



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, Victory Concept, suite à un accord avec la FFSA, 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 2 & 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. 2.2.1 et 3.2.1

6.7 Les pilotes participant à l'EUROCUP KARTING s'engagent, sur demande de l'organisateur, à apposer les autocollants du challenge 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, conformément à l'Annexe 5 de l'Annexe Technique FFSA 2026.

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 KA100

Modèle :	KOMET Racing Tires K3H
Taille avant :	10 x 4,60-5
Taille arrière :	11 x 7,10-5

Pneus slicks X30 Sénior, X30 Lady, X30 Master, X30 Gentleman

Modèle :	KOMET Racing Tires K3M
Taille avant :	10 x 4,60-5
Taille arrière :	11 x 7,10-5

Pneus pluie X30 Sénior, X30 Lady, X30 Master, X30 Gentleman, KA100

Modèle :	Komet Racing Tyres K3W
Taille avant :	10 x 4,20-5
Taille arrière :	11 x 6,00-5

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' EURO CUP 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 KA100-140 : 140 kg

14.2 KA100-155 : 155 kg

14.3 X30 Senior 158 kg

14.4 X30 Master / Gentleman 167 kg

14.5 X30 Lady 150 kg

15. GÉNÉRALITÉS MOTEURS

KA100 : Règlementation Eurocup 2026
Fiche moteur n°401E

X30 Sénior / Lady : Règlementation Eurocup 2026
Fiche moteur n°254A1

X30 Master / Gentleman: Règlementation Eurocup 2026
Fiche moteur n°254A1

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 FFSA.

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>

18. Moteur X30 Senior – X30 Master / X30 Gentleman – X30 Lady

18.1 Toute modification sur le moteur et ses accessoires est strictement interdite, sauf autorisation expresse.

18.2 IAME considère comme des modifications toute action modifiant l'aspect initial et les dimensions d'une pièce d'origine. Toute modification et / ou installation ayant pour conséquence de modifier une dimension et / ou sa possibilité de contrôle est strictement interdite. Le polissage, le sablage, le rognage ou l'usinage sont interdits.

18.3 Tout traitement thermique ou traitement de surface supplémentaire est interdit. Le concurrent est responsable de la conformité de son propre matériel.

18.4 Seul le IAME X30 125cc, d'origine et strictement conforme à la fiche technique du constructeur (Caractéristiques techniques, dimensions, poids, diagrammes avec les tolérances prescrites par le constructeur) est admis.

18.5 Les images sur les fiches moteur d'origine restent aussi valables pour identifier le moteur et les pièces.

18.6 Les moteurs doivent être munis avec leur numéro de série original.

18.7 Aucune modification, amélioration, polissage, ajout ou retrait de matière de toute partie du moteur est interdit.

18.8 Chaque partie interne ou externe du moteur doit être montée dans sa position d'origine, à l'emplacement d'origine et fonctionner conformément aux spécifications de conception d'origine.

18.9 Les tolérances d'usinage, d'assemblage et de réglages indiqués sur les fiches moteur se réfèrent exclusivement aux tolérances de fabrication, selon les tolérances FIA Karting.

18.10 Le concurrent n'est absolument pas autorisé à intervenir sur le moteur, même si, après son intervention, les dimensions caractéristiques restent dans les tolérances prescrites.

18.11 Toute préparation est interdite. Les valeurs maximales et minimales admises et le volume de la chambre de combustion doivent être mesurés conformément aux règlements techniques FIA Karting.

18.12 Schémas et tableau de volume : voir la fiche d'homologation du moteur

18.13 Tous les gabarits décrits dans la fiche d'homologation du moteur sont considérés comme des moyens valides et certifiés par le Constructeur pour contrôler la conformité de la pièce pour lesquels ils ont été conçus.

