

14.03.2012 Interview cu Dl. GIANCARLO TININI .

Inceputa ca o mica firma producatoare de sasie de kart si dezvoltata in cativa ani la nivelul unui holding , prezent pe mai multe continente , CRG Spa este astazi lider in kartingul mondial castigandu-si respectul, aprecierea si increderea multor piloti si echipe care activeaza in campionate nationale si internationale.

Beneficiind de avantajele internetului si de placerea unui espresso am pus pe hartie cateva intrebari incluse intr-un interviu "la distanta" cu domnul Giancarlo Tinini , owner-ul CRG Spa , personalitate distincta a kartingului si implicit a motorsportului mondial .

BM. De unde pasiunea Dvs pentru karting , D-le Tinini ?

GT. Totul incepe initial cu munca care se transforma in pasiune , trebuie spus ca atunci cand munca se transforma in pasiune acesta este un lucru minunat

BM. La inceputurile "fenomenului karting" primele karturi erau niste sasie din teava , patru roti si un motor. Principial si astazi un kart inseamna cam acelasi lucru dar tehnologic este o mare diferenta. Cum sunt gandite la CRG etapele de realizare pentru un kart incepand cu proiectarea si terminand cu livrarea catre clienti ?

GT. Totul se dezvoltă prin testare continua si natural experienta este componenta indispensabila a muncii noastre .

BM. Cum explicati modul atat de lent in care se misca FIA prin Comisia de karting din subordine in a discuta si a lua o decizie la cererea pe care chiar DVS personal ati solicitat-o in 2010 si ulterior , de curand , CSAI , de a micsora costurile in karting si de a simplifica procedurile de verificare tehnica a motoarelor ?

GT. In opinia mea , incompetenta unor membrii ai CIK-FIA , mai mult decat atat , tot timpul cand noi incercam sa le dam sugestii , nu sunt niciodata acceptate , ei crezand ca noi nu vrem decat sa ne protejam interesele , in timp ce , adevarul este ca interesul major al constructorilor este sa aranjeze lucrurile in asa fel incat kartingul sa evolueze pe cea mai buna cale .

BM. De ce credeti ca CIK a complicat foarte mult regulile de desfasurare a Camp Mondial KF1 crescand astfel si costurile de participare cu o consecinta directa a micsorarii numarului de concurenti - Sa fie oare o tendinta a acestui for de a ramane in karting doar cei cu posibilitati financiare mari ?

GT. Nu , eu cred ca o optiune de tipul acesta a fost luata pentru a desfiinta complet acest Campionat mondial KF1 , care deja are multe probleme si probabil pentru a avea un singur campionat mondial acel U18 , care personal , cred ca este un campionat de karturi de rent .

BM. Nu credeti ca poate ar trebui o reforma la nivelul autoritatii CIK din cadrul FIA (poate ca nu ar mai trebui sa platim pe langa licenta nationala si alta internationala , macar in UE) si implicit a influentei asupra ASN-urilor de a lasa o libertate tot mai mare de organizare dupa reguli democratice de ierarhizare a competitivilor dupa criteriul concurentei si nu al exclusivitatii , aici fiind si mult discutatul art 18 din Codul Sportiv International , atat de controversat , referitor la licentele sub 13 ani ?

GT. Cred ca solutia cea mai buna este sa numai existe acele reguli referitoare la interziceri (ca de ex.art 18) si care vor ucide viitorul claselor KF , iar problema cea mai importanta este ca CIK nu are nici o alternativa viabila de propus si multa lume va fi nevoita sa participe la cele cateva „one-brand championship” care sunt pe piata.

BM. Cum vedeti viitorul kartingului avand in vedere situatia economica si mai ales problema crizei , care a scazut mult posibilitatile financiare , desi numarul mare de inscriși de la Winter Cup si WSK , pare sa contrazica efectele crizei . Sa fie oare perspectiva Formulei 1 „motorul” care anima acesta participare ?

GT. In mod cert Formula 1 este cel mai mare vis al unui pilot si cred ca acesta este lucrul pozitiv care ramane . Participarea mare in Winter Cup si in WSK nu este decat o iluzie , trebuie luat in considerare ca toata „lumea buna” din KF este prezenta in aceste curse , iar problema mare este ca la nivelul campionatelor regionale unde lucurile nu merg datorita regulamentelor prea restrictive , care indeparteaza pe cei cu motorsportul in sange . Decizia de a interzice prepararea motorului care este o dorinta aflata in inima utilizatorului , este cel mai stupid lucru care ar putea fi facut , iar noi avem deja foarte multe campionate monomarca unde tuningul nu este permis , deci nu putem impune limite si la o clasa precum KF .

BM. In Romania exista 2 federatii , una este FRAS infiintata in 2010 (peste 100 piloti licentiati numai de karting si peste 800 in auto) care se ocupa de toate sporturile auto inclusiv karting si este organizata dupa model FIA si o alta , FRK infiintata in 2011 (cca 30 piloti) care are ca obiect numai kartingul si este afiliata la CIK-FIA prin intermediul ASN-ului local care este ACR . Raporturile dintre cele 2 federatii nu sunt de loc amiabile (fiind si o actiune in justitie in desfasurare) , din

mai multe motive dar cele mai importante fiind taxele mari de participare impuse de FRK si deasemenea impunerea unor conditii de verificare tehnica finala prin masuratori interminabile la toate specificatiile din fisele de omologare

In aceasta situatie majoritatea pilotilor migreaza la FRAS , unde se impun doar niste conditii minime de verificare tehnica , iar taxele de participare au fost practic eliminate prin alaturarea mai multor sponsori precum Dunlop . Este foarte delicat sa va intrabam daca sunteti de acord cu modelul riguros tehnic si cu taxe mari sau cel care incurajeaza kartingul in general , totusi va rog sa incercati o opinie ?

GT. Nu este bine sa aveti asemenea contraste , ideal ar fi ca cele doua federatii sa-si gaseasca cea mai buna cale de a ajuta acest sport al nostru .

BM. Daca despre pilotii CRG vorbesc rezultatele excelente de la La Conca , cum s-au comportat sasiile CRG 2012 si cateva cuvinte despre motoarele Maxter KZ?

GT. Daca pentru sasiile si motoarele KZ suntem pe deplin satisfacuti , mai avem unele probleme la KF , care incercam sa le gasim o solutie .

BM. O parere despre colaborarea cu cehii de la KVS Racing , preparatorii motoarelor BMB cu care Racing Team CRG concureaza la clasele KF in 2012 si daca este posibila o colaborare si pentru dezvoltarea motoarelor Maxter KF ?

GT. Cunosc de multi ani pe cei de la KVS cu care am avut intotdeauna o foarte buna relatie, ei sunt niste preparatori competenti si adevarati de motoare , iar pentru moment vom continua colaborarea in modul actual si vom vedea ce ne rezerva viitorul

BM. La sfarsitul anului 2011 a avut loc o competitie internationala exclusiv cu karturi electrice. Credeti ca sasiile CRG ar putea sa primeasca in viitor o astfel de “motorizare” sau credeti ca deocamdata kartingul trebuie sa ramana la modelul actual ?

GT. De ce nu , dar eu vad deja motoarele electrice un pic mai departe in viitor . In acest caz imi va lipsi in mod cert zgomotul motoarelor .

Chiar daca interviul s-a desfasurat de la distanta , speram ca internetul ne-a ajutat sa intram in atmosfera “hot” a kartingului

Interviul a fost solicitat de Dl Bogdan Mihaescu owner of CRG Romania .

