



Rotax Max Challenge Schweiz

Technisches Reglement

Micro / Mini / Junior / Max Senior / Master / DD2 / DD2 Master

Inhalt

1. Generelles
2. Ausrüstung
3. Motorversiegelung, technische Kontrolle
4. Motoranpassungen, Reparaturen
5. Technische Spezifikationen innerhalb der Plombe
6. Technische Spezifikationen ausserhalb der Plombe

1. Generell

Alles was nicht speziell im technischen Reglement als erlaubt deklariert ist, ist verboten.

1.1. Kategorien

125 Micro Max
125 Mini Max
125 Junior MAX
125 MAX / Master
125 DD2 / DD2 Master

Der Junior Motor ist der Basismotor für die Konfigurationen Micro- und Minimax. Nur die Abweichungen für den Micro- und Mini Motor sind definiert.

Der 125 Max Motor ist der Basismotor für die Kategorien Max und Master.

Der Max DD2 Motor ist der Basismotor für die Kategorie DD2 und DD2 Master..

1.2. Ausrüstung

1 Chassis
1 Satz Trockenreifen + 1 Reservereifen vorne oder hinten
2 Motoren
2 Vergaser
2 Satz Regenreifen

2. Material

2.1. Chassis Micro und Mini

Alle Chassis mit einem Radstand von 950mm, welche vom Rotax Importeur gestattet werden oder welche eine CIK Homologation aufweisen, sind erlaubt. Vorderbremsen sind verboten.

2.2. Chassis 125 Junior MAX und 125 Senior MAX / Club / Master

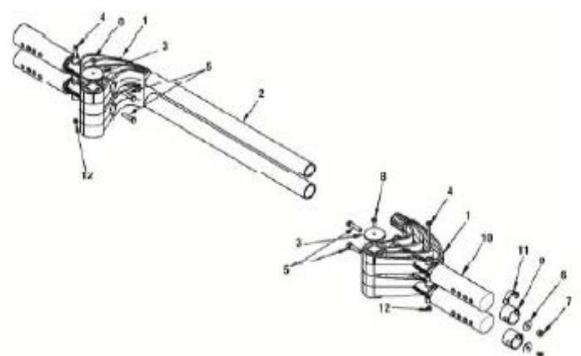
Für die Rotax Max Challenge Schweiz ist jedes Chassis welches CIK/FIA homologiert ist zugelassen. Es sind auch abgelaufene Homologationen erlaubt. Der Maximaldurchmesser der Hinterachse beträgt 50mm. Das Bremssystem muss CIK/FIA homologiert sein. Vorderbremsen sind verboten.

2.3. Chassis 125 MAX DD2 / DD2 Master

In der Kategorie DD2 sind Chassis welche durch BRP-Rotax zertifiziert sind erlaubt sowie Chassis welche eine CIK Homologation aufweise und mit dem CIK Auffahrschutz ausgerüstet sind. Die Liste der von Rotax zertifizierten Chassis ist auf www.rotaxmax.ch ersichtlich.

Das Chassis muss gemäss den Regeln der CIK/FIA für die Schaltkart-Kategorien konzipiert sein (Vorder- und Hinterbremse sind obligatorisch). Das Bremssystem muss CIK/FIA homologiert sein.

Bei Chassis welche durch BRP-Rotax zertifiziert sind, ist nur der Original Rotax Heckauffahrschutz mit 2 Rohren erlaubt. Es dürfen keine Teile der Originalstossstange hinzugefügt. bzw. entfernt werden. Die Montage einer Schraube zwischen Position 1 und 2 oder eines Sicherheitsseils ist erlaubt. Eine Kürzung des Rohres auf die Chassisbreite ist erlaubt.



2.4. Chassisschutz

Die Montage eines Chassisschutzes zum Schutz des Rahmens vorne, links und rechts aus Plastik ist erlaubt. Die Montage muss dem technischen Kommissars des Anlasses zusagen.

2.5. Verschalung Micro, Mini, Junior, Max, Club und Master

Die Verschalung muss durch die CIK/FIA homologiert sein, es sind auch abgelaufene Homologationen zugelassen. Der Heckauffahrschutz CIK/FIA ist obligatorisch.

2.6. Verschalung DD2 und DD2 Master

Die Verschalung muss durch die CIK/FIA homologiert sein, es sind auch abgelaufene Homologationen zugelassen. Es ist der Rotax Heckauffahrschutz sowie bei CIK homologierten Chassis auch der CIK Auffahrtsschutz zugelassen.

2.7. Reifen

125 Micro / Mini

Trocken Mojo C2 CIK	vorne 4.0 x 10.0 – 5	hinten 5.0 x 11.0 – 5
Regen Mojo CW CIK	vorne 3.60 x 10.0 – 5	hinten 4.5 x 11.0 – 5

125 Junior

Trocken Mojo D2XX CIK	vorne 4.5 x 10.0 – 5	hinten 7.1 x 11.0 – 5
Regen Mojo W5 CIK	vorne 4.5 x 10.0 – 5	hinten 6.0 x 11.0 – 5

125 DD2 / DD2 Master / Senior MAX / Master

Trocken Mojo D5 CIK	vorne 4.5 x 10.0 – 5	hinten 7.1 x 11.0 – 5
Regen Mojo W5 CIK	vorne 4.5 x 10.0 – 5	hinten 6.0 x 11.0 – 5

Es ist keine Bearbeitung der Reifen erlaubt.

Die Reifen müssen in der vorgesehenen Laufrichtung verwendet werden.

Es wird das Mini-RAE-Lite zur Messung einer Reifenbehandlung verwendet. Der maximale Wert von 4ppm darf nicht überschritten werden.

2.8. Datenaufzeichnung

Die Datenaufzeichnung ist gestattet.

Erlaubt sind: Rundenzeit, Tourenzahl (Induktiv), zwei Temperaturen, Geschwindigkeit eines Rades, X/Y Beschleunigung, Position (GPS), Steuerradwinkel, Verbindung des Datenaufzeichnungsgerätes mit der original Rotax Batterie.

Das drahtlose Übertragen von Daten ist verboten.

2.9. Composit

Composit-Material (Carbon, Fiberglas etc.) ist verboten, mit Ausnahme des Sitzes und des Bodenblechs.

2.10. Sicherheitsausrüstung

Für die Sicherheitsausrüstung gilt Artikel 3 des technischen Reglements der CIK/FIA.

Overall, Helm, Schuhe und Handschuhe sowie sämtliche andere Schutzkleidung muss mit den Normen des ASS oder der CIK/FIA übereinstimmen.

Es sind Rippenschütze mit sowie auch ohne CIK/FIA Homologation zugelassen.

2.11. Benzin / Oel

Es muss das Benzin verwendet werden, welches vom Organisator vorgeschrieben wird.

Bleifrei Benzin, maximal 98 Oktan.

Oel XPS-DYE Synmax 2 - stroke oil CIK homologation 119295/02.

Das Gemisch wird im Benzintank mit der Lampe INOVA X5 getestet. Das Gemisch im Benzintank muss angeleuchtet durch das LED-Licht eine Grüne Farbe aufweisen.

2.12. Werbung auf dem Motor

Es sind keine Sponsorenkleber (Ausnahme ROTAX, BRP, MOJO, XPS) auf dem Motor oder einem anderen Teil des Zubehörs erlaubt.

3. Plomben, technische Kontrolle

Es sind nur Motoren erlaubt, welche den nachfolgenden Spezifikationen entsprechen. Es dürfen nur Motoren verwendet werden, welche durch den offiziellen Importeur importiert und registriert wurden. Die Zylinder müssen eine CH-Registrationsnummer aufweisen. Die Motoren der Rotax Max Challenge Schweiz dürfen nur durch ein Schweizer Service Center (Liste auf www.rotaxmax.ch) plombiert werden. Auch fabrikneue Motoren müssen entsprechend dem technischen Reglement vor der Plombierung überprüft werden.

Die Motoren müssen mit speziellen Rotax Motorensiegeln verplombt werden (schwarz anodisiertes Aluminiumsiegel mit "Rotax"-Logo und einer 6-stelligen Seriennummern sowie einem Barcode).

ES SIND NUR VOM SCHWEIZER IMPORTEUR REGISTRIERTE PLOMBEN MIT BARCODE ERLAUBT.

Der Motor muss gemäss beiliegender Zeichnung plombiert werden.

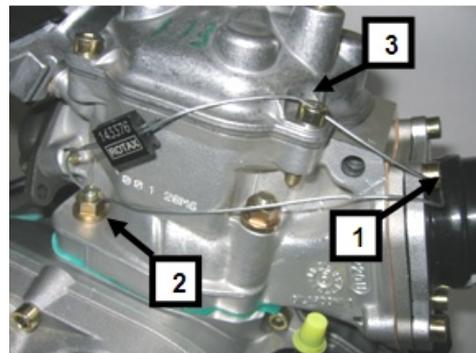
Schraube Pos. 1 des Ansaugstutzens, Gehäuseschraube (Pos. 2) des Zylinders und Inbusschraube (Pos. 3) des Zylinderkopfes.

Nach der Plombierung muss das Plombierungsgewindeloch mit der Zange (276110) gequetscht werden.

Es ist nicht erlaubt das Ende des Versiegelungsdrahtes ein zweites Mal durch das Siegel zu schlaufen.



Bei jeder Neuplombierung eines Motors durch den Rotax Importeur oder ein Service Center müssen folgende Eintragungen auf der Identity Card geprüft werden, die Karte muss auf den Eigentümer des Motors ausgestellt sein. Die Seriennummer des Motors sowie der Plombe müssen mit den Eintragungen auf der Karte übereinstimmen. Der Stempel und die Unterschrift des Service Centers müssen vorhanden sein.



Bei der technischen Kontrolle muss der Fahrer folgendes vorzeigen:

- Die registrierten Motoren mit den unbeschädigten Plomben
- Die "Identity Cards" welche mit den Motoren- und Plombennummern übereinstimmen sowie dem Stempel und der Unterschrift des Servicecenters welches den Motor plombiert hat.

Der Rotax Importeur kann vor jedem Rennen ein Service Center bestimmen, bei welchem es erlaubt ist bei der technischen Kontrolle oder eines Motorsausfalls den Motor neu zu plombieren.

Das Verplomben des Motors hilft die Zeit der technischen Kontrollen während der Rennveranstaltung zu reduzieren. Nur Zubehörteile wie Vergaser, Auspuff, Kühler etc. müssen überprüft werden.

Natürlich können die technischen Kommissare jederzeit eine Kontrolle des Motors verlangen und den Motor anhand des technischen Reglementes nochmals zu überprüfen. Der Motor muss gemäss den technischen Spezifikationen überprüft werden und durch den Rotax Importeur oder ein zugelassenes Service Center verplombt werden.

DER PILOT IST VERANTWORTLICH, DASS ALLE KOMPONENTEN AUSSERHALB DER PLOMBIERUNG MIT DEN TECHNISCHEN SPEZIFIKATIONEN ÜBEREINSTIMMEN.



4. Motor Modifikationen, Reparaturen

4.1. Modifikationen

Weder der Motor noch die Zubehörteile dürfen in irgend einer Weise modifiziert werden. Modifizieren bedeutet das Anpassen der Form oder des Inhaltes. Auch ein Verändern der ursprünglich für dieses Teil vorgesehene Funktion ist nicht erlaubt. Dies beinhaltet das Hinzufügen oder Wegnehmen von Material oder Teilen des Motors, ausser dies ist ausdrücklich in diesem Reglement so spezifiziert. Teile welche speziell für diesen Einsatzzweck entwickelt wurden, gelten nicht als Modifikation, dies sind zum Beispiel die Vergasereinstellschrauben oder die Einstellschraube des Auslasschiebers.

Die Reparatur von maximal einem Gewinde des Kurbelgehäuses ist gestattet, mit Ausnahme des Gewindes des Pick-Up, welche nicht repariert werden dürfen.

Die Reparatur von maximale einem Gewinde des Zylinders ist erlaubt.

Ausnahme: Alle Gewinde unterhalb des Gehäuses, welche zur Motorfixierung notwendig sind, dürfen repariert werden.

Es sind nur Originalkomponenten von Rotax, welche spezifisch für die Motoren Micro, Mini, 125 Junior, 125 Max und DD2 Max konzipiert wurden, erlaubt.

Alles was nicht explizit erlaubt ist, ist verboten.

4.2. Zusatzeile im Innern des Motors

Es dürfen keine Zusatzteile hinzugefügt werden, mit Ausnahme bei einer Motorreparatur um den ursprünglichen Originalzustand wieder herzustellen.

Die Verwendung von thermischen Isolatoren oder keramischen Beschichtungen im Motor oder im Auspuffsystem ist verboten.

Jegliche Beschichtung von Motorenteilen ist verboten.

