Règles spécifiques de la compétition karting historique au 7 mai 2025, 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 la période à laquelle sa catégorie historique fait référence.

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 sans spoiler, vue de dessus, vue arrière, vue de profil, frein, plaque homologation CIK ou autre, moteur(s), carburateur(s).

Dans les catégories historiques décrites dans ce document, 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 et possible pour tendre vers une meilleure équité, de faire courir ensemble des karts de millésimes ou de caractéristiques différentes.

Quatre catégories historiques différentes

Quatre catégories, pertinentes au plan historique et pouvant faire l'objet de compétitions, ont été définies. Au 30 décembre 2024, deux d'entre elles (Formule 20.000 et Formule Promo) ont prouvé pouvoir attirer un nombre de participants suffisant pour être intégrées à des événements. Si à la lecture du règlement des deux autres catégories historiques (Formule 100% et Formule 125), vous possédez le matériel adéquat et êtes potentiellement intéressés pour participer à des compétitions, merci de vous faire connaitre 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 connaitre 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 sur invitation et sont encadrées par des officiels tels que décrits dans le règlement-type des courses-club. 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 de pilotes acceptés en piste sera égal à la capacité maximale du circuit, définie par son homologation ou le règlement particulier de l'épreuve.

Si le nombre d'engagés est inférieur ou égal à ce nombre, l'épreuve se déroulera selon un format de course standard (article 2.1) ou le format alternatif (article 2.2), l'un et l'autre pouvant faire l'objet d'adaptations ou de modifications selon les circonstances.

Si le nombre d'engagés est supérieur au nombre maximal de pilotes acceptés, deux cas sont possibles :

> Dans le cas où l'organisateur du meeting n'est en mesure d'ajouter aucune manche au programme de la journée de compétition, une liste des partants sera publiée, avec un nombre de pilotes égal au nombre maximal de pilotes acceptés en piste, ainsi qu'une liste de suppléants. Les suppléants seront informés d'éventuels forfaits et pourront alors rejoindre la liste des partants définitive. L'épreuve se déroulera alors selon le format standard ou le format alternatif.

> Dans le cas où il est possible d'ajouter une manche et une finale B au programme de la journée de compétition, l'épreuve se déroulera selon le format étendu (article 2.3).

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 et la Formule Promo, dans le but de déterminer les pilotes admis dans la catégorie « +10 » (voir article 1.6 du règlement de la Formule 20.000 et article 2.5 du règlement de la Formule Promo). Pour des raisons pratiques, la pesée obligatoire peut être organisée à l'issue d'une séance d'entrainement 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 (durée 6 à 7 minutes + 1 tour). Classement intermédiaire par addition des résultats des deux manches suivant le barème de points suivant : 0 pour le 1er, 2 pour le deuxième, 3 pour le troisième etc… en cas d'ex-aequo, le pilote le plus âgé aura la priorité.

> Préfinale (durée 9 à 10 minutes + 1 tour), grille de départ selon le classement intermédiaire.

> Finale (durée 11 à 12 minutes + 1 tour), grille de départ selon le résultat de la préfinale.

Seul le résultat de la finale 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 et la Formule Promo, dans le but de déterminer les pilotes admis dans la catégorie « +10 » (voir article 1.6 du règlement

de la Formule 20.000 et article 2.5 du règlement de la Formule Promo). Pour des raisons pratiques, la pesée obligatoire peut être organisée à l'issue d'une séance d'entrainement 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 14 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 1er, 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 Format étendu

> 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 et la Formule Promo, dans le but de déterminer les pilotes admis dans la catégorie « +10 » (voir article 1.6 du règlement de la Formule 20.000 et article 2.5 du règlement de la Formule Promo). Pour des raisons pratiques, la pesée obligatoire peut être organisée à l'issue d'une séance d'entrainement libre la veille de la course.

> Détermination des groupes qualificatifs : le plateau sera séparé en trois séries A, B et C et un tirage au sort de l'ordre de départ sera effectué dans chaque groupe.

