

КУБОК РАФ СЕРИИ РОТАКС МАКС

Технический регламент 2018

(Технический регламент 2018 заменяет Технический регламент 2017) Версия
17.10.2017

1. Общее

1.1 Категории

Карты, принимающие участие в КУБКЕ РАФ СЕРИИ РОТАКС МАКС и ГРАН-ПРИ СЕРИИ РОТАКС МАКС, а также отборочные в Федеральных округах, делятся на следующие группы:

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

1.2 Оборудование

Для каждого гоночного этапа разрешается использовать следующее оборудование:

- 1 шасси
- 1 комплект шин для сухой трассы
- 1 комплект шин для мокрой трассы
- 2 двигателя

2. Карт

2.1 Шасси для 125 Junior MAX и 125 MAX

Для национального RMC разрешается любое шасси, утвержденное авторизованным дистрибьютором РОТАКС.

Максимальный диаметр задней оси = 50 мм минимальная толщина стенки в соответствии с правилами СИК-ФИА. Каждая тормозная система должна иметь омологацию СИК-ФИА. ЗАПРЕЩЕНО применение передних тормозов в классах 125 Junior и 125 MAX.

2.2 125 MAX DD2 / DD2 MASTERS

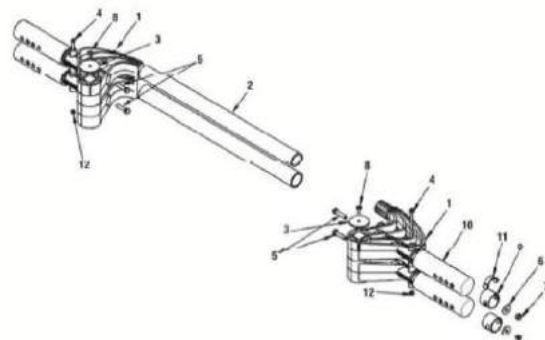
Разрешено использование шасси утвержденные РОТАКС (см. <http://www.rotax-kart.com/Max-Challenge/MAX-Challenge/Approved-Chassis-125-MAX-DD2>).

Шасси должны быть произведены в соответствии с нормами, установленными СИК-ФИА для коробочных классов (обязательно использование переднего и заднего тормозов).

Каждая тормозная система должна пройти официальную омологацию СИК-ФИА.

Обязательно использование защитной системы РОТАКС для задней шины. Ни одна деталь не может быть заменена или удалена из первоначальной сборки (за исключением кантовочной проволоки или болтового соединения между поз.1 и поз. 2, а также пластины для установки номера).

Разрешено использовать только оранжевый или красный шинозащитный ролик РОТАКС.



2.3 Обвес шасси для классов 125 Junior MAX и 125 MAX

В соответствии с регламентом Национальной Федерации или СИК-ФИА.

2.4 Обвес шасси для классов 125 MAX DD2 / DD2 MASTERS

В соответствии с регламентом Национальной Федерации или СИК-ФИА.

2.5 Шины:

Следующие шины обязательны для использования в национальных этапах:

125 Junior Max						
Шины для сухой трассы (слики)	MOJO	Тип	D2			
		Передние	4.5 x 10.0 - 5	Задние	7.1 x 11.0	
Шины для мокрой трассы	MOJO	Тип	W3			
		Передние	4.5 x 10.0 - 5	Задние	7.1 x 11.0	
125 Max						
Шины для сухой трассы (слики)	MOJO	Тип	D4			
		Передние	4.5 x 10.0 - 5	Задние	7.1 x 11.0	
Шины для мокрой трассы	MOJO	Тип	W3			
		Передние	4.5 x 10.0 - 5	Задние	7.1 x 11.0	
125 Max DD2/Masters						
Шины для сухой трассы (слики)	MOJO	Тип	D4			
		Передние	4.5 x 10.0 - 5	Задние	7.1 x 11.0	
Шины для мокрой трассы	MOJO	Тип	W3			
		Передние	4.5 x 10.0 - 5	Задние	7.1 x 11.0	

СТРОГО ЗАПРЕЩЕНЫ: любая модификация или обработка шин.

Максимальное рекомендованное значение порога составляет 4ппм.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ установка шин в направлении вращения, противоположном маркировке.

2.6 Безопасность оборудования

Комбинезоны, шлемы, обувь, перчатки и другое защитное обмундирование пилота, используемое в RMC, должно соответствовать нормам Национальной Федерации или СИК- ФИА.

2.7 Топливо / масло

Неэтилированный бензин – октановое число 95.

Масло:

XPS SYNMAX Full synthetic 2-stroke
kart racing oil.

3. Опломбирование двигателя и административный контроль:

Разрешены к участию только двигатели проверенные и опломбированы дистрибутором Ротакс или одним из его сервисных центров.

Опломбируя двигатель, авторизованный дистрибьютор РОТАКС и Сервисные центры принимают на себя ответственность за соответствие двигателя положениям Технического



регламента. Каждый новый двигатель также должен быть проверен на соответствие нормам Технического регламента. Проверенные и опечатанные двигатели должны иметь пломбу РОТАКС (черная анодированная алюминиевая пломба с логотипом РОТАКС, шестизначным серийным номером и штрих кодом).

Легальны к использованию только пломбы со штрих кодом. Двигатель должен быть опломбирован при помощи стального троса, протянутого через установочный винт впускного фланца (поз.1), резьбовой штифт цилиндра (поз.2), и установочный винт крышки головки цилиндра (поз.3), см. изображения.

Пломбу необходимо зафиксировать с помощью зажима (Арт. № 276 110).

При каждой процедуре опломбирования двигателя, уполномоченное лицо (Авторизованный дистрибьютор РОТАКС или Сервисные центры), которое проверяет и опечатывает двигатели, несет ответственность за внесение следующих данных в Паспорт Двигателя, принадлежащий собственнику двигателя:

- Серийный номер двигателя
- Серийный номер пломбы двигателя
- Печать и подпись проверяющей компании, чтобы во время технического осмотра было возможно установить, кто проверял и опечатывал двигатель.

Во время техосмотра пилот должен представить:

- Двигатель (двигатели) с неповрежденной пломбой (пломбами)
- Паспорт Двигателя, содержащий серийный номер соответствующего двигателя, серийный номер пломбы двигателя, печать и подпись компании, проверявшей и опечатывающей двигатель.



На случай повреждения или выхода двигателя из строя, Авторизованный дистрибьютор РОТАКС, организующий РМС, до начала соревнований может определить и назначить независимый Сервисный Центр, который будет иметь исключительные права на пере проверку и повторное опечатывание двигателя в период между прохождением технической комиссии и участием в финале.

Представители технической комиссии могут попросить открыть двигатель и повторно осмотреть его в соответствии с Техническим регламентом, до или после гонки, а также в случае получения протеста. Если пломба двигателя повреждена (независимо от причины повреждения), двигатель должен быть полностью проверен в соответствии с нормами Технического регламента и заново опломбирован Авторизованным дистрибьютором РОТАКС или одним из его Сервисных центров.

