

FORMULE 20.000

Règles spécifiques de la compétition karting historique au 17 mars 2024, catégories **Formule 20.000, Formule Promo, Formule 100%, Formule 125**

Préambule :

Ces règles ont pour but de définir les catégories de karting historique pouvant, par dérogation accordée par la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA), prendre part à des compétitions.

Notion de kart historique et de compétition historique

Chaque participant doit prendre en compte l'importance du terme « historique ». Ainsi, il est de sa responsabilité de présenter au départ des courses un matériel cohérent avec les règlements de son année de construction.

Pour éviter toute confusion sur le terrain des épreuves, il est demandé à un pilote souhaitant s'engager à une course de transmettre à l'agence promotrice une description et des photos de son matériel afin de vérifier sa conformité à l'esprit du karting historique et son éligibilité.

Photos demandées : avant du kart si possible sans spoiler, vue de dessus, vue arrière, vue de profil, frein, plaque homologation CIK ou autre, moteur(s), carburateur(s).

En Historique, le kart engagé peut en effet provenir d'une multitude de règlements et de catégories nationales et internationales s'étalant sur une quinzaine d'années de l'histoire du karting, s'appliquant à des dizaines de marques et de types de châssis, moteurs et carburateurs.

La référence à la notion « d'Equivalente de Technologie » (EdT) doit permettre, quand cela s'avère nécessaire pour tendre vers une meilleure équité, de faire courir ensemble des karts de millésimes ou de caractéristiques différentes, tout en respectant l'esprit de créativité qui était de rigueur à l'époque.

Nouvelles catégories historiques

La Formule 20.000 telle qu'elle a été lancée en 2018 a prouvé pouvoir rassembler des plateaux qualitatifs et quantitatifs. D'autres catégories, pertinentes au plan historique et pouvant également faire l'objet de compétitions ont été définies. Il est possible de les intégrer au programme d'événements à partir du moment où il existe un nombre de participants suffisant, disposant du matériel adéquat. A ce jour, c'est déjà le cas de la Formule Promo. Si à la lecture du règlement des deux autres nouvelles catégories historiques (Formule 100% et Formule 125), vous faites partie de ces concurrents intéressés, faites-vous connaître auprès de l'agence promotrice (voir contact à la fin de ce document).

Compétition historique et réglementation générale FFSA

Le présent règlement présente en priorité les points spécifiques à la pratique du karting historique. Mais les pilotes engagés doivent connaître et respecter les règlements de la FIA et de la FFSA en vigueur à la date de la course (exemple : extincteur de 6kg dans le stand ou la structure, tapis de sol sous le kart, interdiction de démarrer le moteur dans le paddock,

équipement réglementaire du pilote...). D'autre part, un pilote présentant au contrôle de sécurité préalable à la compétition un kart en mauvais état pourra se voir refuser le départ. Enfin, il est ici précisé que « Formule 20.000 » est une marque déposée.

Titre 1 Règles sportives

Article 1 : Course Club

Les courses de karting historique sont de type course-club FFSA et sont encadrées par les officiels correspondant à ce type de course. La compétition se déroule donc sur une seule journée. Une éventuelle dérogation à cette règle ne peut être accordée que par un dirigeant de haut niveau de la FFSA Karting.

Le gestionnaire de la piste peut proposer aux pilotes engagés de prendre part à des séances d'essais privés le ou les jour(s) précédant la course.

Article 2 : Format des épreuves

Le nombre maximal d'engagés sera égal à la capacité du circuit : nombre de karts admis en piste, calculée en fonction de la longueur du circuit. Exemple : 36 karts pour une course de vitesse à Angerville.

Il existe un format de course standard qui peut faire l'objet d'adaptations et de modifications selon les épreuves.

2.1 Format standard

> Warm-up de 5 à 10 minutes (participation facultative mais pesée obligatoire à l'issue de la séance, à fins de statistiques et, concernant la Formule 20.000, dans le but de déterminer les pilotes admis dans la catégorie « +10 », voir article 1.7 du règlement de cette catégorie. Au cas où il n'est pas possible d'organiser un warm-up le matin, on peut effectuer la pesée à l'issue d'une séance d'entraînement libre la veille de la course.

