



## REGOLAMENTO TECNICO IAME SERIES

(conforme a originale ACI Sport Approvazione n. 22/2025 in data 4 febbraio 2025)

### 1. GENERALE

Per quanto non espressamente indicato nel presente Regolamento Tecnico IAME Series, si fa riferimento al RDS Karting Regolamento Tecnico 2025 che si intende qui integralmente riportato.

Sono ammessi inoltre telai e relative carrozzerie di scaduta omologazione per tutte le categorie previste nel TdM con riferimento al RDS Karting Regolamento Tecnico 2022.

### 2. VERIFICHE TECNICHE ANTEGARA E POST GARA

#### 2.1 IAME SERIES ITALY RACING FORMULA

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

#### 2.2 Categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S

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

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

#### 2.3 Categorie S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100

Ad ogni prova per le categorie S125M, X30 Junior, X30 Senior, KA100, è ammesso un massimo di due (2) motori e di un (1) telaio per Conduttore.

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

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

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

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

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

#### 2.5 IAME OPEN GAMES E IAME FINAL GAMES

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

Ad ogni prova sono ammessi un massimo di due (2) motori e di uno (1) telaio per Conduttore.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

**2.10** In occasione di ogni gara e per i controlli tecnici del solo motore, è ammessa l'eventuale presenza di un consulente IAME di supporto al Delegato Tecnico ACI. Il controllo del telaio e di altri particolari è competenza dei Commissari Tecnici designati da ACI. Le procedure di verifica tecnica del motore e/o di ogni altro particolare sono eseguite esclusivamente da Commissari Tecnici designati da ACI per la manifestazione, nel rispetto del RDS Karting Regolamento Tecnico 2025; per eventuali reclami e / o appelli si rimanda a quanto indicato da RSN ACI Sport e RDS Sportivo Karting 2025.

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

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

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

### **3. RECLAMI**

Come previsto da RSN ACI Sport e RDS Sportivo Karting 2025.

### **4. MODIFICHE AL REGOLAMENTO**

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

### **5. CARBURANTE, LUBRIFICANTE, SERBATOIO**

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

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

**5.3** Lubrificante: 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 litri per X30 U10/X30 MINI).

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



## 6. PNEUMATICI

### **X30 U10/X30 Mini**

Ant.

Post.

### **X30 Junior/S125J/KA100**

Ant.

Post.

### **X30 Senior/X30 Master/S125S/S125M**

Ant.

Post.

### **Slick**

KOMET K1D-M 10 x 4,00-5

KOMET K1D-M 11 x 5,00-5

KOMET K3H 10 x 4,60-5

KOMET K3H 11 x 7,10-5

KOMET K3M 10 x 4,60-5

KOMET K3M 11 x 7,10-5

### **Wet**

KOMET K1D-W 10 x 4,00-5

KOMET K1D-W 11 x 5,00-5

KOMET K3W 10 x 4,20-5

KOMET K3W 11 x 6,00-5

KOMET K3W 10 x 4,20-5

KOMET K3W 11 x 6,00-5

### 6.1 Strumento di Controllo Pneumatici

Lo strumento di Controllo MiniRAE Lite «RAE Systems Inc. (USA) viene utilizzato a partire dalle prove cronometrate, fino alla fase finale della manifestazione. Il controllo viene effettuato all'ingresso del parco partenza, la misurazione del pneumatico non può superare il valore di 15 ppm. Se tale valore viene superato, al Conducente non è consentito l'accesso al parco partenza ed il Delegato Tecnico deve predisporre un verbale da presentare ai Commissari Sportivi nominati da ACI Sport per la gara.

## 7. ALLEGATI

I seguenti allegati costituiscono parte integrante del presente regolamento:

- 1 - Scheda Tecnica 364I IAME X30 WATERSWIFT 60cc
- 2 - Scheda Tecnica 254Z IAME X30 125cc
- 3 - Scheda Tecnica 348D Carburatore Tillotson HW27A
- 4 - Scheda Tecnica 401D IAME Reedjet 100cc
- 5 - Scheda Tecnica 409B IAME S125 125cc
- 6 - Scheda Tecnica 410 Carburatore Tillotson HW50A
- 7 - Procedura di controllo distribuzione

## 8. REGOLAMENTO UFFICIALE

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



## REGOLAMENTO TECNICO X30 U10 – X30 MINI

### 1. TELAI AUTORIZZATI

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

### 2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

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

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

**2.3** Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2025 art. 4.14.1, 4.14.2.

### 3. MOTORE

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

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

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

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

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

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

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

#### **3.8 Tavola dei Diagrammi:**

Rif. Scheda Tecnica del motore X30 WaterSwift 60cc



#### **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. È ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

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

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

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

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

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

**6.1** Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

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

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

#### **7. CUSCINETTI**

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

**7.2** I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

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

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

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

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



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

#### **8. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO**

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

#### **9. CARBURATORE**

**9.1** È ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore Tillotson HW-31A fornito con il motore nella sua configurazione originale, (stessa marca, stesso modello, stessa referenza), per la categoria:

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

**9.3** La molla della valvola spillo è libera.

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

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

#### **10. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE**

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

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

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

#### **11. TRASMISSIONE**

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

## **12. ACCENSIONE**

**12.1** È 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 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

## **14. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE**

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

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

**14.3** Obbligo per la categoria X30 U10 del collettore di scarico originale con restrizione 16mm come da scheda tecnica.

**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 ammessa.

## **15. RAFFREDDAMENTO**

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

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

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

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

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

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



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

#### **16. AVVIAMENTO**

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





## REGOLAMENTO TECNICO X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER

### 1. TELAI AUTORIZZATI

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

### 2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

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

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

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

**2.4** Freno posteriore omologato CIK/FIA Karting.

**2.5** Freni anteriori non ammessi

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

**2.7** Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2025 art. 4.14.3.

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

### 3. MOTORE

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

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

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

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

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

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



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

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

### **3.9 Tavola dei Diagrammi:**

Rif. Scheda Tecnica del motore

## **4. TESTATA**

**4.1** La testata deve essere obbligatoriamente quella originale.

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

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

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

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

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

## **5. CILINDRO**

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

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

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

**5.4** Il numero di guarnizioni base cilindro non è limitato.

**5.5** Non sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa.

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

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

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

**6.1** Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

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

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

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



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

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

## **7. CUSCINETTI**

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

**7.2** I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

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

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

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

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

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

## **8. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO**

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

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

## **9. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE**

**9.1** Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

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

**9.3** Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche.

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

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

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

## **10. LAMELLE**

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

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

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

**10.4** La modifica della forma delle lamelle è espressamente vietata.



## **11. CARBURATORE**

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

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

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

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

**11.5** Dima di riferimento altezza pulverizzatore: ATT-035/12

## **12. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE**

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

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

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

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

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

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

## **13. TRASMISSIONE**

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

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

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

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

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

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

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

## **14. ACCENSIONE**

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



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

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

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

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

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

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

## **15. CANDELA**

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

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

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

## **16. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE**

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

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

**16.3** Collettore di scarico originale come da scheda tecnica.

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

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

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

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

## **17. RAFFREDDAMENTO**

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

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

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

**17.4** Il numero di supporti per radiatore, neri o cromati, non è limitato. Gli unici supporti alternativi ammessi sono gli optional IAME cod. T-8136NL-C.



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

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

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

## **18. AVVIAMENTO**

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



## REGOLAMENTO TECNICO KA100

### 1. TELAI AUTORIZZATI

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

### 2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

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

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

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

**2.4** Freno posteriore omologato CIK/FIA Karting.

**2.5** Freni anteriori non ammessi

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

**2.7** Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2025 art. 4.14.3.

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

### 3. MOTORE

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

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

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

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

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

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



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

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

**3.9 Tavola dei Diagrammi:**

Rif. Scheda Tecnica del motore

**3.10 TESTA**

**3.11** La testata deve essere obbligatoriamente quella originale.

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

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

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

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

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

**4 CILINDRO**

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

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

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

**4.4** Il numero di guarnizioni base cilindro non è limitato.

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

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

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

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

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

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

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





## **6 CUSCINETTI**

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

## **7 PISTONE – SEGMENTO - SPINOTTO**

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

## **8 GRUPPO LAMELLE**

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

## **9 LAMELLE**

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

## **10 CARBURATORE**

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



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

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

## **11 SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE**

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

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

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

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

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

## **12 TRASMISSIONE**

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

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

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

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

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

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

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

## **13 ACCENSIONE**

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

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

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

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



#### **14. CANDELA**

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

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

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

#### **15 IMPIANTO DI SCARICO**

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

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

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

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

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

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

#### **16 AVVIAMENTO**

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



## REGOLAMENTO TECNICO S125J - S125S - S125M

### 1. TELAI AUTORIZZATI

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

### 2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

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

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

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

**2.4** Freno posteriore omologato CIK/FIA Karting.

**2.5** Freni anteriori non ammessi

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

**2.7** Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2025 art. 4.14.3.

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

### 3. MOTORE

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

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

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

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

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

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



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

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

### **3.9 Tavola dei Diagrammi:**

Rif. Scheda Tecnica del motore

## **4. TESTATA**

**4.1** La testata deve essere obbligatoriamente quella originale.

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

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

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

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

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

## **5. CILINDRO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**6.1** Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

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



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

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

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

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

## **7. CUSCINETTI**

**7.1** Sono ammessi solo i cuscinetti a rulli SKF BC1 1442 D (35398A). Sono ammessi solo i cuscinetti a sfere dell'albero di bilanciamento 6202 C4 e 6202 TN9/C4H, 6203 TN1 C4 e 6203 ETN9 / C4 con sfere in acciaio e gabbia in poliammide.

