

# ***Borel***

*TOP*  
**FENETRES**  
**VOÛETS**  
FABRIQUE DE VOÛETS ALU  
FENETRES ET PORTES PVC  
1628 VUADENS

*SWISS*  
**HUTLESS**

# ***Tobias***



*tm*  
RACING

[www.borel-racing.com](http://www.borel-racing.com)

*GSK*  
Racing Karts

# Sommaire

## Sommaire

### Le pilote :

- Description 3
- Biographie 4
- Palmarès 5

### Le karting :

- Description 7
- Fonctionnement 8-9-10

### Saison 2005 :

- Bilan 2005 et objectifs 2006 12

### Saison 2006 :

- Bilan 2006 et objectifs 2007 14

### Saison 2007 :

- Bilan 2007 et objectifs 2008 16-17

### Le budget :

- Estimation du budget 2008 19

### Couverture médiatique :

- Présentation 21

### Sponsor :

- Sponsors 2005, 2006, 2007 23
- Devenir mon sponsor 24



# Description

**Nom** : Borel  
**Prénom** : Tobias  
**Date de naissance** : 25 mars 1984  
**Lieu de naissance** : Châtel-St-Denis  
**Poids** : 65 kg  
**Taille** : 170 cm  
**Profession** : Electricien sur automobiles  
**Etat civil** : Célibataire  
**Hobby** : Vélo, nature, ski, motocross  
**Passion** : Karting



# Biographie

## Biographie

Depuis tout petit je rêve d'avoir un karting. A l'âge de 10 ans, mes parents m'ont abonné à un magazine de karting, depuis cet instant, c'est devenu ma passion.

Au printemps 2004 j'ai été invité par pur hasard au karting indoor de Payerne pour un mini grand prix de Karting de location. Dès cette fameuse soirée, j'ai tout de suite été repéré par un passionné de sport automobile qui se nommait JEFF qui est venu dialoguer avec moi en me disant que si j'avais les moyens et l'envie, il serait bien que je m'achète un karting de compétition pour juger de mes performances en extérieur.

Je suis donc allé chez un revendeur de karting peu de temps après pour éventuellement en acquérir un, mais les prix étaient tout de même aux alentours de Fr. 8'000. Un modèle était vendu d'occasion et je souhaitais en profiter.

Suite à une discussion avec mes parents, j'ai pu, avec leur aide financière, acquérir l'objet de mes rêves.

J'ai tout de suite voulu aller essayer ce karting, j'étais tous les soirs dans le garage en train de le nettoyer sans même avoir roulé avec. Alors JEFF m'a proposé d'aller avec lui en France sur un circuit où se déroulait le Championnat Romand de Karting pour mesurer mon niveau avec les autres concurrents, mais seulement en essais libres.

Là, encore une fois, tout s'est relativement bien passé. J'ai donc décidé de m'entraîner et de retourner en fin de saison pour comparer mes performances à ces concurrents. Cette fois l'épreuve était chronométrée. J'ai obtenu un bon temps et j'ai été directement contacté par le team GS karting qui me proposait une saison 2005 au Championnat Suisse et si tout se passait bien une course à la Bridgestone-Cup, j'ai donc accepté.

# Palmarès

## Palmarès

### Saison 2005 :

- Championnat Suisse Levier (F) 7<sup>ème</sup>
  - Championnat Suisse Pavia (I) 4<sup>ème</sup>
  - Bridgestone-Cup Chiavenna (I) 8<sup>ème</sup>
  - Championnat Suisse Chiavenna (I) 5<sup>ème</sup>
  - Championnat Suisse Biesheim (F) 5<sup>ème</sup>
  - Romandie-Cup Valence (F) 3<sup>ème</sup>
- 6<sup>ème</sup> du championnat suisse ICC 2005**

### Saison 2006 :

- Bridgestone-Cup Parme (I) 7<sup>ème</sup>
  - Bridgestone-Cup Biesheim (F) 3<sup>ème</sup>
  - Bridgestone-Cup Levier (F) 3<sup>ème</sup>
  - Bridgestone-Cup Chiavenna (I) 6<sup>ème</sup>
  - Bridgestone-Cup St-Stephan (CH) 5<sup>ème</sup>
- Vainqueur de la Bridgestone-Cup Europe ICC 2006**

