



REGOLAMENTO TECNICO IAME SERIES ITALY 2024

(conforme a originale ACI Sport Approvazione n. 20 /2024 in data 30/01/2024)

1. GENERALE

Per quanto non espressamente indicato nel presente Regolamento Tecnico IAME Series Italy 2024, si fa riferimento al RDS Karting Regolamento Tecnico 2022 che si intende qui integralmente riportato.

Sono ammessi inoltre telai e relative carrozzerie di nuova omologazione per tutte le categorie previste nel TdM.

V.A.L.M. s.r.l. può adottare ulteriori sistemi di sicurezza qualora siano resi obbligatori dalla Autorità Sportiva Nazionale nel corso dell'anno.

2. VERIFICHE TECNICHE ANTEGARA

Le verifiche tecniche ed i controlli dei motori sono effettuate dai Commissari Tecnici nominati dalla Federazione ACI.

Ad ogni prova sono ammessi un massimo di due (2) motori e di uno (1) telaio della stessa Marca e modello per Connettore.

E' possibile punzonare un secondo telaio, esclusivamente nel caso in cui il telaio precedentemente punzonato, sia danneggiato e non riparabile.

Il Connettore/Connettore, prima di uscire dal "Parco Assistenza Arrivo", dopo la fine delle prove ufficiali di qualificazione, manche di qualificazione, pre-finale, deve informare e far verificare lo stato attuale del telaio da parte del Delegato Tecnico ACI il quale comunica, ai Commissari Sportivi, l'esito dell'accertamento richiedendo, se del caso, l'autorizzazione per la sostituzione del telaio danneggiato.

Il telaio sostituito deve essere della stessa Marca e modello rispetto a quello precedentemente punzonato nella medesima manifestazione.

Le verifiche tecniche antegara dei motori e del telaio sono effettuate tramite Barcode forniti dal Promotore.

In qualunque momento della manifestazione possono essere effettuati controlli sulla regolarità tecnica del materiale punzonato in condizione di gara.

2.1 La Scheda Tecnica Motore è il documento di riferimento per i controlli dello stesso.

2.2 In caso del perdurare di dubbi circa la totale originalità e conformità di un particolare, l'elemento probante è la comparazione con il medesimo particolare appartenente al motore campione, messo a disposizione dal Promotore.

2.3 Nell'arco dell'intera manifestazione, su autorizzazione dei Commissari Sportivi, i Commissari Tecnici, possono sostituire qualsiasi parte o accessorio del motore, nonché il motore stesso del kart del Connettore, con parti/accessori corrispondenti e motori di proprietà del Promotore. Il Promotore, pur garantendo la perfetta efficienza e funzionamento del materiale fornito in sostituzione, non può in nessun caso essere ritenuto responsabile di un eventuale malfunzionamento verificatosi in seguito alla sostituzione.

2.4 I Commissari Sportivi possono, anche d'ufficio, disporre verifiche tecniche che comportino il successivo inutilizzo del particolare verificato. In caso di conformità il particolare è rimborsato dal Promotore al Connettore. Non è previsto alcun rimborso nel caso in cui i controlli rivelassero che il particolare non è originale.

2.5 In occasione di ogni gara e per i controlli tecnici del solo motore, il Promotore può richiedere presenza di un proprio tecnico specializzato, di supporto al Delegato Tecnico ACI. Il controllo del telaio e di altri particolari è competenza dei Commissari Tecnici designati da ACI. Le procedure di verifica tecnica del motore e/o di ogni altro particolare sono eseguite esclusivamente da Commissari Tecnici designati da ACI per la manifestazione, nel rispetto del RDS Karting Regolamento Tecnico 2022; per eventuali reclami e / o appelli si rimanda a quanto indicato da RSN ACI Sport e RDS Sportivo Karting 2024.

2.6 In casi specifici, il Collegio dei Commissari Sportivi può disporre il differimento delle verifiche tecniche presso la sede del Costruttore, con costi di trasporto a carico del Promotore, in caso di materiale conforme, oppure con spese a carico del Connettore interessato in caso di materiale non conforme.

È obbligo del Promotore provvedere al recapito, presso la sede del Costruttore, del/i particolare/i accuratamente sigillato/i ed accompagnato/i dal verbale dei Commissari Sportivi.

Nella sede indicata dai Commissari Sportivi, il/i particolare/i deve/devono essere controllato/i alla presenza del Connettore e del Delegato Tecnico della manifestazione, il quale deve redigere il verbale di verifica da inviare al Presidente del Collegio dei Commissari Sportivi.



3. RECLAMI

Come previsto da RSN ACI Sport e RDS Sportivo Karting 2024.

4. MODIFICHE AL REGOLAMENTO

Allo scopo di garantire il corretto svolgimento di IAME Series Italy 2024 e/o in caso di forza maggiore, previa autorizzazione di ACI Sport, il Promotore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico.

5. CARBURANTE, LUBRIFICANTE, SERBATOIO

5.1 Sono ammessi esclusivamente i carburanti comunemente in vendita presso le stazioni di rifornimento. La scelta del distributore per la fornitura obbligatoria del carburante così come il numero di RON, vengono indicati dall'Organizzatore dell'evento e riportati nei singoli Regolamenti Particolari di Gara.

5.2 Il carburante non deve contenere nessun altro additivo al di fuori del lubrificante.

5.3 Lubrificante X30 MINI/X30 JUNIOR/X30 SENIOR/X30 MASTER/KA100/S125S/S125M: Wlodoil K2-T (registrato CIK/FIA Karting)

5.4 Lubrificante Z-I: lubrificante registrato CIK/FIA Karting

5.5 Il serbatoio deve essere del tipo estraibile ed avere una capacità minima di 8 litri (3 litri per X30 MINI).

5.6 È obbligatorio l'uso del serbatoio di recupero sfiati impianto di raffreddamento e serbatoio benzina.

6. PNEUMATICI

X30 Mini

Ant.

Post.

X30 Junior/KA100

Ant.

Post.

X30 Senior/X30 Master/S125S/S125M/Z-I

Ant.

Post.

Slick

KOMET K1D-M 10 x 4,00-5

KOMET K1D-M 11 x 5,00-5

KOMET K3H 10 x 4,60-5

KOMET K3H 11 x 7,10-5

KOMET K3M 10 x 4,60-5

KOMET K3M 11 x 7,10-5

Wet

KOMET K1D-W 10 x 4,00-5

KOMET K1D-W 11 x 5,00-5

KOMET K1W 10 x 4,20-5

KOMET K1W 11 x 6,00-5

KOMET K1W 10 x 4,20-5

KOMET K1W 11 x 6,00-5

6.1 Strumento di Controllo Pneumatici

Lo strumento di Controllo MiniRAE Lite «RAE Systems Inc. (USA) viene utilizzato a partire dalle prove cronometrate, fino alla fase finale della manifestazione. Il controllo viene effettuato all'ingresso del parco partenza, la misurazione del pneumatico non può superare il valore di 15 ppm. Se tale valore viene superato, al Conducente non è consentito l'accesso al parco partenza.

