

Csapatvezet? és pilóta egy személyben: Interjú Csuti Lászlóval

by Papp István - hétf?, szeptember 10, 2012

<http://www.formula1tech.hu/csapatvezeto-es-pilota-egy-szemelyben-interju-csuti-laszloval/>



Csuti László, az RCM Motorsport csapatvezet?je (Fotó: Formula1Tech Blog)

A technikai sportokban, és azon belül is az autósportokban való részvétel egy pilóta, vagy egy csapat számára egyaránt többféle cél megtestesítését jelenti. Mindazonáltal, hogy hódolni kívánnak a sebesség és a technika iránti szeretetüknek, kitartásukkal és sz?nni nem akaró elhivatottságukkal a végs?kig kitartanak azért, hogy minél tovább részesei lehessenek ennek a kétségkívül egyedi atmoszférát teremt? világnak. Annak a világnak, amelynek oly sok csodálója, rajongója van világszerte, akiknek a lelkesedését csakis azon pilóták és versenycsapatok képesek fenntartani, akik az el?z?ekben említett célokat profi eszközökkel és hozzáállással igyekeznek elérni.

A megfelel? technikai- és nem utolsó sorban anyagi háttér, a megfelel?en szakképzett személyzet, valamint a kitartó, gy?zni akaró versenyz? elengedhetetlen a sikeres szereplésekhez, amelyek további pilótanövendékeket és nem utolsó sorban támogatókat is eredményezhetnek az adott csapat számára. A minél jobb eredmények, a dobogós helyezések és az ezzel együtt járó elismerések megszerzése pedig csakis hosszú és fáradtságos munka eredményeképpen válhatnak elérhet?vé.

A magyar autósportban jelent?s szerepet betölt? RCM Motorsport neve mindezen jellemz?ekkel, érényekkel és célokkal egybeforrt az elmúlt évek során. A Suzuki Swift Kupában, a Seat Leon V4 Opencup-ban és a hosszútávú, 24 órás versenysorozatokban is bizonyított alakulat ugyanis számos bajnoki címet bezsebelt már az említett kategóriák közül. A csapattagok sport iránti szeretetét és maximalizmusra való törekvését mutatják az eddig elért eredmények és mindazon törekvések, amelyek segítségével minél közelebb próbálják vinni az autóversenyek szerelmeseit az általuk csodált sporthoz.

Az RCM Motorsport ez utóbbival kapcsolatban is kiváló kezdeményezést mondhat magáénak, miután a közönség számára elérhetővé tette, hogy az általuk használt egyik Suzuki Swift Kupás versenyautó, és nem utolsósorban egy Formula Renault 1.6 volánja mögött testközelből átélhessék mindazon élményeket, amelyet a pilóta versenykörülmények között megtapasztal.

Egy ilyen Formula versenyautós tesztvezetés alkalmával került sor az alábbi interjúra, amelynek keretén belül Csuti László csapatvezetővel beszélgettem az általuk kínált tesztvezetési programlehetőségekről, a csapat közép-, illetve hosszútávú terveiről, és nem utolsósorban azon részletekről, amelyekből megtudhatjuk, mit is kell tennie annak, aki hivatásos versenyzőként szeretné próbára tenni magát az autósport varázslatos világában.

Papp István: Honnan jött annak a gondolata, hogy a magamfajta civil emberek, illetve autósport rajongók is próbára tehessek magukat valódi versenyautók volánja mögött, és mikor indult valójában ez a programsorozat?

Csuti László: „Tulajdonképpen a 2006-os évtől kezdődően foglalkozunk ennek a gondolatával. Van egy csapatunk, az RCM Motorsport, és járjuk az országot a versenyautóinkkal, és versenyeztetjük a suzukis, valamint a seatos pilótákat. Nagyon sokan feltették nekem a kérdést a versenyzők ismerősei közül, hogy miként lehetne ezeket az autókat kipróbálni, és milyen feltételek mellett lenne arra lehetőség, hogy pár kört megtegyenek ezekkel az autókkal.”