4.3. Erlaubte Zubehörteile

Kettenschutz, Motorbock, Temperaturanzeige, Stundenzähler, Überlaufgefässe für Flüssigkeiten mit Halterung, Montage einer Abgastemperatursonde.

4.4. Erlaubte nicht technische Zubehörteile

Erlaubt sind Kabelbinder, Unterlagsscheiben, Gaskabelhülle (nur schwarz), Benzinschlauch (Länge und Durchmesser), Länge der Kühlwasserschläuche, wenn nicht anders definiert.

4.5. Messmethoden

Bei Messungen welche eine Toleranz von 0,1mm oder genauer aufweisen müssen, muss bei den folgenden technischen Spezifikationen die Teiletemperatur im Bereich von +10 Grad Celsius bis +30 Grad Celsius sein.

Bevor eine Entscheidung anhand dieses Reglements getroffen wird, sind die Jahresbulletins zu kontrollieren, diese finden sich unter www.rotaxmax.ch.

Um hohe Lärmemissionen zu vermeiden ist das Anlassen des Motors im Vorstart und im Parc Fermé nicht erlaubt (Ausnahme eines Funktionstests von maximal 5 Sekunden).

4.6. Motorenkonfiguration

Es dürfen alte oder neue Vergaser verwendet werden (QS, QD oder XS)

Es dürfen nur Zylinder mit Buchstaben verwendet werden:

Junior 223 994, MAX 223 993, DD2 613 933.

Der neue Auspuff ist beim alten Motor sowie auch beim neuen EVO Motor erlaubt.

Wenn eine EVO Zündung montiert ist, muss der EVO Auslasschieber sowie der EVO Auspuff montiert werden.

5. Technische Spezifikationen (Innerhalb der Plombe) für die Rotax Max Kart Motoren 125 Junior MAX/evo 125 Senior MAX/evo 125 MAX DD2/evo

5.1. Squish

Die Pleuellwelle muss von Hand, langsam in OT Position gebracht werden. Die Quetschkante muss auf der rechten und linken Seite des Pleuellbolzens gemessen werden. Der Durchschnittswert der zwei Messungen zählt.

125 Mini MAX, Junior MAX, 125 Senior MAX, 125 MAX DD2

125 Mini MAX/evo minimal = 1,20 mm

125 Junior MAX/evo minimal = 1,20 mm

125 MAX/evo minimal = 1,00 mm

125 MAX DD2/evo minimal = 1,30 mm

Der Squish muss mit einer Schiebelehre und einem 2 mm Lötendraht gemessen werden (Rotax No 580 130)

125 Micro

125 Micro/evo minimal = 2,40 mm

Damit ein Spaltmass von 2,40 mm eingestellt werden kann, ist es obligatorisch die Stahldistanz (Rotax Nr. 262 420) sowie zwei Dichtungen zu montieren.

Der Squish muss mit einer Schiebelehre sowie einem Lötendrahtes von 3 mm Durchmesser (Rotax Nr. 580 132) gemessen werden.

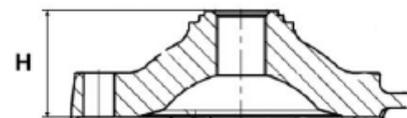
5.2. Zylinderkopfeinsatz

Folgende Identifikationscodes müssen aufgebracht sein: 223 389 oder 223 389 1 oder 223 389 2 oder 223 389 2/1 oder 223 389 2/2

Das gegossene Word ROTAX und oder Made in Austria muss auf dem Einsatz sichtbar sein.

Die Höhe des Einsatzes beträgt 28,80 mm +0,0/-0,2mm (H)

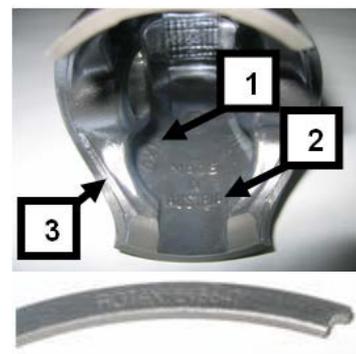
Das Profil muss mit der Lehre (277 390) kontrolliert werden. Der Lichtspalt zwischen Lehre und Einsatz muss auf der gesamten Länge gleich gross sein.



5.3. Pleuell und Pleuellring

Original, gegossener Aluminiumpleuell mit einem Pleuellring. Der Pleuell muss auf der Innenseite folgende Bezeichnung aufweisen: ELKO (1) und MADE IN AUSTRIA (2).

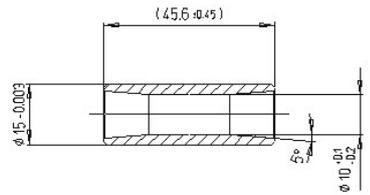
Die bearbeiteten Bereiche sind: Pleuellboden, Aussendurchmesser, Spalt für den Pleuellring, Bohrung für den Pleuellbolzen, Innendurchmesser am unteren Ende des Pleuels und bereits in der Fabrik entferntes Material (3). Alle anderen Oberflächen sind nicht bearbeitet und haben eine gegossene Oberfläche. Jegliche mechanische Bearbeitung des Pleuels ist verboten. (zum Beispiel das entfernen der Carbon Beschichtung). Das Reinigen ohne die Originaloberfläche zu verändern, ist erlaubt.



Original Kolbenring, magnetisch, rechteckig: Ringhöhe 0,98 +/- 0,02 mm
Der Kolbenring ist mit "ROTAX 215 547" oder "ROTAX 215 548" oder „ROTAX 215548 X“ beschriftet.

5.4. Kolbenbolzen

Der Kolbenbolzen ist aus magnetischem Stahl gefertigt.
Die Dimensionen müssen der Zeichnung entsprechen.
Das Minimalgewicht des Kolbenbolzens darf nicht weniger als 31.00 Gramm betragen.



5.5. Zylinder

Leichtmetall-Zylinder mit GILNISIL-Beschichtung (Nikasil). Das neu-Beschichten des Zylinders ist nicht erlaubt. Der maximale Durchmesser beträgt 54,035 mm (Gemessen 10mm oberhalb des Auslasses).

5.5.1. Der Zylinder muss mit dem "ROTAX" Logo beschriftet sein (siehe Zeichnungen unten).

Micro, Mini, Junior

Zylinder mit einem Auspuffkanal jedoch ohne Auslasschieber. Der Zylinder muss mit dem Identifikationscode 223 994 beschriftet sein.



125 Senior MAX

Zylinder mit einem Auspuffkanal und einem Auslasschieber. Der Zylinder muss mit dem Identifikationscode 223 993 beschriftet sein. (Beschriftung gegossen oder maschinell eingefügt)



125 MAX DD2

Zylinder mit einem Auspuffkanal und einem Auslasschieber. Der Zylinder muss mit dem Identifikationscode 613 933 beschriftet sein.



5.5.2. Zylinderhöhe

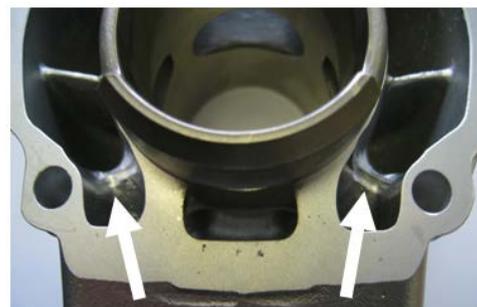
(Gemessen mit einer digitalen Schiebelehre, mindestens 200mm).



125 Micro MAX und 125 Mini MAX:	87,00 mm -0,05/+0,1 mm
125 Junior MAX und 125 Senior MAX:	87,00 mm -0,05/+0,1 mm
125 MAX DD2:	86,70 mm -0,05/+0,1 mm

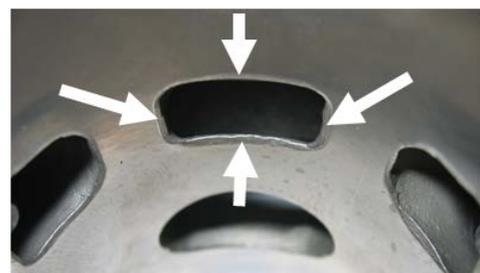
5.5.3. Zylinderoberflächen

Alle Überströmkanäle und Verbindungen sind gegossen, mit Ausnahme einiger durch den Hersteller vorgenommenen Abfräsungen beim Einlass und beim Auslass. Alle Kanäle haben gefaste Kanten, damit der Kolben nicht aneckt. Alle zusätzlichen Bearbeitungen sind verboten.

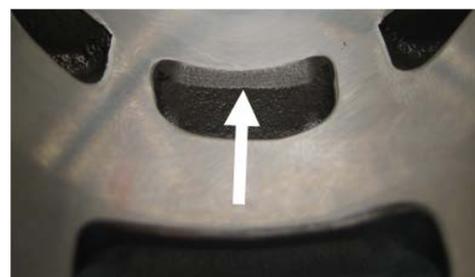


Der oberste Punkt des Auspuffkanals kann eine bereits vorhandene maschinelle Bearbeitung aufweisen. Der Dichtungsflansch für den Auspuffkollektor kann Spuren von maschineller Bearbeitung durch den Hersteller aufweisen.

Alle Kanäle haben gefaste Kanten. Zusätzliche Bearbeitungen sind verboten.



Zylinder welche mit dem Code 223 993 oder 223 994 beschriftet sind, können am oberen Punkt des zentralen boosters eine mechanische Bearbeitung aufweisen.



Der Flansch für den Auspuffkollektor kann eine gegossene oder maschinell bearbeitete Oberfläche aufweisen.

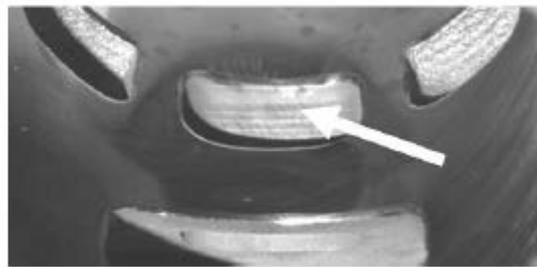
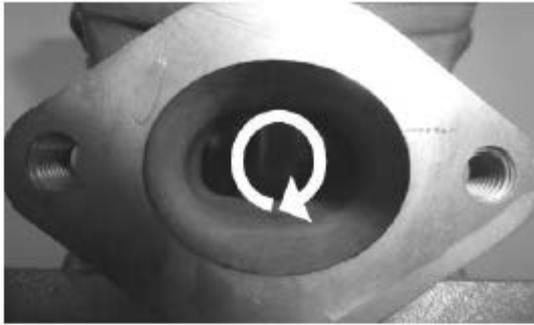
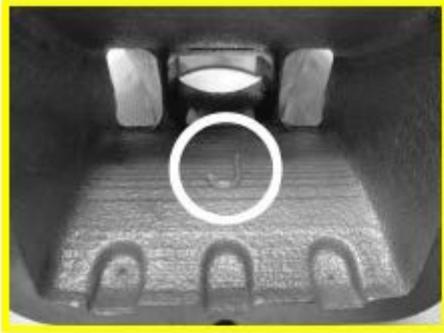
Die maschinell bearbeitete Oberfläche kann flach sein oder einen runden Dichtungsring aufweisen.



Die oberste Kante des Auspuffkanals kann gegossene (linkes Bild) oder CNC-bearbeitete Flächen (mittleres Bild) oder eine Kombination von CNC-bearbeiteten Flächen und Spuren manueller Bearbeitung aufweisen (rechtes Bild)



Zylinder mit dem Rotax Code 223 994 und 223993 sowie einer Bezeichnung im Einlasskanal haben einen vollständig mit CNC-Technik gefrästen Auslassport sowie ein vollständig CNC-gefrästes oberes Ende des zentralen Boosters.



Single Core Cylinder:
linear structured cast finish surface



5.5.4. Auslasskanal

Zylinder 223994 mit vollständig gefrästem Auslasskanal:

Die horizontalen sowie vertikalen Dimensionen des Auslasskanals müssen mit der Rotax Lehre (676 240) geprüft werden.

Zylinder 223993 mit vollständig gefrästem Auslasskanal:

Die horizontalen sowie vertikalen Dimensionen des Auslasskanals müssen mit der Rotax Lehre (676 245) geprüft werden.



Die Lehre muss in der horizontalen sowie vertikalen Position so weit wie möglich in den Auslasskanal gedrückt werden. Die Lehre darf die Auslassfläche in keiner Richtung berühren.



5.5.5. Auslass Timing

Die Auslasskanalhöhe (Distanz gemessen vom obersten Punkt des Zylinders bis zum obersten Punkt des Auslasskanals) muss mit der Rotax Lehre gemessen werden (Rotax Nr. 277 402). Die Lehre muss in den Zylinder eingeführt werden (Achtung, richtiges Messmittel JUN, MAX oder DD2 wählen)



5.6. Einlasssystem

Membrankasten

Der Membrankasten ist mit 2 Membranstoppen und 2 Membranen ausgerüstet, jede Membrane ist 3-teilig.

