TECHNICAL REGULATION

MINI ROK JAPAN

テクニカルレギュレーション

2026/11/24 更新 | MINI ROK (FS-Mini *jaf カテゴリー) | Vortex MINI ROK 60cc

本テクニカルレギュレーションに明記の無い事項については、JAF 国内カート競技車両規則、CIK FIA レギュレーションならびにその後の改訂・追加規定を参照するものとし、これらを本書に全面的に準用します。

エンジン、キャブレターおよびそれに関するパーツのあらゆるサイズや形状は、**国内仕様書に従うものとする。**

QUICK REFERENCE ／ 主要規定

最低重量 **110kg**	タイヤ ドライ / ウェット **VEGA M1 / WM1**	キャブレター **Tillotson HW-48A**	スパークプラグ **NGK BPR9EIX**
エンジンオイル / 混合比 **ENI KART 2T / 25:1**	燃焼室容積（最小） **6.8㎤**	スキッシュ（2ヶ所合計） **1.6mm 以上**	クラッチ 接続 / 直結 **3500 / 4500rpm**

01 カテゴリー CATEGORY

MINI ROK (FS-Mini *jaf カテゴリー)

02 シャシー CHASSIS

2.1 使用できるシャシーは **CIK FIA 公認 GROUP3** のものとする。ただし CIK FIA 公認有効期間が満了した後、さらに 3 年間は使用可能とする。

2.2 公認取得済み構成部品はすべて、CIK FIA 公認（ブレーキシステム、ボディワーク、リアホイールプロテクション）を有していなければならない。ただし CIK FIA 公認有効期間が満了した後、さらに 3 年間は使用可能とする。

2.3 フロントフェアリングは、「CIK FIA TECHNICAL DRAWING No. 3.2」に準拠した取付キットが義務づけられる。

2.4 最大全幅 **1,100mm**

2.5 ボディワークとタイヤの位置については、「CIK FIA TECHNICAL DRAWING No. 3.1A」に準拠すること。（巻末資料参照）

03 エンジン ENGINE

3.1 現行の MINI ROK 国内仕様書に適合した国内正規輸入 **Vortex MINI ROK 60cc エンジン**
（エンジン No.【J〇〇〇〇】**J から始まる 5 桁**であること）

3.2 禁止 いかなる加工、接合、研磨、材料の追加または除去も禁止する。

3.3 全てのパーツの寸法は MINI ROK 国内仕様書に準拠する。

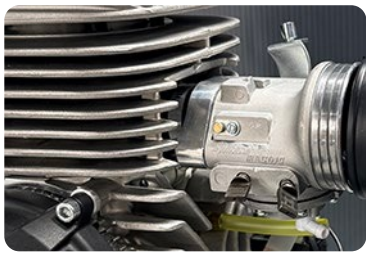
04 キャブレター CARBURETOR

4.1 **Tillotson 製「HW-48A」**（ROK マーク付）

4.2 キャブレターの装着方向は右図のとおりとする。

4.3 純正の構造を維持し、装着部品および使用は国内仕様書に記載されたものに限る。

4.4 禁止 いかなる加工、接合、研磨、材料の追加または除去も禁止する。



キャブレター装着方向

05 クラッチ CLUTCH

5.1 穴あきクラッチドラムには、国内仕様書に従ったカバーの装着を義務づける。

5.2 禁止 クラッチシューやドラムなどへのいかなる加工、接合、研磨、材料の追加または除去も禁止する。

5.3 禁止 クラッチ内部・外部問わず、潤滑成分を含むものの付着を禁止する。（チェーンオイルには留意）

5.4 ドライバー乗車状態にて以下の検査を認める。

- ◆ クラッチの初期つながりが **3500rpm** であること。
- ◆ いかなる条件下でも、最低 **4500rpm** でクラッチが 100%直結駆動であること。

