

FIA KARTING INTERVIEW WITH JAN KOSKI

30 Sep 2021



"WE ARE A CLOSE AND DETERMINED TEAM."

Among the prestigious private teams that race on the international scene in FIA Karting like RFM, Ward Racing, Forza Racing and VDK Racing, one team has been making a name for itself for a few seasons now. This is Koski Motorsport, which gives several drivers the opportunity to shine each year. A few months before his 40th birthday, Finnish team manager Jan Koski tells us how he got there...

Many team managers are former kart drivers. Is this the case for you too?

My father was a karting professional in Finland, he distributed some chassis brands and imported TM engines. My sister drove karts and I started racing myself in 1998 at the age of seven. I raced for about ten years, mainly at national level, but I also participated in some international events in Junior and then in ICA when 100cc engines were still used. Then I started working as a mechanic and created a team to run the TM race department in Finland.

HOW DOES ONE BECOME A TEAM MANAGER AT INTERNATIONAL LEVEL?

You can't improvise. It is difficult to start without experience. I had the opportunity to work with the Swedish team Ward Racing. I started to travel with them all over Europe and I learned a lot. At the end of our collaboration, I was in charge of data acquisition. I was able to work with excellent drivers like the Italian Lorenzo Trivisanutto and the Dane Christian Lundgaard, when he became European KF-Junior Champion in

2015. After this adventure, Koski Motorsport was created in 2017. Two years later, we intensified our international investment.

HAVE YOU LEFT YOUR COUNTRY, FINLAND, BEHIND?

No, I am still there. We have already won four Finnish Championship titles. We support about eight to nine drivers, some of them using their own awning. I had to invest in a second truck with a tent, the main one staying in Italy during the racing season, because Finland has the disadvantage of being very far from the countries where most of the FIA Karting events are held. I try to be as organised as possible and it pays off. Our results are constantly improving. In 2019, our Swedish driver Theo Wernersson won the Andrea Margutti Trophy in OK-Junior. At present, we are regularly at the forefront in FIA Karting.

SEVERAL PRIVATE TEAMS OF REFERENCE HAVE BEEN ESTABLISHED FOR MANY YEARS. WHAT IS YOUR APPROACH TO BEATING THEM?

They certainly have more experience, but we are determined to work hard to beat them. It's very exciting. We also have to fight against factory teams. That's why we are constantly looking for the winning combination: good chassis, good engine and good driver. I think we have reached the level where we can aim for the top spot. We have nothing to envy the others. Of course, to reach our goal, our role is to attract the most talented drivers to us, because it is still difficult to win with a driver who is just starting out internationally.

GETTING GOOD TECHNICAL STAFF IS ALSO A GUARANTEE OF SUCCESS. HOW DO YOU MANAGE THIS IMPORTANT ASPECT AS TEAM MANAGER?

This alchemy is created year after year. Part of the success of a team comes from the human skills that it is imperative to assemble. Today, I can be proud of the quality of our staff. At Koski, there is a great dynamic and a desire to move forward together. The search for performance is constant and we are 100% focused on the progress of our drivers. I would add that we have an excellent collaboration with our engine manufacturer One Engines, who prepares our Vortex engines. Our chassis are Tony Karts made by OTK, a benchmark!

HOW MANY DRIVERS DOES THE TEAM HAVE?

In general, we support three or four drivers. At the moment we don't want to have too many. I would rather see four drivers happy to race under our colours than eight who feel they are not supported enough. Even if the competition is tough in OK and OK-Junior, our wish is to allow everyone to flourish in good conditions, by offering them a high quality service and by giving them the tools to reach the best position according to their abilities.

HOW DO YOU RATE THE ATMOSPHERE IN YOUR TEAM?

I am very attached to this aspect. I make sure that the drivers collaborate constantly. Data acquisition and videos are shared, so that everyone can benchmark against each other and push each other in harmony. This is how drivers progress. There should be no number one, number two or number three drivers! We all have to have a common goal: to make sure that everyone thrives within our structure, gives their best and is fast. Only then, of course, can differences arise on the track. In the end, everyone should be happy when a team driver achieves a good result. Our mechanics are the first to set an example and help each other.

