

OTÁZKY A ODPOVĚDI VZTAHUJÍCÍ SE K UVEDENÍ MOTORŮ ŘADY EVO NA TRH

1) Otázky vztahující se k technologii motorů evo ...

Q: Proč byl změněn karburátor?

A: Podle zpětné vazby od zákazníků byla na karburátoru QS složitá reakce šoupátka karburátoru a nastavení.

Nový karburátor XS je významně zlepšený v obou ohledech.

Q: Zajistí karburátor XS vyšší výkon motoru oproti karburátor QS?

A: Ne, zajistí lepší reakci šoupátka a pro jezdce je tedy snazší ovládání.

Q: Jak obtížné bude nalezení vhodného nastavení karburátoru XS pro dosažení nejlepšího výkonu?

A: Karburátor XS je oproti karburátoru QS mnohem méně citlivý na měnící se povětrnostní podmínky - tak bude menší potřeba úprav vstřikování. I bez podpory odborníka na karburátory budou jezdci schopni dosáhnout optimálních výkonových charakteristik.

Q: Které položky budou volné pro nastavení v rámci technických předpisů RMC?

A: Velikost hlavní trysky a poloha jehly trysky.

Q: Je možné přeměnit karburátor QS na specifikaci XS?

A: Ne, není to možné, neboť také těleso karburátoru je obrobena jinak.

Q: Zajistí karburátor XS lepší volnoběh motoru oproti karburátor QS?

A: Ano, s karburátorem XS poběží motor několik minut na volnoběh, aniž by zhasl. Budete-li chtít zastavit motor, budete muset vypnout zapalování. To také ušetří baterii, neboť jezdec by neměl mít tendenci zapomínat vypnout zapalování.

Q: Je možné modernizovat současné motory karburátorem XS?

A: Ano, pro zavedení na trh budou k dispozici speciální modernizační nabídky (časově omezené).

Q: Proč byl změněn systém zapalování z Denso na Dellorto?

A: Technické možnosti jednotky zapalování Denso (kde je elektronika zabudovaná v cívce) jsou omezené.

Do jednotky zapalování Denso nebylo možné vestavět elektronické časování pro výfukový ventil.

Pro pokračování v myšlence vývojové koncepce (z Micro MAX na MAX), byl sjednocen nový systém zapalování Dellorto pro řadu motorů 125 MAX evo.

Q: Zajišťuje nový systém zapalování Dellorto vyšší výkon motoru?

A: Ne, nový systém zapalování Dellorto nezajistí vyšší výkon motoru. Časování zapalování pro motory 125 Junior MAX a 125 MAX DD2 bylo mírně opraveno tak, aby nabízelo uživatelsky přívětivější výkonové charakteristiky. To umožní všem jezdcům, aby dosahovali totožné výsledky.

Q: Je možné manipulovat elektronickou jednotkou (ECU) zapalovacího systému Dellorto?

A: Pro vyloučení jakékoliv manipulace ECU byly uplatněny ochranné systémy podle nejnovějšího stavu techniky.

Pro závody RMC bude k dispozici tester ECU na kontrolu technické shody s předpisy.

Q: Proč byly změněny přepínače (ZAP/VYP a spouštěcí tlačítko) použité se systémem zapalování Denso?

A: Upevnění těchto součástí se měnilo podvozek od podvozku. Nový držák baterie s vestavěným přepínačem VYP/ZAP/START a relé spouštěče umožňuje standardizovanou montáž na levé straně sedačky se zlepšenou trvanlivostí všech součástí.

Q: Jak mohou nabíjet baterii s novým kombinovaným držákem baterie?

A: Kombinovaný držák baterie obsahuje také konektor pro nabíječku baterií. Možné je také nabíjení baterie SUPER-B bez odstranění krytu baterie.

Q: Je možné kombinovat nový držák baterie se systémem zapalování Denso?

A: Ne, to není možné.

Q: Je možné kombinovat nový systém zapalování Dellorto se starým přepínačem ZAP/VYP a spouštěcím tlačítkem?

