

## MOTEUR ROTAX Modèle 125 MICRO MAX

Les spécifications techniques ci-après doivent permettre aux commissions techniques de contrôler les conditions d'origine des moteurs ROTAX type 125 MICRO MAX. En vérifiant ces différentes spécifications une par une, il sera possible d'uniformiser les bases techniques du moteur. Ce document est destiné aux organisateurs de compétitions à qui ces éléments seront utiles pour le respect des règlements de la catégorie Minikart.

**Seules les pièces d'origine ROTAX spécialement sélectionnées et fournies pour les moteurs ROTAX 125 Micro Max sont autorisées, sous réserve de nouvelles spécifications.**

**Ni le moteur, ni ses accessoires périphériques ne peuvent être modifiés en aucune circonstance, sous réserve de nouvelles spécifications.**

### NOTES :

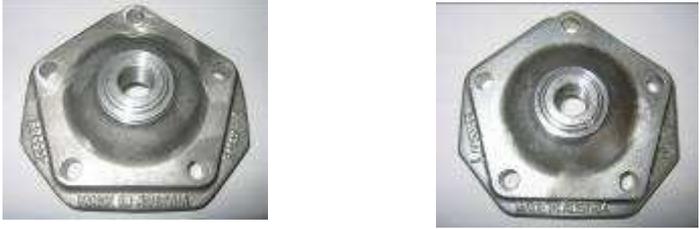
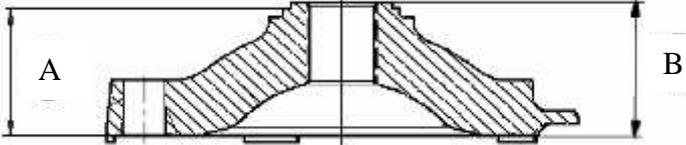
Aucun matériau additionnel ne peut être rajouté à l'exception d'une réparation moteur, ce type d'opération ne devant servir qu'à restaurer le moteur ou ses composants conformément aux spécifications d'origine.

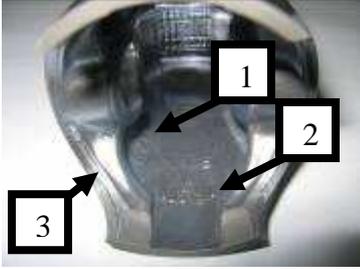
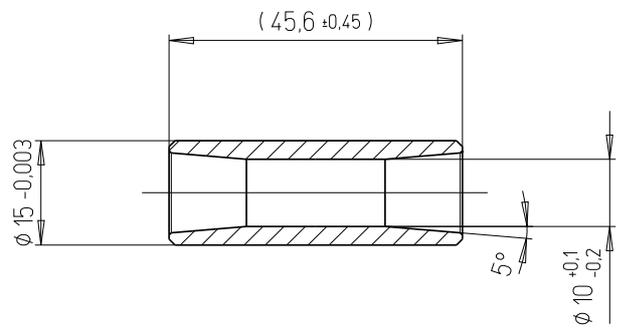
- L'utilisation de revêtements céramique ou thermique sur/dans le moteur et sur/dans le système d'échappement est interdite.
- L'utilisation de revêtement anti-friction sur/dans le moteur et les pièces moteur est interdite.

Sont autorisés : le carter de chaîne, le carter d'embrayage, la platine moteur, la sonde de température, le support récupérateur huile/eau et le compte-tours.

Ne font pas partie des spécifications techniques : boulonnerie, circlips, rondelles, gaine de câble, carburant et durite sous réserve de modifications ultérieures.

