

# **X30** *Challenge Italy*

The logo features the text 'X30' in a large, bold, red sans-serif font. Below it, the words 'Challenge Italy' are written in a smaller, italicized, grey sans-serif font. A small graphic of the Italian flag (green, white, and red vertical stripes) is positioned at the end of the 'Challenge Italy' text.

**REGOLAMENTO TECNICO  
X30 CHALLENGE ITALY**



## 1. REGOLAMENTO TECNICO X30 CHALLENGE ITALY

### 1. GENERALE

Per tutti quanto non eventualmente menzionato negli articoli costituenti il Regolamento Tecnico X30 Challenge Italy, fa fede il Regolamento Nazionale Karting ACI-CSAI.

### 2. CONTROLLI TECNICI

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

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

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

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

### 3. RECLAMI

In caso di contestazione, il Concorrente potrà presentare un reclamo in conformità ai regolamenti dell'Autorità Sportiva Italiana.

### 4. VERIFICHE TECNICHE COMPLEMENTARI

IAME S.p.A., in qualità di Promotore dell'X30 Challenge, si riserva il diritto di ritirare qualsiasi motore a verifiche tecniche completate, ed eseguire un'ulteriore verifica presso la propria sede. Qualsiasi non conformità riscontrata da IAME S.p.A. non avrà effetto sulla classifica della prova e sulle decisioni prese in sede di verifica, tuttavia verrà redatto un verbale ed inviato al Concorrente unitamente alla decisione da parte di IAME S.p.A. di non accettare iscrizioni ai propri eventi da parte del Concorrente il cui motore venisse riscontrato come non conforme ai regolamenti. Al termine della verifica, i motori esaminati verranno restituiti al Concorrente, nel minor tempo possibile, e nelle stesse condizioni in cui si trovavano al momento del ritiro, a prescindere dall'esito delle verifiche. Il Concorrente che rifiutasse l'applicazione del presente articolo, verrà automaticamente escluso dagli eventi promossi da IAME S.p.A. Tale decisione è definitiva e inappellabile.

### 5. MODIFICHE AL REGOLAMENTO

Allo scopo di garantire il corretto svolgimento dell'X30 CHALLENGE Italy e/o in caso di forza maggiore, la IAME S.p.A si riserva il diritto di modificare i punti del regolamento tecnico che riterrà necessari in qualunque momento, previa autorizzazione da parte della CSAI.

### 6. CARBURANTE, LUBRIFICANTE, SERBATOIO

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 ottano, verranno indicati dall'Organizzatore dell'evento e riportati nel Regolamento Particolare di Gara.

Il carburante non dovrà contenere nessun altro additivo al di fuori del lubrificante. Il solo lubrificante ammesso è il Wladoil K2-T, omologato CIK. Il serbatoio deve essere del tipo estraibile ed avere una capacità minima di 8 litri (3 per X30 MINI).

Serbatoio di recupero per gli sfmati di acqua raffreddamento e serbatoio benzina obbligatorio.

# **X30** *Challenge Italy*



**REGOLAMENTO TECNICO  
X30 MINI**

## 2. REGOLAMENTO TECNICO X30 MINI

### 1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai omologati secondo le norme ACI-CSAI, proposti a catalogo da parte dei Costruttori, sia con omologa in corso di validità che scaduta.

### 2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

- Telai convenzionali secondo le norme ACI-CSAI, con omologazione per la categoria MINI in corso di validità o scaduta.
- Carentura anteriore: sistema di montaggio come da R.T.I.2016 art. 2.7.1.5

### 3. PNEUMATICI

PNEUMATICI SLICK		PNEUMATICI RAIN	
Ant.:	KOMET R.T. K1D-M - 10x4.00-5	Ant.:	KOMET R.T. K1D-W - 10x4.00-5
Post.:	KOMET R.T. K1D-M - 11x5.00-5	Post.:	KOMET R.T. K1D-W - 11x5.00-5

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

Il numero massimo di pneumatici ammesso per ogni prova è:

- n. 2 anteriori e n. 2 posteriori slick
- n. 2 anteriori e n. 2 posteriori rain

per tutta la durata dell'Evento, dalla sessione di prove cronometrate alla fase finale.

In caso di pista dichiarata bagnata, per motivi di sicurezza, il Collegio dei Commissari Sportivi potrà disporre eventuali modifiche alle limitazioni prestabilite sull'utilizzo degli pneumatici, autorizzando l'impiego di uno o più set supplementari.