Die Dicke der Membranen beträgt 0,6mm +/- 0,10 mm.

Ansaugstutzen

Es können Schneidspuren vom Entfernen der Plastikreste beim Vergaser Anschlag sichtbar sein. Der Ansaugstutzen wird von Hand angepasst, welches eine Fasung von maximal 3mm in der Breite ergibt. Kein zusätzliches fassen oder maschinelles Bearbeiten ist erlaubt.

Micro, Mini, Junior und Senior MAX:

Der Ansaugstutzen des Vergasers ist mit dem Identifications-Code "267 915" mit dem Namen „ROTAX“ oder nur mit dem Identifikationscode „267 916“ versehen.

125 DD2:

Der Ansaugstutzen des Vergasers ist mit dem Identifications-Code "267 410" mit dem Namen „ROTAX“ oder nur mit dem Identifikationscode „267 411“ versehen.



5.7. Kurbelwelle

5.7.1. Pleuel

Länge: 54,5mm ± 0,1 mm

Das Pleuel muss die eingestanzte Nummer 213 oder 365 oder 367 oder 362 auf der Pleuelstange aufweisen.

Die Pleuel 213, 365 und 367 sind nicht bearbeitet (kupferfarben).

Das Pleuel 362 ist blank (grau/braun).

Das Schleifen oder polieren des Pleuels ist nicht erlaubt.



5.7.2. Zündsignal Kurbelwelle:

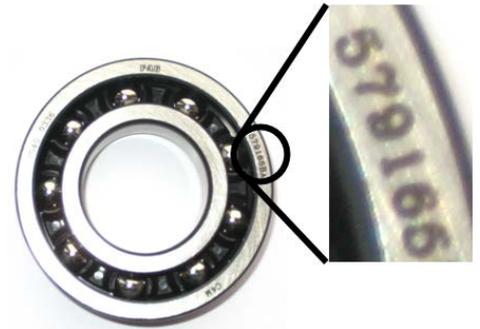
Die Lehre (Rotax 277391) wird auf die Kurbelwelle aufgesetzt.

Das Loch in der Lehre muss mit dem Keil der Kurbelwelle ausgerichtet werden. Die zwei Kanten der Signalkerbe der Kurbelwelle müssen +/- 0,5mm mit den Kanten (MAX oder DD2) der Lehre übereinstimmen.



5.7.3. Kurbelwellen Hauptlager

Es sind nur die Lager 6206 von FAG erlaubt. (diese müssen mit dem Code 579165BA, Z-579165.11.KL oder Z-579165.21.KL markiert sein)



5.8. Ausgleichswelle (125 Junior MAX und 125 MAX)

Die Ausgleichswelle und die Ausgleichsräder müssen montiert sein.

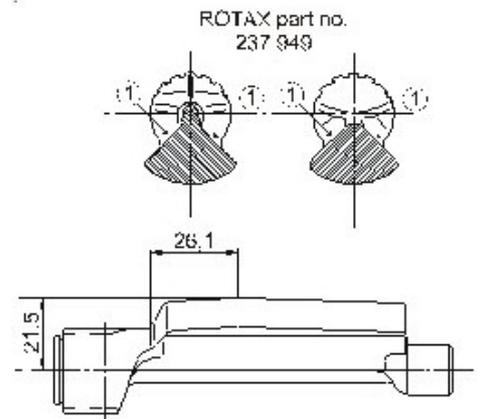
Micro, Mini, Junior, MAX

Die Ausgleichswelle muss den Code 6237948 oder 6237949 auf der Oberfläche (1) aufweisen.

Die Oberfläche (1) ist nicht maschinell bearbeitet und muss eine gegossene Oberfläche aufweisen.

Das Mass vom Zentrum der Ausgleichswelle zum Aussendurchmesser des Fliegengewichts der Ausgleichswelle darf nicht kleiner sein als spezifiziert.

Das Minimalgewicht der trockenen Ausgleichswelle darf nicht weniger als 255 Gramm betragen.



5.9. 2-Gang Getriebe (125 MAX DD2)

Besteht aus der Getriebewelle mit 19 Zähnen für den 1. Gang sowie 24 Zähnen für den 2. Gang.

Das Ausgleichsrad für den 1. Gang hat 81 Zähne.

Das Ausgleichsrad für den 2. Gang hat 77 Zähne.

5.10. Kurbelgehäuse

Wie vom Hersteller geliefert. Das Bearbeiten oder das Polieren ist verboten. In den zwei Hauptpassagen sowie im Kurbelwellenbereich. Es ist nur das schwarze evo-Gehäuse erlaubt.

Gehäuse können aus produktionstechnischen Gründen in dem markierten Bereich durch den Hersteller bearbeitet werden.



6. Technische Spezifikationen (Ausserhalb der Motorplombe) für Rotax Max Kartmotoren

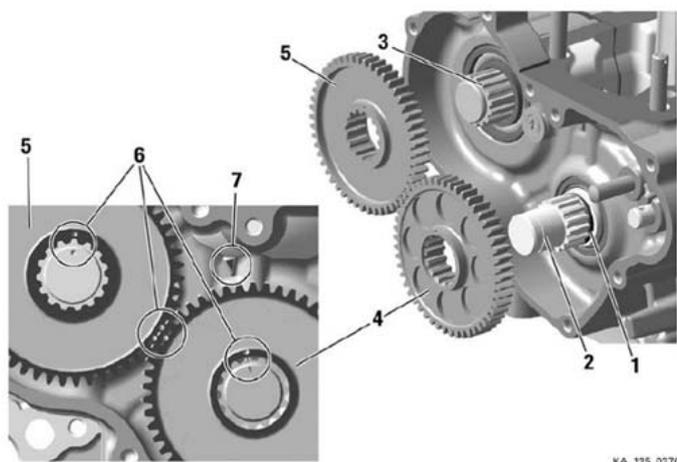
Es liegt in der Verantwortung des Piloten sein Material zu kontrollieren (alle Komponenten ausserhalb der Plombe, wie unten beschrieben), sowie sich zu versichern dass sein Equipment den technischen Reglementen entspricht.

6.1. Ausgleichsräder

Micro, Mini, Junior und MAX

Es sind nur Ausgleichsräder aus Stahl erlaubt (minimale Dicke = 8,8 mm).

Die Ausgleichsräder müssen montiert sein und müssen entsprechend den Anweisungen im Reparaturhandbuch ausgerichtet sein.



DD2

Das Ausgleichs-Antriebsrad muss auf der Kurbelwelle montiert sein. Das Ausgleichs-Gangrad muss auf der ersten Gangwelle montiert sein und muss entsprechend den Anweisungen des Reparaturhandbuchs ausgerichtet sein.

Version 1:

Die Gewichte der Ausgleichsräder müssen eine gegossene Oberfläche aufweisen.



Version 2:

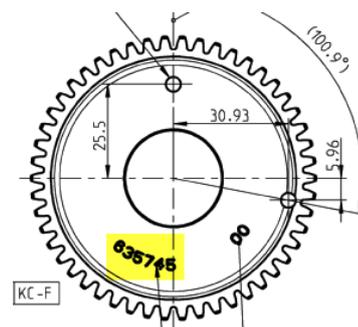
Die Gewichte der Ausgleichsräder können eine maschinell bearbeitete Oberfläche aufweisen. Die Dimension A (breitester Teil des Ausgleichgewichtes) muss entweder 53,0 mm +/- 0,5 oder 57,0 mm +/- 0,5 messen.



Das Minimalgewicht eines Trockenem Ausgleichsrades inklusive des Lagers darf nicht weniger als 240 Gramm sein.

Version 3:

Rotax Nr. 635745 (sichtbar auf dem Getriebe). Das Ausgleichsrad kann eine maschinell bearbeitete Oberfläche aufweisen. Das Minimalgewicht eines Trockenem Ausgleichsrades inklusive des Lagers darf nicht weniger als 255 Gramm sein.



6.2. Kupplung

6.2.1. Komponenten

Micro, Mini, Junior, Senior MAX

Die Kupplung muss bei maximal 4000 /Min. Einhängen. (Der Kart, ohne Pilot, muss sich bewegen).

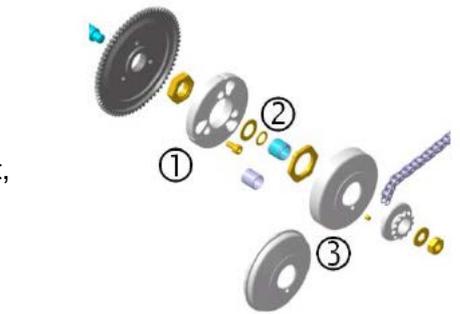
Beide Versionen (Position 1 mit oder ohne Löcher) können verwendet werden.

Der O-Ring (Position 2) ist obligatorisch.

Es sind zwei verschiedene Kupplungstrommeln erlaubt (Pos. 3). Beide Kupplungssglocken sind mit dem Wort „ROTAX“ markiert.

Spuren von Fett des Nadellagers der Kupplung dürfen die in den Bildern nicht übertreffen.

Die Kontaktzone zwischen Kupplung und Kupplungstrommel muss zu jedem Zeitpunkt trocken sein – es ist keine Schmierung erlaubt.

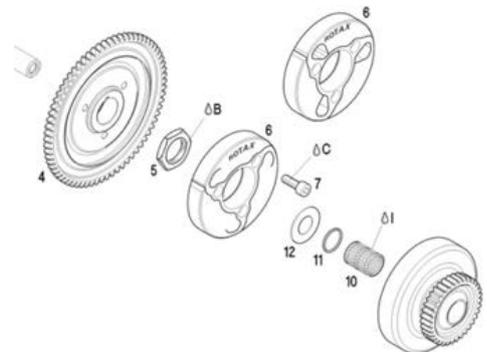


DD2

Die Kupplung muss bei maximal 4000 /Min. Einhängen. (Der Kart, ohne Pilot, muss sich bewegen).

Beide Versionen (Position 6 ohne Löcher) können verwendet werden.

Der O-Ring (Position 11) ist obligatorisch.



Kupplungsmasse

Breite des Kupplungsrandes (A)

Alle Rotax Motoren: minimum 24,10 mm

Die Messung muss bei einem der 3 offenen Enden der Kupplung gemacht werden, 5-10 mm von der Rille entfernt. (Alle Kupplungsteile müssen komplett geschlossen sein, kein Spalt).



Kupplungshöhe (B)

125 Micro, Mini,

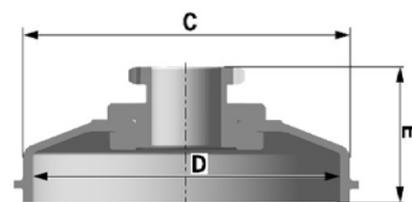
125 Junior und Senior MAX: Minimum = 11,45 mm

125 DD2: Minimum = 14,45 mm

Aussendurchmesser der Kupplungstrommel (C)

Minimum = 89,50 mm

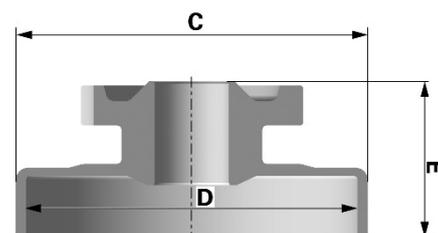
Der Durchmesser muss mit einer Schiebelehre direkt unterhalb des Radius (Oberfläche / Seitenfläche) der Kupplung gemessen werden. (Nicht am offenen Ende der Kupplung).