7. ALLEGATI

I seguenti allegati costituiscono parte integrante del presente regolamento:

- 1 - Scheda Tecnica 364H IAME X30 WATERSWIFT 60cc
- 2 - Scheda Tecnica 254Y IAME X30 125cc
- 3 - Scheda Tecnica 348C Carburatore Tillotson HW27A
- 4 - Scheda Tecnica 401C IAME Reedjet 100cc
- 5 - Scheda Tecnica 409 IAME S125 125cc
- 6 - Scheda Tecnica 410 Carburatore Tillotson HW50A
- 7 - Procedura di controllo squish e distribuzione

8. REGOLAMENTO UFFICIALE

Il presente Regolamento è pubblicato in italiano ed inglese. In caso di controversie, prevarrà la versione italiana del presente Regolamento.



REGOLAMENTO TECNICO X30 MINI

1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai omologati per la categoria Mini, secondo le norme ACI Sport e/o FIA Karting, proposti a catalogo da parte dei Costruttori, sia con omologa in corso di validità che scaduta. Se si utilizza il telaio con omologazione CIK-FIA Mini Gr.3, tutti i componenti del telaio, carrozzerie, protezione posteriore, impianto frenante, devono avere la stessa omologazione CIK-FIA.

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

2.1 Telai convenzionali secondo le norme ACI Sport/FIA Karting, con omologazione per la categoria MINI in corso di validità o scaduta.

2.2 Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, con omologa ACI Sport/CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta.

2.3 Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2022 art. 4.14.2.

3. MOTORE

3.1 È vietata qualsiasi modifica o aggiunta al motore ed ai relativi accessori, salvo espressamente autorizzato. IAME considera come modifica ogni azione che modifichi l'aspetto originale e/o le misure di un componente. Qualsiasi modifica e/o installazione avente come conseguenza l'alterazione di una misura o l'impossibilità di verifica della stessa è fermamente vietata. Il Concorrente/Conducente è ritenuto responsabile della conformità del proprio equipaggiamento.

3.2 Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 WATERSWIFT 60cc originale e strettamente conforme alla scheda tecnica di riferimento (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore). Le immagini contenute nella scheda di omologazione sono altresì valide per identificare il motore e i componenti.

3.3 I motori devono essere muniti del numero di serie originale. Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti. Tutti i componenti interni ed esterni del motore devono essere installati nella loro posizione originale e devono funzionare secondo le specifiche tecniche del costruttore, svolgendo la funzione per la quale sono stati concepiti.

3.4 Le tolleranze di lavorazione, assemblaggio e regolazione indicate sulla scheda tecnica del motore si riferiscono esclusivamente alle tolleranze di fabbricazione. Non è quindi permesso alcun intervento sul motore anche se le misure finali ottenute rientrano nei limiti prescritti dalle tolleranze.

3.5 Per conservare la caratteristica affidabilità, qualsiasi tipo di modifica è vietata. I valori massimi e minimi autorizzati sono verificati secondo il metodo prescritto dal Regolamento Tecnico FIA Karting, compreso il metodo di controllo per il volume della camera di combustione.

3.6 Eventuali incertezze relative a misure non riportate all'interno delle schede tecniche del motore o nel presente regolamento, possono essere risolte tramite la comparazione con il medesimo particolare campione, a disposizione del Promotore, e rispettando le prescrizioni sulle tolleranze come da norme FIA Karting.

3.7 Tutte le dime riportate all'interno delle schede tecniche dei motori e a disposizione dei Commissari Tecnici, sono da ritenersi strumenti validi e certificati dal Costruttore al fine di determinare la conformità del particolare per il cui controllo sono preposte.

3.8 Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore X30 WaterSwift 60cc



4. TESTATA

4.1 La testata deve essere obbligatoriamente originale.

4.2 Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. La misura minima dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore.

4.3 Lo Squish deve essere misurato sul motore in condizioni di gara. Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm. La dima originale IAME cod. 10215 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

5. CILINDRO

5.1 Sono ammessi solo cilindri originali provvisti di spina bloccaggio canna e marcatura.

5.2 Non sono ammesse lavorazioni quali lucidatura, sabbiatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. È ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

5.3 La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro. Il numero di guarnizioni base cilindro non è limitato. Guarnizioni originali.

5.4 Non sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa. Oltre alla misura degli angoli di apertura, la dima originale IAME cod. ATT-005 è il riferimento per verificare la distanza del bordo superiore delle luci dal piano appoggio testa.

5.5 Schermatura termica cilindro ammessa, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

5.6 A partire dal motore con n. di matricola 011150, possono essere utilizzati solo i cilindri provvisti delle marcature come indicato nella scheda tecnica di riferimento.

6. BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA

6.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

6.2 Sono autorizzate solo le gabbie a rulli di testa di biella (cod. IAME B-10431) e piede di biella (cod. IAME A-60440), oltre che i rasamenti (cod. IAME E-38436), strettamente originali.

6.3 Anelli di tenuta originali e montati come in origine, lato cavo interno basamento.

7. CUSCINETTI

7.1 I cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti dell'albero motore cod. IAME 10400-D (6204 C4).

7.2 I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

7.3 Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.

7.4 I cuscinetti che non riportano il numero di classificazione corretto, chiaramente visibile, conforme a quanto descritto nel regolamento, sono espressamente vietati.

7.5 I cuscinetti devono essere montati con le sfere visibili dall'interno del carter.

7.6 Al fine di ottenere il gioco assiale corretto, è consentito l'uso di distanziali dietro i cuscinetti.

7.7 Tutti i particolari interni del motore devono essere di origine del Costruttore, nello stesso numero previsto dal Costruttore e montati nella posizione prescritta.

8. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

8.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla scheda tecnica del motore.

9. CARBURATORE

9.1 È ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, (stessa marca, stesso modello, stessa referenza), per la categoria:

9.2 X30 Mini: carburatore Tillotson HW-31A

9.3 Sono autorizzati unicamente gli accessori originali consegnati con il carburatore e indicati sulla scheda tecnica.

9.4 La molla della valvola spillo è libera.

9.5 La posizione del carburatore è libera (ovvero con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).

9.6 È obbligatorio l'utilizzo di tutti i distanziali carburatore nell'ordine indicato nella scheda tecnica, conformi alla scheda tecnica del motore, senza alcuna modifica, e delle relative guarnizioni originali.

10. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

10.1 Il silenziatore d'aspirazione deve essere quello fornito in origine con il motore (stessa marca, stesso modello, stesso riferimento), ovvero IAME mod. MINI SWIFT omologa CSAI 01/SA/14. Il tubo di aspirazione deve avere un diametro interno di 23mm max. Esternamente per protezione, griglie, tegoli di protezione sono facoltativi.

10.2 Il raccordo in gomma che collega il silenziatore d'aspirazione al carburatore deve essere obbligatoriamente montato e conforme a quanto descritto nella fiche di omologazione. L'elemento filtrante in spugna, se utilizzato, deve presentarsi integro.

10.3 Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

11. TRASMISSIONE

11.1 Il motore è dotato di un sistema di trasmissione del tipo frizione centrifuga a secco.

11.2 Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.