> Manche série A contre série B, avec la série A placée côté corde dans l'ordre du tirage au sort et la série B placée côté extérieur dans l'ordre inversé du tirage au sort.

> Manche série C contre série A, avec la série C placée côté corde dans l'ordre du tirage au sort et la série A placée côté extérieur dans l'ordre inversé du tirage au sort.

> Manche série B contre série C, avec la série B placée côté corde dans l'ordre du tirage au sort et la série C placée côté extérieur dans l'ordre inversé du tirage au sort.

> Classement intermédiaire établi par addition des résultats des trois manches suivant le barème de points suivant : 0 pour le 1er, 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.

> Finale B pour les pilotes non qualifiés s'ils sont au nombre de 4 au minimum.

> 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.

Seul le résultat de la finale compte pour l'établissement du classement final.

2.4 Proclamation des résultats

Quel que soit le format retenu, Il est établi un classement général et un classement de la catégorie réputée « moins rapide » quand elle existe (catégorie +10 en Formule 20.000 et Formule Promo). Les pilotes qui ne sont pas engagés dans cette catégorie ne concourent

que pour le classement général, ils ne font pas l'objet d'un classement séparé. Il en va de même pour les podiums.

2.5 Family Cup (Formule Promo)

Dans le cas particulier de la Formule Promo, une récompense est introduite à partir de la saison 2025 pour promouvoir la participation à un événement de plusieurs membres de la même famille : la Promo Family Cup.

La Promo Family Cup concerne les liens familiaux suivants :

> Membres d'un couple

> Père ou mère / fils ou fille

> Grand-père ou grand-mère / petits-enfants

> Arrière-grand-père ou arrière-grand-mère / arrière-petits-enfants

> Membres d'une fratrie (germains, utérins, consanguins, adoptifs).

Comme il s'agit de proches, le classement de la Promo Family Cup sera établi selon la faiblesse de l'écart au classement final entre deux pilotes d'une même famille. Chaque famille marquera un nombre de points égal au nombre de places séparant ses deux membres les plus proches au classement final de l'épreuve (il sera tenu compte des pilotes ayant abandonné en fonction de la distance accomplie).

Exemple : si un père et sa fille se classent 4e et 1ère, la famille en question marquera 3 points.

En cas d'ex aequo le plus faible écart chronométrique entre le meilleur tour des deux membres de la famille sera retenu.

Si une famille compte trois pilotes ou plus parmi les engagés, on retiendra les deux pilotes les plus proches au classement.

Exemple, si une mère se classe 1ère et ses deux enfants 25e et 26e, on retiendra les classements des deux enfants pour calculer les points de la Promo Family Cup (1 point dans ce cas).

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 détentrice d'une licence tuteur est requise).

Article 4 : Licences

- Pilotes licenciés FFSA : licence entrainement/course club (NECCJSK), compétition nationale (NCCK) 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). Ce titre doit être souscrit exclusivement en ligne par le pilote, sur le site portail licence de la FFSA : http://licence.ffsa.org/ Le pilote devra fournir à l'organisateur le justificatif de cette souscription ainsi qu'une pièce d'identité ou le livret de famille ainsi qu'une autorisation parentale pour les mineurs. Un questionnaire simplifié relatif à l'état de santé du sportif devra être renseigné (en fonction des réponses, un certificat

médical de non-contre-indication à la pratique du karting pourra être exigé). Tarif FFSA 2025 : 47 €

- Pilotes non licenciés français ou étrangers (journée d'essais libres) : Titre de participation national entrainement journée karting (TPNEJK). Ce titre, qui ne nécessite 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 2025 : 35 €

Titre 2 Règles techniques communes

Article 1 : généralités

Par le mot « kart », on entend un ensemble composé d'un châssis sans suspensions, doté d'un arbre arrière permettant aux deux roues arrière de toujours tourner à la même vitesse (pas de différentiel), d'un moteur et de ses accessoires lui permettant de fonctionner.

Pour être autorisé à prendre le départ, un concurrent doit présenter un matériel en bon état 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.

Article 2 : 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 inclue deux pontons et un nassau panel. La présence d'un spoiler (carénage frontal) dépend de la période de construction du châssis et du moteur 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 les événements sur 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.

