

„Mi vagyunk a legjobbak az F1 után”

Belgyógyásként kezdte; autóversenyző, majd menedzser lett belőle. **JONATHAN PALMER, AZ ÚJJÁSZERVEZETT FORMA-2 BAJNOKSÁG IRÁNYÍTÓJA** Brnóban nyilatkozott lapunknak.

Miért gondolja, hogy létjogosultsága van Forma-2-nek, amikor a fiatalok számára eddig is ott volt a Renault-világsorozat, az F3 Euroszéria, vagy a GP2?

Palmer: Elsősorban azért, mert a többi sorozatban való részvétel nagyon drága. Azt látom, hogy azok a fiatal versenyzők, akik a Forma Renault 3.5-ben, vagy a GP2-sorozatban szeretnének elindulni, nagyon nehezen tudják összeszedni rá a pénzt. Csak a gazdag papával, vagy erős szponzori hátszéllel rendelkezők engedhetnek meg maguknak egy a teljes évadot. A FIA, a Nemzetközi Autós Szövetség elnöke, Max Mosley két éve elkötelezetten kiállt amellett, hogy újjáélessze a Forma-2 sorozatot, hogy feljutási lehetőséget nyújtson a Forma-1-be a nem túl gazdag, de tehetséges fiatal versenyzőknek. Ha egy új légitársaság olcsóbb, több szolgáltatást nyújtó vállalkozást indít be, annak sem vetik a szemére, hogy épp elég légitársaság van már a világon...

Miért jár jobban az a versenyző vagy csapat, aki az F2-t választja, mondjuk a GP2-sorozattal szemben?

Palmer: A GP2-ben alsó hangon 600-650 ezer euróba kerül egy szezon. A FIA az F2 számára kétszáz ezer eurós költségplafont tűzött ki célul, és először mindenki azt gondolta, hogy ezt lehetetlen betartani. De mi nagyon közel kerültünk hozzá: ebben az évben egy autóra vetítve 225 ezer eurót, nagyjából. 63 millió forintot tesz ki egy teljes szezon költségvetése. Ebben benne van egy-egy kasztni és

motor, versenyhétvégénként négy garnitúra száraz és egy garnitúra esőgumi, a felszerelések helyszíntre történő kiszállítása, a vendéglátás, valamint az F2 kommunikációs infrastruktúrájának használata.

A pilóták nagyon fiatalok, de akad köztük néhány ismert név, akik más kategóriákban már nyerni tudtak. Ön mit gondol a mezőny színvonaláról?

Palmer: Kertelés nélkül állítom, hogy a Forma-1 után az F2-ben a legmagasabb a versenyzői színvonal. A kanadai Robert Wickens, a francia Jousse vagy a szerb Pavlovic már nyert versenyeket a Formula Renault-ban, Andy Soucek pedig a

pes folyadék-dinamika) tervezőprogram segítségével készült, mint az F-1-es kocsik.

Honnan ered ez a jó viszony a Williams-szel?

Palmer: 1982-ben és '83-ban én voltam a csapat F1-es tesztpilótája, így jól ismerem Frank Williamst és Patrick Headet. Patrickkal barátok lettünk, és amikor egy évvel ezelőtt megemlítettem neki, hogy megpályázzuk a FIA F2-es tenderét, felajánlta a segítségét a technikai oldalon. Nagy megtiszteltetésnek érzem, hogy egy olyan mérnöki szemléletű F1-es alakulat támogatását élvezzük, mint a Williams.

Míg a GP2-ben alsó hangon 600-650 ezer euróba kerül egy szezon, a Forma-2-ben csak 225 ezer eurót (kb. 63 millió forint) tesz ki a teljes évad költsége.

GP2-sorozatban volt dobogós. Három olyan pilótánk van – Henry Surtees, Alex Brundle és a fiam, Jolyon – akiknek az apja valamikor F-1-es pilóta volt. Amellett, hogy a srácok igen ügyesek, ezek a nevek nagy vonzerőt jelentenek a közönség számára.

Mit érdemes tudni a sorozat technikai hátteréről?

Palmer: Az egyik legvonzóbb elem az F1-gyel fenntartott szoros technikai kapcsolat, az autók ugyanis a Williams műhelyében készülnek. Minden pilóta a Williams F1 Team technikai igazgatója, Patrick Head által tervezett versenyautót használja, és ugyanolyan CFD (számítógé-

A Palmer-Audi bajnokságon keresztül jó kapcsolatot ápol a VW-konzernnel is. Egyértelmű volt, hogy követik önt az F2-be?

