



REGOLAMENTO TECNICO IAME SERIES ITALY RACING FORMULA 2026

(conforme a originale ACI Sport Approvazione n. 31/2026 in data 26 Marzo 2026 e loro successive modifiche ed integrazioni)

1. GENERALE

Per quanto non espressamente indicato nel presente Regolamento Tecnico IAME Series Italy Racing Formula, si fa riferimento al RDS Karting Regolamento Tecnico 2026 che si intende qui integralmente riportato.

Sono ammessi inoltre telai e relative carrozzerie di scaduta omologazione per tutte le categorie previste nel TdM con riferimento al RDS Karting Regolamento Tecnico 2022, con sistemi di sicurezza aggiornati, qualora siano resi obbligatori dalla Autorità Sportiva Nazionale nel corso dell'anno.

2. CATEGORIE

2.1 Categorie X30 BABY

Ad ogni prova della categoria X30 BABY è ammesso un massimo di un (1) motore e di un (1) telaio per Conduuttore.

2.2 Categorie X30 U10, X30 MINI, S125J, S125S

Le categorie X30 U10, X30 MINI, S125J, S125S sono riservate (a numero chiuso) ad un massimo di 36 conduttori per ogni prova e si svolgono con motori forniti e distribuiti tramite sorteggio dal Promotore.

Ad ogni prova è ammesso un massimo di un (1) motore e di un (1) telaio per Conduuttore.

2.3 Categorie S125M, X30 SENIOR, X30 JUNIOR, KA100 140, KA100 158

Per le categorie S125M, KA100 140, KA100 158 sono ammessi un massimo di due (2) motori e di un (1) telaio per Conduuttore.

3. VERIFICHE TECNICHE ANTEGARA E POST GARA

3.1 Le verifiche tecniche sono effettuate dai Commissari Tecnici nominati dalla Federazione ACI.

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

Il Concorrente/Conduuttore, prima di uscire dal "Parco Assistenza Arrivo", dopo la fine di qualsiasi fase della manifestazione eccetto la 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, nel 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.

3.3 Il concorrente/conduuttore è responsabile dei sigilli del motore in tutte le fasi della manifestazione.

Laddove i sigilli dovessero risultare non integri e/o danneggiati, non importa per quale motivo, il concorrente/conduuttore deve presentarsi al 'IAME Point' per il controllo e la sostituzione del sigillo entro il termine perentorio di 40 minuti antecedenti la partenza della fase di gara interessata.

3.4 Le verifiche tecniche ante gara dei motori e dei telai sono effettuate tramite Barcode forniti dal Promotore.

In qualunque momento della manifestazione possono essere effettuati controlli sulla regolarità tecnica del materiale e la punzonatura.

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

3.6 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.

3.7 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 Concorrente, 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.

3.8 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 Concorrente. Non è previsto alcun rimborso nel caso in cui i controlli rivelassero che il particolare non è originale.

3.9 In occasione di ogni gara e per i controlli tecnici del solo motore, è ammessa l'eventuale presenza di un consulente IAME di supporto al Delegato Tecnico ACI. Il controllo dei telai 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 2026; per eventuali reclami e / o appelli si rimanda a quanto indicato da RSN ACI Sport e RDS Sportivo Karting 2026.

3.10 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 Concorrente 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 Concorrente e del Delegato Tecnico della manifestazione, il quale deve redigere il verbale di verifica da inviare al Presidente del Collegio dei Commissari Sportivi.

4. RECLAMI

Come previsto da RSN ACI Sport e RDS Sportivo Karting 2026.

5. MODIFICHE AL REGOLAMENTO

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

6. CARBURANTE, LUBRIFICANTE, SERBATOIO

6.1 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.

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

6.3 Lubrificante: Wladoil K2-T (registrato CIK/FIA Karting)

6.4 Il serbatoio deve essere del tipo estraibile ed avere una capacità minima di 8 litri (3 litri per X30 BABY/X30 U10/X30 MINI).

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

7. PNEUMATICI

X30 BABY/X30 U10/X30 MINI

Ant.

Slick

KOMET K1D-M 10 x 4.00-5

Wet

KOMET K1D-W 10 x 4.00-5

Post.

KOMET K1D-M 11 x 5.00-5

KOMET K1D-W 11 x 5.00-5

S125J/X30 JUNIOR/KA100 140/KA100 158

Ant.

KOMET K3H 10 x 4,60-5

KOMET K3W 10 x 4,20-5

Post.

KOMET K3H 11 x 7,10-5

KOMET K3W 11 x 6,00-5

S125S/S125M/X30 SENIOR

Ant.

KOMET K3M 10 x 4,60-5

KOMET K3W 10 x 4,20-5

Post.

KOMET K3M 11 x 7,10-5

KOMET K3W 11 x 6,00-5



7.1 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 ed il Delegato Tecnico deve predisporre un verbale da presentare ai Commissari Sportivi nominati da ACI Sport per la gara.

