



APPROVED



Challenge ROTAX MOJO MAX  
Réglementation technique 2009  
(La réglementation technique remplace la réglementation technique 2008)  
Version 27.02.2009

### 1. Catégories:

Les catégories présentes au à la Grande Finale du Challenge Rotax Mojo Max (GFCRM) et les Challenge Rotax Mojo Max Internationaux (CRMI), comme le Rotax Mojo Max Euro Challenge, sont les catégories suivantes:

- ROTAX 125 MAX Junior (cylindrée de 125 cc)
- ROTAX 125 MAX (cylindrée de 125 cc)
- ROTAX 125 MAX DD2 (cylindrée de 125 cc, 2 vitesses)

Les catégories présentes dans les Challenges Rotax Mojo Max (CRM) sont les suivantes :

- ROTAX 125 MICROI-MAX (cylindrée de 125 cc)
- ROTAX 125 MINI-MAX (cylindrée de 125 cc)
- ROTAX 125 MAX Junior (cylindrée de 125 cc)
- ROTAX 125 MAX (cylindrée de 125 cc)
- ROTAX 125 MAX DD2 (cylindrée de 125 cc, 2 vitesses)

### 2. Quantité d'équipement autorisé:

Pour chaque événement, la quantité d'équipement autorisée (à compter des essais non-qualificatifs jusqu'à la finale) est:

- 1 châssis
- 2 jeux de pneus secs + 1 avant + 1 arrière supplémentaires
- 2 jeux de pneus de pluie + 1 avant + 1 arrière supplémentaires
- 2 moteurs

Au Canada, l'équipement autorisé est régi à compter de la qualification jusqu'à la finale. Le nombre de pneus autorisés pour un événement peut être décidé par les organisateurs tel que publié dans le règlement particulier de l'événement.

### 3. Kart:

#### 3.1 Châssis:

Pour les CRM nationaux: Tout châssis sanctionné par le distributeur Rotax national.

Pour les catégories **Micro-Max et Mini-Max**, voir la réglementation technique spécifique à ces deux catégories.

#### **Catégories 125 MAX Junior et 125 MAX**

Le diamètre maximum du tube pour le châssis est de 32,00 mm et doit être rond.  
Le diamètre maximal de l'essieu arrière est de 50,0 mm.  
L'épaisseur de l'essieu doit respecter la réglementation CIK-FIA.  
À la GFCRM et aux CRMI, seuls les châssis homologués par la réglementation en vigueur de la CIK-FIA sont autorisés.  
Le système de freinage doit avoir une homologation CIK-FIA valide.  
Les freins avant ne sont pas autorisés dans la catégorie 125 Max Junior.  
Les freins avant, homologués suivant la réglementation CIK-FIA, sont autorisés dans la catégorie 125 Max.  
**Pour le Canada**, seuls les freins actionnés simultanément par le pied au moyen d'une seule pédale sont autorisés en 125 Max, sauf en cas de nécessité en raison d'un handicap physique. Dans ce cas, le système devra être approuvé par l'inspecteur technique de l'événement.

### **Catégorie 125 MAX DD2**

Pour les CRM nationaux, CRMI et la GFCRM, seuls les châssis approuvés par BRP-Rotax sont autorisés. Les châssis approuvés sont indiqués sur le site [www.maxchallenge-rotax.com](http://www.maxchallenge-rotax.com).  
Le châssis doit être conçu conformément à la réglementation CIK-FIA des châssis pour moteurs à boîtes de vitesses (freins avant et arrières obligatoires).  
Le système de freinage doit avoir une homologation CIK-FIA valide.  
Le Système de Protection des Pneus Arrières Rotax (*Rotax Rear Tire Protection System*) doit être utilisé. La version antérieure à 2 tubes et la version actuelle à 3 tubes, dont le 3<sup>e</sup> tube peut être installé au dessus ou au dessous des 2 tubes principaux, sont légaux. Aucune pièce ne peut être ajoutée ou retirée au système d'origine.

## **3.2 Carénage**

### **Catégories 125 MAX Junior et 125 MAX**

CRM: En accord avec la réglementation de la Fédération Nationale ou de la CIK-FIA.  
À la GFCRM ou un CRMI, seuls les carénages homologués suivant la plus récente réglementation CIK-FIA sont autorisés, incluant le système de protection des pneus arrières.

### **Catégorie 125 MAX DD2 class**

CRM: En accord avec la réglementation de la Fédération Nationale ou de la CIK-FIA.  
À la GFCRM ou un CRMI, seuls les carénages homologués suivant la plus récente réglementation CIK-FIA sont autorisés. Seule la version actuelle du Système de Protection des Pneus arrières Rotax est autorisé.

## **4. Tires**

### **125 Micro-Max et 125 Mini-Max**

Voir le règlement technique spécifique à ces catégories.

### **125 Max Junior, 125 Max et Max DD2**

Lors de toute course comptant pour un CRM ou un CRMI, seuls les pneus suivants sont autorisés:

Secs (slick):	MOJO Type: D1 ou D2
	Avant: 4.5 x 10.0 - 5    Arrière: 7.1 x 11.0 - 5
Pluie :	MOJO Type: W2 (In Canada, W1 sont autorisés)
	Avant: 4.0 x 10.0 - 5    Arrière: 6.0 x 11.0 - 5

A la GFCRM, seuls les pneus suivants sont autorisés :

### **125 Junior MAX:**

Secs (slick):	MOJO Type: D1
	Avant: 4.5 x 10.0 - 5    Arrière: 7.1 x 11.0 - 5
Pluie:	MOJO Type: W2
	Avant: 4.0 x 10.0 - 5    Arrière: 6.0 x 11.0 - 5

### **125 MAX :**

Secs (slick):	MOJO Type: D2
	Avant: 4.5 x 10.0 - 5    Arrière: 7.1 x 11.0 - 5
Pluie:	MOJO Type: W2
	Avant: 4.0 x 10.0 - 5    Arrière: 6.0 x 11.0 - 5

**MAX DD2 :**

Secs (slick):	MOJO Type: D3	
	Avant: 4.5 x 10.0 - 5	Arrière: 7.1 x 11.0 - 5
Pluie:	MOJO Type: W2	
	Avant: 4.0 x 10.0 - 5	Arrière: 6.0 x 11.0 - 5

Toute modification ou traitement apporté aux pneus est strictement interdit.

**Note :** Les pneus W2 doivent être installés dans le sens de rotation indiqué sur le flanc du pneu.

**5. Acquisition de données:**

Tous les systèmes d'acquisition de données permettant d'enregistrer ou d'afficher les données sont autorisés.

**6. Matériaux composites:**

Les matériaux composites (ex. fibre de carbone) sont prohibés, sauf pour le banc et le plancher.

**7. Équipement de sécurité**

Pour la GFCRM ou un CRMI, l'article 3 de la réglementation technique de la CIK-FIA s'applique. Pour les CRM, combinaison de course, casque, souliers de karting, gants et tout autre élément de sécurité requis doivent être conformes à la réglementation de l'ASN dans lequel le CRM est organisé ou de la réglementation CIK-FIA.

**8. Essence:**

Le seul type d'essence autorisée est de l'essence sans plomb commerciale (essence de pompe) ayant un indice d'octane maximal de 98.

**9. Moteurs:**

Lors de toute course CRM, GFCRM ou CRMI, seuls les moteurs qui ont été vérifiés suivant la procédure décrite ci-après peuvent être utilisés.

Pour les CRM nationaux, seuls les moteurs qui ont été vérifiés et scellés par le Distributeur Rotax Autorisé du territoire sur lequel le CRM a lieu ou un Centre de Service Rotax autorisé sur le même territoire sont autorisés.

Pour les CRM nationaux, le Distributeur Rotax Autorisé doit publier une liste des Centres de Service Rotax autorisés à inspecter et à sceller les moteurs. Pour le Canada, cette liste sera disponible sur le site [www.maxchallenge.ca](http://www.maxchallenge.ca).

Pour les CRMI, tous les Distributeurs Rotax Autorisés et leurs Centres de service Autorisés sont autorisés à inspecter et à sceller les moteurs.

ROTAX publiera une liste des Distributeurs autorisés et des Centres de Service Autorisés qui sont autorisés à inspecter et à sceller les moteurs.

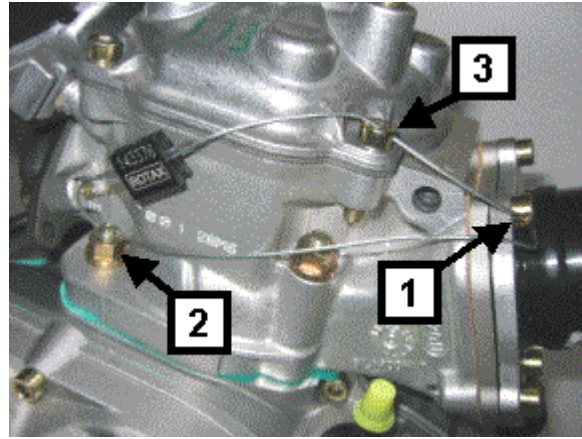
Pour la GFCRM, seuls les employés de Rotax sont autorisés à inspecter et à sceller les moteurs.

En scellant un moteur, les Distributeurs Rotax Autorisés et leurs Centres de Service Autorisés prennent sur eux la responsabilité de la conformité du moteur, conformément à la spécification technique en vigueur. Un moteur neuf doit aussi être vérifié suivant les spécifications techniques avant d'être scellé.

Les moteurs doivent être scellés avec le sceau spécifique Rotax (en aluminium anodisé noir avec l'inscription "ROTAX" et le numéro de 6 chiffres, voir photo ci-bas).

