



Rotax Max Nyhetsbrev/Pressemelding

Det har lenge gått rykter om at store ting er i gjerde hos Rotax. De ulike lands importører var hos Rotax i Østerrike i August på forhandlermøte, og spenningen var stor. Mange ventet en ny motor, kanskje med gir, og grunnen var at vi på forhånd hadde måtte si ifra hvis vi ville prøvekjøre!!

Hva fikk vi se? Jo, ingen nye motorer, men likevel motorer med "nytt utseende". Både Rotax Max motorene og DD2 er fra 2015 lakkert sorte med rødt topplokk. Dette er det **minst** vesentlige som er nytt!

Hva har vært "problemet" med Rotax? Jo, da motoren kom på markedet i 1997 kom den med den forgasseren som på det tidspunktet var den billigste racingforgasseren på markedet, Dell Orto VHSB 34. Denne forgasseren var egentlig litt for "stor" for motoren, og har medført at for å kunne kjøre virkelig fort, og få med seg farten ut av svingene, så har en spesiell kjørestil vært nødvendig. På denne måten er det blitt et litt stort skille mellom de virkelig gode, og de ikke fullt så gode.

Den tid er over!!

For å korrigere ovennevnte "problem" har Dell Orto laget en helt ny VHSB 34. Forgasseren er fullstendig bygget om! Borte er behovet for å bremse tidlig, rulle inn i svingen og så gå på gassen forsiktig, men tidlig, alt samtidig med at man kjører gass/brems, for å få med seg farten ut av svingen.

Den nye forgasseren gjør dette overflødig. Bare stå på inn i svingen, klem på bremsene og gi full gass. Resultatet er ren herlig akselerasjon ut av svingene. Forgasseren er så forskjellig fra tidligere, at en Max motor typisk skal kunne greie seg med 3 hoveddyser, i området #130 til # 135, og behovet for å bruke tid på flottørhøyde og nålehøyde har bortimot opphørt. Sist uke under



Verdensfinalen i Valencia brukte vi #125 Og #128. Dette har man oppnådd som sagt ved å bygge om forgasseren fullstendig **og** en ting til; eksosventilen lukkes og åpnes nå med en magnetventil, styrt av turtallet.

Hva er så nytt?

Forgasseren, selvsagt! Den heter nå VHSB34-XS.

Ny coil laget av Dell Orto med samme tenningskurve som før, men med en solenoid boks som er koblet til coilen via det nye ledningsnett, og som styrer eksosventilen. I det nye systemet står eksosventilen åpen til motoren har 2000 rpm (dermed lettere å starte). Ved 2000 rpm lukker magnetventilen eksosventilen og denne åpner ikke før 7.600 rpm.(kan også settes på 7.900 rpm) Ingen fjær under stilleskruen i lokket over ventilen lenger, og dermed ingen diskusjon om hvor mange "knepp" som er best åpningsstilling! Alt går automatisk.

Nytt deksel over batteriet med ny startknapp og et rele som gjør at dette varer "evig". Releet er her det saliggjørende.

Hva må Du gjøre?

Nødvendigvis ingenting. Alle deler som levert opp til 2014 er lovlige, så om du er en hobby sjåfør som kun konkurrerer sporadisk eller kun kjører trening, behøver du ikke kjøpe noe.

Hvis Du derimot kjører for å vinne, eller i hvert fall slå kameraten/venninden din, så må Du nok ha de forskjellige Upgrade kittene. Er du fremdeles en middels sjåfør vil du komme mye nærmere de i toppen!

Hva koster dette?

Sammen med Rotax subsidierer vi delene med 25% rabatt frem til sommeren.

Komplett upgrade kits med ledningsnett, ny batteriboks, coil, solenoid, E-box og elektronisk eksosventil kit, vil koste ca. kr. 4.295,- . Forgasseren kommer på kr.2.045,-. Vi tar et lite forbehold her p.g.a. uroen rundt NOK/Euro i øyeblikket.

Når kommer dette?

De første kitene og motorene kommer inn i begynnelsen av januar. Vi får kun noen få motorer i første omgang, og de fleste av disse er allerede forhåndssolgt, bare på ryktet, men vi får flere i april. Det gode er at alle eksisterende motorer kan oppgraderes, og vi har også igjen noen 2014 motorer vi kan selge til gammel pris, ferdig med Upgrade kits.

Hva mer er nytt på 2015 motoren?

Bortsett fra sort blokk og rød topp, har veivtappene litt større toleranse til bærelagrene, noe som gjør at motorene går "fort" tidligere. Behovet for 2 x 15 minutter innkjøring med spesielle hensyn til turtall er derfor redusert.