DESIGNATION		SPECIFICATIONS
<b>CARACTERISTIQUES DU MOTEUR 125 MICRO MAX</b>	0.1	Le couvre culasse doit être obligatoirement d'origine de couleur rouge
	0.2	Le moteur doit porter obligatoirement une plaque d'identification d'origine Rotax (Micro Max FFSA) numérotée FFSA.
	0.3	Un plombage officiel FFSA (de couleur rouge) est posé sur 4 vis du moteur (couvre culasse/embase du cylindre/boite à clapet/carter latéral)
	0.4	Une carte d'identité est délivrée avec chaque moteur. Cette carte doit être présentée lors des compétitions.
	0.5	<b>Les points de plombage doivent être disposés comme sur la photo ci dessous. Le câble doit être tendu.</b>
		

<p><b>OUVERTURE DE SQUICH</b></p>	<p>1.1</p>	<p>2,40mm mini – 2,70mm maxi Le contrôle doit être effectué avec un fil d'étain de 3mm (PMFR421.026). Le vilebrequin doit être tourné à la main jusqu'au point mort haut pour comprimer le fil d'étain. Le squich doit être mesuré en deux points : côté gauche et côté droit de l'axe de piston. La moyenne de la mesure de ces deux points permettra de définir le squich.</p>
<p><b>CULASSE</b></p>	<p>2.1  2.2   2.3   2.4</p>	<p>Le code d'identification doit être : 223 389 1 ou 223 389 2 ou 223 389 2/1 ou 223 389 2/2</p> <p>Le nom ROTAX ou MADE IN AUSTRIA doit être moulé.</p> <div data-bbox="619 651 1318 880" style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p>La hauteur de la culasse doit être de 27,55 mm avec une tolérance +0,0 / -0,1 mm. (A) et de 28,80 mm avec une tolérance +/-0,2 mm (B).</p> <div data-bbox="632 1037 1318 1182" style="text-align: center;">  </div> <p>Le profil de la chambre de combustion doit être contrôlé avec le gabarit de culasse ROTAX PMFR421.000. Le jet de lumière entre le gabarit et la chambre de combustion doit être le même tout le long du profil.</p> <div data-bbox="860 1352 1200 1608" style="text-align: center;">  </div>

<p><b>PISTON/SEGMENT</b></p>	<p>3.1  3.2  3.3  3.4</p>	<p>Piston d'origine, graphité, en aluminium moulé traité, avec un seul segment rectangulaire. Le piston doit avoir à l'intérieur les inscriptions moulées suivantes « ELKO (1) » et « MADE IN AUSTRIA (2) ».</p> <p>Les surfaces usinées sont : l'extrémité supérieure du piston, le diamètre extérieur, la rainure de segment, l'alésage d'axe de piston, le diamètre intérieur et l'extrémité inférieure du piston (3). Toutes les autres surfaces ne sont pas usinées mais moulées. Quelques traces de meulage pour retirer les bavures au bas de la jupe de piston peuvent être présentes.</p>  <p><b>Tout traitement mécanique ou polissage est interdit. Le nettoyage du dessus du piston, sans en modifier la surface d'origine, est autorisé.</b></p> <p>segment rectangulaire d'origine, magnétique, de 0,98mm +/-0,02mm d'épaisseur avec le marquage « ROTAX 215 547 » ou « ROTAX 215 548 »</p> 
<p><b>AXE DE PISTON</b></p>	<p>4.1 4.2 4.3</p>	<p>L'axe de piston doit être en acier magnétique.</p> <p>Les côtes d'origines doivent être respectées.</p> <p>Le poids minimum de l'axe de piston doit être de 32,10 grammes.</p> 
<p><b>CYLINDRE</b></p>	<p>5.1 5.2</p>	<p>Cylindre en alliage léger avec revêtement GILNISIL, configuration avec une seule lumière à l'échappement. Il est interdit de re-traiter un cylindre.</p> <p>Alésage maximum : 54,035 mm (mesuré 10 mm au-dessus de la lumière à l'échappement).</p>

## CYLINDRE (suite)

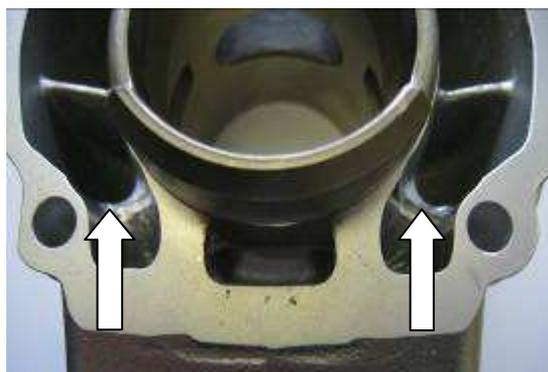
- 5.3 Le cylindre doit être marqué du logo ROTAX, avec le code d'identification 223994.