Article3 : cylindrée

Dans tous les cas, il est accepté une tolérance de 5% sur la cylindrée du moteur définie par la réglementation spécifique de la catégorie.

Article 4 : organes et systèmes interdits

Les karts ne sont équipés ni d'une boite 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.

Article 5 : équipements obligatoires

5.1 : boîte à air (silencieux d'admission)

La boîte à air est obligatoire et doit correspondre à un modèle utilisé au cours de la période de référence. Mousse intérieure autorisée.

5.2 : protection du disque de frein

Un patin efficace est obligatoire si le disque de frein dépasse ou est au niveau de la partie des tubes principaux du châssis la plus proche du sol.

5.3 : durits de frein

Pour les catégories qui autorisent les freins hydrauliques, les durits de type « aviation » sont obligatoires.

5.4 : protection du pignon de transmission

Le pignon de transmission du moteur doit être recouvert.

Article 6 : 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 ou de pointage pour s'assurer du respect de cette règle.

Article 7 : 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).

Titre 3 Règles techniques spécifiques à chaque catégorie

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. Barre anti-encastrement obligatoire à partir de 1997.

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 : Carburant

Essence SP98 E5 régulièrement commercialisée en station-service.

1.5 : Carburateur

Carburateur à membrane tel qu'utilisé, homologué et fabriqué au cours de la période de référence. Marque et modèle libre, le carburateur à papillon diamètre maxi 24mm est la norme mais les carburateurs dont le diamètre du venturi n'excède pas 32mm, à papillon ou guillotine, avec ou sans troisième vis dite « powerjet », pourront être utilisés en contrepartie d'un poids majoré par rapport à la règle générale (voir règle décrite à l'article 1.6 « Equivalence de Technologie »).

1.6 : 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 :

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

- Les carburateurs dont le diamètre du venturi est supérieur à la norme standard définie à l'article 1.5 pourront être utilisés en contrepartie d'un poids majoré de 5 kg par rapport à la règle générale.

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.

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

Silencieux :

En cas d'utilisation imposée du silencieux « cartouche » (voir article 1.7), le poids minimum « règle générale » est augmenté de 2 kg. Le cas échéant, on applique ensuite les majorations et diminutions classe « +10 » ou équivalence de technologie à ce poids majoré.

1.7 : Bruit

Selon le contexte de chaque circuit, l'agence de promotion et l'organisateur se réservent le droit d'imposer un système de réduction du bruit (mousse dans le silencieux d'admission, embout « ADAC », 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.

1.8 : 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 à deux chiffres maximum, de 1 à 99. 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. Barre anti-encastrement obligatoire à partir de 1997.

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) et châssis de Formule France conformes à leur fiche GNK ;

- 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 22,7 mm.

- 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 d'origine avec carburateur Walbro, diamètre maximum du venturi 24 mm, 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 10 cm3 minimum, 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 d'origine avec carburateur Walbro, diamètre maximum du venturi 24 mm (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 : Poids

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

Formule Promo A : poids mini : 145 kg

Formule Promo B : poids mini : 140 kg

Classe « +10 » (unique pour Formule Promo A et B) : 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.

Silencieux : en cas d'utilisation imposée du silencieux « cartouche » (voir article 2.6), le poids minimum « règle générale » est augmenté de 2 kg. On applique ensuite le cas échéant la majoration de la classe « +10 ».

2.6 : Bruit

Selon le contexte de chaque circuit, l'agence de promotion se réserve le droit d'imposer un système de réduction du bruit (mousse dans le silencieux d'admission, 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.

2.7 : 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, une bande bleue pour la Formule Promo B, une bande vert et rouge pour la Formule Promo A catégorie +10, une bande bleu et rouge pour la Formule Promo B catégorie +10. Si la liste des engagés comporte uniquement des Formule Promo A ou uniquement des Formule Promo B, pas de bande de couleur obligatoire sauf pour la catégorie +10 : une bande rouge.

