



COLIN CHAPMAN UTCAI ÉS VERSENYAUTÓI

A tehetség virága

Az angol mérnök zseni mindig különleges autókat készített, munkáinak hatása még ma is érezhető a Formula-1 világában és a Lotus utcai autóin. Chapmannek mindene volt a könnyű építés és a legfejlettebb technika alkalmazása. Közös vonás a halála és a Lotus autógyár mai állapota között a kalandos pénzügyek.



Colin Chapmanként ismeri a világ az *Anthony Colin Bruce Chapman* néven anyakönyvezett, jellegzetes bajszú angol urat, aki 1928. május 19-én született és 1982. december 16-án hunyt el. Viszonylag rövid élete eseménydúsán telt. Mérnöki tanulmányait a londoni University College-ben végezte, közben csatlakozott az egyetemi repülő csapathoz. Ilyen múlttal és ambícióval a Királyi Légierőnél is szolgált, a II. világháború után. Az első munkahelye a British Aluminium Company volt. 1948-ban, az Austin 7 alapján készült az első járműve, ahol már alkalmazta a könnyű építést. A legelső jármű névadásáról számtalan történet kering, a legismertebb, hogy egy rendezvényen tánc közben megismert Hazel Williams becenevéről, a Lotus virágról kapta a nevet. A hölgyet később feleségül vette, akitől két lánya és egy fia született, aki ma „természetesen” a Lotus-nál dolgozik, és a régebbi versenyautókkal foglalkozó részleget vezeti.

A Lotus 6 száz fölötti eladásai meghozták a pénzügyi sikert, majd utána érkezett 1957-ben a legendás 7-es.

A kétülékes, nyitott, hosszú motorházú, könnyű autó népszerűségéről annyit, hogy a licenzét megvette a Caterham, és korszerű formában még ma is gyártja! Ezen felül, közel száz verzióban másolták le, ami bizonyítja a könnyű súly, erős motor kombináció sikerét, és persze Chapman zsenialitását.

A száguldást nemcsak a levegőben, hanem a talajon is kedvelő Chapman 1952-ben megalapította a Lotus Cars-t, mely a Formula-1 felhozó szériáiban is versenyzett. Egyetlen F1-es versenyen, az 1956-os Francia Nagydíjon vett részt. Az ötödik helyre kvalifikálta magát, ám a versenyen összeütközött csapartársával és kiesett a viadalból. Az egykori csapattárs, Mike Hawthorn, 1958-ban szerzett világbajnoki címet...

KÖZÖS MUNKA

Úgy látszik, a tehetségek kedvelik egymás társaságát. Chapman egész életében vonzotta a hasonló kaliberű mérnököket és a kiváló pilótákat. A Lotus alkalmazottja volt a Mike Costin – Keith Duckworth páros is. A két név sokaknak ismeretlenül csenghet, a vezetéknevekből származó Cosworth vállalat ma is

A keleti kultúrákban a virágait éjszaka összecsucuk és a víz alá merülő lótszta a tisztaság, a felvilágosodás, a megújulás és az újjászületés szimbólumának tartják.



kiváló motorokat épít. Chapman egyik szerelőjét Graham Hillnek hívták, aki nemcsak arról híres, hogy Damon Hill F1-es világbajnoknak az édesapja, hanem arról is, hogy ő maga is kétszeres F1-es világbajnok... Ott volt a repülő skót, Jim Clark, aki szintén a Lotus csapatának gyűjtötte a vb címeket. Chapman nem sokkal a halála előtt üzleti kapcsolatban volt John Deloreannel, aki a General Motors-nál volt sokáig ügyve-



zető. Aki nem erről, hanem a *Vissza a jövőbe* filmekben kultikus autóvá vált, rozsdamentes acél karosszériás DeLorean sportkocsiról vált ismertté. A Lotus műszaki segítségével készült autó észak-írországi gyártásával kapcsolatban, konkrétan a kormányzati támogatásokkal adódtak súlyos pénzügyi szabálytalanságok. A felelősségre vonásra nem kerülhetett sor, mert közben Chapman szívrohamban meghalt. A pénzügyek tisztázatlanságát mutatja, hogy sokáig azt hitték, csak megrendezte a halálát.