- 5.4 La hauteur du cylindre doit être de 87 mm avec une tolérance de  $-0.05 / +0,1$  mm.

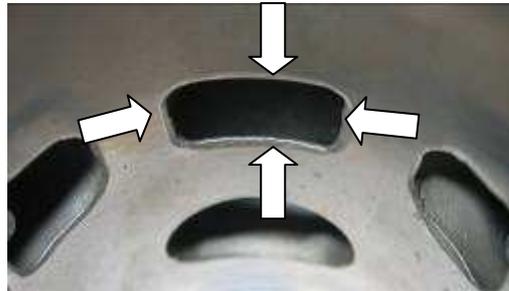


- 5.5 Tous les transferts et passages ont une finition moulée à l'exception de certains enlèvements de matière au niveau des transferts et passages d'admission fait d'origine à l'usine.

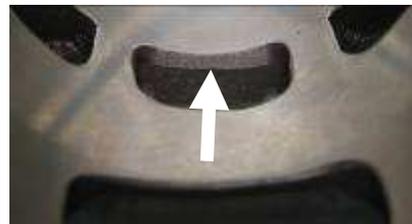


## CYLINDRE (suite)

- 5.6 Tous les transferts ont un chanfrein pour empêcher tout obstacle au passage du segment. Tout autre usinage est interdit.



Sur le cylindre 223994, le bord du transfert arrière peut présenter quelques traces d'usinage.



- 5.7 La partie supérieure du collet d'échappement à une finition moulée et peut présenter quelques traces d'usinage faites par le fabricant.



- 5.8 La partie supérieure de la lumière d'échappement peut présenter une finition moulée...



## CYLINDRE (suite)

ou peut présenter quelques traces d'usinage faites par le fabricant...

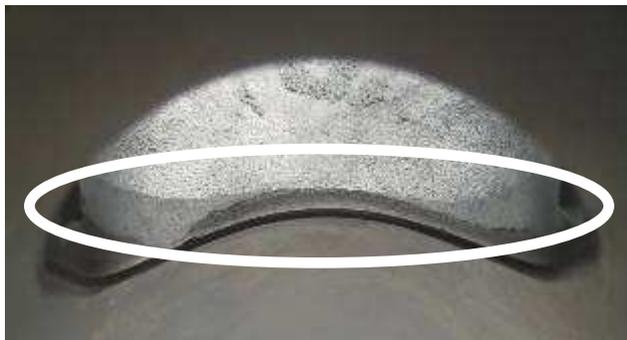


ou peut présenter quelques traces d'usinage ajoutées d'un meulage manuel fait par le fabricant.



La lumière d'échappement peut présenter quelques traces de meulage manuel faites par le fabricant afin d'éliminer les légers défauts de moulage et d'éliminer les bavures de NIKASIL situées à la fin de la surface traitée au NIKASIL

Sur le cylindre 223994, le contour de la lumière d'échappement peut présenter une trace d'usinage.



## CYLINDRE (suite)

5.9

La hauteur d'échappement (distance entre le haut du cylindre et le haut de la lumière d'échappement) doit être vérifiée à l'aide du gabarit ROTAX PMFR421.022.

Insérer le gabarit dans l'alésage du cylindre puis le faire toucher à la paroi du cylindre en insérant son encoche au milieu de la lumière d'échappement (point le plus haut). Remonter le gabarit jusqu'à ce que son encoche se prenne au niveau le plus haut de la lumière. Il ne doit pas être possible d'intercaler une cale de 1,10mm entre le sommet du cylindre et le gabarit comme illustré sur la photo ci-dessous :

125 Micro Max : 1,10 mm

Attention : Prenez soin d'utiliser le côté du gabarit correspondant au cylindre : « côté Junior » pour contrôler le cylindre du Micro Max.