2.8 : Pneumatiques

Pneus slicks VEGA KFH Orange durs type Endurance KFS. Pour la saison 2025, chaque pilote ne pourra utiliser que deux trains de pneus neufs. 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 arrière 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). Barre anti-encastrement obligatoire.

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 : Carburant

Essence SP98 E5 régulièrement commercialisée en station-service.

3.5 : Carburateur

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

3.6 : Poids

Règle générale du poids minimum du kart et du pilote avec son équipement : 150 kg

En cas d'utilisation imposée du silencieux « cartouche » (voir article 3.7), le poids minimum « règle générale » est augmenté de 2 kg.

3.7 : Bruit

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

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 boite de vitesses, refroidi 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 / boite

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 refroidi par air 125 cm3 à boite de 3 à 6 vitesses issus du motocycle : ASPES CRC & Juma, CAGIVA RX 125, FANTIC Cross TX 36O, 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 boite 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 refroidi par air 125 cm3 à boite issus du motocycle : 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

Formule 125 Nationale / moteurs refroidis par air : 170 kg.

Formule 125 Inter / moteurs refroidis par 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 2024 (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 / futureracing@yahoo.fr

Page facebook : @Formule20000

Annexes

Moteurs 125 « série » GNK 1988 à 1994.

Liste des moteurs 125 cm³ à boîte de série à refroidissement à air « Nationale 3 » 1988

MARQUE	TYPE	ALESAGE X COURSE	ADMISSION	PUISSANCE - REGIME (CONSTRUCTEUR)	CARBURATEUR	ALLUMAGE	NOMBRE VITESSES
ASPES	CRC	54 X 54	Piston	24 CV à 10 800 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	5
	Juma	54 X 53,8	Piston	24 CV à 10 400 t/mn	34 mm Dell'O.	Dansi	6
CAGIVA	RX 125	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Motoplat	6
FANTIC	Cross TX 360	55,2 X 52	Piston	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Electron	6
HIRO	125 CRMX	54 X 54	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	32 mm Dell'O. ou Mikuni	Motoplat Kokuban	6
HUSQVARNA 79 à 83	125 CR	55 X 52	Clapets	24 CV à 10 000 t/mn	32 mm bing	Motoplat	6
HONDA	CR 125 M3	56 X 50	Piston	24 CV à 10 500 t/mn	30 mm keihin	Electron	6
ELSINORE 79	CR 125 RZ	56 X 50,7	Clapets	25 CV à 10 000 t/mn	32 mm keihin	CDI	6
80	CR 125 RA	56 X 50,7	Clapets	26 CV à 10 000 t/mn	34 mm keihin	CDI	6
KAWASAKI	KX 125 A4, A5, A6	56 X 50,6	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
	KX 125 A 7	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 11 500 t/mn	34 mm mikuni	CDI	6
K.T.M. 80	125 RV	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 9 800 t/mn	34 mm bing	Motoplat	6
MAICO 77	AW 125	54 X 54	valve rot.	27 CV à 9 200 t/mn	34 mm lectron	Electron	6
MINARELLI	MAC 80	54 X 53,8	Piston	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MINARELLI	MAC 80 L1	54 X 53,8	Clapets	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MONTESA	125 VE	54 X 54	Piston	24 CV à 10 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	6
ROTAX	127	54 X 54,5	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	34 mm mikuni	Motoplat	6
ou BOMBARDIER	126 MR	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
ou S.W.M.	126 FA	54 X 54,5	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
SACHS	1252 A7 M	54 X 54	Piston + clapets	28 CV à 11 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	7
SUZUKI 79	RM 125 N	54 X 54	Piston + clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
80	RM 125 T	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
TAU 80	125 TVR/A	55 X 52	Piston	26 CV à 10 750 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
TM	125 K 93 et K 2	55,2 x 52	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 3	54 X 54,45	Clapets	31 CV à 10 500 t/mm	36 mm Dell'O	Motoplat	6
	125 K 4	53,5 X 55,4	Clapets	31 CV à 10 500 t/mm	36 mm Dell'O	Motoplat	6
VILLA	KL1, KL2	54 X 54	Clapets	28 CV à 9 000 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	6
	K 10	56 X 50	Piston + clapets	31 CV à 12 800 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
YAMAHA 77	YZ D	56 X 50	Clapets	25 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
78	YZ E	56 X 50	Clapets	26 CV à 11 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6
79	YZ F	56 X 50	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6
80	YZ G	56 X 50	Clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6

