



## **ROTAX MOJO MAX CHALLENGE** **Τεχνικοί Κανονισμοί 2016**

### **1. ΓΕΝΙΚΑ**

#### **1.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ**

Τα καρτ που χρησιμοποιούνται στο ROTAX MOJO MAX CHALLENGE (RMC), διαιρούνται στις ακόλουθες ομάδες

- ROTAX 125 Micro
- ROTAX 125 Junior MAX
- ROTAX 125 MAX / Masters
- ROTAX 125 MAX DD2/ MASTERS

#### **1.2 ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ**

Για κάθε αγωνιστικό event (από τα ελεύθερα μέχρι και τον τελικό) επιτρέπεται η μέγιστη συνολική ποσότητα εξοπλισμού

- 1 σασί
- 1 σετ σλικ ελαστικών+1 πισινό+1 μπροστινό
- 1 σετ βρόχινα ελαστικά
- 2 κινητήρες

### **2. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

#### **2.1 Σασί για τις κατηγορίες 125 JUNIOR MAX και 125 MAX**

Για τους εθνικούς αγώνες του RMC, επιτρέπεται οποιοδήποτε σασί που εγκρίνεται από τον εξουσιοδοτημένο αποκλειστικό αντιπρόσωπο

Μάξιμου διάμετρος του πίσω άξονα = 50 χιλιοστά

Μίνιμου πάχος τοιχώματος σύμφωνα με τους κανονισμούς της CIK FIA.

Οποιοδήποτε σύστημα φρένων θα πρέπει να έχει ισχύων προδιαγραφές CIK FIA.

Τα μπροστινά φρένα δεν επιτρέπονται στις κατηγορίες 125 junior Max και 125 Max / Masters.

## **2.2 Σασί για τις κατηγορίες 125 MAX DD2 και DD2 MASTERS**

Για όλους τους εθνικούς RMC , IRMCE και RMCGR αγώνες ,τα σασί στην κατηγορία 125 MAX DD2 ,θα εγκρίνονται από την ROTAX (τα εγκεκριμένα σασί θα τα βρείτε στο <http://www.rotax.kart.com/Max-Challenge/Max-Challenge/Approved-Chassis-125-MAX-DD2>) και επιτρέπονται να χρησιμοποιηθούν.

Τα σασί ,θα πρέπει να είναι σχεδιασμένα σύμφωνα με τους κανονισμούς CIK FIA για τις κατηγορίες με μετατόπιση (αναγκαστικά μπροστινά και πίσω φρένα )

Οποιοδήποτε σύστημα φρένων θα πρέπει να έχει προδιαγραφές CIK FIA.

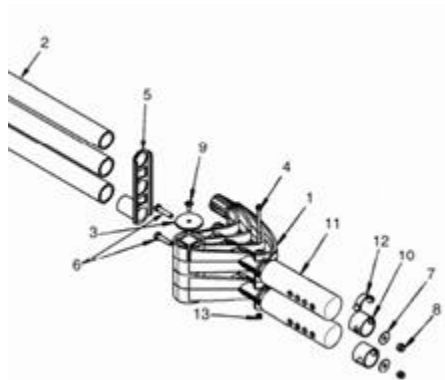
Το πίσω σύστημα προστασίας ελαστικών της ROTAX χρησιμοποιείται αναγκαστικά.

Είτε η παλιά έκδοση 2 σωλήνων ,είτε η έκδοση 3 σωλήνων ο τρίτος σωλήνας,θα πρέπει να τοποθετηθεί πάνω ή κάτω από τους 2 κύριους σωλήνες.

Κανένα μέρος δεν θα προστεθεί ή θα αφαιρεθεί από το αρχικό περιεχόμενο.

(εκτός από το σύρμα ασφαλείας ή την βίδα σύνδεσης ανάμεσα στην 1 και 2<sup>η</sup> θέση καθώς επίσης και το ταμπελάκι με τα νούμερα μαζί με την υποστήριξή του)

**Μόνο το αυθεντικό προστατευτικό ελαστικού της ROTAX (κόκκινο ή πορτοκαλί) επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί.**



## **2.3 ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ 125 JUNIOR MAX και 125 MAX**

Σε συμφωνία με τους κανονισμούς των Εθνικών Ομοσπονδιών ή της CIK-FIA

## **2.4 ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ 125 MAX DD2 - DD2 MASTERS**

Σύμφωνα με τους κανονισμούς των εθνικών Ομοσπονδιών ή της CIK-FIA.

Επιτρέπεται το πίσω προστατευτικό σύστημα ελαστικών της ROTAX .

## 2.5 Ελαστικά

Για όλα τα RMC επιτρέπονται τα ακόλουθα ελαστικά

<b>125 MICRO MAX</b>					
ΣΛΙΚ ΕΛΑΣΤΙΚΑ	ΜΟЈΟ	ΤΥΠΟΣ	<b>C2</b>		
		ΜΠΡΟΣΤΙΝΑ	4,0/10,0-5	ΠΙΣΩ	5,0/11,0-5
ΒΡΟΧΙΝΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ	ΜΟЈΟ	ΤΥΠΟΣ	<b>W2</b>		
		ΜΠΡΟΣΤΙΝΑ	4,5/10,0-5	ΠΙΣΩ	6,0/11,0-5
<b>125 JUNIOR MAX</b>					
ΣΛΙΚ ΕΛΑΣΤΙΚΑ	ΜΟЈΟ	ΤΥΠΟΣ	<b>D2</b>		
		ΜΠΡΟΣΤΙΝΑ	4,5/10,0-5	ΠΙΣΩ	7,1/11,0-5
ΒΡΟΧΙΝΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ	ΜΟЈΟ	ΤΥΠΟΣ	<b>W2</b>		
		ΜΠΡΟΣΤΙΝΑ	4,5/10,0-5	ΠΙΣΩ	6,0/11,0-5
<b>125 MAX / MASTERS</b>					
ΣΛΙΚ ΕΛΑΣΤΙΚΑ	ΜΟЈΟ	ΤΥΠΟΣ	<b>D2</b>		
		ΜΠΡΟΣΤΙΝΑ	4,5/10,0-5	ΠΙΣΩ	7,1/11,0-5
ΒΡΟΧΙΝΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ	ΜΟЈΟ	ΤΥΠΟΣ	<b>W2</b>		
		ΜΠΡΟΣΤΙΝΑ	4,5/10,0-5	ΠΙΣΩ	6,0/11,0-5
<b>125 MAX DD2 / MASTERS</b>					
ΣΛΙΚ ΕΛΑΣΤΙΚΑ	ΜΟЈΟ	ΤΥΠΟΣ	<b>D3</b>		
		ΜΠΡΟΣΤΙΝΑ	4,5/10,0-5	ΠΙΣΩ	7,1/11,0-5
ΒΡΟΧΙΝΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ	ΜΟЈΟ	ΤΥΠΟΣ	<b>W2</b>		
		ΜΠΡΟΣΤΙΝΑ	4,5/10,0-5	ΠΙΣΩ	6,0/11,0-5

**ΔΕΝ ΘΑ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΑΥΣΤΗΡΑ ΚΑΜΙΑ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ Η ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ.**

**ΤΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΝΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΦΟΡΑ ΤΟΥ ROTATION (ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ) ΠΟΥ ΟΡΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΑΣΤΙΚΟ.**

## 2.6 Απόκτηση Δεδομένων

Τα συστήματα τα οποία επιτρέπουν την ανάγνωση εγγραφής δεδομένων είναι :

LAP TIMER

ENGINE RPM (με επαγωγή στο καλώδιο υψηλής τάσης)

ΔΥΟ ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΝΟΣ ΤΡΟΧΟΥ

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΣΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Χ/Υ

ΘΕΣΗ (δια μέσω συστήματος GPS)

ΣΕΝΣΟΡΑ ΓΩΝΙΑΣ ΤΙΜΟΝΙΟΥ

Επιτρέπεται η σύνδεση του συστήματος απόκτησης δεδομένων με την αυθεντική μπαταριά της ROTAX.

Επιτρέπεται επίσης κατά την διάρκεια των ελεύθερων δοκίμων ,σύστημα τηλεμετρίας.

## 2.7 ΠΟΛΥΣΥΝΘΕΤΑ ΥΛΙΚΑ

Απαγορεύονται τα συνθετικά υλικά (ανθρακονήματα κ.α.) εκτός από το κάθισμα και το πάτωμα. Τα κράματα από διάφορα μέταλλα ή ουσίες δεν θεωρούνται πολυσύνθετα υλικά (για παράδειγμα τα δισκόφρενα).

## 2.8 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Για τα RMC στολές, κράνη, παπούτσια, γάντια και άλλα είδη προστασίας για τον οδηγό, θα πρέπει να πειθαρχούνε με τους κανονισμούς των εθνικών ομοσπονδιών ή της CIK-FIA.

## 2.9 ΚΑΥΣΙΜΑ / ΛΑΔΙ

Αμόλυβδη βενζίνη μέγιστου 98 οκτανίων.

Λάδι δίχρονο XPS KARTTEC (ο αριθμός Προδιαγραφής θα επιβεβαιωθεί)

## 2.10 ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΠΑΝΩ ΣΤΑ ΚΑΡΤ

**Κανένα αυτοκόλλητο χορηγού δεν επιτρέπεται (εκτός από τα: ROTAX, BRP, MOJO, XPS) πάνω στον κινητήρα ή σε οποιοδήποτε άλλο αξεσουάρ του κινητήρα της ROTAX, ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΚΥΛΙΝΔΡΟ.**



### 3. ΣΦΡΑΓΙΣΜΑ ΤΟΥ ΚΙΝΗΤΗΡΑ / ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Στους αγώνες RMC, οι κινητήρες οι οποίοι θα είναι σύμφωνοι με τις ακόλουθες τεχνικές προδιαγραφές και μόνο, θα είναι νόμιμοι να χρησιμοποιούνται.

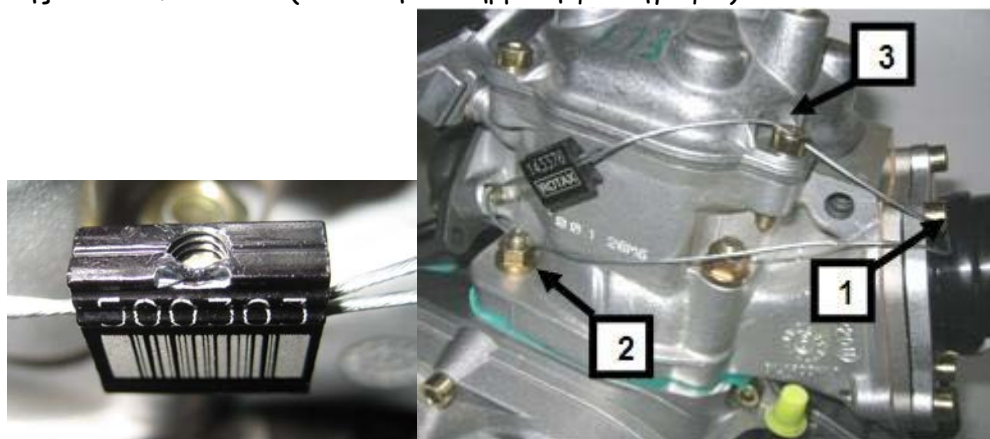
Για τα εθνικά RMC οι κινητήρες που επιτρέπονται να χρησιμοποιούνται, και μόνο, θα πρέπει να είναι τσεκαρισμένοι και σφραγισμένοι από τον αποκλειστικό αντιπρόσωπο της ROTAX ή από τα κέντρα εργασιών που καθορίζονται από τον αποκλειστικό αντιπρόσωπο.

Σφραγίζοντας έναν κινητήρα, ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος της ROTAX και τα κέντρα εργασιών τους, αναλαμβάνουν την ευθύνη για την συμμόρφωση του κινητήρα, σύμφωνα με τις έγκυρες τεχνικές προδιαγραφές. Επίσης ένας ολοκαίνουργος κινητήρας, θα πρέπει να ελέγχεται σύμφωνα με τις Τεχνικές Προδιαγραφές πριν το σφράγισμα.

Οι κινητήρες, θα πρέπει να σφραγιστούν με την συγκεκριμένη σφραγίδα της ROTAX (μαύρη ανοδιομένη σφραγίδα με το λογότυπο της ROTAX με βήφιο σειριακό νούμερο και barcode).

Με την βοήθεια ενός ασάλινου καλωδίου το μοτέρ θα πρέπει να σφραγίζεται, πάνω σε μια βίδα Άλεν στην κεφαλή του κυλίνδρου (δείτε την συνημμένη φωτογραφία).

Εφόσον σφραγιστεί ο κινητήρας, θα πρέπει να σφικτεί χρησιμοποιώντας το εξάρτημα της ROTAX 276 110 (δείτε την συνημμένη φωτογραφία)



**Δεν επιτρέπεται να περαστεί το τελείωμα της σφραγίδας δεύτερη φορά (μόνο όπως απεικονίζει η παραπάνω φωτογραφία).**

Σε κάθε νέο σφράγισμα ενός κινητήρα ο αντιπρόσωπος ο οποίος ελέγχει και σφραγίζει έναν κινητήρα, είναι υπεύθυνος να τσεκάρει και να σφραγίσει το μοτέρ για τις ακόλουθες ενδείξεις στην κάρτα ταυτότητας του κινητήρα που ανήκει στον ιδιοκτήτη του....