„A tavalyi évben kezdtük el ezt a tesztvezetési programot négy Suzukival, amelyekkel 6...8 kört lehet megtenni az Euro-Ringen. Ezt követően azonban egyre nagyobb igény alakult ki azzal kapcsolatban, hogy Formula versenyautót is szeretnének kipróbálni az emberek, mert az igazat megvallva olyan gépet nem igazán vezetnek a közutakon. Sokan azt gondolhatják, hogy a Suzuki az mégis csak egy Suzuki, ami tulajdonképpen mindenkinek lehet, és a versenypályán egy ilyen gépet vezetni olyan személyautó-feelinget ad. Ez természetesen nem igaz, egyáltalán nem igaz, csak az igazat megvallva ezt az emberek első körben nem tudják.”

„És jött ez az ötlet, hogy mi lenne, ha vásárolnánk egy Formula autót. Körbenéztünk a piacon, tájékozódunk, hogy melyik lenne az a konstrukció, amelyet viszonylag kis költségekkel lehet üzemeltetni, olcsóbbak hozzá az alkatrészek és egyúttal strapabíróbb is. Azt ugyanis nem szabad elfelejteni, hogy egy ilyen tesztnap alkalmával 16 különböző ember vezeti az autót, és ezen megfontolásokból ez a Formula Renault 1.6 tűnt a legjobb választásnak. Érdekesség ezzel kapcsolatban, hogy mindenki azt kérdezi, hogy hány lóerős, de az igazat megvallva Te magad is mentél vele kétszer 6 kört, és nem igazán van ennek jelentősége. Az autó mindössze 400kg, és olyan gyorsulást és vezetési élményt nyújt, ami önmagáért beszél. A 130 lóerős értéket hallván pedig mindenki egy kicsit elégedetlenkedik, de egy utcai 1.200kg-os autónál ez tényleg elég gyenge lenne, viszont egy ilyen 400kg-os autó esetében egy óriási élményt képes nyújtani. Arról sem szabad megfeledkezni, hogy egy ilyen Formula versenyautó teljesen más jellegű útfekvéssel rendelkezik, és emiatt a kanyarokban is teljesen eltérően viselkedik az utcai autókhoz képest.”

„Összességében nézve így jött ez az ötlet. A tavalyi évben tehát Suzukikkal kezdtük, és az idén pedig elindítottuk a Formula Renault-os programunkat is. A csapatnak vannak szabad hétvégei és napjai,

amikor ráérünk arra, hogy a mai tesztszervezéshez hasonló rendezvényeket szervezzünk, amelyeket tulajdonképpen kiegészít? rendezvényeknek szánunk.”



Az

autósport szerelmesei számára létrehozott tesztszervezési program keretein belül azok, akik saját maguk szeretnék kipróbálni egy valódi versenyautót, mindezt egy Formula Renault 1.6-os konstrukcióval is megtehetik (Fotó: Formula1Tech Blog)

Papp István: Mekkora népszerűségnek örvend ez a kiváló lehetőség, illetve egy szezon során hány alkalommal vehetik mindezt igénybe a vállalkozó szelleműek?

Csuti László: „Borzasztó nagy. Az igazat megvallva a Suzukira nincs akkora érdeklődés, mint a Formula autóra. Arra ugyanis, hogy egy valódi Formula versenyautót vezethessen egy civil ember, óriási érdeklődést tapasztalunk. Ennek az ára sem olyan borsos, és úgy gondolom, hogy ez egy kifizethető kategória. Most pedig Te is mentél vele, és magad is megtapasztalhattad, hogy hat kör az egy óriási élményt jelent.”

„Az elsődleges elképzelésünk ezzel a programmal kapcsolatban az volt, hogy különböző cégeknek csinálunk vállalati rendezvényeket, valamint részt akartunk egy ajándékozási folyamatban, amelyben bárki megajándékozhatja azt a személyt, akit szeretne, mert hiszen ez egy nagyszerű meglepetés, és aki

ezt egyszer kipróbálja, az soha nem fogja elfelejteni.”