## SYSTEME D'ADMISSION

6.1

Le collecteur d'admission est marqué du nom ROTAX et le code d'identification est 267 915 (1). Certains ébavurages d'usine peuvent être présents à la jonction entre le contour intérieur du collecteur et la surface où s'arrête le carburateur. Aucun polissage ni usinage n'est autorisé.



6.2

La boîte à clapet est équipée de 2 butées et de 2 clapets, chaque clapet se compose de 3 lamelles.

6.3

L'épaisseur des clapets est de 0,6 mm ± 0,10 mm.

## VILEBREQUIN

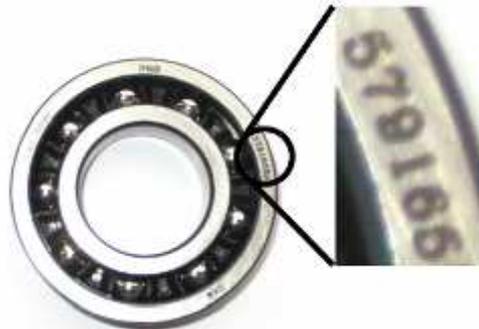
7.1 La bielle doit être marquée du numéro « 367 »,



7.2 Course : 54,5 mm +/- 0,1mm.

7.3 La surface de la bielle n'est pas usinée (recouverte de cuivre). La rectification ou le polissage de la surface de la bielle n'est pas autorisé.

7.4 Les roulements de vilebrequin FAG 6206 sont les seuls autorisés. Ils doivent être marqués 579165BA ou Z-579165.11.KL.

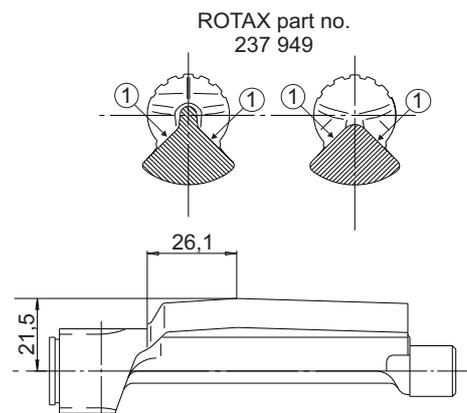


## BALANCIER D'ÉQUILIBRAGE

8.1 Le balancier d'équilibrage (237 948 ou 237 949) doit être en place et opérationnel

8.2 La surface 1 (illustration ci-dessous) n'est pas usinée et doit être moulée.

8.3 Les côtes de l'arbre d'équilibrage utilisé ne doivent pas être inférieures à celles indiquées.



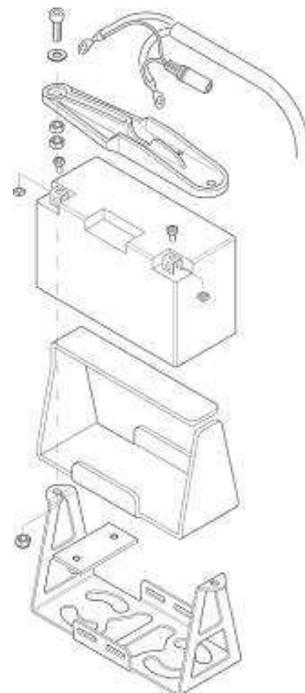
8.4 Le poids minimum de l'arbre d'équilibrage ne doit pas être inférieur à 255gr.

## CARTER

9.1 Doit être conforme à l'origine. Aucune opération de rectification ou de polissage n'est autorisée dans les 2 passages de transferts principaux.