- τον σειριακό αριθμό του κινητήρα
- τον σειριακό αριθμό της σφραγίδας του κινητήρα
- σφραγίδα και υπογραφή της εταιρείας που να είναι σε θέση να διαπιστώσει ποιός τσεκάρει και σφράγισε το μοτέρ



Στον τεχνικό έλεγχο ο οδηγός θα πρέπει να παρουσιάσει

- τον κινητήρα με άθικτη την σφραγίδα του
- την ταυτότητα του κινητήρα, με εμφανή τον σειριακό αριθμό του συγκεκριμένου κινητήρα και την σφραγίδα με την υπογραφή του αντιπροσώπου ο οποίος έχει τσεκάρει και σφραγίσει το μοτέρ.

Ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος της ROTAX, που οργανώνει ένα Εθνικό RMC μπορεί να διορίσει πριν από κάθε αγώνα RMC ένα ουδέτερο κέντρο εργασιών, το οποίο θα είναι το μοναδικό που επιτρέπεται να ξανασφραγίσει έναν κινητήρα ανάμεσα σε ένα τεχνικό έλεγχο σε ένα τελικό σε περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα.

Το σφράγισμα του μοτέρ βοηθά στο να αποφύγουμε τους τεχνικούς ελέγχους στους αγώνες κατά την διάρκεια ενός εβέντ και μόνο τα αξεσουάρ του θα πρέπει να ελέγχονται (καρμπιρατέρ, εξάτμιση, ψυγείο κ.α.)

Φυσικά στον τεχνικό έφορο μπορεί να ζητηθεί να ανοίξει και να ξανακοιτάξει ένα μοτέρ σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές πριν ή μετά τον αγώνα ή σε περίπτωση διαμαρτυρίας. Αν μια σφραγίδα ενός κινητήρα έχει σπάσει (για οποιονδήποτε λόγο πάντα) θα πρέπει να επανεξεταστεί ο κινητήρας εξ ολοκλήρου σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και να ξανασφραγιστεί από τον αποκλειστικό αντιπρόσωπο ή ένα από τα κέντρα εργασιών του.

**Όλα τα εξαρτήματα εξωτερικά από την σφραγίδα είναι ευθύνη του διαγωνιζόμενου έτσι ώστε να τηρούν τις γραμμές των Τεχνικών Κανονισμών.**

#### **4. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ , ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ**

##### **4.1 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ**

Ούτε ο κινητήρας, ούτε οποιοδήποτε από τα βοηθήματα του δεν μπορούν να τροποποιηθούν με οποιονδήποτε τρόπο. Η τροποποίηση είναι οριστική σαν οποιαδήποτε αλλαγή, περιεχόμενο ή λειτουργία που απεικονίζει την κατάσταση των ανομοιοτήτων από την αρχική σχεδίαση. Αυτό πρόκειται να συμπεριλάβει το συμπλήρωμα και την παράλειψη των ανταλλακτικών ή των υλικών από το πακέτο συναρμολόγησης του κινητήρα εκτός αν τα συγκεκριμένα επιτρέπονται μέσα σε αυτούς τους κανονισμούς. Η προσαρμογή των στοιχείων είναι ειδικά σχεδιασμένα για τον σκοπό αυτό και θα πρέπει να μην έχουν ταξινομηθεί σαν μετατροπή π.χ. το καρμπιρατέρ και οι βίδες ρύθμισης της βαλβίδας εξαγωγής .

Η επισκευή ενός σπειρώματος πάνω στο Κάρτερ (μάξιμουμ 3 οπές σπειρώματος ανά

κάρτερ ) επιτρέπεται μόνο με την χρήση Helicoil ή με κάτι παρόμοιο.

**ΕΞΑΙΡΕΣΗ :** τα σπειρώματα που βρίσκονται κάτω από το Κάρτερ και που τοποθετούνται πάνω στην βάση του κινητήρα ,μπορούν να επισκευαστούν όπως απαιτείται.

Η επισκευή ενός σπειρώματος στον κύλινδρο (μάξιμουμ τρεις σπές σπειρώματος ανά κύλινδρο) επιτρέπεται χρησιμοποιώντας helicoil ή κάτι παρόμοιο.

Μόνο τα γνήσια εξαρτήματα της ROTAX, τα οποία είναι ειδικά σχεδιασμένα και προμηθεύονται για τους κινητήρες 125 MAX, Junior και DD2 είναι νόμιμα με την επιφύλαξη τυχόν διαφορετικής ρύθμισης.

**ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΔΕΝ ΔΙΑΤΥΠΩΝΕΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΟ.**

#### 4.2 ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ

Κανένα πρόσθετο υλικό δεν μπορεί να προστεθεί εκτός από την περίπτωση επισκευής του κινητήρα και θα πρέπει να αποκατασταθεί μόνο με υλικά στις αρχικές προδιαγραφές.

Η χρήση των θερμικών ή κεραμικών επιστρωμάτων στον κινητήρα ή στο σύστημα της εξάτμισης απαγορεύονται.

Η χρήση anti-friction είτε στον κινητήρα είτε στα διάφορα τμήματα του απαγορεύεται επίσης.

#### 4.3 ΝΟΜΙΜΕΣ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ

Προστατευτικό αλυσίδας, βάση κινητήρα, μετρητής θερμοκρασίας, στροφόμετρο ή ωρόμετρο, δοχείο για υγρά με βραχίονες στήριξης , συμπληρωματική βάση για το πηνίο ανάφλεξης DENSO (επιτρέπεται μόνο αν η αρχική θέση της τοποθέτησης του πηνίου ανάφλεξης είναι αντίθετη με τα εξαρτήματα του σασί) η προσαρμογή του καπακιού της κεφαλής του κυλίνδρου με μπογιά είναι νόμιμη .  
Σένσορας θερμοκρασίας καυσαερίων (βλέπε σύστημα εξάτμισης).

#### 4.4 ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Οι μη αρχικοί σύνδεσμοι, οι ασφάλειες, οι ροδέλες, τα ηλεκτρικά καλώδια, το τροφοδοτικό καλώδιο κιβωτίου, τα καύσιμα και η γραμμή δόνησης (τύπος και μέγεθος) καθώς επίσης και το μήκος του σωλήνα ψύξης επιτρέπεται με επιφύλαξη όμως της διαφορετικής ρύθμισης .

#### 4.5 ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

Κατά την λήψη οποιονδήποτε διαστάσεων ανάγνωσης των ακόλουθων τεχνικών κανονισμών με σειρά ακριβείας των 0,1 χιλιοστών ή ακόμα ποιό ακριβές, η θερμοκρασία των αντ/κών θα πρέπει να είναι ανάμεσα από +10 βαθμούς κελσίου και +30 βαθμούς.

Πριν πάρετε οποιαδήποτε απόφαση, βασισμένη σε αυτούς τους κανονισμούς, ένας έλεγχος για το διαθέσιμο δελτίο πληροφοριών είναι αναγκαστικός και μπορείτε να τους βρείτε στο <http://www.rotax-kart.com/Max-Challenge/Max-Challenge/Regulations>



Για αποφυγή υπερβολικού θορύβου του κινητήρα και εκπομπές καυσαερίων, οι δοκιμές δεν θα πρέπει να γίνονται στο SERVICING PARK (εκτός από μια σύντομη δοκιμή λειτουργίας - 5 δευτερόλεπτα , μαζίμουμ)

## **5. Τεχνικές προδιαγραφές (μέσα από την σφραγίδα του κινητήρα) για τα μοτέρ**

125 JUNIOR MAX / evo  
125 MAX / evo  
125 MAX DD2 / evo

### **5.1 ΣΚΟΥΙΖ**

125 JUNIOR MAX / evo minimum = 1,20 mm

125 MAX / evo minimum = 1,00 mm

125 MAX DD2 / evo minimum = 1.30

Το σκουιζ , θα πρέπει να μετρηθεί με ένα επικυρωμένο μέτρο μέτρησης και χρησιμοποιώντας 2 mm σύρμα κασσίτερου (No παρτ. ROTAX 580130) .

Ο στρόφαλος, θα πρέπει να γυριστεί με το χέρι αργά πάνω στο TDC (top dead center) για να συμπιεστεί ο κασσίτερος .

Το σκουιζ , θα πρέπει να μετρηθεί στην αριστερή και δεξιά κατεύθυνση του πύρου του πιστονιού.

Η μέση τιμή των 2 μετρήσεων θα προσμετρούν.

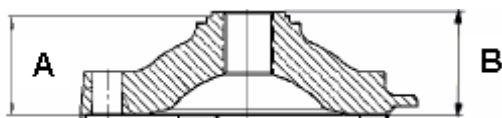
### **5.2 Αίθουσα καύσης**

Ο κωδικός αναγνώρισης θα έπρεπε να είναι 223389 ή 223389 1 ή 223389 2 ή 223389 2/1 ή 223389 2/2.

Θα πρέπει να αναγράφεται το ROTAX καθώς και το ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΑΥΣΤΡΙΑ



Το ύψος του θαλάμου καύσης θα πρέπει να είναι 28,80 mm με ανοχή +/- 0,2 χιλιοστών



Το σχεδιάγραμμα του θαλάμου καύσης, θα πρέπει να ελέγχεται με έναν μετρητή θαλάμου καύσεως (νούμερο παρτίδας 277390). Η ρωγμή του κενού ανάμεσα στον μετρητή του θαλάμου καύσης και στο προφίλ του εσωτερικού θαλάμου καύσης θα



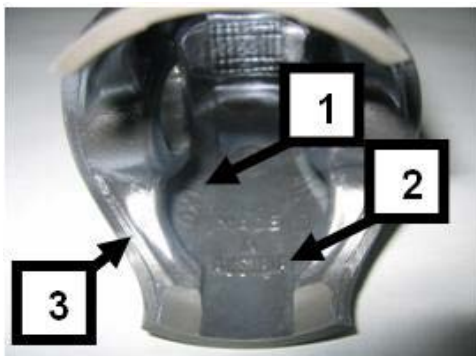
πρέπει να είναι το ίδιο όπως στο προφίλ .



### 5.3 Το πιστόνι με το ελατήριο

Αυθεντικό με επίστρωση , αλουμινένιο με ένα δαχτυλίδι (ελατήριο). Το πιστόνι θα πρέπει από την μέσα πλευρά να εμφανίζει το ELKO (1) και το ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΑΥΣΤΡΙΑ (2)

Οι επεξεργασμένες περιοχές είναι: το τελείωμα του πιστονιού ,η εξωτερική διάμετρος ,το αυλάκι για το δαχτυλίδι (ελατήριο), η οπή για τον πύρο του πιστονιού, η εσωτερική διάμετρος στο κάτω μέρος του πιστονιού και μερικές προϋπάρχουσες εργοστασιακές αφαιρέσεις (3) . Όλες οι άλλες επιφάνειες του κινητήρα δεν επεξεργάζονται και έχουν χυτή επιφάνεια.



Οποιαδήποτε μηχανική επεξεργασία του πιστονιού απαγορεύεται (π.χ. η αφαίρεση του ιζήματος του άνθρακα ). Επιτρέπεται καθαρισμός χωρίς να αλλάζει η αρχική επιφάνεια.

Αυθεντικό μαγνητικό ορθογώνιο δαχτυλίδι πιστονιού (ελατήριο).

ύψος δαχτυλιδιού 0,98 +/- 0,02 mm

Το δαχτυλίδι του πιστονιού είναι μαρκαρισμένο με το ROTAX 215547 ή ROTAX 215548.

Το δαχτυλίδι του πιστονιού, είναι νόμιμο να χρησιμοποιηθεί ακόμα και αν το μαρκάρισμά του είναι τμηματικά ορατό.



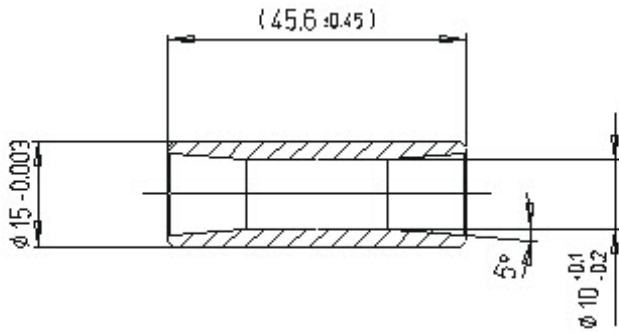
### 5.4 Πύρος ΠΙΣΤΟΝΙΟΥ

Ο πύρος του πιστονιού, είναι φτιαγμένος από μαγνητικό χάλυβα

Οι διαστάσεις θα πρέπει να είναι σύμφωνες με το σχεδιάγραμμα.

Το μίνιμουμ βάρος της βελόνας του πύρου δεν θα πρέπει να είναι χαμηλότερο από

31,00 γραμμάρια



### 5.5 Κύλινδρος

Ελαφρύ κράμα κυλίνδρου με επίστρωση glnisil. Οι κύλινδροι με 2 γράμματα στον κωδικό casting επιτρέπονται να χρησιμοποιηθούν .

Οι κύλινδροι με τα νούμερα στον κωδικό casting, είναι νόμιμοι να χρησιμοποιηθούν μόνο μέχρι και τις 31/12/2016 (ισχύει για τους κινητήρες 125 JUNIOR MAX και 125 MAX) .

Οποιαδήποτε εκ νέου επίστρωση του κυλίνδρου δεν επιτρέπεται.

Μάξιμουμ οπή του κυλίνδρου = 54,035 mm (μετρίεται 10 χιλιοστά πάνω από την θύρα εξαγωγής)

Ο κύλινδρος πρέπει να είναι μαρκαρισμένος με το λογότυπο ROTAX (δείτε τις παρακάτω φωτογραφίες).



