



REGLAMENTO TÉCNICO
CAMPEONATO NACIONAL
FEDERACION VENEZOLANA DE KARTING
IAME SERIES 2025

REGLAMENTO TÉCNICO

El Reglamento Técnico que regirá en los Eventos a celebrarse durante el Campoeonato Nacional y la campaña 2025 se basarán en el Reglamento Deportivo de la FVK 2025, así como en las disposiciones transitorias y/o anexos respectivos.

1. APLICACIÓN DE ESTE REGLAMENTO

El presente Reglamento Técnico y sus anexos tienen como objetivo regular el Campeonato Nacional 2025, Copas, Trofeos y Challenges de Karting en Venezuela. Para el caso de otros seriales adscritos a la FVK, se utilizarán el Reglamento Técnico y fichas de homologación vigentes y suministradas por los mismos.

2. CATEGORÍAS Y MOTORES

La FVK establece las siguientes categorías para el año 2024.

2.1. Campeonato Nacional

- 2.1.1. Categoría Micro 60cc: Motor lame Mini Swift
- 2.1.2. Categoría Mini 60cc: Motor lame Mini Swift
- 2.1.3. Categoría Junior: Motor lame X30 con restrictor
- 2.1.4. Categoría Senior: Motor lame X30
- 2.1.5. Categoría Master: Motor lame X30
- 2.1.6. Categoría Shifter: Motor KZ o ICC homologado de cualquier marca.

3. PESOS

- CATEGORÍA MICROSWIFT: 100 kg
- CATEGORÍA MINISWIFT: 110 kg
- CATEGORÍA X30 JUNIOR: 145 kg
- CATEGORÍA X30 SENIOR: 158 kg
- CATEGORIA X30 MASTER: 170 kg
- CATEGORÍA SHIFTER: 160 kg.

4. CHASSIS

4.1. CHASSIS:

- 4.1.1. Homologados CIK en vigor. Como excepción, se permitirá el uso de chasis Easykart según reglamento internacional de esa categoría para el caso de las ctegorías Senior y Master.
- 4.1.2. Serán válidos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el periodo anterior, según CIK-FIA.
- 4.1.3. Se permite el uso de rines de magnesio.
- 4.1.4. No está permitido el uso de frenos delanteros, a excepción de la categoría Shifter.

4.1.5. El Tanque de combustible debe ser extraíble. La capacidad del tanque debe ser mínimo de 8 litros y 3 litros para el caso de los chasis Mini.

5. HOMOLOGACION DE MOTORES

Todos los participantes y concurrentes entienden y aceptan que este reglamento Técnico es de estricto cumplimiento, incluyendo sus anexos y los especificado en los Reglamentos Particulares de cada carrera.

- 5.1. Se correrá bajo la ficha técnica suministrada por el fabricante (IAME).
- 5.2. Los motores deberán estar provistos de su número de serie original.
- 5.3. Cualquier modificación o adición en el motor y en sus accesorios, si no es expresamente autorizada, está prohibida.
- 5.4. Se considera como modificaciones cualquier acción que modifique el aspecto y dimensiones iniciales de una parte original. Cualquier modificación y/o instalación teniendo como consecuencia la alteración de una dimensión y/o sobre su posibilidad de control están estrictamente prohibidas.
- 5.5. El concurrentes y piloto son responsable de la conformidad de su equipamiento.
- 5.6. Los comisarios técnicos tienen el derecho de llevar a cabo controles técnicos en los componentes, hasta el punto de poderlos dejar inservibles. Siguiendo un control que conlleve que la pieza sea inservible.
- 5.7. En el caso de las partes decretadas inservibles como resultado de las inspecciones técnicas sean dictaminadas como no originales, no será reembolsables.
- 5.8. Los controles técnicos pueden ser llevados a cabo en los motores, en condiciones de carrera, en cualquier momento del evento.
- 5.9. En caso de controversia durante los controles técnicos, los comisarios pueden decretar que la pieza en cuestión sea precintada y enviada a IAME S.p.A. para una inspección técnica acurada en la fábrica, con la presencia de los representantes del concursante y la autoridad deportiva de la FVK.

