# REGLAMENTO TECNICO CATEGORÍA SUDAM 125

## Vigencia

El presente Reglamento Técnico entra en vigencia el **01/01/2026** y rige hasta el **31/12/2026**, reemplazando todo Reglamento Técnico de Karting emitido con anterioridad.

El mismo permanecerá **abierto a modificaciones**, las cuales serán comunicadas mediante **Anexos Oficiales de CDA Karting** y/o a través de su **Comisión Técnica**.

## 1.2. Carácter del Reglamento

El presente Reglamento Técnico es de **carácter estrictamente restrictivo**.

Esto implica que **únicamente se encuentra expresamente autorizado** aquello que se detalla de manera explícita en su texto.

En consecuencia, **todo elemento, modificación, procedimiento, práctica, sistema o componente** que no se encuentre específicamente autorizado en el presente reglamento será considerado **prohibido**, aun cuando no figure mencionado de forma expresa dentro del mismo.

## 1.3. Interpretación

La **única interpretación válida y definitiva** del presente Reglamento Técnico será la realizada por los **Técnicos de la Categoría** y por el **Cuerpo de Fiscalización**, quienes ejercerán dicha función en forma **soberana e inapelable** dentro del marco de la competencia.

## 1.4. Acceso Jefes de Equipo y Motoristas

**Según lo establecido en el Reglamento Deportivo –**

## 1.5. Procedimiento de medición de cubicaje en caso de apelación

En caso de que una **apelación técnica** relativa a la medición de cubicaje del motor haya sido **aceptada**, se aplicará el siguiente procedimiento:

### 1.5.1 Nueva medición

La nueva medición de cubicaje se realizará **una vez finalizada la jornada**, en el **mismo lugar del evento**, bajo la supervisión de las autoridades técnicas de la Categoría.

### 1.5.2 Procedimiento de limpieza previo

Con el objeto de eliminar los restos de líquido utilizados durante el primer procedimiento de cubicaje, se permitirá lavar la **cámara de combustión** utilizando **el mismo combustible empleado por el kart involucrado**.

A tal efecto, el motor será puesto en marcha durante un tiempo aproximado de **un (1) minuto**.

### 1.5.3 Ejecución de la segunda medición

Finalizado el procedimiento de limpieza, la nueva medición será realizada por un **Ayudante Técnico** u **otro Técnico presente**, debidamente **autorizado por la Comisión Directiva actuante**.

**1.6. Faltas graves — Régimen sancionatorio**

La comisión de **faltas graves**, entendidas como aquellas conductas que alteren, intenten alterar o comprometan la equidad deportiva, la seguridad, la transparencia técnica o la integridad de la competencia, será considerada una **infracción de máxima gravedad**.

Se consideran faltas graves —y sin que la siguiente enumeración tenga carácter taxativo— las siguientes conductas:

a) la **adulteración de combustible**;
b) la **aplicación de líquidos o productos** para modificar el rendimiento de los neumáticos;
c) la **manipulación intencional** del sistema de encendido, carburación o motor;
d) toda **intervención antirreglamentaria** sobre el sistema de trompa;
e) la **falsificación o alteración** de elementos de homologación de chasis;
f) cualquier otra **maniobra de similar gravedad**.

La constatación de cualquiera de estas conductas dará lugar al **retiro inmediato de la licencia**.

El infractor quedará **automáticamente inhabilitado para participar en la categoría** por el período que determine la autoridad competente, el cual **no podrá ser inferior a un (1) año**, sin perjuicio de las **sanciones deportivas, económicas o administrativas adicionales** que pudieran corresponder.

**2. Peso mínimo con piloto**

El peso mínimo del kart, **incluido el piloto y su equipamiento**, será el siguiente:

- **Chasis importado:** 155 kg
- **Chasis nacional:** 153 kg

**3. Números distintivos**

Los números identificatorios del kart deberán ser de color **NEGRO sobre fondo AMARILLO**, respetando tamaño, formato y ubicación conforme a las disposiciones de la categoría.

**4. Motores**

Se autoriza exclusivamente el motor **PARRILLA MY10 limitados a un régimen máximo de 16.500 RPM. (centralina amarilla/azul/verde)**

El cual deberá permanecer **completamente original**, de acuerdo con su ficha de homologación, salvo en aquellos puntos expresamente permitidos por el presente reglamento.

**4.1. Régimen de sellado**

Se permitirá la utilización de **un (1) impulsor por fecha**, bajo régimen de **sellado**, mediante la colocación de un precinto sobre una tuerca de la tapa de cilindro.

El cambio de motor implicará un **recargo de diez (10) puestos** en la actividad oficial inmediata siguiente.

Idéntico recargo se aplicará si el precinto fuera abierto, salvo que la apertura se realice **en presencia del Comisario Técnico de la Categoría** y exclusivamente para verificar la existencia de una rotura.

**4.2. Intervenciones autorizadas**

- Se permite trabajar únicamente con las **juntas de base de cilindro**, con un espesor mínimo de **0,10 mm**.

- Se permite agregar juntas entre la base de la **tapa de cilindro** y la **camisa del cilindro**.

- Se autoriza la **limpieza del carbón** del conducto de escape y de la cabeza del pistón, siempre que dicha operación **no implique remoción de material** del componente original.

- Las juntas entre el cilindro y el colector de escape deberán tener un espesor de **1,5 mm ± 0,5 mm**, debiendo descubrir completamente el pasaje del colector de escape.

- Únicamente se permitirá la sustitución de **juntas y/o O-rings**.

- Las juntas de admisión deberán tener un espesor de **1,5 mm ± 0,5 mm**.

**4.3. Retención y control de componentes**

La Organización se reserva el derecho de **retener**, luego de la competencia, cualquier componente del motor (motor completo, escape, carburador u otros), con el fin de comprobar su rendimiento o potencia en sus instalaciones, debiendo ser devuelto en las **mismas condiciones** en que fue retirado.

Asimismo, durante el desarrollo de la actividad, la Organización podrá **intercambiar cualquier elemento** que considere necesario para fines de verificación técnica.

**5. Tapa de cilindro**

La tapa de cilindro deberá ser la **original del motor**, con un volumen de cámara de **18cc**.

Se controlarán su volumen y dimensiones conforme a la ficha de homologación correspondiente.
Las juntas entre tapa y cilindro deberán poseer un **diámetro interior mínimo de 54,00 mm** y coincidir en su diámetro exterior con el de la camisa.
Las mismas deberán ser de **planos paralelos**.

No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser de **2,4 cm³**.

La cubicación se realizará utilizando el **inserto IAME 10151** y probeta marca **Titrette**, con aceite **ATF (transmisión automática)**.

En la cámara de combustión se permiten trabajos en su interior libres (concéntrico).

Se autoriza el uso de cámaras postizas.

Se autoriza el uso de la tapa de cilindro con descompresor, manteniéndose original.

6. **Cigüeñal**

El **cigüeñal** deberá ser el **original del motor**, con **eje de biela de 20 mm**, y deberá responder estrictamente a las **dimensiones y características especificadas por el fabricante**, conforme a la ficha de homologación correspondiente.