Innendurchmesser der Kupplung (D)

Maximum = 84,90 mm

Der Innendurchmesser muss mit einer Schiebelehre gemessen werden. Die Messung muss in der Mitte der Kupplungsglocke durchgeführt werden. (In der Kontaktzone Kupplung und Kupplungsglocke)



Höhe der Kupplung mit Glocke

Micro und Mini,

Junior und Senior MAX Minimal = 33,90 mm

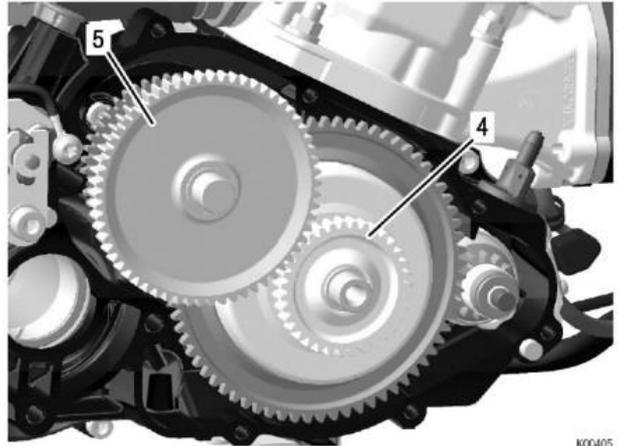
DD2 Minimal = 39,50 mm

6.3. Primärübersetzung (125 MAX DD2)

Es müssen die Originalzahnräder (4+5) gemäss folgender Übersetzungstabelle benutzt werden. Es sind folgende Kombinationen erlaubt:

1. Gang	2. Gang
32	65
33	64
34	63
35	62
36	61
37	60
38	59

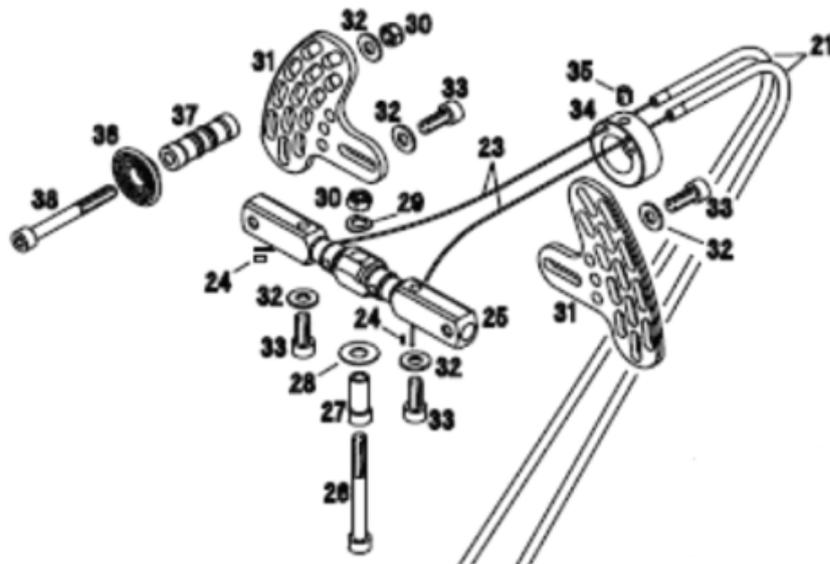
Die Übersetzung kann mittels eines "Bulletins" vorgeschrieben werden.



K00405

6.4. Schaltung (125 MAX DD2)

Das 2-Gang Getriebe wird durch eine Schaltwippe am Steuerrad mittels zweier Schaltkabel bedient.



Aluminium Schaltwippen

Das Entfernen von Material oder das Hinzufügen von nicht originalen Teilen ist nicht erlaubt. Das Montieren der Schaltwippen (Position 31) auf der Ober- oder Unterseite der Wippe (Position 25) ist erlaubt.

Zusätzliche Teile (Position 36-38) können in jeder Position auf den Schaltwippen (Position 31) montiert werden.

Das Biegen der Wippen um diese dem Steuerrad anzupassen ist erlaubt.

Das Hinzufügen von einer Schicht neutralem Klebeband auf die Wippen ist erlaubt.

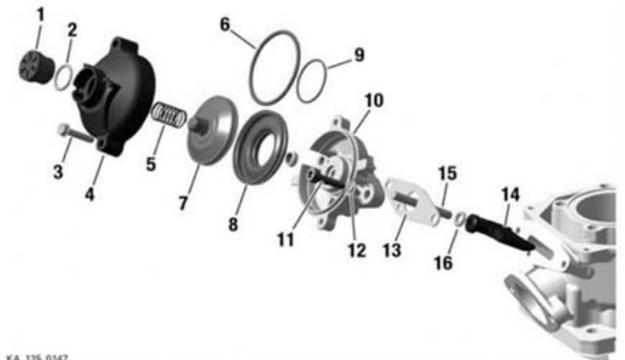
Die Wippe (25) hat zwei Anschlüsse für die Kabel (23) auf beiden Seiten, für langen und kurzen Weg. Beide Anschlüsse sind erlaubt. Der Wechsel der Anschlüsse (23) zur Wippe (25) für die Schaltseile von links nach rechts und von rechts nach links ist erlaubt.

6.5. Konfigurationsmöglichkeiten

Motorentyp	Micro, Mini, Junior	DD2, DD2 Master	MAX, Max Master
Gehäuse evo schwarz	X	X	X
Zündung Dellorto evo	X	X	X
Auslasschieber evo		X	X
Vergaser XS	X	X	X
Auspuff Version 3 evo	X	X	X

6.6. Auslasschieber (125 MAX und 125 DD2)

Das System muss mit allen in der Illustration gezeigten Komponenten verwendet werden.

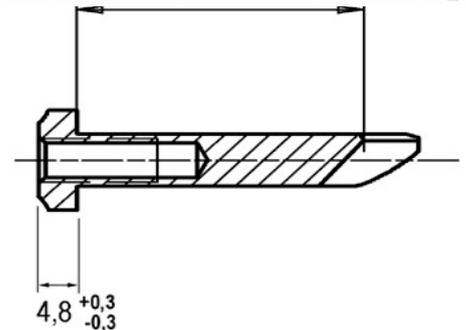


6.6.1. Auslasschieber

Die Länge des Auslasschiebers (Teil 2) beträgt 36,5mm +0,20mm / -0,30 mm.

Die Dicke des Bundes beträgt 4,8 mm +/-0,3 mm

KA_125_0147



6.6.2. Distanz des Auslasschieberflansch vom Zylinder zum Kolben

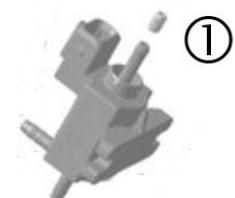
Wenn sich der Kolben in Richtung Zylinderkopf bewegt und das erste Mal den Auslasskanal komplett verschliesst, muss das Messmittel (Rotax Nr. 277 030) bis zum Anschlag am Zylinder eingeführt werden können. Eine Blattlehre von 0,25 mm darf an keinem Punkt zwischen Zylinder und Messmittel eingeführt werden können.

Das Anpassen der Dichtung (Rotax Nr. 250 231) zwischen Zylinder und Auslasschiebergehäuse ist verboten.



6.6.3. Reduzierventil

Es ist erlaubt, das Reduzierventil ① in den Druckschlauch einzusetzen. Die Richtung des Reduzierventils innerhalb des Druckschlauches ist frei.



6.6.4. Auslasschiebereinstellung

Der elektronisch gesteuerte Auslasschieber erlaubt zwei Varianten (A und B) für die Öffnung des Auslasschiebers.

- (A) .. zusätzliches Massekabel nicht angeschlossen
- (B) .. zusätzliches Massekabel angeschlossen

Beider Anschlussvarianten sind erlaubt.



6.7. Zündung

Digitale batterie Zündung, variables Zündtiming, keine Einstellmöglichkeiten.

6.7.1. Zündkerze:

Micro und Mini

Zündkerze	NGK GR8DI oder NGK GR9DI
Elektrodenabstand (Maximum)	Die Blattlehre 1,20 mm darf nicht zwischen die Elektroden passen.

Junior und MAX

Zündkerze	NGK GR8DI oder NGK GR9DI
Elektrodenabstand (Maximum)	Die Blattlehre 1,00 mm darf nicht zwischen die Elektroden passen.

DD2

Zündkerze	NGK GR8DI oder NGK GR9DI
Elektrodenabstand (Maximum)	Die Blattlehre 1,00 mm darf nicht zwischen die Elektroden passen.

6.7.2. Zündkerzenstecker

Es sind zwei Zündkerzenstecker erlaubt.

Rot, gekennzeichnet mit "NGK" oder „ROTAX“.



Version 1



Version 2

6.7.3. Pick-Up

Der Pick-Up muss die folgenden Nummern in der ersten Linie aufweisen:

029600-0710

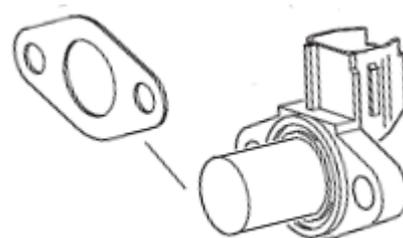
Eine auf der runden Oberfläche des Pick-Up platzierte Stahlkugel (Durchmesser 3-5 mm) muss im Zentrum der runden Oberfläche bleiben.

Es ist erlaubt, zwischen Pick-Up und Gehäuse maximal zwei Dichtungen (Rotax 431 500), Dicke je 0,8mm zu montieren.



Kurbelgehäuse – O-Ring – zusätzliche Dichtungen – Pick Up.

Bei Kurbelgehäusen mit gefräster Pick-Up Oberfläche ist eine zusätzliche Pick-Up Dichtung nicht notwendig. (Ausnahme O-Ring)



6.7.4. Zündsystem

Es ist nur das Dellorto Zündsystem erlaubt.

Die Rennkommissare können zu jederzeit verlangen, dass der Teilnehmer die Elektronik Box mit einem durch die Rennveranstalter gelieferten Einheit ersetzt.

Das Aussehen der Zündung muss identisch mit der Abbildung sein.

Die Zündung ist mit zwei Etiketten angeschrieben, „BRP 666820“ und „NIG 015“.

Die Zündung ist auch erlaubt, wenn einer der Sticker fehlt.

Die Miniumlänge des Zündungskabels beträgt 210mm (vom Gehäuse der Zündung bis zum Kerzenstecker = sichtbare Kabellänge)



Gleiche Zündung für alle Motoren mit einer separaten Elektronik Box (ECU, speziell für jeden Motor).

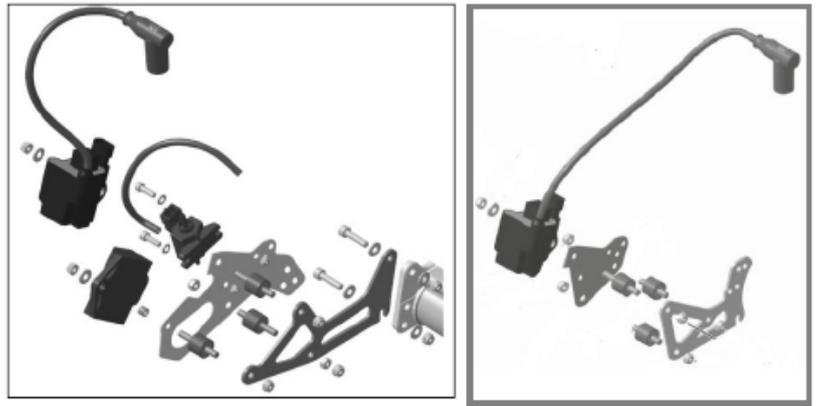
Die Zündspule und die Elektronikbox (E-Box) müssen mit den entsprechenden Haltern und Komponenten entsprechend der Zeichnung montiert werden (Obere Zeichnung, Micro, Mini, Junior und MAX, untere Zeichnung DD2)

Wenn die Halterungen (nur Micro, Mini Junior und MAX) mit einer Chassiskomponente kollidieren, so ist die Montage von zusätzlichen zwei Distanzen (eines per Montageloch), mit einer maximalen Dicke von 20mm zwischend em Halteblech und dem Kurbelgehäuse, erlaubt.

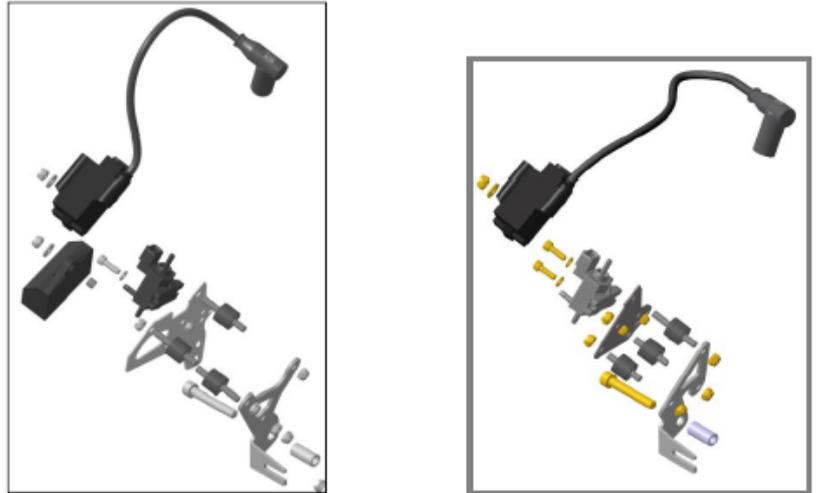
Das Massekabel des Kabelbaumes muss am unteren Silentblock der Halteplatte montiert werden.

Das entfernen der schwarzen Farbe (nur Micro, Mini, Junior und MAX) ist in speziellen, von Rotax definierten Bereichen, erlaubt. (für Massekontakt zwischen dem Kabelbaum und dem Motor)

Micro, Mini, Junior und MAX



DD2



Die E-Boxen sind mit Etiketten angeschrieben.