11.3 Il trascinarsi della frizione deve iniziare a max. 4.500 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il conduttore a bordo e in assetto da competizione.

11.4 Il trascinarsi completo della frizione deve avvenire a max. 6.500 giri/minuto in qualsiasi condizione.

11.5 La verifica di tale valore può essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

11.6 Ogni Concorrente/Conduttore è ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito.

11.7 Il controllo del corretto funzionamento della frizione e del regime di trascinarsi può essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo.

11.8 Può essere usato il sistema di controllo della frizione UniLog di produzione Unipro, in tal caso il Concorrente/Conduttore deve essere provvisto del kit cavi/supporti mentre lo strumento è fornito in uso dal Promotore.

11.9 Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10/ Z11.



12. ACCENSIONE

12.1 È ammessa soltanto l'accensione d'origine, senza modifica alcuna, ovvero l'accensione SELETTA cod. IAME A-61951 e bobina cod. IAME A-61955.

12.2 Tutto l'impianto d'accensione deve restare strettamente d'origine.

12.3 La batteria deve restare in ogni caso collegata al sistema di accensione e montata sul telaio.

13. CANDELA E PIPETTA CANDELA

13.1 Sono ammesse solo le candele NGK B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG, originali e senza alcuna modifica.

13.2 La candela deve essere montata con la relativa guarnizione d'origine. L'isolante non deve oltrepassare il corpo della candela e la lunghezza del corpo candela non deve essere superiore a 18,5mm.

13.3 Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10543 (NGK TB05EMA) o cod. IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

14. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

14.1 La marmitta d'origine montata sul motore deve essere conforme alla scheda tecnica del motore, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni.

14.2 Il collettore di scarico deve restare in tutti i casi conforme alla scheda tecnica.

14.3 L'utilizzo di una sola guarnizione di scarico originale è obbligatorio e la tenuta dei gas tra il cilindro e il collettore deve essere garantita in ogni momento.

14.4 Sonda temperatura gas di scarico non ammessa.

15. RAFFREDDAMENTO

15.1 Il sistema di raffreddamento deve essere come consegnato in origine: un solo radiatore originale IAME (cod. T-8601) ed una sola pompa acqua originale IAME (plastica blue/nero o alluminio) come forniti con il motore.

15.2 È obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale abbinata agli anelli OR di trasmissione. Il tipo di OR di trasmissione è libero.

15.3 Tubi acqua originali, marcati IAME, di colore blue, come consegnati con il motore. Il numero delle staffe supporto radiatore non è limitato.

15.4 Termostati originali IAME, a due o tre vie autorizzati e facoltativi. L'astuccio contenitivo del termostato a due vie può essere installato anche senza il termostato all'interno e funzionare da raccordo. Raccordo per sonda temperatura acqua autorizzato, anche in assenza di un termostato.

15.5 L'unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo.

15.6 La schermatura sul radiatore è ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

16. AVVIAMENTO

16.1 Il sistema di avviamento/spengimento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti in perfetto stato di funzionamento e correttamente collegato.



REGOLAMENTO TECNICO X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER

1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai omologati secondo le norme CIK/FIA Karting, proposti a catalogo da parte dei Costruttori e conformi all'Articolo 2 del regolamento FIA Karting, sia con omologa in corso di validità che scaduta.

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

2.1 Telai convenzionali secondo le Norme CIK/FIA Karting, con omologazione in corso di validità o scaduta.

2.2 Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.

2.3 L'utilizzo di un copricatena del tipo "chiuso" è obbligatorio.

2.4 Freno posteriore omologato CIK/FIA Karting.

2.5 Freni anteriori non ammessi

2.6 Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, con omologa CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta.

2.7 Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2022 art. 4.14.4

2.8 Per tutti i dettagli eventualmente non menzionati negli articoli riguardanti i telai, fa fede il regolamento CIK/FIA Karting.

3. MOTORE

3.1 È vietata qualsiasi modifica o aggiunta al motore ed ai relativi accessori, salvo espressamente autorizzato. IAME considera come modifica ogni azione che modifichi l'aspetto originale e/o le misure di un componente. Qualsiasi modifica e/o installazione avente come conseguenza l'alterazione di una misura o l'impossibilità di verifica della stessa è strettamente vietata. Il Concorrente è ritenuto responsabile della conformità del proprio equipaggiamento.

3.2 Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 125 RL TaG originale e strettamente conforme alla scheda tecnica di riferimento (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore). Le immagini contenute nella scheda tecnica sono altresì valide per identificare il motore e i componenti.

3.3 I motori devono essere muniti del numero di serie originale.

3.4 Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti. Tutti i componenti interni ed esterni del motore devono essere installati nella loro posizione originale e devono funzionare secondo le specifiche tecniche del costruttore, svolgendo la funzione per la quale sono stati concepiti.

3.5 Le tolleranze di lavorazione, assemblaggio e regolazione indicate sulla scheda tecnica del motore si riferiscono esclusivamente alle tolleranze di fabbricazione. Non è quindi permesso alcun intervento sul motore anche se le misure finali ottenute rientrano nei limiti prescritti dalle tolleranze.

3.6 Per conservare la caratteristica affidabilità, qualsiasi tipo di modifica è vietata. I valori massimi e minimi autorizzati sono verificati secondo il metodo prescritto dal Regolamento Tecnico CIK/FIA Karting, compreso il metodo di controllo per il volume della camera di combustione.

3.7 Eventuali incertezze relative a misure non riportate all'interno delle schede tecniche del motore o nel presente regolamento, possono essere risolte tramite la comparazione con il medesimo particolare campione, a disposizione del Promotore, e rispettando le prescrizioni sulle tolleranze come da norme CIK/FIA Karting.

3.8 Tutte le dime riportate all'interno delle schede tecniche dei motori e a disposizione dei Commissari Tecnici, sono da ritenersi strumenti validi e certificati dal Costruttore al fine di determinare la conformità del particolare per il cui controllo sono preposte.

3.9 Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

4. TESTATA

4.1 La testata deve essere obbligatoriamente quella originale.

4.2 Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione.

4.3 La misura minima dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore.

4.4 Lo squish deve essere misurato sul motore in condizioni di gara.

4.5 Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm.

4.6 La dima originale IAME cod. ATT-025/1 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

5. CILINDRO

5.1 Sono ammessi solo cilindri originali provvisti di spina bloccaggio canna e marcatura.

5.2 Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. È ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

5.3 La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro.

5.4 Il numero di guarnizioni base cilindro non è limitato.

5.5 Non sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa.

5.6 Oltre alla misura degli angoli di apertura, la dima originale IAME cod. ATT-025/2 è il riferimento per verificare la distanza del bordo superiore delle luci dal piano appoggio testa. La dima originale IAME cod. ATT-035/1 è il riferimento per il controllo visivo delle luci.

5.7 Schermatura termica cilindro ammessa, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

6. BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA

6.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

6.2 La dima originale IAME ATT-035/3 è il riferimento per controllare la sede pacco lamelle.

6.3 La dima originale IAME ATT-035/4 è il riferimento per controllare la distanza tra le spine di centraggio del cilindro.