No se permite **modificar el balanceo** del cigüeñal bajo ningún concepto.

El **eje de biela** deberá ser **macizo**.

Se autoriza el uso de **rodamiento a rodillos**, el cual deberá ser exclusivamente del tipo **SKF – BC1 – 1442 B**.

**5. Biela**

La **biela** deberá ser la **original del motor**, conforme a la ficha de homologación correspondiente.

No se permite realizar **ningún tipo de trabajo, modificación, mecanizado, pulido, alivianado ni agregado de material** sobre este componente.

La **distancia entre centros** de la biela deberá ser de **102 mm**, sin tolerancias adicionales a las establecidas por el fabricante.

**6. Carter**

El **cárter** deberá ser el **original del motor** y deberá corresponder **íntegramente** con el plano de homologación adjunto.

Solo se permitirá el **agregado de material en caso de rotura**, exclusivamente con el objeto de su reparación estructural, quedando prohibida cualquier intervención que modifique su forma, volumen, rigidez o características técnicas originales.

**7. Camisa**

La **camisa** deberá ser la **original del motor**, y deberá corresponder en su totalidad con el **plano adjunto** y con la **ficha de homologación** vigente.

Los valores angulares de **permanencia y de apertura de las distintas lumbreras**, indicados en el plano adjunto, podrán ser incrementados hasta un máximo de **1,5 grados** respecto de los valores de referencia especificados por el fabricante.

**7. Cilindro**

El **cilindro** deberá ser el **original del motor,** y deberá corresponder íntegramente con el plano adjunto

y con la ficha de homologación correspondiente.

## 8. El pistón

El **pistón** deberá ser el **original del motor**, conforme a las **especificaciones y dimensiones establecidas en el plano adjunto** y en la ficha de homologación correspondiente.

Se autoriza la utilización de **aro en "L" de 2,2 mm**, tanto para el pistón original como para pistón **símil importado** que respete estrictamente las dimensiones homologadas.

No se permitirá **bajo ningún concepto** la **remoción de material, alivianado, pulido, modificación geométrica o alteración de las características originales** del pistón.

### 8.1 Perno de pistón

Original. No se permite el torneado interior para alivianado.

## 9. Colector de admisión

El **colector de admisión** deberá ser el **original del motor**.

No se permitirá **ningún tipo de preparación, mecanizado, pulido, modificación geométrica, ni agregado o remoción de material**.

El colector **no deberá conformar una sola pieza con la flapera**, debiendo mantenerse como componentes independientes conforme a su diseño original.

La **junta entre el carburador y el colector** no podrá exceder un espesor de **1,5 mm**.

Queda expresamente prohibida la realización de **trabajos de encauzamiento de flujo**, así como cualquier intervención destinada a modificar el comportamiento del conducto.

El colector deberá presentar un **diámetro interno de 27 mm en toda su extensión**.

Deberá ser **recto en una longitud mínima de 10 mm**, no permitiéndose ningún tipo de **conicidad, deformación o transición** (ver imagen de referencia).

## 10. Flapera

deberá ser la **original del motor**.

Se autoriza la variación del **espesor de las láminas**, debiendo ser **siempre dos (2)** y de **diseño, forma y configuración similares a las originales**.

No se permitirá ningún otro tipo de modificación, agregado, remoción de material ni alteración de las características constructivas del conjunto.

**Se autoriza el respaldo para las láminas.**

## 11. Carburador

Se permitirá exclusivamente el uso de **un (1) carburador marca TILLOTSON modelo HW-16 A**, bajo **régimen de sellado**, conforme a la **ficha de homologación CIK-FIA Nº C/C/15**, con las siguientes condiciones técnicas obligatorias:

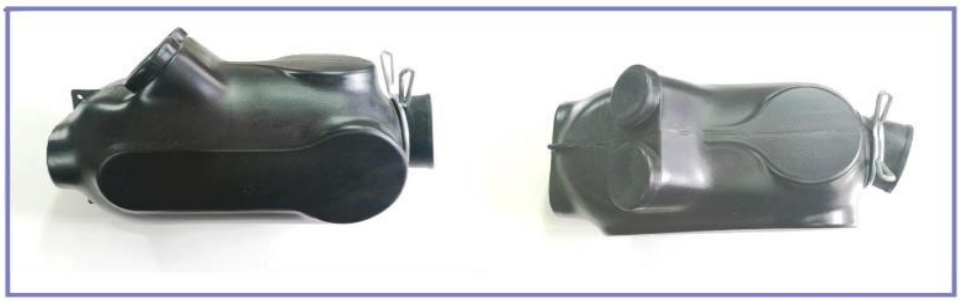
- **Diámetro máximo de venturi: 20 mm**.
- El carburador deberá permanecer **completamente original**, sin ningún tipo de modificación.

Queda **terminantemente prohibida** cualquier intervención, incluyendo, pero no limitada a:

- Modificaciones en el cuerpo del carburador.
- Alteraciones en los **pasajes internos de combustible**.
- Intervenciones en los **conos de los tornillos de regulación** de combustible.
- Trabajos de mecanizado, pulido, agrandamiento o reducción de secciones internas o externas.
- Asimismo, el **orificio de admisión** del carburador **no deberá producir efecto de encauzamiento de flujo**, no permitiéndose ningún tipo de conformación, biselado o tratamiento que modifique el comportamiento aerodinámico del flujo de aire o combustible.

## 12. Silenciador de admisión

Será **obligatorio** el uso del **filtro de aire marca MVR**, el cual deberá encontrarse en su **configuración original**, incluyendo de manera excluyente sus **trompetas originales**.



MVR- Modelo 1121

Con elemento filtrante en su interior.

No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento

filtrante.

## 13. Bujías

Se autoriza exclusivamente el uso de las siguientes bujías:

- **NGK B10 EGV**
- **NGK B10 EV**
- **NGK BR10 EG**
- **NGK R625K-105**
- **NGK B9 EGV**
- **NGK B9 EG**
- **NGK BR9 EG**

Condiciones obligatorias de instalación:

- La bujía deberá estar **montada sobre la tapa de cilindro** y **no podrá sobresalir** de la superficie interna de la **cámara de combustión**.
- **Largo de rosca:** 18 mm.
- **Diámetro de rosca:** 14 mm.x 1,25mm

Se prohíbe su torneado.

## 14. Encendida

El sistema de encendido deberá ser **original del motor**, de acuerdo con la **ficha de homologación correspondiente**, **no admitiéndose ningún tipo de modificación** en ninguno de sus componentes.

Condiciones obligatorias:

- El conjunto de encendido deberá permanecer **precintado durante la totalidad del evento**.
- La **apertura, manipulación o violación del precinto** implicará la aplicación de las sanciones técnicas correspondientes, salvo autorización expresa y en presencia del Comisario Técnico de la categoría.
- La **caja electrónica** podrá ser **retirada por la organización para su sorteo** entre los participantes o para verificaciones técnicas, en cualquier momento del evento.