A: Ne, to není možné.

Q: Je možné modernizovat současné motory systémem zapalování Dellorto?

A: Ano, v kombinaci s novým držákem baterie je to možné. Budou nabízeny specifické modernizační sady.

Q: Jaký byl důvod zavedení elektronicky časovaného výfukového ventilu?

A: Správná funkce pneumaticky časovaného výfukového ventilu závisí na různých faktorech (teploty, karburace, těsnění mezi válcem a výfukovým systémem, stav izolační rohože ve výfukovém systému).

Elektronicky časovaný výfukový ventil závisí pouze na otáčkách motoru.

Q: Jak pracuje elektronicky časovaný výfukový ventil?

A: V závislosti na otáčkách motoru aktivuje elektronická jednotka magnetický ventil, který používá podtlak v klikové skříni, aby zatáhl výfukový ventil do zavřené polohy.

Při definovaných otáčkách motoru je magnetický ventil deaktivovaný a tlačná pružina ve výfukovém ventilu otevře výfukový ventil.

Jakmile otáčky motoru opět klesnou pod definovanou hodnotu, je magnetický ventil aktivován a podtlak klikové skříňe táhne výfukový ventil do zavřené polohy.

Q: Zajišťuje elektronicky časovaný výfukový ventil vyšší výkon motoru?

A: Ne, časování výfukového kanálu v zavřené a otevřené poloze jsou identická jako

u pneumaticky časovaného výfukového kanálu. Elektronické časování zajišťuje konstantní funkci a proto má kladný účinek na výkonové charakteristiky.

Q: Je možné modernizovat můj motor (125 MAX, 125 MAX DD2) elektronicky časovaným výfukovým ventilem?

A: Ano, v kombinaci s novým systémem zapalování a držákem baterie - pro tuto modernizaci budou nabízeny specifické modernizační sady.

Q: Je možné modernizovat můj stávající motor (125 MAX, 125 MAX DD2) systémem zapalování Dellorto, ale používat stále pneumaticky časovaný výfukový ventil?

A: Ano, je to možné.

Q: Existuje nějaké nastavení pro časování elektronicky časovaného výfukového ventilu?

A: Ano, systém nabízí dva různé body otevření/zavření (rozdíl = 300 ot./min.). To umožňuje jezdcům, aby nastavil systém podle svých osobních preferencí.

Q: Nabízí nový výfukový systém vyšší výkon?

A: Ne, rozměry důležité pro výkon jsou nezměněny. Těžiště nového výfukového systému bylo zlepšení trvanlivosti a snížení hlukových emisí.

Q: Je možné modernizovat současné motory novým výfukovým systémem?

A: Ano, je to možné. Budou k dispozici speciální modernizační nabídky.

Q: Byly změněny upevňovací body nového výfukového systému?

A: Ne, jsou stejné

Q: Jsou emise hluku nového výfukového systému nižší?

A: Ano, až o 1 dB.

Q: Je hmotnost nového výfuku jiná?

A: To závisí na typu motoru.

Q: Je izolační rohož v tlumiči stejná, jako stávající?

A: Ano

Q: Jsou tlumiče nového výfukového systému stejné?

A: Ano

Q: Jaká je výhoda nových výfukových hrdel?

A: Nová výfuková hrdla s vestavěným těsnicím kroužkem nabízí lepší těsnění mezi válcem a výfukovým systémem. Bezchybné těsnění je zásadní pro nejlepší a konstantní výkon motoru.

Q: Je možné modernizovat současné motory novými výfukovými hrdly a těsnicím kroužkem?

A: Ano, nová výfuková hrdla se hodí na stávající a nové výfukové systémy.

Q: Zajistí nový píst lepší výkon motoru?

A: Ne, ale požadovaná doba záběhu bude kratší. Proto motor dosáhne již po krátkém chodu svůj optimální výkon. Nový profil pístu také sníží rychlost opotřebení a proto zvýší trvanlivost pístu.