6.4 La dima originale IAME ATT-035/5 è il riferimento per controllare l'altezza del piano base cilindro.

6.5 Gabbia a rulli testa di biella (cod. X30125431) e piede di biella (cod. E-10440 o E-10441) oltre che i rasamenti (cod. X30125436 o X30125437), strettamente originali.

6.6 Anelli di tenuta originali e montati come in origine, ovvero lato cavo interno carter motore.

7. CUSCINETTI

7.1 Sono ammessi solo i cuscinetti a sfere albero motore 6206 C4 e a rulli SKF BC1-3342 B. La combinazione di cuscinetti albero motore a sfere e a rulli sullo stesso motore non è consentita. Sono ammessi solo i cuscinetti a sfere dell'albero di bilanciamento 6202 C3 / C4 / C4H e 6005 C3 / C4 con sfere in acciaio e gabbia in poliammide.

7.2 I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

7.3 Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.

7.4 I cuscinetti che non riportano il numero di classificazione corretto, chiaramente visibile, conforme a quanto descritto nel regolamento, sono espressamente vietati.

7.5 I cuscinetti a sfera devono essere montati con le sfere visibili dall'interno del carter.

7.6 Al fine di ottenere il gioco assiale corretto, è consentito l'uso di distanziali dietro i cuscinetti.

7.7 Tutti i particolari interni del motore devono essere di origine del Costruttore, nello stesso numero previsto dal Costruttore e montati nella posizione prescritta.

8. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

8.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla scheda tecnica del motore.

8.2 La dima originale IAME cod. ATT-035/2 è il riferimento per controllare la forma del cielo del pistone

9. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE

9.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

9.2 Non è ammessa nessuna lavorazione o finitura superficiale dei piani d'appoggio del pacco.

9.3 Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche.

9.4 La sede del carburatore deve rimanere strettamente d'origine.

9.5 Guarnizione pacco lamellare/basamento spessore 1mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

9.6 Guarnizione convogliatore/pacco lamellare spessore 0.8mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

10. LAMELLE

10.1 Sono ammesse le lamelle originali IAME in vetronite (spessore min. 0.30mm)

10.2 Sono ammesse le lamelle originali IAME in fibra di carbonio (spessore min. 0.24mm).

10.3 La combinazione di lamelle in carbonio e vetronite è vietata, anche se originali.

10.4 La modifica della forma delle lamelle è espressamente vietata.



11. CARBURATORE

11.1 È ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore Tillotson HW27A fornito con il motore nella sua configurazione originale.

11.2 Sono ammessi solo gli accessori forniti con il carburatore e rappresentati nella scheda tecnica di riferimento. La molla della valvola spillo è libera.

11.3 La posizione del carburatore è libera (cioè, con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).

11.4 La dima originale IAME cod. ATT-035/2 è il riferimento per verificare il condotto di aspirazione del carburatore.

11.5 Dima di riferimento altezza polverizzatore: ATT-035/12

12. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

12.1 Silenziatore d'aspirazione originale (cod. X30125740) come fornito con il motore.

12.2 Guarnizione carburatore spessore 1 mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm)

12.3 I tubi di aspirazione devono avere un diametro interno di 23mm max. Griglie o tegoli di protezioni sono facoltativi.

12.4 Il raccordo in gomma con filtro aria che collega il silenziatore d'aspirazione al carburatore deve essere obbligatoriamente montato e conforme a quanto descritto nella fiche di omologazione. L'elemento filtrante in spugna deve presentarsi integro.

12.5 Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

12.6 In caso di pioggia, la sola protezione ammessa è l'originale IAME SKE005-PN-IAME

13. TRASMISSIONE

13.1 Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.

13.2 Il trascinamento della frizione deve iniziare a max. 4.000 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il conduttore a bordo e in assetto da competizione. Il trascinamento completo della frizione deve avvenire a max. 6.000 giri/minuto in qualsiasi condizione. La verifica di tale valore può essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

13.3 Ogni Concorrente/Conduttore è ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito.

13.4 Il controllo del corretto funzionamento della frizione e del regime di trascinamento può essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo.

13.5 La dima originale IAME cod. ATT-047/4 è il riferimento per verificare la campana frizione. La dima, posizionata perpendicolarmente rispetto all'asse della campana frizione, non deve entrare.

13.6 Può essere usato il sistema di controllo della frizione UniLog di produzione UniPro, in tal caso il Concorrente/Conduttore deve essere provvisto del kit cavi/supporti mentre lo strumento è fornito in uso dal Promotore.

13.7 Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10/Z11/Z12/ Z13.

14. ACCENSIONE

14.1 Sono ammesse soltanto le accensioni d'origine, senza modifica alcuna, sia l'accensione SELETTRA "DIGITALE S" che SELETTRA "DIGITALE K".

14.2 Tutto l'impianto d'accensione deve restare strettamente d'origine.

14.3 Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "C" (limitatore a 16000 giri)

14.4 La centralina elettronica deve essere fissata al telaio (impianto DIGITALE K) o al motore (impianto DIGITALE S) lasciando chiaramente visibile il lato recante le marcature.

14.5 Sono espressamente vietati gli interventi effettuati sul sistema di fissaggio dello statore al basamento, la forma o lo spessore della chiavetta di riferimento del rotore, le cave chiavetta presenti sul rotore e sull'albero motore.

14.6 La dima originale ATT-035/7 è il riferimento per verificare la corretta posizione della tacca di riferimento della fase sul rotore.

14.7 La batteria deve restare in ogni caso collegata al sistema di accensione e montata sul telaio.

15. CANDELA

15.1 Sono ammesse solo le candele NGK: B9EG - B10EG - BR9EG - BR9EIX - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105, originali e senza alcuna modifica.

15.2 La candela deve essere montata con la relativa guarnizione d'origine. L'isolante non deve oltrepassare il corpo della candela e la lunghezza del corpo candela non deve essere superiore a 18,5mm.

15.3 Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10543 (NGK TB05EMA) o cod. IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

16. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

16.1 Marmitta originale e conforme alla fiche di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni.

16.2 L'unico intervento autorizzato è la foratura della sede per l'installazione della sonda di temperatura dei gas di scarico.

16.3 Collettore di scarico originale come da scheda tecnica.

16.4 Collettore di scarico originale con restrizione 22,7mm specifico per X30 Junior, come da scheda tecnica.

16.5 Il montaggio di almeno una guarnizione tra cilindro e collettore di scarico è obbligatorio e originale. Spessore facoltativo.

16.6 La tenuta dei gas tra il cilindro e il collettore di scarico deve essere garantita in ogni momento.

16.7 Dima di riferimento collettore di scarico: ATT-035/9

17. RAFFREDDAMENTO

17.1 Il sistema di raffreddamento deve essere d'origine: un solo radiatore originale IAME (cod. T-8000B o T-8001) ed una sola pompa originale IAME (plastica blu/nero o alluminio) come forniti con il motore.

17.2 È obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale (plastica blu/nero o alluminio) abbinata agli anelli OR di trasmissione. Il tipo di OR di trasmissione è libero.