6. COMBUSTIBLE, LUBRICANTE

- 6.1. El combustible a utilizar será definido en el Reglamento Particular de cada Válida.
- 6.2. El combustible no podrá contener ningún aditivo, más allá del propio lubricante.
- 6.3. El lubricante a utilizar será definido en el Reglamento Particular de cada Válida.
- 6.4. La mezcla de combustible y lubricante debe ser entre el 4% y 6%.
- 6.5. En todos los casos, al terminar cualquier segmento de la prueba, el volumen mínimo de combustible (mezcla), debe igual o mayor a 1,5 litros. Esto a fines de las revisiones técnicas.
- 6.6. Los Comisarios Técnicos y Los Comisarios Deportivos, a su entera discreción, pueden ordenar el vaciado de combustible de cualquier competidor en el Parque Cerrado, para su reemplazo.
- 6.7. Las evaluaciones o revisiones del combustible (mezcla) durante cualquier segmento de la prueba podrá ser realizado utilizando los siguientes procedimientos:
 - 6.7.1. Test de consistencia dieléctrica (Digatron DT-47 u otros).
 - 6.7.2. Test de masa específica.
 - 6.7.3. Test de solubilidad de agua.

7. NEUMÁTICOS

- 7.1. Los neumáticos a utilizar serán definidos en el Reglamento Particular de cada Válida.
- 7.2. Podrán ser utilizados un juego de 6 neumáticos, (3 neumáticos delanteros y 3 neumáticos traseros), de tipo slicks para pista seca por Válida.
- 7.3. Podrán ser utilizados un juego de 4 neumáticos, (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros), de tipo wet para pista mojada por Válida.
- 7.4. Está prohibida cualquier modificación de los neumáticos. Calentar o enfriar los neumáticos a través de cualquier técnica o utilizar cualquier sustancia para el tratamiento de los mismos, está estrictamente prohibido.

8. NÚMERO DEL KART Y NOMBRE DEL PILOTO

- 8.1. Cada kart llevará el número correspondiente al colocado en la planilla electrónica de inscripción, en todo momento del evento, inclusive en los entrenamientos previos.
- 8.2. Los números tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo de al menos 2 cm. Deberán colocarse (antes de las verificaciones técnicas) en la parte delantera y trasera del kart, así como en los laterales. Los números serán de color negro sobre fondo amarillo. La aportación de los números para el kart será responsabilidad del competidor/piloto. Es obligatorio que el kart esté identificado con los cuatro números (frontal, trasero, lateral izquierdo y lateral derecho) del evento en que compita, desde el inicio de los entrenamientos previos del mismo.
- 8.3. La asignación de los números a utilizar en los karts que participan en el Campeonato Nacional será clasificada por categoría de la siguiente manera:

- Micro Swift: del 100 al 199
- Mini Swift: del 200 al 299
- Junior: del 300 al 399
- Senior: del 400 al 499
- Master: del 500 al 599
- Shifter: del 600 al 699

- 8.4. El nombre del piloto y su tipo de sangre deberán figurar en la parte superior de los pontones laterales. La altura mínima de las letras del nombre deberá ser de 3 cm.

9. INTERCAMBIO DE MATERIAL DE CARRERA

El intercambio de material de carrera entre pilotos está totalmente prohibido.

10. EQUIPAMIENTO DEL PILOTO

- 10.1. CASCO: Artículo 7.1 CIK-FIA - REGULACIONES TÉCNICAS DE KARTING
- 10.2. BRAGAS: Artículo 7.2 CIK-FIA - REGULACIONES TÉCNICAS DE KARTING
- 10.3. GUANTES: Artículo 7.3 CIK-FIA - REGULACIONES TÉCNICAS DE KARTING
- 10.4. BOTAS: Artículo 7.4 CIK-FIA - REGULACIONES TÉCNICAS DE KARTING