**7.2** I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

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

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

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

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

## **8. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO**

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

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

## **9. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE**

**9.1** Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

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

**9.3** Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche.

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

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

## **10. LAMELLE**

**10.1** Sono ammesse unicamente le lamelle originali e marcate IAME in fibra di carbonio (spessore min. 0.22mm).

**10.2** La modifica della forma delle lamelle è espressamente vietata.

## **11. CARBURATORE**

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



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

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

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

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

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

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

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

## **12. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE**

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

**12.2** Griglie di protezione facoltative.

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

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

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

## **13. TRASMISSIONE**

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

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

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

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

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

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

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

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



#### **14. ACCENSIONE**

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

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

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

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

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

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

#### **15. CANDELA**

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

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

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

#### **16. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE**

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

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

**16.3** Collettore di scarico originale come da scheda tecnica.

**16.4** Collettore di scarico originale con restrizione 26mm specifico per S125J, come da scheda tecnica.

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

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

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

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

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

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

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





## **17. RAFFREDDAMENTO**

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

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

**17.3** Il numero delle staffe supporto radiatore non è limitato. Staffe originali IAME come rappresentate nella scheda tecnica del motore. Gli unici supporti alternativi ammessi sono gli optional IAME cod. T-8136NL-C.

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

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

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

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

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

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

## **18. AVVIAMENTO**

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



## DISPOSIZIONI SPECIFICHE IAME SERIES ITALY RACING FORMULA TERMINI DI NOLEGGIO MOTORE

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

### CONSEGNA DEL MOTORE

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

### COMPOSIZIONE "MOTORE" CATEGORIE X30 U10/X30 MINI:

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

### COMPOSIZIONE "MOTORE" CATEGORIE S125J/S125S

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

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

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

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

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

### RICONSEGNA DEL MOTORE

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

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



#### **DEPOSITO CAUZIONALE**

Al momento della consegna del "Motore" viene richiesto al Concorrente un deposito cauzionale di €100,00 (cento) in contanti per ogni "Motore" ritirato.

#### **Restituzione Deposito Cauzionale**

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

#### **Trattenimento del Deposito Cauzionale**

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

- se il "Motore" non è riconsegnato pulito;
- se vengano rimossi o manomessi i sigilli;
- se il "Motore" non viene consegnato integro, completo di tutte le parti
- se il "Motore" viene consegnato con parti cambiate, alterate e/o aggiunte di qualsiasi parte (componente - regolazione del motore - carburatore - componente del motore) o scelte "opzioni" diverse da quelle fornite. Tutte le parti devono essere strettamente originali come fornite da Promotore
- in toto o in parte per coprire eventuali costi di riparazione/sostituzione del "Motore" e di ogni sua parte, per la rottura o la mancata ed inadeguata cura e manutenzione del "Motore" o per danni causati da un uso improprio del "Motore" o danni causati da un contatto, fermo restando che, nel caso in cui il deposito cauzionale non sia sufficiente a coprire tali costi, la differenza è da ritenersi a carico del Concorrente.



## IAME SERIES TECHNICAL REGULATION

(in accordance with original ACI Sport Approval no. 22/2025 dated 4 February 2025)

### 1. GENERAL

For anything not expressly indicated in these IAME Series Technical Regulations, reference is made to the RDS Karting Technical Regulations 2025 which are considered to be reproduced here in full.

Furthermore, chassis and related bodywork with expired homologation are permitted for all categories foreseen in the TdM with reference to the RDS Karting Technical Regulation 2022.

### 2. BEFORE AND POST RACE SCRUTINEERING

#### 2.1 IAME SERIES ITALY RACING FORMULA

The scrutineering are carried out by scrutineers appointed by the ACI Federation.

#### 2.2 Categories X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S

The X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S categories are reserved (with a limited number of participants) for a maximum of 36 drivers for each race and are held with engines supplied and distributed by drawing lots by the Promoter.

A maximum of one (1) engine and one (1) chassis per Driver is permitted for each test.

#### 2.3 Categories S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100

For each test for the S125M, X30 Junior, X30 Senior, KA100 categories, a maximum of two (2) engines and one (1) chassis per Driver are permitted.

**2.4** It is possible to punch a second frame, only if the previously punched frame is damaged and cannot be repaired.

The Competitor/Driver, before leaving the "Finish Service Park", after the end of the official qualifying tests, qualifying heats, pre-final, must inform and have the current state of the chassis checked by the ACI Technical Delegate who will communicate the outcome of the check to the Stewards, requesting, if necessary, authorization to replace the damaged chassis.

The replaced frame must be of the same make and model as the one previously stamped in the same event.

Pre-race technical checks of engines and chassis are carried out via barcodes provided by the Promoter.

At any time during the event, checks may be carried out on the technical regularity of the punched material in race condition.

#### 2.5 IAME OPEN GAMES AND IAME FINAL GAMES

Scrutineering and engine checks are carried out by scrutineers appointed by the ACI Federation.

A maximum of two (2) engines and one (1) chassis per Driver are permitted for each test.

It is only possible to punch a second frame if the previously punched frame is damaged and cannot be repaired.

The Competitor/Driver, before leaving the "Finish Service Park", after the end of the official qualifying practice, qualifying heats, pre-final, must inform and have the current state of the chassis checked by the ACI Technical Delegate, who will inform the Stewards of the outcome of the check and request, if necessary, authorisation to replace the damaged chassis.

The replaced chassis must be of the same make and model as the one previously punched in the same event.

Pre-race technical inspections of engines and chassis are carried out by means of barcodes provided by the Promoter.

At any time during the event, checks may be carried out on the technical regularity of the punched material in race condition.

**2.6** The Engine Data Sheet is the reference document for engine checks.

**2.7** In the event of persistent doubts regarding the total originality and conformity of a part, the probative element is the comparison with the same part belonging to the sample engine, made available by the Promoter.

**2.8** During the entire event, upon authorization of the Stewards, the Technical Delegate may replace any part or accessory of the engine, as well as the engine of the Competitor's kart, with corresponding parts/accessories and engines owned by the Promoter. The Promoter, while guaranteeing the perfect efficiency and functioning of the material supplied as a replacement, cannot in any case be held responsible for any malfunction that occurs following the replacement.



**2.9** The Stewards of the Meeting may, also on their own initiative, order scrutineering that result in the subsequent non-use of the checked part. In case of conformity, the part shall be refunded by the Promoter to the Competitor. No reimbursement shall be made if the checks reveal that the part is not original.

**2.10** During each race and for the technical checks of the engine only, the possible presence of an IAME consultant to support the ACI Technical Delegate is permitted. The checks of the chassis and other parts are the responsibility of the Scrutineers designated by ACI. The technical checks of the engine and/or any other part are carried out exclusively by Technical Stewards designated by ACI for the event, in compliance with the RDS Karting Technical Regulations 2025; for any complaints and/or appeals, please refer to the indications of RSN ACI Sport and RDS Sports Karting 2025.

**2.11** In specific cases, the Stewards of the Meeting may order the postponement of scrutineering at the Manufacturer's premises, with transport costs to be borne by the Promoter in the case of compliant material, or with costs to be borne by the Competitor concerned in the case of non-compliant material.

It is the obligation of the Promoter to ensure that the part(s), carefully sealed and accompanied by the report of the Stewards, are delivered to the Manufacturer's premises.

At the venue indicated by the Stewards of the Meeting, the part(s) must be checked in the presence of the Competitor and the Technical Delegate of the event, who must draw up the verification report to be sent to the President of the Stewards of the Meeting.

### 3. COMPLAINTS

As stipulated by RSN ACI Sport and RDS Sportivo Karting 2025.