17.3 Tubi acqua originali, marcati IAME, di colore blu, come consegnati con il motore.

17.4 Il numero delle staffe supporto radiatore non è limitato. Staffe originali IAME come rappresentate nella scheda tecnica del motore.



17.5 Termostati originali IAME, a due o tre vie autorizzati e facoltativi. L'astuccio contenitivo del termostato a due vie può essere installato anche senza il termostato all'interno e funzionare da raccordo. Raccordo per sonda temperatura acqua autorizzato, anche in assenza di un termostato.

17.6 Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo.

17.7 Schermatura radiatore ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

18. AVVIAMENTO

18.1 Il sistema di avviamento/spengimento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti in perfetto stato di funzionamento e correttamente collegato.



REGOLAMENTO TECNICO Z-I

1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai per le categorie con cambio di velocità, omologati secondo le norme CIK/FIA Karting, proposti a catalogo da parte dei Costruttori e conformi all'Articolo 2 del regolamento CIK/FIA Karting, sia con omologa in corso di validità che scaduta.

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

2.1 Telai convenzionali secondo Norme CIK/FIA Karting, con omologazione Gruppo 2, categoria KZ2, in corso di validità o scaduta.

2.2 Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.

2.3 Copricatena secondo disposizioni CIK/FIA Karting per le categorie con cambio di velocità.

2.4 Impianto frenante omologato CIK/FIA Karting secondo disposizioni per le categorie con cambio di velocità.

2.5 Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, con omologa CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta.

2.6 Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2022 art. 4.14.4.

2.7 Per tutti i dettagli eventualmente non menzionati negli articoli riguardanti i telai, fa fede il regolamento CIK/FIA Karting.

3. MOTORE

3.1 Sono ammessi esclusivamente motori IAME, tipo monocilindrico ad ammissione lamellare, con omologazione CIK/FIA Karting per le categorie KZ, in corso di validità o scaduta.

3.2 I componenti di origine del motore omologato devono sempre essere conformi e simili alle foto, disegni, materiale e grandezza fisica descritta nella fiches di omologazione e, in ogni caso, originali IAME.

3.3 Il Concorrente è ritenuto responsabile della conformità del proprio equipaggiamento.

3.4 I motori devono essere muniti del rispettivo numero di serie originale.

3.5 I valori massimi e minimi autorizzati sono verificati secondo il metodo prescritto dal Regolamento Tecnico CIK/FIA Karting, compreso il metodo di controllo per il volume della camera di combustione.

3.6 Volume minimo della camera di combustione: $11\text{cm}^3 + 2\text{cm}^3$ inserto = 13cm^3 , misurato come descritto nell'allegato 1.

4. CARBURATORE

4.1 Dell'Orto tipo VSHS, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusore "Venturi" Ø 30mm max., verificabile con tampone passa/non passa 30,1mm max.

5. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

5.1 Silenziatore di aspirazione con omologazione CIK/FIA Karting in corso di validità, con 2 canotti di entrata Ø 30mm.

6. ACCENSIONE - CANDELA

6.1 Impianto di accensione con omologazione CIK/FIA Karting in corso di validità.

6.2 Candela di marca libera, di grande produzione, rigorosamente di origine.

6.3 La base della candela (elettrodi non inclusi) stretta sulla testata non deve superare la parte superiore della cupola della camera di combustione. Misura: 18,5mm M14x1,25.

7. MARMITTA E SILENZIATORE DI SCARICO

7.1 Marmitta conforme a quanto descritto nella rispettiva scheda di omologazione.

7.2 Silenziatore di scarico con omologa CIK/FIA Karting per le categorie KZ.

7.3 Supporti marmitta e silenziatore si scarico conformi al Disegno Tecnico No. 20 CIK/FIA Karting

8. RAFFREDDAMENTO

8.1 Raffreddamento esclusivamente ad acqua (H2O) con un solo circuito, conforme all'Art 2.16.4 Technical Regulations CIK/FIA Karting (con omologazione di riferimento del motore).

9. CAMBIO

9.1 Conforme a quanto descritto nella rispettiva scheda di omologazione del motore.

9.2 Minimo 3 rapporti, massimo 6 rapporti.

9.3 Comando del cambio meccanico manuale

9.4 Sono vietati tutti i sistemi di servo assistenza elettrica e non.

10. MODIFICHE

10.1 Tutte le modifiche del motore omologato sono autorizzate ad eccezione di:

10.2 La corsa

10.3 L'alesaggio (oltre la limitazione massima)

10.4 L'interasse di biella

10.5 Il numero dei canali di trasferimento e luci di ammissione nel cilindro e nei carter motore.

10.6 Il numero delle luci e del canale di scarico

10.7 Le restrizioni secondo le norme specifiche.

10.8 Il numero dei carburatori e diametro del Venturi

10.9 Aspetto esterno del motore installato

10.10 Non sono considerate modifiche dall'esterno del motore, il cambiamento del colore dei pezzi, il taglio di connessioni di raffreddamento e modifica delle modalità di fissaggio (incluso ma non limitato agli attacchi del carburatore, accensione, scarico, frizione o motore stesso), a condizione che non cambino la loro posizione omologata.



REGOLAMENTO TECNICO KA100

1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi esclusivamente i telai omologati secondo le norme CIK/FIA Karting, proposti a catalogo da parte dei Costruttori e conformi all'Articolo 2 del regolamento FIA Karting, sia con omologa in corso di validità che scaduta.

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

2.1 Telai convenzionali secondo le Norme CIK/FIA Karting, con omologazione in corso di validità o scaduta.

2.2 Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.

2.3 L'utilizzo di un copricatena del tipo "chiuso" è obbligatorio.

2.4 Freno posteriore omologato CIK/FIA Karting.

2.5 Freni anteriori non ammessi

2.6 Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore con omologa CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta.

2.7 Sistema di montaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2022 art. 4.14.4.

2.8 Per tutti i dettagli eventualmente non menzionati negli articoli riguardanti i telai, fa fede il regolamento CIK/FIA Karting.

3. MOTORE

3.1 È vietata qualsiasi modifica o aggiunta al motore ed ai relativi accessori, salvo espressamente autorizzato. IAME considera come modifica ogni azione che modifichi l'aspetto originale e/o le misure di un componente. Qualsiasi modifica e/o installazione avente come conseguenza l'alterazione di una misura o l'impossibilità di verifica della stessa è strettamente vietata. Il Concorrente è ritenuto responsabile della conformità del proprio equipaggiamento.

3.2 Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME Reedjet 100cc originale e strettamente conforme alla scheda tecnica di riferimento (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore). Le immagini contenute nella scheda tecnica sono altresì valide per identificare il motore e i componenti.

3.3 I motori devono essere muniti del numero di serie originale.

3.4 Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti. Tutti i componenti interni ed esterni del motore devono essere installati nella loro posizione originale e devono funzionare secondo le specifiche tecniche del costruttore, svolgendo la funzione per la quale sono stati concepiti.

3.5 Le tolleranze di lavorazione, assemblaggio e regolazione indicate sulla scheda tecnica del motore si riferiscono esclusivamente alle tolleranze di fabbricazione. Non è quindi permesso alcun intervento sul motore anche se le misure finali ottenute rientrano nei limiti prescritti dalle tolleranze.

