ROTAX RMC CHILE

REGLAMENTO TÉCNICO 2024-2025

VISADO

FECHA

06 DE NOVIEMBRE 2024

COMISARIO TECNICO

FADECH FIA MEMBER OF FIA

FADECH FIA ROTAX CLUB ROTAX RACING

GLOBAL

ROTAX MAX CHALLENGE

REGLAMENTO TÉCNICO 2024-2025

Edición 17-10-2024
Versión 1.0

Contenido

1. General _____ 3
2. Equipamiento _____ 4
3. Sellado del motor, Análisis _____ 6
4. Modificaciones del motor, reparaciones y adiciones_____ 7
5. Especificaciones técnicas dentro del sellado del motor para motores de kart Rotax MAX _____ 9
6. Especificaciones técnicas fuera del sellado de motor para motores kart de Rotax MAX _____ 21

VISADO

FECHA

06 DE NOVIEMBRE 2024

COMISARIO TECNICO

FADECH FIA MEMBER OF FIA

1.- General

El Reglamento Técnico RMC 2024-2025 sustituye al Reglamento Técnico RMC 2024. Está prohibido todo lo que no esté expresamente permitido en el reglamento técnico.

1.1 Categorías

El Rotax Max Challenge Chile (RMC), están divididos en las siguientes clases:
125 Micro MAX - Piñón fijo 14 dientes
125 Mini MAX - Piñón fijo 13 dientes
125 Junior MAX - Piñón fijo 12 dientes
125 Senior MAX y 125 Master MAX - Piñón fijo 12 dientes
DD2 Senior, DD2 Master, DD2 Super Master y DD2 Rookie– Relación mínima 33/64

Nota: El motor del 125 Junior MAX es la base para las configuraciones del motor de 125 Micro MAX y 125 Mini MAX. Solo las desviaciones para el 125 Micro MAX y 125 Mini MAX de la regulación técnica estándar para el motor del 125 Junior MAX están definidas.

El motor del 125 Senior MAX es la base para las configuraciones del motor en el 125 Junior MAX y 125 Master Max, considerando las regulaciones relacionadas, excepto por la clase de peso y edad de los conductores.

El motor del 125 MAX DD2 es la base para las configuraciones del motor en el 125 DD2 Senior, 125 DD2 Master, 125 DD2 Super Master y 125 DD2 Rookie, considerando todas las regulaciones relacionadas con los componentes, excepto para la clase de peso y la edad de los conductores.

1.2. Cantidad de equipo

Por cada evento de carrera RMC Chile (desde la práctica de calificación hasta la final) se permite la siguiente cantidad máximas de equipo:

1 chasis
2 motores
1 set de neumáticos secos*
1 set de neumáticos lluvia

*En caso de que se dañe un neumático (seco o mojado), el revisor técnico puede permitir al competidor que nomine un neumático “USADO” de desgaste similar de la práctica registrado por el piloto como reemplazo. El daño debe ser reportado al revisor inmediatamente después de la acción en donde ocurrió el daño y antes de salir del parque cerrado / área de escala.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

2.- Equipo

2.1. Chasis 125 Micro MAX, 125 Mini MAX

Para el RMC Chile, se permite cualquier chasis aprobado por un distribuidor autorizado Rotax o con homologación CIK-FIA válida con una distancia entre ejes de 950 mm. No se permiten frenos delanteros.

2.2. Chasis 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX

No se permiten frenos delanteros.

Para el RMC Chile está permitido cualquier chasis sancionado por un distribuidor autorizado de ROTAX o con homologación CIK-FIA. Diámetro máximo del eje trasero = 50 mm, espesor mínimo de pared según normas CIK-FIA.

2.3. Chasis 125 MAX DD2/DD2 Master / DD2 Super Master / DD2 Rookie

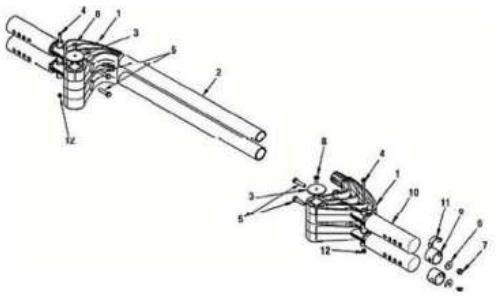
En el RMC solo se permiten chasis con homologación CIK-FIA.

El chasis debe estar diseñado de acuerdo con las reglas CIK-FIA para las clases de cambio (frenos delanteros y traseros obligatorios)

El sistema de frenos, la carrocería y el parachoques delantero deberán disponer de una homologación CIK-FIA válida.

Nota: Para el parachoques trasero se deberá utilizar un sistema con homologación CIK-FIA válida o el sistema de protección de neumáticos traseros Rotax (según la ilustración)

Ninguna parte se agregará o eliminará del contenido original (excepto alambre o perno de seguridad conexión entre pos. 1 y pos. 2 así como matrícula con soporte).



Solo se permite utilizar rodillos de protección originales Rotax (naranja o rojo).

2.4. Protección del chasis

Está permitido colocar protectores de chasis en los rieles izquierdo, derecho y delantero del chasis. La instalación y el uso deben ser aprobados por los comisarios de la prueba.

2.5. Carrocería 125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX y 125 Senior MAX / Master MAX

De acuerdo con las regulaciones de las Federaciones nacionales o CIK-FIA.

VISADO
FECHA
08 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

2.6. Carrocería 125 MAX DD2 / Senior / Master / Super Master / Rookie

De acuerdo con las regulaciones de las Federaciones nacionales o CIK-FIA.

2.7. Neumáticos

En todos los RMC se deben utilizar los siguientes neumáticos

Mini / Micro	**Todas las otras categorías:**
Seco: MG – SC2 Blancos	Seco: MG – SM2 Amarillos
Lluvia: MG SW - SW2	Lluvia: MG SW - SW2

- Está estrictamente prohibido realizar modificaciones o tratamientos a los neumáticos.
- El equipo recomendado para detectar el tratamiento de los neumáticos es el Mini-RAE-Lite.
- Se recomienda un valor umbral máximo de 4 ppm.
- Los neumáticos deben montarse de acuerdo con el sentido de rotación definido en el neumático.

2.8. Adquisición de datos

Se permiten únicamente sistemas que permitan la lectura / registro de los siguientes datos:
- Tiempo de vuelta
- Rpm del motor (por inducción en el cable de alta tensión).
- Dos indicaciones de temperatura.
- La velocidad de una rueda.
- Aceleración en dirección X / Y.
- Posición (a través del sistema GPS).
- Sensor de ángulo de volante.
- Se permite la conexión del sistema de adquisición de datos a la batería original Rotax.
- Durante la práctica libre, se permiten los sistemas de telemetría.

2.9. Materiales compuestos

Los materiales compuestos (fibra de carbono, etc.) están prohibidos, excepto el asiento y la bandeja del suelo. Las aleaciones de diferentes metales/sustancias no se consideran materiales compuestos.

2.10. Equipo de seguridad

Para los buzos, cascos, zapatos de kart, guantes y otro tipo de protección para el conductor deben cumplir con las regulaciones CIK-FIA vigente.

2.11. Gasolina

Combustible sin plomo 95 - 97 octanos.
Para eventos RMC, solo se permite el aceite de carreras XPS CASTOR 2T, mezclado en una proporción del 2,5% es obligatorio.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Nota: El Comisario de carrera podrá cambiar el combustible/aceite de cualquier competidor por combustible y aceite de parque cerrado en cualquier momento.

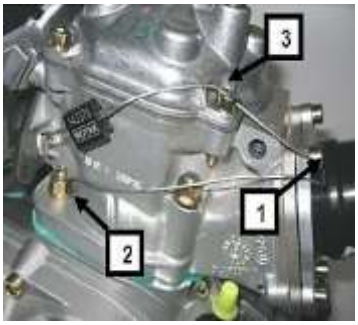
2.12. Publicidad en motores

No se permiten calcomanías de patrocinadores en el motor y los accesorios del motor.

3.- Sellado del motor, análisis

En RMC los motores que cumplen únicamente con el siguiente reglamento técnico son legales para su uso. Para RMC Chile los motores que hayan sido revisados y sellados por el Distribuidor Local de Rotax.

Nota: Los motores deben estar sellados con sellos de motor ROTAX específicos (sello de aluminio anodizado negro con el logotipo "ROTAX" y un número de serie de 6 dígitos y un código de barras).
Sólo es legal utilizar sellos con código de barras.



Nota: Mediante el cable de acero se debe sellar el motor en un tornillo Allen (pos.1) de la brida de admisión, en un tornillo prisionero (pos.2) del cilindro y un tornillo Allen (pos.3) de la tapa de la culata. (ver fotos adjuntas).
Después de sellar el sello del motor, se debe apretar la rosca utilizando un calibrador ROTAX 276110 (ver imagen del sello del motor).
No se permite pasar el extremo del alambre de sellado a través del sello una segunda vez (como se muestra solo en la imagen).

En el revisión técnica, el conductor deberá presentar:

- El(los) motor (es) con el(los) sello(s) del motor intacto(s).

El Distribuidor autorizado de ROTAX que organiza el RMC puede designar antes de cada carrera de un Centro de Servicio neutral que será el único autorizado para volver a sellar un motor entre las verificación técnica y la final en el caso de una falla del motor.
Durante un RMC, los Distribuidores Autorizados ROTAX y sus Centros de Servicio no pueden volver a sellar un motor entre la inspección técnica y la final.
El sellado de los motores ayuda a reducir los tiempos de verificación en las carreras, ya que durante la carrera solo se deben revisar los accesorios (carburador, escape, radiador…).
Por supuesto, los revisores pueden solicitar que se abra y se vuelva a revisar un motor de acuerdo con la Especificación Técnica, antes o después de una carrera o en caso de protesta. Si se ha roto un sello del motor (por cualquier motivo), el motor debe estar revisado completamente de acuerdo con las Especificaciones Técnicas y luego deben ser sellados nuevamente por un Distribuidor autorizado ROTAX o uno de sus Centros de Servicio.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Nota: PARA TODOS LOS COMPONENTES FUERA DEL SELLO DEL MOTOR, EL COMPETIDOR ES RESPONSABLE DE ASEGURAR LA CONFORMIDAD CON LAS REGLAMENTACIONES TÉCNICAS.

4.- Modificaciones, reparaciones y adiciones del motor

4.1. Modificaciones

Ni el motor ni ninguno de sus auxiliares pueden modificarse de ninguna manera. Se entiende por "Modificado" cualquier cambio en la forma, contenido o función que represente una condición de diferencia con respecto al diseño original. Esto debe incluir la adición y/o la omisión de piezas y/o material del conjunto del motor, a menos que se permita específicamente en estas reglas. El ajuste de elementos diseñados específicamente para tal fin no se clasificará como modificaciones, es decir, tornillos de ajuste del carburador y la válvula de escape.
Se permite la reparación de una rosca en el cárter (máximo de tres orificios roscados por cárter) mediante un "heli-coil" o similar.
Excepción: Las roscas ubicadas debajo del cárter para fijar el cárter en el soporte del motor pueden repararse según sea necesario.

Se permite la reparación de una rosca en el cilindro (máximo tres orificios roscados por cilindro) mediante un "heli-coil" o similar.
Solo son legales los componentes originales ROTAX que están específicamente diseñados y suministrados para los motores 125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 MAX DD2, a menos que se especifique lo contrario.
Nota: QUEDA PROHIBIDO LO QUE NO ESTÉ EXPRESAMENTE PERMITIDO EN EL REGLAMENTO TÉCNICO.

4.2. Adiciones internas

No se podrá añadir ningún material adicional excepto en el caso de reparaciones del motor y solo deberá restaurar el motor o sus componentes a las especificaciones originales.
Está prohibido el uso de recubrimientos de barrera térmica / recubrimientos cerámicos en el motor y en el sistema de escape.
Está prohibido el uso de recubrimientos antifricción en o sobre el motor o sus componentes.

Ejemplo de reparaciones permitidas (pero no limitadas a):
Ejemplo 1, Cilindro dañado por congelación.
Se permite reparar el cilindro agrietado mediante soldadura.
También se permitiría revestir/terminar el área marcada en rojo para restaurar la pieza a la especificación original.
No se permitirá revestir/terminar áreas que no estén afectadas por daños.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Ejemplo 2, reparación del área de la brida de la válvula de escape. Permitido únicamente en los códigos de identificación de cilindro 223933 y 613933.

El área de la brida de la válvula de escape (marcada en rojo) está dañada debido al desgaste por contacto con la válvula de escape.

Sólo se permitiría reparar el área marcada en rojo.

Se permitiría revestir o terminar el área que fue reparada en el área roja para garantizar que el motor se restaure a su especificación original.

Nota: Está estrictamente prohibido retirar de las zonas circundantes cualquier material adicional suministrado

4.3. Adiciones legales

Protector de cadena, soporte del motor, indicador de temperatura y tacómetro/contador de horas, bidones para líquidos con soportes de montaje.
Sensor de temperatura de los gases de escape (ver sistemas de escape).

4.5. Mediciones

Al tomar cualquier lectura dimensional, del siguiente reglamento técnico, en el orden de precisión de 0,10 mm o incluso más preciso, la temperatura de la pieza debe estar entre + 10 °C y + 30 °C. Antes de tomar cualquier decisión basada en este reglamento, es obligatorio consultar los Boletines* disponibles.

* http://www.rotax-kart.com/Max-Challenge/MAX-Challenge/Regulations.

Para evitar el ruido excesivo y las emisiones de escape, no está permitido acelerar el motor en el parque cerrado.

5.- Especificaciones técnicas dentro del sello del motor para motores de kart Rotax MAX

5.1. Squish Gap

El cigüeñal debe girarse con la mano lentamente sobre el punto muerto superior para apretar el alambre de estaño. El espacio de aplastamiento debe medirse en el lado izquierdo y derecho en la dirección del pasador del pistón.
Se considera el valor medio de las dos medidas cuenta.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH MEMBER OF FIA

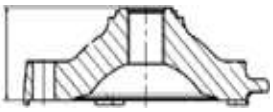
		Mínimo
125 Micro MAX	Alambre de estaño de 3 mm (Rotax 580132)	2,40 mm
125 Mini MAX	Alambre de estaño de 2 mm (Rotax 580130)	1,20 mm
125 Junior MAX	Alambre de estaño de 2 mm (Rotax 580130)	1,20 mm
125 Senior / Master Max	Alambre de estaño de 2 mm (Rotax 580130)	1,00 mm
125 MAX DD2	Alambre de estaño de 2 mm (Rotax 580130)	1,30 mm

Para lograr el espacio de aplastamiento mínimo definido, se debe usar un espaciador (Rotax 626420, con la misma forma de la junta de la base del cilindro) en combinación con al menos dos juntas de la base del cilindro (una debajo del espaciador y otra encima del espaciador).