„Egy évben körülbelül 10...15 napot tartunk elképzelhetően az ilyen tesztelésekre, hiszen jelenleg ennyi szabadidőnk van. Ezt pedig célszerű a hétvégekre szervezni, bár ha nagyon beindulnak majd az érdeklődések, akkor kénytelenek leszünk ezt a hétköznapokra is beilleszteni. Több szabad hétvégénk sajnos nincs, hiszen rengeteg versenyünk van és mindezek mellett azért pihenni is kell.

A másik elírányzott tervünk pedig az, ha valóban jól működne a rendszer és ekkora érdeklődés lenne minderre, akkor szeretnénk egy nagyobb kategóriájú autót is, egy Formula 2000-et, illetve még egy annál nagyobbat is, ami igaz, hogy már egy kicsit elrehabilitáltabb állapotban van, de ennek a részletei egyelőre maradjanak titokban.”

Papp István: Ez igazán jól hangzik, és bízom benne, hogy sikerül mindezt megvalósítani, és hogy abból az apropóból is tudunk majd ismét találkozni.

Csuti László: „Mindenképpen.” (Nevetés)

Papp István: A teszthezértések során használatos autókat, és a Formula Renault versenyautót használják a csapat pilótái tanulásra, aki például egy Suzuki Kupából szeretne előrébb lépni a Formula kategóriába?

Csuti László: „Mi üzemeltetünk egy versenyzőiskolát, amelyet úgy hívnak, hogy BFR Versenyzőiskola, ahol gyakorlatilag Suzuki, Renault, Lotus, BMW és Formula autó is van. Az igazat megvallva még nem használtuk a Formula Renault autónkat, de elgondolkodtunk rajta, hiszen van egy versenyző fiú, aki még most tanul, és őt oktatjuk vele. Az ő apukája Fekete Krisztián – azt hiszem nem igazán kell őt bemutatnom -, aki 20 éve Formula autóval versenyzik. Az ő fia, Dominik tesztel velünk, és tulajdonképpen próbáljuk együtt megtanulni ezt a dolgot. Ő is, és mi is egyaránt tanuljuk ezt a Formula autós dolgot, mert korábban nem igazán foglalkoztunk ezzel a kategóriával, hiszen a zárt karosszériás autók tekintetében vagyunk igazán otthon. Mindezek ellenére azonban nagyon szeretjük a kihívásokat, úgyhogy így állunk mi most ezzel.”

Papp István: Mit kell tennie annak, aki ki szeretné magát próbálni egy Suzuki Swift vagy akár egy Formula Renault versenyautó volánja mögött, aki esetleg a későbbiekben versenyzőként szeretne a csapat tagja lenni? Kell-e bármiféle úgynevezett előképzettség (pl. gokartos múlt, bár nyilván ez előny lehet), vagy egy esetleges teszt, vagy szimulátorozás során már meg lehet valakiben látni a tehetséget? Szóval hogyan zajlik ez a folyamat Nálatok?

Csuti László: „Ahogyan azt már említettem is, van egy versenyzőiskolánk, ahol egy kétnapos kurzuson kell részt venni. A programon belül a tanpályázáson a szekciózásig és a Hungaroringen való vezetésig minden benne van, amelynek a keretén belül elméleti és gyakorlati oktatások is vannak. Ennek a végén csinálunk egy vizsgát, és ha ezek után az ügyfél, illetve az, aki elvégezte sikeresen a tanfolyamot, úgy

gondolja, hogy szeretne licenszet szerezni, akkor ezen felül le kell vizsgázni az Autósport Szövetségnél, ami viszont már nem egy akkora történet már ezek után. A sikeres vizsgát követ?en kap az illet? egy „C” kategóriás licenszet, illetve egy „U” licenszet – ami attól függ, hogy hány éves az illet? -, és ezután nekiláthat a versenyzésnek.”