### 4. MOTORE

IMPORTANTE: 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.

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

Le seguenti schede tecniche del motore, costituiscono parte integrante del presente Regolamento:

- «364A» IAME X30 WATERSWIFT – 60cc RL TaG

Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 WATERSWIFT 60cc RL TaG originale e strettamente conforme alla scheda fornita dal costruttore (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.

I motori dovranno 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.

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

In qualsiasi momento gli Ufficiali di gara hanno il diritto di sostituire ai Concorrenti qualsiasi parte o accessorio del motore, nonché il motore stesso.

Tavole dei Diagrammi:

X30 WATER SWIFT 60cc	
SCARICO	157° max.
TRAVASI LATERALI	116° max. ±2°
AMMISSIONE	145° max.
VOLUME CAMERA DI COMBUSTIONE	6,5cc min.

Con inserto CIK

Misura angolare da eseguire con uno spessimetro da 0,2x5 mm  
Rif. fiches n. 364A - X30 WATERSWIFT 60cc RL TaG

#### 4.1 TESTATA

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

La testata deve essere obbligatoriamente quella originale. Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. Lo squish deve essere di 0,55 mm minimo, misurato sul motore in condizioni di gara. Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm. I controlli possono essere effettuati sul motore, in condizioni di gara, in ogni momento della prova. La dima originale IAME cod. 10215 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

#### 4.2 CILINDRO

Sono ammessi solo cilindri originali. Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. E' ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali. La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro. E' ammesso l'utilizzo di guarnizioni identiche alle originali (spessore 0.40mm o 0.20mm) con una tolleranza ammessa di +/-0.05 mm sullo spessore. E' ammesso l'utilizzo di una sola guarnizione. 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.

#### 4.3 BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. 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. Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti o materiale. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

#### 4.4 CUSCINETTI

I cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti dell'albero motore cod. IAME 10400-D (6204 C4). I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati. Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volenti in acciaio.

#### 4.5. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla fiches del motore.

#### 4.6. CARBURATORE – SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, (stessa marca, stesso

modello, stessa referenza), ovvero il carburatore Tillotson HW-31A. Sono autorizzati unicamente gli accessori originali consegnati con il carburatore e indicati sulla scheda tecnica. Le membrane, le guarnizioni e la molla della valvola sono liberi. La posizione del carburatore è libera (ovvero con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso). E' obbligatorio l'utilizzo di tutti i distanziali carburatore nell'ordine indicato nella scheda tecnica, conformi alla scheda tecnica del motore, senza alcuna modifica, e delle relative guarnizioni originali.

Il silenziatore d'aspirazione deve essere quello fornito in origine con il motore (stessa marca, stesso modello, stesso riferimento), ovvero IAME mod. MINI SWIFT omologa CSAI 01/SA/14. Il tubo di aspirazione deve avere un diametro interno di 22mm max., griglie o tegoli di protezioni sono facoltativi.

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

Eventuali incertezze possono essere risolte confrontando un silenziatore di aspirazione campione.

#### 4.7. FRIZIONE

Il motore è dotato di un sistema di trasmissione del tipo frizione centrifuga a secco. Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.

Il trascinarsi della frizione deve iniziare a max. 4.500 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il pilota a bordo e in assetto da competizione. Il trascinarsi completo della frizione deve avvenire a max. 6.500 giri/minuto in qualsiasi condizione. La verifica di tale valore potrà essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

Ogni pilota sarà ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito. Il controllo del buon funzionamento della frizione e del regime di trascinarsi potrà essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo.

#### 4.8. ACCENSIONE

E' ammessa soltanto l'accensione d'origine e omologata dal Costruttore, senza modifica alcuna, ovvero l'accensione SELETTA cod. IAME A-61951 e bobina cod. IAME A-61955. Tutto l'impianto d'accensione dovrà restare strettamente d'origine e potrà essere sostituito dai Commissari in toto o in parte, in qualsiasi momento della gara. L'organizzatore non potrà in nessun caso essere ritenuto responsabile di un'eventuale malfunzionamento verificatosi in seguito alla sostituzione del materiale.

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

#### 4.9. CANDELA E PIPETTA CANDELA

Sono ammesse solo le seguenti candele NGK, originali e senza alcuna modifica:

B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG

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. Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10544).

#### 4.10. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

La marmitta d'origine montata sul motore deve essere mantenuta conforme alla fiche di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni. Il collettore di scarico (Ø28,5mm) deve restare in tutti i casi conforme alla scheda di omologazione. 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. Sonda temperatura gas di scarico non ammessa.