11. MOTOR CATEGORÍA MINI SWIFT / MICRO SWIFT

11.1. Las fichas de homologación del motor se consideran parte integral de este reglamento.

11.1.1. La ficha de homologación es la siguiente:

30/10/2024 n°399/D Motor Iame Miniswift 60cc

- 11.2. Sólo se podrá utilizar el motor IAME Miniswift 60cc, original y estrictamente de acuerdo con la ficha técnica del fabricante (características técnicas, tamaños, pesos, diagramas con las tolerancias establecidas por el fabricante) es admitido. Las fotos en las fichas de homologación originales son también válidas para identificar el motor y los recambios. Los motores deberán estar provistos de su número de serie.
- 11.3. Para el caso de la categoría MicroSwift se utilizará el mismo motor, colocando restrictor de escape máximo de 16 mm según se especifica en la ficha de homologación.
- 11.4. No se permite la modificación, mejora, pulido, adición o eliminación de material de cualquier parte del motor. Cada parte interna o externa del motor tiene que ser instalada en su posición original y funcionando de acuerdo con las especificaciones de diseño originales.
- 11.5. Las tolerancias indicadas en la ficha de homologación son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y correcta instalación. No obstante, no se permite ninguna intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención siguen estando dentro de las tolerancias prescritas.
- 11.6. Cualquier afinación está prohibida: los valores mínimo y máximo de las cotas del motor, así como y el volumen de la cámara de combustión tienen que ser medidos de acuerdo con el Reglamento Técnico CIK.
- 11.7. CULATA: La culata tiene que ser estrictamente original. Sólo se permite la reparación de la rosca por medio de un helicoil M14 x1, 25 de la misma longitud que la rosca original. El cuerpo de la bujía se aprieta sobre el plano de la culata y no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.
- 11.8. CILINDRO: Sólo se puede utilizar el cilindro original conforme a la ficha de homologación antes mencionada. El pulido, arenado, el recorte o los ajustes no están permitidos. Sólo se permite el rectificado. En caso de duda, la forma y la altura de los transfers tienen que ser comparados con el cilindro del motor de la muestra. El tratamiento térmico o tratamiento de la superficie está prohibido. El ajuste se permite sólo por medio de la sustitución de la junta del cilindro.
 - 11.8.1. Solo se permiten empaaduras originales.
 - 11.8.2. El número de empaaduras de cilindro no está limitado. El mínimo permitido es el especificado en la ficha técnica.
 - 11.8.3. No se admiten juntas de culata.

- 11.9. SQUISH: El Squish (la distancia entre el pistón y la culata) debe ser de 0,635 mm como mínimo en todos los puntos. El espesor del alambre de estaño (50% mínimo de estaño) que se utiliza para la medición del squish debe tener un diámetro de 1,5 mm. Las mediciones deberán tomarse con el motor en condiciones de carrera y a temperatura ambiente.
- 11.10. CARTER, CIGÜENAL Y BIELA: Estrictamente original y sin ninguna modificación.
- 11.11. RODAMIENTOS: Se permiten las jaulas de acero y plástico. Solamente los rodamientos de bolas del cigüeñal estrictamente originales. Los rodamientos de bolas con contacto oblicuo están prohibidos. Sólo los rodamientos con bolas y pistas de acero son autorizados (los de cerámica están prohibidos).
- 11.12. PISTON: Estrictamente original, sin ninguna modificación, de acuerdo con la ficha técnica.
- 11.13. CARBURADOR: Sólo el carburador Tillotson HW-31A (Venturi máx. Diam. 17 mm) que se suministra junto con el motor en su configuración original (la misma marca, el mismo modelo, misma referencia) será admitido.
- 11.13.1. Sólo los accesorios suministrados junto con el carburador original están permitidos.
- 11.13.2. Mezclar piezas de los dos kits de paso de aguja está prohibido.
- 11.13.3. El posicionamiento del carburador (es decir, con la bomba en la parte superior o en la posición inferior) es libre.
- 11.13.4. El filtro de aire debe ser idéntico al original suministrado junto con el motor (misma marca, el mismo modelo, misma referencia).
- 11.13.5. Las rejillas protectoras son opcionales.
- 11.13.6. La goma del filtro con espuma que conecta el filtro de aire con la entrada del carburador es obligatoria y tiene que ser instalada y en cumplimiento de la ficha de homologación.
- 11.13.7. Cualquier sistema de inyección y/o pulverización está prohibido.
- 11.13.8. En caso de duda el carburador debe ser comparado con el carburador de muestra.
- 11.14. EMBRAGUE/CLUTCH: El embrague debe ser el original y sin modificaciones. Cada piloto será responsable del estado de desgaste y limpieza de las piezas del embrague y fricción del mismo, ya que el correcto funcionamiento del embrague podría ser revisado en cualquier momento del evento, e incluso después de cada fase. No puede existir ningún tipo de sustancia, lubricante, aceite o similar en el embrague o la campana de acople de embrague. El embrague deberá ser conforme a lo dispuesto en la ficha de homologación.
- 11.15. ENCENDIDO. Sólo encendidos originales son permitidos, sin ninguna modificación.
- 11.16. BUJIA: Solo las siguientes bujías, estrictamente originales y sin ninguna modificación están permitidas:
- B9EG
 - B10EG
 - BR9EG
 - BR10EG
 - BR9EIX
 - BR10EIX
 - R6254E-105
 - R6252K-105
 - DENSO W_ESZU
 - AUTOLITE AR50 / AR51 / AR52 / AR53.
- 11.16.1. La parte que recubre el electrodo central no debe sobrepasar el cuerpo de la bujía y la longitud del cuerpo de bujía en si será de un máximo de 18,5 mm.

