

L'intervista con Signor GIANCARLO TININI

Iniziata come una piccola società produttrice di telai dei kart, e sviluppata in qualche anno al livello di una holding, attualmente su diversi continenti, la CRG Spa oggi è il leader nel karting mondiale, guadagnandosi il rispetto, apprezzamento e fiducia di molti piloti e squadre che operano nei campionati nazionali e internazionali.

Usufruento dei vantaggi di internet e del piacere di un espresso, abbiamo messo su carta alcune domande inserite in una intervista "a distanza" con il Sig. Giancarlo Tinini, owner della CRG Spa, distinta personalità del karting, e implicitamente del motorsport mondiale.

BM. Da dove la Sua passione per il karting, Signor Tinini?

GT. Tutto è cominciato inizialmente come lavoro ma si è poi trasformato in passione, devo dire che fare un lavoro che è anche una passione è il massimo.

BM. All'inizio del "fenomeno karting" i primi kart erano dei telai di tubo, quattro ruote e un motore. Principalmente, anche oggi un kart significa quasi la stessa cosa, però tecnologicamente esiste una grande differenza. Come sono pensate nella CRG, le tappe di realizzazione per un kart iniziando con la progettazione e concludendosi con la consegna verso i clienti

GT. Tutto lo sviluppo del kart avviene tramite test continui e naturalmente grazie all'esperienza, che è una componente indispensabile nel nostro lavoro.

BM. Come spiega il modo così lento in cui si muove la FIA tramite la commissione del karting in subordine, nel discutere e adottare una decisione sulla richiesta che anche Lei personalmente ha sollecitato nel 2010 e successivamente, poco tempo fa, CSAI, di diminuire i costi nel karting e di semplificare le procedure di verifica tecnica dei motori.

GT. Penso che il problema principale sia dato dall'incompetenza di molti componenti della commissione, oltre al fatto che ogni volta che si cerca di dare consigli questi non vengono accettati perchè si pensa siano rivolti esclusivamente a tutelare i singoli interessi, ma la verità è che l'interesse principale di tutti i costruttori è proprio fare sì che il kart funzioni.

BM. Perché crede che CIK ha complicato moltissimo le regole di svolgimento nel Campo Mondiale KF1, aumentando quindi anche i costi di partecipazione con una conseguenza diretta della diminuzione del numero di concorrenti – Che sia veramente una tendenza di questa autorità di fare rimanere nel karting soltanto quelli con grandi possibilità finanziarie?

GT. No, vedo più una scelta di questo tipo rivolta a far morire completamente la già agonizzante KF1, probabilmente per avere un solo campionato del mondo, l'U18, che personalmente considero un campionato da rental kart.

BM. Non crede che probabilmente sarebbe necessaria una riforma al livello dell'autorità CIK nell'ambito della FIA (probabilmente non dovremmo più pagare, oltre alla licenza nazionale anche un'altra internazionale, almeno nell'UE), e implicitamente l'influenza sui ASN di lasciare una libertà sempre più grande di organizzazione in base alle regole democratiche di gerarchizzazione delle competizioni in base al criterio della concorrenza e non dell'esclusività, qui essendoci anche il molto discusso art. 18 del Codice Sportivo Internazionale, così discusso, in riferimento alle licenze sotto ai 13 anni

GT. Credo sia la soluzione migliore, tutte le regole che comportano divieti o proibizioni (tipo l'art. 18) sono la vera morte per il futuro della classe KF, il più grande problema è che la CIK non ha nulla di alternativo da proporre per cui molti saranno costretti a seguire le varie monomarca che ci sono sul mercato.

BM. Come vede il futuro del karting, prendendo in considerazione la situazione economica e soprattutto il problema della crisi, che ha diminuito molto le possibilità finanziarie, anche se l'alto numero di iscritti della Winter Cup e WSK, sembra contraddire gli effetti della crisi. Che sia veramente la prospettiva della Formula 1 „il motore” che anima questa partecipazione?

GT. Sicuramente la F1 è il sogno nel cassetto di molti ragazzi, e penso che sia una cosa positiva se ciò rimane. La forte partecipazione alla WSK o alla Winter Cup è solo un'illusione, dovete valutare che in queste gare è presente tutto il mondo KF, il problema sono i campionati regionali dove la cosa non funziona, i regolamenti troppo restrittivi hanno allontanato tutte quelle persone che hanno il racing nel sangue. Impedire una preparazione del motore che è nel cuore dell'utilizzatore è stata la cosa più incredibilmente stupida che si potesse fare, abbiamo già un sacco

di monomarca dove non si può fare tuning, non si può limitare una classe aperta come la KF.

BM. In Romania esistono 2 federazioni, una è la Federazione Romena Automobilismo Sportivo (FRAS) costituita nel 2010 (oltre 100 piloti con licenza soltanto nel karting, e oltre 800 nell'auto) che si occupa di tutti gli sport auto, compreso il karting, ed è organizzata in base al modello FIA, e un'altra, Federazione Romena Karting (FRK) costituita nel 2011 (circa 30 piloti) la quale ha come oggetto soltanto il karting, ed è affiliata nella CIK-FIA con l'intermedio del ASN locale che è l'Automobil Club Romania (ACR). I rapporti tra le 2 federazioni non sono per niente amichevoli (essendoci anche una azione in giustizia in svolgimento), per vari motivi, ma i più importanti essendo le alte tasse di partecipazione imposte dalla FRK, e inoltre, l'imposizione di alcune condizioni di verifica tecnica finale tramite misurazioni interminabili in tutte le specifiche delle schede di omologazione.

In questa situazione la maggior parte dei piloti migrano nella FRAS, dove vengono imposte soltanto qualche condizioni minime di verifica tecnica, e le tasse di partecipazione sono state praticamente eliminate tramite l'adesione dello sponsor Dunlop. È molto delicato chiederle se è d'accordo con il modello rigorosamente tecnico e con le alte tasse, oppure con quello che incoraggia il karting in generale, tuttavia la prego di dare una opinione.

GT. Non è bello che ci siano contrasti, l'ideale sarebbe seguire entrambi la linea più idonea ad aiutare questo sport.

BM. Se dei piloti della CRG parlano gli eccellenti risultati di La Conca, come si sono comportati i telai della CRG 2012, e qualche parola sui motori Maxter KZ.

GT. Per quanto riguarda i telai siamo soddisfatti e anche per i motori KZ, abbiamo ancora alcune difficoltà sui KF, stiamo comunque cercando una soluzione.

BM. Un parere sulla collaborazione con i cechi della KVS Racing, preparatori dei motori BMB con i quali Racing Team CRG gareggiano nelle classi KF nel 2012, e se è possibile una collaborazione anche per lo sviluppo dei motori Maxter KF?

GT. Conosco KVS da molti anni e abbiamo sempre avuto un ottimo rapporto, sono molto preparati e capaci e per il momento continueremo così, vedremo poi in futuro.

BM. Alla fine dell'anno 2011, si è svolta una competizione internazionale esclusivamente con i kart elettrici. I telai della CRG potrebbero ricevere, nel futuro, una simile "motorizzazione"? Oppure crede che per adesso il karting deve rimanere nel modello attuale

GT. Perché no, nonostante veda la motorizzazione elettrica ancora un pò lontana. Anche se il rumore dei motori mi mancherebbe molto.

Anche se l'intervista è stata a distanza, usufruendo dei vantaggi di internet, speriamo di essere riusciti a entrare nell'atmosfera "hot" del karting.

L'intervista è stata richiesta dal Signor Bogdan Mihaescu, owner of CRG Romania