



Rotax MAX Challenge Regulament tehnic 2019

Inlocuieste Editia 2018 01 22

1. General

1.1. Categorii

Karturile folosite in Rotax Mojo MAX Challenge (RMC), Rotax Mojo MAX Challenge GRAND FINAL (RMCGF) si Evenimente Internationale Rotax Mojo MAX Challenge (IRMCE) se impart in urmatoarele clase:

- 125 Junior MAX
- 125 MAX/Masters
- 125 MAX DD2/Masters

1.2. Cantitate acceptata:

Pentru fiecare eveniment RMC (de la calificari la finala) urmatoarea cantitate maxima de echipament este acceptata:

- 1 sasiu
- 2 set anvelope slick + 1 anelopa fata+ 1 anelopa spate
- 2 set anvelope ploaie + 1 anelopa fata + 1 anelopa spate
- 2 motoare

2. Echipament:

2.1. Sasiu 125 Junior MAX si 125 MAX/Masters

Pentru evenimentele nationale RMC orice sasiu specificat de un distribuitor autorizat Rotax este permis. Diametrul maxim al axei spate = 50 mm, grosimea minima a tubulaturii conform regulilor CIK-FIA.

La IRMCE si RMCGF doar sasiile cu omologare CIK-FIA valida sunt acceptate. Orice sistem de franare trebuie sa aiba omologare CIK-FIA.

Frana fata nu este permisa pentru clasele 125 Junior MAX si 125 MAX/Masters.

2.2. Sasiu 125 MAX DD2/Masters

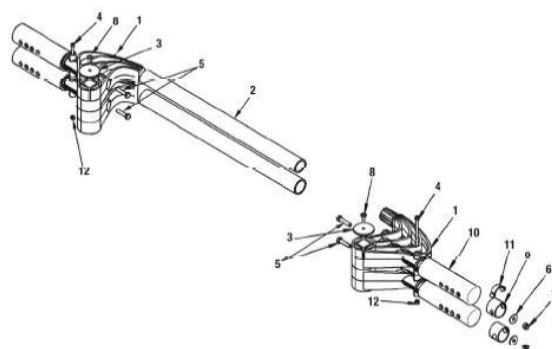
Pentru evenimentele nationale RMC, IRMCE si RMCGF clasele 125 MAX DD2/Masters folosesc sasiu aprobate de Rotax (vezi <http://www.rotax-kart.com/Max-Challenge/MAX-Challenge/Approved-Chassis-125-MAX-DD2>).

Sasiile trebuie sa fie proiectate conform regulilor CIK-FIA pentru categoriile cu schimbator de viteze (frana fata + spate obligatoriu).

Orice sistem de franare trebuie sa aiba omologare CIK-FIA.

Sistemul Rotax pentru protectia spate este obligatoriu (cel din foto). Nu se pot atasa sau demonta componente (cu exceptia: cablu de siguranta sau surub de legatura intre poz. 1 si poz. 2 si suportul de numar.

Doar rolele de protectie originale Rotax sunt acceptate (portocaliu sau rosu) .



2.3 Carenaje 125 Junior MAX si 125 MAX

In concordanta cu regulile federatiei nationale sau CIK-FIA.

La RMCGF si IRMCE doar carenajele cu omologare actuala CIK-FIA sunt permise.

2.3. Carenaje 125 MAX DD2/Masters

In concordanta cu regulile federatiei nationale sau CIK-FIA.

La RMCGF si IRMCE doar carenajele cu omologare actuala CIK-FIA sunt permise.

Sistemul Rotax de protectie spate este obligatoriu.

2.4. Anvelope

La toate evenimentele RMC, IRMCE si RMCGF se vor utiliza urmatoarele anvelope:

125 Junior MAX

Uscat Mojo D2 fata 4.5 x 10.0 – 5 spate 7.1 x 11.0 – 5

Ploaie Mojo W3 fata 4.5 x 10.0 – 5 spate 6.0 x 11.0 – 5

125 MAX/Masters

Uscat Mojo D5 fata 4.5 x 10.0 – 5 spate 7.1 x 11.0 – 5

Ploaie Mojo W3 fata 4.5 x 10.0 – 5 spate 6.0 x 11.0 – 5

125 MAX DD2/Masters

Uscat Mojo D5 fata 4.5 x 10.0 – 5 spate 7.1 x 11.0 – 5

Ploaie Mojo W3 fata 4.5 x 10.0 – 5 spate 6.0 x 11.0 – 5

Nu este permisa nici o modificare sau tratament al anvelopelor.

Echipamentul pentru detectarea compusilor chimici recomandat este Mini-RAE-Lite.

Pragul de maximum 4 ppm este recomandat.

Sensul de rotatie trebuie respectat.

2.6. Achizitia de date:

Sistemele ce permit receptia/inregistrarea urmatoarelor date este permisa:

Timp de tur

Rotatiile motorului (prin cablu de inductie de inalta tensiune)

2 indicatoare de temperatura Viteza la 1 roata

Acceleratia in coordonatele X/Y.

Pozitia prin sistem GPS Rotirea volanului (prin senzor)

Conectarea sistemului de achizitii de date la bateria motorului este permisa.

In timpul anternamentelor utilizarea telemetriei este permisa.

2.7. Materiale compozite:

Materialele compozite (ca fibra de carbon etc.) sunt interzise cu exceptia scaunului si a podelei.

Aliajele metalice nu sunt considerate materiale compozite.

2.8. Echipament de protectie

Pentru RMC combinezonul, casca, ghetetele, manusile si alte protectii trebuie sa corespunda cerintelor federatiei nationale sau CIK-FIA..

Pentru IRMCE si RMCGF se aplica reglementarile articolului 3 din regulamentul CIK-FIA.

2.9. Combustibil/ulei

Benzina fara plumb 95 - 98 octani.

XPS KART TEC SYNMAX,ulei full sintetic 2-timpi sau XPS

KART TEC,ulei full sintetic 2-timpi .

2.10. Reclame pe motor

Nu sunt permise autocolante pe motor sau accesoriile acestora (cu exceptia ROTAX, BRP, MOJO, XPS, original SODI KART)



3. Sigilarea motoarelor, verificare tehnica

La RMC, IRMCE si la RMCGF, doar motoarele care sunt conforme urmatoarelor reglementari tehnice pot fi folosite.

Pentru RMC national, doar motoarele care au fost verificate si sigilate de distribuitorul autorizat Rotax teritorial sau de un centru service autorizat de distribuitor pot fi utilizate.

Pentru IRMCE toti distribuitorii autorizati Rotax si centrele lor de service sunt autorizati sa verifice si sa sigileze motoare. <http://www.rotax-kart.com/Find-a-Dealer>.

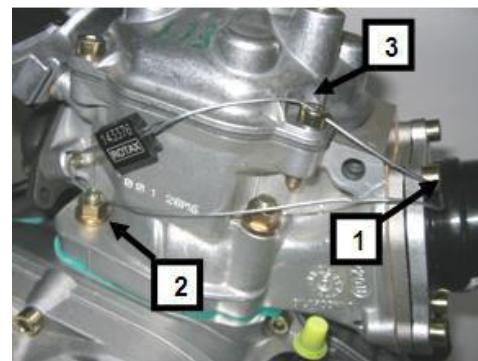
Pentru RMCGF doar Rotax este autorizat sa verifice si sa sigileze motoarele. Prin sigilarea motoarelor distribuitorul autorizat sau centrele de service sunt responsabile de conformitatea motoarelor in conformitate cu actualul regulament tehnic. Deasemenea orice motor nou trebuie controlat si sigilat inaintea vanzarii.

Motoarele trebuie sigilate cu sigilii originale Rotax (aluminIU anodizat negru cu logo Rotax si cod de bare cu 6 digiti)
- Doar sigilii cu cod de bare pot fi utilizate.



Cablul de otel trebuie sa treaca prin cele 3 orificii - surub imbus flansa (pos. 1) surubul de la cilindru (pos. 2) si surub imbus de la capacul chiuloasei (pos. 3) (conform foto).

Dupa inchiderea cablului de sigilare orificiul sigilului trebuie strans cu clestele special Rotax (cod 276110) . Cablul nu are voie sa treaca de 2 ori prin sigiliu (doar asa cum este in foto)

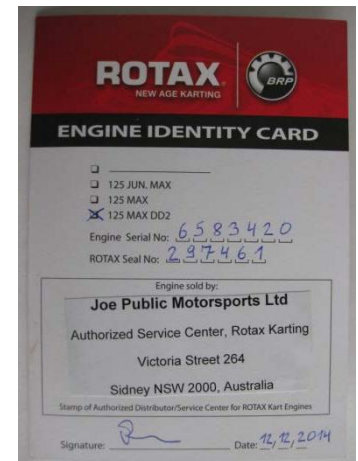


La fiecare nouă sigilare a unui motor distribuitorul autorizat ROTAX sau Centrele de service care verifică și sigilează un motor este responsabil să scrie indicațiile în cartea de identitate a motorului, care aparține proprietarului :

Seria motorului
Seria sigilului

Ștampila și semnătura distribuitorului autorizat / Centrul de service.

La fiecare verificare tehnică pilotul trebuie să prezinte :
Motorul/motoarele cu sigiliul intact.
Cartea de identitate cu seria motorului și sigiliul înscrise, cu ștampila și semnătura distribuitorului sau centrului de service autorizat.



Distribuitorul Rotax care organizează RMC (national) poate stabili înaintea oricărei curse un centru de service neutru care va fi singurul autorizat să resigileze motoarele între verificarea tehnică și finala în cazuri de probleme ale vreunui motor.

La IRMCE distribuitorii Rotax și centrele de service autorizate nu au voie să resigileze motoare între verificarea tehnică și marea finală.

Sigilarea motoarelor ajută la reducerea timpului alocat verificărilor tehnice la curse, urmând a se verifica doar accesoriile (carburator, toba de esapament, radiator, etc.)
Desigur oficialii tehnici pot cere în cazul unei contestații controlul/deschiderea motorului conform specificațiilor tehnice înainte sau după cursă.
Dacă unui motor i se distruge/desface sigiliul (din orice motiv), motorul va trebui complet verificat conform specificațiilor tehnice și resigilat de către distribuitor sau centru de service autorizat.

PENTRU TOATE COMPONENTELE AFLATE ÎN AFARA PARTII SIGILATE, COMPETITORUL ESTE RESPONSABIL SĂ SE ASIGURE DE CONFORMITATEA ACESTORA CU SPECIFICAȚIILE TEHNICE.

