



RMMC - ROTAX MAX MOJO CHALLENGE GRAND FINALS 2017

**REGULAMENTO TÉCNICO
MICRO MAX / MINI MAX / JUNIOR MAX**
Aprovado em 20/10/2017



REGULAMENTO TÉCNICO

O presente Regulamento Técnico rege-se por:

- ROTAX MAX CHALLENGE Technical Regulations 2017 (RMCTR 2017) e seus anexos.
- Regulamento Técnico Internacional de Karting 2017
- Regulamento Desportivo do RMMCGF 2017
- Prescrições Específicas de Karting (PEK) da FPAK
- Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2017 – FPAK

1. EQUIPAMENTO

1.1. KART COMPLETO: Segundo o artigo 5. do Regulamento Desportivo do RMMCGF 2017 e conforme este Regulamento Técnico.

1.2. MOTORES

1.2.1. Os motores admitidos para as diversas categorias no ROTAX MAX MOJO CHALLENGE GRAND FINALS 2017 (RMMCGF 2017) serão fornecidos com todos os acessórios originais e devem estar conforme este Regulamento Técnico.

1.2.2. Os motores admitidos nas várias categorias são:

- Micro MAX: **ROTAX 125 Micro MAX EVO**
- Mini MAX: **ROTAX 125 Mini MAX EVO**
- Junior MAX: **ROTAX 125 Junior MAX EVO**

1.2.3. O motor 125 Junior MAX EVO é a base de configuração para as três categorias.

1.2.4. Os motores são selados conforme o artigo 3 do RMCTR 2017.

1.2.5. A manipulação do selo em qualquer momento da prova implica a imediata desclassificação do evento.

1.2.6. Modificações, Reparações e Adições – segundo o artigo 4. do RMCTR 2017.

1.3. CHASSIS E CARROÇARIA

1.3.1. Chassis e carroçaria para cada categoria só são permitidos os fornecidos pelo organizador.

1.3.2. Não são permitidas alterações ao chassis e à carroçaria, exceto as mencionadas neste regulamento. O Comissário Técnico Chefe poderá permitir algumas alterações no chassis, no caso em que a altura do piloto não lhe permita uma posição de condução adequada e segura. Contudo, estas alterações não poderão interferir na performance do chassis.

1.3.3. Todas as peças devem ser originais e fornecidas pelo fabricante da marca do chassis.

1.3.4. Eixo traseiro e seus componentes, sistema de travagem e jantes, conforme fornecido pelo organizador.

1.3.5. Categoria Micro MAX

1.3.5.1. Chassis Cadete da marca Praga, modelo Picollo Evo, homologação CSAI número 07/CH/20

1.3.5.2. Distância entre eixos: 950mm (+/-5mm)

1.3.5.3. Largura máxima das vias (com pneus e jantes montadas): 1200 mm

1.3.5.4. Autorizado o uso de excêntricos para regulação do caster e do camber. Não se permite o uso de cubos no eixo dianteiro.

1.3.5.5. Carenagem frontal, caixas laterais e porta números conforme homologação CSAI.

1.3.5.6. Pára-choques dianteiro, traseiro e laterais segundo o Regulamento Técnico Internacional de Karting.

1.3.5.7. A fixação do assento está limitado a 4 pontos no chassis e dois pontos extra de reforço/apoio.

1.3.6. Categorias Mini MAX e Júnior MAX

1.3.6.1. São apenas permitidos os chassis fornecidos pelo organizador:

- Mini MAX: chassis da marca Birel, modelo RY30 S9, com homologação 32/CH/20
- Júnior MAX: Chassis da marca Praga, modelo Dragon Evo com homologação CIK 87/CH/20