### 4. AMENDMENTS TO THE REGULATION

In order to ensure the smooth running of IAME Series and/or in case of force majeure, subject to authorization by ACI Sport, the Promoter reserves the right to amend these Technical Regulations.

### 5. FUEL, LUBRICANT, TANK

**5.1** Only fuels commonly sold at filling stations are permitted. The choice of distributor for the mandatory supply of fuel as well as the RON number are indicated by the Event Organizer and reported in the individual Specific Race Regulations.

**5.2** The fuel must not contain any additives other than the lubricant.

**5.3** Lubricant: Wladoil K2-T (CIK/FIA Karting registered)

**5.4** The tank must be of the removable type and have a minimum capacity of 8 litres (3 litres for X30 U10/X30 MINI).

**5.5** The use of the cooling system breather recovery tank and fuel tank is mandatory.

### 6. TYRES

#### **X30 U10/X30 Mini**

Ant.

Post.

#### **X30 Junior/S125J/KA100**

Ant.

Post.

#### **X30 Senior/X30 Master /S125S/S125M**

Ant.

Post.

#### **Slick**

KOMET K1D-M 10 x 4,00-5

KOMET K1D-M 11 x 5,00-5

KOMET K3H 10 x 4,60-5

KOMET K3H 11 x 7,10-5

KOMET K3M 10 x 4,60-5

KOMET K3M 11 x 7,10-5

#### **Wet**

KOMET K1D-W 10 x 4,00-5

KOMET K1D-W 11 x 5,00-5

KOMET K3W 10 x 4,20-5

KOMET K3W 11 x 6,00-5

KOMET K3W 10 x 4,20-5

KOMET K3W 11 x 6,00-5

#### **6.1 Tyre Inspection Tool**

MiniRAE Lite Control Tool «RAE Systems Inc. (USA) is used from timed tests, up to final stage of the event. The check is carried out at the entrance to the starting park, the measurement of the tyre cannot exceed the value of 15 ppm. If this value is exceeded, the Driver is not allowed access to the starting park and the Technical Delegate must prepare a report to be presented to the Sports Commissioners appointed by ACI Sport for the race.



## **7. ATTACHMENTS**

The following annexes form an integral part of this regulation:

- 1 - Data Sheet 364I IAME X30 WATERSWIFT 60cc
- 2 - Data Sheet 254Z IAME X30 125cc
- 3 - Data Sheet 348D Tillotson HW27A Carburetor
- 4 - Data Sheet 401D IAME Reedjet 100cc
- 5 - Data Sheet 409B IAME S125 125cc
- 6 - Data Sheet 410 Tillotson HW50A Carburetor
- 7 - Distribution control procedure

## **8. OFFICIAL RULES**

This Regulation is published in Italian and English. In the event of disputes, the Italian version of this Regulation shall prevail.



## TECHNICAL REGULATION X30 U10 – X30 MINI

### 1. AUTHORIZED CHASSIS

Only chassis approved for the Mini category, according to ACI Sport and/or FIA Karting regulations, proposed in the catalogue by the Manufacturers, with either valid or expired approval, are allowed. If the chassis with CIK-FIA Mini Gr.3 approval is used, all chassis components, bodywork, rear protection, braking system, must have the same CIK-FIA approval.

### 2. DEFINITION OF CHASSIS

Frames must meet the following requirements:

**2.1** Conventional chassis according to ACI Sport/FIA Karting regulations, with valid or expired homologation for the MINI category.

**2.2** Front panel, side bodywork, front spoiler and rear bumper, with valid or expired ACI Sport/CIK/FIA Karting approval.

**2.3** Front fairing fixing system as per RDS Karting Technical Regulations 2025 art. 4.14.1, 4.14.2.

### 3. ENGINE

**3.1** Any modification or addition to the engine and its accessories is prohibited unless expressly authorized. IAME considers as a modification any action that modifies the original appearance and/or the measurements of a component. Any modification and/or installation resulting in the alteration of a measurement or the impossibility of verifying it is strictly prohibited. The Competitor/Driver is held responsible for the conformity of his/her equipment.

**3.2** The only engine authorised for the entire event is the original IAME X30 WATERSWIFT 60cc and strictly compliant with the reference technical data sheet (technical characteristics, measurements, weights, diagrams and tolerances prescribed by the manufacturer). The images contained in the approval data sheet are also valid for identifying the engine and components.

**3.3** Engines must have the original serial number. No modifications, removals or additions of parts are permitted. All internal and external components of the engine must be installed in their original position and must function according to the manufacturer's technical specifications, performing the function for which they were designed.

**3.4** The manufacturing, assembly and adjustment tolerances indicated on the engine data sheet refer exclusively to manufacturing tolerances. Therefore, no intervention on the engine is permitted even if the final measurements obtained fall within the limits prescribed by the tolerances.

**3.5** To maintain the characteristic reliability, any type of modification is prohibited. The maximum and minimum authorised values are verified according to the method prescribed by the FIA Karting Technical Regulations, including the control method for the combustion chamber volume.

**3.6** Any uncertainties relating to measurements not reported in the engine technical data sheets or in this regulation can be resolved by comparing them with the same particular sample, available to the Promoter, and respecting the tolerance requirements as per FIA Karting regulations.

**3.7** All the templates reported in the engine technical data sheets and available to the Technical Commissioners are to be considered valid tools certified by the Manufacturer for the purpose of determining the conformity of the part for which they are intended to control.

**3.8** Table of Diagrams:

Ref. Technical Data Sheet X30 WaterSwift 60cc engine



#### **4 . CYLINDER HEAD**

**4.1** The cylinder head must be the original.

**4.2** The body of the spark plug tightened on the cylinder head must not exceed the upper part of the combustion chamber. The minimum squish measurement must respect that indicated on the engine data sheet.

**4.3** Squish must be measured on the engine under racing conditions. The tin wire used to measure the squish must have a diameter of 1.5 mm. The original IAME template cod. 10215 is the reference for checking the cylinder head profile.

#### **5. CYLINDER**

**5.1** Only original cylinders equipped with a barrel locking pin and marking are permitted.

**5.2** No machining such as polishing, sandblasting, trimming or any other modification is permitted. Only boring/lapping of the barrel is permitted. Neither heat treatments nor surface treatments are permitted.

**5.3** Changing the diagram is only allowed by replacing the cylinder base gasket. The number of cylinder base gaskets is not limited. Original gaskets.

**5.4** Gaskets are not permitted between the cylinder and the head. In addition to measuring the opening angles, the original IAME template code ATT-005 is the reference for checking the distance of the upper edge of the lights from the head support surface.

**5.5** Cylinder heat shielding permitted, provided it is not removable while the Kart is in motion.

**5.6** A Starting from the engine with serial number 011150, only cylinders with the markings indicated in the reference technical data sheet can be used.

#### **6. CRANKCASE, CRANKSHAFT, COUPLING AXLE, CONNECTING ROD**

**6.1** Only original and unmodified parts are permitted.

**6.2** Only the connecting rod big end roller cages (IAME code B-10431) and connecting rod small end (IAME code A-60440) are authorised, as well as the shims (IAME code E-38436), strictly original.

**6.3** Sealing rings fitted as originally, internal hollow side of crankcase.

#### **7. BEARINGS**

**7.1** The bearings can only be replaced with strictly original ones: crankshaft bearings code IAME 10400-D (6204 C4).

**7.2** Angular contact bearings are prohibited.

**7.3** Only bearings with steel rings and rolling elements are permitted.

**7.4** Bearings that do not bear the correct, clearly visible classification number as described in the regulations are expressly prohibited.

**7.5** Bearings must be fitted with the balls visible from inside the crankcase.

**7.6** In order to obtain the correct axial play, the use of spacers behind the bearings is permitted.

**7.7** All internal engine parts must be of Manufacturer origin, in the same number as specified by the Manufacturer and mounted in the prescribed position.





## **8. PISTON, RING, PIN**

**8.1** Only original and unmodified parts, compliant with the engine data sheet, are permitted.

## **9. CARBURETOR**

**9.1** Only the Tillotson HW-31A carburetor supplied with the engine in its original configuration (same brand, same model, same reference) may be used for the category:

**9.2** Only the original accessories delivered with the carburetor and indicated on the technical data sheet are authorised.

**9.3** The needle valve spring is free.

**9.4** The carburetor position is free (i.e. with the fuel pump positioned upwards or downwards).

**9.5** It is mandatory to use all carburetor spacers in the order indicated in the technical data sheet, compliant with the engine technical data sheet, without any modification, and the relative original gaskets.