### 125 JUNIOR MAX

Κύλινδρος με μια κύρια θυρίδα εξαγωγής αλλά χωρίς βαλβίδα εξαγωγής.

Ο κύλινδρος θα πρέπει να είναι μαρκαρισμένος με κωδικό προσδιορισμού 223994 ή 223998 ή 223999.

Οι κύλινδροι που είναι μαρκαρισμένοι με τον κωδικό προσδιορισμού 223998 ή 223999, είναι νόμιμοι να χρησιμοποιηθούν MONO μέχρι και τις 31/12/2016.



### **125 MAX**

Κύλινδρος με μία κύρια θυρίδα και βαλβίδα εξαγωγής.

Ο κύλινδρος θα πρέπει να είναι μαρκαρισμένος με τον κωδικό προσδιορισμού 223993 ,223996 ή 223997.

Οι κύλινδροι που είναι μαρκαρισμένοι με τον κωδικό προσδιορισμό 223996 ή 223997 είναι νόμιμοι να χρησιμοποιηθούν ΜΟΝΟ μέχρι και τις 31/12/2016.



### **125 MAX DD2**

Κύλινδρος με μια κύρια θυρίδα εξαγωγής και 2 πλευρικές θυρίδες εξαγωγής και βαλβίδα εξαγωγής.

Ο κύλινδρος θα πρέπει να είναι μαρκαρισμένος με τον κωδικό προσδιορισμού : 613933,613931 ή 613930.



### **ΥΨΟΣ ΤΟΥ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ**

(μετρείται με ψηφιακό παχύμετρο μίνιμουμ μήκος 200 mm).

125 Junior MAX και 125 MAX :

87.00 mm -0.05/+0.1 mm

125 MAX DD2 :

86.70 mm -0.05/+0.1 mm

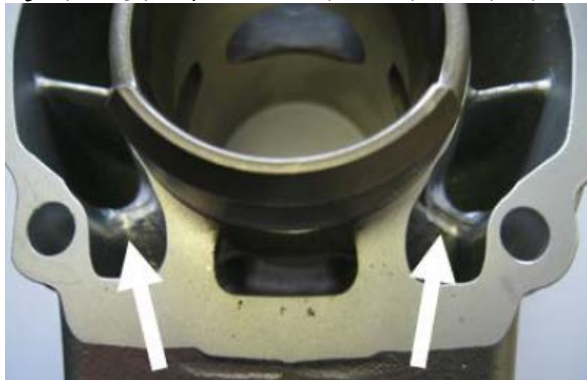


### **ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ**

Όλες οι θυρίδες μεταφοράς και δίοδων έχουν στο τελείωμα τους χυτή επιφάνεια εκτός από κάποια αφαίρεση (που έγινε από τον κατασκευαστή) της χυτής ροδέλας στην δίοδο του αγωγού, στην θυρίδα εξαγωγής και στους αγωγούς της. Όλες οι

Θυρίδες, έχουν ραβδώσεις περιμετρικά, για την αποφυγή γρεζιού στο δαχτυλίδι .  
Οποιαδήποτε πρόσθετη κατεργασία δεν επιτρέπεται.

Η από πάνω πλευρά της θυρίδας εξάτμισης μπορεί να παρουσιάζει κάποια μηχανική επεξεργασία από τον κατασκευαστή . Η φλάντζα σφράγισης για την υποδοχή της εξάτμισης μπορεί να δείχνει σημάδια μηχανικής κατεργασίας από τον κατασκευαστή .



Όλες οι θυρίδες έχουν περιμετρικές ραβδώσεις. Καμιά επιπλέον μηχανική κατεργασία δεν επιτρέπεται

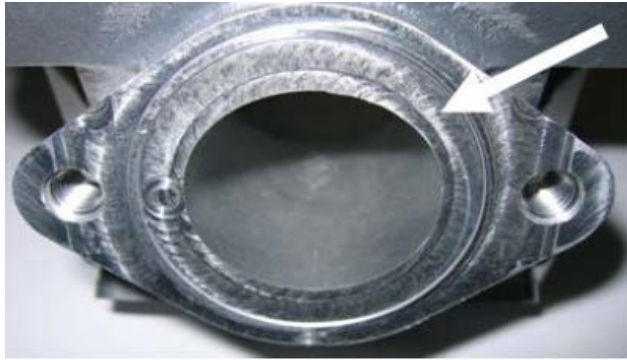


Στους κυλίνδρους που είναι μαρκαρισμένοι με το 223993,223994 και 613933 ,η πάνω άκρη της κεντρικής θυρίδας ώθησης μπορεί να μας παρουσιάσει εργοστασιακή κατεργασία.



η φλάντζα που σφραγίζει την υποδοχή της εξάτμισης, μπορεί να μας παρουσιάσει χυτό τελείωμα ή μηχανική επιφάνεια .

Η μηχανική επιφάνεια μπορεί να είναι επίπεδη ή να παρουσιάζει κυκλική πατούρα



Το άνω άκρο της Θυρίδας εξαγωγής μπορεί να μας δείχνει απλά μια χυτή επιφάνεια ή σημάδια από επεξεργασία CNC (κεντρική φωτογραφία) ή σημάδια από κατεργασία σε CNC σε συνδυασμό με σημάδι λείανσης (δεξιά φωτογραφία )



Η Θυρίδα εξάτμισης μπορεί να παρουσιάζει λείανση που έγινε από τον κατασκευαστή για να αποβάλει τις δευτερεύουσες ατέλειες ρίψης και να αφαιρέσει το ΝΙΚΑΣΙΛ στο τελείωμα του (δεξιά φωτογραφία ) .

### **Θυρίδα εξαγωγής**

Η Θυρίδα εξαγωγής (η απόσταση από την κορυφή του κυλίνδρου ως την κορυφή της Θυρίδας εξαγωγής ) θα πρέπει να είναι ελεγχόμενη με την βοήθεια του πατρών (no παρτίδας ROTAX 277397) .

Εισάγετε τον μετρητή μέσα στον κύλινδρο (φροντίστε να χρησιμοποιείται το σωστό εργαλείο για τον αντίστοιχο κινητήρα - junior, max ή DD2) ,έτσι ώστε να αγγίζει τα τοιχώματα του κυλίνδρου και έτσι το δάχτυλο του μετρητή να βρίσκεται στο μέσο της Θυρίδας εξαγωγής (στο υψηλότερο σημείο).

Μετακινήστε τον μετρητή προς τα πάνω ,μέχρι το δάχτυλο να αγγίξει το τελείωμα της Θυρίδας εξάτμισης Εισάγουμε τον μετρητή filler ανάμεσα στην κορυφή του κυλίνδρου και στον μετρητή. Μπορεί να μην είναι δυνατόν να χωρέσει ο μετρητής που καθορίζεται παρακάτω .

#### **125 JUNIOR MAX**

ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ 223999/998 0,90 mm

ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ 223994 1,10 mm

#### **125 MAX**

ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ 223993/996/997 0,75 mm

Ο κύλινδρος 223993 είναι νόμιμος ακόμα και αν ο μετρητής δεν χωράει στον κύλινδρο.

#### **125 MAX DD2**

ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ 613933/931/930 0,75 mm

Ο κύλινδρος 613933 είναι νόμιμος ακόμα και αν ο μετρητής δεν χωράει στον κύλινδρο.





### **Βαλβίδα εξαγωγής (μόνο για τους κινητήρες 125 MAX και 125 Max DD2)**

Αν το πιστόνι κινείται στην κατεύθυνση της κορυφής του κυλίνδρου, και πρώτη φορά καλύπτει πλήρως την θυρίδα εξάτμισης, μπορεί να εισάγετε τον μετρητή της βαλβίδας εξαγωγής (παρτ. ROTAX no 277030) έως ότου να σταματήσει στην επιφάνεια του κυλίνδρου (ένας μετρητής των 0,05 mm, μπορεί να μην ταιριάζει σε οποιαδήποτε περιοχή)



Η τροποποίηση της φλάντζας ανάμεσα στον κύλινδρο και στην υποδοχή της βαλβίδας εξαγωγής δεν επιτρέπεται (νο παρτίδας ROTAX 250231)

### **5.6 Σύστημα εισαγωγής**

Η πολλαπλή Εισαγωγή είναι μαρκαρισμένη με το όνομα ROTAX και με τον προσδιορισμένο κωδικό

267915 ή 267916      125 JUNIOR MAX και 125 MAX

267410 ή 267411      125 MAX DD2



Κάποια εργοστασιακή αφαίρεση μπορεί να παρουσιάζεται κατά την σύνδεση του

εσωτερικού περιγράμματος και του στοπ του καρμπιρατέρ . Αυτή είναι μια χειροκίνητη λειτουργία που αποτελείται από ένα μικρό σπάσιμο λιγότερο από 3 χιλιοστά σε πλάτος.

Καμιά πρόσθετη λείανση ή κατεργασία δεν επιτρέπεται

Η βαλβίδα reed εφοδιάζεται με 2 πετάλια στοπ και 2 Reed το οποίο καθένα έχει 3 πετάλια

Το πάχος των reed είναι 0,6 χιλιοστά +/-0,10 χιλιοστά

### 5.7 Στρόφαλος

Διαδρομή εμβόλου είναι 54,5 mm +/-0,1 mm

Η μπιέλα θα πρέπει να παρουσιάζει τους αριθμούς 213,365 ,367 ή 362 πάνω στον άξονά της.



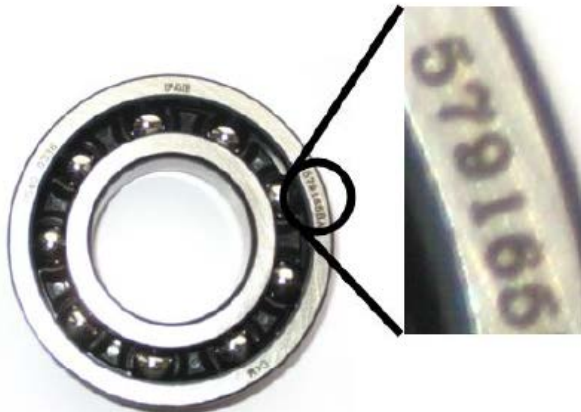
Οι άξονες από τις μπιέλες 213,36 και 367 είναι επεξεργασμένοι μηχανικά με επιχρυσωμένο χαλκό.

Ο άξονας της μπιέλας 362 δεν έχει επιχρυσωμένο χαλκό και είναι γκρι.

Η λείανση ή η βαφή του άξονα της μπιέλας δεν επιτρέπεται

### 5.8 ΡΟΥΛΕΜΑΝ ΣΤΡΟΦΑΛΟΥ

Επιτρέπεται μόνο το ρουλεμάν στροφάλου 6206 από την FAG (θα πρέπει να είναι μαρκαρισμένο με τον κωδικό 579165BA ή Z-579165.11.KL)



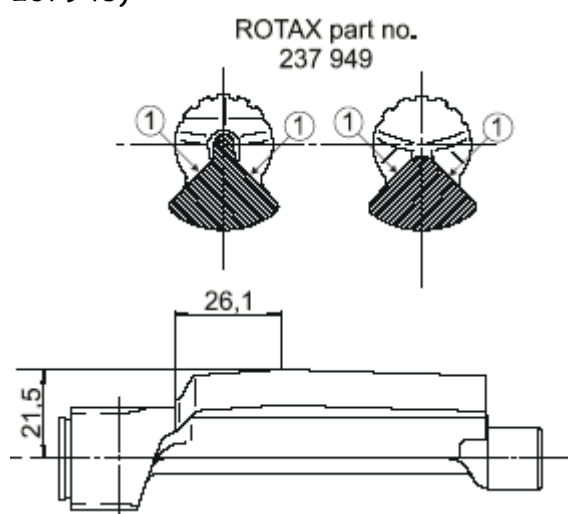


### 5.9 Αντίβαρο (125 JUNIOR MAX και 125 MAX )

Το αντίβαρο και τα γρανάζια του αντίβαρου, θα πρέπει να εγκατασταθούν  
Είναι νόμιμη μόνο η διαμόρφωση της παρτίδας νο 237949 (ίδιο με το 237948)  
Η επιφάνεια (1) δεν έχει μηχανική επεξεργασία και πρέπει να παρουσιάζει χυτή  
επιφάνεια

Η μέτρηση από το κέντρο του αντίβαρου στην εξωτερική διάμετρο των φερμουίτ του  
αντίβαρου στο καθορισμένο μήκος θα πρέπει να μην είναι  
χαμηλότερο από αυτή που καθορίζεται .

Το μίνιμουμ βάρος του αντίβαρου στροφάλου δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από  
255 γραμμάρια για το αντιβαρο στροφάλου της ROTAX Νο 237949 (ίδιο με το  
237948)



### 5.10 ΚΙΒΩΤΙΟ ΔΥΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ (125 MAX DD2)

Αρχικό με 19 δόντια για την 1<sup>η</sup> ταχύτητα και 24 δόντια για την 2<sup>η</sup>.

Το πρώτο γρανάζι θα πρέπει να έχει 81 δόντια

Το δεύτερο γρανάζι θα πρέπει να έχει 77 δόντια.

### 5.11 Κάρτερ

Όπως προμηθεύεται από τον κατασκευαστή, καμιά λείανση ή γιάλισμα, δεν  
επιτρέπεται στις 2 κύριους διόδους καθώς επίσης στην περιοχή του στροφάλου.

Είναι νόμιμο να χρησιμοποιούνται τα Κάρτερ χωρίς επικάλυψη, καθώς επίσης και τα  
μαύρα Κάρτερ.