- 11.16.2. Pipa de bujía original, entregada con el motor.
- 11.16.3. La bujía debe estar instalada con su arandela original.
- 11.17. ESCAPE: Solo el silenciador y el colector original que se suministran con el motor están permitidos y deben mantenerse estrictamente originales y en cumplimiento con la ficha de homologación, por lo tanto, ninguna modificación en la estructura o en las dimensiones está permitida. Las operaciones de perforación y soldadura en el colector sólo se permiten para instalar una sonda de temperatura. El sistema de escape debe estar en conformidad con la medida fonométrica.
- 11.18. ARRANQUE: El motor está provisto de un motor de arranque eléctrico equipado. El sistema original de arranque debe de estar instalado con todos sus componentes y conectado correctamente. Otras opciones reflejadas en la ficha de homologación son igualmente válidas. No está permitido encender el motor con asistencia.
- 11.19. PIÑONES: Solamente los piñones originales IAME Z10 Y Z11 están permitidos.

12. MOTOR CATEGORÍA IAME X30 JUNIOR / X30 SENIOR / X30 MASTER

- 12.1. Las fichas de homologación del motor se consideran parte integral de este reglamento.
 - 12.1.1. Las fichas de homologación son las siguientes:
 - 12.1.1.1. 13/11/24 N° 254Z Motor IAME X-30 125 cc RL-C TaG. Max 16.000 RPM.
 - 12.1.1.2. 10/09/24 N° 348/D Carburador Tillotson HW-27A.
- 12.2. Sólo se podrá utilizar el motor 125cc RL Tag IAME X30, original y estrictamente de acuerdo con la ficha técnica del fabricante (características técnicas, tamaños, pesos, diagramas con las tolerancias establecidas por el fabricante) es admitido. Las fotos en las fichas de homologación originales son también válidas para identificar el motor y los recambios. Los motores deberán estar provistos de su número de serie.
- 12.3. No se permite la modificación, mejora, pulido, adición o eliminación de material de cualquier parte del motor. Cada parte interna o externa del motor tiene que ser instalada en su posición original y funcionando de acuerdo con las especificaciones de diseño originales.
- 12.4. Las tolerancias indicadas en la ficha de homologación son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y correcta instalación. No obstante, no se permite ninguna intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención siguen estando dentro de las tolerancias prescritas.
- 12.5. Cualquier afinación está prohibida: los valores mínimo y máximo de las cotas del motor, así como y el volumen de la cámara de combustión tienen que ser medidos de acuerdo con el Reglamento Técnico CIK.