3.6 Per conservare la caratteristica affidabilità, qualsiasi tipo di modifica è vietata. I valori massimi e minimi autorizzati sono verificati secondo il metodo prescritto dal Regolamento Tecnico CIK/FIA Karting, compreso il metodo di controllo per il volume della camera di combustione.

3.7 Eventuali incertezze relative a misure non riportate all'interno delle schede tecniche del motore o nel presente regolamento, possono essere risolte tramite la comparazione con il medesimo particolare campione, a disposizione del Promotore, e rispettando le prescrizioni sulle tolleranze come da norme CIK/FIA Karting.

3.8 Tutte le dime riportate all'interno delle schede tecniche dei motori e a disposizione dei Commissari Tecnici, sono da ritenersi strumenti validi e certificati dal Costruttore al fine di determinare la conformità del particolare per il cui controllo sono preposte.

3.9 Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

3.10 TESTA

3.11 La testata deve essere obbligatoriamente quella originale.

3.12 Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione.

3.13 La misura minima dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore.

3.14 Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm.

3.15 La dima originale IAME ATT-063/1 è il riferimento per verificare la conformità del profilo della cupola. Il profilo della dima deve combaciare in tutti i punti con il profilo della cupola.

3.16 La dima originale IAME ATT-063/2 è il riferimento per il controllo del volume delle camere di combustione.

4 CILINDRO

4.1 Sono ammessi solo cilindri originali provvisti di spina bloccaggio canna e marcatura originale IAME.

4.2 Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. È ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

4.3 La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro.

4.4 Il numero di guarnizioni base cilindro non è limitato.

4.5 È ammesso l'utilizzo di una sola guarnizione tra cilindro e testa di spessore libero tra quelli disponibili originali IAME: ref. IAA-40200-0.05 o IAA-40200-0.10 o IAA-40200-0.15.

4.6 Le dime originali IAME ATT-063/3 e ATT-063/5 sono il riferimento per il controllo delle luci.

4.7 La dima originale IAME ATT-063/CL è il riferimento per la verifica visiva della conformità della canna cilindro.

5 BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPPIAMENTO, BIELLA

5.1 Basamento, albero motore, asse d'accoppiamento, biella strettamente originali senza alcuna modifica

5.2 Sono ammesse solo le gabbie a rulli testa biella (X30125431), piede biella (E-10440 o E-10441) e rasamenti (X30125436 o X30125437) originali.

5.3 Gli anelli di tenuta devono essere montati correttamente, lato cavo verso l'interno carter e senza alcuna modifica.

6 CUSCINETTI

- 6.1 Sono ammessi solo i cuscinetti di banco tipo 6205 TNH C4.
- 6.2 I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.
- 6.3 Sfere ceramiche non ammesse
- 6.4 I cuscinetti devono essere montati con le sfere visibili dall'interno del carter
- 6.5 I cuscinetti che non riportano il numero di classificazione corretto, chiaramente visibile, conforme a quanto descritto nel regolamento, sono espressamente vietati.
- 6.6 Al fine di ottenere il gioco assiale corretto, è consentito l'uso di distanziali dietro i cuscinetti.
- 6.7 Tutti i particolari interni del motore devono essere di origine del Costruttore, nello stesso numero previsto dal Costruttore e montati nella posizione prescritta.

7 PISTONE – SEGMENTO - SPINOTTO

- 7.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla scheda tecnica del motore.
- 7.2 La dima originale IAME ATT-063/4 è il riferimento per verificare la forma del cielo del pistone.

8 GRUPPO LAMELLE

- 8.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla scheda tecnica del motore.
- 8.2 Non è ammessa alcuna modifica ai piani d'appoggio lamella
- 8.3 Lo spessore della guarnizione tra gruppo lamelle e basamento è di 1mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).
- 8.4 Lo spessore della guarnizione tra convogliatore e basamento è di 0,8 mm (tolleranza ammessa +/- 0,3 mm).

9 LAMELLE

- 9.1 Sono ammesse solo le lamelle in vetronite (spessore min. 0.25mm) o in fibra di carbonio (spessore min. 0.22mm) originali e marcate IAME.
- 9.2 È vietata qualsiasi modifica alle lamelle
- 9.3 La combinazione di lamelle in carbonio e vetronite è vietata, anche se originali.

10 CARBURATORE

- 10.1 È ammesso l'utilizzo esclusivamente del carburatore Tillotson HW-33A come fornito in origine con il motore.
- 10.2 Sono ammessi solo gli accessori forniti con il carburatore e rappresentati nella scheda tecnica di riferimento. La molla della valvola spillo è libera.
- 10.3 La molla della valvola spillo è libera.
- 10.4 La posizione del carburatore è libera (cioè, con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).
- 10.5 Lo spessore della guarnizione carburatore è di 1 mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

10.6 Le dime originali IAME ATT-063/8 e ATT 063/9 sono il riferimento per verificare la forma del condotto di ammissione del carburatore. La forma del condotto deve corrispondere in tutti i punti e su tutta la lunghezza, con il profilo della dima.

10.7 La dima originale IAME ATT 047/5D è il riferimento per la verifica dei fori delle viti.

11 SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

11.1 È consentito l'utilizzo del solo silenziatore di aspirazione originale IAME (IAG-90000G) come fornito con il motore.

11.2 Le griglie di protezione dei condotti di aspirazione sono facoltative.

11.3 Il raccordo in gomma con filtro aria che collega il silenziatore d'aspirazione al carburatore deve essere obbligatoriamente montato e conforme a quanto descritto nella fiche di omologazione. L'elemento filtrante in spugna deve presentarsi integro.

11.4 Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

11.5 In caso di pioggia, la sola protezione ammessa è l'originale IAME IAG-90000-W

12 TRASMISSIONE

12.1 Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.

12.2 Il trascinamento della frizione deve iniziare a max. 4.000 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il conduttore a bordo e in assetto da competizione. Il trascinamento completo della frizione deve avvenire a max. 6.000 giri/minuto in qualsiasi condizione. La verifica di tale valore può essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

12.3 Ogni Concorrente/Conduttore è ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito.

12.4 Il controllo del corretto funzionamento della frizione e del regime di trascinamento può essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo.

12.5 La dima originale IAME cod. ATT-047/4 è il riferimento per verificare la campana frizione. La dima, posizionata perpendicolarmente rispetto all'asse della campana frizione, non deve entrare.

12.6 Può essere usato il sistema di controllo della frizione UniLog di produzione UniPro, in tal caso il Concorrente/Conduttore deve essere provvisto del kit cavi/supporti mentre lo strumento è fornito in uso dal Promotore.

12.7 Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10/Z11.

13 ACCENSIONE

13.1 È ammesso l'utilizzo del solo impianto originale Selettra analogico a 2 poli, senza modifica alcuna.

13.2 Sono espressamente vietati gli interventi effettuati sul sistema di fissaggio dello statore al basamento, la forma o lo spessore della chiavetta di riferimento del rotore, le cave chiavetta presenti sul rotore e sull'albero motore.