## 6. Τεχνικές προδιαγραφές (έξω από το σφράγισμα του κινητήρα) για τους κινητήρες καρτ της ROTAX

125 JUNIOR MAX / evo

125 MAX / evo

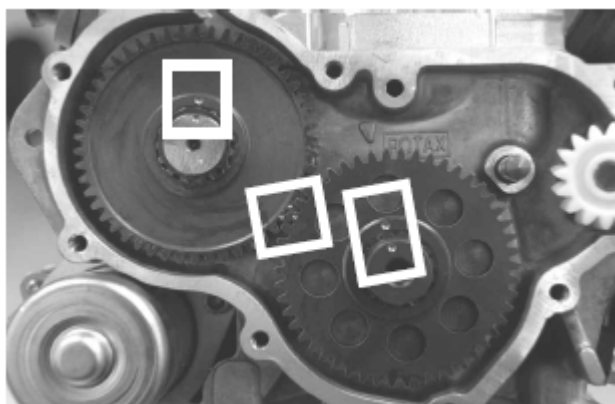
125 MAX DD2 / evo

Είναι ευθύνη του αγωνιζόμενου να ελέγξει τον εξοπλισμό του (όλα τα εξωτερικά μέρη  
από το σφράγισμα του μοτέρ και όσα αναφέρονται παρακάτω) για να βεβαιωθεί ότι ο  
εξοπλισμός του συμφωνεί με τις παρακάτω τεχνικές προδιαγραφές .

### 6.1 Οδηγός αντίβαρου (125 JUNIOR MAX και 125 MAX)

Μόνο τα ατσάλινα γρανάζια αντίβαρου είναι νόμιμα να χρησιμοποιηθούν.

Τα γρανάζια αντίβαρου ,θα πρέπει να εγκατασταθούν και να ευθυγραμμιστούν σύμφωνα με το ενχειρίδιο επισκευής .



Η μύξη των ατσάλινων γραναζιών διαφορετικού πλάτους (6,0 και 9,0 mm) απαγορεύεται αυστηρά .

### ΟΔΗΓΟΣ ΑΝΤΙΒΑΡΟΥ (125 MAX DD2)

Το γρανάζι αντίβαρου θα πρέπει να εγκατασταθεί στον στροφαλοφόρο άξονα.

Το γρανάζι αντίβαρου, θα πρέπει να τοποθετείται πάνω στον κύριο άξονα και να ευθυγραμμίζεται με το γρανάζι αντίβαρου, σύμφωνα με τις οδηγίες του εγχειρίδιου επισκευής .

1<sup>n</sup> version :



Το γρανάζι του αντίβαρου θα πρέπει να μας παρουσιάζει χυτή επιφάνεια.

2<sup>n</sup> version:



Το γρανάζι του αντίβαρου θα πρέπει να μας παρουσιάζουν μηχανική επιφάνεια.  
Η Α διάσταση (το φαρδύτερο μέρος του βάρους ισορροπίας ) θα πρέπει να είναι 53.0 mm +/-0.5 ή 57,0 mm +/-0.5

Το μίνιμουμ βάρους του γρναζιού αντίβαρου συμπεριλαμβανόμενου και του ρουλεμάν δεν θα πρέπει να είναι χαμηλότερο από 240 grams.

## 6.2 ΦΥΓΟΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΥΜΠΛΕΚΤΗΣ

### 125 JUNIOR MAX και 125 MAX

Δέσμευση ταχύτητας του φυγοκεντρικού συμπλέκτη , μάζιμουμ στις 4.000 rpm (το καρτ χωρίς τον οδηγό) .

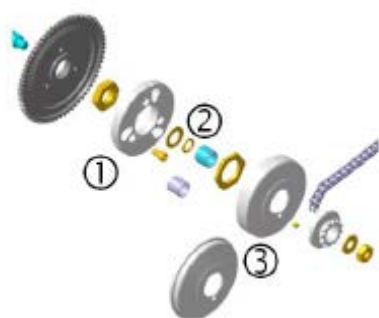
Και οι δυο versions του φυγοκεντρικού (στοιχείο 1, με και χωρίς τρύπες ) είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν .

Και οι δύο versions είναι μαρκαρισμένες με το γράμμα ROTAX .

Το ο'ring (στοιχείο 2) θα πρέπει να τοποθετηθεί και θα πρέπει να διασφαλιστεί το καλύτερο σφράγισμα ανάμεσα στην καμπάνα και στο ρουλεμάν.

Οι δύο versions της καμπάνας, (στοιχείο 3) είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν

Και οι δύο versions είναι μαρκαρισμένες με το γράμμα ROTAX .



Τα σημάδια γράσου από τα ρουλεμάν, δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν το κανονικό γρασάρισμα , όπως μας δείχνει η παρακάτω εικόνα.



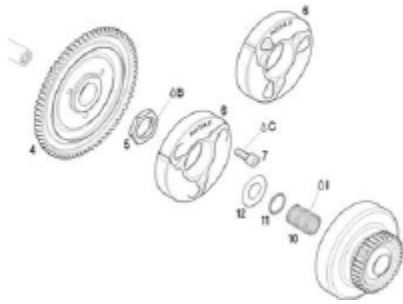
Η επιφάνεια επαφής ανάμεσα στον συμπλέκτη και στην καμπάνα, θα πρέπει να είναι στεγνή, δεν επιτρέπεται λίπανση.

### 125 MAX DD2

Δέσμευση ταχύτητας του φυγοκεντρικού συμπλέκτη , μάζιμουμ 4.000 rpm (το καρτ χωρίς τον οδηγό).

Και οι δυο versions του φυγοκεντρικού (στοιχείο 6, με και χωρίς τρύπες) είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν.

Το ο'ring (στοιχείο 11) θα πρέπει να τοποθετηθεί .



**Ύψος του συμπλέκτη.**

125 JUNIOR MAX και 125 MAX :

MINIMUM = 11.45 mm

125 MAX DD2 :

MINIMUM = 14.45 mm



**Πάχος του συμπλέκτη .**

Minimum = 24.10 mm

Η μέτρηση θα πρέπει να γίνεται στα 3 ανοιχτά τελειώματα του συμπλέκτη 5-10 mm από την επεξεργασμένη ράβδωση (όλοι οι συμπλέκτες θα πρέπει να είναι τελείως κλειστοί κατά την μέτρηση - χωρίς κενό ).



**ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΤΗΣ ΚΑΜΠΑΝΑΣ**

Minimum = 89.50 mm

Η διάμετρος θα πρέπει να μετριέται με ένα παχυμετρο, ακριβώς διπλά από την ακτίνα (όχι στο ανοιχτό άκρο της καμπάνας).



### ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΤΗΣ ΚΑΜΠΑΝΑΣ

Maximum = 84.90 mm.

Η εσωτερική διάμετρος, θα πρέπει να μετρηθεί με ένα παχύμετρο. Η μέτρηση θα πρέπει να γίνει στο μέσο της καμπάνας (στην περιοχή επαφής ανάμεσα στον συμπλέκτη και στην καμπάνα).



### ΥΨΟΣ ΤΗΣ ΚΑΜΠΑΝΑΣ ΜΕ ΤΟ ΓΡΑΝΑΖΙ

125 JUNIOR MAX και 125 MAX  
125 MAX DD2

MINIMUM = 33.90 mm

MINIMUM = 39.50 mm



### 6.3 ΑΡΧΙΚΟ ΓΡΑΝΑΖΙ (125 MAX DD2)

Στο αυθεντικό αρχικό γρανάζι , οι ακόλουθες αναλογίες και μόνο, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται .

Οι ακόλουθοι συνδυασμοί είναι νόμιμοι να χρησιμοποιηθούν.

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



Μια συγκεκριμένη αναλογία γραναζιών θα πρέπει να ορίζεται για κάθε αγωνιστικό event , από έναν συμπληρωματικό κανονισμό.

### 6.4 ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΗ ΓΡΑΝΑΖΙΟΥ (125 MAX DD2)

Το κιβώτιο 2 ταχυτήτων, θα πρέπει να το χειρίζεστε από το τιμόνι δια μέσω 2 καλωδίων της ντιζας.

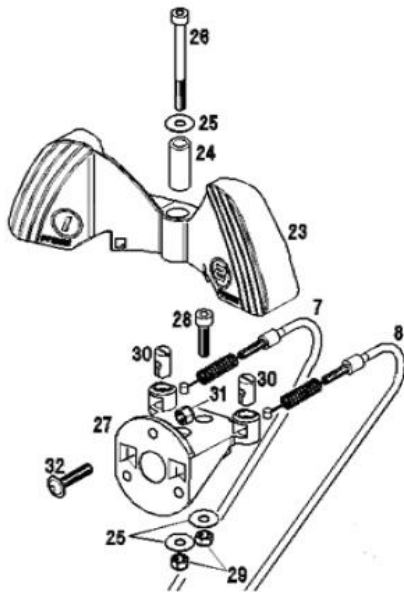
Οι versions με τα αυθεντικά συστήματα ταχυτήτων, είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν.

1<sup>n</sup> version, πλαστικό χειριστήριο ταχυτήτων

Η αποκοπή της αυθεντικής πλαστικής πεταλούδας (στοιχείο 23) ή προσθήκη βύσματος στο πηδάλιο, επιτρέπεται ώστε να ρυθμίσετε το συγκεκριμένο τιμόνι.

Τα αυθεντικά πλαστικά τσοκ του τιμονιού (στοιχείο 27, No παρτ. ROTAX 660640) θα πρέπει να χρησιμοποιούνται.



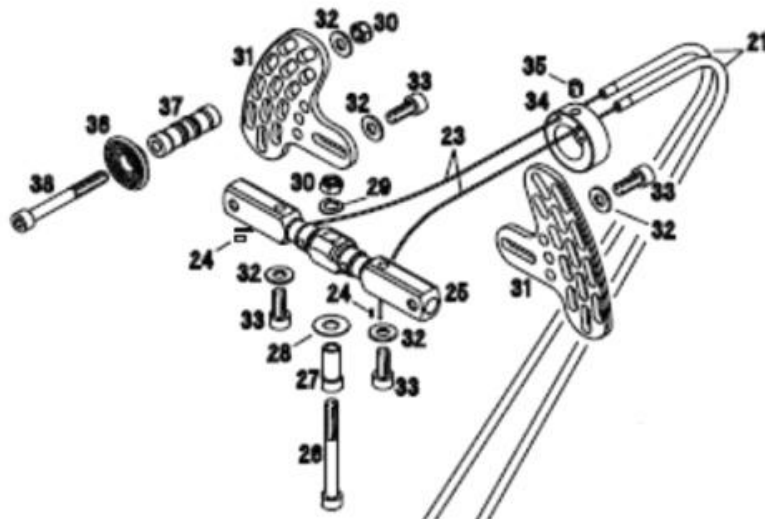


2<sup>η</sup> version , αλουμινένιο χειριστήριο τιμονιού

Η αποκοπή της αυθεντικής πεταλούδας ή η προσθήκη από μη αυθεντικά μέρη, δεν επιτρέπεται.

Η τοποθέτηση των χειριστηρίων αλλαγής ταχύτητας (στοιχείο 31) στο κάτω μέρος ή στην πάνω πλευρά του μπράτσου (στοιχείο 25) είναι μια επιτρεπόμενη προσαρμογή. Τα προαιρετικά εξαρτήματα (στοιχεία 36-38) μπορούν να τοποθετηθούν στο χειριστήριο (στοιχείο 31) σε οποιαδήποτε θέση.

Επιτρεπόμενη ρύθμιση επίσης είναι και η κάμψη του αλουμινένιου χειριστηρίου αλλαγής ταχύτητας, έτσι ώστε να ευθυγραμμιστεί το τιμόνι.





## 6.5 ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ, ΣΤΟ ΚΑΡΜΠΠΙΡΑΤΕΡ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΤΜΙΣΗΣ

Ο συνδυασμός των εξαρτημάτων είναι περιορισμένος στις ακόλουθες 2 προδιαγραφές.

ΤΥΠΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ	125 JUNIOR		125 MAX		125 DD2	
	1	2	1	2	1	2
ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ / ΣΥΝΔΙΑΣΜΟΙ	1	2	1	2	1	2
ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ DENSO	◇		◇		◇	
ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ DELLORTO		◇		◇		◇
ΒΑΛΒΙΔΑ ΕΞΑΓΩΓΗΣ, ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗ			◇		◇	
ΒΑΛΒΙΔΑ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ				◇		◇
ΚΑΡΜΠΠΙΡΑΤΕΡ QS, QD	◇		◇		◇	
ΚΑΡΜΠΠΙΡΑΤΕΡ XS	◇	◇	◇	◇	◇	◇
ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΤΜΙΣΗΣ VERSION 1 ΚΑΙ 2	◇		◇		◇	
ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΤΜΙΣΗΣ VERSION 3	◇	◇	◇	◇	◇	◇

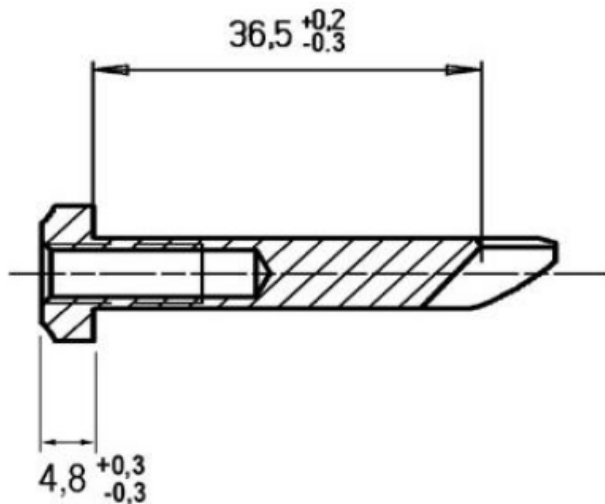
## 6.6 ΒΑΛΒΙΔΑ ΕΞΑΓΩΓΗΣ (125 MAX και 125 MAX DD2)

Δυο versions της αυθεντικής βαλβίδας εξαγωγής (αεροκίνητη / ηλεκτρονική) είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν.