5.2. Inserto de la cámara de combustión

El código de identificación del reparto debe ser "223389" o "223389 1" o "223389 2" o 223389 2/1 "o" 223389 2/2 ".

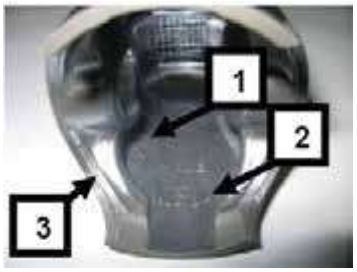
El perfil del inserto de la cámara de combustión debe comprobarse con una plantilla (ROTAX 277390).
La distancia de separación entre la plantilla y el perfil del inserto de la cámara de combustión debe ser la misma en todo el perfil.



La altura (H) del inserto de la cámara de combustión debe ser de 28,80 mm +/-
Diametro inferior 0,2 mm.

Deben aparecer impresa la inscripción "ROTAX" y /o "MADE IN AUSTRIA".

5.3. Pistón con conjunto de anillo



Pistón de aluminio fundido original, revestido y con un segmento de pistón. El pistón debe llevar en su interior las palabras "ELKO" (1) y "MADE IN AUSTRIA" (2).

Las áreas mecanizadas son: Extremo superior del pistón, diámetro exterior, ranura para el anillo del pistón, orificio para el pasador del pistón, diámetro interior en el extremo inferior del pistón y algo de eliminación de fábrica preexistente (3) de rebabas en el corte de la falda del pistón.

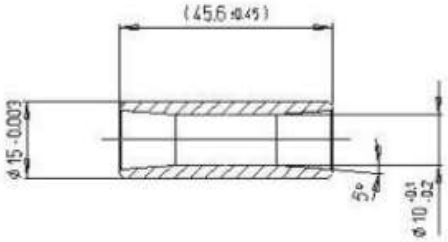
VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Todas las demás superficies no están mecanizadas y tienen una superficie fundida. Se prohíbe cualquier tratamiento mecánico o reelaboración del pistón (está prohibido alterar el perfil del pistón reelaborando la acumulación de carbón, si se elimina el carbón, debe eliminar de manera uniforme en toda la superficie sin alterar el perfil del pistón en sí).
Por ejemplo, se prohíbe la eliminación selectiva de carbono en las áreas de medición de aplastamiento.
Anillo de pistón original, magnético y rectangular.
Altura del anillo: 0,98 +/- 0,02 mm.

El anillo del pistón está marcado con "ROTAX 215547", "ROTAX 215548", "ROTAX 215548 X".
El anillo del pistón también es legal si todavía son visibles algunas partes de la marca.

5.4. Pasador del pistón

El pasador del pistón está hecho de acero magnético. Las dimensiones deben coincidir con el dibujo. El peso mínimo del pasador del pistón no debe ser inferior a 31,00 gramos.



5.5. Cilindros

Cilindro de aleación ligera con revestimiento de GILNISIL o NILCASIL. No se permite ningún tipo de recubrimiento del cilindro.
Diámetro máximo del cilindro = 54.035 mm (medido 10 mm por encima del puerto de escape).

5.5.1. El cilindro debe estar marcado con el logotipo "ROTAX" o "ROTAX RACING" (ver imágenes a continuación).

125 Micro MAX, 125 Mini MAX y 125 Junior MAX: Cilindro con un puerto de escape principal y sin válvula de escape.
Sólo se pueden utilizar los cilindros marcados con el código de identificación 223994 ó 413530.

Para efectos de participación en el Campeonato ROTAX MAX CHALLENGE 2024-2025, los cilindros marcados con el código 413530 son legales para ser utilizados y deben estar marcados con el logotipo "ROTAX RACING" en las categorías 125 Micro MAX, 125 Mini MAX y 125 Junior MAX.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

125 Senior MAX y 125 Master MAX: Cilindro con un puerto de escape principal y sin válvula de escape. Sólo se pueden utilizar los cilindros marcados (fundidos o mecanizados) con el código de identificación 223991, 223993 ó 413531.

125 Max DD2 (DD2 Senior, DD2 Master, DD2 Super Master y DD2 Rookie): Cilindro con un puerto de escape principal y dos puertos de escapes laterales y sin válvula de escape.
Sólo se pueden utilizar los cilindros marcados con el código de identificación 613932, 613933 ó 613934.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

5.5.2. Altura del cilindro

Medido con un calibrador digital longitud mín. 200 mm.

	Altura	Tolerancia
125 Micro MAX	87,00 mm	+0,1 mm
		0,05 mm
125 Mini MAX	87,00 mm	+0,1 mm
		0,05 mm
125 Junior MAX	87,00 mm	+0,1 mm
		0,05 mm
125 Senior / Master Max	87,00 mm	+0,1 mm
		0,05 mm
125 MAX DD2	86,70 mm	+0,1 mm
		0,05 mm

5.5.3. Superficies de cilindros

Todos los puertos y conductos de transferencia tienen una superficie de acabado fundido, excepto la eliminación de rebabas fundidas (realizadas por el fabricante) en el conducto de entrada, el puerto de escape y los conductos. Todos los puertos tienen bordes biselados para evitar que los anillos se enganchen. No se permite ningún mecanizado adicional.
El borde superior del puerto de escape puede mostrar algún mecanizado preexistente del fabricante. La brida de sellado para el conector de escape puede mostrar signos de desgaste por el mecanizado del fabricante.

Importante:
Todos los puertos tienen bordes biselados. No se permite ningún mecanizado adicional.

Los cilindros marcados con 223991, 223993, 413531, 223994, 413530, 613932, 613933 y 613944 en el borde superior del puerto de refuerzo central pueden mostrar mecanizado de fábrica.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Importante:
La brida para el zócalo de escape puede tener un acabado fundido o una superficie mecanizada.
La superficie mecanizada puede ser plana o mostrar una protuberancia de sellado circular.

El borde superior del puerto de escape puede mostrar solo una superficie con acabado fundido (imagen de la izquierda) o signos de un mecanizado CNC (imagen central) o signos de mecanizado CNC en combinación con signos de rectificado manual (imagen
de la derecha).

El puerto de escape puede mostrar un pulido manual parcial realizado por el fabricante para eliminar defectos de fundición menores y/o para eliminar la rebaba de NIKASIL al final del revestimiento de NIKASIL (ver imagen superior derecha).

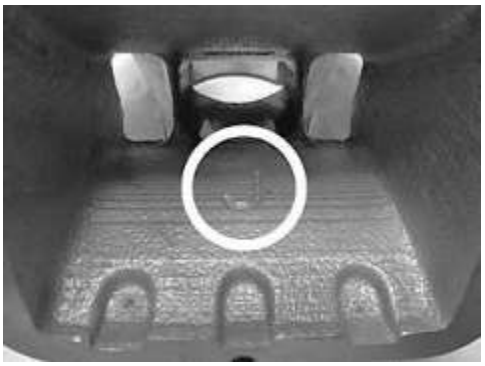
Cilindro de núcleo único:

Los cilindros marcados 223994 223991 y 223993 pueden mostrar en el puerto de entrada una textura lineal.

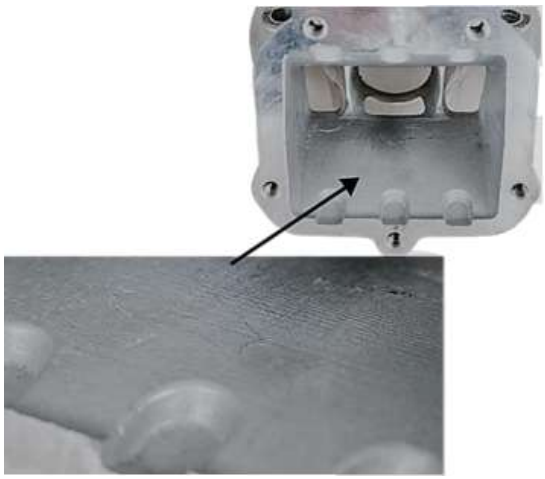
Los cilindros marcados 223994, 223991 y 223993 con textura lineal en el puerto de entrada muestran un puerto de escape completamente mecanizado por CNC y un borde superior completamente mecanizado por CNC del puerto de impulso central.

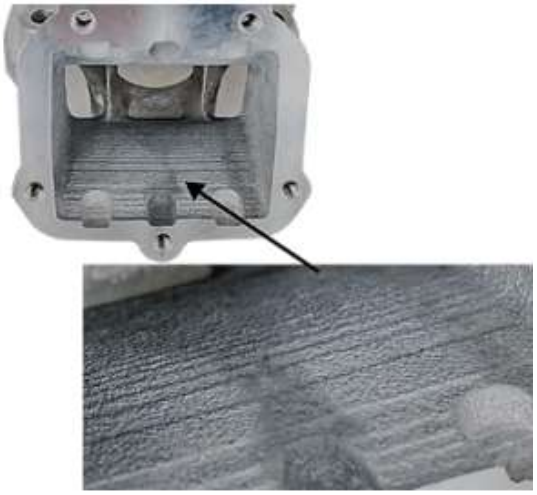
Los cilindros marcados 613932 y 613933 pueden mostrar en el puerto de entrada una textura lineal.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH MEMBER OF FIA



Cilindro de núcleo único: superficie de acabado de fundición con estructurada lineal.





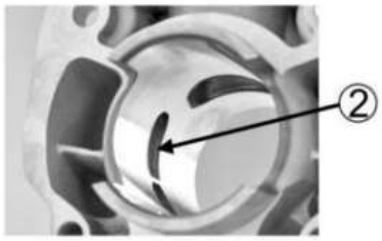
5.5.4. Superficies de cilindros (código de identificación 413530, 413531, 613932 o 613934)

Todos los puertos y pasajes de transferencia (1) tienen un acabado fundido liso y uniforme.

Todos los puertos, las alturas de los puertos y el chaflán de los puertos muestran signos de mecanizado de control CNC extendido (2).

La brida de sellado para el conector de escape muestra un acabado fundido.

No se permite ningún mecanizado adicional.

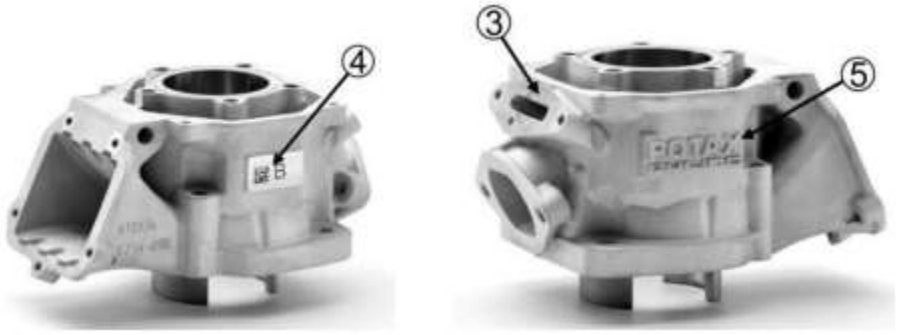


Todos los cilindros están marcados con el logotipo de ROTAX RACING (5) y el código QR (4). Está permitido utilizar cilindros con un código QR desgastado o descolorido.

VISADO
FECHA
04 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Para los cilindros marcados con el código de identificación 413531, 613932 y 613934, está presente un tope revestido de NiCasil para la válvula de escape (3).

No se permite ningún mecanizado adicional.



5.5.5. Forma del puerto de escape

Cilindro 223994 con puerto de escape totalmente mecanizado por CNC únicamente:
Las dimensiones horizontales y verticales del puerto de escape deben comprobarse con la plantilla Rotax 676240.

Cilindro 223993 solo con puerto de escape totalmente mecanizado por CNC únicamente:
Las dimensiones horizontales y verticales del puerto de escape deben comprobarse con la plantilla, marcada con 676245*.

Superficie con acabado de fundición normal

Cilindro 413530 con puerto de escape totalmente mecanizado por CNC únicamente:
Las dimensiones horizontales y verticales del puerto de escape deben comprobarse con la plantilla Rotax 676242.

Cilindro 413531 solo con puerto de escape totalmente mecanizado por CNC únicamente:
Las dimensiones horizontales y verticales del puerto de escape deben comprobarse con la plantilla, marcada con 676247.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

5.5.6. Sincronización del puerto de escape (Código de identificación del cilindro 223994, 223993 y 613933)

La Sincronización del puerto de escape" (distancia desde la parte superior del cilindro hasta la parte superior del puerto de escape) se debe comprobar por medio de plantilla (ROTAX 277402).

Inserte la plantilla en el cilindro y muévala la plantilla (en el punto más alto del puerto de escape) lo más lejos posible dentro del puerto de escape.

En esta posición, la plantilla no debe tocar la pared del cilindro.

Tenga cuidado de utilizar el calibre correcto para:

- Junior MAX (plantilla Junior que se utilizar en Micro MAX y Mini MAX)
- Senior MAX / Master MAX
- Max DD2

5.5.7. Sincronización del puerto de escape (Código de identificación del cilindro 413530, 413531 y 613934) La Sincronización del puerto de escape" (distancia desde la parte superior del cilindro hasta la parte superior del puerto de escape) se debe comprobar por medio de plantilla (ROTAX 277404).

Inserte la plantilla en el cilindro y muévala la plantilla (en el punto más alto del puerto de escape) lo más lejos posible dentro del puerto de escape.

En esta posición, la plantilla no debe tocar la pared del cilindro.

Tenga cuidado de utilizar el calibre correcto para:

- Junior MAX (plantilla Junior que se utilizar en Micro MAX y Mini MAX)
- Senior MAX / Master MAX
- Max DD2

5.6. Sistema de Entrada

5.6.1. Conjunto de válvula de láminas.

El conjunto de válvula de láminas. está equipado con 2 topes de pétalos y 2 láminas, cada uno con 3 pétalos.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

	Tolerancia de espesor	
Válvula de lengüeta	0,6 mm	+0,10 mm
		0,10 mm

Está prohibido aplanar las placas curvas del tapón de la válvula de láminas.