19. CULASSE

19.1 La culasse devra être strictement d'origine.

19.2 Seul le filetage réparé au moyen d'un hélicoil M14 x1,25 de la même longueur que le filet d'origine est autorisé. Le culot de la bougie d'allumage serré sur la culasse ne doit pas dépasser de la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

19.3 Le squish (Distance entre le piston et la culasse) devra être conforme, en tout point, à la fiche moteur.

19.4 Le Contrôle du Squish sera effectué avec un fil « étain/plomb » (étain 60% Plomb 40% marque WURTH Ref : N°0987-113) de Ø 1,5mm (+ 0.05mm / – 0.10mm), suivant la méthode décrite en annexe 12 du règlement technique Coupe de Marque (IAME international).

19.5 Le gabarit IAME d'origine ATT-025/1 est la référence pour vérifier la conformité du profil de la culasse. La forme du gabarit doit correspondre en tout point au profil du dôme, de la zone d'écrasement au plan du joint.

19.6 L'insert CIK serré sur la culasse ne doit pas dépasser de la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

20. CYLINDRE

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

20.2 Le polissage, le sablage, l'ébavurage ou les ajustements sont interdits.

20.3 Seul le réalésage est autorisé. En cas de doute, les formes et la hauteur des lumières seront comparées au cylindre du moteur étalon.

20.4 Aucun traitement thermique ou traitement de surface supplémentaire est interdit.

20.5 L'ajustement du diagramme est autorisé uniquement au moyen du remplacement du joint du cylindre.

20.6 Le nombre de joints de cylindre n'est pas limité. Seuls les joints d'origine sont autorisés.

20.7 Aucun joint de culasse n'est admis.

20.8 Le gabarit IAME d'origine n. ATT-025/2 est la référence pour mesurer la hauteur des lumières du cylindre.

20.9 Le gabarit IAME d'origine n. ATT-035/1 est la référence pour réaliser un contrôle visuel de l'ensemble des lumières.

20.10 Seul le raccord d'eau droit sur le bas du cylindre peut être remplacé par un raccord coudé.

21. CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

21.1 Strictement d'origine et sans aucune modification.

21.2 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/3 est la référence pour vérifier le plan de joint de la boîte à clapets.

21.3 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/4 est la référence pour vérifier l'entraxe des pinnules d'indexation du cylindre.

21.4 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/5 est la référence pour vérifier la hauteur du plan d'embase de carter.

21.5 Seules les cages de bielle (X30125431), pied de bielle (E-10440/E-10441) et rondelles (X30125436/X30125437) d'origine sont autorisés.

21.6 Les joints d'étanchéité carter/vilebrequin doivent être installés correctement, le côté creux vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que ce soit. Ils ne pourront en aucun cas être modifiés.

22. ROULEMENTS

22.1 Seuls les roulements de vilebrequin 6206 jeu C4 et roulements à rouleaux SKF BC1-3342 B sont autorisés. Il est interdit de mixer roulement à billes et roulements à rouleaux sur un même moteur. Seuls les roulements d'arbre d'équilibrage 6202 C3/C4/C4H et 6005 C3/C4 jeu à billes acier et cage polyamide sont autorisés.

22.2 Contact oblique interdits.

22.3 Billes en céramique interdites.

22.4 Les roulements doivent être montés avec billes visibles à l'intérieur du carter

22.5 Tous les roulements ne présentant pas le numéro de référence correct et clairement visible, tel que décrit dans le présent règlement, sont expressément interdits.

22.6 L'utilisation de cales d'espacement derrière les roulements est autorisée, afin d'obtenir le jeu axial correct.

22.7 Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine constructeur, au même nombre que le montage de l'usine et montées dans le même sens.

23. PISTON, SEGMENT ET AXE

23.1 Strictement d'origine sans aucune modification et en conformité avec la forme technique du moteur.

23.2 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/2 est la référence pour vérifier la forme du dôme de piston.

24. BOITE À CLAPETS

24.1 Strictement d'origine sans aucune modification.

24.2 Aucun usinage de plans de joint n'est autorisé.

24.3 Le convoyeur d'admission d'origine sans modification est autorisé. Seul le modèle 1 (x30125816) est autorisé en X30 Junior, X30 Sénior, X30 Master-Gentleman.