## 15. Transmisión

### 15.1 Corona y cadena

Tanto la corona como la cadena son de libre elección; no obstante, la corona deberá contar con una relación fija de 75 dientes

### 15.2 Piñón

El **piñón** deberá ser **original o de diseño similar al original**, y tendrá como **única función** la transmisión del movimiento al conjunto de la cadena.

**La cantidad de dientes del piñon será de 11 dientes.**

Se encuentra **terminantemente prohibido** que el

piñón cumpla funciones adicionales,

## 16. Cola de escape

La **cola de escape** deberá ser **original del motor o de diseño estrictamente similar**, conforme a la imagen de referencia oficial.

El **largo total interno** de la cola de escape deberá ser de **140 mm**, admitiéndose una tolerancia de **± 5 mm**, medido **en su parte interna**.

Se autoriza la **soldadura de un racord** exclusivamente destinado a la **medición de temperatura de escape**, sin que ello implique modificación alguna de la geometría ni del funcionamiento del componente.

El **Comisario Técnico** dispondrá de una pieza patrón de referencia para la verificación de las medidas reglamentarias.

## 17. Colector de escape

Motor MY10 original o similar según plano.

## 18. Escape

El escape deberá ser **original o simil IAME modelo 510**, conforme a las **especificaciones y dimensiones establecidas en el plano adjunto** , sin modificaciones de ningún tipo, manteniendo su configuración, materiales y diseño de fabricación.

La **Organización** se reserva el derecho de **retener el escape** de cualquier participante para su verificación técnica cuando lo considere necesario.

En caso de corresponder, podrá **entregar al piloto un escape nuevo del mismo fabricante y modelo**, sin costo para el competidor.

**No se permitirá el intercambio de partes** entre escapes ni la sustitución de componentes internos o externos del sistema de escape.

## 19. Flexible de escape

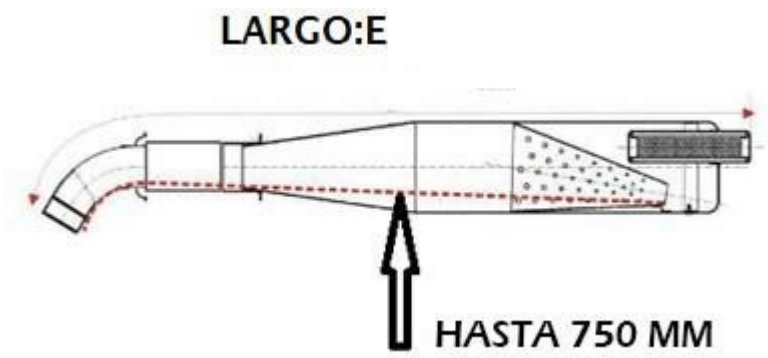
El **flexible de escape** podrá ser de:

**Material de acero rígido**, con un **diámetro de 50 mm** y un **espesor de pared de 2 mm** en toda su extensión.

**Tipo flexible**, manteniendo las dimensiones y características funcionales equivalentes.

## 20. Largo del sistema de escape

La **medición del conjunto de escape** (incluyendo cola y flexible) se realizará **conforme al plano técnico adjunto**, utilizando **exclusivamente el instrumento de medición provisto por el Comisario Técnico** en el sector correspondiente de verificación.




## 21. Sistema de refrigeración

### 21.1 Disposiciones Generales

El **único líquido refrigerante permitido** será **agua ($H_2O$)**.

Se autoriza **un solo circuito de refrigeración** por motor, compuesto por:

- un (1) radiador
- una (1) bomba de agua
- mangueras de conexión correspondientes
- No se admiten sistemas adicionales ni secundarios.

## 2. Radiador

El radiador deberá cumplir obligatoriamente las siguientes condiciones:

- Estar ubicado **por encima del bastidor del chasis**.
- Altura máxima desde el suelo: **500 mm**.
- Distancia máxima por delante del eje de las ruedas traseras: **550 mm**.
- No deberá interferir con el asiento.
- No podrá ubicarse a menos de **150 mm de los extremos laterales del kart**.

Para el control de temperatura se permite:

- Colocar **persianas o tapas** en la parte delantera o trasera del radiador.
- Dicho dispositivo podrá ser **regulable**, pero:
- **no deberá ser desmontable** cuando el kart esté en movimiento,
- no podrá contener **piezas peligrosas**.

Queda **expresamente prohibido** controlar el flujo de aire a los lados y detrás del radiador

- No se pueden controlar con deflectores de aire.

En caso de utilizar cinta sobre el radiador, esta deberá colocarse de modo que el piloto **no pueda retirarla durante la conducción**.

Se autoriza la colocación de un acople en la manguera superior del radiador al motor para utilizar medidor de temperatura.

## 3. Mangueras y conexiones

- Las mangueras deberán ser **originales o similares**.
- Diámetro interior máximo permitido: **20 mm**.

- Se autoriza la colocación de **racord o codo rígido** cuando la entrada o salida del motor quede obstruida o dificulte el funcionamiento normal.

**21.4. Bomba de agua y Polea**

La **bomba de agua** deberá ser **original o similar**, entendiéndose como *similar* aquella de **diseño, forma y dimensiones equivalentes a la original**, incluyendo las comercializadas por **Rigetti Ridolfi**, pudiendo ser de **material plástico o aluminio**.
Su **funcionamiento es obligatorio** durante toda la actividad.

La **polea** podrá ser de **plástico o aluminio**, siendo su **diámetro de libre elección**.

Se autoriza suplementar el interior de la polea del eje cuando se utilice una polea de diámetro inferior a **50 mm**, siempre que dicho suplemento **no modifique ninguna pieza original**, no altere su funcionamiento y **no represente riesgo alguno**.

Se encuentra **expresamente prohibido** el uso de **correa dentada**.

22. **Chasis**

Solo se permitirán chasis **homologados o habilitados por la CNK–CDA–ACA**.

**22.1. Definición de Chasis Nacional**

Se entenderá por **Chasis Nacional** todo bastidor que cuente con **homologación CDA Karting**, encuadrándose en alguno de los siguientes supuestos:

**a)** Bastidor cuya ficha de homologación **no sea equivalente** a la de una homologación vigente de un chasis importado.
En este caso, **todos sus elementos** podrán ser de **libre origen de fabricación**.

**b)** Bastidor cuya ficha de homologación **sea equivalente** a la de una homologación vigente de un chasis importado.
En este caso, los siguientes componentes deberán ser de **fabricación nacional**:

- sistema de freno

- puntas de eje

- porta rulemanes traseros

**22.2. Trocha trasera**

La trocha trasera máxima permitida será de **1400 mm**.