## **10. INTAKE SILENCER**

**10.1** The intake silencer must be the one originally supplied with the engine (same brand, same model, same reference), i.e. IAME mod. MINI SWIFT approved CSAI 01/SA/14. The intake pipe must have an internal diameter of 23mm max. Externally for protection, grilles, protective tiles are optional.

**10.2** The rubber fitting connecting the intake silencer to the carburetor must be assembled and compliant with the specifications in the approval form. The sponge filter element, if used, must be intact.

**10.3** All injection and/or atomization systems of any kind are prohibited.

## **11. TRANSMISSION**

**11.1** The engine is equipped with a dry centrifugal clutch type transmission system.

**11.2** All interventions aimed at extending clutch slippage beyond the maximum engagement speed indicated are expressly prohibited.

**11.3** The clutch must be engaged at a maximum of 4,500 rpm, causing the kart to move forward with the driver on board and in racing trim.

**11.4** The clutch must be fully engaged at a maximum of 6,500 rpm under any conditions.

**11.5** Verification of this value can be carried out with tools designed for this purpose.

**11.6** Each Competitor/Driver is held responsible for the good condition of the friction material on the clutch rotor, as well as the cleanliness of the parts subject to friction.

**11.7** The correct functioning of the clutch and the drag regime can be checked by the Stewards at any time during the race, even after the finish.

**11.8** The UniLog clutch control system manufactured by Unipro may be used, in which case the Competitor/Driver must be provided with the cable/support kit while the instrument is supplied for use by the Promoter.

**11.9** Only original IAME Z10/Z11 sprockets are permitted.



**11.10** Only the Z11 pinion is permitted for use in the IAME Series Italy Formula Racing trials.

## **12. IGNITION**

**12.1** Only the original ignition is permitted, without any modification, i.e. the SELETTRA ignition code IAME A-61951 and coil code IAME A-61955.

**12.2** The entire ignition system must remain strictly original.

**12.3** The battery must in all cases remain connected to the ignition system and mounted on the chassis.

## **13. SPARK PLUG AND SPARK PLUG CAP**

**13.1** Only NGK B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG spark plugs, original and without any modification, are permitted.

**13.2** The spark plug must be fitted with its original gasket. The insulator must not extend beyond the body of the spark plug and the length of the spark plug body must not exceed 18.5mm.

**13.3** Original spark plug cap, as delivered with engine code IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

## **14. EXHAUST SYSTEM AND SILENCER**

**14.1** The original muffler fitted to the engine must comply with the engine's technical data sheet, without any modification in its structure (magnetic material) or dimensions.

**14.2** The exhaust manifold must in all cases remain compliant with the technical data sheet.

**14.3** Obligation for category X30 U10 of the original exhaust manifold with 16mm restriction as per technical data sheet.

**14.4** The use of only one original exhaust gasket is mandatory and the gas seal between the cylinder and the manifold must be guaranteed at all times.

**14.5** Exhaust gas temperature probe permitted.

## **15. COOLING**

**15.1** The cooling system must be as originally delivered: a single original IAME radiator (code T-8601) and a single original IAME water pump (blue/black plastic or aluminium) as supplied with the engine.

**15.2** The number of radiator supports, black or chromed, is not limited. The only alternative supports allowed are the optional IAME cod. T-8730NL-C.

**15.2** The use of the original drive pulley combined with the transmission O-rings is mandatory. The type of transmission O-ring is free.

**15.3** Original water pipes, marked IAME, blue in colour, as delivered with the engine. The number of radiator support brackets is not limited.

**15.4** Original IAME thermostats, two or three ways authorized and optional. The two-way thermostat case can also be installed without the thermostat inside and function as a connection. Connection for water temperature probe authorized, even in the absence of a thermostat.

**15.5** The only coolant permitted is water, without any additives.



**15.6** Shielding on the radiator is permitted, adhesive or mechanical, provided that it is not removable while the Kart is in motion.

**16. ELECTRIC STARTER**

**16.1** The integrated start/stop system must always be fitted with all its components in perfect working order and correctly connected.



## TECHNICAL REGULATION X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER

### 1. AUTHORIZED CHASSIS

Only chassis approved according to the CIK/FIA Karting regulations, proposed in the catalogue by the Manufacturers and compliant with Article 2 of the FIA Karting regulations, whether with valid or expired approval, are admitted.

### 2. DEFINITION OF CHASSIS

Frames must meet the following requirements:

- 2.1 Conventional chassis according to CIK/FIA Karting Regulations, with valid or expired homologation.
- 2.2 Magnetic steel rear axle with maximum diameter of 50 mm.
- 2.3 The use of a "closed" type chain guard is mandatory.
- 2.4 CIK/FIA Karting approved rear brake.
- 2.5 Front brakes not permitted
- 2.6 Front fascia, side bodywork, front spoiler and rear bumper, with valid or expired CIK/FIA Karting approval.
- 2.7 Front fairing fixing system as per RDS Karting Technical Regulations 2025 art. 4.14.3.
- 2.8 For all details not mentioned in the articles regarding chassis, the CIK/FIA Karting regulations apply.

### 3. ENGINE

3.1 Any modification or addition to the engine and its accessories is prohibited unless expressly authorized. IAME considers as a modification any action that modifies the original appearance and/or the measurements of a component. Any modification and/or installation resulting in the alteration of a measurement or the impossibility of verifying it is strictly prohibited. The Competitor is held responsible for the conformity of his equipment.

3.2 The only engine authorised for the entire event is the original IAME X30 125 RL TaG and strictly compliant with the reference technical data sheet (technical characteristics, measurements, weights, diagrams and tolerances prescribed by the manufacturer). The images contained in the technical data sheet are also valid for identifying the engine and components.

3.3 Engines must be provided with the original serial number.

3.4 No modifications, removals or additions of parts are permitted. All internal and external engine components must be installed in their original position and must function according to the manufacturer's technical specifications, performing the function for which they were designed.

3.5 The manufacturing, assembly and adjustment tolerances indicated on the engine data sheet refer exclusively to manufacturing tolerances. Therefore, no intervention on the engine is permitted even if the final measurements obtained fall within the limits prescribed by the tolerances.

3.6 To maintain the characteristic reliability, any type of modification is prohibited. The maximum and minimum authorised values are verified according to the method prescribed by the CIK/FIA Karting Technical Regulations, including the control method for the combustion chamber volume.



**3.7** Any uncertainties relating to measurements not reported in the engine technical data sheets or in this regulation can be resolved by comparing them with the same particular sample, available to the Promoter, and respecting the tolerance requirements as per CIK/FIA Karting regulations.

**3.8** All the templates reported in the engine technical data sheets and available to the Technical Commissioners are to be considered valid tools certified by the Manufacturer for the purpose of determining the conformity of the part for which they are intended to control.

**3.9** Table of Diagrams :  
Ref. Engine Technical Data Sheet

#### **4. CYLINDER HEAD**

**4.1** The cylinder head must be the original.

**4.2** The body of the spark plug tightened on the cylinder head must not go beyond the top of the combustion chamber.

**4.3** The minimum squish measurement must comply with that indicated on the engine data sheet.

**4.4** Squish must be measured on the engine under racing conditions.

**4.5** The tin wire used to measure the squish must have a diameter of 1.5 mm.

**4.6** The original IAME template cod. ATT-025/1 is the reference for checking the cylinder head profile.

#### **5. CYLINDER**

**5.1** Only original cylinders equipped with a barrel locking pin and marking are permitted.

**5.2** No work such as polishing, sandblasting, trimming or any other modification is permitted. Only boring/lapping of the barrel is permitted. Neither heat treatments nor surface treatments are permitted.

**5.3** Changing the diagram is only permitted by replacing the cylinder base gasket.

**5.4** The number of cylinder base gaskets is not limited.

**5.5** No gaskets are permitted between the cylinder and the head.

**5.6** In addition to measuring the opening angles, the original IAME template cod. ATT-025/2 is the reference for checking the distance of the upper edge of the lights from the headrest surface. The original IAME template cod. ATT-035/1 is the reference for visually checking the lights.

**5.7** Cylinder heat shielding permitted, provided it is not removable while the Kart is in motion.

#### **6. CRANKCASE, CRANKSHAFT, COUPLING AXLE, CONNECTING ROD**

**6.1** Only original and unmodified parts are permitted.

**6.2** The original IAME ATT-035/3 template is the reference for checking the seat of the reed valve pack.

**6.3** The original IAME ATT-035/4 template is the reference for checking the distance between the cylinder centering pins.

**6.4** The original IAME ATT-035/5 template is the reference for checking the height of the cylinder base plane.



**6.5** Connecting rod big end roller cage (code X30125431) and connecting rod foot (code E-10440 or E-10441) as well as the shims (code X30125436 or X30125437), strictly original.