1.3.6.2. O chassis e a carroçaria devem estar conforme o Regulamento Técnico Internacional de Karting.

1.3.6.3. O sistema de travagem deve ter homologação válida CIK/FIA.

1.3.6.4. Não são permitidos travões da frente.

1.3.6.5. Largura máxima das vias (com pneus e jantes montadas):

- Mini Max.....1350 mm
- Junior Max.....1400 mm

1.3.7. Carenagem frontal e pára-choques frontal

1.3.7.1. É obrigatório, em todas as categorias, o uso da carenagem e pára-choques frontais e respetivo kit de montagem, segundo o artigo 30 das Prescrições Específicas da CIK e segundo este regulamento. As especificações técnicas do pára-choques frontal e da carenagem frontal deverão estar conforme, respetivamente, o artigo 2.5.1.1 e o artigo 2.7.1.5 do Regulamento Técnico da CIK e também de acordo com

REGULAMENTO TÉCNICO

os desenhos técnicos segundo o Anexo 1 deste regulamento – desenhos dos pára-choques e kit de montagem, respetivamente, **2a** e **2c** e desenho técnico **2d** referente à montagem da carenagem frontal.

1.3.7.2. A carenagem frontal e o kit de montagem devem estar devidamente montados durante todos os treinos e corridas.

1.4. PESOS MÍNIMOS

O peso mínimo (kart completo e piloto com todo o seu equipamento usado durante a corrida) para as diversas categorias é o seguinte:

- Rotax Micro Max: **110 kg**
- Rotax Mini Max: **130 Kg**
- Rotax Júnior Max: **145 kg**

1.5. AQUISIÇÃO DE DADOS

Só são permitidos os dispositivos de registo e display, com ou sem memória, que possam ler ou gravar as rotações do motor, fornecer até duas indicações de valores de temperatura, a velocidade de uma das rodas, a aceleração X/Y, os tempos por volta e a posição (via GPS). É permitido fazer-se a ligação deste sistema a uma bateria original Rotax.

1.6. MATERIAIS COMPÓSITOS

Não são permitidos materiais compósitos (fibra de carbono, etc.) exceto para o chão e para o banco. Ligas de diferentes metais/substâncias não são consideradas como materiais compósitos (por exemplo os discos de travão). Não são, contudo, permitidos discos de cerâmica para os chassis de todas as categorias.

1.7. EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

Os fatos, capacetes, sapatos, luvas e outros tipos de proteção do piloto (proteção de costelas, por exemplo) têm de cumprir os regulamentos FPAK e CIK-FIA. A proteção cervical é obrigatória para as categorias Micro Max e Mini Max.

1.8. PUBLICIDADE

Não são permitidos autocolantes de publicidade a marcas e/ou produtos (exceto ROTAX, BRP, MOJO, XPS) no motor e seus acessórios.

2. PNEUS

2.1. Pneus da marca **MOJO** fornecidos pela organização, sendo os seguintes tipos para as várias categorias:

ROTAX MICRO MAX:

- Seco: Tipo **C2** (4.0x10.0-5 Front /5.0x11.0-5 Rear)
- Chuva: Tipo **CW** (4.0x10.0-5 Front /5.0x11.0-5 Rear)

ROTAX MINI MAX:

- Seco: Tipo **D2-6** (4.5x10.0-5 Front /6.0x11.0-5 Rear)
- Chuva: Tipo **W3** (4.5x10.0-5 Front /6.0x11.0-5 Rear)

ROTAX JUNIOR MAX:

- Seco: Tipo **D2** (4.5x10.0-5 Front /7.1x11.0-5 Rear)
- Chuva: Tipo **W3** (4.5x10.0-5 Front /6.0x11.0-5 Rear)

2.2. Categoria Micro MAX

2.2.1. O primeiro jogo de pneus slicks será fornecido após o sorteio de chassis. Este jogo terá de ser usado em todo o evento. Cada pneu deste jogo é marcado com um código de barras e número do piloto e tem de ser mantido em parque fechado.

2.2.2. Cada Condutor é responsável por verificar se a marcação do número de piloto no pneu está visível, caso contrário o pneu terá de ser remarcado em parque fechado.

