

REGOLAMENTO TECNICO IAME SERIES ITALY

1. GENERALE

Per tutti quanto non eventualmente menzionato negli articoli costituenti il Regolamento Tecnico IAME Series Italy, fa fede il Regolamento Nazionale Karting ACI SPORT.

2. VERIFICHE TECNICHE

Le verifiche tecniche sui motori sono effettuate dai Commissari Tecnici della Federazione.

2.1 Il Documento di Riferimento per i controlli è la Scheda Tecnica del motore.

2.2 In caso di dubbi persistenti circa l'assoluta originalità e la conformità di un particolare, l'elemento probante sarà il paragone con il medesimo particolare appartenente al motore campione, in possesso del Delegato di Valm S.r.l.

2.3 In qualsiasi momento gli Commissari Tecnici hanno il diritto di sostituire ai Concorrenti qualsiasi parte o accessorio del motore, nonché il motore stesso, con corrispondenti parti, accessori e motori di proprietà del Promotore. Il Promotore, pur garantendo la perfetta efficienza e funzionamento del materiale fornito in sostituzione, non potrà in nessun caso essere ritenuto responsabile di un'eventuale malfunzionamento verificatosi in seguito alla sostituzione.

2.4 I Commissari Tecnici, previa richiesta ed autorizzazione concessa dai Commissari Sportivi, hanno il diritto di effettuare controlli tecnici sui particolari fino a renderli inutilizzabili. In seguito ad un controllo che rendesse il particolare inutilizzabile, tale particolare sarà rimborsato solo se riscontrato originale e conforme; tutti i particolari resi inutilizzabili in seguito ai controlli tecnici e riscontrati come non originali, non saranno rimborsati.

2.5 I controlli possono essere effettuati sul motore, in condizioni di gara, in ogni momento della prova.

2.6 Il Promotore ha il diritto di incaricare un proprio tecnico specializzato come consulente di supporto ai Commissari Tecnici durante i controlli tecnici del solo motore. Il controllo del telaio e di altri particolari è demandato ai soli Commissari Tecnici designati da ACI per la manifestazione. Le procedure di verifica tecnica del motore e/o di ogni altro particolare è eseguita solo da Commissari Tecnici designati da ACI per la manifestazione, nel rispetto di quanto indicato nel RDS Karting 2020; per eventuali reclami e / o appelli si rimanda a quanto indicato nel RNS ACI SPORT RDS Karting 2020.

2.7 Il Collegio dei Commissari Sportivi può richiedere una verifica più approfondita dei particolari presso la sede del Costruttore. La richiesta deve essere presentata dal Commissario Tecnico Delegato ai CC SS motivando e descrivendo la richiesta. E' a cura del dell'Organizzatore della gara il recapito del/dei particolare/i accuratamente sigillati ed accompagnati dal documento dei Commissari Sportivi presso la sede del Costruttore. I particolari saranno verificati presso la sede del Costruttore alla presenza del Concorrente e del Commissario Tecnico di riferimento. Il Commissario Tecnico trasmetterà successivamente il verbale della verifica al Presidente del Collegio dei CC.SS. Le spese logistiche sono intese a carico di VALM S.r.l. se il particolare è in regola, viceversa al concorrente interessato

3. RECLAMI

Come da procedura descritta nel RNS ACI SPORT 2020 RDS Karting

4. MODIFICHE AL REGOLAMENTO

Allo scopo di garantire il corretto svolgimento della IAME Series Italy e/o in caso di forza maggiore, il Promotore si riserva il diritto di modificare i punti del regolamento tecnico che riterrà necessari, in qualunque momento, previa autorizzazione da parte di ACI Sport.



5. CARBURANTE, LUBRIFICANTE, SERBATOIO

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

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

5.3 Il solo lubrificante ammesso è il Wladoil K2-T, registrato CIK-FIA Karting.

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

5.5 E' obbligatorio l'uso del serbatoio di recupero sfiati impianto di raffreddamento e serbatoio benzina.

6. PNEUMATICI

X30 EL/X30 Mini

Ant.

