

Vendéglátás a rali világbajnokságon

Írta: Fartik András

2013. augusztus 17. szombat, 05:19 - Módosítás: 2019. november 02. szombat, 17:19



A nagy pénzfecsérlők

A nagy pénzfecsérlők

A Volkswagen berobbant a rali világbajnokságba, ahol rögtön nagy kutyává vált. Mega költségvetésük jelentős hatással van a világbajnokság háttérében folyó költekezésre.

Természetesen mindegyik csapatnak vannak sofőrjei és mindegyikük rendelkezik helikopteres hozzáféréssel, máskülönben hogyan jutnának el versenyzőik a hotelből a reggeli rajt színhelyére, vagy miután totálisan lenullázták autójukat, a szakasról vissza a szervizparkba...

A Volkswagen ráfordításának mértéke könnyeket csaltatott az M-Sport főnök Malcolm Wilson szemeibe, a Citroennél is szívrohamot okozhatott, az pedig a jövő zenéje, hogy a Hyundai a 2014-es belépésekor hasonlóképpen tesz-e.



Nem csak a csapat költségvetéséről van szó – egyes állítások szerint 100 millió eurót különítettek el a németek a projekt elindítására és az első versenyszezon teljesítésére –, de a járulékos dolgokról és az egyéb kiegészítőkről is. A Volkswagen például rendelkezik két repülő alkalmatossággal, melyet komoly elektronikus rendszerrel lehet irányítani. Ezt csak azért alkalmazzák, hogy saját maguk által készített videóanyagokhoz néhány, az autók feletti felvételt készítsenek.

A Volkswagen csoport erős kampányt folytat a rali világbajnokság országaiban, a magazinok újságíróit elviszi a versenyekre. Mindezt úgy, hogy a saját verseny előtti helyszínre történik ez az utaztatás, ami ügyes húzás, hiszen ha valaki megszereti ezt, a VW két legyet ütött egy csapásra.

Mexikóba egy csapat, mintegy húsz német tollforgató is érkezett. El lehet képzelni ennek költségeit. Kezdve a húsz business class repülőjeggyel és a húsz öt napra foglalt ötcillagos szállodaszobával.

Ugyancsak Mexikóban a helyi Volkswagen importőr a versenyre legalább ötven új autót és kisteherautót biztosított, beleértve egy Golt, a Polo ottani megfelelőjét is, aminek kilométerórájában mindössze 34 kilométer volt, ezt a verseny gyorsasági szakaszaiban álló riporter kapta. Érdekes módon mindegyik kocsi szélvédőjére egy figyelmeztetés volt ragasztva, hogy ne dohányozzanak és ne egyenek benne. Tiszta sor, eladásra mentek az autók!

A vendéglátó város, Leon és a rali útvonala tele volt aggatva VW feliratokkal. A cégeknek általában fizetniük kell ezért, így a német gyárnak mélyen a zsebébe kellett nyúlnia.

A szervizparkban is fellelhető az extra euró milliókból adódó különbség. A szervizpark 2000 környékén kezdte kinőni magát, akkor kezdődött a csata a kivagyiságban, ami azóta komoly méreteket öltött. Svédországban a Volkswagen két vendéglátó létesítménnyel jelent meg.

A többiek hatalmas szerkezeteiket csak Európa közelebb lévő szárazföldi részeire viszik el. Malcolm Wilson elárulta, nyolc kamionra van szükség ahhoz, hogy csapatának ezen felszerelése eljusson a versenyek helyszínére. Kamiononként ez megközelítőleg 2,5 millió forintba kerül futamonként. El lehet képzelni, hogy kettő ilyen Svédországba történő utaztatása mi pénz...

A Volkswagen érkezése előtt a Citroen és a Ford vívta a kivagyisági csatát a szervizparkban.

Néhány évvel ezelőtt a franciák látszottak felülkerekedni, a Red Bull-lal történő együttműködésüknek köszönhetően a száz fős VIP vendégek etetésére, itatására külön koncentrálhattak, míg a kétszintes Red Bull központban láttak el mindenki mást. Ebédjük mindig is kiváló volt, tésztájuk felülmúlhatatlan, míg egyedülálló módon itt lehet egy délutáni pihenőt is lehet tartani egy sörrel vagy elkortyolni egy finom fehér bort, míg az ember Red Bull videókat nézhetett a kivetítőkön.



