



SPECIFICATIONS TECHNIQUE 2026



SPECIFICATIONS TECHNIQUES 2026

Le règlement technique FIA Karting s'applique à l'EUROCUP KARTING. La langue française est la version officielle. L'organisateur de l'EUROCUP KARTING, KC Mariembourg, suite à un accord avec la RACB, se réserve le droit d'émettre des mentions complémentaires concernant le Règlement Technique. Ces déclarations seront envoyées à tous les concurrents inscrits au moyen de Bulletins des Concurrents lors des épreuves, ou envoyés à l'adresse (email) détaillée sur le formulaire d'inscription des événements, ou écrites sur le site officiel <https://www.iame-motorsport.com/eurocup>.

ARTICLE 1. CLASSIFICATION ET DÉFINITION

1.1 Classification : Article 1 du Règlement Technique FIA Karting.

1.2 Définition : Article 2 du Règlement Technique FIA Karting.

ARTICLE 2. PRESCRIPTION GÉNÉRALE

2.1 Généralités : Article 3.1 du Règlement Technique FIA Karting.

ARTICLE 3. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DU PILOTE

3.1 Sécurité du Kart : Règlement Technique FIA Karting.

3.2 Sécurité de l'équipement : Règlement Technique FIA Karting.

ARTICLE 4. PRESCRIPTION GÉNÉRALE POUR LES KARTS DU GROUPE 3

4.1 Châssis : Article 9 du Règlement Technique FIA Karting.

5. VERIFICATIONS TECHNIQUES

5.1 Une vérification obligatoire sera effectuée avant le début des essais qualificatifs. Il devra être possible d'identifier l'équipement homologué par les descriptions techniques (dessins, dimensions, etc.) sur les fiches d'homologation.

5.2 Chaque concurrent doit être en mesure de soumettre les formulaires d'homologation relatifs à l'équipement utilisé.

6. PRESCRIPTIONS DU CHASSIS

6.1 Les châssis devront être homologué FIA Karting, avoir été homologué FIA Karting ou répondants aux normes FIA Karting.

6.2 Les freins avant ne sont pas autorisés.

6.3 L'autocollant d'identification FIA Karting du fabricant (Règlement technique FIA Karting - Annexe 10) et le logo du fabricant estampé ou gravé à l'extérieur de l'Axe arrière ne sont pas obligatoires. Le changement d'axe arrière est autorisé en KA100.

6.4 L'utilisation du système de fixation du carénage avant FIA Karting 2022, selon les schémas N. 2.2 et 2.2.1, est obligatoire.

6.5 Le contrôle technique se réserve le droit de refuser les carénages avant, les systèmes de fixation du carénage avant ou d'autres composants qui ne répondraient pas aux normes requises.

6.6 Le carénage avant doit être homologué FIA Karting et doit rester dans la bonne position à tout moment d'une compétition (Manches qualificatives ou courses finales), comme décrit dans le dessin technique FIA Karting No. 2c et 2d.

6.7 Les pilotes participant à l'EUROCUP KARTING s'engagent, sur demande de l'organisateur, à apposer les autocollants de l'épreuve sur au moins 1/3 de chaque caisson latéral, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrière.

6.8 Les protections de châssis sont autorisées pour peu qu'elles soient réalisées en matériaux non cassant, ne procurent aucun avantage (Rigidité, Aérodynamisme etc.), qu'elles ne soient pas saillantes et jugées dangereuses.

7. ÉQUIPEMENT ADMIS (CHASSIS)

7.1 Un (1) seul châssis est autorisé par meeting.

7.2 En cas de détérioration du châssis enregistré et sur demande du concurrent, les commissaires sportifs pourront après concertation avec les commissaires techniques autoriser s'il s'avère irréparable, le remplacement du châssis.

Après acceptation, le châssis de remplacement (Même modèle, même fabricant) pourra alors être enregistré.

8. ÉQUIPEMENT ADMIS (MOTEURS)

8.1 Chaque pilote est autorisé à soumettre aux vérifications techniques et à n'utiliser que deux (2) moteurs par meeting.

9. CARBURANT

9.1 Le carburant ne sera pas mis en « Parc Fermé », sauf indication dans le règlement spécifique de l'épreuve.

9.2 Les exigences spécifiées dans ce règlement sont destinées à assurer l'utilisation de carburants formulés uniquement de composés normalement présents dans les carburants commerciaux (Essence Sp98 – E5) et à interdire l'utilisation de certains composés chimiques améliorant la puissance ou l'indice d'octane.