23. Se prohíbe expresamente la utilización de **telemetría**.

**Sistema de adquisición de datos**

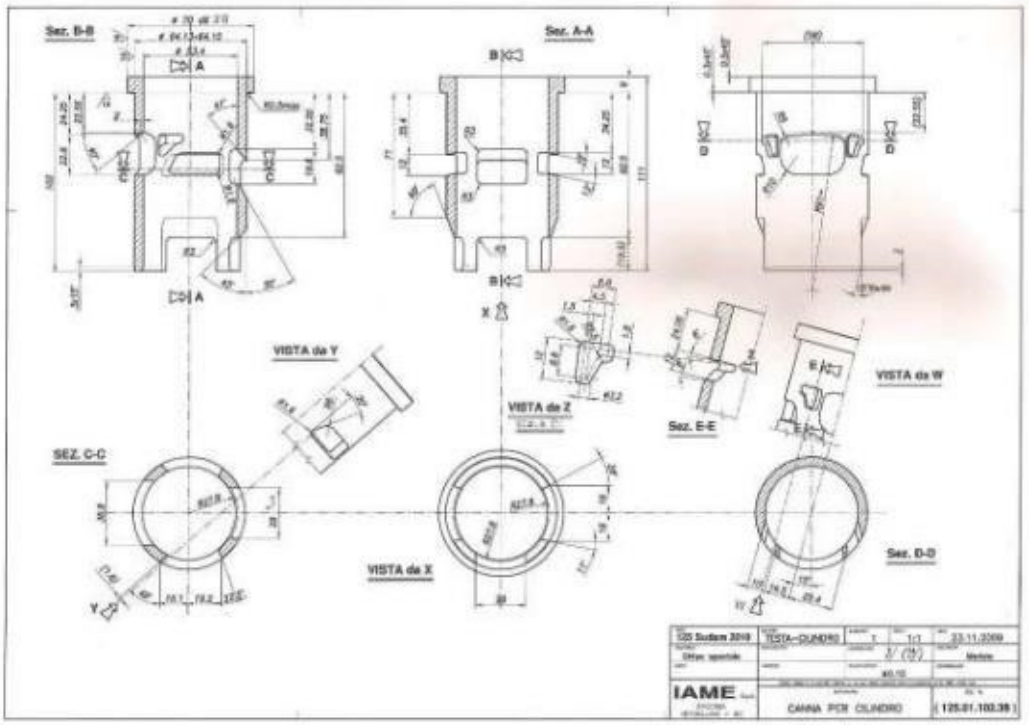
El sistema de adquisición de datos deberá configurarse obligatoriamente con un margen mínimo de **1.000 (mil) RPM por encima del régimen de corte** establecido para la categoría.

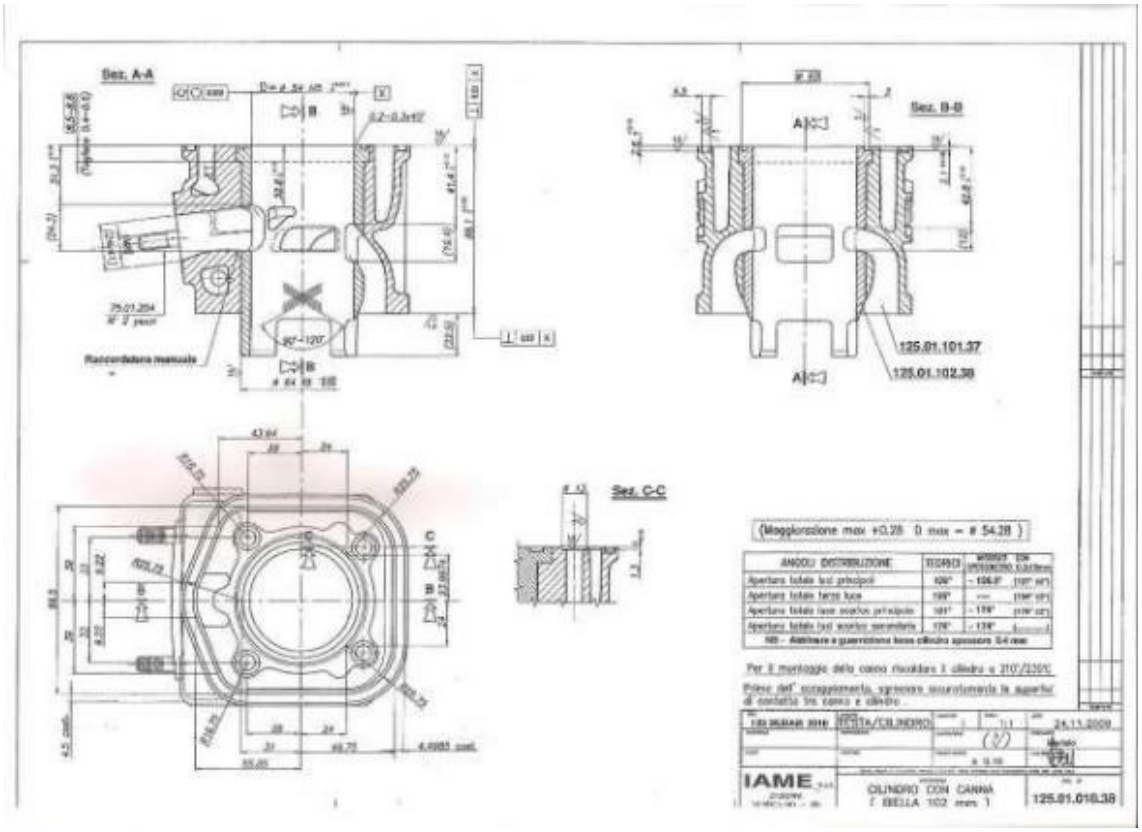
El **Comisario Técnico** y las personas **expresamente autorizadas por la Categoría** podrán **acceder, leer y verificar los datos** registrados por dicho sistema **en cualquier momento del evento**, sin restricción alguna.

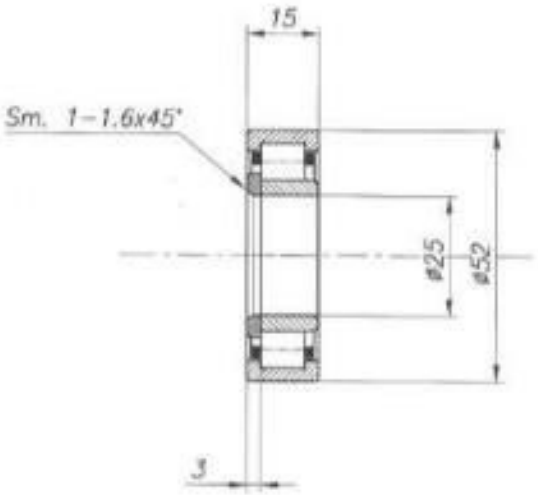
## 24. Fichas de homologación y tolerancias

El motor en general, y todas sus partes en particular, deberán responder estrictamente a las **fichas de homologación y de dimensiones**, con sus respectivas tolerancias.

Las medidas declaradas por el fabricante del motor mediante fichas, planos y documentación técnica son consideradas **tolerancias de fabricación** y **no podrán ser utilizadas para efectuar trabajos de preparación**, salvo autorización expresa del presente reglamento.




