ÁRA: 795 FT | ELŐFIZETŐKNEK: 544 Ft

Autósport és Formula

FORMULA.HU

MAGYARORSZÁG MOTORSPORTMAGAZINJA XXI/4. SZÁM, 2020. ÁPRILIS

A MOTOGP MINDEN CSAPATA ÉS VERSENYZŐJE

KARANTÉNBAN AZ AUTÓSPORT

KI MOZGATTA A SZÁLAKAT AZ ALBERT PARKBAN?

A TITKOS FERRARI-FIA PAKTUM HÁTTERE

VÍRUSAKTÁK: A SZEZON SZÉTHULLÁSA NAPRÓL NAPRA

WWW.FORMULA.HU • ELKÉPZELTÜK A FIKTÍV AUSZTRÁL ÉS BAHREINI NAGYDÍJAT

9 771785 948009 20004

INTERJÚ: GÜNTHER STEINER A HOME OFFICE-BÓL

OXYGEN SMD

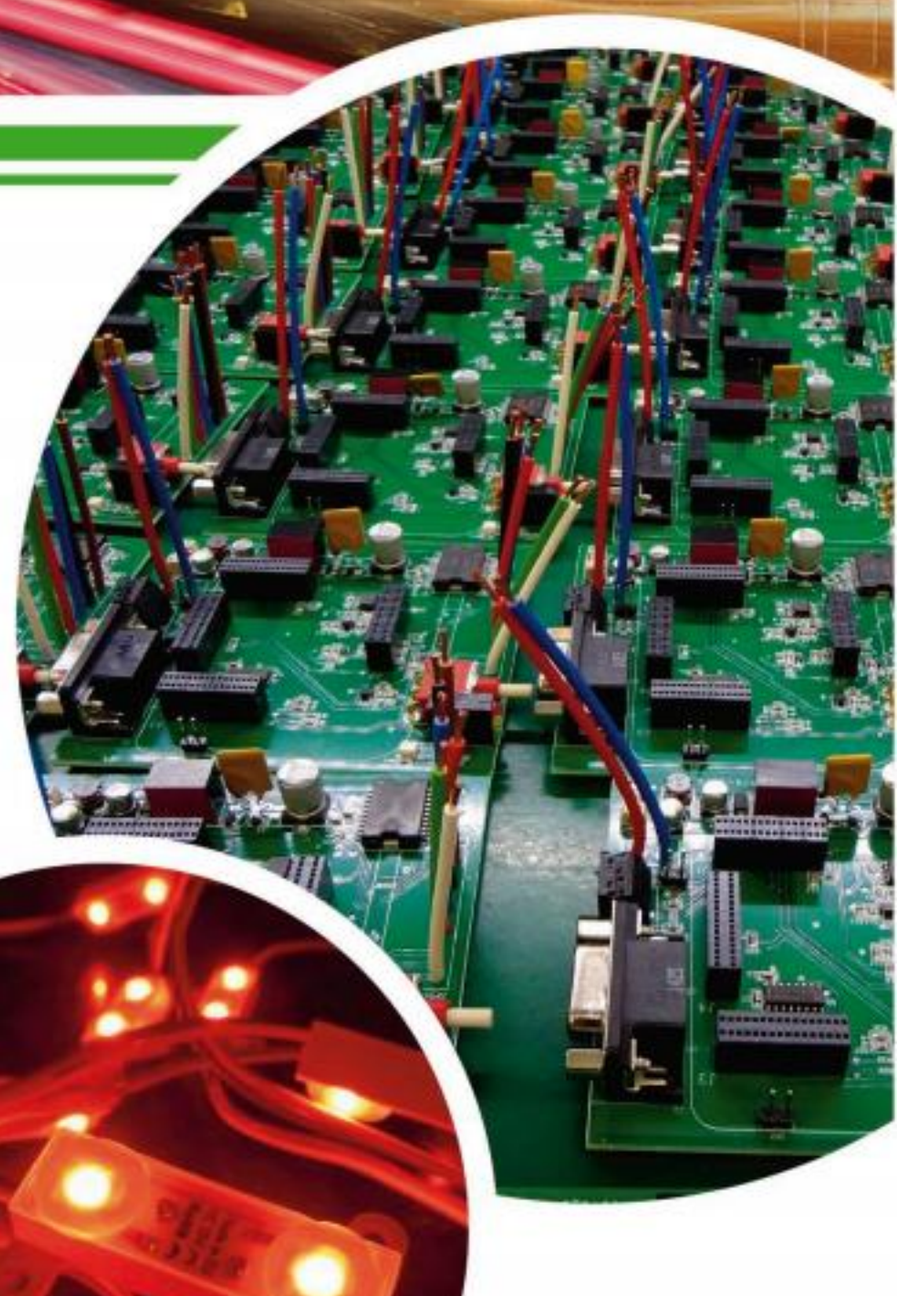
THE LED COMPANY

MSZ EN ISO 9001:2009
EUROCERT



Cégünk egy LED-es világítástechnikával foglalkozó, gyártó, fejlesztő és forgalmazó vállalat, mely 100%-ig magyar tulajdonban van. Vezetőségünk több mint 10 éves kereskedelmi, belsőépítészeti és reklámipari világítás iparágban megszerzett sokrétű szakmai tapasztalat alapján készít minőségi munkákat.

- Fő profilunk LED-es világítások fejlesztése, és gyártása
- SMD alkatrészek beültetése ESD környezetben (Siemens Siplace, Ekra, Rehm gépekkel)
- LED-es termékeink megfelelnek a hatályos európai jogszabályoknak és követelményeknek





ELÉRHETŐSÉGEINK:

Telefon: 06-1-999-6546

E-mail: oxygensmd@oxygensmd.hu • Web: http://www.oxygensmd.hu

Webshop: https://ledwebaruhaz.hu • Facebook: https://www.facebook.com/oxygensmd

Autósport és Formula

www.formula.hu
facebook.com/formula.hu

Főszerkesztő: Bethlen Tamás
Főszerkesztő-helyettes: Mészáros Sándor
Munkatársak: Balogh Tamás, Bognár Viktor, Fűzi András, Gellérfi Gergő, Gobodics Tamás, Kovács Zoltán, Strommer Benjamin, Vaszilykó Péter
Fotó: ATP, Buczkó Andor, DPPI, Farkas Tamás, Janics Attila, Rogosz Péter, SpeedLight Photo Agency, Zsarnai Krisztián
Kiadó: Beta Press Kft. 3937 Komlóska, Rákóczi út 121.
Szerkesztőség: 3531 Miskolc, Thökölyút 18. II/1.
Tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491
E-mail: levelezes@formula.hu
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna
Vizuális koncepció: blackface
Nyomdai előállítás: Kvadrát Print
Felelős vezető: Bánáti László
tel./fax: +361 319 1599, Mobil: +36 30 280 6656,
info@kvadratprint.hu, www.kvadratprint.hu
A terjesztés gondozása: Eurokris Bt.
Terjesztés: LAPKER Rt.
Előfizethető: A szerkesztőségnél, levélcím:
e-mail: elofizetes@formula.hu,
és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál
(1089 Budapest, Orczy tér 1.).
Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailben:
hirlapelofizetes@posta.hu
Előfzetési díj: 6 hónapra 3790 Ft, 12 hónapra 5990 Ft
ISSN: 1785-9484

Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505-490-es forródrótunkon, hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.

A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még a részleges használata is tilos! **A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot,** így sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártakori állapotokat tükrözi. **Az Autósport és Formula Magazin játékai kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek.** A kiadó munkatársai és család tagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.



AMIKOR MEGÁLLT A SPORT

Valószínűleg kevés olyan hónap volt még az emberiség modern történelmében, amely alatt akkorát változott volna a világ, mint 2020 márciusában. Amikor február 24-én nyomdába adtuk magazinunk előző számát, nyomós okkal voltunk izgatottak a nyakunkon lévő új Formula–1-es szezon miatt, jósolgattunk lelkesen az év legnagyobb kérdései kapcsán, és vártuk kíváncsian, miképp sül el a Mercedes technikai csodafegyvere, a DAS.

Akkor két hónapja ismerte a világ az újtípusú koronavírust, már nem lehetett elkerülni a járvány terjedésével kapcsolatos híreket, tudtuk, hogy lesznek gazdasági hatásai, és a Kínai Nagydíjat is elhalasztották már miatta, ám egész Európában még csak egy maroknyi fertőzöttet tartottak nyilván, és senki nem gondolt arra, hogy pár hét leforgása alatt az öreg kontinens országai a súlyosbodó helyzet okán mintegy karanténköztársasággá kiáltják ki magukat, az élet szinte leáll, és a legkisebb regionális sportesemény megrendezése is elképzelhetetlenné válik. Pedig pontosan ez történt, és hiába szerettünk volna ezen lapindítónkban már arról áradozni, hogy milyen izgalmas versenyszezonokat vetítenek előre az egyes autós és motoros bajnokságok fordulatos szezonnyitói, sajnos semmi ilyesmi nem zajlott.

Mi több, lapunk pontosan 20 éves történetének legszívfájdítóbb mondatát kell leírnunk: nincs Formula–1, nincs Formula–2, nincs Formula–3, nincs Formula–4, nincs Formula–E, nincs MotoGP, nincs Rali-világbajnokság, nem jön a Hungaroringre a WTCR, a koronavírus puszta kézzel félrelökte a tripla korona versenyeit, de nem rendeznek meg még egy mezei magyar bajnoki gokartfutamot sem. Ja, és nem is lehet tudni, hogy mikor lesz ezek közül bármi. Ez pontosan az az ínséges időszak, amikor a V10-es motorhangra esküdőknek is borsózna a hátuk egy elektromos versenyautó hallatán, a ralin szocializálódott naturalisták is gyönyörtől könnyező szemmel néznének meg egy oválpályás versenyt, és mi mindannyian összetennénk a két – alaposan megmosott – kezünket egy vonatozós F1-es Francia Nagydíjért a Paul Ricard legszörnyűbb konfigurációján.

No de ennyit azokról a dolgokról, amik nincsenek, mert szerencsére azért még olyanok is vannak, amik vannak. Például temérdek verseny az online térben, mert a kényszerszünetet tartó sorozatok gyorsan rájöttek, hogy saját versenyzőiket a virtuális gépeikbe ültetve, és azt a világnak közvetítve azért valamennyit kompenzálni lehet a rajongók hiányérzetéből. A fiatalabb generáció képviselői pedig már eléggé fogékonyak erre, főleg ha Lando Norris és Max Verstappen bolondoznak a vonal másik végén olyan módon, ahogyan azt éles helyzetben nem tehetnék meg.

Mi pedig, ínséges idők ide vagy oda, nem veszünk visszább a tartalomból, sőt próbálunk újdonságokkal is előrukkolni. Ilyen legújabb vállalkozásunk a Formula Podcast, amelyben rendre átbeszéljük az autósport körüli legújabb híreket és fejleményeket, és amelybe az eddigi négy epizód alatt is olyan exkluzív vendégeket hívtunk már meg, mint az F1-es mezőnyben idén debütáló Nicholas Latifi és a Haas szókimondó csapatfőnöke, Günther Steiner.

Ebben a mindenki részéről nagy áldozatokat követelő időszakban pedig mi is tettünk egy apró gesztust olvasóink felé: az Autósport és Formula Magazin ezen számát nem érdemes az újságárusoknál keresni, ott továbbra is a szezonbeharangozó kiadványunkat lehet megtalálni. Az áprilisi – jelenlegi – lapszámot ezúttal digitális formában ajándékba adjuk, méghozzá minden rajongó számára, aki ellátogat a Formula.hu weboldalára. Reméljük, akciónkkal sikerül kedvet csinálnunk több olvasónknak, hogy a jövőben ők is megrendeljék a nyomtatott kiadványt.

A következő hónapok várhatóan jóval kevésbé lesznek zajosak, mint ez a mögöttünk hagyott, de mi mindenkit arra buzdítunk, hogy maradjon otthon is autósport-rajongó!

Bognár Viktor
szerkesztő

Middle Course
SMART ENERGY
AQUAPROFIT
LED Lámpahár ledlampahaz.hu
OXYGEN SMD THE LED COMPANY
Füligszáj.hu
DUNA AUTÓ AZ AUTÓVÁROS



NEM CSAK SZERSZÁM, KOMPLETT TECHNOLÓGIA



Az **Etalon Tools Kft.** elődje egyéni vállalkozásként indult 2014-ben, a mai formájában 2015 év végétől működik. Cégünk közel 100%-ban az 1919-ben alapított Walter AG szerszámait forgalmazza, melyek kizárólag németországi gyárakban készül nek (Tübingen, Münsingen, Frankfurt, Zell).

SZOLGÁLTATÁSAINK:

- technológiai analízis
- szerszám tesztek készítése alkalmazás technikus közreműködésével
- komplett technológia kidolgozás projektmérnökök segítségével
- speciális megoldások/szerszámok kidolgozása
- szerszámok paramétereinek optimalizálása
- időtanulmány készítése
- gépi főidők csökkentése

WALTER
hivatalos viszonteladói partnere

KERESD FEL ÉRTÉKESÍTŐINK EGYIKÉT:

ÉSZAK-KELET MAGYARORSZÁG: Hudák Tamás: tamas.hudak@etalontools.hu | +36-20/216-2817
KÖZÉP MAGYARORSZÁG: Szobonya Kornél: kornel.szobonya@etalontools.hu | +36-20/216-4337
NYUGAT MAGYARORSZÁG: Zelenka Mihály: mihaly.zelenka@etalontools.hu | +36-20/283-8595
DÉL MAGYARORSZÁG: Erdei Ferenc: erdei.ferenc@etalontools.hu | +36-20/237-7211



Honda
Civic
Type R

Próbáld ki Te is!

Miért éri meg kipróbálnod a Type R-t nálunk?

- **Jobban megéri, mint máshol:** A legtöbb élményvezetésen 4-7 km-t tudsz vezetni, itt akár 150 km-t is.
- **Egyedül nálunk:** Magyarországon egyedül nálunk tudsz Honda Civic Type R-t vezetni, még a Honda szalonok sem adják oda kipróbálásra!
- **Nincs többmilliós kaució:** Míg máshol 1,5-3 M Ft-ot kérnek el kaucióra, addig mi ezt a költséget átvállaljuk.
- **320 Lóerős VTEC Turbó Motor:** 320 lóerővel és 400 Nm nyomatékkal a legerősebb utcai fronthajtású járgány!
- **Ajándékba is adhatod:** Az Élményvezetést akár ajándékba is adhatod ajándékkártya formájában autóőrült ismerőseidnek.

Az autóról:

Teljesítmény: 320 LE VTEC Turbo
Gyorsulás (0-100): 5,7 mp
Nyomaték: 570 Nm
Tömeg: 1420 kg
Szín: fekete

LÁTOGASS EL HONLAPUNKRA ÉS FOGLALJ MAGADNAK VAGY SZERETTEIDNEK IDŐPONTOT:

https://hondaelmeny.hu

KÉRDÉSED VAN? TEDD FEL NEKÜNK AZ ALÁBBI ELÉRHETŐSÉGEK EGYIKÉN:

info@hondaelmeny.hu
+ 36 20 246 9101
fb.com/hondaelmeny



BMW
I8

Aki először meglátja az i8-at, legtöbbször azt hiszi, hogy ez tuti a jövőből jött!
Próbáld ki Te is a valaha készült egyik legszebb autót, a jövő sportkocsiját, a BMW i8-at!

Miért éri meg kipróbálnod az i8-at nálunk?

- **Jobban megéri, mint máshol:** A legtöbb élményvezetésen 4-7 km-t tudsz vezetni, itt akár 150 km-t is.
- **Nincs többmilliós kaució:** Míg máshol 1,5-3 M Ft-ot kérnek el kaucióra, addig mi ezt a költséget átvállaljuk.
- **Profi és tapasztalt Instuktorok:** Az instuktoraink végig melletted vannak, mindenben segítenek a vezetés folyamán, és minden infót elmondanak az autóról.
- **Mennyibe kerül?** Ha saját magad részére szeretnél megvásárolni egy BMW i8-at akkor 45 millió Ft-odba kerülne, nálunk már akár 24.990 ft/fő áron is vezetheted!
- **Ajándékba is adhatod:** Az Élményvezetést akár ajándékba is adhatod ajándékkártya formájában autóőrült ismerőseidnek.

Az autóról:

Gyorsulás (0-100): 4,4 mp
Szín: sötétszürke-kék
Teljesítmény: 362 LE
Nyomaték: 570 Nm
Tömeg: 1485 kg

LÁTOGASS EL HONLAPUNKRA ÉS FOGLALJ MAGADNAK VAGY SZERETTEIDNEK IDŐPONTOT:

https://tiltottelmeny.hu

KÉRDÉSED VAN? TEDD FEL NEKÜNK AZ ALÁBBI ELÉRHETŐSÉGEK EGYIKÉN:

info@tiltottelmeny.hu
+ 36 20 246 9101
fb.com/tiltottelmeny



Tesla
Model S

Szakadj ki a szürke hétköznapokból, és hagyj faképnél egy Ferrarit!

Az autóról:

Gyorsulás: (0-100): 3 mp
Szín: vörös
Teljesítmény: 762 LE
Nyomaték 930 Nm
Önvezető mód

Miért éri meg kipróbálnod a Teslát nálunk?

- **Jobban megéri, mint máshol:** A legtöbb élményvezetésen 4-7 km-t tudsz vezetni, itt akár 150 km-t is.
- **Nincs többmilliós kaució:** Míg máshol 1,5-3 M Ft-ot kérnek el kaucióra, addig mi ezt a költséget átvállaljuk.
- **Profi és tapasztalt Instuktorok:** Az instuktoraink végig melletted vannak, mindenben segítenek a vezetés folyamán, és minden infót elmondanak az autóról.
- **Mennyibe kerül?** Ha saját magad részére szeretnél megvásárolni egy Tesla Model S-t akkor 45 millió Ft-odba kerülne, nálunk már akár 27.996 ft/fő áron is vezetheted!
- **Ajándékba is adhatod:** Az Élményvezetést akár ajándékba is adhatod ajándékkártya formájában autóőrült ismerőseidnek.

LÁTOGASS EL HONLAPUNKRA ÉS FOGLALJ MAGADNAK VAGY SZERETTEIDNEK IDŐPONTOT:

https://teslaelmeny.hu

KÉRDÉSED VAN? TEDD FEL NEKÜNK AZ ALÁBBI ELÉRHETŐSÉGEK EGYIKÉN:

info@teslaelmeny.hu + 36 20 385 6573 fb.com/teslaelmeny

FORMULA–1

NYITÁNY HELYETT KÁOSZ 8

Így bukott bele az ausztrál futamrendezésbe az F1

CSAPATFŐNÖK HOME OFFICE-BAN 12

Exkluzív interjú Günther Steinerrel

TITKOS PAKTUM 16

Az FIA a szőnyeg alá söpörné a Ferrari kérdéses motorját

PÉNZPIAC 20

A leggazdagabb brit és a lengyel olaj a színen

GÖRBE LENCSE 24

Néhol kiszínezték, de így is remek a Drive to Survive második évada

A KIVÁRÁSRA JÁTSZÓ 26

Nicholas Latifi, az F1-es szezon egyetlen újonca

FIKTÍV AUSZTRÁL NAGYDÍJ 30

Ez történt Melbourne-ben (az elmúlt 24 évben)

FIKTÍV BAHREINI NAGYDÍJ 32

Ez történt Szahírban (az elmúlt 16 évben)

ELTÖRÖLVE 36

Amikor felborul a versenynaptár

MOTORSPORT

KORONAVÍRUS-AKTÁK 40

A 2020-as versenyszezon haláltusája

„ELŐBB-UTÓBB ISMÉT KISÜT A NAP” 50

Alessandro Zanardi az olaszországi veszélyhelyzetről

LEJTŐN A CSÚCS UTÁN 52

Már harmadik évére hullámvölgybe került a WTCR

OSZTÁLY, VIGYÁZZ! 56

Bemutatjuk a MotoGP 2020-as mezőnyét

VAN MÉG VISSZAÚT? 62

WRC2-es világbajnokként térne vissza a csúcskategóriába Mads Ostberg

AZ R5-ÖSÖK TITKAI 70

Hogyan működik és mennyibe kerül a hazai ralisport csúcskategóriája?

AUTÓK – LÁNYOK

HÉTSZÁZ KILOMÉTERT ÍGÉR 80

Renault Morphoz electric concept car

VILLANYAUTÓT A NÉPNEK 82

Tesla Model 3 Long Range Dual Motor AWD

HOL AZ X-FAKTOR? 86

Mazda CX30 Skyactive-X 4WD Aut

EGY LÁNY – EGY AUTÓ 92

Laura a szervizben















KVÍZ

ÚJ PÁLYÁN: MENNYIT TUD AZ F1-ES PÁLYÁK BEMUTATKOZÁSAIRÓL?

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: GELLÉRFI GERGŐ

1. Mikor fordult elő utoljára, hogy törölni kellett a szezonnyitó versenyt?
2. Melyik pályán történt meg utoljára, hogy egy új helyszín egyből az évnyitónak adott otthont?
3. Melyik világbajnok utolsó győzelmét és egyben utolsó F1-es futamát hozta az 1968-as idény első versenye?
4. Melyik helyszín rendezhetett utoljára szezonnyitó futamot Európában?
5. Az F1 számos pályán megfordult az Egyesült Államokban, de szezonnyitót csak kettő rendezett ezek közül – melyek?
6. Michael Schumacher négyszer nyerte meg Melbourne-ben az évnyitót, kétszer pedig egy másik helyszínen. Hol?



7. Közös karrierjük kezdete óta melyik év első versenyén esett ki Sebastian Vettel és Lewis Hamilton is?
8. Az Antarktiszt leszámítva az összes kontinens adott már otthont szezonnyitónak – melyik a legkevesebbszer?
9. Melyik ország az egyetlen, mely egyazon évben évnyitó és évzáró versenyt is rendezhetett?
10. Hol kezdődött meg az 1965-ös szezon a lehető legkorábban, január 1-én?

VÁLASZOK:

1. 2011 (Bahrein) | 2. Albert Park, Melbourne (1996) | 3. Jim Clark | 4. Monaco (1966) | 5. Long Beach (1981), Phoenix (1990, 1991) | 6. Interlagos (1994, 1995) | 7. 2014 | 8. Ázsia (2) | 9. Az Egyesült Államok (1981) | 10. Dél-Afrika (East London)

AZ EMBEREK SZOLGÁLATÁBAN

Akármennyire is sajnáljuk, hogy nem kezdődhetett meg a Formula–1-es szezon, s márciusban tulajdonképpen az összes autósport-sorozat leállt, igazat kell adnunk a csapatvezetőknek, akik lépten-nyomon hangoztatták az elmúlt hetekben: az F1 nem létfontosságú gazdasági tevékenység, amely semmilyen körülmények között nem állhat le. A koronavírus-járvány idején az egészségügy támogatása, a lakosság ellátása, az életek megmentése az egyetlen szempont a legjobban sújtott országokban, és a technikai sportok több résztvevője is ennek szolgálatába állt. Az Egyesült Királyság felhívásához az F1 mind a hét angliai székhellyel rendelkező csapata csatlakozott: a Mercedes, a Red Bull, a McLaren, a Renault, a Racing Point, a Haas és a Williams elsősorban a lélegeztetőgépek és alkatrészeik tervezésébe és gyártásába szállnak be, a folyamat során egymással együttműködve. Más autó- és motorsportos érdekeltségi körök is sorra csatlakoznak a vírus elleni küzdelemhez. A Ferrarit tulajdonló Agnelli család 10 millió eurós adományt nyújtott át Olaszországnak; a spanyol olajvállalat, a MotoGP-ben megkerülhetetlen Repsol kenőanyagok helyett fertőtlenítő gélek gyártására állt át, a Formula–E két csapata, a Virgin és a NIO pedig védőmaszkok előállításában segédkezik – miközben a júliusban a tervek szerint a sorozat versenyhelyszíneként szolgáló londoni ExCeL rendezvényközpontot kórházzá alakították.





HOLT SZEZON

A járvány egyik mellékhatása a sportvilágra, hogy alaposan átírja majd a statisztikákat is. Végső egyenleget talán majd csak a szezon végeztével vonhatunk, de az már most biztos, hogy a 2020-as lesz a Formula–1 történetének valaha volt legkésőbbi szezonkezdete. Eddig az 1951-es, május 27-én rendezett Svájci Nagydíjra kellett a legtovább várni újévtől számítva, idén viszont már biztos, hogy leghamarabb június 14-én, Montrealban jöhet a nyitány. Bár még ez is változhat, de ha csak ezzel számolunk, a 2019 és 2020 közötti versenymentes időszak így is a hatodik leghosszabb az F1-ben, amihez hasonlóra több mint öt évtizede nem volt példa.



A leghosszabb várakozás két versenyévad között:

SZEZONZÁRÓ	SZEZONNYITÓ	NAP
1950. szeptember 3. (Olasz GP)	1951. május 27. (Svájci GP)	266
1961. október 8. (USA GP)	1962. május 20. (Holland GP)	224
1965. október 24. (Mexikói GP)	1966. május 22. (Monacói GP)	210
1951. október 28. (Spanyol GP)	1952. május 18. (Svájci GP)	203
1958. október 19. (Marokkói GP)	1959. május 10. (Monacói GP)	203
2019. december 1. (Abu Dhabi GP)	2020. június 14. (Kanadai GP) ?	196

ITT A NYÁRI SZÜNET

Az F1 kidolgozta a járvány elleni haditervet

Gyors döntéseket hozott koronavírusügyben a Formula–1 vezetése: tavaszra helyezték át a nyári szünetként emlegetett kötelező leállást, 2022-re tolták a 2021-es szabályokat, a következő évre pedig a csapatok érdekében nem lehet új autót építeni.

A járvány következményei a Formula–1-en is elhatalmasodtak: nem tudni, mikor rendezhetik meg a 2020-as szezon első versenyét, nem tudni, mi lesz az elhalasztott futamokkal, és igazából március végén még arra sem tud senki teljes bizonyossággal garanciát vállalni, hogy lesz egyáltalán világbajnokság az idei évben. Persze az F1 és az FIA vezetősége és a csapatok úgy készülnek, hogy lesz, jelen állás szerint leghamarabb a június 14-i Kanadai Nagydíjon, és ennek jegyében cselekszenek úgy, hogy a lehető legtöbbet ki lehessen hozni egy nyáron megkezdődő szezonból.

Ebben a naptárkáoszban az egyik első dolog, ami biztosra vehető volt, és amiben a csapatok egyetértettek, az az, hogy a hagyományos nyári szünet az ismert formájában idén már nem valósulhat meg. A mostani rendkívüli állapotok között már egyenesen időpazarlás lenne a Magyar Nagydíj és a Belga Nagydíj közötti négyhetes várakozás és kéthetes gyárbezárás, annál is inkább, hiszen a terv szerint – amennyiben lehetséges lesz versenyeket rendezni – ezeket az augusztusi heteket is az elmaradt nagydíjhétvégék pótlására fordítanák.

Az F1-es Stratégiai Csoport és F1 Bizottság egyöntetű támogatásával a Nemzetközi Automobil Szövetség megváltoztatta a Formula–1-es leállás időpontját, így tavaszra hozták előre a kötelező gyárbezárásokat, és a szokásos kettő helyett három hetet kell szüneteltetniük a munkát a csapatoknak, amelynek letöltésére egy hathetes periódust kaptak április végéig. Ez már csak azért is jól jön számukra, mert e nélkül sem tudnának fennakadás nélkül dolgozni: Olaszországban és Nagy-Britanniában is gyárleállásokat rendeltek el, ami az istállókat is érinti, így a diskurzus már azon is megy, hogyan oldják meg, hogy egyikük se kerüljön előnybe a többiekhez képest az eltérő kormányrendeletek hatására.

A sport körüli bejelentések azonban egyelőre csak a futamok törléséről, elhalasztásáról szólnak: a tervezett naptár első nyolc állomását már garantáltan nem az eredeti időpontban rendezik, és az is biztos, hogy mindegyik pótlására sem lesz lehetőség. Szívszorító hírként érkezett, amikor Monaco tudatta, hogy idén már biztosan megvalósíthatatlan a nagydíjuk, ami így 66 év után először kimarad a naptárból. A szintén utcai pályával rendelkező Baku – az Albert Park sorsát elkerülendő – a halasztást jelentette be nagyon korán, az F1-vezér Chase Carey legutóbbi nyilvános levelében pedig 16-18 futamos szezon ígéretével állt elő, amely minden bizonnyal túlcsúszik az eredeti, november végi zárási időponton, és akár 2021 első hónapjaiba is átnyúlhat.

Ennek pedig azért nem lenne akadálya, mert a világjárvány okozta kényszerszabadság és gazdasági válság hatására az F1-es döntéshozók azok után, hogy évekig vitatkoztak a 2021-es szabályváltozások időzítéséről és mibenlétéről, rekordgyorsasággal jutottak egyetértésre abban, hogy a helyzetre való tekintettel 2022-re tolják a sport nagy átalakulását. A jövő évre ellenben több technikai összetevő fejlesztését is betiltják, új karosszériát sem lehet építeni (csak a McLaren módosíthat, hogy beillessze a Renault-t váltó Mercedes-erőforrást), így a szokásos téli költekezésre, autóépítésre, tesztelésre szánt idő is megspórolható.

Más globális sporteseményekhez, az olimpiához és a futball-Európa-bajnoksághoz hasonlóan így a Formula–1 is „elveszített egy évet" a koronavírus miatt, viszont ez itt nem azt jelenti, hogy idén ne láthatnánk versenyzést. A terv az, hogy 2020-as és 2021-es világbajnokot is avasson az F1, és reméljük, minden csapat, pálya és a sport fenntarthatóságát biztosító gazdasági szereplő képes lesz átvészelni ezt a vészterhes időszakot.



NYITÁNY HELYETT KÁOSZ

Így bukott bele az ausztrál futamrendezésbe az F1

Nagyon vártuk, de nem az lett belőle, amit szerettünk volna: a királykategória mezőnye átutazta a világot az évadnyitó Ausztrál Nagydíjért, a melbourne-i Albert Parkban azonban versenyt egyáltalán nem láthattunk, F1-es autó is csupán egy, Baumgartner Zsolt kétüléses járgánya körözött. A koronavírus keresztbe húzta a számításokat…

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR | FOTÓ: ATP, DPPI, PIRELLI

Míg például a MotoGP és a Formula–E döntnökei már jóval korábban határoztak arról, hogy elhalasztják közelgő versenyeiket, addig az F1 gazdái makacsul tartották magukat az eredeti tervekhez. Chase Carey, a FOM vezére a felkészülési időszak utolsó tesztnapján dacosan hangsúlyozta az ausztráliai futam megrendezésével kapcsolatban szkeptikus világsajtónak, hogy „versenyezni fogunk Melbourne-ben, Bahreinben és Vietnámban is..."

Az autósport elitkategóriája a múltban gyakran fittyet hányt különféle nehézségekre, vulkánkitörésre, vírusra és egyéb felfordulásra, így nem az volt a meglepő, hogy a karaván útnak indult a világ másik végére. Sokkal inkább az, hogy el is jutott oda: a világjárvány miatt február végén és március első napjaiban már egyre gyakoribbak voltak a beutazási korlátozások, s akkorra már Ausztrália is korlátozta az olaszok beutazását. A FOM közbejárására a helyi hatóságok lehetővé tették, hogy az F1 talján érdekeltségeinek – például a Ferrari, az Alpha Tauri, a Pirelli vagy épp a Brembo – munkatársai beutazzanak, így ekkor még élt a remény, hogy lehet futam az évadnyitók tradicionális helyszínén.

A helyszíni jelentések szerint Melbourne-re ezúttal sem lehetett panasz, Victoria állam fővárosa a legszebb arcát mutatva fogadta a cirkuszt, valami azonban mégsem volt az igazi. A paddockban – mint arra Günther Steiner, a Haas vezére is utalt a Formula Podcastnek adott, lapunk hasábjain is olvasható interjújában – olyan érzéssel jött-ment mindenki szerda reggeltől kezdve, hogy vajon ki lesz az első, aki elkapja a vírust... Egyébként épp a Haas négy munkatársa volt az első, akiket fertőzésgyanúval vizsgálatra szállítottak, pozitív tesztet mégsem ők, hanem a McLaren egyik munkatársa produkált – ez pedig láncreakciót indított el.

A pilóták kezdetben sunnyogtak és polkorrekt módon nem nyilvánították ki ellenérzésüket a verseny megrendezésével kapcsolatban, az FIA csütörtöki sajtótájékoztatóján azonban Lewis Hamilton hangadóvá lépett elő és felfortyant: „Nagyon meglep, hogy egyáltalán itt vagyunk. A motorsport remek, csodás, hogy vannak versenyeink, de számomra sokkoló, hogy egy ilyen helyzet kellős közepén itt ülünk ebben a teremben..." A hatszoros világbajnok csípős megjegyzése után már a többiek is bátrabban adtak hangot azon nézetüknek, hogy nem feltétlenül jó ötlet megtartani az eseményt, a McLaren-munkatárs néhány órával később befutott pozitív tesztje pedig felpörgette az eseményeket. Egyrészt a wokingi csapat azonnal bejelentette visszalépését, ennek hatására pedig tárgyalóasztalhoz ültek a többi alakulat vezérei, hogy megvitassák a kérdést: hogyan tovább?

Az éjszakába nyúló vita során döntetlen eredmény a McLaren már bejelentett kiválása miatt nem születhetett, így a voksolásnak többször nekifutva a főnökök végül a verseny törlésére tettek javaslatot. Olyan nyalánkságok is kiszivárogtak erről a bizonyos ülésről, amelyek a későbbiekben, ha valamikor újraindul a szezon, akár döntő jelentőségű fordulatot is hozhatnak egyes istállók életében. Kiderült például, hogy a Ferrari (noha már az odautazásuk is kockázatos vállalkozásnak tűnt) semmiképp nem akart versenyezni, a Mercedes viszont a végsőkig kitartott, aminek – állítólag – az lett a vége, hogy Ola Kallenius, a Daimler-konszern fővezére telefonon utasította Toto Wolff sportigazgatót az álláspontja megváltoztatására, ráadásul mindenki füle hallatára. Úgy hírlik, ez a momentum drasztikusan rontott a viszonyon: Kallenius lépése – amely az ügyet ismerők szerint már nem az első volt a sikergyáros szakvezetővel szemben – felerősítette azokat a pletykákat is, amelyek szerint Wolff egyre inkább tendál az Aston Martinba befektető csapattulajdonos cimborája, Lawrence Stroll irányába...



