



Változások a vezetőségekben

Változások a vezetőségekben

Az autósport túllépett azokon a napokon, amikor törtető egyének voltak a csapatvezetők, akiknek saját tulajdonuk volt az alakulat és saját maguk is futtatták azt. A modern kor szupermenedzserei jóval nagyobb felelősséggel rendelkeznek, mint korábban bármikor; munkahelyek százai és millió eurós részvények múlnak rajtuk, a győzelem soha korábban nem volt ennyire fontos.

Ez azért van így, mert a gyártók az autósport mozgató erői, a versenycsapatok pedig – akik korábban teljesen függetlenek voltak – most már sokkal inkább szeretnék nagyobb hatalmak

leányvállalatai lenni, finom, egyedien komplex komponenseivé válni egy nagyobb mechanizmusnak. Ez érvényes az autósport azon sikeres vezető menedzsereire, akik a 2014-es világbajnokság során az ötvenöt futamból negyvenötöt nyertek meg. Az FIA AUTO magazinja velük, Jost Capítóval, Yves Mattonnal és Toto Wolff-fal készített interjút.



„Szükséged van egy gyártó hátterére, hogy sikeressé válhass” – mondja Capito, a Volkswagen rali világbajnoki csapatának, a Volkswagen Motorsportnak a vezetője, akik tavaly a tizenhárom rali világbajnoki futamból tizenkettőt nyertek meg. „Nagyon szoros az együttműködésünk a Volkswagen AG mérnökeivel, e nélkül a fajta szoros kapcsolatot nélkül nem lenne lehetséges ilyen versenyképes autót készíteni. Szükségünk van erőforrásra, tudásra és szaktudásra, legyen szó akár anyagtudományról, akár motorfejlesztésről. Minden tudáshoz, ami megvan egy nagyvállalatnál, hozzá tudunk férni és hatalmas segítségnek számít, még akkor is, ha függetlenek vagyunk.”

A ralisport mindig is egy gyártók által dominált sorozat volt, a jelenség azonban relatíve új a

Forma-1 számára, melyben mindössze Sir Frank Williams maradt meg a tulajdonos-csapatvezetői régi őrségből. Számos példa volt azonban az utóbbi években, amikor a hatalmas befektetések ellenére elmaradt egy gyártó győzelme; a legsikeresebbek, mint amilyen a Mercedes is, bizonyították a finom megkülönböztetést a tulajdonlás és a felügyelet között.

„A mai csapatok sokkal inkább olyanok, mint a nagyteljesítményen működő cégek” – mutat rá Wolff, a Mercedes-Benz Motorsport első embere, azé a csapaté, mely a 2014-es tizenkilenc nagydíjból tizenhaton győzedelmeskedett. „Ez nem az a százfős szervezet, ami sok évvel ezelőtt volt, amikor megvolt az alapító és a csapatvezető, akik felügyeltek mindent. Ez most már nem lehetséges.

A Daimler úgy döntött, hogy vezetői partnereik lesznek, ők részvényesek is – akik Niki Lauda és én vagyunk, úgyhogy valójában egy nagyon is vállalkozási cég vagyunk. A Mercedes felismerte, hogy ebben a sportban egy csapat sokkal inkább egy közepméretű vállalat, és nem működik, ha megpróbálsz ráerőltetni egy testületi struktúrát, mint egy multinacionális óriásnál. Ugyanakkor tisztában vagyunk vele, hogy egy márkát képviselünk. Szeretem azt az analógiát, hogy nagyon hosszú pórázon hagynak, sosem érezzük, hogy feszülne a nyakunkon, de tudjuk, hogy ott van.”

„Igaza van Totónak, erre teljes mértékben szükség van” – veszi át a szót Capito. „E nélkül egy versenycsapat nem lehet sikeres. Dr. Heinz-Jakob Neussernek, a Volkswagen műszaki fejlesztésekért felelős igazgatótanácsi tagjának számolok be, akit nagyon érdekel a sportág – az év során sok versenyre el is jön –, és teljes mértékben érti azt. Hatalmas szabadságunk van; megkapjuk a költségvetésünket, aztán hogy mit csinálunk vele, az rajtunk múlik. Ez az előnye, hogy egy egyedülálló vállalat vagyunk, amit száz százalékban a Volkswagen birtokol, az előny a flexibilitás. Ahogy dolgozunk, megfelel a Volkswagen AG minden egyes szabályának, de azt mondanám, hogy az értelmezésben van bizonyos fokú szabadságunk.”

Ugyan a csapatok rendelkeznek egy egészséges szintű autonómiával, a világbajnoki szervezetek olyan szinten állnak, hogy az emberek kezelése az egyik legfőbb kihívás. Ahogyan Wolff is utal rá, a csapatvezetők korszaka rég elmúlt azzal együtt, hogy az összes mérnök egy kocsival tudott kimenni a pályára. A csapat nagyságának kezelése több mint a támogatás megtalálása.

Írta: Fartik András

2015. augusztus 30. vasárnap, 05:09 - Módosítás: 2020. december 20. vasárnap, 10:56



Írta: Fartik András

2015. augusztus 30. vasárnap, 05:09 - Módosítás: 2020. december 20. vasárnap, 10:56





Írta: Fartik András

2015. augusztus 30. vasárnap, 05:09 - Módosítás: 2020. december 20. vasárnap, 10:56



Írta: Fartik András

2015. augusztus 30. vasárnap, 05:09 - Módosítás: 2020. december 20. vasárnap, 10:56



2015. augusztus 30. vasárnap, 05:09 - Módosítás: 2020. december 20. vasárnap, 10:56