Sez. A-A
Sez. B-B
Sez. C-C
Raccordatura manuale
125.01.101.37
125.01.102.38
(Maggiorazione max +0.25 D max = # 54.28 )
Per il montaggio della canna rivestire il cilindro a 210°/220°C
IAME
CILINDRO CON CANNA
125.01.010.38

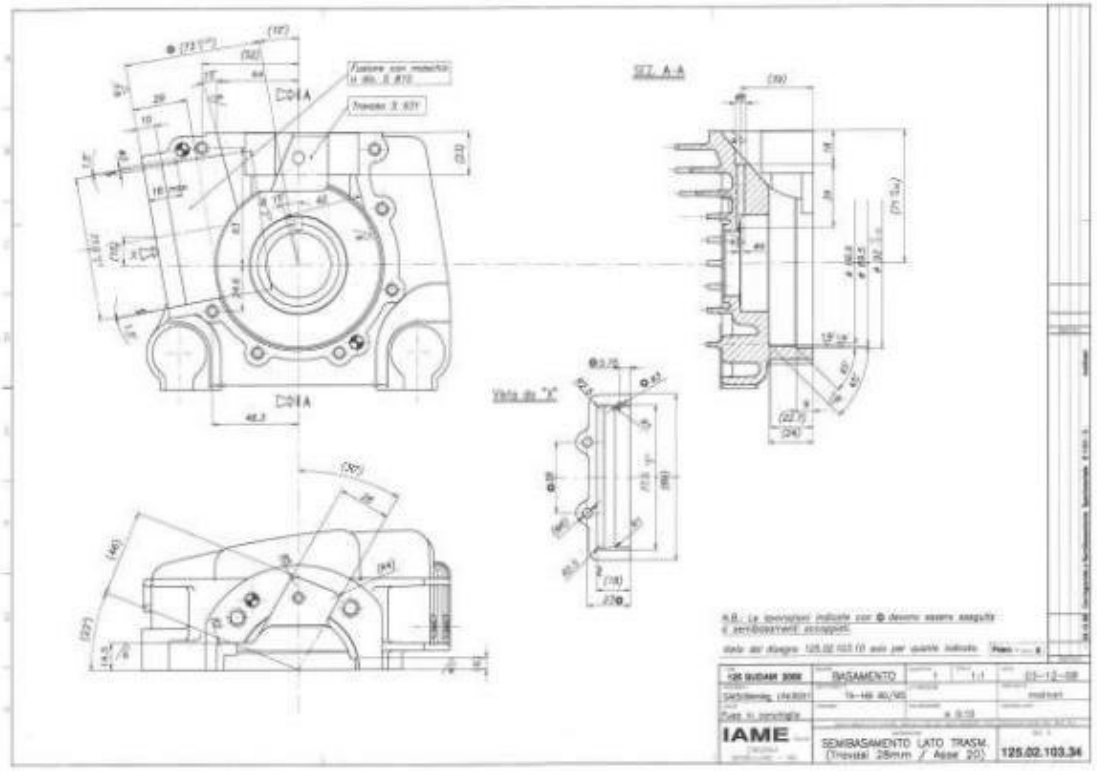


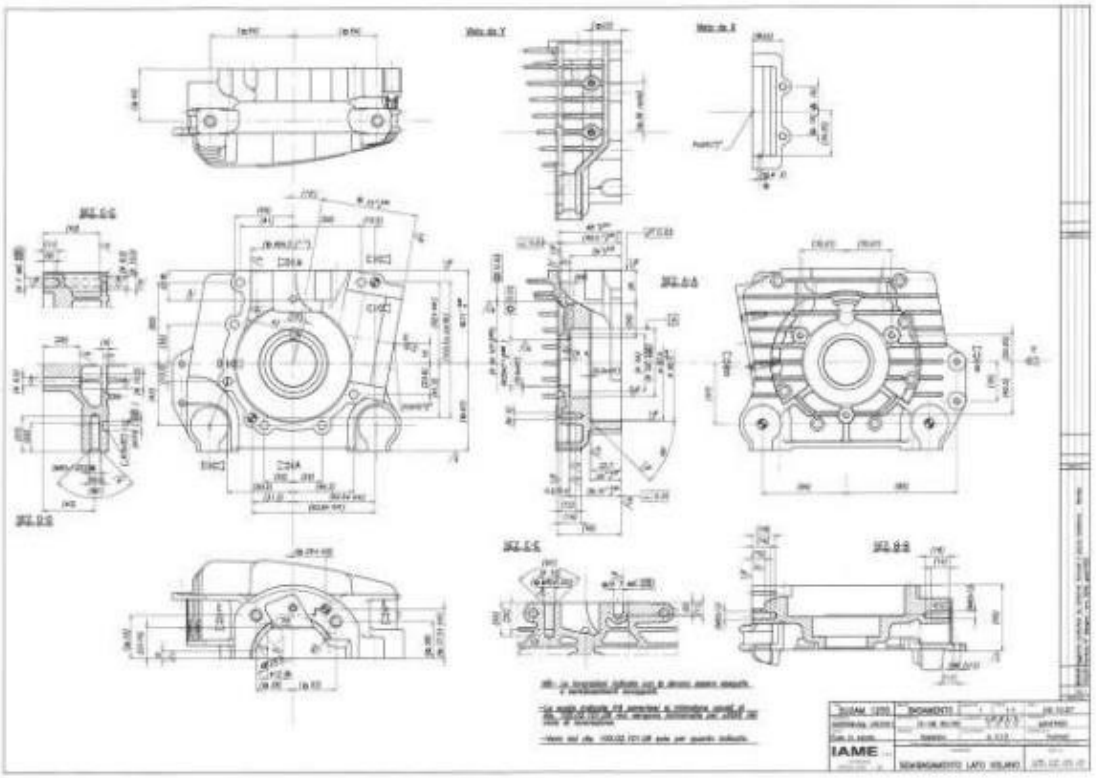

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| TIPO<br>125 KF - KZ / 2013 | GRUPPO<br>BASAMENTO | QUANTITA'<br>2 | SCALA<br>1:1 | DATA<br>30-11-2012 |
| MATERIALE | TRATTAMENTO | LAVORAZIONE | | DISEGNATO<br>molinari |
| STATO | PARTURA | TALLER GRAZIE | | CONTROLLATO |

IAME S.p.A.
ZINGONIA
VERDELLINO - BG

DESIGNAZIONE
CUSCINETTO A RULLI PER ALBERO MOT.
Tipo SKF " BC1 -1442 B "

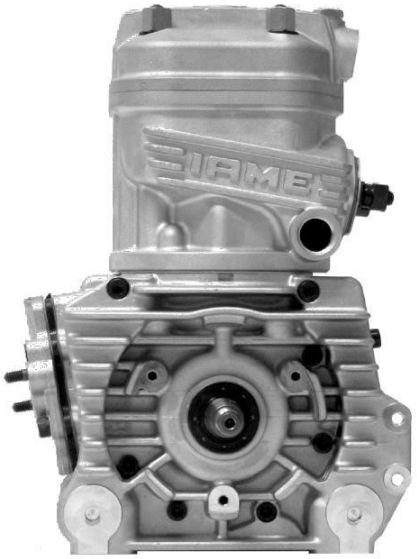
DIS. N.
( F-125.02.201.50 )


SEZ. A-A
Vista da "X"
BASAMENTO
IAME
SEMIBASAMENTO LATO TRASM.
(Trovata: 28mm / Asse: 20)
125.02.103.34