#### 4.11. RAFFREDDAMENTO

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 (cod. T-8202) come forniti con il motore. E' obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale abbinata agli anelli OR di trasmissione. Tubi acqua originali, come consegnati con il motore. Il numero delle staffe supporto radiatore non è limitato. Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie, sempre originali IAME. L'unico liquido

di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo. La schermatura sul radiatore è ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

#### **4.12. AVVIAMENTO**

Il motore è dotato di sistema di avviamento integrato. Il sistema di avviamento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti e correttamente collegato. L'uso di un avviatore esterno è autorizzato soltanto nell'eventualità che un problema meccanico o elettrico impedisca il funzionamento dell'impianto di avviamento.

#### **4.13. PIGNONI**

Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10 o Z11.

# **X30** *Challenge Italy*



**REGOLAMENTO TECNICO**  
**X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER**



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

#### 1. TELAI AUTORIZZATI

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

#### 2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

- Telai convenzionali secondo le Norme CIK, con omologazione in corso di validità o scaduta.
- Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.
- L'utilizzo di un copricatena del tipo "chiuso" è obbligatorio.
- Freni posteriori omologati CIK.
- Freni anteriori non ammessi in X30 Junior e X30 Senior
- Freni anteriori attuati manualmente o a pedale, con omologa CIK in corso di validità o scaduta, ammessi in X30 Master
- Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, conformi alle norme CIK.
- Carentura anteriore: sistema di montaggio come da R.T.I.2016 art. 2.7.1.5

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

#### 3. PNEUMATICI

PNEUMATICI SLICK		PNEUMATICI RAIN	
Ant.:	KOMET R.T. K1H - 10x4.60-5	Ant.:	KOMET R.T. K1W - 10x4.20-5
Post.:	KOMET R.T. K1H - 11x7.10-5	Post.:	KOMET R.T. K1W - 11x6.00-5

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

Il numero massimo di pneumatici ammesso per ogni prova è:

- n. 2 anteriori e n. 2 posteriori slick
- n. 2 anteriori e n. 2 posteriori rain

per tutta la durata dell'Evento, dalla sessione di prove cronometrate alla fase finale.

In caso di pista dichiarata bagnata, per motivi di sicurezza, il Collegio dei Commissari Sportivi potrà disporre eventuali modifiche alle limitazioni prestabilite sull'utilizzo degli pneumatici, autorizzando l'impiego di uno o più set supplementari.

#### 4. MOTORE

IMPORTANTE: 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.

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

Le seguenti schede tecniche del motore, costituiscono parte integrante del presente Regolamento.

- «254R» Parilla 125cc X30 LIMIT. 16.000 + pagina aggiuntiva restrittore Junior d. 29 mm
- «293E» Carburatore TRYTON HB27-C

Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 125 RL TaG originale e strettamente conforme alla scheda fornita dal costruttore (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.

I motori dovranno essere muniti dei loro numeri di serie originali. 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.

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

In qualsiasi momento gli Ufficiali di gara hanno il diritto di sostituire ai Concorrenti qualsiasi parte o accessorio del motore, nonché il motore stesso.

Tavole dei Diagrammi:

	IAME X30	
SCARICO	177,5° max.	
TRAVASI LATERALI	129° max.	
AMMISSIONE	128° max.	
VOLUME CAMERA DI COMBUSTIONE	9,7cc min.	Con inserto CIK

Misura angolare da eseguire con uno spessimetro da 0,2x5 mm  
Rif. fiches n. 254R + pag. agg. restrittore Ø29 per versione Junior

#### 4.1 TESTATA

La testata deve essere obbligatoriamente quella originale. Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. Lo squish deve essere di 0.9 mm minimo, misurato sul motore in condizioni di gara. Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm. I controlli possono essere effettuati sul motore, in condizioni di gara, in ogni momento della prova. La dima originale IAME cod. ATT-025/1 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

#### 4.2 CILINDRO

Sono ammessi solo cilindri originali. Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. E' ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali. La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro. Guarnizioni originali IAME. Non sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa. 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.

I motori X30 a partire dal numero di serie : M3521/B3059, sono equipaggiati con il cilindro provvisto di marcatura e spina bloccaggio canna, come indicato sulla fiches di riferimento:

- i motori con numero di serie precedente a M3521/B3059 possono essere equipaggiati con i cilindri provvisti di marcatura e spina bloccaggio canna.
- i motori con numero di serie successivo a M3521/B3059, non possono essere equipaggiati con cilindri non marcati e sprovvisti di spina bloccaggio canna.