Q: Je možné modernizovat současné motory novým pístem?

A: Ano, doporučeno při příští generální opravě motoru.

Q: Změnil se také pístní kroužek nového pístu?

A: Ne

Q: Zajistí nová ojnice lepší výkon motoru?

A: Ne, ale trvanlivost bude významně zlepšená. Také snížená tolerance pro délku od středu hlavy ojnice do středu malého oka přispěje ke stejnému výkonu motorů.

Q: Je možné modernizovat současné motory novou ojnící?

A: Ano, nová sada ojnice se hodí i ke stávajícím klikovým hřídelím, doporučeno při příští generální opravě motoru.

Q: Jaké jsou doporučené intervaly pro výměnu nového pístu a ojnice?

A: Doporučené servisní intervaly byly definovány na 50 hodin provozu motoru. Nejdéle po 50 hodinách musí být motor rozebrán a zkontrolován. V závislosti na míře opotřebení může být nutné některé díly vyměnit.

Q: Co je nového na klikovém hřídeli?

A: Slícování mezi sedly hlavních ložisek a hlavními ložisky bylo optimalizováno. Motor dosáhne svůj maximální výkon již po mnohem kratším záběhu.

Q: Je možné modernizovat současné motory novým klikovým hřídelem?

A: Ano, je to možné, ale je to doporučeno pouze pokud stávající klikový hřídel dosáhl své meze opotřebení.

Q: Jaké jsou rozdíly v černé klikové skříni a červeném krytu hlavy válce oproti stávajícím dílům?

A: Neexistuje žádný technický rozdíl kromě barvy. Černá kliková skříň a červený kryt hlavy válce propůjčují motoru jiný vzhled.

Q: Je možné modernizovat současné motory novou klikovou skříni a krytem hlavy válce?

A: Ano, je to možné, ale technicky to není potřebné.

2) Otázky podle typu motoru... 2.1)

125 Micro MAX

Q: Které modernizace jsou pro stávající motory povinné nebo doporučené?

A: Povinné modernizace jsou: Výfukové hrdlo 18 mm s těsnícím kroužkem, perforovaná trubka tlumiče s kolenem 22 mm, mezera squish.

Doporučená modernizace: Karburátor XS

Q: Má smysl modernizovat současné motory novým systémem zapalování Dellorto?

A: Ne, není to nutné, neboť systém zapalování Dellorto zajistí právě stejný výkon a charakteristiky motoru.

Q: Jaký bude přínos této modernizace?

A: Větší shoda výkonu motoru, menší možnost manipulace, zlepšená reakce šoupátka karburátoru, snazší používání.

Q: Bude v karburátoru dorazový kroužek na omezení otevření hradítka karburátoru?

A: Ne, ale pro snazší obsluhu je doporučeno nastavení zarážky pedálu plynu na otevření 60-80 % hradítka karburátoru (podle preferencí jezdce).

Q: Bude mít různé nastavení maximálního otevření hradítka karburátoru vliv na maximální výkon motoru?

A: Ne, ale snazší obsluha by mohla mít kladný účinek na čas na kolo.

Q: Umožní specifikace nového 125 Micro MAX rychlejší časy na kolo?

A: Ano, ale pouze nepatrně.

2.2) 125 Mini MAX

Q: Které modernizace jsou pro stávající motory povinné nebo doporučené?

A: Povinné modernizace jsou: Výfukové hrdlo 20 mm s těsnicím kroužkem, squish
Doporučená modernizace: Karburátor XS

Q: Má smysl modernizovat současné motory novým systémem zapalování Dellorto?

A: Ne, není to nutné, neboť systém zapalování Dellorto zajistí právě stejný výkon a charakteristiky motoru.

Q: Jaký bude přínos této modernizace?

A: Zlepšená reakce škrticí klapky, snazší používání.

Q: Umožní specifikace nového 125 Mini MAX rychlejší časy na kolo?

