s jedním pístním kroužkem. Na pístu musí být uvnitř vidět text "ELKO" (1) a "MADE IN AUSTRIA" (2).

Obrobené oblasti jsou: Horní konec pístu, vnější průměr, drážka pro pístní kroužek, otvor pro pístní čep, vnitřní průměr na dolním konci pístu a případné odstranění otřepů z výroby (3) na výřezu pláště pístu.

Všechny ostatní části povrchu nejsou obrobené a mají povrch z lití.

Jakékoliv mechanické zpracování nebo předělávání pístů je zakázáno (např. odstraňování karbonových úsad).

Čištění bez narušení originálního povrchu je povoleno.



Původní, magnetický, obdélníkový pístní kroužek.

Výška kroužku: 0,98 +/- 0,02 mm.

Pístní kroužek je označen buď „ROTAX 215 547“ nebo „ROTAX 215 548“. Pístní kroužek je také povolený, pokud jsou viditelné pouze části značení.

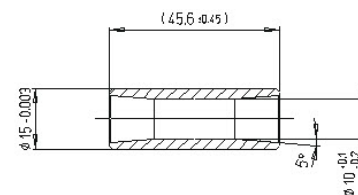


2.4. Pístní čep

Pístní čep je vyroben z magnetické oceli.

Rozměry musí být podle výkresu.

Minimální hmotnost pístního čepu nesmí být menší než 31,00 g.



2.5. Válec

Válec z lehké slitiny s pokovením GILNISIL.

Pro použití jsou povoleny pouze válce s 2místným kódem lití (□).

Použití válců s číselným kódem lití je povoleno pouze do 31. 12. 2016 (□, platné pro 125 Junior MAX a 125 MAX).

Obnova plátování válce není povolena.

Maximální vrtání válce = 54,035 mm (měřeno 10 mm nad výfukovým kanálem). Válec musí být označen logem "ROTAX" (viz obrázky níže).

125 Junior MAX

Válec s jedním hlavním výfukovým kanálem a bez přívěry výfuku. Pro použití smí být použity pouze válce označené identifikačním kódem 223 994.

Použití válců označených identifikačním kódem 223 998 nebo 223 999 je povoleno pouze do 31.12. 2016.



125 MAX

Válec s jedním hlavním výfukovým kanálem a s přívěrou výfuku.

Pro použití smí být použity pouze válce označené identifikačním kódem 223 993.

Použití válců označených identifikačním kódem 223 998 nebo 223 999 je povoleno pouze do 31.12. 2016.



125 MAX DD2

Válec s jedním hlavním výfukovým kanálem a dvěma postranními výfukovými kanály a přívěrou výfuku.

Válec musí být označen buď identifikačním kódem 613 933, 613 931 nebo 613 930

Použití válců označených identifikačním kódem 613 931 nebo 613 930 je povoleno pouze do 31.12. 2017.

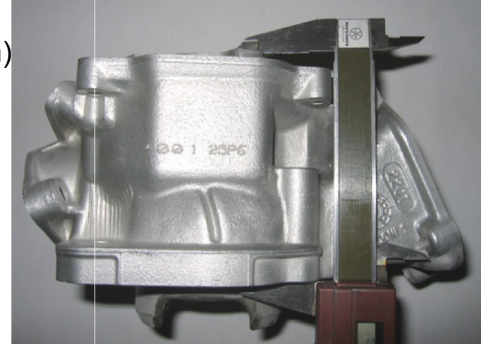


Výška válce

(měřeno digitálním posuvným měřítkem o minimální délce 200 mm)

125 Junior MAX a 125 MAX: 87,00 mm $-0,05/+0,1$ mm

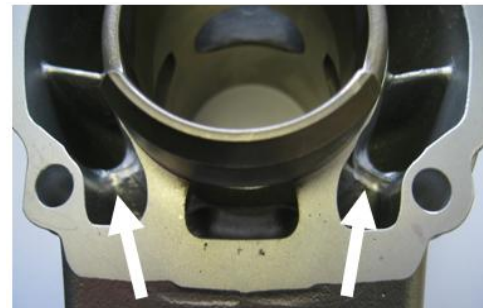
125 MAX DD2: 86,70 mm $-0,05/+0,1$ mm



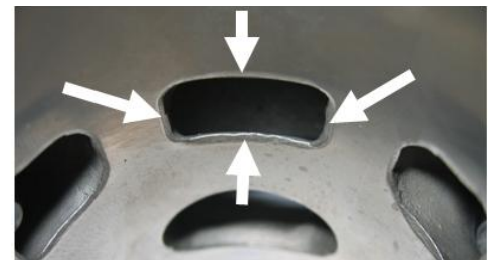
Povrch válce

Všechny přenosové kanály a průchody mají povrch po lití kromě případného odstranění (provedeného výrobcem) otřepů ze sacího průchodu a výfukového kanálu a průchodů. Všechny kanály mají sražené hrany, aby se zabránilo obroušení kroužku. Žádné další obrábění není povoleno.

Horní hrana výfukového kanálu může vykazovat určité stávající obrábění od výrobce. Těsnicí příruba pro výfukové hrdlo může vykazovat znaky obrábění od výrobce.



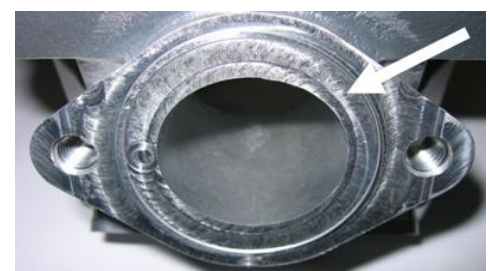
Všechny kanály mají sražené hrany.
Žádné další obrábění není povoleno.



Na válcích označených 223 993, 223 994 a 613 933 může horní hrana pomocného kanálu vykazovat tovární obrábění.



Příruba pro výfukové hrdlo může vykazovat buď povrch po lití, nebo obrobený povrch. Obrobený povrch může být buď plochý, nebo vykazovat kruhové těsnicí zářezy.



Horní hrana může vykazovat buď pouze povrch po lití (levý obrázek) nebo znaky obrábění CNC (prostřední obrázek) nebo znaky obrábění CNC v kombinaci se znaky ručního broušení.(pravý obrázek).



Výfukový kanál může vykazovat částečné ruční broušení, provedené výrobcem pro vyloučení drobných vad odlitku a/nebo pro odstranění otěpů NIKASILu na konci plátování NIKASILEm (pravý obrázek).

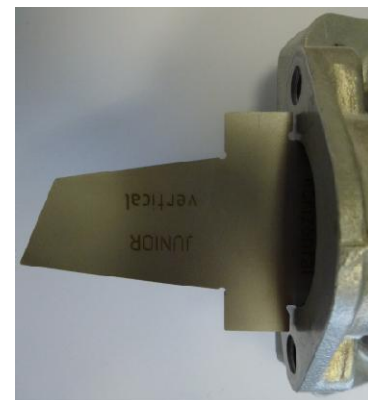
Válce označené 223 994 a mající na sobě vylitou písmennou značku (např. „J“) v sacím hrdle mají plně CNC obroběný výfukový kanál a plně CNC obroběnou horní hranu pomocného kanálu.



Vodorovné a svislé rozměry výfukového kanálu (pouze válec 223 994 s plně CNC obroběným výfukovým kanálem) musí být zkontrolovány šablonou (obj. č. Rotax 676 240).

Šablona musí být zasunuta ve vodorovné a svislé poloze co nejdále do výfukového kanálu.

V obou směrech se šablona nesmí dotýkat příruby výfukového hrdla.



Časování výfukového kanálu

“Časování výfukového kanálu” (vzdálenost od horní části válce k horní části výfukového kanálu) musí být kontrolováno šablonou (obj. číslo ROTAX 277 402).

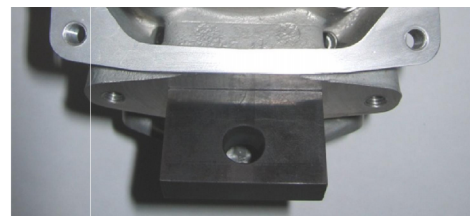
Vložte šablonu (dbejte na to, abyste použili správnou šablonu JUNIOR MAX, nebo DD2) do válce, přesuňte šablonu (v nejvyšším bodě výfukového kanálu) co nejdále do výfukového kanálu.