12.6. Tablas de diagramas y volumen:

	IAME X30
ESCAPE	177,5° Máximo
TERCER TRANSFER	127° ± 2°
TRANSFERS LATERALES	126° ± 2°
VOLUMEN CAMARA COMBUSTIÓN	9,7cc

- 12.7.CULATA: La culata tiene que ser estrictamente original. Sólo se permite la reparación de la rosca por medio de un helicoil M14 x1, 25 de la misma longitud que la rosca original. El cuerpo de la bujía se aprieta sobre el plano de la culata y no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.
- 12.8.CILINDRO: Sólo se puede utilizar el cilindro original conforme a la ficha de homologación antes mencionada. El pulido, arenado, el recorte o los ajustes no están permitidos. Sólo se permite el rectificado. En caso de duda, la forma y la altura de los transfers tienen que ser comparados con el cilindro del motor de la muestra. El tratamiento térmico o tratamiento de la superficie está prohibido. El ajuste se permite sólo por medio de la sustitución de la junta del cilindro.
- 12.8.1. Solo se permiten empaduras originales.
- 12.8.2. El número de empacaduras de cilindro no está limitado.
- 12.8.3. No se admiten juntas de culata.
- 12.8.4. La galga original de IAME. ATT-025/2 es la referencia para medir el perfil de los transfers del cilindro.
- 12.8.5. La galga original de IAME. ATT-035/1 es la referencia para llevar a cabo la verificación visual de las lumbreras de transferencia.
- 12.8.6. A partir de la serie n. M3521 / B3059 los motores X30 están equipados con un cilindro marcado, como se muestra en la ficha de homologación:
- 12.8.6.1. Motores con el número de serie antes de M3521/B3059 pueden ser equipados con el cilindro marcado.
- 12.8.6.2. Motores con el número de serie después de M3521/B3059 no pueden ser equipados con el cilindro más antiguo no marcado.
- 12.9.SQUISH: El Squish (la distancia entre el pistón y la culata) debe ser de 0,9 mm como mínimo en todos los puntos. El espesor del alambre de estaño (50% mínimo de estaño) que se utiliza para la medición del squish debe tener un diámetro de 1,5 mm. Las mediciones deberán tomarse con el motor en condiciones de carrera y a temperatura ambiente. La galga original de IAME. ATT-025/1 es la referencia para medir el perfil de la cabeza del cilindro. La forma de la galga debe coincidir con el perfil de la cúpula, el área de desplazamiento de la mezcla y el plano de la junta.
- 12.10.CARTER, CIGÜENAL Y BIELA: Estrictamente original y sin ninguna modificación. Solamente la jaula cabeza biela original (X30125431), arandelas originales (X30125436) y jaula pie biela (E-10440) están permitidas.
- 12.11. RODAMIENTOS: Se permiten las jaulas de acero y plástico. Solamente los rodamientos de bolas del cigüeñal estrictamente originales (6206, C3 o C4) y rodamientos de bolas del eje equilibrador (6202, C3/C4/C4H y 6005, C3 o C4) son admitidos. Los rodamientos de bolas con contacto oblicuo están prohibidos. Sólo los rodamientos con bolas y pistas de acero son autorizados (los de cerámica están prohibidos). Alternativamente y en sustitución de los rodamientos de bolas del cigüeñal 6206, se pueden usar los rodamientos de rodillos originales BC1- 3342B con referencia de la pieza X30125397.
- 12.12. PISTON: Estrictamente original, sin ninguna modificación, de acuerdo con la ficha técnica. La galga original de IAME. ATT-035/2 es la referencia para comprobar la forma de la cabeza del pistón.
- 12.13. ADMISIÓN: El conjunto formado por el manifold de admisión, goma del filtro con espuma y cuerpo del silencioso de admisión debe de ser instalado en su posición original, conservando todas sus características, medida y funciones originales en todo momento no estando permitido, por tanto, ningún corte, doblado, taladrado o cualquier forma de instalación que las altere. La utilización de los filtros de malla en los conductos de admisión es opcional.