13.3 La dima originale IAME ATT-063/10 è il riferimento per verificare la corretta posizione della marcatura di riferimento della fase sul rotore.

13.4 La batteria deve restare in ogni caso collegata al sistema di accensione e montata sul telaio.



14. CANDELA

14.1 Sono ammesse solo le candele NGK: B9EG - B10EG - B11EG - BR9EG - BR10EG - BR11EG, originali e senza alcuna modifica.

14.2 La candela deve essere montata con la relativa guarnizione d'origine. L'isolante non deve oltrepassare il corpo della candela e la lunghezza del corpo candela non deve essere superiore a 18,5mm.

14.3 Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10543 (NGK TB05EMA) o cod. IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

15 IMPIANTO DI SCARICO

15.1 Marmitta e collettore scarico originali e conformi alla fiche di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni.

15.2 La tenuta dei gas tra il cilindro e il collettore di scarico deve essere garantita in ogni momento.

15.3 Il controllo della tenuta dei gas di scarico può essere effettuato in qualsiasi momento tappando l'uscita del tubo di scarico e riempiendolo di liquido attraverso la luce di scarico, per verificarne la tenuta.

15.4 Il montaggio di almeno una guarnizione, originale, tra cilindro e collettore di scarico, è obbligatorio.

15.5 L'uso di un distanziale tra il collettore di scarico e il cilindro è vietato.

15.6 Le dime originali IAME ATT-063/7 e ATT-063/6 sono il riferimento per la verifica della conformità del collettore di scarico.

16 AVVIAMENTO

16.1 Il sistema di avviamento/spegnimento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti in perfetto stato di funzionamento e correttamente collegato.



REGOLAMENTO TECNICO S125S - S125M

1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai omologati secondo le norme CIK/FIA Karting, proposti a catalogo da parte dei Costruttori e conformi all'Articolo 2 del regolamento FIA Karting, sia con omologa in corso di validità che scaduta.

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

2.1 Telai convenzionali secondo le Norme CIK/FIA Karting, con omologazione in corso di validità o scaduta.

2.2 Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.

2.3 L'utilizzo di un copricatena del tipo "chiuso" è obbligatorio.

2.4 Freno posteriore omologato CIK/FIA Karting.

2.5 Freni anteriori non ammessi

2.6 Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, con omologa CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta.

2.7 Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2022 art. 4.14.4

2.8 Per tutti i dettagli eventualmente non menzionati negli articoli riguardanti i telai, fa fede il regolamento CIK/FIA Karting.

3. MOTORE

3.1 È vietata qualsiasi modifica o aggiunta al motore ed ai relativi accessori, salvo espressamente autorizzato. IAME considera come modifica ogni azione che modifichi l'aspetto originale e/o le misure di un componente. Qualsiasi modifica e/o installazione avente come conseguenza l'alterazione di una misura o l'impossibilità di verifica della stessa è strettamente vietata. Il Concorrente è ritenuto responsabile della conformità del proprio equipaggiamento.

3.2 Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME S125 originale e strettamente conforme alla scheda tecnica di riferimento (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore). Le immagini contenute nella scheda tecnica sono altresì valide per identificare il motore e i componenti.

3.3 I motori devono essere muniti del numero di serie originale.

3.4 Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti. Tutti i componenti interni ed esterni del motore devono essere installati nella loro posizione originale e devono funzionare secondo le specifiche tecniche del costruttore, svolgendo la funzione per la quale sono stati concepiti.

3.5 Le tolleranze di lavorazione, assemblaggio e regolazione indicate sulla scheda tecnica del motore si riferiscono esclusivamente alle tolleranze di fabbricazione. Non è quindi permesso alcun intervento sul motore anche se le misure finali ottenute rientrano nei limiti prescritti dalle tolleranze.

3.6 Per conservare la caratteristica affidabilità, qualsiasi tipo di modifica è vietata. I valori massimi e minimi autorizzati sono verificati secondo il metodo prescritto dal Regolamento Tecnico CIK/FIA Karting, compreso il metodo di controllo per il volume della camera di combustione.

3.7 Eventuali incertezze relative a misure non riportate all'interno delle schede tecniche del motore o nel presente regolamento, possono essere risolte tramite la comparazione con il medesimo particolare campione, a disposizione del Promotore, e rispettando le prescrizioni sulle tolleranze come da norme CIK/FIA Karting.

3.8 Tutte le dime riportate all'interno delle schede tecniche dei motori e a disposizione dei Commissari Tecnici, sono da ritenersi strumenti validi e certificati dal Costruttore al fine di determinare la conformità del particolare per il cui controllo sono preposte.

3.9 Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

4. TESTATA

4.1 La testata deve essere obbligatoriamente quella originale.

4.2 Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione.

4.3 La misura minima dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore.

4.4 Lo squish deve essere misurato sul motore in condizioni di gara.

4.5 Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm.

4.6 La dima originale IAME cod. ATT-077-1 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

5. CILINDRO

5.1 Sono ammessi solo cilindri originali provvisti di spina bloccaggio canna e marcatura.

5.2 Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. È ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

5.3 La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro.

5.4 Il numero e lo spessore delle guarnizioni base cilindro non è limitato. Guarnizioni originali IAME.

5.5 Sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa. Il numero e lo spessore delle guarnizioni non è limitato. Guarnizioni originali IAME.

5.6 La dima originale IAME n. ATT-077-3 è il riferimento per la misura dei travasi principali e secondari.

5.7 La dima originale IAME n. ATT-077-4 è il riferimento per la misura dei travasi di scarico principali e secondari.

5.8 La dima originale IAME n. ATT-077-5 è il riferimento per il controllo della forma e delle dimensioni di tutti i travasi.

5.9 L'altezza del blocco cilindro deve essere misurata dal piano base del cilindro al piano superiore della canna.

5.10 Schermatura termica cilindro ammessa, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

6. BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA

6.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

6.2 La dima originale IAME ATT-077-7 è il riferimento per controllare la sede pacco lamelle.

6.3 La dima originale IAME ATT-077-8 è il riferimento per controllare la distanza tra le spine di centraggio del cilindro.

6.4 La dima originale IAME ATT-077-9 è il riferimento per controllare l'altezza del piano base cilindro.

6.5 Gabbia a rulli testa di biella (cod. TZC-50200), gabbia piede di biella (cod. IFC-50350), rasamenti (cod. TZC-70101) e asse di accoppiamento (cod. TZC-40200), strettamente originali.

6.6 Anelli di tenuta originali e montati come in origine, ovvero lato cavo interno carter motore. Nessuna modifica consentita.

7. CUSCINETTI

7.1 Sono ammessi solo i cuscinetti a rulli SKF BC1 1442 D (35398A). Sono ammessi solo i cuscinetti a sfere dell'albero di bilanciamento 6202 C4 and 6202 TN9/C4H, 6203 TN1 C4 con sfere in acciaio e gabbia in poliammide.

7.2 I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

7.3 Cuscinetti con sfere o rulli in ceramica sono espressamente vietati.

7.4 I cuscinetti che non riportano il numero di classificazione corretto, chiaramente visibile, conforme a quanto descritto nel regolamento, sono espressamente vietati.

