



Olivier Maréchal: OK engines will change the game

23.11.2015



The current Team Manager of Kosmic Kart Racing, the team that won the 2015 CIK-FIA World KF Championship with Karol Basz using a Vortex engine, the Belgian Olivier Maréchal is also known for his talents as an engine tuner. He welcomes the introduction of the new OK and OK-Junior engines in 2016 from both points of view.

What the OK engines will change in the work of your team?

- The simplification that accompanies the new homologation of OK engines will first result in significant time savings for our mechanics. With the external water pump, adjustments to the base engine will be faster. The installation of the electrical wiring on a KF was a tedious process requiring close attention, especially as we had to replace the full kit several times during a meeting. The search for possible faults will also be easier. On the other hand, charging starter batteries regularly was a recurring concern in KF. Not to mention the risk of explosion or fire. Unfortunately, we are well placed to know this ...

What is your opinion on the competitiveness of OK engines?

- The 2016 season will be crucial, as with any change of regulation. But the basis of OK remains close to that of KF and I think we can trust the leading manufacturers in terms of reliability. The additional 1000 RPM authorised maximum engine speed should not be a problem. First, lowering the minimum weight should give performance at least equivalent to that of KF and it would not be surprising if we rapidly exceed it while offering greater Driver satisfaction.

What benefits do you see for engine tuners?

- The engine will now have two single-make essential accessories: the exhaust and the power-valve. For the exhaust, we will no longer need to constantly test new models at different circuits. We will simply adjust the length within the limits of the regulations. The new power-valve will simplify the work of preparers. As well as greater reliability, the disappearance of boosters will limit the role of new parts that factories sometimes offered several times a season. This relates primarily to private engine tuners who did not have easy access to cylinder developments for financial reasons. Everyone will be on an equal footing, and the expertise of some talented preparers who could not keep up with the developments in KF, could return to the forefront with OK.

You therefore welcome the arrival of OK engines?

- I am convinced that it was necessary to offer an alternative to KF. These were finally mature and large teams had learned to use them effectively. However, they were never successful at national events and it is there that OK will be most useful. I hope that the lower cost will allow many teams to offer attractive services in their own countries. As for the push starts, we'll see how the drivers react. It will probably not easy for the Juniors and we will follow the progress in the initial races. But I remain convinced that the OK engines will have an overall positive response in high-level competition.

Olivier Maréchal : les moteurs OK vont changer la donne

Actuel Team Manager de Kosmic Racing Kart, l'équipe qui a remporté le Championnat du Monde CIK-FIA de KF 2015 avec Karol Basz équipé d'un moteur Vortex, le Belge Olivier Maréchal est aussi connu pour ses talents de motoriste. C'est sous ces deux axes qu'il salue l'entrée en vigueur des nouveaux moteurs OK et OK-Junior en 2016.

Qu'est-ce que les moteurs OK vont changer dans le travail de votre équipe ?

- La simplification qui accompagne la nouvelle homologation des moteurs OK va tout d'abord se traduire par un gain de temps appréciable pour nos mécaniciens. Grâce à la pompe à eau extérieure, les interventions sur le bas moteur seront plus rapides. Le montage du câblage électrique sur un KF était une opération fastidieuse demandant beaucoup d'attention et d'autant plus qu'il nous arrivait de devoir remplacer le faisceau complet plusieurs fois au cours d'une épreuve. La recherche d'éventuelles pannes sera également plus aisée. D'autre part, la recharge régulière des batteries de démarrage était une préoccupation récurrente avec le KF. Sans parler des risques d'explosion ou d'incendie. Nous sommes malheureusement bien placés pour le savoir...

Quel est votre avis sur la compétitivité des moteurs OK ?

- La saison 2016 sera cruciale, comme lors de tout changement de réglementation. Mais la base des OK reste proche de celle des KF et je pense que l'on peut faire confiance aux principaux fabricants en ce qui concerne la fiabilité. Les 1000 tr/mn supplémentaires du régime maxi autorisé ne devraient pas poser de problème. Dans un premier temps, l'abaissement du poids minimum devrait assurer des performances au moins équivalentes à celle des anciens KF et il ne serait pas étonnant que nous arrivions rapidement à les dépasser tout en proposant un agrément de pilotage plus important.

Quels avantages voyez-vous pour les motoristes ?

- Deux accessoires essentiels du moteur seront désormais monotypes : l'échappement et la valve. Pour l'échappement, nous n'aurons plus besoin de tester en permanence des nouveaux modèles en fonction des circuits. Nous ajusterons simplement la longueur dans les limites de la réglementation. La nouvelle valve va simplifier le travail des préparateurs. Outre une plus grande fiabilité, la disparition des boosters va limiter le rôle des nouvelles pièces que les usines proposaient parfois plusieurs fois par saison. Ceci concerne en premier lieu les motoristes privés qui n'avaient pas facilement accès aux évolutions de cylindre pour des raisons financières. Tout le monde sera placé sur un pied d'égalité et le savoir-faire de certains préparateurs talentueux, qui n'ont pas pu suivre le développement du KF, pourrait bien revenir au premier plan avec les OK.

Vous êtes donc favorable à l'arrivée des moteurs OK ?

- Je suis convaincu qu'il fallait proposer une alternative aux KF. Ceux-ci étaient finalement arrivés à maturité et les grandes équipes avaient appris à les utiliser efficacement. Pourtant, le succès n'a jamais été au rendez-vous dans les épreuves nationales et c'est là que les OK auront une carte à jouer. J'espère que le coût moins élevé permettra à de nombreuses équipes de proposer des services attractifs dans leurs pays. Pour ce qui est du démarrage à la poussette, nous verrons bien comment réagiront les pilotes. Cela ne sera sans doute pas facile pour les Juniors et il faudra bien suivre le déroulement des premières courses. Mais je reste persuadé que les mécaniques OK apportent une réponse globalement positive pour la compétition de haut niveau.