#### **4.3 BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA**

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Solo le gabbie a rulli di testa di biella (cod. X30125431) e piede di biella (cod. E-10440) oltre che i rasamenti (cod. X30125436) strettamente originali sono autorizzati. Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti o materiale. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

#### **4.4 CUSCINETTI**

I cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti dell'albero motore cod. IAME 10400-D (6204 Tutti i cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti dell'albero motore (6206 C3 o C4) e dell'albero di equilibramento (6202 C3 o C4 e 6005 C3 o C4). I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati. Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.

#### **4.5. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO**

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla fiches del motore.

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

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Non è ammessa nessuna lavorazione o finitura superficiale dei piani d'appoggio del pacco. Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche. La sede del carburatore deve rimanere strettamente d'origine. Guarnizione pacco lamellare/basamento spessore minimo 1mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm). Guarnizione convogliatore/pacco lamellare spessore minimo 0.8mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

#### **4.7. LAMELLE**

Sono ammesse solo lamelle originali IAME (marcate) con uno spessore minimo di 0.24mm. L'utilizzo di lamelle originali IAME (marcate) in fibra di carbonio è ammesso. La combinazione di lamelle in carbonio e fibra di vetro è vietata, anche se originali.

#### **4.8. CARBURATORE – SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE**

E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, ovvero il carburatore Tryton HB27-C (diametro massimo del Venturi pari a 26mm.)

Sono ammessi solo gli accessori forniti con il carburatore originale. Le membrane, le guarnizioni e la molla della valvola sono liberi.

La valvola a spillo può essere scelta tra una delle seguenti:

- valvola a spillo originale IAME cod. 10939-R51 senza rondella di spessoramento
- valvola a spillo originale IAME cod. 10948-R18 con rondella di spessoramento

La combinazione dei particolari dei due kit valvola a spillo è vietata. La posizione del carburatore è libera (cioè, con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).

Il silenziatore d'aspirazione deve essere quello fornito in origine con il motore (stessa marca, stesso modello, stesso riferimento). Guarnizione carburatore spessore minimo 1 mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

I tubi di aspirazione devono avere un diametro interno di 22mm max., griglie o tegoli di protezioni sono facoltativi.

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

Eventuali incertezze possono essere risolte confrontando un carburatore campione.

#### 4.9. FRIZIONE

Il motore è dotato di un sistema di trasmissione del tipo frizione centrifuga a secco. Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.

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

Ogni pilota sarà ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito. Il controllo del buon funzionamento della frizione e del regime di trascinarsi potrà essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo. Nel 2013 viene introdotto un nuovo mozzo frizione al solo scopo di incrementare l'affidabilità. La versione fornita fino al 2012 resta intesa come valida anche per gli anni a venire.

#### 4.10. ACCENSIONE

Sono ammesse soltanto le accensioni d'origine e omologate dal Costruttore, senza modifica alcuna, sia l'accensione SELETTA "DIGITALE S" che SELETTA "DIGITALE K" che l'accensione Digitale PVL. Tutto l'impianto d'accensione dovrà restare strettamente d'origine e potrà essere sostituito dai Commissari in toto o in parte in qualsiasi momento della gara. L'organizzatore non potrà in nessun caso essere ritenuto responsabile di un'eventuale malfunzionamento verificatosi in seguito alla sostituzione del materiale. Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "C" (limitatore a 16000 giri/'). La centralina elettronica deve essere fissata al telaio o al motore (impianto DIGITALE S) lasciando visibile il lato recante le marcature che non deve essere quindi coperto da nastro adesivo o altri componenti.

Sono espressamente vietati gli interventi effettuati su:

- il 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.

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

#### 4.11. CANDELA

Sono ammesse solo le seguenti candele NGK, originali e senza alcuna modifica:

B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105

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. Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10544).

#### 4.12. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

La marmitta d'origine montata sul motore deve essere mantenuta conforme alla fiche di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni. Gli unici interventi autorizzati sul collettore (foratura e saldatura) sono intesi per l'installazione di una sonda di temperatura dei gas di scarico.

La lunghezza totale dello scarico potrà essere adattata al circuito mediante variazione di lunghezza del tubo flessibile.