V této poloze se šablona nesmí dotýkat stěny válce.



Přívěra výfuku (125 MAX a 125 MAX DD2)

Pokud je píst přesouván směrem nahoru a poprvé přikryje úplně výfukový kanál, musí být možné vložit měрку přívěry výfuku (obj. č. Rotax 277 030), dokud se nezarazí o povrch válce (nesmí být možné vložit spárovou měрку 0,05 mm v jakémkoliv místě obvodu). Úprava těsnění (obj. č. Rotax 250 231) mezi válcem a skříní přívěry výfuku je zakázána.



2.6. Systém sání

Sací potrubí je označeno názvem "ROTAX" a identifikačním kódem

„267 915“ a jménem "ROTAX" nebo pouze „267 916“, platným pro 125 Junior MAX a 125 MAX

„267 410“ a jménem "ROTAX" nebo pouze „267 411“, platným pro 125 MAX DD2.

Na spojení vnitřního obvodu a montážní ploše zarážky karburátoru se může objevit trochu odstranění otřepů z výroby. Toto je ruční operace ořezávání spočívající v malém stažení rohu o šířce méně než 3 mm. Žádné další broušení či obrábění není povoleno.



Sestava membránového ventilu je vybavena 2 zarážkami plátku a 2 jazýčky, z nichž každý má 3 plátky.

Tloušťka jazýčků je 0,6 mm +/- 0,10 mm.

2.7. Klikový hřídel

Zdvih 54,5 mm +/- 0,1 mm

Na ojnici musí být vidět vykovaná čísla „213“, „365“, „367“ nebo „362“ na ose.

Hřídele ojnice „213“, „365“ a „367“ nejsou obrobena a jsou poměděny.

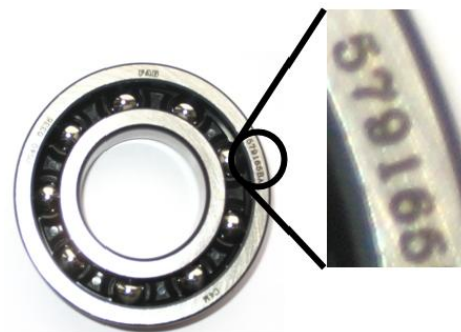
Hřídel ojnice „362“ není poměděn a holý (šedá).

Broušení ani leštění hřídele ojnice není povoleno.



2.8. Hlavní ložiska klikového hřídele

Je povoleno pouze hlavní ložisko klikového hřídele 6206 od firmy FAG. (musí být označeno kódem 579165BA nebo Z-579165.11.KL)

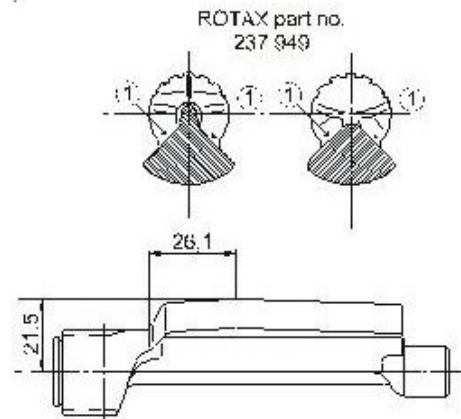


2.9. Vyvažovací hřídel (125 Junior MAX a 125 MAX)

Vyvažovací hřídel a soukolí musí být instalovány. Jsou povoleny pouze konfigurace dílu obj. č. 237 949 (stejně jako 237 948).

Povrch (1) není obroben a musí vykazovat povrch po lití. Měření od středu vyvažovacího hřídele na vnější průměr odstředivého závaží vyvažovacího hřídele při definované délce nesmí být nižší, než je zadáno.

Minimální hmotnost suchého vyvažovacího hřídele nesmí být nižší než: 255 g pro vyvažovací hřídel obj. číslo ROTAX 237 945 (stejně jako 237 948).



2.10. Dvourychlostní převodovka (125 MAX DD2)

Primární hřídel s 19 zuby pro 1. převodový stupeň a 24 zubů pro 2. převodový stupeň.

Volnoběžné kolo pro 1. převodový stupeň musí mít 81 zubů.

Volnoběžné kolo pro 2. převodový stupeň musí mít 77 zubů

2.11. Kliková skříň

Jak je dodána výrobcem. Na dvou hlavních přechodových pasážích a v oblasti kliky není povoleno žádné obrábění ani leštění.

Povolená je kliková skříň bez povrchové vrstvy a také s černou povrchovou vrstvou.

3. **Technická specifikace (vně pečeti motoru) pro motokárové motory ROTAX**

125 Junior MAX/evo

125 MAX/evo

125 MAX DD2/evo

Je odpovědnost soutěžícího, aby zkontroloval své zařízení (všechny díly vně pečeti motoru, jak jsou uvedeny dále), aby zajistil, že toto zařízení vyhovuje technickým specifikacím, uvedeným dále!

6.1. **Vyvažovací pohon (125 Junior MAX a 125 MAX)**

K použití jsou povolena pouze ocelová vyvažovací soukolí.

Vyvažovací soukolí musí být instalováno a musí být nastaveno podle pokynů v opravárenské příručce.

Míchání ocelových vyvažovacích soukolí různé šířky (6,0 a 9,0 mm) je přísně zakázáno.

Vyvažovací soukolí (125 MAX DD2)

Vyvažovací soukolí musí být namontováno na klikovém hřídeli.

Vyvažovací soukolí musí být instalováno na primárním hřídeli a musí být vyrovnáno s pohonem vyvažovacího soukolí podle pokynů v opravárenské příručce.

Verze 1:

Odstředivé závaží vyvažovacího soukolí musí vykazovat litý povrch

Verze 2:

Odstředivé závaží vyvažovacího soukolí může vykazovat opracovaný povrch. Rozměr A (nejširší část vyvažovacího závaží) musí být buď 53,0 mm +/- 0,5 nebo 57,0 mm +/- 0,5

Minimální hmotnost suchého vyvažovacího soukolí včetně ložiska nesmí být nižší než 240 gramů.

6.2. **Odstředivá spojka**

125 Junior MAX a 125 MAX

Záběr odstředivé spojky maximálně při 4.000 ot./min. (motokára bez jezdce se musí začít pohybovat).

Obě verze spojky (položka 1 s otvory a bez nich) smí být používány.

Obě verze jsou označeny slovem „ROTAX“.

O-kroužek (2) musí být nasazen a zajišťovat řádné těsnění mezi bubnem spojky a jehlovým ložiskem / ložiskovým pouzdem. Pro použití jsou povoleny dvě verze spojkového bubnu (3). Obě verze jsou označeny slovem „ROTAX“.

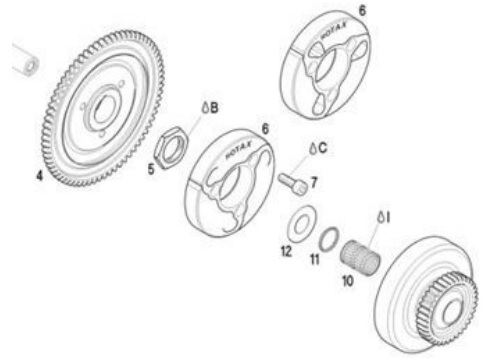
Znaky vytlačování tuku z jehlového ložiska/ložiskového pouzdra nesmí překračovat obrázek vedle.

Styčná plocha mezi spojkou a bubnem spojky musí být trvale suchá – povoleno není žádné mazání.



125 MAX DD2

Záběr odstředivé spojky maximálně při 4.000 ot./min.
(motokára bez jezdce se musí začít pohybovat).
Obě verze spojky (položka 6 s otvory a bez nich) smí být používány.
O-kroužek (11) musí být nasazen.