> Deux manches qualificatives, grille de départ tirée au sort pour la manche 1 puis inversée pour la manche 2 (distance de 10 à 13 km). Classement intermédiaire par addition des résultats des deux manches suivant le barème de points suivant : 0 pour le 1^{er}, 2 pour le deuxième, 3 pour le troisième etc... en cas d'ex-aequo, la meilleure place obtenue est retenue. En cas de nouvelle égalité, le pilote le plus âgé aura la priorité.

> Préfinale (distance de 12 à 15 km), grille de départ selon le classement intermédiaire.

> Finale (distance de 14 à 18 km), grille de départ selon le résultat de la préfinale.

Le résultat de la finale seul compte pour l'établissement du classement final.

2.2 Format alternatif

> Warm-up de 5 à 10 minutes (participation facultative mais pesée obligatoire à l'issue de la séance, à fins de statistiques et, concernant la Formule 20.000, dans le but de déterminer les pilotes admis dans la catégorie « +10 », voir article 1.7 du règlement de cette catégorie. Au cas où il n'est pas possible d'organiser un warm-up le matin, on peut effectuer la pesée à l'issue d'une séance d'entraînement libre la veille de la course.

> Une séance d'essais qualificatifs de 8 à 10 minutes.

> Une Finale 1 avec grille de départ déterminée par le résultat des essais qualificatifs.

> Une Finale 2 avec grille de départ déterminée par le résultat de la Finale 1.

> Une Finale 3 avec grille de départ déterminée par le cumul des Finales 1 et 2, les éventuels ex-aequo étant départagés par les essais qualificatifs.

Distance des finales : de 16 à 18 km.

Le classement final est établi par addition des résultats des deux meilleures finales de chaque pilote suivant le barème de points 0 pour le 1^{er}, 2 pour le deuxième, 3 pour le troisième etc...

Le vainqueur sera celui qui aura totalisé le plus petit nombre de points dans les deux finales retenues sur trois. La finale qui n'est pas prise en compte servira à départager les ex-aequo éventuels. S'il subsiste des ex-aequo, il sera tenu compte du résultat des essais qualificatifs.

2.3 Proclamation des résultats

Quel que soit le format retenu, Il est établi un classement général et un classement de la classe réputée « moins rapide » quand elle existe. Les pilotes qui ne sont pas engagés en « +10 » ne concourent que pour le classement général. Il en va de même pour les podiums.

Article 3 : Age minimum des pilotes

18 ans révolus (sauf dérogation accordée par la FFSA, dans le cas d'un mineur, la présence d'une personne détentricrice d'une licence tuteur est requise).

Article 4 : Licences

- Pilotes licenciés FFSA : licence entraînement/course club (NECCJSK), compétition nationale (NCCCK) ou licence compétition internationale. Attention : la licence NEKHI n'est pas valable.
- Pilotes licenciés étrangers : licence compétition nationale (ASN affiliée à la CIK) ou licence compétition internationale. Avec, dans les deux cas, une autorisation de son ASN de courir à l'étranger.
- Pilotes non licenciés français ou étrangers (journée de compétition) : Titre de participation national course club karting (TPNCCK) ou Titre de participation national course club karting étranger non-résident (TPNCCKE) fourni par le club organisateur et signé par son président sur présentation d'une pièce d'identité ou du livret de famille et d'une autorisation parentale pour les mineurs. Renseignement d'un questionnaire relatif à l'état de santé du sportif (en fonction des réponses, un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du karting pourra être exigé). Tarif FFSA 2024 : 46 €
- Pilotes non licenciés français ou étrangers (journée d'essais libres) : Titre de participation national entraînement journée karting (TPNEJK) ou Titre de participation national entraînement journée karting étranger non-résident (TPNEJKE). Ces titres, qui ne nécessitent pas de certificat médical de non-contre-indication, doivent être souscrits exclusivement en ligne par le pilote, sur le site portail licence de la FFSA : <http://licence.ffsa.org/> Le pilote devra fournir le justificatif de cette souscription ainsi qu'une pièce d'identité ou le livret de famille ainsi qu'une autorisation parentale pour les mineurs au responsable de la piste pour participer aux essais. Tarif FFSA 2023 : 34 €

Titre 2 Règles techniques

Généralités

Par le mot « kart », on entend un ensemble composé d'un châssis, d'un moteur et de ses accessoires lui permettant de fonctionner.