Per la categoria X30 Junior, è obbligatorio l'utilizzo della curva di scarico con restrittore di Ø 29mm, conforme alla fiche di omologazione. Sonda temperatura gas di scarico non consentita per X30 Junior.

#### 4.13. RAFFREDDAMENTO

Il sistema di raffreddamento deve essere d'origine: un solo radiatore originale IAME (cod. T-8000B) ed una sola pompa originale IAME (cod. T-8202) come forniti con il motore. E' obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale abbinata agli anelli

OR di trasmissione. Tubi acqua originali, come consegnati con il motore. Il numero delle staffe supporto radiatore non è limitato. Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie, sempre originali IAME. Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo. La schermatura sul radiatore è ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

#### 4.14. AVVIAMENTO

Il motore è dotato di sistema di avviamento integrato. Il sistema di avviamento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti e correttamente collegato. L'uso di un avviatore esterno è autorizzato soltanto nell'eventualità che un problema meccanico o elettrico impedisca il funzionamento dell'impianto di avviamento.

#### 4.15. PIGNONI

Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10, Z11, Z12, Z13.

# **X30** *Challenge Italy*



**REGOLAMENTO TECNICO  
X30 SUPER**

## 4. REGOLAMENTO TECNICO X30 SUPER

### 1. TELAI AUTORIZZATI

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

### 2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

- Telai convenzionali secondo le Norme CIK, con omologazione in corso di validità o scaduta.
- Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.
- L'utilizzo di un copricatena del tipo "chiuso" è obbligatorio.
- Freni anteriori e posteriori obbligatori, con omologa CIK in corso di validità o scaduta. Freni anteriori attuati manualmente o a pedale.
- Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, conformi alle norme CIK.
- Carentura anteriore: sistema di montaggio come da R.T.I.2016 art. 2.7.1.5

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

### 3. PNEUMATICI

PNEUMATICI SLICK		PNEUMATICI RAIN	
Ant.:	KOMET R.T. K1M - 10x4.60-5	Ant.:	KOMET R.T. K1W - 10x4.20-5
Post.:	KOMET R.T. K1M - 11x7.10-5	Post.:	KOMET R.T. K1W - 11x6.00-5

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

Il numero massimo di pneumatici ammesso per ogni prova è:

- n. 2 anteriori e n. 2 posteriori slick
- n. 2 anteriori e n. 2 posteriori rain

per tutta la durata dell'Evento, dalla sessione di prove cronometrate alla fase finale.

In caso di pista dichiarata bagnata, per motivi di sicurezza, il Collegio dei Commissari Sportivi potrà disporre eventuali modifiche alle limitazioni prestabilite sull'utilizzo degli pneumatici, autorizzando l'impiego di uno o più set supplementari.

### 4. MOTORE

IMPORTANTE: 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.

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

Le seguenti schede tecniche del motore, costituiscono parte integrante del presente Regolamento.

- «359A» IAME X30 Super 175cc RL TaG
- «360» Carburatore Tillotson HB-10A (Ø34mm)

Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 Super 175cc RL TaG originale e strettamente conforme alla scheda fornita dal costruttore (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.

I motori dovranno essere muniti dei loro numeri di serie originali. 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.

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

In qualsiasi momento gli Ufficiali di gara hanno il diritto di sostituire ai Concorrenti qualsiasi parte o accessorio del motore, nonché il motore stesso.

Tavole dei Diagrammi:

	IAME X30 SUPER
SCARICO	188° max
BOOSTERS	184° max
TT	126.5° max
TRAVASI LATERALI PRIMARI	127° max
TRAVASI LATERALI SECONDARI	130° max
VOLUME CAMERA DI COMBUSTIONE	13,8cc con insert CIK

Misura angolare da eseguire con uno spessore da 0,2x5 mm  
Rif. fiches n. 359A

#### 4.1 TESTATA

La testata deve essere obbligatoriamente quella originale. Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. Lo squish deve essere di 0.85 mm minimo, misurato sul motore in condizioni di gara. Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm. I controlli possono essere effettuati sul motore, in condizioni di gara, in ogni momento della prova. La dima originale IAME cod. ATT- è il riferimento per verificare il profilo della testata.

#### 4.2 CILINDRO

Sono ammessi solo cilindri originali. Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. E' ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali. La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro. Guarnizioni originali IAME. Non sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa. Oltre alla misura degli angoli di apertura, le dime originali IAME cod. ATT- e ATT- sono il riferimento per verificare la distanza del bordo superiore delle luci dal piano appoggio testa.