125 Micro MAX :	„666815“
125 Mini MAX:	„666818“
125 Junior MAX:	„666813“
125 MAX:	„666815“
125 MAX DD2:	„666816“

Die E-Box muss mit dem ECU Tester kontrolliert werden (Rotax no. 276230) entsprechend der folgenden Prozedur:

Der Kabelbaum wird von der Elektronik Box getrennt. Der ECU-Tester wird an die E-Box angeschlossen. Das Stromkabel des ECU-Testers mit dem Ladestecker des Motor-Kabelbaums verbinden.

Bei jeder Verbindung des Testers mit der Batterie wird die Software Version des ECU-Testers angezeigt. Die Anzeige muss „2V00“ lauten.

Der ECU-Tester wird automatisch den Typ der ECU erkennen und ein Kontrollprogramm starten welches Zündtiming und Auslasschiebertiming kontrolliert.

Der ECU-Tester muss folgende Resultate anzeigen:



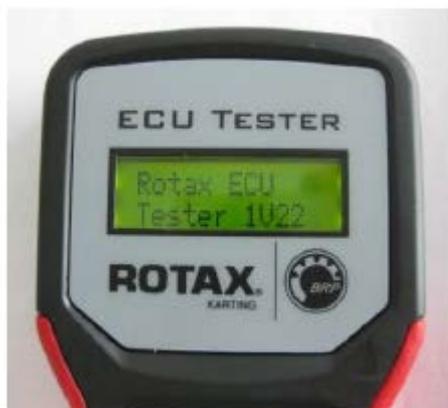
125 Micro MAX
666815MAX
Test OK

125 Mini MAX
666818MAX
Test OK

125 Junior MAX
666813JNRMAX
Test OK

125 Senior MAX
666815MAX
Test OK

125 MAX DD2
666816MAXDD2
Test OK



125

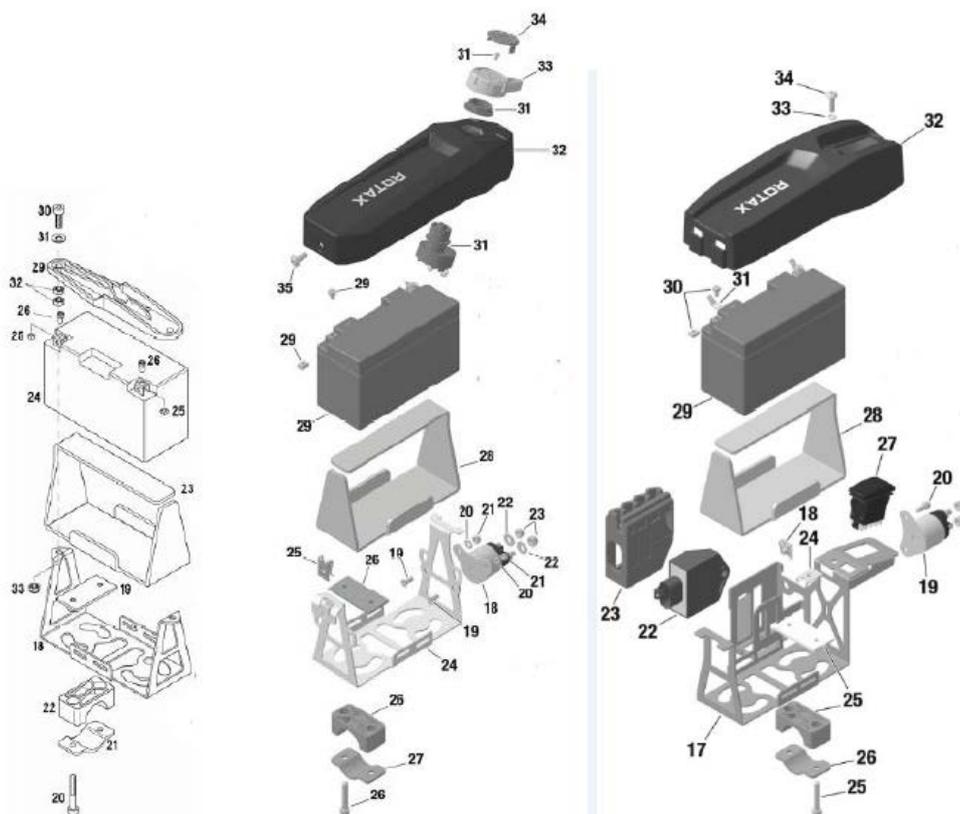
125

6.8. Batterie, Batteriehalter

Es sind nur Originalbatterien mit den folgenden Spezifikationen erlaubt: YUASA YT7BS (mit- und ohne Rotax branding)
ROTAX RX7-12B oder RX7-12L (Lithium Typ)

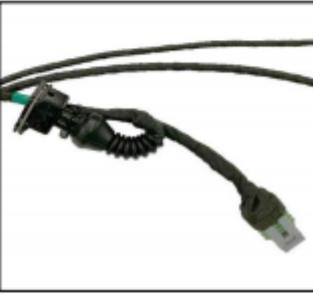
Die Batterie muss mit dem originalen Batteriehalter und Batterieabdeckung fixiert werden (Beide Versionen sind erlaubt) und müssen mit beiden Klemmen (4 Schrauben) am Chassis fixiert sein.

Die Batterieklemmen müssen auf der linken Seite des Sitzes montiert sein (beide Versionen)



Es sind zwei Kabelbaumtypen erlaubt.

Die Unterschied sind anhand der nachfolgenden Fotos ersichtlich.

	Wiring Harness (666 835)	Wiring Harness (666 836)
ECU Connector		
Charging Connector		
Solenoid Connector		

6.9. Ansauggeräuschkämpfer

Micro, Mini, Junior und MAX

Der Ansauggeräuschkämpfer mit integriertem, waschbarem Luftfilter muss mit sämtlichen Teilen (wie in der Illustration) auf dem Halter mit zwei Schrauben montiert werden (bei trockenem oder nassem Wetter).

Das Ansauggeräuschkämpferrohr (Position 2) und der Vergaseranschluss (Position 6) sind mit dem Wort "ROTAX" markiert.

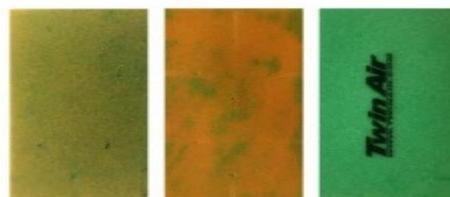
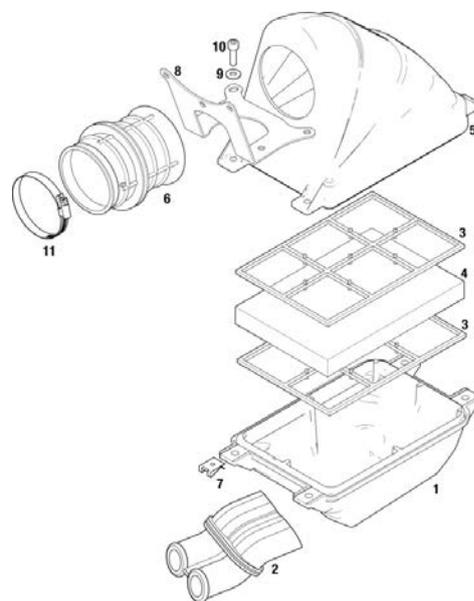
Das untere Ansauggeräuschkämpfergehäuse ist auf der Innenseite mit der Rotax Nr. 225 015 markiert.

Der Deckel ist auf der Innenseite mit der Nummer 225 025 markiert.

Es sind zwei verschiedene Filterversionen erlaubt (pos. 4) doppelagige Filter (grün/orange), doppelagige Filter (grün/dunkelgrün) markiert mit „TwinAir“. Die Oberfläche kann sich in Abhängigkeit der Öltrückung in der Farbe verändern.

Der Luftfilter (Position 4) muss wie in der Illustration, zwischen den zwei Haltern (Pos. 3) montiert sein. Der Filter muss die komplette Oberfläche des unteren Ansauggeräuschkämpfergehäuses abdecken (Position 1).

Auch bei regenerischen Bedingungen ist es nicht erlaubt etwas gegen den Schutz von Wasser am Luftfilter zu montieren.



125 MAX DD2

Ansauggeräuschdämpfer mit integriertem, waschbarem Luftfilter wie in der Illustration rechts.

Das Ansauggeräuschdämpfergehäuse (Position 1) ist auf der Innenseite mit der Rotax Nr. 225012 (4 Clips) oder 225013 (5 Clips) markiert.

Der Ansauggeräuschdämpferdeckel (Position 2) ist auf der Innenseite mit der Rotax Nr. 225 022 (4 Clips) oder 225023 (5 Clips) markiert.

Es sind zwei Versionen (Position 3) des Luftfilters erlaubt.

Version 1, mit integriertem Stahlgitter.

Version 2, mit separatem Plastikgitter (Position 4).

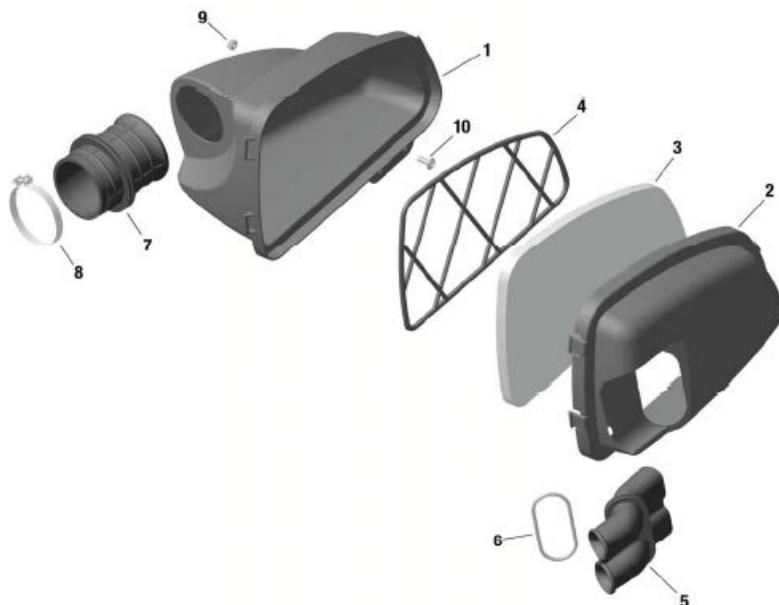
Der Luftfilter muss zwischen dem Ansauggeräuschdämpfergehäuse sowie dem

Ansauggeräuschdämpferdeckel montiert sein, dass die gesamte Fläche des Ansauggeräuschdämpferdeckels abgedeckt ist.

Beim Ansauggeräuschdämpfergehäuse mit 4 Clips ist der O-Ring (Position 6) obligatorisch.

Es ist erlaubt ein Klebeband zur Verschlussung der beiden Gehäuseteile zu verwenden.

Auch bei regenerischen Bedingungen ist es nicht erlaubt etwas gegen den Schutz von Wasser am Luftfilter zu montieren.



6.10. Vergaser

Auf dem Gehäuse des Dellorto Vergaser muss die Bezeichnung VHSB 34 sichtbar sein. Das Vergasergehäuse ist mit XS markiert.

Der komplette Einlassbereich muss eine gegossene Oberfläche aufweisen. Die optionale Vergaserschraube, markiert mit "ROTAX", Rotax Nr. 261 030, ist ebenfalls zugelassen.

Die zwei Auslassventile müssen mit dem Original Luftschauf verbunden sein, Mindestlänge 155 mm (Rotax Nr 260 260). Die Öffnung muss sich auf der Rückseite des Vergasers befinden.

Die Einstellung der Vergaserschrauben ist frei.

Die Position der Nadel (Nadelhöhe) ist frei.

Alle Düsen müssen zu jederzeit sicher fixiert sein.

Eine Mindestdüsendröße kann für jedes Rennen durch ein Bulletin fixiert werden.

Der komplette Ansaugbereich des Dellorto Vergaser muss eine gegossene Oberfläche aufweisen. Der Venturieinlass kann CNC Bearbeitungsspuren aufweisen.

Der Vergaser kann mit- oder ohne internem Benzinfiler verwendet werden.



Die Höhe der zwei Gabeln müssen innerhalb der Grenzen der Vergaserlehre sein (Rotax Nr. 277 400). Gemessen mit dem Vergasergehäuse ohne Dichtung in umgekehrter aufrechter Position.



Nadelventil Aufdruck "150"

Die Nadel muss das Diamantensymbol sowie "INC" aufweisen.

Starterdüse mit "60" eingestanzt.

Alle Dellorto Hauptdüsen, auch wenn diese nicht von Rotax angeboten werden, sind erlaubt.