Slick
KOMET K1D-M 10 x 4,00-5
KOMET K1D-M 11 x 5,00-5

Wet
KOMET K1D-W 10 x 4,00-5
KOMET K1D-W 11 x 5,00-5

Post.

X30 Junior/X30 Senior/X30 Master

Ant.

KOMET K2H 10 x 4,60-5
KOMET K2H 11 x 7,10-5

KOMET K1W10 x 4,20-5
KOMET K1W 11 x 6,00-5

Post.

X30 Pro/IAME KZ-I

Ant.

KOMET K2M 10 x 4,60-5
KOMET K2M 11 x 7,10-5

KOMET K1W 10 x 4,20-5
KOMET K1W 11 x 6,00-5

Post.

6.1 In generale l'approvvigionamento dei pneumatici è libero. E' facoltà dell'Organizzatore istituire un sistema di Parco Chiuso. In questo caso ne darà comunicazione mediante il Regolamento Particolare di Gara.

6.2 Numero massimo di pneumatici ammesso per ogni prova dalla sessione di prove cronometrate alla fase finale è di n. 2 anteriori e n. 2 posteriori Slick e n. 2 anteriori e n. 2 posteriori Wet, salvo diversamente specificato nell' RPG.

6.3 Nell'eventualità di un pneumatico danneggiato e ritenuto non riparabile, il Concorrente/Conducente può richiedere la sostituzione con un pneumatico usato, di pari specifiche per la categoria, previa autorizzazione dei Commissari Sportivi. In ogni caso, il pneumatico può essere sostituito solo se il danno abbia impedito al Concorrente di completare la manche precedente alla quale il danno è stato segnalato.

6.4 Nell'eventualità di un pneumatico difettoso, il Concorrente/Conducente può richiedere la sostituzione con un pneumatico nuovo di pari specifiche per la categoria, previa autorizzazione dei Commissari Sportivi.

6.5 In entrambi casi la decisione di acconsentire alla sostituzione è soggetta ad autorizzazione dei Commissari Sportivi.

6.6 In caso di pista dichiarata bagnata e/o per motivi di sicurezza, il Collegio dei Commissari Sportivi può disporre modifiche alle limitazioni prestabilite sull'utilizzo degli pneumatici, autorizzando l'impiego di pneumatici supplementari.

7. ALLEGATI

I seguenti allegati costituiscono parte integrante del presente regolamento:

- 1 - Scheda Tecnica 398 IAME X30 WATERSWIFT 60cc EL
- 2 - Scheda Tecnica 364D IAME X30 WATERSWIFT 60cc
- 3 - Scheda Tecnica 254U IAME X30 125cc
- 4 - Scheda Tecnica 348B Carburatore Tillotson HW27A
- 5 - Procedura di controllo distribuzione



REGOLAMENTO TECNICO X30 EL / X30 MINI

1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai omologati per la categoria Mini, secondo le norme ACI SPORT e/o CIK-FIA Karting, proposti a catalogo da parte dei Costruttori, 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 ACI SPORT/FIA Karting, con omologazione per la categoria MINI in corso di validità o scaduta.

2.2 Carenatura anteriore: sistema di montaggio come da RDS Karting ACI SPORT art. 4.14.2 e annessi.

3. MOTORE

3.1 E' 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/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 saranno 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 / X30 WaterSwift 60cc EL

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, sabbatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. E' ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

5.3 E' ammesso l'utilizzo di guarnizioni base cilindro di spessore 0.40mm, con una tolleranza ammessa di +/-0.05 mm sullo spessore. E' ammesso l'utilizzo di una sola guarnizione.

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.

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

6.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

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

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

7. CUSCINETTI

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

7.2 I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

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

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

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

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

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

8. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

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



9. CARBURATORE

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

9.2 X30 EL: Tillotson HW-47A

9.3 X30 Mini: Tillotson HW-31A

9.4 Sono autorizzati unicamente gli accessori originali consegnati con il carburatore e indicati sulle rispettive schede tecniche.