4. Modificări, reparații, adăugiri.

4.1. Modificări

Nici un motor ori vreoa componentă auxiliară nu poate fi modificat în vreun fel. "Modificare" este definită orice schimbare de formă, conținut sau funcționalitate care reprezintă o diferență față de designul original. Asta include și adăugarea și/sau omiterea unei componente și/sau materialul din ansamblul pachetului de motor, cu excepția cazului permis în mod specific în cadrul acestor regulamente. Ajustarea elementelor special concepute în acest scop nu trebuie să fie clasificate drept modificări, adică a carburatorului și/sau șuruburi de reglare supapă de evacuare.

Reparația filetelor carterului (maxim 3 per carter) folosind "heli - coil" sau similar este permisă.
Excepție: Filetele amplasate sub carter pentru a fixa carterul pe suportul motorului poate fi reparat dacă este necesar.

Reparația filetelor cilindrului (maxim 3 per cilindru) folosind "heli - coil" sau similar este permisă.

Doar componente originale Rotax special proiectate și furnizate pentru motoarele 125 Junior MAX, 125 MAX și 125 MAX DD2 sunt legale până la alte specificații.

ORICE NU ESTE EXPRES PERMIS ÎN REGULAMENTUL TEHNIC ESTE INTERZIS

4.2. Adaugiri interne

Nici un material aditional nu poate fi adăugat, cu exceptia, în cazul reparatiilor motorului si trebuie să readucă atat motorul cat si componentele la specificatiile originale.

Tratamentele termice, acoperirea ceramica pe/sau in componentele motorului sunt interzise.

Utilizarea acoperirilor antifricțiune in sau/pe componentele motorului sunt interzise.

4.3. Adaugiri permise

Aparatoare lant, suport motor, senzor temperatura, tahometru/contor ore, vase de expansiune cu suport, suport suplimentar pentru aprinderea DENSO (permis doar daca este in pozitia originala si daca nu intra in contact cu o componenta de sasiu).

Vopsirea capacului chiuloasei (personalizare) este permisa.

Senzor pentru temperatura pe sistemul de evacuare

(vezi sistem de evacuare).

4.4. Elemente netehnice

Coliere metalice sau din plastic, saibe, camasi de frana, furtun benzina (acelasi tip si dimensiune) la fel ca si furtunul de racire sunt permise neoriginale pana la alte specificatii.

4.5. Masuratori

Atunci când se ia orice citire dimensională, a următorului regulament tehnic, în ordinea de precizie de 0,10 mm sau chiar mai precis, temperatura piesei trebuie să fie cuprinsă între + 10 ° C și + 30 ° C. Înainte de a lua orice decizie în temeiul prezentului regulament, consultarea buletinelor disponibile este obligatorie. Ele pot fi găsite în <http://www.rotax-kart.com/Max-Challenge/MAX-Challenge/Regulations>

Pentru evitarea zgomotelor excesive si emisiile poluante turarea motorului in parcul de service nu este permisa mai mult de 5 sec.

5. Specificatii tehnice (pentru sigilare) pentru motoare Rotax 125

Junior MAX/evo

125 MAX/evo

125 MAX DD2/evo

5.1. Squish (distanta dintre piston si partea superioara a camerei de combustie)

125 Junior MAX/evo minimum = 1,20 mm

125 MAX/evo minimum = 1,00 mm

125 MAX DD2/evo minimum = 1,30 mm

Squish-ul trebuie masurat cu un dispozitiv certificat (subler) si utilizand fir de cositor de 2 mm (Rotax part no. 580 130).

Ambielajul trebuie rotit usor cu mana pana in pozitia maxim superioara a pistonului care va strange firul de cositor. Masuratoarea se face si pe partea dreapta si pe cea stanga a boltului pistonului.

Valoarea medie a celor 2 masuratori va fi cea finala.

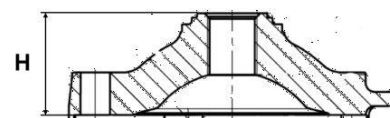
5.2. Interiorul camerei de combustie

Codul de identificare (adaugat la turnare) trebuie sa fie "223 389" ori "223 389 1" ori "223 389 2" ori "223 389 2/1" ori "223 389 2/2".

Deasemenea cuvintele turnate "ROTAX" si/ori "MADE IN AUSTRIA" trebuie sa fie lizibile.



Inaltimea camerei de combustie trebuie sa fie 28,80 mm +/- 0,2 mm (H).



Profilul interior al camerei de combustie trebuie verificat cu calibru Rotax (cod.277390).
Fanta de lumina trebuie sa aiba aceeasi dimensiune pe toata lungimea profilului.



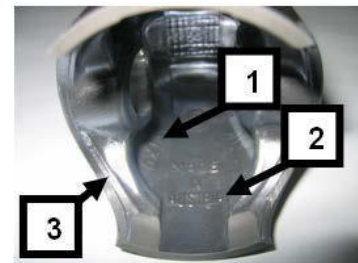
5.3 Ansamblu PISTON - SEGMENT

Original, acoperit, aluminiu, piston turnat cu un segment.
Pistonul trebuie sa aiba inaintea inscripționarea turnata
"ELKO" (1) si "MADE IN AUSTRIA" (2).

Suprafetele prelucrate sunt: partea superioara a pistonului, diametru exterior, canelura segmentului, orificiul boltului, diametrul interior al pistonului si anumite indepartari a bavurii din turnare(3) in zona " fustei" pistonului. Toate celalate suprafete sunt neprelucrate si au suprafata rezultata din turnare.

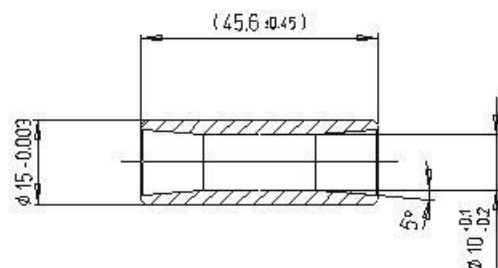
Orice tratament sau prelucrare a pistonului sunt interzise (ex. indepartarea acoperirii carbonice).
Curatarea fara modificarea suprafetei originale este permisa.

Segmentul trebuie sa fie original, magnetic si rectangular.
Inaltimea segmentului este: 0,98 +/- 0,002 mm.
Segmentul este marcat cu "ROTAX 215547" sau "ROTAX 215548".
Pistonul este legal chiar daca marcajul se poate citi doar partial.



5.4 Boltul pistonului

Boltul este produs din otel magnetic.
Dimensiunile trebuie sa fie in concordanta
cu desenul alaturat. Greutatea boltului nu trebuie sa
fie mai mica de 31,00 grame.



5.5 Cilindrul

Aliaj usor cu acoperire GILNISIL. Orice tratament de reacoperire a cilindrului este interzisa. Alezajul maxim este de 54,035 masurat la 10 mm deasupra orificiului evacuării. Cilindrul trebuie sa aiba marcat logoul "Rotax"(vezi foto).

125 Junior MAX

Cilindrul cu un singur orificiu de evacuare fara supapa de evacuare (power valve).
Doar cilindrii marcati cu codul 223994 sunt legali pentru a fi utilizati.

125 MAX

Cilindru cu un singur orificiu de evacuare cu supapa de evacuare (power valve).
Doar cilindrii marcati cu codul 223993 sunt legali pentru a fi utilizati.

125 MAX DD2

Cilindrul cu un singur orificiu de evacuare principal si doua laterale si cu supapa de evacuare (power valve).

Cilindrii sunt marcati cu codurile 613933, 613931 sau 613930.



Inaltimea cilindrului

(Trebuie masurata cu un subler digital cu lungimea de min.200 mm)

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

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



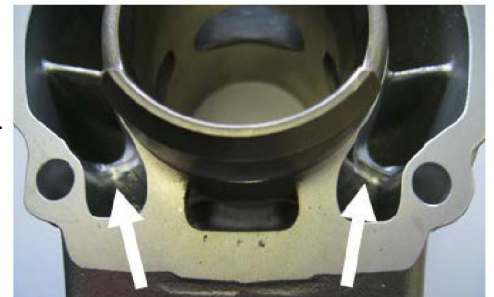
Suprafetele cilindrului

Toate orificiile de transfer au suprafata rezultata din turnare (exceptand cele facute de producator) prin slefuire a surplusului din turnare in zona pasajelor..

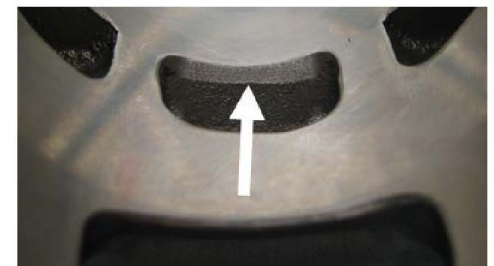
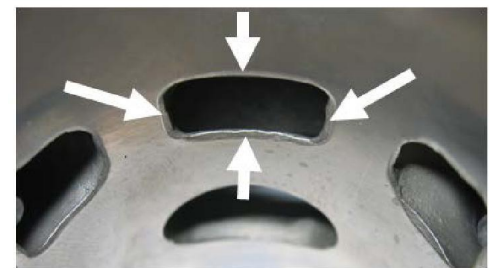
Toate orificiile (porturile) au marginile sanfrenate pentru evitarea "agatarii" segmentului.Orice prelucrare aditionala este interzisa

Varful portului de evacuare poate prezenta urme de prelucrare a producatorului.

Flansa de etansare a portului evacuarii poate prezenta urme de prelucrare a producatorului.



Cilindrii marcati cu seriile 223993, 223994 si 613933 pot prezenta urme de prelucrare in partea superioara a portului central facute de producator.



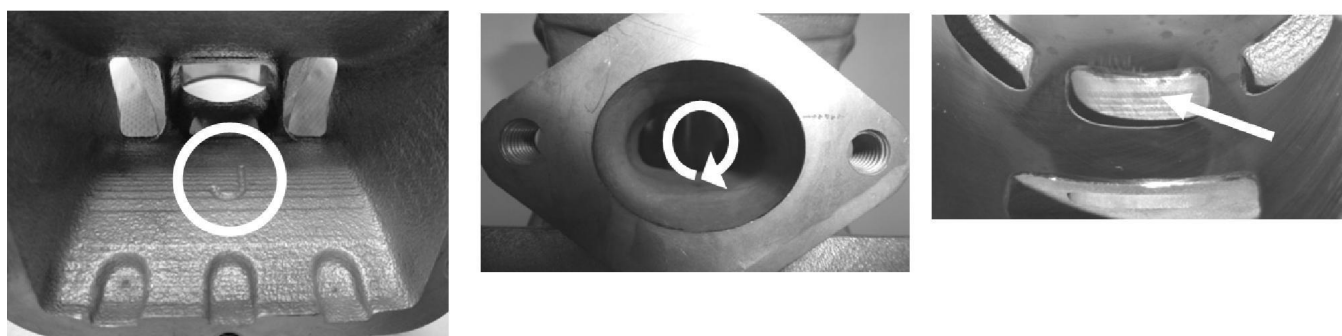
Suprafata flansei cuplajului de evacuare poate fi prelucrata sau rezultata din turnare. Prelucrarea poate fi plana sau prezinta o etansare circulara.