8. ALLEGATI

I seguenti allegati costituiscono parte integrante del presente regolamento:

- Scheda Tecnica 398F IAME X30 WATERSWIFT 60cc EL
- Scheda Tecnica 364L IAME X30 WATERSWIFT 60cc
- Scheda Tecnica 254A1 IAME X30 125cc
- Scheda Tecnica 348D Carburatore Tillotson HW27A
- Scheda Tecnica 401E IAME Reedjet 100cc
- Scheda Tecnica 409C IAME S125 125cc
- Scheda Tecnica 410 Carburatore Tillotson HW50A
- Procedura di controllo distribuzione

9. REGOLAMENTO UFFICIALE

9.1 Il Regolamento Particolare di Gara di ogni singola prova può prevedere disposizioni diverse rispetto al presente Regolamento Sportivo e Tecnico.

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



REGOLAMENTO TECNICO X30 BABY - X30 U10 - 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 2026 art. 4.14.1, 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 EL (X30 BABY)

Rif. Scheda Tecnica del motore X30 WaterSwift 60cc (X30 U10 – X30 MINI)



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 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:

X30 BABY:	Tillotson HW-47A
X30 MINI U10 – X30 MINI:	Tillotson HW-31A

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

9.3 La molla della valvola spillo è libera.

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

9.5 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 trascinamento 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 trascinamento 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 trascinamento 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.

11.10 Alle prove della IAME Series Italy Racing Formula è ammesso unicamente l'utilizzo del pignone Z11.

11.11 Per la categoria X30 BABY obbligo dell'utilizzo di corone da minimo 80 denti ad un massimo di 84 denti.

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 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 Obbligo per la categoria X30 BABY del collettore di scarico originale con restrizione 12,5mm come da scheda tecnica.

14.4 Obbligo per la categoria X30 U10 del collettore di scarico originale con restrizione 18mm come da scheda tecnica.

14.5 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.

14.6 Sonda temperatura gas di scarico 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 Il numero di supporti per radiatore, neri o cromati, non è limitato. Gli unici supporti alternativi ammessi sono gli optional IAME cod. T-8730NL-C.

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

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

15.5 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.

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

15.7 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/spegnimento 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 2026 art. 4.14.3.

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, 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.

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'ACCOPPIAMENTO, 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.
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-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 pulverizzatore: 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 pulverizzazione 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 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 di supporti per radiatore, neri o cromati, non è limitato. Gli unici supporti alternativi ammessi sono gli optional IAME cod. T-8136NL-C.

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



REGOLAMENTO TECNICO KA100

1. TELAI AUTORI

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 fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2026 art. 4.14.3.

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

4. TESTA

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

4.5 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.

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

5. CILINDRO

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

5.2 Non sono ammesse lavorazioni come 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.

5.4 Il numero di guarnizioni base cilindro non è limitato.

5.5 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.

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

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

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

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

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

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

7. CUSCINETTI

7.1 Sono ammessi solo i cuscinetti di banco tipo 6205 TNH C4.



7.2 I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

7.3 Sfere ceramiche non ammesse

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

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

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 – SEGMENTO - SPINOTTO

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

8.2 La dima originale IAME ATT-063/4 è il riferimento per verificare la forma del cielo del pistone.

9. GRUPPO LAMELLE

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

9.2 Non è ammessa alcuna modifica ai piani d'appoggio lamella

9.3 Lo spessore della guarnizione tra gruppo lamelle e basamento è di 1mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

9.4 Lo spessore della guarnizione tra convogliatore e basamento è di 0,8 mm (tolleranza ammessa +/- 0,3 mm).

10. LAMELLE

10.1 Sono ammesse solo le lamelle in vetronite (spessore min. 0.25mm) o in fibra di carbonio (spessore min. 0.22mm) originali e marcate IAME.

10.2 È vietata qualsiasi modifica alle lamelle

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

11. CARBURATORE

11.1 È ammesso l'utilizzo esclusivamente del carburatore Tillotson HW-33A come fornito in origine con il motore.

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 molla della valvola spillo è libera.

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

11.5 Lo spessore della guarnizione carburatore è di 1 mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

11.6 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.

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



12. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

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

12.2 Le griglie di protezione dei condotti di aspirazione sono 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 IAG-90000-W

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.

14. ACCENSIONE

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

14.2 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.

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

14.4 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 - B11EG - BR9EG - BR10EG - BR11EG, 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 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).



16. IMPIANTO DI SCARICO

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

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

16.3 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.

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

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

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

17. AVVIAMENTO

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 S125J - 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 2026 art. 4.14.3.

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, 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.

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 e 6202 TN9/C4H, 6203 TN1 C4 e 6203 ETN9 / 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 unicamente le lamelle originali e marcate IAME in fibra di carbonio (spessore min. 0.22mm).

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 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.

13.2 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. 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 Nell'ambito delle prove della IAME Series Italy Formula Racing, per le categorie S125J e S125S è ammesso unicamente l'utilizzo del pignone Z11.

13.7 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.

13.8 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 SELETTA "Digitale S". Tutto l'impianto d'accensione deve restare strettamente d'origine.

14.2 Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "S" (limitatore a 16.000 giri)

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

14.3 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.

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

14.5 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 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 26mm specifico per S125J, come da scheda tecnica.