### Saison 2007 :

- Championnat Suisse Levier (F) 4<sup>ème</sup>
  - Championnat Suisse Pavia (I) 7<sup>ème</sup>
  - Championnat Suisse Biesheim (F) 4<sup>ème</sup>
  - Championnat Suisse Chiavenna (I) 4<sup>ème</sup>
  - Championnat Suisse Lodrino (CH) 3<sup>ème</sup>
  - Vega-Cup Levier (F) 2<sup>ème</sup>
  - Championnat Suisse Wohlen (CH) 8<sup>ème</sup>
- 5<sup>ème</sup> du championnat Suisse 2007**



# Description

## Description

Le karting est une discipline de sport automobile, qui se pratique sur des circuits de 800 m à 2'000 m environ et d'une largeur de 8 m pouvant accueillir jusqu'à 45 karts simultanément lors d'une course. Les karts sont de petites voitures monoplaces à quatre roues équipées d'un moteur de petite cylindrée, en général des deux temps de 100 ou 125 cm<sup>3</sup>, pouvant développer jusqu'à 54 chevaux pour un poids inférieur à 180 kg avec le pilote, ce qui en fait des engins de course très performants.

Son châssis étant tubulaire et sans suspension les difficultés de réglage agissent sur le comportement du karting. Dans la catégorie où je cours, les kartings sont munis de deux freins à disque avant et d'un frein à disque arrière, tout deux flottants et ventilés. Son moteur de 125 cm<sup>3</sup>, muni d'une boîte à vitesses de six rapports, développant pour les plus puissants 54 chevaux procurant des sensations exceptionnelles, de 0 à 100 km/h en moins de 3 secondes et pouvant atteindre des vitesses maxi de 200 km/h.

Les pneumatiques que l'on utilise sont de type tendre, ce qui a pour conséquence une très forte adhérence et aussi une usure importante. Les pressions de fonctionnement des pneus tendres se situent aux alentours des 0.5 bar.

# Fonctionnement

## **Le châssis :**

Si le Karting a toujours été un tremplin vers le sport automobile et considéré à juste titre comme une excellente école de la course et du pilotage, ce sport possède toutefois ses particularités, surtout au niveau de la technique de pilotage qui diffère beaucoup de celle de l'automobile.

Avant de se lancer au volant d'un Kart, il est donc impératif de bien comprendre le fonctionnement du matériel, de connaître les différentes règles de conduite et de respecter les consignes de sécurité. Le réglage du matériel ainsi que l'apprentissage des différentes techniques de pilotage font également partie des connaissances de base nécessaires à tout futur pilote de Kart.

Le châssis du Karting est réalisé en tube d'acier. Avec un châssis très rigide, la machine aura un excellent comportement sur piste sèche mais médiocre sous la pluie. Si le châssis est souple, ce sera le contraire. Les châssis modernes offrent aujourd'hui la possibilité de régler la rigidité du châssis suivant les besoins de la course et des conditions météorologiques. Le Kart n'étant pas équipé de suspension, il se trouve en contact direct avec la piste et la transmission se fait sur les roues arrière sans différentiel. Cette absence de différentiel oblige le conducteur à faire chasser l'arrière dans une courbe, à prendre le virage en travers et à délester une des roues arrière pour tourner sur trois roues.

# Fonctionnement

Le freinage s'effectue grâce à un frein à disque monté sur l'essieu arrière et un frein à disque monté sur chacune des deux roues avant, commandé par un circuit hydraulique comme sur une voiture.