Участник соревнования несет полную ответственность за узлы вне пломбы и их соответствие Техническому регламенту.

4. Модификации, ремонты и др.

4.1. Модификация

Ни двигатель, ни его детали не могут быть каким-либо образом модифицированы. Под «модификацией» подразумевается любое изменение формы, содержания или функций, после которых двигатель будет иметь состояние, отличное от предыдущего. Сюда относится добавление и/или отсутствие деталей и/или частей двигателя без разрешения на это. Дополнительные детали, специально разработанные для этих целей, такие как регулировочные винты карбюратора или выпускная система, модификацией не считаются. Возможно восстановление резьбы (максимум три резьбовых отверстий картера) с использованием змеэвика или подобного инструмента.

Исключение: Разрешается восстановить резьбу, расположенную под картером для его фиксации на двигателе.

Допускается использование только оригинальных компонентов РОТАКС, специально разработанных и поставленных для 125 Junior MAX-, 125 MAX- и 125 MAX DD2, если иное не предусмотрено.

ВСЕ, ЧТО ПРЯМО НЕ РАЗРЕШЕНО ТЕХНИЧЕСКИМ РЕГЛАМЕНТОМ, ЗАПРЕЩЕНО!

4.2. Внутренние дополнения

При ремонте двигателя не допускается использование какого-либо дополнительного материала.

Запрещается использование теплозащитных/керамических покрытий на или в двигателе, а также в или на выхлопной системе.

ЗАПРЕЩЕНО использование антифрикционных покрытий в или на двигателе / компонентах двигателя.

Разрешается регулировка крышки головки цилиндра по меткам.

4.3. Не технические элементы

Разрешены неоригинальные крепежи, стопорные кольца, шайбы, тросы, топливные шланги (тип и размер), а также длина шлангов системы охлаждения, если иное не предусмотрено.

4.4 Измерения

При любых измерительных процедурах, согласно данному техническому регламенту, для получения результатов точностью 0,1мм и точнее, температура детали должна быть между +10С и +30С.

Прежде чем принять решение о модификации, согласно данному регламенту, необходимо удостовериться в наличии Бюллетеня. Их можно найти по следующей ссылке: <http://www.rotax-kart.com/Max-Challenge/MAXChallenge/Regulations>.

5. Технические спецификации (под пломбой) для двигателей РОТАКС **125 Junior MAX / evo**

125 MAX / evo

125 MAX DD2/evo

5.1 Детонационный зазор:

125 Junior MAX/evo минимальный = 1,20мм 125

MAX/evo минимальный = 1,00мм

125 MAX DD2/evo минимальный = 1,30мм

Детонационный зазор должен быть измерен при помощи сертифицированного штангенциркуля, используя проволоку толщиной 2мм (кат. No.580130).

Коленвал медленно поворачивается вручную в сторону ВМТ (верхней мертвой точки) до смятия проволоки.

Детонационный зазор должен быть измерен с левой и с правой стороны в направлении поршневого пальца.

Высчитывается средний показатель двух значений.

5.2. Крышка камеры сгорания

Крышка должна содержать литой идентификационный код (рис.1): «223 389» или «223 389 1» или «223 389 2» или «223 389 2/1» или «223 389 2/2».

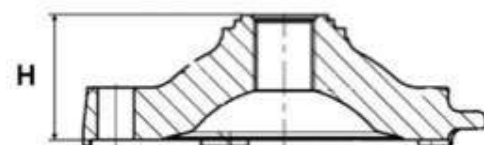
Крышка должна содержать литое буквенное написание:

РОТАКС (рис.2), и/или «MADE IN AUSTRIA».

Высоты камеры сгорания должны быть

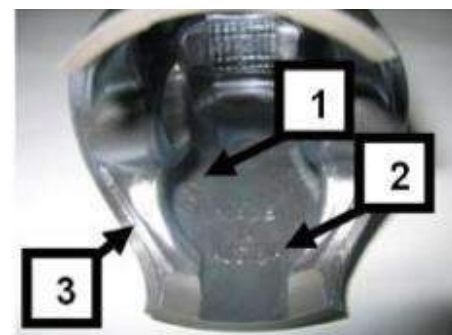
28,80мм с зазором +/- 0,2мм (H).

Профиль крышки камеры сгорания должен быть проверен с помощью шаблона (деталь РОТАКС № 277 390). Профиль крышки камеры сгорания должен совпадать с профилем шаблона.



5.3. Поршень с кольцами в сборе

Оригинальный, с покрытием, алюминиевый, литой поршень с одним поршневым кольцом. На внутренней стороне поршня должно располагаться литое буквенное написание «ELKO» (1) и «MADE IN AUSTRIA» (2). Места машинной обработки: верхняя часть поршня, наружный диаметр, паз для поршневого кольца, канал для поршневого пальца, внутренний диаметр на нижнем конце поршня и некоторая заводская зачистка (3) в районе юбки поршня. Все другие поверхности не имеют никакой обработки, кроме литья.



ЗАПРЕЩЕНА какая-либо обработка или доработка поршня (например, удаление углеродистых отложений).

Разрешена чистка без изменения оригинальной поверхности.

Оригинальное, магнитное, прямоугольное поршневое



кольцо. Высота кольца: 0,98 +/- 0,02мм.

Поршневое кольцо имеет маркировку, «РОТАКС 215 547» или «РОТАКС 215 548».

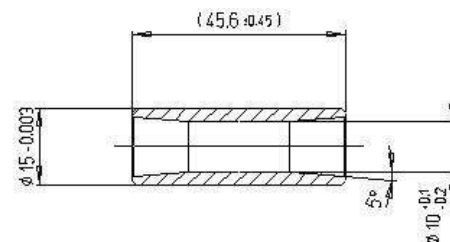
Поршневое кольцо является легальным, если на нем видна маркировка.

5.4. Поршневой палец

Поршневой палец изготовлен из магнитной стали.

Размеры должны соответствовать чертежам.

Минимальный вес поршневого пальца не должен быть меньше 31,00г.



5.5. Цилиндр

Легкосплавный цилиндр с покрытием GILNISIL.

ЗАПРЕЩЕНО производить какое-либо перепокрывание цилиндра.

Максимальный внутренний диаметр цилиндра = 54,035мм (измеряется на 10мм выше выпускного окна).

На цилиндре должна быть маркировка с логотипом «РОТАКС» (см. рисунок ниже).

125 Junior MAX

Цилиндр с одним основным выхлопным окном и без выпускного клапана. Разрешается использовать цилиндр только с идентификационным кодом 223 994.

125 MAX

Цилиндр с одним основным выхлопным окном и выпускным клапаном.

Разрешается использовать цилиндр только с идентификационным кодом 223 993.

125 MAX DD2

Цилиндр с одним основным выхлопным окном, двумя боковыми выхлопными отверстиями и выпускным клапаном.