A: Ne, časy na kolo budou pomalejší a budou mezi 125 Micro MAX a 125 Junior MA

2.3) 125 Junior MAX

Q: Které modernizace jsou pro stávající motory povinné nebo doporučené?

A: Povinné modernizace: Ne

Doporučená modernizace: Karburátor XS, zapalovací systém Dellorto s novým držákem baterie, nové výfukové hrdlo s těsnicím kroužkem.

Q: Jaký bude přínos této modernizace?

A: Zlepšená reakce šoupátka karburátoru, snazší používání, zlepšené charakteristiky motoru v rozsahu otáček 12 000 – 13 000 ot./min.

Q: Umožní specifikace nového 125 Junior MAX rychlejší časy na kolo?

A: Podle zkušeností s nastavením. S novou specifikací se motor mnohem snáze nastaví pro nejlepší výkon a charakteristiky. To také umožní jezdcům s menšími zkušenostmi s nastavením, aby docílili nejlepší výkon.

2.4) 125 MAX

Q: Které modernizace jsou pro stávající motory povinné nebo doporučené?

A: Povinné modernizace: Ne

Doporučená modernizace: Karburátor XS, zapalovací systém Dellorto s novým držákem baterie, elektronicky časovaný výfukový ventil, nové výfukové hrdlo s těsnicím kroužkem.

Q: Jaký bude přínos této modernizace?

A: Zlepšená reakce šoupátka karburátoru, snazší používání

Q: Umožní specifikace nového 125 MAX rychlejší časy na kolo?

A: Podle zkušeností s nastavením. S novou specifikací se motor mnohem snáze nastaví pro nejlepší výkon a charakteristiky. To také umožní jezdcům s menšími zkušenostmi s nastavením, aby docílili nejlepší výkon.

2.5) 125 MAX DD2

Q: Které modernizace jsou pro stávající motory povinné nebo doporučené?

A: Povinné modernizace: Ne

Doporučená modernizace: Karburátor XS, zapalovací systém Dellorto s novým držákem baterie, elektronicky časovaný výfukový ventil, nové výfukové hrdlo s těsnicím kroužkem.

Q: Jaký bude přínos této modernizace?

A: Zlepšená reakce šoupátka karburátoru a snazší používání. Se změněným časováním zapalování bude motor méně citlivý na detonace a kritický provoz motoru. To zvýší trvanlivost součástí a tím pádem sníží provozní náklady.

Q: Umožní specifikace nového 125 MAX rychlejší časy na kolo?

A: Podle zkušeností s nastavením. S novou specifikací se motor mnohem snáze nastaví pro nejlepší výkon a charakteristiky. To také umožní jezdcům s menšími zkušenostmi s nastavením, aby docílili nejlepší výkon.

3) Otázky federací Kartingu...

Q: Rotax je známý pro svou stabilitu. Tak proč nyní tyto změny?

A: Stabilita je stále hlavní prioritou Rotaxu.

Všechny technické změny byly realizovány ve prospěch našich zákazníků, aby se zlepšila snadnost používání a snížily provozní náklady.

Nová specifikace bude mít pro získání nejlepšího výkonu snazší nastavování a bude tedy vyžadovat méně podpory od odborníků. V důsledku to sníží náklady pro zákazníky a zajistí rovné příležitosti pro každého.

Q: Proč jsme o těchto změnách nebyli informováni předem?

A: Rotax definoval komunikační harmonogram pro trh tak, aby zajistil řádné uvedení těchto změn na trh.

Po omezenou dobu bude prodejní síť Rotax nabízet modernizační sady pro stávající motory za speciálních podmínek.

Q: Budou si muset všichni jezdci kupovat nové motory?

A: Ne, pro každý motor byly definovány povinné a doporučené modernizace.

Q: Budou jezdci se svými stávajícími motory konkurenceschopní?

A: Ano, pokud budou schopni najít správné nastavení (což bylo někdy obtížné).

Q: Bude používání stávajících motorů v RMC nadále povoleno?

A: Technické předpisy RMC umožní používání stávajících a nových motorů a také různých fází modernizace.