A helyszínre késve beesett Chase Carey magyarázza a törlés okát a csalódott közönségnek







Érkezéskor a csapatok még normál hétvégére készültek, a Renault a festését is bemutatta



Az egyezkedés során csak a két Red Bull csapat tartott ki a végsőkig – igen ám, de motorszállító partnerüket, a Hondát is úgy engedték el Japánból a nagyvállalat vezetői, hogy nem versenyezhetnek. Míg Helmut Marko bőszen hangoztatta, hogy nem rajtuk múlt, Masashi Yamamoto, a Honda F1-es programjának vezetője a honfitárs újságíróknak kerek-perec kijelentette: azt az utasítást kapták, hogy nincs versenyzés. A japán szakember még azt is megjegyezte, hogy ezt nem volt könnyű lenyomni Markóék torkán, így kíváncsian várhatjuk, hogy amikor az F1 világa újraéled, a melbourne-i zárt ajtók mögött keletkezett durva nézeteltérés milyen hatással lesz az egészen mostanáig harmonikusnak tűnő Red Bull–Honda házasságra...

Mi jött azután, hogy a csapatok végül bedobták a törölközőt? Egész éjszakán át tartó kötélhúzás kezdődött azzal kapcsolatban, hogy ki mondja le a futamot: ha a FOM teszi ezt meg, ugrott a jogdíj, ha a promóter, azaz a helyi szervező, akkor oda a futam megrendezéséhez kapott pénzügyi támogatás, plusz – gyaníthatóan – vaskos kötbér került volna felszámolásra. Pénzügyek, mégpedig végeláthatatlanul, az egyeztetést pedig jócskán megnehezítette, hogy Chase Carey épp Vietnámból tartott a helyszínre, az ügy európai érintettjeit pedig jónéhány időzónán (egészen pontosan tíz óra) választotta el Melbourne-től. A pontot az i-re végül Victoria állam tisztifőorvosa tette fel, aki a reggeli utolsó megbeszélésre drasztikusan változtatott az álláspontján. Míg az előző hetekben és napokban mindvégig azt hangsúlyozta, hogy semmilyen akadályát nem látja a verseny megrendezésének, péntek reggel már a viadal törlése mellé tette a garast.

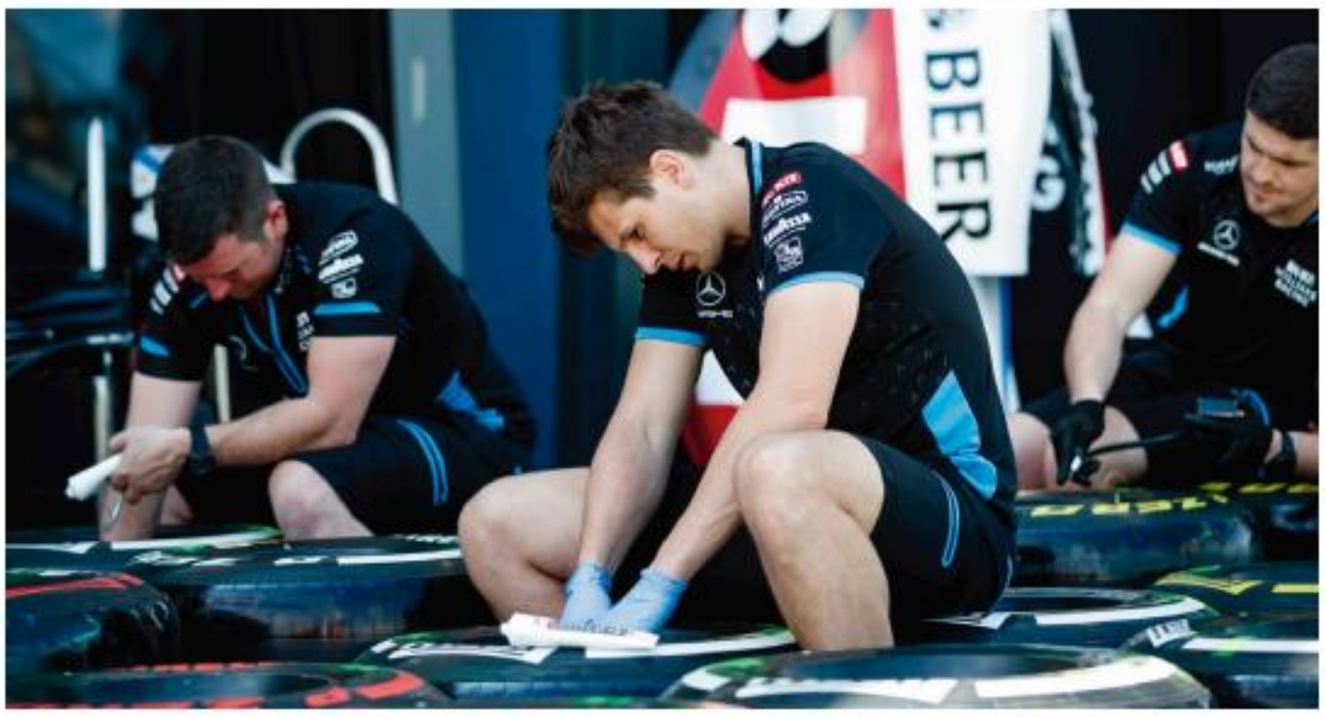
Jól szemlélteti a káoszt, hogy egy kiszivárgott repülőgép-utaslista szerint Sebastian Vettel és Kimi Raikkönen már a pénteki első, reggel 6 után nem sokkal induló dubaji géppel elhagyták Ausztráliát, mivel a csapatok részéről már eldöntött tény volt, hogy nem versenyeznek ezen a hétvégén. A FOM és a promóter csak a helyi szervekkel, valamint a tisztifőorvossal folytatott egyeztetés után mertek lépni: délelőtt 10-kor, alig két órával az első szabadedzés tervezett kezdése előtt jelentették be a futam törlését, amikor már rajongók tízezreit kellett megafonokkal és fokozott rendőri jelenléttel csitítgatni az egyébként mesés környezetben fekvő pálya kapuinál. Később kiálltak a nyilvánosság elé, és a paddock bejáratánál, egy rögtönzött sajtótájékoztatón próbálták magyarázni a kaotikus helyzetet. Noha a hivatalos kommunikáció szerint a futamot törölték, Andrew Westacott, a viadalt szervező Australian Grand Prix Corporation (AGPC) vezetője pontosította: csupán az érthető tömegtájékoztatás miatt beszéltek törlésről, a felek megállapodása szerint jogilag a futamot valójában elhalasztották – ezzel a salamoni döntéssel nyilvánvalóan időt nyertek, és így lehetőségük kínálkozott arra, hogy érdemben egyezkedjenek egymással a veszteségek elosztásáról.

Annyi bizonyos, hogy a sportágat mindig hihetetlenül nagy szeretettel váró ausztrál ra-

jongóknak keserves csalódást okozott az F1, amit nem lesz könnyű jóvátenni, ugyanakkor az is biztos, hogy rögös út vezetett a döntésig. A sportág vezetői a világjárvány rohamos terjedésére fittyet hányva indították útnak a karaván a világ másik végére, ami nagy felelőtlenségnek bizonyult, de az is igaz, hogy az ausztrál illetékesek mindvégig amellett kardoskodtak, hogy nem lesz akadálya a futam megrendezésének. Az első felindultság világszerte elmarasztaló véleményeket szült a FOM-mal és az AGPC-vel kapcsolatban is, de még most, hetekkel a történtek után sem lehet egyértelműen kijelenteni, hogy ki hibázta a legnagyobbat. Ha az AFM verdiktjére kíváncsiak, mi azt mondjuk: egészen elképesztő, hogy a már akkor is tomboló pandémia közepette az érintettek egy jól kidolgozott, pontos válságforgatókönyv nélkül ugrottak neki egy olyan eseménynek, amely miatt a paddock 2500 fősre becsült népe, valószínűleg sok ezer érdeklődő és több repülőgépnyi szállítmány utazta át gyakorlatilag az egész világot. Az általános iskolai osztálykirándulások esetében is szokás alternatív megoldást kidolgozni, még békeidőben is, nemhogy egy ekkora volumenű eseménynyel kapcsolatban, egy világjárvány kellős közepén! Ha létezett volna forgatókönyv vis maior helyzetre, és nem a helyszínen kell kupaktanácsok sorát lebonyolítani, időben lehetett volna tájékoztatni az útnak induló embertömeget, és sokkal elegánsabban is lehetett volna intézni a viadal lemondását, ha már másokkal ellentétben mégis bevállalták, hogy megkísérlik lebonyolítani a nyitányt. Ehhez a hibához kivétel nélkül mindenki hozzátette a magáét, jelenleg pedig csak reménykedhetünk, hogy 2020-ban lesz még alkalmunk F1-es futamra készülni – immáron biztosan válságforgatókönyvvel a tarsolyban.

Bevezetőnkben nem véletlenül emlegettük Baumgartner Zsoltot: idén valóban honfitársunk volt az egyetlen, aki F1-es autóval döngetett az Albert Parkban, hiszen a másfél évtizedes hagyományt folytatva péntek reggelig ezúttal is vendégeket autóztatott Paul Stoddart V10-es motorral szerelt kétüléses rakétájával. Az egyetlen magyar F1-es pont szerzője a kaland után örült, hogy egyáltalán hazajutott: a tervezettnél sokkal bonyolultabb útvonalon érkezett meg Budapestre, a reptéren pedig csak integethetett a családtagjainak, ugyanis az érvényben lévő ajánlásokat tiszteletben tartva kéthetes önkéntes karanténba vonult.









CSAPATFŐNÖK HOME OFFICE-BAN

Exkluzív interjú Günther Steinerrel

Günther Steinerről, a Haas istálló csapatvezetőjéről köztudott, hogy az Egyesült Államokban él: a szókimondó szakvezető az észak-karolinai Mooresville-ben található családi fészekben húzza meg magát a koronavírus elől. Bár home office-ban is zsúfoltak a napjai, szakított rá időt, hogy videóinterjút adjon az AFM-nek és a Formula Podcastnek.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR | FOTÓ: HAAS F1 MEDIA

A Netflix Drive to Survive című sorozata révén, leplezetlen őszinteségével és olykor-olykor kemény szavaival a paddock szupersztárjává vált dél-tiroli származású szakembert az ominózus tévéprodukturól nem kérdeztük. Hogy miért? Mert tudjuk jól, hogy már 2019-ben is elege volt az erre vonatkozó kérdésekből, szívesen beszélt azonban a jelenlegi helyzetről, a várható nehézségekről, valamint arról is, hogy milyen volt csapatfőnökként a helyszínen megélni az Ausztrál Nagydíj lefújását.

Kezdjük, mondjuk, azzal, hogy milyen egy Formula–1-es csapatfőnök élete ebben a furcsa időszakban?

Mint mondtad, az élet nagyon furcsa mostanság. minden nagyon gyorsan változik, de bizakodónak kell lennünk. Szerencsére majdnem mindannyian tudunk itthonról is dolgozni, így is mennek valamennyire a dolgok. Csupán arra kell odafigyelnünk, nehogy elkapjuk vagy terjesszük a vírust. Jómagam is itthonról dolgozom, ráadásul nagyon sok a tennivaló, mert nemhogy napról napra, inkább óráról órára változnak a dolgok. Tudjuk jól, hogy a Formula–1 nem létfontosságú, de mindenkinek az a célja, hogy a show folytatódjon, ezért pedig nagyon sokat kell tennünk. A célunk az, hogy mire ez a rémálom véget ér, ha nem is jobb, de legalább olyan helyzetben legyünk, mint amikor ez az egész elkezdődött. Meg kell birkóznunk ezzel.

Hogyan képzelhetjük el a csapatfőnöki home office-t? Melegítőben, papucsban jönmegy odahaza a lakásban, folyamatosan telefonnal a kézben?

Nocsak, látod a kamerán? (nevet) Valóban tréningruha van rajtam! (nevet) Ma reggel például fél 7-kor keltem, ittam egy kávét, és nekiláttam a munkának. Itt, az Egyesült Államokban öt órával kevesebb az idő, mint Európában, így korán kell indítanom a napjaimat. Sok a tennivaló, pláne pénzügyi fronton. Mint mondtam, az F1 nem létfontosságú, sokkal inkább a kifizetésekről szól, és meg lehet lenni nélküle. Alkalmazkodnunk kell ehhez a nehéz helyzethez, ezért a csapatokkal nagyon sokat egyeztetünk arról, hogyan tudnánk jól kikeveredni ebből. A napomat emiatt az itthoni irodámban töltöm, fél nap telefonálás, fél nap pedig a számítógépen végzett munka. Legalább most a családom, a feleségem és a lányom a közelemben vannak, szóval az öt-tíz perces szüneteimben tudunk pár szót váltani egymással.



Steiner a Haas F1-es színrelépése, 2016 óta irányítja a csapatot

Mit lehet érzékelni a koronavírus-krízisből az Egyesült Államokban?

Itt, Észak-Karolinában viszonylag nagy a forgalom az Egyesült Államok más részeihez képest. Ez valószínűleg azért van, mert itt elég nagy területek vannak, lehet kerülni a személyes kontaktust. Egyébként mióta hazatértem Ausztráliából, talán csak háromszor kellett elmennem valahova. Nincs minek kimenni, és időm sem nagyon van ilyesmire.

Azért csak akad olyan hobbi, amivel most van lehetősége foglalkozni...

Őszintén mondom, hogy semmire nincs időm. Lehet, hogy az emberek el sem hiszik ezt, pedig így van. Jelen pillanatban a jövőért dolgozunk, ez pedig nem könnyű, hiszen egy „mozgó célpontról" beszélünk. Fogalmunk sincs, hogy mi lesz, amikor újra elkezdünk versenyezni, és ez a legnehezebb. Normál esetben tudjuk, hogy mire lehet számítani, hiszen van egy protokoll. Sokat ülünk repülőn, megyünk a helyszínekre és versenyzünk. Persze a mozgásra azért kell időt szakítani. Nem futok, nem végzek különféle gyakorlatokat, de naponta azért egy órára kimegyek sétálgatni, hogy friss levegőn legyek és mozogjak egy picit. Szerencsére megtehetem, mert itt, ahol élünk, nincs túl sok ember. Másra nincs időm, mert bár sokan azt gondolják, hogy úgysem csinálunk semmit, nagyon is sok dolgunk van.

Térjünk vissza egy picit Ausztráliára, az ott történtekre. Úgy tudjuk, hogy a szokásosnál néhány nappal korábban érkezett a helyszínre...

A verseny hete előtti vasárnap érkeztem Ausztráliába, mert vittem magammal a családomat is, hogy eltölthessünk két napot Sydney-ben. Vasárnap este a tévében még azt mutatták, hogy a koronavírus egyáltalán nem érinti Ausztráliát. Beszéltek az olaszországi helyzetről, egyebekről, de arról egy szó sem esett, hogy ez Ausztráliában is megtörténhet. Egyetlen hét alatt járványőrület tört ki. Hihetetlenül gyorsan végigfutott az országon. Az ausztrálok egyébként is nagyon magabiztosak, azt gondolták, hogy őket ez elkerüli.

Utólag visszatekintve, mennyire volt sokkoló az, ami az Albert Parkban zajlott?

Szerdán és csütörtökön még minden rendben lezajlott, de csütörtökön már elkezdődött a bizonytalanság, amikor elvégezték azokat a bizonyos teszteket. Nem is tudom, hogyan fogalmazzam meg. Olyan volt a hangulat, hogy „na, vajon valaki elkapta a vírust?" Tőlünk négy embert vittek el tesztre, és sokan azt kérdezték tőlem, hogy mit teszek akkor, ha tényleg elkapták? Annyit feleltem erre, hogy nem tervezek semmit, mert remélem, hogy nem kapták el. Nem vagyok orvos, de tudtam, hogy a mi srácaink tünetei nem voltak annyira vészesek. A McLaren munkatársa, az a srác... Na, ő tényleg nagyon rossz állapotban volt! Nagyon rosszban! Mi elővigyázatosságból küldtük el az embereinket az orvoshoz. Roppant furcsa volt az egész paddock hangulata. Mindenki csak várt, benne volt a levegőben a kérdés: „ki lesz az első, aki elkapja?" Miután az egész lezajlott, mindenki elhúzott onnan, amilyen gyorsan csak tudott.

> ROPPANT FURCSA VOLT AZ EGÉSZ PADDOCK HANGULATA. MINDENKI CSAK VÁRT, BENNE VOLT A LEVEGŐBEN A KÉRDÉS: „KI LESZ AZ ELSŐ, AKI ELKAPJA?"

Egy ilyen váratlan kényszerszünetben hogyan lehet egyben tartani a csapatot? Mivel lehet életben tartani a munkatársak harci szellemét?

Jelen pillanatban a gyár zárva van, hiszen a szünet előre lett hozva augusztusról. Mást úgysem tehetünk jelenleg. A versenycsapat Olaszországban székelő tagjai egyáltalán nem dolgoznak, de a vezetőikkel napi kapcsolatban vagyok. Ilyenkor általában e-mailezni és kommunikálni sem lehet, de a csapatok kötöttek egymással egy megállapodást, hogy most ennyi megengedett, mert valahogyan egyben kell tartani a gárdáinkat. Számomra a munka éppen olyan, mint máskor, de néha szólnom kell a srácokhoz, mert néhányan talán unatkoznak vagy akár aggódnak is amiatt, hogy nem tudják, mi vár ránk. Ez természetes emberi reakció. Ha tudod, hogy mi vár rád, sokkal könnyebb a helyzeted. Most olyan helyzet van, amikor bízniuk kell bennünk, hogy hamarosan visszatérhetünk a munkához. A vezetőink látják, hogy keményen dolgozunk a megoldáson, erről tájékoztatják is a munkatársakat, a jelenlegi helyzetben pedig



ennél jobb motiváció talán nem is kell. Tudják, hogy nem dugjuk a fejünket a homokba, és igyekszünk bizonyítani nekik, hogy előbb vagy utóbb kilábalunk ebből a krízisből.

Lehet már arról beszélni, hogy mire számíthatunk? Mit mondanak az egyeztetéseken a Formula One Management képviselői?

Hogy mire számítunk? Nos, szerintem jelenleg képtelenség bármire is számítani, de tisztában vagyunk azzal, hogy a Formula One Management kőkeményen dolgozik annak érdekében, hogy minél hamarabb elkezdhessünk versenyezni. Most minden nagyon képlékeny, és fogalmunk sincs, hogy mikor indulhat el a szezon. Csupán azt tudjuk, hogy szeretnénk minél több futamot megtartani. Vannak különféle forgatókönyvek, például az, hogy majdnem minden hétvégén lennének versenyek. Ez nagyon nehéz lenne mindenki számára, de abban mindannyian egyetértünk, hogy minél többet kell adnunk a rajongóknak. A FOM mindent elkövet, a csapatok sem alszanak. Jó lenne, ha Kanadától kezdve elkezdhetnénk versenyezni, de tiszteletben kell tartanunk a különféle egészségügyi javaslatokat, ezek pedig percről percre változnak. Jómagam annyit tudok mondani a rajongóknak, hogy amilyen hamar csak tudunk, elkezdünk versenyezni, de ez az egész most nem a mi kezünkben van. Amikor biztonságos lesz, azonnal kezdünk, de nem szeretnénk, ha bárkinek gondja lenne az egészségével.

Egyre többször halljuk, hogy az elmaradt versenyek olyan nehéz helyzetet teremtenek, amely már veszélyeztetheti a kisebb csapatok fennmaradását. Valóban van ok az aggodalomra?

Való igaz, nagyon nehéz a helyzet, de nemcsak a kiscsapatok, hanem a nagyok számára is. Ha nem versenyzünk, nincs bevétel, nem kapunk pénzt, ez teljesen nyilvánvaló. Ezen dolgozom jelenleg is, csapatunk, a Haas megfelelő költségvetésén. Biztosnak kell lennünk abban, hogy elegendő pénzt takarítunk meg, ezért mindent lehúzunk a minimumra, készülve arra, hogy hamarosan újra versenyezni fogunk. A nagy csapatoknak éppúgy gondjuk van, mint a kicsiknek, hiszen jelenleg a gazdaság egy-két lépést visszalépett, jóformán senki nem ad el semmit. Mindenki próbál takarékoskodni, amennyire csak lehet, akárcsak otthon a családok, készülve a várható gazdasági nehézségekre. Borongós napok következnek, nem tudjuk, hogy ez az időszak meddig tart majd, de jómagam mindig azt mondom, hogy a borongós napok után biztosan ki fog sütni a nap. Amíg ez bekövetkezik, addig takarékoskodnunk kell.

Gene Haas, a csapat tulajdonosa az utóbbi hónapokban mintha hezitált volna az F1-es szerepvállalás folytatásával kapcsolatban. Mit mond a nagyfőnök most, hogy komoly gazdasági válság közeleg?

Ugyanez a helyzet vele is, hiszen egy óriási céget működtet tulajdonosként. A piac jelenleg minden, csak nem fantasztikus, így számára is fontos a takarékosság. Igyekszik garantálni, hogy mi, a csapat hosszabb távon is itt lehessünk, reméljük, hogy ez így is lesz. Amikor takarékoskodni kell, az mindig jár némi fájdalommal. Ezt mi is érezzük, de Gene egy vállalkozó, ráadásul olyan, aki soha nem adja fel. Akármit csinál, keményen dolgozik és sokat gondolkodik azon, hogyan lehetne ezt észszerűen csinálni. Most nem is spórolni kell, hanem tartalékolni, legyen szó akár családról, akár vállalkozásról, akár egy versenycsapatról. Ha mindannyian ezt tesszük, akkor minden rendben lesz.

Ön Magyarországon is nagy népszerűségnek örvend, a rajongók nagyon tisztelik. Zárszóként van-e üzenete a számukra?

Naná, hogy van üzenetem! Azt üzenem a magyar rajongóknak, hogy maradjanak pozitívak! Hamarosan újra versenyezni fogunk, de most az a legfontosabb, hogy vigyázzunk magunkra, egymásra. Kövessétek az illetékes szervek iránymutatásait, maradjatok otthon, és néhány hónap múlva a koronavírus már csak egy emlék lesz. Lehet majd mesélni a gyermekeiteknek és az unokáitoknak, hogy milyen nehéz idők voltak ezek. Tudok róla, hogy a magyar emberek erősek, mert sokszor tapasztaltam, így biztos vagyok benne, hogy túl lesztek ti is ezen. Amikor újra ott versenyzünk majd nálatok, ez az egész már csak egy rossz emlék lesz!

ELINDULT A FORMULA PODCAST, HALLGASSANAK BELÉNK!

A koronavírus-pandémia nemcsak új körülményeket, hanem új ötleteket is eredményez: versenyek, egyéb érdemi események híján az AFM és a formula.hu csapata is tanácskozást tartott arról, hogyan tudnánk az áldatlan állapotok közepette minél jobban kiszolgálni népes és hűséges olvasótáborunkat, az ötletcunami egyik befutója pedig a podcast lett, amellyel a nyomtatott és online lapjaink, F1-es és autósportos évadösszefoglaló kiadványaink, valamint tévéműsorunk mellett egy újabb platformra léptünk be. Az első néhány adást már elkészítette és közre is adta a stáb, amelyet lapcsoportunk főszerkesztője, Bethlen Tamás, az Autósport évkönyv vezető szerzője, Gellérfi Gergő, valamint főszerkesztő-helyettesünk, az F1 első hazai, állandó akkreditált újságírója, Mészáros Sándor alkot. A trió nemcsak az aktualitásokról ejt szót, hanem egyes témákat alaposabban és mélyebben is kiveséznek, ráadásul – a tervek szerint – időről időre vendégmegszólalók is tiszteletüket teszik a műsorban. A sort Günther Steiner, a Haas F1 Team fővezére nyitotta, aki észak-karolinai otthonából csatlakozott a Formula Podcasthez, hogy megossza a lapunk oldalain is közreadott gondolatokat. Nem titkoljuk, óriási örömöt okozott számunkra, amikor elhangzott, hogy „This is Günther Steiner from Haas F1 Team and you're listening the Formula Hungary Podcast!", ugyanakkor reményeink szerint önök is olyan szeretettel fogadják új kezdeményezésünket, amilyen szeretettel mi azt készítjük ezekben a nehéz és minden tekintetben válságos időkben. A Formula Podcast első adásait megtalálják a formula.hu-n, a YouTube-on, valamint a fontosabb podcastmegosztó webhelyeken.



TITKOS PAKTUM

Az FIA a szőnyeg alá söpörné a Ferrari kérdéses motorját

Érthetetlen döntésre jutott az FIA a Scuderia tavalyi, csalósnak bélyegzett erőforrásával kapcsolatban, amely felháborította a többi csapatot. Az ügynek azonban több részlete is kérdéses.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: DPPI, FERRARI



Ugyan a koronavírus árnyékában kissé már elsikkadt, de a járvány európai kirobbanása és az autósportos versenynaptár teljes felfordulása előtt is volt botrány: a Ferrari és az FIA titkos paktuma kiborított minden olyan Formula–1-es csapatot, amely nem a maranellóiak motorjait használja. Mint ismert, az olaszok tavalyi erőforrását növekvő bizalmatlansággal figyelték a riválisok, az év vége felé pedig a Red Bull részéről már nyíltan is megérkeztek a csalási vádak – az FIA kiadott egy direktívát, bekért különböző alkatrészeket a Ferraritól, a vörösök teljesítménye pedig egyértelműen vissza is esett. 2019 végén több helyen már egyértelműnek vélték a csalás mikéntjét, a Ferrari állítólag az üzemanyag-átfolyással trükközött, amelynek kivédése érdekében egy plusz szenzort kellett beépíteni a szövetség utasítására.

Már-már el is felejtettük az ügyet, amikor februárban érkezett egy közlemény, amelyben az FIA vállalhatatlan szövegezéssel jelentette be, hogy lezárta a vizsgálatot. Mert hogy valóban az volt a szöveg, hogy lezárta, eredmény nélkül, a többiek számára igazán bicskanyitogató rész pedig kétségkívül az volt, ahol a szövetség említést tett egy megállapodásról a Ferrari és az FIA között. A közleményből nagyjából az derült ki, hogy bár bizonyítani nem tudják a csalást, de jó esélylyel mégis az történt, büntetést viszont így nem osztanak ki, csak a jövőben már nem lesz lehetséges ezt megoldani. A Mercedes és a Red Bull vezérletével aztán a felháborodott csapatok közös levelet írtak az FIA-nak, és egyértelműsítést kértek, nyilván a Ferrari-ügyfél Alfa Romeót és a Haast leszámítva.

A lényeg igazából négy kérdéssel foglalható össze. Ha illegális volt a motor, miért nem következett szigorú büntetés? Ha legális volt a motor, miért volt szükség bármilyen megállapodásra, pláne titkosra? Hogy létezhet az, hogy egy ennyire egyértelmű dolgot nem tud vagy egyik, vagy másik irányba eldönteni az FIA? A titkos megállapodás azt





Tavaly egész évben bűzlött valami a Ferrari motorja körül

jelenti, hogy a szövetség célja csak az volt, hogy elkerülje a botrányt? (Mert ha igen, akkor ezt csúnyán elszúrta...)

Az FIA végül erre is homályos válasszal reagált: nem volt bizonyítható, hogy a Ferrari csalt, ők pedig jogi következmények nélkül szerették volna lezárni az ügyet, miután hónapokig vizsgálódtak. Jean Todt, a szövetség elnöke legalább magára vállalta, hogy ő döntött így: egyeztetett mindenkivel, jogi osztállyal, szakértőkkel, majd arra jutott, hogy ez a legjobb megoldás, zárjuk le, kössünk megállapodást a Ferrarival, és lépjünk tovább. Eközben a Liberty Media érdekes közleményt adott ki: nekik semmi közük semmihez, a vizsgálatot nem ők folytatták le, a döntést nem ők hozták, minden felelősség az FIA-t terheli, bár ők azért támogatják a szövetséget.

Hogy mindez miért igazán veszélyes? Mert a csapatok ugranak a kiskapukra, minden apró lehetőségre, amelyből előnyt kovácsolhatnak. Ha azt látják, hogy egy sokak szerint egyértelmű csalást nem tud bizonyítani az FIA, és inkább a szőnyeg alá söpri az egészet, akkor mindenki más is vérszemet kaphat és megpróbálkozhat mindennel, ami már túlmegy a szabályok adta lehetőségeken, majd ha mégis büntetésre kerül sor, botránytcsinálnak erre az esetre mutogatva. Todték nem jöhetnek ki jól a dologból, sőt, még rátettek egy lapáttal, és nagyjából azt mondták, hogy ugyan a Ferrari jó esélyel csalt, de most majd segít a szövetségnek meggátolni, hogy más megcsinálhassa ugyanezt, büntetés helyett kvázi egyfajta jutalmat kapott a csapat...

Sőt, az igazi problémát az okozza, hogy az FIA igazából a saját szabályait rúgta fel. Ugyanis azokban az alapvető joggal szemben az szerepel, hogy nem a vádlónak kell bizonyítania, hogy csalás történt, hanem a vádlottnak kell minden esetben, kétséget kizáróan bebizonyítania, hogy nem történt – vagyis az egy elvileg nem létező megoldás, hogy „nem tudjuk bizonyítani", mert ha senki nem tud bizonyítani semmit, akkor a Ferrari bűnös. Másrészt persze ha a riválisok kezében egyértelmű bizonyíték van, akkor azt akár át is adhatták volna az FIA-nak, úgy-hogy feltételezhetően nem rendelkeznek ilyennel, de ettől még a szabály az szabály, nem nekik kell bizonyítani az igazukat.

A történet mindenesetre az elhalasztott Ausztrál Nagydíj után újabb érdekes fordulatot vett, hiszen a csapatok paktumából (amelynek feltett szándéka volt akár komolyabb jogi lépéseket is tenni az ügyben nemzetközi szinten, ha már az FIA alkalmatlannak bizonyult) szép csendben kihátrált az egyik leghangosabb tag, a Mercedes. A hírek szerint a Daimler vezetősége arra kérte Toto Wolffot, hogy ne háborúzzon, inkább lépjen ki a csoportból, a Mercedes pedig erről tájékoztatta is a többi csapatot. Mivel a Red Bull mellett a bajnokistálló volt a szószólója és vezetője az egész ügynek, így dr. Helmut Markóék kissé egyedül maradtak a történetben, és úgy tűnik, hogy inkább a Ferrari áll nyerésre, már ha beszélhetünk itt ilyesmiről. Egyes pletykák szerint a Daimlerrel egyébként éppen a Ferrari kötött (egy másik) megállapodást arról, hogy fejezzék ezt be...

A koronavírus terjedése és az emiatt életbe lépő intézkedések, illetve vészhelyzet miatt az ügy egyelőre kicsit azért háttérbe szorult, nem tudni, hogy lesznek-e következő lépések, és ha igen, akkor mik, mindenesetre bármilyen támadásra innentől a Red Bulltól számíthatunk, mástól nem igazán. „Ha valóban csaltak, 10-20 millió dolláros büntetés még túl kevés is lenne. Ez az egész már a FIFA-nál látott mértékeket öltött. Csak egy betű a különbség az FIA és a FIFA között. Bármilyen más szövetségben Jean Todt politikai

> A CSAPATOK UGRANAK A KISKAPUKRA, MINDEN APRÓ LEHETŐSÉGRE, AMELYBŐL ELŐNYT KOVÁCSOLHATNAK. HA AZT LÁTJÁK, HOGY EGY SOKAK SZERINT EGYÉRTELMŰ CSALÁST NEM TUD BIZONYÍTANI AZ FIA, ÉS INKÁBB A SZŐNYEG ALÁ SÖPRI AZ EGÉSZET, AKKOR MINDENKI MÁS IS VÉRSZEMET KAPHAT ÉS MEGPRÓBÁLKOZHAT MINDENNEL





öngyilkosságot követett volna el. Az FIA lejáratott egy sportot, amelybe minden évben három számjegyű milliós összeget fektetünk euróban" – mondta dr. Helmut Marko, a csapat tanácsadója. „Magunk mögött akarjuk hagyni ezt az esetet, de ez csak akkor lehetséges, ha az FIA további magyarázatot ad a döntésére. Nem azt akarjuk, hogy a Ferrarit nagyon megbüntessék, hanem azt, hogy tisztán lássuk az ügyet. Azt is tudni akarjuk, használhatunk-e olyan rendszert a jövőben" – hangzik már Cyril Abiteboul Renault-csapatfőnök teljesen jogos álláspontja. A tavaly nyíltan csalózó Max Verstappen most azért finoman fogalmazott: „Ezt meghagyom a csapatoknak. Úgy gondolom, mindenkinek fontos, hogy egyenlő esélyekkel induljon mindenki. Ezt szeretnénk mi mindannyian, ennyit tudok hozzáfűzni" – mondta Verstappen. A holland még azt is hozzátette, hogy az FIA igazságos szokott lenni a vitás esetekben: „A múltban helyes döntéseket hoztak, ezért várjuk meg, mivel fognak a csapatok és az FIA előállni."

Charles Leclerc persze nem lát itt semmi problémát. „Meg kellene bízniuk az FIA-ban, hogy elvégzi a munkáját. Úgy gondolom, teljesen érthető, hogy nem magyaráznak meg mindent részletesen, hiszen nekünk is komoly munkánk van minden alkatrészben. Ha ezt mind nyilvánosságra hoznák, a csapat minden munkáját is publikussá tennék. Számomra ez teljesen érthető." Így vélekedik Sebastian Vettel is. „Bízom a csapatomban, hogy mindig helyesen, a szabályok adta kereteken belül járnak el. Úgy vélem, hogy mi, versenyzők mindannyian megbízunk az FIA-ban, hogy az összes csapatot figyelembe véve végzik a munkájukat. Talán ez a válasz, nincs mit hozzátenni."

Az olasz sajtóban egyébként még egy adalék felmerült: több talján forrás is azt állítja, hogy azért nem teregette ki a szennyest az FIA, mert „kérdéses" módon jutott bizonyos információkhoz. Egyesek odáig mentek, hogy szerintük a Mercedesnek besúgói voltak a Ferrarinál, és így kerültek elő az információk – a Red Bull egyébként ezzel egybecsengő módon korábban (tavaly) azt mondta, hogy a Mercedes adatot és infót gyűjtött, ők maguk pedig a kapott töltényekkel „elsütötték a pisztolyt", amikor bevádolták a Scuderiát. Minderről mindenki hallgat, semmi sem bizonyított, szigorúan feltételezés és pletyka...

BINOTTO: NEM ERŐSSÉGÜNK AZ INTRIKA

Mattia Binotto, a Ferrari csapatfőnöke szerint az a nagy baj, hogy ők nem tudják jól kezelni az ilyen típusú helyzeteket. Mint mondja, ebben javulniuk kell, egyébként semmi probléma...