Pour être autorisé à prendre le départ, un concurrent doit présenter un matériel correspondant à l'esprit de la catégorie et de son époque.

Exception : les compte-tours embarqués (même quand ils disposent de fonctions complémentaires) et sondes de température sont autorisés en raison de leur impact favorable sur la fiabilité.

Carrosserie

Dans tous les cas, les karts sont équipés d'éléments de carrosserie qui doivent être conformes à leur époque afin de respecter l'authenticité historique du kart. Cette carrosserie inclut deux pontons et un nassau panel. La présence d'un spoiler (carénage frontal) dépend de la période de construction du kart :

Il est obligatoire pour tous les karts F100% ;

Il est obligatoire à partir de 1992 pour les karts F20.000, facultatif avant ces dates ;

Il est obligatoire à partir de 1993 pour les karts F125, facultatif avant ces dates mais obligatoire dans tous les cas pour le long circuit.

Obligatoire à partir de 1993 pour la Formule Promo A, à partir de 1995 pour la Formule Promo B, facultatif avant ces dates.

Cylindrée

Dans tous les cas, il est accepté une tolérance de 5% sur la cylindrée du moteur.

Organes et systèmes interdits

Les karts ne sont équipés ni d'une boîte de vitesses (sauf Formule 125), ni d'un embrayage (sauf Formule 125), ni d'un démarreur, ni d'une batterie, ni d'un limiteur de régime.

Des exceptions pourront être retenues dans le cas d'un pilote handicapé.

Boîte à air (silencieux d'admission)

Obligatoire telle qu'utilisée au cours de la période de référence. Mousse intérieure autorisée.

Equipements obligatoires

Un patin de protection du disque de frein efficace est obligatoire si le disque de frein dépasse ou est au niveau des tubes principaux du châssis les plus proches du sol.

Le pignon du moteur doit être recouvert.

Enregistrement des pneumatiques

Dans tous les cas, le nombre de pneus slicks enregistrés par un pilote préalablement au début de la compétition est de quatre (deux avant, deux arrière) avec la possibilité de remplacer un pneu endommagé après examen par la commission technique.

Procédure identique pour les quatre pneus pluie pouvant être enregistrés.

La commission technique désignée par chaque club organisateur déterminera le procédé de marquage.

Contrôle technique

Il est mis en place un contrôle technique de sécurité avant la course (au plus tard avant le premier roulage le jour de la course).

FORMULE 20.000

Article 1 : Formule 20.000 :

1.1 : Définition de base de la Formule 20.000

Karts construits au cours de la période de référence (de 1986 à 2002 inclus) équipés d'un moteur 100 cm³ refroidi par air.

1.2 : Châssis

Aux normes CIK. Freins avant interdits.

1.3 : Moteur

Homologations CIK de 1986 à 2001. Boite à clapets de plus de 67 mm de longueur interdits. Dans le cas d'un moteur dont les carters sont prévus pour une boite à clapets de plus grande dimension, une entretoise / bride de taille réglementaire doit être placée entre le carter et la boite à clapets.

1.4 : Carburateur

Carburateur à membrane tel qu'utilisé, homologué et fabriqué au cours de la période de référence. Marque et modèle libre, le diamètre maxi 24mm à papillon est la norme mais les carburateurs dont le diamètre du venturi n'excède pas 32mm pourront être utilisés en contrepartie d'un poids majoré de 5 kg (Equivalence de Technologie) en référence à la règle décrite à l'article 1.7.

N.B. : Cette règle est justifiée, d'une part, par le respect de l'histoire du karting et la volonté de rendre hommage à de belles pièces de mécanique et à leurs concepteurs, et, d'autre part, par la possibilité de niveler le plateau en améliorant la performance potentielle des pilotes présentant un excès de poids.

1.5 : Bruit

Selon le contexte de chaque circuit, l'agence de promotion se réserve le droit d'imposer un système de réduction du bruit (embout « ADAC » ou dispositif de type cartouche IAME / Elto style X30, KFS, OKJ...). Un système spécifique peut être imposé (exemple : cartouche uniquement). Si l'échappement et ses éventuels silencieux dépassent le cadre du châssis, un élément tubulaire doit être monté sur le pare-chocs arrière à titre de protection.