Spezielle Bestimmungen für Dellorto VHSB 34 XS

Der Vergaserschieber ist mit "45" markiert.

Die Düsennadel ist mit "K57" markiert.

Schwimmer Gewicht 4,0 gr.



Zerstäuber
Markiert mit "DP 267"
Gesamtlänge 51,00



Länge des untersten Teils 33,0 +/- 0,45 mm



Durchmesser der oberen Bohrung 2,67 +/- 0,10mm



Leerlaufdüse
Markiert mit 60.
Die Lehre 0,65 mm darf nicht in die Bohrung
hineinpassen (Lehre 281 920)

Leerlauf insert
Markiert mit 45.
Die Einstecklehre 0,50 mm darf nicht in die Zentrale Bohrung
passen. (Messmittel Rotax 281 920)



Zerstäuber
Der Zerstäuber kann mit dem Werkzeug (676 034) ausgebaut
werden. Totallänge 23,75 +/- 0,35 mm



Zerstäuberlänge des zylindrischen Teils: 15,75 +/- 0,25 mm



Zerstäuber Masse: 5,8mm +/- 0,3 mm



Zerstäuber Kreuzbohrung, 5,0 +/- 0,15 mm



Der Vergasereinsatz muss „12,5“ aufweisen.



Bohrung des Vergasereinsatzes
Die Stecklehre 0,60 mm darf nicht in die Bohrung
passen (Rotax Messmittel 281 920)



Vertikale Bohrung des Vergasereinsatzes
Die Stecklehre 1,30 darf nicht in die Bohrung
passen (Rotax Messmittel 281 920)

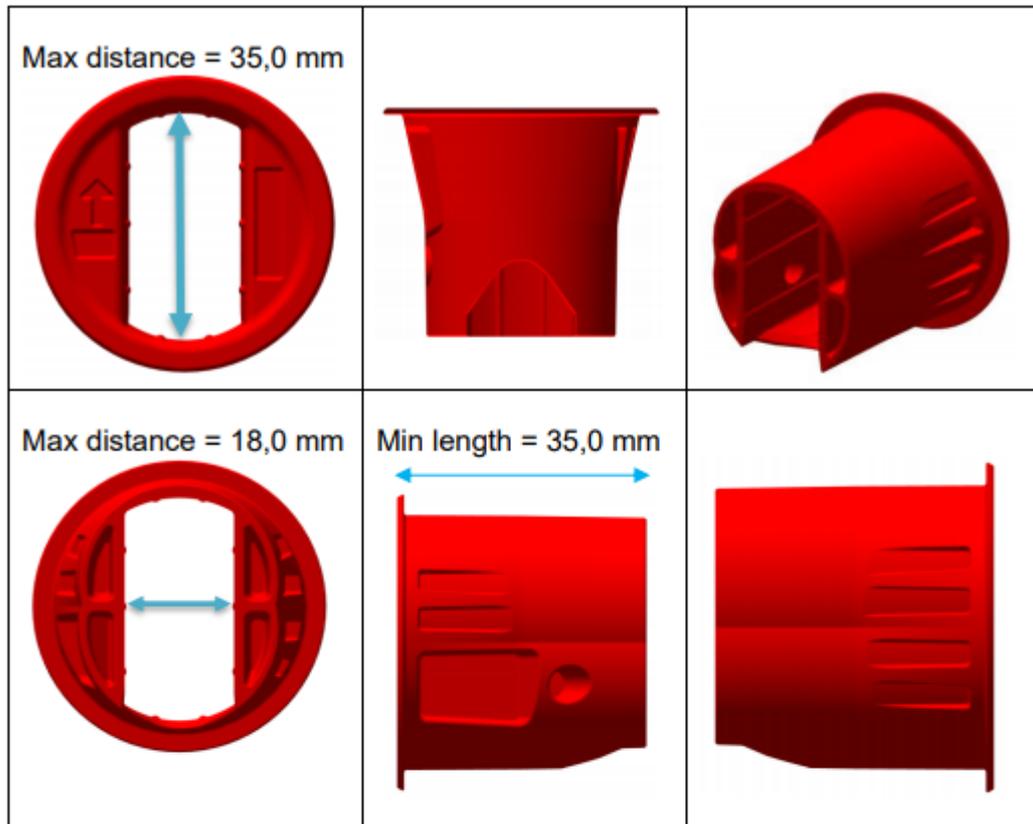


125 Micro MAX und Mini MAX

Der Einlassrestriktor muss auf der Rückseite des Vergasers in der korrekten Position montiert sein. (siehe Bild)

Rotax Nummer 267536

Es sind keine Änderungen erlaubt, die gewellte Oberfläche dient zur Sicherstellung, dass die Originaldimensionen nicht verändert wurden.



Picture 1.



6.11. Benzinpumpe, Benzinfilter

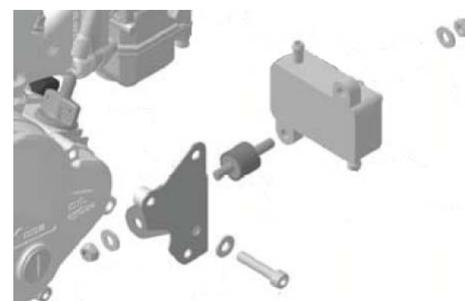
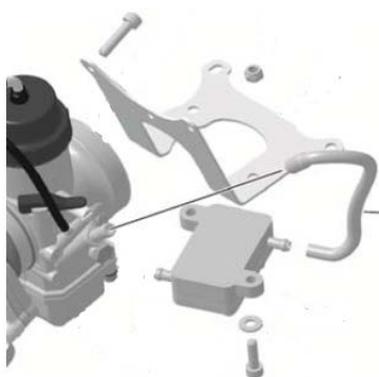
Es darf nur die MIKUNI Benzinpumpe verwendet werden (siehe Bild), diese muss gemäss der Zeichnung montiert werden.

Micro, Mini, Junior und MAX

Die Benzinpumpe muss auf der Unterseite der Filterhalterung montiert sein (linke Zeichnung)

DD2

Die Benzinpumpe muss mit dem Halter fixiert werden, markiert mit der Nr. 615 055 oder 651056, fixiert am Kupplungsgehäusedeckel (rechte Illustration). Die Montage der Benzinpumpe mit den zwei Originalen Silent Blocks ist erlaubt. In diesem Fall muss die Benzinpumpe unterhalb der der Mitte des Vergasereinlasses sein.



6.12. Benzinfilter

Es sind zwei Versionen des Originalfilters erlaubt (Siehe Bilder)

Die Verwendung des Benzinfilters ist zwingend.

Mit Ausnahme der

Benzinleitung, der Benzinpumpe und dem Original Benzinfilter dürfen keine weiteren Teile zwischen Benzintank und Vergaser montiert werden.



6.13. Kühler

Das Entfernen des Thermostates im Zylinder ist erlaubt. Der Kühler muss mit allen Komponenten wie in der Illustration angegeben, montiert werden.

Um die Kühlleistung anzupassen ist es erlaubt mit neutralem Klebeband, ohne Werbung, den Kühler abzudecken. Das Klebeband darf während dem Rennen nicht entfernt werden können. Der Einsatz jeglicher nicht-originalen Teile zur Beeinflussung der Luftströmung durch den Kühler ist verboten.

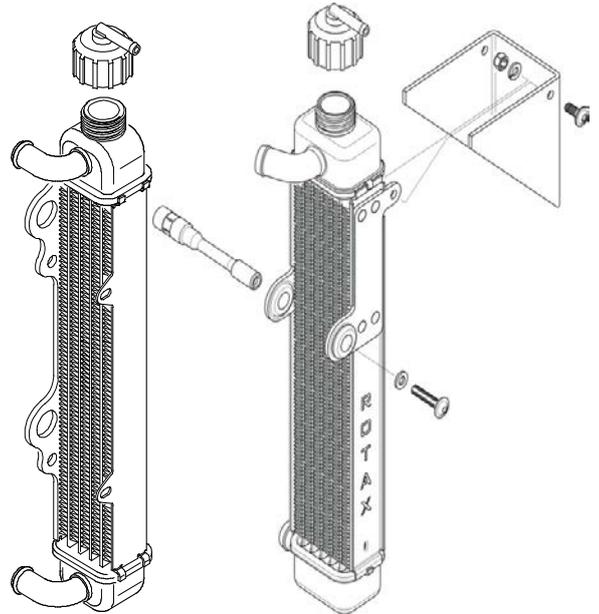
Micro und Mini MAX

Für den Motor Micro und Mini Max ist nur der Micro Max Kühler erlaubt.

Einzelner Kühler in Aluminium (Version 1 und 2)

Version 1 (linke Illustration)
Kühlfläche Höhe = 280-300 mm
Breite = 58-62 mm
Dicke: 30-34 mm

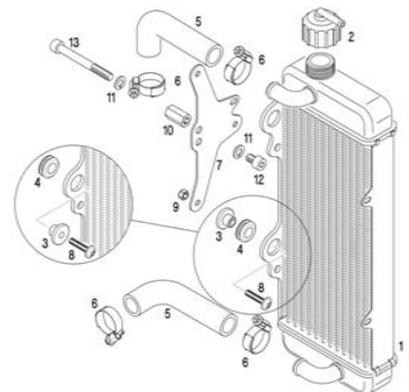
Version 2 (rechte Illustration)
Das Entfernen des Plastikdeckels ist erlaubt.



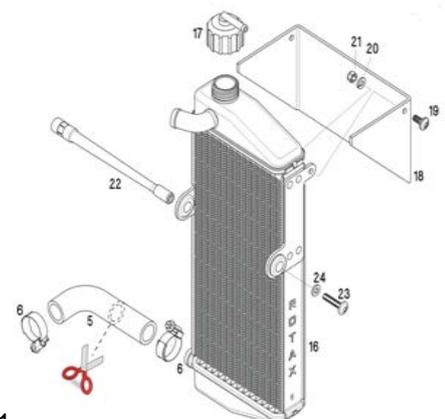
Junior und MAX Senior

Der Kühler wird auf der rechten Seite des Motors montiert. Die Verwendung von zwei verschiedenen Kühlerarten ist erlaubt.

Version 2
Kühlzone Höhe = 290 mm, Breite = 133 mm
Dicke des Kühlers: 32 mm
Die Halteplatte (Position 2) erlaubt zwei verschiedene Montagearten (Höhen) des Kühlers. Beide Montagearten sind erlaubt.



Version 3
Kühlzone Höhe = 290 mm, Breite = 138 mm
Dicke des Kühlers: 34 mm
Der Kühler muss auf der Seite mit dem Wort "ROTAX" gekennzeichnet sein.
Das Entfernen der originalen Kühlerklappe ist erlaubt.



125 MAX DD2

Der Kühler muss auf der linken Seite des Fahrersitzes montiert werden.
Der Höchste Punkt des Kühlers mit Deckel darf nicht höher als 400mm über dem Hauptrohr des Chassis sein.

Zwei Kühlerversionen sind erlaubt.

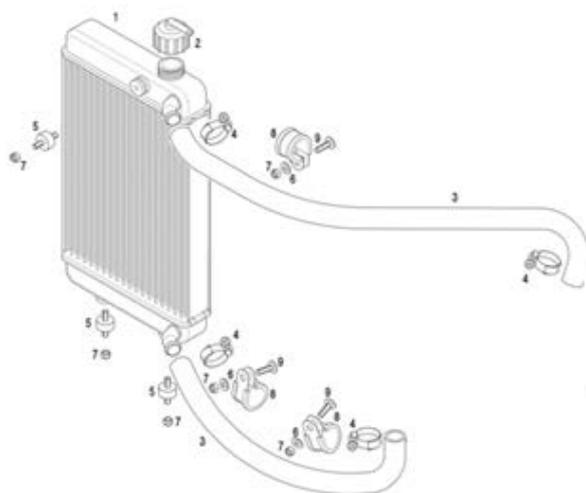
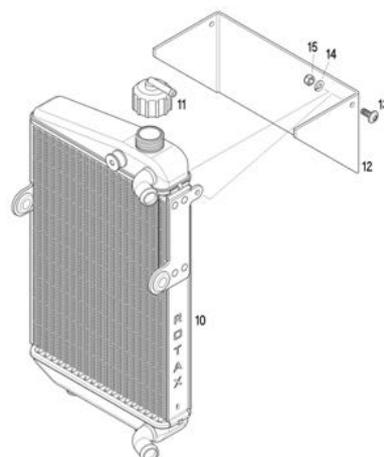
Version 1

Kühlzone Höhe = 284 mm
Breite = 202 mm
Dicke des Kühlers: 32 mm

Version 2

Kühlfläche: Höhe = 290 mm
Breite = 196 mm
Dicke des Kühlers: 34 mm

Das Entfernen der originalen Kühlerklappe ist erlaubt.