Разрешается использовать цилиндр только с идентификационным кодом 613 933.

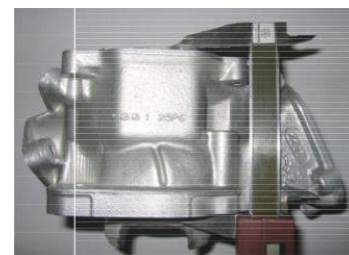


Высота цилиндра

(измеряется при помощи цифрового штангенциркуля, минимальная длина которого 200мм).

125 Junior MAX и 125 MAX: 87,00мм -0,05/+0,1 мм

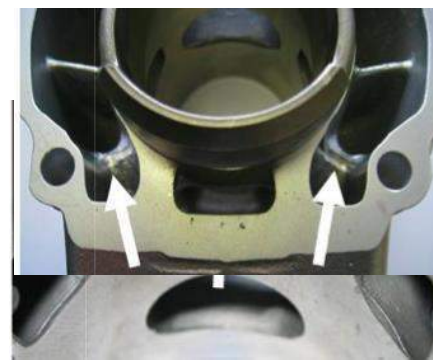
125 MAX DD2: 86,70мм -0,05/+0,1 мм



Поверхность цилиндра:

Все перепускные отверстия и каналы имеют литое покрытие, за исключением некоторых удаленных (производителем) литых зазубрин во внутреннем канале.

Все отверстия имеют закругленные края, чтобы предотвратить



зацепления кольца. Другие виды машинной обработки не допускаются.

Верхний край выпускного отверстия может иметь отметины, свидетельствующие о механической обработке, осуществленной производителем. Уплотнительный фланец для выхлопного патрубка может иметь следы заводской обработки.

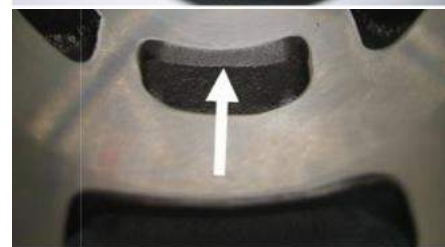
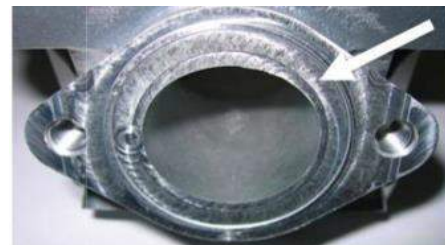
Все впускные отверстия имеют сглаженные края. Другие виды машинной обработки не допускаются.

На цилиндрах с маркировкой 223 993, 223 994 и 613 933 верхний угол центрального отверстия может иметь следы заводской механической обработки.

Уплотняющий фланец для выхлопного отверстия может иметь литое покрытие или следы механической обработке.

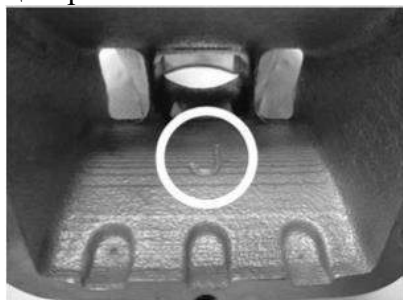
Поверхность машинной обработки может быть гладкой или иметь круговые следы.

Верхний угол выпускного отверстия может иметь поверхность литья, следы механической обработки или комбинацию следов машинной и ручной обработки.



Выпускное отверстие может иметь следы частичной ручной шлифовки, сделанной производителем для устранения мелких дефектов литья и/или заусениц на конце обшивки NIKASIL. (правый рис.)

Цилиндры с маркировкой 223 994, 223 993 и с литой буквой (на пример «J») в районе впускного окна имеют следы машинной обработки впускного окна и верхнего края центрального окна.



Горизонтальный и вертикальный размеры выхлопного окна (цилиндр 223994, 223 993 только с полностью машинной обработкой выхлопного окна) должны измеряться с помощью шаблона 676 240 (Junior), 676 245



(Max). Необходимо насколько возможно вставить шаблон в выхлопное окно в горизонтальном и вертикальном положении. Шаблон не должен касаться фланца выхлопного патрубка в обоих положениях.

Момент открытия выпускного канала:

«Время открытия выпускного клапана» (расстояние от верхней части цилиндра до верхней части выпускного окна) должно быть проверено при помощи шаблона (деталь РОТАКС № 277 402).

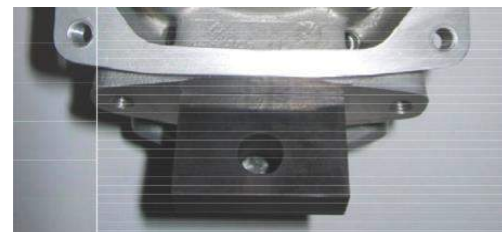


Вставьте шаблон (обратите внимание, что вы используете правильный шаблон Junior, MAX или DD2) в цилиндр как можно дальше до выхлопного окна (до самой верхней точки).

В этом положении шаблон не должен касаться стенки цилиндра.

Выпускной клапан (125 MAX и 125 DD2):

Если поршень переместить по направлению к верхней части цилиндра и полностью перекрыть выпускное окно, то щуп можно продвинуть (арт. 277 030) пока он не упрется в поверхность цилиндра (щуп 0,05мм не должен проходить по кругу).



Не допускается модификация прокладки корпуса выпускного клапана (деталь РОТАКС № 250 231).

5.6. Система впуска

Впускной коллектор имеет маркировку с идентификационным кодом 267 915 и ROTAX, или 267 916 для

двигателей 125 Junior MAX и 125 MAX.

Идентификационный код 267 410 и ROTAX, или 267 411 для двигателя 125 MAX DD2.



Некоторые следы от заводского удаления заусенцев могут быть видны на соединении внутреннего контура и стыковой поверхности карбюратора.

Это ручная обработка стыков шириной менее 3мм. Никаких других шлифовок или механических обработок не допускается.

Лепестковый клапан в сборе оснащен 2-мя стопорными пластинами и 2-мя лепестками, каждый из которых имеет 3 створки.

Толщина лепестка составляет 0,6мм +/- 0,10мм.

5.7. Коленвал

Ход 54,5мм +/- 0,1мм

Шатун на валу должен содержать следующие кованые номера "213", "365", "367" или «362».

Шатун «213», «365», «367» не имеют следов машинной обработки и



имеют медное покрытие.

Шатун «362» не имеет медного покрытия и имеет серый или коричневый цвет. ЗАПРЕЩЕНА шлифовка или полировка шатуна.

Положение выступов коленвала (проверка угла зажигания):
Установите шаблон (арт. 277 391) на коленчатый вал таким образом, что бы отверстие в шаблоне совпало с отверстием под палец нижней головки шатуна.