„Úgy vélem, ez rámutatott egyik gyengeségünkre. Nem vagyunk elég jók a polémiákban, vannak, akik erősebbek benne, mint mi. Még a médiát is képesek használni, hogy nyomást helyezzenek ránk. Meg kell majd értenünk, hogyan lehetünk ebben jobbak, hogy hatásosabban tudjunk fellépni a jövőben. Ez is része a szezon közbeni általános egyensúlynak. Számomra ez az egész polémia volt, ujjal mutogatás, amelynek a lényege, hogy nyomást helyezzen a másikra, lekösse a figyelmét, hiszen válaszolnunk kell a felmerült kérdésekre. Ez bomlasztó hatással van ránk, de ez is életünk része. Mindig azt szoktam mondani, új stáb vagyunk, egy új stábnak pedig új helyzetekkel kell szembenéznie."

Egy dolgot azért még hozzátehetünk: a barcelonai tesztelés során egyértelművé vált, hogy az újragondolt (méghozzá a hírek szerint teljesen áttervezett – de ha legális volt, akkor miért?) Ferrari-motornak eltűnt a tavalyi előnye, az „együttműködés" keretein belül előhozott konstrukció meg sem közelíti az elődjét. Innen folytatódik majd az ügy – ki tudja, hogy mikor.

PÉNZPIAC

A leggazdagabb brit és a lengyel olaj a színen

Több mint hárombillió forintnak megfelelő 1100 millió dollárra becsülik azt az éves összeget, melyet az összes résztvevő támogató pumpál a Formula–1-be. Mint minden szezon előtt, idén is volt mozgolódás a hétköznapi halandók számára felfoghatatlan összegek piacán: a Mercedes és az Alfa Romeo egy-egy értékes szerzeménnyel gazdagodott, a Williamsnél a szponzorállomány nagy része kicserélődött, a McLaren pedig tovább halmozza a partnereket.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN



A szezon még nem kezdődött meg, amikor a Mercedes már aratott egy győzelmet, méghozzá a szponzori hadszíntéren. Habár a bajnoki címeket évről évre gyűjtögette, a csapatnak rég volt olyan nagy fogása, mint az Ineos, a brit vegyipari cég, amely a világsportban, elsősorban a bicikliversenyeken jól csengő név, de a Formula–1-ből eddig kimaradt. Nagy-Britannia leggazdagabb embere, Jim Ratcliffe a királykategória aktuális uralkodójával egyesítette erejét, ami néhány feltűnő, bordó folt formájában nyilvánul meg a Mercedes megszokott ezüst-türkiz színvilágában. Az Ineos nem kispályásként érkezik a Mercedeshez, költségvetését a hírek szerint 25 millió dollárnak (7,5 milliárd forint) megfelelő összeggel támogatja meg szezononként a következő öt évben. A Mercedes felületén egy másik új támogató is felbukkant, az AMD elektronikai vállalat, amely F1-es szinten mellékszereplő, annál érdekesebb viszont a tény, hogy tavaly még a Ferrari táborába tartozott, onnan pártolt a német riválishoz.

A szponzorpiac másik nagy nyertese az Alfa Romeo, amely névadó partnerrel gyarapodott a tartalékpilótának leigazolt Robert Kubica hozománya, az Orlen formájában. A lengyel olajcég a nagy visszatérő Williams-szereplésének fő finanszírozója volt, idén azonban, annak ellenére, hogy a védenc ülés nélkül maradt, fokozta jelenlétét a motorsportban: az alfás jelenlét mellett Kubica DTM-es projektjét is finanszírozza az ART BMW-jével, továbbá népes ralis szekciót hozott létre, amelynek magyar tagja is van Vogel Adrienn személyében.

Újonc a Formula–1-ben, de máris egy csapat viseli az Alpha Tauri – a Red Bull 2016-ban alapított ruházati márkája – nevét: a volt Toro Rosso olyan szinten a fiatal cég száguldó hirdetőtáblájává vált, hogy még az energiaital-birodalom említése is eltűnt az autóról, annak ellenére, hogy a költségek oroszlánrészét továbbra is Fuschl am Seeből állják.

A névadó támogatók frontján változás történt a Racing Pointnál is, amely még rózsaszínebb lett a víztechnológia Red Bullja, a BWT révén. Az osztrák vállalat a kenyai sportfogadó iroda, a SportPesa helyét vette át, amely nem tudta kitölteni kétéves szerződését. Ez az eset a semmiből érkező másik 2019-es főszponzorra, a Rich Energyre emlékeztet: a szinte ismeretlen brit energiaital még a szezon végéig sem húzta ki, botrány közepette hagyta ott a Haast, amely idén újra az amerikai CNC-gépgyártó színeit viseli magán, nem sikerült jelentős külső szponzort találnia. A Racing Pointnak nem lesz ilyen problémája: a bőkezű BWT-n túl 2021-ben érkezik az Aston Martin, amely a Red Bull Racinget hagyja ott, hogy gyári csapatként egyesüljön a Team Stroll-lal.

A Renault-nak gyári formációként utoljára 2009-ben volt névadó szponzora: az ING akkor hagyta el a csapatot, mikor annak hírnevén jelentős csorba esett a szingapúri ütközésbotrány révén. Négy évvel a visszatérés után erősítettek végül egy főtámogatóval, az autóipari logisztikára szakosodott DP Worlddel az Egyesült Arab Emirátusokból.

A már említett Williamst sem kell sajnálni, bár eleinte aggályosnak tűnt a pénzügyi helyzet Grove-ban, mikor távozott Kubicával az Orlen, valamint a Rexonát hirdető, McLarenhez pártoló Unilever, a harmadik és második legértékesebb szponzor. Nicholas Latifi azonban több kanadai érdekeltséget hozott – az édesapja által vezetett Sofina élelmiszeripari





Svájci csapat, olasz autómárka, lengyel főszponzor: ez az Alfa Romeo Racing Orlen

holding a hátsó légterelőn terpeszkedik –, az újonc pilóta hátszelét egyes források akár 40 millió dollárra (12 milliárd forint becsülik), a főtámogató, a ROKiT pedig az Orlenhez hasonló mértékben csoportosítja erőforrásait az autósportba. A brit telekommunikációs cég az orrkúpon külön feliratban népszerűsíti sajátmárkás telefonkészülékét és okosvárosprogramját, ráadásul éles kontrasztként az ifjú technológiai cégcsoporthoz kapcsolható az ABK logó is: a legrégebbi sváb sörfőzde, az 1308-ban alapított Aktienbrauerei Kaufbeuren a portfólió része.

Egyik csapat esetében a vezető hírt az szolgáltatta, hogy nem távozott és nem is érkezett új főszponzor: maradt azonban a megosztó támogató. A Ferrariról és a Misson Winnow-ról van szó, amelynek értéke állítólag a 160 millió dollárt is eléri (50 milliárd forint), ami messze a legtöbb az összes szponzor közül, egy közepes csapat teljes éves költségvetésével egyenlő. A bújtatott dohányreklámnak tartott „innovatív kampány" 2019-ben számos országban nem szerepelhetett a karosszérián, az SF1000 idei bemutatóját követően pedig azzal fenyegettek az olasz fogyasztóvédők, hogy rendőrségi úton lefoglaltatják az autót. A PMI-nek azonban a negatív reklám is megéri a fenti csillagászati summát, különösen azok után, hogy éveken át úgy pénzelte a Ferrarit, hogy annak semmiféle nyoma nem volt a külső szemlélő számára.





A Pirelli a Formula–1 gumibeszállítója, de egyben a csapatok szponzora is: kedvezmény jár annak, aki feltünteti autóján a cég logóját

> A PÉNZPIAC LEGNAGYOBB JÁTÉKOSAI NEM VALAMELYIK CSAPATOT, HANEM A TELJES FORMULA–1-ET TÁMOGATJÁK...

Meglepő módon a McLaren úgy úszta meg a hasonló meghurcolást, hogy partnere, a BAT pontosan ugyanabban a cipőben jár. A brit dohányipari vállalat tavaly szintén egy szlogent – A Better Tomorrow – helyezett a narancssárga modellre, idén pedig tovább növeli jelenlétét egy e-cigarettájával és egy nikotinos termékével. A McLarennek nyolcadik éve nincs főszponzora, de tovább gyűjtögeti a támogatókat: Zak Brown idén is számos kisebb-nagyobb partnert cserkészett be, elsősorban technológiai cégeket, mint a brit Darktrace (informatikai biztonság), az amerikai Klipsch (hangtechnológia), valamint szintén az USA-ból a Splunk (adattechnológia). A csapatnál számottevő a mozgolódás, hiszen kilépett a brazil Petrobras olajcég, és eltűnt az autóról a jól hangzó, F1-ben először szerepet vállaló Coca-Cola. Az elmúlt évek alapján kijelenthető, hogy a McLaren a mezőny legnagyobb szponzorhalmozója: weboldalukon a hivatalos partnerlistában 30 név szerepel, míg a legkevesebb támogatót felmutató Alpha Taurinál mindössze tíz, beleértve a motorszállító Hondát és az összes csapattal együttműködő Pirellit is.

A pénzpiac legnagyobb játékosai nem valamelyik csapatot, hanem a teljes Formula–1-et támogatják: a sportág globális partnere a DHL, az Emirates, a Heineken, a Pirelli és a Rolex, melyeket nem kell bemutatni, valamint a hozzájuk hatodikként csatlakozó szaúdi olajcég, az Aramco. A névsornak azonban vannak hiányzói is: a telekommunikációval foglalkozó Tata leállt az F1-es szponzorációval, és a közlekedésbiztonságért kampányoló whiskymárkát, a Johnnie Walkert sem találjuk a partnerek közt.

A CSAPATOK NÉVADÓ TÁMOGATÓI:

CSAPAT	NÉVADÓ SZPONZOR	SZAKTERÜLET
Mercedes	Petronas	olajipar
Ferrari	Mission Winnow	innováció
Red Bull	Aston Martin	autóipar
McLaren	-	-
Renault	DP World	logisztika
Alpha Tauri	Alpha Tauri	ruhaipar
Racing Point	BWT	víztechnológia
Alfa Romeo	Orlen	olajipar
Haas	Haas Automation	szerszámgépgyártás
Williams	ROKiT	távközlés

A TEVE, A BIKA ÉS A CIGARETTÁS DOBOZOK

A Formula–1 ikonikus szponzorai

Az alábbi cégek vagy termékek túlnyomó többségének eredetileg semmi kapcsolódása a versenyzéshez, de még az autózáshoz sem, évtizedek szponzori szerepvállalása és óriási reklámköltségek árán mégis sikerült bevonulniuk a Formula–1 történetébe. Egyesek világbajnok autók színvilágát kölcsönözték, mások saját néven indítottak csapatot: a szerkesztőségben összeállítottuk a legemlékezetesebb F1-es szponzorok listáját.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN

10. CANON

Piquet, Mansell és Prost is világbajnok lett benne: a maga idejében a győzelemmel jelentett egyet a sárga-kék-fehér Williams, az oldaldobozon hatalmas Canon felirattal. A fényképészetre szakosodott japán cég 1985-ben csatlakozott az akkor Honda-motort használó csapathoz, melynek színvilágát kilenc szezonon át meghatározta.



9. WEST

Ha húsz évvel ezelőtt Ezüst Nyilat emlegettünk, a McLaren-Mercedesre gondolt minden autósportértő: pedig az ikonikus színeket legalább annyira ihlette egy dohánytermék, mint a dicső múlt. A West korábban a Zakspeed autóin is feltűnt, a reklámtilalom közeledtével azonban 2006-ra kiszállt a száguldó cirkuszból.

8. 7-UP

Egy citromos üdítőital úgy írta be magát az F1 nagykönyvébe, hogy a lista többi szereplőihez képest epizódszerepet játszott a sportban 1991 újonc csapata, a Jordan főtámogatójaként. Legendáját segítette, hogy a kecses Jordan 191-et sokan minden idők legszebb F1-esének tartják, és az autóval debütált Michael Schumacher.

7. BENETTON

A reklám magasiskolája a Formula–1-ben: ne csak támogass, hanem vásárolj meg és nevezz át egy csapatot. Bónusz, ha világbajnoki címet is sikerül nyerni. Autósportos perspektívából a Benetton név ma elsősorban az 1986 és 2001 közt fennálló, 1995-ben konstruktőri világbajnok csapatot, a Renault elődjét jelenti, másodsorban egy olasz divatcéget.

6. SHELL

A világ második legnagyobb olajvállalatának Formula–1-es története egyidős a sportággal: már 1950-ben jelen volt, mégpedig a Ferrari oldalán, amelynek mai napig partnere. A holland-angol gigász kagylója Schumacher évei óta jelentős teret kap a vörös autókon, jelezve, hogy jóval többről van szó egyszerű üzemanyagszerződésről.

5. CAMEL

Ayrton Senna is versenyzett a sivatagszínű köntösbe öltözött Lotusszal, a Camel tevéje pedig két másik topcsapat, a Williams és Benetton autóján szintén ott díszelgett a 80-as és 90-es évek fordulóján, nem beszélve más kisebb alakulatokról. A dohánymárka túl sokáig nem szerepelt a rajtrácson, emlékezetünkbe azonban máig beleégett.



4. PETRONAS

Negyed évszázada vállal prominens szerepet a maláj olajcég a Formula–1-ben: először a Saubert patronálta, amelynek Ferrari-motorját Petronas V10-re keresztelték, majd a Mercedest, ahol a 2010-es beszállás óta főtámogató. Az ezüst-türkiz kombináció vélhetően olyan misztikussá válik egyszer, mint a fekete-arany és fehér-piros.

3. RED BULL

A vörös bika 1995-ben jelent meg először a Sauberen, aztán Dietrich Mateschitz a Benetton-recepthez nyúlt, és 2005-ben csapatot vásárolt, majd egy évre rá mindjárt egy másodikat. A Red Bull rég túlnőtte a szponzor fogalmát, négyszeres bajnokcsapatként a sport nagyjai között a helye.

2. JOHN PLAYER SPECIAL

Két évtizedet ölel fel a Lotus fekete-arany korszaka, a volán mögött Fittipaldival, Andrettivel, Petersonnal és Sennával. Az eredeti szponzor – a korszakot nem meghazudtolva dohánytermék – a múlt ködébe veszett, a színkombináció azonban olyan kultikus lett, hogy többször is újjáélesztették: az évtized elején az eredeti csapattal való párhuzamra szándékosan rájátszó Lotus, legutóbb pedig a Haas.

1. MARLBORO

Szinte teljes az egyetértés az AFM-nél abban, hogy ha a szponzorok legeslegjéről beszélünk, akkor a Formula–1-be pénzt hordószámra öntő Marlboróra gondolunk. Száguldó cigarettásdoboznak öltöztették a BRM, a Williams és az Alfa Romeo autóit is, a fehér-piros kombinációról azonban mindenekelőtt a McLaren jut eszünkbe, amelynek több mint húsz évig volt főtámogatója a vállalat, amely aztán a Ferrarihoz pártolt.



NETFLIX GÖRBE LENCSE

Néhol kiszínezték, de így is remek a Drive to Survive második évada

Az új F1-es szezon kezdete előtt megérkezett a Netflix dokumentumfilm-sorozatának második felvonása, amely ismét új szemszögből mutatja be a száguldó cirkuszt, helyenként azonban indokolatlan túlzások és ferdítések is felbukkannak benne.

SZÖVEG: BALOGH TAMÁS

A tavaly megjelent első évad sikere után borítékolható volt a folytatás a Netflix Drive to Survive című Formula–1-es dokumentumfilm-sorozata esetén. A 2019-es szezont bemutató második felvonás nem sokkal az új idény kezdete előtt jött ki, így tökéletes ráhangolódást jelentett a rajongóknak a futamok kezdete előtt. Az érezhető volt, hogy az előző évben látottak alapján a csapatok és a versenyzők immár tökéletesen tisztában voltak vele, mire számítsanak a streamingszolgáltató stábjától, ez olykor önreflexiók formájában is megnyilvánult – viszont éppen ez a tudatosság nyomta rá némileg a bélyegét a második évadra.

Több jeleneten is érződik a megrendezettség, ez azonban némileg ront azok hitelességén. Az új szériában is komoly szerepet kapó Haas csapatvezetője és alapítója, Günther Steiner és Gene Haas dialógusáról például süt, hogy a kameráknak is szánják a mondandójukat, és talán Helmut Marko és Christian Horner sem ekézte volna a stáb távollétében olyan explicit módon Pierre Gaslyt a szezon első felében. Néhány találkozó és beszélgetés pedig némi túlzással csak azért történt meg, mert dramaturgiai okokból szükség volt rá: Toto Wolff Mercedes-vezér például a forgatócsoport előtt hívja fel Cyril Abiteboult, hogy egy vacsora mellett egyeztessenek Esteban Ocon jövőjéről, „figyelmeztetve" a Renault-főnököt, hogy veszik a kamerák, amit mond.



A másik bosszantó hibája a magyarul Hajsza a túlélésért címre hallgató sorozatnak, hogy néhány konkrét történést a nagyobb drámai hatás érdekében „meghamisítanak". Már az első epizódban láthatunk erre példát, amikor Max Verstappen Sebastian Vettel elleni melbourne-i előzését az utolsó kör-

> EZÚTTAL A FERRARI SEM ZÁRKÓZOTT EL A FORGATÁSOKTÓL, AHOGY A MERCEDES SEM, AZ EZÜST NYILAK RÁADÁSUL A SORS IRÓNIÁJA FOLYTÁN ÉPPEN A JUBILEUMI ÜNNEPLÉSSEL INDULÓ, DE TOTÁLIS KÁOSZBA TORKOLLÓ HOCKENHEIMI HÉTVÉGÉJÜKBE ENGEDTEK BEPILLANTÁST, MÉGHOZZÁ IGENCSAK KENDŐZETLENÜL...



re datálják, holott aki látta a futamot, tudja, hogy az jóval korábban történt. Apróságok ezek, ugyanakkor a hardcore F1-rajongók szemében jelentősen csorbítják a dokumentumfilm-széria hitelességét – ráadásul az esetek többségében tulajdonképpen lényegtelen részletekhez nyúltak hozzá a készítők.

De ezzel nagyjából véget is ért a negatívumok sora, összességében továbbra is egy remekül összerakott sorozatról beszélünk. A képlet hasonló volt, mint az első évad esetében: mind a tíz epizód egy-egy konkrét történetszálra koncentrált, alaposan kibontva azok hátterét. Ezt elősegíti, hogy a versenyhétvégék történései mellett bepillantást nyerhetünk több csapat gyárában zajló munkálatokba, sőt még néhány pilóta magánéletébe is: az Alexander Albon előléptetésére fókuszáló részben például az olyan érzékeny témák sem maradnak érintetlenül, mint a thai versenyző édesanyjának börtönbüntetése. Az ausztrál szezonnyitó köré épülő első részben több témát illetően is felvette az előző évad végén lerakott fonalat a sorozat, és nem véletlenül mondják, hogy az élet a legnagyobb rendező, hiszen a Brazil Nagydíj épp úgy alakult, hogy több felvetett történetszálat (Gasly–Albon csere, Sainz mclarenes szereplése, a Ferrarik házon belüli csatája) is szépen el lehetett varrni, az



esetek többségében happy enddel: még az évad egyik „negatív hőse", Gasly is feloldozást nyer a második helye révén.

Az utóbbi mondatból kiderülhetett, hogy ezúttal a Ferrari sem zárkózott el a forgatásoktól, ahogy a Mercedes sem, az Ezüst Nyilak ráadásul a sors iróniája folytán éppen a jubileumi ünnepléssel induló, de totális káoszba torkolló hockenheimi hétvégéjükbe engedtek bepillantást, méghozzá igencsak kendőzetlenül, a betegséggel is küzdő Lewis Hamiltont is láthatjuk, ahogy nem győz elnézést kérni csapatától a hibái miatt. Viszont a jó hír, hogy a két nagycsapat csak egy-egy epizódot sajátított ki magának a tízből, így a mezőny többi alakulata is komoly szerephez jutott (talán csak a Racing Pointot és az Alfa Romeót mellőzték kissé).

Ennek köszönhetően pedig a sorozat kiválóan mutatja be a Formula–1 sokszínűségét, kezdve a pályán zajló eseményektől a felkészülésen át a háttérben zajló politikai játszmákig, a közérthető tálalás (a jelenetek között főként Will Buxton szakíró-riporter helyezi kontextusba a történteket) pedig valóban vonzóvá teszi a száguldó cirkuszt az átlagnéző számára is. Márpedig a célközönség kimondva-kimondatlanul az átlagnéző, több kimutatás pedig azt bizonyítja, hogy a Drive to Survive valóban új közönséget tudott az F1 felé fordítani. Nem véletlen, hogy Ross Brawn, az F1 sportért felelős vezetője is elmondta, hogy bár közvetlen profit szempontjából nem feltétlenül nyereséges számukra a Netflix-projekt, így is sokat nyertek az ügyön. A harmadik évad alighanem így garantált – már csak abban kell bíznunk, hogy maga a 2020-as idény is érdekes sztorikkal szolgál majd alapjául az új epizódoknak.

A KIVÁRÁSRA JÁTSZÓ

Nicholas Latifi, az F1-es szezon egyetlen újonca

A jelenkor debütánsaihoz képest Nicholas Latifi túlkoros, de jó kedélyű, két lábbal áll a földön és a szamárlétrát megjárva jutott el az F1-be. Az AFM portréja a Williams istálló kanadai újoncáról, akiről úgy gondoljuk: ha végre beindul a szezon, mindenképpen érdekes színfoltja lesz a mezőnynek.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR | FOTÓ: WILLIAMS RACING

Latifi az F1-es történelem tizenharmadik, az idei mezőny második kanadai pilótája lesz, és a jelenlegi helyzete olyan, mint az eddigi pályafutása volt. Várnia kell, mégpedig türelmesen. Most épp a szezon rajtjára, hiszen alighogy megkapta a remélt nagy lehetőséget, beütött a koronavírus-pandémia, amely mindent a feje tetejére állított. Egy dolog biztos: a 24 esztendős torontói srác ebben egészen jó, hiszen az egész eddigi karrierje arról szólt, hogy igyekezett minél jobbá válni, és közben várt, mégpedig a megfelelő lehetőségre.

„A motorsportbeli pályafutásom 12 évesen kezdődött, szóval ha összehasonlítunk engem mondjuk Max Verstappennel vagy Charles Leclerc-rel, akik már négyévesen gokartoztak, akkor kiderül, hogy nyolcévnyi hátránnyal indultam. Bőven volt felzárkóznivalóm, ráadásul ezen a tényen mentális tekintetben nem is annyira egyszerű túljutni" – mondja a kezdetekről a pilóta, aki a hazájában töltött gokartos évek után, 2012-ben járművet és kontinenst váltott: Európába jött, hogy autókkal versenyezzen. A „fegyvernem" kapásból az F3 lett, előbb Olaszországban, majd Nagy-Britanniában és az Európa-bajnokságban: a szigetországban a 2013-as 5. helyezés, míg az Eb-n a 2014-es 10. helyezés volt a legjobb összetettbeli eredménye, vagyis tündöklésről nem igazán lehetett beszélni. „Talán az volt a legnehezebb, amit valaha tapasztaltam, hogy a mély vízbe lettem dobva az F3-ban. Valamelyik alacsonyabb kategóriában kellett volna kezdenem, de odaát, Kanadában nem sokat tudtunk az európai versenyzésről. Volt ugyan pár jó megvillanásom, és sok tapasztalatot is szereztem, de olyan srácok ellen kellett bizonyítanom, akik már legalább két éve ott versenyeztek. Nem volt könnyű..."

Latifi 2015-ben csöppent az F2 elődjének számító GP2-be, és egészen a tavalyi évig a királykategória előszobájának számító sorozatban állomásozott. Akárcsak korábbi állomáshelyein, itt is várt türelmesen: az MP Motorsportnál megejtett bemutatkozás után a komoly múltra visszatekintő DAMS-hoz került, és a francia alakulat kötelékében maradt egészen az előző évad végig. Bajnoki címet ugyan itt sem nyert, de a tavalyi 2. helyezéssel megszerezte a szuperlicenszhez szükséges pontokat, ráadásul előbb a Renault, majd a Force India tehetséggondozó programjában már F1-es tapasztalatokkal is gyarapodott. 2019-ben, legjobban sikerült F2-es idényében már a Williams kötelékébe tartozott fejlesztőpilótaként, ami nyilvánvalóan az idei bemutatkozás előszele, előkészítése volt.



24 évesen napjaink újoncai között már későn érkezőnek számít, ráadásul a vírus miatt még tovább kell várnia a debütálásra



Ahhoz, hogy valaki türelmesen kivárja a maga idejét az évi 2-2,5 millió eurót kóstáló F2-ben, ahhoz betonbiztos anyagi háttér kell, Latifinek pedig ezzel legalább nem volt gondja. Szülei dúsgazdagok: édesanyja, Marilena a Saputo családból származik, amely az évi 16 milliárd dolláros forgalmat bonyolító kanadai élelmiszeripari vállalatot birtokolja, míg az édesapa, Michael szintén az élelmiszeripari szektorban tett szert jelentős vagyonra. Latifi apuka sztorija önmagában is megér egy misét: a '70-es évek végén, tizenéves korában, Iránból, nulla nyelvtudással érkezett Kanadába, ahol nagyon mélyről küzdötte fel magát. Pályafutása elején három műszakban dolgozott egy McDonald's-ban, háromdolláros órabérért, közben mérnöki diplomát szerzett és 1985-ben megvásárolt egy parányi húsfeldolgozó céget, amelyet Sofina néven sok száz milliós vállalkozássá fejlesztett és néhány másik vállalkozással is megtoldott az évek során. Mivel az autóversenyzés a családfőt is érdekli, 2018-ban 350 millió dollárért megvásárolta a McLaren Group 10 százalékát – sokan már ekkor megbélyegezték a fiát, hogy akárcsak a másik kanadai versenyző, Lance Stroll, a befolyásos papa farvizén simán helyet kap majd az F1-ben, és garantált helye lesz a McLarennél. Csakhogy a Latifi családban ez másképp működik – erre háttérbeszélgetések során a családfő és a fia is számos alkalommal rávilágított.

> AHHOZ, HOGY VALAKI TÜRELMESEN KIVÁRJA A MAGA IDEJÉT AZ ÉVI 2-2,5 MILLIÓ EURÓT KÓSTÁLÓ F2-BEN, AHHOZ BETONBIZTOS ANYAGI HÁTTÉR KELL, LATIFINEK PEDIG EZZEL LEGALÁBB NEM VOLT GONDJA. SZÜLEI DÚSGAZDAGOK.

„Az édesapám F1-es szerepvállalása teljesen elkülönül az enyémtől" – hangsúlyozta az AFM-nek Latifi. „Amikor elkezdte, már akkor is nyomatékosította, hogy kizárólag üzleti lehetőségként tekint erre. Nem egyszerű szponzorációról van szó, hanem arról, hogy tulajdonrészt vásárolt a McLaren Groupban, ami egy átfogó dolog, hiszen magában foglalja a közúti autós divíziót, az alkalmazott technológiákkal kapcsolatos részleget is. Rám nézve semmit nem jelentett, ráadásul a karrierem során soha nem vezettem olyan csapatnál, amelyben az édesapámnak érdekeltsége volt. Hogy esetleg néhány év múlva majd a McLarenhez igazolok? Az csakis édesapám szerepvállalásától függetlenül történhet meg, mondjuk azért, mert a csapat szerint megérdemlem a lehetőséget."

A csemete azt persze nem vitatja, hogy az édesapja komoly hajtóerő, aki nemcsak motiválja, de akitől sokat is tanul: „Sok hasznos tanácsot ad, mert az autósport előtt nagyon sok mindenen keresztülment, és óriási élettapasztalattal rendelkezik. A története roppant inspiráló. Ő egy üzletember, én autóversenyző vagyok. A két dolog különböző, de nagyon sok a hasonlóság, mert mindkét területen nagyon hasonló személyiségjegyek szükségesek ahhoz, hogy valaki sikeressé válhasson. Annyit elárulhatok, hogy még viccelni is szokott velem: „Te si-



NÉVJEGY

Név: **Nicholas Daniel Latifi**
Születési idő: **1995. június 29.**
Szülőváros: **Toronto, Kanada**
Magasság: **182 cm**
Testsúly: **70 kg**
Rajtszám: **6**

KARRIERADATOK

2012: olasz F3 7. hely
2013: brit F3 5. hely; FIA F3 Európa-bajnokság 15. hely
2014: FIA F3 Európa-bajnokság 10. hely; Makaói Nagydíj 5. hely
2015: Formula Renault 3.5 11. hely
2016: GP2 16. hely; a Renault F1-es tesztpilótája
2017: F2 5. hely; a Renault F1-es tesztpilótája
2018: F2 9. hely; F1-es szabadedzések a Force Indiával
2019: F2 2. hely; F1-es szabadedzések a Williamsszel



keres F1-es pilóta szeretnél lenni, én viszont máris F1-es szintű sikereket értem el a hamburgersütésben!"

Ha nem is olyan szinten, mint Stroll apuka, azért természetesen idősebb Latifi is igyekszik a háttérből egyengetni a gyermeke útját. Az AFM információi szerint komoly érdemei vannak abban, hogy az előző két évben romokban heverő Williams mostanára kipofozhatta a grove-i főhadiszállás technikai infrastruktúráját, ráadásul paddockforrások neki tulajdonítják azt is, hogy az egykoron szebb napokat megélt különítménynek sikerült nemcsak meghosszabbítania, de talán valamelyest mélyítenie is az együttműködését a Mercedesszel. Innentől kezdve Nicholason a világ szeme, akinek az F1 sokszor kegyetlen világában most nem lesz lehetősége arra, hogy kivárjon. Itt azonnali önigazolás szükséges, amivel saját bevallása szerint tisztában is van, de tudja, hogy nem tűzhet ki valóságtól elrugaszkodott célokat maga elé: „Nagyon büszke vagyok arra, hogy Kanadát képviselhetem az autósport nemzetközi színpadán" – mondta az újonc az idei felkészülési időszak végén. „Természetesen vannak céljaim, de az eredményekről konkrétan még nem lehet semmi érdemit mondani. Biztos például, hogy sokan összehasonlítanak majd a csapattársammal, George Russell-lel, aki már bizonyította, hogy remek versenyző. Izgatott vagyok amiatt, hogy tanulhatok tőle, és amiatt is, hogy megmérettethetem magam mellette. Ő lesz a mérce, hiszen ugyanolyan autóban ül majd, mint én. Az első versenyeken biztosan előnyben lesz a tapasztalata miatt, de igyekszem minél gyorsabban közelebb kerülni hozzá. Ez például az egyik fontos célom idén."

Latifi személyében nemcsak egy új versenyzőt, de egy új egyéniséget is kapunk: aki összetalálkozik vele, egy végtelenül nyitott, mindig derűs és a jófajta humort kifejezetten nagyra értékelő srácot ismerhet meg. Eme sorok írójának az évek során mindig olyan érzése volt vele kapcsolatban, hogy – habitus vonatkozásában legalábbis – Daniel Ricciardo újabb kiadása közelít az F1 felé. „Hogy milyen vagyok? Szerintem semmi különös, nem szoktam őrült dolgok művelni. Szeretem a kosárlabdát, a mai napig sokat játszom, gyerekként pedig, a gokartozás előtt, egyesületben is megfordultam. Nagy Toronto Raptors rajongó vagyok, amikor otthon vagyok, mindig próbálok eljutni a meccseikre. Zene tekintetében az étvágyam nagyon szorosan összefügg a hangulatommal, kedvelem a hiphopot és a rapet, de sok mást is szívesen hallgatok. Ha szabadidőm van, én is ugyanazt csinálom, mint a többi, átlagos fiatal. Filmeket nézek a Netflixen, elmegyek lógni a haverjaimmal, együtt lazítok a családommal" – mondta az F1-en túli életéről a pilóta.

A fiatal versenyzőkkel kapcsolatban mindig felmerül a kérdés, hogy vajon mennyit változik majd a személyiségük a kíméletlen F1-es közegben. A kanadai eddig mindenütt magát adta, és váltig állítja, hogy ez a csúcskategóriában sem fog megváltozni: „Ilyen vagyok, így érzem jól magam. Ez nem egy maszk, amit felteszek, amikor a sajtóval találkozom. Szeretnék sikeres lenni az F1-ben, mindent meg fogok tenni érte, és természetesen akkor is szeretnék ugyanilyen maradni. Nem is nagyon van más választásom, mert ha megváltoznék, a szüleim szétrúgnák a s.gg.met!"

FIKTÍV AUSZTRÁL NAGYDÍJ



DÉLI CSILLAGHULLÁS

Ez történt Melbourne-ben (az elmúlt 24 évben)

Jól ismert közhely, hogy a sportban nincs értelme a „mi lett volna, ha…" kezdetű kérdésnek. Csakhogy a rendkívüli idők rendkívüli helyzeteket eredményeznek – az elkövetkező hónapokban jó eséllyel csak gondolatkísérletekre ad lehetőség a járványhelyzet, valós események elemzésére nem. Éppen ezért összegyűjtöttük az Ausztrál Nagydíj történetének legemlékezetesebb pillanatait, ám tettük ezt egy merész csavarral: a múltbeli eseményeket egy futammá fűztük össze, kivetítve azokat a 2020-as mezőnyre, így elképzelve egy tökéletes fikciós Ausztrál Nagydíjat!

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ | FOTÓ: DPPI, OLLÉ IVÁN

Zárójelben tüntettük fel, hogy melyik év valós eseményeit adaptáltuk a 2020-as szezonra.