HOW DO YOU MANAGE VERY YOUNG AND INEXPERIENCED DRIVERS?

Clearly, the team has an important role to play. Today, we can see that in the Mini category, the drivers all want to be in a position to win. However, there are stages that should not be neglected. You can't improvise

your way to the podium. At this level, work remains essential, the driver must invest himself.

ARE YOU HOPING FOR THE RETURN OF AN FIA KARTING EVENT TO FINLAND?

The 2019 World Championship in Alahärmä was a great event! Unfortunately, we don't have many other circuits capable of organising such an event in Finland. Of course, I would love to see a World or European Championship there again. For the moment I am focused on winning races, no matter which circuit I have to go to...

ENTRETIEN FIA KARTING AVEC JAN KOSKI

“NOUS SOMMES UNE ÉQUIPE SOUDÉE ET DÉTERMINÉE”

Au milieu des prestigieux teams privés qui évoluent sur la scène internationale en FIA Karting comme RFM, Ward Racing, Forza Racing ou VDK Racing, une équipe fait parler d'elle depuis quelques saisons. Il s'agit de Koski Motorsport, qui permet chaque année à plusieurs pilotes de se mettre en valeur. À quelques mois de son 40e anniversaire, le Finlandais Jan Koski, son responsable, raconte comment il en est arrivé là...

BEAUCOUP DE TEAM MANAGERS SONT D'ANCIENS PILOTES DE KARTING. EST-CE ÉGALEMENT VOTRE CAS?

Mon père était professionnel du karting en Finlande, il distribuait quelques marques de châssis et importait les moteurs TM. Ma sœur a roulé en kart et j'ai moi-même débuté en compétition en 1998 à l'âge de 7 ans. J'ai couru pendant une dizaine d'années, principalement au niveau national, participant toutefois à quelques épreuves internationales en Junior, puis en ICA lorsque les moteurs 100cc étaient encore utilisés. Puis, j'ai commencé à travailler comme mécanicien et j'ai créé un team pour assurer le service course de TM en Finlande.

COMMENT DEVIENT-ON TEAM MANAGER AU NIVEAU INTERNATIONAL?

Cela ne s'improvise pas. Il apparaît délicat de se lancer sans expérience. J'ai eu l'opportunité de me rapprocher du team suédois Ward Racing. J'ai commencé à voyager avec lui dans toute l'Europe, j'ai beaucoup appris. À la fin de notre collaboration, je m'occupais des acquisitions de données. J'ai pu côtoyer d'excellents pilotes comme l'Italien Lorenzo Trivisanutto ou le Danois Christian Lundgaard, quand il est devenu Champion d'Europe KF-Junior en 2015. Après cette aventure, Koski Motorsport a été créé en 2017. Deux ans plus tard, nous avons intensifié notre investissement à l'international.

AVEZ-VOUS DÉLAISSÉ VOTRE PAYS, LA FINLANDE?

Non, j'y suis toujours présent. Nous avons déjà remporté 4 titres de Champion de Finlande. Nous soutenons 8 à 9 pilotes environ, certains utilisant leur propre structure. J'ai dû investir dans un deuxième camion avec tente, la principale restant en Italie durant la saison sportive, car la Finlande a le désavantage d'être très éloignée des pays où se disputent la majorité des épreuves FIA Karting. J'essaie d'être le mieux organisé possible et ça paie. Nos résultats sont en progression constante. Dès 2019, notre pilote suédois Theo Wernersson a remporté le Trophée Andrea Margutti en OK-Junior. Actuellement, nous sommes régulièrement aux avant-postes en FIA Karting.

PLUSIEURS TEAMS PRIVÉS DE RÉFÉRENCE SONT IMPLANTÉS DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES. QUELLE EST VOTRE APPROCHE POUR LES BATTRE?