06 イグニッション IGNITION

国内仕様書に明記された、**SELETTRA 製イグニッション**

07 ギア比 GEAR RATIO

7.1 使用できるチェーンのサイズは**「219 タイプ」**のみとする。

7.2 大会毎に使用出来るスプロケットサイズが指定される場合がある。その際は公式通知などで参加者に通知される。

08 スパークプラグ SPARK PLUG

8.1 国内仕様書に明記された、**「NGK BPR9EIX」**

8.2 禁止 いかなる加工、接合、研磨、材料の追加または除去も禁止する。

09 エンジンオイル ENGINE OIL

9.1 国内仕様書に明記された、**「ENI KART 2T」**

9.2 禁止 異なるオイルや添加剤など、9.1 で指定されたオイル以外の物をガソリンに混合することを禁止する。

9.3 エンジンオイルの混合比は **25:1** とする。

10 インレットサイレンサー INLET

10.1 国内仕様書に明記された、**VORTEX 純正品**（マーク入）

10.2 レインカバーは **WET タイヤ装着時のみ**、国内仕様書に明記された VORTEX 純正品のみ使用可能。

10.3 エアー導入チューブに付属の網キャップの使用は**自由**とする。

10.4 禁止 いかなる加工、接合、研磨、材料の追加または除去も禁止する。

11 マフラー EXHAUST

11.1 国内仕様書に明記された、**VORTEX 純正**（マーク入）

11.2 禁止 いかなる加工、接合、研磨、材料の追加または除去も禁止する。

12 最低重量 MIN. WEIGHT

110 kg

13 タイヤ TYRES

DRY ／ ドライ
VEGA M1
(CIK MINI)

WET ／ ウェット
VEGA WM1
(CIK MINI RAIN)

14 技術検査 SCRUTINEERING

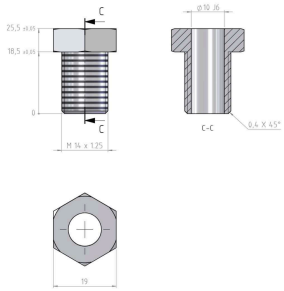
14.1 技術検査では、本技術規則の規定、本規則とともに OTK Kart Japan により発行された国内仕様書および該当レースシリーズ統一規則を考慮する。国内仕様書に記載の公差は、製造公差である。

14.2 エキゾーストマニホールドおよびインレットガスケットのシール性は、いかなる方法でも低下させたり、制限したり、塞いだりしてはならない。

15 燃焼室容積 COMBUSTION CHAMBER

15.1 燃焼室容積の最小値は、**6.8 cm³**（4.8 cm³＋インサート 2 cm³）

15.2 燃焼室容積の測定手順



プラグインサート寸法

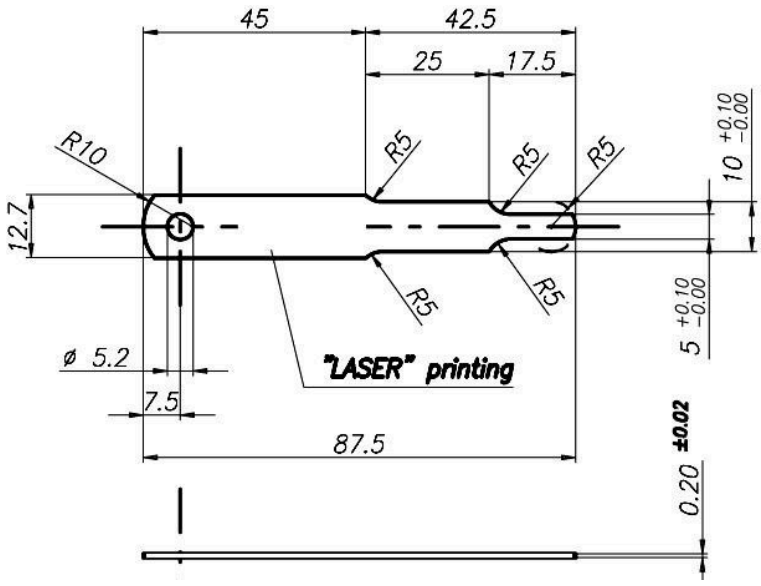
1. エンジンをシャシーから取り外す。
2. エンジンが室温になるまで待つ（主催者は適切な冷却ファンを用意すること）。
3. 燃焼室内でのスパークプラグの突き出し量を確認するため、シリンダーヘッドを取り外す。
4. スパークプラグを取り外す（18.5 mm の寸法を確認する）。
5. スパークプラグの代わりにプラグインサートをねじ込む（シリンダーヘッドに締め付けた状態で、プラグインサートが燃焼室上部から突出してはならない。18.5 mm のスパークプラグとまったく同じ要領でシリンダーヘッドに確実に固定する）。