Már a szabadedzések sem alakultak simán a Formula–1 szezonnyitó hétvégéjén: a világbajnoki címvédő Lewis Hamilton nem vette észre az egyik Alfa Romeo balesete miatt belengetett sárga zászlókat, s látványosat bukott a hatos kanyarban. [2001, M. Schumacher] Szerencsére karcolások nélkül megúszta, így hamarosan aztán már mindenkit az tartott izgalomban, hogy ki szerzi meg az évad első pole-pozícióját – ám a Melbourne-re lesújtó, a hetek óta tartó szárazságot megtörő eső azt eredményezte, hogy egészen vasárnap reggelig (magyar idő szerint kora hajnalig) kellett várnunk, hogy a versenyzők döntésre vihessék a rajtsorrend kérdését. Már a Q1-et is halasztani kellett az özönvíz miatt, s jó néhány vezetői hiba is hátráltatta a küzdelmet: Lando Norris a McLaren, Sebastian Vettel pedig a Ferrari szárnyait károsította meg, majd végül Antonio Giovinazzi balesete vetett véget az aznapi programnak. A másnapra halasztott edzésen végül a címvédő szerezte meg a pole-t csapattársa, Valtteri Bottas előtt. [2013]

A futam felhős időben, száraz pályán rajtolt el, ám két élmenőnek néhány száz méter után véget is ért. A második sorból kitűnően rajtoló Alex Albon hiába próbálta előbb jobbról, majd balról megelőzni Bottast, végül 240 kilométer per órás sebességgel belecsattant korán fékező riválisa autójába, a levegőbe emelkedett, s végül csak a szalagkorlát állította meg. [2002, R. Schumacher és Barrichello] A romok eltakarítása után a mezőny szabad utat kapott, de hamarosan újabb, ennél is nagyobb baleset borzolta a kedélyeket, amelyet követően a piros zászlót is be kellett lengetni: a McLaren spanyol versenyzője, Carlos Sainz találta el hátulról Pierre Gasly autóját, így az Alpha Tauri első versenyén máris a figyelem középpontjába került. Sainz hatalmasat repült, többször átfordult, s végül félig az oldalán állt meg a sóderágyban. Szerencsére segítség nélkül szállt ki az autóból, és gyorsan össze is ölelkezett riválisával. [2016, Alonso és Gutierrez]

A verseny hamarosan ismét újraindult, de a világbajnoki címvédő számára ebben nem volt sok köszönet. Kerékcseréjét követően amatőr hibát követett el, s nemes egyszerűséggel rácsukta az ajtót honfitársa, George Russell Williamsére, ami mindkettejük versenyének véget vetett. [2005, M. Schumacher és Heidfeld] Ezzel, ahogy az Ausztrál Nagydíjak történetében jó néhány alkalommal, gondoljunk csak például 1999-re, 2009-re vagy 2014-re, a címvédő istálló nulla ponttal zárta

a szezonnyitó hétvégéjét. És így járt a vérmes reményekkel érkező és egészen kiváló kvalifikációt teljesítő Haas is, miután mindkét autón rosszul rögzítették a bokszkiállás során az egyik kereket, így mind Romain Grosjean, mind Kevin Magnussen kénytelen volt félreállni, pedig a csapat történetének legjobb eredményével kecsegtetett a melbourne-i futam. [2018, Grosjean és Magnussen]

A csillaghullás pedig csak nem akart véget érni, már az is elképzelhetőnek tűnt, hogy megdől a 2008-as negatív rekord, amikor mindössze hat autó látta meg a célvonalat. Hamarosan az élen álló versenyzőt, a Red Bull ifjú titánját, minden idők legfiatalabb futamgyőztesét, az első világbajnoki címére hajtó Max Verstappent is utolérte balsorsa: szikrák csaptak fel bal első kereke felől, autóján egyre erősebbé vált a vibráció, majd az Ascari-kanyar felé tartva a futómű megadta magát, s a Red Bull a bukótérben fejezte be a versenyt. [2010, Vettel]

Ezzel aztán a két Ferrari állt az élre: a csapat a szezon előtt roppant eltökélt volt, hogy hosszú idő után ismét megszerzik a világbajnoki címet, amihez egy kettős győzelem csodálatos nyitány lehetett volna. Hamarosan azonban váratlan malőr történt: az élen haladó Charles Leclerc a bokszba hajtott, de anélkül, hogy megállt volna szerelői előtt, vissza is tért a pályára. Mint később kiderült, kommunikációs hiba történt, Vettel pedig nagyon sportszerűen visszaadta az első helyet neki. [1998, Hakkinen és Coulthard] A monacói tehát akkor ment be a bokszba, amikor nem kellett volna, a Renault franciája, Esteban Ocon viszont akkor sem, amikor kellett volna: hiába hívta csapata, ő úgy érezte, van még tartalék a gumijaiban, az eredmény pedig a futam tizedik kiesése lett. [1997, Alesi]

Nagyjából ekkor hajtotta végre utolsó kiállását a zavarosban tökéletesen halászó Kimi Raikkönen, s frissebb és lágyabb abroncsain üldözőbe vette a második helyen álló Vettelt. A Melbourne-ben váratlanul erősnek tűnő Alfa Romeo hamarosan fel is tűnt a német tükrében, de amikor a finn támadásra szánta el magát (hogy akár még az éllovas után is eredjen), a belső ívet tartó Vettel szárnya beleakadt az oldaldobozába. Mindketten tovább akartak menni sérült autóval, aminek az lett a vége, hogy mindketten a falnak csapódtak, így a verseny a safety car mögött ért véget. [2009, Kubica és Vettel] A futam tarsolyában azonban még maradt egy slusszpoén: Danyiil Kvjat Honda-motorja a leintés előtti pillanatokban megadta magát, lángokkal és füsttel borítva be a célegyenest, s méterekkel a vonal előtt kénytelen volt félreállni. [2006, Button]

A futamot Charles Leclerc nyerte Daniel Ricciardo előtt, aki hatalmas ünneplésbe kezdett hazai közönsége előtt, miután megszerezte első dobogóját Ausztráliában (s szintén az elsőt jelenlegi csapatánál), nem tudván, hogy hamarosan ki fogják zárni egy technikai szabálysértés miatt. [2014, Ricciardo] Így aztán Lando Norris lett a második a McLarennel, aki először állhatott fel a pódiumra, míg Sergio Perez csak utólag értesült arról, hogy dobogós lett – de neki szerencsére már sokszor volt része ilyen pillanatokban...









A FIKTÍV AUSZTRÁL NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE:

1. **Charles Leclerc**	Ferrari
2. **Lando Norris**	McLaren–Renault
3. **Sergio Perez**	Racing Point–BWT Mercedes
4. **Antonio Giovinazzi**	Alfa Romeo–Ferrari
5. **Lance Stroll**	Racing Point–BWT Mercedes
6. **Nicholas Latifi**	Williams–Mercedes
7. **Danyiil Kvjat**	Alpha Tauri–Honda
8. **Sebastian Vettel**	Ferrari
9. **Kimi Raikkönen**	Alfa Romeo–Ferrari

KIZÁRVA:	
Daniel Ricciardo	Renault

KIESETT:	
Esteban Ocon	Renault
Max Verstappen	Red Bull–Honda
Romain Grosjean	Haas–Ferrari
Kevin Magnussen	Haas–Ferrari
Lewis Hamilton	Mercedes
George Russell	Williams–Mercedes
Carlos Sainz	McLaren–Renault
Pierre Gasly	Alpha Tauri–Honda
Valtteri Bottas	Mercedes
Alexander Albon	Red Bull–Honda

FIKTÍV BAHREINI NAGYDÍJ



AZ OTTHON MARADOTTAK

Ez történt Szahírban (az elmúlt 16 évben)

Folytatjuk utunkat azon az alternatív idősíkon, amelyen nem tör ki a koronavírus-járvány, így a szezon második állomásaként a Bahreini Nagydíjat is megrendezik. A szahíri Formula–1-es futamok legemlékezetesebb pillanatait egymás mellé illesztve életre hívjuk a pálya tökéletes versenyét.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR | FOTÓ: DPPI, OLLÉ IVÁN

Zárójelben tüntettük fel, hogy melyik év valós eseményeit adaptáltuk a 2020-as szezonra.

Az FIA, az F1 és a bahreini állam elöljáróinak súlyos kérdésekben kellett meghozniuk a sport számára helyes döntést, hiszen egy társadalmi és egy természeti jelenség is veszélyeztette a nagydíj biztonságos megrendezését csupán napokkal azelőtt, hogy a csapatok repülői leszálltak volna a szigeten. Az arab világot az elmúlt hónapban sújtó felkeléshullám Bahreinbe is belpolitikai feszültségeket, kormányellenes tüntetéseket és azok véres leverését hozta, és bár az élet kezdett visszaállni a régi kerékvágásba, egyes szervezetek az F1-es hétvége megzavarásával fenyegettek, annak bojkottjára szólítottak fel. [2012] Ha ez nem lett volna elég, a futam hetének kezdetén erős homokvihar zúdult a miniállamra, szinte beborítva a pálya aszfaltját is, és csak remélni lehetett, hogy a hétvégéig versenyzésre alkalmassá válnak a körülmények. [2015] A két tényező együttes hatása mindenesetre elég volt a szervezők számára ahhoz, hogy rendkívüli lépésre szánják el magukat: a Bahreini Nagydíjat ugyan megrendezik, ám a résztvevők biztonsága és a zavartalan lebonyolítás érdekében nézőket nem engednek be a pályára, így a Formula–1 történetében első alkalommal zárt kapuk mögött zajlott le egy versenyhétvége.

Az F1 érkezésére aztán javultak a körülmények, de talán a poros pálya és egy merész taktikai húzás is hozzájárult ahhoz, hogy egy olyan csapat két autója sajátította ki az első rajtsort, amelynek korábban még sohasem sikerült ilyen. A két Racing Point indulhatott az élről, ám mindenkinél korábban a bokszba kellett hajtaniuk friss gumikért, innentől pedig Sergio Perez és Lance Stroll ki is esett az első helyért folytatott harcból. [2009, Trulli és Glock]

A középcsapat rövid tündöklését elősegítette, hogy az élmezőnyből többeket is utolért a baj. A gyors, de törékeny Red Bull-lal a nagy jövő előtt álló fiatal sztár, Alexander Albon időmérős kört sem tudott futni a hátsó szárny leszakadása miatt [2006, Raikkönen], majd az utolsó helyről rajtolva mindössze hét kör után füst és lángok sűrű egyvelegét árasztva mondta fel a szolgálatot a motor. [2004, Raikkönen] Csapattársa, Max Verstappen ott állt ugyan a harmadik rajthelyen, de gyenge elrugaszkodása révén alaposan visszaesett, majd a második körben az előzést elmérve hátulról belerongyolt korábbi csapattársa és nemezise, Carlos Sainz autójába, a kényszerű szárnycsere pedig teljesen szertefoszlatta esélyeit. [2008, Hamilton és Alonso]

Az élen a két Ferrari vette át a vezetést, akik hamarosan hallatlanul ádáz csatába bonyolódtak egymással. Hamar egyértelművé vált, itt nincs csapatutasítás, noha a bokszutcai irányítóközpontból a közvetítésbe bevágott rémült arcok egyáltalán nem tükrözték a tévénézők örömét. Sebastian Vettel és a nyomából a fél versenytávon át nem tágító Charles Leclerc olyan komoly adok-kapokba kezdtek, mint még soha, ami végleg kiélezte közöttük a már első közös évükben is körvonalazódó ellentéteket. A monacói többször is megpróbált bebújni csapattársa mellé a célegyenes végén, egy alkalommal több

kanyarig is őrizni tudta az előnyét, mielőtt Vettel újra magához ragadta azt. És ami igazán különlegessé tette ezt a csapaton belüli harcot, hogy végig koccanásmentesen zajlott – kevesen gondolták volna erről a két rámenős versenyzőről, hogy vigyázni tudnak egymásra. [2014, Hamilton és Rosberg]

Hiába épített ki a két pilóta a viaskodással együtt is komoly előnyt az üldözőkkel szemben, a verseny utolsó harmadában drámai fejlemények okozták a vesztüket. A hátrébb lévő Ferrari utolsó bokszkiállása végzetesen félresiklott: Leclerc megkapta a zöld jelzést, miközben a bal hátsó kerekénél még folyt a munka, így elütötte egyik szerelőjét, akit lábtöréssel azonnal a pályakórházba vittek. [2018, Raikkönen] Ezzel az egyik autó számára véget ért a verseny, de kisvártatva a pályán a másikkal is gondok adódtak: Vettel valamilyen furcsa motorgondra kezdett panaszkodni a rádión, ami kapcsán a mérnökök is tanácstalanok voltak. A meghibásodás ugyan nem bizonyult végzetesnek, viszont körönként néhány másodperccel visszavetette a Ferrarit, amelyet így még a leintés előtt utolért és könnyedén lehagyott a fő riválisistálló két pilótája. [2010, Vettel; 2019, Leclerc] Lewis Hamilton és Valtteri Bottas révén brit győzelemmel és a Mercedes kettős sikerével ért véget a fordulatos futam, így a címvédők, ha váratlanul is, de javítani tudtak a szezonnyitó botlásai után.

Kissé a háttérbe szorulva ugyan, de egy másik csapatnál is kiéleződött a belharc, a Renault-nál Daniel Ricciardo bonyolódott egész napos küzdelembe frissen érkezett csapattársával, a bizonyítási vágytól fűtött Esteban Oconnal, aki ugyan végül megnyerte csatájukat, rámenősségét azonban az istálló vezetőségében sem nézték jó szemmel. [2013, Perez és Button]

A hétvége leglátványosabb versenyzését mégsem ők, hanem egy hányattatott sorsú, a rajtrácstól több éven át távol maradó pilóta, Robert Kubica produkálta, aki az Alfa Romeo tartalékversenyzőjeként kapott beugrási lehetőséget, miután Kimi Raikkönen rejtélyes egészségügyi okokból (a hivatalos álláspont szerint tollaslabdázás, a rossz nyelvek szerint krosszmotorozás során húzódott meg a válla) nem tudta vállalni a részvételt. A helyettes Kubica nem játszotta el a nagy bizonyítási esélyt, mozgalmas verseny végén az 5. helyen végzett, és a leggyorsabb kört is megfutotta. [2005, de la Rosa] A legtöbbet mémesített megmozdulás viszont alighanem Romain Grosjeané marad, aki egy elszabott, nagy mélységből megkezdett előzési kísérlet során olyan szerencsétlenül találta el Antonio Giovinazzi Alfáját, hogy az egy szaltót is dobott a levegőben. [2014, Maldonado és Gutierrez] Furcsa volt döbbent nézői reakciók nélkül végigkísérni ezt az esetet, de ez maradt az első zártkapus nagydíj egyetlen szépséghibája.









A FIKTÍV BAHREINI NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE:

1.	**Lewis Hamilton**	Mercedes
2.	**Valtteri Bottas**	Mercedes
3.	**Sergio Perez**	Racing Point–BWT Mercedes
4.	**Sebastian Vettel**	Ferrari
5.	**Robert Kubica**	Alfa Romeo–Ferrari
6.	**Esteban Ocon**	Renault
7.	**Lando Norris**	McLaren–Renault
8.	**Lance Stroll**	Racing Point–BWT Mercedes
9.	**Pierre Gasly**	Alpha Tauri–Honda
10.	**Daniel Ricciardo**	Renault
11.	**Carlos Sainz**	McLaren–Renault
12.	**Kevin Magnussen**	Haas–Ferrari
13.	**Max Verstappen**	Red Bull–Honda
14.	**Danyiil Kvjat**	Alpha Tauri–Honda
15.	**George Russell**	Williams–Mercedes
16.	**Romain Grosjean**	Haas–Ferrari
17.	**Nicholas Latifi**	Williams–Mercedes

KIESETT:	
Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo–Ferrari
Charles Leclerc	**Ferrari**
Alexander Albon	Red Bull–Honda

A HÓNAP FOTÓI

MÁRCIUS: A JÁRVÁNY ELŐTT



Bottas az eddiginél is többet teker új barátnője, a kerékpárversenyző Tiffany Cromwell társaságában



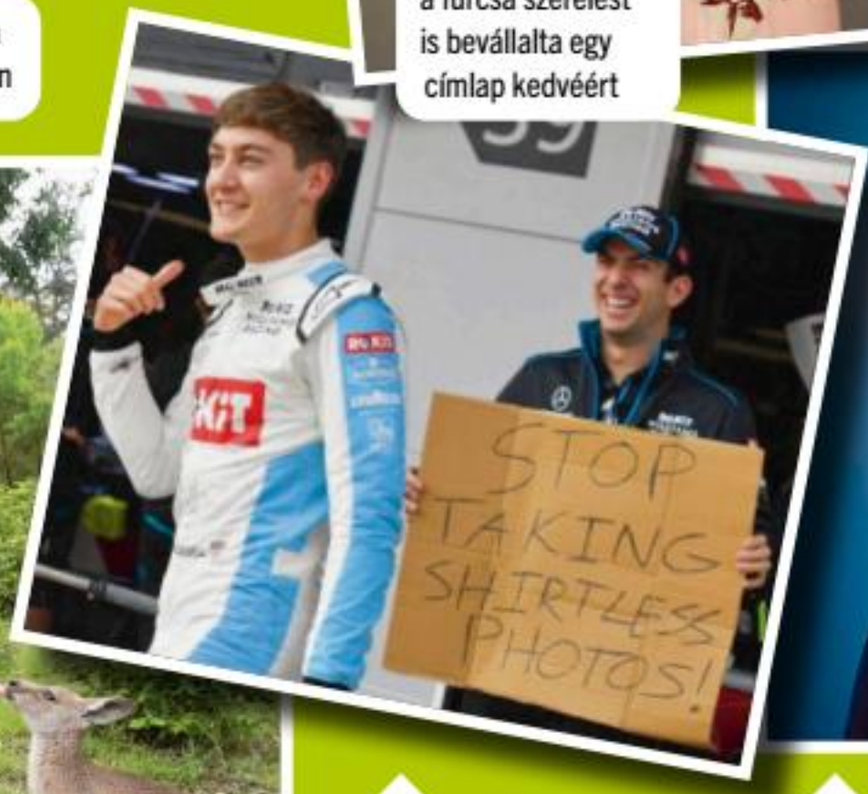
Ricciardo még ezt a furcsa szerelést is bevállalta egy címlap kedvéért



Stroll a sosemvolt Ausztrál Nagydíj előtt még Lleyton Hewitt-tal teniszetett



Hamilton az ausztrál állatvilág segítségére sietett



Latifi látványos módszerrel demonstrál a meztelen felsőtestét előszeretettel fotózó Russell ellen



Gasly és Kvjat csapatának névváltása azt jelenti, hogy gyakrabban kell különféle divatcikkekben pózolniuk



Raikkönen annyira élvezi az Alfa Romeo médiaeseményét, hogy teli szájjal is magyaráz

Versenyzők Harry herceg társaságában az új silverstone-i múzeum megnyitóján

A HÓNAP FOTÓI

MÁRCIUS: A JÁRVÁNY UTÁN



A svájci iskolabezárások után a háromgyerekes Grosjean otthoni tanítóbácsivá vedlett át

Sainz bemutatja: edzeni karanténkörülmények között is lehet





Több versenyző is prezentálta közösségi oldalán, hogyan kell alaposan kezet mosni



Bottas elsüti a közkedvelt poént azzal a bizonyos sörrel: így kell elkapni a „Coronát"



Hamiltonnak egy köhögő ember elég volt a repülőn ahhoz, hogy elővegye a maszkot



Beitske Visser, a W Series pilótája WC-papírt sütő videójával csalt mosolyt sokak arcára



Nincs az a koronavírus-mutáció, ami gátat szabna e sanghaji nővér Raikkönen-rajongásának



Alonso betárazott palackos vízből, majd elkezdett festeni: mint kiderült, nem is rosszul!

ELTÖRÖLVE

Amikor felborul a versenynaptár

Mindösszesen egyszer, 1955-ben fordult elő, hogy egy esemény a mostanihoz hasonló léptékben felborította volna az F1-es versenynaptárat – miközben az idén törölt futamok számát illetően a sötétben tapogatózunk, kísérletet teszünk a hasonló múltbéli események áttekintésére.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ | FOTÓ: DPPI

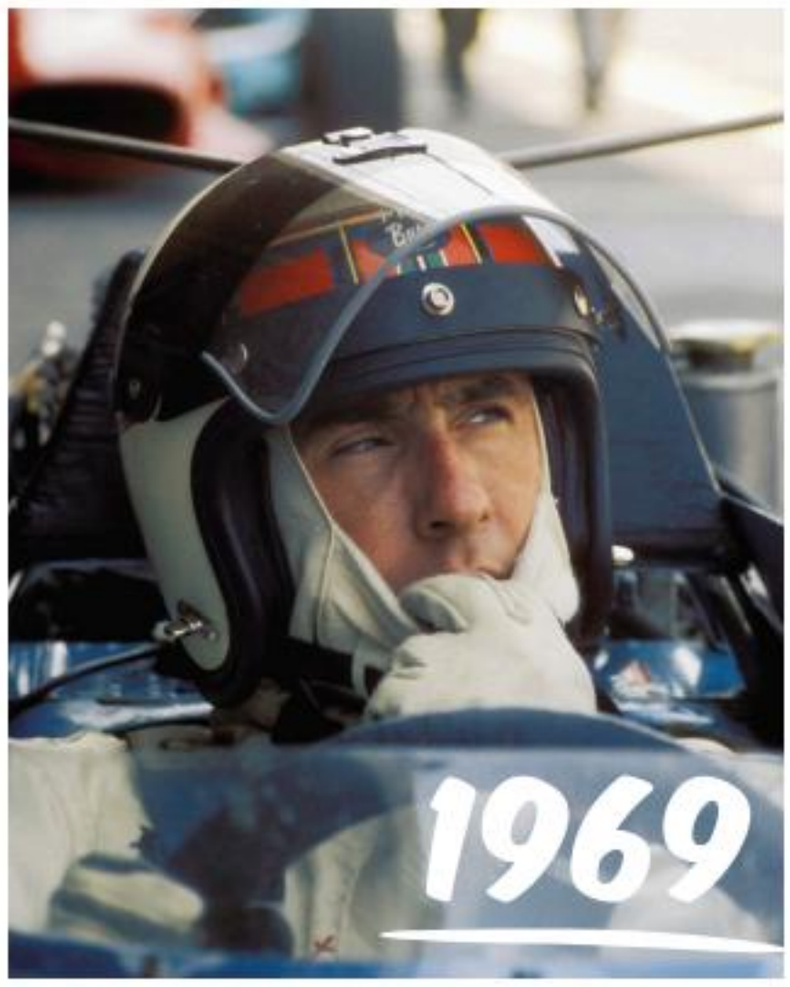
E sorok írásakor, március 13-án, amikor a dolgok átlagos – ha úgy tetszik, vírusmentes – alakulása esetén az Ausztrál Nagydíj szabadedzéseinek eredményeit elemeznénk, úgy tűnik, hogy legalább júniusig egyetlen nagydíjat sem fognak megrendezni, ami az első 6-7 (8-9... ki tudja hány?) futam elhalasztását, még inkább törlését fogja jelenteni. A versenynaptár ilyen léptékű felborulására eddig mindösszesen egyszer volt példa a Formula–1 hetven éve íródó történetében...

1955-öt írunk, a motorsport világa története legnagyobb sokkjából próbál magához térni: június 11-én, a Le Mans-i 24 órás versenyen Pierre Levegh elszabaduló versenyautója több mint nyolcvan ember halálát okozta. A versenyzők és a nézők biztonsága egy pillanat alatt kulcskérdéssé válik, s az addigi története leghosszabb szezonjára készülő Formula–1-es világbajnokság versenynaptára rövid időn belül rekordrövidségűre zsugorodik (ez utóbbi mondat idén ismét aktuális lehet...). A Le Mans-i katasztrófát követő héten a Holland Nagydíjat még megrendezik, a két hétre rá esedékes franciát viszont már elhalasztják, majd később törlik. Amikor július 16-án leintik a Brit Nagydíjat, még senki nem gondolja, hogy már csak egy versenyt tartanak a szezonban, az újabb intézkedések, a svájci, a német és a spanyol forduló eltörlése viszont azt eredményezi, hogy Juan Manuel Fangio nem a pályán, hanem a versenynaptár szűkítésével biztosítja be a bajnoki címet. Minden idők (holtversenyben) legrövidebb világbajnoki szezonja végül szeptemberben, Monzában ér véget.

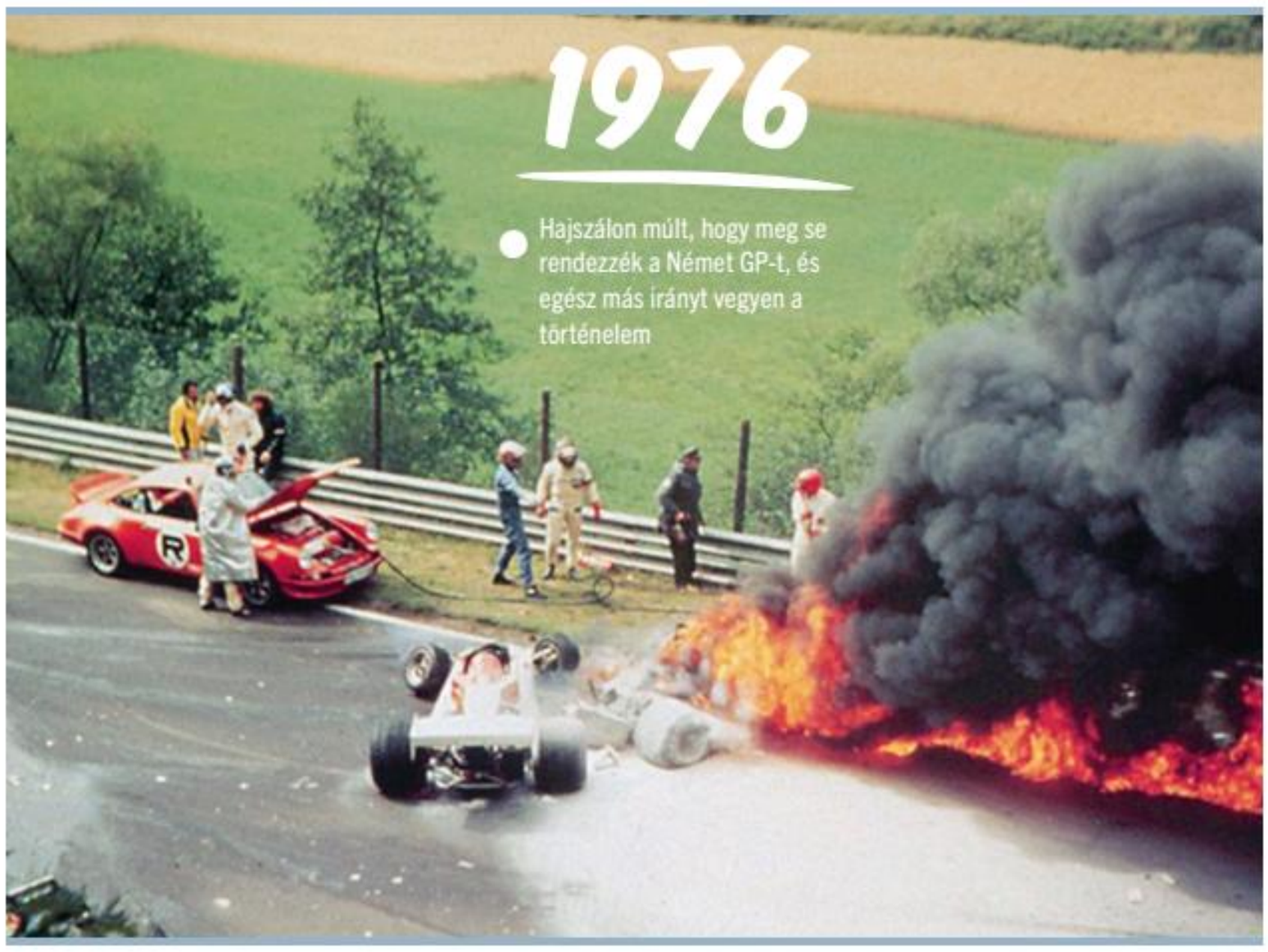
Ilyen léptékű törlésekre, menet közbeni átalakításra azóta sem került sor. Az esetek túlnyomó részében, ha kikerült egy futam a naptárból, annak versenybiztonsági vagy pénzügyi okai voltak. Előbbiek sorában említhetjük például az 1969-es Belga Nagydíjat, ahol a Jackie Stewart által vezetett versenyzői tiltakozás vezetett a hétvége törléséhez, s ugyanígy járt Spa 1985-ben is, amikor a pálya aszfaltja feltöredezett, így kénytelenek voltak hónapokkal elhalasztani a futamot – ez utóbbi az egyetlen példa az F1 történetében a hétvége megkezdését követően megszakított és elhalasztott fordulóra. Szintén a versenyzők döntöttek az 1976-os Német Nagydíj megtartásáról: a Niki Lauda vezette bojkott terve egyetlen szavazaton bukott el, így a futam elrajtolt – ezt követte az F1 története egyik leghíresebb esete: Lauda csodás megmenekülése és hihetetlen visszatérése.

> A JELENLEGI HELYZETRE AZOK AZ ESETEK HASONLÍTANAK A LEGJOBBAN, AMIKOR A NEMZETKÖZI HELYZET, VALAMILYEN POLITIKAI VAGY GAZDASÁGI KÖRÜLMÉNY MIATT MARADTAK EL FUTAMOK. EZ LEGUTÓBB 2011-BEN TÖRTÉNT MEG.





Az autósport legnagyobb tragédiája váltotta ki a legnagyobb F1-es futamtörlési hullámot – mostanáig?



Hajszálon múlt, hogy meg se rendezzék a Német GP-t, és egész más irányt vegyen a történelem

A pénzügyi problémák miatti törléseket pedig hosszasan sorolhatnánk, így járt a Koreai és a New Jersey-be tervezett Amerikai Nagydíj az évtized közepén, a Belga Nagydíj 2006-ban vagy épp az argentin futam 1999-ben – különösen szomorú példa az 1979-es Svéd Nagydíj, mely azért került ki a naptárból, mert Ronnie Peterson és Gunnar Nilsson tragikus halálát követően megcsappant az érdeklődés az országban a sportág iránt.

A jelenlegi helyzetre azok az esetek hasonlítanak a legjobban, amikor a nemzetközi helyzet, valamilyen politikai vagy gazdasági körülmény miatt maradtak el futamok. Ez legutóbb 2011-ben történt meg, méghozzá szintén a szezonnyitóval: az arab tavasz néven ismertté vált tüntetéssorozat a törpeállamot is elérte, így néhány héttel a futamot megelőzően halasztásra, majd később törlésre került a sor, mivel az FIA, a szervezők és a csapatok nem jutottak dűlőre az őszi pótlást illetően. Az 1980-as évek közepén a dél-afrikai futam léte volt visszatérő kérdés, éveken át vitatkoztak az érintett felek arról, helye van-e az apartheid által dominált országnak a száguldó cirkusz naptárában. Az ügynek végül az 1985-ös francia bojkott tett pontot a végére: abban az évben még csak a Ligier és a Renault maradt távol Kyalamitől, a következőben már az egész sportág.

Az Argentin Nagydíj szintén megtapasztalhatta, milyen a politika áldozatává válni, ráadásul nem is egyszer: 1960 után a belső bizonytalanság miatt nem tért vissza a mezőny Buenos Airesbe, 1982-ben pedig a falklandi válság söpörte el a futamot – az alapvetően nagy-britanniai központú F1 értelemszerűen nem akart egy olyan országba utazni, amelylyel egy súlyos, mintegy ezer halálos áldozatot követelő fegyveres konfliktusban állt az „anyaország". Az ötvenes években egy másik jelentős nemzetközi krízis, a szuezi válság miatt töröltek összesen öt versenyt: az emelkedő olajárak vetettek véget az F1 jelenlétének a pedralbesi utcai pályán, zsinórban kétszer maradt el a Holland Nagydíj, s Spába is csak egy év hiátust követően tért vissza a mezőny.

Nehéz lenne pontosan megmondani, hány nagydíjat kellett törölni különböző okok miatt, már csak azért is, mert a törlés definícióját nehéz pontosan meghatározni (keretes írásunkban azért kísérletet teszünk rá), de a szám valahová 30 és 60 közé tehető meghatározástól függően. Az már most biztos, hogy néhány újabbal gyarapszik majd a lista 2020-ban...





TÖRÖLT F1-ES NAGYDÍJAK

Az alábbiakban azon nagydíjak listája olvasható, melyek valamilyen korabeli forrás szerint szerepeltek az előzetes vagy akár a végleges naptártervezetben, de végül nem tartották meg őket. A szezonon belül vagy azonos néven, de más pályán tartott versenyeket, illetve a végül nem F1-es bajnoki futamként, de megtartott versenyeket nem vettük figyelembe az alábbi, 60 futamot tartalmazó felsorolásban.