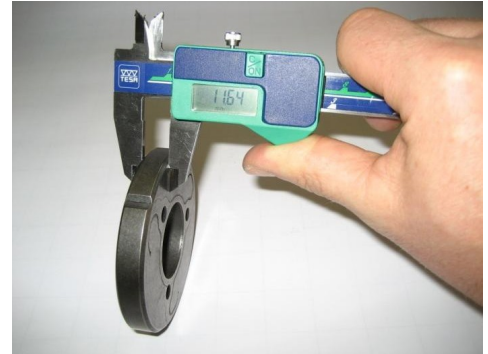
Výška spojky

125 Junior MAX a 125 MAX:

Minimálně = 11,45 mm

125 MAX DD2:

Minimálně = 14,45 mm



Tloušťka čelisti spojky

Minimálně = 24,10 mm

Měření musí být provedeno na 3 otevřených koncích čelistí spojky, 5 - 10 mm od vyfrézované drážky (všechny čelisti spojky musí být při měření úplně uzavřené - žádná mezera).



Vnější průměr bubnu spojky

Minimálně = 89,50 mm

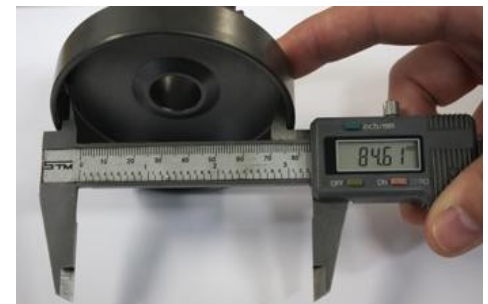
Průměr musí být měřen posuvným měřítkem těsně vedle radiusu ze strany pláště (ne na otevřeném konci bubnu spojky).



Vnitřní průměr bubnu spojky

Maximálně = 84,90 mm

Vnitřní průměr musí být měřen posuvným měřítkem. Měření musí být provedeno ve středu bubnu spojky (v oblasti kontaktu spojky a bubnu spojky).



Výška bubnu spojky s řetězovým kolem / primárním převodem
 125 Junior MAX a 125 MAX Minimálně = 33,90 mm
 125 MAX DD2 Minimálně = 39,50 mm



6.3. Primární pohon (125 MAX DD2):

Musí být použita originální primární pohonná kola s následujícími volbami převodových poměrů.
 K použití jsou povoleny pouze následující kombinace.

Pohonné kolo	Poháněné kolo
32	65
33	64
34	63
35	62
36	61
37	60
38	59

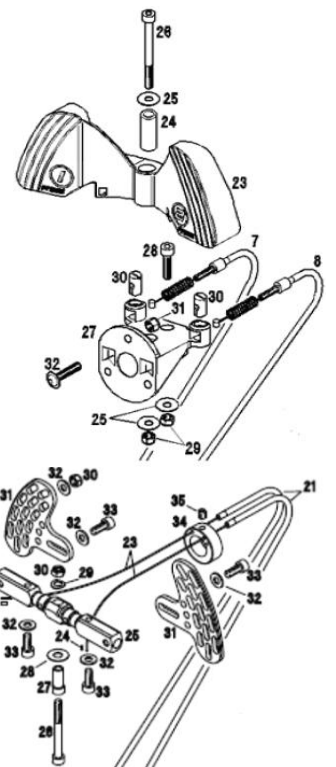


Specifický převodový poměr primárního převodu může být stanoven pro každý závod v „Bulletinu“.

6.4. Řazení rychlostí (125 MAX DD2)

Dvourychlostní převodovka musí být ovládána z volantu prostřednictvím dvou bowdenových lanek.
 Pro použití jsou povoleny dvě verze originálních systémů řadicí páky.

Verze 1, plastové řadicí páčky **(používání povoleno do 31. prosince 2017)**
 Je povoleno původní plastové řadicí páčky (23) uříznout nebo přidat páčky tak, aby byla páka přizpůsobena konkrétnímu volantu. Musí být použito originální plastové pouzdro volantu (27, obj. č. Rotax 660 640).



Verze 2, hliníkové řadicí páčky

Řezání originální hliníkové řadicí páky nebo přidávání neoriginálních dílů není dovoleno.

Montáž řadicích pák (31) na dolní nebo horní část paprsku (25) je povolené nastavení.

Na řadicí páku (31) mohou být namontovány volitelné díly (36 - 38) v jakékoliv pozici.

Ohnutí hliníkové řadicí páky, aby byla vyrovnaná s volantem, je povolené nastavení.

6.5. Kombinace systému zapalování, karburátoru a výfukového systému

Kombinace dílů je omezena na následující dvě specifikace (1 a 2) na typ motoru.

Typ motoru		125 Junior MAX		125 MAX		125 MAX DD2	
Díly	Kombinace	1*	2	1*	2	1*	2
Systém zapalování Denso		○		○		○	
Systém zapalování Dell'orto			○		○		○
Přívěra výfuku, pneumatické časování				○		○	
Přívěra výfuku, elektronické časování					○		○
Karburátor QS, QD		○		○		○	
Karburátor XS		○	○	○	○	○	○
Výfukový systém, verze 1 a 2		○		○		○	
Výfukový systém, verze 3		○	○	○	○	○	○

„Specifikace 1“ povolena pouze do 31. 12. 2017.

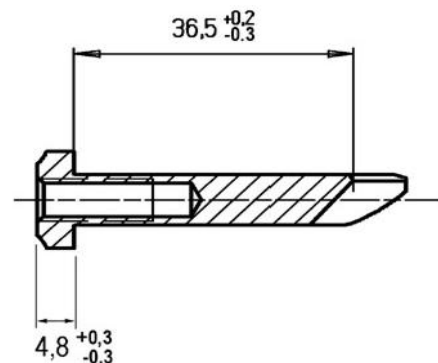
6.6. Přívěra výfuku (125 MAX a 125 MAX DD2)

Používat se smí dvě verze originálního systému přívěry výfuku (pneumaticky/elektronicky časovaný).

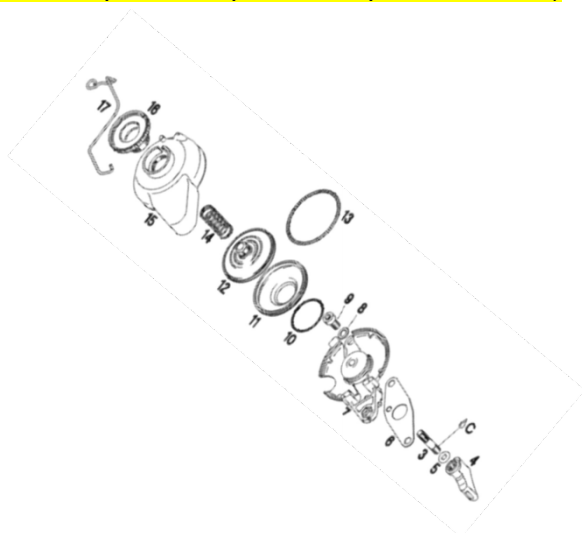
Oba systémy musí být používány se všemi díly, namontovanými jak je uvedeno na ilustraci dále.

Ve verzi 2, pouze konfigurace, kde je pružina přívěry výfuku (13) namontovaná nad pístem přívěry výfuku (11) smí být používána.

Délka přívěry výfuku (položka 4 pneumatického časování, položka 2 elektronicky časované přívěry výfuku) je 36,5 mm +0,20 mm/-0,30 mm. Šířka sedla je 4,8 mm +/-0,3 mm. Zeleně zbarvený výfukový měch (položka 11 pneumatické přívěry výfuku, položka 10 elektronického časování přívěry výfuku, obj. č. Rotax 260 723) je jediný povolený.



Verze 1, pneumaticky časovaná přívěra výfuku. Verze 2, elektronicky časovaná přívěra výfuku (používání povoleno pouze 31. prosince 2017)



Ve verzi 2, montáž původní pulsní trysky ❶ do tlakové hadice je povolené nastavení.

Směr pulsní trysky uvnitř tlakové hadice je volný.

6.7. Systém zapalování

Digitální bateriové zapalování, proměnné časování zapalování, žádné nastavení není možné.