6. グリスを用い、ピストン頂部およびシリンダー周縁部を防水（気密）状態にする。
7. ピストンを上死点に合わせ、クランクシャフトを固定する。
8. 余分なグリスは丁寧に取り除く。
9. エンジンが水平に置かれていることを確認する。
10. シリンダーヘッドを元に戻し、メーカー推奨の締付トルクで締め付ける。
11. 実験用の目盛付きビュレット（機械式 A タイプまたは電子式）を用い、燃焼室に **“CASTROL ATF DEXRON” VI (6) “RED” type OIL** を、プラグインサート上端の最上部まで満たす。

16 エンジンの吸排気タイミング測定用ツール TIMING TOOL

排気ポート開口角、吸気ポート開口角、掃気ポート開口角、および排気ポートと吸気ポート間の角度は、**厚さ 0.20mm、幅 5mm のウェッジ**（下図参照）を使用して測定しなければなりません。

測定値の読み取りは、エンコーダ式測定装置を備えたデジタル表示器、または**最小直径 200 mm の目盛り付きディスク**を使用して行います。

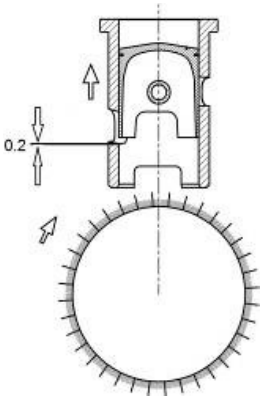


測定用ウェッジ（厚さ 0.20mm / 幅 5mm）

17 エンジンの吸気ポート開口タイミング（アドミッション・ギャップ）の管理

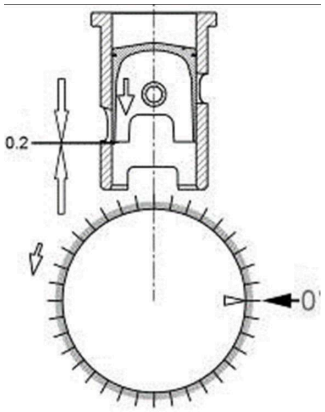
ADMISSION GAP

1



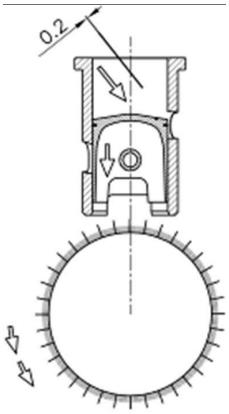
時計回りに回してピストンを持ち上げ、吸気ポート下端のエッジに当ててシックネスゲージを挿入できるようにする。

2



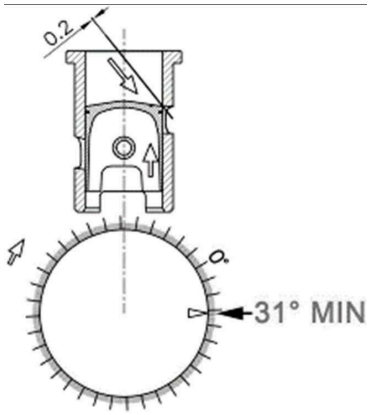
反時計回りに回してピストンを下げ、吸気ポートのエッジに当てたシックネスゲージに当たるまで下ろす。この段階でスケールを **0°** 位置にセットする。

3



シックネスゲージを外し、反時計回りに回してピストンを下げ、排気ポート上端の下にシックネスゲージを挿入できるようにする。

4



時計回りに回してピストンを上げ、排気ポートのエッジに当てたシックネスゲージに当たるまで動かす。この段階で、バーニアの移動角の指標が **31°以上** であることを確認する（バーニアの移動角は31°未満であってはならない）。