1.6 : Carburant

Essence SP98 E5 régulièrement commercialisée en station-service.

1.7 : Poids, catégorie « +10 » et Equivalence de Technologie

Règle générale du poids minimum pour le kart et son pilote avec son équipement à tout moment de l'épreuve : 145 kg.

Classe « +10 » : poids minimum de 10 kg au-dessus de la règle générale. Le fait d'embarquer un lest, quel qu'il soit, n'est pas autorisé dans cette classe.

Equivalence de Technologie : poids ajustable pour améliorer l'équité en compensant dans un sens ou dans un autre une différence technique.

Kart (châssis & moteur) d'avant 1992 : poids minimum de 5 kilos inférieur à la règle générale.

Carburateur avec diamètre du venturi supérieur à 24mm et inférieur ou égal à 32mm : poids minimum de 5 kilos supérieur à la règle générale.

Dans le cas où le montage du silencieux d'échappement est requis : poids minimum de 2 kilos supérieur à la règle générale.

1.8 : Numéros de course

Quatre numéros obligatoires verticalement à l'arrière des pontons, sur le nassau panel et sur la plaque fixée sur le pare-chocs arrière. Numéros sur fond jaune. Sous le numéro de course à l'avant et à l'arrière du kart, une bande rouge doit être apposée pour la catégorie « +10 ».

1.9 : Pneumatiques

Pneus slicks : Vega XH4 homologation CIK 2024 ou Vega SL4.

Pneus pluie : libres.

Pneus 6 pouces : facultatifs uniquement pour les karts qui pouvaient en être équipés de 1989 à 1994 : Véga HS6 médiums (logo orange) développés pour la coupe de marque TTI Carbone.



Article 2 : Formule Promo

2.1 : Définition de base de la Formule Promo

Karts construits de 1989 à 2004 inclus (selon sous-catégories), châssis de type économique selon la définition, l'agrément ou l'homologation du GNK, de la FdK, de la FFSA ou du promoteur de l'époque, carrossés, sans freins avant, frein arrière mécanique, pneus larges, équipés d'un moteur 100 cm3 refroidi par air.

Deux sous-catégories :

Formule Promo A : moteurs de 18 à 20 chevaux environ

Formule Promo B : moteurs de 13 à 15,5 chevaux environ

2.2 : Formule Promo A :

2.2.1 : Quatre définitions de châssis autorisées :

- Châssis Hexagone (de 1989 à 1994, carénage frontal / spoiler à partir de 1993) ;
- Châssis Promo (de 1995 à 2000) ;
- Châssis Minimes/Cadets agréés au 1/1/2000 ;
- Châssis Promo homologation FFSA 2001.

Caractéristiques : Châssis simple berceau de dessin classique, empattement 1040 mm (+/- 10), arbre 25mm de diamètre sur 2 ou 3 paliers ou 30mm sur 2 paliers, disque percé et/ou rainuré mais non ventilé, train avant réglable en chasse et carrossage tel que prévu par le constructeur au moment de la commercialisation du châssis, magnésium autorisé, plancher en plastique, polyester ou métallique.

2.2.2 : Quatre moteurs autorisés :

- Komet K55 TT Hexagone / Promo (1989 / 2004) : moteur d'origine conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA, diagramme échappement maximum 173° et 127° aux transferts, volume de chambre 8,8 cm3 minimum. Epaisseur clapets 0,30mm +/- 0,04mm. Allumage Motoplat, Ducatti ou Selettra d'origine. Bougie marque libre mais cotes identiques à la bougie d'origine montée avec le joint d'étanchéité. Carburateur Tillotson HL 304 d'origine brut de fonderie, diamètre maximum du venturi 22,7mm.
- Minarelli K100L / Challenge (1989 / 2002) : Retrait et apport de matière interdit sur moteur, carbu et pot. Diagramme échappement maximum 175°, volume de chambre 8,3 cm3 minimum. Epaisseur clapets 0,35mm maximum. Carburateur Tillotson, diamètre maximum du venturi 22,7mm, pot d'échappement diamètre 90mm.
- Yamaha KT100FP sans embrayage (1996 / 2001, ensemble Swiss Hutless Promo + Yamaha KT100FP = ensemble Topstar) conforme à la réglementation du Challenge Yamaha Racing Kart Buffo catégorie Power.