El espacio mínimo entre las 2 placas de tope debe ser superior a 16,70 mm.
La medida debe tomarse utilizando un calibrador digital desde la superficie interior de las placas de tope en línea con el centro de cada pétalo de caña, como lo indican las líneas rojas en la imagen.

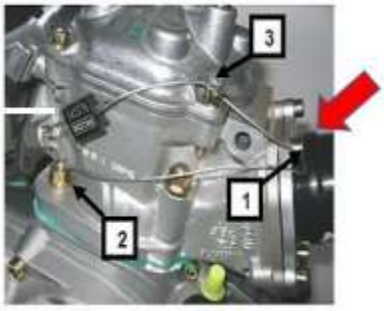
Para 125 Micro MAX y 125 Mini MAX

Es obligatorio agregar 2 “placas distanciadoras” adicionales al conjunto del bloque de lengüeta.
Las “placas distanciadoras” deben asegurarse firmemente entre los pétalos de la lengüeta y la placa de tope curva en ambos lados del conjunto de lengüeta y en el orden que se muestra en el diagrama.

Se permite instalar hasta 2 juntas entre el conjunto del bloque de láminas y el cilindro.

Sólo para información / artículo no técnico:

El conjunto debe utilizar únicamente tornillos de cabeza ovalada M3x6 (número de pieza ROTAX 240351). No se recomienda el uso de fijaciones herméticas para esta aplicación.

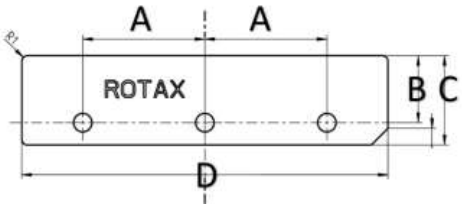


Para identificar que las placas distanciadoras están instaladas, se debe colocar una arandela M6 debajo del perno que se asegura con el sello en la posición 1 como se indica en la imagen.

Las 2 placas distanciadoras deben tener grabado “ROTAX” (según el dibujo a continuación) La placa debe ser plana sin curvaturas y cumplir con las siguientes especificaciones. Es posible que esté grabado un número de pieza ROTAX en la placa.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

	Altura	Tolerancia
A	22,00 mm	+0,2 mm
		0,2 mm
B	10,00 mm	+0,3 mm
		0,3 mm
C	16,00 mm	+0,3 mm
		0,3 mm
D	66,00 mm	+0,7 mm
		0,7 mm
Espesor de la placa distanciadora	0,70 mm	+0,08 mm
		0,08 mm
Agujeros de ubicación	3,3 mm	+0,2 mm
		0,2 mm



5.6.2. Colector de admisión

Es posible que se observen algunas rebabas de fábrica en la unión del contorno interior y la cara de montaje del tope del carburador. Se trata de una operación de recorte manual que consiste en un pequeño corte de esquina de menos de 3 mm de ancho. No se permite ningún otro rectificado o mecanizado.

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

Colector de admisión marcado con el código de identificación “267915” y el nombre “ROTAX” o simplemente “267916”.

125 MAX DD2:

Colector de admisión marcado con el código de identificación “267410” y el nombre “ROTAX” o simplemente “267411”.

5.7. Cigüeñal

5.7.1. Biela

	Longitud	Tolerancia
Carrera	54,5 mm	+0,10 mm
		0,10 mm

La biela debe mostrar los números forjados "213", "365", "367" o "362" en el eje.

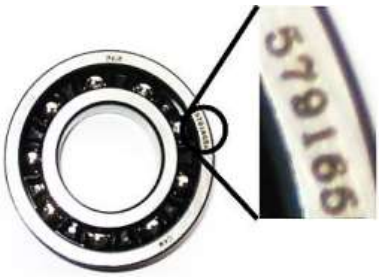
Los ejes de las bielas "213", "365" y "367" no están mecanizados y están recubiertos de cobre.
El eje de la biela “362” no está revestido de cobre y está en blanco (gris / marrón).

No se permite esmerilar, ni pulir el eje de la biela

5.7.2. Señal de encendido en el cigüeñal

Coloque la plantilla (Rotax 277391) en el cigüeñal.
Alinee el orificio en la plantilla para el pasador del extremo grande con el pasador del extremo grande del cigüeñal.
Los dos bordes del mecanizado de la señal en el cigüeñal deben estar alineados (+/- 0,5 mm) con los bordes correspondientes (MAX o DD2) de la plantilla.

5.7.3 Cojinetes principales del cigüeñal



Solo se permite el uso del cojinete principal del cigüeñal 6206 de FAG.
La dirección de montaje del rodamiento es libre.
Debe estar marcado con el código 579165BA, Z-579165.11.KL o Z-579165.21.KL

5.8. Eje de equilibrio

Se deben instalar el eje de equilibrio y los engranajes de equilibrio.

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

El eje de equilibrio debe mostrar el código de fundición 237944, 6237948 o 6237949 en la superficie (1).

La superficie (1) no está mecanizada y debe mostrar la superficie fundida. El peso mínimo del eje de la balanza en seco no debe ser inferior a: 255 gramos.

5.8.1 Caja de cambios de 2 velocidades (solo para 125 MAX DD2)

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Eje primario con 19 dientes para 1ª marcha y 24 dientes para 2ª marcha.
El relentí para la 1ª marcha debe tener 81 dientes.
El relentí para la 2ª marcha debe tener 77 dientes.

5.8.2 Cárter

Tal como lo suministra el fabricante.
No se permite pulir, ni esmerilar en los dos conductos de transferencia principales, ni en la zona del cigüeñal.
El mecanizado puede ser evidente en los cárteres en el área identificada en la imagen y en el área del orificio del sensor del cigüeñal encendido.

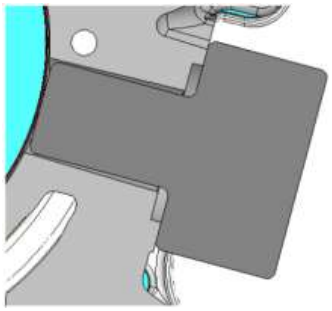
125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 MAX DD2

Solo es legal utilizar cárteres revestidos en negro en el RMC Chile.

125 Micro MAX y 125 Mini MAX

Los únicos cárteres legales para uso en carreras en las categorías 125 Micro MAX y 125 Mini MAXserán los originales mecanizados con brida de recogida con códigos de fundición 6211885 (lado del sensor de encendido) y 6211893 (lado del embrague).

Para 125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Max DD2



El calibre de control de distancia de encendido (277406) debe insertarse en dirección vertical en el orificio del sensor de encendido. El calibre debe tocar completamente la superficie de tope del cárter, no deben verse espacios en las áreas enfrentadas. Esta medición solo es válida para el tipo de brida de recogida mecanizada original con códigos de fundición 6211885 (lado del sensor de encendido).

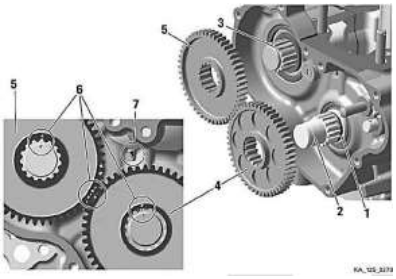
6.- Especificaciones técnicas fuera del sello exterior del motor para motores de kart Rotax MAX

Es responsabilidad del competidor verificar su equipo (todos los componentes fuera del sello del motor como se menciona a continuación), para asegurarse de que su equipo cumple con las especificaciones técnicas a continuación.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH MEMBER OF FIA

6.1. Conducción de equilibrio

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:



Se permite el uso únicamente de engranajes de equilibrio de acero (ancho mínimo = 8,8 mm).

Los engranajes de equilibrio deben instalarse y alinearse de acuerdo con las instrucciones del manual de reparación.

125 MAX DD2:

El engranaje impulsor de equilibrio debe estar montado en el cigüeñal.
El engranaje de equilibrio debe montarse en el eje primario y debe estar alineado con el engranaje impulsor de equilibrio de acuerdo con las instrucciones del manual de reparación.

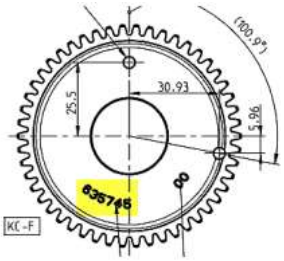
Versión 1: el peso de la mosca del mecanismo de equilibrio debe mostrar la superficie del molde.

Versión 2: El peso del engranaje de equilibrio puede mostrar una superficie mecanizada.
La dimensión A (parte más ancha del peso de equilibrio) debe ser:

	Longitud	Tolerancia
Dimensión A	53,0 mm	+0,50 mm
		-0,50 mm
Dimensión A	57,0 mm	+0,50 mm
		-0,50 mm

El peso mínimo de un mecanismo de equilibrio seco, incluido el cojinete, no debe ser inferior a 240 gramos.

Versión 3: Número de pieza ROTAX 635745 (visible en el engranaje)
El peso del engranaje de equilibrio puede mostrar una superficie mecanizada.
El peso mínimo de un mecanismo de equilibrio en seco, incluido el cojinete, no debe ser inferior a 255,0 gramos.



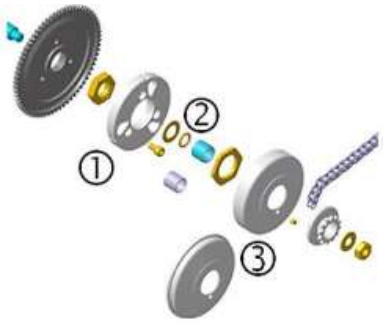
VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

6.2. Embrague centrífugo

6.2.1. Componentes

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

Velocidad de acoplamiento del embrague centrífugo a un máximo de 4.000 rpm (el kart sin conductor debe empezar a moverse).

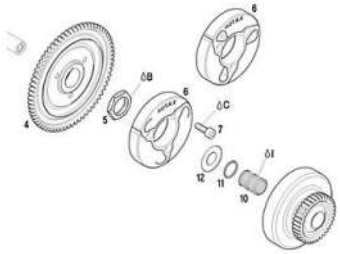


Hay dos versiones de embrague (elemento 1, con y sin agujeros) Legal para ser utilizado.
Ambas versiones están marcadas con la palabra "ROTAX". Se debe colocar una junta tórica (elemento 2) que garantice un sellado adecuado entre el tambor del embrague y el cojinete de agujas / liso.
Es legal usar dos versiones del tambor de embrague (elemento 3). Ambas versiones están marcadas con la frase "ROTAX".

Los signos de emisión de grasa o sustancia del cojinete de agujas/liso al tambor del embrague no deben exceder los que se muestran en la imagen al lado.

La zona de contacto entre el embrague y el tambor del embrague debe seco en cualquier momento - no se permite lubricación.

125 MAX DD2:



Velocidad de acoplamiento del embrague centrífugo a máximo 4.000 rpm (el kart sin conductor debe empezar a moverse). Es legal utilizar ambas versiones de embrague (elemento 6, con y sin agujeros).
Se debe colocar la junta tórica (elemento 11).

6.2.2. Dimensiones del embrague

Espesor de la zapata del embrague (A):

Todos los motores MAX Mínimo = 24,10 mm

La medición debe realizarse en los 3 extremos abiertos del embrague, a 5 - 10 mm de la ranura mecanizada (todas las zapatas del embrague deben estar completamente cerradas en el momento de la medición, sin espacio).

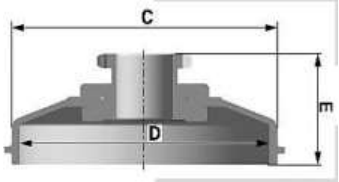
VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Altura del embrague (B):

125 Micro MAX, 125 Mini MAX:	Mínimo = 11,45 mm
125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:	Mínimo = 11,45 mm
125 MAX DD2:	Mínimo = 14,45 mm

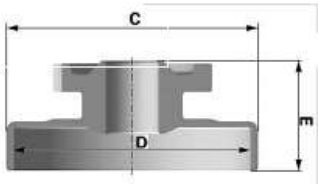
Diámetro exterior del tambor de embrague (C):

Mínimo = 89,50 mm
El diámetro debe medirse con un calibrador deslizante justo al lado del radio desde el hombro (no en el extremo abierto del tambor del embrague).



Diámetro interior del tambor de embrague (D):

Máximo = 84,90 mm
El diámetro debe medirse con un calibrador de deslizamiento. La medición debe realizarse en el centro del tambor de embrague (en el área de contacto entre el embrague y el tambor del embrague).



Tambor de embrague Altura (E) con piñón / piñón primario

125 Micro MAX, 125 Mini MAX:	Mínimo = 33,90 mm
125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:	Mínimo = 33,90 mm
125 MAX DD2:	Mínimo = 39,50 mm

6.3. Transmisión principal (125 MAX DD2):

Se deben utilizar únicamente engranajes de transmisión primarios originales (4 + 5) de las siguientes opciones de transmisión.
Las siguientes combinaciones son legales para su uso.

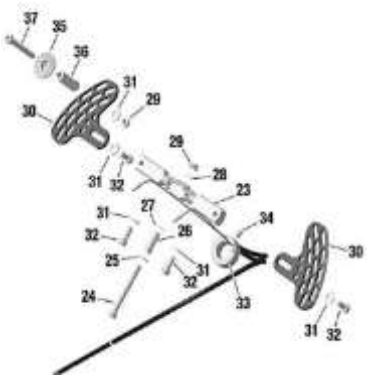
Engranaje impulsor	Engranaje impulsador
33	64
34	63
35	62
36	61
37	60
38	59

Se podrá determinar una relación de transmisión primaria específica para cada evento de carrera mediante un “Boletín”.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

6.4. Cambio de marchas (125 MAX DD2)

La caja de cambios de 2 velocidades se debe manejar desde el volante a través del sistema de levas de cambio original Rotax (ver ilustración).
No se permite cortar las levas de cambio de aluminio originales (30), ni añadir piezas no originales.
El montaje de las paletas de cambio (30) en el lado inferior o superior del látigo (23), es un ajuste permitido.
Las piezas opcionales (35-37) se pueden montar en la palanca de cambios (30) en cualquier posición.
Doblar las levas de cambio de aluminio para alinearlas con el volante, es un aju ste permitido.