Malcolm Wilson sem maradhatott le, a Forma-1-ből újított be 2011-ben egy 7,5 méter magas létesítményt. Ki tudja, ez mennyibe kerülhetett, de a szakértő 1 millió fontra gyanakodnak.

Nem meglepő, a kontinensen élők Red Bull, míg a britek az M-Sport építménye körül serepertéltek, utóbbinál a kitűnő séf, Mick főztjére utazva.

Mellettük az azóta eltűnt Prodrive-nak és a Motorsport Italiának esélye sem volt labdába rúgni.

Mindez azonban nem új dolog. 1989-1990 környékén a Lancia volt a nagy kutya, az olaszok

utaztatták az újságírókat és mondták azt: „Éreztétek jól magatokat, a híryanagyokon ne aggódjatok, azt majd megcsináljuk nektek.” Az egyik éven a brit importőr PR emberének azt az utasítást adták, béreljen egy magánrepülőt és juttasson el egy tucat újságíró a csapatvezető Cesare Fiorio kerti partijára, ahol Markku Alén mellé is be lehetett ülni.

Jóval a központi szervizparkok megjelenése előtt a csapatok a kísérőjárművekkel vívtak csatát. Az 1994-es Tour de Corse-on a Castrol busz mindig máshol tűnt fel.

Ekkor már a Toyotáé volt a mérvadó csapat, bőkezűen bántak mindenkivel, aki a rali világbajnoksággal kapcsolatban állt. A Toyota Team Europe nagyvonalú volt vendégeivel, 12 méter hosszú motorhome-ja arra gurult mindig, amerre a verseny tartott. Sajnos a végül sikertelennek bizonyuló Forma-1-es részvétel miatt távoztak 1999-ben, sosem tudjuk meg, a fix szervizparkokban hogyan vonultak volna fel.

Az Andrew Cowan által futtatott Mitsubishi csapatának a csapattagoknak fenntartott létesítmény mellett egy nagy busza volt a vendégek számára, ahol mindenkit örömmel láttak egy reggelire, ebédre vagy vacsorára. 2005-ben ők is távoztak.

A Prodrive-Subaru alakulat egészen 2008-ig volt jelen, a csapat központját szolgáló egység és a szervizsátrak mellett egy nagy vendéglátó egységet állítottak fel ők is. Egy darabig jó hely volt ez, aztán jövedelem bevételi forrássá alakult az enni- és innivalók kínálatával... Volt egy másik egységük is, a „The Comet” (a Comet szó a Communications, Organisation, Management, Entertainment és más halandzsa kifejezésből eredt).

A legjobb eszpresszót azonban a Pirelli szervírozta! Ahogyan az várható volt...

Az Audi a saját útját járta. A '80-as évek közepén nagy költségvetéssel és elképesztő autókkal rendelkeztek, de bőkezűségnek nyoma sem volt... hacsak nem németekről volt szó.

A Hyundai (1999-től négy éven keresztül), a Skoda (1999 és 2005 között) és a Seat (1998-tól 2000-ig) elég kicsi táborhellyel rendelkezett, de mindegyik csapat barátságos volt. Nem is tudtak volna a nagy csapatok költségeivel versenyre kelni, főleg az 1999-ben csatlakozó

Peugeot-val

Az ő hét évük alatt változott meg a szervizpark képe. Addig senki sem látott ilyesfajta elkötelezettséget, ez messze felülmúlta még a saját maguk B csoportos érában mutatott három éves tevékenységét is. Jól informált becslések szerint költségvetési keretük ötven millió euró volt évente, mindez a 2000-es évek elején. Győzni minden áron effektus.

El lehet képzelni, hogy ilyen támogatás mellett milyen volt a körítés. Az európai futamokra egy flotta 206 GTi állt készenlétben, a szervizparkban egy hatalmas építmény és elképesztő verseny előtti összejövetelek.