#### 4.3 BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Solo le gabbie a rulli di testa di biella (cod. X30125431) e piede di biella



(cod. IFC-50350) oltre che i rasamenti (cod. X30125436) strettamente originali sono autorizzati. Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti o materiale. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

#### 4.4 CUSCINETTI

Tutti i cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti dell'albero motore (6206 C3 o C4) e dell'albero di equilibramento (6203 C3 o C4). I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati. Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.

#### 4.5. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla fiches del motore.

#### 4.6. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Non è ammessa nessuna lavorazione o finitura superficiale dei piani d'appoggio del pacco. Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche. La sede del carburatore deve rimanere strettamente d'origine. Il distanziale carburatore, se presente, deve essere originale IAME (cod.: TFB-41900) e conforme alle specifiche descritte sulla scheda di omologazione del motore.

#### 4.7. LAMELLE

Sono ammesse solo lamelle originali IAME (marcate) con uno spessore minimo di 0.24mm. L'utilizzo dei balestrini di rinforzo originali IAME è obbligatorio.

#### 4.8. CARBURATORE – SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, ovvero il carburatore Tillotson HB-10A (Ø34mm).

Sono ammessi solo gli accessori forniti con il carburatore originale. Le membrane, le guarnizioni e la molla della valvola sono liberi.

L'utilizzo di almeno un distanziale carburatore, conforme alla scheda tecnica del motore, è obbligatorio.

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

Eventuali incertezze possono essere risolte confrontando un carburatore campione.

Il silenziatore di aspirazione deve essere selezionato dalla lista dei modelli con tubi di aspirazione di Ø30mm con omologa CIK in corso di validità. Il silenziatore di aspirazione deve essere conforme alla propria scheda di omologazione. Sono ammessi anche i silenziatori di aspirazione con omologa CIK 19/SA/18 and 25/SA/18 conformi alla loro originale scheda di omologazione. Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

#### 4.9. FRIZIONE

Il motore è dotato di un sistema di trasmissione del tipo frizione centrifuga a secco. Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.

Il trascinarsi della frizione deve iniziare a max. 4.500 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il pilota a bordo e in assetto da competizione. Il trascinarsi completo della frizione deve avvenire a max. 6.500 giri/minuto in qualsiasi condizione. La verifica di tale valore potrà essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

Ogni pilota sarà ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito. Il controllo del buon funzionamento della frizione e del regime di trascinarsi potrà essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo.

#### 4.10. ACCENSIONE

E' ammessa unicamente l'accensione originale, senza modifica alcuna, ovvero l'accensione SELETTRA "DIGITALE S". Tutto l'impianto

d'accensione dovrà restare strettamente d'origine e potrà essere sostituito dai Commissari in toto o in parte in qualsiasi momento della gara. L'organizzatore non potrà in nessun caso essere ritenuto responsabile di un'eventuale malfunzionamento verificatosi in seguito alla sostituzione del materiale. Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "N". La centralina elettronica deve essere fissata al motore lasciando visibile il lato recante le marcature che non deve essere coperto da nastro adesivo o altri componenti.

Sono espressamente vietati gli interventi effettuati su:

- il 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.

La batteria deve restare in ogni caso collegata montata sul telaio.

#### **4.11. CANDELA**

Sono ammesse solo le seguenti candele NGK, originali e senza alcuna modifica:

B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105

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. Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod.: IAME 10544).

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

La marmitta di scarico consegnata in origine con il motore deve essere conforme alla scheda tecnica, senza alcuna modifica alla struttura o alle dimensioni. Sulla marmitta è autorizzata solamente la foratura del supporto previsto per l'installazione della sonda temperatura. E' obbligatorio l'utilizzo di guarnizioni originali IAME. E' autorizzata l'aggiunta o rimozione dello spessore originale (cod.: IFH-20500) tra il cilindro e il collettore di scarico.

#### **4.13. RAFFREDDAMENTO**

Il sistema di raffreddamento deve prevedere un solo radiatore ed una sola pompa acqua. Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie. Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo. La schermatura sul radiatore è ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

#### **4.14. AVVIAMENTO**

Il motore è dotato di sistema di avviamento integrato. Il sistema di avviamento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti e correttamente collegato. L'uso di un avviatore esterno è autorizzato soltanto nell'eventualità che un problema meccanico o elettrico impedisca il funzionamento dell'impianto di avviamento.

#### **4.15. PIGNONI**

Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10, Z11 e Z12.