El látigo (23) ofrece dos conexiones para los cables (23) en cada lado para recorridos cortos o largos. Ambas conexiones son legales para su uso.
Cambiar las conexiones de los cables al látigo (23) de izquierda a derecha y de derecha a izquierda es un ajuste permitido.

6.5. Combinación de sistema de encendido, carburador y sistema de escape.

La combinación de componentes está limita a las siguientes especificaciones por tipo de motor:

Componente / Motor Max	Micro	Mini	Junior	Senior-Master	DD2
Sistema de encendido Dell´orto	✓	✓	✓	✓	✓
Valvula de escape, temporizada electrónicamente	-	-	-	✓	✓
Camburador XS	✓	✓	✓	✓	✓
Sistema de escape, EVO	✓	✓	✓	✓	✓

6.6. Válvula de escape (125 Senior MAX y 125 MAX DD2)

El sistema debe utilizarse con todos los componentes instalados como se muestra en la ilustración.
La placa de protección del cilindro (45) debe instalarse y debe tener un espesor mínimo de 0,08 mm con ID de cilindro 223933 y 613933.
Es posible que la placa de protección del cilindro (45) muestre signos de desgaste o daños.
El fuelle (10) debe tener color verde.
Para los códigos de identificación de cilindro “ROTAX RACING” 413531 y 613934 no es necesario utilizar la placa de protección del cilindro (45)

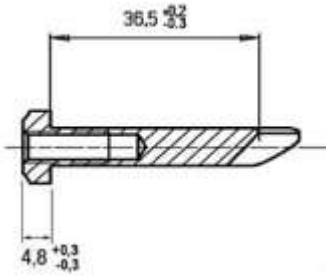
VISADO
FECHA
08 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Introduce el texto aquí

6.6.1. Válvula de escape

Longitud de la válvula de escape (elemento 2):

	Longitud	Tolerancia
Válvula de escape	36,5 mm	+0,20 mm
		-0,30 mm
Ancho de collar	4,8 mm	+0,30 mm
		-0,30 mm



Se puede usar tanto válvulas de escapes anodizadas duras sin revestimiento como las suministradas tal como están. No se permiten modificaciones.

6.6.2. Distancia de la brida de la válvula de escape en el cilindro al pistón, código de identificación del cilindro 223993 y 613933

Gire el cigüeñal hasta que el pistón cierre el puerto de escape.
Inserte el calibre de la válvula de escape (Rotax 277030) como se muestra en la imagen hasta que se detenga en la brida.
En la zona de contacto entre el calibre de la válvula de escape (Rotax 277030) y la brida del cilindro, es posible que no quepa un calibre de espesores de 0,05 mm entre el calibre y la brida.

La medición debe realizarse fuera del área de contacto de la válvula de escape indicada en rojo.

6.6.3. Distancia de la brida de la válvula de escape en el cilindro al pistón, código de identificación del cilindro 413531 y 613934

Gire el cigüeñal hasta que el pistón cierre el puerto de escape. Inserte el calibre de la válvula de escape (Rotax 277032) como se muestra en la imagen hasta que se detenga en la brida .
Mida la distancia desde el extremo del calibre hasta la superficie del tope del cilindro. Esta medida no debe exceder los 25,0mm.

La medición debe realizarse en ambos lados, arriba y abajo, girando la plantilla 180 grados.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

6.6.4. Boquilla de impulso:

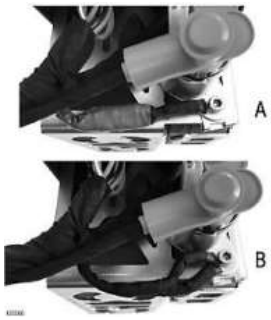
Colocación de una boquilla de impulso original (1) en la manguera de presión es un ajuste permitido.
La dirección de la boquilla de impulso dentro de la manguera de presión es libre.

6.6.5. Ajustes de la válvula de escape

La válvula de escape temporizada electrónicamente ofrece dos configuraciones diferentes (A o B) para la apertura de la válvula de escape.

(A) ... cable de tierra adicional no conectado
(B) ... cable de tierra adicional conectado

Ambas configuraciones son legales para su uso.



6.7. Sistema de encendido

Sistema de encendido de batería digital, tiempo de encendido variable, sin ajustes posibles.

6.7.1. Bujía

125 Micro MAX y 125 Mini MAX:

Bujía:	NGK GR8DI o NGK GR9DI
Espacio entre electrodos (máximo):	El calibre de pasador de 1,20 mm no debe encajar entre los dos electrodos.

125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

Bujía:	NGK GR8DI o NGK GR9DI
Espacio entre electrodos (máximo):	Un calibre de pasador de 1,00 mm no debe encajar entre los dos electrodos.

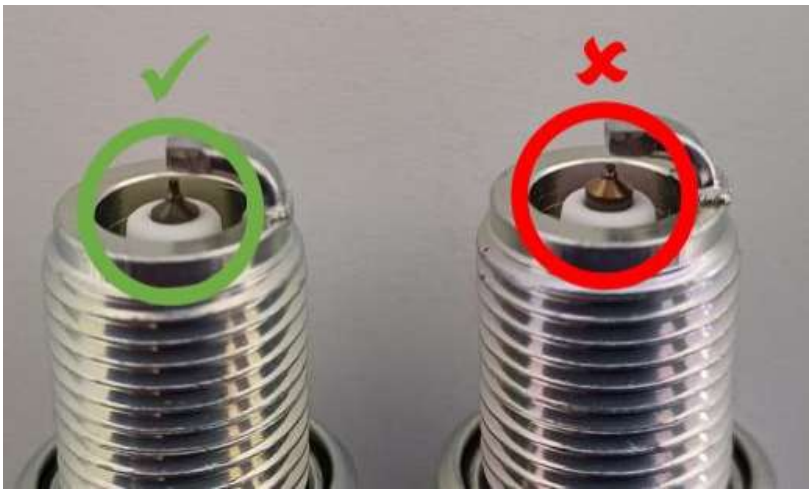
Para el 125 MAX DD2:

Bujía:	NGK GR8DI o NGK GR9DI
Espacio entre electrodos (máximo):	Un calibre de pasador de 1,00 mm no debe encajar entre los dos electrodos.

Para todas las categorías: Solo se permite utilizar NGK GR8DI o NGK GR9DI tal como se identifica en la imagen de abajo en el lado izquierdo y marcado por el círculo verde.

La pieza de recambio marcada con un círculo rojo y con el electrodo extendido está estrictamente prohibida para su uso.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
Introduce el texto aquí
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA



6.7.2. Tapas de bujías

Es legal usar dos versiones de la tapa de la bujía.

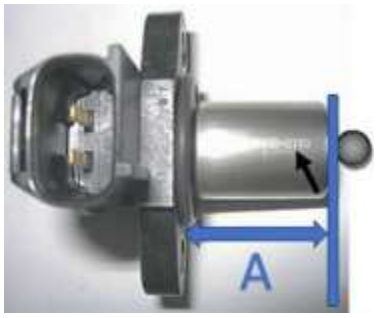
Rojo, marcado NGK o ROTAX

Versión 1

Versión 2

6.7.3. Captor

La marcación del pick-up deberá mostrar en la primera línea, los siguientes números 029600-0710. Una bola de acero (diámetro 3-5 mm) colocada en la superficie circular del sensor debe permanecer en el centro de la superficie circular.



La longitud desde la superficie de sellado hasta el extremo del pick-up, tal como se define en la imagen (A), no debe superar los 26,3 mm. La medición debe realizarse con las juntas retiradas.

Quedan estrictamente prohibidos los signos de pulido o eliminación de material en la cara de sellado.

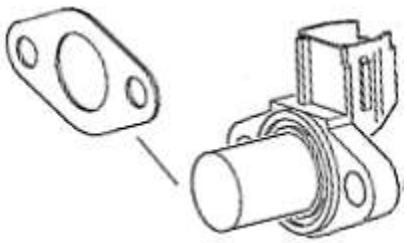
El montaje del pick-up al cárter con una (1) junta adicional (431500) al anillo de sellado de goma original del pick-up, es obligatorio para todos los motores que no utilicen el tipo de brida de pick-up mecanizada original con códigos de fundición 6211885 (lado del sensor de encendido).

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH MEMBER OF FIA

La junta adicional Rotax 431500 utilizada debe tener un espesor mínimo mayor a = 0,5 mm.
Se permite instalar un máximo de dos juntas (Rotax 431500) .

Posición de montaje de la(s) junta(s) adicional(es):

Cárter – anillo de sellado de goma – junta(s) adicional(es) – recogida



Nota: No es necesario instalar ninguna junta adicional con excepción del anillo de sellado de goma en el tipo de brida de recogida mecanizada original con códigos de fundición 6211885 (lado del sensor de encendido) para el sensor de recogida.

6.7.4. Sistema de encendido

El sistema de encendido Dellorto es legal para su uso exclusivo.

Los oficiales de carrera pueden solicitar en cualquier momento que el competidor reemplace la caja electrónica (ECU) por otra unidad proporcionada por la administración de la carrera.

La apariencia visual de la bobina de encendido debe ser idéntica a la de las imágenes. La bobina de encendido debe mostrar 2 pines en la terminal. La bobina de encendido todavía se puede utilizar legalmente incluso si una o ambas pegatinas están descoloridas o eliminadas.

La longitud mínima del cable de alta tensión de la bobina de encendido es de 210 mm (desde la salida de la bobina de encendido hasta la salida del conector de la bujía = longitud visible del cable).

Bobina de encendido (igual para todos los motores) con caja electrónica independiente (ECU, específica para cada motor). La bobina de encendido y la ECU (la válvula magnética, solo para 125 Senior MAX y 125 MAX DD2) deben estar equipadas con todos los componentes de acuerdo con las ilustraciones siguientes:

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

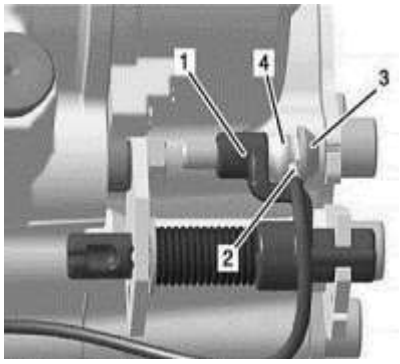
En caso de que el soporte de montaje (sólo 125 Micro MAX, 125 Mini Max, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX solamente) entre en conflicto con un componente del chasis, se permite la adición de 2 espaciadores, uno por orificio de montaje, con un espesor máximo de 20 mm entre el

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

soporte de montaje y la cubierta de la caja de cambios.

125 DD2 Max/Master:

El contacto eléctrico en el conjunto de cambios debe estar conectado, como se muestra en la siguiente imagen.



125 MAX DD2:

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH
MEMBER OF FIA

6.7.5. ECU

La unidad de control electrónico (ECU) está etiquetada con pegatinas y sigue siendo legal también si la etiqueta no se puede leer o ha desaparecido

125 Micro MAX:	"666815"
125 Mini MAX:	"666818"
125 Junior MAX:	"666813"
125 Senior MAX/Master MAX:	"666815"
125 MAX DD2:	"666816"

La ECU debe verificarse con el probador de ECU (Rotax 276230) de acuerdo con el siguiente procedimiento: Desconecte el mazo de cables del motor de la ECU, conecte el arnés de cables del probador de la ECU a la ECU, conecte el cable de energía del arnés de cables del probador de la ECU con el conector de carga del arnés de cables del motor.

Cada vez que se conecte la batería, la versión del software del comprobador de la ECU se indica en la pantalla durante aproximadamente 2 segundos.

La versión de software indicada en la pantalla debe ser 2V00. Inicie la prueba presionando el botón "✔" en el probador de la ECU. Después de aproximadamente 3 segundos, el tipo de ECU (1) que realmente se está probando se indicará en la segunda línea de la pantalla.
Después de aproximadamente 30 segundos, el resultado (2) de la prueba se indicará en la primera línea de la pantalla.

El comprobador de la ECU debe indicar los siguientes resultados:

Categoría 125 Micro MAX

① 666815MAX
② !! Test OK !!

Categoría 125 Mini MAX

① 666818MINIMAX
② !! Test OK !!

Categorías 125 Junior MAX

① 666813JNRMAX
② !! Test OK !!

Categoría 125 Senior MAX y 125 Master MAX

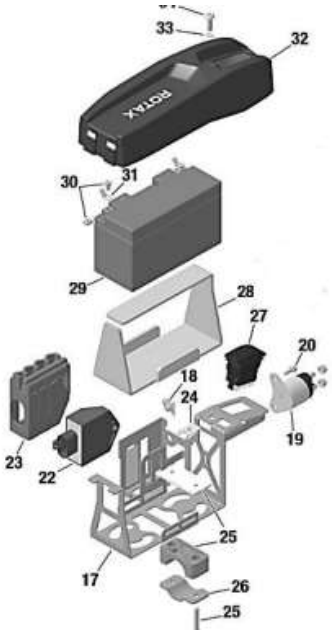
① 666815MAX
② !! Test OK !!

Categorías 125 MAX DD2

① 666816MAXDD2

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

② !! Test OK !!



6.8. Batería, fijación de batería y arnés de cableado

Solo es legal utilizar baterías originales con las siguientes especificaciones:
YUASA YT7B-BS (con y sin marca Rotax).
ROTAX RX7-12B o RX7-12L o ROTAX LiFePo4 (tipo fosfato de hierro y litio).

La batería debe estar equipada con una abrazadera y tapa de batería original (según las ilustraciones) y debe estar fijada al chasis con ambas abrazaderas (los 4 tornillos). La abrazadera de batería con o sin soporte de cable es legal para su uso.

La abrazadera de la batería debe montarse en el lado izquierdo del chasis, al lado del asiento.