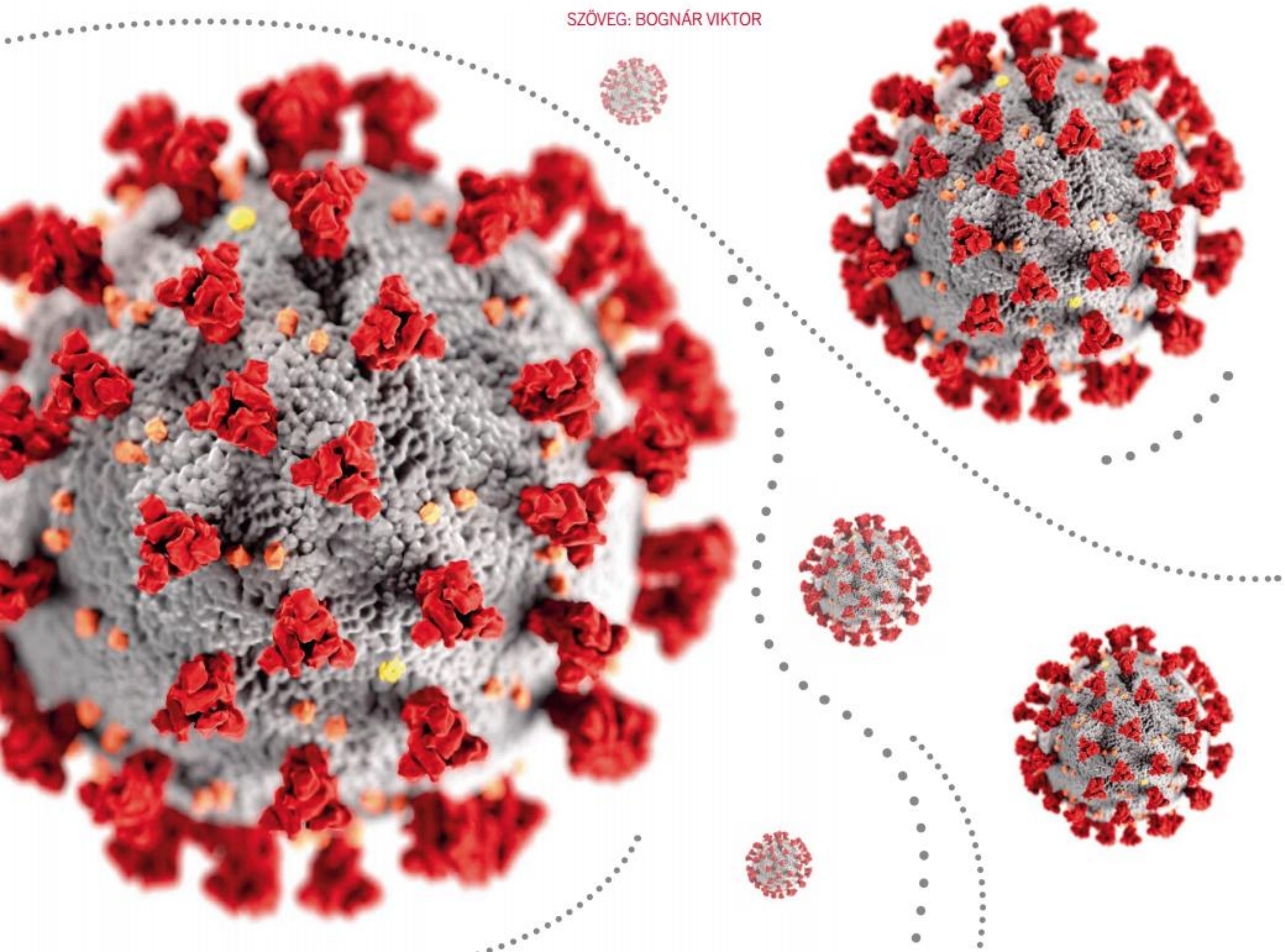
ÉV	NAGYDÍJ	PÁLYA	TÖRLÉS OKA	MEGJEGYZÉS
1952	**Spanyol Nagydíj**	Pedralbes	anyagi gondok	szezonzáró lett volna
1953	**Spanyol Nagydíj**	Pedralbes	anyagi gondok	szezonzáró lett volna
1954	**Holland Nagydíj**	Zandvoort	anyagi gondok	
1955	**Francia Nagydíj**	Reims	a Le Mans-i katasztrófa	halasztva, majd törölve
1955	**Német Nagydíj**	Nürburgring	a Le Mans-i katasztrófa	
1955	**Svájci Nagydíj**	Bremgarten	a Le Mans-i katasztrófa	
1955	**Spanyol Nagydíj**	Pedralbes	a Le Mans-i katasztrófa	szezonzáró lett volna
1956	**Holland Nagydíj**	Zandvoort	a szuezi válság	
1956	**Svájci Nagydíj**	Bremgarten	a motorsport betiltása	
1956	**Spanyol Nagydíj**	Pedralbes	a szuezi válság	
1957	**Holland Nagydíj**	Zandvoort	a szuezi válság	
1957	**Belga Nagydíj**	Spa	a szuezi válság	
1957	**Spanyol Nagydíj**	Pedralbes	a szuezi válság	hat év alatt az ötödik törlés
1959	**Argentin Nagydíj**	Buenos Aires	érdeklődés hiánya	Fangio és Gonzalez visszavonult
1959	**Belga Nagydíj**	Spa	pénzügyi konfliktus	
1959	**Marokkói Nagydíj**	Ain-Diab	anyagi gondok	
1960	**Marokkói Nagydíj**	Ain-Diab	anyagi gondok	
1961	**Marokkói Nagydíj**	Ain-Diab	anyagi gondok	szezonzáró lett volna
1965	**Osztrák Nagydíj**	Zeltweg (repülőtér)	biztonsági aggályok	
1969	**Belga Nagydíj**	Spa	biztonsági aggályok	
1971	**Belga Nagydíj**	Spa	biztonsági aggályok	
1971	**Mexikói Nagydíj**	Mexikóváros	az előző évi botrány	(és P. Rodriguez halála)
1972	**Nyugat-amerikai Nagydíj**	Ontario Motor Speedway	nem valósult meg a projekt	
1972	**Holland Nagydíj**	Zandvoort	biztonsági aggályok	
1972	**Mexikói Nagydíj**	Mexikóváros	érdeklődés hiánya	Kanada került a helyére
1975	**Kanadai Nagydíj**	Mosport	pénzügyi konfliktus	
1976	**Argentin Nagydíj**	Buenos Aires	anyagi gondok	szezonnyitó lett volna
1978	**Japán Nagydíj**	Suzuka	elutasított dátummódosítás	(más forrásokban Fuji)
1979	**Svéd Nagydíj**	Anderstorp	érdeklődés hiánya	Peterson és Nilsson halála után
1980	**Mexikói Nagydíj**	Mexikóváros	szervezési problémák	
1980	**Svéd Nagydíj**	Anderstorp	anyagi gondok	
1980	**Caesars Palace Nagydíj**	Las Vegas	nem valósult meg a projekt	
1981	**USA Nagydíj**	Watkins Glen	anyagi gondok	Las Vegas került a helyére
1982	**Argentin Nagydíj**	Buenos Aires	a falklandi válság	halasztva, majd törölve
1982	**Spanyol Nagydíj**	Jarama	biztonsági aggályok	(és pénzügyi problémák)
1983	**Svájci Nagydíj**	Dijon	közvetítés körüli konfliktus	a francia tévé nem vállalta
1983	**USA Nagydíj**	New York	a helyiek tiltakozása	Brands Hatch került a helyére
1983	**Caesars Palace Nagydíj**	Las Vegas	CART-futam lett belőle	
1984	**USA Nagydíj**	New York	nem valósult meg a projekt	
1984	**Spanyol Nagydíj**	Fuengirola	nem valósult meg a projekt	Portugália került a helyére
1985	**Dallasi Nagydíj**	Dallas	megfelelő dátum hiánya	
1985	**USA Nagydíj**	New York	nem valósult meg a projekt	
1985	**Római Nagydíj**	Róma	nem valósult meg a projekt	(más forrásban Európa Nagydíj)
1986	**Argentin Nagydíj**	Buenos Aires	anyagi gondok	
1987	**Kanadai Nagydíj**	Montreal	szponzori viták	
1992	**USA Nagydíj**	Phoenix	hivatalos indoklás nélkül	
1993	**Ázsiai Nagydíj**	Autopolis	csődbe ment a pálya	
1994	**Argentin Nagydíj**	Buenos Aires	nem készült el a felújítás	
1997	**Portugál Nagydíj**	Estoril	elmaradt a felújítás	
1998	**Portugál Nagydíj**	Estoril	nem készült el a felújítás	
1999	**Argentin Nagydíj**	Buenos Aires	pénzügyi konfliktus	
1999	**Kínai Nagydíj**	Zhuhai	sikertelen FIA-ellenőrzés	
2003	**Belga Nagydíj**	Spa	a dohányreklám tilalma	
2006	**Belga Nagydíj**	Spa	nem készült el a felújítás	
2009	**Francia Nagydíj**	Magny-Cours	anyagi gondok	az előzetes naptárban szerepelt
2011	**Bahreini Nagydíj**	Szahír	arab tavasz	
2015	**Német Nagydíj**	Nürburgring	anyagi gondok	Hockenheim sem vállalta
2015	**Koreai Nagydíj**	Yeongam	anyagi gondok	az előzetes naptárban szerepelt
2020	**Ausztrál Nagydíj**	Melbourne	koronavírus-járvány	
2020	**Monacói Nagydíj**	Monaco	koronavírus-járvány	

KORONAVÍRUS-AKTÁK

A 2020-as versenyszezon haláltusája

Világjárvány. Karantén. Bezárt országok, beutazási tilalmak egész sora. A hagyományos influenzához képest magasabb fertőzési és halálozási arány. Hogy túlreagálja a világ vagy felelős hozzáállást látunk? Ezt mindenki eldöntheti saját megítélése szerint, de az már bizonyos, hogy 2020-ra évtizedek múltán is úgy fogunk emlékezni, mint az év, amelyben a koronavírus, pontosabban a miatta tett intézkedések lebénították, lelassították az életet és a gazdasági folyamatokat. A második világháború óta nem volt rá példa, hogy globálisan ennyi sportesemény halasztását vagy törlését rendeljék el, és a technikai szakágak sem kerülhették el ezt a sorsot: az év elején kihirdetett versenynaptárokban kezdhetjük nyilazni és átfirkálni az időpontokat. Mi lesz így szeretett sorozataink 2020-as idényével? Dokumentáljuk.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR



2019. december 12.: Azonosítják a COVID–19 névre keresztelt koronavírus-járványt a kínai Vuhanban. Az esetek többségében lázzal, száraz köhögéssel, légzési nehézségekkel járó, egyénenként változó súlyosságú betegség cseppfertőzéssel terjed, akár két hétig is tartó lappangási ideje miatt pedig a gyanús személyek karanténba helyezésével együtt is nehezen kordában tartható.

2020. január 9.: Kínában bejelentik a vírus első halálos áldozatát.

Január 23.: Egy kínai raliverseny törlésével először érik el a járvány hatásai az autósportot.



Január 30.: Az Egészségügyi Világszervezet kihirdeti a nemzetközi közegészségügyi vészhelyzetet. Ezzel a WHO ajánlásokat fogalmazhat meg a tagállamok részére a járvány kezelésére, a vírus globális terjedésének megfékezésére, amelynek egyik fő eleme az emberi érintkezések számának csökkentésére való törekvés lesz, a nagyobb rendezvények pedig ennek áldozatául is esnek.

Február 2.: Megvan az első nagy nemzetközi versenyáldozat. A Formula–E határozatlan időre elhalasztja a már zajló szezonjának hatodik futamát, a Sanya ePrix-t, amit március 21-én rendeztek volna a Kína déli részén található Hajnan-szigeten. Teszik ezt annak reményében, hogy a vírushelyzet javulásával egy új időpontban bepótolhatják a versenyt. Közben más sportágak közelgő kínai eseményei is hasonló sorsra jutnak.

Február 4.: Fokozott elővigyázatosság a Formula–E kínai csapatától, a NIO 333-tól, amely közli, hogy kínai versenyzője, Ma Csinghua Mexikóvárosban kéthetes önkéntes karanténba vonult, hogy minden kétséget eloszlatva vehessen részt a sorozat ottani futamán, február 15-én. A csapat nyugtatólag hozzátette, a személyzet kínai tagjai az állami szervek javaslata nyomán nem hagyták el Sanghajt a kínai újévi ünnep alatt, és mindannyian egészségesek.

Február 5.: Az F1-es Stratégiai Csoport gyűlésének napirendi pontjai között szerepel a Kínai Nagydíj sorsa: egyre valószínűbb, hogy az április 19-ére kitűzött futamot nem lehet majd megtartani a tervezett időpontban, másik versennyel való helycsere pedig már nem lehetséges, de az FIA, a Liberty és a csapatok megállapodnak abban, hogy halasztás esetén egy későbbi időpontban próbálják majd bepótolni a versenyt.

Február 12.: Végül a verseny promóterének kérésére bejelentik a Kínai Nagydíj halasztását, így egy négyhetes lyuk keletkezik a naptárban a szezon elején. Az FIA és az F1 vezetői elismerik, nehéz lesz új időpontot találni a versenynek, mert az évad második felében ez vagy már csak decemberi időponttal működhet, vagy úgy, ha legalább három egymást követő hétvégén rendeznének nagydíjat különböző kontinenseken.

Február 17.: Előbb Imola, majd Mugello is megszellőzteti, hogy szűkös határidővel is szívesen beugornának az F1-es naptárba a Sanghaj által üresen hagyott hétvégére, ám hamarosan Dél-Koreával és Iránnal együtt, milánói gócponttal Olaszország is a Kínán kívüli három legtöbb fertőzöttet észlelő ország egyikévé válik, így nemcsak az olaszországi sportesemények sorsa kerül veszélybe, de az innen érkező utasok számára több állam is szigorítja a beutazást.

Február 26.: Mivel főként Észak-Olaszországot, az olasz motorsport-völgyet sújtja a vírus, elővigyázatossági intézkedéseket foganatosít a Ferrari: bezárják a maranellói és a modenai múzeumot, szüneteltetik a gyárlátogatásokat, a csapattagok pedig csak a legfontosabb üzleti utakra indulnak el. A barcelonai teszt rendben lezajlik a két olasz istálló, a Ferrari és az Alpha Tauri részvételével.

Február 27.: A DTM a Monzába tervezett előszezoni tesztjét áthelyezi Hockenheimbe.

Február 28.: A Kanári-szigeteken edzőtáborozó három Renault-akadémista a tenerifei hotelben reked, miután azt a koronavírus ottani feltűnése miatt karantén alá helyezik. Christian Lundgaard, Caio Collet és Hadrien David nem fertőződtek meg, de Lundgaard emiatt nem tud részt venni a Formula–2 bahreini tesztjén – a dán helyére Szergej Szirotkin ugrik be az ART-nál.

Február 28.: A Ferrari csapatfőnöke még a Melbourne-be való indulás előtt biztosítékot kér a Formula–1-től arra, hogy a csapat részt tud venni a szezonnyitón, és a helyszínen nem várja a személyzetet meglepetés. „Nem járható út, hogy érkezéskor értesüljünk róla, mi is fog történni velünk. Tudnunk kell arról, hogy számítsunk-e bármilyen orvosi átvizsgálásra, vagy hogy problémák esetén mik lehetnek a következmények. Felelősséggel tartozunk az alkalmazottaink felé" – mondja Mattia Binotto. Ekkor Ausztráliában még nem vár karantén az Olaszországból érkezőkre, de a helyzet napról napra változhat.

Február 28.: Jean-Eric Vergne betegen, magas lázzal érkezik a Formula–E marrakeshi hétvégéjére, kórházban köt ki, ahol tíz órát kell várnia az eredményre, ugyanis koronavírus-tesztet is végeznek rajta, aminek eredménye negatív lett.

Március 1.: A MotoGP mindezidáig zavartalan szezonkezdéssel tervezett, ám miután Katar bejelenti, hogy 14 napos karantén vár az Olaszországból érkezőkre, ellehetetlenült a március 8-i szezonnyitó megrendezése, a MotoGP pár nappal a hétvége kezdete előtt kénytelen törölni azt a naptárból. A Moto2 és a Moto3 számára azonban kiírják a Katari Nagydíjat, hiszen a kisebb kategóriák mezőnye és felszerelése teszt miatt már az országban tartózkodott a szigorítás napján.

Március 2.: Alig telik el fél nap a katari bejelentés óta, a thaiföldi egészségügyi miniszter közli, a vírushelyzet miatt nem fogadják a gyorsaságimotoros-világbajnokság mezőnyeit a március 22-i hétvégén. A Dorna így ideiglenesen ezt is kiveszi a naptárból, de az őszi időpontok átrendezésével hamarosan beilleszti azt október 4-re. Jelen állás szerint április 5-én, Austinban kezdődik a MotoGP-szezon.

Március 2.: Japánban is egyre több a megbetegedés, ami előidézi a Super Formula suzukai szezonnyitójának határozatlan időre való elnapolását.

Március 3.: A Pirelli és a Ferrari elhalasztja a két nap múlva esedékes fioranói gumitesztet, amelyen a 2021-es, 18 colos abroncsokat próbálgatták volna vizes pályán.

Március 3.: Ross Brawn ismerteti az F1 álláspontját a helyzet kapcsán: a cél az, hogy minden versenyt megtartsanak, de ha a vírus következményei miatt akár egy csapat is nem tud részt venni a nagydíjhétvégén, bajnokságon kívüli futamot rendezhetnek, amelyen nem osztanak pontokat. Közben Vietnám vízumkényszert és 14 napos karantént léptet életbe az Olaszországból érkezőkkel szemben.

Március 3.: A másik motoros világbajnokság, a Superbike is kénytelen törölni katari versenyhétvégéjét, ami egy héttel MotoGP-é után zajlott volna.

Március 4.: A WTCR törli a március végére az aragóni pályára kitűzött közös, háromnapos tesztet. Az új terv szerint azt a Hungaroringen pótolnák majd be az április 24–26. közötti szezonnyitó versenyhétvége előtt.

Március 4.: Regisztrálják az első koronavírus-fertőzötteket Magyarországon.

Március 5.: Elhalasztják az első autós kötődésű eseményt Magyarországon: az Automobil és Tuning Show a március 20–22-i időpont helyett szeptember 25–27-i dátumot kap.



Egy igazi versenyző nem ismer határokat, de a lezárt országokkal ő sem tud mit kezdeni







MÁRCIUS 1.: A MOTOGP MINDEZIDÁIG ZAVARTALAN SZEZONKEZDÉSSEL TERVEZETT, ÁM MIUTÁN KATAR BEJELENTI, HOGY 14 NAPOS KARANTÉN VÁR AZ OLASZORSZÁGBÓL ÉRKEZŐKRE, ELLEHETETLENÜLT A MÁRCIUS 8-I SZEZONNYITÓ MEGRENDEZÉSE.



Minden nap aggódva ébredhetünk: vajon ma melyik verseny halasztását jelentik be?



Március 5.: Közleményt ad ki az MNASZ: „A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség a világszerte kialakult koronavírus-járvánnyal kapcsolatban folyamatosan egyeztet a nemzetközi szövetséggel (FIA), valamint az illetékes hatóságokkal. Az MNASZ eltökélt szándéka, hogy mindent megtegyen annak érdekében, hogy a Magyarországra tervezett összes autósport-eseménynek hazánk az előzetes terveknek megfelelően otthont adhasson. Az MNASZ ugyanakkor kapcsolatba lépett a magyar versenyzőkkel is, akiket igyekszik tájékoztatni a külföldi versenyeken, teszteken és egyéb eseményeken való részvétellel kapcsolatos kérdésekről."

Március 5.: A bahreini pálya leállítja a jegyeladásokat a március 23-i F1-es nagydíjra, amíg az F1-gyel és a kormányzattal a helyzet felmérésén dolgozik, ami nem fest rózsásan: az Olaszországban és Japánban járt utasokra 14 napos karantén vár a belépéskor, márpedig a futam az Ausztrál Nagydíjat követő hétvégén lenne. De minden csapat számára aggályos, hogy a Dubajból és a Szingapúrból érkezőkre is korlátozások várnak, márpedig ezek gyakori átszállási pontjaik.

Március 6.: Már az FE-naptár két egymást követő versenye lóg a levegőben: a sanyai után az április 4-re kitűzött Róma ePrix-t sem rendezik meg az eredeti időpontban.

Március 6.: Az FIA Motorsport Világtanács genfi ülésén előbb Gerard Saillant, az Orvosi Bizottság elnöke értekezik a vírus világszerte zajló terjedéséről, majd bejelentik egy kríziscsoport indulását, amely kétnaponta ül össze, hogy kiértékelje a fejleményeket és a versenyekkel kapcsolatban szükséges lépéseket tegyen. Ha kell, az FIA újabb eseményeket fog lemondani.

Március 7.: A MotoGP austini kezdése is kérdésessé válik, miután a városban vészhelyzetet hirdetnek a vírus miatt, elrendelve a tömegrendezvények tilalmát.

Március 8.: Észak-Olaszországban karantén alá helyeznek egy hatalmas, 16 millió lakosú területet, amelyben a Ferrari főhadiszállása is érintett. A csapat tagjai kivételes státuszt kapnak, és ennek ellenére elutazhatnak Ausztráliába, ahova egy kötelező lázmérés után be is léphetnek.



MÁRCIUS 13.: PÁR NAP ALATT NAGYOT VÁLTOZOTT A HELYZET, SPANYOLORSZÁGBAN ROHAMLÉPTEKBEN TERJED A FERTŐZÉS, BIZTOSAN NEM LESZ FE-PÓTFUTAM VALENCIÁBAN. A SOROZAT KÉT HÓNAPOS SZÜNETET JELENTETT BE...

Március 8.: Kiderül, hogy az F1 magyar közvetítője, az M4 Sport elővigyázatosságból nem utazik el Ausztráliába és Bahreinbe. Hasonlóan cselekedve otthoni közvetítésre készülnek más tévétársaságok, például a német RTL is.

Március 8.: A Formula–E felszerelése Marrakesh után Valenciába, ebbe a vírus által még kevésbé sújtott régióba érkezett, annak reményében, hogy a Ricardo Tormo pályán majd lebonyolíthatnak egy soron kívüli versenyhétvégét a várhatóan sok elmaradó forduló pótlásaként.

Március 9.: Bahrein megnyugtat: a korlátozások alól kivételt fognak képezni az F1-es személyzet tagjai, nézők nélkül megtartják a futamot – ez lehet az első Formula–1-es nagydíj zárt kapuk mögött.

Március 10.: Szeptemberre halasztják a motoros Le Mans-i 24 órást.

Március 11.: A MotoGP az amerikai és az argentin futam megrendezését sem vállalja a tervezett időben, mindkettőt novemberre ütemezik át. A naptár új éllovasa Jerez.

Március 11.: Háromra nő a koronavírus versenyáldozatainak száma a Formula–E-ben: az új helyszínnek tervezett jakartai futamot is halasztják.

Március 11.: Felüti a fejét a vírus az Albert Park egyik hoteljében, az F1-es versenypálya tőszomszédságában. A McLaren egy és a Haas két munkatársán rosszullétüket követően tesztet hajtanak végre.

Március 11.: A magyarországi koronavírus-fertőzöttek száma 13-ra nő, az ország kormánya határozatlan időre vészhelyzetet rendel el, a számos intézkedés egyike, hogy a 100 főnél nagyobb beltéri és az 500 főnél nagyobb kültéri rendezvényeket betiltják. Ezzel tulajdonképpen a március 27–29-i Eger Ralinak és az április végi WTCR-nek és Kamion-Eb-nek is lőttek.

Március 12.: Megérkezik a járvány és a változás szele az Egyesült Államokba is: elhalasztják a WEC sebringi, a NASCAR homesteadi futamát, az IndyCar azonban elutazik St. Petersburgbe a hétvégi szezonnyitóra.

Március 12.: Drámai fejlemények Melbourne-ben: a McLaren egy csapattagjának pozitív a koronavírus-tesztje, az istálló azonnal bejelenti, hogy visszalép a hétvégétől. A csütörtökről péntekre virradó éjjel válságtanácskozást tart az FIA és az F1 a csapatokkal, amiről ellentétes tartalmú információk szivárognak ki, így még reggel is patthelyzetre ébrednek a rajongók. Egyes versenyzők már hazaindultak, a személyzet egy része úgy tesz, mintha minden rendben folyna, végül Victoria állam vezetőinek jóváhagyásával, két órával a kezdés előtt lefújják a hétvégét. A csapatok dolgukvégezetlenül távoznak az Albert Parkból.

Március 13.: Egy totojázós nap után gyors döntések sora érkezik az F1 vezetőitől: a nagy készülődés és óvintézkedések ellenére Bahreinben és Vietnámban sem lesz futam a kijelölt időben, legalább Zandvoortig mégsem kezdődik meg a világbajnokság, de már ekkor is sokan inkább júniusi startot valószínűsítenek.

Március 13.: Az IndyCar hasonló csapdába kerül, mint az F1. A mezőny már felvonult a St. Petersburg-i, zártkapus szezonnyitóra, de az utolsó pillanatban mégis lefújják a versenyt, mint ahogy az összes áprilisit is. A kendőzetlen cél innentől, hogy a szent és sérthetetlen május az Indy 500-zal érintetlen maradjon.

Március 13.: Pár nap alatt nagyot változott a helyzet, Spanyolországban rohamléptekben terjed a fertőzés, biztosan nem lesz FE-pótfutam Valenciában. A sorozat két hónapos szünetet jelentett be, ami öt verseny elmaradásával jár, Párizs és az újonc Szöul is erre a sorsra jutott.

Március 13.: Egy másik FIA-világbajnoki sorozat, a WRX is meglendíti a kaszát és elodázza az április 19-i barcelonai nyitányt.

Március 15.: A szigorú olaszországi intézkedések nyomán a Ferrari bejelenti gyárainak bezárását. Közben már folyik a tanácskozás arról, hogy a helyzetre való tekintettel előrehozza az F1 a kötelező nyári munkaszünetet ezekre a válságos tavaszi hónapokra.

Március 16.: Kiderül, hogy a Pirelli egy alkalmazottja a melbourne-i kiruccanás második koronavírus-fertőzöttje. A McLaren 14 további csapattagja Ausztráliában marad karanténban, de két héttel később mind épségben utazhattak haza.

Március 16.: A NASCAR 36 futamosra tervezett szezonjából az első négy zajlott le, de május 3-ig ők is leállást rendelnek el a bajnokságban, ami hét fordulót érint.

Március 16.: Az április 25-i spái 6 órást későbbre halasztja a WEC, de már a június közepi Le Mans-i 24 órás is veszélyben, miután Franciaországban rohamos ütemben 5000-re nőtt a fertőzöttek száma.

Március 18.: Ennyit az eredeti Le Mans-i reményeknek, az autós 24 órást szeptember 19–20-ra időzítik, ezzel a Hosszútávú-világbajnokság ütemterve is alaposan felborul, hiszen ősszel már a következő szezont kezdték volna.

Március 18.: Egy másik híres egynapos versenyt, a nürburgringi 24 órást is szeptember-re, 26–27-re halasztanak, ez viszont a legsúlyosabban a WTCR-t érinti, hiszen velük egy időben versenyeztek volna májusban. Ősszel viszont már az ázsiai útján jár majd a Túraautó-világkupa, emiatt a Hungaroring után kénytelenek kihúzni a naptárból a Nordschleifét is.

Március 19.: Az F1-es döntéshozók elfogadják a „nyári szünet" azonnali életbe léptetését, és a járvány nem látható végkifejlete miatt az új szabályok érkezését is 2022-re tolják. Egyúttal a Holland és a Spanyol Nagydíj halasztást, a Monacói Nagydíj törlést jelent be – ugyanezen a napon kiderül az is, hogy II. Albert monacói herceg is elkapta az új betegséget.

Március 20.: A Ralikrossz-vb második, portugáliai fordulója is eltűnik a május eleji helyéről.

Március 23.: Halasztva a június 7-i Azerbajdzsáni Nagydíj is, a remények szerint az eredeti naptár kilencedik állomásán, Montrealban kezdődhet el az F1-es szezon.

Március 24.: Reménysugár Ázsiában, felbőgnek a motorok a Super Formula kétnapos, zártkapus tesztjén Fujiban! Bár a sorozat törölte másik, suzukai tesztjét és elhalasztotta az első két fordulót, mégis üdítő látvány, hogy nem teljesen áll a motorsportélet a világban.

Március 24.: A WRC húzta a legtovább a versenyzéssel, de az argentin után most a portugál és az olasz forduló elodázásával már biztos, hogy júliusig ők sem térnek vissza.

Március 25.: Az április végi starttal számoló DTM eddig megtehette, hogy kivár, most viszont egy teljesen átdolgozott naptárral áll elő, amelyben a tízből hat versenyhétvége új időpontot kapott, a nyitány pedig csak július 12-re lett időzítve a Norisringre.

Március 26.: A helyzet fokozódik, az IndyCar beadta a derekát: a verseny több mint százéves története során először nem május végén rendezik az Indy 500-at! Az oválversenyt augusztus 23-ra, az Indy GP-t július 4-re ütemezték át az átdolgozott naptárban, ami így május 30-i detroiti kezdést kapott. Monaco, Le Mans, Indy 500 – a koronavírus kivégezte a tripla koronát.

Március 26.: A MotoGP Jerezt is halasztja, új időpont még nincs. Most a május 17-i Francia Nagydíj az első, de a többi sorozat folyamatait látva ez sincs túl nagy biztonságban.

Március 31.: A hónap végi állapotok szerint világszerte 800 ezer koronavírus-fertőzést vettek már nyilvántartásba, közülük 38600-an haltak meg. Az öt legtöbb fertőzöttet jegyző ország az USA, Olaszország, Spanyolország, Kína és Németország mind kulcsszereplők az autóipar és a technikai sportok világában. Áprilisban egyetlen fontos autós-motoros bajnokság sem fog még versenyezni, májusra viszont néhány versenyidőpont – például a MotoGP-ben és a WRX-ben – még életben van. Hasonló a helyzet a magyarországi versenyszíntéren is, a május 22-24-i Ózd-Salgó Rali időpontjához még nem nyúltak.



> MÁRCIUS 24.: A WRC HÚZTA A LEGTOVÁBB A VERSENYZÉSSEL, DE AZ ARGENTIN UTÁN MOST A PORTUGÁL ÉS AZ OLASZ FORDULÓ ELODÁZÁSÁVAL MÁR BIZTOS, HOGY JÚLIUSIG ŐK SEM TÉRNEK VISSZA.

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: GELLÉRFI GERGŐ

● TCR EUROPE

MICHELISZ NYOMDOKAIN

Bár a koronavírus-járvány miatt képtelenség megjósolni, mikor kezdődhet el a TCR Európa-kupa 2020-as idénye, az már biztos, hogy idén is lesz magyar érdekeltség a sorozatban. Nagy Dániel ugyanis a Túraautó-világkupa 2019-es bajnokának, azaz Michelisz Norbertnek a csapatánál, az olasz BRC Racing Teamnél folytatja pályafutását, ahol egy Hyundai i30N TCR versenyautót fog vezetni. A 99-es rajtszámot használó 21 éves pilóta számára ismerős terep lesz a TCR Europe, hiszen 2018-ban futamot nyert Assenben, és összesen hétszer állhatott dobogóra a szériában. A koreai gyártó autóját is jól ismeri, a mostani lesz ugyanis a harmadik éve a Hyundaijal, 2018-ban is egy i30N-nel lett második szabadkártyásként a WTCR hazai futamán.

„Óriási megtiszteltetés számomra, hogy a Túraautó-világkupa tavalyi győztese, Michelisz Norbert csapatához tartozhatok idén. Hálás vagyok, amiért ilyen tapasztalt szakemberekkel dolgozhatok együtt. A BRC-vel közös történetünk egy rendkívül eredményes tesztnapon kezdődött tavaly Olaszországban. 2019-ben is közel jártunk a közös munkához, de az akkor egyéb okok miatt nem volt lehetséges. A sorozathoz is jó szívvel csatlakozom újra, hiszen a TCR Europe az elmúlt években bizonyította, hogy az egyik legerősebb az elérhető kategóriájú túraautó-bajnokságok között. Továbbra is a szakmai fejlődésemre koncentrálok, és remélem, hogy lesz lehetőségem futamokat nyerni” – kommentálta a bejelentést Nagy Dániel.



SZERZŐK: BALOGH TAMÁS, BOGNÁR VIKTOR, STROMMER BENJAMIN

● E-SPORT

A SZIMULÁTORVERSENYEK VIRÁGKORA

A koronavírus pár hét leforgása alatt bénította le a technikai sportok eddig mindenhatónak gondolt világát is. A realista becslések szerint pár hónapig biztosan nem folytatódhat a hús-vér pilóták és a milliódolláros autók igazi küzdelme, ezt a tátongó piaci űrt és a rajongók elvonási tüneteit felismerve azonban több szervezet is olyan nagyszabású versenyeket rendezett a virtuális térben, amelybe profi szimulátorjátékosok mellett több bajnokság autóversenyzői is meghívást kaptak. Az idei Formula–1-es mezőnyből Max Verstappen, Lando Norris és Nicholas Latifi mozognak otthonosan e világban, ők vállalták a kihívást, de a Formula–E, az IndyCar és a DTM versenyzői is kormányt ragadtak a saját nappalijukban heverő berendezésen.

Ebből pedig a válságos idők alatt rendszer lesz: az események az elnapolt F1-es futamok hétvégéin zajlanak, a három szimulátorbajnokságból kettő az eredeti versenynaptár szerinti pályán, a Codemasters F1 2019 játékát használva, a harmadik pedig ettől eltérő helyszíneken és az iRacing platformon – közös bennük, hogy a YouTube-on és egyéb közösségi csatornákon élőben nézhetők, és százezres nagyságrendű érdeklődőt vonzanak.

Általában véve elmondható, hogy a kifejezetten gamerként ténykedő résztvevők otthonosabban mozogtak a virtuális világban, ami a Veloce Esports rendezvényein magyar sikerben is megmutatkozott, hiszen az Alfa Romeo hivatalos szimulátorversenyzőjeként az előző két évben már komoly eredményeket jegyző Berezney Dániel pole-ból indulva megnyerte a melbourne-i, majd egy héttel később a szahíri futamot is – és az utóbbi helyszínen lefutott fordított rajtrácsos versenyen is feljött harmadiknak. „Hatalmas tehetségeket győztem le a virtuális és a valós világból” – írta Berezney az Albert Park-i pályán aratott diadalát követően. „Ez volt életem egyik legjobb napja. Más nem tudja átérezni, mennyire jóleső ez a siker annak fényében, hogy honnan érkeztem. Hálás vagyok és megtisztelve érzem magam, hogy a kezdetektől részese lehetek ennek az izgalmas kalandnak. Nagy rajongója vagyok az autósportnak, ráadásul ugyanabba a nagy családba tartozhatok, amelyben a hőseim is ott vannak.”





A Formula–1 hivatalos virtuális bajnoksága március 22-én, a Bahreini Nagydíj hétvégéjével vette kezdetét, és bár a mezőny mind a húsz pilótája meghívást kapott rá, csak Norris és Latifi voltak jelen. De ismert nevezőkből azért nem volt hiány, hiszen kormányt ragadott Johnny Herbert, Anthony Davidson és a „visszatérő” Nico Hülkenberg is, néhány csapatot pedig valódi tartalék- vagy juniorpilótái képviseltek (Vandoorne és Gutierrez a Mercedest, Svarcman és Dino Beganovic a Ferrarit). Egyesek azért a kellőnél nagyobb komolytalansággal vették ezt a tét nélküli összecsapást, mint az első kanyar levágásával az élre ugró Herbert, de a győzelemért végül a DTM-pilóta Philipp Eng és a Renault akadémiáját erősítő Guanyu Zhou vívott ádáz harcot egymással. A futam a 20 éves kínai sikerével ért véget, a harmadik pedig Vandoorne lett, így itt inkább a versenyzők erőfölénye érvényesült. Norris eközben egy újfajta technikai hibával szembesült: az időmérő során kidobta őt a rendszer a játékból, így azzal ütötte el az időt, hogy saját otthoni kamerája előtt Formula–1-es ellenfeleit hívogatta telefonon, így egészen szürreális, 21. századi szórakoztatást nyújtva kötetlenül elbeszélgetett Verstappennel, Carlos Sainzcal, George Russell-lel és még csapatfőnökével, Zak Brownnal is. Ezt az eseményt egyébként még az M4 Sport is műsorára tűzte, úgy tűnik tehát, hogy aki ebben a kényszerszünetben is autóversenyre vágyik, ilyen virtuális csatákkal elégítheti ki kíváncsiságát, amíg vissza nem tér az élet a normális kerékvágásba.