2.2.3. Se houver risco de ocorrência de chuva, serão fornecidos pneus de chuva (MOJO CW) em conjunto com as jantes. Estes pneus têm de ser mantidos em parque fechado durante todo o evento e cada pneu é marcado com um código de barras e o número de piloto.

2.3. Categoria Mini MAX e Junior MAX

2.3.1. O primeiro jogo de pneus slicks será fornecido após o sorteio de chassis. Este jogo terá de ser usado durante o evento, em todas as sessões de treinos. Este jogo de pneus não é marcado, nem tem de ser mantido em parque fechado.

REGULAMENTO TÉCNICO

- 2.3.2. Um certo número de pneus usados do primeiro jogo será mantido em parque fechado.
- 2.3.3. Após a última sessão de treinos livres, o piloto irá receber um jogo novo de pneus slicks MOJO D2-6 (no caso da Mini MAX)/ MOJO D2 (para a categoria Junior MAX), que terá de ser usado da fase de qualificação à fase final (pré-final e final). Cada pneu deste jogo é marcado com um código de barras e com o número do piloto e tem de ser mantido em parque fechado.
- 2.3.4. Cada Condutor é responsável por verificar se a marcação do número de piloto no pneu está visível, caso contrário o pneu terá de ser remarcado em parque fechado.
- 2.3.5. Se houver risco de ocorrência de chuva, serão fornecidos pneus de chuva (MOJO W3) em conjunto com as jantes. Tanto os pneus de chuva fornecidos para as sessões de treinos, como os fornecidos para a utilização desde as fases de qualificação até à fase final (incluída), terão de ser mantidos em parque fechado e cada pneu é marcado com um código de barras e o número de piloto.

2.4. Em todas as categorias, um piloto terá direito a substituir um pneu da frente e um pneu de trás de chuva ou de seco no caso de ser detetada uma falha mecânica do mesmo, exceto se esta for causada de propósito/mau uso. Caso ocorra uma falha mecânica de um pneu, cabe ao comissário técnico verificar a origem desta falha. Se esta falha não for causada de propósito/mau uso, será aplicada a seguinte regra:

- Na categoria Micro Max o pneu será substituído por um novo.
- Nas categorias Mini Max e Micro Max se ocorrer durante os Treinos Livres ou antes do Treino Cronometrado o pneu será substituído por um novo. Se ocorrer durante as mangas de Qualificação, Pré-Final ou Final o pneu será substituído por um usado (com semelhante desgaste).

2.5. Não é permitido qualquer tratamento químico ou modificação dos pneus. Tal situação é comprovada pelo dispositivo MiniRAE Lite. Um resultado da leitura igual ou superior a 4 ppm significa que o pneu foi alvo de um tratamento químico, não podendo o piloto entrar na pré-grelha.

2.6. Os pneus só podem ser montados com o sentido de rotação correto, indicado pelas setas colocadas nos pneus.

2.7. É da responsabilidade do Concorrente/Condutor verificar todo o equipamento que lhe é atribuído, por forma a garantir que ele se encontra de acordo com o presente Regulamento.

3. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS (ZONA SELADA) PARA MOTORES ROTAX

3.1. De acordo com o artigo 5. do RMCTR 2017 e anexos, exceto as alterações introduzidas neste Regulamento.

3.2. Squish Mínimo

3.2.1. O squish mínimo para as diversas categorias é:

- 125 Micro MAX Evo = 2,40 mm
- 125 Mini MAX Evo = 2,40 mm
- 125 Junior MAX Evo = 1,20 mm

3.2.2. Micro MAX e Mini MAX

Para além das outras juntas de papel fornecidas pela Rotax e de medidas distintas é obrigatório o uso de uma junta metálica com a referência Rotax 626 420.

O squish deve ser medido usando um arame de estanho de 3 mm fornecido pela ROTAX com a referência 580 132.

3.2.3. Junior MAX

O squish deve ser medido usando um arame de estanho de 2mm com a referência Rotax 580 130.