Malgré l'apparente simplicité d'un Kart, les réglages sont essentiels et déterminent les réactions de ce dernier sur la piste. Le pilote doit apprendre à sentir les réactions de son châssis selon les conditions météo et la configuration de la piste. Un bon châssis mal réglé peut très mal se comporter alors qu'un châssis d'entrée de gamme, bien réglé, peut avoir un comportement très correct sur piste. La règle de base consiste à ne toucher qu'un réglage à la fois afin de bien comprendre l'impact de ce réglage sur le comportement du Kart. Le réglage du parallélisme est également très important. Il se règle à chaque extrémité des biellettes de direction à l'aide d'une vis de réglage. Le carrossage se règle avec les boulons excentriques. A l'instar des voitures, un parallélisme ou un carrossage mal réglés peuvent modifier l'usure des pneus. L'écartement du train avant est également très important. On le modifie en ajoutant ou retirant des bagues entre l'axe et la roue. Par temps sec, il faut rétrécir le train avant et l'élargir par temps humide ou froid. Sur le train arrière, une vis de réglage permet de régler l'écartement de la voie arrière. Plus le train arrière est écarté et plus le Kart aura tendance à glisser; plus le train arrière est rétréci est plus le Kart aura tendance à accrocher. Par temps sec, les pneus adhèrent parfaitement sur la piste, ce qui empêche le Kart de prendre correctement les courbes. Dans ce cas on élargit le train arrière pour lui permettre de glisser et de prendre correctement la bonne trajectoire.

# Fonctionnement

Par temps de pluie, le train arrière aura tendance à glisser de lui-même par manque d'adhérence et il faudra rétrécir le train arrière pour retrouver plus de grip.

## **Le moteur :**

Un des points les plus importants pour le bon fonctionnement d'un moteur consiste à réaliser avec soin le bon mélange de carburant pour éviter le serrage du moteur. Selon l'huile utilisée le mélange sera de 3% à 5%. Les réglages de carburation se font par l'intermédiaire de 3 gicleurs.

En cas de mélange trop riche à bas régime le moteur se noie et, en cas de mélange trop riche à haut régime le moteur a tendance à limiter la montée en haut régime. Il existe également une limite où le moteur a suffisamment d'essence pour fonctionner, mais pas assez pour être lubrifié correctement. Cela peut, dans un cas extrême, se solder par un serrage du moteur. L'autre organe déterminant pour le bon fonctionnement du moteur est la bougie. C'est cette dernière qui détermine l'inflammation du mélange. Il existe plusieurs catégories de bougie et il faut veiller à toujours utiliser une bougie adaptée aux conditions climatiques.



*Championnat Suisse et divers*

# 2005



# Bilan 2005 et objectifs 2006

Cette année 2005 a été pour moi le début d'une grande aventure :  
Le karting.

Pris par ma passion, j'ai participé à toutes les courses du championnat Suisse, une course de la Bridgestone-Cup et une de la Romandie-Cup. Durant cette saison j'ai également terminé mon apprentissage d'électricien-électronicien en véhicule en juin 2005.

J'ai vraiment beaucoup appris dans le monde du karting tout au long de cette saison 2005, les réglages de la machine en collaboration avec les mécaniciens spécialisés, l'esprit d'équipe dans le cadre du team et avec les autres concurrents, la gestion du stress et la nécessité d'une bonne préparation physique.

A cette occasion, je me permets de remercier cordialement la maison GS Karting pour tout le travail et tout les services effectués, ainsi que la maison Pilloud auto-électricité pour avoir participé aux frais d'inscriptions durant toute la saison.

La maison GS Karting va devenir pour la saison 2006 revendeur des châssis Swiss-Hutless. Un châssis de marque Suisse dont la maison mère est basée à Lyss. A cette occasion, j'ai la possibilité de rouler dans le team GS Karting avec un châssis Swiss-Hutless et une motorisation TM dans la catégorie ICC.

Mon but pour cette saison 2006 est bien sûr de donner le maximum de mes capacités et de me faire remarquer dans le monde du karting.



Champion Bridgestone-Cup 2006 Cat. 125 ICC

# 2006



## Bilan 2006 et objectifs 2007

Un début de saison à Parme vraiment pas facile. Je me rend compte que ma condition physique n'est vraiment pas au point, je décide donc de m'entraîner deux fois plus pour ne plus être fatigué dans le karting durant les manches courses. Un entraînement qui va porter ses fruits, vu qu'à la course suivante je termine déjà 3<sup>ème</sup>, alors qu'à la première course je n'étais que 7<sup>ème</sup>.