9.3 À tout moment, le volume de carburant dans le réservoir doit être supérieur ou égal à 1,5 litre.

9.4 L'essence doit être sans plomb 98-E5 disponible auprès de la station-service désignée par l'organisateur ou auprès du fournisseur sélectionné pour l'événement.

9.5 Le dosage en huile du mélange doit être de 4% à 6%.

9.6 Il est interdit d'ajouter, dans le carburant, quelque additif d'augmentation de puissance (ou de modification de l'indice d'octane) que ce soit.

9.7 Le contrôle technique pourra à sa discrétion substituer le carburant dans les réservoirs à tout moment de la compétition.

L'essence et l'huile imposée lui seront fournies sans frais. L'essence et l'huile de remplacement seront les mêmes que celles spécifiées dans les règlements particuliers de l'épreuve.

9.8 Le contrôle du carburant peut être effectuée en utilisant un ou tous les tests suivants :

- 1) Test Constance diélectrique (Digatron) ou autres
- 2) Test de masse spécifique
- 3) Test de solubilité dans l'eau

9.9 Si une non-conformité est constatée, d'autres tests pourront être réalisés et le coût sera facturé au pilote / participant. Le coût sera indiqué dans les règlements particulier de l'épreuve.

10. LUBRIFIANT

10.1 Seule l'huile WLADOIL K-2T est autorisée.

11. PNEUS

11.1

Pneus slicks X30 Mini

Modèle :	Komet Racing Tyres K1D-M
Taille avant :	10 x 4,00-5
Taille arrière :	11 x 5,00-5

Pneus pluie X30 Mini

Modèle :	Komet K1D-W
Taille avant :	10 x 4,00-5
Taille arrière :	11 x 5,00-5

11.2 Tous systèmes embarqués de prise et transmission de pression et température des pneus sont strictement interdits dans toutes les catégories.

11.3 Les organisateurs de l'EUROCUP KARTING se réservent le droit de procéder à la mise en parc fermé des pneus, totale ou partielle, et ce, sans préavis. Ils se réservent aussi le droit de procéder au changement de pneumatiques neufs par d'autres pneumatiques neufs, fournis par l'organisation.

Note concernant la distribution des pneumatiques :

Le concurrent qui constate un défaut sur un pneu lors de l'enregistrement / montage devra le faire constater par le responsable des pneumatiques.

Le concurrent qui sur la même référence et type de pneu constate, lors de l'enregistrement, une différence de circonférence égale ou supérieure de 15 mm pourra demander le remplacement de celui-ci.

Ces dispositions ne s'appliquent que sur les pneus enregistrés n'ayant pas été utilisés.

11.4 Toute modification d'un pneu est interdite.

11.5 Le préchauffage et le refroidissement des pneus par n'importe quelle méthode et / ou le remoulage ou le traitement des pneus avec n'importe quelle substance chimique sont interdits.

11.6 L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société «RAE Systems Inc. (USA)» sera utilisé durant les essais qualificatifs, les manches qualificatives, et la phase finale pour vérifier que les pneumatiques sont conformes à la réglementation.

La mesure des COV des pneus ne doit en aucun cas dépasser la limite maximale de 5 ppm dans toutes les circonstances.

11.7 La pollution des pneus, par ex. avec de la graisse de chaîne, doit être évitée car cela peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

11.8 Si le contrôle dans le parc d'assistance « Départ » établit qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas conformes à la réglementation, le kart concerné ne sera pas autorisé à rentrer en prégrille.

11.9 Si le contrôle est effectué au Parc d'Assistance "Arrivée" et qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas conformes aux règlements, le Pilote fera l'objet d'un rapport de non-conformité.

11.10 Les appels contre cette procédure ne seront pas admis.

12. NUMEROS DE COURSE ET IDENTIFICATION DES PILOTES SUR LES KARTS

12.1 Article 12 Prescriptions Spécifiques FIA Karting.

12.2 Les numéros de course de type Arial ou de police similaire doivent être de couleur noire sur un fond jaune clair et avoir une hauteur d'au moins 15 cm, et une épaisseur de 2 cm et être similaire à tous les endroits où ils sont présents.

Les numéros de course multiples doivent être espacés de 1 cm minimum.

Ils devront être posés à l'avant et à l'arrière ainsi que des deux côtés vers l'arrière de la carrosserie avant la séance d'essais libres et devront être clairement visibles durant tout le meeting.

Les numéros endommagés devront obligatoirement être remplacés.