Και τα δυο συστήματα θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν όπως προμηθεύονται, με όλα τα εξαρτήματα τοποθετημένα, όπως μας δείχνει η παρακάτω εικόνα.

Στην 2<sup>η</sup> version μόνο η προδιαγραφή όπου το ελατήριο της βαλβίδας εξαγωγής (θέση 13) τοποθετείται στην κορυφή του πιστονιού της βαλβίδας εξαγωγής (θέση 11) και είναι νόμιμη να χρησιμοποιηθεί.

Το μήκος της βαλβίδας εξαγωγής ( στοιχείο 4 για την αεροκίνητη και στοιχείο 2 για την ηλεκτρονική) είναι 36,5 mm+0.20mm /- 0.30 mm .

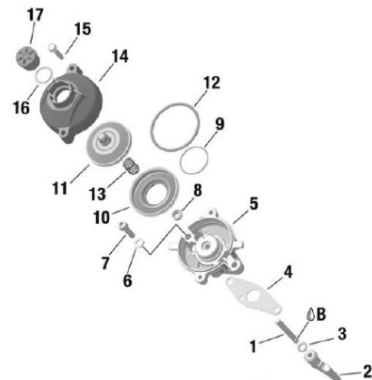


Το πλάτος του δαχτυλιδιού είναι 4,8 mm + / - 0.3 mm.

Η πράσινη φούσκα (στοιχείο 11 της αεροκίνητης βαλβίδας και στοιχείο 10 της ηλεκτρονικής Νο παρτ, ROTAX 260723) είναι νόμιμη να χρησιμοποιηθεί.

Version 1, pneumatic timed exhaust valve.

Version 2, electronic timed exhaust valve



Στην 2<sup>η</sup> version η τοποθέτηση ενός αυθεντικού στομίου (1) μέσα στο σωληνάκι της πίεσης είναι μια επιτρεπτή ρύθμιση .

Η κατεύθυνση της ώθησης του στομίου μέσα στο σωληνάκι της πίεσης είναι ελεύθερη



## 6.7 ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ

Ψηφιακή ανάφλεξη μπαταρίας, μεταβλητή ανάφλεξη.

Καμία πιθανή ρύθμιση δεν είναι απαραίτητη.

Μπουζί : Denso iridium IW 24 ή IW 27 ή IW 29 ή IW 31 ή IW 34 .

Το καπάκι από το μπουζί (πίπα) θα πρέπει να είναι μαρκαρισμένο με το NGK TBO5EMA .

Το μάτι θα πρέπει να είναι μαρκαρισμένο με τους ακόλουθους αριθμούς στην πρώτη

γραμμή 029600 - 0710.



Η ασάλινη μπίλια (διάμετρος 3 - 5 mm) τοποθετημένη στην κυκλική επιφάνεια του σενсора, θα πρέπει να παραμένει στο κέντρο της κυκλικής επιφάνειας.

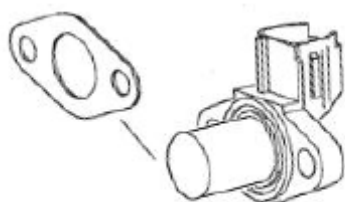
Η τοποθέτηση του ματιού στον στρόφαλο με την επιπλέον φλάντζα στο αυθεντικό λαστιχένιο σφράγισμα του ματιού, είναι μια νόμιμη τροποποίηση.

Επιπλέον Φλάντζα ROTAX 431500 , πάχος της φλάντζας = 0,8 mm

Μακίμου 2 φλάντζες (ROTAX 431500) επιτρέπονται να χρησιμοποιηθούν.

Η θέση της τοποθέτησης της επιπλέον φλάντζας είναι η εξής :

**ΚΑΡΤΕΡ - ΛΑΣΤΙΧΕΝΙΟ ΔΑΧΤΥΛΙΔΙ - ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΦΛΑΝΤΖΑ (Η ΦΛΑΝΤΖΕΣ)  
- ΜΑΤΙ**



Και οι δυο versions του αυθεντικού συστήματος ανάφλεξης (DENSO - DELLORTO) είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν.

Ο τεχνικός έφορος του αγώνα μπορεί να ζητήσει από τον αγωνιζόμενο να αντικαταστήσει την ηλεκτρονική (σύστημα ανάφλεξης DENSO) / e - box (σύστημα ανάφλεξης DELLORTO) με άλλη που παρέχεται από την διοίκηση του αγώνα

### **1<sup>η</sup> version , DENSO σύστημα ανάφλεξης**

Στο casting της ηλεκτρονικής θα πρέπει να εμφανίζεται το 129000 και το DENSO .

### **125 JUNIOR MAX και 125 MAX**

Η ηλεκτρονική θα πρέπει να έχει 3 υποδοχές (ακίδες) στο τερματικό .

Η σύνδεση του πολ/στη θα πρέπει να έχει μαύρο ή πράσινο χρώμα.

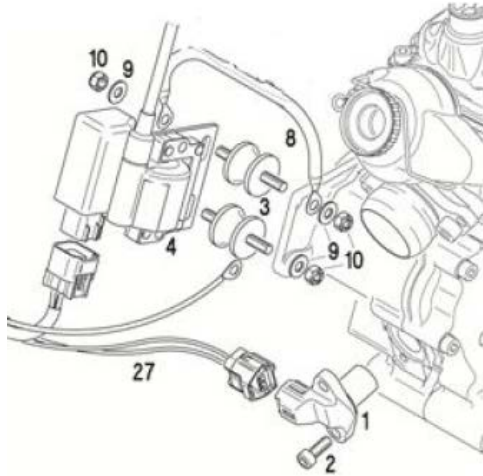
Η version με το καλώδιο επέκτασης (No 265571 και χαραγμένο όπως μας δείχνει η φωτογραφία ) δεν είναι νόμιμη να χρησιμοποιηθεί από 1/3/2012 .



Το Μίνιμουμ μήκος του καλωδίου υψηλής τάσης είναι 210 mm (από την εξωτερική πλευρά της ηλεκτρονικής προς το εξωτερικό του καλωδίου σύνδεσης στο μπουζί = ορατό μήκος του καλωδίου ).

Ο πολ/στής θα πρέπει να τοποθετηθεί με την βοήθεια 2 αυθεντικών σινεμπλοκ στο καπάκι του κιβωτίου ταχυτήτων.

Σε περίπτωση παρέμβασης τμήματος στο σασί με τον πολ/στη, μια επιτρεπόμενη τροποποίηση είναι να χρησιμοποιήσουμε έναν βραχίονα επέκτασης (άκαμπτο στερεό μέταλλο, τοποθετημένο στις αρχικές τρύπες στερέωσης του καπακιού του κιβωτίου ταχυτήτων ) για αποφυγή οποιουδήποτε τρακαρίσματος .

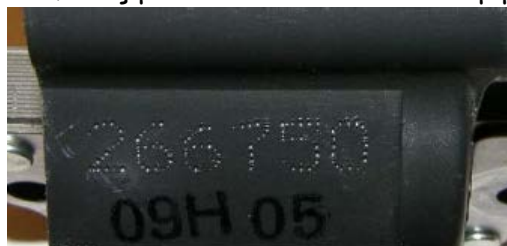


Μια επιτρεπόμενη επιλογή είναι η τοποθέτηση ενός δεύτερου καλωδίου (No παρτ. ROTAX 264910) .

### 125 MAX DD2

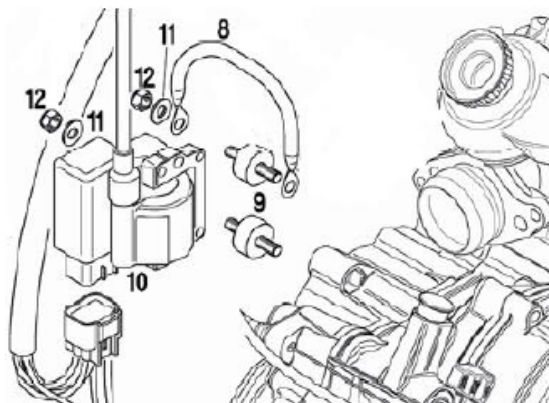
Ο πολ/στής θα πρέπει να έχει 4 ακίδες στο τερματικό.

Ο σύνδεσμος του πολ/στη θα πρέπει να έχει άσπρο ή γκρι χρώμα. Επίσης οι πολ/στές με το Νο 266750 είναι νόμιμοι να χρησιμοποιηθούν .



Μίνιμουμ μήκος του καλωδίου υψηλής τάσης είναι 210 mm (από την εξωτερική πλευρά του πολ/στη προς το εξωτερικό καλώδιο σύνδεσης του μπουζί = ορατό μήκος καλωδίου) .

Ο πολ/στής θα πρέπει να τοποθετηθεί με την βοήθεια 2 αυθεντικών σινεμπλόκ στην αριστερή πλευρά του Κάρτερ .



Η τοποθέτηση του πολλαπλασιαστή στο προαιρετικό στήριγμα (No παρτ. ROTAX 651055) προς το καπάκι του συμπλέκτη είναι μια επιτρεπόμενη επιλογή.



Η τοποθέτηση ενός δεύτερου καλωδίου (No Παρτ. ROTAX 264910) είναι μια επιτρεπόμενη επιλογή.

## 2<sup>η</sup> version , DELLORTO ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ

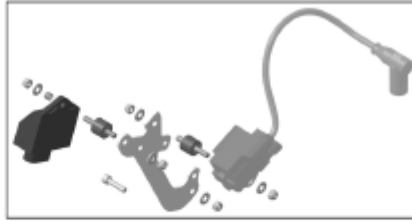
Πολλαπλασιαστής (ίδιος για όλους τους κινητήρες) με ξεχωριστό e - box (ECU συγκεκριμένο για κάθε κινητήρα).

Ο πολ/στής και το ECU (και η μαγνητική βαλβίδα για τους κινητήρες 125 MAX και 125 MAX DD2 μόνο) θα πρέπει να τοποθετηθούν με όλα τα εξαρτήματα τους , σύμφωνα με τις παρακάτω εικόνες.

Σε περίπτωση όπου η βάση στήριξης (μόνο για τους κινητήρες 125 JUNIOR MAX και 125 MAX) έρχεται σε αντίθεση με το σασί, τότε επιτρέπεται η προσθήκη 2 αποστατών, ένας ανά τρύπα στερέωσης με μέγιστο πάχος 20 mm, ανάμεσα στην βάση στήριξης και στο καπάκι του κιβωτίου.

Δυο διαφορετικές versions τοποθέτησης είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν μέχρι και την 1<sup>η</sup> Μαΐου του 2016 και μόνο.

### 125 Junior MAX and 125 MAX



### 125 MAX DD2



Όλες οι version τοποθέτησης σύμφωνα με τις παραπάνω εικόνες , της μαγνητικής βαλβίδας, θα πρέπει να τοποθετηθούν με την βοήθεια ενός σινεμπλόκ και του πιάτου στήριξης (ισχύει μόνο για τους κινητήρες 125 MAX και 125 MAX DD2)



Στις versions τοποθέτησης των παραπάνω εικόνων , το χαμηλό καλώδιο της πλεξούδας θα πρέπει να συνδεθεί στον κινητήρα από την πίσω πλευρά ,αριστερά, με βίδα Άλεν στην κεφαλή του κυλίνδρου.

Στις versions τοποθέτησης όπως μας δείχνουν οι παρακάτω εικόνες, το χαμηλό καλώδιο της πλεξούδας θα πρέπει να συνδεθεί στο χαμηλότερο σινεμπλόκ του πιάτου στήριξης .

Μια νόμιμη τροποποίηση είναι η αφαίρεση της μαύρης επίστρωσης του καπακιού του κιβωτίου (για τους κινητήρες 125 JUNIOR MAX και 125 MAX) σε συγκεκριμένη περιοχή όπως ορίζεται από την ROTAX (για συνολική σύνδεση ανάμεσα στην πλεξούδα και τον κινητήρα)

### 125 Junior MAX and 125 MAX



## 125 MAX DD2



Η οπτική εμφάνιση για τον πολλαπλασιαστή θα πρέπει να είναι πανομοιότυπη με την φωτογραφία .



Ο πολλαπλασιαστής θα πρέπει να έχει 2 ακίδες στο τερματικό.

Ο πολλαπλασιαστής επισημάνεται με 2 αυτοκόλλητα το BRP 666820 και το NIG 0105.

Ο πολλαπλασιαστής είναι επίσης νόμιμος να χρησιμοποιηθεί έστω και αν ένα από τα αυτοκόλλητα χαθούν.

Μinimum μήκος του καλωδίου υψηλής τάσης είναι 210 mm (από την εξωτερική πλευρά του πολλαπλασιαστή ως την εξωτερική σύνδεση του μπουζί = ορατό μήκος του καλωδίου)

Η γείωση της καλωδίωσης, θα πρέπει να συνδέεται με τον κινητήρα στο πίσω μέρος, στην αριστερή βίδα από το καπάκι του κυλίνδρου.