IAME

# FICHE D'HOMOLOGATION
## *HOMOLOGATION FORM*
## MOTEUR / *ENGINE*

| | | |
|---|---|---|
| Constructeur | *Manufacturer* | **IAME** |
| Marque | *Make* | **PARILLA** |
| Modèle | *Model* | **125 SUDAM MY '010 / RL** |
| Type d'admission | *Inlet type* | **CLAPETS** |
| Durée de l'homologation | *Validity of the homologation* | 9 ans / *9 years* |
| Nombre de pages | *Number of pages* | 9 |

| | |
|---|---|
| |  |
| PHOTO DU MOTEUR CÔTÉ PIGNON<br>*PHOTO OF DRIVE SIDE OF ENGINE* | PHOTO DU MOTEUR CÔTÉ OPPOSÉ<br>*PHOTO OF OPPOSITE SIDE OF ENGINE* |

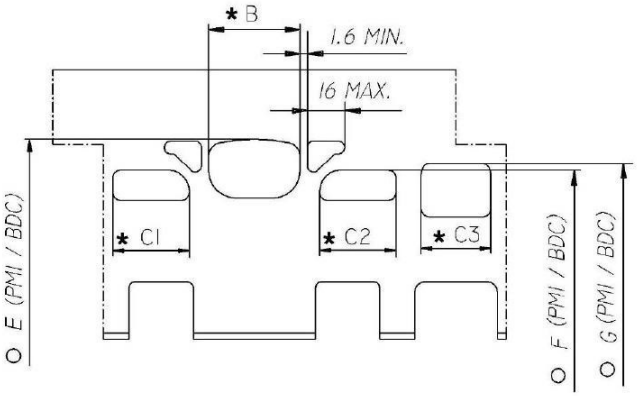
| | |
|---|---|
| Signature et tampon de l'ASN<br>*Signature and stamp of the ASN* | |

| INFORMATIONS TECHNIQUES<br>*TECHNICAL INFORMATIONS* |
|---|

| CARACTÉRISTIQUES<br>*CHARACTERISTICS* | | |
|---|---|---|
| | | Tolérances |
| Volume du cylindre<br>*Cylinder volume* | **123.66 cm³** | **< 125cm³** |
| Alésage d'origine<br>*Original Bore* | **54 mm** | |
| Alésage théorique maximum<br>*Theoritical maximum bore* | **54.28 mm** | |
| Course<br>*Stroke* | **54 mm** | |
| Système de refroidissement<br>*Cooling system* | **EAU** | |
| Nombre de systèmes de carburation<br>*Number of carburation systems* | **1** | |
| Nombre de canaux de transfert, cylindre/carter<br>*Number of transfer ducts in the cylinder* | **3 / 3** | |
| Nombre de lumières / canaux d'échappement<br>*Number of exhaust ports / ducts* | **3** | |
| Forme de la chambre de combustion<br>*Shape of the combustion chamber* | **CALOTTE SPHERIQUE** | |
| Longueur (entre-axe) de la bielle<br>*Length between the axes of the connecting rod* | **102 mm** | ±0.1mm |
| Poids de la bielle (poids réel -10%)<br>*Weight of the connecting rod (real weight -10%)* | **111 gr** | minimum |
| Poids du vilebrequin (poids réel -10%)<br>*Weight of the crankshaft (real weight -10%)* | **1750 gr** | minimum |
| Volume de la chambre de combustion (mesure jusquiau bord superieur de la bougie)<br>*Volume of combustion chamber (measured up to the upper part of the spark-plug)* | **10.6 cm³** | minimum |
| Nombre de segments de piston<br>*Number of piston rings* | **1** | |
| Seules les dimensions et cotes qui ne peuvent pas être modifiées doivent figurer sur la Fiche d'Homologation.<br>*Only the dimensions and readings which may not be changed must been mentioned on the Homologation Form.* | | |

| MATÉRIAU - *MATERIAL* | |
|---|---|
| Cylindre<br>*Cylinder* | **AL - SI ( GALSI 9 ) / FONTE** |
| Culasse<br>*Cylinderhead* | **AL - SI ( GALSI 9 )** |
| Carter<br>*Sump* | **AL - SI ( GALSI 9 )** |
| Bielle<br>*Connecting rod* | **ACIER CR-MO** |

## DESSIN DU DÉVELOPPEMENT DU CYLINDRE
*DRAWING OF THE CYLINDER DEVELOPMENT*

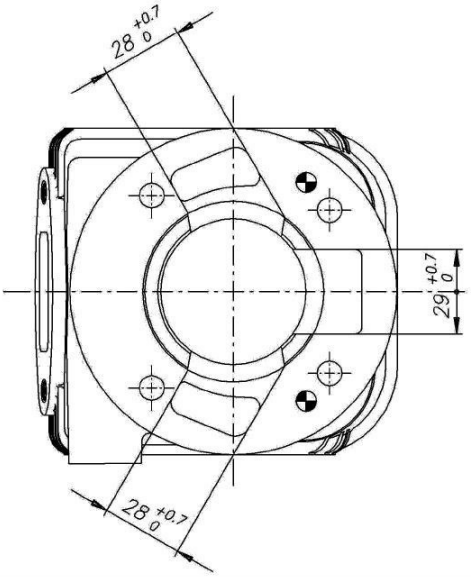



| | |
|---|---|
| B | 37mm max. |
| C1 = C2 | 30mm max. |
| C3 | 29.5mm max. |
| E | 180° ± 1.5° |
| F | 126.5° ± 1.5° |
| G | 133° ± 1.5° |