**6.6** Original sealing rings mounted as originally, i.e. internal cable side of engine crankcase.

## **7. BEARINGS**

**7.1** Only 6206 C4 crankshaft ball bearings and SKF BC1-3342 B roller bearings are permitted. The combination of ball and roller crankshaft bearings on the same motor is not permitted. Only 6202 C3 / C4 / C4H and 6005 C3 / C4 balance shaft ball bearings with steel balls and polyamide cage are permitted.

**7.2** Angular contact bearings are prohibited.

**7.3** Only bearings with steel rings and rolling elements are permitted.

**7.4** Bearings that do not bear the correct, clearly visible classification number as described in the regulations are expressly prohibited.

**7.5** Ball bearings must be fitted with the balls visible from inside the crankcase.

**7.6** In order to obtain the correct axial play, the use of spacers behind the bearings is permitted.

**7.7** All internal engine parts must be of Manufacturer origin, in the same number as specified by the Manufacturer and mounted in the prescribed position.

## **8. PISTON, RING, PIN**

**8.1** Only original and unmodified parts, compliant with the engine data sheet, are permitted.

**8.2** The original IAME template cod. ATT-035/2 is the reference for checking the shape of the piston crown

## **9. SUCTION GROUP AND REED VALVE**

**9.1** Only original and unmodified parts are permitted.

**9.2** No surface processing or finishing of the package support surfaces is permitted.

**9.3** The conveyor must be original and without modifications.

**9.4** The carburetor seat must remain strictly original.

**9.5** Reed valve/crankcase gasket thickness 1mm (permitted tolerance +/- 0.3mm).

**9.6** Conveyor/reed valve gasket thickness 0.8mm (permitted tolerance +/- 0.3mm).

## **10. REED VALVE**

**10.1** Original IAME vetronite lamellas (min. thickness 0.30mm) are permitted

**10.2** Original IAME carbon fibre slats (min. thickness 0.24 mm) are permitted.

**10.3** The combination of carbon and vetronite slats is prohibited, even if original.

**10.4** The modification of the shape of the slats is expressly forbidden.



## **11. CARBURETOR**

- 11.1 Only the Tillotson HW27A carburetor supplied with the engine in its original configuration may be used .
- 11.2 Only accessories supplied with the carburetor and shown in the reference technical data sheet are permitted. The needle valve spring is free.
- 11.3 The carburetor position is free (i.e. with the fuel pump positioned upwards or downwards).
- 11.4 The original IAME template cod. ATT-035/2 is the reference for checking the carburetor intake duct.
- 11.5 Sprayer height reference template: ATT-035/12

## **12. INTAKE SILENCER**

- 12.1 Original intake silencer (code X30125740) as supplied with the engine.
- 12.2 Carburetor gasket thickness 1 mm (permitted tolerance +/- 0.3mm)
- 12.3 The suction pipes must have an internal diameter of 23mm max. Protective grilles or tiles are optional.
- 12.4 The rubber fitting with air filter connecting the intake silencer to the carburetor must be assembled and compliant with the specifications in the approval form. The sponge filter element must be intact.
- 12.5 All injection and/or atomization systems of any kind are prohibited.
- 12.6 In case of rain, the only protection allowed is the original IAME SKE005-PN-IAME

## **13. TRANSMISSION**

- 13.1 All interventions aimed at extending clutch slippage beyond the maximum engagement speed indicated are expressly prohibited.
- 13.2 The clutch must be engaged at a maximum of 4,000 rpm, causing the kart to move forward with the driver on board and in racing trim. The clutch must be fully engaged at a maximum of 6,000 rpm in any condition. This value can be checked with tools designed for this purpose.
- 13.3 Each Competitor/Driver is held responsible for the good condition of the friction material on the clutch rotor, as well as the cleanliness of the parts subject to friction.
- 13.4 The correct functioning of the clutch and the drag regime can be checked by the Stewards at any time during the race, even after the finish.
- 13.5 The original IAME template cod. ATT-047/4 is the reference for checking the clutch bell. The template, positioned perpendicular to the clutch bell axis, must not enter.
- 13.6 The UniLog clutch control system manufactured by UniPro may be used , in which case the Competitor/Driver must be provided with the cable/support kit while the instrument is provided for use by the Promoter.
- 13.7 Only original IAME Z10/Z11/Z12/Z13 sprockets are permitted.

## **14. IGNITION**

- 14.1 Only original ignitions are permitted, without any modification, both the SELETTA "DIGITALE S" and SELETTA "DIGITALE K" ignitions.



**14.2** The entire ignition system must remain strictly original.

**14.3** Only type "C" electronic control units (16,000 rpm limiter) are permitted.

**14.4** The electronic control unit must be fixed to the frame (DIGITAL K system) or to the engine (DIGITAL S system) leaving the side with the markings clearly visible.

**14.5** It is expressly forbidden to make any changes to the fastening system of the stator to the crankcase, the shape or thickness of the rotor reference key, the keyways on the rotor and the drive shaft.

**14.6** The original ATT-035/7 template is the reference for checking the correct position of the phase reference mark on the rotor.

**14.7** The battery must in all cases remain connected to the ignition system and mounted on the chassis.

#### **15. SPARK PLUG**

**15.1** Only NGK spark plugs are permitted: B9EG - B10EG - BR9EG - BR9EIX - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105 , original and without any modification.

**15.2** The spark plug must be fitted with its original gasket. The insulator must not extend beyond the body of the spark plug and the length of the spark plug body must not exceed 18.5mm.

**15.3** Original spark plug cap, as delivered with engine code IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

#### **16. EXHAUST SYSTEM AND SILENCER**

**16.1** Original muffler compliant with the approval form, without any modification to the structure (magnetic material) or dimensions.

**16.2** The only authorised intervention is drilling the seat for the installation of the exhaust gas temperature probe.

**16.3** Original exhaust manifold as per technical data sheet.

**16.4** Original exhaust manifold with 22.7mm restriction specific for X30 Junior, as per technical data sheet.

**16.5** The fitting of at least one gasket between cylinder and exhaust manifold is mandatory and original. Thickness optional.

**16.6** Gas tightness between the cylinder and the exhaust manifold must be ensured at all times.

**16.7** Exhaust manifold reference template: ATT-035/9

#### **17. COOLING**

**17.1** The cooling system must be original: a single original IAME radiator (code T-8000B or T-8001) and a single original IAME pump (blue/black plastic or aluminium) as supplied with the engine.

**17.2** The use of the original drive pulley (blue/black plastic or aluminum) combined with the transmission O-rings is mandatory. The type of transmission O-ring is free.

**17.3** Original water pipes, marked IAME, blue in colour, as delivered with the engine.

**17.4** The number of radiator supports, black or chromed, is not limited. The only alternative supports allowed are the optional IAME cod. T-8136NL-C.





**17.5** Original IAME thermostats, two or three ways authorized and optional. The two-way thermostat case can also be installed without the thermostat inside and function as a connection. Connection for water temperature probe authorized, even in the absence of a thermostat.

**17.6** The only permitted coolant is water, without any additives.

**17.7** Radiator shielding permitted, adhesive or mechanical, provided it cannot be removed while the Kart is in motion .

## **18. ELECTRIC STARTER**

**18.1** The integrated start/stop system must always be fitted with all its components in perfect working order and correctly connected.



## KA100 TECHNICAL REGULATION

### 1. AUTHORIZED CHASSIS

Only chassis approved according to the CIK/FIA Karting regulations, proposed in the catalogue by the Manufacturers and compliant with Article 2 of the FIA Karting regulations, whether with valid or expired approval, are admitted.

### 2. DEFINITION OF CHASSIS

Frames must meet the following requirements:

- 2.1 Conventional chassis according to CIK/FIA Karting Regulations, with valid or expired homologation.
- 2.2 Magnetic steel rear axle with maximum diameter of 50 mm.
- 2.3 The use of a "closed" type chain guard is mandatory.
- 2.4 CIK/FIA Karting approved rear brake.
- 2.5 Front brakes not permitted
- 2.6 Front fascia, side bodywork, front spoiler and rear bumper with valid or expired CIK/FIA Karting approval.
- 2.7 Front fairing fixing system as per RDS Karting Technical Regulations 2025 art. 4.14.3.
- 2.8 For all details not mentioned in the articles regarding chassis, the CIK/FIA Karting regulations apply.