Aucun moteur ne sera homologué en cours de saison
Les TM 125 K3 et K4 devront être approuvés par la C.T.N. début 1988

Liste des moteurs 125 cm³ à boîte de série à refroidissement à air « Nationale 3 » 1989

MARQUE	TYPE	ALESAGE X COURSE	ADMISSION	PUISSANCE - REGIME (CONSTRUCTEUR)	CARBURATEUR	ALLUMAGE	NOMBRE VITESSES
ASPES	CRC	54 X 54	Piston	24 CV à 10 800 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	5
	Juma	54 X 53,8	Piston	24 CV à 10 400 t/mn	34 mm Dell'O.	Dansi	6
CAGIVA	RX 125	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Motoplat	6
FANTIC	Cross TX 360	55,2 X 52	Piston	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Electron	6
HIRO	125 CRMX	54 X 54	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	32 mm Dell'O. ou Mikuni	Motoplat Kokuban	6
HUSQVARNA 79 à 83	125 CR	55 X 52	Clapets	24 CV à 10 000 t/mn	32 mm bing	Motoplat	6
HONDA	CR 125 M3	56 X 50	Piston	24 CV à 10 500 t/mn	30 mm keihin	Electron	6
ELSINORE 79	CR 125 RZ	56 X 50,7	Clapets	25 CV à 10 000 t/mn	32 mm keihin	CDI	6
80	CR 125 RA	56 X 50,7	Clapets	26 CV à 10 000 t/mn	34 mm keihin	CDI	6
KAWASAKI	KX 125 A4, A5, A6	56 X 50,6	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
	KX 125 A 7	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 11 500 t/mn	34 mm mikuni	CDI	6
K.T.M. 80	125 RV	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 9 800 t/mn	34 mm bing	Motoplat	6
MAICO 77	AW 125	54 X 54	valve rot.	27 CV à 9 200 t/mn	34 mm lectron	Electron	6
MINARELLI	MAC 80	54 X 53,8	Piston	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MINARELLI	MAC 80 L1	54 X 53,8	Clapets	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MONTESA	125 VE	54 X 54	Piston	24 CV à 10 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	6
ROTAX	127	54 X 54,5	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	34 mm mikuni	Motoplat	6
ou BOMBARDIER	126 MR	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
ou S.W.M.	126 FA	54 X 54,5	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
SACHS	1252 A7 M	54 X 54	Piston + clapets	28 CV à 11 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	7
SUZUKI 79	RM 125 N	54 X 54	Piston + clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
80	RM 125 T	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
TAU 80	125 TVR/A	55 X 52	Piston	26 CV à 10 750 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
TM	125 K 93, K 2 et K 5	55,2 x 52	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 3	54 X 54,45	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O	Motoplat	6
	125 K 4	53,5 X 55,4	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O	Motoplat	6
	125 K 5	53,5 X 55,4	Piston	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O	Motoplat	6
VILLA	KL1, KL2	54 X 54	Clapets	28 CV à 9 000 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	6
	K 10	56 X 50	Piston + clapets	31 CV à 12 800 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
YAMAHA 77	YZ D	56 X 50	Clapets	25 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
78	YZ E	56 X 50	Clapets	26 CV à 11 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6
79	YZ F	56 X 50	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6
80	YZ G	56 X 50	Clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6

Aucun moteur ne sera homologué en cours de saison

Liste des moteurs 125 cm³ à boîte de vitesses, monocylindre de série issu du motocycle et commercialisé, refroidissement à air utilisé en « Nationale 3 » en 1990

