

AKKA Research peaufine son E-Kart

Par lm@endurance-info.com - 11 novembre 2020 - 10h48



Les fans de GT connaissent forcément AKKA comme partenaire titre d'ASP (Auto Sport Promotion), la structure de Jérôme Policand. AKKA, c'est aussi et surtout une entreprise qui accompagne les leaders industriels mondiaux dans l'ingénierie de leurs produits, l'amélioration de leurs performances et dans l'accélération de l'innovation.

Les mobilités de demain, l'ingénierie et les processus du futur sont dans l'ADN d'AKKA. A ce titre, la conception d'un karting électrique est tout à fait dans le domaine d'AKKA. De quoi rapprocher un peu plus la société créée par Maurice Ricci et le sport automobile.

Appelez-le pour le moment E-Kart. Le concept sera présenté en fin de semaine sur le Circuit Paul Ricard.

Au fil du temps, le sport automobile se met aux nouvelles technologies et l'électrique fait partie des voies au même titre que l'hybridation et l'hydrogène. Avec le E-Kart, AKKA n'a pas l'intention de lancer un championnat de karting électrique mais bien de proposer un concept pour la compétition.

*"Nous avons débuté le projet il y a environ un an", a déclaré **Pierre Lion**, Group Director chez AKKA Research, à Endurance-Info. "Le karting que nous présentons doit encore évoluer pour aller chercher les 10 à 15 kg qui manquent. Avec le E-Kart, on reste sur une conception très simple et accessible en compréhension."*



Le karting électrique conçu par AKKA est clairement dédié à la compétition. En mode qualif', on peut le comparer à un Super X30 et en mode course à un X30. AKKA peut vendre le groupe motopropulseur avec un système de location de batteries.

La génération 1 du karting est maintenant terminée et la génération 2 sera chargée d'aller chercher l'optimisation sur la partie régénération avec la réduction du poids des batteries. Le poids reste l'ennemi numéro un.

Avec le E-Kart, AKKA part d'un châssis standard qui ne reçoit pas de modification. Il faut environ deux heures pour passer du thermique à l'électrique et inversement. *"On cherche à être le plus ouvert possible sur les châssis"*, précise Pierre Lion qui a officié dans le passé chez Williams Advanced Engineering et Schaeffler. *"Il faut garder le côté compétition dans les marques de châssis. Ce projet s'inscrit dans le domaine de l'électrification du sport automobile. Aujourd'hui, les circuits ferment principalement à cause du bruit."* Des essais ont eu lieu sur la piste belge de Mariembourg sans le moindre désagrément sonore.

Après la Formula E et Extreme E, place maintenant à E-Kart, même si dans ce cas, on ne parle pas d'un championnat. AKKA Research veut proposer un concept le plus accessible possible. *"Actuellement, on commence par le haut pour arriver dans cinq ans à quelque chose de plus bas"*, souligne Pierre Lion. *"Il faut mettre en place une vraie filière. Aujourd'hui, l'électrique fait encore peur car la technologie paraît compliquée alors que son utilisation est pourtant très simple. Les équipes pourront se concentrer sur les réglages châssis."*

La technologie électrique a encore du mal à trouver son public qui ne jure encore que par le thermique. Pierre Lion s'explique sur le sujet : *"Nous avons fait rouler des pilotes qui ne voulaient pas entendre parler d'électrique et tous ont été surpris positivement. Le karting émet un son, certes moins fort qu'un modèle thermique. On arrive à un t*

Confidentialité

performance et les pilotes ont été impressionnés par la dynamique du karting. Tout le monde a en tête la Tesla avec son couple de camion. Avec E-Kart, le couple est très linéaire à l'accélération. Entre le thermique et l'électrique, les gains de temps sur un tour ne se font pas au même endroit."

Avec le E-Kart, pas besoin de refaire le moteur en cours de saison comme en mode thermique. Il suffit de graisser la chaîne et de changer les pneus.

AKKA va chercher à vendre son système à quelqu'un qui souhaite le commercialiser. Selon Pierre Lion, ce concept est une manière pour AKKA d'aller chercher les limites de la technologie.