Τα e-box ,επισημάνονται με αυτοκόλλητα και είναι επίσης νόμιμα σε περίπτωση που τα αυτοκόλλητα χαθούν.

125 JUNIOR MAX : 666812 , 125 JUNIOR, EVO

125 MAX : 666814 , 125 MAX , EVO

125 MAX DD2 : 666816 , 125 MAX DD2 , EVO

Το e - box θα πρέπει να ελέγχονται με τον δοκιμαστή ECU (No παρτ. ROTAX 276230) σύμφωνα με την ακόλουθη διαδικασία





Αποσυνδέστε την καλωδίωση του κινητήρα από το e - box .  
Συνδέστε την καλωδίωση του δοκιμαστή ECU στο e - box.  
Συνδέστε το ενεργειακό καλώδιο του δοκιμαστή ECU με την υποδοχή φόρτισης της καλωδίωσης του κινητήρα.

Ο δοκιμαστής ECU αυτόματα εντοπίζει τον τύπο του ECU και αρχίζει το πρόγραμμα έλεγχου για τον χρονισμό της ανάφλεξης και της βαλβίδας εξαγωγής

Ο δοκιμαστής ECU θα πρέπει να εμφανίζει τα ακόλουθα αποτελέσματα

**125 JUNIOR MAX**

ECU TEST OK

125 JUNIOR MAX EVO

**125 MAX**

ECU TEST OK

125 MAX EVO

**125 MAX DD2**

ECU TEST OK

125 MAX DD2 EVO

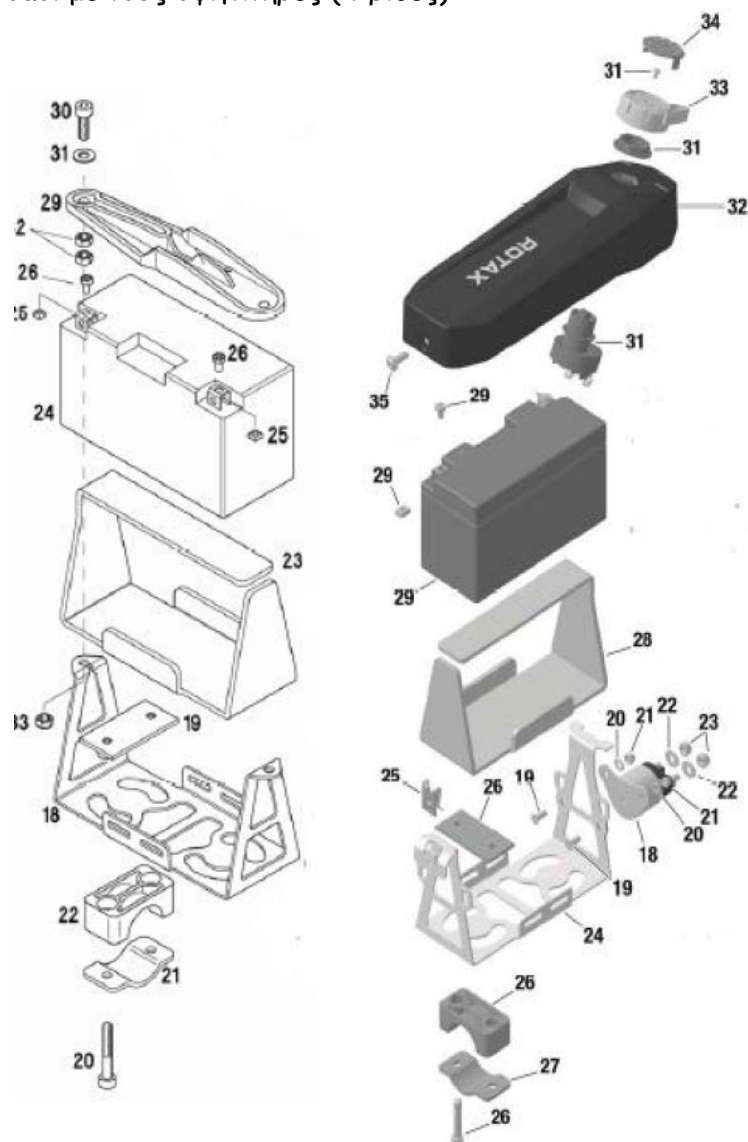
## **6.8 ΜΠΑΤΑΡΙΑ , ΣΤΕΡΕΩΣΗ ΤΗΣ ΜΠΑΤΑΡΙΑΣ**

Είναι νόμιμες να χρησιμοποιούνται οι αυθεντικές μπαταρίες με τις ακόλουθες προδιαγραφές

YUASA YT7B - BS (με και χωρίς το λογότυπο της ROTAX)

ROTAX RX7 - 12B ή RX7 - 12L (τύπος λιθίου, φωσφορικού σιδήρου)

Η μπαταριά θα πρέπει να τοποθετηθεί με τον αυθεντικό σφιγκτήρα και το κάλυμμα της μπαταριάς (και οι δυο versions είναι νόμιμες) και θα πρέπει να στερεώνεται στο σασί με τους σφιγκτήρες (4 βίδες)



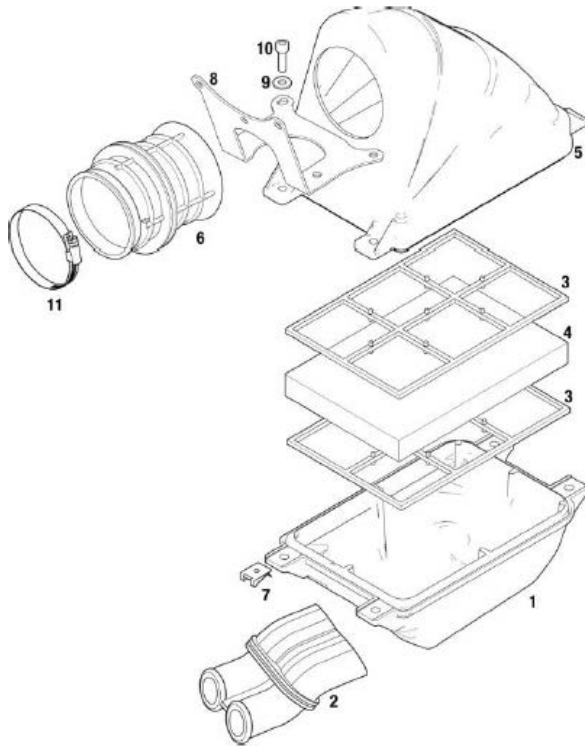
Ο σφιγκτήρας της μπαταριάς θα πρέπει να τοποθετείται στην αριστερή πλευρά του καθίσματος (ισχύει και για τις 2 versions)

## 6.9 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΙΓΑΣΤΗΡΑ 125 JUNIOR MAX και 125 MAX

Η εισαγωγή με ολοκληρωμένο φίλτρο αέρος, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί με όλα τα εξαρτήματα του, όπως μας δείχνει η εικόνα, και θα πρέπει να τοποθετηθεί στην βάση με 2 βίδες (σε στεγνή και βρόχινη κατάσταση)

Ο σωλήνας της εισαγωγής (θέση 2) και η υποδοχή του καρμπιρατέρ (θέση 6) είναι μαρκαρισμένα με την λέξη ROTAX

Το κάτω καπάκι του φίλτρου αέρος είναι μαρκαρισμένο εσωτερικά με το Νο Παρτ. ROTAX 225015



Το πάνω καπάκι του φίλτρου αέρος είναι μαρκαρισμένο εσωτερικά με το Νο παρτ. ROTAX 225025.

Και οι δύο versions του αυθεντικού φίλτρου αέρος (θέση 4) είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν.

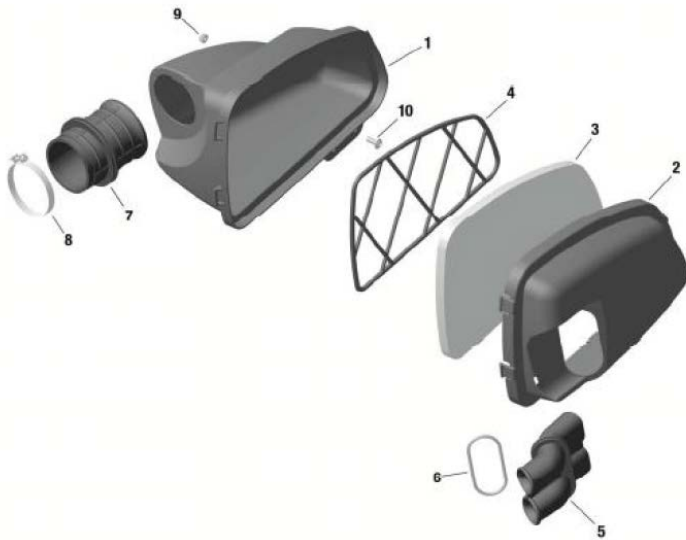
Το ενιαίο φίλτρο αέρος (το μαύρο) και το διπλό φίλτρο αέρος (πράσινο / μαύρο) είναι μαρκαρισμένα με το TwinAir.

Το φίλτρο αέρος (θέση 4) θα πρέπει να τοποθετείται όπως φαίνεται στην εικόνα, ανάμεσα στις δυο σχάρες (θέση 3) και θα πρέπει να καλύπτει πλήρως την περιοχή του κάτω καπακιού του φίλτρου (θέση 1).

Επίσης σε βρόχινη κατάσταση, δεν επιτρέπεται να συνδέσετε οτιδήποτε στο φίλτροκούτι, για να προστατέψετε της είσοδο του αέρα από ψεκασμό νερού.

## 125 MAX DD2

Εισαγωγή με ενσωματωμένο φίλτρο αέρος όπως μας δείχνει η εικόνα .



Το πάνω καπάκι του φίλτρου αέρος (θέση 1) είναι μαρκαρισμένο εσωτερικά με το Νο παρτ. ROTAX

225012 (με 4 κλιπ)

225013 (με 5 κλιπ)

Το κάτω καπάκι του φίλτρου αέρος (θέση 2) είναι μαρκαρισμένο εσωτερικά με το Νο παρτ. ROTAX

225022 (με 4 κλιπ)

225023 (με 5 κλιπ)

Και οι δυο versions του φίλτρου αέρος (θέση 3) είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν .

1<sup>η</sup> version, με ενσωματωμένη ατσάλινη σχάρα

2<sup>η</sup> version , με ξεχωριστή πλαστική σχάρα (θέση 4)

Το φίλτρο αέρος θα πρέπει να τοποθετηθεί ανάμεσα στο πάνω καπάκι του φίλτρου και του κάτω , έτσι ώστε όλη η περιοχή του φίλτρου αέρος να καλύπτεται .

Στο κάτω καπάκι του φίλτρου (θέση 2 Νο παρτ. ROTAX 225022) είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση ο'ring (θέση 6) στον σωλήνα της εισαγωγής (θέση 5)

Μια επιτρεπόμενη τροποποίηση είναι η σφράγιση στην κορυφή του φίλτρου από αυτοκόλλητη ταινία .

Επίσης σε βρόχινη κατάσταση, δεν επιτρέπεται να συνδέσετε οτιδήποτε στο φίλτροκούτι , για να προστατέψετε την είσοδο αέρα από ψεκασμό νερού.

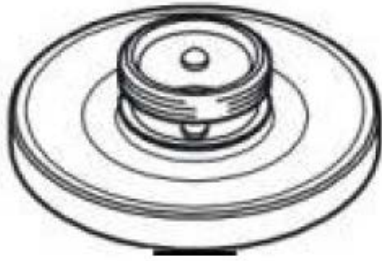
### 6.10 ΚΑΡΜΠΙΡΑΤΕΡ

Καρμπιρατέρ Dellorto, στο περίβλημα του καρμπιρατέρ εμφανίζεται η λέξη VHSB34.

Τα QD , QS ή XS είναι σταμπαρισμένα στο περίβλημα του καρμπιρατέρ.

Η πλήρης οπή εισόδου του καρμπιρατέρ θα πρέπει να εμφανίζει χυτή επιφάνεια.

Η προαιρετική τάπα του καρμπιρατέρ είναι μαρκαρισμένη με το ROTAX ( Νο παρτ. ROTAX 261030) και είναι νόμιμη να χρησιμοποιηθεί



Τα δυο εξαρτήματα εξαερισμού θα πρέπει να συνδεθούν με το αυθεντικό σωληνάκι αέρος μίνιμουμ 155 mm (No παρτ. ROTAX 260260). Η θέση του ανοίγματος θα πρέπει να τοποθετηθεί στην πίσω πλευρά του καρμπιρατέρ .

Οι ρυθμίσεις των βιδών του καρμπιρατέρ είναι ελεύθερες.

Η θέση της βελόνας είναι ελεύθερη .

Όλα τα ζιγκλερ θα πρέπει να είναι τοποθετημένα σωστά και με ασφάλεια (σφιχτά).

Το μίνιμουμ απαιτούμενο μέγεθος του κυρίως ζιγκλερ θα πρέπει να προσδιορίζεται για κάθε αγωνιστικό event , με έναν συμπληρωματικό κανονισμό.

Το ύψος των 2 βραχιόνων των φλοτέρ θα πρέπει να είναι μέσα μέσα στην υποδοχή του μετρητή του καρμπιρατέρ (No παρτ. ROTAX 277400) , το κανονικό τους βάρος το μετράμε στο περίβλημα του καρμπιρατέρ χωρίς φλάντζα , σε αντίστροφη όρθια θέση.



Η βαλβίδα της βελόνας είναι σταμπαρισμένη με το 150.