Sont aussi légaux, pour la classe 125 Max, le sceau portant l'inscription "JAG" (en aluminium anodisé noir) et le numéro de 6 chiffres, ainsi que pour la classe 125 Max Junior, le sceau portant l'inscription "JAG" (en aluminium anodisé rouge) avec le numéro de 6 chiffres.

Au moyen du fil d'acier, le moteur doit être scellé sur une des vis Allen du collet d'admission (1), un goujon du cylindre (2) et une vis Allen du couvercle du cylindre (3). Voir images ci-dessous.



À chaque fois qu'un nouveau sceau est apposé sur un moteur, l'autorité (le distributeur Rotax autorisé ou le Centre de service autorisé) qui vérifie et scelle le moteur est responsable d'inscrire les informations suivantes sur la carte d'identité du moteur (Engine Identity Card) qui appartient au propriétaire du moteur.

- Numéro de série du moteur
- Numéro de série du sceau
- L'étampe et la signature de la compagnie afin de pouvoir connaître, lors de l'inspection technique, quelle autorité a vérifié et scellé le moteur.



Lors de l'inspection technique, le pilote doit présenter:

- le ou les moteurs avec leur sceau intact
- la carte d'identité de chacun des moteurs, indiquant le numéro de série du moteur, le numéro de sceau correspondant, l'étampe et la signature de l'autorité qui a vérifié et scellé le ou les moteurs.

Avant chaque événement d'un CRM, le Distributeur Rotax Autorisé qui organise un CRM national peut désigner un Centre de Service Autorisé neutre qui sera le seul à pouvoir ouvrir et resceller un moteur entre la pré-inspection technique et la finale dans le cas d'un bris de moteur. **Pour le Canada**, si aucun Centre de service neutre n'a été désigné, un moteur peut être ouvert entre la pré-inspection technique et la finale avec l'autorisation de l'inspecteur technique. La vérification, la réparation, le cas échéant, et le nouveau scellé doit être fait sous la supervision de l'inspecteur technique.

Durant un événement d'un CRM, les Distributeurs Rotax Autorisés ou leur Centres de Services Rotax Autorisés ne sont pas autorisés à resceller un moteur entre la pré-inspection technique et la finale. Le scellage des moteurs aide à réduire le temps nécessaire lors des inspections techniques en laissant seulement les éléments accessoires (carburateur, échappement, radiateur, etc ...) à vérifier. L'inspecteur technique peut toutefois requérir l'ouverture du moteur et procéder à une vérification suivant

la présente réglementation technique, avant ou après une course, ou en cas de protêt. Si un sceau a été brisé, quelle qu'en soit la raison, le moteur doit être entièrement inspecté suivant les présentes spécifications techniques et doit être rescellé par un Distributeur Rotax Autorisé ou un Centre de Service Rotax Autorisé. Seules les pièces et composantes originales Rotax, fournies par Rotax et spécialement conçues pour les moteurs 125 Micro-Max, 125 Mini-Max, 125 Max Junior, 125 Max et 125 Max DD2, sont légales, sauf si autrement spécifié.

Le moteur et les accessoires ne peuvent être modifiés d'aucune façon. "Modifier" se définit comme tout changement dans la forme, du contenu ou d'une fonction qui représente une condition ou une différence par rapport à la conception originale. Ceci inclut l'ajout et/ou le retrait de pièces ou de matières de l'ensemble d'origine du moteur, sauf si cela est spécifiquement autorisé dans la présente réglementation. L'ajustement d'éléments spécifiquement conçus à cet effet ne doit pas être considéré comme une modification, par exemple, les vis d'ajustement du carburateur ou de l'échappement.

Additions internes: Aucun matériau additionnel peut être ajouté au moteur, sauf dans le cas d'une réparation. La réparation doit seulement viser à remettre le moteur ou ses composants selon les spécifications originales.

L'utilisation d'un revêtement constituant une barrière thermique ou un revêtement en céramique sur ou dans le moteur et sur ou dans le système d'échappement est prohibée.

L'utilisation d'un revêtement antifriction dans ou sur le moteur ou ses composants est prohibée.

Additions autorisées: Garde-chaîne, support de moteur, jauge de température, tachymètre compte-heures, filtre à essence, support de montage pour réservoir de récupération et support de montage supplémentaire pour l'unité d'allumage dans les limites spécifiées dans ce document.


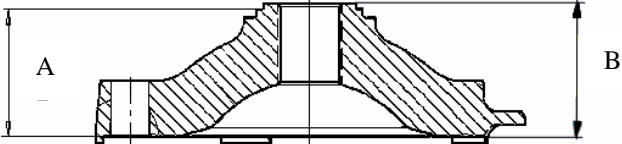

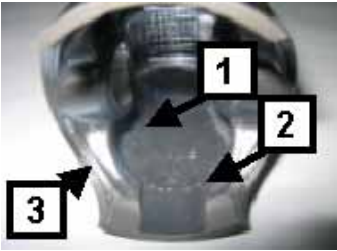
Éléments non-techniques: Attaches non originales, anneaux élastiques ("circlips"), rondelles ("washers"), câble de mise à terre, gaine du câble d'accélération, type et grandeur du conduit d'essence et de dépression ("fuel and pulse lines") sont permis, sauf indications contraires.


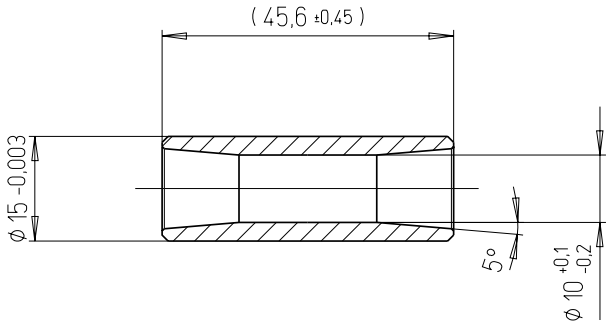

**Note:** Lors du mesurage d'une pièce suivant la présente réglementation technique, impliquant une précision de 0,1 mm ou encore plus précise, la température de la pièce mesurée doit se situer entre +10°C et +30°C.

**Note:** Avant de prendre toute décision basée sur la présente réglementation, il est obligatoire de vérifier sur les sites [www.maxchallenge-rotax.com](http://www.maxchallenge-rotax.com) et [www.maxchallenge.ca](http://www.maxchallenge.ca) si des bulletins de réglementation supplémentaires ont été émis.

## 9.1 Spécifications techniques pour les moteurs ROTAX (à l'intérieur du sceau). 125 Junior MAX (15 kW) 125 MAX (21 kW).

Espace entre le piston et la tête du cylindre ("Squish gap")	1.1	125 MAX Junior	1,20 mm – 1,80 mm
	1.2	125 MAX	1,00 mm – 1,50 mm
<p>L'espace entre le piston et la tête du cylindre doit être mesurée à l'aide d'un vernier certifié et d'un fil d'étain de 2 mm. Le vilebrequin doit être tourné à la main lentement jusqu'au point mort supérieur afin d'écraser le fil d'étain. Fil d'étain recommandé: pièce BRP-ROTAX no. 580 130</p> <p>L'espace doit être mesuré sur les côtés droit et gauche de l'axe de piston.</p> <p>La mesure valide est la moyenne des deux lectures.</p>			
Chambre de combustion	2.1	Le code d'identification coulé doit être le "223 889" ou "223 389 1" ou "223 389 2"	
	2.2	Le nom "ROTAX" et/ou "MADE IN AUSTRIA" doit être coulé et apparent.	

		<div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p>2.3 La hauteur de la chambre de combustion doit être de 27,55 mm avec une tolérance de +0,0/-0,1 mm (A) et 28,80 mm avec une tolérance de +/- 0,2 mm (B).</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>2.4 Le profil de la chambre de combustion doit être vérifié avec le gabarit conçu à cet effet. (Pièce no. 277 390). L'espacement entre le gabarit et la chambre de combustion doit être uniforme sur toute la surface.</p> <p>NOTE: Cette vérification est faite pour référence seulement. En cas de doute, une mesure détaillée doit être faite pour déterminer la conformité ou la non-conformité.</p> <div style="text-align: center;">  </div>
<p>Piston avec le segment de piston</p>	<p>3.1</p> <p>3.2</p> <p>3.3</p>	<p>Piston d'origine, avec ou sans revêtement anti-adhésif, en aluminium, avec un seul segment de piston avec les inscriptions coulées "ELKO" (1) et "MADE IN AUSTRIA" (2).</p> <p>Les surfaces usinées sont: la surface du piston, le diamètre extérieur, le sillon du segment de piston, l'alésage de la barrure de piston, le diamètre interne de la jupe de piston et le nettoyage des bavures (3) et excédents d'usinage produits par le fabricant sur la coupe de la jupe de piston. Toutes les autres surfaces ne peuvent avoir été usinées et doivent avoir leur apparence coulée d'origine.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Segment de piston rectangulaire d'origine de 1mm, attirable par aimant. Le segment de piston porte l'inscription "E CRY K" ou "ROTAX 215 547".</p>