Se permiten dos versiones del mazo de cables. Las diferencias entre las dos versiones se pueden identificar fácilmente mediante los puntos clave que se enumeran a continuación:

	Arnés de cableado (666 835)	**Arnés de cableado (666 836)**
Conector ECU		

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Conector de Carga

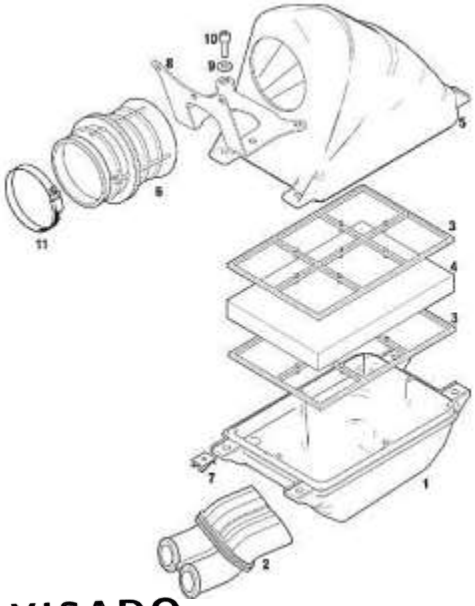
Conector de Solenoide

6.9. Silenciador de admisión

125 Micro MAX , 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

El silenciador de admisión con filtro de aire integrado debe utilizarse con todas las piezas que se muestra en la ilustración y debe montarse en el soporte con dos tornillos (en estado seco y húmedo).

El tubo silenciador de admisión (pos 2) y el conector del carburador (pos 6) están marcados con las palabras "ROTAX". La parte inferior de la caja del silenciador de admisión está marcada en el interior con “225015”. La caja del silenciador de admisión, en la parte superior, está marcada en el interior con “225025”.



VISADO

FECHA

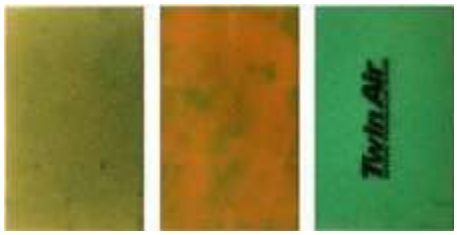
06 DE NOVIEMBRE 2024

COMISARIO TECNICO

FADECH FIA MEMBER OF FIA

Es legal utilizar dos versiones de filtros de aire originales pos.4).

Filtro de aire de doble capa (verde / naranja), filtro de aire de doble capa (verde / verde oscuro) marcado como "Twin Air". Dependiendo del grado de lubricación con aceite, los colores pueden variar ligeramente o la superficie puede mancharse (ver ejemplos).



El filtro de aire (pos 4) debe instalarse como se muestra en la ilustración entre los dos soportes (pos 3) y debe cubrir el área completa de la parte inferior de la caja del silenciador de admisión (pos1).

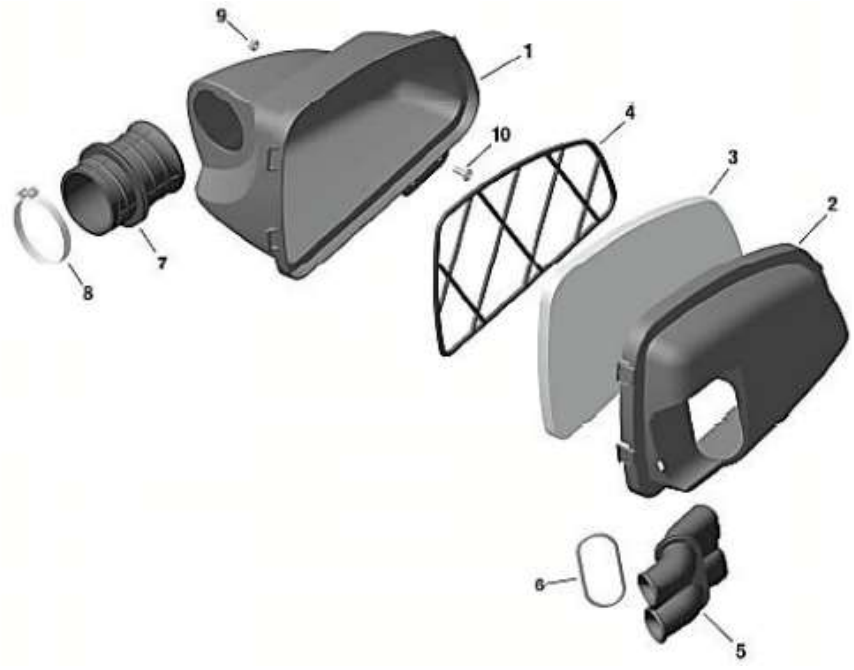
En condiciones húmedas, no está permitido colocar nada en la caja de aire para proteger la entrada de aire de las salpicaduras de agua.

125 MAX DD2:

Silenciador de admisión con filtro de aire lavable integrado como se muestra en la ilustración. La caja del silenciador de admisión (pos 1) está marcada en el interior con “225012” (4 clips) o “225013” (5 clips). La tapa del silenciador de admisión (pos 2) está marcada en el interior con “225022” (4 clips) o “225023” (5 clips).

Es legal usar dos versiones de filtros de aire (pos 3): Versión 1, con marco de acero integrado y Versión 2, con marco de plástico separado (pos 4).

El filtro de aire debe montarse entre la caja del silenciador de admisión y la tapa del silenciador de admisión de manera que cubra toda el área de la caja del silenciador de admisión.

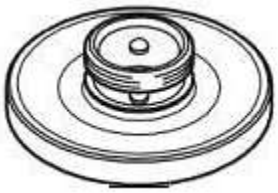


VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

En la tapa del silenciador de admisión (pos. 2, Rotax 225022), es obligatorio colocar la junta tórica (pos. 6) en el tubo del silenciador de admisión (pos. 5). El tubo del silenciador de admisión (pos 5) y el casquillo del carburador (pos 7) están marcados con la palabra "ROTAX". Sellar la parte superior del silenciador de admisión con cinta adhesiva es una modificación permitida.

En condiciones húmedas, no está permitido colocar nada en la caja de aire para proteger la entrada de aire de las salpicaduras de agua.

6.10. Carburador



Carburador Dellorto, la carcasa debe mostrar inscripción fundida "VHSB 34".
La carcasa del carburador está estampada con "XS".
El orificio de entrada completo del carburador debe presentar una superficie fundida (Ver imagen como referencia).
Es legal utilizar el tornillo del tapón del carburador opcional marcado "ROTAX" (número de pieza ROTAX 261 030).
Los dos accesorios de ventilación deben conectarse con la manguera de ventilación de aire original de al menos 155 mm (Rotax 260260). La ubicación de la abertura debe estar en el lado trasero del carburador.
Los ajustes de los tornillos de ajuste del carburador (ralentí y ralentí de aire) son libres.
La posición de la aguja del chorro es libre.
¡Todos los chorros deben estar colocados correctamente y firmemente ajustados en todo momento!

Se podrá determinar un tamaño mínimo requerido del surtido principal para cada evento de carrera mediante un "Boletín".

Los orificio de entrada completo de la carcasa del carburador debe mostrar una superficie fundida.
El orificios venturi del inserto del carburador puede mostrar signos de un mecanizado de control CNC.
El inserto del carburador se puede utilizar con 1 o 2 juntas colocadas entre el inserto y el cuerpo del carburador.
El carburador se puede utilizar con y sin tamiz de combustible en la carcasa del carburador.

La altura de los dos brazos de la palanca del flotador debe estar dentro de la ranura del calibre del carburador (Rotax 277400) por su peso normal medido en la carcasa del carburador sin junta en posición vertical invertida.

Conjunto de válvula de aguja estampado "150"
Un calibre de pasador que mida 1,56 mm, no debe pasar a través del orificio de la válvula de aguja. La válvula de aguja debe estar marcada únicamente con el símbolo de diamante "INC".

El surtidor de arranque está estampado con los dígitos "60".

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Es legal utilizar cualquier número de chorro principal de Dellorto, incluso si no lo ofrece Rotax.

La corredera del carburador muestra los dígitos “45” en la fundición.

La aguja de chorro debe estar estampada con "K57".

Sólo se puede utilizar legalmente dos flotadores marcados con "4,0 gr".

Chorro de aguja estampado con "DP267"

	Longitud	Tolerancia
Longitud total	51,0 mm	+0,50 mm
		-0,50 mm

	Longitud	Tolerancia
Sección inferior	33,0 mm	+0,45 mm
		-0,45 mm

	Diámetro	Tolerancia
Agujero superior	2,67 mm	+0,10 mm
		-0,10 mm

Introduce el texto aq

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Chorro inactivo
El surtidor de ralentí debe estar estampado con el número 60.
El calibre del tapón de 0,65 mm, no debe entrar en el orificio (utilice el juego de manómetros Rotax, número de pieza 281 920).

Tubo de emulsión inactivo
El tubo de emulsión inactivo debe estar estampado con 45.
El calibre de tapón 0,50 no debe entrar en el orificio central. (utilice el juego de manómetros Rotax, número de pieza 281 920)

Atomizador
Retire el atomizador del cuerpo del carburador mediante el juego de herramientas venturi (número de pieza Rotax 676 034).

	Longitud total	Tolerancia
Atomizador	23,75 mm	+0,35 mm
		-0,35 mm

	Longitud cilíndrica	Tolerancia
Atomizador	15,75 mm	+0,25 mm
		-0,25 mm

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH
MEMBER OF FIA

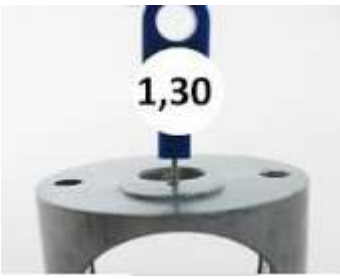
	Dimensión de Corte	Tolerancia
Atomizador	5,8 mm	+0,30 mm
		-0,30 mm

	Agujero transversal Dimensión	Tolerancia
Atomizador	5,0 mm	+0,15 mm
		-0,15 mm

El inserto del carburador debe mostrar el estampado "12,5"

Orificio angular de los insertos del carburador
El calibre de tapón 0,60, no puede entrar en el orificio (utilice el juego de manómetros, Rotax número de pieza 281 920).

Orificio vertical de los insertos del carburador
El calibre del tapón 1,30, no puede entrar en el orificio (utilice el juego de manómetros, Rotax número de pieza 281 920).



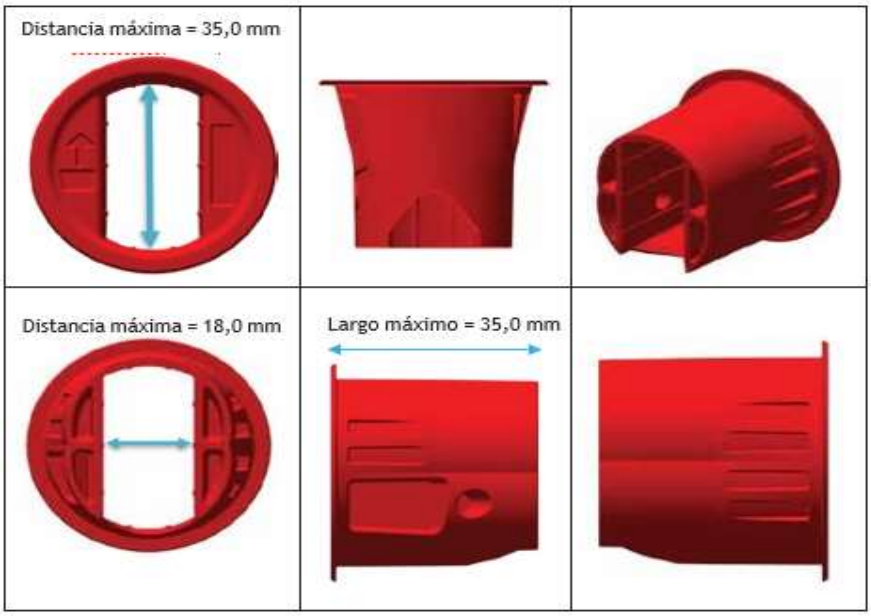
VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

125 Micro MAX y Mini MAX:

El restrictor del cuerpo del acelerador debe estar completamente insertado en el cuerpo del carburador y en la orientación correcta en todo momento (ver imagen como referencia).

Número de pieza de ROTAX: 267536

No se permiten modificaciones, la superficie acanalada en la entrada sirve para garantizar que las dimensiones no se hayan modificado.



6.11. Bomba de combustible, filtro de combustible

La bomba de diafragma MIKUNI (ver imagen de la izquierda) debe utilizarse en las categorías 125 Micro Max, 125 Mini Max y 125 Junior Max.

Para 125 Senior Max, 125 Master Max y 125 Max DD2 (incluido los Master y los Super Master) está permitido utilizar la bomba de diafragma MIKUNI y la bomba de diafragma Dellorto (ver imagen de la derecha), sólo a partir de la fecha de marzo 2025.

VISADO

FECHA

06 DE NOVIEMBRE 2024

COMISARIO TECNICO

FADECH FIA MEMBER OF FIA

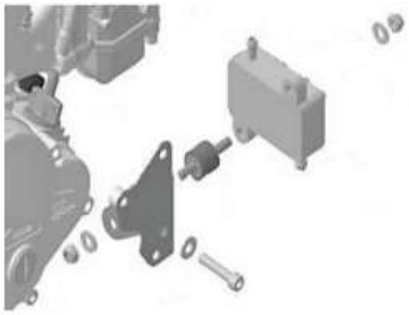
Se recomienda y permite utilizar abrazaderas para mangueras de combustible en todas las líneas de combustible y de pulso para proporcionar una conexión segura. sello.

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

La bomba de combustible debe montarse en el lado inferior del soporte del silenciador de admisión (ilustración de la izquierda).

125 Max DD2:
La bomba de combustible debe montarse en el soporte ROTAX número de pieza 651063 651055 o 651056, fijado a la tapa del embrague (ilustración de la derecha).

Montar la bomba de combustible con los dos topes de goma originales al chasis es una opción permitida. En este caso, la bomba de combustible debe montarse debajo de la línea central de entrada del carburador.