Η βελονοθήκη είναι μαρκαρισμένη με το σύμβολο INC .



Το ζιγκλέρ εκκίνησης είναι σταμπαρισμένο με το ψηφίο 60 .

### **ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟ DELLORTO VHSB 34 QS και QD.**

Το slide του καρμπιρατέρ μας εμφανίζει το ψηφίο 40 στο casting .

Η βελόνα θα πρέπει να είναι σταμπαρισμένη με το K98.



Μόνο 2 φλοτέρ μαρκαρισμένα με το 3,6 gr , θα είναι νόμιμα να χρησιμοποιηθούν (ισχύει για τις κατηγορίες 125 JUNIOR και 125 MAX).

Μόνο 2 φλοτέρ μαρκαρισμένα με το 5,2 gr θα είναι νόμιμα να χρησιμοποιηθούν (ισχύει για την κατηγορία 125 DD2) .

Βελόνα Ζιγκλέρ

Σταμπαρισμένη με το FN 266

Συνολικό μήκος :  $54.00 + / - 0.3$  mm

Μήκος του κάτω τμήματος :  $11.50 + / - 0.2$  mm

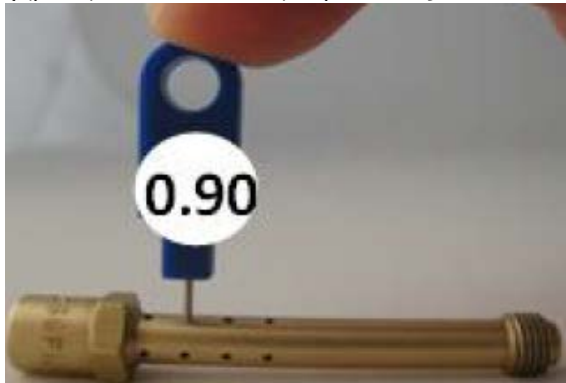


Διάμετρος της οπής  $2,60 + / - 0,15$  mm (μετρήθηκε εσωτερικά 2 mm)



4x4 διάμετρος οπών

Ο μετρητής του πύρου 0,90 mm μπορεί να μην εισχωρήσει σε μια από τις 16 τρύπες (χρησιμοποιήστε τον μετρητή της ROTAX Νο παρτ. 281920)



Προζιγκλερ

Τα προζιγκλέρ που είναι μαρκαρισμένα με το 60 ,είναι νόμιμα να χρησιμοποιηθούν . .



Ο μετρητής του πύρου 0,65 mm μπορεί να μην εισχωρήσει στην οπή (χρησιμοποιήστε τον μετρητή της ROTAX Νο παρτ. 281920).

Εσωτερικά προζιγκλέρ

Μόνο τα εσωτερικά προζιγκλερ που είναι μαρκαρισμένα με το 60 είναι νόμιμα να χρησιμοποιηθούν .

Ο μετρητής του πύρου 0,65 mm μπορεί να μην εισχωρήσει στην οπή (χρησιμοποιήστε τον μετρητή της ROTAX Νο παρτ. 281920).





Ο μετρητής του πύρου 0,65 mm μπορεί να μην εισχωρήσει σε μια από τις 4 κατά μήκος οπές (χρησιμοποιήστε τον μετρητή της ROTAX Νο παρτ. 281920)



Εσωτερικά του καρμπιρατέρ

Το εσωτερικό του καρμπιρατέρ, θα πρέπει να εμφανίζει σταμπαρισμένο το 8,5



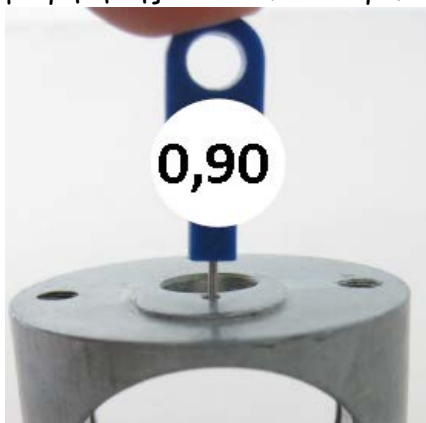
Γωνιακή οπή της εισαγωγής του καρμπιρατέρ

Ο πύρος των 0,60 mm μπορεί να μην εισχωρήσει στην οπή (χρησιμοποιήστε τον μετρητή της ROTAX No παρτ. 281920)



Κάθετη οπή της εισαγωγής του καρμπιρατέρ

Ο πύρος των 0,90 mm μπορεί να μην εισχωρήσει στην οπή (χρησιμοποιήστε τον μετρητή της ROTAX No παρτ. 281920).



Atomizer (ψεκαστήρας)

Αφαιρούμε τον Atomizer από το σώμα του καρμπιρατέρ με την βοήθεια του εργαλείου ventouri (No παρτ. ROTAX 676034)

Συνολικό μήκος Atomizer 23,75 + / - 0,45 mm



Atomizer, μήκος του κυλινδρικού μέρους 15,75 + / - 0,25 mm



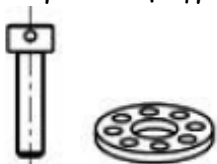
Atomizer, διαδρομή της διάστασης 6,00 + / - 0,15 mm



Atomizer, διάμετρος της κατά μήκος οπής 4,05 + / - 0,15 mm



Τα προαιρετικά στοιχεία του Νο παρτ. ROTAX 240184 (2 Άλεν βίδες) και Νο παρτ. ROTAX 261552 (1 X κύπελλο κύριου ζιγκλέρ ) είναι νόμιμα να χρησιμοποιηθούν. Αυτά τα εξαρτήματα προαιρετικά αντικαθιστούν τα εξαρτήματα 262020 και 261550 σε περίπτωση σφραγίσματος του καρμπιρατέρ.



## ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟ DELLORTO VHSB 34 XS

Το slide του καρμπρατέρ, θα πρέπει να εμφανίζει στο casting το ψηφίο 45.

Η βελόνα θα πρέπει να είναι σταμπαρισμένη με το K57.

Μόνο τα 2 φλοτέρ που είναι μαρκαρισμένα με το 4,0 gr θα είναι νόμιμα να χρησιμοποιηθούν.

Το προζιγκλέρ θα είναι σταμπαρισμένο με το 60

Και το εσωτερικό προζιγκλέρ θα πρέπει να είναι σταμπαρισμένο με το 45.

Βελονοθήκη

Σταμπαρισμένη με το DP267

Συνολικό μήκος 51,0 + / - 0,3 mm



Το μήκος του κάτω τμήματος είναι 33,0 + / - 0,2 mm



Το εσωτερικό του καρμπρατέρ θα πρέπει να εμφανίζει το 12,5



### 6.11 ΤΡΟΜΠΑ ΒΕΝΖΙΝΗΣ , ΦΙΛΤΡΟ ΒΕΝΖΙΝΗΣ

Η τρόμπα διαφράγματος ΜΙΚΥΝΙ (δείτε την φωτογραφία ) θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί και να τοποθετηθεί όπως δείχνει η εικόνα .



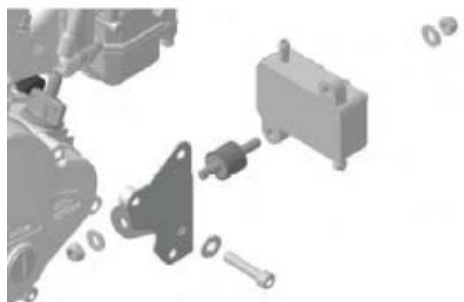
### 125 JUNIOR MAX και 125 MAX

Η τρόμπα βενζίνης θα τοποθετείται στην κάτω πλευρά της βάσης της εισαγωγής του σιγαστήρα .



### 125 MAX DD2

Η τρόμπα βενζίνης θα πρέπει να τοποθετηθεί πάνω στην βάση στήριξης , μαρκαρισμένο με το 651055, που συνδέεται με το καπάκι του φυγοκεντρικού



Επιτρεπόμενη επιλογή είναι η τοποθέτηση της τρόμπας βενζίνης με 2 αυθεντικά σινεμπλοκ στο σασί. Σε αυτή την περίπτωση η τρόμπα βενζίνης θα πρέπει να τοποθετείται κάτω από την γραμμή εισόδου του καρμπυρατέρ.

## ΦΙΛΤΡΟ ΒΕΝΖΙΝΗΣ

Και οι δυο versions του αυθεντικού φίλτρου βενζίνης , είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν. (δείτε τις φωτογραφίες)



Έκτος από το σωληνάκι καυσίμου, την τρόμπα βενζίνης και το αυθεντικό φίλτρο βενζίνης, κανένα επιπλέον εξάρτημα δεν είναι νόμιμο να χρησιμοποιηθεί ανάμεσα στο ρεζερβουάρ και το καρμπυρατέρ.

## 6.12 ΨΥΓΕΙΟ

Η αφαίρεση του θερμοστάτη από το κάλυμμα της κεφαλής του κυλίνδρου είναι μια επιτρεπόμενη τροποποίηση.

Το ψυγείο θα πρέπει να τοποθετείται με όλα του τα εξαρτήματα του, όπως δείχνει η αντίστοιχη εικόνα για κάθε κινητήρα.

Μια επιτρεπόμενη τροποποίηση είναι η τοποθέτηση ταινίας (ουδέτερη χωρίς διαφημιστικό) γύρω από το ψυγείο έτσι ώστε να ελέγχουμε την ροή του αέρα μέσα στο ψυγείο.

Η ταινία δεν μπορεί να αφαιρεθεί από το ψυγείο κατά την διάρκεια λειτουργίας του κινητήρα στην πίστα.

Οποιαδήποτε άλλη μη αυθεντική συσκευή για έλεγχο της ροής του αέρα στο ψυγείο, απαγορεύεται.

## 125 JUNIOR MAX και 125 MAX

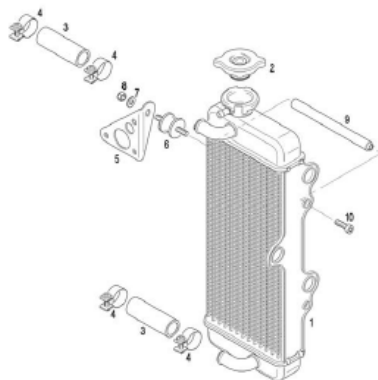
Το ψυγείο, θα πρέπει να τοποθετείται στην δεξιά πλευρά του κινητήρα.

Τρεις διαφορετικές versions, όπως δείχνουν οι φωτογραφίες, είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν.

1<sup>n</sup> version

Περιοχή ψύξης - ύψος = 290 mm, πλάτος = 133 mm

Πάχος του ψυγείου - 32 mm

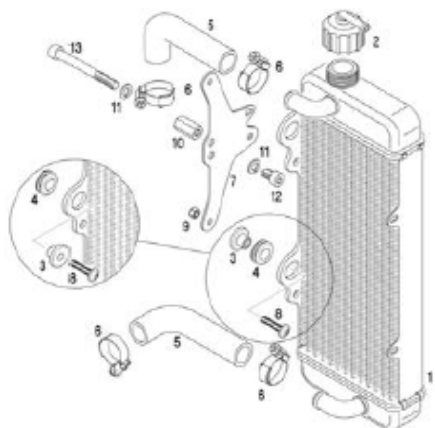


### 2<sup>n</sup> version

Περιοχή ψύξης - ύψος = 290 mm , πλάτος = 133 mm

Πάχος του ψυγείου - 32 mm

Η βάση στήριξης (θέση 7) επιτρέπει 2 διαφορετικές θέσεις τοποθέτησης (ύψος ) του ψυγείου. Και οι δυο θέσεις είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν



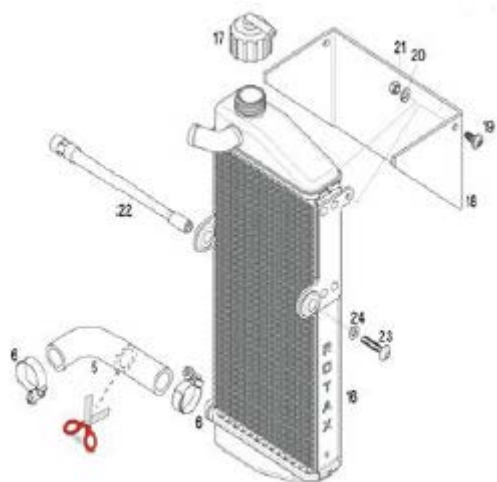
### 3<sup>n</sup> version

Περιοχή ψύξης - ύψος = 290 mm , πλάτος = 138 mm

Πάχος του ψυγείου - 34 mm

Το ψυγείο θα πρέπει να έχει στην μια πλευρά του την λέξη ROTAX

Η αφαίρεση του αυθεντικού κλαπέτου, είναι μια επιτρεπτή τροποποίηση.



### 125 MAX DD2

Το ψυγείο θα πρέπει να τοποθετείται στην αριστερή πλευρά του καθίσματος.

Το ψηλότερο σημείο του ψυγείου, μπορεί να μην είναι μεγαλύτερο από 400 mm, πάνω από τον κύριο σωλήνα του σασί.

Δυο διαφορετικές versions όπως δείχνουν οι φωτογραφίες, είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν.