## UNITE D'ALLUMAGE

- 10.1 Allumage digital DENSO à batterie, à avance variable. Aucun réglage n'est nécessaire ni autorisé.  
Lors d'une course, les officiels peuvent demander à tout moment à un pilote d'échanger sa bobine d'allumage par une autre bobine, fournie par l'organisation de la course.
- 10.2 La bobine d'allumage porte l'inscription suivante à côté de la prise du câble de haute tension : 129 000 et DENSO.
- 10.3 La bobine doit avoir 3 broches sur le connecteur.
- 10.4 La connexion de la bobine doit être de couleur verte. La bobine avec fil d'extension n'est pas autorisée.
- 10.5 La bobine d'allumage doit être fixée au moyen de 2 silentblochs d'origine sur le couvercle de pignonnerie. Uniquement dans le cas où la conception du châssis interfère avec le montage d'origine de la bobine d'allumage. un système d'attache supplémentaire, solide et fabriqué en métal, attaché au système d'ancrage principal peut être autorisé pour fixer la bobine.
- 10.6 **Fixer une deuxième tresse de masse d'origine est autorisé.**
- 10.7 La longueur du fil haute tension reliant la bobine au capuchon de bougie doit être de 210 mm minimum (partie visible du fil).
- 10.8 Bougie : DENSO Iridium IW 27.
- 10.9 Seule la batterie d'origine doit être utilisée.  
YUASA YT7B-BS ou ROTAX RX7-12B.
- 10.10 La batterie doit être montée avec l'ensemble des pièces illustrées ci-dessous.



**UNITE D'ALLUMAGE (suite)**

10.11

Le capuchon de bougie doit être marqué « NGK TB05EMA ».

10.12

Le capteur d'allumage doit être marqué du N°029600 -0710 suivi d'un second code qui évolue en fonction des productions.



**PIGNONS DE BALANCIER**

11.1

Les pignons de balancier aciers doivent être installés et alignés conformément au manuel de montage.



## CARBURATEUR

- 12.1 Carburateur DELL'ORTO d'origine.
- 12.2 L'inscription « VHSB 34 » est moulée sur le boîtier du carburateur.
- 12.3 L'inscription « QS » est gravée sur le boîtier du carburateur.
- 12.4 Le revêtement de l'admission du carburateur doit rester d'origine (brut de fonderie).
- 12.5 Le puits d'aiguille doit être marqué « FN 266 »  
Longueur total : 54,00 +/- 0,3mm



Longueur de la section basse : 11,50 +/- 0,2mm

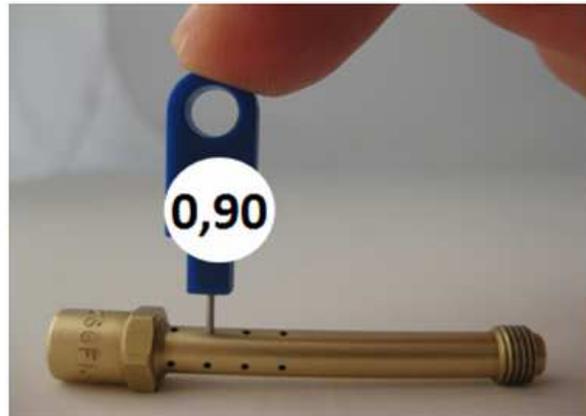


Diamètre intérieur : 2,60 +/- 0,15mm  
=>Mesuré à 2mm de l'extrémité



## CARBURATEUR (Suite)

Une jauge de 0,90mm ne doit pas pouvoir entrer dans les 16 trous transversaux.

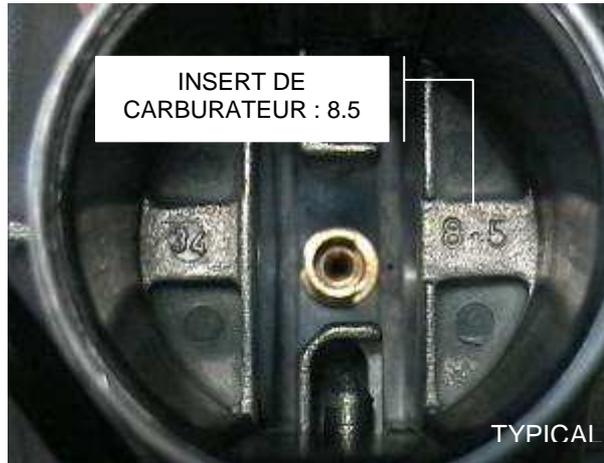


- 12.6 Le boisseau du carburateur utilisé doit être de taille « 40 ».
- 12.7 L'aiguille de carburateur doit être marquée K98 et le clip d'aiguille au cran 2 (En partant du haut).
- 12.8 Le gicleur principal doit porter la mention 130. Ce gicleur sera contrôlé à l'aide d'une pige.
- 12.9 Les flotteurs doivent être marqués « gr 3.6 »
- 12.10 Le gicleur de ralenti doit porter la mention 60. Le gicleur d'émulsion doit porter la mention 60. **Une pige de 0.65mm ne doit pas pouvoir entrer dans les trous (voir photos ci-dessous).**