Partea superioara a portului de evacuare poate arata cum a rezultat din turnare (foto stanga) sau prelucrat CNC (foto mijloc) sau combinatie turnare-prelucrare CNC (foto dreapta).



Portul evacuarii poate arata partial prelucrat de producator prin slefuire pentru eliminarea eventualelor mici defecte de turnare sau a surplusului rezultat prin acoperirea cu NIKASIL (foto dreapta).



Cilindrii marcati 223994 si cu o litera turnata (ex.J) prezinta prelucrare CNC in portul admisiei cat si in varful portului central.

Dimensiunile orizontale si verticale ale portului de evacuare (in cazul cilindrilor 223994, prelucrati CNC) trebuie verificate cu sablonul Rotax (part.no. 676245). Sablonul trebuie mutat in pozitie orizontala si verticala cat de mult posibil in portul de evacuare. In ambele directii sablonul nu trebuie sa atinga flansa evacuarii.



Sincronizarea portului de evacuare

“Exhaust port timing” (distanța de la partea superioara a cilindrului la varful portului de evacuare) se verifica cu sablonul Rotax (part.no. 277402) astfel: inserati sablonul in cilindru (atentie la indicatiile Junior MAX, MAX sau DD2 in functie de motor) miscati atat cat este posibil. In aceasta pozitie sablonul nu trebuie sa atinga peretele interior al cilindrului.



Supapa de evacuare

Daca pistonul este mutat in pozitia maxima superioara si prima data acopera complet portul evacuarii trebuie sa fie posibil de inserat sablonul (calibru) Rotax (part.no.277030) pana cand se opreste la suprafata cilindrului.

O lera de 0.05 mm trebuie sa nu poata fi inserata intre cele 2 elemente in orice parte a masurarii.

Modificarea garniturii dintre cilindru si supapa evacuarii (part.no.250231) este ilegala.



5.6 Sistemul de admisie

Colectorul admisiei este marcat cu codul de identificare "267 915" si numele ROTAX sau doar cu "267 916" valabil pentru Junior MAX si 125 MAX si codul de identificare "267410" si numele ROTAX sau doar "257411" valabil pentru 125 MAX DD2.

Pot fi prezente urme de stergere din fabrica la conjunctia dintre conturul interior si suprafata care se opreste in carburator. Aceasta este o operatiune efectuata manual care consta in ajustarea coltului cu max 3mm in latime. Nici o alta prelucrare prin slefuire nu este permisa.

Ansamblu "reed valve" (supapa muzicuta) este echipata cu 2 muzicute si 2 opritori de petale fiecare avand 3 petale. Grosimea petalelor este 0,6 mm +/- 0,10 mm.



5.7 Ambielaj

Cursa 54,50mm +/-0,10 mm

Biela trebuie sa aiba forjate numerele "213", "365", "367" sau "362" pe ax. Axul bielei cu inscriptia "213", "365" si "367" este neprelucrat si este cuprat. Cel cu inscriptia "362" nu este cuprat si are culoarea gri sau maro. Polisarea sau slefuirea bielei este interzisa.

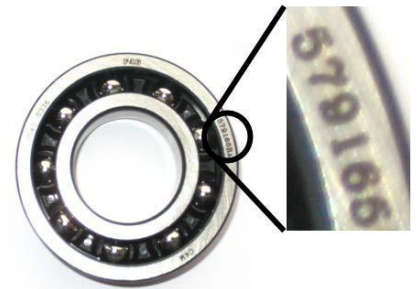


Semnalul de aprindere de pe ambielaj :
Se fixeaza sablonul (Rotax 277391) pe ambielaj.
Se aliniază cele 2 orificii de pe ambielaj și sablon (ca în schita)
Varfurile trebuie să fie aliniate corespunzător Max sau DD2.



5.8 Rulmentii principali ai ambielajului

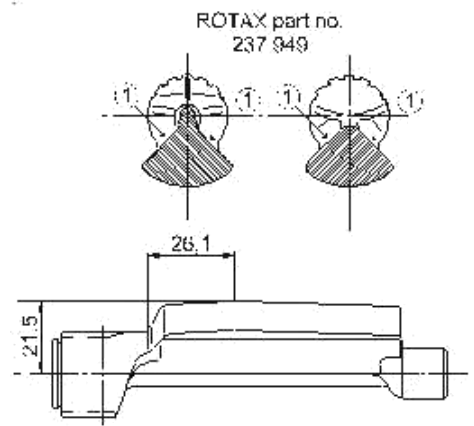
Sunt permisi doar rulmenti 6206 FAG (trebuie să aibă inscripționat codul 579165BA sau Z-579165.11.KL)



5.9 Axul de balans (125 Junior MAX si 125 MAX).

Axul de balans si greutatile de balans trebuie sa fie montate.
Configuratia reperului 237949 (egal cu 237948) este singura legala.
Suprafata (1) nu este prelucrata si are urmele turnarii.
Masurarea din centrul axului de balans pana la diametrul exterior al greutatii de balans la dimensiunea definita nu trebuie sa fie mai mica decat cea specificata (vezi foto)

Greutatea minima admisa a axului de balans este de 255 grame ,
part.no. 237949 (egal cu 237948).



5.10 Cutie cu 2 viteze (125 MAX DD2)

Arbore primar cu 19 dinti pentru prima viteza si 24 dinti pentru cea de a 2-a.
Pinionul de liber pentru 1 viteza are 81 dinti iar pt. cea de a 2-a, 77 dinti.

5.11 Cartere

Cum sunt livrate de producator. Nu sunt permise polisari sau slefuii in nici un registru de transfer sau in alta zona. Poate fi vopsit negru sau sa fie nevopsit, ambele variante sunt posibile.

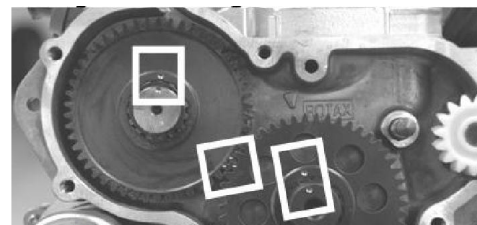
6. **Specificatii tehnice (in afara partii sigilate) pentru motoare Rotax 125**
 7. **125 Junior MAX/EVO**
125 MAX /EVO
125 MAX DD2 / EVO

Este responsabilitatea competitorului de a verifica aceste componente (toate componentele aflate in afara partii sigilate prezentate mai jos) si sa se asigure ca echipamentul sau corespunde urmatoarelor specificatii tehnice.

6.1. Pinioane de echilibrare (125 Junior MAX si 125 MAX)

Numai pinioanele de echilibrare din otel cu latime min. 8,8 mm sunt acceptate. Acestea trebuie sa fie instalate si aliniate conform manualului.

Folosirea pinioanelor de latime diferita (6,0 si 9,0 mm) este strict interzisa



Pinioane de echilibrare (125 MAX DD2)

Pinioanele de echilibrare trebuie montate pe axul primar al ambielajului si trebuie aliniate conform manualului de intretinere si reparatii. Dimensiunea (latime) minima 8,8 mm

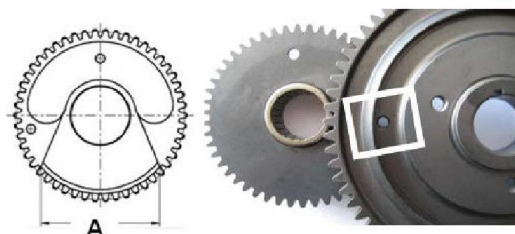
Versiunea 1:

Pinionul de echilibrare trebuie sa aiba suprafata rezultata din turnare



Versiunea 2:

Pinionul de echilibrare poate prezenta suprafete prelucrate. Dimensiunea A (partea cea mai lata a greutatei de echilibrare) poate fi 53,0 mm +/- 0,5 sau 57,0 mm +/- 0,5
 Greutatea minima (la uscat) nu poate fi mai mica de 240 grame.



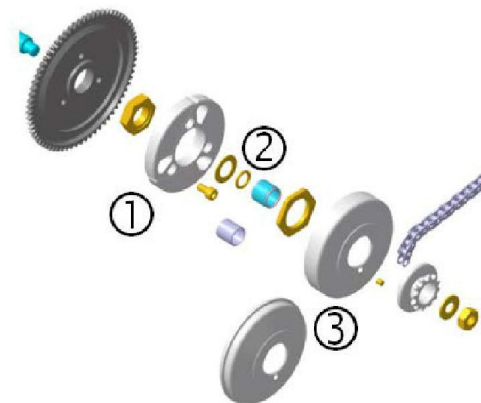
6.2. Ambreiajul centrifugal
125 Junior MAX si 125 MAX

Viteza de cuplare a ambreiajului centrifugal, la maxim 4,000 rpm (kartul fără pilot trebuie să înceapă să se miste). Ambele versiuni de ambreiaj (cu sau fara orificii) sunt legale (poz.1)

Ambele versiuni sunt marcate cu cuvantul "ROTAX".

O-ring-ul (poz.2) trebuie sa fie montat si sa asigure o etansare intre ambreiaj si rulmentul colivie. Doua versiuni de cupa de ambreiaj sunt legale (poz. 3)

Ambele versiuni sunt marcate cu cuvantul "ROTAX".



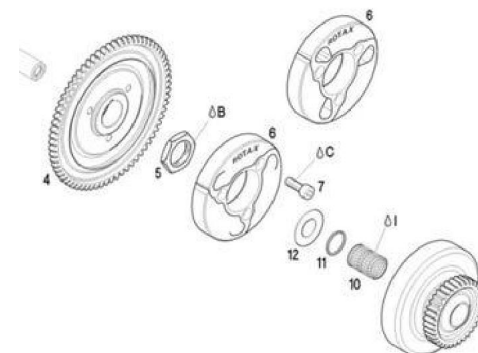
Urmele de vaselina rezultate de la rulmentul colivie nu trebuie sa exceda mai mult decat in fotografie. Contactul dintre ambreiaj si cupa trebuie sa fie uscat tot timpul - folosirea oricarui tip de lubrifiant este interzisa.