3.2.4. Para efetuar a medição do squish a cambota deve ser rodada lentamente até ao PMS (Ponto Morto Superior) para esmagar o fio. O squish deve ser medido no lado direito e esquerdo (mas não em simultâneo) na direção da cavilha do pistão. O valor médio das duas medidas é o valor considerado.

3.3. Cilindro

3.3.1. Cilindro com uma janela de escape e sem válvula de escape. Só é permitido o cilindro com o código de identificação 223 291.

3.3.2. Janela de Escape

3.3.2.1. A distância entre o topo do cilindro e o topo da janela de escape tem de ser medida recorrendo à peça ROTAX de referência 277 402.

3.3.2.2. A peça deve ser inserida no cilindro, movendo a outra extremidade no ponto mais alto da janela de escape. Nesta posição, a peça pode não tocar na parede do cilindro.



REGULAMENTO TÉCNICO

4. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS (FORA DA ZONA SELADA) PARA MOTORES ROTAX

4.1. De acordo com o artigo 6. do RMCTR 2017 e anexos, exceto as alterações introduzidas neste Regulamento.

4.2. Embraiagem

4.2.1. Só é permitida a embraiagem de metal original Rotax com a referência 659 907.

4.2.2. Só é permitida a campânula original Rotax com a referência 659 937.

4.3. Sistema de Ignição

4.3.1. Só permitido o fornecido pelo organizador

4.3.2. A vela permitida é a NGK GR8DI. É obrigatório o uso de anilha.

4.3.3. Espaçamento máximo dos elétrodos da vela: Nas categorias Micro Max e Mini Max uma galga de 1,2 mm não pode entrar entre os dois eléctrodos. Nas categorias Junior Max uma galga de 1,0 mm não pode entrar entre os dois eléctrodos.

4.3.4. O cachimbo da vela é vermelho e está marcado com a referência "NGK".

4.3.5. Sistema Dellorto

4.3.5.1. Só é permitido o uso do sistema de ignição Dellorto versão 2017, conforme a imagem.

4.3.6. Caixa electrónica (ECU)

- Categoria Micro MAX e Mini MAX: ROTAX 666 815
- Categoria Junior MAX: ROTAX 666 813

4.3.6.1. Os ECU's estão marcados com etiquetas autocolantes com a respetiva referência, e continuam a ser legais se não existir a etiqueta ou se a mesma não for legível.

4.3.6.2. Para verificar a legalidade das caixas electrónicas utiliza-se o aparelho electrónico de diagnóstico – que neste regulamento passa a ter a designação de "**tester ECU**", com a referência Rotax 276 230. A versão do software deve ser a **2V00** que aparece indicada no mostrador sempre que se faz um teste com o aparelho. O "tester ECU" deve dar os resultados abaixo indicados em função dos diversos ECU's e das repetivas categorias. Se o resultado for diferente do indicado para a respetiva categoria o ECU não é legal.

CATEGORIAS MICRO MAX E MINI MAX

Na primeira linha do mostrador deve aparecer: **666815MAX**

Na segunda linha do mostrador deve aparecer: **!! Test OK !!**

CATEGORIA JUNIOR MAX

Na primeira linha do mostrador deve aparecer: **666813JNRMAX**

Na segunda linha do mostrador deve aparecer: **!! Test OK !!**

4.3.7. Bateria, suporte e cablagem

4.3.7.1. A única baterias permitida é: **YUASA YT7B-BS** (com logótipo Rotax).

4.3.8. Em qualquer momento da prova e à entrada do parque de montagem os Comissários Técnicos podem pedir ao Condutor para substituir a bobine e/ou caixa electrónica (ECU) por uma outra fornecida pela organização.

4.4. Carburador

4.4.1. Só pode ser utilizado o carburador fornecido e marcado pelo organizador, o Dellorto VHSB 34 XS, conforme artigo 6.10 do RMCTR 2017.