6.14. Kühlwasser

Es darf nur Wasser, ohne jegliche Zusätze verwendet werden.

6.15. Auspuffstutzen

Micro, Mini

Es ist nur der Auspuffstutzen mit der Ringdichtung erlaubt.

Der Innendurchmesser (A) muss über der ganzen Länge (B) erreicht werden.

Das Mass (B) muss mindestens 12,0 mm betragen.

Maximaldurchmesser (A):

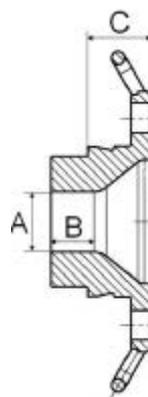
125 Micro MAX: 18,20 mm (Rotax Nr. 273192)

125 Mini MAX: 22,20 mm (Rotax Nr. 273196)

Das Mass (C) muss mindestens 18,5 mm betragen.

Das interne Profil des Auspuffstutzen muss mit der Lehre Rotax 277405, geprüft werden.

Die Lehre (Micro MAX „18 mm“, Mini Max „22 mm“) muss so weit wie möglich in den Auspuffstutzen (ohne Dichtung, ohne Verbrennungsrückstände) eingeführt werden. Es muss ein durchgehender Lichtspalt zwischen dem Profil des Auspuffstutzen und der Lehre sichtbar sein.



Junior, Max, DD2

Es ist nur der Auspuffstutzen 273 190 mit Dichtungsring erlaubt
Das Mass (C) muss mindestens 15,5 mm betragen.



6.16. Auspuff

Die Verwendung von 4 originalen Rotax Auspufffedern, für die Fixierung des Rotax Auspuffsystems, ist erlaubt. Ein Sicherheitskabel beim Auspuffstutzen ist nicht erlaubt.

Das originale Auspuffsystem muss in der von Rotax gelieferten Konfiguration verwendet werden.

Erlaubte Modifikationen

► Ersetzen der Originalnieten des Endschalldämpfereinsatzes durch 4mm metrische Schrauben und entsprechende Stopmmuttern

► Das Ersetzen der Isolationsmatte (es ist nur eine Isolationsmatte erlaubt) im Innern des Endschalldämpfers und des perforierten Endrohrs durch ein originales Rotax Ersatzteil.

125 Micro MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX, 125 DD2 MAX: 297982

125 Mini MAX: 297985

► Bei technischen Kontrollen nach dem Rennen darf nur das Gewicht der gebrauchten Auspuffisolationsmatte kontrolliert werden.

Die Masse „neu“ können nur bei Kontrollen vor dem Rennen mit neuem Material vor der Versiegelung des Auspuffes kontrolliert werden, wenn dies vom Organisator vorgesehen ist.

► Anschweißen eines Einsatzes (Distanz 50-80mm des Auspuffstutzen) auf der Oberseite des Auspuffsystem für die Messung der Auspuffgastemperaturgase.

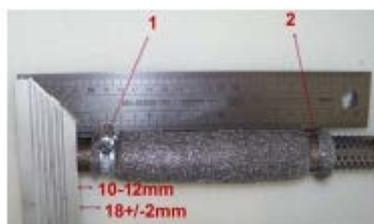
► Zusätzlich zur Standard-Auspuffmatte kann eine Stahl Isolationsmatte (Art. NR. 297 983) mit den quadratischen Dimensionen 165 +/- 10mm benutzt werden (nicht obligatorisch). Die Stahlmatte wird als Ummantelung der standard Auspuffmatte montiert (siehe Zeichnung) Die Stahlmatte ist nur in den Kategorien Junior, Senior und DD2 erlaubt.

Die Bride (1) muss in einer Distanz von 18+/-2mm, gemessen vom Ende des Rohres montiert werden.

Die Bride (2) muss am Ende der Stahlisolationsmatte montiert werden.

Die Zone von 10-12mm vom Ende des perforierten Rohres bis zum Beginn der Stahlisolationsmatte ist für die Montage notwendig.

Beide Briden müssen fest angezogen sein.



6.17. 125 Micro MAX

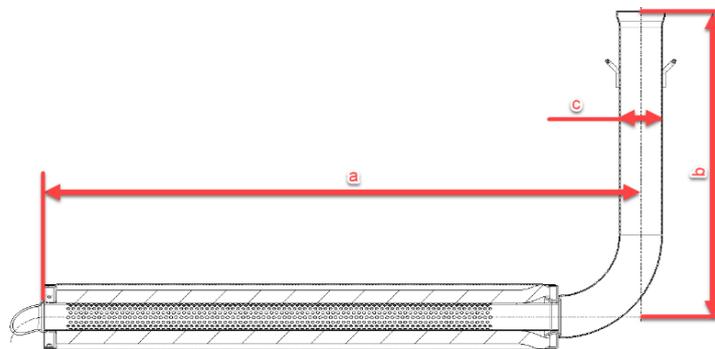
Es ist nur der Auspuff Typ "Micro Max" erlaubt, Nr. 273136.

Der Auspuff-Aussenrohr ist dasselbe wie beim Mini Max, jedoch mit einem anderen Innenteil.

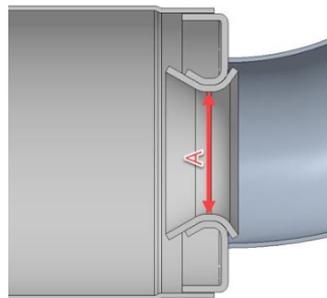
Der Schalldämpfer muss so montiert sein, dass das 90 Grad Auslassrohr (Ausstossrichtung der heissen Gase) die Chassis Komponenten nicht beschädigen können.

Masse:

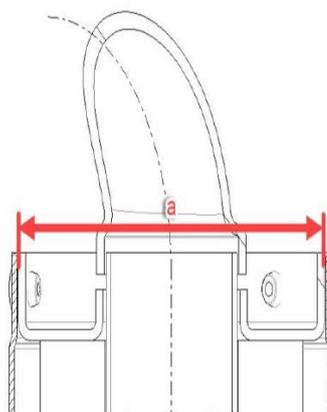
- a) 580 mm +/- 5mm
- b) 299 mm +/- 5mm
- c) 42 mm +/- 3mm



Ein Stahlball mit einem Durchmesser von 28,0 mm darf nicht durch die Sektion „A“ hindurchpassen. Ein Stahlball mit einem Durchmesser von 26,0 mm muss die Sektion „A“ inklusive dem Auspuffendrohr passieren können. Die Internen Auspuffkomponenten müssen vorher entfernt werden.



Der Innendurchmesser des Auspuffendes (a) in der untenstehenden Zeichnung darf einen maximalen Durchmesser von 63,0 mm aufweisen. (das perforierte Rohr nicht mitgemessen)



Der Auspuff muss direkt am Chassis mit einer fixen Halterung montiert sein.

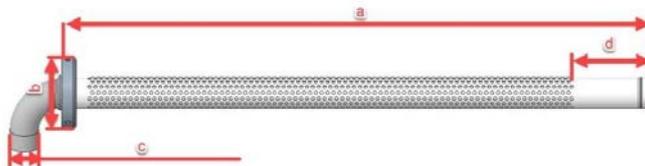
Der Auspuff muss mit 2 Rotax Silentblöcken montiert werden (Rotax Nr. 660920 und / oder 260657 sind erlaubt).

Der Auspuff muss in einer neutralen Position montiert werden, ohne Spannung auf die zwei Silentblöcke.

Perforiertes Auspuffrohr 125 Micro MAX (Nr. 273212)

Folgende Masse müssen eingehalten werden:

- a) Mindestens 498mm
- b) Mindestens 61mm
- c) Maximum 26 mm
- d) Minimum 63 mm



Mindest durchmesser (a), 22 mm



Die einzig erlaubte Auspuffmatte für den Micro Max ist die Nr. 297982

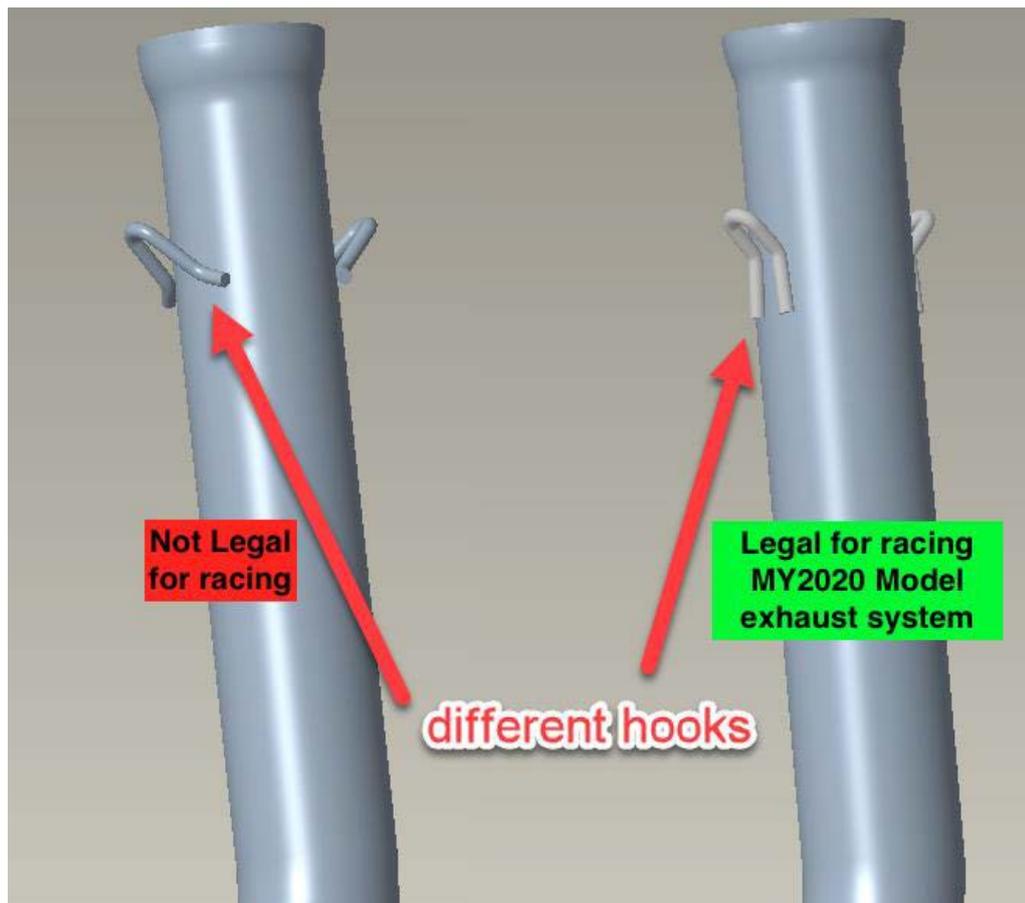
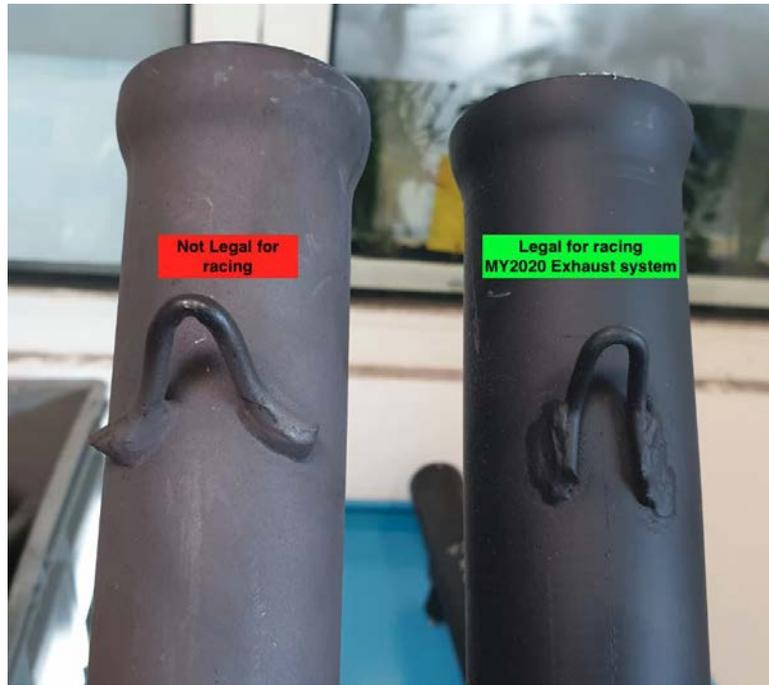
Mindestgrösse neu: 480 x 270 mm (+/- 10mm)

Gewicht neue Matte: 207g (176g – 238g)

Gewicht gebrauchte Matte: minimum 140g

Es ist nur die 2020-er Auspuffversion erlaubt, es sind 3 klare Unterscheidungsmerkmale zu Identifikation enthalten:

1. Auspuffbügel für die Federn
2. Anschweisspunkt des Auspuffsockels (Anschlusssockel an den Motorauslasses)
3. Dicke des Auspuffes: 1,0 mm (alter Auspuff 1,5 mm)



6.18. 125 Mini MAX

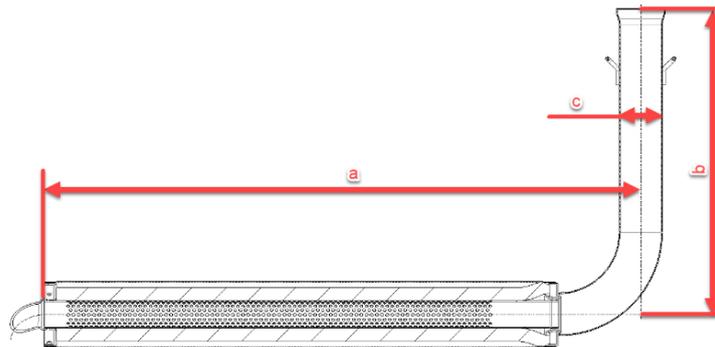
Es ist nur der Auspuff Typ "Mini Max" erlaubt, Nr. 273137.