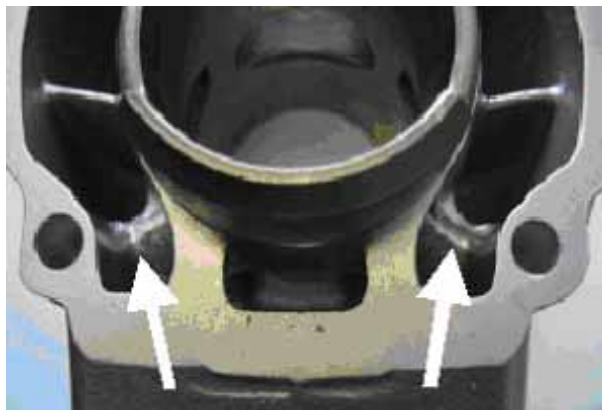
		
Goujon	<p>4.1 Le goujon doit être fait en fer et attirable par aimant.</p> <p>4.2 Les dimensions doivent être conformes au dessin ci-dessous.</p> <p>4.3 Le poids minimum du goujon ne doit pas être de moins de 32,10 grammes.</p>	
Cylindre	<p>5.1 Cylindre en alliage léger avec un revêtement en GILNISI. Le replaquage du cylindre est interdit.</p> <p>5.2 Cylindre configuré avec une lumière d'échappement principale.</p> <p>5.3 Alésage maximal du cylindre = 54,035 mm (mesuré 10 mm au dessus de la lumière d'échappement).</p> <p>5.4 Le cylindre doit être estampillé avec le logo "ROTAX" (voir les images ci-bas).</p> <p>5.5.1 125 MAX Junior Cylindre sans soupape d'échappement pneumatique. Le cylindre doit être estampillé avec le code d'identification 223 999, 223 998 ou 223 994</p>	
	<p>5.5.2 125 MAX Cylindre avec soupape d'échappement pneumatique ajustée. Le cylindre doit être estampillé avec le code d'identification 223 997, 223 996 ou 223 993</p>	



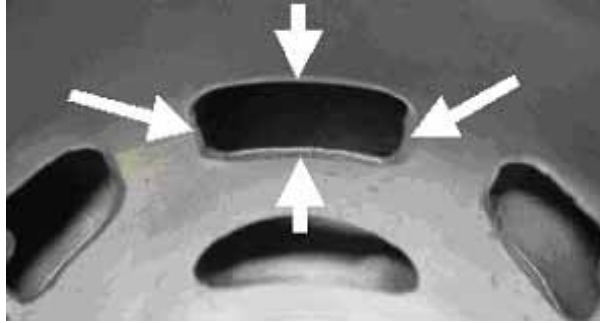
5.6 La hauteur du cylindre doit être de 87 mm  $-0,05/+0,1$  mm.



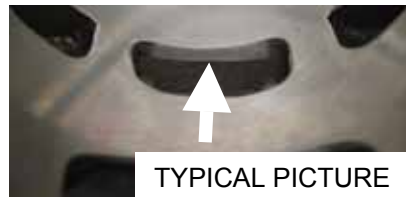
5.7.1 Toutes les lumières et passages ont une finition coulée d'origine, à l'exception du nettoyage en usine de l'entrée des lumières et des passages.



5.7.2 Toutes les lumières ont des bordures chanfreinées afin de prévenir l'altération du segment. Aucun usinage additionnel n'est autorisé.



Les cylindres estampillés 223 993 et 223 994 peuvent porter des marques d'usinage sur machine à commande numérique par ordinateur (« *CNC machining* ») sur la bordure supérieure de la lumière de transfert auxiliaire centrale (« *boost port* »)



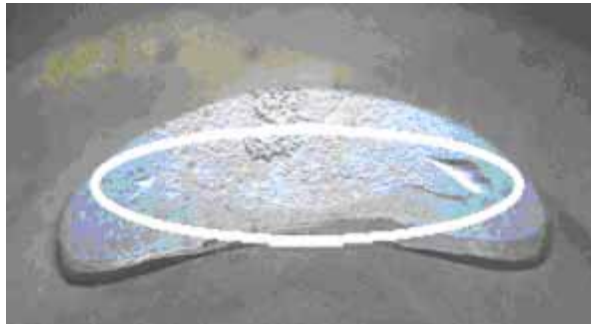
5.7.3 La bride d'étanchéité du collecteur d'échappement peut présenter des signes de machinage de la part du fabricant.



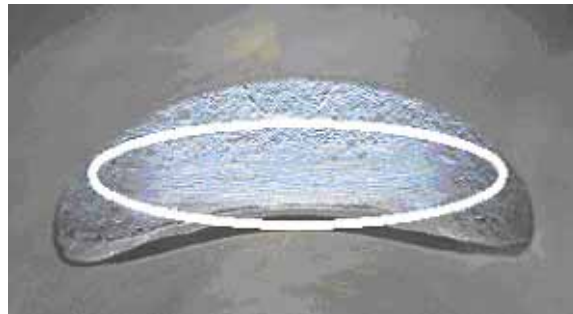
5.7.4 La bordure supérieure de la lumière d'échappement peut présenter une surface coulée seulement,



ou des marques d'usinage sur machine à commande numérique par ordinateur (« CNC machining »),



ou des marques d'usinage sur machine à commande numérique par ordinateur (« CNC machining ») en combinaison avec des marques de ponçage manuel.



La lumière d'échappement peut porter des marques de ponçage manuel fait par le fabricant pour éliminer des défauts mineurs de coulée et pour éliminer les bavures de NIKASIL à l'extrémité du placage de NIKASIL.

Sur les cylindres estampillés 223 993 et 223 994, le port d'échappement peut présenter des marques de machinage tout autour.



5.8

### Hauteur de la lumière d'échappement

La hauteur de la lumière d'échappement (distance entre le sommet du cylindre et l'extrémité de la lumière d'échappement) doit être vérifiée à l'aide du gabarit prévu à cet effet (pièce ROTAX no. 277 397). Insérez le gabarit dans la chemise du cylindre, jusqu'à ce qu'il soit appuyé sur le rebord supérieur de la chemise. Ensuite, alignez et insérez le gabarit au centre de la lumière d'échappement jusqu'à ce qu'il soit appuyé contre la paroi de la chemise du cylindre. Le sillon du gabarit doit s'aligner sur le sillon du joint torique.

**125 Junior MAX: 0,90 mm**

**125 MAX: 0,75 mm**

Pour les cylindres estampillés 223 993 (125 MAX), le cylindre est légal même si le gabarit ne peut être inséré.

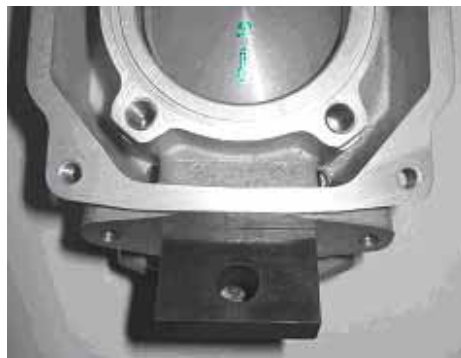
NOTE: Assurez-vous d'utiliser le côté du gabarit correspondant au bon type de cylindre (JUN or MAX)





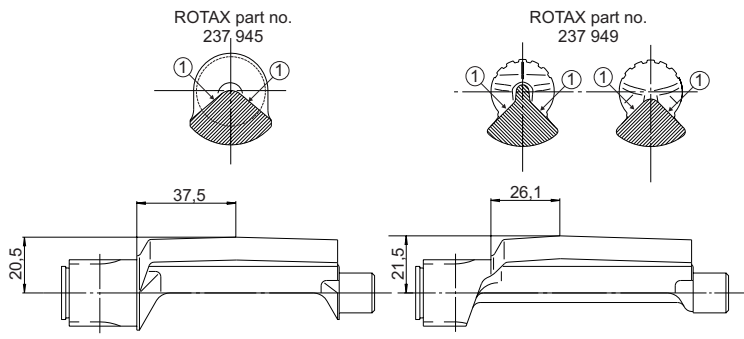
5.9

### Soupape d'échappement pneumatique (pour 125 MAX seulement)

Lorsque le piston recouvre complètement l'orifice d'échappement, il doit être possible d'insérer le gabarit de la soupape d'échappement (pièce Rotax no. 277 030) jusqu'à ce qu'il s'arrête à la surface du cylindre. Il ne doit pas être possible d'insérer une jauge d'épaisseur de 0,5 mm.

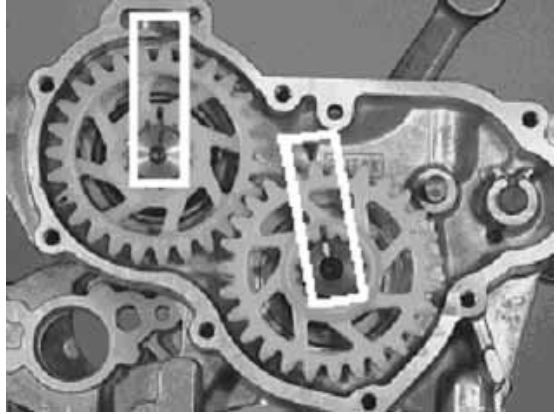


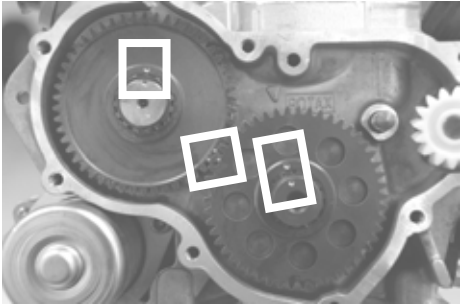

Système d'admission	6.1	<p>La cage d'admission doit être estampillée avec le nom "ROTAX" et le code d'identification "267 915".</p>  <p>6.2 La jonction entre le contour intérieur de l'entrée de l'admission et le rebord d'arrêt du carburateur peut avoir été nettoyé en usine. Cette opération de nettoyage fait manuellement laisse une marque de moins de 3 mm de largeur. Aucune altération ou usinage supplémentaire n'est autorisé.</p> <p>6.3 La valve à clapet est munie de deux butées d'arrêt et de deux clapets à trois pétales.</p> <p>6.4 L'épaisseur des pétales est de 0,6 mm +/- 0,08 mm</p>
Vilebrequin	7.1 7.2  7.3	<p>Course: 54,5 mm +/-0,1 mm</p> <p>La bielle doit être estampillée avec "213", "365" ou "367" sur le mandrin.</p>  <p>La tige de la bielle n'est pas usinée (plaquée en cuivre). Le ponçage ou le polissage est prohibé.</p>
Mandrin balancé	8.1 8.2 8.3 8.4	<p>Le mandrin balancé et les engrenages de balancier doivent être installés.</p> <p>Les différentes configurations des pièces no. 237 945, 237 948 et 237 949 sont légales.</p> <p>La surface (1) n'est pas machinée et doit montrer une surface coulée.</p> <p>La mesure entre le centre du mandrin balancé et le diamètre externe du contre-balancier (partie excentrique) ne doit pas être inférieure à la mesure spécifiée.</p>