4.4.2. Na categoria Micro MAX é obrigatório o uso de um limitador (comprimento mínimo de 31,8 mm) dentro do carburador, em todos os momentos da prova.

4.4.3. Um tamanho mínimo de gicleur pode ser determinado para o evento e para cada categoria através de um aditamento.

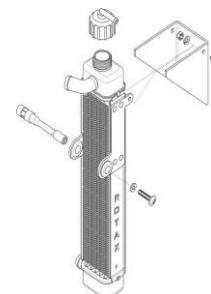
4.5. Radiador

4.5.1. Só é permitido utilizar o radiador fornecido pela organização.

4.5.2. Mini MAX e Junior MAX

4.5.2.1. É permitido colocar uma fita ou cinta na superfície do radiador como meio de controlo do fluxo de ar. A fita, ou cinta, não pode ter qualquer publicidade e deve dar a volta ao radiador por forma a não poder ser retirada durante a corrida.

4.5.2.2. Não é permitido retirar a "cortina" de acrílico.



REGULAMENTO TÉCNICO

4.5.3. Micro MAX

4.5.3.1. Não é permitido retirar a "cortina" de acrílico

4.5.3.2. Não é permitida a aplicação de fita ou outro material na superfície do radiador como meio de controlo do fluxo de ar.

4.5.3.3. Área de arrefecimento: Altura = 280-300 mm; Largura = 58-62 mm; Espessura = 30-34 mm.

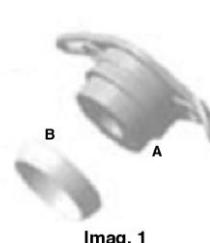
4.6. Sistema de Escape

Só é permitido o sistema de escape fornecido pela Rotax não podendo ser modificado.

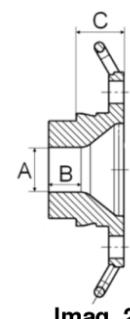
4.6.1. Restritor de Escape

4.6.1.1. Micro MAX e Mini MAX

- A junta é utilizada para vedar as fugas de escape, pelo que se deve apresentar sempre em perfeitas condições para os fins a que se destina, não podendo por isso permitir a libertação de gases de escape na superfície em que atua.
- Só é permitida a colocação de uma unidade da junta original Rotax (referência Rotax 250 271).
- Na imagem 2, a medida máxima de A (diâmetro interior) deve ser de:
 - Micro MAX: 18,20 mm
 - Mini MAX: 20,20 mm
- O comprimento da zona assinalada com B deve ter um mínimo de 12mm.
- O diâmetro interior A deve ser constante ao longo da medida definida por B.
- A medida assinalada por C deve ter um mínimo de 18,5 mm.
- O perfil interno do restritor de escape deve ser verificado com a peça Rotax 277405.



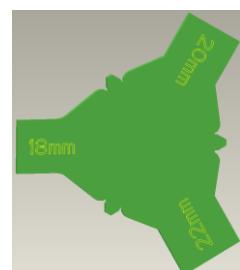
Imag. 1



Imag. 2

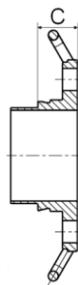
• **Micro Max:** Inserir a peça Rotax 277405 com a medida 18 mm até ao limite máximo possível dentro do restitor de escape (sem junta e removendo os depósitos de carvão). Deve haver uma constante "linha" de luz entre o perfil do restritor e o perfil da peça.

• **Mini Max:** Inserir a peça Rotax 277405 com a medida 18 mm até ao limite máximo possível dentro do restitor de escape (sem junta e removendo os depósitos de carvão). Deve haver uma constante "linha" de luz entre o perfil do restritor e o perfil da peça.



4.6.1.2. Junior MAX

- A medida mínima de C deve ser de 15,5 mm.



4.6.2. Escape

4.6.2.1. O único escape autorizado é o escape fornecido pela organização.

4.6.2.2. Micro MAX

- O escape específico para esta categoria é conforme imagem.
- diâmetro interior do tubo de 90° no final do silenciador deve ser de 21 mm.
- O escape será sorteado e deverá sempre permanecer em Parque Fechado.