Pour la troisième course de Levier j'arrive à faire une belle 3<sup>ème</sup> place derrière le champion d'Europe 2003 Bas Lammers et le pilote mondial Pierre Ragues.

Pour la quatrième course de la saison à Chiavenna la chance n'est pas de mon côté. Bien que je fasse une belle deuxième place à la première manche, je me fais très mal aux côtes au départ de la deuxième manche. J'abandonne donc cette manche, afin de m'économiser pour la finale, où là, victime d'une embardée assez spectaculaire j'arrive tout de même à terminer 6<sup>ème</sup>.

St Stephan, la finale du championnat, où là, je gagne les deux premières manches et abandonne en finale pour casse mécanique.

J'ai surmonté chacun de ces petits obstacles tout au long du championnat.

Grâce à ma détermination, à la performance du matériel, à mon team et au soutien de mes proches me voilà projeté au sommet du podium... et oui... champion de la Bridgestone-Cup 2006, catégorie 125 ICC !

Pour l'année 2007 mon but est de finir dans le top quatre du championnat Suisse catégorie KZ2, anciennement appelée 125 ICC.



Championnat Suisse et divers

# 2007



# Bilan 2007 et objectifs 2008

Cette saison 2007 a été une bonne saison dans l'ensemble, vu que je termine 5<sup>ème</sup> du championnat Suisse à seulement 6 points du deuxième. Des classements très serrés de la première à la dernière course de la saison.

Pour la première course de la saison au mois de mai à Levier (F) je fais le sixième temps des qualifications, et 4<sup>ème</sup> des trois manches course après des départs bien réussis.

Un mois plus tard à Pavia (I), je fais le 3<sup>ème</sup> temps des qualifications et je termine 4<sup>ème</sup> de la première manche. En 2<sup>ème</sup> manche abandon après casse mécanique alors que j'étais 3<sup>ème</sup>. A la finale impossible à remonter toutes ces places perdues, je terminerai donc 7<sup>ème</sup>.

Pour la 3<sup>ème</sup> course de la saison à Biesheim (F) les ennuis mécaniques continuent avec un défaut de pneumatiques pour la première manche. Je partirai donc 12<sup>ème</sup> en finale pour remonter à remonter à la 4<sup>ème</sup> place à seulement un dixième de seconde du 3<sup>ème</sup> avec le meilleur temps en course.

Retour en Italie, à Chiavenna, pour la 4<sup>ème</sup> course où là tout était bien parti. 3<sup>ème</sup> temps des qualifications, et 2<sup>ème</sup> place de la première manche. En deuxième manche, au 3<sup>ème</sup> tour, je me suis fait pousser par un autre pilote, abandon. Je repars donc dernier pour enfin terminer 4<sup>ème</sup> de la finale.

# Bilan 2007 et objectifs 2008

Lodrino (CH), avant-dernière course de la saison. Dès les essais tout va bien, j'obtiens les premiers temps à quasiment une seconde du deuxième, et ce jusqu'au dimanche matin. Aux qualifications je fais le 2<sup>ème</sup> temps, et également 2<sup>ème</sup> aux deux premières manches. Au dernier tour de la finale, après une belle bagarre durant toute la manche, je me fais dépasser par le triple champion Suisse et également vice champion d'Europe, Ken Allemann, pour finir 3<sup>ème</sup>.

La dernière course de la saison était à Wohlen (CH). Une course qui m'a fait basculer tout le championnat étant donné qu'aux essais plusieurs ennuis mécaniques étaient au rendez-vous. Les ennuis étaient aussi là pour les manches. En effet, à la deuxième manche, mon axe de transmission s'est cassé en deux, ce qui a eu pour conséquence un abandon pour terminer 8<sup>ème</sup> en finale.

Sans tous ces soucis mécaniques durant la saison j'aurais certainement pû aller chercher la deuxième place du championnat.