Плоскости двух выступов коленвала, имеющих механообработку, должны быть в линии с выступами шаблона (допустимое отклонение +/- 0,5 mm)



5.8 Основные подшипники коленвала

Разрешено использование только подшипника коленвала 6206 от FAG. (имеет маркировку с кодом 579165BA или Z-579165.11.KL).



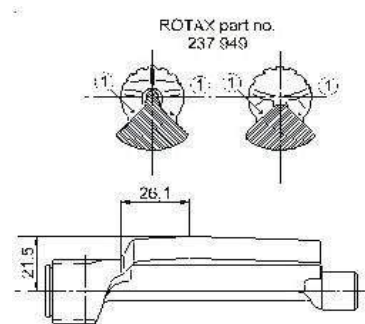
5.9. Балансировочный вал (125 Junior MAX и 125

MAX) Необходимо установить балансировочный вал и шестерню балансира.

Легальными являются только части с артикулом № 237 949 (237 948). Поверхность (1) не имеет следы механической обработки, она должна быть литой.

Расстояние от центра балансировочного вала до внешнего диаметра противовеса балансировочного вала при определенной длине должна быть не ниже, чем указано.

Минимальный вес сухого балансировочного вала не должен быть ниже чем 255г.



5.10. Двух ступенчатая коробка передач (125 MAX DD2)

Ведущий вал с 19 зубцами для первой передачи и 24 зубцами для второй.

Промежуточная шестерня для первой передачи должна иметь 81 зубец.

Промежуточная шестерня для второй передачи должна иметь 77 зубцов

5.11. Картер

В таком виде, в котором поставляется производителем. Запрещены какие-либо шлифовки/полировки в двух основных перепусках каналах, как и в зоне кривошипа. Разрешены к использованию картеры с покрытием (черные) и без.

6. Техническая спецификация (вне пломбы) для двигателей РОТАКС

125 Junior MAX/evo

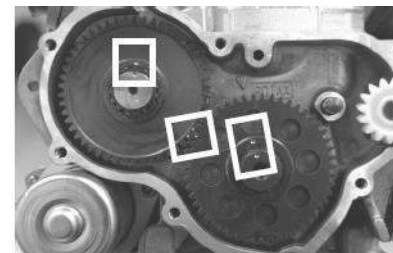
125 MAX /evo

125 MAX DD2/evo

Участник соревнования несет ответственность за соответствие своего оборудования (все компоненты двигателя вне пломбы, как указано ниже), нормам технического регламента.

6.1. Привод балансировочного вала (125 Junior MAX и 125 MAX)

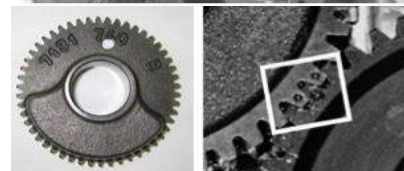
Допускается только стальные шестерни балансира (минимальной Ширины 8,8 мм). Шестерни балансира должна быть установлены и выровнены в соответствии с инструкцией по ремонту.



Привод балансировочного вала (125 MAX DD2) Балансировочная ведущая шестерня должна быть плотно посажена на коленчатом

валу.

Балансировочная шестерня должна быть плотно посажена на первичный вал и должна быть совмещена с ведущей шестерней согласно указаниям в руководстве по ремонту.

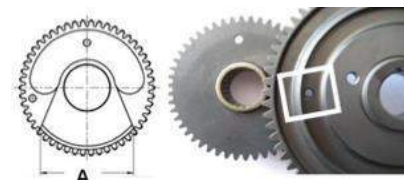


Вариант 1.

Противовес балансировочного вала должно иметь литую поверхность

Вариант 2.

Противовес балансировочного вала может иметь следы механической обработки.

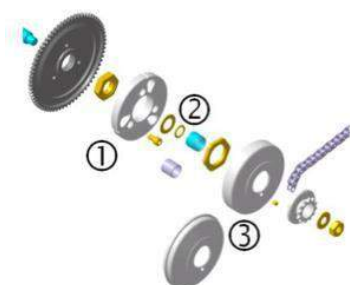


Размер А (самая широкая часть балансировочного противовеса) должен быть 53 mm +/- 0,5 или 57 mm +/- 0,5

Минимальный вес сухой балансировочной шестерни, включая подшипник, не должен быть меньше чем 240 грамм.

6.2 Центробежная муфта (125 Junior MAX и 125

MAX) Центробежная муфта срабатывает максимум на 4000 оборотов в минуту (машина без водителя) Допускаются к использованию обе версии муфты (деталь 1, с и без отверстий).



Обе версии имеют маркировку «ROTAX». Уплотнительное кольцо (деталь 2) должны установлены и должны обеспечивать соответствующее уплотнение между барабаном муфты и игольчатым подшипником/ подшипником скольжения.



Допускаются к использованию обе версии барабана сцепления (деталь 3).

Обе версии имеют маркировку «ROTAX».

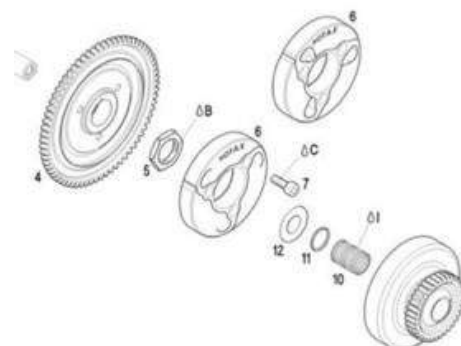
Количество выброса масла с игольчатого подшипника/ подшипника скольжения в барабан сцепления не

должно превышать как указано на картинке. Площадь контакта между муфтой и барабаном сцепления всегда должно быть сухим – смазка не разрешена.

125 MAX DD2

Центробежная муфта срабатывает максимум на 4000 оборотов в минуту (машина без водителя).

Допускаются к использованию обе версии муфты,



(деталь б, с и без отверстий).

Должно быть установлено уплотнительное кольцо
(деталь 11).

Высота муфты:

125 Junior MAX и 125 MAX: Minimum = 11,45 mm 125 MAX
DD2: Minimum = 14,45 mm

Толщина кулачка муфты: Minimum = 24,10мм

Измерение нужно проводить с трех сторон муфты,
5-10 мм от выточенной канавки (во время измерения все
колонки должны быть сомкнуты - никаких зазоров).



Внешний диаметр барабана сцепления

Минимум 89,50 мм

Замер диаметра производится штангенциркулем близ радиуса от
плеча (не на открытом конце барабана).



Внутренний диаметр барабана сцепления

Максимум 84,90 мм

Замер производится штангенциркулем в середине барабана. Измерения должны быть
сделаны в центре барабана муфты (в контактной зоне между муфтой и барабаном
сцепления)



Высота барабана в сборе со звездой

125 Junior MAX and 125 MAX Minimum = 33,90
mm 125 MAX DD2 Minimum = 39,50
mm



6.3 Первичный (главный) привод (125 MAX DD2)

Допускается к использованию только оригинальные ведущие шестерни в следующем передаточном отношении. Допускаются следующие комбинации:

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



Определенные придаточные отношения для конкретной гонки могут быть регламентированы Бюллетенем.

