



According CRG Holland, the introduction of OK engines will be very positive

07.12.2015



A top level driver in the 80s and 90s, the Dutchman Michel Vacirca has also enjoyed success as the team manager of CRG Holland. With his vision of competition, 100% oriented towards racing, he is enthusiastically contemplating the future of karting with the forthcoming introduction of OK engines.

Michel Vacirca, firstly can you recap your dual career in Karting?

- As a driver, my main success was a 2nd place at the Junior World Cup in 1980 and, a victory again at the Junior World Cup, the following year at Locarno. I continued to perform well until the early 90s I then decided to share my passion, my desire to win and my experience with others in the CRG Holland Racing Team, which has brought me great satisfaction. Our taste for technology and our professional rigour has enabled us to support great talents to success. Guido van der Garde drove with us for six years with us and won the World Super A Championship in 2002. Another F1 driver, Nico Hulkenberg, stayed at CRG Holland for eight years. We competed with the Pex family for ten years and supported the debut of Max Verstappen in national races before he joined the CRG factory team. More recently, we won three German Championships with Rick Dreezen who won the European Championship in 2014 in KZ.

What is your perspective on the cost reduction brought by the OK engines?

- We often hear that the racing will remain as expensive as before in big teams, and that's probably true. There will always people who are very comfortable financially and are able to spend heavily in karting. But that is not the key. OK engines will enable many other teams to offer more affordable services than in the past. Firstly, this will be thanks to the aggressive sales price imposed by the regulations, but also the much lower operating cost. By removing the clutch, starter motor, wiring and battery, we have also reduced the stock of essential spare parts and updates. Where two mechanics were often required in KF, only one will be sufficient in OK. Similarly, for the organisers, the workload will be lighter with much simpler regulations to manage. All of this is going in the right direction.

Who do you think will be attracted to the OK and OK-Junior categories?

- I am convinced that a wide range of drivers will be able to find their way into the OK categories. Good drivers now facing financial difficulties will be able to access top-level competition. And I do not think only to the KF categories. Some one-make trophies are also very expensive for anyone seeking victory. Good teams are able to offer an OK or OK-Junior

programme at an affordable cost. Like many team managers, I have already done my calculations and I know what I'm talking about. Meanwhile, national competitions will be able to regain their role of training and selection, based on the real talent of the drivers. At the other end of the pyramid of competitors, recreational drivers will find more enjoyment to satisfy their passion with OK engines without spending more. Frankly, I think that these new engines are a great opportunity to revive competition karting at all levels and to broaden the base of participants.

Selon CRG Holland, l'introduction des moteurs OK va s'avérer très positive

Pilote de haut niveau dans les années 80-90, le Hollandais Michel Vacirca a connu également le succès en tant que team manager de CRG Holland. Sa vision de la compétition, orientée à 100 % vers le sport, lui fait envisager avec enthousiasme l'avenir du karting grâce à l'introduction prochaine des moteurs OK.

Michel Vacirca, pouvez-vous tout d'abord revenir sur votre double carrière en Karting ?

- En tant que pilote, mes principaux succès ont été une 2e place lors de la Coupe du Monde Junior 1980 et une victoire, toujours en Coupe du Monde Junior, l'année suivante à Locarno. J'ai continué à réaliser de belles performances jusqu'au début des années 90. J'ai ensuite décidé de partager ma passion, mon envie de gagner et mon expérience avec d'autres au sein du CRG Holland Racing Team, ce qui m'a apporté de grandes satisfactions. Notre goût pour la technique et notre rigueur professionnelle nous ont permis d'accompagner de grands talents vers le succès. Guido van der Garde a roulé six ans avec nous et remporté le Championnat du Monde Super A en 2002. Un autre pilote de F1, Nico Hülkenberg, est resté huit ans chez CRG Holland. Nous avons soutenu pendant dix ans la famille Pex et suivi les débuts de Max Verstappen dans les courses nationales avant qu'il ne rejoigne le team d'usine CRG. Plus récemment, nous avons remporté trois titres de Champion d'Allemagne avec Rick Dreezen qui a été couronné Champion d'Europe KZ en 2014.

Quel est votre point de vue sur la réduction des coûts apportée par les moteurs OK ?

- On entend souvent dire que la compétition restera aussi chère qu'auparavant dans les grands teams, et c'est sans doute vrai. Il se trouvera toujours de par le monde des personnes financièrement très à l'aise capables de dépenser des sommes importantes dans le karting. Mais l'essentiel n'est pas là. Les moteurs OK vont permettre à de nombreuses autres équipes de proposer des prestations beaucoup plus abordables que par le passé. Tout d'abord grâce au prix de vente agressif imposé par la réglementation, mais aussi grâce à un coût d'exploitation nettement moins élevé. En supprimant l'embrayage, le démarreur, le câblage électrique et la batterie, on réduit d'autant le stock de pièces détachées nécessaires ainsi que les interventions. Là où deux mécaniciens étaient souvent indispensables en KF, un seul sera suffisant en OK. De même, du côté des organisateurs, la charge de travail sera moins lourde avec des contrôles beaucoup plus simples à gérer. Tout cela va dans le bon sens.

Qui peut être attiré selon vous par les catégories OK et OK-Junior ?

- Je suis convaincu qu'un large éventail de pilotes peut trouver sa voie dans les catégories OK. De bons pilotes rencontrent aujourd'hui des difficultés financières pour accéder à la compétition de haut niveau. Et je ne pense pas qu'aux catégories KF. Certaines coupes de marques sont également très chères pour quelqu'un qui vise la victoire. De bonnes équipes seront capables de proposer un programme en OK ou OK-Junior à un coût abordable. Comme de nombreux team managers, j'ai déjà fait mes calculs et je sais de quoi je parle. Parallèlement, les compétitions nationales vont pouvoir retrouver leur rôle de formation et de sélection, sur la base du talent réel des pilotes. À l'autre extrémité de la pyramide des pratiquants, les pilotes de loisir vont pouvoir trouver davantage de plaisir à assouvir leur passion avec les moteurs OK sans dépenser plus. Franchement, je pense que ces nouveaux moteurs sont une belle occasion de relancer la pratique du karting de compétition à tous les niveaux et d'élargir la base des participants.