HATÁS AZ F1-RE

Chapman zsenialitása azonban meghatározó volt a Formula-1-ben is. Kis túlzással a mai F1 neki köszönhető. Repülő múltja végigkíséri az egész alkotó tevékenységét, mert a repülésben használt könnyű és szilárd anyagok alkalmazására mindig nagy hangsúlyt fektetett az autógyártásnál is. Chapman megszállottja volt a könnyű építésű autók, aminek az lett a következménye, hogy autói az eltört alkatrészek miatt gyakran kiestek a versenyeken. Egyik újítása az egytörzsű váz, amely felváltotta a régóta alkalmazott csővázat. Az autóversenyzős szlengben monocoque néven ismert szerkezetet legjobban úgy lehet leírni, mint egy 2/3 részben befedett fém kádat, vagy kissé morbid hasonlattal: egy koporsót. Az alumíniumból készült, könnyű és erős vázhoz rögzítették a motort és a futóműveket. Ez volt az egyik újítás az 1960-as évekből, a másik, hogy az elől lévő motort középre tette Chapman. Az eredeti ötlet John Coopertől származott, ám a tökéletes súlyelosztást biztosító, világmegváltó ötletet Chapman tette igazán sikeressé. Ez a konstrukció szerezte meg a Lotus és Jim Clark győzelmét az Indianapolis-i 500 mérföldesen (1965). A másik fontos újítása a szárnyak használata, amiből komoly leszorító erőt nyertek. Ez



2002-ben, a világ leghíresebb autós tv műsorában mutatta meg a Lotus szakembergárdája szakmai tudását. A Top Gear akkori adásában, egy szerencsés néző Lada 2105-ösét vették kezelésbe a dolgozók. A Ladába Fiat motor került, így sokkal gyorsabb és kezelhetőbb lett, mint az eredeti autó.

is az 1960-as évek terméke, kicsit később érkeztek a „szoknyás” autók, amelyeket arról lehetett megismerni, hogy az oldaluk a talajt súrolta. Ez a megoldás azt eredményezte, hogy az autót szinte szó szerint a talajhoz szívta a leszorító erő, ami megnövekedett kanyarsebességet eredményezett. Az F1-es csapat eredményei a következők: hat egyéni világbajnoki cím és hét gyártói cím. Chapman halála előtt már kísérletezett a Lotus az aktív felfüggesztéssel, amely szintén megnövelte a kanyarsebességet és a fejlesztések árát.

A könnyű építés igazán nagy ára az volt, hogy időnként meghaltak az autókban a pilóták. Sajnos több nagy név is áldozatul esett a könnyítésnek.

REFORMOK A SPORTBAN

Az, hogy 1956-ban Chapman is indult az F1-es viadalon, mutatja, hogy akkoriban és az 1960-as évekig, más szelek fújtak a sportban. A profi pilóták közé befértek a sportolni vágyó úriemberek is. Chapman egyik fő reformja az volt, hogy az előbb említett, néha félprofi tevékenységet dollármilliók üzletté fejlesztette. Addig csak technikai támogatók matricáit lehetett látni az autókban, ahogy motorolajat vagy gumiabroncsot reklámoztak. Elsőként a Lotus-on jelent meg cigarettahirdetés, a Golden Leaf, majd később jött, a máig legendás, fekete-arany festésű John Player Special. Így vált lassan professzionista sporttá és támogatóinak kiszolgálóivá az F1. Ehhez persze kellett egy aprócska termetű, hajdani Brabham csapatfőnök, egy bizonyos Bernie Ecclestone, de ez már egy másik történet.

AZ AUTÓGYÁR

A Chapman által alapított F1-es csapat utolsó versenye 1994-ben volt, közben az autógyár élte a maga „életét”. Kihozott legendás modelleket, az igen jól vezethető Elant (1962), és az igen sokáig gyártott Esprit típust, amely James Bond autóként a filmtörténelemben is helyet kapott. A Lotus Group néven futó és két részből álló vállalat egyik részlege autókat, a másik pedig ötleteket gyárt. Mindkét terület tovább viszi Chapman zsenialitását, a mérnöki szolgáltatásokat nyújtó részleg olyan dolgokkal kápráztat el, mint az aktív zajcsillapítás, ahol az autó hangszóróiból kijövő hangokkal „sütik ki” a nem kívánt zajokat az utastérben. A hangoknál maradvány, egyre aktuálisabb probléma, hogy a zajtalan hibrid- és elektromos autók közeledését a zebraánál nehezen észlelik a



vakok. Az ilyen csendes járművekhez fejlesztett hangos jelzőrendszert a Lotus. Megvásárolható termék az áramfejlesztővel összekötött kis motor, amely leginkább elektromosan működő autókban használatos segédhajtásként. A Lotus által tervezett, más gyárak által megvásárolható vázrendszert is meg kell említenünk, amelyre könnyedén építhetnek egy egész modell-családot.