Der Auspuff-Aussenrohr ist dasselbe wie beim Mini Max, jedoch mit einem anderen Innenteil.

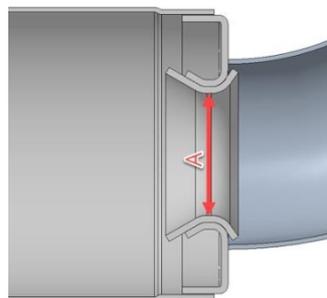
Der Schalldämpfer muss so montiert sein, dass das 90 Grad Auslassrohr (Ausstossrichtung der heissen Gase) die Chassis Komponenten nicht beschädigen können.

Masse:

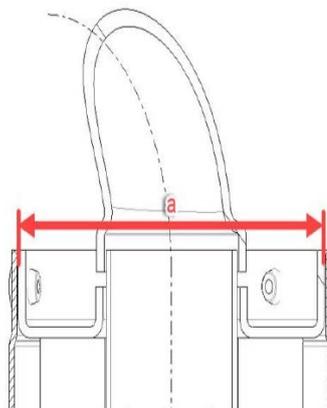
- a) 580 mm +/- 5mm
- b) 299 mm +/- 5mm
- c) 42 mm +/- 3mm



Ein Stahlball mit einem Durchmesser von 28,0 mm darf nicht durch die Sektion „A“ hindurchpassen. Ein Stahlball mit einem Durchmesser von 26,0 mm muss die Sektion „A“ inklusive dem Auspuffendrohr passieren können. Die Internen Auspuffkomponenten müssen vorher entfernt werden.



Der Innendurchmesser des Auspuffendes (a) in der untenstehenden Zeichnung darf einen maximalen Durchmesser von 63,0 mm aufweisen. (das perforierte Rohr nicht mitgemessen)



Der Auspuff muss direkt am Chassis mit einer fixen Halterung montiert sein.

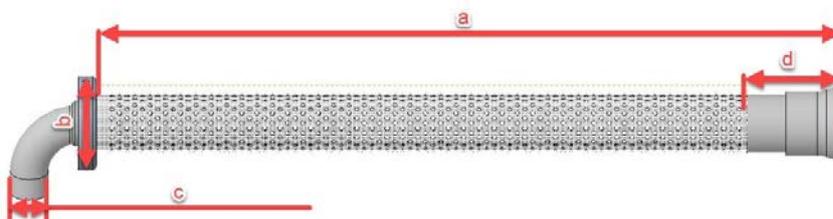
Der Auspuff muss mit 2 Rotax Silentblöcken montiert werden (Rotax Nr. 660920 und / oder 260657 sind erlaubt).

Der Auspuff muss in einer neutralen Position montiert werden, ohne Spannung auf die zwei Silentblöcke.

Perforiertes Auspuffrohr 125 MAX (Nr. 273211)

Folgende Masse müssen eingehalten werden:

- a) *Mindestens 484 mm*
- b) *Mindestens 61 mm*
- c) *Maximum 26 mm*
- d) *Minimum 63 mm*



Der Mini Auspuff ist mit einem „X“ markiert:



Die einzig erlaubte Auspuffmatte für den Mini Max ist die Nr. 297985

Mindestgrösse neu: 490 x 180 mm (+/- 10mm)

Gewicht neue Matte: 141g (119g – 163g)

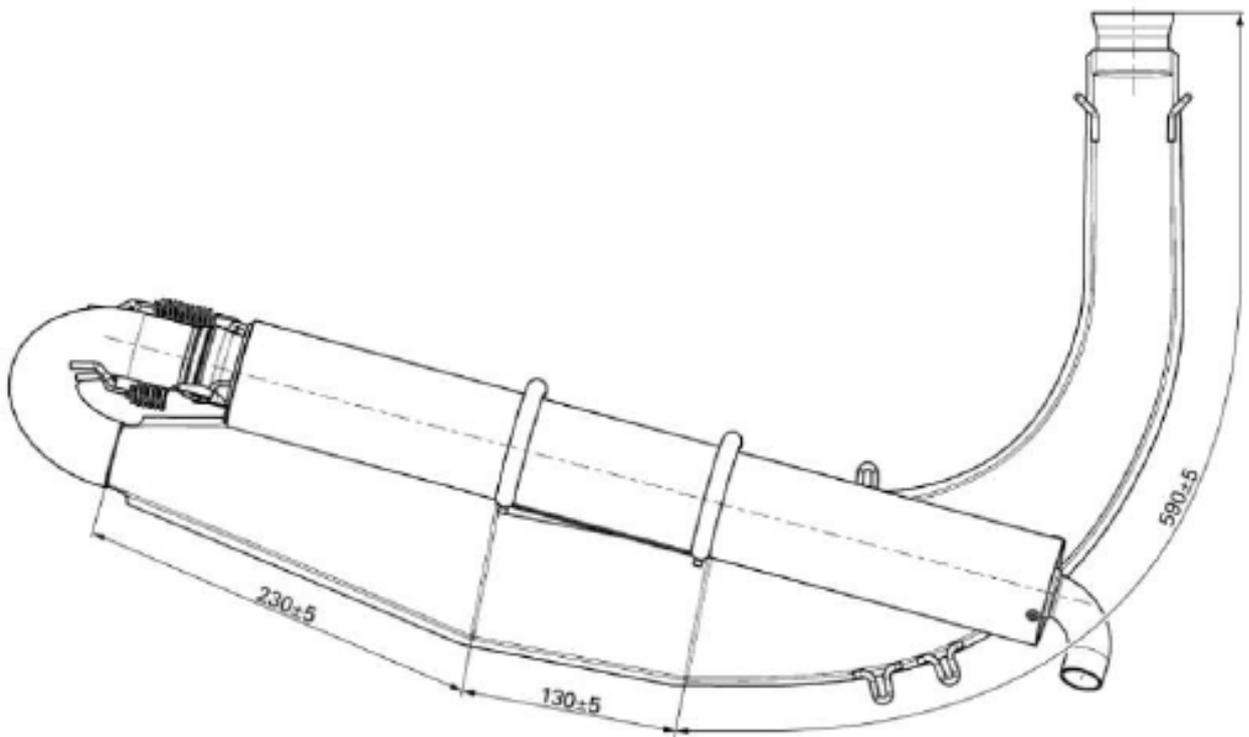
Gewicht gebrauchte Matte: minimum 110g

6.19. Junior MAX und Senior MAX

Ein Stahlball mit einem Durchmesser von 27,5 mm muss durch das Endrohr (ohne Endschalldämpfer) durchgehen.

Der Schalldämpfer muss so montiert sein, dass das 90 Grad Auslassrohr (Ausstossrichtung der heissen Gase) die Chassis Komponenten nicht beschädigen können.

Länge des Einlasskonusses	590 mm +/- 5 mm
Länge des zylindrischen Teils des Auspuffes	130 mm +/- 5 mm
Länge des Endkonusses	230 mm +/- 5 mm



Die einzig erlaubte Auspuffmatte für den Junior MAX und Senior MAX ist die Nr. 297982

Mindestgrösse neu: 480 x 270 mm (+/- 10mm)

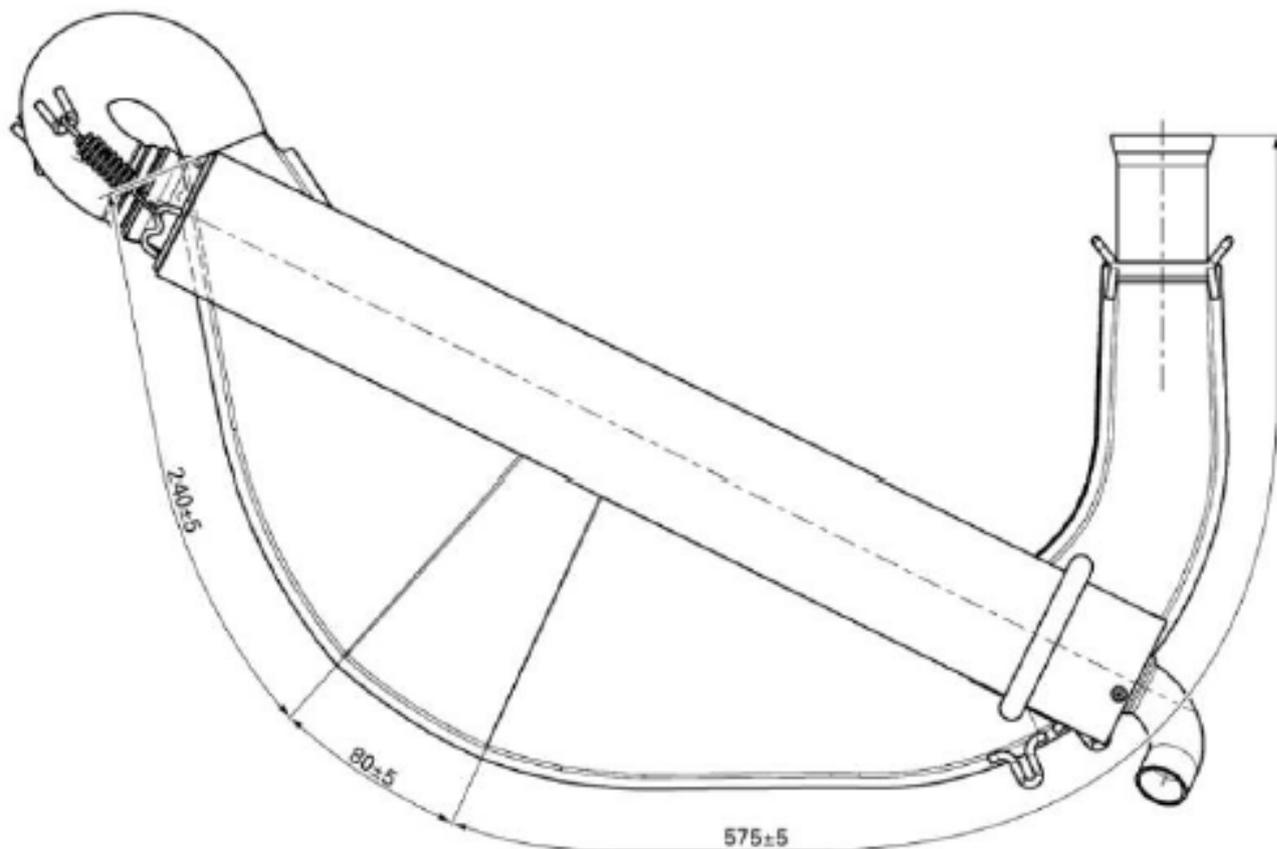
Gewicht neue Matte: 207g (176g – 238g)

Gewicht gebrauchte Matte: minimum 140g

6.20. DD2

Der Schalldämpfer muss so montiert sein, dass das 90 Grad Auslassrohr (Ausstossrichtung der heissen Gase) die Chassis Komponenten nicht beschädigen können.

Länge des Einlasskonusses	575 mm	+/- 5 mm
Länge des zylindrischen Teils des Auspuffes	80 mm	+/- 5 mm
Länge des Endkonusses	240 mm	+/- 5 mm



Die einzig erlaubte Auspuffmatte für den DD2 ist die Nr. 297982

Mindestgrösse neu: 480 x 270 mm (+/- 10mm)

Gewicht neue Matte: 207g (176g – 238g)

Gewicht gebrauchte Matte: minimum 140g

6.21. Zusatzstrebe (DD2)

Auf der Motorseite darf maximal eine Zusatzstrebe montiert werden.
Die Zusatzstrebe muss an der bezeichneten Bohrung befestigt werden.