Svíčka: **DENSO Iridium IW 24 nebo IW 27 nebo IW 29 nebo IW 31 nebo IW 34 NGK GR9DI**

Pro použití jsou povoleny dvě verze originálních krytek zapalovací svíčky.

Verze 1: Černá, označená „NGK TB05EMA“.

Verze 2: Červená, označená „NGK“

Označení snímače klikového hřídele musí obsahovat v prvním řádku následující čísla 029600--0710.

Ocelová kulička (průměr 3-5 mm) umístěná na kruhovém povrchu snímače musí zůstat ve středu kruhového povrchu.



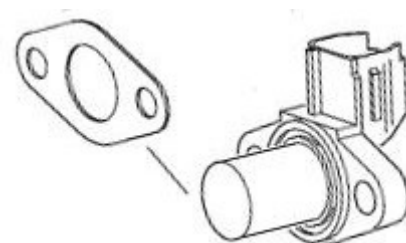
Montáž snímače klikového hřídele na klikovou skříň s těsněním navíc k původnímu gumovému těsnění je povolena specifikace.

Přídavné těsnění, Rotax 431 500, tloušťka těsnění = 0,8 mm

Je povoleno vložit maximálně dvě těsnění (Rotax 431 500).

Montážní poloha přídavného (přídavných) těsnění:

Kliková skříň – gumový těsnicí kroužek – přídavné (přídavná) těsnění



Používat se smí dvě verze originálního systému zapalování (Denso a Dellorto).

Činovníci závodů mohou kdykoliv požadovat, aby soutěžící vyměnil zapalovací cívku (systém zapalování Denso)/elektronickou jednotku (systém zapalování Dellorto), za novou, poskytnutou vedením soutěže.

Verze 1, systém zapalování DENSO (používání povoleno do 31. prosince 2017)

Odlitek zapalovací cívky na sobě musí mít odlito následující „129000“ a „DENSO“.

125 Junior MAX a 125 MAX

Zapalovací cívka musí mít na konci 3 vývody.

Pouzdro konektoru zapalovací cívky musí mít buď černou, nebo zelenou barvu

Verze s prodlužovacím kabelem (vyryto číslo 265571 jako na obrázku) nesmí již být používána od 1. 3. 2012.

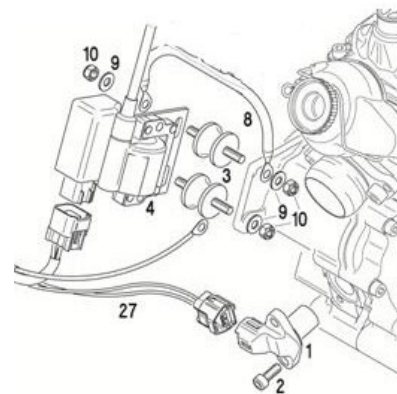
Minimální délka vysokonapěťového kabelu je 210 mm (od vývodu kabelu ze zapalovací cívky po vývod kabelu na konektoru svíčky = viditelná délka kabelu).



Zapalovací cívka musí být uchycena k převodovce pomocí 2 originálních silentbloků.

V případě, že nějaká součást podvozku koliduje se zapalovací cívkou, je povolena úprava s použitím přídavné prodlužovací konzoly (tuhá, z plného kovu, namontovaná v originálních upevňovacích otvorech krytu převodovky), která vyloučí jakékoliv kolize.

Přidání druhého originálního ukostřovacího kabelu (obj. č. ROTAX 264 910) je povolená volba



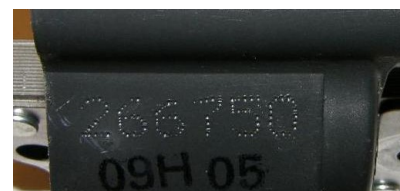
125 MAX DD2

Zapalovací cívka musí mít na konci 4 nebo 6 vývodů.

Pouzdro konektoru zapalovací cívky musí mít buď bílou, nebo šedou barvu. K použití jsou povolené také zapalovací cívky označené číslem „266 750“.

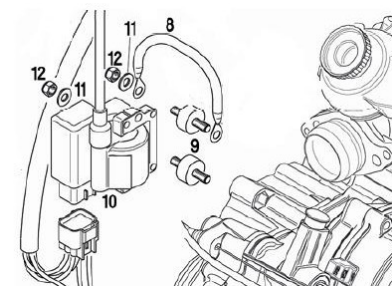
Minimální délka vysokonapěťového kabelu je 210 mm (od vývodu kabelu ze zapalovací cívky po vývod kabelu na konektoru svíčky = viditelná délka kabelu).

Zapalovací cívka musí být uchycena k levé straně klikové skříně pomocí 2 originálních silentbloků.



Montáž zapalovací cívky na volitelnou konzolu (obj. č. Rotax 651 055) na kryt cívky je povolená volba.

Přidání druhého originálního ukostřovacího kabelu (obj. č. ROTAX 264 910) je povolená volba



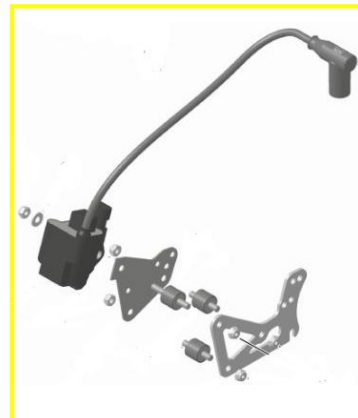
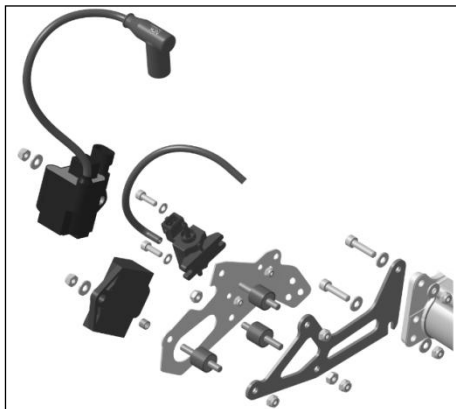
Verze 2, Systém zapalování Dellorto

Zapalovací cívka (stejná pro všechny motory) s oddělenou elektronickou jednotkou (ECU, specifická pro každý motor). Zapalovací cívka a ECU (a magnetický ventil pouze pro 125 MAX a 125 MAX DD2) musí být namontována se všemi díly podle obrázku níže.

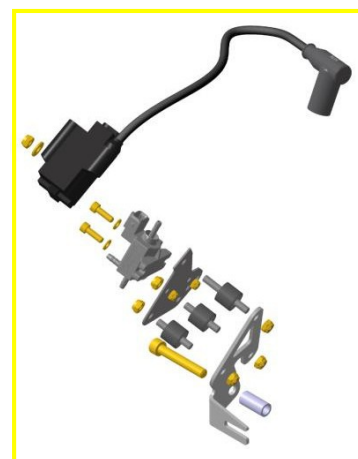
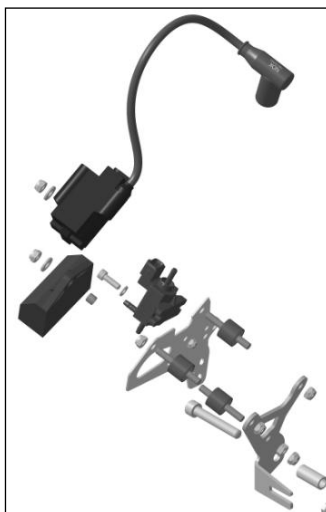
V případě, že montážní konzola (pouze 125 Junior MAX a 125 MAX) v konfliktu se součástí podvozku, je povoleno přidání 2 rozpěrek, jedné na montážní otvor o maximální tloušťce 20 mm mezi montážní konzolu a kryt převodovky.

Povoleny jsou dvě různé verze montáže (levý obrázek a pravý obrázek).

125 Junior MAX a 125 MAX



125 MAX DD2



Ve verzích montáže zobrazených na levých obrázcích musí být ukostřovací kabel kabelového svazku připojen k dolnímu pryžovému dorazu podpurné destičky.