● FORMULA–E

VÍRUSTESZTRŐL A DOBOGÓRA

Február 29-én, amikor a Formula–E szezonja ötödik versenyét futotta Marokkóban, a világ ezen oldala még távol volt a rendkívüli állapotok kihirdetésétől, így okkal lehetett abban reménykedni, hogy az autóversenyzés többé-kevésbé zavartalanul folytatódhat. A péntekre lebetegedő Jean-Eric Vergne eseténél még hírértékűnek számított, hogy a magas lázra és erős fejfájásra panaszkodó francián koronavírus-tesztet is elvégeztek, és fél napig, a negatív eredmény megérkezéséig kórházban is tartották. A címvédő másnapra jobban lett, így a pénteken rendezett első szabadedzés kihagyása után a versenynapon már csatlakozhatott a mezőnyhöz – jól tette, mert a DS Techeetah hétvégéje lett a marrakeshi.

Mindenekelőtt csapattársa, Antonio Felix da Costa szárnyalt, aki meg is szerezte a pole-t, és a verseny nagy részében kiemelkedett a mezőnyből. Fél táv környékén, amikor a támadó móddal való taktikázás is szerepet kapott, elveszítette ugyan a vezetést Maximilian Günther BMW-jével szemben, de hamarosan visszaállt az élre, és az FE-ben tekintélyesnek számító 11 másodperces előnnyel nyert. Vergne a mezőny közepéről rajtolva kapaszkodott fel, olyannyira, hogy a hajrában a DS Techeetah kettős győzelme volt kilátásban, de vészesen fogyó energiája miatt a francia kénytelen volt maga elé engedni Günthert, megelégedve a dobogó harmadik fokával Sebastien Buemi és Edoardo Mortara előtt.

A hétvégét a bajnokság első helyezettjeként kezdő Mitch Evans szintén nagy felzárkózást mutatott, hiszen a rajtrács legvégéről kapaszkodott fel a 6. helyig, noha 268 ezredmásodpercen múlt számára, hogy sokkal egyszerűbb napja legyen, hiszen a csapat taktikai hibája miatt az időmérőn ennyivel maradt le arról, hogy meg tudja kezdeni mért körét. Másoknak sem alakult simán a napjuk a tabella élén állók közül: Alexander Sims az utolsó körben esett ki, miközben az 5. helyért harcolt Mortarával, Stoffel Vandoorne pedig ezúttal beleszürkült a mezőnybe – és mivel csapattársa, Nyck de Vries dobogós helyről kapott áthajtásos büntetést egy technikai paraméter megsértéséért, a Mercedes zsinórban második futamán nullázott, és a csapattabella ötödik helyezettjeként már koránt sem áll olyan jól, mint két futammal ezelőtt.

A fokozódó világegészségügyi helyzet nyomán a sorozat ezt követően egy soron kívüli valenciai hétvégét próbált tető alá hozni, de végül ezt az ötletet is el kellett vetni a naptár következő öt elhalasztott versenyével együtt. Eddig négy versenyhétvége zajlott le a 2019–2020-as évadban, és még kettőre szükség van ahhoz, hogy értékelhető legyen a szezon. A halasztások jelenlegi állása szerint legközelebb június 21-én, Berlinben jöhet a folytatás.



A FORMULA–E ÁLLÁSA:

1. **Antonio Felix da Costa**	DS Techeetah	67
2. **Mitch Evans**	Jaguar	56
3. **Alexander Sims**	BMW Andretti	46
4. **Maximilian Günther**	BMW Andretti	44
5. **Lucas di Grassi**	Audi Sport ABT	38

● ERX

NÉGY MAGYAR A RALIKROSSZ-EB-N

Hazánk két-két ralikrosszosa szerepel 2020-ban a kontinensbajnokság két kategóriájának mezőnyében – az előző években megszokott arcok folytatják tovább a nemzetközi porondon a kiadott nevezési listák alapján. A Supercar 22 fős rajtrácsán Kárai Tamás – 2019-ben hatodik az összetettben egy dobogós helyezéssel, valamint fölényesen magyar bajnok – Audi A1-gyel, valamint Mózer Attila Peugeot 208-cal szerepel. A géposztály tavalyi Európa-bajnoka, Robin Larsson a világbajnokságon folytatja, ami új esélyt kínál a többieknek.

A Super1600 16 résztvevője között sincs ott a 2019-es legjobb, Ajdar Nurijev, indul viszont a mögötte másodikként végző Marton Gergely, továbbra is a bajnokcsapat Volland Racing Audi A1-esével. Szíjj Zsolt „Jolly” a szokásos Skoda Fabiával folytatja az elsőkerekesek között.



WRX

VISSZATÉR A VILÁGVERŐ

Egy WTCR-ben töltött szezon után – amely kiváló eredménnyel, három futamgyőzelemmel és bajnoki ötödik helyezéssel zárult – újra nagy sikerei terepén, a WRX-ben szerepel a kétszeres világbajnok, Johan Kristoffersson. A svéd 2017-ben és 2018-ban fölényesen söpörte be a címet, a két év 24 versenyéből 18-at megnyerve (másodszorra 12-ből 11-et). A Szupersvéd azzal a típussal indul, amellyel uralma alá hajtotta a vb-t, a Volkswagen Polóval: különbség lesz viszont, hogy ezúttal gyári támogatás nélkül, a Kristoffersson Motorsport egyedüli versenyzőjeként.

A WRX márciusban kiadott nevezési listáján 13 állandó résztvevő szerepel, köztük Kristoffersson honfitársa, a címvédő bajnok Timmy Hansen újfent a Peugeot 208-akat felkészítő Team Hansen tagjaként, öccse, Kevin Hansen csapattársaként. A bajnoki harcot pontazonossággal elveszítő Andreas Bakkerud, valamint Liam Doran csapata, az RX Cartel márkát vált, és az Audi S1-et Renault Megane-ra cseréli. Technikai partnere az EKS helyett a GCK lesz, amelynek népes csapatában Anton Marklund, Guerlain Chicherit és Rokas Baciuska is indul, előbbi Megane-nal, utóbbi kettő Clióval.

A GRX-nél továbbra is a tavaly egyaránt futamot nyerő Niclas Grönholm és Timur Timerzsanov versenyez Hyundai i20-szal, a Münnich Motorsport Timo Scheider és René Münnich SEAT Ibizáit készíti fel, a Supercar Európa-bajnok Robin Larsson pedig Audival csatlakozik a mezőnyhöz. A nevezési listán nem szerepelt, de az AFM információi alapján a tavaly debütáló Szabó Krisztiánt is láthatjuk a GRX kötelékében a szezon folyamán, amikor az elkezdődik – a spanyol és portugál nyitóversenyeket már elhalasztották.



DTM

HABSBURG KAPJA A PLUSZ AUDIT



Leszerelés után újra versenyez a hat hónapos sorkatonai szolgálatát letöltő Ferdinand Habsburg, a magyar királyi család leszármazottja. Az osztrák sereget megjárt pilóta 2019-ben az Aston Martinnal versenyzett, amely a szezon végén kiszállt, versenyzői pedig ülés nélkül maradtak. A négy pilótából (a csapattársak Paul di Resta, Jake Dennis és Daniel Juncadella voltak) egyedül a bajnoki 18., azaz utolsó helyezett Habsburg menekül meg, köszönhetően annak, hogy az Audi ügyfélcsapata, a WRT egy harmadik autót is elindít Ed Jones és Fabio Scherer versenygépe mellett.

Korábbi hírek alapján az Audi tesztautóját állítja csatasorba, hogy némileg javítson a négy Aston kiesése miatt megcsappant mezőnyön. A márka kilenc versenygépet készít fel, egyetlen ellenfele, a BMW hetet. A bajorok szintén kiállítottak egy plusz autót a hat gyári egységen felül, melyet az ART készít fel és Robert Kubica kapott meg. A 16 fős összlétszám szintén nem túl fényes, de legalább csak kettővel marad el a tavalyitól.

F2

PARÁDÉZÓ ÉS KARANTÉNBA ZÁRT ÚJONCOK

A Formula–1-hez hasonlóan a másodvonal szezonját is jegelik legalább júniusig, de az egyetlen háromnapos téli tesztet március elején, Bahreinben még megtartották. Az újonnan bevezetett 18 colos abroncsokon gyakorló mezőnyből a tavalyi bronzérmes, Luca Ghiotto emelkedett ki, aki eredeti tervei szerint felhagyott volna a formulaautózással, az utolsó igazolások egyikeként azonban mégis csatlakozott a Hitechhez, a rajtrács új, 11. csapatához. Parádéztak az újoncok: Ghiotto 1:41,252-es referenciakörénél csak nyolc ezredmásodperccel volt lassabb a Carlin és Red Bull juniorcsapat indiaija, Jehan Daruvala, s hét századdal az MP-s Felipe Drugovich.

Egy első évére készülő pilóta hiányzott a mezőnyből: a 18 éves Christian Lundgaard nem utazhatott el Bahreinbe, mivel a Kanári-szigeteken rekedt, ahol a Renault versenyzői akadémiájának edzőtáborában járt. Épp abban a szállodában tartózkodott két másik növendék, Caio Collet és Hadrien David társaságában, amelyet karantén alá helyeztek. A Renault fiataljai nem kapták el a koronavírust, de a Formula–3-ból fellépő Lundgaard értékes tesztidőtől esett el. Az ART a Formula–1-et is megjárt Szergej Szirotkint kérte fel a bahreini gyakorláson való szereplésre.



● INDYCAR

ALONSO ISMÉT A MCLAREN SZÍNEIBEN

Képtelen megszabadulni egymástól Fernando Alonso és a McLaren: a páratlan párost sokadik szakítása után is újra egymás mellé sodorta a sors. A harmadik Indy 500-ára készülő spanyol az előző kettőnek is a wokingi alakulat színeiben vágott neki, mégis mindhárom egészen különböző projektnek számít. 2017-ben az Andretti Autosport biztosított egy Honda-motoros autót Alonsónak, amit papajafestéssel és McLaren néven neveztek be, de felkészítését az Andretti végezte. A spanyol kiválóan szerepelt első oválpályás megmérettetésén, az élen is állt, ám motorhiba miatt kiesett. Tavaly a McLaren már önálló csapatként, egy Chevrolet-vel nevezett az Indy 500-ra, ám a felkészülés során elkövetett temérdek, néhol kabaréba illő hiba azt eredményezte, hogy végül kvalifikálniuk sem sikerült a 33 fős mezőnybe. Ezt követően gondolhattuk azt, hogy Alonso kiábrándult a McLaren Indy-törekvéseiből, ám idénre a wokingiak is emelték a tétet, és a Schmidt Peterson Motorsporttal egyesítve az erőiket a teljes IndyCar-szezonra beneveztek két autóval, amelyeket Patricio O'Ward és Oliver Askew vezet majd. Hozzájuk csatlakozik egy harmadikkal kizárólag az 500 mérföldes versenyen Alonso, aki körbenézett ugyan a piacon, de miután az Andrettinél a hírek szerint a Honda akadályozta meg a szerződését, végül az Arrow McLaren SP-nél kötött ki.



„Versenyző vagyok, az Indy 500 pedig a világ legnagyobb versenye. A rajongók részéről is hatalmas szeretet árad a versenyzők felé, és nekik is szerepük van abban, hogy visszajárok oda. Hatalmas tiszteletet érzek a verseny és minden résztvevője iránt – már alig várom, hogy harcba szálljak és kihozzam magamból a legjobbat" – kommentálta a bejelentést az F1 kétszeres és a WEC egyszeres világbajnoka, majd hozzátette. „Fontosnak tartottam, hogy alaposan körbejárjam a lehetőségeimet a verseny előtt, de az Arrow McLaren SP mindig is a listám tetején állt. Különleges kapcsolatom van a McLarennel, sok mindenen keresztülmentünk együtt, ez pedig kialakított közöttünk egyfajta erős köteléket."

● FORMULA RENAULT EURÓPA-KUPA

MAGYAR A MEZŐNYBEN

Az elmúlt két esztendőben formulaautókkal versenyző Tóth László is szerepel a Formula Renault Európa-kupa jubileumi, harmincadik szezonjának nevezési listáján, így ha egyszer végre elkezdődhet a szezon, olyan kiemelkedő tehetségekkel csaphat össze majd a versenypályán, mint Hadrien David, Caio Collet vagy Victor Martins. Az olasz F4-ben pár éve bajnoki címet ünneplő Bhaitech Racingnél az ifjú magyar tehetség csapattársa Lorenzo Colombo lesz. Az Európa-kupa bajnokai között a kezdetektől fogva igazán nagy neveket találunk, a teljesség igénye nélkül Jason Plato, Felipe Massa, Augusto Farfus, Kamui Kobayashi, Brendon Hartley, Valtteri Bottas, Robin Frijns és Lando Norris is ebben a sorozatban alapozta meg későbbi sikereit.



● KAMION-EURÓPA-BAJNOKSÁG

KISS NORBERT ÚJ MAGYAR CSAPATBAN

Nagy volt a csend eddig a kétszeres kamionos Európa-bajnok jövője körül, és nem is véletlenül: mint márciusban végül kiderült, a Révész Cégcsoport által újonnan alapított versenycsapatban, a Révész Truck Racing Team színeiben indul az ETRC idei szezonjában. Az alakulat saját versenykamiont épít, bővebb bemutatkozásuk azonban még várat magára, hiszen nemcsak a Nyíregyházára tervezett sajtótájékoztatót voltak kénytelenek lefújni, de a Kamion-Európa-bajnokság eredeti szezonnyitójára sem fog sor kerülni április végén a Hungaroringen.



„ELŐBB-UTÓBB ISMÉT KISÜT A NAP”

Alessandro Zanardi az olaszországi veszélyhelyzetről

A társadalom világszerte nehéz időket él meg. A koronavírus terjedésének megelőzése érdekében számos országban megállt az élet, az emberek bezárkózását pedig lehangoltság, kilátástalanság és gyász kíséri. Ha valaki, akkor a BMW olasz márkanagykövete, Alex Zanardi pontosan tudja, miként lehet túllendülni a legnehezebb pillanatokon. Végtelenül pozitív hozzáállásával világszerte számtalan ember példaképe, aki a mostanihoz hasonló krízishelyzetekben is képes inspirálni a rajongóit. Interjúnkban Zanardi a napi rutin velejáróiról és a kialakult helyzet előnyeiről mesél.

SZÖVEG: BMW | FOTÓ: BMW GROUP

Alex, otthonod gyakorlatilag a koronavírus olaszországi központjában található. A legfontosabb kérdés így egyértelmű: hogy vagytok?
Mindenki jól van. Természetesen mi is érezzük a történések következményeit és imádkozunk azokért, akik közvetlenül harcolnak a vírus ellen: az orvosokért, a nővérekért és a kórházi személyzet minden tagjáért. Mi szerencsés helyzetben vagyunk. Van egy házunk, a kerti faházban van az edzőtermem, és egészségesek vagyunk – csupán a kialakult helyzet gondolata miatt van bennünk némi szorongás.

Mivel telnek a napjaid mostanában?
Igen komoly sportcélok lebegnek előttem, így sokkal jobban tudok az edzésekre koncentrálni. Természetesen soha nem kívánnék egy mostanihoz hasonló helyzetet, de sok minden csak nézőpont kérdése: a dolgok sohasem csak negatívak vagy pozitívak. Személy szerint roppant pozitív körülményként élem meg, hogy a jelenlegi helyzetben nem csörög annyit a telefonom, senki nem hív sehova, és így több időm marad arra, hogy a saját időbeosztásom szerint foglalkozzak a dolgaimmal. Reggel felkelek és azt mondom: rendben, ideje edzeni. Így az edzéseim köré tervezem meg a napomat. Persze sokat ülök a számítógép előtt és igyekszem kapcsolatban maradni a környezetemmel. Az idei évem legfontosabb célja Tokió volt, egészen mostanáig erre készültem. Most, hogy az olimpiát elhalasztották, újra kell gondolnom a céljaimat, de abban biztos vagyok, hogy nem lesz nehéz új kihívást találnom. Másra kell helyeznem a hangsúlyt, de annyi tervem és célom van még, hogy ez egyáltalán nem lesz nehéz.

De ettől még a 2021-es tokiói olimpia marad az egyik legfőbb cél?
Sportolói szemmel nézve az én korom már olyan, mint a kutyáké: egy év hét másikkal ér fel. Már az is nagy csoda volt, hogy közel az 54-hez célul tűztem ki az idei tokiói indulást, egy évvel később, közel az 55-höz pedig ez még sokkal-sokkal keményebb lesz. A törekvéseim ugyanakkor megingathatatlanok. Hogy ezeket mennyire fogom tudni kézzelfogható teljesítményre váltani, az már más kérdés.

Térjünk vissza az aktuális helyzethez: nagy kihívást jelent az elszigetelődés?
Maximálisan megbízok a jelenlegi helyzetet elemző tudósokban, hiszek bennük, és hiszem, hogy azzal tesszük a legtöbbet, ha otthon maradunk és megpróbáljuk elkerülni a vírust. Most már tudjuk, hogy a megfertőződött emberek száma tízszer nagyobb, mint ahogy azt néhány napja hittük. Mert nem vetettünk mindenkit teszt alá. Rengeteg olyan



ember is van, aki megfertőződött, csupán nem tud róla, mert nincsenek tünetei. Ez a helyzet rengeteg aggodalmat szül, a legroszszabb forgatókönyveket pedig csak úgy tudjuk elkerülni, ha mindenki otthon marad, így a vírus nem terjed tovább. Legtöbbünk szervezete azonban képes felvenni a versenyt a vírussal és meg tudja gyógyítani önmagát, ahogyan azt sok más vírusos megbetegedés esetén is teszi. Nincs más dolgunk: várni kell és bízni az emberekben, akik a frontvonalon harcolnak a vírus ellen. És be kell tartanunk a rendkívüli intézkedéseket, ennyire egyszerű.

Világéletedben harcos voltál, különösen a baleseted után, így rengeteg embernek adsz inspirációt. Mit üzensz a honfitársaidnak és a világ többi országában élőknek?
Először is muszáj leszögeznem: az, hogy életemben volt pár megpróbáltatásom, amelyeket le kellett küzdenem, nem azt jelenti, hogy ezeket a harcokat élveztem is. Jobban örültem volna, ha eleve meg sem kell vívnom őket. Ugyanakkor, ha az ember szembekerül egy kihívással és sikerül leküzdenie, akkor új képességekkel bővül az eszköztára, amelyek egy hasonló helyzetben ugyanúgy segítséget adnak. Életünk során folyamatosan jönnek szembe újabb és újabb kihívások, amelyeken minden korábbinál erősebben lendülünk túl. És bár az emberek különbözőek, a mostani helyzet mégis rávilágít a közösség fontosságára, a barátságok fontosságára és arra, hogy szükségünk van egymásra. Mert semmik vagyunk, ha nincs kivel megosztanunk az érzéseinket. Őszintén remélem, hogy az emberek tanulnak a jelen helyzetből, ismét felfedezzük egymás fontosságát, újra meghallgatjuk a másikat és tanulunk egymástól. Úgy gondolom, ez a jelenlegi helyzet pozitív hozadéka, amely mindenki számára egy jó lecke ahhoz, hogy amikor mindezt magunk mögött tudjuk, jobb emberekként egy sokkal jobb életet folytathassunk tovább.

Ez a fajta pozitív hozzáállás minden élethelyzetben kiutat jelent?
Nehéz megmondani, mert ahogy az elején is mondtam, tudom, hogy kiváltságos helyzetben vagyok: van egy házam, egy edzőteremmel felszerelt faházam a kertben, egy nagy és egészséges család vesz körül, sokat mozizunk itthon és rengeteg tervem, célom van. Az emberek többségéhez képest elenyésző az a szorongás és az a kényelmetlenség, amelyet megélünk. Az életemben azonban olyan nehézségek jöttek szembe, amelyek megtanítottak arra, hogy mindenben meglássam a jót, mert mindennek meg lehet találni a pozitív oldalát. Ez a fajta hozzáállás volt az, amely a történtek után újabb nagy lehetőségekhez vezetett: amikor elvesztettem mindkét lábamat, fogalmam sem volt arról, hogy mi tévő leszek, de azt tudtam, hogy meg kell találnom a helyzet pozitív oldalát. És meg is találtam. Úgy hiszem, ez a fajta gondolkodásmód minden élethelyzetben megállja a helyét. Az élet jelentősen lelassult az utóbbi egy hónapban, a normális kerékvágás sietős napjai után pedig most kiélvezem ezt a csendes időszakot. Hiszem, hogy ezután egy jobb élet veszi kezdetét. Fontos, hogy ne essünk pánikba és csak a helyes információk birtokában hozzunk döntéseket. Viselkedjünk közösségként, tartsuk be az utasításokat és maradjunk otthon az elkövetkező egy, két vagy több hónapban. Előbb-utóbb ismét kisüt a nap és eljön az idő, amikor újra bármit csinálhatunk. De előbb tudjuk magunk mögött ezt a közös ellenséget, ez most a legfontosabb.

LEJTŐN A CSÚCS UTÁN

Már harmadik évére hullámvölgybe került a WTCR

Erősen kezdett, tavaly a Michelisz Norbert történelmi sikerét hozó idényben a csúcsra jutott, 2020-ban viszont egyelőre a hanyatlás jeleit látni a Túraautó-világkupán: hogyan kerülhet(ett) máris bajba a nemrég még virágzó kategória és sorozat?

SZÖVEG: BALOGH TAMÁS | FOTÓ: WTCR

Marcello Lottinak, a Túraautó-világbajnokság egykori első emberének még az előző évtized derekán pattant ki a fejéből a TCR-kategória gondolata, amely 2015-ben indult hódító útjára. Az ügyfélalapú és gazdaságos kategória letarolta a túraautós piacot, sorra indították be a nemzeti és regionális szériákat, 2017 végére pedig egyértelművé vált, hogy az akkor haldokló WTCC is kénytelen kukázni a megbukott TC1-es szabályrendszert és összefogni a TCR-rel. Így jött létre a WTCR, amely ugyan elveautósport-tevékenységet. Nem sokkal később az Audi is közölte, hogy 2020-ban már nem fognak gyári támogatást adni a WTCR-es projekthez, majd az Alfa Romeo Giuliettákat építő Romeo Ferraris is úgy döntött, hogy inkább az idén induló elektromos TCR felé fordul. Persze rögtön fontos leszögezni, hogy ezek a lépések nem feltétlenül jelentik azt, hogy az adott márka modelljeivel nem találkozunk többet a Túraautó-világkupa rajtrácsán, hiszen privát alakulatok továbbra is indíthatják a már elkészült autókat, ahogy is igaz, így érthető, ha egy márka inkább az elektromos modellekre szeretné helyezni a hangsúlyt, nem éri meg nekik a benzines autóikat reklámozni.

A kilépések másik fő mozgatórúgója, hogy az eredetileg költséghatékonynak szánt sorozat és kategória anyagi terhei jelentősen megnövekedtek, amely nem kis részben annak köszönhető, hogy egyes márkák a szabályok szellemiségében foglaltaknál nagyobb gyári jelenléttel vesznek részt a WTCR-ben. A Honda és a Hyundai a kezde-



szítette világbajnoki státuszát, de cserébe mind autók, mind versenyzők tekintetében roppant erős és változatos mezőny állt össze, s ez hatványozottan igaz volt a 2019-es évadra – nem véletlenül promotálta úgy az indulóit a bajnokság, hogy „SuperGrid".

Ebben a legtöbb szakértő által minden idők (egyik) legerősebbnek tartott túraautós mezőnyében sikerült történelmi sikert elérnie Michelisz Norbertnek azzal, hogy hazánk első világszintű FIA trófeáját zsebelte be, de sepangi diadala idején már látszottak gyülekezni a felhők a világkupa fölött. A Volkswagen ugyanis bejelentette, hogy a jövőben egyértelműen az elektromos hajtás irányába fordul, így felfüggeszt mindenféle benzines azt például az Audi esetén látjuk is a Comtoyou Racing és Tom Coronel révén, viszont például a Volskwagen eddigi partnere, a Sebastien Loeb Racing már a távozás mezejére lépett.

Látható, hogy a fenti három gyártóból kettő esetében is az jelenti a kiszállás okát, hogy inkább a jelen állás szerint a jövőt jelentő elektromos irányvonalra koncentrálnak. Elkerülhetetlen, hogy a közutakon érezhető tendencia az autósportban is éreztesse hatását, és az sem váratlan, hogy elsőként a túraautózásra sújthat le mindez, hiszen az autógyártók rendre az aktuális piaci modelljeik versenyváltozatát igyekeztek reklámozni ebben a szakágban. Ez a TCR-kategóriára tektől fogva komoly erőforrásokat mozgat meg a siker érdekében, de még hozzájuk képest is szintlépést jelentett a Lynk & Co 2019-es beszállása: a kínai márka komoly kritikákat is kapott a riválisoktól azok után, hogy mivel más bajnokságban nem is szerepeltek a modelljeik, nem lehetett objektíven felmérni és a BoP-vel kiegyenlíteni az autóik teljesítményét, ráadásul gyakorlatilag kendőzetlenül gyári csapatként működtek. Az említett három márka mellett pedig ugyan a többieknek is voltak villanásaik, de aligha véletlen, hogy Michelisz, Esteban Guerrieri és Yvan Muller révén a Hyundai, Honda, Lynk & Co trió egy-egy pilótája maradt versenyben a végsőkig a vk-sikerért.

Az erőviszonyokat tehát a komolyabb anyagi háttérrel és gyári támogatással bíró alakulatok a maguk irányába billentették, emiatt a WTCR már kevésbé vonzó a szerényebb lehetőségekkel megáldott márkák és csapatok számára. A sorozat vezetői is érzékelték a problémát, ezért több intézkedést is bevezettek, amellyel a költségcsökkentést célozzák. Egyfelől visszatérnek a WTCC-ben megszokott kétfutamos hétvégékhez, így a csapatoknak eggyel kevesebb időmérőt és versenyt kell teljesíteniük az adott helyszíneken (más kérdés, hogy a koronavírus-járvány miatti törlések okán több pályán így is három viadalt rendeznek majd, így pótolva a kieső fordulókat). Emellett a felhasználható gumik számát és a csapatok egyes autókon dolgozó személyzetének a létszámát is csökkentik erre az évadra.



A Lynk & Co, a Hyundai és a Honda idén is négy autót indít, a többiek körül azonban még sok a kérdőjel



Ezekkel mind-mind a kisebb istállókat szeretnék be- vagy visszacsábítani a bajnokságba, de ha ennyiből még nem lett volna egyértelmű a szándék, a WTCR a jelentkezési időt is meghosszabbította, ráadásul a márkánkénti négy- és csapatonkénti kétautós szabályt is feloldotta, rugalmasabb lehetőséget biztosítva az esetleges érdeklődőknek. Ennek ellenére jelen sorok írásakor még csupán tizenhárom autó részvételét jelentették be hivatalosan – persze a világjárvány miatti kényszerszünetben még bőven van idő összeállítani az idei projekteket, de a tavalyihoz képesti feleannyi megerősített induló így sem túl biztató.

A költségcsökkentő intézkedések csak az egyik fontos elemét jelentik a szükséges lépéseknek. A hosszú távú fenntarthatóság szempontjából roppant fontos lenne pontosan meghatározni, hogy kiknek is szól a sorozat: a kvázi-gyári csapatoknak vagy a privát alakulatoknak. A jelenlegi helyzet, ahol tulajdonképpen bújtatott gyári istállók nyomják el a többieket, nem sokáig fenntartható – hacsak nem nyúlnak a korábban a WTCC-ben látott megoldáshoz, ahol külön értékelték a privátokat. De még ennél is nehezebb döntés elé állíthatja a bajnokságot az egyre nagyobb teret nyerő elektromos versenyzés: „szerencséjük", hogy a promóter, az Eurosport Events „házon belül" indítja el a PureETCR-t, így akár a későbbiekben elképzelhető valamiféle összeolvadás is a két kategória révén. Akárhogy is, a Túraautó-világkupa már most, a harmadik idényében is nehéz időszak előtt áll – és az csak a jövő zenéje, hogy ennek átvészelésében és a megoldások felkutatásában mennyire számít nehezítő tényezőnek vagy a plusz idő révén éppenséggel segítségnek a koronavírus-helyzet...

GYŐZTES CSAPATON NE VÁLTOZTASS!

Bár addig is tudni lehetett, a Hyundai március közepén hivatalosan is bejelentette, hogy a címvédő Michelisz Norbert 2020-ban is náluk fog versenyezni. A magyar pilóta csapattársa idén is a veterán Gabriele Tarquini lesz a BRC Racingnél, viszont változás 2019-hez képest, hogy a másik két i30 N TCR-t már nem az olasz istálló, hanem az Engstler Motorsport fogja indítani. Az ő színeikben Nicky Catsburg és a tavaly a M1RA-val a TCR Europe-ban futamot is nyerő Luca Engstler fog szerepelni: a német Augusto Farfus helyét vette át ezzel.

A másik magyar WTCR-es pilóta kapcsán is történt bejelentés, idén ugyanis mind a négy Hondát az All-Inkl.com Münnich Motorsport készíti fel, így Tassi Attila is a túraautózásban jóval tapasztaltabb gárdában fog versenyezni a KCMG-nél eltöltött újoncéve után – igaz, az még nem dőlt el, milyen leosztásban fog szerepelni a Tassi, Esteban Guerrieri, Nestor Girolami, Tiago Monteiro négyes.



Rajtuk kívül a Lynk & Co is négy autóval fog rajthoz állni, náluk egyelőre annyi biztos, hogy idén Yvan Muller és unokaöccse, Yann Ehrlacher fog egy csapatot alkotni (a másik két versenyző neve még nem ismert, bár Thed Björk maradása eléggé valószínű). Egy Audit is biztosan láthatunk a jelen állás szerint június elején, a Slovakia Ringen kezdődő szezonban, méghozzá a Comtoyou Racing és Tom Coronel révén.

Viszont lesz egy nagy távozó is, Rob Huff ugyanis a Volskwagen és a Sebastien Loeb Racing kiszállása után – Mehdi Bennanihoz és a WRX-be visszatérő Johan Kristofferssonhoz hasonlóan – nem talált ülést magának, így a WTCC 2005-ös indulása óta először nem fog világszintű túraautós sorozatban szerepelni a 2012-es világbajnok brit.

confidenza

CSAPÁGYSZOLGÁLAT



1138 BUDAPEST, RÉVÉSZ UTCA 9.

TEL: 1/359-0800 | CONFIDENZA@CONFIDENZA.HU

AUTÓIPARI CSAPÁGYAK



IPARI CSAPÁGYAK



LINEÁRIS MEGOLDÁSOK

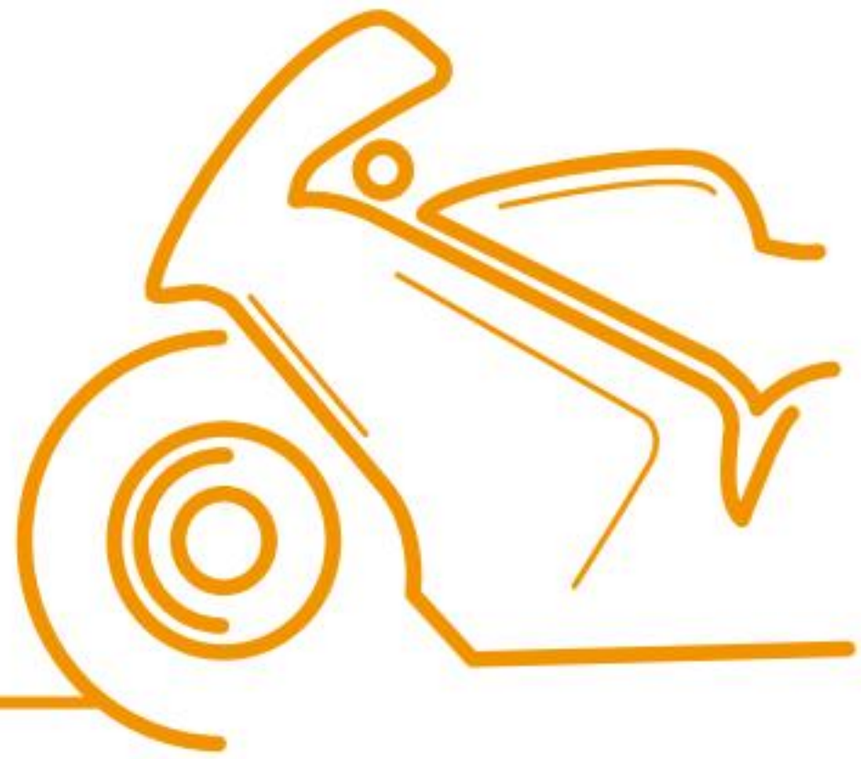


OSZTÁLY, VIGYÁZZ!

Bemutatjuk a MotoGP 2020-as mezőnyét

11 csapat 22 versenyzője feszül egymásnak a gyorsasági motorozás királykategóriájában idén is: 13 világbajnok, 20 nagydíjgyőztes és három MotoGP-újonc – ők lesznek a sorozat története 72. idényének főszereplői, amennyiben a koronavírus is engedni fogja őket éles körülmények között összecsapni.

SZÖVEG: BALOGH TAMÁS | FOTÓ: MOTOGP



REPSOL HONDA

A világbajnoki címvédő istálló, amely már évek óta etalonnak számít a MotoGP-ben, és immár több mint két és fél évtizede állandó szereplője az élmezőnynek. Persze a Honda az utóbbi években sokat köszönhetett Marc Marquez zsenialitásának, mivel az RC213V a versenyzők véleménye szerint nem épp egy kezes bárány, amelyet csak a még mindig csupán 27 éves spanyol tud rendesen megülni. Az újabb vállműtétje és a HRC téli teszteken látott nehézségei ellenére is újfent a nyolcszoros vb-győztes a szezon favoritja, sokkal érdekesebb kérdés viszont az, hogy mihez kezd az oldalán az öccse, Alex Marquez. Az ifjabbik fivér Moto2-es világbajnokként érkezik meg a legnagyobbak közé, sőt 2014-ben a Moto3-ban is feljutott a csúcsra, viszont eddig jellemző volt rá, hogy időbe telt, mire belerázódott egy-egy géposztályba. Mindenesetre már a puszta tény is érdekes idényt vetít előre az alakulatnál, hogy egy összesen tíz vb-cím birtokában lévő testvérpár ül majd a garázs két oldalán.

A MotoGP-ben/királykategóriában elért eredmények után a zárójelben a gyorsaságimotoros-világbajnokság összes kategóriájában elért eredményeket tüntettük fel.