12.3 Le nom du pilote ainsi que le drapeau de sa nationalité (origine de la licence) doivent figurer dans la partie avant de la carrosserie latérale. La hauteur minimale du drapeau et les lettres du nom doivent être de 3 cm.

12.4 Le Pilote doit s'assurer, à chaque instant, que les numéros requis et les identifications sont clairement visibles par les officiels, les chronométreurs et les commissaires.

12.5 Les karts non conformes à l'article 6.8. ne seront pas autorisés à prendre part aux essais libres, aux essais qualificatifs, aux manches qualificatives, à la super manche ou à la finale.

13. ÉCHANGE D'EQUIPEMENT

13.1 L'échange de matériel enregistré entre les pilotes est interdit.

14. POIDS MINIMUM

14.1 X30 Mini : 110 kg

15. GÉNÉRALITÉS MOTEURS

X30 Mini : Règlementation Eurocup 2026
Fiche moteur n°364L

16. INSPECTIONS

16.1 Le contrôle des moteurs sera effectué par les contrôleurs techniques en présence d'un délégué précédemment nommé par IAME qui agira en tant que consultant.

16.2 Les commissaires techniques pourront contrôler n'importe quelle partie des moteurs jusqu'au point qu'elle ne puisse plus être utilisée. Les pièces inspectées conformes seront remplacées gratuitement au pilote. Toute pièce non conforme ne sera pas remboursée.

16.3 À tout moment, les contrôleurs techniques ont le droit de substituer toute pièce, tout accessoire ou même le moteur complet.

16.4 Le Promoteur, tout en garantissant l'efficacité et le fonctionnement parfaits du matériel fourni, ne pourra en aucun cas être tenu responsable des dysfonctionnements survenant lors de la substitution.

16.5 Les formulaires techniques officiels constituent la principale référence de comparaison pour les contrôleurs Techniques.

16.6 En cas de doute sur la conformité des pièces du moteur, la comparaison avec les pièces du moteur "étalon" sera l'élément de vérification définitif.

16.7 En cas d'événements extrêmement controversés lors des vérifications techniques des moteurs, les Commissaires Techniques pourront décider d'envoyer la pièce concernée, dûment scellée, à IAME pour une inspection précise en usine en présence des représentants du Concurrent et de l'Autorité Sportive (ASN).

En cas d'appel du concurrent, les pièces devront être expédiées obligatoirement à la RACB.

16.8 Les contrôles peuvent être effectués sur les moteurs, en conditions de course, à tout moment de la manifestation.

Tous les règlements techniques, les formulaires techniques et les annexes sont disponibles sur :
<https://www.iame-motorsport.com/eurocup>

35. MOTEUR X30 MINI

35.1 Seul le moteur IAME X30 WATERSWIFT 60cc RL TaG, d'origine et strictement conforme à la fiche technique du constructeur (Caractéristiques techniques, dimensions, poids, schémas avec les tolérances prescrites par le constructeur) est autorisé.

35.2 Les photos présentes sur les fiches d'homologation d'origine sont également valables pour identifier le moteur et les pièces détachées.

35.3 Toute modification ou adjonction au moteur et à ses accessoires, sauf autorisation expresse, est interdite.

IAME considère comme modifications toute action modifiant l'aspect initial et les dimensions d'une pièce d'origine.

35.4 Toute modification et/ou installation entraînant la modification d'une cote et/ou de sa possibilité de contrôle est strictement interdite. Le polissage, le ponçage, le détournage ou les réglages ne sont pas autorisés.

35.5 Aucun traitement thermique ou de surface n'est autorisé. Le concurrent est responsable de la conformité de son propre matériel.

35.6 Les moteurs doivent être fournis avec leur numéro de série d'origine. Aucune modification, amélioration, polissage, ajout ou suppression de matière sur aucune partie du moteur n'est autorisée.

35.7 Chaque partie interne ou externe du moteur doit être installée dans sa position et sa fonction d'origine selon les spécifications de conception d'origine.

35.8 Les tolérances indiquées sur la fiche technique sont nécessaires pour assurer toutes les tolérances d'usinage, d'assemblage et de réglage. Néanmoins, le concurrent n'est absolument pas autorisé à intervenir sur le moteur, même si les dimensions caractéristiques après son intervention restent dans les tolérances prescrites.

35.9 Les tolérances indiquées sur la fiche d'homologation sont nécessaires pour comprendre toutes les tolérances d'usinage, d'assemblage et de réglage. Toute préparation est interdite :
Les valeurs maximales et minimales autorisées ainsi que le volume de la chambre de combustion doivent être mesurés conformément au règlement technique de la FIA Karting.