Palmer: Azt hiszem, igen. A Volkswagen tavaly nagy erővel vetette bele magát az F3-ba, és terjeszkedési lehetőséget kerestek az Audi számára is. Az F2-es erőforrásuk alapját az 1.8 literes, turbófeltöltős, soros négyhengeres alumíniumblokk adja. Alapból 400 lóerőt teljesít, de van egy „boost” gomb, amelyet előzés-kor vagy a rajtnál megnyomva 50 lóerő pluszt lehet kicsalni a motorból. Ezt a versenyzők pályától függetlenül hat-nyolc alkalommal használhatják a verseny során.

Brnóban a túrakocsi-világbajnokság, a WTCC betétversenyeként szerepelt a Forma-2. Tervezi, hogy a közeljövőben a Forma-1-es helyszíneken tartsák a versenyeket?

Palmer: Abszolút nem áll szándékomban, ez ugyanis jelentősen megnövelné a költségeket, a csapatok kiadásait. Bernie Ecclestone egyáltalán nem szívbaraj, ha az F-1 betétversenyeinek áráról van szó. A WTCC is nagyszerű világbajnoki sorozat, az idei nyolc versenyhelyszínből ötször velük együtt lépünk fel, köztük olyan egykori F1-es helyszíneken, mint Brands Hatch vagy Imola.

Mivel foglalkozott az elmúlt húsz évben, amióta visszavonult a versenyzéstől?

Palmer: Építettem az üzleti karrieremet, vállalkozásba kezdtem Motorsport Vision néven. Jelenleg 500 alkalmazottam van és öt tradicionális angliai pálya – köztük Brands Hatch és Snetterton – ügyeit igazgatjuk, a pálya és a kiszolgáló épületek felújításától kezdve a marketingig. Mi működtetjük a világ legnagyobb versenyző-iskoláját, ami céges programok szervezésével foglalkozik. Higgye el, nem unalmas az életem Forma-1 nélkül sem! *Simon István*

F1-ESEK VENDÉGSÉGBEN

■ Hasonlóan a Williams és az F2 közötti együttműködéshez, más F1-es gyártók is jelen vannak az alsóbb szériákban. Az A1GP-sorozat csapatai a Ferrari V8-as motorjait, illetve a 2005-ös F1-es kasztnit használják. A Mercedes a DTM-ben (AMG C-Klasse), a BMW a túrakocsi-vb-n szerepel a 320-assal. A BMW emellett saját formaautós sorozatot is működtet (Formula BMW Junior). A Forma Renault 2.0 és 3.5 révén a Renault-nak van a legkifejlettebb utánpótlásképző bázisa.



KIS FORMA-2 HISTÓRIA

■ Az eredeti FIA Forma-2-es sorozat 1948-ban indult útjára, azzal a céllal, hogy kiegészítse, illetve utánpótlással lássa el a Grand Prix-versenyzést. Az F1 olyan költségesnek bizonyult, hogy 1952-53-ban a világbajnokságot F2-es kocsikkal futották. 1957-ben mutatkozott be az új, másfél literes motorformula, amely olyan gyártókat vonzott a sorozatba, mint a Ferrari, a Porsche és a Cooper. 1964 és 1966 között a motorok hengerűrtartalmát 1000 köbcéntire mérsékeltek. A Forma-2 fellendüléséhez nagyban hozzájárult, hogy a FIA 1967-ben Európa-bajnokságot írt ki, melynek első győztese Jacky Ickx lett. A következő bő másfél évtizedben számos pilóta próbált szerencsét az F1-ben, miközben tovább versenyzett az F2-ben. A BMW motorjai domináltak 1976-ig, amikor is a szövetség engedélyezte, hogy a Renault, majd a Honda 300 lóerős, V6-os versenymotorokkal belépjen a kategóriába. Az Európa-bajnoki sorozat 1984-ig működött, '85-től azonban átadta helyét a nemzetközi F-3000 bajnokságnak. Az 1983-as bajnok, Jonathan Palmer cége, a Motorsport Vision 2008-ban megnyerte a FIA tenderét a Forma-2 sorozat újjáélesztésére.