MARQUE	TYPE	ALESAGE X COURSE	ADMISSION	PUISSANCE - REGIME (CONSTRUCTEUR)	CARBURATEUR	ALLUMAGE	NOMBRE VITESSES
ASPES	CRC	54 X 54	Piston	24 CV à 10 800 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	5
	Juma	54 X 53,8	Piston	24 CV à 10 400 t/mn	34 mm Dell'O.	Dansi	6
CAGIVA	RX 125	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Motoplat	6
FANTIC	Cross TX 360	55,2 X 52	Piston	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Electron	6
HIRO	125 CRMX	54 X 54	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	32 mm Dell'O. ou Mikuni	Motoplat Kokuban	6
HUSQVARNA 79 à 83	125 CR	55 X 52	Clapets	24 CV à 10 000 t/mn	32 mm bing	Motoplat	6
HONDA	CR 125 M3	56 X 50	Piston	24 CV à 10 500 t/mn	30 mm keihin	Electron	6
ELSINORE 80	CR 125 RA et RZ	56 X 50,7	Clapets	26 CV à 10 000 t/mn	34 mm keihin	CDI	6
KAWASAKI	KX 125 A4, A5, A6	56 X 50,6	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
	KX 125 A 7	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 11 500 t/mn	34 mm mikuni	CDI	6
K.T.M. 80	125 RV	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 9 800 t/mn	34 mm bing	Motoplat	6
MAICO 77	AW 125	54 X 54	valve rot.	27 CV à 9 200 t/mn	34 mm lectron	Electron	6
MINARELLI	MAC 80	54 X 53,8	Piston	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MINARELLI	MAC 80 L1	54 X 5 3,8	Clapets	28 CV à 10 000		CDI	
MINARELLI	FW 190 B	54 X 53,8	Jupe de piston	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MINARELLI	FW 190 R	54 X 53,8	Clapets	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MONTESA	125 VE	54 X 54	Piston	24 CV à 10 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	6
ROTAX	127	54 X 54,5	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	37 mm mikuni	Motoplat	6
ou BOMBARDIER	126 MR	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
	126 FA	54 X 54,5	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
SACHS	1252 A7 M	54 X 54	Piston + clapets	28 CV à 11 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	7
SUZUKI	RM 125 N, T	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
TAU 80	125 TVR/A	55 X 52	Piston	26 CV à 10 750 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
TM	125 K 93, K 2	55,2 x 52	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 3	54 X 54,45	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O	Motoplat	6
	125 K 4	53,5 X 55,4	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O	Motoplat	6
VILLA	KL1, KL2	54 X 54	Clapets	28 CV à 9 000 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	6
	K 10	56 X 50	Piston + clapets	31 CV à 12 800 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
YAMAHA	YZ E, F, et G.	56 X 50	Clapets	27 CV à 11 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6

Aucun moteur ne sera homologué en cours de saison

Liste des moteurs 125 cm³ à boîte de vitesses, monocylindre de série issu du motocycle et commercialisé, refroidissement à air utilisé en « Nationale 3 » en 1991