35.10 Diagrammes et tableau des volumes : se référer à la fiche technique du moteur

35.11 – CULASSE

35.11.1 Strictement d'origine

35.11.2 Le corps de la bougie fixé à la culasse ne doit pas dépasser de la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

35.11.3 La valeur minimale de squish doit être conforme à la fiche technique du moteur. Le contrôle de Squish sera effectué avec un fil étain/plomb Ø 1,5 mm, selon la méthode décrite dans l'annexe 12 du règlement technique international.

35.11.4 La jauge d'origine IAME n° 10215 est la référence pour vérifier la conformité du profil de la

culasse. La forme de la jauge doit correspondre au profil du dôme, à la zone de squish et au plan du joint.

35.12 – CYLINDRE

35.12.1 Strictement d'origine et fourni avec la goupille de sécurité d'origine et les marquages IAME.

35.12.2 Le polissage, le ponçage, le rognage ou les réglages ne sont pas autorisés. Seul le réalésage est autorisé. En cas de doute, la forme et la hauteur des transferts doivent être comparées au cylindre du moteur standard. Aucun traitement thermique ou de surface supplémentaire n'est autorisé.

35.12.3 Le réglage du diagramme n'est autorisé qu'au moyen du remplacement du joint d'embase du cylindre. Le nombre de joints d'embase du cylindre n'est pas limité. Seuls les joints d'origine sont autorisés.

35.12.4 Les joints entre le cylindre et la culasse ne sont pas autorisés. En plus de mesurer les angles d'ouverture, la jauge IAME d'origine cod. ATT-005 est la référence pour vérifier la distance entre le bord supérieur des orifices et le plan de la culasse.

35.13 – CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

35.13.1 Seules les pièces d'origine sont autorisées, sans aucune modification.

35.13.2 Seules la cage de bielle d'origine (IAME B-10431), les rondelles d'origine (IAME E-38436) et le pied de bielle d'origine (IAME A-60440) sont autorisées.

35.13.3 Joints d'étanchéité d'origine et montés comme à l'origine, le côté creux doit être tourné vers l'intérieur du carter.

35.14 – ROULEMENTS

35.14.1 Strictement d'origine : roulements à billes de vilebrequin IAME 10400-D (6204 C4).

35.14.2 Les roulements à billes à contacts obliques sont interdits.

35.14.3 Seuls les roulements à billes et bagues en acier sont autorisés. (Céramique interdite).

35.14.4 Les roulements qui ne portent pas le numéro de classification correct et clairement visible tel que décrit dans le règlement sont expressément interdits.

35.14.5 Les roulements doivent être fixés avec les billes visibles de l'intérieur du boîtier.

35.14.6 Afin d'obtenir le jeu axial correct, l'utilisation d'entretoises derrière les roulements est autorisée.

35.14.7 Toutes les pièces internes du moteur doivent être d'origine du fabricant, en même nombre que celles fournies par le fabricant et fixées dans la position prescrite.

36 – PISTON, SEGMENT DE PISTON ET AXE

36.1 Strictement d'origine sans aucune modification, et conformément à la fiche technique du moteur.

37 – CARBURATEUR

37.1 Seul le carburateur Tillotson HW-31A fourni avec le moteur dans sa configuration d'origine (même marque, même modèle, même référence) est autorisé.

37.2 Seuls les accessoires fournis avec le carburateur d'origine sont autorisés.

37.3 Le ressort du pointeau est libre.

37.4 Le positionnement du carburateur (c'est-à-dire avec la pompe en position haute ou basse) est libre.

37.5 Toutes les entretoises et joints du carburateur sont obligatoires et doivent être conformes et dans le même ordre que ceux indiqués sur la fiche technique.

37.6 En cas de doute, le carburateur doit être comparé au carburateur témoin.

38 – SILENCIEUX D'ADMISSION

38.1 Silencieux d'admission strictement d'origine, tel que fourni avec le moteur (même marque, même modèle, même référence), soit le IAME MINI SWIFT avec homologation CSAI 01/SA/14.

38.2 Les trompettes d'admission doivent avoir un diamètre intérieur de 23 mm maximum.

38.3 Les grilles de protection sont facultatives.

38.4 Le manchon en caoutchouc reliant le silencieux d'admission au carburateur est obligatoire. Il doit être installé conformément à la fiche technique.