- Parilla TG14 : selon règlement de la classe bleue en Belgique (jusqu'à 2001) : piston 3 lumières. Allumage Motoplat, Ducatti, Selettra. Volume culasse 9,2 cm³ jusqu'au filet supérieur de la bougie, tolérance 0,2 cm³, soit minimum absolu 9 cm³, contrôle sans démontage préalable de la culasse, donc sans décalaminage ni graissage du piston. Distribution : temps d'ouverture de la valve rotative = 188°, ouverture de l'admission 58° après le PMB (valve) ou 238° après le PMB, fermeture de l'admission 67° après le PMB (valve), mesures pouvant varier de 1 à 2° selon le jeu de la valve sur le noyau, angle d'ouverture de la pipe d'admission au couvercle de valve de 62° +/- 1°. Echappement : temps d'ouverture lumières d'échappement = 164°, largeur maximum des lumières d'échappement = 38,5 mm. Temps d'ouverture des lumières de transfert = 124° maximum. Bielle IAME d'origine, pied de bielle sur aiguilles libres de 2x13,8 mm ou cage 19,7x14x18, tête de bielle sur cage à rouleaux de 18x24x15 à 12 ou galets. Diamètre extérieur du vilebrequin = 86 mm, épaisseur des flasques = 18 mm, largeur à l'axe maneton = 44 mm / largeur portée roulement = 46 mm, roulements 6204 + C3 + C4 et TVH (roulements TB et réglables interdits), poids vilebrequin = 1,660 kg, seuls le vilebrequin et les contrepoids nylon d'origine sont autorisés. Carburateur Tillotson, diamètre maximum du venturi 23 mm, pointeau et siège à aiguilles d'origine.

2.3 : Formule Promo B :

Quatre ensembles autorisés

2.3.1 : Ensemble type Formule Sport 1991

Châssis Formule Sport Go Kart, frein mécanique simple effet, arbre de 25mm, 2 paliers, tube de 28, simple berceau, jantes alu, pneus larges, pontons, nassau panel mais pas de spoiler.

Moteur JPX K100 ACE admission par clapets. Carburateur Tillotson d'origine, diamètre maximum du venturi 22,7mm.

2.3.2 : Ensemble type Formule 10.000 1992 à 1997

Châssis Formule Sport Alpha, Sodi ou Go Kart, frein mécanique double effet, arbre de 25, 2 paliers, tube de 28, simple berceau, jantes alu, pneus larges, pontons, nassau panel, spoiler (à partir de 1995)

Moteur RKD CB82 décompressé, préparation interdite, diagramme échappement maximum 163°, volume de chambre 11 cm³ minimum, Carburateur Tillotson HL 304 d'origine brut de fonderie, diamètre maximum du venturi 22,7mm.

2.3.3 : Ensemble type Formule France FdK 1998 à 1999 / Formule FFSA 2000

Châssis Formule Sport Alpha, Sodi ou Go Kart, frein mécanique double effet, arbre de 25, 2 paliers, tube de 28, simple berceau, jantes alu, pneus larges, pontons, nassau panel, spoiler.

Moteur RKD CB Sport / CB98 décompressé, préparation interdite, diagramme échappement maximum 163°, volume de chambre 11 cm³ minimum (10 cm³ pour la version Formule FFSA 2000), allumage motoplat, PVL ou Ducatti. Carburateur Tillotson HL 304 d'origine brut de fonderie, diamètre maximum du venturi 22,7mm.

2.3.4 Ensemble type Yamaha KT100 Newstar

Châssis Swiss Hutless type Challenge RKB, (frein mécanique).

Moteur Yamaha KT100S / SE (sans embrayage) conforme à la réglementation du Challenge Yamaha Racing Kart Buffo catégorie Club.

2.4 : Carburant

Essence SP98 E5 régulièrement commercialisée en station-service.

2.5 : Bruit

Selon le contexte de chaque circuit, l'agence de promotion se réserve le droit d'imposer un système de réduction du bruit (embout « ADAC », ou dispositif de type cartouche IAME / Elto style X30, KFS, OKJ...). Un système spécifique peut être imposé (exemple : cartouche uniquement). Si l'échappement et ses éventuels silencieux dépassent le cadre du châssis, un élément tubulaire doit être monté sur le pare-chocs arrière à titre de protection.