24.4 L'épaisseur du joint valve à clapets / carter est de 1mm (Tolérance admise +/- 0.3mm).

24.5 L'épaisseur du joint convoyeur / carter est de 0,8 mm (Tolérance admise +/- 0,3 mm).

25. CLAPETS

25.1 Clapets en fibre de verre (épaisseur minimale 0.30mm), marqués et d'origine IAME autorisés

25.2 Clapets en fibre de carbone (épaisseur minimale 0.22 mm), marqués et d'origine IAME autorisés.

25.3 Le panachage de clapets fibre de verre et clapets carbone est interdit. Interdiction de modifier la forme originale.

26. CARBURATEUR

26.1 Seul le carburateur Tillotson HW-27A fourni avec le moteur dans sa configuration d'origine (Même marque, même modèle, même référence) est admis.

26.2 Seuls les accessoires fournis avec le carburateur d'origine et représentés sur la fiche technique du carburateur sont autorisés.

26.3 Le ressort et la fourchette sont libres.

26.4 L'orientation du carburateur est libre. (Pompe vers le haut ou vers le bas)

26.5 L'épaisseur du joint du carburateur est de 1 mm (Tolérance admise +/- 0.3mm).

26.6 Le gabarit IAME d'origine ATT-035/2 est la seule référence pour vérifier la forme du conduit d'admission du carburateur. La forme du conduit doit correspondre en tous points et sur toute sa longueur au profil du gabarit.

27. SILENCIEUX D'ADMISSION

27.1 Le silencieux d'admission (Ref. X30125740) doit être identique à celui d'origine fourni avec le moteur (Même marque, même modèle, même référence) avec les tubes d'admission de 22mm de diamètre maximum.

27.2 Les grilles de protection sont facultatives.

27.3 Le manchon en caoutchouc avec filtre à air reliant le silencieux d'admission au carburateur est obligatoire, doit être installé et conforme à la fiche d'homologation.

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

27.5 En cas de pluie, un dispositif empêchant l'eau de rentrer directement dans le Silencieux d'aspiration est autorisé, à condition que celui-ci ne fasse pas office de venturi et favorise l'entrée d'une plus grande quantité d'air que le silencieux d'aspiration d'origine utilisé seul.

27.6 En cas de pluie, seul le dispositif de protection du silencieux d'admission référence SKE005-PN-IAME est autorisé.

28. EMBRAYAGE

28.1 L'embrayage centrifuge doit s'enclencher à 4.000 tr / mn maximum et commencer à déplacer le kart avec le pilote en conditions de course.

28.2 L'embrayage devrait être complètement en prise à 6.000 tr / mn maximum dans n'importe quelle condition, cette mesure peut éventuellement être vérifiée avec le matériel approprié.

28.3 Chaque pilote sera responsable de l'état d'usure et de propreté de l'embrayage et du nettoyage des pièces en friction (Matériau de friction et cloche).

28.4 Le bon fonctionnement de l'embrayage peut être vérifié à tout moment de l'épreuve, et même après chaque phase. Le gabarit d'origine IAME ATT-047/4 est la référence pour vérifier la cloche d'embrayage.

En cas de contrôle en pré- grille, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle sera interdit de départ. En cas de contrôle à l'arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique.

28.5 L'outil ne doit pas pénétrer dans la cloche d'embrayage en position perpendiculaire par rapport à l'axe de la cloche d'embrayage.

29. ALLUMAGE

29.1 Seuls les allumages d'origine, Selettra Digital "K" ou Selettra Digital "S" sont autorisés, sans aucune modification.

29.2 Le Contrôle Technique pourra demander le remplacement de l'ensemble du système d'allumage ou de la pièce à tout moment du meeting.

29.3 L'organisateur ne pourra pas être tenu responsable de toute panne éventuelle survenue après le remplacement.

29.4 Seul le boîtier électronique et la bobine type "C" (16000 tr / min) sont autorisée et doivent être fixés sur le châssis ou sur le moteur.

29.5 Les marquages sur le boîtier électronique et la bobine sont obligatoires et doivent être clairement visibles sans démonter le boîtier électronique ou la bobine.