**CARBURATEUR (Suite)**

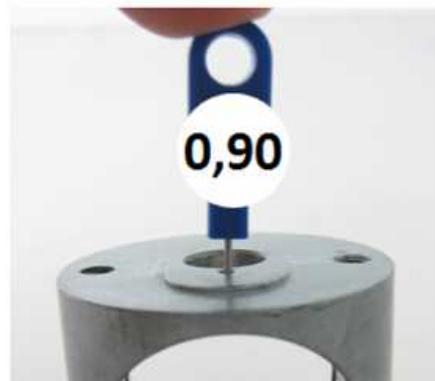
12.11 Insert de carburateur 8.5.



Une jauge de contrôle de 0,60mm ne doit pas entrer dans le trou oblique.



Une jauge de contrôle de 0,90mm ne doit pas entrer dans le trou vertical.



## CARBURATEUR (Suite)

12.12 Le puits de pointeau doit être un 150. Le pointeau doit être marqué « INC ».



12.13 La hauteur de la fourchette doit être contrôlé avec le gabarit de contrôle de niveau de cuve (Ref : 277400). La hauteur de fourchette droite et gauche doit être comprise dans la tolérance du gabarit (voir photo). Le contrôle doit s'effectuer sans le joint de cuve et le carburateur positionné à l'envers sur une partie plane.



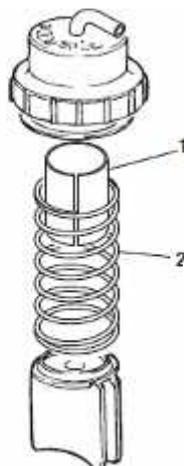
12.14 Le gicleur de starter doit porter la mention 60. Ce gicleur sera contrôlé à l'aide d'une pige.

12.15 Le réglage des vis de carburateur est libre. Toutefois l'adjonction de rondelles sur les vis de réglage est interdite.

12.16 **Tous les gicleurs doivent être montés et serrés correctement.**

12.17 La durite d'essence ne doit pas être pincée ou partiellement obturée.

12.18 L'entretoise (Position 1 illustrée sur la photo ci-dessous) doit être installée dans le carburateur pour éviter l'ouverture du boisseau. La longueur de l'entretoise doit être de 38mm +/- 0,2mm.



## CARBURATEUR (Suite)

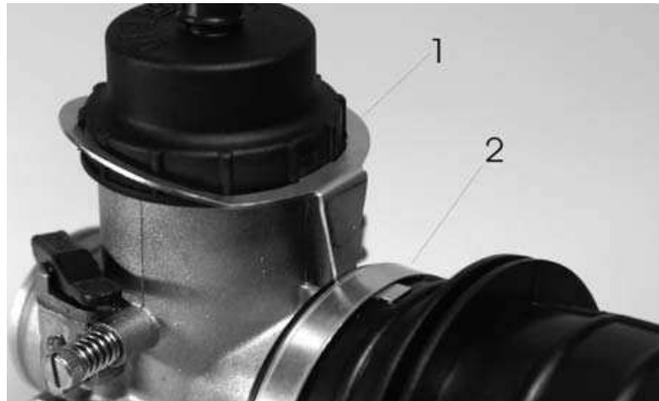
- 12.19 Contrôle de l'ouverture maximum du boisseau  
L'outil de contrôle Rotax 277400 ne doit pas pouvoir tourner vers une position verticale.