Eksosanlegget er nytt i den forstand at endedemperen nå er en løs del som på en KZ. Selve ekspansjonskammeret er identisk med tidligere, så effekten er den samme, men konstruksjonsendringen har medført et mer av varmen forblir i ekspansjonskammeret og mindre i etterdemperen, noe som medfører at dempermatten får en lengre levetid. Eksosmanifoilen og festesystemet er også litt endret for å hindre at det blir lekkasje mellom manifoil og potte, samt at potta sprekker i skjøten.

Råden er av en ny, lettere type. Dette gjør belastningen på rådelageret mindre, og øker dermed intervallet for bytte av rådekit.

Noen tanker om forgasseren.

På forhånd var det spekulert i alt fra innsprøytning til membranforgasser. Alle i Rotax er glade for at dette ikke ble noe av. Vi vet alle hvor lett det er å skru inn en membranforgasser for mye, med skjæring som resultat. Sylindere på Max motorene har nikasil belegg (egentlig gunsil) hvor skjæring nesten ikke forekommer. Skulle man ha gått for membranforgasser, måtte man ha gått over til sylindere med stålforing, med det dette medfører. Vi har nå fått det beste fra begge verdener, god aksellerasjon ut av svingene som en membranforgasser, og god holdbarhet på sylindere og stempel med flottørforgasser.

Hva med de andre Rotax motorene?

Forgasseren er lik på alle modeller, mens E-boxen (elektronikkboksen) er lik for Max, Micro Max og Mini Max, men med egen boks for Max Junior og også for DD2. Det vil komme et instrument for å kontrollere disse.

Reaksjon fra markedet?

Dette ble jo "avslørt" under Verdensfinalens siste dager i Valencia. Ingen tvil om at nyhetene slo ned som en bombe. 2015 blir et godt år for Rotax!!!!!!!!!! Den nye forgasseren ble brukt under Verdensfinalen, og alle var full av lovord over det nye "skyvet".

Effekt?

I de nye brosjyrene er det oppgitt 30 hk på Max senior og 34 hk på DD2, mens de tidligere ble oppgitt med 28,5 og 32,4 hk. Forskjellen ligger kun i målemetoden. Motorene måles nå etter en annen industristandard, men har fortsatt de samme "virkelige" hestene som de hadde før. Dette forklarer jo hvorfor Rotax Max med "bare" 28,5 hk har kunnet være like rask eller raskere enn andre motorer med flere "papirhester". Men aksellerasjonen ut av svingene er mye bedre, så rundetidene går vesentlig ned, samtidig som motorene er veldig lette å kjøre nå.

Konklusjon:

Rotax Max motoren er raskere enn noen gang, litt dyrere i innkjøp enn den billigste Production motoren, men mye rimeligere å overhale med mye lengere overhalingintervaller, m.a.o. mye rimeligere i lengden. Over 80.000 motorer

solgt "Worldwide", og RMC kjøres nå i 58 land. Kort og godt verdens største kartsuksess med motor av noen størrelse.

Og ellers da?

Vi kan love øket satsing på Rotax i 2015, med mer premiering i RMC, Rotax Max GirlPower Cup, Weekend Warrior, økt satsing på DD2 hvor vi drar i gang også for de fra 15 år med store premier. Får vi dette opp å stå kan vi nemlig søke om Verdensfinaleplass for vanlig DD2 fra 2016, og selvsagt fortsetter vi med DD2 Master hvor vi allerede har fått bekreftet plass i Verdensfinalen for 2015.

Ellers er det på høy tid å minne om at kulda er kommet mange steder i landet, så fyll derfor for all del frostvæske på Max motoren. Ikke bare sikrer dette mot at sylindere sprekker, men det hindrer også korrosjon i motoren.

Ta motoren av karten, vask grundig, fyll frostvæske og sett den vekk med radiator og det hele monter på.

Så er jo også vinteren tid for den årlige **overhalingen**. **Vinteren** er tiden da vi Servicesentere har best tid. Gravidahl Motor har nå sertifisert 15 Servicesentere i det ganske land, fra Stavanger i sør til Bodø i nord. Liste over Servicesentere finner Du på vår hjemmeside www.rotax.no.

For egen del kan vi tilby å utføre servicen nå, og ta betaling først når motoren leveres til våren. Dette letter presset på vårt verksted enormt, for når vi kommer ut i mars, er det nok annet å ta seg til.

Er det noen spørsmål, så bare ring Svein på 932 34025. Vi har åpent i verkstedet hele vinteren bortsett fra en liten ferie til fjerne himmelstrøk en 14 dagers tid i slutten av januar/begynnelsen av februar. Datoene vil bli offentliggjort på vår hjemmeide og på Facebook.

Med vennlig hilsen

Gravidahl Motor AS

Svein Swift Gravidahl