2.6 : Poids

Formule Promo A : poids mini : 145 kg

Formule Promo B : poids mini : 140 kg

2.7 : Numéros de course

Quatre numéros obligatoires, verticalement à l'arrière des pontons, sur le nassau panel et sur la plaque fixée sur le pare-chocs arrière. Numéros sur fond jaune. Sous le numéro de course à l'avant et à l'arrière du kart, une bande verte doit être apposée pour la Formule Promo A et une bande bleue pour la Formule Promo B.

2.8 : Pneumatiques

Pneus slicks VEGA KFH Orange durs type Endurance KFS.

Pneus pluie interdits



Article 3 : Formule 100% (ou Formule 100 pour 100)

3.1 : Définition de base de la Formule 100%

Karts construits au cours de la période de référence (de 1997 à 2008 inclus), carrossés, équipés d'un moteur 100 cm³ refroidi par eau.

3.2 : Châssis

Aux normes CIK, construits de 1997 à 2008. Pas de freins avant ou freins avant inopérants (freins fonctionnels uniquement sur le train arrière).

Pare-chocs chromé (tel qu'utilisé jusqu'en 2006) ou protection des roues arrière (telle qu'introduite à partir de 2006 à l'international et 2007 en France).

3.3 : Moteur

- Homologations CIK de 1998 (avec kit de refroidissement) à 2004 et leurs évolutions ;
- Modèles 2000 « enregistrés » par la CIK-FIA ;
- IAME TT75 CNC conforme règlement National Cup (2000 à 2004, volume de chambre de combustion 8,6cc, préparation interdite) ;
- Titan (Trophée RKC Eco ou Open version sans embrayage à partir de 1998).

3.4 : Carburateur

Carburateur à membrane, marque et modèle libre homologué ou commercialisé avant 2007, diamètre maximum du venturi 24mm à papillon.

3.5 : Bruit

Selon le contexte de chaque circuit, l'agence de promotion se réserve le droit d'imposer un système de réduction du bruit (dispositif de type cartouche IAME / Elto style X30, KFS, OKJ...).

3.6 : Carburant

Essence SP98 E5 régulièrement commercialisée en station-service.

3.7 : Poids

Poids du kart et du pilote avec son équipement : 150 kg

3.8 : Numéros de course

Quatre numéros obligatoires, verticalement à l'arrière des pontons, sur le nassau panel et sur la plaque fixée sur le pare-chocs arrière. Numéros sur fond jaune.

3.9 : Pneumatiques

Pneus slicks : Vega XH4 homologation CIK 2024 (logo Vega vert). Pneus pluie: libres.



Article 4 : Formule 125

4.1 : Définition de base de la Formule 125

Karts carrossés à moteur 125 cm³ à boîte de vitesses, refroidis par air ou par eau, construits au cours de la période de référence (de 1988 à 2002 sauf pour certains moteurs en fonction de la technologie utilisée). Freinage sur les quatre roues, double circuit de freinage.

Deux catégories :

Formule 125 Nationale : moteurs refroidis par air.

Formule 125 Inter : moteurs refroidis par eau.

4.2 : Châssis

La période de référence commence avec l'apparition des pontons en Formule C en 1990 (donc homologation CIK 1988), jusqu'en 2002. Châssis carrossés aux normes CIK.

Pare-chocs arrière et barre anti-encastrement obligatoires.

Transmission libre.

4.3 : Moteur / boîte

Pour les moteurs, la période de référence va de 1988 (date de l'interdiction des bicylindres en CIK) jusqu'à la fin des moteurs à valve (fin 2001 en CIK, fin 2003 dans certaines ligues régionales françaises), jusqu'à la fin des moteurs à air (fin 2006) et concernant les moteurs à clapets, sont exclus les moteurs correspondant à l'homologation ICC du 1/1/98 et postérieures. Ces moteurs représentent en effet la même technologie que les moteurs KZ actuels. Le fait qu'ils soient simplement anciens ne leur confère pas d'intérêt pour une catégorie historique.

Seuls les moteurs ayant été autorisés et utilisés en karting sont autorisés.

Voir en annexe la liste et les caractéristiques des moteurs 125 « série » homologués par le GNK de 1988 à 1994.