125 MAX DD2

Viteza de cuplare a ambreiajului centrifugal, la maxim 4,000 rpm (kartul fără pilot trebuie să înceapă să se miste). Ambele versiuni de ambreiaj (cu sau fara orificii) sunt legale (poz.6)

O-ring-ul (poz.11) trebuie sa fie montat



Inaltimea ambreiajului

125 Junior MAX and 125 MAX:

125 MAX DD2:

Minimum = 11,45 mm

Minimum = 14,45 mm



Grosimea elementului (papuc)

Minimum = 24,10 mm

Masurarea trebuie facuta la toate cele 3 elemente, 5 - 10 mm de la canelura (toate elementele trebuie sa fie inchise si sa nu prezinte despartituri).



Diametru exterior al cupei

ambreiajului Minimum = 89,50 mm

Diametru trebuie masurat cu un subler in dreptul razei umarului (nu la partea deschisa).



Diametru interior al cupei

ambreiajului Maximum = 84,90 mm

Diametru trebuie masurat cu un subler in dreptul mijlocului cupei (in aria de contact intre ambreiaj si cupa).



Inaltimea totala admisa a cupei ambreiajului cu pinion
 125 Junior MAX si 125 MAX Minimum = 33,90 mm
 125 MAX DD2 Minimum = 39,50 mm



6.3. Raport principal (125 MAX DD2):

Doar raportul principal sau urmatoarele combinatii sunt admise:

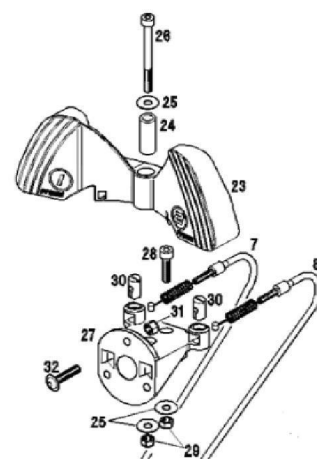
Pinion de atac	Pinion secundar
32	65
33	64
34	63
35	62
36	61
37	60
38	59

Un raport specific poate fi mentionat printr-un BULETIN pentru fiecare cursa.

6.4. Schimbarea vitezelor (125 MAX DD2)

Cutia cu 2 viteze trebuie operata de la volan prin 2 cabluri de otel
 Ambele versiuni originale cu padele sunt legale.

Versiunea 1, padele din plastic Taierea sau adaugirea de material pe padele este permisa pentru a putea fi folosite pe diverse volane (poz. 23). Butucul original de volan (poz. 27, Rotax part no. 660 640) trebuie utilizat.



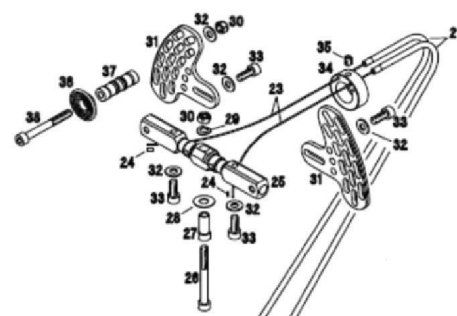
Versiunea 2, padele din aluminiu

Taierea sau adaugirea de material pe padele nu este permisa.

Montarea padelelor (poz. 31) poate fi ajustata pe suportul propriu (poz.25).

Optional pot fi montate componentele (poz. 36-38) pe padele (poz.31) in orice pozitie.

Indoirea padelelor de aluminiu pentru a se alinia cu volanul este o ajustare permisa.



6.5. Combinatii ale sistemelor de aprindere, carburator si evacuare

Combinatia componentelor este limitata conform urmatoarelor specificatii (1 si 2) per tip de motor.

Tip motor	125 Junior MAX		125 MAX		125 MAX DD2	
	1*	2	1*	2	1*	2
Componente \ Combinatii	1*	2	1*	2	1*	2
Aprindere sistem Denso	○		○		○	
Aprindere sistem Dell'orto		●		●		●
Valva evacuare, pneumatica			○		○	
Valva evacuare, electronica				●		●
Carburator QS, QD	○		○		○	
Carburator XS	○	●	○	●	○	●
Sistem evacuare, versiune 1 si 2	○		○		○	
Sistem evacuare, versiune 3	○	●	○	●	○	●

6.5. Supapa evacuare - power valve (125 MAX si 125 MAX DD2)

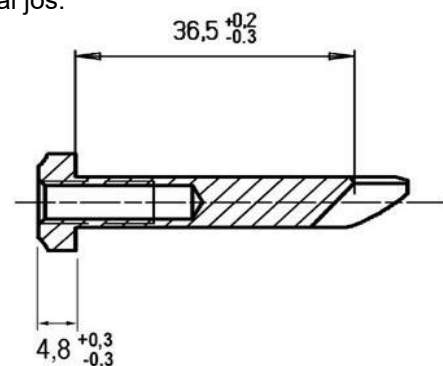
2 versiuni originale de supapa de evacuare (pneumatica si electronica) sunt legale pentru a fi folosite.

Ambele variante trebuie sa aiba toate elementele montate ca in desenul de mai jos.

La versiunea 2, doar configuratia unde arcul supapei (pos. 13) este montat in varful pistonului supapei (pos. 11) este legal.

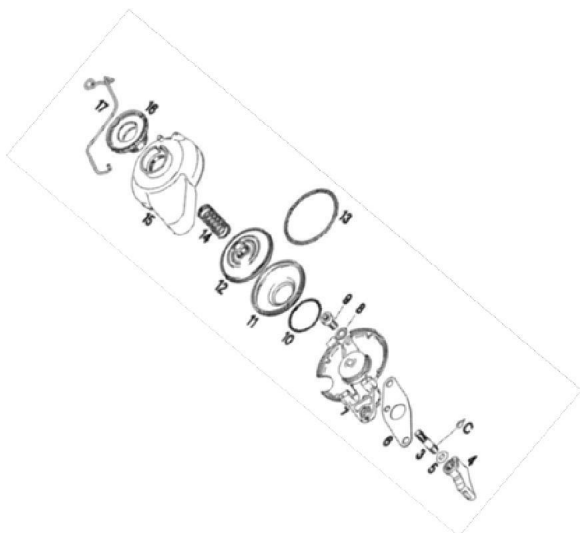
Lungimea supapei de evacuare (poz. 4 pneumatica, poz.2 electronica) este 36,5 mm +0,20 mm/-0,30 mm. Latimea gulerului este 4,8 mm +/- 0,3 mm.

Doar cele colorate in verde (poz. 11 pneumatica , poz.10 electronica , Rotax part no. 260 723) sunt legale.

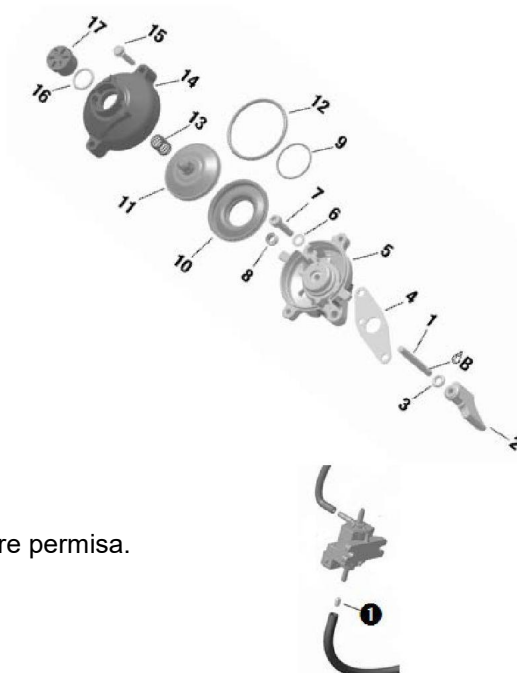


Versiunea 1, supapa pneumatica.

)



Versiunea 2, supapa electronica



La versiunea a doua montarea diuzei de impuls este o setare permisa. Directia in care se monteaza este la liber.

6.7. Sistemul de aprindere

Sistem digital cu baterie, aprindere variabila programata, nu sunt posibile ajustari..

Bujie:NGK GR9DI Distanta intre electrozi max. 1mm. Sablonul 1 mm nu trebuie sa intre intre electrozi.

2 versiuni de pipa de bujie sunt legale.

Versiunea 1: Neagra, marcata cu "NGK TB05EMA".

Versiunea 2: Rosie, marcata "NGK"

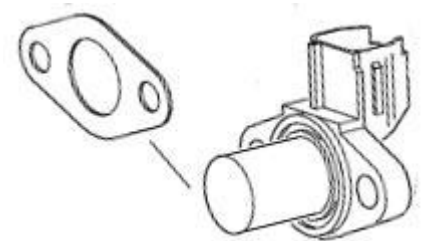
Marcajul trebuie sa contina urmatoarele numere in primul rand 029600-0710.

O bila (cu diametrul 3-5 mm) plasata pe suprafata circulara a sensorului trebuie sa stea in centrul acestei suprafete.



Montarea sensorului cu o garnitura suplimentara pe langa inelul de cauciuc original este permisa.

Garnituri suplimentare, Rotax 431 500, grosime = 0,8 mm. Maximum 2 garnituri (Rotax 431 500) pot fi montate. Ordinea montarii : carter – inel cauciuc – garnitura suplimentara – senzor.



Doa versiuni de sisteme de aprindere sunt legale pentru a fi utilizate (Denso si Dellorto) .

Oficialii tehnici pot cere in orice moment unui competitor sa inlocuiasca bobina de inductie Denso si unitatea electronica DellOrto cu altele puse la dispozitie de administratorul competitiei.

Versiunea 1, sistemul de aprindere Denso

Trebuie sa aiba din turnare inscriptia "129000-" si "DENSO".

125 Junior MAX si 125 MAX

Bobina trebuie sa aiba 3 pini la terminal.Conectorul poate avea culoarea neagra sau verde.

Versiunea cu extensie (numarul 265571 gravat ca in foto) nu mai este legala de la 01.03.2012.

Minimumul lungimii cablului este 210 mm (de la iesirea din bobina si pana la intrarea in pipa bujiei - partea vizibila).



Bobina trebuie fixata cu 2 bucsi de tip "silent block" originale din cauciuc pe capacul din stanga al motorului.