„Célszer? egyébként a Suzuki Kupában kezdeni, a megmérettetés céljából is, és nem utolsó sorban az anyagi oldala miatt is, hiszen ez egy könnyebben kifizethet? kategória. Ebben a kategóriában összesen 29 egyforma versenyautó van, és ott azért kiderül, hogy ki mit tud. Az autókban van telemetriai rendszer, vagyis pontosan látható, hogy ki miként képes gyorsulni. A bajnokság nagyon komoly. A mai viszonylatban azonban kissé drága, de az autósport világot tekintve olcsónak számít, és arról sem szabad megfeledkezni, hogy az autósport sajnos nem az olcsó dolgok közé tartozik.”

Papp István: Mennyiben jelent extra kihívást egy-egy ilyen rendezvény megszervezése a csapat számára, és ezeket a tesztvezetések minden esetben itt, az Euro-Ringen szokták megrendezni?

Csuti László: „Egy ilyen rendezvény mögött óriási logisztika van. Be kell osztani a versenyhétvégeket és az ilyen eseményeket, és ráadásul az év elején még Európa Bajnokságban is indultunk egy Peugeot 407-es autóval. Az év második felében Endurance versenyeken is rajthoz állunk, és nem utolsó sorban a terveink között szerepel egy 24 órás futamon való indulás is Dubaiban. Éppen ezért az energiánk 30%-át a logisztika emészti fel.”

„Egy versenyhétvége azonban sokkal nagyon munkát jelent, de ettől függetlenül logisztikai szempontból mindezt megfelel?en összeszervezni nem egyszer?. Úgy gondolom, hogy ebből a szempontból f?leg az irodai teend?k jelentenek nagyobb kihívást. Összesen hét csapattagunk végzi ezeket a teend?ket, és egy ilyen hétvége során további három személy vesz ebben részt. A csapatnak pedig úgy kell eljárni, hogy egy maihoz hasonló tesztvezetésen itt tudjon lenni mind a 16 személy, mindenki jól érezze magát, minden gördülékeny legyen, és végül mindenki kellemes élményekkel térjen majd haza.”



A

magyar autósport részét képez? Suzuki Swift Kupában az RCM Motorsport összesen 29 egyforma versenyautót biztosít azok számára, akik a pilótává váláshoz szükséges versenyz?iskola elvégzése, és a versenyzéshez szükséges licenz megszerzését követ?en szeretnék a volán mög?l testközelb?l is átélni a futamok minden egyes izgalmát (Fotó: RCM Motorsport)

Papp István: A tehetség, a jó vezet?i tudás és érzék kétségtelenül elengedhetetlen a versenyz?i pályafutáshoz, de minden bizonnyal ehhez nem kis pénzügyi háttér is szükséges. Tehát jön egy lelkes versenyezni vágyó hölgy, vagy úr, elbeszélgettek, próbára tesztelik, elvégzi a versenyz?iskolát és megszerzi a szükséges licenzt. Ha jól gondolom az RCM Motorsport biztosítja a technikai háttérrel, a teljes személyzetet, de ennek mi az ára az újdonsült pilótára nézve?

Csuti László: „Komplett szolgáltatást nyújtunk, ami azt jelenti, hogy autót adunk bérbe, szervizeljük azt, menedzseljük ezt a teljes projektet olyan szinten, hogy gyakorlatilag a pilótának semmivel nem kell foglalkoznia azon kívül, hogy mentálisan és fizikálisan is felkészül, és a versenyhétvégéken jelen van, ahol próbál minél jobb eredményeket elérni. Minden mást mi menedzselünk a logisztikától kezdve egészen az alkatrészek beszerzéséig, a gumik megvásárlását, a nevezésekkel kapcsolatos ügyintézéseket, vagyis teljes komplett szolgáltatást nyújtunk.”