18 スキッシュクリアランス測定

SQUISH

18.1 スキッシュハイトの測定は、**直径 1.6mm の丸形はんだ**を用いて行わなければならない。

18.2 ドライブ側とイグニッション側の両サイドのスキッシュエリアを 2 ケ所測定。

18.3 その 2 ケ所の測定数値の合計が **1.6mm 以上**あること。

+ 関連資料

REFERENCES

MINI ROK 国内仕様書
otkjapan.jp/wp/wp-content/uploads/2026/09/SpecSheet-ROK-MINI-2026-for-JAPAN.pdf

FIA KARTING TECHNICAL DRAWING No.3.2
fiakarting.com/sites/default/files/2026-01/TD%203.2.pdf

FIA KARTING TECHNICAL DRAWING No.3.1A
fiakarting.com/sites/default/files/2024-01/TD%203.1a%20-%20Bodywork%20Group%203.pdf

A FIA KARTING TECHNICAL DRAWING No.3.2

FRONT FAIRING MOUNTING KIT

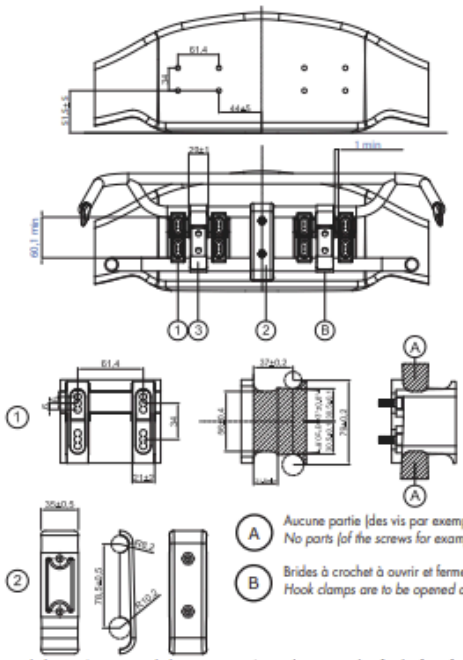
DESSINS TECHNIQUES
TECHNICAL DRAWINGS

DESSIN TECHNIQUE N°3.2

Kit de montage de carénage avant - Groupe 3

TECHNICAL DRAWING No. 3.2

Front fairing mounting kit - Group 3



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

B 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.

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.

Ces deux éléments doivent être alignés verticalement et être perpendiculaires au plancher / aux tubes principaux du châssis, comme indiqué sur ce Dessin Technique.

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»

1. Kit de support de montage pour carénage avant (2 pièces + 8 vis au total).
2. Support de pare-chocs avant (2 demi-coques + 2 vis au total).
3. 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.

1. Kit de support de montage pour carénage avant (les 2 pièces doivent être fabriquées en plastique).
2. Support de pare-chocs avant (les 2 demi-coques doivent être fabriquées en plastique).

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.

These two elements must be vertically aligned and at a right angle to the floor tray/main chassis tubes, as indicated on this Technical Drawing.

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»

1. Mounting bracket kit for front fairing (2 pieces + 8 screws in total).

2. Front bumper support (2 half shells + 2 screws in total).
3. Adjustable hook clamps (the 2 pieces, shall be made of metal).