Ils bénéficient certes d'une plus grande expérience, mais nous sommes déterminés à travailler dur pour les battre. C'est très excitant. Nous devons aussi lutter contre des teams d'usine. C'est pourquoi nous sommes constamment à la recherche de la combinaison gagnante: bon châssis, bon moteur et bon pilote. Je pense que nous avons atteint le niveau qui nous permet à notre tour de viser la première place. Nous n'avons plus rien à envier aux autres. Bien sûr, pour atteindre notre but, notre rôle consiste à faire venir vers nous les pilotes les plus talentueux, car cela reste difficile de gagner avec un pilote qui débute à l'international.

PARVENIR À RÉUNIR UN STAFF TECHNIQUE DE QUALITÉ EST ÉGALEMENT UN GAGE DE SUCCÈS. COMMENT GÉREZ-VOUS CETTE PARTIE IMPORTANTE EN TANT QUE RESPONSABLE D'ÉQUIPE?

Cette alchimie se crée année après année. Une partie du succès d'un team vient des compétences humaines qu'il est impératif de rassembler. Aujourd'hui, je peux être fier de voir la qualité de notre staff. Chez Koski, il existe une vraie dynamique et une envie d'avancer ensemble. La recherche de performance est constante et nous sommes focalisés à 100% sur la progression de nos pilotes. J'ajoute que la collaboration est excellente avec notre motoriste One Engines, qui prépare nos moteurs Vortex. Nos châssis sont des Tony Kart fabriqués chez OTK, une référence !

DE COMBIEN DE PILOTES SE COMPOSE LE TEAM?

En général, nous en assistons trois ou quatre. Pour le moment, nous ne voulons pas en accueillir de trop. Je préfère voir quatre pilotes heureux de courir sous nos couleurs, plutôt que huit ayant l'impression de ne pas être suffisamment soutenus. Même si la concurrence est rude en OK comme en OK-Junior, notre souhait est de permettre à tous d'éclorre dans de bonnes conditions, en leur proposant un service de grande qualité et en leur donnant les outils pour qu'ils puissent atteindre la meilleure place en fonction de leurs capacités.

COMMENT JUGEZ-VOUS L'ATMOSPHÈRE DANS VOTRE TEAM?

Je suis très attaché à cet aspect. Je fais en sorte que les pilotes échangent de manière constante. Les acquisitions de données et les vidéos sont partagées, afin que chacun puisse s'étalonner l'un envers l'autre et se pousser mutuellement, en harmonie. C'est de cette manière que les pilotes progressent. Il ne doit pas y avoir de pilotes n°1, n°2 ou n°3 ! On doit tous avoir un objectif commun : faire en sorte que tout le monde s'épanouisse sous notre structure, donne le meilleur et se montre rapide. Ce n'est qu'ensuite, bien entendu, que des différences peuvent se créer sur la piste. En définitive, chacun doit se réjouir quand un pilote du team décroche un bon résultat. Nos mécaniciens sont les premiers à montrer l'exemple et à s'entraider.

COMMENT PROCÉDEZ-VOUS POUR GÉRER DE TRÈS JEUNES PILOTES, PEU EXPÉRIMENTÉS.

Clairement, le team a un rôle important à jouer. Aujourd'hui, on le voit dès la catégorie Mini, les pilotes veulent tous se retrouver en position de gagner. Cependant, il y a des étapes à ne pas délaissier. Monter régulièrement sur le podium ne s'improvise pas. À ce niveau, le travail reste primordial, le pilote soit s'investir.

ESPÉREZ-VOUS LE RETOUR D'UNE ÉPREUVE FIA KARTING EN FINLANDE?

L'édition du Championnat du Monde 2019 à Alahärmä fut un bel événement ! Hélas, nous n'avons pas beaucoup d'autres circuits capables d'organiser une telle épreuve en Finlande. Bien sûr, j'apprécierais de voir à nouveau un Championnat du Monde ou d'Europe s'y dérouler. Pour le moment, je reste concentré pour gagner des courses, quel que soit le circuit sur lequel je dois me rendre.