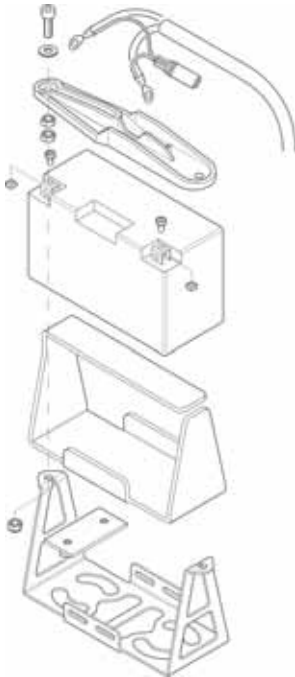
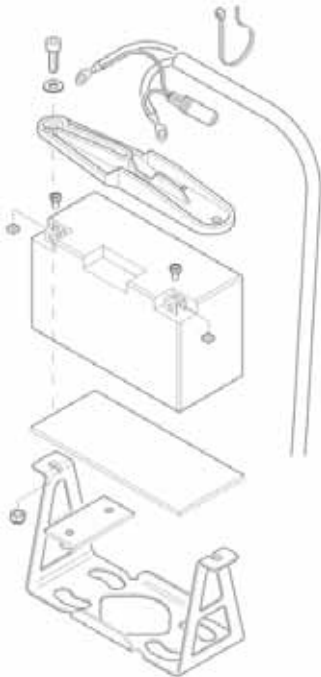
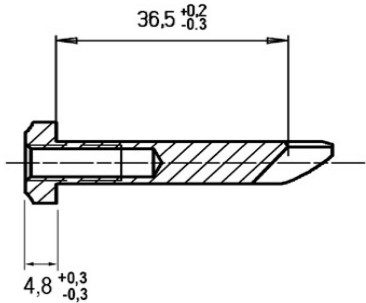
	8.5	<p>Le poids minimum à sec du mandrin balancé ne doit pas être moins de 355 grammes pour le mandrin balancé, pièce ROTAX numéro 237 945 et 255 grammes pour les mandrins balancés pièces Rotax numéros 237 948 et 237 349.</p> 
Carter	9.1	<p>Tel que fourni par le fabricant. Aucun ponçage ou polissage n'est permis dans les deux principales lumières de passage ni dans l'aire du vilebrequin.</p>

**9.2 Spécifications techniques (à l'extérieur du sceau) pour les moteurs de karting Rotax 125 Max Junior (15 kW) 125 MAX (21 kW).**

Il est de la responsabilité du compétiteur de vérifier son équipement (tous les composants à l'extérieur du sceau et mentionnés ci-après) et de s'assurer que son équipement respecte les spécifications techniques ci-après!

Engrenages du balancier	10.1	<p>Les engrenages du balancier doivent être installés et doivent être alignés suivant les instructions dans le manuel de réparation. L'ancienne version plastique des engrenages du balancier ne peut être utilisée qu'avec l'ancienne version de l'embrayage centrifuge.</p> <div data-bbox="581 1192 750 1243" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Version 1</div> 
-------------------------	------	---

	10.2	<p>Les engrenages du balancier doivent être installés et doivent être alignés suivant les instructions dans le manuel de réparation. La nouvelle version en acier peut être utilisée tant avec l'ancien que le nouvel embrayage centrifuge.</p> <div data-bbox="581 285 751 333" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Version 2</div> 
Unité d'allumage	11.1  11.2  11.3  11.4  11.5    11.6  11.7  11.8  11.9	<p>Allumage DENSO par batterie, allumage à synchronisation variable. Aucun ajustement nécessaire, ni même possible.</p> <p>Les officiels de course peuvent requérir à tout moment qu'un compétiteur remplace la bobine d'allumage par une nouvelle bobine, fournie par l'administration de la course.</p> <p>Le boîtier de la bobine d'allumage doit comporter les inscriptions suivantes: "129000-" et "DENSO"..</p> <p>La bobine d'allumage doit avoir 3 bornes à sa sortie.</p> <p>La bobine d'allumage doit être fixée au couvercle du boîtier d'engrenages de transmission au moyen de deux manchons caoutchoutés. Une extension du support de la bobine sera permise seulement si un composant du châssis interfère avec le support original. Cette extension devra être fabriquée en métal de façon rigide et être d'une dimension minimale pour palier à l'interférence, le tout rattaché aux trous du support d'origine.</p> <p>Le capteur doit être identifié avec les numéros 029600-0710, suivi du code de production variable sur la deuxième ligne.</p>  <p>Conseil: En cas de doute, vous pouvez faire une vérification rapide en plaçant une bille de métal en acier (3-5 mm) sur la surface plane du capteur, du côté du moteur. La bille doit rester au centre de la surface.</p> <p>Bougie: DENSO Iridium IW 24, 27, 29, 31 ou 34 <b>Pour le Canada:</b> NGK BR ... EIX Iridium est aussi légal.</p> <p>Le capuchon de la bougie doit être identifié "NGK TB05EMA".</p> <p>Une batterie originale doit être utilisée: FIAMM-GS type FG20651 ou FG20722 ou FGHL 20722 ou FGH 20902 ou YUASA 6,5 ou ROTAX RX7-12B</p> <p>La batterie doit être fixée au châssis avec le support d'origine ainsi que le couvercle (voir l'illustration ci-bas) et doit être fixée au châssis avec un minimum de 2 vis. L'emplacement de la batterie sur le châssis est libre.</p>

	11.10	<p>La batterie doit être montée avec tous les composants tel qu'elle apparaît dans l'illustration selon la version 1 ou selon la version 2.</p> <p>Version 1</p>  <p>Version 2</p> 
Valve d'échappement pneumatique	12.1 12.2 12.3	<p><b>Configuration 125 MAX seulement!</b></p> <p>Tel que fourni par le fabricant, aucune modification n'est autorisée. Le ressort de compression doit être installé.</p> <p>La longueur de la valve d'échappement pneumatique est de 36,5 mm +0,20 mm / -0,30 mm</p> <p>La largeur du col est de 4,8 mm +/- 0,3 mm</p> 

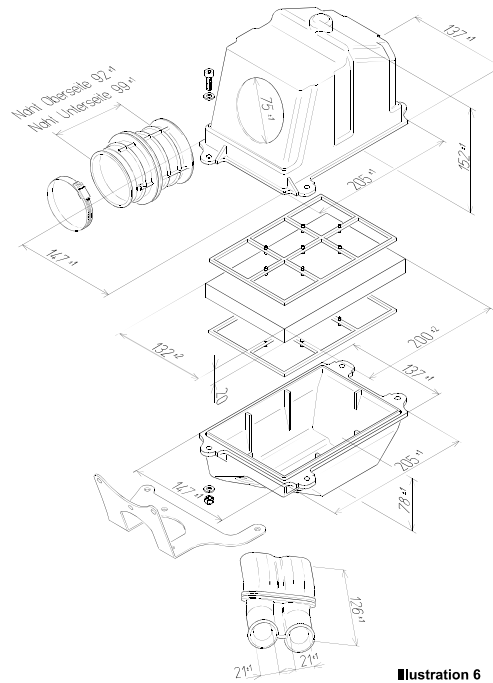


Silencieux d'aspiration

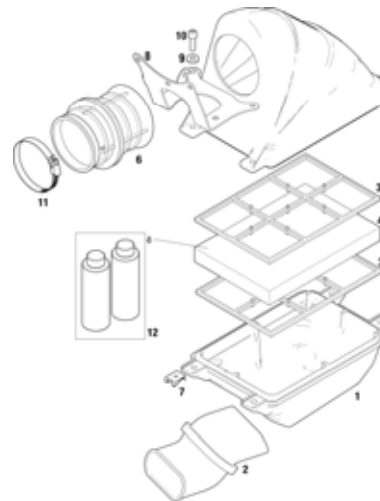
14.1

La version 1 ou la version 2 du silencieux d'aspiration, équipé du filtre à air intégré et lavable, doit être utilisée tel qu'illustré sur l'illustration correspondante avec toutes les pièces indiquées et doit être monté sur le support à l'aide de 2 boulons (tant en condition sèche que de pluie).

Version 1



Version 2



14.2

Dans la version 1, il est permis de percer un trou de 8 mm de diamètre dans la partie inférieure du silencieux d'aspiration (dans le centre de la marque laissé par l'injection de plastique) afin de drainer l'eau à l'intérieur du silencieux d'aspiration dans le cas de fortes averses. Ce trou peut demeurer ouvert en condition sèche.

14.3

Pour la version 2, le boîtier inférieur du silencieux d'aspiration est marqué à l'intérieur avec le numéro de pièce Rotax no. 225 015.