93 MARC MARQUEZ

Születési idő:	1993. február 17.
Nemzetiség:	spanyol
Vb-címek:	6 (8)
Futamgyőzelmek:	56 (82)
Dobogók:	95 (134)
Pole-pozíciók:	62 (90)

73 ALEX MARQUEZ

Születési idő:	1996. április 23.
Nemzetiség:	spanyol
Vb-címek:	újonc (2)
Futamgyőzelmek:	újonc (12)
Dobogók:	újonc (38)
Pole-pozíciók:	újonc (15)



MISSION WINNOW DUCATI

Az előző évtized eleji küszködés után, Gigi Dall'Igna érkezésétől kezdve folyamatosan lépdelt előre a ranglétrán a Ducati, mígnem odáig jutott, hogy az utóbbi három szezonban egyaránt ők adták a vb-ezüstérmest Andrea Dovizioso személyében. A MotoGP kétségkívül leginnovatívabb gyártójáról van szó, rendre ők hozzák be a legérdekesebb technikai újításokat: az idei teszteken például azzal hívták fel magukra a figyelmet, hogy a rajtoknál segítő úgynevezett holeshot device-t mintegy továbbfejlesztve már menet közben is el tudják érni, hogy lejjebb kerüljön a motor hátulja. A versenyzői párosítás változatlan: az eddig stabil pontnak számító Dovizioso mellett ismét Danilo Petrucci húzza majd a gázt vörös overallban – annak ellenére is, hogy tavalyi mugellói győzelme és azt követő hosszabbítása után kissé beleszürkült a mezőnybe. Ez amúgy a teljes csapatra is igaz, így magasabb fokozatba kell kapcsolniuk, ha tartani akarják a lépést a Hondával és a tesztek alapján sokat javuló Yamahával és Suzukival.



4

ANDREA DOVIZIOSO

Születési idő:	1986. március 23.
Nemzetiség:	olasz
Vb-címek:	0 (1)
Futamgyőzelmek:	14 (23)
Dobogók:	60 (101)
Pole-pozíciók:	7 (20)

9

DANILO PETRUCCI

Születési idő:	1990. október 24.
Nemzetiség:	olasz
Vb-címek:	0
Futamgyőzelmek:	1
Dobogók:	9
Pole-pozíciók:	0

MONSTER ENERGY YAMAHA

A hangvillások 2015-ben ünnepelhettek utoljára világbajnoki címet a MotoGP-ben Jorge Lorenzo révén, azóta hol jobban, hol kevésbé el voltak tévedve a fejlesztési iránnyal. Úgy tűnik viszont, hogy 2019 vége felé megtalálták a fényt az alagút végén, a 2020-as motor pedig valóban előrelépésnek tűnik a korábbiakhoz képest – igaz, az egyik fő gyenge pontnak számító végsebesség továbbra sem az igazi. Maverick Vinalest így is Marquez egyik fő kihívójának tartják a szakértők: a fiatal spanyol erős és konstans teljesítményt nyújtott a holtszezonban, s ha ki tudják küszöbölni az előző években látott problémákat, akkor tényleg állandó győzelmi esélyekkel rendelkezhet. A boksz másik felében pedig idén még Valentino Rossi fog ülni: a „Doktor" szerződését nem hosszabbította meg a Yamaha gyári alakulata Quartararo érkezése okán, de még így sem biztos, hogy ez lesz a 41 éves olasz utolsó vb-idénye – jóllehet, a maradáshoz jelentősen javítani kellene az utolsó szűk egy évben látott produkcióján.



12

MAVERICK VINALES

Születési idő:	1995. január 12.
Nemzetiség:	spanyol
Vb-címek:	0 (1)
Futamgyőzelmek:	7 (23)
Dobogók:	23 (63)
Pole-pozíciók:	9 (20)

46

VALENTINO ROSSI

Születési idő:	1979. február 16.
Nemzetiség:	olasz
Vb-címek:	7 (9)
Futamgyőzelmek:	89 (115)
Dobogók:	198 (234)
Pole-pozíciók:	55 (65)

PETRONAS YAMAHA SRT

2019-ben újoncként debütált a maláj alakulat a MotoGP-ben, s a Yamaha új szatellit partnereként egyből letették a névjegyüket a legnagyobbak között is. Mindenekelőtt a szintén tavaly bemutatkozó Fabio Quartararo villogott, hiszen hat pole-pozíciót és hét dobogós helyezést szerzett – nem egyszer csak Marquez tudta őt megállítani –, így aligha meglepő, hogy a fiatal francia idén már a gyári versenyzőkével teljesen megegyező technikát kap a japán gyártótól. Quartararót Marquez is az egyik fő ellenfelének tartja, maga a motoros viszont visszafogottabb: ő előbb inkább első MotoGP-s győzelmét zsebelné be, mielőtt megcélozná, hogy egy teljes szezon tekintetében megkísérelje lenyomni a repsolos spanyolt. Csapattársa idén is Franco Morbidelli lesz majd, aki szintén nem teljesített rosszul az előző évben, csak kollégája sikerei elhomályosították őt, idén pedig eggyel kevésbé kiforrott Yamahán (azaz felcserélődtek a szerepek a tavalyi felálláshoz képest) kell majd tartania a lépést Quartararóval és a többiekkel.





20

FABIO QUARTARARO

Születési idő:	1999. április 20.
Nemzetiség:	francia
Vb-címek:	0 (0)
Futamgyőzelmek:	0 (1)
Dobogók:	7 (11)
Pole-pozíciók:	6 (9)

21

FRANCO MORBIDELLI

Születési idő:	1994. december 4.
Nemzetiség:	olasz
Vb-címek:	0 (1)
Futamgyőzelmek:	0 (8)
Dobogók:	0 (21)
Pole-pozíciók:	0 (6)

TEAM SUZUKI ECSTAR

2015-ös visszatérésük óta hullámzó ívet futnak be a „kékek" a MotoGP-ben: 2016-ban már futamgyőzelemig jutottak, ám azt a kiugró eredményt visszaesés követte 2017-ben. Tavaly viszont már egyértelműen előreléptek, amit jól jelez Alex Rins austini és silverstone-i győzelme is – utóbbi versenyen Marquezt múlta felül egy utolsó kanyarig tartó küzdelemben. Ráadásul a tesztek alapján idén még komolyabb reményekkel vághat neki a szezonnak a Suzuki, hiszen szemlátomást a Yamaha mellett nekik is kedveznek a Michelin új szerkezetű hátsó abroncsai. Kanyarodni továbbra is remekül tud a motor, a mérnökök szerint pedig a végsebesség terén is értek el némi fejlődést. Rins lehet egyértelműen a vezérmotorosuk, ezt már tavaly is megmutatta a spanyol, akinek ugyanakkor a tempója mellé némi kiegyensúlyozottságra is szert kellene tennie, ha a vb-címért is harcba akar szállni. Joan Mir pedig immár az újoncidénye során szerzett tapasztalatokkal felvértezve veheti célba a dobogós helyezéseket vagy akár a győzelmeket is.



42

ALEX RINS

Születési idő:	1995. december 8.
Nemzetiség:	spanyol
Vb-címek:	0 (0)
Futamgyőzelmek:	2 (14)
Dobogók:	8 (48)
Pole-pozíciók:	0 (17)

36

JOAN MIR

Születési idő:	1997. szeptember 1.
Nemzetiség:	spanyol
Vb-címek:	0 (1)
Futamgyőzelmek:	0 (11)
Dobogók:	0 (20)
Pole-pozíciók:	0 (2)

PRAMAC DUCATI

Hosszú évek óta a Pramac Racing számít a Ducati első számú szatellit gárdájának, s idén újabb szintet lép a két fél kapcsolata, hiszen immár két aktuális évi Desmosedicivel látja el őket a bolognai gárda. Erre már csak azért is szükség volt, mert Francesco Bagnaia szerződésébe eleve belefoglalták, hogy 2020-ban GP20-as Ducatin ülhet, és Jack Millernek is a legfrissebb technikát kellett biztosítaniuk, ha meg akarták tartani. Márpedig nyilvánvalóan meg akarták, hiszen az ausztrál tavaly teljesítette legerősebb szezonját a MotoGP-ben, és ez még úgy is igaz, hogy 2016-tal ellentétben ezúttal nyerni nem tudott, „csak" dobogós helyezéseket szerzett. Abból viszont ötöt is, ami azt jelezte, hogy az eddig is ismert sebessége mellé immár konstans teljesítmény is párosult, ráadásul a tesztek alapján idén akár a legjobb is lehet a ducatis versenyzők közül. Bagnaia tavaly a teszteken látott remeklés után csalódást okozott az idény során, idén viszont a legújabb motor nyergében már emelnie kell a szinten.

43 JACK MILLER

Születési idő:	1995. január 18.
Nemzetiség:	ausztrál
Vb-címek:	0 (0)
Futamgyőzelmek:	1 (7)
Dobogók:	6 (16)
Pole-pozíciók:	1 (9)

63 FRANCESCO BAGNAIA

Születési idő:	1997. január 14.
Nemzetiség:	olasz
Vb-címek:	0 (1)
Futamgyőzelmek:	0 (10)
Dobogók:	0 (23)
Pole-pozíciók:	0 (7)





LCR HONDA

Lucio Cecchinello csapata (is) az állandóságra szavazott: 2020-ban is a Cal Crutchlow, Takaaki Nakagami duóval fognak rajthoz állni a MotoGP-ben, s ahogy tavaly, úgy idén is a brit az aktuális évi, a japán pedig egyéves technikán ülhet majd. Crutchlow-ra egyébként komoly feladat hárult már a téli tesztidőszakban is, hiszen mivel Marc Marquez sérült volt, Alex Marquez pedig újoncként kevésbé tudott irányt mutatni a mérnököknek, így a háromszoros futamgyőztesnek kellett a fejlesztések jelentős részét kipróbálnia és véleményeznie. A korábbi Supersport-világbajnok pedig többször is hangot adott azon véleményének, hogy a Honda továbbra sem könnyen kezelhető, ami nem vetít előre könnyű évadot számára – márpedig saját bevallása szerint az sem kizárt, hogy ez lesz az utolsó éve a királykategóriában. Nakagami mindeközben az idősebb Marquezhez hasonlóan egy vállműtétből tér majd vissza, így neki is kapóra jön a koronavírus-járvány miatti kései szezonrajt.





35 CAL CRUTCHLOW

Születési idő:	1985. október 29.
Nemzetiség:	brit
Vb-címek:	0
Futamgyőzelmek:	3
Dobogók:	19
Pole-pozíciók:	4

30 TAKAAKI NAKAGAMI

Születési idő:	1992. február 9.
Nemzetiség:	japán
Vb-címek:	0 (0)
Futamgyőzelmek:	0 (2)
Dobogók:	0 (15)
Pole-pozíciók:	0 (5)

RED BULL KTM FACTORY RACING

Negyedik szezonjára készülődik a gyorsaságimotoros-vb királykategóriájában a KTM gyári alakulata, amelynek legjobb eredménye eddig az eső áztatta 2018-as valenciai évadzárón elért harmadik hely volt. Idén viszont mindenképp szeretnének még közelebb kerülni legalább az élmezőny elejéhez: ehhez többek között továbbfejlesztett vázzal rukkoltak elő, a fejlesztéseknél pedig immár a visszavonult, de tesztversenyzőnek szerződtetett Dani Pedrosa tanácsait követik. A csapatnál nem győzik dicsérni a spanyol munkáját, s a téli teszteken mutatott forma alapján valóban erősebb produkcióra lehetnek képesek 2020-ban. Mindenekelőtt Pol Espargaro, aki már eddig is egyértelműen az osztrákok húzóembere volt, és vélhetően idén is a korábbi Moto2-es vb-győztes vezeti majd az istállót. Főleg annak fényében, hogy a garázs másik oldalán ezúttal egy újonc fog ülni, még ha Brad Binder személyében egy Moto3-as világbajnokot és Moto2-es futamgyőztest is hozott fel a MotoGP-be a KTM.

44 POL ESPARGARO

Születési idő:	1991. június 10.
Nemzetiség:	spanyol
Vb-címek:	0 (1)
Futamgyőzelmek:	0 (15)
Dobogók:	1 (45)
Pole-pozíciók:	0 (17)



33 BRAD BINDER

Születési idő:	1995. augusztus 11.
Nemzetiség:	dél-afrikai
Vb-címek:	újonc (1)
Futamgyőzelmek:	újonc (15)
Dobogók:	újonc (35)
Pole-pozíciók:	újonc (7)



APRILIA RACING TEAM GRESINI

Bár két évvel korábban csatlakoztak a legnagyobb géposztály mezőnyéhez, mint a KTM, az utóbbi három évben egyaránt a noale-iak végeztek az utolsó helyen a gyártók világbajnoki értékelésében. Ezt megelégelve úgy döntöttek az Apriliánál, hogy egy radikálisan átalakított, vadonatúj RS-GP-vel készülnek 2020-ra: többek között még a motorblokkon is változtattak, mert bár a V4-es elrendezést nem cserélték le, a hengerszög ugyanúgy 90 fokos lett, mint a Ducati erőforrása esetén. A vadonatúj motor pedig a tesztek alapján valóban óriási előrelépést jelent: Aleix Espargaro főként Sepangban remekelt vele – igaz, az eddig is gyenge pontnak tartott megbízhatóságon még jócskán csiszolniuk kell az olaszoknak. Persze az Aprilia esetében az a legfőbb kérdés a szezon előtt, hogy ki lesz a spanyol csapattársa idén, hiszen Andrea Iannone doppingügye továbbra is a levegőben lóg: ha az olasz nem tudja igazolni ártatlanságát, akár többéves eltiltás is várhat rá, ez esetben a tesztmotoros Bradley Smith léphet a helyére.



41 ALEIX ESPARGARO

Születési idő:	1989. július 30.
Nemzetiség:	spanyol
Vb-címek:	0 (0)
Futamgyőzelmek:	0 (0)
Dobogók:	1 (2)
Pole-pozíciók:	2 (2)



29 ANDREA IANNONE

Születési idő:	1989. augusztus 29.
Nemzetiség:	olasz
Vb-címek:	0 (0)
Futamgyőzelmek:	1 (13)
Dobogók:	11 (35)
Pole-pozíciók:	2 (10)

TECH3 KTM

Herve Poncharal gárdája 2019-ben váltott Yamaháról KTM-re, az osztrákok partnereként töltött első szezon ugyanakkor nem épp a sikerektől volt hangos: egyetlen alkalommal, Spielbergben fértek be az első tízbe egy versenyen. Bár a KTM teljesen gyári technikát ígért a Tech3-nek, a hírek szerint ezt nem teljesen tartották be, idén viszont elvileg már valóban négy egyforma RC16-ost láthatunk a rajtrácson. A versenyzői felállás is félig cserélődik, hiszen Miguel Oliveira marad, mellé viszont a Valenciában már beugróként bemutatkozó, de amúgy újonc Iker Lecuona érkezik a Moto2-ből. Kettejük közül egyértelműen a portugáltól lehet vámi az erősebb eredményeket – sokan nem is értették, a KTM miért nem vele pótolta a távozó Johann Zarcót Binder helyett –, ám a portugál a Phillip Islanden elszenvedett bukása és sérülése nyomán nem tudhat maga mögött zökkenőmentes holtszezont. Lecuona pedig a középső kategóriában sem váltotta meg a világot, de ki tudja: hátha Quartararóhoz hasonló rejtett tehetségre lelt Poncharal és a KTM.

88

MIGUEL OLIVEIRA

Születési idő:	1995. január 4.
Nemzetiség:	portugál
Vb-címek:	0 (0)
Futamgyőzelmek:	0 (12)
Dobogók:	0 (34)
Pole-pozíciók:	0 (4)



27

IKER LECUONA

Születési idő:	2000. január 6.
Nemzetiség:	spanyol
Vb-címek:	újonc (0)
Futamgyőzelmek:	újonc (0)
Dobogók:	újonc (2)
Pole-pozíciók:	újonc (0)



REALE AVINTIA DUCATI

Több csapatnál is mondhattuk, hogy a 2020-as az előrelépés éve lehet, s igaz ez az Avintia Ducatira is. Méghozzá elsősorban a Tito Rabat mellé újonnan érkező Johann Zarcónak köszönhetően: egyfelől ahhoz sem férhet kétség, hogy a Moto2-ben két vb-címig, a MotoGP-ben pedig dobogós helyezésekig jutó francia jobb motoros, mint a miatta az érvényes szerződése ellenére elküldött Karel Abraham, másfelől pedig Zarco meggyőzéséhez szükség volt arra is, hogy a Ducati nagyobb támogatást ígérjen az alakulatnak. Ennek értelmében ugyan idén is mindkét versenyző GP19-es Desmosedicit kap, de így is szorosabb lesz a kapcsolat a csapat és a gyár között, tehát immár a Pramachoz hasonlóan szatellit státuszt fog betölteni a gárda. Zarco a KTM-es kudarcot követően egyértelműen bizonyítani akar majd a Ducatival, top 10-es helyezéseket tűzött ki célul maga elé a francia, ráadásul saját bevallása szerint gyári ülésre pályázik a 2021-es szezonra, miközben Rabatnak is emelnie kellene a teljesítményén az előző szürkébb esztendő után.





5

JOHANN ZARCO

Születési idő:	1990. július 16.
Nemzetiség:	francia
Vb-címek:	0 (2)
Futamgyőzelmek:	0 (16)
Dobogók:	6 (47)
Pole-pozíciók:	4 (23)

53

TITO RABAT

Születési idő:	1989. május 25.
Nemzetiség:	spanyol
Vb-címek:	0 (1)
Futamgyőzelmek:	0 (13)
Dobogók:	0 (36)
Pole-pozíciók:	0 (16)

VAN MÉG VISSZAÚT?

WRC2-es világbajnokként térne vissza a csúcskategóriába Mads Ostberg

A jelenleg a Citroen gyári pilótájaként az R5-ös autót fejlesztő és közben a WRC2 világbajnoki címét megcélzó norvég pilóta úgy érzi, hogy még mindig elég gyors ahhoz, hogy lehetőséget kapjon a legmagasabb szinten. Ostberg az AFM-nek adott exkluzív interjút.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: RED BULL CONTETNT POOL

A 2018-as szezon végén kikerült a gyári WRC-pilóták köréből Mads Ostberg, aki hosszú éveket töltött el a csúcskategóriában. Idénre sem tudott visszakerülni ebbe a szűk csoportba, ugyanakkor túl sok panaszra nincs oka, hiszen továbbra is gyári támogatással versenyezhet: a Citroen ajánlott neki lehetőséget, igaz, nem WRC-vel, hanem a C3 R5-össel.

„Elégedett vagyok a jelenlegi szerepemmel. Ez mégiscsak egy gyári ülés, ami mindig pozitív, bár nem WRC, de ott most amúgy is kevés szabad hely van. Jó lehetőségnek látom ezt, próbálom élvezni, de a cél természetesen az, hogy visszakerüljek a WRC-mezőnybe. Már tapasztalt veterán vagyok [nevet], de azért még mindig fiatal, még mindig gyorsnak érzem magam, sőt, talán életem formájában vagyok, így remélem, hogy lesz esélyem visszakerülni. Úgy érzem, hogy a 2022-es szabályváltozások adnak erre lehetőséget, addig is próbálok bent maradni a körben, élvezni, hogy a Citroen gyári versenyzője lehetek, egyébként pedig fejleszteni is szeretem az autót, és versenyezni is vele, elég kemény a mezőny" – magyarázta a helyzetet Ostberg az Autósport és Formula Magazinnak.

Pedig régóta tagja volt már a csúcskategóriának: 2006-ban, alig tizennyolc évesen debütált a rali-vb-n és 2011-ben, mindössze huszonhárom esztendős korában gyári szerződést kapott az M-Sportnál. Az ott eltöltött



három év alatt jó párszor állhatott dobogóra, és egyszer a győzelmet is megízlelhette: a 2012-es Portugál Ralin aratta WRC-pályafutása eddigi egyetlen abszolút sikerét.

„Az M-Sportnál nyertem egy futamot és sok dobogót szereztem, jó évek voltak, de pilótaként valószínűleg akkor voltam a legerősebb, amikor a Citroennél versenyeztem 2014–2015-ben, csak akkor maga a mezőny is jóval keményebb volt például a Volkswagennel, így nehezebb volt jó eredményeket elérni. Ezzel együtt a Citroennel több dobogóm volt, mint korábban a Fiestával, minden bizonnyal azok voltak a legjobb éveim. Aztán amikor 2016-ra aláírtam megint az M-Sporthoz, az változtatott a dolgokon, valószínűleg az nem volt jó döntés, de utólag nem bánok meg semmit" – elemezte a helyzetet és karrierjét a norvég pilóta. A két citroenes év után jött az újabb M-Sportos fejezet, ami csak egy esztendőig tartott, majd 2017-ben már privát versenyzőként próbált ott maradni a körben – saját csapatával futtatott egy friss Fiesta WRC-t, és azzal állt rajthoz.

„Az az év nagy kihívást jelentett így, de azért élveztük. Sokat tanultunk, de nyilván mivel nem volt semmilyen támogatásunk az M-Sporttól, sőt, nem is éreztük azt, hogy akarnának támogatni, így nagyobb kihívás volt, mint ahogy talán kellett volna, mert mindent magunknak kellett kitalálni, az M-Sport semmilyen információt nem adott

semmiről. Szóval nehéz volt, de élveztük, mert szabadon versenyezhettünk, minden politikától mentesen."

2018-ban aztán visszatért a Citroenhez, és nyolc futamon indulhatott a franciákkal, Finnországban második, Ausztráliában harmadik lett, nyert hat szakaszt, de végül nem jutott neki WRC-s ülés a következő évre. Ezért úgy döntött, hogy marad a Citroennél és belevág egy új kalandba: az ő feladata lett az új C3 R5 fejlesztése, tesztelése és egyúttal az éles bevetése is, ez a projekt pedig 2020-ra is megmaradt. Az autó ugyan lassabb, de egyrészt idén az első két futamot rögtön megnyerte, és jó esélye van a WRC2-es világbajnoki címre, másrészt élvezi a munkát.

> NEM GONDOLOM, HOGY KÖNNYEBB VEZETNI EGY R5-ÖS AUTÓT EGY WRC UTÁN, BÁR AZ TÉNY, HOGY A NAGY SEBESSÉGHEZ HOZZÁ VAGYOK SZOKVA, EBBEN AZ ÉRTELEMBEN NEKEM TALÁN EGYSZERŰBB.

„Nem gondolom, hogy könnyebb vezetni egy R5-ös autót egy WRC után, bár az tény, hogy a nagy sebességhez hozzá vagyok szokva, ebben az értelemben nekem talán egyszerűbb. Ugyanakkor teljesen más az R5-ösöket vezetni, jóval kevesebb a motorerő, kisebb a tempó és főleg az aerodinamika az, ami jelentős eltérést okoz. A WRC-ben jobb a hajtás, jobb a futómű, szélesebb maga az autó és az aero miatt sokkal nagyobb a tapadás. A szabályok is jóval megengedőbbek a futómű-geometria, a fékek és minden egyéb terén, az R5-öst viszont szerintem nagyobb kihívás vezetni, mert sokkal tökéletesebben, pontosabban kell csinálni. Nekem az első év abszolút ennek megtanulásáról, újratanulásáról szólt, most már azért magabiztosabb vagyok az autóban, persze javult is a C3, de nagyon sokat tanultam, eléggé más ez, mint egy WRC."

De miben léptek előre azzal a Citroennel, amely tavaly például Magyarországon is versenyképesnek bizonyult a korábbi gyengébb nemzetközi szereplés után? „Nagy fejlesztések történtek. Igazából a lényeg a futómű-geometria volt, és a korábbi problémák kiküszöbölése, főleg a felnik, a fékek és a fékhűtés tekintetében. Sokat léptünk előre, de továbbra is ezek a fő fejlesztési pontok, az első futóművet akarjuk javítani, a fékekkel is van még munka, illetve az aerodinamikán is dolgozunk."

Ostberg már harminckét éves, de még egyáltalán nem tekinti lezárt fejezetnek a karrierjében a WRC-s időszakot, az a célja, hogy visszakerüljön a legfelső polcra. Pedig közben már jönnek a fiatalok is, Kalle Rovanpera vagy Oliver Solberg egészen új generációnak számít hozzá képest.

„Igen, jó látni a fiatalokat, tavaly versenyeztem is mindkettejük ellen. Az biztos, hogy nem kell nekik tőlem tanács, van körülöttük éppen elég tapasztalt ember, akikre hallgatnak is. Mindketten erősek egyébként fejben, de fontos is, hogy fiatal feltörekvő pilótaként azt kövessék, amiben hisznek. Én nem úgy nézek vissza a pályafutásomra, hogy mit kellett volna másképp csinálnom, bár ha újrakezdhetném, biztos, hogy bizonyos dolgokat másképp csinálnék, mert most már más tapasztalataim vannak, de nem bánok semmit, semmilyen lehetőséget, amit elfogadtam. Szerencsés vagyok, hogy már ilyen sokáig ülhettem WRC-ben."



Ostberg a jelenlegi szerepét is élvezi, győzelmekért és bajnoki címért harcolhat



AZ UTOLSÓ HARCOS

Ogier állt az élre a megkurtított Mexikó Ralin



A hétvége zárónapját törölték a WRC legutóbbi futamán, igaz, már az is nagy szó volt, hogy egyáltalán megrendezték a versenyt. A csúcskategóriában mindössze öten értek célba, csak a Toyota örülhetett az eseményeknek.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS



A koronavírus árnyékában, a világméretű halasztáshullám kellős közepén, Mexikóban rendezték meg a WRC idei szezonjának első murvás futamát. Az eseményen a pontversenyt vezető Elfyn Evans sorsa már előzetesen megpecsételődött azzal, hogy neki kellett takarítania a pályát, hiszen ez itt jelentős hátrányt jelent, így nem is tudott beleszólni a győzelemért zajló csatába – igaz, komolyabb csata egyáltalán nem is alakult ki. A csütörtöki két szuperspeciál után még Thierry Neuville vezetett, aztán csapattársa, Ott Tanak állt az élre, ám már a negyedik szakaszon átvette az első helyet Sebastien Ogier, a Toyota francia ásza pedig innentől végig kézben is tartotta az eseményeket.

Kellett ehhez az, hogy Tanak egy elnézett kanyarral fél percet veszítsen, illetve hogy Neuville alatt megálljon a Hyundai, és emiatt pont nélkül maradjon, de a lényegen mindez nem változtatott, Ogier magabiztosan nyert – Mexikóban már hatodszor, a Toyotával pedig először. Tanak bejött másodiknak, miután nagy csatában legyőzte a fordos Teemu Suninent, aki idén először állhatott fel a dobogóra, majd következett Evans és Kalle Rovanpera. Más célba érő WRC nem volt, ugyanis Neuville mellett Dani Sordo és Gus Greensmith alatt is megállt a technika, míg Esapekka Lappi Fiestája kigyulladt és gyakorlatilag porrá égett, az anyagi kár miatt pedig a csapat helyzete is veszélybe került.

Ogier ezzel a győzelemmel átvette a vezetést a pontversenyben is, míg a Toyota jelentősebb előnyt épített ki.

AZ EGYÉNI PONTVERSENY ÁLLÁSA:

1. **Sebastien Ogier**	Toyota	62
2. **Elfyn Evans**	Toyota	54
3. **Thierry Neuville**	Hyundai	42
4. **Kalle Rovanpera**	Toyota	40
5. **Ott Tanak**	Hyundai	38

A KONSTRUKTŐRI PONTVERSENY ÁLLÁSA:

1. **Toyota Gazoo Racing WRT**	110
2. **Hyundai Shell Mobis WRT**	89
3. **M-Sport Ford WRT**	65

KÍSÉRLETEZÉS

Közelebb kerültek az új Fiestához Hadikék



Március elején Horvátországban állt rajthoz Hadik András és Kertész Krisztián, egyelőre ennyivel mindenképpen előrébb vannak a magyar mezőny nagy részéhez képest. A pilóta szerint próbálgatták az MkII-es Ford Fiestát, de még lesz vele munka.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS
FOTÓ: BENCEPHOTO

Főpróbának szánta a magyar szezon előtt a horvátországi Kumrovec Ralit a Hadik–Kertész páros, a fő hangsúly nem az időeredményeken volt, sokkal inkább azon, hogy jobban megismerjék az új Ford Fiestát.

„Főleg tesztelési szándékkal indultunk el, amiatt hogy az első magyar futam előtt minél közelebb kerüljünk az autóhoz, minél jobban megismerjük. Másodlagos szempont volt, hogy ez a verseny is szerepelt a CEZ-bajnokságban, amiben akkor még több magyar futam is benne volt, így akár kisülhetett volna belőle valami jó az év végére" – mondta Hadik.

A páros végül legjobb magyarként az abszolút negyedik helyet szerezte meg, ezzel hangolódott a szezonra – akkor még nem tudták, hogy a folytatásra ilyen sokat kell várni...

„Nem volt ez egy hosszú verseny, kétféle gyorsasági szerepelt a programban, de nagyon keskenyek voltak, nagyon csúsztak, úgyhogy nem vállaltunk nagy kockázatot, talán egy kicsit túl óvatos is voltam. Összességében azért rendben volt a hétvége, állítgattuk az autót, próbálgattam, hogy mire hogyan reagál" – értékelt a pilóta.

„Előrébb vagyunk, jobban működött az autó, mint Nyíregyházán, de még mindig nem értünk célt, még vannak apróságok, amiken dolgozni kell, kisebb gyerekbetegségek. Elég más egyébként ez a Fiesta az előzőhöz képest, máshol vannak a futómű bekötési pontjai, másképp mozog, nem is bólogat úgy, mint az elődje, teljesen más az érzés benne. Alapvetően úgy gondolom, hogy ez azért egy jó autó, de még van vele munka."

Hadik azt is elmondta, hogy a cél természetesen idénre a bajnoki cím visszahódítása volt, de hogy mikor és milyen bajnokság fog elindulni, azt egyelőre senki nem tudhatja.





CSAK A FŐPRÓBA VOLT MEG

Horvátországban ültek bele új autójukba Bodolaiék



A magyar raliszezon sok más eseménnyel együtt egyelőre tolódik a koronavírus miatt, március elején viszont a Kumrovec Ralit még megrendezték Horvátországban. Az eseményen több magyar páros is rajthoz állt, köztük az újra „összeülő" Bodolai László–Popovics László duó.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS

A Kumrovec Rali előtt egy métert sem tett meg a vadonatúj MKII-es Ford Fiesta R5-tel Bodolai László, a horvát futamon, élesben próbálhatta ki először a technikát. Ugyan a nehéz pályákon az eredmény nem lett a legszebb (tizedik hely a CEZ értékelésében), de így is bizakodó a főpróbát követően.

„Felfokozott izgalmakkal vártuk az új autó kipróbálását, és a versenyt is, hiszen igazából tetszenek nekünk ezek a pályák, csak azt nem gondoltuk, hogy az új autóval a vizes-sáros, „egynyomos" úton kell megtennünk az első métereket. Óvatosak voltunk, ez látszott is az időnkön, illetve a többiek voltak már ezen a versenyen, mi viszont abszolút újoncként érkeztünk. Megpróbáltuk élvezni, és igazából mosolygósan teltek azok a napok. Az idők sajnos nem jöttek, de cserébe karcmentes az autó, Popival sem mentem már másfél éve, vele is újra összerázódtunk" – mesélte Bodolai.

Az új autó teljesítménye mindenképpen biztatónak tűnik. „Elkezdtük állítgatni az autót, szerintem jó irányba indultunk. Az autó dinamikusabb, nyomatékosabb, átgondoltabb, mint az elődje, a súlyelosztása, súlypontja is sokkal jobb, teljesen megváltozott az egész mozgása. A futómű az, amivel nekünk még dolgoznunk kell, azt be kell lakni, egyelőre nagyon nem ad visszajelzést a határokról, míg a régebbivel már együtt éltünk" – magyarázta a pilóta.

A szezon folytatására egyelőre várni kell, de a Ford Rally Team Hungary célja nem változott. „Terveztünk még két külön pályán egy száz kilométeres tesztet, nagyon sajnáljuk, hogy egyelőre várni kell a szezonnyitóra. A célunk az első három hely valamelyikének megszerzése, úgy gondolom, hogy ezzel az autóval ez reális terv lehet, optimista vagyok."



REKLÁMPARTNEREINK:
Gyémánt-Net Kft. | Welding 2000 Kft. | WNT Technológiai Szerelő és Szolgáltató Kft. | Pro-Moulding Kft. | Polytech Industries Kft. | Ratizol Kft. | Csirmaz Attila EV. (Csirmaz Csapágy) | Triál-Tech Kft. | Morrow Service Kft. | Ford Vagép | Boller Mechanic Kft.

BMW-S MÁRCIUS

Lassú fokozatban Livewire-ék

A Livewire Team életében is kéziféket húzott a vírus és az általa kialakult helyzet, hiszen megannyi tervezett rendezvény hiúsult meg.

SZÖVEG: KRIZSÁN ZOLTÁN

Az elmaradt események listájára került fel a Dunai Sárkányok Vác csapatának medencés összecsapása, valamint Bertus Balázs és Lovász Tibor kettősének idei első nagy versenye a Rebenland Ralin.

A korlátozások bevezetése előtt Szentgyörgyi Fanni március 8-án a Tökölön megrendezett SD1 versenyen vett részt, amelyet technikai probléma és hitetlenkedés árnyékában remekül teljesített. A szombati edzésnapon rengeteg utasa volt, ám a differenciálmű feladta a harcot, amelyet szerencsére még aznap orvosolt Zsámboki Tamás, így Fanni vasárnap rajthoz tudott állni. Sikerült a 8. helyre kvalifikálnia, majd pedig elmenetelt a legjobb négyig. Azonban kalandos volt az odáig vezető út: többször volt visszahívása, mert hasonló köröket autózott, mint az ellenfelei. Elsőként Miklós Ricsi, majd Szanyiszló Ádám ellen hívták vissza, és végül némi szerencsével került be a legjobb négy közé, ahol Tamás Zoltán ellen elbukta a harcot.

Bertus Balázs március 14-én Kiskunlacháza felé vette az irányt, hiszen az FRT Rali soron következő rendezvényén állt rajthoz a csapat E36-os versenyautójával. Ezt az eseményt egy újabb edzésnek szánta a hónap végére tervezett osztrák verseny előtt. A futam törlésének híre azonban végül nem szabott gátat az FRT- n való részvételnek, és egy önfeledt autózás alakult ki Kiskunlacháza repterén.







A LIVEWIRE TEAM ENERGIÁJÁRÓL ÉS MENTÁLIS FRISSESSÉGRŐL A LIVEWIRE ENERGY TERMÉKEI GONDOSKODNAK ITAL ÉS RÁGÓCUKOR FORMÁJÁBAN.