6.4 Переключение передач (125 MAX DD2)

Двухскоростная коробка передач управляется при помощи рулевого колеса через два привода тросов типа "боуден".

Алюминиевые лопатки переключения Запрещается резка алюминиевых лопаток.

Разрешается регулировка лопастей (деталь 31) входе их установки на нижний или на верхний держатель (деталь 25)

Дополнительные части (детали 36-38) могут быть установлены в любом положении на лопатках.

Не разрешается регулировка при помощи сгибов алюминиевых лопаток для их подгона к рулю.



6.5. Комбинация системы зажигания, карбюратора и выхлопной системы.

Сочетание компонентов ограничивается следующими спецификациями на каждый двигатель.

Тип двигателя	125 Junior Max	125 Max	125 Max DD2
компоненты/комбинации			
Система зажигания Dellorto	✓	✓	✓
Выпускной клапан, электронный клапан	✓	✓	✓
Карбюратор XS	✓	✓	✓
Система выпуска, вариант 3	✓	✓	✓

6.6 Выхлопной клапан (125 MAX и 125 MAX DD2)

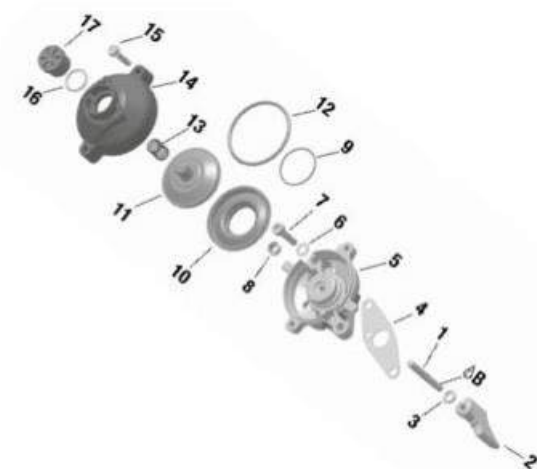
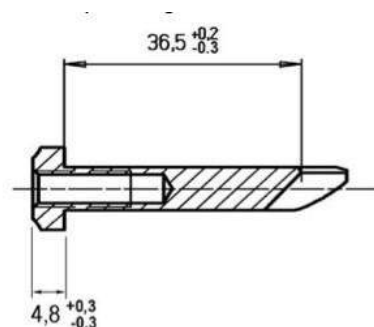
Допускается к использованию электронная версия системы выхлопного клапана. Она должна быть использованы со всеми компонентами как показано на рисунке внизу.

Длина выпускного клапана (деталь 2 электронный выхлопной клапан) $36,5\text{мм} +0,20\text{мм}/- 0,30\text{мм}$

Ширина буртика $4,8\text{мм} +/-0,3\text{мм}$

Допускается к использованию только зеленая мембрана выхлопного клапана (деталь 10, арт. 260723).

Настройки регулировочного винта (поз. 17) не регламентируется.



Разрешена регулировка оригинальной импульсной форсунки в шланге давления.

Направление импульсной форсунки внутри шланга давления не регламентируется.

Длина шланга 25 мм.



6.7. Система зажигания

Запрещена корректировка цифровой системы зажигания и опережения зажигания.

Свеча зажигания:

- ❖ NGK GR9DI
- ❖ Denso

Зазор между электродами свечи: Щуп размером 1,00 мм не должен проходить между двумя электродами

Легальны к использованию два типа свечных наконечников:

Тип 1: Черный, с маркировкой «NGK ТВ05ЕМА»

Тип 2: Красный, с маркировкой «NGK» (картинка справа)



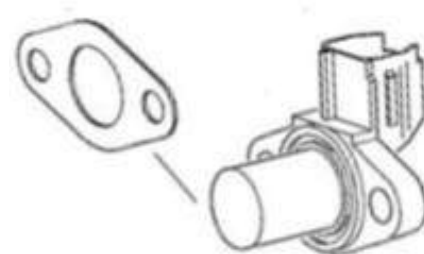
Маркировка датчика коленвала должна отображать следующие цифры в первой строке 029600-0710. Стальной шар (диаметром 3-5мм) размещенный на круговой поверхности датчика должен оставаться в центре круговой поверхности.



Допускается использование дополнительной прокладки к оригинальному резиновому уплотнительному кольцу при установке датчика на картер.

Дополнительная прокладка (арт. 431 500) ее толщина = 0,8мм. Разрешено установить максимально две прокладки (арт.431 500). Расположение дополнительных прокладок:

Картер – резиновое уплотнительное кольцо – дополнительная прокладка(и) – датчик.



Допускается к использованию только версия оригинальной системы зажигания DELLORTO (за исключением свечи зажигания Denso).

В любое время судья может потребовать у пилота заменить катушку зажигания/электронный блок на другой, предоставляемый администрацией гонок.

Система зажигания Dellorto

Катушка зажигания (одинакова для всех двигателей) с отдельным электронным блоком (ECU, для каждого конкретного двигателя).

Катушка зажигания и ECU (и электромагнитный клапан, только для 125 MAX и 125 MAX DD2) должны быть установлены со всеми компонентами в соответствии с приведенными ниже иллюстрациями.

В случае, если кронштейн (только 125 Юниор MAX и 125 MAX) невозможно установить на шасси допускается использование 2-х дополнительных шайб по одному на монтажное отверстие, с максимальной толщиной 20 мм между кронштейном и крышкой коробки передач.

Два разных варианта монтажа (левая и правая иллюстрации) являются законными.



125 Junior MAX and 125 MAX



125 MAX DD2



Кабель заземления должен быть закреплен на нижнем резиновом буфере опорной пластины. (см. левые рис.)

Отсутствие черного покрытия на крышке коробки передач (125 Юниор MAX и 125 MAX) в определенных производителях местах (соединение массы между проводкой и двигателем) является легальным.

Внешний вид катушки зажигания должны быть идентичны с рисунками.

На терминале катушки зажигания должно быть 2 контакта.

На катушке зажигания должно быть два стикера - "BRP 666820" и "NIG 0105".

Катушка зажигания также является легальной если один или обе наклейки исчезли.

Минимальная длина кабеля высокого напряжения составляет 210 мм (от выхода катушки зажигания до наконечника свечи зажигания = видимая длина кабеля).



На электронном блоке управления (ECU) размещены наклейки. Электронный блок считается легальным, даже если эти наклейки не читаемы или отсутствуют.

125 Junior MAX:



"666813"

125 MAX:

"666815"

125 MAX DD2:

"666816"

ECU проверяется ECU тестером (арт. 276 230) в следующей последовательности:

Отсоедините кабель двигателя от ECU.

Подключите кабельный жгут ECU тестера к ECU.