- 12.14. PACK LAMELAR: Estrictamente original sin ninguna modificación. No se permite mecanizar los planos de las juntas. Tornillos libres. Se permite la tapa de láminas original sin ninguna modificación. El espesor de las siguientes empaaduras debe ser:
- 12.14.1. - Tapa de admisión a pack de lamelar: 0,8 mm +/- 0,3 mm.
 - 12.14.2. Pack lamelar a cárter: 1,0 mm +/- 0,3 mm.
- 12.15. LAMELAS: Sólo las láminas de fibra de vidrio o de carbono originales marcadas IAME están permitidas. La mezcla de láminas de fibra de carbono y fibra de vidrio está prohibida.
- 12.16. CARBURADOR: Sólo el carburador Tillotson HW-27A (Venturi máx. Diam. 27 mm) que se suministra junto con el motor en su configuración original (la misma marca, el mismo modelo, misma referencia) será admitido.
- 12.16.1. Sólo los accesorios suministrados junto con el carburador original están permitidos.
 - 12.16.2. El paso con aguja solo puede estar remplazado por uno de los siguientes:
 - 12.16.2.1. IAME original 10939-R51 paso de aguja sin junta de reten.
 - 12.16.2.2. IAME original 10948-R18 paso de aguja con junta de reten.
 - 12.16.3. Mezclar piezas de los dos kits de paso de aguja está prohibido.
 - 12.16.4. El posicionamiento del carburador (es decir, con la bomba en la parte superior o en la posición inferior) es libre.
 - 12.16.5. El espesor de la empaadura de carburador debe ser: 1,0 mm +/- 0,3 mm.
 - 12.16.6. El filtro de aire debe ser idéntico al original suministrado junto con el motor (misma marca, el mismo modelo, misma referencia) con tubos de admisión de máx. 22mm de diámetro.
 - 12.16.7. Las rejillas protectoras son opcionales.
 - 12.16.8. La goma del filtro con espuma que conecta el filtro de aire con la entrada del carburador es obligatoria y tiene que ser instalada y en cumplimiento de la ficha de homologación.
 - 12.16.9. Cualquier sistema de inyección y / o pulverización está prohibido.
 - 12.16.10. La galga original de IAME. ATT-035/2 es la referencia para comprobar el conducto de admisión del carburador. La forma de la galga debe coincidir con el perfil del conducto de entrada. Los muelles y membranas del carburador son libres.
 - 12.16.11. En caso de duda el carburador debe ser comparado con el carburador de muestra.
- 12.17. EMBRAGUE/CLUTCH: El embrague centrífugo debe acoplar a un máximo de 4.000 RPM moviendo el kart con piloto a bordo, y en condiciones de carrera. El embrague debe de estar completamente acoplado a un máximo de 6.000 RPM en cualquier condición. Esta medida se puede comprobar eventualmente con los instrumentos adecuados. Cada piloto será responsable del estado de desgaste y limpieza de las piezas del embrague y fricción del mismo, ya que el correcto funcionamiento del embrague podría ser revisado en cualquier momento del evento, e incluso después de cada fase. La galga original de IAME. ATT-047/4 es la referencia para comprobar la campana de embrague. La herramienta no deberá entrar dentro de la campana del embrague en posición perpendicular con respecto al eje de la campana de embrague. El embrague deberá ser conforme a lo dispuesto en la ficha de homologación. No puede existir ningún tipo de sustancia, lubricante, aceite o similar en el embrague o la campana de acople de embrague.
- 12.18. ENCENDIDO: Sólo encendidos originales, ya sea digital Selettra Digital "K" o Selettra Digital "S" son permitidos, sin ninguna modificación.