6.12. Filtro de combustible

Es legal utilizar dos versiones del filtro de combustible original (ver imágenes).
Es obligatorio instalar un filtro de combustible. El filtro de combustible debe montarse entre el tanque de combustible y la bomba de combustible. A excepción de la línea de combustible, la bomba de combustible y el filtro de combustible original, no es legal montar ninguna pieza adicional entre el tanque de combustible y el carburador.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

6.13. Radiador

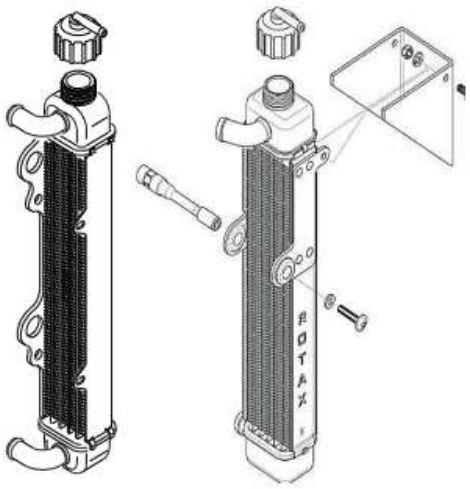
La extracción del termostato de la tapa de la culata es una modificación permitida.
El radiador debe montarse con todos los componentes como se muestra en la ilustración respectiva.
Aplicar cinta (cinta neutra sin publicidad solamente) alrededor del radiador es una modificación permitida para controlar el flujo de aire a través del radiador.
No se puede retirar la cinta del radiador durante el funcionamiento en la pista.
Queda prohibido cualquier otro dispositivo no original para controlar el flujo de aire a través del radiador.
Las dimensiones de los radiadores son sólo para fines de referencia.

125 Micro MAX y 125 Mini MAX:

Es legal utilizar dos versiones diferentes como se muestra en las ilustraciones.

Zona de enfriamiento:
Altura: 280 - 300 mm
Ancho: 58 - 62 mm
Espesor de radiador: 30-34 mm

Quitar la solapa original es una modificación permitida.



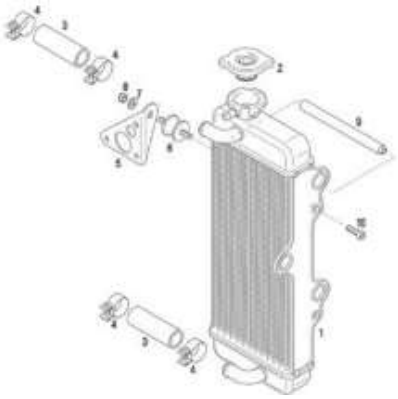
125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

El radiador debe montarse en el lado derecho del motor.
Se pueden utilizar legalmente tres versiones diferentes, como se muestra en las ilustraciones.

Versión 1

Zona de enfriamiento:

Altura:	290 mm
Ancho:	133 mm
Espesor del radiador:	32 mm



VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Versión 2

Zona de enfriamiento:

Alto:	290 mm
Ancho:	133 mm
Espesor del radiador:	32 mm

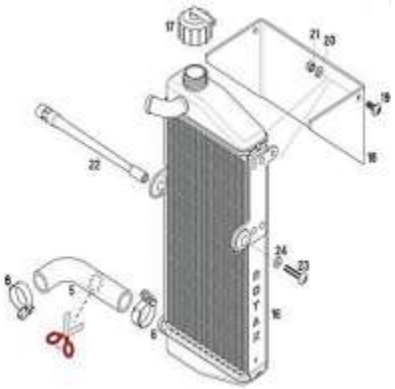
La placa de soporte (pos. 7) permite dos posiciones de montaje (altura) diferentes del radiador. Ambas posiciones de montaje son legales.

Versión 3

Zona de enfriamiento:

Altura:	290 mm
Ancho:	138 mm
Espesor del radiador:	34 mm

El radiador debe estar estampado en el lateral con la palabra “ROTAX”. Quitar la solapa original es una modificación permitida.



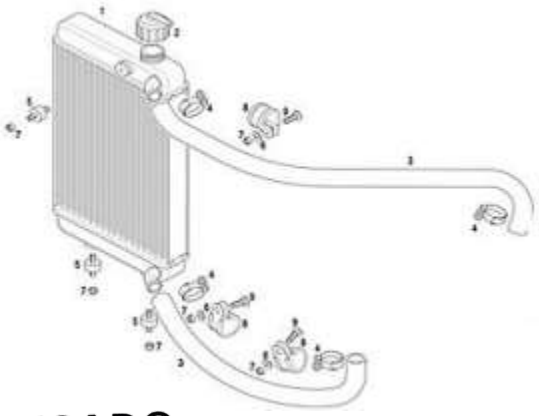
125 MAX DD2:

El radiador debe montarse en el lado izquierdo del asiento del conductor. El punto más alto del radiador con tapón no puede estar a más de 400 mm por encima del tubo principal del chasis del kart. Es legal utilizar dos versiones diferentes, como se muestra en las ilustraciones.

Versión 1

Zona de enfriamiento:

Altura:	284 mm
Ancho:	202 mm
Espesor del radiador:	32 mm



VISADO

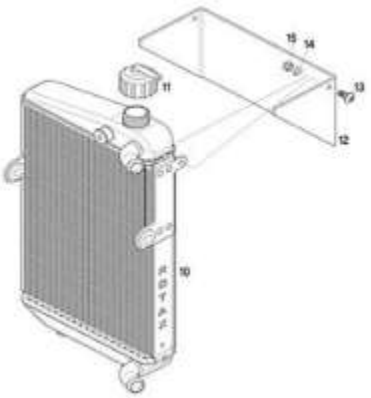
FECHA

06 DE NOVIEMBRE 2024

COMISARIO TECNICO

FADECH FIA MEMBER OF FIA

Versión 2



Zona de enfriamiento:

Altura:	290 mm
Ancho:	196 mm
Espesor del radiador:	34 mm

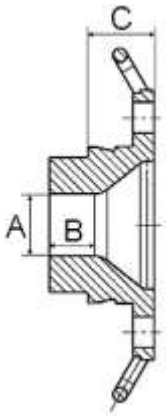
Quitar la solapa original es una modificación permitida.

6.14. Refrigerante del motor

Se debe utilizar agua natural sin ningún aditivo.

6.15. Toma de escape (restrictor)

125 Micro MAX y 125 Mini MAX:



Solo se pueden utilizar casquillos de escape con anillo de junta.
El anillo de junta debe ser tal como se suministra. Un anillo completo sin rajaduras, roturas, ni desgaste excesivo.

El diámetro (A) debe aplicarse a una longitud (B) de al menos 12 mm.

El diámetro interior máximo (A) de las tomas de escape son:

125 Micro MAX:	18,30 mm (N ° de pieza Rotax 273 192)
125 Mini MAX:	22,20 mm (N ° de pieza Rotax 273 196)

La medida (C) debe ser de al menos 18,5 mm.

El perfil interno del tubo de escape debe comprobarse con la plantilla Rotax 277 405.

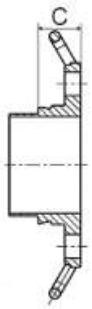
Coloque la plantilla (125 Micro MAX “18 mm”, 125 Mini MAX “22 mm”) lo más adentro del zócalo de escape (sin junta, sin depósitos de carbonilla). Debe haber una luz de grieta constante entre el perfil del zócalo de escape y el perfil de la plantilla.

125 Junior MAX, 125 Senior MAX, 125 Master MAX y 125 MAX DD2:

Solo se permite utilizar la pieza Rotax N° 273 190.
El anillo de junta debe ser tal como se suministra. Un anillo completo sin rajaduras, roturas, ni desgaste excesivo.

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

La medida (C) debe ser de al menos 15,5 mm.



6.16. Sistema de escape

Se permite el uso de un máximo de 4 piezas de muelles de escape originales Rotax, para fijar el sistema de escape al cilindro (No se permite un "ala mbre de seguridad" en la zona de la brida de escape o del silenciador).

Es obligatorio utilizar el sistema de escape original suministrado por Rotax para la clase correspondiente.

La soldadura en el sistema de escape solo está permitida en el caso de reparación. Solo se permiten reparaciones que devuelvan los componentes a su forma o forma original.

Las modificaciones permitidas en los sistemas de escape originales son:

- Sustitución de los remaches originales de la tapa del silenciador por tornillos métricos de 4 mm y sus correspondientes tuercas de seguridad. Las 3 fijaciones (remaches, pernos y tuercas de seguridad) deben estar siempre bien apretadas para garantizar la estanqueidad entre el tubo perforado y el sistema de escape. El tubo perforado debe estar completamente insertado en el sistema de escape (véase la imagen superior derecha como referencia). Está prohibido que el anillo de estanqueidad exterior del tubo perforado sobresalga hacia el exterior. (Indicado por la flecha roja).
- Si el evento requiere que el tubo de escape/perforado esté sellado, el sello debe pasarse por un cuarto orificio (máximo 4 mm de diámetro). El orificio debe estar en una posición que evite la fuga de gases de escape como se indica en la imagen de la derecha. El tubo perforado debe estar siempre bien sujeto al escape en 3 puntos.
- Sustitución de la estera aislante (sólo se puede montar una estera aislante original) en el interior del silenciador y de la tapa del extremo del silenciador con tubo perforado por repuestos originales Rotax.

125 Micro MAX	ROTAX número de pieza 297982
125 Mini MAX	ROTAX número de pieza 297985
125 Junior MAX	ROTAX número de pieza 297982
125 Senior MAX	ROTAX número de pieza 297982
125 Master MAX	ROTAX número de pieza 297982
125 MAX DD2	ROTAX número de pieza 297982

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

Nota: Para las verificaciones técnicas posteriores a la carrera de la estera aislante del escape, solo se controlará el peso utilizado.

Las nuevas especificaciones de tamaño y peso de la alfombrilla aislante de escape solo se pueden aplicar para controles técnicos previos a la carrera/evento contra material nuevo antes de la instalación y sellado del sistema de escape, si así lo especifica el organizador del evento/serie.

- Soldar un casquillo (a una distancia de 50-80 mm de la rótula) en la parte superior del escape Sistema para medir la temperatura de los gases de escape.
- Adición de elementos extras después del silenciador original para una mayor reducción de ruido.

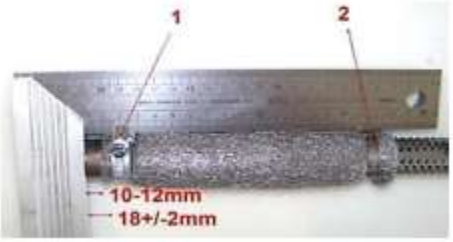
Además de la estera de aislamiento estándar, se incluye una estera de aislamiento de acero (número de pieza Rotax 297 983) con La dimensión cuadrada de 165 + 10 mm es legal para su uso únicamente en las categorías JNR/SNR y DD2 (no es obligatorio) y se debe montar debajo de la estera de aislamiento estándar según la ilustración.

La abrazadera (1) debe colocarse a una distancia de 18+/-2 mm, medida desde el extremo del tubo.

La abrazadera (2) debe colocarse en el área del extremo de la estera de aislamiento de acero.

La medida de 10-12 mm desde el final del tubo perforado hasta el comienzo de la estera aislante de acero es una especificación para fines de ensamblaje únicamente.

Es obligatorio montar y apretar ambas abrazaderas (1 y 2).



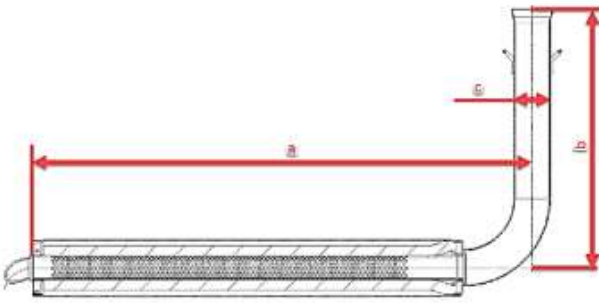
6.17. 125 Micro MAX:

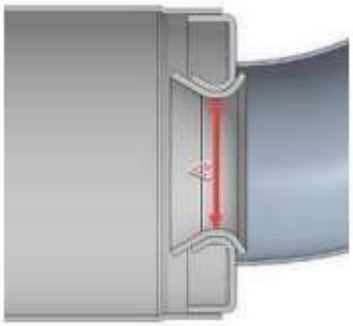
Se debe utilizar un sistema de escape específico para el motor 125 Micro MAX. Número de pieza ROTAX 273136.
El cuerpo externo del escape es un componente común al Mini MAX, pero con componentes internos alternativos (insertos).
El silenciador debe montarse en una posición donde la dirección de la salida del codo de 90° (dirección de los gases de escape calientes) no dañe ningún componente del chasis.
El escape debe montarse y asegurarse de tal manera que se garantice un sellado completo alrededor del conector de escape y el anillo de junta.

Las medidas del diagrama de la derecha son las siguientes:

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

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

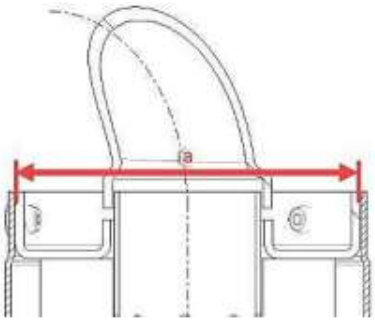




Una placa plana sólida que mida 28,0 mm y 1,5 mm de espesor no debe pasar a través de la Sección “A” y una bola de acero con un diámetro de 26,0 mm debe poder pasar a través de la Sección “A” en el diagrama a continuación desde la entrada y a través del ángulo de 90°. codo de grado completo.
(Primero se deben quitar los componentes de escape internos)

La medida interior del extremo del silenciador del sistema de escape (a) en el diagrama debe ser de 63,0 mm como máximo.

Nota:
Esta no es una medida del tubo perforado



El escape debe instalarse firmemente en el chasis utilizando un soporte o soportes rígidos.

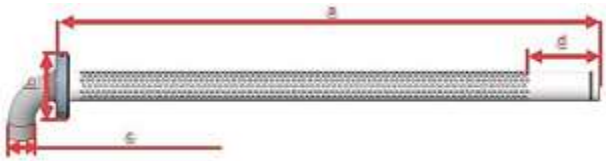
El escape debe montarse en los soportes rígidos utilizando 2 bloques silenciosos ROTAX (se permite la parte 660920 y 260657).
La deflexión de los 2 bloques silenciosos es el único movimiento de escape permitido.
El escape debe montarse en posición neutra sin tensión en los 2 bloques silenciosos.