In cazul interferari cu o parte a sasiului este permisa folosirea unui suport prelungitor (solid, din metal) fixat in acelasi loc pe carcasa motorului.

A monta un cablu de masa suplimentar (ROTAX part no. 264 910) este permis.

125 MAX DD2

Bobina trebuie sa aiba 4 sau 6 pini.

Conectorul poate avea culoarea neagra sau verde

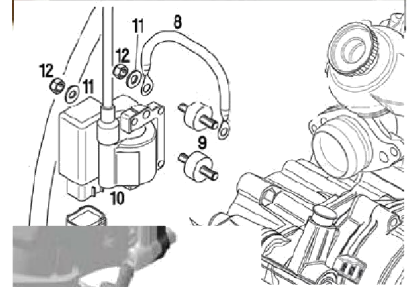
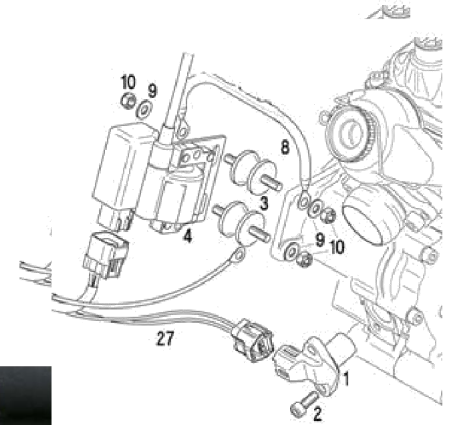
Deasemenea bobina inscriptionata "266 750" este legala.

Minimumul lungimii cablului este 210 mm (de la iesirea din bobina si pana la intrarea in pipa bujiei - partea vizibila).

Bobina trebuie fixata cu 2 bucsi de tip "silent block" originale din cauciuc pe capacul din stanga al motorului.

Montarea unui suport suplimentar pe capacul ambreiajului este permisa (Rotax part no. 651 055)

A monta un cablu de masa suplimentar (ROTAX part no. 264 910) este permis.

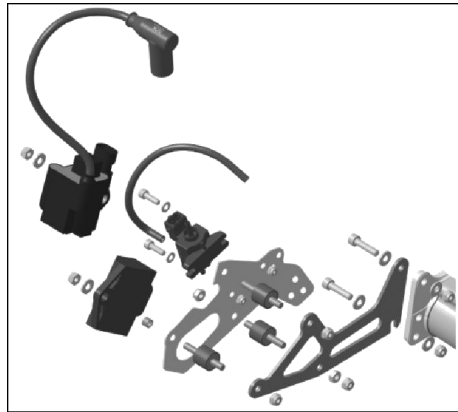


Versiunea 2, Sistemul DellOrto

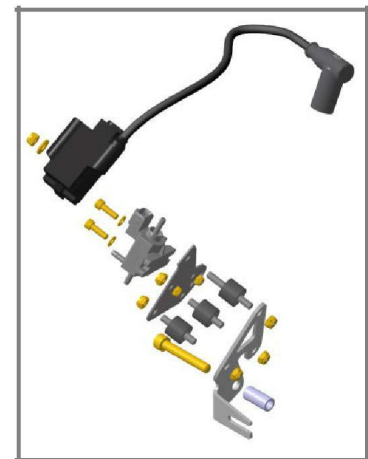
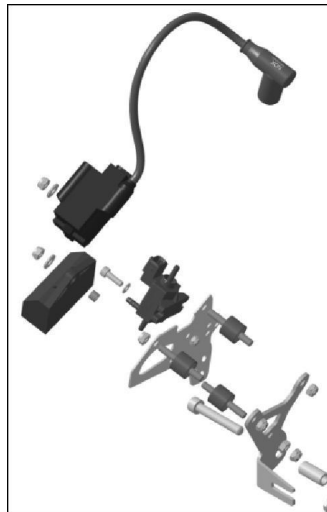
Aceasi bobina pentru toate tipurile de motor cu unitate electronica separata "ECU" (specifica fiecarui tip de motor) Bobina si ECU (cu valva magnetica pentru 125 MAX si 125 MAX DD2) trebuie sa fie montate cu toate componentele ca in desenul de mai jos.

In cazul in care suportul (125 Junior MAX si 125 MAX doar) este in conflict cu o parte a sasiului adaugarea a 2 distantiere cate 1 per orificiu cu o grosime maxima de 20 mm intre suport si capacul motorului este permisa. Amandoua variantele de montaj sunt permise (vezi schita stanga - dreapta)

125 Junior MAX si 125 MAX



125 MAX DD2



La versiunea de montaj din stanga cablul de masa din ansamblul de fire electrice trebuie sa fie conectat la cel mai de jos orificiu al suportului metalic.

Indeprtarea vopselei negre de pe capacul motorului (125 Junior MAX si 125 MAX) in zonele definite de Rotax (pentru cablul de masa) este o modificare legala.

Aspectul vizual al bobinei trebuie sa fie identic cu cel din fotografie.

Bobina are la terminal 2 pini.

Bobina are 2 etichete, "BRP 666820" si "NIG 0105".

Bobina este legal de a fi utilizata chiar daca unul sau amandoua etichetele nu mai exista.

Minimumul lungimii cablului este 210 mm (de la iesirea din bobina si pana la intrarea in pipa bujiei - partea vizibila).

Unitatea electronica (ECU) este etichetata cu stickere si este legala utilizarea chiar daca acestea au disparut sau sunt ilizibile.

125Junior MAX: "666812"

"666813"

125MAX: "666814"

"666815"

125MAX DD2: "666816"

ECU trebuie testat cu tester ECU (Rotax part no. 276 230) dupa urmatoarea procedura:.

Se deconecteaza cablajul motorului din ECU.

Se conecteaza cablajul testerului la ECU.

Se conecteaza cablul de alimentare al testerului la cablajul motorului. La fiecare conexiune cu bateria testerul va afisa versiunea software-ului pentru aprox.2 sec.

Versiunea de software care trebuie sa fie afisata este 2V00. Porniti testul apasand butonul "✓" pe ECU tester. Dupa aprox. 3 secunde tipul de ECU care este testat va fi indicat pe a 2 a linie a displayului. Dupa aproximativ 30 secunde rezultatul va fi afisat pe prima linie a displayului

Testerul va indica urmatoarele rezultate:

Categorie 125 Junior MAX

① 666813JNRMAX

② !! Test OK !!

Categorie 125 MAX

① 666815MAX

② !! Test OK !!

Categoie 125 MAX DD2

① 666816MAXDD2

②!! Test OK !!

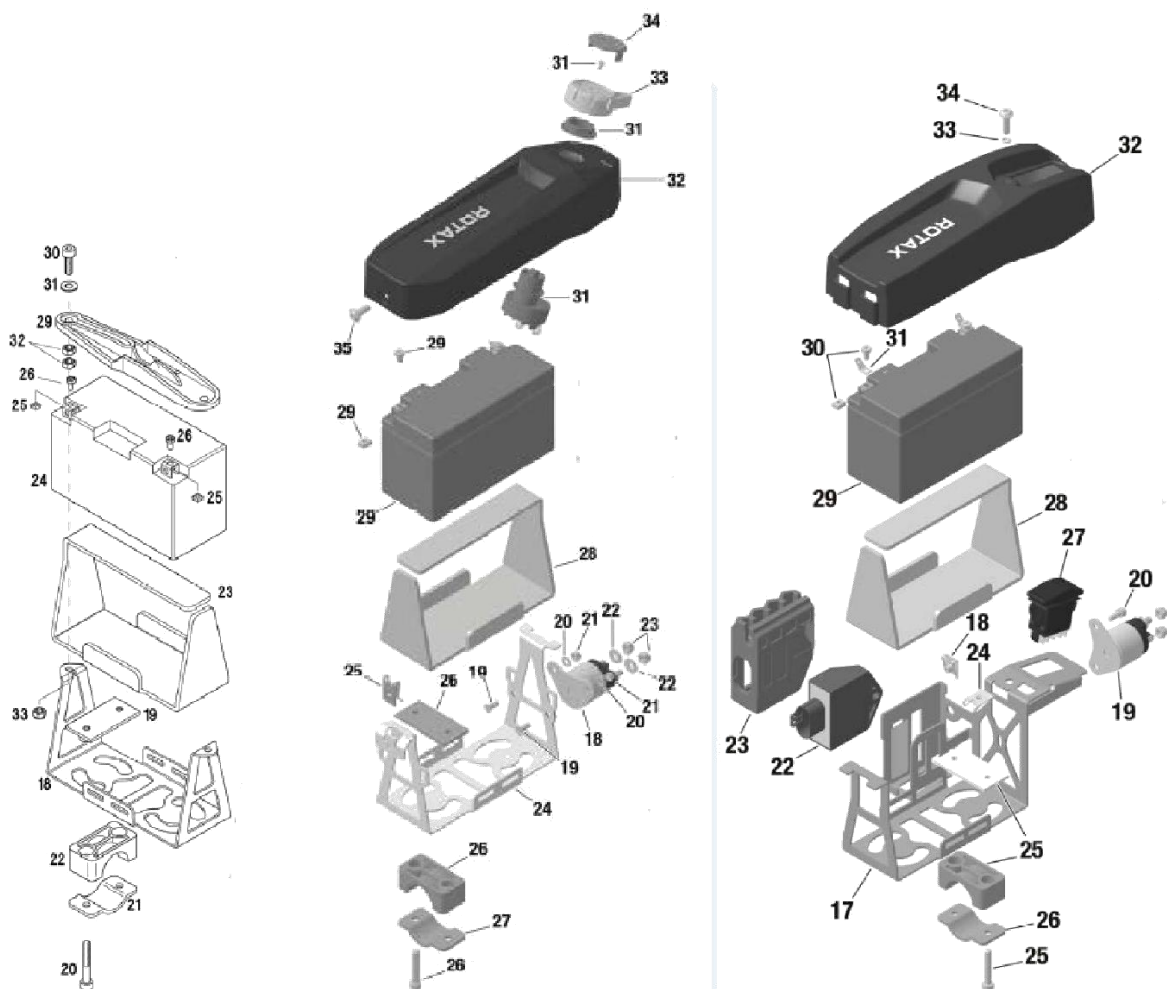


6.8. Baterie. Fixarea bateriei.

Bateriile originale cu urmatoarele specificatii pot fi folosite:YUASA YT7B-BS (cu sau fara logo Rotax)
ROTAX RX7-12B or RX7-12L (lithium fier fosfat)

Bateria trebuie montata in suportul original si cu capacul original (vezi foto) si fixat pe sasiu cu cele 2 cleme prinse cu 4 suruburi.

