

Les catégories

Soumis par Webmaster

27-01-2007

Dernière mise à jour : 31-01-2008

Voici un descriptif des principales catégories du monde de la compétition.

LE MINI-KART

Créée en 2004 à l'initiative de la FFSA, la catégorie Mini-kart a rencontré un franc succès. Jusqu'alors utilisé uniquement pour des démonstrations, le Mini-kart permet depuis début 2004 de pratiquer de véritables compétitions partout en France, avec également une coupe de France qui regroupe les meilleures pilotes de la discipline.

Ces Mini-kart sont en tout point semblables aux karts des catégories supérieures, au moteur près. Le moteur 4 temps Honda GX 120 TIQ, de puissance réduite, est très facile à utiliser, avec son embrayage centrifuge et son démarreur à lanceur et permet des performances intéressantes grâce à son couple important. De plus, ce moteur, une fiabilité exceptionnelle, ne demande quasiment aucun entretien. Les pneumatiques Véga Cadetti sont très adaptés à ces kartings, proposant à la fois longévité importante et performance nécessaire à l'apprentissage du pilotage.

Compte tenu du poids réduit des pilotes, les performances sont déjà très intéressantes et permettent réellement aux jeunes d'apprendre les bases du pilotage et la bagarre des courses. Les pilotes qui ont pratiqué le Mini-kart acquièrent une maîtrise qui est un avantage déterminant lorsqu'ils inscrivent pour leurs premières courses en minime, l'année de leur dixième anniversaire.

LES CATEGORIES MINIMES/CADETS

Ces catégories sont très accessibles, avec des châssis simples qui peuvent être conservés en passant de la catégorie Minimes à la catégorie Cadets, et même plus tard en passant en Promo dans leur quatorzième année.

Le moteur Parilla Puma de 85 cc utilisé en catégorie Minimes depuis 2001 utilise le même système à démarreur "in board" et embrayage centrifuge que le léopard ou le BM Inter. Le refroidissement reste à air pour réduire les coûts. Le système "Motor-stop", accroché au pilote coupe automatiquement l'allumage en cas d'éjection du pilote dans un accrochage.

Ce nouveau moteur est volontairement limité en performances et la préparation est rigoureusement interdite.

C'est le talent du jeune pilote qui doit faire la différence.

Les Cadets utilisent le même moteur en version 100 cc.

6 marques de châssis sont actuellement homologuées par la FFSA. Ces châssis simple berceau utilisent tous un arbre arrière de 25 mm, un frein mécanique et des pneus à gomme dure Bridgestone YJQ, pour obtenir un coût d'utilisation le plus réduit possible.

En 2005 Alpha a homologué un nouveau châssis dans ces catégories, le "Rocket". Prenant en compte l'augmentation constante du poids, de la taille des jeunes pilotes, et de l'évolution du règlement, le cadre a été redessiné.

ROTAX MAX

Ce type de matériel apporte un avantage total d'autonomie pour le pilote qui n'a qu'à s'asseoir dans son kart et pousser sur un bouton pour démarrer.

Après cinq années d'évolution, ce moteur peut être considéré comme particulièrement fiable. En dépit des sensations inférieures à celles d'un véritable moteur de kart et à l'action un peu désagréable du rupteur électronique, cette formule a trouvé une véritable clientèle chez les pilotes privilégiant la facilité d'utilisation et la robustesse.

Depuis 2000 le challenge Rotax Max France regroupe les principales marques de châssis et permet aux possesseurs de ce matériel de participer à de véritables compétitions.

X30

Le Challenge X30 est ouvert à tous les pilotes de 15 ans et plus, interdit aux pilotes "gradés" ou ayant participé à une finale d'un Grand Prix FFSA dans les trois années précédents l'année de participation au Challenge.

L'organisation des courses se fait au sein des comités régionaux ; le classement à ces courses ne compte pas pour la finale nationale richement dotée : 18 000 € répartis entre les vainqueurs et par tirage au sort des présents.*

KZ 125

Elle est destinée aux pilotes qui recherchent une catégorie à boîte de vitesses économique. Elle est réservée aux pilotes âgés de 15 ans et plus dans l'année.

Cette catégorie connaît un fantastique regain d'intérêt, avec l'homologation des moteurs à refroidissement liquide ancienne génération comme le TM K8 ou TM K9. Pour un pilote qui n'a pas l'ambition de devenir Champion de France ou plus, c'est la catégorie idéale.

De nombreux pilotes ICC ont adopté cette catégorie Régionale 125. Les moteurs K8 et K9 sont très largement répandus et facile à trouver d'occasion. Les pneumatiques sont moins coûteux. Il est toujours possible en cours d'année de participer à une course en ICC en changeant seulement de pneumatiques.

CATEGORIES INTERNATIONNALES KF1, KF2, KF3, KF4 et KZ1, KZ2

Les catégories internationales de karting sont renommées KF1, KF2, KF3, KF4 et KZ1, KZ2.

La KF1, catégorie-reine, remplace la FA (Formule A). La KF2 remplace la catégorie ICA (Intercontinental A) et la KF3, la catégorie ICA-Junior. La KF4 correspond à la catégorie dite "de base". Toutes ces catégories utilisent des moteurs de nouvelle génération dits « longue durée » de 125 cm³ à refroidissement liquide, équipés de démarreur, embrayage et limiteur électronique de régime. Chacune avec ses spécifications techniques quand à l'échappement, carburateur, boîte à air, plafond du limiteur de tours etc... Les Super-ICC et ICC (Intercontinental C), catégories des karts 125 cm³ à boîtes de vitesses dont le règlement technique n'a subi aucune modification majeure, sont renommées respectivement KZ1 et KZ2.

LES RECORDS A CROLLES