Подключите силовой кабель ECU тестера с зарядным разъемом кабельного жгута двигателя. При каждом соединении с аккумулятором программная версия ECU тестера будет появляться на экране в течении двух секунд.

Указываемая версия программного обеспечения на дисплее должна быть 2V00.

Запустите тест, нажав на кнопку "√" на ECU тестер.

После приibl. 3 секунд, нажав на «1», на дисплее появится вторая строка.

После приibl. 30 секунд, нажав на «2», на первой строке дисплея появится результат теста.

На дисплее ECU тестера должны появиться следующие результаты:

125 Junior MAX

666813JNRMAX

!! Test OK !!

125 MAX

666815MAX

!! Test OK !!

125 MAX DD2

666816MAXDD2

!! Test OK !!



6.8.



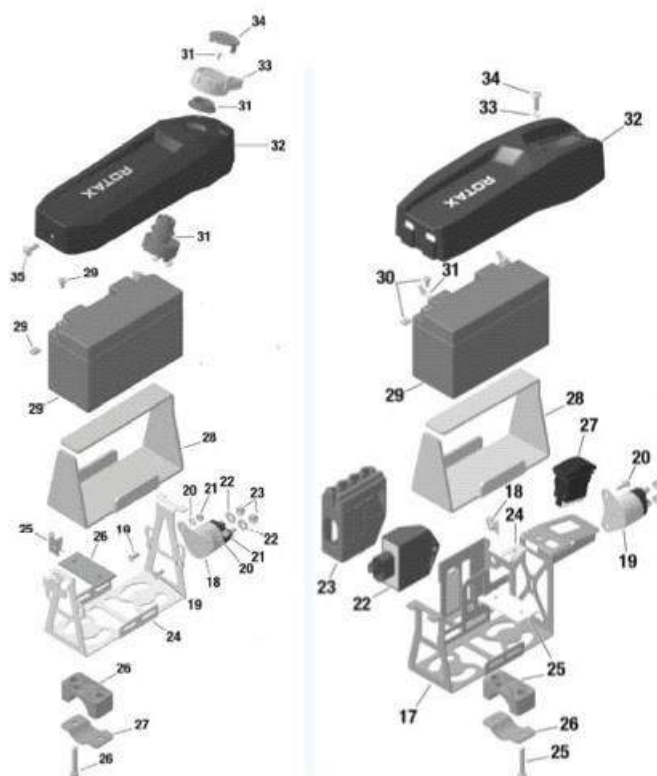
Аккумулятор, крепление аккумулятора

Допускаются к использованию только оригинальные аккумуляторы со следующей спецификацией:

YUASA YT7B-BS (с и без Rotax логотипа)

РОТАКС RX7-12В или RX7-12L (тип литий-фосфат железа)

Аккумулятор должен быть закреплен с помощью оригинального хомута и крышки (согласно иллюстрации, ниже) и закреплен на шасси обеими хомутами (все 4 винта). Хомут батареи должен быть установлен на левой стороне сиденья. Любое дополнительное подключение к аккумулятору ЗАПРЕЩЕНО. Максимальная напряжение аккумулятора 14 V



6.9. Глушитель шума впуска

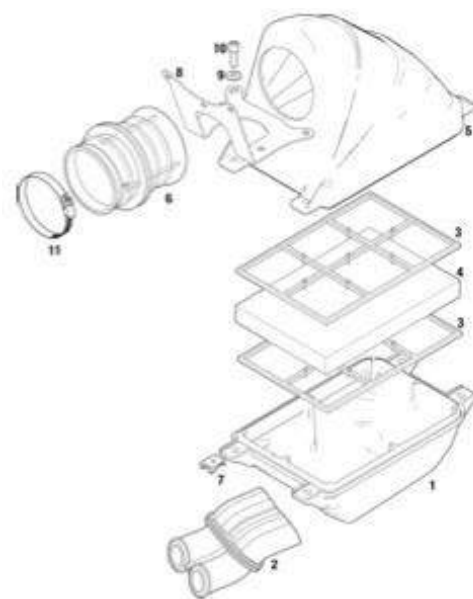
Глушитель шума впуска со встроенным, моющимся фильтром должен использоваться со всеми деталями, как показано на рисунке, и устанавливаться на опорный кронштейн с двумя болтами (влажные и сухие погодные условия).

Трубка глушителя (поз.2), как и муфта карбюратора (поз.6) должны быть только с маркировкой «ROTAX».

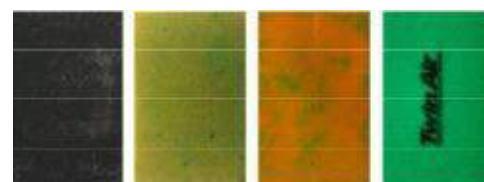
На внутренней поверхности в нижней части корпуса глушителя имеется маркировка № 225 015.

На верхней части корпуса глушителя имеется маркировка № 225 025.

Три версии оригинальных воздушных фильтров (поз.4) являются легальными для использования. Один слой воздушного фильтра (черный), двойной слой воздушного фильтра (зеленый / оранжевый), двойной слой воздушный фильтр (зеленый / темно-зеленый) с пометкой "TwinAir". В зависимости от степени смазки цвет поверхности может немного изменяться или поблекнуть (смотри примеры).



Воздушный фильтр (поз 4) должен быть установлен так,



как показано на рисунке между двумя держателями (поз 3) и должен закрыть всю площадь нижней части впускного глушителя (поз.1).

Запрещено закреплять дополнительно что-либо к воздушному фильтру для защиты воздухозаборника от водяных брызг во время дождя.

125 MAX DD2

Применяется впускной глушитель со встроенным моющимся воздушным фильтром, как показано на рисунке.

Корпус глушителем шума всасывания (поз 1) на внутренней стороне имеет следующую маркировку: Rotax арт. 225 012 (4 клипсы) или арт. 225 013 (5 клипс).

Крышка впускной глушителя (поз 2) на внутренней стороне имеет следующую маркировку:

Rotax арт. 225 022 (4 клипсы) или арт. 225 023 (5 клипс).

Допускаются к использованию оба варианта воздушных фильтров (поз 3).

Вариант 1, со встроенной стальной рамкой.

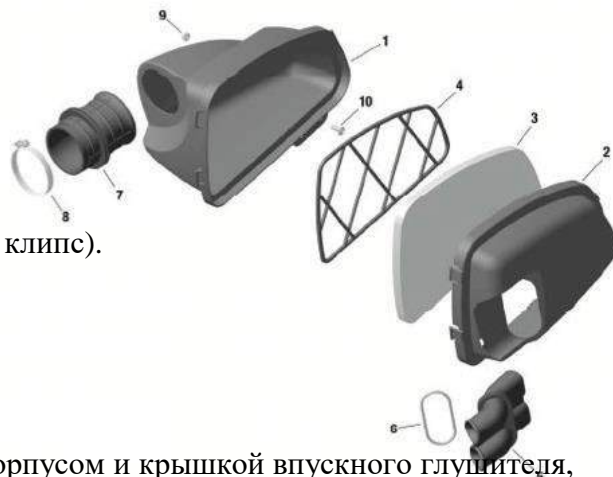
Вариант 2, с отдельной пластиковой рамкой (Поз 4).