Suportul bateriei trebuie montat in partea stanga scaunului kartului.



6.9. Filtru aer - amortizor de zgomot la admisie 125 Junior MAX si 125 MAX

Amortizorul de admisie cu filtru de aer lavabil integrat trebuie utilizat cu toate componentele așa cum se arată în ilustrație și trebuie să fie montat pe consola suport cu două suruburi (în condiții de uscat sau ploaie)

Tubul amortizorului (poz.2) și flansa carburatorului (poz.6) sunt marcate cu cuvântul "ROTAX".

Carcasa amortizorului este marcată în partea inferioară cu Rotax part no. 225 015.

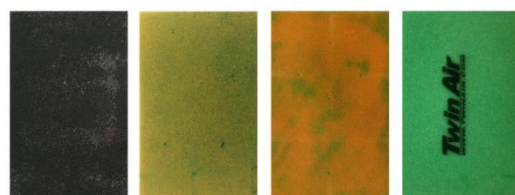
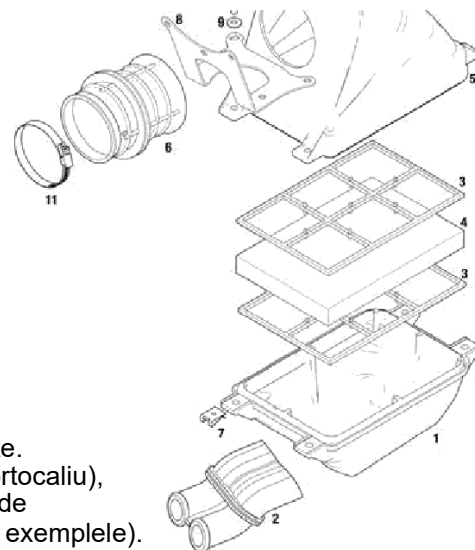
Carcasa amortizorului este marcată în partea superioară cu Rotax part no. 225 025.

Trei versiuni de filtre de aer originale (poz.4) sunt legale pentru a fi utilizate.

Filtru cu un singur strat de aer (negru), filtru de aer strat dublu (verde / portocaliu), dublu strat filtru de aer (verde / verde închis) marcat "TwinAir". În funcție de ulei folosit culorile se pot modifica ușor sau suprafața devine pătată (vezi exemplele).

Filtru de aer trebuie instalat așa cum este în schița (poz.4) între cei 2 suporturi (poz.3) și trebuie să acopere complet suprafața părții inferioare a carcasei (poz.1).

De asemenea, în condiții de ploaie este interzis să se atașeze orice element la filtru de aer pentru a proteja intrarea stropilor de apă.



125 MAX DD2

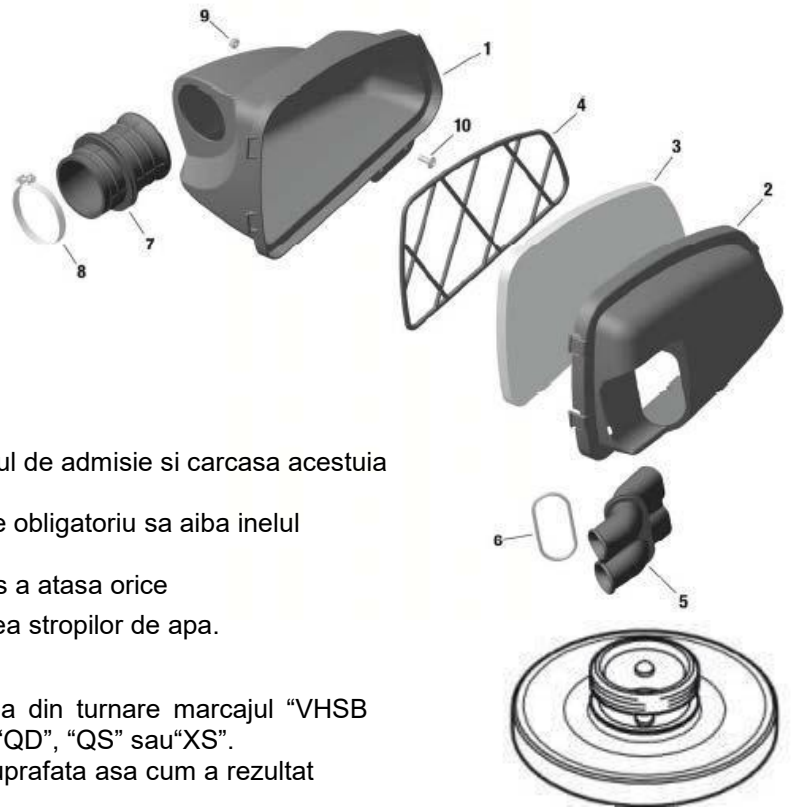
Amortizorul de admisie cu filtru de aer lavabil integrat ca in schema alaturata.

Carcasa (poz.1) este marcata in interior cu Rotax part no. 225 012 (4 cleme) sau 225 013 (5 cleme).

Capacul (poz.2) este marcat in interior cu Rotax part no. 225 022 (4 cleme) sau 225 023 (5 cleme).

Ambele versiuni (poz.3) sunt legale.

Versiunea 1, cu rama metalica. Versiunea 2, cu rame separate de plastic (poz.4).



Filtrul de aer trebuie asamblat intre amortizorul de admisie si carcasa acestuia astfel incat toata suprafata sa fie acoperita.

Carcasa (poz.2, Rotax part no. 225 022), este obligatoriu sa aiba inelul O-ring (pos. 6) pe tubul de admisie (poz.5).

Deasemenea in conditii de ploaie este interzis a atasa orice element la filtru de aer pentru a proteja intrarea stropilor de apa.

6.10. Carburator

Carburator Dellorto, interiorul trebuie sa aiba din turnare marcajul "VHSB 34". Deasemenea trebuie sa existe marcajul "QD", "QS" sau "XS".

Interiorul carburatorului trebuie sa prezinte suprafata asa cum a rezultat din turnare.

Optional dopul filetat "ROTAX" (ROTAX part no. 261 030) este legal pt. a fi folosit.

Cele 2 orificii de aerisire trebuie conectate cu furtunul de aer de min.115 mm (Rotax part no. 260 260). Orientarea trebuie sa fie spre partea din spate a carburatorului. Setarea surubului de ajustare a aerului este la liber. Pozitia acului carburatorului este la liber.

Toate jiglerele trebuie sa fie corect pozitionate si stranse in orice moment.

Dimensiunea minima a jiglerului principal poate fi stabilita de administratorul cursei printr-un BULETIN.

Inaltimea celor 2 brate a suportului (furcii) plutitorului trebuie sa se incadreze in interiorului sablonului (Rotax part no. 277 400) la greutatea normala masurata pe carcasa carburatorului fara garnitura in pozitia inversa celei normale.



Ansamblul "cuiului pontou" trebuie sa fie marcat "150"
Cuiul pontou" trebuie sa aiba stantat simbolul "INC" obligatoriu.

Jiglerul de joase (start) trebuie sa fie stantat cu "60".



Reguli specifice pentru carburatorul Dellorto VHSB 34 QS si QD Carburatorul trebuie sa aiba marcat "40" din turnare.

Acul trebuie sa aiba gravat "K98".

Plutitoarele de "3,6 gr" sau "5,2 gr" sunt legale pt. a fi utilizate (valabil pentru 125 Junior MAX si 125 MAX).

Doua plutitoare marcate "5,2 gr" sunt legale pentru 125 MAX DD2.

Pulverizatorul trebuie sa fie marcat cu "FN 266"

Lungime totala 54,00 +/- 0,3 mm

Lungime a sectiunii de baza: 11,50 +/- 0,2 mm

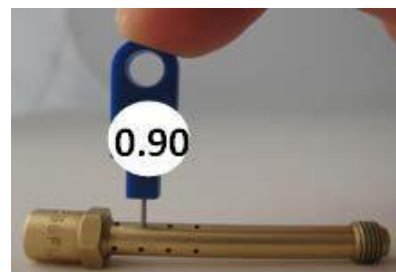
Diametrul orificiului superior 2,60 +/- 0,15 mm (masurat 2 mm interior)

4 x 4 orificii pe diametru :

Calibru 0,90 mm trebuie sa nu poata fi introdus in una din cele 16 orificii (se foloseste pt. verificare Rotax part no. 281 920).

Jigler minime ("de joase")

Doar jiglerule secundare 30, 35, 40, 45, 50, 55 si 60 sunt legale pt. a fi utilizate. Nu este obligatoriu ca jiglerul si pulverizatorul sa aiba aceeasi dimensiune. Calibru 0,65 mm trebuie sa nu intre in jiglerul 60 (folositi pt. verificare Rotax part no. 281 920).



Emulsificatorul:

Trebuie sa fie marcat 30, 35, 40, 45, 50, 55 and 60 pentru a fi legal.
Este obligatoriu ca emulsificatorul si jiglerul de minime sa aibe aceeasi dimensiune.

Calibru 0,65 mm trebuie sa nu intre in orificiu (folositi Rotax part no. 281 920).



Calibru 0,65 mm trebuie sa nu intre in nici unul din cele 4 orificii (folositi Rotax part no. 281 920)



Insertul carburatorului

Trebuie sa aiba marcajul "8.5"



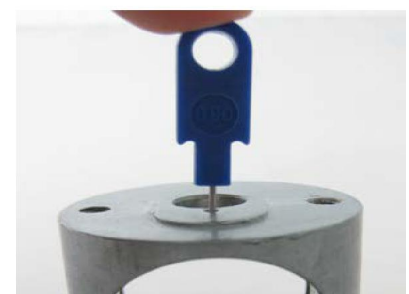
Orificiul oblic al insertului carburatorului

Calibru 0,60 mm nu trebuie sa intre in orificiu (folositi Rotax part no. 281 920).



Orificiul vertical al insertului carburatorului

Calibru 0,90 mm nu trebuie sa intre in orificiu (folositi Rotax part no. 281 920)



Atomizor

Scoateti atomizorul din carburator folosind setul de instrumente venturi (Rotax part no. 676 034); Lungimea totala a atomizorului: 23,75 +/- 0,45 mm



Lungimea partii cilindrice a atomizorului 15,75 +/- 0,25 mm



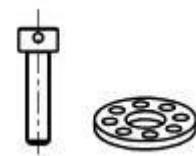
Lungimea decupajului: 6,00 +/- 0,15 mm



Diametrul orificiului transversal: 4,05 +/- 0,15 mm



Optional pot fi folosite 2 suruburi cu cap imbus cu orificii Rotax part no. 240 184 si Rotax part no. 261 552 (cupa jigler principal) acestea fiind legale. Acestea inlocuiesc optional componentele 262 020 si 261 550 in cazul sigilarii carburatorului..