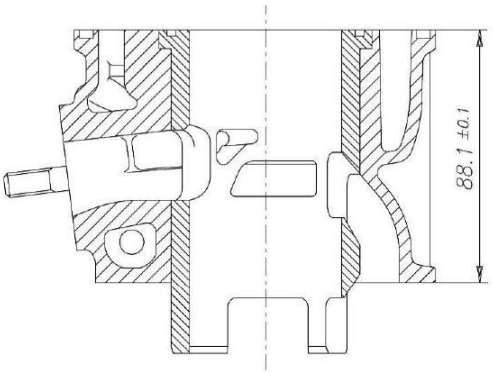
* LECTURE CORDALE / CHORDAL READING

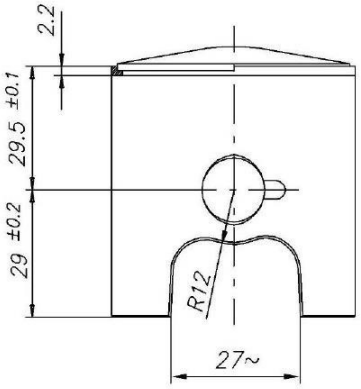
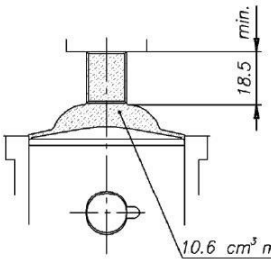
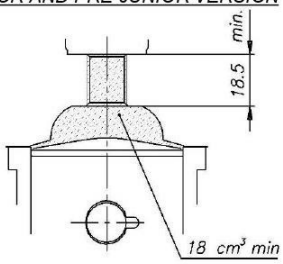
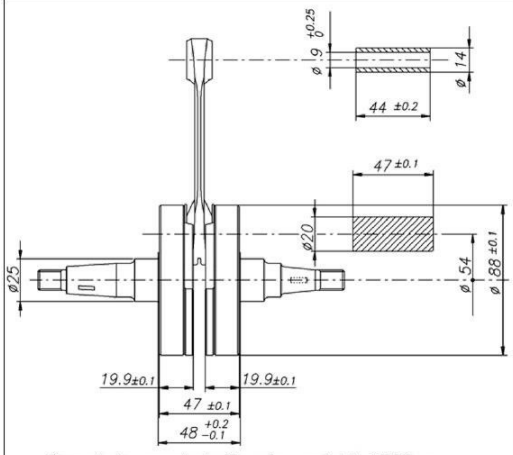
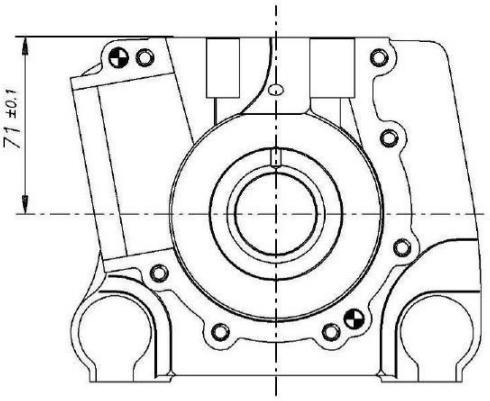
O LECTURE ANGULAIRE PAR INSERTION D'UNE CALE DE 0.2x5 mm / ANGULAR READING BY INSERTING A 0.2x5 mm GAUGE

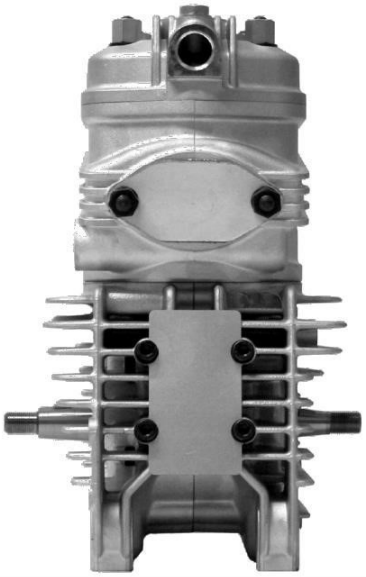
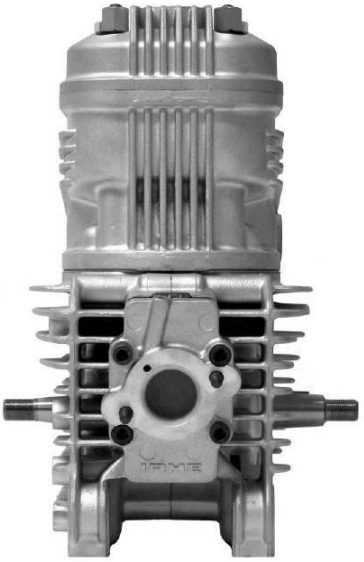
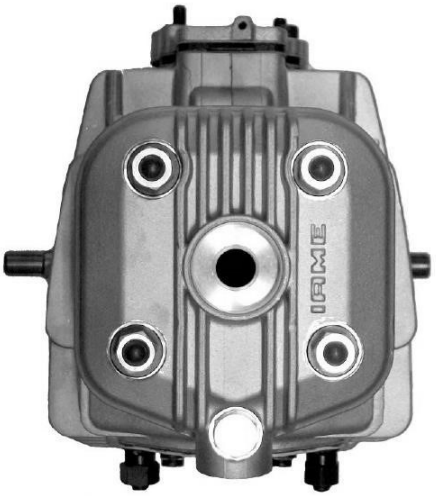
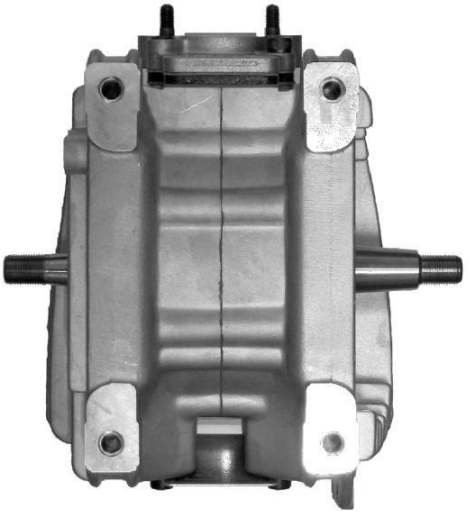
## DESSIN DU PIED DU CYLINDRE
*DRAWING OF THE CYLINDER BASE*

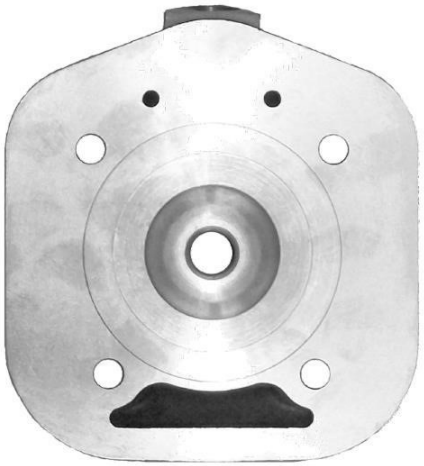
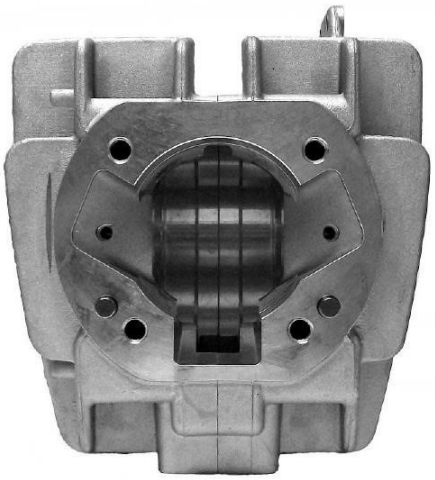
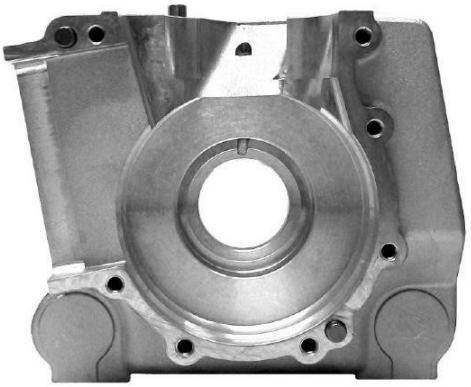



