



A Ford már több mint egy éve megszüntette a hivatalos gyári támogatást, Malcolm Wilson és csapata, az M-Sport azonban mindenki örömére mégis jelen van a rali világbajnokságon.

A Ford már több mint egy éve megszüntette a hivatalos gyári támogatást, Malcolm Wilson és csapata, az M-Sport azonban mindenki örömére mégis jelen van a rali világbajnokságon.

Akkor, amikor a Ford visszavonulásának híre eljutott hozzá, Wilson nyíltan kimondta, úgy gondolja, ez az M-Sport működésének végét is jelenti, legalábbis a rali világbajnoki szinten. Mindannyiunk szerencséjére ez az állítás hamisnak bizonyult, az M-Sport vezére nem azt az utat választotta, amelyik egyszerűbbnek látszott, nevezetesen hogy biztonságosabb vizekre

evez, messze a világbajnokág támasztotta nyomástól és a kockázattól.

- Amikor megkaptam a telefonhívást, alapvetően azt hittem, eljött a világ vége. De mélyebbre kell ásni, és akkor meg lehet találni az elhatározást. Ahogy el is tudja képzelni bárki, félelmetes volt a tavalyi év, Thierry Neuville második tudott lenni az egyik autónkkal az egyéni bajnokságban. Ez talán ugyanakkora eredmény volt valójában, mintha megnyertünk volna egy versenyt, figyelembe véve, hogy hol voltunk tizenkét hónappal korábban.



- Egy évvel ezelőtt ebben az időszakban azt próbáltátok kitalálni, hogyan tudtok működni a Ford támogatása nélkül, idén azt kell kitalálnotok, hogyan éljétek túl Katar nélkül. Katar kiszállása várható volt vagy sokként jött?

- Nem, ez nem egy olyan dolog, ami végleg eldőlt, még mindig tárgyalásban vagyunk. Nem tudni, mi fog történni, de jelenleg folynak a tárgyalások Katarral.

- A fejlesztések elmaradása, amit a Ford kiválása idézett elő, is egy faktor abban, hogy az M-Sport nem tudott futamot nyerni az elmúlt másfél évben?

- Nem teljesen. Úgy gondolom, több alkalom is volt 2013-ban, amikor Mads vagy Thierry közel volt a győzelemhez bizonyos körülmények között, de amíg Sebastien Ogier-nek nincsenek problémái, senki sincs, aki le tudná őt győzni ebben az évben vagy jövőre. Meg kell jegyezni, az új motorjavaslat jelentős segítség lett volna, de természetesen örültünk, amikor megszületett a döntés arról, hogy befagyasztják a WRC autók homologizációját. Nem kérdés, ez a döntés segített nekünk, mint ahogyan segített Yves Mattonnak is a Citroennél.

- Úgy tűnik, hogy az autók specifikációjának ez évi befagyasztása a volkswagenes Jost Capito ötlete volt, és kiderült, hogy a Volkswagennek ez nagyon kényelmes, mivel technikailag előrébb tartanak.

- Az igazat megvallva Jost javaslata volt ez, de nagyon hasznos volt számunkra, mivel nem volt meg az a költségvetésünk, hogy olyan mértékben fejlesszünk, mint ahogyan szoktunk, úgyhogy úgy gondolom, a különbség még nagyobb lett volna, mint amilyen most.

- Egy vagy két út még mindig van a kocsi fejlesztésére idén. Mikor fogjátok ezt megtenni és mi lesz az, amit csináltok?

- Nincsenek terveink jelenleg arra, hogy bármit is változtassunk, bár két joker homologizációnk is van 2014-re, egy a motorra, egy a karosszériára. Jelen pillanatban nincs semmilyen tervünk, hogy ezeket felhasználjuk. Nyilvánvalóan ha szükségünk lesz rá, megnézzük, de jelenleg nincsen semmilyen tervünk rá, hogy használjuk őket.

- Az RRC autók tényleges beszüntetése azt jelenti, hogy a World Rally Car-ok aftermarket

értékesítése nem annyira erős, mint volt. Ennek a változatnak a fejlesztése mögött ugyanakkor feltehetőleg az a filozófia volt, hogy segítsék az aftermarket piacot az R5-ös, R2-es és hasonló típusokhoz hasonlóan.

- Nem mondanám ezt. Azt lehet elmondani, hogy az RRC és a WRC ugyanolyan erős, mint volt. Három WRC autót értékesítettünk az elmúlt néhány hónapban, éppen most kaptunk egy megrendelést egy új RRC autóra, úgyhogy őszintén megmondva nem látunk a piacon semmilyen visszaesést. Egyébiránt több R5-öst építünk, mint WRC-t és RRC-t.