Először is mindenkinek végig kellett hallgatnia a folyton összefüggéstelenül beszélő csapatigazgatót, Corrado Proverát, aki elmaradhatatlan Havanáját pőfékelte. Prédikációnak nevezték ezt a jelen lévők, amiken 2002-be és 2003-ban még Richard Burns is kuncogni szokott.

De érdemes volt végigülni az azt követő csodálatos ebéd miatt. Folyt a bor, az étel pedig top kategóriás volt.

Még 1999-ben az újságírók csodálkozva vették észre nézték, hogy egy ilyen mega költségvetéssel rendelkező csapatnak nincsen helikoptere. Néhány újságíró megkérdezte erről a Provera alatt dolgozó Jean-Pierre Nicolas-t, aki emlékezetes választ adott: „Ebben a csapatban nincs helikopterünk, de két Michelin csillagos séfünk is van!” Szükségtelen megemlíteni, nem telt el sok idő és lett helikopter is.

Később megváltak a csinos 206-ostól a nem szeretett és nem is sikeres 307-esért, majd két év múlva távoztak, teret adva a Citroennek, akik hasonló büdzsével csatlakoztak.

Most viszont éppen a Citroenen tesz túl a Volkswagen. Nyilvánvaló okokból senki sem vitte el a távoli Mexikóba monumentális vendéglátó egységeit, de a német csapat gondoskodott arról, hogy felállítson egy kétemeletes erődítményt a Poliforumban, Leon kiállítási területén, ami a beltéri szervizparknak adott helyet.

Vendéglátás a rali világbajnokságon

Írta: Fartik András

2013. augusztus 17. szombat, 05:19 - Módosítás: 2019. november 02. szombat, 17:19

Ez már erőfitogtatás volt a javából, a franciák elkezdhatték vakarni a fejüket. Ami az M-Sportot illeti, kétségtelen, hogy Malcolm Wilson alakulata nagyon sovány ilyen szempontból 2013-ban.

A Happy Hour nevű futam előtti eseményt ugyanakkor a kék-ovál segítségével megtartották legalább, itt a meghívott vendégek együtt ehetnek és ihatnak a csapatvezetőkkel, pilótákkal és navigátorokkal.

Ez a baráti összejövetel a rali világbajnokság legendájává vált az elmúlt évtizedben és a Volkswagen milliói ellenére nehéz lesz felülmúlni.

Andrew

Motorhome-ok

A rali világbajnokság csapatainak a pompa és ragyogás ugyanolyan fontos, mint az, hogy autók gyorsak legyenek.

A világbajnokság európai futamain amolyan barátságos háború zajlik manapság a britek, a franciák és a németek között, hogy kiderüljön ki – az M-Sport, a Citroen vagy a Volkswagen – a legstílusosabb a vendéglátás szempontjából.

Ha az ember körbenéz, rögtön megérti, az alakulatok miért is nem viszik el a messzi Amerikába, a hideg Svédországba, vagy akár Szardínia szigetére ezeket a hiperlétesítményeket. Az újonc Volkswagen persze ezt is bevállalta...

Kamionok, daruk, létrák, szerszámok, mindez szükséges a motorhome-ok felépítéséhez, ami nem kevesebb, mint négy napig tart, és ugyanennyi idő szétszerelni őket. Azt se feledjük, a rali világbajnokság szervizparkjait a Forma-1-gyel ellentétben általában nem biliárdasztal simaságú terepen létesítik.

Vendéglátás a rali világbajnokságon

Írta: Fartik András

2013. augusztus 17. szombat, 05:19 - Módosítás: 2019. november 02. szombat, 17:19



Vendéglátás a rali világbajnokságon

Írta: Fartik András

2013. augusztus 17. szombat, 05:19 - Módosítás: 2019. november 02. szombat, 17:19



Vendéglátás a rali világbajnokságon

Írta: Fartik András

2013. augusztus 17. szombat, 05:19 - Módosítás: 2019. november 02. szombat, 17:19



Vendéglátás a rali világbajnokságon

Írta: Fartik András

2013. augusztus 17. szombat, 05:19 - Módosítás: 2019. november 02. szombat, 17:19



Vendéglátás a rali világbajnokságon

Írta: Fartik András

2013. augusztus 17. szombat, 05:19 - Módosítás: 2019. november 02. szombat, 17:19