38.5 L'élément filtrant en éponge, s'il est utilisé, doit être intact.

38.6 Tout système d'injection et/ou de pulvérisation est interdit.

39 – EMBRAYAGE

39.1 Le moteur est fourni avec un système d'embrayage centrifuge à sec.

39.2 Toute intervention visant à prolonger le glissement du moyeu d'embrayage au-delà de la limite prescrite est strictement interdite.

39.3 L'embrayage centrifuge doit s'engager à 4 500 tr/min maximum, en déplaçant le kart avec le Pilote à bord et dans des conditions de course.

39.4 L'embrayage doit être complètement engagé à 6 500 tr/min maximum dans toutes les conditions.

39.5 Cette mesure peut éventuellement être vérifiée avec des instruments appropriés.

39.6 Chaque Pilote est responsable de l'état d'usure du matériau des garnitures d'embrayage et du nettoyage des pièces de friction.

39.7 Le bon fonctionnement de l'embrayage peut être vérifié à tout moment de l'épreuve, et même

après chaque phase.

39.8 Le système de contrôle d'embrayage Unilog produit par Unipro peut être utilisé. Dans ce cas, le Concurrent/Pilote devra être muni du kit câble/support tandis que l'instrument est fourni en service par le Promoteur.

40 – ALLUMAGE

40.1 Allumage d'origine uniquement, bobine SELETTRA IAME A-61951 et IAME A-61955 sans aucune modification.

40.2 La batterie doit être fixée au châssis et toujours connectée au système d'allumage.

41 – BOUGIE ET CAPUCHON DE BOUGIE

41.1 Seules les NGK B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG sont autorisées, strictement d'origine sans aucune modification.

41.2 La bougie doit être montée avec son joint d'origine.

41.3 La porcelaine ne doit pas dépasser du corps de la bougie et la longueur de la base de la bougie doit être de 18,5 mm maximum. (Annexe 7 du règlement technique CIK/FIA).

41.4 Les seuls capuchons de bougie autorisés sont les PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm, (réf. IAME 10544) ou NGK TB05EMA (réf. IAME 10543).

42 – SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

42.1 Seul le silencieux d'échappement d'origine est autorisé tel que livré avec le moteur et doit être conservé conformément à la fiche technique, aucune modification de structure ou de dimensions n'est donc autorisée.

42.2 Le collecteur d'échappement doit être conforme à la fiche technique à tout moment.

42.3 L'utilisation d'un joint d'échappement d'origine est obligatoire.

59.4 L'étanchéité complète des gaz d'échappement entre le cylindre et le collecteur d'échappement doit être garantie à tout moment. Le contrôle de l'étanchéité des gaz d'échappement peut être effectué à tout moment jusqu'à l'occlusion de l'orifice de sortie du collecteur d'échappement, le remplissage du collecteur d'échappement avec du liquide par l'orifice d'échappement et la vérification des fuites.

42.5 L'étanchéité correcte du système d'échappement est de la responsabilité du Pilote.

42.6 Les capteurs de température d'échappement ne sont pas autorisés.

43 – REFROIDISSEMENT

43.1 Le système de refroidissement doit être dans sa configuration d'origine : un seul radiateur d'origine IAME (T-8601), une seule pompe à eau d'origine IAME (plastique noir/bleu ou aluminium) sont autorisés et conformes à la fiche technique moteur.

43.2 Le nombre de supports de radiateur, noirs ou chromés, n'est pas limité. Les supports usinés sont interdits.

43.3 L'utilisation de la poulie de pompe à eau d'origine actionnant la pompe à eau par l'intermédiaire des joints toriques est obligatoire. Le type de joints toriques est libre.

43.4 Seuls les thermostats simples ou bypass d'origine IAME sont autorisés et leur utilisation est facultative. Le boîtier contenant le thermostat à deux voies peut également être installé sans la capsule du thermostat à l'intérieur et fonctionner comme un raccord.

43.5 Seule l'eau sans aucun autre additif est autorisée pour le refroidissement.

43.6 Durites d'eau d'origine IAME, bleues, telles que livrées avec le moteur.

43.7 Les protections de radiateur, adhésives ou mécaniques, sont autorisées mais ne doivent pas être amovibles lorsque le kart est en mouvement.

44 – DÉMARREUR

44.1 Le moteur est équipé d'un démarreur électrique embarqué. Le système de démarrage embarqué d'origine doit être installé avec tous ses composants et correctement connecté.

45 – PIGNONS

45.1 IAME d'origine. Z10 ou Z11 uniquement.

Visa RACB :