Odstranění černého nátěru z krytu převodovky (125 Junior MAX a 125 MAX) na určených oblastech, definovaných firmou Rotax (pro propojení kostry mezi kabelovým svazkem a motorem) je povolená úprava.

Vizuální vzhled zapalovací cívky musí být identický jako na obrázku.

Zapalovací cívka musí mít na konci 2 vývody.

Zapalovací cívka jen označena dvěma štítky, „BRP 666820“ a „NIG 0105“.

Zapalovací cívka se stále ještě smí používat, i když jeden z obou štítků chybí.

Minimální délka vysokonapěťového kabelu zapalovací cívky je 210 mm (od vývodu kabelu ze zapalovací cívky po vývod kabelu na konektoru svíčky = viditelná délka kabelu).



Elektronická řídicí jednotka (ECU) je označena štítky a je také ještě povolena, když je štítek nečitelný, nebo když chybí.

125 Junior MAX: „666812“ 125 Junior MAX-evo“
„666813“

125 MAX: „666814“ 125 MAX-evo“
„666815“

125 MAX DD2: „666816“, 125 MAX DD2-evo“

ECU musí být zkontrolována testerem ECU (obj. č. Rotax 276 230) podle následujícího postupu.

Odpojte kabelový svazek motoru od ECU.

Připojte kabelový svazek testeru ECU k ECU.

Připojte napájecí kabel kabelového svazku testeru ECU ke konektoru nabíjení kabelového svazku motoru.

Při každém připojení k baterii bude na displeji zobrazena verze softwaru ECU na přibližně 2 sekundy.

Verze softwaru, zobrazená na displeji musí být 2V00. Spusťte test stisknutím tlačítka „✓“ na testeru ECU.

Po přibližně 3 sekundách se na druhé řádce displeje zobrazí typ ECU ^, která je právě testována. Po přibližně 30 sekundách se na první řádce displeje zobrazí výsledek ⌚ testu.

Test musí být prováděn za použití softwaru verze 1V22-testeru ECU (zobrazená při každém spuštění testu ECU).

Tester ECU musí zobrazit následující výsledky:

Kategorie 125 Junior MAX

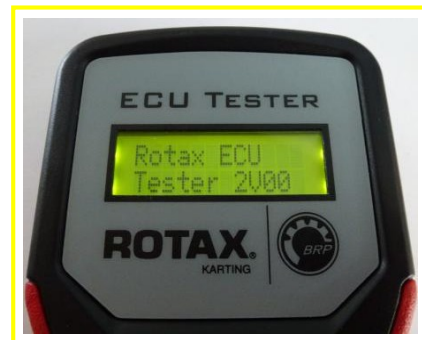
- ① Jnr. MAX-EVO 666812JNRMAX nebo 666813JNRMAX
- ② !! Test OK!!

Kategorie 125 MAX

- ① MAX-EVO 666814MAX nebo 666815MAX
- ② !! Test OK!!

Kategorie 125 MAX DD2

- ① MAX-DD2-EVO 666816MAXDD2
- ② !! Test OK!!



6.8. Baterie, připevnění baterie

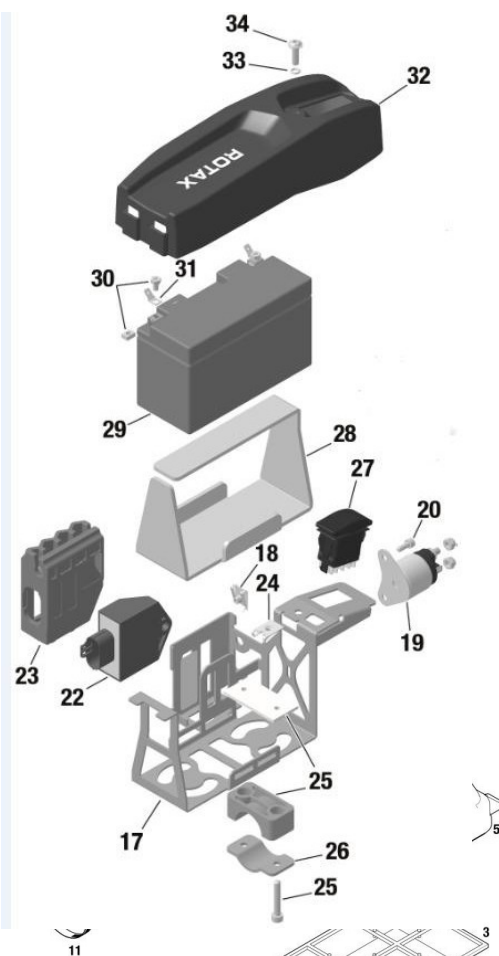
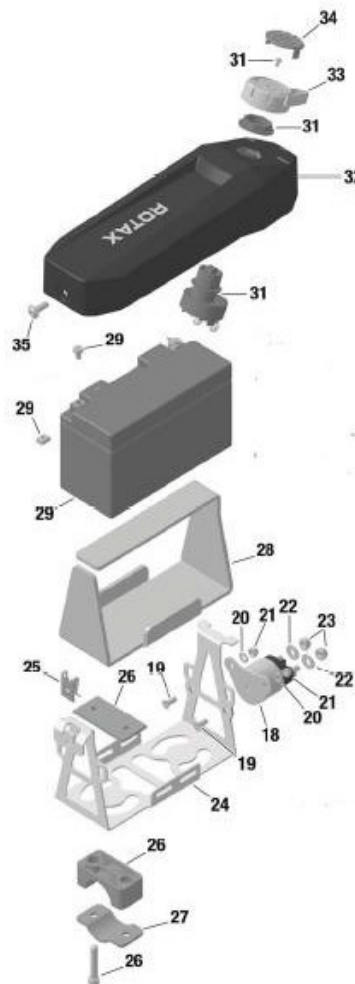
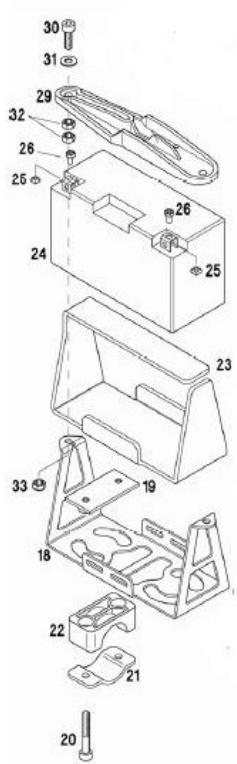
Použity smí být pouze originální baterie s následujícími specifikacemi.

YUASA YT7B-BS (se značkou Rotax nebo i bez ní)

ROTAX RX7-12B nebo RX7-12L (lithium-železo-fosfátový typ)

Baterie musí být vybavena původní svorkou a krytem baterie (podle ilustrace dále) a musí být připevněna k podvozku pomocí obou svorek (všechny 4 šrouby).

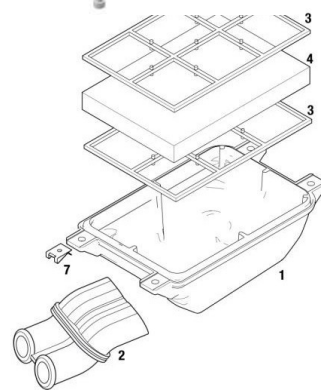
Spona baterie musí být namontována na levé straně sedačky.



6.9. Tlumič sání

125 Junior MAX a 125 MAX

Tlumič sání s vestavěným, omyvatelným vzduchovým filtrem musí být použit se všemi díly, jak je znázorněno na ilustraci a



musí být namontován na podpůrné konzole dvěma šrouby (za sucha i za mokra).

Trubka tlumiče sání (2) a také hrdlo karburátoru (6) jsou označeny slovem „ROTAX“.

Dolní část pouzdra tlumiče sání je označena na vnitřní straně objednacím číslem Rotax 225 015.

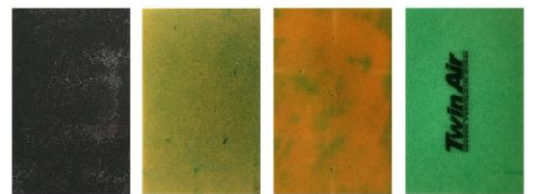
Horní část pouzdra tlumiče sání je označena na vnitřní straně objednacím číslem Rotax 225 025.