- A Ford pilóták nevéhez fűződő monte-carlói és svédországi szakaszgyőzelmek mind privát vagy támogatott versenyzők által születtek, nem pedig a csapat saját versenyzői által. Mit mond ez neked?

- Ebben a kérdésben nem lehet figyelembe venni Elfyn Evans-ot, mivel Elfynnel hosszú távú tervünk van, ami a tanulásról szól. Ha elérne egy dobogós helyezést ebben az évben, el lennék ragadtatva. Kicsit csalódott vagyok attól, hogy a másik versenyzőnk, Mikko Hirvonen nem tudott még legjobb időt felmutatni. De úgy gondolom, ez megmutatja, még mindig nagyon jó az autónk, ha privát srácok, mint Bryan Bouffier, Ott Tanak, Robert Kubica vagy Henning Solberg, akik nagyon kevés teszttel ülnek be, jegyeznek ilyen időket. Ez azt mondja, hogy egy nagyon autóval rendelkezünk még mindig, amit könnyű vezetni, amibe ha beül valaki, gyorsan tud vele menni nagyon hamar, könnyedén.

- Mit gondolsz Robert Kubicáról és az idén eddig mutatott fejlődéséről?

- Azt gondolom, rendkívüli dolgot tesz, figyelembe véve a fizikai kondícióját. Hihetetlen volt, amit Monte-Carlóban művelt, 36 másodperccel vezetett két szakasz után, amikor minden srác ugyanolyan gumikon volt. Azt hiszem, ez világos üzenet volt arról, hogy mik a szándékai és a lehetőségei. Ugyanakkor újabb tizenkét hónapnyi tapasztalatra szüksége van a rali világ bajnokságon, mielőtt tényleg elkezdhetne a győzelemért küzdeni. Talán ennek az évnek a második felében az aszfaltos fordulókön, de úgy gondolom, újabb tizenkét hónap kell abból, amit láttam, és lehetséges lesz számára a jövőben a világbajnoki futamgyőzelem.

- Elképzelhető, hogy elismeri ezt?

- Igen. Még csak most kezdtem megismerni Robertet, de ebből a kevésből, amit tudok, látom, hogy mennyire elkötelezett, mennyire fókuszál és összpontosít arra, amit megpróbál elérni, és azt hiszem, nyilvánvaló, mennyire hisz magában.

- A tavalyi év végén az M-Sport elvesztette Thierry Neuville-t. Mi a véleményed a csapatban eltöltött tavalyi évről?

- Ő az egyik legígéretesebb fiatal, akivel valaha is együtt dolgoztam. Az egyik legelkötelezettebb, leginkább összpontosító és fókuszáló pilóta talán Carlos Sainz óta.



- Mesélj arról, jelenleg milyen más dolgok vannak folyamatban az M-Sportnál! Mit gondolsz az R5-ről és hogy érzed, a Fiesta sikere az R5-ösök között folytatódni fog-e a francia autók érkezésével?

- Az R5 a másik tényezője a cégünk megmentésének. Az R5 tette lehetővé számunkra, hogy a rali világbajnokság legmagasabb szintjén maradhassunk. Üzleti szempontból nagy siker ez. A verseny a Peugeot és a Citroen érkezésével fejlődni fog. Van néhány ember, akik azért fogják ezeket az autókat venni, mert hűségeselek, de vannak olyanok is, akik valami mást akarnak vezetni majd. De még mindig úgy gondolom, az R5-nek nagy piaci részesedése van. A Fiesta R5-ök kiszállítása június közepéig be van táblázva, de minden nap kapunk újabb megrendeléseket. Ez egy olyan autó, amit a világ minden táján lehet használni, úgyhogy óriási jövője van ezeknek a kocsiknak. De nem csak ez van, hanem fejlesztjük az általunk R5+-nak nevezett autót is, ami egy R5-ös a WRC turbójával és 34 milliméteres szűkítővel. Ezt nemzeti bajnokságokban lehet használni. Azt hiszem, tíz megrendelésünk van már erre is. Úgy gondolom, az R5 nagyon sok ajtót nyitott meg számunkra. Ez egy olyan autó, amit nemzeti versenyeken is lehet használni, aztán nagyon könnyen vissza lehet alakítani a nemzetközi specifikációra, és egy olyan kocsi, ami csupán egy másodperccel lassabb kilométerenként, mint a WRC a negyven százalékos ára mellett. Személy szerint azt gondolom, ez az az út, amerre a sportágnak tartania kell. Csökkentenünk kell a versenyzés költségeit.