14.4

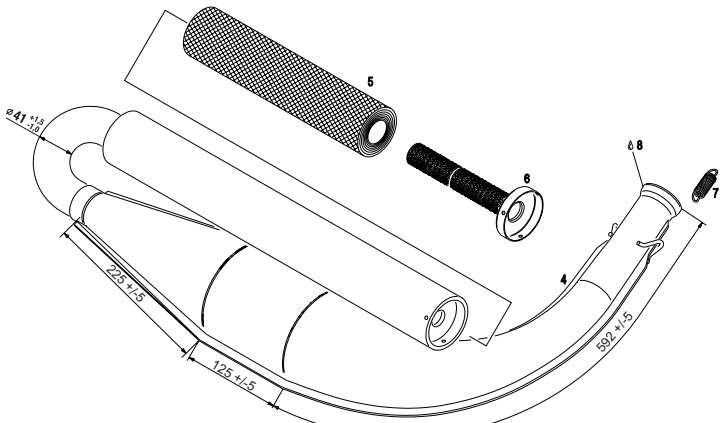
Pour la version 2, le boîtier supérieur du silencieux d'aspiration est marqué à l'intérieur avec le numéro de pièce Rotax no. 225 025.

14.5

Le filtre à air doit être installé tel qu'indiqué sur les illustrations ci-haut.

Carburateur	15.1 15.2 15.3 15.4 15.5 15.6 15.7 15.8 15.8.1 15.8.2 15.9 15.10 15.11 15.12 15.13	Carburateur DELL'ORTO "VHSB 34" moulé dans le corps du carburateur. "QD" ou "QS" estampillé dans le corps du carburateur. L'entrée complète de l'admission doit avoir une surface coulée. Le pulvérisateur doit être estampillé "FN 266" La guillotine du carburateur doit être estampillée avec la grandeur « 40 » et l'extrémité du bas de la guillotine doit avoir une surface coulée. L'aiguille doit être estampillée "K27" ou "K98" Les deux combinaisons suivantes de flottes, gicleur de ralenti et tube d'émulsion sont légales: Combinaison 1: Flottes doivent être marquées "gr 5.2" Le gicleur de ralenti doit être estampillé "30" Le tube d'émulsion doit être estampillé "30" Combinaison 2: Flottes doivent être marquées "gr 3.6" Le gicleur de ralenti doit être estampillé "60" Le tube d'émulsion doit être estampillé "60" Le gicleur de démarrage doit être estampillé "60" Le réglage des vis d'ajustement du carburateur est libre. Sauf pour le Micro-Max, l'utilisation d'un gicleur principal plus petit que 160 ou plus grand que 200 n'est pas recommandé par ROTAX. (excepté lors de l'utilisation en haute altitude) Un gicleur principal plus petit que 160 ou plus grand que 200 est légal, même s'ils ne sont pas disponibles auprès de ROTAX. Un gicleur d'une grandeur minimale peut être déterminé et exigé pour chaque événement de course dans le règlement particulier.
Pompe à essence	16.1	Pompe à diaphragme MIKUNI, doit être installée sur le support, en dessous ou sur le côté, du silencieux d'aspiration.
Filtre à essence	17.1	Seul le filtre à essence d'origine (voir l'image ci-bas) est autorisé à être installé entre le réservoir d'essence et la pompe à essence.  Dans le cas d'un filtre à essence non d'origine, il doit être installé entre la pompe à essence et le carburateur.
Radiateur	18.1 18.2 18.3 18.4	Radiateur simple, en aluminium, tel qu'illustré sur l'image ci-bas. Surface refroidissante: Hauteur = 290 mm, largeur = 133 mm Épaisseur du radiateur = 32 mm L'emplacement du radiateur doit être du côté droit du moteur.


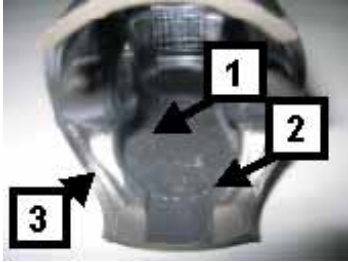

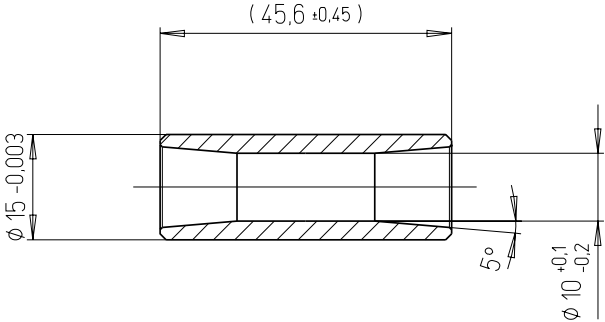




Système d'échappement	<p>20.1</p> <p>20.2</p> <p>20.3</p>	<p>Tel que fourni par ROTAX et ne peut être modifié, sauf pour le remplacement du matériel d'absorption du silencieux et des vis et boulons pour tenir en place l'embout en remplacement des rivets d'origine.</p> <p>Le collecteur d'échappement standard doit être utilisé.</p> <p>Le tuyau d'échappement avec le silencieux doit être conforme à l'illustration.</p>  <p style="text-align: right;">Illustration 7</p>
	<p>20.4</p> <p>20.5</p> <p>20.6</p> <p>20.7</p> <p>20.8</p> <p>20.9</p> <p>20.10</p> <p>20.11</p> <p>20.12</p>	<p>Le diamètre du trou de l'embout (# 6 sur l'illustration) est de 21,0 mm maximum.</p> <p>Longueur du cône d'admission: 592 mm +/-5 mm, mesuré de l'extérieur à partir du tuyau d'échappement jusqu'au début de la partie cylindrique.</p> <p>Longueur de la partie cylindrique du tuyau d'échappement: 125 mm +/-5 mm.</p> <p>Longueur de la fin du cône: 225 mm, +/-5 mm</p> <p>Diamètre extérieur du tuyau coudé de 180°: 41mm +1,5 mm/-1,0 mm (mesuré du début à la fin du coude).</p> <p>Une seule mousse isolante doit être utilisée.</p> <p>Le système d'échappement original (chambre d'expansion et silencieux) ne peut être modifié, sauf l'addition d'éléments pour réduire encore plus le niveau sonore.</p> <p>Il est permis de souder une douille pour mesurer la température d'échappement sur le dessus du système d'échappement. Elle doit être soudée à 50 mm de la bride d'échappement.</p> <p>L'utilisation d'un maximum de 4 ressorts d'échappement d'origine ROTAX pour fixer le système d'échappement au cylindre est permise. Aucun fil de sécurité n'est autorisé dans la section de la bride d'échappement.</p>
Niveau sonore	21.1	La laine d'isolation du bruit doit être remplacée par une pièce de rechange ROTAX si le niveau sonore dépasse 92 dB (A).

	21.2	<p>Procédure de mesurage du niveau sonore:</p> <p>Le lieu de mesure du niveau sonore doit être situé dans une section de la piste où le moteur est utilisé avec sa charge complète dans une échelle de 11.000 à 12.000 t/min.</p> <p>Le microphone doit être installé un mètre au-dessus du niveau de la piste, de façon perpendiculaire à celle-ci.</p> <p>La distance entre le microphone et le kart, roulant sur la trajectoire de course, doit être de 7,5 mètres.</p> <p>Le kart doit être opéré avec une charge complète, sur la trajectoire idéale de course.</p>
--	------	--

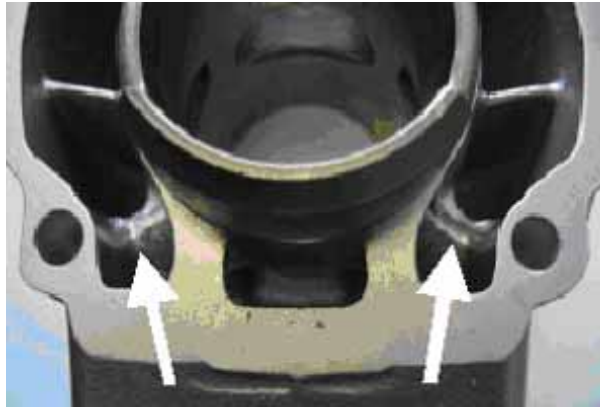
#### 9.4 Spécifications technique (à l'intérieur du sceau) pour les moteurs de karting Rotax DD2 (24 kW).

Espace entre le piston et la tête du cylindre ("Squish gap")	1.1	<p>125 MAX DD2 0,90 mm - 1,30 mm</p> <p>L'espace entre le piston et la tête du cylindre doit être mesurée à l'aide d'un vernier certifié et d'un fil d'étain de 2 mm. Le vilebrequin doit être tourné à la main lentement jusqu'au point mort supérieur afin d'écraser le fil d'étain. Fil d'étain recommandé: pièce BRP-ROTAX no. 580 130</p> <p>L'espace doit être mesuré sur les côtés droit et gauche de l'axe de piston.</p> <p>La mesure valide est la moyenne des deux lectures.</p>
Chambre de combustion	2.1 2.1 2.3	<p>Le code d'identification coulé doit être le "223 889" , "223 389 1" ou "223 389 2"</p> <p>Le nom "ROTAX" et/ou "MADE IN AUSTRIA" doit être coulé et apparent.</p> <div data-bbox="630 1140 1385 1449" data-label="Image"> </div> <p>La hauteur de la chambre de combustion doit être de 27,55 mm avec une tolérance de +0,0/-0,1 mm (A) et 28,80 mm avec une tolérance de +/- 0,2 mm (B).</p> <div data-bbox="724 1591 1276 1719" data-label="Diagram"> </div>