Pro použití jsou povoleny tři verze originálních vzduchových filtrů (4). Jednovrstvý vzduchový filtr (černý), dvouvrstvý vzduchový filtr (zeleno-oranžový), dvouvrstvý vzduchový filtr (zeleno-tmavozelený), označený „TwinAir“.

Podle stupně mazání olejem se mohou barvy mírně měnit, nebo povrch se může pokrýt skvrnami (viz příklady).

Vzduchový filtr (4) musí být namontován tak, jak je znázorněno na obrázku mezi oběma držáky (3) a musí pokrývat celou plochu dna skříně tlumiče sání (1).

Za mokra také není povoleno nic připevňovat na vzduchovou komoru na ochranu sání vzduchu proti stříkající vodě.



125 MAX DD2

Tlumič sání s vestavěným, omyvatelným vzduchovým filtrem, jak je znázorněno na obrázku.

Skříň tlumiče sání (1) je označena na vnitřní straně objednacím číslem Rotax

225 012 (4 spony) nebo

225 013 (5 spon).

Skříň tlumiče sání (2) je označena na vnitřní straně objednacím číslem Rotax

225 022 (4 spony) nebo

225 023 (5 spon).

Pro použití jsou povoleny dvě verze vzduchového filtru (3).

Verze 1 s integrovaným ocelovým rámečkem. Verze 2 s odděleným plastovým rámečkem (4).

Vzduchový filtr musí být namontován

mezi pouzdro a kryt tlumiče sání tak, aby byla pokryta celá plocha tlumiče sání.

Na kryt tlumiče sání (2, obj. č. Rotax 225 022), je povinné nasadit o-kroužek (6) na trubku tlumiče sání (5).

Utěsnění horní části tlumiče sání pomocí samolepicí pásky je povolená úprava.

Za mokra také není povoleno nic připevňovat na vzduchovou komoru na ochranu sání vzduchu proti stříkající vodě.

6.10. Karburátor

Na tělese karburátoru Dellorto musí být odlitý nápis „VHSB 34“ Na tělese karburátoru je vyraženo buď „QD“, „QS“ nebo „XS“.

Kompletní sací vrtání v karburátoru musí vykazovat litý povrch.

Volitelný šroub zátky karburátoru označený „ROTAX“ (obj. č. ROTAX 261 030) smí být používán.

Obě příruby větracích otvorů, musí být spojeny s originální větrací hadicí

min. 155 mm (obj. č. ROTAX 260 260). Umístění otvoru musí být na zadní straně karburátoru

Nastavení stavěcích šroubků karburátoru (volnoběh a volnoběžný vzduch) jsou volná. Poloha jehly trysky je volná.

Všechny trysky musí být správně usazeny a bezpečně nasazeny kdykoliv (utaženy)!

Minimální požadovaná velikost hlavní trysky může být stanovena pro každý závod v „Bulletinu“.

Výška obou ramen páky plováku musí být uvnitř štěrbiny měřky karburátoru (obj. č. Rotax 277 400) jejich normální hmotností měřeno v tělese karburátoru bez těsnění v převrácené svislé poloze.

Na sestavě jehlového ventilu je vyraženo „150“

Jehla jehlového ventilu označena pouze symbolem diamantu

„INC“. Startovací tryska má vyražená čísla „60“.



Specifický předpis pro Dellorto VHSB 34 QS a QD (používání povoleno do 31. prosince 2017)

Na šoupátku karburátoru jsou vylity číslice „40“.

Na jehle trysky je vyraženo „K98“.

Povoleno je použití pouze dvou plováků označených „3,6“ nebo „5,2“ (platí pro 125 Junior MAX a 125 MAX).

Povoleno je použití pouze dvou plováků označených „5,2“ (platí pro 125 MAX DD2).

Na komínku jehly

Je vyraženo „FN 266“

Celková délka: 54,00 +/- 0,3 mm

Délka dolní části: 11,50 +/- 0,2 mm

Průměr horního vrtání 2,60 +/- 0,15 mm (měřeno uvnitř ve vzdálenosti 2 mm)

Průměr 4 x 4 příčných otvorů:

Válečkový kalibr 0,90 mm se nesmí dostat ani do jednoho ze 16 příčných otvorů (používejte sadu měrek trysky obj. č. Rotax 281 920).

Volnoběžná tryska

Volnoběžné trysky s vyraženými čísly 30, 35, 40, 45, 50, 55 a 60 jsou jediné povolené. Není povinné, aby volnoběžná tryska a směšovací trubice volnoběhu vykazovaly stejnou velikost.

Válečkový kalibr 0,65 mm se nesmí dostat do vrtání volnoběžné trysky 60 (používejte sadu měrek trysky obj. č. Rotax 281 920).

Směšovací trubice volnoběhu:

Jsou povolené směšovací trubice volnoběhu s vyraženými čísly 30, 35, 40, 45, 50, 55 a 60.

Není povinné, aby směšovací trubice volnoběhu a volnoběžná tryska vykazovaly stejnou velikost.

Válečkový kalibr 0,65 mm se nesmí dostat do vrtání (používejte sadu měrek trysky obj. č. Rotax 281 920).



Válečkový kalibr 0,65 mm se nesmí dostat ani do jednoho ze 4 příčných vrtání (používejte sadu měrek trysky obj. č. ROTAX 281 920).



Vložka karburátoru

Na vložce karburátoru musí být vidět vyraženo „8.5“



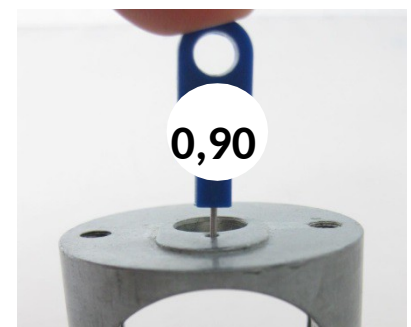
Šikmé vrtání vložky karburátoru

Válečkový kalibr 0,60 se nesmí dostat do vrtání (používejte sadu měrek trysky obj. č. Rotax 281 920).



Svislé vrtání vložky karburátoru

Válečkový kalibr 0,90 se nesmí dostat do vrtání (používejte sadu měrek trysky obj. č. Rotax 281 920).



Rozprašovač

Sejměte rozprašovač z tělesa karburátoru prostřednictvím sady nástrojů difuzoru (obj. č. Rotax 676 034) Rozprašovač, celková délka: 23,75 +/- 0,45 mm



Rozprašovač, délka válcové části: 15,75 +/- 0,25 mm



Rozprašovač, rozměr řezu: 6,00 +/- 0,15 mm



Rozprašovač, průměr příčného vrtání: 4,05 +/- 0,15 mm

Volitelné položky Rotax obj. č. 240 184 (2 x imbusový šroub) a Rotax obj. č. 261 552 (1 x vložka hlavní trysky) jsou povoleny. Tyto díly nahrazují díly 262 020 a 261 550 v případě těsnění karburátoru.

Specifické seřízení pro Dellorto VHSB 34 XS

Na šoupátku karburátoru musí být vylité

číslo „45“. Na jehle trysky je vyraženo „K57“.

Povoleno je použití pouze dvou plováků označených „4,0 gr“

Na volnoběhu musí být vyraženo „60“.

Na směšovací trubici volnoběhu musí být vyraženo „45“

Povoleno je použití jakéhokoliv čísla hlavní trysky Dellorto, i když není nabízeno firmou Rotax.

Na komínku jehly

je vyraženo „DP267“

Celková délka: 51,0 +/- 0,3 mm - 0,5 mm



Délka dolní části: 33,0 +/- 0,2 mm - 0,45 mm



Průměr horního vrtání 2,67 +/- 0,10 mm



Volnoběžná tryska

Na volnoběžné trysce musí být vyraženo 60.

Válečkový kalibr 0,65 mm se nesmí dostat do vrtání (používejte sadu měrek trysky obj. č. Rotax 281 920).