4.3.1 Moteurs Nationale 3 (1988 / 93) > Formule 125 Nationale historique

Monocylindre refroidis par air 125 cm³ à boîte de 3 à 6 vitesses issus du motorcycle : ASPES CRC & Juma, CAGIVA RX 125, FANTIC Cross TX 360, HIRO 1 25 CRMX, HUSQVARNA 125 CR 79 à 83, HONDA CR 125 M3 & CR 125 RZ & CR 125RA, KAWASAKI KX125 A4 & A5 & A6 & A7, KTM 125 RV 80, MAICO 77 AW 125, MINARELLI MAC 80 & MAC 80 L1 & FW190 & FW190B & FW190R, MONTESA 125 VE, ROTAX ou BOMBARDIER ou S.W.M. 127 & 126MR & 126MA & 127S, SACHS 1252 A7 M, SUZUKI RM 125 N 79 & RM 125 T 80, TAU 125 TVR/A, Tm 125K93 / K2 & 125K3 & 125K4 & K5L, VILLA KL1 & KL2 & K 10, YAMAHA YZD & YZE & YZF & YZG (+ moteur français JCM + moteur CAGIVA 125KS Hexagone 125).

Culasse cylindre bielle vilebrequin et carter d'origine, roulements libres, admission par jupe, jupe et clapets ou clapets, allumage libre. Retrait de matière autorisé. Si boîte à clapets d'origine, clapets libres. Pas d'injection. Système mécanique ou électronique modifiant la section de la lumière d'admission ou de l'échappement interdit.

4.3.2 Moteurs Nationale 125 / Régionale 125 (1994 à 06) > Formule 125 Nationale historique

Monocylindre refroidis par air 125 cm³ à boîte issus du motorcycle : CAGIVA RX125, MINARELLI MAC80 & MAC80L1 & FW190 & FW190B & FW190R, ROTAX ou BOMBARDIER 127 & 126MR & 126MA, BOMBARDIER ROTAX 127S, Tm 125K93 / K2 & 125K3 & 125K4 & K5L.

Volume chambre 13,5 mini, Culasse, vilebrequin, cylindre et carter doivent être d'origine, système mécanique ou électronique modifiant la section de la lumière d'admission, de l'échappement ou le régime moteur interdit. Allumage libre sans dispositif d'avance variable externe.

4.3.3 Moteurs 125 Expérimentale, Intercontinentale C CIK / Inter 125 GNK / Formule C CIK (1988 / 01) > Formule 125 Inter historique

Moteurs monocylindre 125 cm³ refroidis par eau enregistrés ou homologués par la CIK ou homologués GNK. Limites de préparation : voir règlement CIK.

4.4 : Carburateur

Formule 125 Nationale : carburateur à cuve libre venturi 38mm de diamètre maxi, à l'emplacement d'origine.

Formule 125 Inter : carburateur à cuve libre, à l'emplacement d'origine

4.5 : Bruit

Silencieux de type cartouche obligatoire. Les silencieux actuels des catégories KZ (homologation CIK-FIA 2018 n°038-SE-93) sont vivement recommandés.

4.6 : Carburant

Essence SP98 E5 régulièrement commercialisée en station-service.

4.7 : Poids

Moteurs à air : 170 kg.

Moteurs à eau : 175 kg.

4.8 : Numéros de course

Quatre numéros obligatoires, verticalement à l'arrière des pontons, sur le nassau panel et sur la plaque fixée sur le pare-chocs arrière. Numéros sur fond jaune.

4.9 : Pneumatiques

Pneus slicks : Vega XH4 homologation CIK 2022 (logo Vega vert)

Pneus pluie : libres.

Pneus 6 pouces : facultatifs uniquement pour les karts Formule 125 Inter historique qui pouvaient en être équipés de 1989 à 1994 : Véga HS6 médiums (logo orange) développés pour la coupe de marque TTI Carbone.

Contact :

Romane Didier

Initiatrice, curatrice et promotrice agréée par la FFSA du Karting Historique de Compétition.

Adresse postale : 10 rue Paul Louis Courier 37230 LUYNES (France)

+33 (0)2.47.55.67.79 / +33 (0)6.10.65.30.16 / futurercing@yahoo.fr

Page facebook : @Formule20000

Annexes

Moteurs 125 « série » GNK 1988 à 1994.