

Írta: Fartik András

2013. október 03. csütörtök, 19:35 - Módosítás: 2013. október 03. csütörtök, 19:38



Interjú Ralf Arnekével, aki a Volkswagen Motorsport vezető szerelőjeként a szerelők munkáját is felügyeli.



Interjú Ralf Arnekével, aki a Volkswagen Motorsport vezető szerelőjeként a szerelők munkáját is felügyeli.

Nélküle megállna az élet a szervizparkban. Ralf Arneke az az ember, aki megszervezi a szerelők csapatának életét és biztosítja azt, hogy a három Polo R WRC tip-top állapotban

várhassa a rali világbajnokság éppen soron következő állomását. Ralf az interjú során beszél a vezető szerelői szerepéről, de mesél a csapatszellemről és a rali világbajnokság kihívásairól is.

- Mik a legfőbb kötelezettségeid a Volkswagen Motorsport csapatán belül?

- Én vagyok a felelős a szerelők csapatának összeállításáért a műhelyben, a tesztek alatt és a rali világbajnokság futamain is, hogy minden munka hiba nélkül történjen. És természetesen mindennek gördülékenyen kell mennie extrém időkényszer alatt is.

Talán így a legkönnyebb megérteni ezt: egy futballcsapat trénere vagyok, nekem kell kitalálni a legjobb összeállítást, hogy megnyerjük a meccset. A ralisport kétségkívül csapatsport, melyben mindenkinek kéz a kézben kell dolgoznia, emiatt helytálló a futball analógia.

- A rali világbajnokság eseményeire hogyan készültök fel?

- Először is összegyűjtök minden információt, ami a három autó főszerelőjének fontos. Többek között ez azt jelenti, hogy meg kell beszélnünk minden szükséges dolgot a menetrend szempontjából (technikai átvétel, shakedown, rajtceremónia, szerviz megbeszélés, stb.). Amiatt fontos ez, hogy később, a futam szűk időkerete során ne ütközzünk nehézségekbe. Biztosnak kell lennem abban is, hogy minden fontos homologizációs és a járművekre vonatkozó dokumentumot elvittünk a versenyre.

- Hogyan képezed ki a csapatodat a világbajnoki futamok időkeret szempontjából kritikus szervizlehetőségeire?

- A hannoveri székhelyünk műhelyében az egész csapat gyakorolja a főelemek beszerelését. Ezen kívül a sebességváltó és hátsó differenciálmű cseréjét időre csináljuk, amikor kivisszük az autót az ehra-lessieni próbapályára, hogy ez a tevékenységünk több legyen, mint rutin esemény. Egy példa: srácaink a sebességváltót tizenkét perc alatt ki tudják cserélni – attól a pillanattól kezdve, hogy az autót megemeljük addig, amíg az új erőátvitel el nem kezd forogni.

- Amikor nem mennek túl jól a dolgok, hogyan motiválad a csapatot?

- Elég könnyű volt eddig számomra, hogy a srácok összpontosítását fenntartsam, mivel a Deutschland Rallye kivételével minden versenyen felülmúltuk saját elvárásainkat. De még azokon az eseményeken is, ahol nem mentek olyan jól a dolgok, minden egyes vezetői és márkavilágbajnoki pontért küzdenek a fiúk, mivel meg akarjuk nyerni mindkét címet a Volkswagennek.

- Te voltál a felelős a szerelőkért a Dakar Rally-n is. A rali világbajnokság mennyiben különbözik attól?

- A Dakar Rally-ban és a rali világbajnokságban nem sok közös van. Elsőként, Dakar Rally-t egyszer tartunk egy évben, míg a rali világbajnokság tizenhárom versenyt foglal magában az évad során. Nyilvánvalóan ez egy teljesen más gyakorisági arány, a rali világbajnokság így sokkal több munkát ad a csapatnak.

Egy másik tényező a nagyon pontos szervizidő, amit kötelesek vagyunk egy raliverseny során betartani: tizenöt percünk van reggel, harminc perc ebédidőben és negyvenöt perc este, ez alatt kell az autókat karbantartani. Ez tehát egy teljesen más játék a Dakar Rally-val összehasonlítva, ahol ha szükséges volt, opcióként még az éjszakát is végigdolgozhattuk.

Van egy másik különbség is: a WRC autók homologizációval rendelkeznek. Más szavakkal, nem szerelhetünk be bármilyen olyan alkatrészt, amit szeretnénk, először jóvá kell hagyatni az FIA-val minden elemet. A rali világbajnokság tehát általánosságban véve sokkal szigorúbban szabályozott, mint a Dakar Rally.

Andrew