Směšovací trubice volnoběhu

Na směšovací trubici volnoběhu musí být vyraženo 45.

Válečkový kalibr 0,50 mm se nesmí dostat do středního vrtání. (použijete sadu měrek trysky obj. č. Rotax 281 920)



Rozprašovač

Sejměte rozprašovač z tělesa karburátoru prostřednictvím sady nástrojů difuzoru (obj. č. Rotax 676 034);

Rozprašovač, celková délka: 23,75 +/- 0,35 mm



Rozprašovač, délka válcové části: 15,75 +/- 0,25 mm



Rozprašovač, rozměr řezu: 5,8 +/- 0,3 mm



Rozprašovač, velikost příčného vrtání: 5,0 +/- 0,15 mm



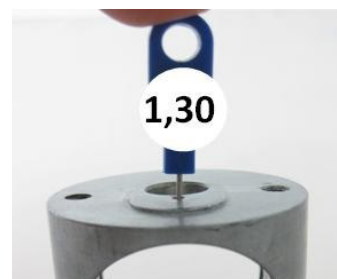
Na vložce karburátoru musí být vidět vyraženo „12,5“



Šikmé vrtání vložky karburátoru
Válečkový kalibr 0,60 se nesmí dostat do
vrtání (použijte sadu měrek trysky obj. č.
Rotax 281 920).



Svislé vrtání vložky karburátoru
Válečkový kalibr 1,30 se nesmí dostat do
vrtání (použijte sadu měrek trysky obj. č.
Rotax 281 920).



6.11. Palivové čerpadlo, palivový filtr

Musí být použito membránové čerpadlo MIKUNI (viz obrázek), které musí být namontováno podle obrázku.

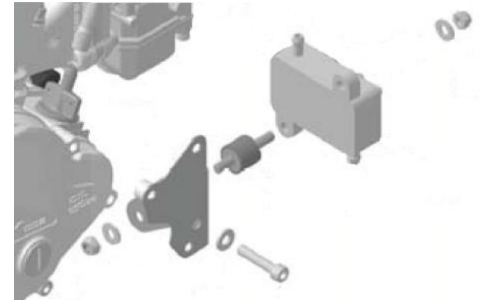
125 Junior MAX a 125 MAX

Palivové čerpadlo musí být namontováno na podpůrnou konzolu pro tlumič sání (levý obrázek).

125 MAX DD2

Palivové čerpadlo musí být namontováno na podpůrnou konzolu, označené 651 055, přidělanou na kryt spojky (pravý obrázek).

Montáž palivového čerpadla se dvěma originálními pryžovými dorazy na podvozek je povolená volba. V tomto případě musí být palivové čerpadlo namontováno pod osou sání karburátoru.



Palivový filtr

Povoleny jsou dvě verze originálního palivového filtru (viz obrázky)

Kromě palivového vedení, palivového čerpadla a originálního palivového filtru nesmí být mezi nádrž karburátor namontovány žádné přídavné prvky.



6.12. Chladič

Odstranění termostatu z hlavy válce je povolená úprava. Chladič musí být namontován se všemi díly, jak je uvedeno na příslušném obrázku.

Omotání chladiče páskou (neutrální páska bez reklam) je povolená úprava na ovládání průtoku vzduchu chladičem.

Při provozu na dráze nesmí být páska z chladiče odstraněna.

Jakékoliv jiné neoriginální zařízení na ovládání průtoku vzduchu chladičem je zakázáno.

125 Junior MAX a 125 MAX

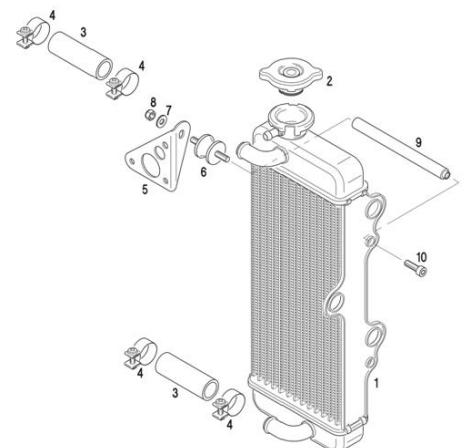
Chladič musí být namontován na pravou stranu motoru.

Povoleno jsou tři různé verze, jak je znázorněno na obrázcích.

Verze 1 (používání povoleno do 31. prosince 2017)

Chlad. plocha: Výška = 290 mm, šířka = 133 mm

Tloušťka chladiče: 32 mm

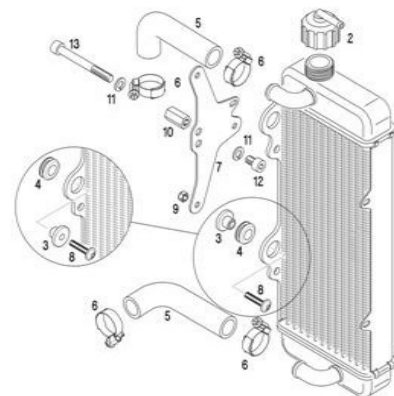


Verze 2 (používání povoleno do 31. prosince 2017)

Chlad. plocha: Výška = 290 mm, šířka = 133 mm

Tloušťka chladiče: 32 mm

Opěrná destička (7) umožňuje dvě různé polohy pro montáž (výška) chladiče. Obě polohy pro montáž jsou povoleny.



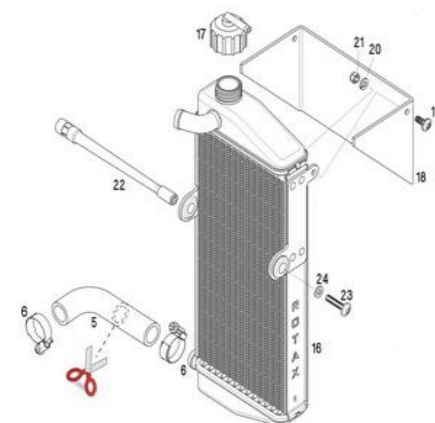
Verze 3

Chlad. plocha: Výška = 290 mm, šířka = 138 mm

Tloušťka chladiče: 34 mm

Na chladiči musí být na straně vyraženo slovo „ROTAX“.

Odstranění originální klapky je povolená úprava.



125 MAX DD2

Chladič musí být namontován na levé straně sedačky. Nejvyšší bod chladiče s víčkem nesmí být výše než 400 mm nad hlavní trubkou podvozku motokáry. Povolené jsou dvě různé verze, jak je znázorněno na obrázcích.

Verze 1 (používání povoleno do 31. prosince 2017)

Chlad. plocha: Výška = 284 mm, šířka = 202 mm

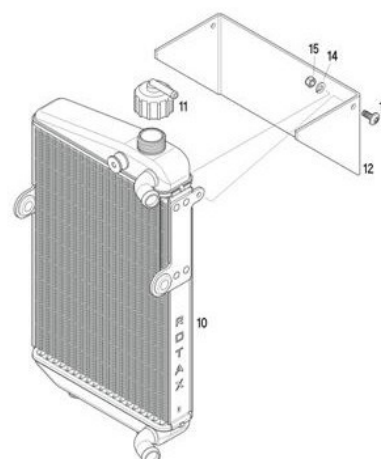
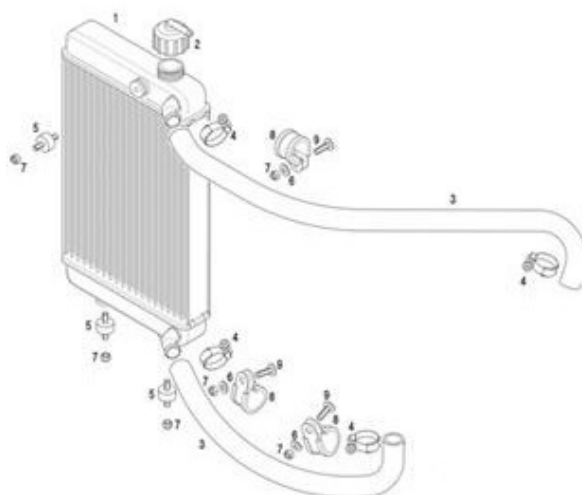
Tloušťka chladiče: 32 mm

Verze 2

Chlad. plocha: Výška = 290 mm, šířka = 196 mm

Tloušťka chladiče: 34 mm

Odstranění originální klapky je povolená úprava.



