

European Championships KF1 & KF2 Objectif Mondial pour l'Equipe de France

Le Kartodromo de Braga n'a pas souvent porté chance aux pilotes français par le passé. Le tracé portugais, théâtre de nombreuses compétitions internationales, a encore une fois compliqué la tâche de nos représentants. Les raisons en sont multiples, une des principales étant que la compétition de karting d'aujourd'hui requiert un maximum de participation aux courses internationales pour mettre au point le matériel et affûter le pilotage dans des pelotons souvent agités. Le talent des membres de l'Equipe de France FFSA Karting est loin d'être en cause, et si les résultats bruts du Championnat d'Europe sont un peu décevants, la motivation de tous est intacte pour l'échéance mondiale à venir en septembre à Muro Leccese, en Italie.

Tous les concurrents présents à Braga ont été tributaires de la pièce essentielle en ce moment sur un moteur KF : l'embrayage. Il doit être capable de satisfaire aux contrôles de la CIK, avec notamment, le nouveau test d'avant et d'après course : le franchissement d'une petite réglette de 12 mm sans que le moteur ne dépasse le seuil des 5000 tr/mn. Mais en même temps, l'embrayage, en patinant sagement en sortie de courbe, doit apporter un surplus de puissance pour distancer les adversaires. C'est un complexe jeu du chat et de la souris avec la réglementation dans lequel nos amis italiens excellent.

L'autre difficulté rencontrée par les Tricolores vient des pneumatiques utilisés en Championnat d'Europe. Gomme dure de chez Dunlop en KF2, pneus libres et très tendres en KF1, le mélange des genres est inédit et nécessite une adaptation peu évidente des châssis au fil des courses. Là encore, les Français ne sont pas avantagés.

En KF2, c'est William Benedetti qui s'est montré le plus régulier tout au long du week-end, évoluant sans cesse avec davantage d'aisance. Bien servi par un matériel préparé efficacement par le team officiel Kosmic/Vortex, il apprend à se battre dans des courses âprement disputées où il ne faut pas se laisser impressionner par la combativité mordante des adversaires. Auteur d'un excellent 12ème chrono, William améliore dans les manches. Il est injustement

pénalisé de 5'' pour un contact dû à la malice d'un autre concurrent. Qu'importe, il remonte vaillamment en préfinale avant qu'un accrochage n'endommage son châssis et ne le contraigne à une finale difficile qu'il termine 25ème. Loïc Réguillon alterne les tours rapides et les manches plombées par des soucis. C'est en finale qu'il réussit sa meilleure course avec un kart dans le coup. Parti du fond de la grille, il dépasse une dizaine de pilotes et pointe 20ème sur la ligne d'arrivée.

Charles Lacaze, un des plus rapides pendant les essais libres, se fait à nouveau chahuter en remontant après un chrono moyen. Il lui manquera 2 petits points pour accéder aux phases finales.

En KF1, les pilotes Sodikart ont effectué un gros travail sur leur matériel, sans pour autant pouvoir jouer la gagne. Ils ont cependant régulièrement progressé depuis les chronos jusqu'à la dernière course, améliorant sans cesse leur position. Anthony Abbasse termine en 14ème position, Alban Varutti en 15ème.

Bien que ne faisant plus partie de l'Equipe de France cette saison, la superbe victoire de Jean-Philippe Guignet mérite d'être saluée. C'est le grand retour du pilote français à ce niveau après plusieurs années d'absence sur la plus haute marche d'un podium international. Quand on se souvient des difficultés qu'il a rencontrées l'an dernier et du travail effectué pour revenir devant, on ne peut qu'encourager les pilotes de l'Equipe de France FFSA Karting à suivre son exemple.



European Championships KF1 & KF2 World Objective for «Equipe de France»

Braga's Kartodromo has not brought a lot of luck to the French pilots in the past. The Portuguese circuit, which has hosted several international competitions, complicated once again the task of the French pilots. There are several explanations for this, the main being that today's karting competitions require the maximum participation to international races, in order to find the right set-up and fine-tune the driving technique in often agitated packs. The talent of pilots from Equipe de France FFSA Karting is not under discussion and although overall results in the European Championship are a little deceiving, motivation remains high with a view to the world meeting at Muro Leccese (Italy), in September.

All the pilots competing in Braga were dependent on an piece which is essential for KF engines: the clutch. It must be able to pass CIK's checks, in particular the new check before and after the race: getting over a 12 mm ruler without the engine crossing the limit of 5,000 rpm. At the same time, the clutch must skilfully skip at the end of the bent and bring the surplus of power necessary to leave the other pilots behind. This is a complex cat-and-mouse game with regulations, in which our Italian friends excel.

Another difficulty faced by the French team relates to the tyres used in the European Championship. Dunlop hard tyres in KF2, free and very soft tyres in KF1: this mix of tyre types is unusual and needs a not very evident chassis adjustment during races. In this case as well, the French were not favoured.

In KF2, it was William Benedetti who showed the most regular performances throughout the weekend, by driving with increasing ease. Well helped by his equipment, which was efficiently prepared by the Kosmic/Vortex team, he is learning to fight hard in highly competitive races, where pilots must not let themselves be frightened by the biting competitiveness of other participants. After an excellent 12th place in timed qualifying, William improved during the heats. He was unfairly penalised by 5" for a contact provoked by the mischievousness of another pilot.

The important thing is that he bravely recovered positions in the pre-final, before a crush damaged his chassis and he had to go through a difficult final, where he finished 25th.

Loïc Réguillon alternated fast laps to difficult heats. He showed his best performance in the final, with a kart that was always in on it. After starting from the back of the grid, he overtook a dozen pilots and crossed the finishing line in 20th position.

Charles Lacaze, one of the fastest during free practice, was again disturbed while he was recovering after a mediocre timed qualifying. He missed the final phases just for 2 points.

In KF1, the Sodikart pilots did a lot of work on their equipment, but were not capable of fully taking advantage of it. However, they regularly made progress from timed qualifying to the last race, and kept improving their positions. Anthony Abbasse finished in 14th position, while Alban Varutti was 15th.

Although Jean-Philippe Guignetque is no longer a member of Equipe de France this season, his superb victory deserves our compliments. It marks the return of this French pilot to top level results after several years of absence from international podiums. When we think of all the difficulties he had to go through over the past year and the hard work he has made to get back to the top, we can only encourage the pilots from Equipe de France FFSA Karting to follow his example.