- Mi a célja a nem homolog autó előállításának, mint amilyen például az R5+, az RS34, a 2400?

- Az a szándék velük, hogy az ügyfelek igényeit kielégítsék. Nagyon egyszerű, a cég túlélése érdekében meg kell tennünk mindent, amit lehet, ezért minden olyan területet megnézünk, ahol úgy gondoljuk, van valamekkora piac. Az a nézőpontom, hogy a legutolsó dolog, amit akarunk, hogy az autók parkoljanak, garázsban legyenek és ne használják őket. Ha egy autó versenyen szerepel, tartalék alkatrészekre van szüksége, és természetesen ez a fajta üzlet szükséges számunkra. De nem csak ennyi, az is fontos, hogy sikeresek legyünk. Abban a pillanatban, amikor nem vagyunk sikeresek, nagy hatással van az üzletre.

- A Bentley-vel folytatott munka milyen hatással van az M-Sport hagyományos, ralival kapcsolatos tevékenységére?

- Azt lehet mondani, hogy tökéletes volt az időzítés. A Ford úgy döntött, visszavonul, ekkor jött a lehetőség a pályaversenyzésre, ami teljes új dolog volt nekünk. De egy ilyen presztízzsel rendelkező cég esetében, mint amilyen a Bentley, nyilvánvalóan örültünk, hogy minket választottak a munkára. Elképesztő az a tudásátvitel, amit az emberek az M-Sportnál csinálnak Dovenby-ben. Sokan, akik a pályaversenyzésbe voltak bevonva, a döntések következtében a raliba kerültek át, de sok emberünk van, akik a raliból mentek a pályaversenyzésbe. Ha megnézzük a tudástárat, amivel rendelkezünk itt, nagyon sok versenytapasztalatunk van. Az igazat megvallva ez egy kicsit könnyebbé tette a munkát, mint amivel először számoltunk.

- Az FIA junior bajnoksággal kapcsolatos tevékenységeivel és azzal a döntéssel, hogy a 2013-as R2-es autókról áttérnek 2014-ben az R3-asokra, elégedetlen voltál?

- Nem, tudtuk, hogy ez a döntés meg fog születni, úgyhogy elfogadtuk ezt. Igazából azon a ponton voltunk, hogy eladjuk az összes R2-es autónkat Chilébe, mert ott lesz egy R2-es bajnokság. Aztán jött a lehetőség a DMACK-kal. Akartak csinálni valamit, és tulajdonképpen egy jobb bajnokságot tudtunk összerakni, mint amilyenünk volt az elmúlt három szezonban, 2011-től 2013-ig, mivel biztosítani tudtuk az indulóknak azt az esélyt, hogy teljes versenyt teljesítsenek, és egy olyan díjat adunk, ami a rali világbajnokság történetének legjobb díja. Nem volt az tehát, hogy torkig lettem volna az FIA-val, a DMACK Challenge váratlanul jött. Leültünk a DMACK-tól Dick Cormackkal átbeszélni, milyen különböző formákban futtathatnánk az autókat. Tetszett neki is az ötlet, néhány óra alatt megegyeztünk mindenben!

- Mit gondolsz, a rallycross világbajnokság vonzani fogja az olyan embereket, mint amilyen te is vagy, vagy inkább zavaró lesz?

- Nem. Még egyszer, oda kell figyelniük mindenre. Ken Blocknak rallycross autót építettünk a tavalyi évre, folyamatban van egy új rallycross autó építése is, amiről úgy gondolom, Ken fogja idén használni három versenyen. Ez egy olyan dolog, amiről azt gondoljuk, foglalkoznunk kell vele, nem hagyhatjuk figyelmen kívül, illik a profilunkba. Érdeklődött néhány olyan ember, aki látta, hogyan teljesít Ken autója. Vizsgáljuk azt, hogy csinálunk saját autót, amivel a szezon során remélhetőleg megjelenhetünk Kennel és más emberekkel.

- A legutolsó kérdés a Forddal kapcsolatos. Mit gondolsz, a Ford helyzete javul a rali világbajnokságot illetően? Vissza fognak jönni vagy a jelenlegi vonal folytatódik?

- Ez egy olyan dolog, amit nem tudok megválaszolni. A Ford jelenlegi piaci helyzetét nézve úgy gondolom, érthető, ha nem nézik a rali világbajnokságot és a többi autósport szakág legmagasabb szintjét addig, amíg nem látják, hogy a gazdasági helyzetük pozitív irányba mozdulna.

Interjú Malcolm Wilsonnal

Írta: Fartik András

2014. március 03. hétfő, 16:45 - Módosítás: 2014. március 03. hétfő, 18:49

Andrew