- 12.20 Deux modèles de bouchon de cuve de carburateur sont autorisés :  
1 modèle en acier (empreinte de serrage hexagonale)  
1 modèle en aluminium (équipé d'une molette de serrage) **marqué Rotax.**

- 12.21 La durite des mises à l'air de cuve de carburateur doit être en place et connectée. **Longueur minimum de cette durite : 155mm.**

- 12.22 Le chapeau de carburateur doit être complètement serré sur le carburateur.  
La position du chapeau de carburateur doit être bridée à l'aide de la plaque de fixation (Voir photo ci-dessous)



- 12.23 Un seul joint caoutchouc doit être utilisé à l'intérieur du chapeau de carburateur.



## EMBRAYAGE (suite)

16.3 Le système d'embrayage doit respecter les spécifications suivantes.

16.3.1 Hauteur du moyeu d'embrayage



Minimum : 11,45 mm.

16.3.2 Epaisseur du diamètre intérieur/extérieur du moyeu d'embrayage



La mesure doit être faite sur les 3 patins d'embrayage, à 5 à 10 mm de l'extrémité de chaque patin (les 3 patins doivent être complètement fermés pour la mesure – pas d'ouverture).

Aucune mesure ne doit être en dessous de 24,10 mm.

**EMBRAYAGE (suite)**

16.3.3 Diamètre extérieur de la cloche d'embrayage



Le diamètre doit être mesuré avec un pied à coulisse positionné en appui sur la cloche (et non du côté ouvert de la cloche).

Diamètre minimum : 89,50 mm.

16.3.4 Diamètre intérieur de la cloche d'embrayage



Le diamètre intérieur doit être mesuré avec un pied à coulisse. La mesure doit être faite au milieu de la cloche d'embrayage (sur la surface de frottement de la cloche).

Diamètre maximum : 84,90 mm.

**EMBRAYAGE (suite)**

16.3.5 Hauteur de l'ensemble pignon / cloche d'embrayage



Hauteur minimum : 33,90 mm.

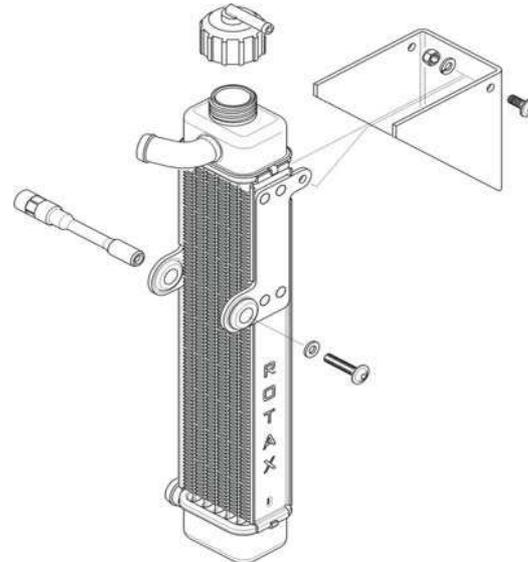
**BOITE A AIR**

- 17.1 La boîte à air doit comporter obligatoirement le filtre à air intégré et lavable et les autres pièces tel que montré sur l'illustration ci-dessous. La boîte à air doit être montée sur son support d'origine et fixée avec les vis (aussi bien par temps sec que par temps de pluie)
- 17.2 La partie basse de la boîte à air doit comporter le marquage ROTAX N°225 015 et la partie haute de la boîte à air doit être estampillé ROTAX N° 225 025.
- 17.3 Le filtre à air doit être disposé comme montré sur l'illustration ci dessous.



## RADIATEUR

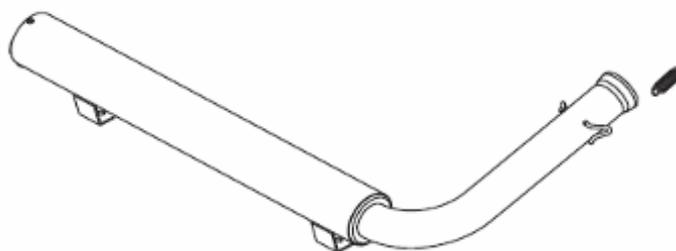
- 18.1 Le radiateur spécifique Micro Max doit être utilisé. Il doit être placé du côté droit du moteur.
- 18.2 Le radiateur doit être monté avec tous ses composants (Voir illustration)
- 18.3 La surface de refroidissement :  
Hauteur : 280-300mm  
Largeur : 58-62mm  
Epaisseur : 30-34mm



- 18.4 Aucun système additionnel de refroidissement n'est autorisé. Seul le volet plastique est autorisé pour contrôler le flux d'air. Tout autre moyen de contrôle de ce flux d'air est interdit. **Enlever le volet est autorisé.**
- 18.5 Le calorstat est obligatoire dans le couvre culasse.