125 Micro MAX - Tubo perforado
Número de pieza de ROTAX: 273212

Las medidas del diagrama siguiente son las siguientes:

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH MEMBER OF FIA

(a) al menos 498 mm
(b) diámetro exterior mínimo de 61 mm
(c) diámetro exterior máximo de 26 mm
(d) longitud mínima 63 mm



Las medidas en el diagrama de la derecha es la siguiente:
(a) diámetro exterior mínimo de 26,0 mm

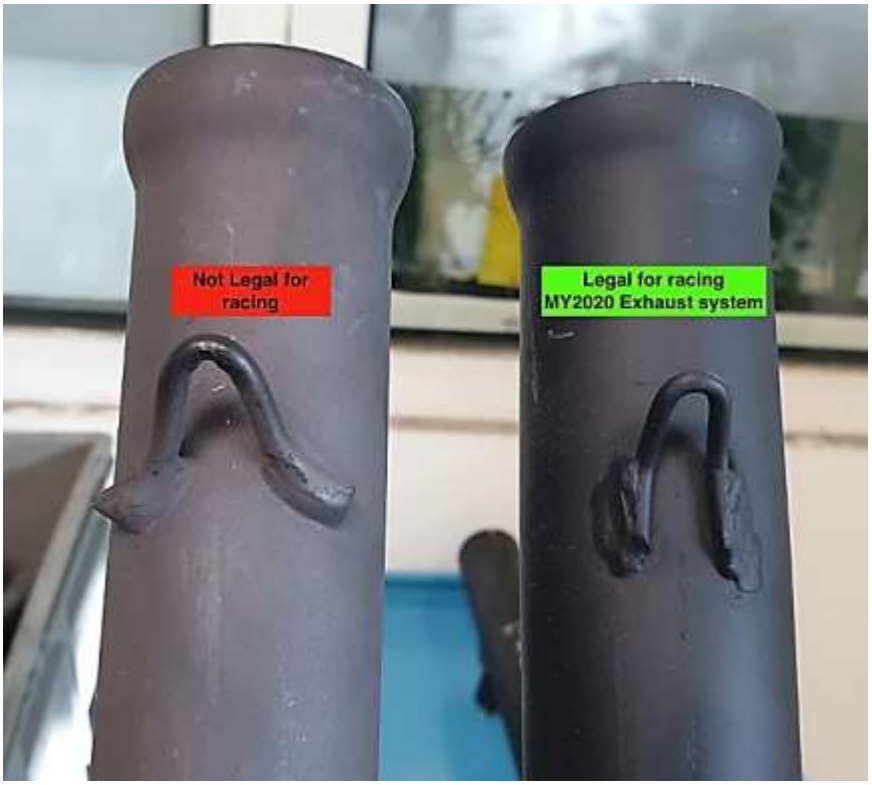
La única alfombra de aislamiento legal para 125 Micro MAX es:
Número de pieza ROTAX 297982

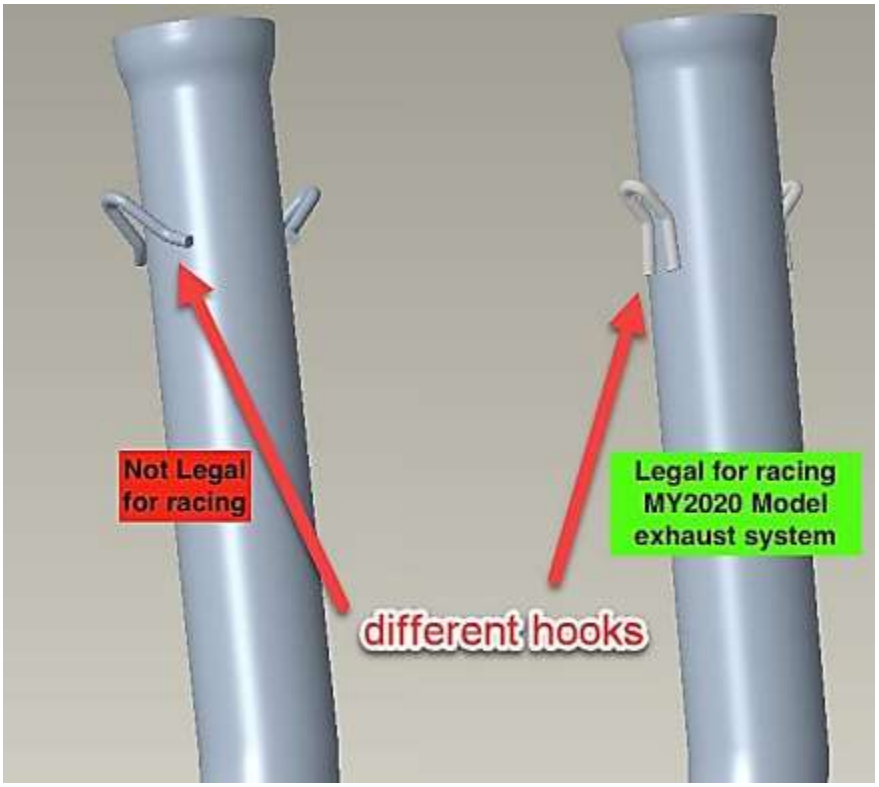
	Medidas	Tolerancia
Tamaño mínimo nuevo	480 x 270 mm	+10 mm
		-10 mm
Peso nuevo	207 gramos	+31 gramos
		-31 gramos
Peso usado (antiguo)	245 gramos	+105 gramos
		-105 gramos

Nota:
El único sistema de escape permitido para las carreras en las categorías 125 Micro Max y 125 Mini Max es la versión MY2020.
El escape tiene 3 claras diferencias visuales para identificar la versión MY2020.

1. Ganchos de escape
2. Conexión del casquillo / rótula en el colector
3. El espesor de la pared del sistema de escape es de 1,0 mm (los sistemas de escape más antiguos que no están permitidos para carreras tienen un espesor de pared de 1,5 mm)

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA





VISADO

FECHA

06 DE NOVIEMBRE 2024

COMISARIO TECNICO

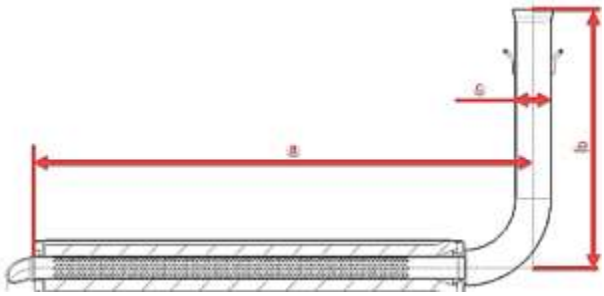
FADECH FIA MEMBER OF FIA

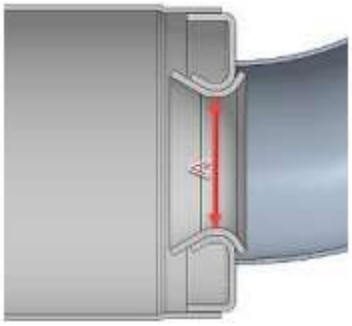
6.18. 125 Mini MAX:

Para el motor 125 Mini MAX se debe utilizar un sistema de escape específico. Número de pieza ROTAX 273137.
El cuerpo externo del escape es un componente común al 125 Micro MAX pero con componentes internos alternativos.
El silenciador debe montarse en una posición donde la dirección de la salida del codo de 90° (dirección de los gases de escape calientes) no dañe ningún componente del chasis.
El escape debe montarse y asegurarse de tal manera que se garantice un sellado completo alrededor del conector de escape y el anillo de junta.

Las medidas del diagrama siguiente son las siguientes:

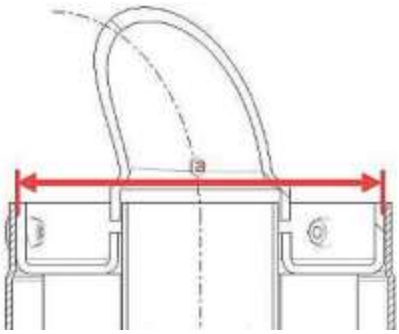
(a) 580 mm +/- 5 mm
(b) 299 mm +/- 5 mm
(c) 42 mm +/- 3 mm





Una bola de acero con un diámetro de 28,0 mm no debe pasar por la sección "A" y una bola de acero con un diámetro de 26,0 mm debe poder pasar a través de la sección "A" en el diagrama de abajo desde la entrada y a través del codo de 90 grados completamente (Primero se deben quitar los componentes de escape internos).

La medida interior del extremo del silenciador del sistema de escape, en el diagrama siguiente debe ser de un máximo de 63,0 mm.



Nota: esta no es una medida del tubo perforado

El escape debe instalarse firmemente en el chasis utilizando un soporte o soportes rígidos. El escape debe montarse en los soportes rígidos utilizando 2 bloques silenciosos ROTAX (se permite piezas 660920 y 260657).

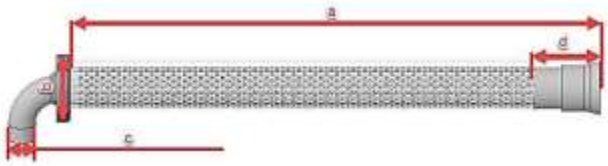
VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

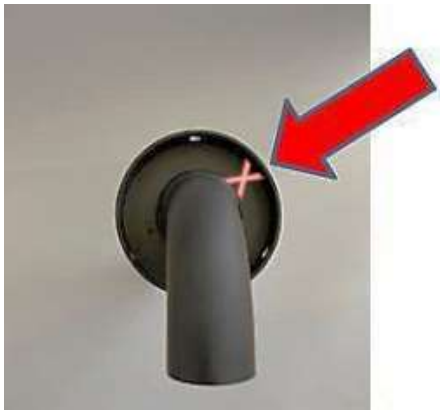
La deflexión de los 2 bloques silenciosos es el único movimiento de escape permitido. El escape debe montarse en posición neutra sin tensión en los 2 bloques silenciosos.

125 Mini MAX - Tubo perforado
Número de pieza ROTAX 273211 o 273137

Las medidas del diagrama siguiente son las siguientes:

(a) al menos 481 mm
(b) diámetro exterior mínimo de 61 mm
(c) diámetro exterior máximo de 26 mm
(d) al menos 63 mm

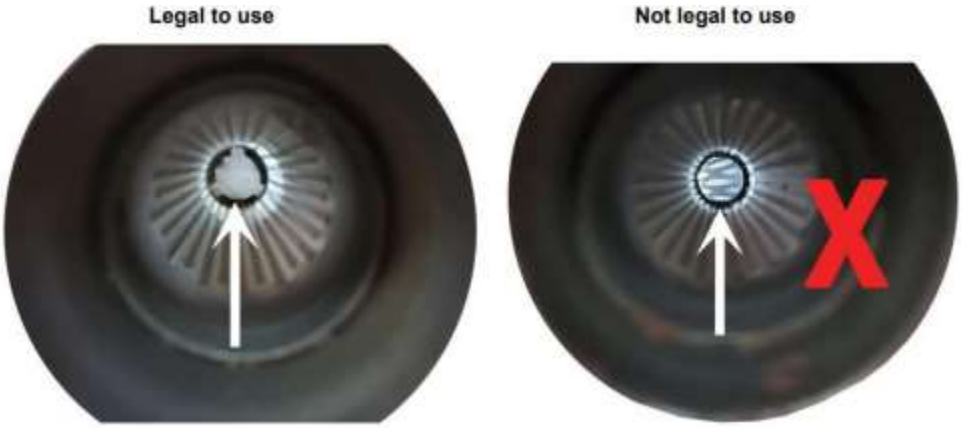




Nota:

El tubo perforado Mini MAX tiene un marcador de identificación estampado "X" u "O" visible externamente.

El único tubo perforado permitido es el tubo perforado con el círculo sostenido por 3 puntos de unión (cuando se mira dentro del tubo).
No se permite el tubo perforado con el círculo en forma de cúpula.
Ver las imágenes a continuación:



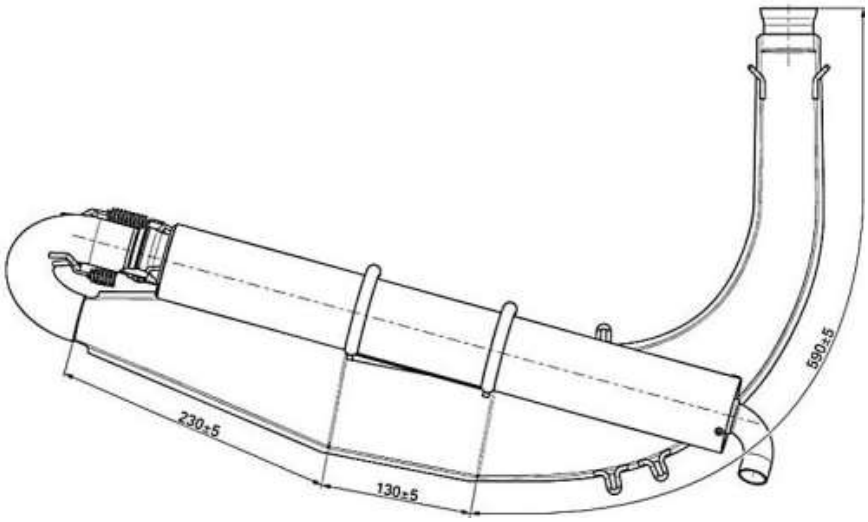
VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

La única alfombrilla de aislamiento legal para 125 Mini Max es:

	Medidas	Tolerancia
Tamaño mínimo nuevo	490 x 180 mm	+10 mm
		-10 mm
Peso nuevo	141 gramos	+22 gramos
		-22 gramos
Peso usado (antiguo)	230 gramos	+120 gramos
		-120 gramos

6.19. 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

El silenciador debe montarse en una posición en la que la dirección de la salida del codo de 90 ° (dirección de los gases de escape calientes) no dañe ningún componente del chasis.
El anillo de junta debe ser tal como se suministra. Un anillo completo sin rajaduras, roturas, ni desgaste excesivo.