4.7. Pinhão e cremalheira

Os pinhões devem ser originais Rotax e as cremalheiras só são permitidas as fornecidas pelo fabricante de chassis.

O pinhão e a(s) cremalheira(s) para cada uma das categorias são os seguintes:

- Categoria Micro Max: Só pode ser utilizado pinhão original Rotax de 13 dentes. A cremalheira deve ser de 63 dentes.
- Categoria Mini Max: Só pode ser utilizado o pinhão de 13 dentes em seco e de 12 dentes em chuva e/ou piso molhado. As cremalheiras podem ir mínimo 73 e máximo 76 dentes.

REGULAMENTO TÉCNICO

- Categoria Junior: O pinhão é livre. A cremalheira é livre

5. CARBURANTE

O carburante será fornecido pela organização em parque fechado.

Os condutores devem marcar o depósito de forma a informar os comissários técnicos do nível de combustível pretendido. O depósito tem de ser montado em parque fechado e devolvido após cada sessão em pista.

6. ALTERAÇÕES E ADITAMENTOS

Qualquer modificação ao presente regulamento, será adicionada no final deste regulamento.

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK – www.fpak.pt

7. CASOS OMISSOS

Eventuais casos omissos ou dúvidas suscitadas na interpretação do presente Regulamento serão analisadas e decididas pela Comissão Organizadora da competição / troféu em causa e pela FPAK.

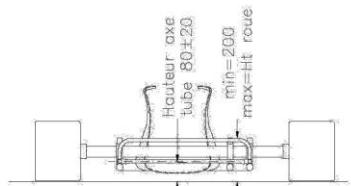
REGULAMENTO TÉCNICO

ANEXO 1 PÁRA-CHOQUES - DESENHOS TÉCNICOS

DESSINS TECHNIQUES
TECHNICAL DRAWINGS

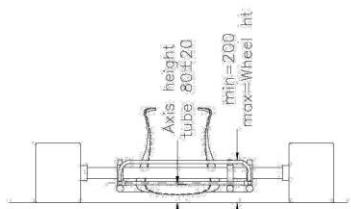
DESSIN TECHNIQUE N°2a

Pare-chocs pour circuits courts



* +/- 5 mm, dimensions
axe tubes
Dimensions en mm

Tube inférieur Ø 20mm
avec un seul rayon constant.
Tube supérieur, Ø 16mm
avec un seul rayon constant.

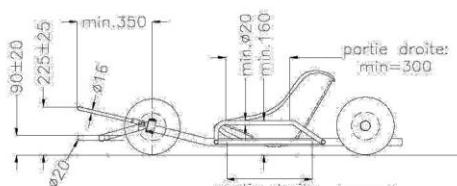


* +/- 5 mm, tube axes
dimensions
Dimensions in mm

Lower Tube Ø 20mm
with one constant radius.
Upper tube Ø 16mm
with one constant radius.

TECHNICAL DRAWING No. 2a

Bumpers for short circuits

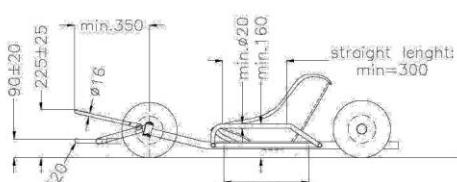


Fixations inférieures
horizontales et parallèles
à l'axe du châssis

tube inférieur:
partie droite 300 min
310 max
390 max
tube supérieur:
partie droite 380 min
390 max

Fixations horizontales
et perpendiculaires
à l'axe du châssis

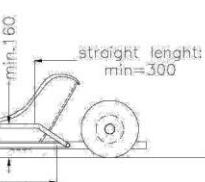
500±20
tube inférieur
500. +100/-20
tube supérieur