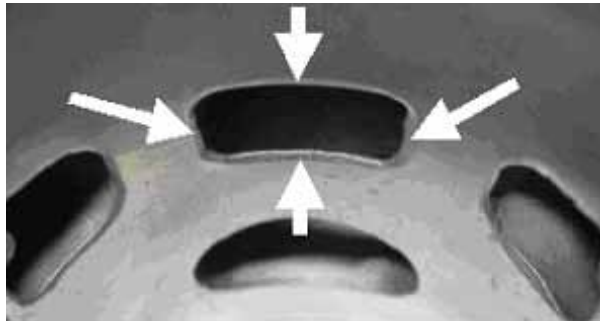
	2.4	<p>Le profil de la chambre de combustion doit être vérifié avec le gabarit conçu à cet effet. (Pièce no. 277 390). L'espacement entre le gabarit et la chambre de combustion doit être uniforme sur toute la surface.</p> <p><b>NOTE:</b> Cette vérification est pour une vérification sommaire seulement. En cas de doute, un mesurage détaillé doit être fait pour déterminer la conformité de la chambre de combustion.</p> 
Piston et le segment de piston	<p>3.1</p> <p>3.2</p> <p>3.3</p>	<p>Piston d'origine, avec ou sans revêtement anti-adhésif, en aluminium, avec un seul segment de piston, avec les inscriptions coulées "ELKO" (1) et "MADE IN AUSTRIA" (2).</p> <p>Les surfaces usinées sont: la surface du piston, le diamètre extérieur, le sillon du segment de piston, l'alésage de la bague de piston, le diamètre interne de la jupe de piston et le nettoyage des bavures (3) et excédents d'usinage produits par le fabricant sur la coupe de la jupe de piston. Toutes les autres surfaces ne peuvent avoir été usinées et doivent avoir leur apparence coulée d'origine.</p>  <p>Segment de piston rectangulaire d'origine de 1mm, attirable par aimant. Le segment de piston porte l'inscription "E CRY K" ou "ROTAX 215 547"</p> 
Goujon	<p>4.1</p> <p>4.2</p> <p>4.3</p>	<p>Le goujon doit être fait en fer et attirable par aimant.</p> <p>Les dimensions doivent être conformes au dessin ci-dessous.</p> <p>Le poids minimum du goujon ne doit pas être de moins de 32,10 grammes.</p> 

Cylindre	5.1	Cylindre en alliage léger avec un revêtement en GILNISI. Le replaquage du cylindre est interdit.
	5.2	Cylindre configuré avec une lumière d'échappement principale et deux lumières secondaires..
	5.3	Alésage maximum du cylindre = 54,035 mm (mesuré 10 mm au dessus de la lumière d'échappement).
	5.4	Le cylindre doit être estampillé avec le logo "ROTAX" (voir l'image ci-bas)
	5.5	Cylindre avec soupape d'échappement pneumatique ajustée. Le cylindre doit être estampillé avec le code d'identification 613 930, 613 931 ou 613 933
		
	5.6	La hauteur du cylindre doit être de 86,7 mm $-0,05/+0,1$ mm.
		

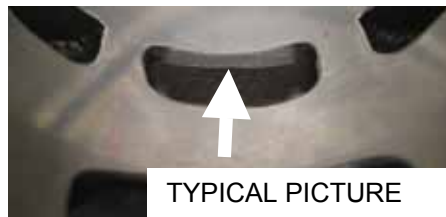
- 5.7.1 Toutes les lumières et passages ont une finition coulée d'origine, à l'exception du nettoyage en usine de l'entrée des lumières et des passages.



- 5.7.2 Toutes les lumières ont des bordures chanfreinées afin de prévenir l'altération du segment. Aucun usinage additionnel n'est autorisé.



Les cylindres estampillés 613 933 peuvent porter des marques d'usinage sur machine à commande numérique par ordinateur (« CNC machining ») sur la bordure supérieure de la lumière de transfert auxiliaire centrale (« *boost port* »).



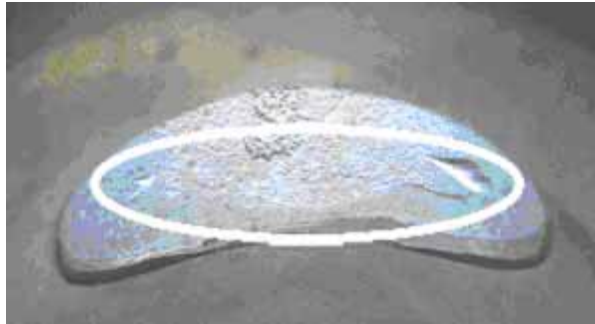
- 5.7.3 La bride d'étanchéité du collecteur d'échappement peut présenter des signes de machinage de la part du fabricant.



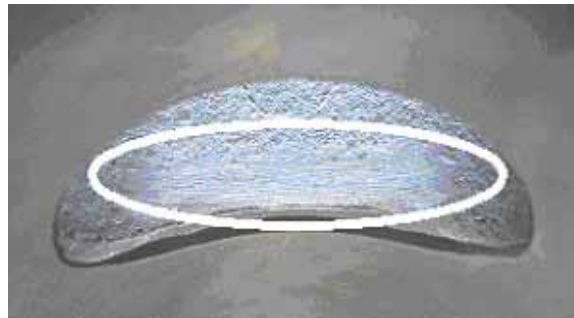
5.7.4 La bordure supérieure de la lumière d'échappement peut présenter une surface coulée seulement,



ou des marques d'usinage sur machine à commande numérique par ordinateur (« CNC machining »),



ou des marques d'usinage sur machine à commande numérique par ordinateur (« CNC machining ») en combinaison avec des marques de ponçage manuel.



La lumière d'échappement peut porter des marques de ponçage manuel fait par le fabricant pour éliminer des défauts mineurs de coulée et pour éliminer les bavures de NIKASIL à l'extrémité du placage de NIKASIL.

Sur les cylindres estampillés 613 933, le port d'échappement peut présenter des marques de machinage tout autour.



5.8 Hauteur de la lumière d'échappement

La hauteur de la lumière d'échappement (distance entre le sommet du cylindre et l'extrémité de la lumière d'échappement) doit être vérifiée à l'aide du gabarit prévu à cet effet (pièce ROTAX no. 277 397). Insérez le gabarit dans la chemise du cylindre, jusqu'à ce qu'il soit appuyé sur le rebord supérieur de la chemise. Ensuite, alignez et insérez le gabarit au centre de la lumière d'échappement jusqu'à ce qu'il soit appuyé contre la paroi de la chemise du cylindre. Le sillon du gabarit doit s'aligner sur le sillon du joint torique.

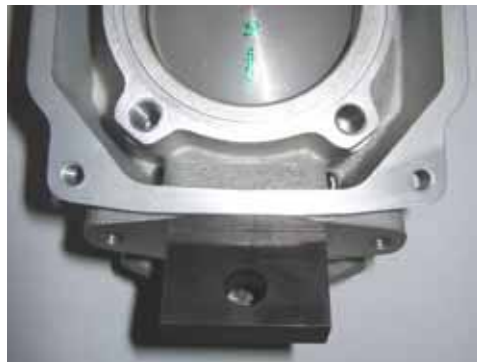
125 MAX DD2: 0,75 mm

Pour les cylindres estampillés 613 933, le cylindre est légal même si le gabarit ne peut être inséré.

NOTE: Assurez-vous d'utiliser le côté du gabarit correspondant au bon type de cylindre (DD2).




5.9 Si le piston recouvre complètement l'orifice d'échappement, il doit être possible d'insérer le gabarit de la soupape d'échappement (pièce Rotax no. 277 030) jusqu'à ce qu'il s'arrête à la surface du cylindre. Il ne doit pas être possible d'insérer une jauge d'épaisseur de 0,5 mm.

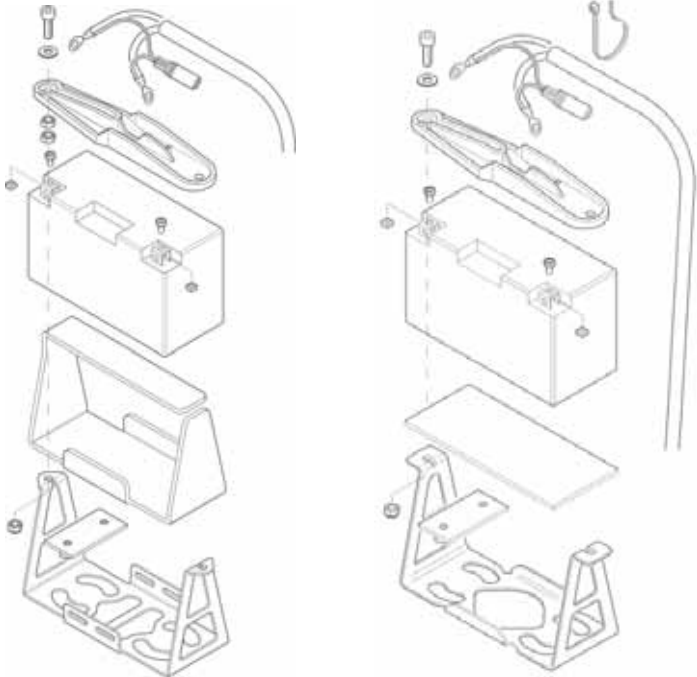
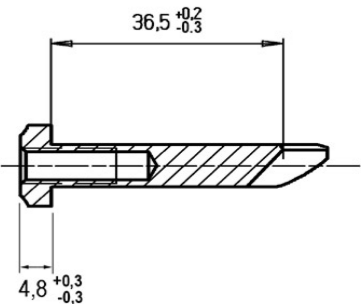



