



---

## TM Racing shows its optimism for OK engines

30.11.2015

---



Founded by Claudio Flenghi and Francesco Battistelli, TM Racing is most of all involved in the field of off-road motorcycles, but their competitive spirit has also been exercised with great success in karting for several decades, under the supervision of its specialist technician Franco Drudi. TM Racing has been actively involved in the genesis of the new engines together with the CIK-FIA, and they have demonstrated optimism about the future of these engines.

### **Mr Drudi, how can you explain your optimism towards the OK engines?**

- The previous generation, the KF, appeared at a time when the budgets of international competition had soared, while, in parallel, economic conditions deteriorated. High-level karting has suffered greatly from these two factors, losing its popular appeal in favour of a very wealthy clientele. The top level of competition will always be expensive, it cannot be otherwise, but the base of the pyramid should be strengthened with more affordable access for a large number of competitors. TM Racing has never wanted to launch its own-brand series, preferring to compete in the CIK-FIA categories. That is why we are excited about the arrival of these new engines, which are both simpler and cheaper. On this point, the effort by manufacturers to stay within the price set by the CIK-FIA proves their involvement in broadening the base of competitors.

### **How did the development phase the OK engine go?**

- TM Racing participated in their development in close cooperation with the CIK-FIA for three years. The deadline was tight between the publication of the final regulations and the approval date, about four months, but we worked hard and the challenge was met on time. We are in the midst of testing the final versions for the 2016 season. The OK-Junior is very close to the previous KF3 which was probably the best engine ever from a CIK-FIA regulation. However we have needed to familiarise ourselves with the OK, as the maximum speed has increased by 1000 rev / min over the KF.

### **What do you think are the main qualities of the OK engines?**

- I believe that all of the brands will be very similar with regard to performance. In OK, everyone will use a simplified power valve and an identical exhaust. In addition to the reduced purchase price, these aspects will help to develop the market, particularly in the national championships. Expect tighter races than in the past, which is excellent news. Like most professionals, I will carefully watch the Junior races, for the first time using an engine without a clutch. For Seniors, the choice of reducing the weight of the OK class helps maintain a high level of performance with a simpler machinery that has a wider range. It is a good option for an

advanced karting category and will become very attractive. Driving an OK will be much more fulfilling than a KF.

I should add that the CIK-FIA has worked hard to complete regulations that meet the expectations of all parties concerned as much as possible. It is also very good promotion for the new engines. These efforts need to be highlighted because they are going in the right direction. More drivers will be race in these categories, and most federations, circuits and professionals will be satisfied. As I am passionate about racing, I am very excited by the OK engines. I hope the ASNs and professionals will take their part by facilitating their development for a broad range of drivers. At TM, we are all very excited to start the 2016 season!

\*\*\*\*\*

## TM Racing affiche son optimisme pour les moteurs OK

Entreprise fondée par Claudio Flenghi et Francesco Battistelli, TM Racing s'exprime avant tout dans le domaine de la moto tout-terrain, mais son esprit de compétition s'exerce également avec une grande réussite en karting depuis plusieurs décennies, sous la baguette de son technicien fétiche, Franco Drudi. TM Racing a participé activement à la genèse des nouveaux moteurs aux côtés de la CIK-FIA et fait preuve d'un bel optimisme quant à l'avenir de ces mécaniques.

### **M. Drudi, qu'est-ce qui explique votre optimisme envers les moteurs OK ?**

- La génération précédente, celles des KF, est apparue au moment où les budgets de la compétition internationale se sont envolés, alors que, parallèlement, les conditions économiques se dégradaient. Le karting de haut niveau a beaucoup souffert de ces deux facteurs, perdant son attrait populaire au profit d'une clientèle très aisée. La haute compétition restera toujours coûteuse, il ne peut pas en être autrement, mais la base de la pyramide doit être renforcée avec un accès plus abordable pour un grand nombre de pratiquants. TM Racing n'a jamais souhaité lancer sa propre série monomarque, préférant jouer le jeu des catégories de la CIK-FIA. C'est pourquoi nous sommes ravis de l'arrivée de ces nouveaux moteurs, à la fois plus simples et moins coûteux. Sur ce point, l'effort consenti par les constructeurs pour rester dans les limites du prix voulu par la CIK-FIA prouve leur implication dans l'élargissement de la base des pratiquants.

### **Comment s'est déroulée la phase de mise au point des moteurs OK ?**

- TM Racing a participé à leur élaboration en étroite collaboration avec la CIK-FIA depuis trois ans. Le délai était serré entre la publication de la réglementation définitive et la date d'homologation, quatre mois environ, mais nous avons beaucoup travaillé et le défi a été relevé dans les temps. Nous sommes en pleine période de tests sur les versions finales en vue de la saison 2016. Le OK-Junior reste très proche de l'ancien KF3 qui était sans doute le meilleur moteur jamais issu d'une réglementation CIK-FIA. Nous avons par contre besoin de nous familiariser avec le OK dont le régime maximum est supérieur de 1000 tr/mn à celui du KF.

### **Selon vous, quelles sont les qualités principales des moteurs OK ?**

- Je pense que toutes les marques vont être très proches en ce qui concerne les performances. En OK, tout le monde devra utiliser une valve simplifiée et un échappement identiques. En plus du prix d'achat réduit, ces deux points vont permettre de développer le marché, notamment dans les championnats nationaux. Il faut s'attendre à des courses plus serrées que par le passé, ce qui est une excellente nouvelle. Comme la majorité des professionnels, j'attends avec attention les épreuves Junior utilisant pour la première fois un moteur sans embrayage. Pour les Seniors, le choix de réduire le poids de la catégorie OK permet de maintenir un haut niveau de performance avec une mécanique plus simple qui dispose d'une plus large plage d'utilisation. C'est une bonne option pour la catégorie de pointe du karting qui va devenir vraiment très attractive. Le pilotage d'un OK sera beaucoup plus valorisant que celui d'un KF.

Je tiens à ajouter que la CIK-FIA a beaucoup travaillé pour aboutir à une réglementation qui convienne le plus possible aux attentes de toutes les parties concernées. Elle fait également une très bonne promotion pour les nouveaux moteurs. Ces efforts doivent être soulignés, car ils vont dans le bon sens. Plus les pilotes seront nombreux dans ces catégories, plus les

fédérations, les circuits et les professionnels seront satisfaits. En tant que passionné de compétition, je suis très excité par les moteurs OK. J'espère que les ASN et les professionnels vont jouer le jeu en facilitant leur développement auprès d'un large éventail de pilotes. À la TM, nous sommes tous très impatients de débiter la saison 2016!