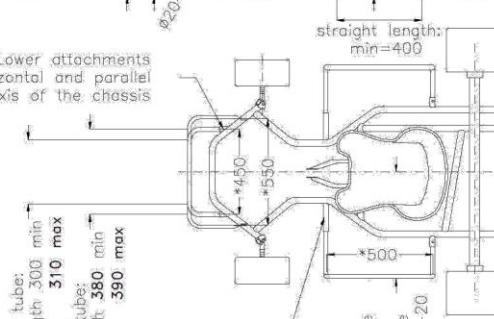
Lower attachments
horizontal and parallel
to the axis of the chassis

Lower tube:
straight length 300 min
310 max
Upper tube:
straight length 380 min
390 max

Horizontal attachments
perpendicular to the axis
of the chassis



straight length:
min=400



REGULAMENTO TÉCNICO

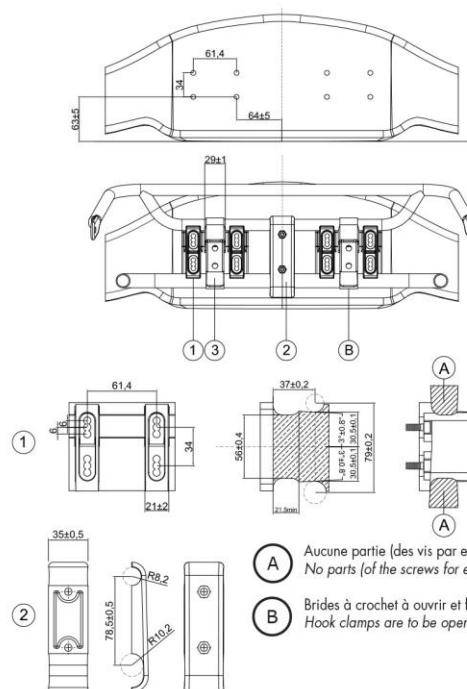
ANEXO 1

DESENHOS TÉCNICOS – KIT DE MONTAGEM DA CARENAGEM FRONTAL

DESSINS TECHNIQUES
TECHNICAL DRAWINGS

DESSIN TECHNIQUE N°2c

Kit de montage de carénage avant



Il n'est permis de fixer le carénage avant sur le kart qu'au moyen du kit de montage de carénage avant. Aucun autre dispositif n'est autorisé. Le carénage avant doit pouvoir reculer librement en direction du châssis sans aucune obstruction d'une partie quelconque pouvant limiter le mouvement.

Les pare-chocs avant (tubes inférieur et supérieur) doivent être rigidement fixés au châssis et présenter une surface lisse. Toute intervention mécanique ou autre destinée à augmenter la friction des pare-chocs avant est strictement interdite.

Dans tous les cas, un espace de 27 mm minimum doit être prévu en tous points entre les pare-chocs avant (tubes inférieur et supérieur) et le carénage avant.

Définition «Kit de montage de carénage avant»

- Kit de support de montage pour carénage avant (2 pièces + 8 vis au total).
 - Support de pare-chocs avant (2 demi-coques + 2 vis au total).
 - Brides à crochet réglables (les 2 pièces doivent être fabriquées en métal).
- Le logo de la CIK et le numéro d'homologation doivent être estampillés sur chaque pièce.
- Kit de support de montage pour carénage avant (les 2 pièces doivent être fabriquées en plastique).
 - Support de pare-chocs avant (les 2 demi-coques doivent être fabriquées en plastique).

TECHNICAL DRAWING No. 2c

Front fairing mounting kit

Aucune partie (des vis par exemple) n'est admise dans cette zone.
No parts (of the screws for example) are admitted in this area.

Brides à crochet à ouvrir et fermer à la main uniquement sans aucun outil
Hook clamps are to be opened and closed by hand only without any tools.

It is only permitted to fix the front fairing onto the kart using the front fairing mounting kit. No other device is authorised. It must be possible for the front fairing to move freely back in the direction of the chassis without any obstruction from any part that may restrict movement.