Pour la saison 2008 je vais participer au minimum au championnat Suisse, toujours dans la catégorie KZ2, mais avec une autre marque de châssis. Ce ne sera plus la marque Swiss-Hutless, mais Birel. Une marque très réputée dans le monde du karting vendue par la maison Spirit Karting AG. Plusieurs fois championne du monde dans de nombreuses catégories, la marque Birel pourra certainement correspondre à mes objectifs :

Décrocher le titre de champion Suisse 2008, cat. KZ2.

Pour la motorisation je pense rester fidèle à la marque TM. Une marque très fiable et performante.



# Budget

Pour la saison 2008 j'ai décidé de changer de marque de châssis vu le déroulement des événements chez Swiss-Hutless.

J'ai aussi décidé de quitter le team GS Karting afin de pouvoir évoluer en privé et aussi pour réduire les frais.

Les frais de déplacements, d'inscription, les pièces, les pneus, la révision du moteur, la rémunération du mécanicien ainsi que l'achat de tout le matériel nécessaire pour les courses sont à ma charge.

Voici un tableau représentant les dépenses prévues pour 2008, correspondant au Championnat Suisse qui se déroulera sur 6 courses :

Achat de deux châssis	Fr.	11'400.00
Achat de deux moteurs	Fr.	15'000.00
Révisions moteurs	Fr.	15'600.00
24 trains de pneumatiques	Fr.	6'500.00
Inscription aux 6 courses	Fr.	1'200.00
Déplacements	Fr.	6'000.00
Outillage	Fr.	3'000.00
Rémunération du mécanicien	Fr.	<u>6'000.00</u>
<b>Total</b>	<b>FR.</b>	<b>64'700.00</b>



# Présentation

Le championnat Suisse est suivi par la Revue Automobile. Un hebdomadaire au tirage de 45'000 exemplaires environ en Suisse romande, qui consacre en moyenne une demi-page dans son édition au monde du karting, avec des résumés sur toutes les autres épreuves, illustrés par des photos couleurs.

Depuis la saison 2006, des rediffusions de courses nationales et internationales sont retransmises sur les chaînes tel que EuroSport et AB Motors.

Pour chaque épreuve les résultats ainsi que les photos sont transmises personnellement aux journaux locaux et régionaux avec le classement de la course ainsi que le classement provisoire du championnat.

Les courses nationales et internationales sont également suivies par des revues spécialisées dans le karting et le sport mécanique en général, soit :

## **Kart'Mag**

(Tirage 50'000 exemplaires)

## **Wroom**

(Tirage 40'000 exemplaires)



Sponsors 2005 / 2006 / 2007  
Sponsors 2005 / 2006 / 2007



Top fenêtres et Volets SA  
Zone artisanale du Maupas  
1628 Vuadens  
026/919.67.40  
[www.top-volets.ch](http://www.top-volets.ch)



Auto-logic import  
Guillod Jean-Claude  
Rte de Boudry 22  
2016 Cortaillod  
032/423.50.03  
[www.autologic.ch](http://www.autologic.ch)



Sora'Print publicité  
Donzallaz Soraya  
Le Margy  
1628 Vuadens  
026/913.71.31

# Devenir mon sponsor

## Devenir mon sponsor

### **Avoir un support publicitaire**

En me sponsorisant, vous aurez un support publicitaire pour toute la saison. Votre publicité sera visible dans toute la Suisse ainsi que dans les pays voisins tel que la France, l'Allemagne et l'Italie.

Je vous suggère donc quelques idées tout à fait personnelles et négociables :

- Publicité sur le casque
- Publicité sur la combinaison
- Publicité sur le karting
- Pose d'autocollants sur le bus d'assistance
- Pose d'autocollants sur la structure de course
- Insertion de votre logos sur mon site internet

### **Associer votre nom à un sport**

Le sport automobile est un sport qui plaît de plus en plus et qui suscite la curiosité des gens pour tout ce qui s'y rapproche. Vous pouvez également tirer profit de cette image positive à l'intérieur de votre entreprise, en affichant des posters ou en accueillant éventuellement une exposition, voir même une démonstration lors d'une manifestation.