Papp István: Azok számára, akik figyelemmel kísérik a magyar autósportot, minden bizonnyal nem

ismeretlen az RCM Motorsport neve. Néhány szóban elmondanád, hogy milyen versenysorozatokban képviselteti magát a csapat?

Csuti László: „Idén teljes mértékben az Európa Bajnokságra és a Suzuki Kupára koncentráltunk. A Suzuki Kupában jelen pillanatban vezetjük a bajnokságot. Még egy hétvége van hátra, és meglehetősen kiélezett a verseny, de nagyon jó helyzetben vagyunk, és éppen ezért úgy érzem, hogy igazán jó esélyünk van a bajnoki cím megszerzéséhez.

Ezen kívül az Endurance futamok vannak még, amelyekben érdekeltek vagyunk egy dízel Seattal. Ezek vannak jelenleg, de a fő csapásirány számunkra a Suzuki Kupa, ahol összesen nyolc autónk szerepel, amiből hét ment az idei évben, és igyekszünk ezt a mennyiséget fenntartani jövőre is.”

Papp István: Te magad is próbára tetted már jó néhányszor magad a volán mögött. Manapság teljes mértékben a csapattámaszra összpontosítasz, vagy azért a jobboldalon ott van az igazi autóversenyzők talán legkedveltebb játékszere, a kormánykerék?

Csuti László: „Amikor csapatvezető vagyok, és teljes mértékben a koordinációra összpontosítok, akkor nem versenyzek, hiszen egyszerre két helyen nem igazán tudok ott lenni. Ilyen helyzetekben 100%-os mértékben a csapatvezetői posztot látom el. Amikor viszont autóba ülök – és számomra főleg a hosszútávú futamok számítanak fő csapásiránynak -, akkor ezt a fajta teendőt kiadom a kezemből, átadom a feladatokat csapaton belül az egyik kollégámnak. Ekkor teljes mértékben ő kezeli ezeket a feladatokat, és én pedig beülök az autóba, mint egy pilóta, és azt csinálom, amit mond. De ez csak a hosszútávú autóversenyeken van így. A Suzuki Kupás versenyeken sajnos már nem tudok indulni, egyébként nagyon bánom, hiszen nagyon szeretem, de egyszerűen már nem fér bele az időmbe.”

Papp István: Miben különbözik, vagy különbözik-e egyáltalán valamiben is az a Suzuki Swift, vagy az a Formula Renault versenyautó, amelyeket a tesztvezetésekhez biztosítottok, azokhoz képest, amikkel versenyeztek?

Csuti László: „Az égvilágon semmiben sem különböznek. Teljesen ugyan azzal mennek az ügyfeleink, mint amiket a futamokon használunk. A futómű geometriája nem annyira agresszív, és a gumikban használatos nyomásban is van némi eltérés, de egyébként az autók teljes mértékben megegyeznek azzal, amelyekkel a versenyzőink versenyeznek. Nincsen oda-vissza alakítás.”



Az

RCM Motorsport csapata a Túraautó Európa Bajnokságon (ETCC) is képviselteti magát egy Peugeot 407-es versenyautóval (Fotó: RCM Motorsport)

Papp István: A mai világban jelen lévő gazdasági problémák nem kevés kihívást jelentenek a gazdasági szervezetek mellett a hétköznapi emberek számára egyaránt, és minden bizonnyal ez az RCM Motorsport számára is érzékelhető. Hogyan hat ez a helyzet a csapat számára?

Csuti László: „Ez egyértelműen mindenkinek nagyon nehéz. Azt tudom mondani, hogy a túlélésért küzdünk, és most nem arról van szó, hogy ez a világ egyik legjobb üzlete. Természetesen nem akarok panaszkodni, de most egészen egyszerűen arról van szó, hogy próbáljuk megtartani a pilótáinkat, akiknek a részvétel elég drága. Tudjuk azt, hogy külföldi viszonylatban lényegesen nagyobb összegért vállalják a dolgokat, de most mi Magyarországon vagyunk, és ez nem is kérdés. Megélünk belőle, de az igazat megvallva ez nem egy óriási üzlet, viszont itt függetlenül azt gondolom, hogy mi ezt szeretjük csinálni. Szerelemnek indult mindez a számunkra, de mivel annyira maximalisták vagyunk, úgy döntöttünk, hogy csinálunk egy profi csapatot, és egyelőre azért folyik a küzdés, hogy elismerjenek bennünket.”