# **X30** *Challenge Italy*

The logo features the text 'X30' in a large, bold, red sans-serif font. Below it, the words 'Challenge Italy' are written in a smaller, italicized, grey sans-serif font. A small graphic of the Italian flag (green, white, and red vertical stripes) is positioned at the end of the 'Challenge Italy' text.

**REGOLAMENTO TECNICO  
X30 SUPER SHIFTER**

## 5. REGOLAMENTO TECNICO X30 SUPER SHIFTER

### 1. TELAI AUTORIZZATI

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

### 2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

- Telai convenzionali secondo le Norme CIK, con omologazione in corso di validità o scaduta.
- Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.
- Copricatena secondo disposizioni CIK per le categorie con cambio di velocità.
- Impianto frenante omologato CIK secondo disposizioni per le categorie con cambio di velocità.
- Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, conformi alle norme CIK.

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

### 3. PNEUMATICI

PNEUMATICI SLICK		PNEUMATICI RAIN	
Ant.:	KOMET R.T. K1M - 10x4.60-5	Ant.:	KOMET R.T. K1W - 10x4.20-5
Post.:	KOMET R.T. K1M - 11x7.10-5	Post.:	KOMET R.T. K1W - 11x6.00-5

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

Il numero massimo di pneumatici ammesso per ogni prova è:

- n. 2 anteriori e n. 2 posteriori slick
- n. 2 anteriori e n. 2 posteriori rain

per tutta la durata dell'Evento, dalla sessione di prove cronometrate alla fase finale.

In caso di pista dichiarata bagnata, per motivi di sicurezza, il Collegio dei Commissari Sportivi potrà disporre eventuali modifiche alle limitazioni prestabilite sull'utilizzo degli pneumatici, autorizzando l'impiego di uno o più set supplementari.

### 4. MOTORE

IMPORTANTE: 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.

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

Le seguenti schede tecniche del motore, costituiscono parte integrante del presente Regolamento.

- «343C» - IAME X30 SUPER SHIFTER 175cc RL TaG

Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 Super Shifter 175cc RL TaG originale e strettamente conforme alla scheda fornita dal costruttore (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.

I motori dovranno essere muniti dei loro numeri di serie originali. 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.

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

In qualsiasi momento gli Ufficiali di gara hanno il diritto di sostituire ai Concorrenti qualsiasi parte o accessorio del motore, nonché il motore stesso.

Tavole dei Diagrammi:

IAME X30 SUPER SHIFTER 175cc	
SCARICO E	197° max.
BOOSTER F	191° max.
TRAVASI TT I	124° max.
TRAVASI LATERALI G	124.5° max.
TRAVASI LATERALI H	127.5° max.
VOLUME CAMERA COMBUSTIONE	17cc min.
	Con inserto CIK

Misura angolare da eseguire con uno spessore da 0,2x5 mm  
Rif. fiches n. 343C - IAME X30 SUPER SHIFTER 175cc RL TaG

#### 4.1 TESTATA

La testata deve essere obbligatoriamente quella originale. Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. Lo squish deve essere di 1.0 mm minimo, misurato sul motore in condizioni di gara. Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm. I controlli possono essere effettuati sul motore, in condizioni di gara, in ogni momento della prova. La dima originale IAME cod. ATT-061/1 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

#### 4.2 CILINDRO

Sono ammessi solo cilindri originali. 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. La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro. Guarnizioni originali. Una guarnizione tra basamento e spessore cilindro, una guarnizione tra spessore e cilindro. Oltre alla misura degli angoli di apertura, le dime originali IAME cod. ATT-061/2 e ATT-061/4 sono il riferimento per verificare la distanza del bordo superiore delle luci dal piano appoggio testa.

#### 4.3 BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Sono autorizzati solo le gabbie a rulli di testa di biella (cod. IAME X30125431) e piede di biella (cod. IAME IFC-50350) oltre che i rasamenti (cod. IAME X30125436), strettamente originali. Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti o materiale. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

#### 4.4 CAMBIO

Tutti gli elementi del cambio e del selettore devono essere strettamente originali. E' vietato qualsiasi trattamento termico o superficiale. I rapporti del cambio devono essere strettamente originali e conformi alla lista raffigurata sulla scheda di omologazione. Il metodo di controllo dei rapporti di trasmissione, oltre al controllo del numero dei denti, è quello indicato nell' articolo 12 del regolamento tecnico CIK.