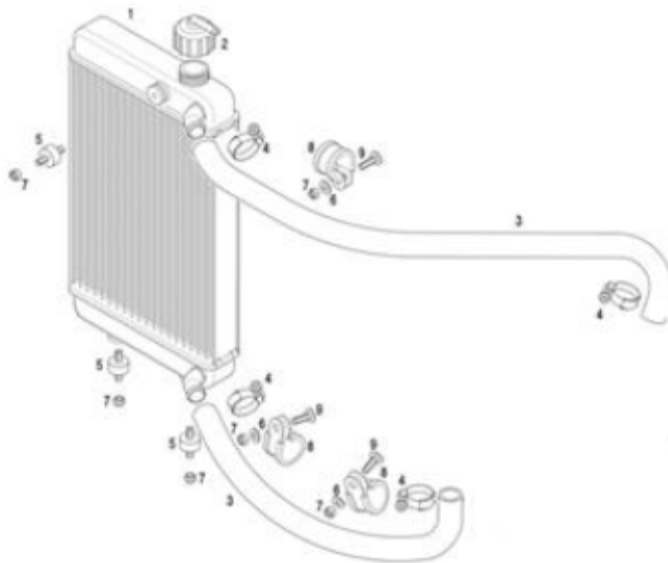
1<sup>n</sup> version

Περιοχή ψύξης -

ύψος = 284 mm , πλάτος = 202 mm

Πάχος του ψυγείου -

32 mm



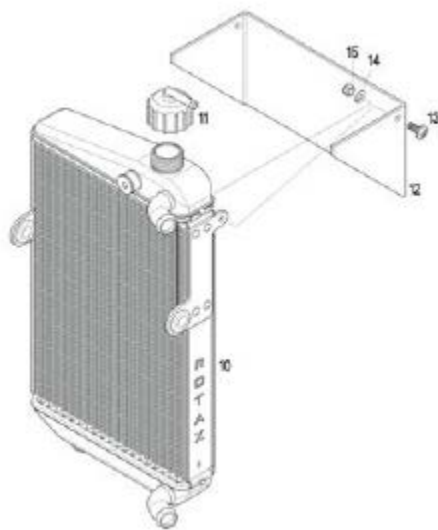
2<sup>n</sup> version

Περιοχή ψύξης -

ύψος = 290 mm , πλάτος = 196 mm

Πάχος του ψυγείου -

34 mm



Επιτρεπόμενη τροποποίηση είναι η αφαίρεση του αυθεντικού κλαπέτου.

### 6.13 ΨΥΚΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ ΨΥΓΕΙΟΥ

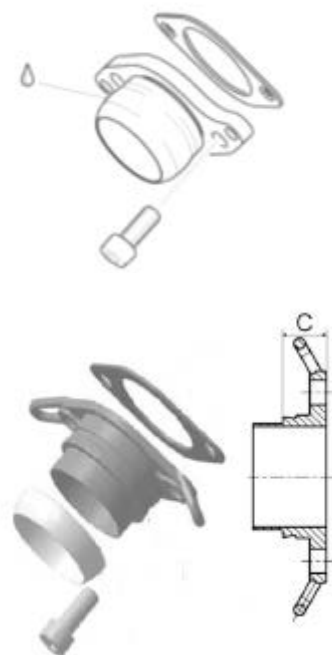
Θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί σκέτο νερό χωρίς οποιαδήποτε πρόσθετη ουσία.

### 6.14 ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΤΜΙΣΗΣ

Δυο versions αυθεντικής υποδοχής, θα είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν.

1<sup>η</sup> version , χωρίς δαχτυλίδι

2<sup>η</sup> version , με δαχτυλίδι



Και στις δυο versions η μέτρηση ( C ) θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 15,5 mm

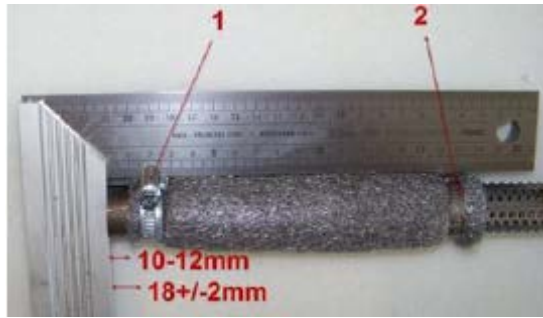
Η χρήση μάξιμουμ 4 αυθεντικών ελατηρίων εξάτμισης για να στερεωθεί η εξάτμιση στον κύλινδρο, επιτρέπεται. (Δεν επιτρέπεται σύρμα ασφάλειας στην περιοχή της φλάντζας της εξάτμισης).

Το αυθεντικό σύστημα εξάτμισης όπως προμηθεύεται από την ROTAX, είναι υποχρεωτικό να χρησιμοποιηθεί.

Η συγκόλληση της εξάτμισης επιτρέπεται μόνο σε περίπτωση επισκευής.

Επιτρεπόμενες τροποποιήσεις στο σύστημα της εξάτμισης είναι :

- > αντικατάσταση των αυθεντικών πριτσινιών από τον σιγαστήρα με βίδες 4 mm και παξιμάδια.
- > αντικατάσταση του υαλοβάμβακα (μπορεί να τοποθετηθεί μόνο ο αυθεντικός υαλοβάμβακας) μέσα στον σιγαστήρα.
- > η υποδοχή της συγκόλλησης (σε μια απόσταση 50 – 80 mm από τα γιουνιμπολ ) στην κορυφή της εξάτμισης για μέτρηση της θερμοκρασίας καυσαερίων .
- > προσθήκη επιπλέον στοιχείων για περαιτέρω μείωση του θορύβου.
- > επιπλέον από τον στάνταρ υαλοβάμβακα, ένας ασάλινος υαλοβάμβακας (No παρτ. ROTAX 297983) με διάσταση 165 + 10 mm θα είναι νόμιμος να χρησιμοποιηθεί (όχι υποχρεωτικός) κάτω από τον στάνταρ υαλοβάμβακα σύμφωνα με την ακόλουθη εικόνα.



Ο σφιγκτήρας (1) θα πρέπει να τοποθετηθεί σε απόσταση  $18 + / - 2$  mm , μετρίεται από το τελείωμα του σωλήνα,

Ο σφιγκτήρας (2) θα πρέπει να τοποθετηθεί στην περιοχή της άκρης του ατσάλινου υαλοβάμβακα.

Η μέτρηση των 10 - 12 mm από το τελείωμα του διάτρητου σωλήνα προς την αρχή του ατσάλινου υαλοβάμβακα, είναι ένας προσδιορισμός για συναρμολόγηση.

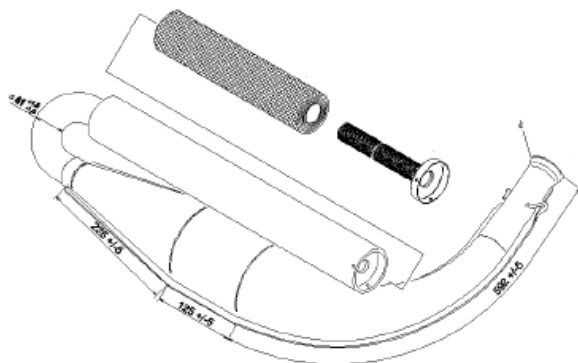
Και οι δυο σφιγκτήρες (1 και 2) είναι υποχρεωτικό να τοποθετηθούν και να σφιχτούν.

### 125 JUNIOR MAX και 125 MAX

Τρεις versions εξάτμισης είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν.

#### 1<sup>η</sup> version

Σωλήνας και σιγαστήρας είναι ένα κομμάτι. Ο σιγαστήρας είναι κολλημένος σε γωνία  $180^{\circ}$ .



#### 2<sup>η</sup> version

Σωλήνας και σιγαστήρας είναι ένα κομμάτι . Ο σιγαστήρας είναι κολλημένος σε γωνία  $180^{\circ}$  . Δυο ελατήρια στερεώνουν τον σιγαστήρα



Οι ακόλουθες μετρήσεις είναι έγκυρες για την 1<sup>η</sup> και την 2<sup>η</sup> version :

Σιγαστήρας με καπάκι , διάμετρος της τρύπας : 21.0 mm (maximum)

Μήκος του κώνου εισόδου : 592 mm + / - 5 mm (το μετράμε εξωτερικά από την αρχή του σωλήνα της εξάτμισης μέχρι την αρχή του κυλινδρικού μέρους )

Μήκος του κυλινδρικού μέρους του σωλήνα της εξάτμισης : 1255 mm + / - 5 mm .

Μήκος του τελειώματος του κώνου : 225 mm + / - 5 mm.

Εξωτερική διάμετρος της κλίσης του σωλήνα των 180° : 41 mm + / - 1.5 mm / - 1.0 mm (το μετράμε στην αρχή και στο τελείωμα της κλίσης) .

Για τις versions 1 & 2 ο αυθεντικός σχεδιασμένος σιγαστήρας χωρίς 90° γωνία είναι υποχρεωτικός να χρησιμοποιηθεί.

3<sup>η</sup> version

Σωλήνας με γωνία 180° και σιγαστήρας, που είναι δυο ξεχωριστά κομμάτια . Ο σιγαστήρας στερεώνεται με δυο ελατήρια στην γωνία των 180° και 2 ελατήρια στον σωλήνα.



Ο σιγαστήρας θα πρέπει να τοποθετηθεί σε μια θέση όπου η κατεύθυνση της γωνίας των 90° (κατεύθυνση των θερμών υλικών της εξάτμισης) δεν ενοχλεί οποιοδήποτε εξάρτημα του σασί .

Η τοποθέτηση ενός 3<sup>ου</sup> αυθεντικού ελατηρίου (σταυρωτά από την σύνδεση των γιουνιμπολ) ανάμεσα στην γωνία των 180° και του σιγαστήρα, είναι μια επιτρεπτή τροποποίηση.

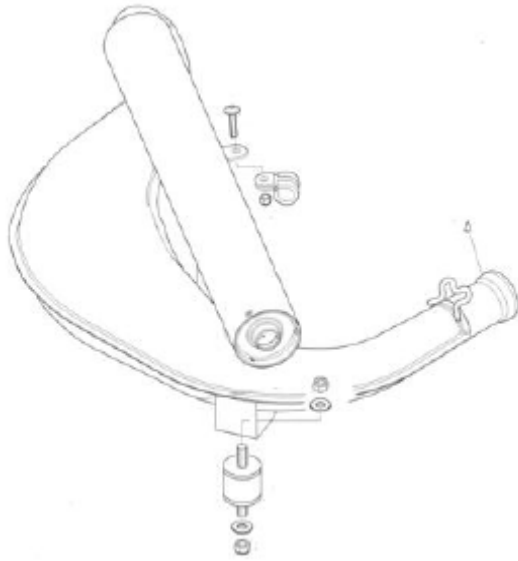
Για της 3<sup>η</sup> version ο αυθεντικός σχεδιασμένος σιγαστήρας με 90° γωνία είναι υποχρεωτικός να χρησιμοποιηθεί.

## 125 MAX DD2

Τρεις versions του συστήματος εξάτμισης, είναι νόμιμες να χρησιμοποιηθούν.

1<sup>η</sup> version

Σωλήνας και σιγαστήρας είναι ένα κομμάτι. Ο σιγαστήρας συγκολλείται στο τελείωμα της γωνίας και του σωλήνα.



### 2<sup>n</sup> version

Σωλήνας και σιγαστήρας είναι ένα κομμάτι. Ο σιγαστήρας συγκολλείται σε γωνία 180°. Δυο ελατήρια στερεώνουν τον σιγαστήρα στον σωλήνα .



Οι ακόλουθες μετρήσεις ισχύουν για τις version 1 και 2 :

Σιγαστήρας με καπάκι , διάμετρος της τρύπας : 19.6 + / - 0.2 mm.

Ο σιγαστήρας (χωρίς γωνία 90°) χρησιμοποιείται μόνο στις versions 1 και 2.

### 3<sup>n</sup> version

Ο σωλήνας με γωνία 180° και ο σιγαστήρας, είναι δυο ξεχωριστά κομμάτια . Ο σιγαστήρας στερεώνεται με 2 ελατήρια στην γωνία των 180° και 2 ελατήρια στον σωλήνα της εξάτμισης . Ο σιγαστήρας μπορεί να γυρισθεί έτσι ώστε η γωνία των 90° εξωτερικά του σιγαστήρα να μας δείχνει προς τα κάτω (είναι μια προτεινόμενη εκδοχή, για χαμηλότερες εκπομπές θορύβου) ή γυρισμένη προς τα πίσω.

Ο σιγαστήρας θα πρέπει να τοποθετηθεί σε μια θέση όπου η κατεύθυνση της γωνίας των 90° (κατεύθυνση των θερμών υλικών της εξάτμισης) δεν ενοχλεί οποιοδήποτε εξάρτημα του σασί .

Η τοποθέτηση ενός 3<sup>ου</sup> αυθεντικού ελατηρίου (σταυρωτά από την σύνδεση των γιουνιμπολ) ανάμεσα στην γωνία των 180° και του σιγαστήρα, είναι μια επιτρεπτή τροποποίηση.

Για της 3<sup>n</sup> version ο αυθεντικός σχεδιασμένος σιγαστήρας με 90° γωνία είναι υποχρεωτικός να χρησιμοποιηθεί.



Ο σιγαστήρας με γωνία 90° είναι υποχρεωτικός να χρησιμοποιηθεί για την 3<sup>η</sup> version.

#### **6.15 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ**

Στην πλευρά του κινητήρα, μάξιμουμ μια επιπλέον στήριξη καθίσματος επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί.

Η επιπλέον στήριξη του καθίσματος πρέπει να στερεωθεί στον κινητήρα, χρησιμοποιώντας την τρύπα του σπειρώματος που είναι σχεδιασμένη για αυτό τον σκοπό.