Papp István: Minden bizonnyal a pilóták számára sem egyszerű anyagi oldalról vállalni a feltételeket ahhoz, hogy versenyezni tudjanak.

Csuti László: „Egy Suzuki Swiftes teljes szezon apróbb törésekkel és rengeteg edzéssel hozzávetőlegesen hat- és nyolcmillió forint közötti összegbe kerül. Ez az összeg összesen hat versenyhétvégét, tizenkét futamot és jó pár edzést tartalmaz, hiszen minden egyes versenyhétvége előtt legalább két napot edzésekkel szoktunk eltölteni. Ezek pedig teljes napokat vesznek igénybe, amikre bizony alaposan fel kell készülni. Ezek természetesen nemcsak a hazai, hanem a külföldi, mint például a Slovakia Ring, a Red Bull Ring és a Salzburgring esetében is elmondhatóak.

Ez egyébként egy rendkívül népszerű sorozatnak mondható. Annak ellenére, hogy jó néhány más sorozatban a leépülés figyelhető meg – amelynek nyilvánvalóan elsődlegesen anyagi okai vannak – itt az a szerencsés helyzet állt elő, hogy olcsóbb, mint a más kategóriákban való részvétel. A pilóták pedig hajlandóak az alacsonyabb géposztályra is váltani, tehát a versenyzés érdekében hajlandóak kompromisszumokat kötni. Jelenleg is egy 18 fős mezőny szerepel a Suzuki Kupában, ami azt gondolom, hogy a válság idején nagyon jónak mondható.”

Papp István: Az előző kérdéshez képest következzen egy kissé vidámabb téma. Van-e esetleg olyan kedvenc sztorid, illetve sztoritok, ami egy, a maihoz hasonló tesztvezetés során történt Veletek?

Csuti László: „A legutóbbi nyolckörös suzukis rendezvényünkön úgy felborultak az egyik autónkkal, mint a szél, ami persze nem volt olyan jó. Mindamellet, hogy ez a sorozat nem túl drága, a teszten résztvevőknek anyagi felelősséget kell vállalnia a tetteiért, de semmiféle probléma nem adódott, miután az ügyfél nagyon korrekt módon állt a történetekhez. Úgy igazán kalandos rendezvényeink hála az égnek nem voltak.

Természetesen igyekszünk az ügyfeleknek jelezni, hogy próbáljanak alulról építkezni, ne kapkodjanak, és próbáljanak meg arra koncentrálni, hogy nekik is egy élmény legyen.”

Papp István: Végezetül pedig mi a következő kihívás a csapat számára? Hol léptek legközelebb pályára, és milyen eredményt látsz elérhetőnek?

Csuti László: „Október 5-én lesz az utolsó fordulónk a Hungaroringen, ami egy háromfordulós extrém hétvége lesz. Ezen kívül kiállítóként ott leszünk majd a WSR-en is. Ezen a rendezvényen a BFR Versenyiskolánkat fogjuk bemutatni a Gold tribün mögött, ahol mindenkit nagy szeretettel várunk.”

Ezúton is köszönöm Olasz Renátának az interjú megszervezésében nyújtott segítségét, és Csuti László csapatvezetőnek, hogy a rendelkezésemre állt az interjú elkészítése során!

Sok sikert és minél több dobogós helyezéseket kívánok az RCM Motorsportnak, és kívánom, hogy sikerüljön mindazon terveket maradéktalanul megvalósítani, amelyek az interjú során szóba kerültek!

Rating: 5.0/5 (2 votes cast)

Rating: +1 (from 1 vote)