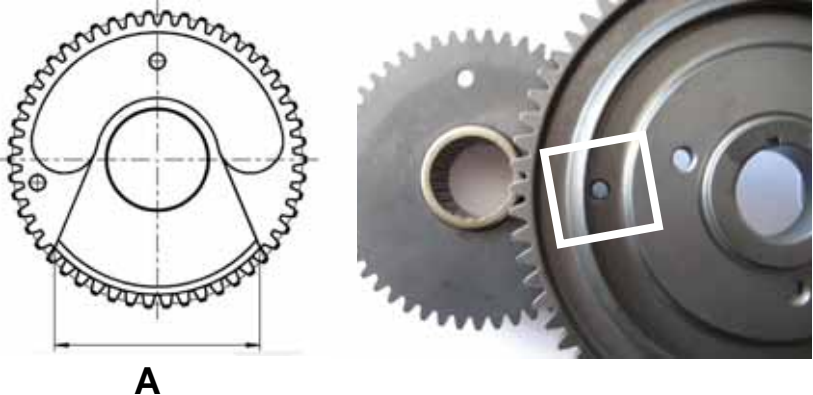

Système d'admission	6.1	La cage d'admission doit être estampillée avec le nom "ROTAX" et le code d'identification "267 410"  
	6.2	La jonction entre le contour intérieur de l'entrée de l'admission et le rebord d'arrêt du carburateur peut avoir été nettoyé en usine. Cette opération de nettoyage fait manuellement laisse une marque de moins de 3 mm de largeur. Aucune altération ou usinage supplémentaire n'est autorisé.
	6.3	La valve à clapet est munie de deux butées d'arrêt et de deux clapets à trois pétales.
	6.4	L'épaisseur des pétales est de 0,6 mm +/- 0,08 mm
Vilebrequin	7.1	Course: 54,5 mm +/-0,1 mm
	7.2	La bielle doit être estampillée avec "213", "365" ou "367" sur le mandrin.  
	7.3	La tige de la bielle n'est pas usinée (plaquée en cuivre). Le ponçage ou le polissage est prohibé.
Boîte de vitesse à deux rapports	8.1	Couple primaire avec 19 dents pour le 1er rapport et 24 dents pour le 2è rapport.
	8.2	L'engrenage de ralenti pour le premier rapport doit avoir 81 dents.
	8.3	L'engrenage de ralenti pour le deuxième rapport doit avoir 77 dents.
Carter	9.1	Tel que fourni par le fabricant. Aucun ponçage ou polissage n'est permis dans les deux principales lumières de passage ni dans l'aire du vilebrequin.


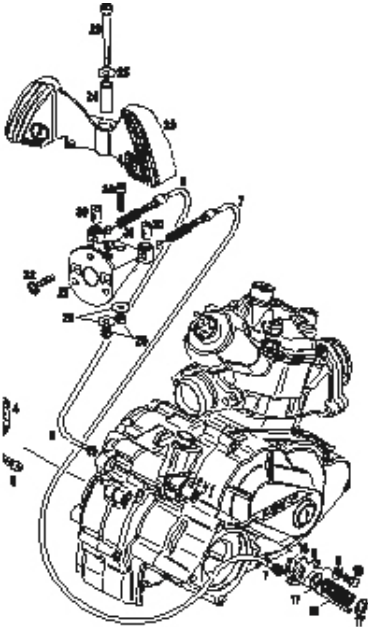
#### 9.4 Spécifications techniques (à l'extérieur du sceau) pour les moteurs de karting ROTAX 125 MAX DD2 (24 kW)

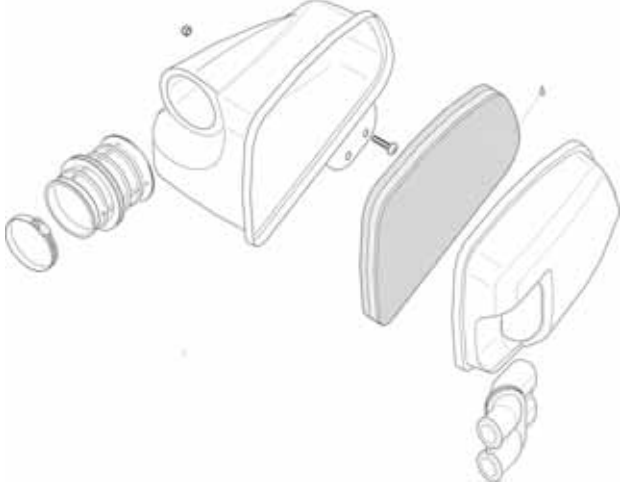
Il est de la responsabilité du compétiteur de vérifier son équipement (tous les composants à l'extérieur du sceau et mentionnés ci-après), et de s'assurer que son équipement respecte les spécifications techniques ci-après.

Unité d'allumage	10.1	Allumage DENSO par batterie, allumage à synchronisation variable. Aucun ajustement nécessaire, ni même possible.  Les officiels de course peuvent requérir à tout moment qu'un compétiteur remplace la bobine d'allumage par une nouvelle bobine, fournie par l'administration de la course.
	10.2	Le boîtier de la bobine d'allumage doit comporter les inscriptions suivantes: "129000-" and "DENSO".
	10.3	La bobine d'allumage doit avoir 4 ou 6 bornes à sa sortie.
	10.4	La bobine d'allumage doit être fixée au couvercle du boîtier d'engrenages de transmission au moyen de deux manchons caoutchoutés. Une extension du support de la bobine sera permise seulement si un composant du châssis interfère avec le support original. Cette extension devra être fabriquée en métal de façon rigide et être d'une dimension minimale pour palier à l'interférence, le tout rattaché aux trous du support d'origine.
	10.5	Le capteur doit être identifié avec les numéros 029600-0710, suivi du code de production variable sur la deuxième ligne.    Conseil: En cas de doute, vous pouvez faire une vérification rapide en plaçant une bille de métal en acier (3-5 mm) sur la surface plane du capteur, du côté du moteur. La bille doit rester au centre de la surface.
	10.6	Bougie: DENSO Iridium IW 24, 27, 29, 31 ou 34 Pour le Canada: NGK BR ... EIX Iridium est aussi légal.
	10.7	Le capuchon de la bougie doit être identifié "NGK TB05EMA"
	10.8	Une batterie originale doit être utilisée, FIAMM-GS type FG20651 ou FG20722 ou FGHL 20722 ou FGH 20902 ou YUASA 6,5 ou ROTAX RX7-12B.
	10.9	La batterie doit être fixée au châssis avec le support d'origine ainsi que le couvercle (voir illustration ci-bas) et doit être fixée au châssis avec un minimum de 2 vis. L'emplacement de la batterie sur le châssis est libre.  Les karts RM1 doivent avoir la batterie installée du côté gauche à l'avant du radiateur. Seuls le support et le couvercle de batterie originaux doivent être utilisés.

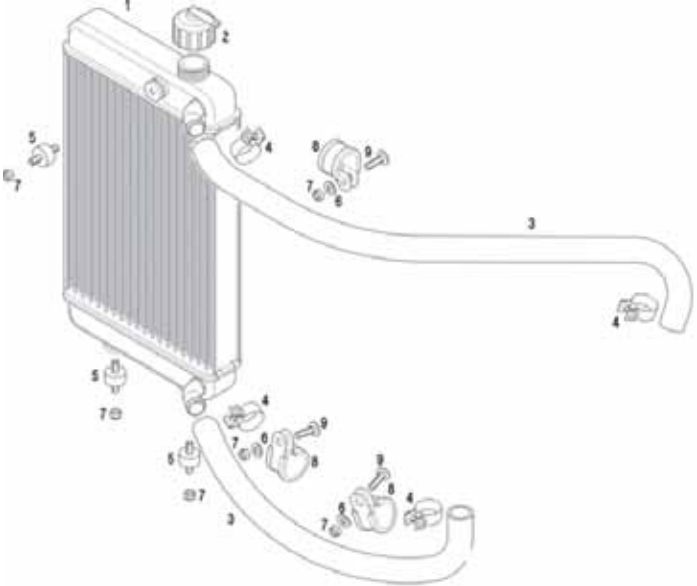
	10.10	<p>La batterie doit être montée avec tous les composants tel qu'elle apparaît dans l'illustration selon la version 1 ou selon la version 2.</p> <p>Version 1 <span style="margin-left: 200px;">Version 2</span></p> 
Valve d'échappement pneumatique	<p>11.1</p> <p>11.2</p> <p>11.3</p>	<p>Tel que fourni par le fabricant, aucune modification n'est autorisée. Le ressort de compression doit être installé.</p> <p>La longueur de la Valve d'échappement pneumatique est de 36,5 mm +0,20 mm / -0,30 mm.</p> <p>La largeur du col est de 4,8 mm +/-0,3 mm</p> 
Contre-poids du balancier	<p>12.1</p> <p>12.2</p>	<p>La couronne d'entraînement du contre-poids doit être installée sur le vilebrequin.</p> <p>Le contre-poids doit être installé sur le couple primaire et doit être aligné avec la couronne d'entraînement du contre-poids tel que mentionné dans le manuel de réparation.</p>

	12.3	<p>Sur l'ancienne version, le contre-poids du balancier doit présenter une surface coulée.</p> 
	12.4	<p>Sur la nouvelle version, le contre-poids du balancier peut avoir été machiné en usine.</p> <p>Dimension A (partie la plus large du contre-poids, doit être soit de 53 mm +/- 0,5 mm ou 55 mm +/- 0,5 mm.</p>  <p style="text-align: center;"><b>A</b></p>
Embrayage centrifuge	13.1	<p>Embrayage centrifuge à l'huile, s'engageant à 4.000 t/m.</p> <p>Le kart, sans le pilote, doit se mettre en mouvement de lui-même quand le moteur atteint une vitesse maximale de 4.000 t/m.</p> 