Reguli specifice carburatorului Dellorto VHSB 34 XS

Are marcat din turnare nr. "45"

Acul de dozaj are marcajul "K57".

Plutitoarele sunt marcate "4,0 gr" si sunt singurele legale spre a fi folosite

Orice marime de jigler principal DellOrto poate fi folosit chair daca nu este furnizat de Rotax.

Pulverizatorul trebuie sa aiba marcajul "DP267"

Lungime totala: 51,0 +/- 0,5 mm



Lungimea sectiunii inferioare: 33,0 +/- 0,45 mm



Orificiul superior = 2,67 +/- 0,10 mm



Jigler minime ("de joase")

Trebuie sa fie marcat "60"

Calibru 0,65 mm trebuie sa nu intre in jiglerul 60 (folositi pt. verificare Rotax part no. 281 920).



Emulsificatorul:

Trebuie sa fie marcat " 45" pentru a fi legal
Calibru 0,50 mm trebuie sa nu intre in orificiu
(folositi Rotax part no. 281 920).



Atomizor

Scoateti atomizorul din carburator folosind setul de instrumente
venturi Rotax part no. 676 034);
Lungimea totala a atomizorului: 23,75 +/- 0,35 mm



Lungimea atomizorului 15,75 +/- 0,25 mm



Dimensiunea decupajului atomizorului : 5,8 +/- 0,3 mm



Dimensiunea orificiului transversal a atomizorului: 5,0 +/- 0,15 mm



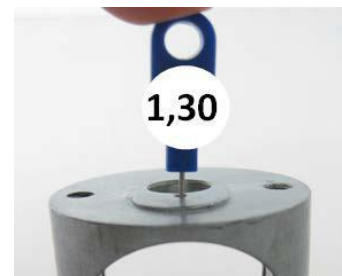
Insertul carburatorului trebuie sa fie marcat "12,5"



Orificiul oblic al insertului carburatorului Calibru 0,60 mm nu trebuie sa intre in orificiu (folositi Rotax part no. 281 920).



Orificiul vertical al insertului carburatorului Calibru 1,30 mm nu trebuie sa intre in orificiu (folositi Rotax part no. 281 920)



6.11. Pompa combustibil si filtru pt.combustibil

Pompa cu membrana MIKUNI, (vezi foto) trebuie utilizata si montata ca in ilustratie.

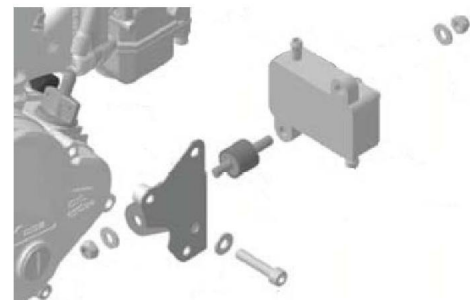
125 Junior MAX si 125 MAX

Pompa de combustibil trebuie montata pe partea de jos a suportului amortizorului de admisie. (foto stanga).



125 MAX DD2

Pompa de combustibil trebuie montata pe suportul 651 055, atasat capacului de ambreiaj (foto dreapta) Montarea pompei cu bucsi de cauciuc pe sasiu este o optiune posibila. In acest caz pompa trebuie montata sub linia mediana a carburatorului.



Filtru de combustibil

Ambele versiuni (vezi foto) sunt legale. Exceptand furtunul, filtru si pompa de benzina nu este permisa montarea altor elemente intre rezervor si carburator.



6.12. Radiator

Indepartarea termostatului din chiuloasa este o optiune legala. Radiatorul trebuie montat cu toate componentele ca in ilustratie. Aplicarea de banda (fara reclame) pentru a controla debitul de aer este o optiune permisa. Banda nu poate fi indepartata in timpul mansei. Orice alt material sau componenta neoriginala de control al jetului de aer este interzisa.

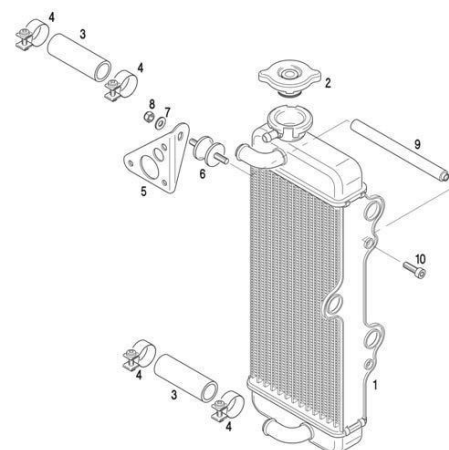
125 Junior MAX si 125 MAX

Radiatorul trebuie montat in partea dreapta a motorului. 3 versiuni sunt legale pt.a fi utilizate, ca in ilustratii:

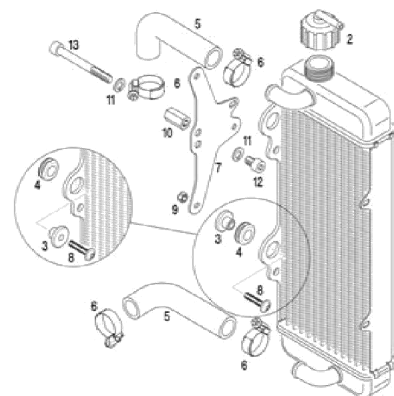
Versiunea 1

Suprafata de racire: Inaltime= 290 mm, Latime = 133 mm

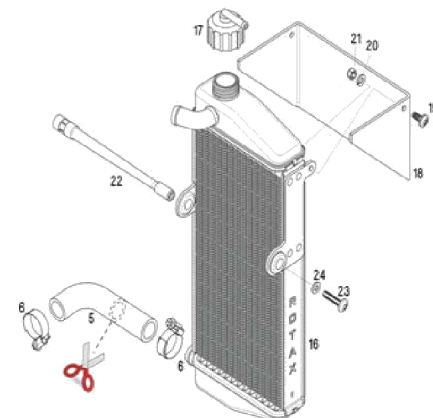
Grosime: 32 mm



Versiunea 2 (legal pana la 31.12.2017)
 Suprafata de racire: Inaltime= 290 mm, Latime = 133 mm
 Grosime: 32 mm
 Suportul metalic (pos. 7) confera 2 pozitii de montaj in inaltime a radiatorului. Ambele pozitii sunt legale.

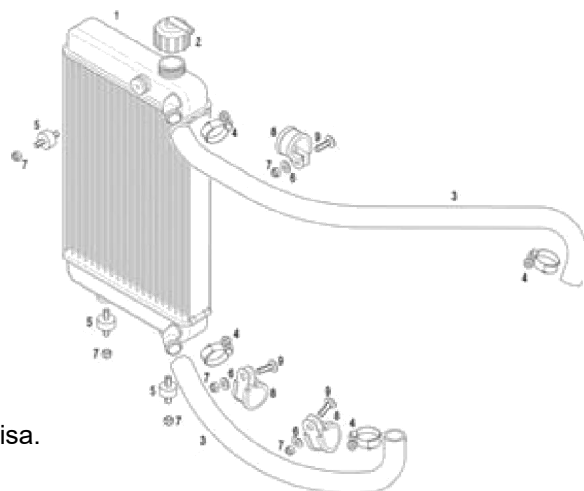


Versiunea 3
 Suprafata de racire: Inaltime= 290 mm, Latime = 138 mm
 Grosime: 34 mm
 Radiatorul trebuie sa aiba cuvantul "ROTAX" stantat pe lateral.
 Indepartarea flapsului de acoperire partiala este o optiune permisa.

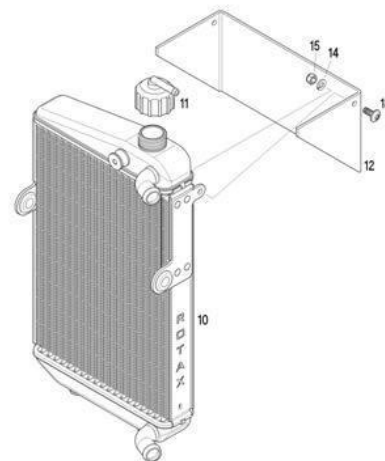


125 MAX DD2

Radiatorul trebuie montat in partea stanga a scaunului.
 Cel mai inalt punct cu capac nu trebuie sa fie mai inalt de 400 mm de la tubulatura sasiului.
 Ambele versiuni ca in ilustratie sunt legale
 Versiunea 1 (legal pana la 31.12.2018)
 Suprafata de racire: Inaltime= 284 mm, Latime = 202 mm
 Grosime: 32 mm



Versiunea 2
 Suprafata de racire: Inaltime= 290 mm, Latime = 196 mm
 Grosime: 34 mm
 Indepartarea flapsului de acoperire partiala este o optiune permisa.



6.13. Agent de racire

Doar apa fara aditivi poate fi utilizata.

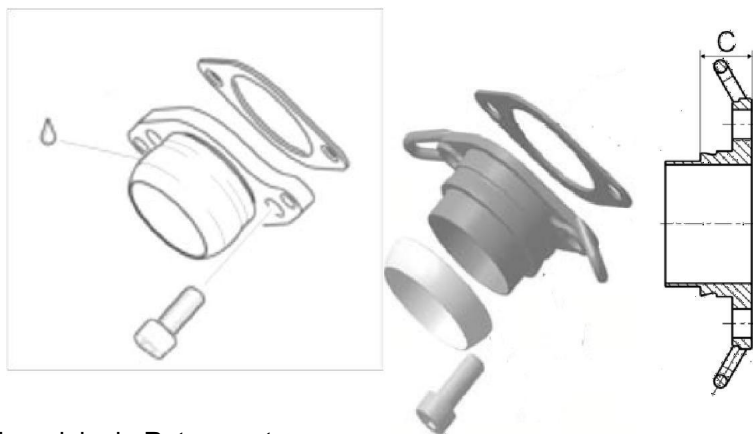
6.14. Sistemul de evacuare

2 versiuni de flansa de evacuare sunt legale a fi utilizate.

Versiunea 1, fara inel de etansare (foto stanga)

Versiunea 2 cu inel de etansare (foto dreapta)

La versiunea a 2 a dimensiunea (C) trebuie sa fie de cel putin 15,5 mm.



Este permisa utilizarea a maximum 4 arcuri de toba originale Rotax pentru a fixa esapamentul de cilindru. Cablu de siguranta nu este permis in aria flansei de evacuare.