- 12.18.1. Sólo el CDI tipo caja electrónica "C" (16.000 RPM) se permite y debe ser fijado en el chasis. Las marcas en la caja electrónica son obligatorias y deben ser claramente visibles sin tener que desmontar la caja electrónica. Cubrir con pegamento o cinta adhesiva está prohibido.
- 12.18.2. Están prohibidas las modificaciones relativas a la fijación del estator, la forma y el espesor de la chaveta del rotor y las ranuras del rotor el cigüeñal y los tornillos de fijación. La batería debe de ser fijada al chasis y siempre conectada al sistema de encendido.
- 12.19. BUJIA: Solo las siguientes bujías, estrictamente originales y sin ninguna modificación están permitidas:
- B9EG
 - B10EG
 - BR9EG
 - BR10EG
 - BR9EIX
 - BR10EIX
 - R6254E-105
 - R6252K-105
 - DENSO W_ESZU
 - AUTOLITE AR50 / AR51 / AR52 / AR53.
- 12.19.1. La parte que recubre el electrodo central no debe sobrepasar el cuerpo de la bujía y la longitud del cuerpo de bujía en si será de un máximo de 18,5 mm.
- 12.19.2. Pipa de bujía original, entregada con el motor.
- 12.19.3. La bujía debe estar instalada con su arandela original.
- 12.20. ESCAPE: Solo el silenciador y el colector original que se suministran con el motor están permitidos y deben mantenerse estrictamente originales y en cumplimiento con la ficha de homologación, por lo tanto, ninguna modificación en la estructura o en las dimensiones está permitida. Las operaciones de perforación y soldadura en el colector sólo se permiten para instalar una sonda de temperatura. El sistema de escape debe estar en conformidad con la medida fonométrica.
- 12.21. REFRIGERACIÓN: El sistema de refrigeración debe estar en su configuración original. Solo se podrá utilizar conformes a la ficha de homologación:
- 12.21.1. Un radiador original IAME (p.n. T-8601).
- 12.21.2. Una sola bomba de agua, sólo es autorizada la de aluminio original, sin ninguna modificación posible.
- 12.21.3. Una sola polea de bomba de agua, sólo es autorizada la de aluminio original, sin ninguna modificación posible.
- 12.21.4. El número de soportes de apoyo del radiador no está limitado.
- 12.21.5. Sólo termostatos originales simples o By Pass IAME se permiten y su uso es opcional.
- 12.21.6. Se permite el vaciado del termostato de origen reflejado en la ficha de homologación.
- 12.21.7. Sólo se permite el agua sin otros aditivos para la refrigeración.
- 12.21.8. Las tapas de radiadores ya sean adhesivas o mecánicas están permitidas, pero no deben ser extraíbles cuando el kart está en movimiento.
- 12.21.9. Las correas entre la bomba de agua y el eje trasero son libres, pero deben estar instaladas correctamente en las poleas originales IAME.
- 12.22. ARRANQUE: El motor está provisto de un motor de arranque eléctrico equipado. El sistema original de arranque debe de estar instalado con todos sus componentes y conectado correctamente. Otras opciones reflejadas en la ficha de homologación son igualmente válidas. No está permitido encender el motor con asistencia.

12.23. PIÑONES: Solamente los piñones originales IAME están permitidos.

13. MATERIAL UTILIZABLE

Por cada prueba y piloto inscrito, los concursantes podrán utilizar, dentro de la normativa vigente, como máximo el siguiente material:

- Chasis: 1 (**)
- Motores: 1 (***)
- Juegos neumáticos slick: 3 neumáticos delanteros y 3 neumáticos traseros. O según sea especificado en el Reglamento Particular de cada válida.
- Juegos neumáticos lluvia: 2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros. O según sea especificado en el Reglamento Particular de cada válida.

(**) En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del chasis verificado, será posible solicitar la sustitución del chasis a los Comisarios Técnicos.

El concursante podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por prueba, siempre por uno del mismo modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución.

(***) El concurrente podrá solicitar la sustitución del motor, exclusivamente uno por piloto y por prueba, siempre por uno de la misma marca, modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución, informando puntualmente al Colegio de Comisarios Deportivos. La petición deberá atenderse a los siguientes plazos:

- Si se realiza antes de los entrenamientos Oficiales: 30 min antes del inicio de los entrenamientos.
- Si se realiza antes de las Mangas Clasificatorias: 45 min antes del inicio de la Manga.
- Si se realiza antes de la Carrera: 60 min antes del inicio de la carrera.

Cualquier sustitución de chasis o motor podrá esta sujeta a una penalización a discreción de los Comisarios Deportivos, una vez presentado el informe por parte de los Comisarios Técnicos.