CIK Logo & Homologation number shall be embossed on each piece

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

B FIA KARTING TECHNICAL DRAWING No.3.1A

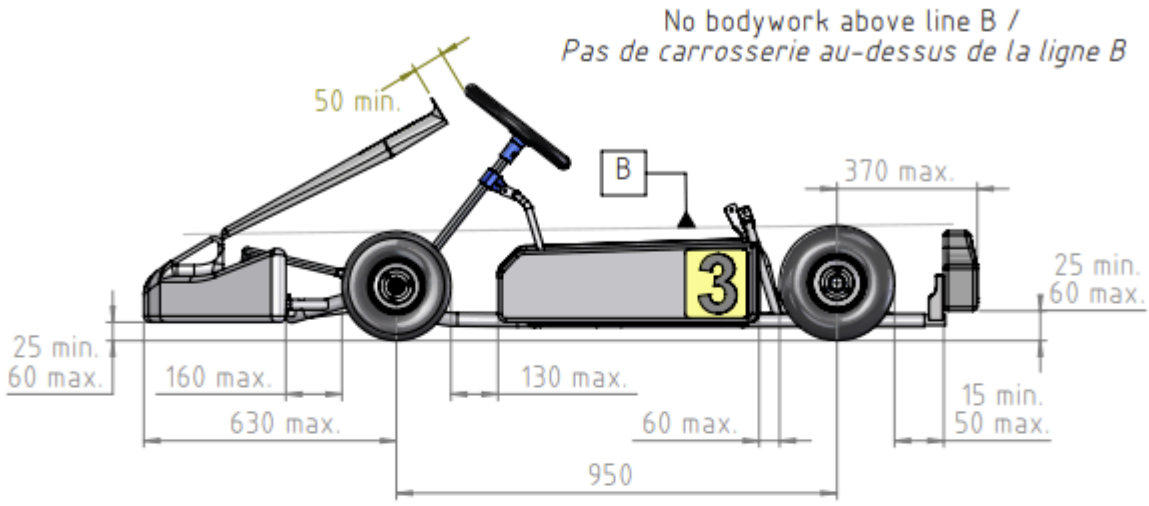
DESSINS TECHNIQUES
TECHNICAL DRAWINGS

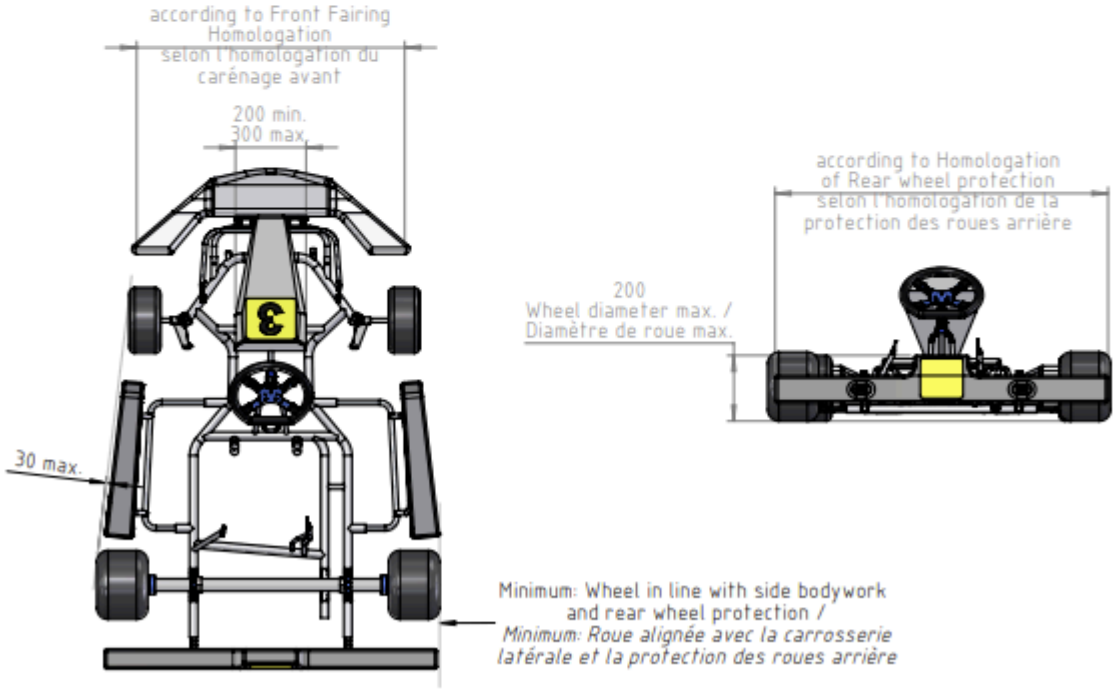
DESSIN TECHNIQUE N°3.1a

Carrosserie - Groupe 3

TECHNICAL DRAWING No. 3.1a

Bodywork - Group 3





Cotes en/*Dimensions in* **mm**