Este obligatoriu folosirea sistemului de evacuare Rotax.

Reparatia prin sudura in cazul aparitiei defectelor este permisa.

Modificarile permise la sistemul original sunt:

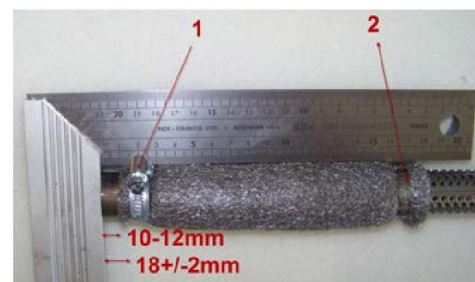
- ▶ Inlocuirea niturilor originale cu suruburi de 4 mm si piulte corespunzatoare, la partea finala.
- ▶ Inlocuirea materialului de izolare (doar cu altul original Rotax) in interiorul amortizorului de zgomot si a tubului perforat (doar cu unul original Rotax).
- ▶ Sudarea unei prize (la distanta de 50-80 mm de flansa pentru a masura temperatura gazelor din evacuare).
- ▶ Adaugarea altor elemente pentru reducerea zgomotului.
- ▶ Adaugarea unei izolatii suplimentare (Rotax part no. 297 983) cu suprafata de 165 +10 mm este legala (dar nu obligatorie) care se monteaza sub izolatia standard ca in ilustratie.

Clema (1) trebuie fixata la o distanta de 18+/-2mm, masurata de la finalul tubului.

Clema (2) trebuie montata spre finalul izolatiei.

Dimensiunea de 10-12 mm de la finalul partii perforate pana la inceputul materialului de izolare este o specificatie doar in scopuri de montaj.

Ambele cleme (1 si 2) trebuie sa fie montate si stranse.



125 Junior MAX si 125 MAX

3 versiuni sunt legale:

Versiunea 1, toba esapament si amortizorul - o singura piesa. Amortizorul este sudat la 180 grade la cotul tobei. (foto sus).

Versiunea 2, toba esapament si amortizorul - o singura piesa. Amortizorul este sudat la 180 grade la cotul tobei.

2 arcuri fixeaza amortizorul de toba (foto jos)

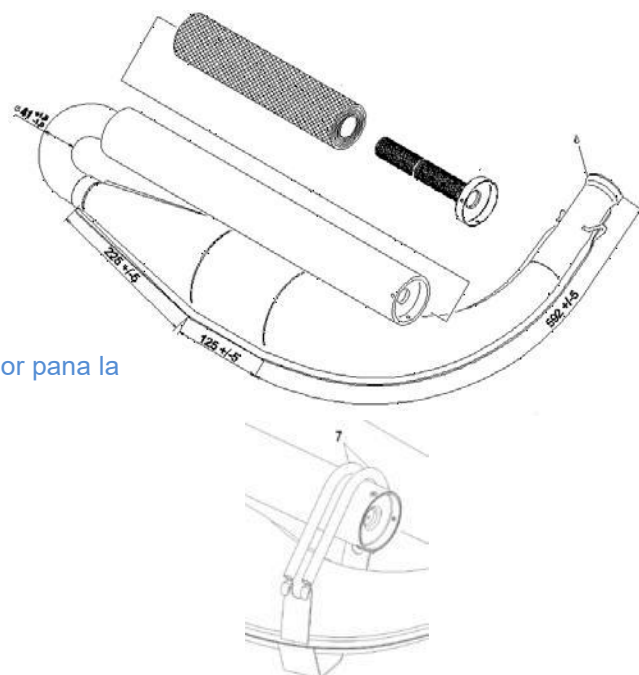
Urmatoarele masuratori sunt valide pentru cele 2 versiuni :

Orificiul final amortizor : 21,0 mm (maximum).

Lungimea conului de intrare: 592 mm +/-5 mm (masurat la exterior pana la inceputul partii cilindrice)

Lungimea partii cilindrice a tobei:

125 mm +/-5 mm.



Lungimea conului final: 225 mm, +/-5 mm.

Diamentul tubului curbat la 180°: 41mm +1,5 mm/-1,0 mm (masurat de la inceput pana la sfarsitul lui)

Pentru versiunea 1 si 2 este obligatorie folosirea capacului final curbat la 90 grade.

Versiunea 3, toba cu cot de 180 grade si silentiatorul - 2 piese distincte. Amortizorul este fixat cu 2 arcuri de piesa curbata la 180 grade si cu alte 2 arcuri de corpul tobei.

Amortizorul trebuie montat in pozitia unde directia cotului de 90 grade (directia gazelor arse)

nu afecteaza nici o componenta a sasiului.

A fixa un al 3-lea arc original la conexiunea dintre cotul de 180 grade si amortizor este permisa.

Pentru versiunea 3 este obligatorie folosirea capacului final curbat la 90 grade.

Dimensiuni : cot pe cilindru - 590 +/- 5 mm

parte cilindrica - 130 +/- 5 mm

parte conica finala - 230 +/- 5 mm

125 MAX DD2

3 versiuni sunt legale:

Versiunea 1, toba esapament si amortizorul - o singura piesa. Amortizorul este sudat la la cotul tobei. (foto sus).

Versiunea 2, toba esapament si amortizorul - o singura piesa. Amortizorul este sudat la 180 grade la cotul tobei.

2 arcuri fixeaza amortizorul pe toba.(foto jos).

Urmatoarele masuratori sunt valide pentru cele 2 versiuni :

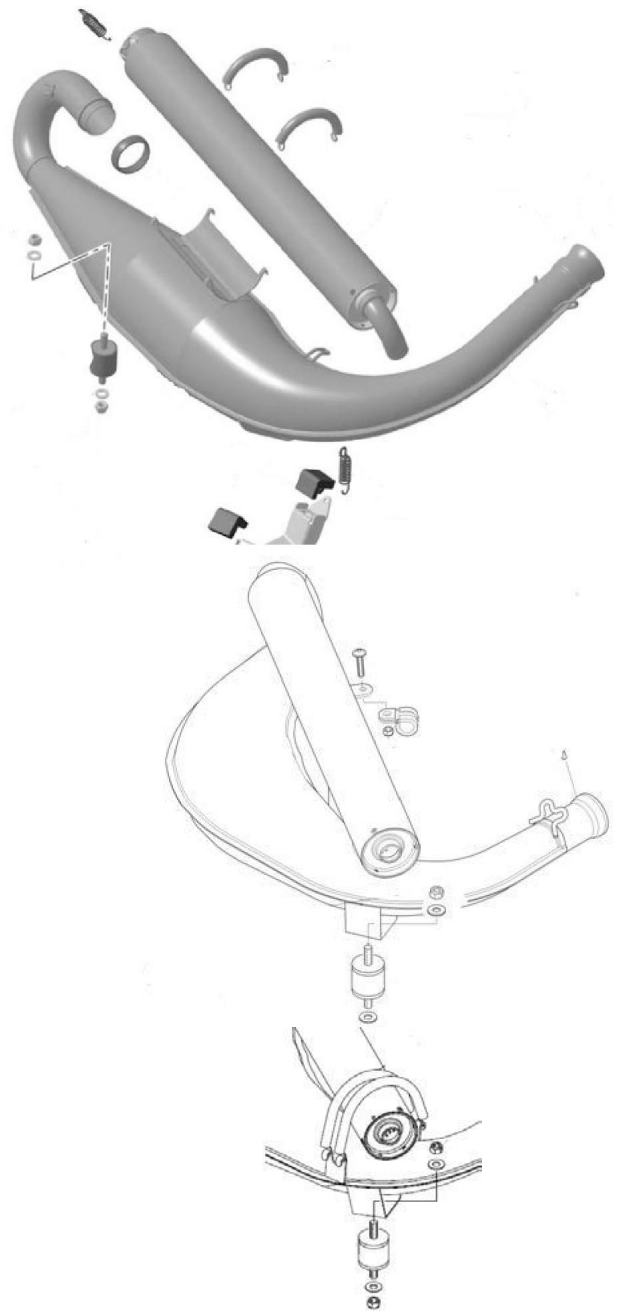
Orificiu final amortizor : 19,6 +/-0,2 mm.

Pentru versiunea 1 si 2 este obligatorie folosirea capacului final curbat la 90 grade.

Dimensiuni : cot pe cilindru - 575 +/- 5 mm

parte cilindrica - 80 +/- 5 mm

parte conica finala - 240 +/- 5 mm

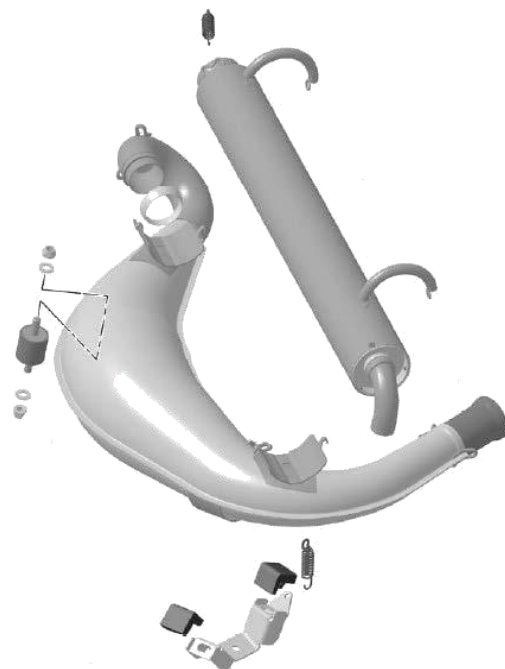


Versiunea 3, toba cu cot de 180 grade si silentiatorul - 2 piese distincte. Amortizorul este fixat cu 2 arcuri de piesa curbata la 180 grade si cu alte 2 arcuri de corpul tobei. Amortizorul trebuie montat in directia asfaltului sau opusa dar cu cele mai mici efecte asupra cresterii nivelului de zgomot.

Amortizorul trebuie montat in pozitia unde directia cotului de 90 grade (directia gazelor arse) nu afecteaza nici o componenta a sasiului.

A fixa un al 3-lea arc original la conexiunea dintre cotul de 180 grade si amortizor este permisa.

Pentru versiunea 3 este obligatorie folosirea capacului final curbat la 90 grade.



6.15. Suport aditional de scaun (125 MAX DD2)

Pe laterala motorului este permisa folosirea a maxim unui suport suplimentar de scaun. Suportul aditional trebuie fixat pe motor folosind un surub corespunzator.