7.5 Al fine di ottenere il gioco assiale corretto, è consentito l'uso di distanziali dietro i cuscinetti.

7.6 Tutti i particolari interni del motore devono essere di origine del Costruttore, nello stesso numero previsto dal Costruttore e montati nella posizione prescritta.

8. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

8.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla scheda tecnica del motore.

8.2 La dima originale IAME cod. ATT-077-6 è il riferimento per controllare la forma del cielo del pistone

9. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE

9.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

9.2 Non è ammessa nessuna lavorazione o finitura superficiale dei piani d'appoggio del pacco lamelle.

9.3 Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche.

9.4 La sede del carburatore deve rimanere strettamente d'origine.

9.5 Guarnizione convogliatore/pacco lamellare spessore 0.8mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

10. LAMELLE

10.1 Sono ammesse le lamelle originali IAME in fibra di carbonio (spessore min. 0.24mm).

10.2 La modifica della forma delle lamelle è espressamente vietata.

11. CARBURATORE

11.1 È ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, ovvero il carburatore Tillotson HW50A.

11.2 Sono ammessi solo gli accessori forniti con il carburatore e rappresentati nella scheda tecnica di riferimento.

11.3 La molla della valvola spillo e la forchetta controllo valvola, sono libere.

11.4 La posizione del carburatore è libera (cioè, con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).

11.5 Guarnizione carburatore spessore 1 mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm)

11.6 Le dime originali IAME cod. ATT-063/8 e ATT-063/9 sono il riferimento per verificare il diametro e la forma del condotto di aspirazione del carburatore.

11.7 La dima IAME cod. ATT-047-5M è il riferimento per la verifica del diametro dei fori L and H.

11.8 Le dime originali cod. ATT-077-10 e ATT-077-11 sono il riferimento per la verifica del diametro dei fori benzina.

12. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

12.1 Silenziatore d'aspirazione originale (cod. X30125740) come fornito con il motore. I tubi di aspirazione devono avere un diametro interno di 23mm max.

12.2 Griglie di protezione facoltative.

12.3 Il raccordo in gomma con filtro aria che collega il silenziatore d'aspirazione al carburatore deve essere obbligatoriamente montato e conforme a quanto descritto nella fiche di omologazione. L'elemento filtrante in spugna deve presentarsi integro.

12.4 Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

12.5 In caso di pioggia, la sola protezione ammessa è l'originale IAME SKE005-PN-IAME

13. TRASMISSIONE

13.1 Il trascinarsi della frizione deve iniziare a max. 4.000 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il conduttore a bordo e in assetto da competizione.

13.2 Il trascinarsi completo della frizione deve avvenire a max. 6.000 giri/minuto in qualsiasi condizione. La verifica di tale valore può essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

13.3 Ogni Concorrente/Conduttore è ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito.

13.4 Il controllo del corretto funzionamento della frizione e del regime di trascinarsi può essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo. La dima originale IAME cod. ATT-047/4 è il riferimento per verificare la campana frizione. La dima, posizionata perpendicolarmente rispetto all'asse della campana frizione, non deve entrare.

13.5 Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10/Z11/Z12/ Z13.

13.6 Può essere usato il sistema di controllo della frizione UniLog di produzione UniPro, in tal caso il Concorrente/Conduttore deve essere provvisto del kit cavi/supporti mentre lo strumento è fornito in uso dal Promotore.

13.7 Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.

14. ACCENSIONE

14.1 È ammessa unicamente l'accensione SELETTRA "Digitale S". Tutto l'impianto d'accensione deve restare strettamente d'origine.



14.2 Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "N" (limitatore a 15.000 giri)

14.3 La centralina elettronica deve essere fissata al motore lasciando chiaramente visibile il lato recante la marcatura.

14.4 Sono espressamente vietati gli interventi effettuati sul sistema di fissaggio dello statore al basamento, la forma o lo spessore della chiavetta di riferimento del rotore, le cave chiavetta presenti sul rotore e sull'albero motore.

14.5 La dima originale ATT-035/7 è il riferimento per verificare la corretta posizione della tacca di riferimento della fase sul rotore.

14.6 La batteria deve restare in ogni caso collegata al sistema di accensione e montata sul telaio.

15. CANDELA

15.1 Sono ammesse solo le candele NGK: B9EG - B10EG - BR9EG - BR9EIX - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105, originali e senza alcuna modifica.

15.2 La candela deve essere montata con la relativa guarnizione d'origine. L'isolante non deve oltrepassare il corpo della candela e la lunghezza del corpo candela non deve essere superiore a 18,5mm.

15.3 Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10543 (NGK TB05EMA) o cod. IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

16. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

16.1 Marmitta originale e conforme alla fiche di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni.

16.2 L'unico intervento autorizzato è la foratura della sede per l'installazione della sonda di temperatura dei gas di scarico.

16.3 Collettore di scarico originale come da scheda tecnica.

16.4 Il montaggio di almeno una guarnizione tra cilindro e collettore di scarico è obbligatorio e originale.

16.5 L'uso di uno o più spessori scarico cod. IAME S1NH20500 (spessore 3 mm +/- 0.5) per regolare la lunghezza dello scarico è ammesso.

16.6 Tra ogni elemento del gruppo collettore scarico, deve essere interposta una guarnizione: cilindro, collettore, distanziale o distanziali, ove presenti.

16.7 La tenuta dei gas tra il cilindro e il collettore di scarico deve essere garantita in ogni momento.

16.8 Il controllo della tenuta dei gas di scarico può essere effettuato in qualsiasi momento tappando l'uscita del collettore di scarico e riempiendolo di liquido attraverso l'apertura di scarico.

17. RAFFREDDAMENTO

17.1 Il sistema di raffreddamento deve essere d'origine: un solo radiatore originale IAME (cod. T-8000B o T-8001) ed una sola pompa originale IAME (plastica blu/nero o alluminio) come forniti con il motore.

17.2 È obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale (plastica blu/nero o alluminio) abbinata a cinghie di trasmissione. Cinghie di trasmissione puleggia libere. L'utilizzo della puleggia e relative cinghie di trasmissione è obbligatorio.

17.3 Il numero delle staffe supporto radiatore non è limitato. Staffe originali IAME come rappresentate nella scheda tecnica del motore.

17.4 Termostati originali IAME, a due o tre vie autorizzati e facoltativi. L'astuccio contenitivo del termostato a due vie può essere installato anche senza il termostato all'interno e funzionare da raccordo. Raccordo per sonda temperatura acqua autorizzato, anche in assenza di un termostato.

17.5 Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo.

17.6 Schermatura radiatore ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

17.7 Tubi acqua originali, marcati IAME, di colore blu, come consegnati con il motore.

17.8 La combinazione di pompe acqua in plastica o alluminio con pulegge in plastica o alluminio è consentito.

17.9 Sono vietati tutti i sistemi di preriscaldamento del circuito di raffreddamento.

18. AVVIAMENTO

18.1 Il sistema di avviamento/spengimento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti in perfetto stato di funzionamento e correttamente collegato.

Roma, 30 gennaio 2024
H. Aff. 20-2024