Sono autorizzati solo i pignoni originali IAME nelle seguenti misure: Z15, Z16, Z17, Z18, Z19 et Z20.

#### 4.5 CUSCINETTI

Tutti i cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti albero motore cod. IAME 35398A (6205 BC1) o cod. IAME 35396-A (6205 C4), cuscinetti albero primario cambio cod. IAME 35396-A (6205 C4) e cod. IAME IMB-20100 (6202 T1XC4), cuscinetti albero secondario cambio cod. IAME 10400-D (6204 C4) e cod. IAME IMB-20100 (6202 T1XC4). I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati. Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.

#### 4.6. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

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

#### 4.7. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Non è ammessa nessuna lavorazione o finitura superficiale dei piani d'appoggio del pacco. Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche. La sede del carburatore deve rimanere strettamente d'origine.

#### 4.8. LAMELLE

Sono ammesse solo lamelle in carbonio originali IAME (marcate) con uno spessore minimo di 0.30mm. Vietata qualsiasi modifica. La forma dei balestrini di rinforzo è libera e l'utilizzo facoltativo.

#### 4.9. CARBURATORE – SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, ovvero il carburatore Dell'Orto VHSB36RD (dima di riferimento ATF061/3 misura ingresso e uscita). Sono ammessi solo gli accessori originali Dell'Orto e non modificati. Eventuali incertezze possono essere risolte confrontando un carburatore campione.

Il silenziatore di aspirazione può essere selezionato dalla lista dei modelli con tubi di aspirazione di Ø30mm con omologa CIK in corso di validità. Il silenziatore di aspirazione deve essere conforme alla propria scheda di omologazione. Sono ammessi anche i silenziatori di aspirazione con omologa CIK 19/SA/18 e 25/SA/18 conformi alla loro originale scheda di omologazione.

#### 4.10. FRIZIONE

Tutti gli elementi della frizione devono essere strettamente originali IAME. La frizione deve essere montata con tutti i relativi componenti, sia in numero che in posizione.

#### 4.11. ACCENSIONE

E' ammessa solo l'accensione d'origine e omologata dal Costruttore, senza modifica alcuna, ovvero l'accensione SELETTA DIGITALE K o SELETTA DIGITALE S. Tutto l'impianto d'accensione dovrà restare strettamente d'origine e potrà essere sostituito dai Commissari in toto o in parte in qualsiasi momento della gara. L'organizzatore non potrà in nessun caso essere ritenuto responsabile di un'eventuale malfunzionamento verificatosi in seguito alla sostituzione del materiale. Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "L1". La centralina elettronica deve essere fissata al telaio o al motore (impianto DIGITALE S) lasciando visibile il lato recante le marcature, che non deve essere quindi coperto da nastro adesivo o altri componenti.

Sono espressamente vietati gli interventi effettuati su:

- il 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.

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

#### **4.12. CANDELA**

Sono ammesse solo le seguenti candele NGK, originali e senza alcuna modifica:

B10EG, BR10EG, BR10EIX, B11EG, B105EGV, B11EGV - R6252K-105 - R6254E-105

La candela deve essere montata con la sua 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. Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10544).

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

La marmitta di scarico consegnata in origine con il motore deve essere conforme alla scheda tecnica, senza alcuna modifica alla struttura o alle dimensioni. Sulla marmitta è autorizzata solamente la foratura del supporto previsto per l'installazione della sonda temperatura. E' obbligatorio l'utilizzo di guarnizioni originali IAME. Il distanziale originale (cod. IFH-20500) deve essere impiegato e conforme alla scheda tecnica del motore. Guarnizioni originali. Le guarnizioni tra cilindro e raccordo scarico possono essere aggiunte o rimosse per regolare la lunghezza dello scarico. In ogni caso lo spessore minimo del gruppo guarnizione/distanziale/guarnizione deve essere conforme ai parametri indicate nella scheda tecnica del motore. E' obbligatorio installare un silenziatore di scarico omologato CIK e conforme alla propria scheda tecnica.

#### **4.14. RAFFREDDAMENTO**

Il sistema di raffreddamento deve prevedere un solo radiatore ed una sola pompa acqua. Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie. Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo. La schermatura sul radiatore è ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

#### **4.15. AVVIAMENTO**

Il motore è dotato di sistema di avviamento integrato. Il sistema di avviamento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti e correttamente collegato. L'avviamento a spinta è autorizzato soltanto nell'eventualità che un problema meccanico o elettrico impedisca il funzionamento dell'impianto di avviamento.