

réside dans la compacité de son système à refroidissement liquide, avec un radiateur proche du moteur et une pompe à eau intégrée, ce qui évite la multiplication des durits. Le pot d'échappement est spécifique au Micro Max et participe allègrement à limiter la puissance de l'ensemble, qui atteint son maxi (6,8 ch) à 6500 tours-minute. La transmission est unique, avec un rapport de 14 x 72 imposé.

Côté châssis, cela n'a pas évolué depuis ces dernières années, à l'exception de l'adoption des nouvelles carrosseries. On ne peut utiliser que les marques homologuées FFSA, à savoir Alpha, MG, Nowa, Parolin, Sodi, Swiss Hutless et Tecno, mais certaines ne possèdent pas un réseau de revendeurs très développé en France. Le kart de l'essai est un MG "relooké" Intrepid. Le châssis est de type économique avec un tube de $\varnothing 28$ mm, un arbre de $\varnothing 25$ mm sur 2 paliers, un dessin du cadre imposé par la fédération et un frein mécanique. Evidemment, il faut désormais installer la batterie alimentant le démarreur et... penser à la charger fréquemment !

PERFORMANCES BOOSTÉES

Au volant du Rotax Micro Max, Thomas Scibilia et Arthur Carbonnel se sont évidemment régalés. Nos deux essayeurs du jour l'ont trouvé très performants, avec de meilleures sensations que leurs habituels moteurs 4-temps Honda ou Subaru. En les écoutant commenter leurs sessions, on se rend compte que le gain de puissance est réel, avec du répondant sous la pédale à tous les régimes. Après l'humidité de la nuit, la piste était sèche durant la matinée (la pluie est revenue peu après la pause déjeuner), mais n'offrait que peu de grip. Les temps réalisés par nos deux champions sont restés assez loin des références du circuit. Thomas et Arthur ont tourné aux alentours des 1'12 avec le Subaru, censé être légèrement plus rapide que le Honda, alors qu'ils sont finalement descendus sous les 1'07 avec le Rotax. Le gain au tour pourrait être estimé à environ 5 secondes par rapport à la motorisation 2011 de la FFSA, ce que les premières épreuves régionales ont confirmé. Sur certains circuits, alors que les différences entre le Mini-Kart et le Minime étaient d'environ 10 secondes en 2011, elles n'étaient que de cinq secondes en ce début de saison. Ajoutons que le poids mini avec pilote sera de 100 kg en 2012 avec le Rotax, mais seulement de 95 kg pour ceux qui poursuivront avec le Honda.

"Le pilotage va automatiquement prendre plus d'importance. Avec le Honda, beaucoup de virages se prenaient à fond, ou simplement en ralentissant le châssis à l'aide du volant", prévient Wilfrid Cazot, professionnel-instructeur sur le circuit de La Calmette dans le Gard. "Les jeunes vont vraiment devoir freiner et appliquer ce qu'ils ont appris dans les écoles de pilotage. Forcément, le passage en Minime en sera facilité, ils seront mieux préparés. Ce sera peut-être moins évident au départ pour les très jeunes".

Le temps que les ventes de Rotax augmentent, 2012 s'annonce comme une saison de transition, avec une cohabitation à attendre entre le Rotax 2-temps et le Honda 4-temps dans de nombreuses courses (sauf à la Coupe de France où seul le Rotax sera autorisé). Pas besoin d'être médium pour connaître l'issue du duel...



ici du modèle "Speedy" avec frein hydraulique. Une approche que ne renient d'ailleurs pas les adeptes de l'Ufolep (lire dans cet article). Nous manquons de référence avec ce kart qui sort tout juste du montage et nos jeunes pilotes s'élancent avec un rapport de 11 x 66. Il suffit de jeter un coup d'œil côté piste pour deviner les réactions de Thomas Scibilia et Arthur Carbonnel. Ces deux espoirs se relaient au volant de l'Intrepid-Parilla et lancent en chœur... *"C'est une bombe dans la ligne droite, il est agréable à piloter mais manque de puissance à bas régime"*. Nos professionnels décident logiquement de changer la couronne et c'est reparti... *"J'ai senti que c'était*

mieux à l'accélération, mais la pluie s'est mise à tomber avant que je parvienne à réaliser un tour significatif". Malgré ce contre-temps regrettable, le moteur de la lame était à moins de cinq dixièmes du Rotax. *"Ça semble plutôt de bon augure. Si les moteurs Rotax Micro Max et Parilla Rookie pouvaient être aussi proches au niveau performance en Mini-Kart qu'ils ne le sont à plus haut niveau (Rotax Max Racing et X30 Premium), cela permettrait à nos jeunes pilotes de se faire plaisir et de se battre à armes égales, ce qui est essentiel dans une catégorie dans laquelle on parle surtout de formation"*, commentait l'équipe Action Karting.