The front bumpers (lower and upper tube) must be rigidly connected with the chassis and must have a smooth surface. Any mechanical work or other intervention to maximize the friction of the front bumpers is strictly forbidden.

There must be a clearance at all points between the front bumpers (lower and upper tube) and the front fairing of a minimum of 27 mm at all times.

Definition «Front fairing mounting kit»

- Mounting bracket kit for front fairing (2 pieces + 8 screws in total).
- Front bumper support (2 half shells + 2 screws in total).
- Adjustable hook clamps (the 2 pieces, shall be made of metal).

CIK Logo & Homologation number shall be embossed on each piece

- Mounting bracket kit for front fairing (the 2 pieces shall be made of plastic).
- Front bumper support (the 2 half shells shall be made of plastic).

REGULAMENTO TÉCNICO

ANEXO 1

DESENHOS TÉCNICOS – MONTAGEM DA CARENAGEM FRONTAL

DESSINS TECHNIQUES
 TECHNICAL DRAWINGS

DESSIN TECHNIQUE N° 2d

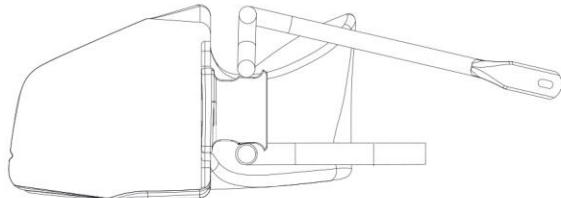
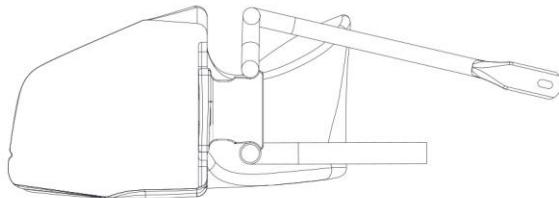
Installation correcte du «Carénage Avant»

Position correcte / Correct position

TECHNICAL DRAWING No. 2d

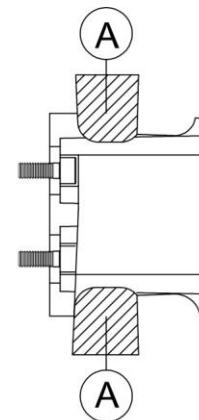
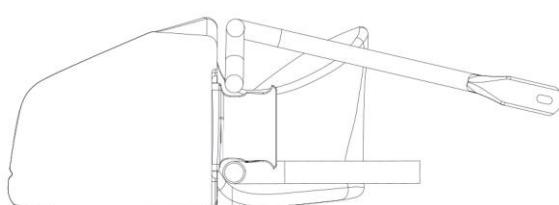
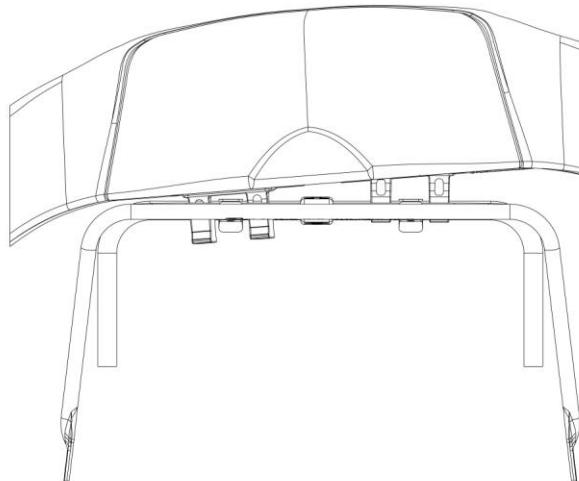
Correct installation of the "Front Fairing"

Position acceptable / Acceptable position



Position non acceptable si une quelconque partie des tubes du pare-chocs avant se trouve dans les zones marquées (A).

Not acceptable position if any part of the tubes of the front bumper are in the marked areas (A).



200