### 3. ENGINE

- 3.1 Any modification or addition to the engine and its accessories is prohibited unless expressly authorized. IAME considers as a modification any action that modifies the original appearance and/or the measurements of a component. Any modification and/or installation resulting in the alteration of a measurement or the impossibility of verifying it is strictly prohibited. The Competitor is held responsible for the conformity of his equipment.
- 3.2 The only engine authorised for the entire event is the original IAME Reedjet 100cc and strictly compliant with the reference technical data sheet (technical characteristics, measurements, weights, diagrams and tolerances prescribed by the manufacturer). The images contained in the technical data sheet are also valid for identifying the engine and components.
- 3.3 Engines must be provided with the original serial number.
- 3.4 No modifications, removals or additions of parts are permitted. All internal and external engine components must be installed in their original position and must function according to the manufacturer's technical specifications, performing the function for which they were designed.
- 3.5 The manufacturing, assembly and adjustment tolerances indicated on the engine data sheet refer exclusively to manufacturing tolerances. Therefore, no intervention on the engine is permitted even if the final measurements obtained fall within the limits prescribed by the tolerances.
- 3.6 To maintain the characteristic reliability, any type of modification is prohibited. The maximum and minimum authorised values are verified according to the method prescribed by the CIK/FIA Karting Technical Regulations, including the control method for the combustion chamber volume.



**3.7** Any uncertainties relating to measurements not reported in the engine technical data sheets or in this regulation can be resolved by comparing them with the same particular sample, available to the Promoter, and respecting the tolerance requirements as per CIK/FIA Karting regulations.

**3.8** All the templates reported in the engine technical data sheets and available to the Technical Commissioners are to be considered valid tools certified by the Manufacturer for the purpose of determining the conformity of the part for which they are intended to control.

**3.9 Table of Diagrams :**

Ref. Engine Technical Data Sheet

**3.10 HEAD**

**3.11** The header must be the original one.

**3.12** The body of the spark plug tightened on the cylinder head must not go beyond the top of the combustion chamber.

**3.13** The minimum squish measurement must comply with that indicated on the engine data sheet.

**3.14** The tin wire used to measure the squish shall have a diameter of 1.5 mm.

**3.15** The original IAME ATT-063/1 template is the reference for checking the conformity of the dome profile. The template profile must match the dome profile at all points.

**3.16** The original IAME ATT-063/2 jig is the reference for checking the volume of the combustion chambers.

**4. CYLINDER**

**4.1** Only original cylinders equipped with a barrel locking pin and original IAME marking are permitted.

**4.2** No work such as polishing, sandblasting, trimming or any other modification is permitted. Only boring/lapping of the barrel is permitted. Neither heat treatments nor surface treatments are permitted.

**4.3** Changing the diagram is only permitted by replacing the cylinder base gasket.

**4.4** The number of cylinder base gaskets is not limited.

**4.5** The use of only one gasket between the cylinder and the head of free thickness is permitted among those available original IAME: ref . IAA-40200-0.05 or IAA-40200-0.10 or IAA-40200-0.15.

**4.6** The original IAME ATT-063/3 and ATT-063/5 templates are the reference for checking the lights.

**4.7** The original IAME ATT-063/CL template is the reference for visually checking the conformity of the cylinder liner.

**5. CRANKCASE, CRANKSHAFT, COUPLING AXLE, CONNECTING ROD**

**5.1** Crankcase, crankshaft, coupling axle, connecting rod strictly original without any modification

**5.2** Only original connecting rod big end roller cages (X30125431), connecting rod small end (E-10440 or E-10441) and shims (X30125436 or X30125437) are permitted.

**5.3** The sealing rings must be fitted correctly, hollow side towards the inside of the crankcase and without any modifications.



## **6. BEARINGS**

**6.1** Only type 6205 TNH C4 main bearings are permitted.

**6.2** Angular contact bearings are prohibited.

**6.3** Ceramic spheres not permitted

**6.4** Bearings must be fitted with the balls visible from inside the crankcase

**6.5** Bearings that do not bear the correct, clearly visible classification number as described in the regulations are expressly prohibited.

**6.6** In order to obtain the correct axial play, the use of spacers behind the bearings is permitted.

**6.7** All internal engine parts must be of Manufacturer origin, in the same number as specified by the Manufacturer and mounted in the prescribed position.

## **7. PISTON – RING – PIN**

**7.1** Only original and unmodified parts, compliant with the engine data sheet, are permitted.

**7.2** The original IAME ATT-063/4 template is the reference for checking the shape of the piston crown.

## **8. SLAT GROUP**

**8.1** Only original and unmodified parts, compliant with the engine data sheet, are permitted.

**8.2** No modifications to the slat support surfaces are permitted.

**8.3** The thickness of the gasket between the reed valve group and the base is 1mm (permitted tolerance +/- 0.3mm).

**8.4** The thickness of the gasket between the conveyor and the base is 0.8 mm (permitted tolerance +/- 0.3 mm).

## **9. REED VALVE**

**9.1** Only original and IAME-marked glass fibre (min. thickness 0.25mm) or carbon fibre (min. thickness 0.22mm) slats are permitted .

**9.2** Any modification to the slats is prohibited

**9.3** The combination of carbon and glass fibre slats is prohibited, even if original.

## **10. CARBURETOR**

**10.1** Only the Tillotson HW-33A carburetor as originally supplied with the engine may be used .

**10.2** Only accessories supplied with the carburetor and shown in the reference technical data sheet are permitted. The needle valve spring is free.

**10.3** The needle valve spring is free.

**10.4** The carburetor position is free (i.e. with the fuel pump positioned upwards or downwards).

**10.5** The thickness of the carburetor gasket is 1 mm (permissible tolerance +/- 0.3mm).



**10.6** The original IAME ATT-063/8 and ATT 063/9 templates are the reference for checking the shape of the carburetor intake duct. The shape of the duct must correspond in all points and along its entire length, with the profile of the template.

**10.7** The original IAME ATT 047/5D template is the reference for checking the screw holes.

## **11. INTAKE SILENCER**

**11.1** Only the original IAME intake silencer (IAG-90000G) as supplied with the engine may be used.

**11.2** The protective grilles of the suction ducts are optional.

**11.3** The rubber fitting with air filter connecting the intake silencer to the carburetor must be assembled and compliant with the specifications in the approval form. The sponge filter element must be intact.

**11.4** All injection and/or atomization systems of any kind are prohibited.

**11.5** In case of rain, the only protection allowed is the original IAME IAG-90000-W

## **12. TRANSMISSION**

**12.1** All interventions aimed at extending clutch slippage beyond the maximum engagement speed indicated are expressly prohibited.

**12.2** The clutch must be engaged at a maximum of 4,000 rpm, causing the kart to move forward with the driver on board and in racing trim. The clutch must be fully engaged at a maximum of 6,000 rpm in any condition. This value can be checked with tools designed for this purpose.

**12.3** Each Competitor/Driver is held responsible for the good condition of the friction material on the clutch rotor, as well as the cleanliness of the parts subject to friction.

**12.4** The correct functioning of the clutch and the drag regime can be checked by the Stewards at any time during the race, even after the finish.

**12.5** The original IAME template cod. ATT-047/4 is the reference for checking the clutch bell. The template, positioned perpendicular to the clutch bell axis, must not enter.

**12.6** The UniLog clutch control system manufactured by UniPro may be used, in which case the Competitor/Driver must be provided with the cable/support kit while the instrument is provided for use by the Promoter.

**12.7** Only original IAME Z10/Z11 sprockets are permitted.

## **13. IGNITION**

**13.1** Only the original 2-pole analogue Selettra system may be used, without any modifications.

**13.2** Any interventions carried out on the stator fixing system to the base, the shape or thickness of the rotor reference key, the keyways on the rotor and on the crankshaft are expressly prohibited.

**13.3** The original IAME ATT-063/10 template is the reference for checking the correct position of the phase reference marking on the rotor.

**13.4** The battery must remain connected to the ignition system and mounted on the frame in any case.



#### **14. SPARK PLUG**

**14.1** Only NGK spark plugs are permitted: B9EG - B10EG - B11EG - BR9EG - BR10EG - BR11EG, original and without any modification.

**14.2** The spark plug must be fitted with its original gasket. The insulator must not extend beyond the body of the spark plug and the length of the spark plug body must not exceed 18.5mm.

**14.3** Original spark plug cap, as delivered with engine code IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

#### **15. EXHAUST SYSTEM**

**15.1** Original muffler and exhaust manifold compliant with the approval form, without any modification to the structure (magnetic material) or dimensions.

**15.2** The gas seal between the cylinder and the exhaust manifold must be ensured at all times.

**15.3** The exhaust gas tightness check can be carried out at any time by plugging the exhaust pipe outlet and filling it with liquid through the exhaust port, to check the tightness.