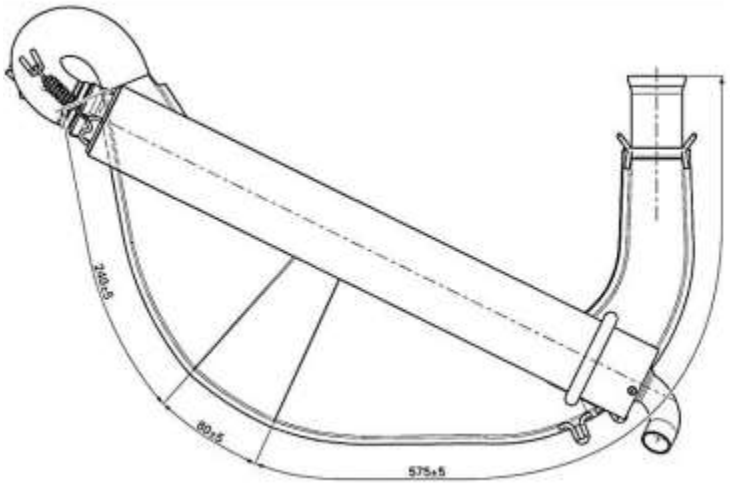
La única alfombra de aislamiento legal para 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX, es:
Número de pieza Rotax 297982

	Medidas	Tolerancia
Tamaño mínimo nuevo	480 x 270 mm	+10 mm
		-10 mm
Peso nuevo	207 gramos	+31 gramos
		-31 gramos
Peso usado (antiguo)	245 gramos	+105 gramos
		-105 gramos

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

6.20. 125 MAX DD2

El silenciador debe montarse en una posición donde la dirección de la salida del codo de 90° (dirección de los gases de escape calientes) no dañe ningún componente del chasis.
El anillo de junta debe ser el suministrado. Un anillo completo sin rajaduras, roturas, ni desgaste excesivo.



Dimensiones a comprobar

	Medidas	Tolerancia
Longitud del cono de entrada	575 mm	+5 mm
		-5 mm
Longitud de la parte cilíndrica del tubo de escape	80 mm	+5 mm
		-5 mm
Longitud del cono final	240 mm	+5 mm
		-5 mm

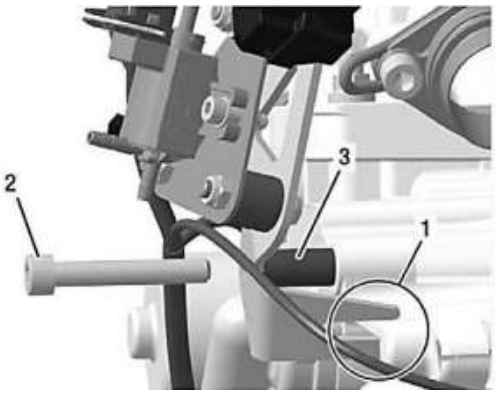
La única alfombra de aislamiento legal para 125 MAX DD2 es:
Número de pieza ROTAX 297982

	Medidas	Tolerancia
Tamaño mínimo nuevo	480 x 270 mm	+10 mm
		-10 mm
Peso nuevo	207 gramos	+31 gramos
		-31 gramos
Peso usado (antiguo)	245 gramos	+105 gramos
		-105 gramos

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

6.21. Soporte de asiento adicional (125 MAX DD2)

En el lado del motor, se puede utilizar como máximo un soporte de asiento adicional. El soporte adicional del asiento se debe fijar al motor con el tornillo Allen (2). Para ello se puede retirar el casquillo distanciador (3).



6.22. Tabla resumen

La tabla resumen adjunta forma parte del presente reglamento:

VISADO
FECHA
06 DE NOVIEMBRE 2024
COMISARIO TECNICO
FADECH FIA MEMBER OF FIA

CUADRO TÉCNICO 2024 - 2025

Categoría	Edad	Peso (Mín)	Relación (Max)	Trocha (Max)	Entre Ejes	Bujía NGK	Modelo Carbura	Flotador	Squitch (Min)	Aguja	Difusor	Jet Baja	Jet Media	Jet Alta	Poso	CDI	Escape	Restric Escape
MICRO MAX	8 a 11	106 kgs	Piñón 14 dientes, Corona Libre	110 cms	850- 950	GR8DI GR9DI Luz Max 1,20	XS Retrictor 267536	4,0	2,4	K57	DP267	60	45	Libre	150	666815	273136	18,2 mm
MINI MAX	10 a 13	115 kgs	Piñón 13 dientes, Corona Libre	110 cms	950-1010	GR8DI GR9DI Luz Max 1,20	XS Retrictor 267536	4,0	1,2	K57	DP267	60	45	Libre	150	666818	273137 Cola X	22,2 mm
JUNIOR MAX	12 a 14	145 kgs	Piñón 12 dientes, Corona Libre	140 cms	1050	GR8DI GR9DI Luz Max 1,00	XS	4,0	1,2	K57	DP267	60	45	Libre	150	666813	EVO	37 mm
SENIOR MAX	14 o más	162 kgs	Piñón 12 dientes, Corona Libre	140 cms	1050	GR8DI GR9DI Luz Max 1,00	XS	4,0	1	K57	DP267	60	45	Libre	150	666815	EVO	37 mm
MASTER MAX	32 o más	175 kgs	Piñón 12 dientes, Corona Libre	140 cms	1050	GR8DI GR9DI Luz Max 1,00	XS	4,0	1	K57	DP267	60	45	Libre	150	666815	EVO	37 mm
DD2 ROOKIE	15 o más	175 kgs	33/64	140 cms	1050	GR8DI GR9DI Luz Max 1,00	XS	4,0	1,3	K57	DP267	60	45	Mínimo 135	150	666816	EVO	37 mm
DD2 SUPER MASTER	45 o más	175 kgs	33/64	140 cms	1050	GR8DI GR9DI Luz Max 1,00	XS	4,0	1,3	K57	DP267	60	45	Libre	150	666816	EVO	37 mm
DD2 SENIOR	15 o más	175 kgs	33/64	140 cms	1050	GR8DI GR9DI Luz Max 1,00	XS	4,0	1,3	K57	DP267	60	45	Libre	150	666816	EVO	37 mm
DD2 MASTER	32 o más	180 kgs	33/64	140 cms	1050	GR8DI GR9DI Luz Max 1,00	XS	4,0	1,3	K57	DP267	60	45	Libre	150	666816	EVO	37 mm

VERSIÓN DEL 25-10-2024

VISADO

FECHA

06 DE NOVIEMBRE 2024

COMISARIO TECNICO

FADECH FIA MEMBER OF FIA

1. ESCALA DE PENALIZACIONES

Se define la siguiente escala de tipificación de penalizaciones, en orden ascendente de severidad:

- Amonestación (A): Carta de amonestación o Amonestación Verbal
- Multa en dinero (M): desde $5.000 a $300.000 a criterio del Colegio de Comisarios
- Penalizaciones de tiempo (P): desde 5 a 60 segundos dependiendo la falta conforme criterio del Colegio de Comisarios.
- Penalización en Puestos en la Grilla (G): desde tres (3) puestos en la grilla al último lugar de la grilla, dependiendo la falta conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Descalificación (D): de la sesión o la fecha conforme el criterio del Colegio de Comisarios.

2. SANCIONES/PENALIZACIONES

Incidente	Sanción Tipo
1) No utilizar el trazado del circuito definido	D
2) No usar numeración como mínimo en cuatro lugares (Babero delantero, parachoques trasero y en ambos pontones laterales o numeración defectuosa	D
3) Consumo de todo tipo de Bebidas alcohólicas o psicotrópicos e valido para pilotos o quienes los acompañen (preparadores, familiares o amigos) o público en general	D/M Se informará formalmente a FADECH de los hechos para que evalúen otro tipo de sanciones
4) No asistencia al meeting de pilotos	G
5) Descalificar verbal o físicamente a un oficial del evento	A/M/D
6) Ingreso no autorizado a la pista de pilotos, concurrentes, preparadores, amigos o público en general	A/M/D
7) Utilizar otra zona distinta a los pits para realizar reparaciones	D/A/M
8) No realizar pesaje o revisión técnica	A/M/D
9) No presentarse en pregrilla en el momento que se le indique	G
10) Recibir asistencia en pista sin autorización	A/M/D
11) Antes de proceder a la largada, está prohibido adelantar, zigzaguear o realizar maniobras que puedan poner en riesgo a otros pilotos o el normal desarrollo de la competencia	A/G/P

VISADO
FECHA 04 junio 2024

FADECH MEMBER OF FIA

12) Si un piloto se detiene por cualquier razón en la vuelta de formación, o su kart no arranca junto al resto, no podrá volver a circular hasta que todo el pelotón lo haya superado. Entonces podrá ubicarse detrás de la formación, y en caso que intentara hacerse un pasaje a través del pelotón y recuperar su posición, podrá intentar volver a retomar su lugar, siempre y cuando lo haga antes de la línea roja y sin que perturbe el rodar de otros pilotos	G/P
13) Si un piloto comete una falta que perjudique a otro piloto en las vueltas previas a la largada	G/P/D
14) Acelerar antes de visualizar la bandera que indica el comienzo de Carrera	G/P
15) Producir repetidas largadas falsas	G/P
16) Si un piloto se sale de la pista y vuelve a ella con el kart en movimiento, y estorba al resto de los competidores	P
17) En la zona de revisión técnica el piloto no puede recibir asistencia de otras personas	D
18) Asistir a la ceremonia de premiación no vestidos apropiadamente con su implementación deportiva (buzo completo puesto)	A/M
19) Hacer abandono del podio en forma irrespetuosa con gestos reprobatorios o faltos de respeto, de parte del piloto o sus adjuntos	A/M
20) No asistir al podio sin autorización del Director de Carrera	A/M
21) No dar peso mínimo de la categoría	D
22) Negarse a ser revisado técnicamente durante un evento oficial	D
23) No respetar bandera Azul o reiteración	P/D
24) No respetar bandera Amarilla o reiteración	P/D
25) No respetar bandera de taller	D
26) No respetar bandera negra - **ANEXO H ART 2.4.4.1 d) del CDI:** d) Bandera negra Esta bandera debería utilizarse para informar a un piloto determinado que deberá entrar en el Pit Lane la próxima vez que pase por su entrada y pararse en su box (garaje) o en el lugar designado en el	D

VISADO
FECHA 04 junio 2024

FADECH FIA MEMBER OF FIA

Reglamento Particular o en el reglamento del campeonato. Si por cualquier motivo, el piloto no respetase esta instrucción, esta bandera no debería mostrarse durante más de cuatro vueltas consecutivas. La decisión de mostrar esta bandera es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, y el equipo afectado será inmediatamente informado de tal decisión	
27) Dirigirse a la zona de pits con bandera roja sin autorización del Director de Carrera	A/M/D
28) Realizar más de dos cambios de trayectoria para evitar sobrepaso	G/P
29) Chocar o desacomodar a un rival y sobrepasarlo sin devolverle la posición	G/P/D
30) Manejo peligroso o antideportivo	G/P/D
31) Manejo peligroso o antideportivo, ocasionando accidente y lesiones a otro piloto producto de dicha maniobra	Descalificación del evento, una multa de $300.000 Se informará formalmente a FADECH de los hechos para que evalúen otro tipo de sanciones
32) Realizar maniobras en beneficio de otro piloto	M/D
33) Realizar acusaciones o comentarios sin sustento responsable y deportivo	A/M
34) El piloto de un Kart que abandone la pista y no señale su intención a tiempo (levantando una mano en forma visible y por sobre la altura del casco)	A/G/P
35) Agredir de palabra (insultos, garabatos, gestos, etc.) a otro piloto, autoridades de la prueba o dirigentes de Clubes o asociación, miembros de otro equipo o del propio	Descalificación del evento y una multa de $300.000 Se informará formalmente a FADECH de los hechos para que evalúen otro tipo de sanciones
36) Intentar agredir o agredir físicamente o de hecho a otro piloto, autoridades de la prueba o dirigentes de Clubes o asociación, miembros de otro equipo o del propio	Descalificación del evento y una multa de $300.000 Se informará formalmente a FADECH de los hechos para que evalúen otro tipo de sanciones

VISADO
FECHA 04 junio 2024
FADECH MEMBER OF FIA

37) Realizar a través de medios masivos de comunicación (prensa, radio o televisión), declaraciones lesivas a otro competidor, autoridades de la prueba o dirigentes	Descalificación del evento y una Multa de $300.000 Se informará formalmente a FADECH de los hechos para que evalúen otro tipo de sanciones
38) Denostar públicamente a pilotos, autoridades del karting, Clubes, Asociación, Federación en redes sociales de internet	Descalificación del evento, Multa de $300.000 Se informará formalmente a FADECH de los hechos para que evalúen otro tipo de sanciones
39) No conservar los aparatos oficiales de cronometraje	M
40) No seguir las instrucciones de los oficiales	P/M/D
41) No ceder el paso ante bandera azul	P
42) No pasar las verificaciones administrativas	M/P
43) No pasar las verificaciones técnicas previas	M/P
44) Infracciones al procedimiento de marcaje	P/M/D
45) Infracciones de carácter técnico	M/D
46) Infracciones de carácter técnico reiteradas durante el campeonato	M/D Se informará formalmente a FADECH de los hechos para que evalúen otro tipo de sanciones
47) Montaje de neumáticos distintos de los oficiales verificados.	M/D
48) Provocar una falsa salida (adelantar o retrasar la salida)	P
49) No circular a velocidad moderada durante el procedimiento de formación de salida y en calle de pits	G/P
50) Adelantar en bandera roja	P/D
51) Infracción al procedimiento de manejo de combustible	M/D

VISADO
FECHA 04 junio 2024
FADECH MEMBER OF FIA

52) Utilizar un combustible distinto al oficial	M/D
53) Llegar al final de la carrera con la trompa desmontada	P (+ 5 segundos)
54) Llegar al final de la clasificación con la trompa desmontada	P (eliminación de las dos vueltas más rápidas)
55) Intervenir un kart en la pregrilla (salvo para revisión de presión)	D
56) No respetar procedimiento “Slow”	P/D
57) Reiteración de faltas durante la prueba	M/D
58) Cualquier acción de un piloto que producto del desconocimiento o no aplicación de lo establecido en el presente reglamento, y que pueda alterar el desarrollo normal de la prueba, podrá ser sancionado a criterio de los Comisarios	M/G/P/D
59 a) Cambio de carril en procedimiento de largada, cruzando dos ruedas (por completo) la línea blanca del carril 59 b) Cambio de carril en procedimiento de largada, cruzando cuatro ruedas (por completo) la línea blanca del carril	P (+3 seg) P (+10 seg)
60) Adelantamiento en la largada por parte del kart que larga en la 2da posición	P (+10 seg)

VISADO

FECHA 04 junio 2024

FADECH FIA MEMBER OF FIA