Воздушный фильтр должен быть собран между корпусом и крышкой впускного глушителя, так чтобы вся площадь корпуса впускного глушителя была закрыта.

На крышке впускного глушителя (поз. 2, арт. 225 022), необходимо установить уплотнительное кольцо (поз. 6) на трубке впускного глушителя (поз. 5).

Разрешается использовать клейкую ленту для уплотнения верхней части впускного глушителя.

Запрещено закреплять дополнительно что-либо к воздушному фильтру для защиты воздухозаборника от водяных брызг во время дождя.



6.10. Карбюратор

На корпусе карбюратора DELLORTO должно быть отлито «VHSB 34». На корпусе карбюратора проштампованы метки "XS".

Поверхность впускного отверстия в литой части карбюратора должно быть полностью литым. Допускается к использованию дополнительная пробка карбюратора.

Два вентиляционных фитинги должны быть соединены с оригинальной вентиляционной трубкой длиной минимум 155 мм (арт. 260 260). Расположение отверстия в трубке - на задней стороне карбюратора.

Регулировка карбюратора (положение винта холостого хода) не регламентируется.

Положение иглы жиклёра не регламентируется.

Все жиклеры должны правильно установлены и надежно закреплены (затянуты).

Высота рычага поплавкового клапана должна быть в пределах прорези калибра карбюратора (арт. 277 400), при их нормальном весе, измеренная в корпусе карбюратора без прокладки в перевёрнутом положении. При измерении рычаг поплавкового клапана не должен касаться шаблона.



Игольчатый клапан имеет штамп «150».

Игла игольчатого клапана имеет только ромбическую маркировку “INC”.

Стартовый жиклер имеет цифровой идентификатор «60».



Регулировка карбюратора Dellorto VHSB 34 XS

Эмульсионный столб имеет отлитые цифры "45".

Игла жиклёра имеет штамп "K57".

Допускается к использованию два поплавка только с маркировкой "4,0 г".

Допускается использование любого размера главного жиклера, даже если не предлагается Rotax.

Жиклер иглы:

имеет штамп «DP 267»

Общая длина: 51,0 +/- 0,5 мм



Длина нижней секции: 33,0 +/-0,45мм

Верхний внутренний диаметр: 2,67 +/-0,10мм



Жиклёры холостого хода:

Разрешается использовать только жиклёры со штампом 60.

Цилиндрический калибр 0,65мм не должен войти в канал (используйте комплект калибров РОТАКС, арт. 281 920).



Эмульсионная трубка жиклера:

Разрешается использовать только эмульсионные трубки со штампом 45. Цилиндрический калибр 0,50 мм не должен войти в канал (используйте комплект калибров РОТАКС, арт. 281 920)



Распылитель:

Достаньте распылитель с корпуса карбюратора при помощи набора инструментов Вентури (арт. 676 034);

Распылитель, общая длина: $23,75 \pm 0,35$ мм.



Распылитель, длина цилиндрической части: $15,75 \pm 0,25$ мм.



Распылитель, размер верхней части: $5,8 \pm 0,3$ мм.

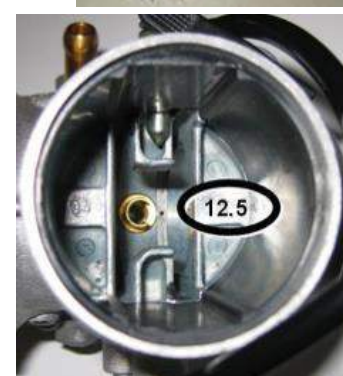


Распылитель, диаметр поперечного канала: $5,0 \pm 0,15$ мм.



Вставка карбюратора:

Вставка карбюратора должна иметь штамп «12,5».



Угловой канал вставки карбюратора:

Цилиндрический калибр 0,60 не должен войти в канал (используйте комплект калибров РОТАКС, по. 281 920).



Вертикальный канал вставки карбюратора: Цилиндрический калибр 1,30 не должен войти в канал (используйте комплект калибров РОТАКС, по. 281 920).



6.11. Топливный насос, топливный фильтр

Необходимо использовать мембранный насос MIKUNI (см. рис) и установить, как показано на рисунке.

125 Junior MAX и 125 MAX

Топливный насос должен быть установлен на нижней стороне опорного кронштейна для впускного глушителя (левый рисунок).



125 MAX DD2

Топливный насос должен быть установлен на опорном кронштейне с маркировкой 651 055, прикрепленный к крышке муфты (правый рисунок). Разрешена установка топливного насоса



с двумя оригинальными резиновыми амортизаторами на шасси. В этом случае

топливный насос должен быть установлен ниже впускной центральной линии карбюратор.

Топливный фильтр:

Допускается использования двух типов оригинальных топливных фильтров (см. рис.). Между карбюратором и топливным баком запрещено устанавливать какие-либо дополнительные детали, кроме

топливопровода, топливного насоса и оригинального топливного фильтра.



6.12. Радиатор

Допускается отсутствие термостата под крышкой головки цилиндра.

Радиатор должен быть установлен со всеми компонентами, как показано на рисунке. Разрешается использовать ленту (только без рекламы) на радиаторе.

Запрещено удалять ленту с радиатора во время гонки на трассе.

Запрещено любое другое неоригинальное устройство для управления потоком воздуха через радиатор.

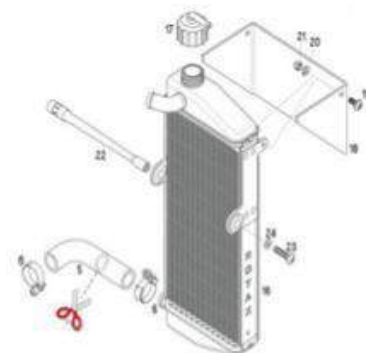
125 Junior MAX и 125 MAX

Радиатор должен быть установлен на правой стороне двигателя.

Зона охлаждения: высота: 290мм, ширина 138мм Толщина радиатора: 34 мм

Наименование «РОТАКС» проштамповано на боковые стенки радиатора.

Разрешается использовать радиатор без оригинальной шторки.



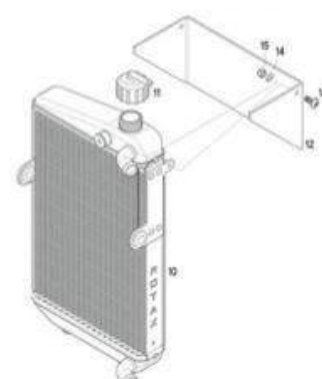
125 MAX DD2

Радиатор должен быть установлен с левой стороны карта позади сиденья.

Высшая точка радиатора с крышкой не может быть выше чем 400мм над основной рамой шасси.