6.13. Chladicí kapalina motoru

Povolena je čistá voda bez jakýchkoliv přísad.

6.14. Výfukový systém

Pro použití jsou povoleny dvě verze originálních výfukových hrdel.

Verze 1, bez těsnicího kroužku (levý obrázek **používání povoleno do 31. prosince 2017.**)

Verze 2 s těsnicím kroužkem (pravý obrázek)

Ve verzi 2 musí být míra (C) nejméně 15,5 mm.

Je povoleno použití maximálně 4 ks originálních výfukových pružin Rotax na připevnění výfukového systému na válec. („pojistný drát“ v oblasti příruby výfuku není povolen).

Musí být použit originální výfukový systém tak, jak je dodáván firmou Rotax. Svařování na výfukovém systému je povoleno pouze při opravách. Povolené úpravy na originálním výfukovém systému jsou:

► Náhrada originálních nýtů koncovky tlumiče výfuku metrickými šrouby 4 mm a příslušnými přítužnými matkami.

► Náhrada izolační rohože (může být namontována pouze jedna originální izolační rohož) uvnitř tlumiče a koncovky tlumiče perforovanou trubkou z originálních náhradních dílů Rotax.

► Přivaření hrdla (ve vzdálenosti 50-80 mm od kulového zábrusu) na horní straně výfukového systému pro měření teploty výfukového systému.

► Přidání přidavných prvků za originální tlumič pro další snížení hluku.

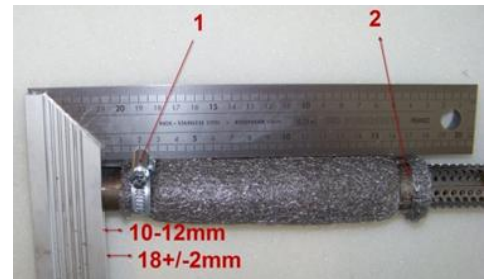
► Navíc k standardní izolační rohoži (obj. č. Rotax 297 983) je povoleno (ne povinně) namontovat speciální ocelovou izolační rohož čtvercového tvaru o hraně 165 +10 mm pod standardní izolační rohož podle obrázku.

Svorka (1) musí být nasazena ve vzdálenosti 18+/-2 mm, měřeno od konce trubky.

Svorka (2) musí být nasazena v oblasti konce ocelové izolační rohože.

Míra 10-12 mm od konce perforované trubky k začátku ocelové izolační rohože je specifikace pouze pro účely montáže!

Obě spony (1 a 2) musí být povinně namontovány a utaženy.



125 Junior MAX a 125 MAX

Pro použití jsou povoleny tři verze originálních výfukových systémů.

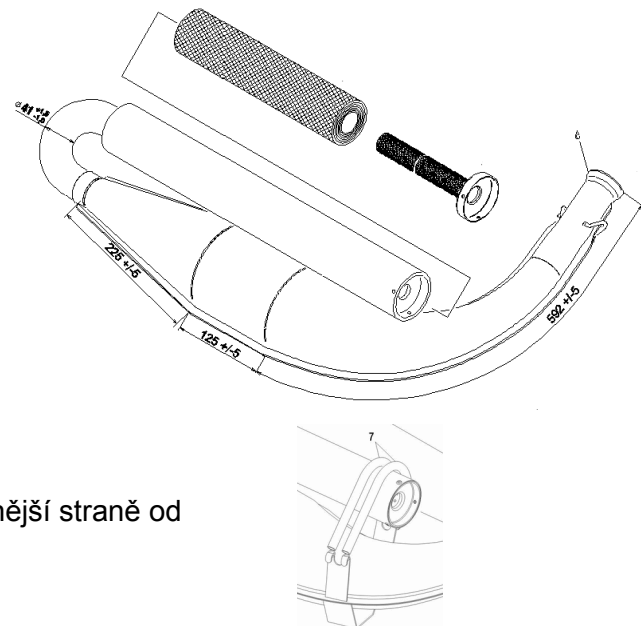
Verze 1, vyladěná trubka a tlumič jsou jeden díl. Tlumič je přivařen ke kolenu 180 ° a vyladěné trubce (horní obrázek, **používání povoleno do 31. prosince 2017.**)

Verze 2, vyladěná trubka a tlumič jsou jeden díl. Tlumič je přivařen ke kolenu 180°. Dvě pružiny upevňují tlumič k vyladěné trubce (dolní obrázek, **povoleno pro používání do 31. prosince 2017.**)

Následující míry jsou platné pro verzi 1 a 2: Koncovka tlumiče, průměr otvoru: 21,0 mm (maximálně).

Délka vstupního kužele: 592 mm +/-5 mm (měřeno na vnější straně od začátku výfukového potrubí k začátku válcové části).

Délka válcové části výfukového potrubí: 125 mm +/-5 mm.



Délka koncového kužele: 225 mm, +/-5 mm.

Vnější průměr trubky ohnuté o 180 °: 41mm +1,5 mm/-1,0 mm (měřeno na začátku a konci ohybu).

Pro verzi 1 a 2 je povinně použité originální provedení koncovky tlumiče bez kolena 90 °.

Verze 3, vyladěná trubka s kolenem 180° a tlumičem jsou dva oddělené díly. Tlumič je připevněn 2 pružinami ke kolenu 180° a 2 pružinami k vyladěné trubce.

Tlumič musí být namontován v poloze tak, aby výstup kolena 90 ° (směr horkých výfukových plynů) nepoškozoval žádné součásti podvozku.

Montáž 3. originální pružiny (napříč spojení kulovým zábrusem mezi kolenem 180 ° a tlumičem) je povolená volba.

Pro verzi 3 je povinně použité originální provedení koncovky tlumiče s kolenem 90 °.

125 MAX DD2

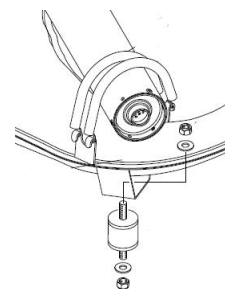
Pro použití jsou povoleny tři verze originálních výfukových systémů.

Verze 1, vyladěná trubka a tlumič jsou jeden díl. Tlumič je přivařen ke kolenu a vyladěné trubce (horní obrázek), (používání povoleno do 31. prosince 2017).

Verze 2, vyladěná trubka a tlumič jsou jeden díl. Tlumič je přivařen ke kolenu 180°. Dvě pružiny upevňují tlumič k vyladěné trubce (dolní obrázek, povoleno pro používání do 31. prosince 2017).

Následující míra je platná pro verzi 1 a 2: Koncovka tlumiče, průměr otvoru: 19,6 +/-0,2 mm.

Tato koncovka tlumiče (bez kolena 90°) může být použita pouze pro verzi 1 a 2.



Verze 3, vyladěná trubka s kolenem 180° a tlumičem jsou dva oddělené díly. Tlumič je připevněn 2 pružinami ke kolenu 180° a 2 pružinami k vyladěné trubce. Tlumič může být natočen tak, že výstupní koleno tlumiče 90° směřuje dolů k asfaltu (upřednostněná verze pro nejnižší hlukové emise) nebo dozadu. Tlumič musí být namontován v poloze tak, aby výstup kolena 90° (směr horkých výfukových plynů) nepoškozoval žádné součásti podvozku. Montáž 3. originální pružiny (napříč spojení kulovým zábrusem mezi kolenem 180° a tlumičem) je povolená volba. Pro verzi 3 je povinně použité originální provedení koncovky tlumiče s kolenem 90°.

6.15. Přídavná opěra sedačky (125 MAX DD2)

Na straně motoru je povolena maximálně jedna přídavná opěra sedačky. Přídavná opěra sedačky musí být připevněn k motoru pomocí otvoru s vyřezaným závitem, určenému k tomuto účelu.