Les recouvrir d'adhésif ou de ruban adhésif est interdit.

29.6 Les modifications de la fixation du stator, de la forme et de l'épaisseur de la clavette du rotor, des rainures de clavette du rotor et du vilebrequin sont interdites.

29.7 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/7 est la référence pour vérifier la position correcte du marquage de référence de phase sur le rotor.

29.8 La batterie doit être fixée au châssis et toujours connectée au faisceau électrique.

30. BOUGIE

30.1 Seules les bougies d'allumage NGK B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG - BR9EIX - BR10EIX - R6254E sont autorisées, strictement d'origine et sans aucune modification.

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

30.3 La porcelaine isolante ne doit pas dépasser du culot de la bougie et la longueur du culot de la bougie (Joint inclus) doit être de 18,5 mm maximum (Annexe 7 des règlements techniques de la CIK).

30.4 Les seuls Capuchons de bougie autorisés sont les NGK TB05EMA, PVL 401 222 (réf. IAME 10543 & 10544) et Selettra (réf. IAME 10544).

31 ECHAPPEMENT

31.1 Seul le pot d'échappement et le collecteur d'échappement d'origine livrés avec le moteur sont autorisés, strictement d'origine et conformes à la fiche d'homologation. Aucune modification de structure ou de dimensions n'est autorisée.

31.2 Les opérations de perçage et de soudage sur le pot d'échappement ne sont autorisées que pour l'installation d'une sonde de température.

31.3 L'étanchéité complète des gaz d'échappement entre le cylindre et le collecteur d'échappement doit être garantie à tout moment.

31.4 Le contrôle de l'étanchéité des gaz d'échappement peut être effectué à tout moment par l'obturation de la sortie de la pipe d'échappement et le remplissage de celle-ci par la lumière d'échappement avec du liquide afin de vérifier l'étanchéité.

31.5 L'étanchéité appropriée du système d'échappement est de la responsabilité du pilote.

31.6 Un joint d'origine au minimum entre le cylindre et le collecteur d'échappement est autorisé.

31.7 L'utilisation d'entretoises d'origine IAME X30125375 (ép. 3 mm +/- 0,5) pour le réglage de la longueur d'échappement est autorisée.

31.8 L'utilisation du silencieux d'échappement est obligatoire à tout moment.

32. REFROIDISSEMENT

32.1 Le système de refroidissement devra être dans sa configuration d'origine : un seul radiateur d'origine IAME (T-8000B ou T-8001), une seule pompe à eau simple d'origine IAME (aluminium ou plastique noir / bleu) est autorisée et conforme à la fiche d'homologation.

32.2 Une seule poulie pompe à eau d'origine IAME (aluminium ou plastique noir / bleu) est autorisée et conforme à la fiche d'homologation.

32.3 Le nombre de supports de radiateur, couleur noire ou chromée, n'est pas limité. Supports usinés autorisés.

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

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

32.6 Les boucliers de radiateurs, adhésifs ou mécaniques, sont autorisés mais ne doivent pas être

amovibles lorsque le kart est en mouvement.

32.7 Durit d'eau d'origine livrés avec le moteur (noir ou bleu).

32.8 Le type de courroie d'entraînement de pompe à eau est libre.

32.9 L'utilisation de la poulie avec la courroie en position est obligatoire.

32.10 La combinaison de pompes à eau en plastique ou en aluminium avec des poulies de pompe à eau en plastique ou en aluminium est autorisée.

32.11 Tous réchauffeurs ou systèmes de raccordement pour réchauffeur sur le circuit d'eau sont strictement interdit

33. DÉPART

33.1 Le moteur est muni d'un démarreur électrique embarqué.

33.2 Le système de démarrage embarqué d'origine devra être installé avec tous ses composants, correctement connecté et en état de fonctionnement.

34. PIGNONS

34.1 Seuls les pignons Z10 / Z11 / Z12 / Z13 d'origine IAME sont admis.

35. Moteur KA100

35.1 Toute modification sur le moteur et ses accessoires est strictement interdite, sauf autorisation expresse.

35.2 IAME considère comme des modifications toute action modifiant l'aspect initial et les dimensions d'une pièce d'origine. Toute modification et / ou installation ayant pour conséquence de modifier une dimension et / ou sa possibilité de contrôle est strictement interdite. Le polissage, le sablage, le rognage ou les ajustements sont interdits.