**15.4** The installation of at least one original gasket between the cylinder and the exhaust manifold is mandatory.

**15.5** The use of a spacer between the exhaust manifold and the cylinder is prohibited.

**15.6** The original IAME ATT-063/7 and ATT-063/6 templates are the reference for checking the conformity of the exhaust manifold.

#### **16. ELECTRIC STARTER**

**16.1** The integrated start/stop system must always be fitted with all its components in perfect working order and correctly connected.



## TECHNICAL REGULATION S125J - S125S - S125M

### 1. AUTHORIZED CHASSIS

Only chassis approved according to the CIK/FIA Karting regulations, proposed in the catalogue by the Manufacturers and compliant with Article 2 of the FIA Karting regulations, whether with valid or expired approval, are admitted.

### 2. DEFINITION OF CHASSIS

Frames must meet the following requirements:

- 2.1 Conventional chassis according to CIK/FIA Karting Regulations, with valid or expired homologation.
- 2.2 Magnetic steel rear axle with maximum diameter of 50 mm.
- 2.3 The use of a "closed" type chain guard is mandatory.
- 2.4 CIK/FIA Karting approved rear brake.
- 2.5 Front brakes not permitted
- 2.6 Front fascia, side bodywork, front spoiler and rear bumper, with valid or expired CIK/FIA Karting approval.
- 2.7 Front fairing fixing system as per RDS Karting Technical Regulations 2025 art. 4.14.3.
- 2.8 For all details not mentioned in the articles regarding chassis, the CIK/FIA Karting regulations apply.

### 3. ENGINE

3.1 Any modification or addition to the engine and its accessories is prohibited unless expressly authorized. IAME considers as a modification any action that modifies the original appearance and/or the measurements of a component. Any modification and/or installation resulting in the alteration of a measurement or the impossibility of verifying it is strictly prohibited. The Competitor is held responsible for the conformity of his equipment.

3.2 The only engine authorised for the entire event is the original IAME S125 and strictly compliant with the reference technical data sheet (technical characteristics, measurements, weights, diagrams and tolerances prescribed by the manufacturer). The images contained in the technical data sheet are also valid for identifying the engine and components.

3.3 Engines must be provided with the original serial number.

3.4 No modifications, removals or additions of parts are permitted. All internal and external engine components must be installed in their original position and must function according to the manufacturer's technical specifications, performing the function for which they were designed.

3.5 The manufacturing, assembly and adjustment tolerances indicated on the engine data sheet refer exclusively to manufacturing tolerances. Therefore, no intervention on the engine is permitted even if the final measurements obtained fall within the limits prescribed by the tolerances.

3.6 To maintain the characteristic reliability, any type of modification is prohibited. The maximum and minimum authorised values are verified according to the method prescribed by the CIK/FIA Karting Technical Regulations, including the control method for the combustion chamber volume.



**3.7** Any uncertainties relating to measurements not reported in the engine technical data sheets or in this regulation can be resolved by comparing them with the same particular sample, available to the Promoter, and respecting the tolerance requirements as per CIK/FIA Karting regulations.

**3.8** All the templates reported in the engine technical data sheets and available to the Technical Commissioners are to be considered valid tools certified by the Manufacturer for the purpose of determining the conformity of the part for which they are intended to control.

**3.9** Table of Diagrams :  
Ref. Engine Technical Data Sheet

#### **4. CYLINDER HEAD**

**4.1** The header must be the original one.

**4.2** The body of the spark plug tightened on the cylinder head must not go beyond the top of the combustion chamber.

**4.3** The minimum squish measurement must comply with that indicated on the engine data sheet.

**4.4** Squish must be measured on the engine under racing conditions.

**4.5** The tin wire used to measure the squish must have a diameter of 1.5 mm.

**4.6** The original IAME template cod. ATT-077-1 is the reference for checking the cylinder head profile.

#### **5. CYLINDER**

**5.1** Only original cylinders equipped with a barrel locking pin and marking are permitted.

**5.2** No work such as polishing, sandblasting, trimming or any other modification is permitted. Only boring/lapping of the barrel is permitted. Neither heat treatments nor surface treatments are permitted.

**5.3** Changing the diagram is only permitted by replacing the cylinder base gasket.

**5.4** The number and thickness of the cylinder base gaskets is not limited. Original IAME gaskets.

**5.5** Gaskets between cylinder and head are permitted. The number and thickness of gaskets is not limited . Original IAME gaskets.

**5.6** The original IAME jig n. ATT-077-3 is the reference for measuring the main and secondary transfers.

**5.7** The original IAME jig n. ATT-077-4 is the reference for measuring the main and secondary exhaust ports.

**5.8** The original IAME jig n. ATT-077-5 is the reference for checking the shape and dimensions of all transfers.

**5.9** The height of the cylinder block shall be measured from the base plane of the cylinder to the top plane of the barrel.

**5.10** Cylinder heat shielding permitted, provided it is not removable while the Kart is in motion.

#### **6. CRANKCASE, CRANKSHAFT, COUPLING AXLE, CONNECTING ROD**

**6.1** Only original and unmodified parts are permitted.

**6.2** The original IAME ATT-077-7 template is the reference for checking the seat of the reed valve pack.





**6.3** The original IAME ATT-077-8 template is the reference for checking the distance between the cylinder centering pins.

**6.4** The original IAME ATT-077-9 template is the reference for checking the height of the cylinder base plane.

**6.5** Connecting rod big end roller cage (code TZC-50200 ), connecting rod small end cage (code IFC-50350 ), shims (code TZC-70101 ) and coupling shaft (code TZC-40200) , strictly original.

**6.6** Original sealing rings mounted as originally, i.e. internal cable side of engine crankcase. No modifications permitted.

## **7. BEARINGS**

**7.1 Only** SKF BC1 1442 D (35398A) roller bearings are permitted . Only balance shaft ball bearings 6202 C4 and 6202 TN9/C4H, 6203 TN1 C4 and 6203 ETN9 / C4 with steel balls and polyamide cage are permitted.

**7.2** Angular contact bearings are prohibited.

**7.3** Bearings with ceramic balls or rollers are expressly prohibited.

**7.4** Bearings that do not bear the correct, clearly visible classification number as described in the regulations are expressly prohibited.

**7.5** In order to obtain the correct axial play, the use of spacers behind the bearings is permitted.

**7.6** All internal engine parts must be of Manufacturer origin, in the same number as specified by the Manufacturer and mounted in the prescribed position.

## **8. PISTON, RING, PIN**

**8.1** Only original and unmodified parts, compliant with the engine data sheet, are permitted.

**8.2** The original IAME template cod. ATT-077-6 is the reference for checking the shape of the piston crown

## **9. INTAKE UNIT AND REED VALVE**

**9.1** Only original and unmodified parts are permitted.

**9.2** No surface processing or finishing of the slat pack support surfaces is permitted.

**9.3** The conveyor must be original and without modifications.

**9.4** The carburetor seat must remain strictly original.

**9.5** Conveyor/reed valve gasket thickness 0.8mm (permitted tolerance +/- 0.3mm).

## **10. REEDS**

**10.1** Only original and IAME-branded carbon fibre reeds (min. thickness 0.22mm) are permitted.

**10.2** Changing the shape of the slats is expressly prohibited.



## **11. CARBURETOR**

**11.1** Only the carburetor supplied with the engine in its original configuration, i.e. the Tillotson HW50A carburetor, may be used .

**11.2** Only the accessories supplied with the carburetor and shown in the reference technical data sheet are permitted.

**11.3** The needle valve spring and valve control fork are free.

**11.4** The carburetor position is free (i.e. with the fuel pump positioned upwards or downwards).

**11.5** Carburetor gasket thickness 1 mm (permitted tolerance +/- 0.3mm)

**11.6** The original IAME templates cod. ATT-063/8 and ATT-063/9 are the reference for checking the diameter and shape of the carburetor intake duct.

**11.7** The IAME template cod. ATT-047-5M is the reference for verifying the diameter of the L and H holes.

**11.8** The original templates cod. ATT-077-10 and ATT-077-11 are the reference for checking the diameter of the petrol holes.

## **12. AIRBOX**

**12.1** Original intake silencer (code X30125740) as supplied with the engine. The intake pipes must have an internal diameter of 23mm max.

**12.2** Optional protective grilles.

**12.3** The rubber fitting with air filter connecting the intake silencer to the carburetor must be assembled and compliant with the specifications in the approval form. The sponge filter element must be intact.

**12.4** All injection and/or atomization systems of any kind are prohibited.

**12.5** In case of rain, the only protection allowed is the original IAME SKE005-PN-IAME

## **13. TRANSMISSION**

**13.1** The clutch must be engaged at a maximum of 4,000 rpm, causing the kart to move forward with the driver on board and in racing trim.

