

SODI LR5

Speziell für junge Fahrer



Sodikart hat mit dem neuen SODI LR5 ein Kart ausschließlich für junge Fahrer entwickelt.

Es ist ein äußerst gutaussehendes Kart, dessen berühmte Zuverlässigkeit und hohe Sicherheit aus ihm das bevorzugte Kart für Bahnbetreiber machen, die verstanden haben, dass die Beaufsichtigung von Kindern und jungen Teenagern wichtig, aber auch eine große Verantwortung ist.

Das LR5 kann mit seinem verstellbaren Schalsitz, seinen verstellbaren Pedalen und seiner verstellbaren Lenkradhöhe so angepasst werden, dass für praktisch jeden jungen Fahrer die ideale Fahrposition konfiguriert werden kann.

- **Pedal, Lenkrad und Sitzverstellung**
- **LED Packet mit Bremslicht**
- **Überrollbügel mit vier Punktgurt**
- **Honda GX 200 mit 6,5 PS**

Die Motorabdeckung ist ein isolierter Schutz vor der Wärme, die vom Motor abgegeben wird. Sie schützt die Fahrer auch vor Verbrennungen.



Beim Freizeitkartssport kommt es häufig vor, dass ein Fahrer die Kontrolle verliert und von der Piste abkommt und infolge dessen mit den Schutzbarrieren der Bahn oder anderen Karts zusammenstößt.

Diese häufigen Zusammenstöße können nicht nur die Struktur und die Komponenten des Karts beschädigen, sondern stellen auch ein Sicherheitsrisiko für den Fahrer dar.

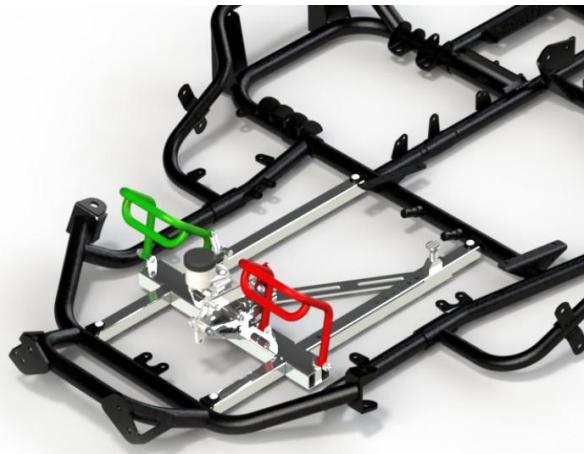
Um die Folgen zu reduzieren, ein Überfahren und ein Durchdringen zu vermeiden und die Aufprallenergie zu absorbieren, hat Sodikart „PROLINE“, einen Rundumkunststoffschutz, entwickelt.

PROLINE besteht aus einem Vorderteil, zwei Seitenteilen (um die Räder zu schützen) und einem Heckteil. Die verschiedenen Teile des „PROLINE“ sind mit elastischen Blöcken am Rahmen angebracht. Das macht die Einheit flexibel und verformbar und beeinflusst so direkt die Kapazität zur Energieabsorption.



Traditionell ist der Pedalmechanismus im Kartsport nicht verstellbar und seine Position ist in der Wirklichkeit schlecht auf die meisten Nutzer zugeschnitten.

Das System „APM - 1D“ erlaubt es, die Tiefe des Pedalmechanismus zu verstehen und so die Pedale an die Beinlänge eines beliebigen Fahrers anzupassen. Die Verstellung ist einfach und erfolgt manuell.



Ein patentiertes Sitzsystem auf Schlitten, das es ermöglicht, die Fahrposition zu verbessern. Beim „Easy-fit“ System befindet sich ein Riemen zwischen den Beinen des Fahrers, um den Sitz einfach zu verstellen. Ein einzelnes Ziehen am Riemen reicht aus, um den Sitz an die Morphologie des Fahrers anzupassen.



Der Überrollbügel kann bei Unfällen mit Überschlag oder Zusammenstößen die Wucht des rollenden oder fallenden Karts absorbieren und so Verletzungen vermeiden. Der Sicherheitsgurt an der Sicherheitsstange verhindert, dass der Fahrer bei Zusammenstößen oder scharfen Bremsungen gegen Frontteile des Karts geworfen wird, beispielsweise das Lenkrad.



Ein höhenverstellbares ergonomisches Lenkrad bietet den Fahrern eine ideale Fahrposition.



Dieses Anti-Beschleunigungs-/Bremssystem hindert den Fahrer daran, zur selben Zeit zu beschleunigen und zu bremsen.

Dieses System ist nicht nur eine zusätzliche Sicherheitsfunktion, sondern es verhindert auch ein Überhitzen der Bremsklötzte und reduziert deren frühzeitige Verwendung.



Ein rotes Licht am Heck des Karts, das beim Bremsen aufleuchtet und so die folgenden Fahrer warnt.



Extrem leiser und effizienter Auslass. Hoher oder niedriger Auslass





Sicherheit ist etwas, was die Kunden erwarten. Für SODIKART ist Sicherheit eine Voraussetzung, ein „grundlegendes Prinzip“ des Unternehmens. Daher hat sich SODIKART stets bemüht, vorbehaltlos in alle technischen und der Prävention dienenden Maßnahmen zu investieren, mit denen alle Risiken minimiert werden sollen.

Aufgrund von Unfallforschung und auf den über 1.000 Kartbahnen, die weltweit mit SODI-Fahrgestellen ausgerüstet sind, hat sich SODIKART im Lauf von vielen Jahren ein außergewöhnliches und einzigartiges Wissen über die Mechanismen von Unfällen und Zusammenstößen Indoor und Outdoor angeeignet. Da SODIKART seine Erfahrung immer weiter vertiefen möchte, ist das Unternehmen der erste Kart-Hersteller weltweit, der nach dem Vorbild der größten Automobilhersteller in Partnerschaft mit Stellen wie der UTAC (Union Technique de l'Automobile du motocycle et du Cycle) in „Crash-Tests“ investiert hat.