9.5 La molla della valvola spillo è libera.

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

9.7 E' 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 22mm 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. FRIZIONE

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

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

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

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

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

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

11.7 Il controllo del corretto funzionamento della frizione e del regime di trascinarsi potrà 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/Conducente deve essere provvisto del kit cavi/supporti mentre lo strumento è fornito in uso dal Promotore.

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



12. ACCENSIONE

12.1 E' ammessa soltanto l'accensione d'origine, senza modifica alcuna, ovvero l'accensione SELETTRA 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).

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 Collettore di scarico originale, con restrizione da 12,5mm, come da scheda tecnica, obbligatorio per la categoria X30 EL.

14.4 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.

14.5 Sonda temperatura gas di scarico non ammessa.

15. RAFFREDDAMENTO

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

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

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

15.4 Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie, sempre originali IAME. L'astuccio contenitivo del termostato a due vie può essere installato anche senza il termostato all'interno e funzionare da raccordo.

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

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

16. AVVIAMENTO

16.1 Il sistema di avviamento/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 - X30 PRO

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, conformi alle norme CIK.

2.7 Carenatura anteriore: sistema di montaggio come da RDS Karting ACI SPORT art. 4.14.4 e annessi

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 E' 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 saranno verificati secondo il metodo prescritto dal Regolamento Tecnico CIK-FIA Karting, compreso il metodo di controllo per il volume della camera di combustione.



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

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

3.9 Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

4. TESTATA

4.1 La testata deve essere obbligatoriamente quella originale.

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

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

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

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

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

5. CILINDRO

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

5.2 Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. E' 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.

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

6.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

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

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

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

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



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

7. CUSCINETTI

7.1 Tutti i cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti dell'albero motore (6206 C3 o C4) e dell'albero di equilibramento (6202 C3/C4/C4H e 6005 C3 o 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.

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 E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, ovvero il carburatore Tillotson HW27A.



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.

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 22mm max. Griglie o tegoli di protezioni sono facoltativi.

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

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

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

13. FRIZIONE

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

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

13.3 Il trascinamento della frizione deve iniziare a max. 4.000 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il pilota 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 potrà essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

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

13.5 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.

13.6 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.

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

13.8 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 - 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).

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 Una guarnizione tra cilindro e collettore di scarico obbligatoria 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 E' obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale (plastica blu/nero o alluminio) abbinata agli anelli OR di trasmissione. Il tipo di OR di trasmissione è libero.

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

17.4 Il numero delle staffe supporto radiatore non è limitato.

17.5 Termostati originali IAME, a due o tre vie, autorizzato e facoltativi. L'astuccio contenitivo del termostato a due vie può essere installato anche senza il termostato all'interno e funzionare da raccordo.



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

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

18. AVVIAMENTO

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



REGOLAMENTO TECNICO IAME KZ-I

1. TELAI AUTORIZZATI

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

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

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

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

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

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

2.5 Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, conformi alle norme CIK-FIA Karting.

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

3. MOTORE

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

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

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

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

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

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

4. CARBURATORE

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

5. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

5.1 Silenziatore di aspirazione con omologazione CIK-FIA Karting in corso di validità, con 2 canotti di entrata \varnothing 30mm.

6. ACCENSIONE - CANDELA



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

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

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

7. MARMITTA E SILENZIATORE DI SCARICO

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

7.2 Silenziatore di scarico con omologa CIK-FIA Karting per le categorie KZ e KZ2.

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

8. RAFFREDDAMENTO

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

9. CAMBIO

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

9.2 Minimo 3 rapporti, massimo 6 rapporti.

9.3 Comando del cambio meccanico manuale

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

10. MODIFICHE

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

10.2 La corsa

10.3 L'alesaggio (oltre la limitazione massima)

10.4 L'interasse di biella

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

10.6 Il numero delle luci e del canale di scarico

10.7 Le restrizioni secondo le norme specifiche.

10.8 Il numero dei carburatori e diametro del Venturi

10.9 Aspetto esterno del motore installato

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

Si approva in data 06.02.2020 doc. n° 10/2020