Jelenleg elég szűkös a Lotus választéka, három modellt és annak különféle változatait készítenek. A skála legalján az Elise található, amely ragasztott alumínium tömbökből, lemezekből álló vázzal rendelkezik, ennek köszönhető, hogy 852, 876 és 924 kilósak a kétüléses gépek! Ez igen jól sikerült konstrukció, mivel az Opel Speedster, az elektromos Tesla Roadster és a legfrissebb, akkumulátorral hajtott autó, a Detroit Electric is erre a technikára épül. Hogy milyen lehetőségek rejlenek az *Elise*-ben, mutatja, hogy a 427 km/óra végsebességű és 13,63 mp alatt 300 km/óra gyorsuló Venom GT is ezt a vázat használja, dupla turbós, 1244 lóerős nyolchengeres motorral. (Az Elise ismerős lehet itthon, mivel a hölgyek részére rendeznek Lotus Elise Kupát.)

A következő lépcsőt már a kompresszoros, hathengeres motorral szerelt, 350 lóerős *Exige* képviseli, amely 274-et megy, és az úttartása, kanyarsebessége is zseniális. A mai modellkínálat legnagyobb testű autója a szintén közép-motoros *Evora*, amely 280 és 350 lóerős motorokkal kapható. A kocsik különlegessége, hogy négyszemélyes.

A JÖVŐ

A gyár jövője izgalommal teli, ugyanis ezzel a választékkal halálra van ítélve, a kiút az előremenekülés. Az állami tulajdonú Proton maláj autógyár volt sokáig gazdája a zöld-sárga színekben pompázó autóipari gyöngyszemnek, ám a tavaly történt változás megrögzte a cég lendületét. A tulajdon átkerült a DRB-Hicom nevű befektetői csoporthoz, akik megállították az ambiciózus terveket, pedig nagyra törő elképzelések és befektetői pénzek nélkül kétséges a márka sorsa. Első dolguk volt, hogy eltávolítsák az igazgatói székből Dany Bahart. Az isztambuli születésű, majd Svájcban nevelkedett ügyvezető kb. olyan kaliberű szakember a



márkaépítés, marketing területén, mint Chapman a mérnökök között. A Bécsben is tanult Bahar a Red Bullnál bontogatta először igazán a szárnyait, amikor a vállalat alapítója mellett dolgozott. Bahar javasolta az amerikai Nascar autóversenyeken való megjelenést, futballcsapatok megvételét, és egy sor olyan dolgot, ami ma is jellemzi az osztrák vállalatot. Az eredményei magukért beszéltek. A következő munkahelye a Ferrari volt, ahol az érkezése után indultak meg igazán a Ferrari felirattal ellátott tárgyak eladásai, és a kereskedői hálózat komolyabb fejlesztése. 2009-ben került a Lotus élére, ahol beindította a mérnökök és formatervezők fantáziáját. A 2010-es Párizsi Motor Show gyakorlatilag a Lotus-ról szólt, mert öt tanulmánnal jelentek meg a francia fővárosban. Ezek az ízelítők arra szolgáltak, hogy megmutassák, miként válik néhány



év múlva a Ferrari vetélytársává az angol márka. Elindult a sportprogram, aminek fontos része a visszatérés az F1-be és jó néhány más versenysorozatba. A versenyzésben csak támogatóként léptek színre, hogy a márka sportosságát hirdessék. Saját gyári csapatuk csak az Evorákat futtatja a sportkocsi versenyeken.

Tulajdonosváltáskor érdekes dolgok derültek ki Baharról, pl. svájci otthonából előszeretettel repült helikopterrel a céghez, valamint londoni otthonát is a Lotus pénzéből renováltatta, font százazrekért. Azóta is perben állnak egymással a felek. Bahar pedig az Egyesült Arab Emírátsokban kezdett családjával új életet. A márka rajongói pedig csak reménykedhetnek, hogy ne egy nagy autógyár sokadik, elfelejtett márkájaként végezze a Lotus.

A Lotus F1-es csapat világbajnokai: Jim Clark 1963, 1965, Graham Hill 1968, Jochen Rindt 1970, Emerson Fittipaldi 1972 és Mario Andretti 1978.

Benedek Attila