## SYSTEME D'ECHAPPEMENT

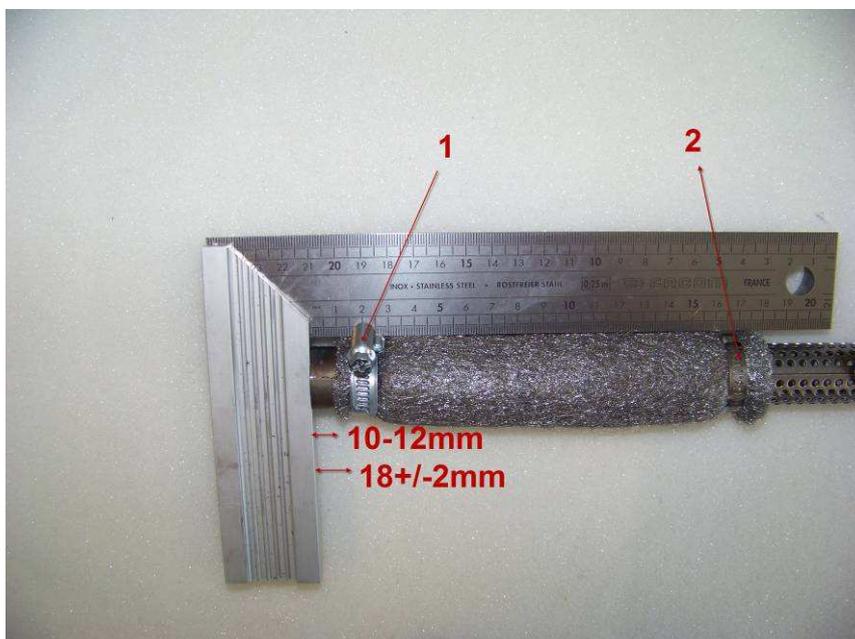
- 19.1 Doit être d'origine et ne peut être modifié, à l'exception du remplacement de la fibre d'absorption de silencieux. L'utilisation de vis et d'écrous à la place des rivets pour maintenir la fermeture du pot d'échappement est autorisée.
- 19.2 La bride d'échappement Micro Max doit être utilisée à la sortie du cylindre. Le diamètre intérieur de la bride **ne doit pas être supérieur à 22.2 mm.**
- 19.3 Le diamètre intérieur du tube de fuite du silencieux doit être de 15mm +/- 0,5mm



## SYSTEME D'ECHAPPEMENT (Suite)

19.4

En plus de la laine d'isolation standard, une laine d'acier spécifique aux dimensions extérieures 165 + 10mm doit être installée sous la laine d'isolation standard au début du tube perforé (Voir illustration ci-dessous).



Le collier N°1 doit être fixé à une distance de 18m m +/-2mm (mesure depuis l'extrémité du tube).

Le collier N°2 doit être fixé à l'autre extrémité de la laine d'acier.

Une cote de 10-12mm (depuis l'extrémité du tube jusqu'à la laine d'acier) est donnée pour l'assemblage seulement.

19.5

Seuls les isolants fournis par ROTAX sont autorisés. Une seule laine d'isolation standard est autorisée en plus de la laine d'acier spécifique.

19.6

Un échappement non peint n'est pas autorisé.

19.7

Il est autorisé d'utiliser 4 ressorts d'origine ROTAX maximum pour fixer le pot d'échappement à la rotule. Aucun autre système n'est autorisé.

## EMMISSIONS SONORES

20.1

Les matériaux d'isolation sonore doivent être remplacés par des pièces détachées d'origine ROTAX si l'émission sonore dépasse 90 décibels.

20.2

Procédure de mesure du bruit :  
RTN FFSA 2013