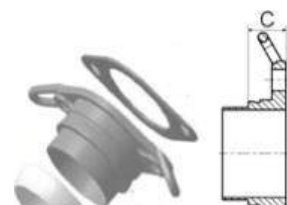
Зона охлаждения: Высота = 290 мм, ширина = 196 мм Толщина радиатора: 34 мм

Разрешено использовать радиатор без оригинальной шторки.



6.14. Выхлопная система

Допускается использование выхлопного



патрубка

с кольцевой прокладкой.

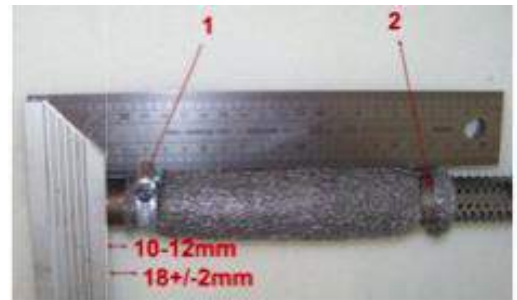
Размер (С) должен составлять не менее 15,5 мм.

Разрешено использование максимум четырех пружин для фиксации выхлопной системы (запрещено использование контрольной проволоки в зоне выхлопного фланца)

Разрешено использование оригинальной выхлопной системы, в том виде, в которой она поставляется. Сварка на выхлопной системе разрешена только в случае ее ремонта.

Допустимые изменения выхлопной системы:

- Замена оригинальных заклепок торцевой крышки глушителя 4 мм метрическими винтами и соответствующими стопорными гайками;
- Замена изолирующего мата (только один оригинальный изолирующий мат может быть установлен) внутри глушителя и торцевой крышки глушителя с перфорированной трубкой оригинальными запасными частями Rotax;
- Сварка патрубка (на расстоянии 50-80 мм от шарового шарнира) на верхней части выхлопной системы для измерения температуры выхлопных газов;
- Добавление дополнительных элементов после оригинального глушителя для дальнейшего снижения уровня шума;
- Дополнительно к стандартному изоляционному мату легальным (не обязательным) является установка металлического изоляционного мата (арт. 297 983) размер площади 165+10 мм под стандартный изоляционный мат в соответствии с рисунком.



Хомут (1) должен быть установлен на расстоянии 18 +/- 2 мм, от конца трубы.

Хомут (2) должен быть установлен на конце металлического изоляционного мата.

Размер 10-12мм от конца перфорированной трубки до начала металлического изолирующего мата является рекомендованным, только для сборки!

Оба хомута (1 и 2) являются обязательными для установки и надежности крепления.

125 Junior MAX и 125 MAX

Труба с поворотной трубкой на 180 ° и глушитель являются двумя отдельными частями. Глушитель крепится 2-мя пружинами к поворотной трубе 180 ° и 2-мя пружинами к настроенной трубе.

Глушитель должен быть установлен в положение, при котором направление выходного отверстия поворотной трубки 90 ° (направление горячих выхлопных газов,) не мешает ни одной части шасси.

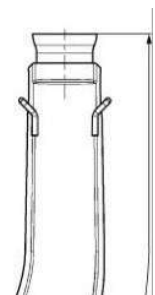
Разрешена установка 3-ей оригинальной пружины (крест-накрест в зоне шарнирного соединения между поворотным коленом 180 ° и глушителем).

Обязательно использование торцевой крышки с поворотным коленом 90 °.

Измеряемые размеры:

Длина входной части конуса: 590 мм +/- 5 мм

Длина цилиндрической части выхлопной трубы: 130 мм +/- 5 мм



Длина торцевого конуса: 230 мм +/- 5 мм

125 MAX DD2

Труба с поворотным коленом на 180 ° и глушитель являются двумя отдельными частями. Глушитель крепится 2-мя пружинами к поворотному колену 180 ° и 2-мя пружинами к настроенной трубе. Глушитель может быть повернут так чтобы выходное отверстие поворотного колена 90 ° был направлен вниз к асфальту (предпочтительный вариант для низких выбросов шума) или по направлению назад.

Глушитель должен быть установлен в положение, при котором направление выходного отверстия поворотного колена (направление горячих выхлопных газов,) не мешает ни одному из частей шасси.

Разрешена установка 3-ей оригинальной пружины (крест-накрест в зоне шарнирного соединения между поворотным коленом 180 ° и глушителем).

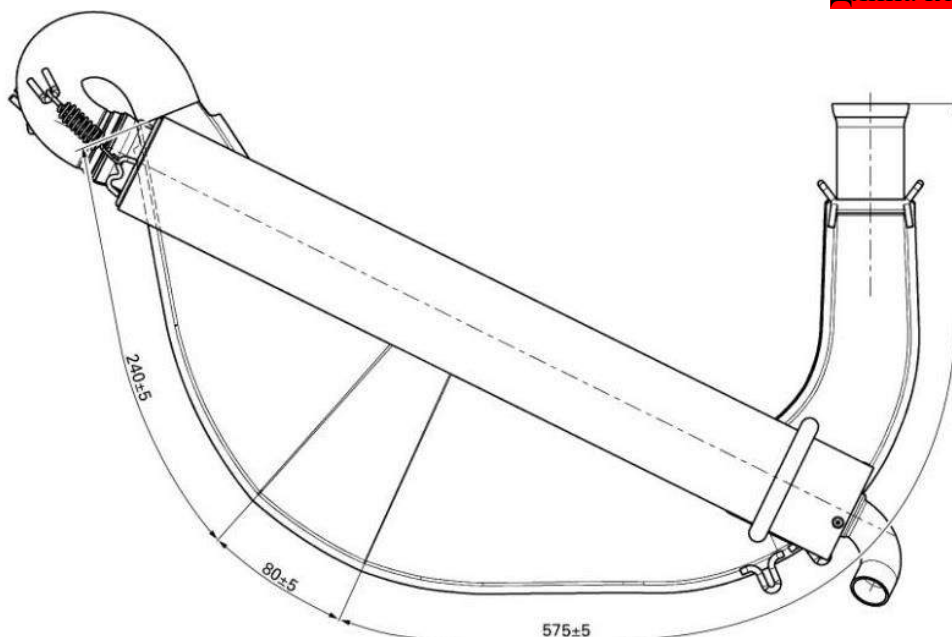
Разрешена установка 3-ей оригинальной пружины (крест-накрест в зоне шарнирного соединения между поворотным коленом 180 ° и глушителем).

Измеряемые размеры:

Длина входного конуса: 575 мм +/- 5 мм

Длина центральной части: 80 мм +/- 5 мм

Длина концевого конуса: 240 мм +/- 5 мм



6.15. Дополнительный кронштейн сидения (125



MAX DD2)

Разрешено использовать максимум один дополнительный кронштейн сиденья со стороны двигателя.

Дополнительный кронштейн сиденья крепиться к двигателю, используя резьбовое отверстие, предназначенное для этой цели.