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

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

16.7 Nell'ambito delle prove della IAME Series Italy Formula Racing, per le categorie S125J e S125S non è ammesso l'utilizzo di alcuno spessore di scarico.

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

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

16.10 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.

16.11 L'utilizzo del silenziatore di scarico, conforme alla scheda tecnica, è obbligatorio.



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. Gli unici supporti alternativi ammessi sono gli optional IAME cod. T-8136NL-C.

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



DISPOSIZIONI SPECIFICHE IAME SERIES ITALY RACING FORMULA TERMINI DI NOLEGGIO MOTORE

Nello svolgimento del campionato IAME Series Italy Racing Formula, le categorie X30 U10, X30 MINI, S125J, S125S sono soggette all'utilizzo esclusivo di motori forniti in locazione dal Promotore, così come dettagliato nell'Accordo di Partecipazione".

CONSEGNA DEL MOTORE

Il "Motore" o i "Motori" sono assegnati/distribuiti ad ogni Concorrente in numero pari al numero di Conducenti verificati in ogni categoria per Concorrente per ogni evento.

COMPOSIZIONE "MOTORE" CATEGORIE X30 U10/X30 MINI:

1 MOTORE:	IAME X30 WATER Swift - 60cc
CARBURATORE:	Tillotson HW-31A
1 MARMITTA:	Originale IAME conforme alla fiche tecnica del motore
COLLETTORE SCARICO:	Specifico per la categoria e conforme alla fiche tecnica del motore
1 PIASTRA MOTORE:	Piastra motore
BOBINA:	IAME A-61955
1 ACCENSIONE:	SELETTA cod. IAME A-61951

COMPOSIZIONE "MOTORE" CATEGORIE S125J/S125S

MOTORE:	IAME S125 – 125cc
1 CARBURATORE:	Tillotson HW50A
MARMITTA:	Originale IAME conforme alla fiche tecnica e completa di silenziatore
1 COLLETTORE SCARICO:	Specifico per la categoria e conforme alla fiche tecnica del motore
PIASTRA MOTORE	Piastra motore
1 BOBINA:	IAME cod. X30 125 933C
ACCENSIONE:	SELETTA Digitale S cod. X30125953

Tutto quanto non compreso nella composizione del "Motore" è a carico del concorrente, autorizzato all'utilizzo di solo materiale conforme al regolamento tecnico ed alla fiche tecnica di riferimento del motore.

Ogni motore è identificato da un numero di serie univoco. I componenti forniti con il "Motore" sono identificati e provvisti di sigilli. **È VIETATO MANOMETTERE/RIMUOVERE I SIGILLI.**

Nel caso in cui si verifichi la necessità di rimuovere i sigilli, solo il personale autorizzato del Promotore può intervenire, previa autorizzazione dei Commissari Sportivi, può decidere come intervenire.

È vietato cambiare, alterare e/o aggiungere qualsiasi parte su l "Motore" o scegliere soluzioni diverse da quelle fornite. Tutte i componenti devono essere strettamente originali come forniti dal Promotore.

RICONSEGNA DEL MOTORE

Il "Motore" deve essere prontamente restituito al termine dell'ultima prova cui il Conducente prende parte, come da programma ufficiale esposto per ogni evento.

Alla restituzione del "Motore", il personale autorizzato del Promotore verifica lo stato dei particolari, riservandosi il diritto di imputare eventuali costi di riparazione/sostituzione del "Motore" e/o di ogni sua parte, a carico del Concorrente in caso di rottura o mancata ed inadeguata cura e manutenzione del "Motore" e/o di ogni sua parte, o per danni causati da un uso improprio del "Motore" o danni causati in seguito ad un contatto.

**DEPOSITO CAUZIONALE**

Al momento del ritiro presso la segreteria del Voucher idoneo alla consegna del “Motore” viene richiesto al Concorrente un deposito cauzionale di €200,00 (duecento) in contanti per ogni “Motore” ritirato.

Restituzione Deposito Cauzionale

Il Deposito Cauzionale è restituito a fronte della riconsegna del “Motore” pulito, integro, completo e nelle stesse condizioni in cui era stato consegnato.

Trattenimento del Deposito Cauzionale

Il deposito cauzionale viene trattenuto a fronte del verificarsi delle seguenti condizioni:

se il “Motore” non è riconsegnato pulito;

se vengano rimossi o manomessi i sigilli;

se il “Motore” non viene consegnato integro, completo di tutte le parti

se il “Motore” viene consegnato con parti cambiate, alterate e/o aggiunte di qualsiasi parte (componente - regolazione del motore - carburatore - componente del motore) o scelte “opzioni” diverse da quelle fornite. Tutte le parti devono essere strettamente originali come fornite da Promotore

in toto o in parte per coprire eventuali costi di riparazione/sostituzione del “Motore” e di ogni sua parte, per la rottura o la mancata ed inadeguata cura e manutenzione del “Motore” o per danni causati da un uso improprio del “Motore” o danni causati da un contatto, fermo restando che, nel caso in cui il deposito cauzionale non sia sufficiente a coprire tali costi, la differenza è da ritenersi a carico del Concorrente.