MARQUE	TYPE	ALESAGE X COURSE	ADMISSION	PUISSANCE - REGIME (CONSTRUCTEUR)	CARBURATEUR	ALLUMAGE	NOMBRE VITESSES
ASPES	CRC	54 X 54	Piston	24 CV à 10 800 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	5
	Juma	54 X 53,8	Piston	24 CV à 10 400 t/mn	34 mm Dell'O.	Dansi	6
CAGIVA	RX 125	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Motoplat	6
FANTIC	Cross TX 360	55,2 X 52	Piston	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Electron	6
HIRO	125 CRMX	54 X 54	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	32 mm Dell'O. ou Mikuni	Motoplat Kokuban	6
HUSQVARNA 79 à 83	125 CR	55 X 52	Clapets	24 CV à 10 000 t/mn	32 mm bing	Motoplat	6
HONDA	CR 125 M3	56 X 50	Piston	24 CV à 10 500 t/mn	30 mm keihin	Electron	6
ELSINORE 80	CR 125 RA et RZ	56 X 50,7	Clapets	26 CV à 10 000 t/mn	34 mm keihin	CDI	6
KAWASAKI	KX 125 A4, A5, A6	56 X 50,6	Clapets	26,5 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	CDI	6
	KX 125 A 7	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 11 500 t/mn	34 mm mikuni	CDI	6
K.T.M. 80	125 RV	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 9 800 t/mn	34 mm bing	Motoplat	6
MAICO 77	AW 125	54 X 54	valve rot.	27 CV à 9 200 t/mn	34 mm lectron	Electron	6
MINARELLI	MAC 80	54 X 53,8	Piston	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MINARELLI	MAC 80 L1	54 X 5 3,8	Clapets	28 CV à 10 000		CDI	
MINARELLI	FW 190 B	54 X 53,8	Jupe de piston	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MINARELLI	FW 190 R	54 X 53,8	Clapets	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MONTESA	125 VE	54 X 54	Piston	24 CV à 10 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	6
ROTAX	127	54 X 54,5	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	37 mm mikuni	Motoplat	6
ou BOMBARDIER	126 MR	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
	126 FA	54 X 54,5	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
SACHS	1252 A7 M	54 X 54	Piston + clapets	28 CV à 11 000 t/mn	36 mm bing	Motoplat	7
SUZUKI	RM 125 N, T	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 500 t/mn	32 mm mikuni	PEI	6
TAU 80	125 TVR/A	55 X 52	Piston	26 CV à 10 750 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
TM	125 K 93, K 2	55,2 x 52	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 3	54 X 54,45	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O	Motoplat	6
	125 K 4	53,5 X 55,4	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O	Motoplat	6
VILLA	KL1, KL2	54 X 54	Clapets	28 CV à 9 000 t/mn	34 mm Dell'O.	Motoplat	6
	K 10	56 X 50	Piston + clapets	31 CV à 12 800 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
YAMAHA	YZ E, F, et G.	56 X 50	Clapets	27 CV à 11 500 t/mn	32 mm mikuni	Hitachi CDI	6

Aucun moteur ne sera homologué en cours de saison

Liste des moteurs 125 cm³ à boîte de vitesses, monocylindre de série, refroidissement à air, utilisé en « Nationale 3 » en 1992 - 1993 - 1994

MARQUE	TYPE	ALESAGE X COURSE	ADMISSION	PUISSANCE - REGIME (CONSTRUCTEUR)	CARBURATEUR Ø 38 MN MAXI	ALLUMAGE	NOMBRE VITESSES
CAGIVA	RX 125	56 X 50,6	Clapets	28 CV à 10 500 t/mn	32 mm Dell'O.	Monoplat	6
MINARELLI	MAC 80	54 X 53,8	Piston	28 CV à 10 000 t/mn	30 mm Dell'O.	CDI	6
MINARELLI	MAC 80 L 1	54 X 53,8	Clapets	28 CV à 10 000 t/mn		CDI	
MINARELLI	FW 190 B	54 X 53,8	Jupe de piston	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MINARELLI	FW 190 R	54 X 53,8	Clapets	30 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
MINARELLI	FW 190	54 X 54,4	Piston + clapets	37 CV à 11 000 t/mn	38 mm max Dell'O. ou Mikuni	Motoplat	6
ROTAX	127	54 X 54,5	Piston + clapets	30 CV à 10 000 t/mn	37 mm Mikuni	Motoplat	6
ou BOMBARDIER	126 MR	54 X 54	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
	126 FA	54 X 54,5	Piston + clapets	27 CV à 10 000 t/mn	34 mm Mikuni	Motoplat	6
BOMBARDIER ROTAX	127 S	54 X 54,5	Piston + clapets	37 CV à 11 000 t/mn	38 mm Dell'O. ou Mikuni	Motoplat	6
TM	125 K 93, K2	55,2 X 52	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 3	54 X 54,45	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	125 K 4	53,5 X 55,4	Clapets	31 CV à 10 500 t/mn	36 mm Dell'O.	Motoplat	6
	K 5 L	54 X 54,40	Clapets	38 CV à 11 500 t/mn	38 mm max Dell'O. ou Mikuni	Motoplat	6

Aucun moteur ne sera homologué en cours de saison