**13.2** The clutch must be fully engaged at a maximum of 6,000 rpm under any conditions. This value can be checked using tools specifically designed for this purpose.

**13.3** Each Competitor/Driver is held responsible for the good condition of the friction material on the clutch rotor, as well as the cleanliness of the parts subject to friction.

**13.4** The Stewards may check the correct functioning of the clutch and the drag regime at any time during the race, even after the finish. The original IAME template, code ATT-047/4, is the reference for checking the clutch bell. The template, positioned perpendicular to the clutch bell axis, must not enter.

**13.5** Only original IAME Z10/Z11/Z12/Z13 sprockets are permitted.

**13.6** In the IAME Series Italy Formula Racing tests , for the S125J and S125S categories only the use of the Z11 sprocket is permitted.

**13.7** The UniLog clutch control system manufactured by UniPro may be used , in which case the Competitor/Driver must be provided with the cable/support kit while the instrument is provided for use by the Promoter.



**13.8** All interventions aimed at extending clutch slippage beyond the maximum engagement speed indicated are expressly prohibited.

#### **14. IGNITION**

**14.1** Only the SELETTRA "Digital S" ignition is permitted. The entire ignition system must remain strictly original.

**14.2** Only "S" type electronic control units are permitted (16,000 rpm limiter)

**14.3** The electronic control unit must be fixed to the engine leaving the side with the marking clearly visible.

**14.4** Interventions carried out on the stator fixing system to the base, the shape or thickness of the rotor reference key, the keyways on the rotor and on the crankshaft are expressly prohibited.

**14.5** The original ATT-035/7 template is the reference for checking the correct position of the phase reference mark on the rotor.

**14.6** The battery must remain connected to the ignition system and mounted on the frame in any case.

#### **15. SPARK PLUG**

**15.1** Only NGK spark plugs are permitted: B9EG - B10EG - BR9EG - BR9EIX - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105 , original and without any modification.

**15.2** The spark plug must be fitted with its original gasket. The insulator must not extend beyond the body of the spark plug and the length of the spark plug body must not exceed 18.5mm.

**15.3** Original spark plug cap, as delivered with engine code IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

#### **16. EXHAUST SYSTEM AND SILENCER**

**16.1** Original muffler compliant with the approval form, without any modification to the structure (magnetic material) or dimensions.

**16.2** The only authorised intervention is drilling the seat for the installation of the exhaust gas temperature probe.

**16.3** Original exhaust manifold as per technical data sheet.

**16.4** Original exhaust manifold with 26mm restriction specific for S125J, as per technical sheet.

**16.5** The installation of at least one gasket between the cylinder and the exhaust manifold is mandatory and original.

**16.6** The use of one or more exhaust shims code IAME S1NH20500 (thickness 3 mm +/- 0.5) to adjust the length of the exhaust is permitted.

**16.7** In the IAME Series Italy Formula Racing tests, the use of any exhaust shim is not permitted for the S125J and S125S categories.

**16.8** A gasket must be placed between each element of the exhaust manifold group: cylinder, manifold, spacer or spacers, where present.

**16.9** The gas seal between the cylinder and the exhaust manifold must be ensured at all times.



**16.10** The exhaust gas tightness check can be carried out at any time by plugging the exhaust manifold outlet and filling it with liquid through the exhaust opening.

**16.11** The use of the exhaust silencer, compliant with the technical data sheet, is mandatory.

## **17. COOLING**

**17.1** The cooling system must be original: a single original IAME radiator (code T-8000B or T-8001) and a single original IAME pump (blue/black plastic or aluminium) as supplied with the engine.

**17.2** The use of the original drive pulley (blue/black plastic or aluminum) combined with drive belts is mandatory. Free pulley drive belts. The use of the pulley and related drive belts is mandatory.

**17.3** The number of radiator support brackets is not limited. Original IAME brackets as shown in the engine data sheet. The only alternative supports allowed are the optional IAME cod. T-8136NL-C.

**17.4** Original IAME thermostats, two or three ways authorized and optional. The two-way thermostat case can also be installed without the thermostat inside and function as a connection. Connection for water temperature probe authorized, even in the absence of a thermostat.

**17.5** The only permitted coolant is water, without any additives.

**17.6** Radiator shielding permitted, adhesive or mechanical, provided it cannot be removed while the Kart is in motion.

**17.7** Original water pipes, marked IAME, blue in colour, as delivered with the engine.

**17.8** The combination of plastic or aluminum water pumps with plastic or aluminum pulleys is permitted.

**17.9** All pre-heating systems of the cooling circuit are prohibited.

## **18. ELECTRIC STARTER**

**18.1** The integrated start/stop system must always be fitted with all its components in perfect working order and correctly connected.



## SPECIFIC PROVISIONS IAME SERIES ITALY RACING FORMULA ENGINE RENTAL TERMS

Italy Racing Formula championship , the X30 U10, X30 MINI, S125J, S125S categories are subject to the exclusive use of engines provided on lease by the Promoter, as detailed in the Participation Agreement”.

### DELIVERY OF THE MOTOR

The “Engine” or “Engines” are assigned/distributed to each Competitor in a number equal to the number of Drivers verified in each category per Competitor for each event.

### “ENGINE” COMPOSITION X30 U10/X30 MINI CATEGORIES :

n. 1 ENGINE:	IAME X30 WATER Swift - 60cc
n. 1 CARBURETOR:	Tillotson HW-31A
n. 1 MUFFLER:	Original IAME compliant with the engine technical data sheet
n. 1 EXHAUST MANIFOLD:	Specific for the category and compliant with the engine technical data sheet
n. 1 ENGINE PLATE	Engine plate
n. 1 COIL:	IAME A-61955
n. 1 IGNITION:	SELECTRA cod. IAME A-61951

### “ENGINE” COMPOSITION CATEGORIES S125J/S125S

n. 1 ENGINE:	IAME S125 – 125cc
n. 1 CARBURETOR:	Tillotson HW50A
n. 1 MUFFLER:	Original IAME compliant with the technical sheet and complete with silencer
n. 1 EXHAUST MANIFOLD:	Specific for the category and compliant with the engine technical data sheet
n. 1 ENGINE PLATE	Engine plate
n. 1 COIL:	IAME cod. X30 125 933C
n. 1 IGNITION:	SELETTRA Digital S cod. X30125953

Anything not included in the composition of the “Engine” is the responsibility of the competitor, who is authorised to use only material compliant with the technical regulations and the reference technical sheet of the engine.

Each engine is identified by a unique serial number. The components provided with the “Engine” I am identified And provided with seals. **IT IS FORBIDDEN TO TAMPER WITH/REMOVE THE SEALS.**

In the event that it becomes necessary to remove the seals, only the Promoter's authorised personnel can intervene, subject to the authorization of the Commissioners Sportsmen, can decide as intervene.

AND prohibited change, alter and/or add any part on the “Engine” or choose solutions other than those provided. All components must be closely originals as provided from the Promoter .

### RETURN OF THE “ENGINE”

The “Engine” must be promptly returned at the end of the last test in which the Driver takes part, as per the official program displayed for each event.

Upon return of the “Engine”, the Promoter's authorised personnel will check the condition of the parts, reserving the right to charge any costs for repair/replacement of the “Engine” and/or of each of its parts, at the Competitor's expense in the event of breakage or missed and inadequate care and maintenance of the “Engine” and/or Of Everything is fine its part, or for damage caused from a use improper of the “Engine” or damage caused following contact.

### SECURITY DEPOSIT

Upon delivery of the “Engine” The Competitor is required to provide a security deposit of €100.00 (one hundred) in cash for each “Engine” withdrawn.

**Security Deposit Refund**

The Security Deposit is returned upon return of the "Engine" clean, intact, complete and in the same condition in which it was delivered.

**Security Deposit Retention**

The security deposit is retained if the following conditions are met:

- if The "Engine" not it is returned clean ;
- if the seals are removed or tampered with;
- if the "Engine" is not delivered intact, complete Of all the parts
- if the "Engine" is delivered with parts change, altered and/or additions of any part ( component - regulation of the engine - carburetor - engine component) or "option" choices other than those provided. All parts must be closely originals as provided from Promoter
- in all or in part For cover possible costs Of repair/replacement of the "Engine" and Of each of his part, For there break or there missed and inadequate treatment And maintenance of the "Engine" or For damage caused from improper use of the "Engine" or damage caused by contact, provided that, in the event that the security deposit Not is sufficient to cover such costs, there difference is to be considered load of the Competitor.