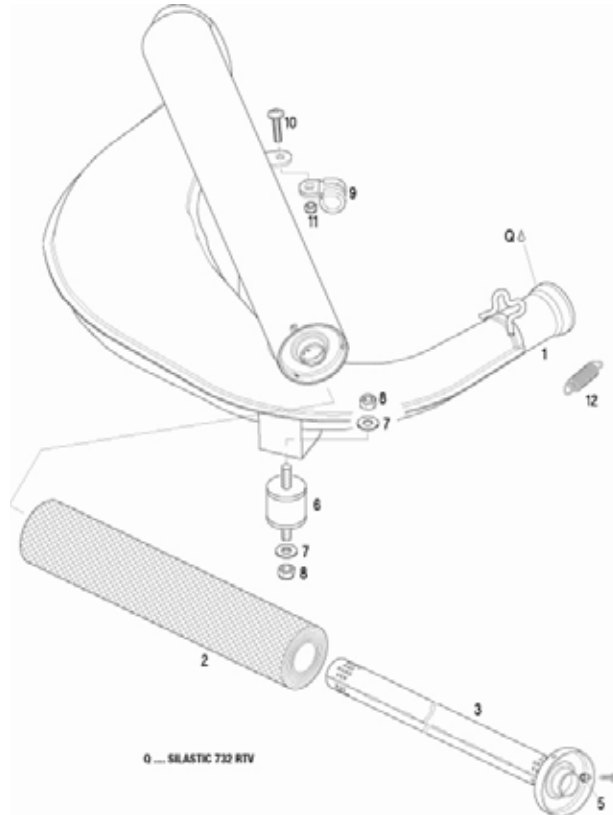
Primary drive	14.1	<p>Seuls les couples primaires et secondaires d'origine optionnels ci-dessous doivent être utilisés.</p> <table border="0"> <tr> <td>Couple</td> <td>Couple</td> </tr> <tr> <td>secondaire</td> <td></td> </tr> <tr> <td>32</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>33</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>34</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>35</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>61</td> </tr> <tr> <td>37</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>38</td> <td>59</td> </tr> </table>  <p style="text-align: right;">primaire</p>	Couple	Couple	secondaire		32	65	33	64	34	63	35	62	36	61	37	60	38	59
Couple	Couple																			
secondaire																				
32	65																			
33	64																			
34	63																			
35	62																			
36	61																			
37	60																			
38	59																			
Changement de rapport	15.1 15.2 15.3	<p>La boîte de vitesses à 2 rapports doit être opérée avec le levier de vitesse original (pos. 23) installé sur le volant via les 2 câbles bowden (pos. 6 + pos. 7).</p> <p>Le taillage du levier de vitesse ou l'addition de rembourrage est autorisé pour ajuster le levier aux différents volants.</p> <p>Le moyeu de volant original (pos. 27) doit être utilisé.</p> 																		
Silencieux d'aspiration	16.1 16.2 16.3 16.4 16.5	<p>Le silencieux d'aspiration est équipé d'un filtre à air intégré et lavable, tel qu'illustré sur l'image ci-bas.</p> <p>Le boîtier inférieur du silencieux d'aspiration est marqué à l'intérieur avec le numéro de pièce ROTAX no. 225 012.</p> <p>Le couvercle du silencieux d'aspiration est marqué à l'intérieur avec le numéro de pièce ROTAX no. 225 022.</p> <p>Le filtre à air est marqué à l'intérieur avec le numéro de pièce ROTAX no. 225 052.</p> <p>Le filtre à air doit être installé entre le boîtier inférieur du silencieux d'aspiration et son couvercle de façon à ce que le filtre couvre entièrement le boîtier inférieur.</p>																		

	16.6	<p>En cas de pluie, il est autorisé de sceller le dessus du boîtier du silencieux d'aspiration avec du ruban gommé. <b>Pour le Canada</b>, il est autorisé de mettre du ruban gommé en tout temps sur le dessus du boîtier afin de prévenir son ouverture.</p> 
Carburateur	17.1 17.2 17.3 17.4 17.5 17.6 17.7 17.8 17.8.1 17.8.2 17.9 17.10 17.11 17.12 17.13	<p>Carburateur DELL'ORTO</p> <p>"VHSB 34" moulé dans le corps du carburateur.</p> <p>"QD" or "QS" estampillé dans le corps du carburateur.</p> <p>L'entrée complète de l'admission doit présenter une surface coulée.</p> <p>Pulvérisateur estampillé "FN 266"</p> <p>La guillotine du carburateur doit être estampillée avec la grandeur "40" et l'extrémité du bas de la guillotine doit avoir une surface coulée.</p> <p>L'aiguille doit être estampillée "K27" or "K98"</p> <p>Les deux combinaisons suivantes de flottes, gicleur de ralenti et tube d'émulsion sont légales:</p> <p>17.8.1 Combinaison 1: Flottes doivent être marquées "gr 5.2" Le gicleur de ralenti doit être estampillé "30" Le tube d'émulsion doit être estampillé "30"</p> <p>17.8.2 Combinaison 2: Flottes doivent être marquées "gr 3.6" Le gicleur de ralenti doit être estampillé "60" Le tube d'émulsion doit être estampillé "60"</p> <p>17.9 Le gicleur de démarrage doit être estampillé "60"</p> <p>17.10 Le réglage des vis d'ajustement du carburateur est libre.</p> <p>17.11 L'utilisation d'un gicleur principal plus petit que 160 ou plus grand que 200 n'est pas recommandé par ROTAX. (excepté en utilisation en haute altitude)</p> <p>17.12 Un gicleur principal plus petit que 160 ou plus grand que 200 est légal, même s'ils ne sont pas disponibles auprès de Rotax.</p> <p>17.13 Un gicleur d'une grandeur minimal peut être déterminé et exigé pour chaque événement de course dans le règlement particulier.</p>

Pompe à essence	18.1	<p>La pompe à essence à diaphragme originale (de couleur grise ou noire), dont l'extérieur est fait de plastique gris ou noir, doit être fixée au châssis au moyen des deux manchons caoutchoutés d'origine.</p> <p>Optionnellement, la pompe à essence à diaphragme MIKUNI, utilisé pour le moteur 125 Max, peut être utilisé.</p> <div data-bbox="651 310 1365 646" data-label="Image"> </div>
Filtre à essence	19.1	<p>Seul le filtre à essence d'origine (voir image ci-bas) est autorisé à être installé entre le réservoir d'essence et la pompe à essence.</p> <div data-bbox="862 814 1154 1031" data-label="Image"> </div> <p>Dans le cas d'un filtre à essence non d'origine, il doit être installé entre la pompe à essence et le carburateur.</p>
Radiateur	20.1 20.2 20.3 20.4 20.5 20.6 20.7	<p>Radiateur unique en aluminium (voir illustration ci-bas).</p> <p>Le nom "ROTAX" doit être estampillé sur le dessus du radiateur.</p> <p>Surface refroidissante: Hauteur = 284 mm, largeur = 202 mm</p> <p>Épaisseur du radiateur = 32 mm</p> <p>Le radiateur doit être installé sur le côté gauche du kart, adjacent au banc.</p> <p>Le partie la plus haute du radiateur avec le couvercle ne peut pas être plus de 400 mm au-dessus du tube principal du châssis.</p> <p>Aucun autre système de refroidissement n'est permis. Seule l'utilisation de ruban gommé tout autour du radiateur, afin de contrôler l'entrée d'air, est permis. Il est interdit de retirer le ruban gommé pendant que le kart roule sur la piste. Tout autre type de contrôle d'entrée d'air est interdit.</p>

	20.8	<p>Le retrait du thermostat situé dans le couvercle supérieur du cylindre est autorisé.</p> 
Liquide refroidissant	21.1	Les liquides refroidissant comme le glycol ne sont pas autorisés. Seule de l'eau sans additifs doit être utilisée.
Système d'échappement	22.1	Tel que fourni par ROTAX et ne peut être modifié, sauf pour le remplacement du matériel d'absorption du silencieux et des vis et boulons pour tenir en place l'embout en remplacement des rivets d'origine.
	22.2	Le collecteur d'échappement standard doit être utilisé.

22.3 Le tuyau d'échappement avec le silencieux doit être conforme à l'illustration.



22.4 Diamètre du trou de l'embout (pos 5, illustration ci-haut): 19,6 mm +/-0,2 mm.

22.5 Une seule mousse isolante doit être utilisée.

22.6 Le système d'échappement original (chambre d'expansion et silencieux) ne peut être modifié, sauf l'addition d'éléments pour réduire encore plus le niveau sonore.

22.7 Il est permis de souder une douille pour mesurer la température d'échappement sur le dessus du système d'échappement. Elle doit être soudée à 50 mm de la bride d'échappement.

22.8 L'utilisation d'un maximum de 4 ressorts d'échappement d'origine ROTAX pour fixer le système d'échappement au cylindre est permise. Aucun fil de sécurité n'est autorisé dans la section de la bride d'échappement.

Niveau sonore

23.1 La laine d'isolation du bruit doit être remplacée par une pièce de rechange ROTAX si le niveau sonore dépasse 94 dB (A)

	23.2	<p>Procédure de mesurage du niveau sonore:</p> <p>Le lieu de mesure du niveau sonore doit être situé dans une section de la piste où le moteur est utilisé avec sa charge complète dans une échelle de 11.000 à 12.000 t/min.</p> <p>Le microphone doit être installé un mètre au-dessus du niveau de la piste, de façon perpendiculaire à celle-ci.</p> <p>La distance entre le microphone et le kart, roulant sur la trajectoire de course, doit être de 7,5 mètres.</p> <p>Le kart doit être opéré avec une charge complète, sur la trajectoire idéale de course.</p>
--	------	--