35.3 Tout traitement thermique ou traitement de surface est interdit. Le concurrent est responsable de la conformité de son propre matériel.

35.4 Seul le IAME Reedjet KA 100cc, d'origine et strictement conforme à la fiche technique du constructeur (Caractéristiques techniques, dimensions, poids, diagrammes avec les tolérances prescrites par le constructeur) est admis.

35.5 Les images sur les fiches moteur d'origine restent aussi valables pour identifier le moteur et les pièces.

35.6 Les moteurs doivent être munis de leur numéro de série original.

35.7 Aucune modification, amélioration, polissage, ajout ou suppression de matière de toute partie du moteur n'est autorisée.

35.8 Chaque partie interne ou externe du moteur doit être installée dans sa position d'origine et fonctionner conformément aux spécifications de conception d'origine.

35.9 Les tolérances d'usinage, d'assemblage et de réglages indiqués sur les fiches moteur se réfèrent exclusivement aux tolérances de fabrication. Toutefois, il est absolument interdit d'effectuer une quelconque intervention sur le moteur et/ou ses accessoires, même si les caractéristiques dimensionnelles rentrent dans les limites prescrites par les tolérances.

35.10 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.

35.11 Tout préparation est interdite. Les valeurs maximales et minimales admises et le volume de la chambre de combustion doivent être mesurés conformément aux règlements techniques de la CIK / FIA Karting.

35.12 Schémas et tableau de volume : voir la fiche d'homologation du moteur

35.13 Tous les gabarits décrits dans la fiche technique du moteur et à la disposition des Commissaires Techniques doivent être considérées comme des instruments valides et certifiées par le Constructeur afin de déterminer la conformité de la pièce pour laquelle elles sont conçues.

35.14 Stickers décoratifs interdits sur toutes les parties du moteur.

35.15 Un (1) moteur autorisé par meeting.

36. CULASSE

36.1 La culasse devra être strictement d'origine.

36.2 Seul le filetage réparé au moyen d'un hélicoil M14 x1,25 de la même longueur que le filet d'origine est autorisé. Le corps de la bougie d'allumage serré sur la culasse ne doit pas dépasser de la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

36.3 Le squish (Distance entre le piston et la culasse) devra être conforme, en tout point, à la fiche moteur.

36.4 Le Contrôle du Squish sera effectué avec un fil « étain/plomb » (étain 60% Plomb 40% marque WURTH Ref : N°0987-113) de Ø 1,5mm (+ 0.05mm / – 0.10mm), suivant la méthode décrite en annexe 12 du règlement technique IAME international.

36.5 Le gabarit IAME d'origine ATT-063/1 est la référence pour vérifier la conformité du profil de la culasse. La forme du gabarit doit correspondre en tout point au profil du dôme, de la zone d'écrasement au plan du joint.

36.6 Le marbre IAME d'origine ATT-063/2 est la référence pour le contrôle du volume de la chambre de combustion « dans la culasse ».

36.7 L'insert CIK serré sur la culasse ne doit pas dépasser de la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Le gabarit IAME d'origine ATT-063/2

37. CYLINDRE

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

37.2 Le polissage, le sablage, l'ébavurage ou les ajustements sont interdits.

37.3 Seul le réalésage est autorisé. En cas de doute, les formes et la hauteur des lumières pourront être comparées au cylindre du moteur étalon.

37.4 Les traitements thermiques ou traitements de surface supplémentaires sont interdits.

37.5 L'ajustement du diagramme est autorisé uniquement au moyen du remplacement du joint du cylindre.

37.6 Le nombre de joints de cylindre n'est pas limité. Seuls les joints d'origine sont autorisés.

37.7 Un seul joint de culasse, en cuivre, autorisé.

37.8 Les gabarits IAME d'origine n. ATT-063/3 et ATT-065/5 sont est les références pour le contrôle des lumières.

37.9 Le gabarit IAME d'origine n. ATT-063/CL est la référence pour réaliser un contrôle visuel de la chemise du cylindre.

38. CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

38.1 Strictement d'origine et sans aucune modification.

38.2 Seules les cages de bielle (X30125431), pied de bielle (E-10440 ou E-10441) et rondelles (X30125436 ou X30125437) d'origine sont autorisés.

38.3 Les joints d'étanchéité carter/vilebrequin doivent être installés correctement, le côté creux vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que ce soit. Ils ne pourront en aucun cas être modifiés.

39. ROULEMENTS

39.1 Seuls les roulements de vilebrequin 6205 TNH jeu C4 sont autorisés.

39.2 Contact oblique interdits.

39.3 Billes en céramique interdites.

39.4 Les roulements doivent être montés avec billes visibles à l'intérieur du carter

39.5 Tous les roulements ne présentant pas un numéro de référence correct et clairement visible, tel que décrit dans le présent règlement, sont interdits.

39.6 L'utilisation de cales d'espacement derrière les roulements est autorisée, afin d'obtenir le jeu axial correct.

39.7 Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine constructeur, au même nombre que le montage de l'usine et montées dans le même sens.

40. PISTON, SEGMENT ET AXE

40.1 Strictement d'origine sans aucune modification et en conformité avec la fiche du moteur.

40.2 Le gabarit d'origine IAME ATT-063/4 est la référence pour vérifier la forme du dôme de piston et la hauteur de la jupe de piston.

41. BOITE À CLAPETS

41.1 Strictement d'origine sans aucune modification.

41.2 Aucun usinage de plans de joint n'est autorisé.

41.3 Le convoyeur de boîte à clapets d'origine sans modification est autorisé.

41.4 L'épaisseur du joint boîte à clapets / carter est de 1mm (Tolérance admise +/- 0.3mm).

41.5 L'épaisseur du joint convoyeur / boîte à clapets est de 0,8 mm (Tolérance admise +/- 0,3 mm).

42. CLAPETS

42.1 Seuls les clapets en fibre de verre d'origine et marqués IAME (épaisseur min. 0,25 mm) ou en fibre de carbone (épaisseur min. 0,22 mm) sont autorisés.

42.2 La combinaison de clapets en carbone et en fibre de verre est interdite, même si les clapets sont d'origine.

42.3 Interdiction de modifier la forme originale

43. CARBURATEUR

43.1 Seul le carburateur Tillotson HW-33A fourni avec le moteur dans sa configuration d'origine (Même marque, même modèle, même référence) est autorisé.

43.2 Seuls les accessoires fournis avec le carburateur d'origine et représentés sur la fiche technique du carburateur sont autorisés.

43.3 Le ressort et la fourchette sont libres.

43.4 L'orientation du carburateur (Pompe vers le haut ou vers le bas) est libre.

43.5 L'épaisseur du joint du carburateur est de 1 mm (Tolérance admise +/- 0.3mm).

43.6 Les gabarits IAME d'origine ATT-63/8 et ATT 063/9 sont les seules références pour vérifier la forme du conduit d'admission du carburateur. La forme du conduit doit correspondre en tous points et sur toute sa longueur au profil du gabarit.

43.7 Le gabarit IAME d'origine ATT 047/5d est la seule référence pour vérifier l'orifice des vis.

44. SILENCIEUX D'ADMISSION

44.1 Le silencieux d'admission (Ref. IAG-90000G) doit être identique à celui d'origine fourni avec le moteur (Même marque, même modèle, même référence). Stickers interdits.

44.2 Les grilles de protection sont facultatives.

44.3 Le manchon en caoutchouc avec filtre à air reliant le silencieux d'admission au carburateur est obligatoire, doit être installé et conforme à la fiche d'homologation.

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

44.5 En cas de pluie, seul le dispositif de protection Référence IAME IAG-90000-W empêchant l'eau de rentrer directement dans le Silencieux d'aspiration, est autorisé. Stickers décoratifs interdits.