## VUE EN SECTION DU CYLINDRE
*CYLINDER SECTION VIEW*

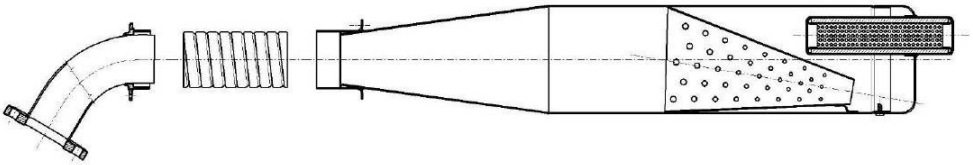


| PISTON | VUE DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION<br>*COMBUSTION CHAMBER VIEW* |
|---|---|
|  |  <br>VOLUME CHAMBRE COMBUSTION / COMBUSTION CHAMBER VOLUME = 10.6cm³ min<br><br>VERSION JUNIOR ET PRE-JUNIOR<br>*JUNIOR AND PRE-JUNIOR VERSION*<br>  <br>VOLUME CHAMBRE COMBUSTION / COMBUSTION CHAMBER VOLUME = 18cm³ min |
| DESSIN DU VILEBREQUIN<br>*DRAWING OF THE CRANKSHAFT* | DESSIN INTÉRIEUR DU CARTER<br>*DRAWING OF THE INSIDE OF SUMP* |
|  <br>Complete crankshaft min. weight 1750 g<br>*Poids min. du vilebrequin complet 1750 g* |  |

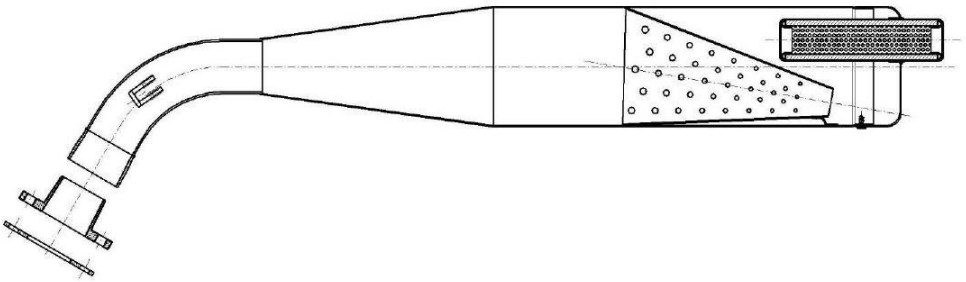
| PHOTO DE L'ARRIÈRE DU MOTEUR<br>*PHOTO OF THE BACK OF THE ENGINE* | PHOTO DE L'AVANT DU MOTEUR<br>*PHOTO OF THE FRONT OF THE ENGINE* |
|---|---|
|  |  |
| PHOTO DU MOTEUR PARTIE SUPÉRIEURE<br>*PHOTO OF THE ENGINE TAKEN FROM ABOVE* | PHOTO DU MOTEUR PARTIE INFÉRIEURE<br>*PHOTO OF THE ENGINE TAKEN FROM BELOW* |
|  |  |

| PHOTO DU PIED DU CYLINDRE<br>*PHOTO OF THE BASE OF THE CYLINDER* | PHOTO DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION<br>*PHOTO OF THE COMBUSTION CHAMBER* |
|---|---|
| |  |
| PHOTO DU CARTER( CÔTÉ JOINT )<br>*PHOTO OF THE SUMP ( GASKET SIDE )* | PHOTO D'UNE PARTIE INTÉRIEURE DU CARTER<br>*PHOTO OF AN INTERNAL PART OF THE SUMP* |
|  |  |

DESSIN DE L'ÉCHAPPEMENT
*DRAWING OF THE EXHAUST*



ALTERNATIVE



## COMPOSANTS AVEC UN NOUVEAU LOGO ALTERNATIF «IAME»
## *PARTS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"*

| CULASSE<br>*CYLINDER HEAD* | CYLINDRE<br>*CYLINDER* |
|---|---|
| <br>**NOUVEAU / NEW LOGO**<br> | <br>**NOUVEAU / NEW LOGO**<br> |
| GROUPE CLAPETS<br>*REED GROUP* | CONVOYEUR D'ADMISSION<br>*CARBURETTOR INLET CONVEYOR* |
| <br>**NOUVEAU / NEW LOGO**<br> | <br>**NOUVEAU / NEW LOGO**<br> |

**LES AUTRES COMPOSANTS DU MOTEUR AVEC COMME MARQUAGE (MOULE, LASER OU POINÇONNEUSE) L'ANCIEN LOGO OU ÉCRIT «IAME»**

***THE OTHERS COMPONENTS OF ENGINE THAT ARE MARKED (MOULD, LASER OR PUNCHING) UNTIL TODAY WITH LOGO OR WRITTEN "IAME"***

IAME

***Ou / or***

**IAME**

**POURRAIENT MAINTENANT ETRE MARQUES AVEC LE NOUVEAU LOGO "IAME"**

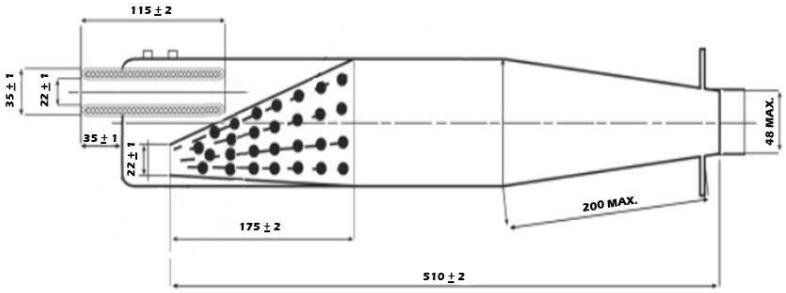
***NOW COULD BE MARKED WITH NEW LOGO "IAME"***

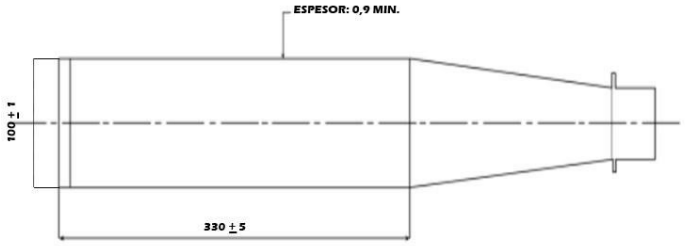
iame

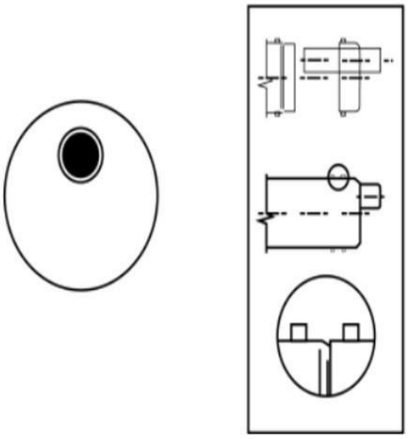
***Ou / or***

iame

***Ou / or***




**- NO SE PODRÁ GIRAR LA TAPA DEL PITURRO. DEBE QUEDAR A 180 GRADOS DE LA PUNTA DEL CONO.**