45. EMBRAYAGE

45.1 L'embrayage centrifuge doit s'enclencher à 4.000 tr / mn maximum et commencer à déplacer le kart avec le pilote en conditions de course.

45.2 L'embrayage devrait être complètement en prise à 6.000 tr / mn maximum dans n'importe quelle condition, cette mesure peut éventuellement être vérifiée avec le matériel approprié.

45.3 Chaque pilote sera responsable de l'état d'usure et de propreté de l'embrayage ainsi que du nettoyage des pièces en friction. (Matériau de garniture et cloche)

45.4 Le bon fonctionnement de l'embrayage peut être vérifié à tout moment de l'épreuve, et même après chaque phase. Le gabarit d'origine IAME ATT-047/4 est la référence pour vérifier la cloche

d'embrayage.

En cas de contrôle en pré- grille, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle sera interdit de départ. En cas de contrôle à l'arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique.

45.5 Le gabarit ne doit pas pénétrer dans la cloche d'embrayage lorsqu'il est inséré perpendiculairement à l'axe de la cloche d'embrayage.

46. ALLUMAGE

46.1 Seul l'allumages d'origine Selettra analogique 2 pôles est autorisé, sans aucune modification.

46.2 Le Contrôle Technique pourra demander le remplacement de l'ensemble du système d'allumage ou de la pièce à tout moment du meeting.

46.3 L'organisation ne pourra pas être tenu responsable de toute panne éventuelle survenue après le remplacement.

46.4 Les modifications de la fixation du stator, de la forme et de l'épaisseur de la clavette du rotor, des rainures de clavette du rotor et du vilebrequin sont interdites.

46.5 Le gabarit d'origine IAME ATT-063/10 est la référence pour contrôler la position correcte du repère de référence de phase sur le rotor.

46.6 La batterie (libre) doit être fixée au châssis et toujours connectée au faisceau électrique.

47. BOUGIE

47.1 Seules les bougies d'allumage NGK BR9EG, BR10EG, BR11EG sont autorisées, strictement d'origine et sans aucune modification.

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

47.3 La porcelaine isolante ne doit pas dépasser du culot de la bougie et la longueur du culot de la bougie (Joint inclus) doit être de 18,5 mm. Maximum (Annexe 7 des règlements techniques de la CIK).

47.4 Seul le Capuchon de bougie d'origine, PVL 401 222 (IAME p.n. 10544 ou 1010543) fourni avec le moteur est autorisé.

49 ECHAPPEMENT

49.1 Seuls le pot et le collecteur d'échappement strictement d'origine et conformes à la fiche d'homologation du moteur sont autorisés. Aucune modification de structure ou de dimensions n'est autorisée.

49.2 Les opérations de perçage et de soudage sur le pot d'échappement ne sont autorisées que pour l'installation d'une sonde de température.

49.3 L'étanchéité complète des gaz d'échappement entre le cylindre et le collecteur d'échappement doit être garantie à tout moment.

49.4 Le contrôle de l'étanchéité des gaz d'échappement peut être effectué à tout moment par l'obturation de la sortie de la pipe d'échappement et le remplissage de celle-ci par la lumière d'échappement avec du liquide afin de vérifier l'étanchéité.

49.5 L'étanchéité appropriée du système d'échappement est de la responsabilité du pilote.

49.6 Un joint d'origine obligatoire entre le cylindre et le collecteur d'échappement est obligatoire.

49.7 L'utilisation d'entretoise entre le collecteur d'échappement et le cylindre est interdite.

49.8 L'utilisation du silencieux d'échappement est obligatoire à tout moment.

48.9 Les gabarits IAME ATT.063/7 et ATT.063/6 seront utilisés pour contrôler le collecteur d'échappement.

50. DÉPART

50.1 Le moteur est muni d'un démarreur électrique embarqué.

50.2 Le système de démarrage embarqué d'origine devra être installé avec tous ses composants, correctement connecté et en état de fonctionnement.

51. PIGNONS

51.1 Seuls les pignons Z10, Z11 et Z12 d'origine IAME sont autorisés.