REKLÁMPARTNEREINK:

Print Profi | Bayer Trans Kft. | www.versenyfelszereles.hu | Mp-Sped Kft. | Globál-vill Kft. | ASG Szerelvény Kft. | Raiker Kft. | Bocskai Kft. | Tacho Ker. Bt. | Fülöp és Társa Bt. | Mészicar Trans Kft. | Blue Truck Kft. | Budapest Catering | Toner Holding Kft. | CopyGuru Kft. | Safety Zone-EHS Kft. | Global Coop Kft. | Gremax-Global Kft. | Hajdúk Építő Kft. | Club Mouseoleum | BB Bluebird Personalberatungs GmbH. | Szé-Ba Security Bt. | Hung Média Kft. | D&Z Kft. | Crossbeton Kft. | Mahagony ESC Kft. | Wellness-Info Kft. | KK Pumpa Kft. | Lord Body Fitness | Rics-Cont Business Kft. | Mike Mérnöki Iroda Kft. | Argoszolg Transport Kft.

INTER EUROPE TEAM



INTER EUROPE TEAM

SZIKSZAI HOLLÓ



Akku '96 · Ravi Gasztro Kft · Inter Cars · R17 Autó Szerviz · TippAuto Szerviz Kft. · Tipp Plusz Kft. · Electron-Co · Mester-Építő Kft. · Hazmat · Nord Frank Gumi- és Autószerviz · AUTOCarma

AZ R5-ÖSÖK TITKAI

Hogyan működik és mennyibe kerül a hazai ralisport csúcskategóriája?

Már a tavalyi szezonban is közel húsz darab R5-ös autó versenyzett a hazai ralipályákon, idén ez a szám akár tovább is nőhet. De hogyan is működik mindez? Topp Zoltánnal, a Topp-Cars alapítójával és tulajdonosával beszélgettünk.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS

Azt nagyjából lehet tudni, hogy mennyibe is kerül egy R5-ös versenyautó, ha valaki meg szeretné vásárolni, de az üzemeltetés és a használat részleteiről ritkán esik szó. Topp Zoltánnak több évtizedes tapasztalata van már a ralisportban, és R5-ös autókkal is jó pár éve foglalkozik – jelenleg ez számít a csúcskategóriának, hiszen a WRC-ket nem engedik indulni a nemzeti bajnokságokban. Az R5-ösök ugyanúgy erre épített versenyautók, amelyek sok technikai paraméterét meghatározta az FIA – négykerék-meghajtású, 1,6-os turbómotorral és ötsebességes váltóval szerelt gépek ezek, amelyek minden alkatrészét a profi versenysportra tervezték.

„Az FIA meghatározta, hogy 180 ezer euró (bő 60 millió forint) lehet egy ilyen autó ára (bár ezt felemelte azóta 195 ezerre), de az még önmagában nem versenyképes. Meg kell venni hozzá külön mindenféle differenciálmű- és futóműalkatrészt, külön aszfalt- és murvafutóművet, illetve jó pár egyéb alkatrészt, ezek pedig összességében nagyjából további százezer eurót (kb. 35 millió forint) kóstálnak, így egy versenyképes, bárhol használható, komoly R5-ös versenyautó nagyjából 90-100 millió forintba kerülhet. Ha valaki az utcáról beesve megrendel egy Skodát, annak várnia kell rá egy évet, ha mi mint bejáratott, régóta velük dolgozó, korábban már több üzletet is kötő csapat rendeljük meg, akkor pár hónapot" – magyarázta magazinunknak Topp Zoltán.

Rendben van, de mennyit érnek használtan? „Ezek az autók (az enyémek) maximum kétévesek, így nagyjából 160 ezer euróért (plusz kiegészítő alkatrészek, murvaszett, ilyesmi, attól függ, hogy mit kér hozzá a vevő) el lehet adni, nagyjából ennyi az értékük. Ez még mindig több mint ötven millió forint" – mondta a szakember, akinek műhelyében jelenleg négy R5-ös Skoda Fabiát találhatunk. A műhelynek természetesen ezeket tökéletes állapotban is kell tartani, hogy a lehető legmagasabb színvonalon tudják kiszolgálni a partnereket.

„Itt is megvannak a kilométerszámok, hogy mit mikor kell cserélni. A motor háromezer, a sebességváltó négyezer, a turbó ezernyolcszáz, egy féltengely kétezer kilométert bír, ezeket utána cseréljük, illetve vannak alkatrészek, amelyeket fel lehet újítani. A motorhoz nem nyúlhatunk hozzá, illetve igen, de akkor a gyárba már nem lehet visszavinni, a többi dologgal csinálhatunk bármit, csak a homologizációs lapnak feleljen meg. A motorral csak a gyár vagy a gyár által elfogadott tuningműhely foglalkozhat ‚garanciálisan', vagyis ha ők nyúlnak hozzá, akkor vihetjük máskor is, de nyilván egy technikai ellenőrzésen, ha a Skoda gyári plombája van rajta, az szimpatikusabb mindenkinek. Egyébként egy motorfelújítás húsz-huszonötezer euró (7-8,5 millió forint) körül kalkulálható, de extrém esetben több is lehet. Mi minden futam után szétszedjük az autót, megnézzük, hogy milyen állapotban van, a féktárcsákat, fékbetéteket, GL-szemeket, lengéscsillapítókat ellenőrizzük, ha kell, akkor cseréljük vagy felújítjuk" – mesélte Topp.



A motorhoz nem nyúlhatnak a csapatok, akármekkora tapasztalatuk is van

A versenyautók bérleti díját alapvetően kilométerenként állapítják meg, hiszen nyilvánvalóan egy 150-180 kilométeres magyar bajnoki futam alatt több fogy el belőlük, mint egy ötven-hatvan kilométeres sprinten, és kevesebb, mint egy háromszáz kilométer körüli vb-futamon. „Egy ilyen autó bérleti díja nagyjából már száz-százhúsz eurótól (40 ezer forint) is indulhat kilométerenként, és ezalatt a versenykilométereket értem – de ez nagyon sok mindentől függ, lehet jóval több is. Természetesen ezek azért valamelyest egyedi elbírálás alá esnek: milyen a pilóta, mennyire vigyáz az autóra, mennyi ideje dolgozunk együtt, illetve ha valaki csak egy futamra bérli ki, az drágább, mintha előre kibérelné egy egész évre vagy egy többfutamos csomagra. Ebben az árban egyébként alapvetően az autó, a szervizelés és a benzinköltség van benne, de ezen felül persze lehet bármit kérni: mérnököt, szállást, ellátást, bármit, megegyezés kérdése, mi mindent tudunk nyújtani, teljes szolgáltatást, ha a pilóta úgy gondolja és megfizeti, akkor csak a sisakját kell magával hoznia."

Apropó, benzinköltség: „A motorprogramozás úgy van beállítva, hogy versenymódban hatvanöt-hetven, utcai programon nagyjából harminc litert fogyaszt az autó száz kilométerenként. Természetesen versenybenzint kell bele tankolni, itt vannak minimális eltérések az árak között, de nagyjából kétezer forint körül van literje, úgyhogy elég komoly összegről beszélgetünk. A gumik viszont még drágábbak: egy futamon alapesetben tizen-két-tizennégy abroncs is elfogy, ezek darabja pedig százezer forint, úgyhogy ez szűk másfél millió forintot jelent futamonként. Egyébként érdekes, hogy mindenki a legjobb autót akarja a legolcsóbban, minden pluszköltség nélkül. Sokszor járunk például úgy, hogy odavisszük a jó autót a legjobb gátlókkal, mindennel, a bérlő pedig úgy dönt, hogy neki jó lesz a használt gumi is."

Mi történik akkor, ha az autó megáll? „Természetesen ha rosszul készítettük fel az autót és a futam első 20%-ában megáll, emiatt kiesik a versenyző, akkor bérleti díjat nem fizet, csak az addigi költségeket, mint szállás, ilyesmi. Viszont mivel ez technikai sport, és technikai hiba bármikor előfordulhat, ezért ha már eléri a versenytáv 80%-át, akkor teljes költséget számítunk fel. Viszont mi voltunk már több mint száz futamon, még egyetlenegyszer sem kellett feladnunk versenyt technikai hiba miatt. Egyébként a töréskár minden esetben a pilótát terheli, de köthető az autóra biztosítás."





Az R5-ös autók alapvetően közel azonos teljesítményre képesek, viszont elképesztően sok beállítási lehetőséget kínálnak, főleg ami a futóművet és a differenciálművet illeti. Egy komoly csapatnak vannak már alapbeállításai, de ezeket mindig a pilótáknak kell magukra hangolniuk, és ezek azok, amelyek jelentősen javíthatnak vagy éppen ronthatnak az autókon.

„Nekünk van már tapasztalatunk, illetve természetesen vannak ötleteink is, de ezek pilótánként eltérnek, és nekünk az a jó, ha egy versenyző pontosan megmondja, hogy mit akar, és mi azt beállítjuk neki. Tudunk adni alapbeállítást, ha ismerjük a pályát, vagy főleg ha ismerjük a pilótát, és akkor utána már csak finomhangolni kell, ez egyénenként változó. Van, aki nem nagyon foglalkozik vele, van, aki mélyebben beleássa magát, és rossz irányba megy, de van, akinek jó ötletei vannak. Nekünk annyi kell, hogy mondja meg, hogy mi nem jó, csúszik a hátulja, nem fordul, hogyan viselkedik, bármi, de például amikor a WRC2-es világbajnok Kalle Rovanpera idejött a Szilveszter Ralira, én előtte e-mailben elküldtem neki, hogy mi a beállítás, majd az teljesen meg is felelt neki. Másnapra egy-két klikket máshova kért, de ennyi."

A jó beállításokhoz viszont rengeteg kilométerre lenne szükség, ami Magyarországon nem megszokott: itt általában csak bele-beleugranak a pilóták az autóba, ez alapján pedig ritkán tudnak közel kerülni a technika tényleges 100%-ához. „Én senkit sem akarok megbántani, távol álljon tőlem, de a magyar pilóták nagyrészt nem tudnak annyit, mint ezek az autók. Ennek nem tehetségbeli okai vannak, egyszerűen nincs bennük elég kilométer, így nem tudják igazán beállítani az autókat, illetve kiautózni sem feltétlenül. Ez nagyjából úgy megy, hogy minden év elején az első aszfaltos és az első murvás futam előtt is van egy-egy száz kilométeres teszt, utána pedig versenyenként egy húsz-huszonöt kilométeres, ami arra jó, hogy kicsit visszarázódjanak, vagy bemelegedjenek."

Az R5-ös autók fejlesztése apróbb lépésekben zajlik, évente négy (illetve három évre tizenkettő, de ezeket el szokták osztani ará-



TEHÁT MENNYIBE IS KERÜL?

Ha (tegyük fel) ezzel a 40 ezer forint/kilométeres árral (nyomatékosítjuk, ez tájékoztató jellegű) számolunk, akkor egy átlagos magyar futamra ez nagyjából hétmillió forint körüli összeget jelent, plusz a gumik (darabja 100 000 Ft is lehet), a nevezés (rendezői reklámmal 200-300 ezer forint között), a szállás, ilyesmi költség merül fel. Illetve ugye a teszt, ami mondjuk egy átlagos huszonöt kilométeres program esetén is egymilliós tétel, hát még egy száz kilométeres, hosszabb gyakorlás – nem nehéz összerakni a képet, hogy ez így mindennel együtt tízmillió forint körüli összeget jelenthet egy-egy R5-ös futamra. A nyolcfutamos bajnoksággal számolva rögtön megállapíthatunk egy nyolcvanmilliós éves költségvetést, plusz az esetleges külföldi szereplések, és akkor ez még egy elég durva számítás, hiszen különböző szolgáltatásokkal, több teszttel, bármivel jelentősen meg is nőhet ez a szám.



nyosan) darab frissítést adhatnak ki az adott autóhoz, ezeket nevezik ‚jokereknek.' „Az FIA minden évben enged néhány dolgot módosítani a gyártóknak az autón, évente négy ilyen fejlesztést lehet hozni, ezek az úgynevezett jokerek. Ez mindig más, lehetséges egy váltóáttétel, egy turbó, egy dugattyú, egy féltengely, akármi. Mi azonnal megvesszük ezeket, amint homologizálja őket a gyár, de itt például lehet különbség egy komolyabb csapat és egy olyan autó között, amelyet valaki csak megvett magának otthonra, hogy ő maga menjen vele. Ő érezheti úgy, hogy neki nem fér bele anyagilag az, hogy ezeket a fejlesztéseket mindig megvegye azonnal, mi viszont kérdés nélkül megtesszük, hiszen az a célunk, hogy az autónk a legfrissebb, legütőképesebb legyen. Ezek egyébként sokszor azért apróságok, amiket a magyar pilóták az említett kilométerhiány miatt nem is biztos, hogy mindig ki tudnak autózni, de egy nemzetközi topversenyző igenis gyorsabb lesz tőle."

A Toppékkal kapcsolatban lévő Skoda viszont tavaly egy teljesen új fejlesztésű autót dobott piacra, a Skoda Fabia R5 Evót, ami gyakorlatilag teljesen átdolgozott, abszolút új autónak számít.

„Gyakorlatilag minden új benne, nagyjából tíz cikkszám azonos. A Skoda mindenben egy kicsit jobbat csinált, és az volt a célja, hogy ez üzletileg megtérüljön, vagyis hogy a régi autó alkatrészei ne legyenek jók az újhoz. Ezzel együtt természetesen amit viszont csináltak, az nem rosszabb lett, hanem jobb, úgyhogy az autó mindenben jobb egy kicsit az elődjénél. A motorja például nagyjából tíz-tizenöt lóerővel erősebb, negyven newtonméterrel nyomatékosabb, jobb a fékje, tehát az egyértelmű, hogy gyorsabb. Emiatt természetesen ennek most egy kicsit drágább is a bérleti díja, mint a régebbinek.

Egy kérdést semmilyen versenysportban sem lehet megkerülni: lehet csalni ezekkel az autókkal? „Elviekben csalni mindig mindennel lehet valahogy. Az R5-ös autóknál a motornál lehet, turbószűkítővel, Popoff-szeleppel (a turbónyomást szabályozza), ezekkel lehet nagyobb teljesítményt elérni, rövid ideig képes kezelni a motor programja, természetesen az erőforrás élettartamának kárára. Motorprogramozáshoz is hozzá lehet akár jutni, de az elég nehéz, itthon nem létezik. Persze bérbeadó csapat ilyet nem csinálhat, hiszen ha a technikai ellenőrzésen megbukik az autó, akkor egyrészt nem kapja meg a pénzét, másrészt jelentősen csorbul a hírneve, ezt senki nem engedheti meg magának. Mi is ugyanezekkel az autókkal megyünk külföldre, ahol a technikai ellenőrzések mások, úgyhogy eszünkbe sem juthat ilyesmi."

RAJTRA VARVA

A fényezést már megkapta László István Mitsubishije

Az Inter Europe Team versenyző csapatfőnöke, László István azok közé tartozik, akik már megmozgathatták az autójukat 2020-ban – Kunmadarason próbálgatták a Lancer határait. A dekoráció elkészült, már csak futamok kellenének...

FOTÓ: PÁNYA PÉTER

Régen volt már a Szilveszter Rali, amikor is László István kipróbálhatott egy Evo 9-es Mitsubishit – azóta várja, hogy ezzel rajtolhasson el egy futamon, de erre egyelőre nem kerülhetett sor.

tomat felülírta az autó viselkedése és mozgása. Ott még tényleg csak ízlelgettük, de képletesen szólva azt is maximum a legkisebb kanállal tettük. Eléggé szűkek voltak az ottani pályák, tele padkával és minden olyan tereptárggyal, ami-

„Kapott némi dekorációt az autó, egészen pofásan néz ki az amúgy sem csúnya Evo 9-es Lancer. Elég hosszú folyamat volt, mire végleges alakot öltött, a srácok egész nap dolgoztak vele. Nekem is nagyon tetszik. Mind a formát, mind a színeket sikerült nagyon jól eltalálni. A szép és precíz munkáért köszönet a Vizsi Designnak és Tóth László tervezőnek, öröm ránézni a kocsira a műhelyben. Reméljük, hogy a publikum tetszését is elnyeri, ha eljön annak az ideje, hogy végre megmutathatjuk nekik valamelyik versenyen."

> KAPOTT NÉMI DEKORÁCIÓT AZ AUTÓ, EGÉSZEN POFÁSAN NÉZ KI AZ AMÚGY SEM CSÚNYA EVO 9-ES LANCER. ELÉG HOSSZÚ FOLYAMAT VOLT, MIRE VÉGLEGES ALAKOT ÖLTÖTT, A SRÁCOK EGÉSZ NAP DOLGOZTAK VELE.









A dizájn már kész László Istvánéknál

„Sajnos úgy tűnik, hogy még csak befelé megyünk a koronavírus-járványba, a megbetegedések száma még csak most kezdett el emelkedni. A Hungaroringen már a Lancer Evo 9-essel tudtunk rajthoz állni. Bihari Peti barátom korábbi autóját állítottuk csatasorba, de mondhatom, hogy minden eddigi tapasztala-

vel könnyen kárt lehetett volna okozni az autóban. Karcmentesen hoztuk haza, úgyhogy első találkozásnak elég jó volt az a verseny" – emlékezett vissza a Szilveszterre a pilóta.
A Lancer megkapta 2020-as köntösét, bár a tétversenyen való debütálásra még ennek is várnia kell.

A csapat azóta Kunmadarason már idén is bejárathatta a technikát, ahol László István ráadásul a gyerekeit is beültethette az autóba.
„Rá még nem éreztem, de kezdem kapiskálni. Nagyon jó vele menni, jól irányítható autó. Próbáltuk a nagyobb sebességekkel fordulást a kanyarokban, valamint az egyenesekben a nagy sebességről való fékezést, el akartam hitetni magammal, hogy megáll ez... Körről körre jobb időket mentem, amihez nagy segítséget nyújtott Bihari Peti és Számel Peti (Hús System). Szerettünk volna még az Eger Rali előtt tesztelni valahol, de ez már nem jött össze! A kunmadarasi hétvégén még belevittem a gyerekeket a navigálás szépségeibe, élvezték..."

PARTNEREINK:
Kz Invest Kft. | Mocca Team Kft. | Inter Cars-Stamiella d'oro 33 Kft. | Targo Trans Kft. | Kelet-Trans 2000 Kft. | Új-Alapkő Kft. | Pannon Titán Kft. | Hauser Magyarország Kft. | Mester Épitő Kft. | Autocarma Szerviz Kft. | Bihari Vállalkozás Kft. | Autósport és Formula Magazin

KÖNNYES BÚCSÚ

Kiváló terepralist gyászol a magyar autósport

Szomorú hír érkezett február 29-e reggelén: váratlanul elhunyt a magyar és nemzetközi terepralis közösség megbecsült tagja, Bognár József. A kiváló sportember 47 esztendős volt.

SZÖVEG: AFM

Bognár József pályafutása során pilótaként, navigátorként és asszisztencia-csapattagként is bizonyított a terepraliban. Pilótaként ezüstérmet szerzett a hazai bajnokság TH csoportjában, a Sandlander Dakar Team színeiben Sebestyén Sándor navigátoraként sikerrel teljesítette a Dakart, a Selyemút Ralit és másodpilótaként letette a névjegyét a kamionosok mezőnyében is: a Qualisport Racing és a Fazekas Motorsport kötelékében bajnoki címet nyert, sivatagi futamokon is bizonyított.

A sárbogárdi kötődésű nagyszerű sportember korábbi csapatai a Facebookon reagáltak a halálhírre. „Egy kiváló sportembert, egy örök küzdőt veszítettünk el" – mondta megtörten Pócsik László, a Sandlander Dakar Team csapatvezetője. „Kiváló sportembert, nagyszerű csapattársat veszítettünk el, aki nehéz pillanatokban is pozitív tudott maradni, és mosolyogva oldotta meg a problémákat" – írta a Fazekas Motorsport.

Bognár József idén januárban a Qualisport Racing alakulatának szervizcsapatát erősítette az Africa Eco Race-en, ahol a formáció diadalmaskodott a kamionos kategóriában. A különítmény osztozik a család fájdalmában és gyászában, ugyanakkor méltatták az elhunyt csapattárs érdemeit.

„Soha nem gondoltuk volna, hogy a 2020-as Africa Eco Race az utolsó közös kalandunk lesz, sőt, vele együtt a teljes Qualisport Racing egy új, nagyszerű fejezet kezdeteként tekintett a januári versenyre. Energikus és megoldásokat kereső hozzáállásával, fáradhatatlanságával és küzdőszellemével új lendületet adott csapatunknak, személyes mottóját – 'Teljes támadás!' – mindannyian magunkénak éreztük" – olvasható a csapat posztjában, amely hangsúlyozza: Bognár József elévülhetetlen érdemekkel járult hozzá az afrikai győzelemhez.

> BOGNÁR JÓZSEF PÁLYAFUTÁSA SORÁN PILÓTAKÉNT, NAVIGÁTORKÉNT ÉS ASSZISZTENCIA-CSAPATTAGKÉNT IS BIZONYÍTOTT A TEREPRALIBAN.



ÖT AZ EGYBEN AKCIÓ

Fél évtized autósportos könyvei
egy csomagban, kedvezményesen



Autósport évkönyv
2015-2019

14990
forint



Száguldás és cirkusz
2015-2019

14990
forint

Megrendelhető a webshop.formula.hu oldalon.

RÁNTOTTA

Kovács Zsombor év eleji megpróbáltatásai



Talán hosszú időre utoljára ült gokartba Kovács Zsombor a spanyolországi Campillosban, a Rotax Winter Cup versenyhetén, ráadásul nem is tud csak kellemes emlékeket emésztgetni a járvány okozta kényszerszünetben, hiszen a dobogóért folyó hadjárata csak addig volt sínen, amíg egyik ellenfele rá nem rántotta a kormányt.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR

Hogyan alakult a kezdés ezen az idegen, andalúziai helyszínen?

Új pálya volt számomra, amelyen tekintélyes, nagyjából 70 főt számláló mezőny jött össze. Ráadásul a mezőny színvonala is igen erős volt, az első napokban tett megfigyelésünk szerint húszan emelkedtek ki gyorsaságukkal a többiek közül, és az első tíz közül bárki esélyesnek látszott a győzelemre. Szerencsére úgy tűnt, én is köztük lehetek – bár a szerdai napon még a pályatanulással foglalkoztam, de pár kör alatt már egészen jó köröket futottam, ráadásul én jegyeztem a leggyorsabb időt a tesztelők közül, noha tudtuk, hogy a mérvadóbb a csütörtök lesz, hiszen akkorra érkezett meg mindenki a helyszínre. Aznap már kicsit romlott a tempóm, az igazi hideg zuhanyt pedig a péntek jelentette, amikor egyszerűen semmi nem akart összeállni. Szerencsére, amikor már tétre kezdett menni a játék, visszatért az élet a technikába.

Összejött-e végül a vágyott erős eredmény?

A selejtező futamokat a második helyről kezdhettem meg, és az egyiken győznöm is sikerült, nem is akármilyen módon: az utolsó kör utolsó kanyarjában vettem át a vezetést egy olyan manőverrel, ami talán tízéves versenyzői karrierem legjobb előzése volt. Ezek után bizakodóan készültem a vasárnapi döntőkre, az elsőn rögtön a 4. rajthelyről indulhattam. A startnál viszont nem jött jól, hogy a külső íven álltam, a szűk első kanyar a belül lévőknek kedvezett, így visszaestem a nyolcadik hely környékére, és hosszas csaták után ötödikként értem be. Ennek fényében a második döntőnek úgy vághattam neki, hogy ha behozom a gépet az első három helyre, akkor jó eséllyel meglesz az összetett dobogó is. A rajt egy nagy balesetet hozott, ami miatt „slow procedure" szerint folytatódott a verseny: ez megfelel a virtuális biztonsági autós szakasznak, azaz besoroltunk egymás mögé, és lassan körözgettünk, amíg biztonságossá nem vált a pálya. Ekkor figyeltem meg, hogy olyanok is kiestek, akik az első döntőben előttem végeztek, így magamban óhatatlanul is elkezdtem számolgatni, aminek a végén arra jutottam, hogy az aktuális pozícióm, a harmadik hely megőrzésével biztosan dobogós leszek a végelszámolásnál.

Amikor az újraindítást követően megelőzött egy versenyző, még nem aggódtam, hiszen ő nem jelentett veszélyt az összetettet tekintve, ám kiderült, hogy elég agresszíven vezet, és egyik visszaelőzési kísérletemnél úgy rám rántotta a gokartját, hogy majdnem ki is estem. Ezután próbáltam egy biztonságosabb helyen, komolyabb előkészítést követően elmenni mellette, de megint ugyanígy viselkedett: amint meglátta, hogy bebújtam mellé, már húzta is rám a kormányt, aminek következtében megforogtam. Nem lett ugyan vége a versenyemnek, de a jó helyezés reménye elszállt, így nagyon mérges voltam a történtek miatt. Remek lett volna egy Eb-fordulón hetven résztvevő közül dobogón kezdeni az évet.

Hogyan telnek a napjaid ezekben az unalmas időkben, és mik a kilátások az idei versenynaptárad tekintetében?

Bizakodom, hogy vége lesz ennek az őrültségnek, aztán minél hamarabb vissza tudok ülni a gokartba. Itthon sok edzéssel és szimulátorozással próbálom fenntartani a formámat, de nagyon idegőrlő ez a helyzet – nem is tudom, hogyan leszek képes kibírni. Az Eb első, belgiumi fordulója ugyan benne van még a naptárban május elejére, és persze iszonyatosan örülnék, ha úgy alakulna a helyzet, hogy biztonságosan el tudnánk menni versenyezni Genkbe, de nem látok rá sok esélyt, hogy meg lesz tartva a futam abban az időpontban.

VÉGRE VERSENY!

A CEE Bónusz Kupán kezdett az MHH Kart Team



Hosszas alapozás után a Central European Rotax Max Challenge (CEE) Bónusz Kupáján kezdte meg az idei versenyzést az MHH Kart Team az ausztriai Pachfurthban. Losonczy Levente kalandos hétvégén szerezte meg a Senior kategória 12. helyét.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA

A szokásosnál hosszabbra nyúlt az idei felkészülési időszak az MHH Kart Team versenyzői számára. Losonczy Levente az idén a Renault Clio Kupára koncentrál, amelynek nagyszerű kiegészítése a gokartozás, míg Krózser Menyhért Mini kategóriáról Juniorra váltott, és az év első hónapjait a nagyobb váz kitapasztalására és tesztelésre szánta.

A csapat első versenye így a CEE Bónusz Kupa volt, amelyen egyedül Losonczy Levente állt rajthoz.

„Nagyon készültem az idei első versenyemre" – mondta Levi. „Az előző héten teszteltem, és egész jó időket sikerült futni. Csütörtökön a határzár miatt a mezőny fele hazament, de így is maradtunk 22-en. Az időmérőn hetedik lettem, de csak hat század másodperccel maradtam el a pole-tól."

Az elődöntőben 7. lett Levente, a döntőben pedig a negyedik helyért harcolt. „Már megvolt az előzés, viszont alulról nem volt erő a motoromban, és egy négyes vonat elment mellettem. Én is helyezkedhettem volna jobban – a Clio Kupa után a gokart egészen más –, nem fogható minden a motorra."

Később a célegyenesben ütköztek Losonczy előtt, és egy lerepülő kipufogó eltalálta az első spoilerét, ami beesett, ez pedig a gokartsportban ütközésnek számít, amiért öt másodperc büntetés jár, így 17. lett. A szuperdöntőben innen a 12.-re tornázta fel magát, viszont az egész futam alatt övé volt a leggyorsabb kör.

„Tanulságos verseny volt, az eredmény lehetett volna jobb is, de a tempómmal elégedett vagyok. Várom a következő lehetőséget a versenyzésre, de hogy ez mikor lesz, az nem rajtunk múlik."



HÉTSZÁZ KILOMÉTERT ÍGÉR

Renault Morphoz electric concept car

Jövőre indul a Renault–Nissan szövetség villanyautó-offenzívája, amelyhez azt a CMF-EV építőkészletet használják majd, amelyre a Morphoz nevű tanulmányt is felépítették. Az autót Genfben mutatták volna be, de a leleplezés törlése mellett is képes arra a francia márka, hogy megmutassa, milyennek képzeli a 2025 utáni évek megosztható személyes mobilitását, hiszen az autó felhasználási módtól függően tud nagyobb hatótávolságot és/vagy nagyobb belső teret kínálni.

SZÖVEG: TDK | FOTÓ: RENAULT



Városi módban a karosszéria 4,4 méteres, a tengelytávolság 2,73 méter, ilyenkor a fixen beépített hátsó, 40 kWh kapacitású akkumulátor van a fedélzeten, ennek kicsi a tömege és (viszonylag) gyors a töltése. Utazó módban a karosszéria 4,8 méteresre nyúlik, az első tengely 20 centivel megy előrébb, és a meglévő 40 kWh elé egy második, 50 kWh kapacitású akkumulátort képes befogadni a padló 90 kWh-ra növelve a kapacitást, a hátsó rész megnyúlásával nemcsak a poggyásztér bővül, de az aerodinamika is nagyobb sebességhez igazodik.

Az alap 40 kWh-s akkumulátorral 400 km-es hatótávolság realizálható, ami az utak 90%-ára elég. A fennmaradó 10%-hoz lehet a fedélzetre venni további 50 kWh kapacitást, amivel összesen 700 km-t meghaladó távolságot tud egy feltöltéssel megtenni a Renault Morphoz. Az utastérbe az egymással szembe nyíló ajtók és a B oszlop hiánya miatt könnyű





A Renault Morphoz elsőkerék-hajtású, a villanymotor csúcsteljesítménye függ a fedélzeten lévő akkumulátor(ok) teljesítményleadásától. Városi módban 136 lóerő, utazó módban 218 lóerő áll a vezető rendelkezésére

a ki- és beszállás, az anyósülés nem hátra-, hanem felfordulva néz szembe a hátsókkal. Az utastér legkülönlegesebb része a kétarcú műszerfal, alapesetben csak a legfontosabb információkat kapja a sofőr, de ha úgy akarja, akkor hatalmas méretű képernyőket csalogathat elő – ennek használatát a 3-as szintű önvezető mód (pár másodperc alatt képesnek kell lennie a sofőrnek visszavenni az irányítást) esetén ajánlják a fejlesztők.

AQUAPROFIT
Műszaki, Tanácsadási és Befektetési Zrt.

A FENNTARTHATÓ VÍZÜGYI FEJLESZTÉSEK SZAKÉRTŐJE

SZOLGÁLTATÁSAINK:
- üzemi vízhasználat optimalizálás
- üzemi szennyvízhasználat optimalizálás
- elosztóhálózat-fejlesztés
- területfejlesztés
- vízgazdálkodási, környezetvédelemi tanácsadás

www.aquaprofit.com

VILLANYAUTÓT A NÉPNEK!

Tesla Model 3 Long Range Dual Motor AWD

Az amerikai gyártó népautónak beharangozott típusa hozza a márkára jellemző elvárásokat, a Long Range verzió különösen a hatótávval nyűgözi le az embert – de a borsos vételár kifizetéséhez azért az átlagosnál nagyobb környezettudatosságra is szükség van.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK



A 75 kWh-ás akkucsomagnak, a magas szintű akkumenedzsmentnek és a visszatáplálási rendszernek is köszönhető a fogyasztás normál körülmények között igen baráti, mindössze 15 kWh 100 km-en. A hatótáv ezzel a valóságban eléri a 450-500 kilométert, ami dicséretes, mondhatni majdnem példa nélküli





Nagy várakozás előzte meg az első Tesla tesztautót, amely a szerkesztőségünkbe érkezett. A Model Y-t ugyan még csak hírből ismerjük, de a Model X-ben már volt szerencsénk ülni, a Model S-t pedig egyenesen vezethettük is egy rövidebb szakaszon. A többnapos próba lehetősége és a Budapest–Miskolc táv leküzdésének kompromisszumoktól mentes feladata ugyanakkor valósággal felvillanyozott bennünket.

Az ismerkedést a fővárosi Duna-parton, az importőr bemutatóterme előtt kezdtük, ahol megtanítottak bennünket az autó nyitására (kulcs nincsen, ezt egy mágneskártyával kell elvégezni, amelyet a kocsi B oszlopához érintünk, de a valódi tulajdonosok a mobiltelefonjukkal is megtehetik), illetve a kilincs használatára (amely süllyesztett, de nem automata, nekünk kell egy speciális mozdulattal kibillentenünk a helyéről).

Következhetett az ülések, a tükrök, a kormány beállítása, amely mind-mind a központi kijelzőről indítandó feladat, mechanikus segítséget csak néhány funkcióban nyújt a kicsiny és egyszerű kormányra telepített két görgőkapcsoló, illetve a belső kilincs helyett beépített ajtónyitó gomb. A fehér, szinte sterilnek tűnő ülések, a végletekig letisztult formák, a kapcsolók és a szellőzőrostélyok majdnem tökéletes száműzése természetesen megszokást igényel az utastérben, de a helykínálatra nem lehet panasz: a Model 3 egy Audi A4 méreteit hozza. A fejtér is tágas, ez utóbbiban sokat segít a panorámatető kialakítása.

A minimalizmust persze nemcsak dizájnra, hanem spórolásra is használták a tervezők: míg a kesztyűtartó és a csomagtartó is képernyőről nyitható, a bezárás már kézzel történik. Megjegyzendő: ha valaki nincs otthon az angol nyelv rejtelmeiben, kicsit tovább tarthat az ismerkedési folyamat, hiszen az amerikai autó menüje még nem tud magyarul.

A LONG RANGE MODELLNÉL NEM A HIPERGYORSULÁS OKOZ ORGIÁT A TULAJDONOSNAK, RÁADÁSUL A TESZTAUTÓNÁL AZ ÖNVEZETÉS SEM TARTOZOTT AZ EXTRÁK KÖZÉ, DE A KOMOLY HATÓTÁV, AZ ELEKTROMOS AUTÓK TERÜLETÉN GYORSNAK SZÁMÍTÓ TÖLTÉS ÉS A KÜLÖNLEGES BELSŐ ELLENSÚLYOZTA A HIÁNYÉRZETÜNKET



A Model 3 ellenfele a piacon a Hyundai Kona Electric és a Kia e-Niro párosa lehet. Jelenleg csak a koreaiak kínálnak divatos SUV külsőbe csomagolt, valós 400-450 körüli hatótávot nyújtó autót. Ráadásul olcsóbbat, amelyeknek a belseje és a kezelőszervei is jóval autószerűbbek. Az Audi e-tron és a Mercedes EQC más ligában játszik



A légkondicionálás rendkívül hatékony, jól személyre lehet szabni a műszerfal réseiből áradó levegő hőmérsékletét, irányát és erejét. A Tesla az állófűtést is újraértelmezte, a tulajdonosok elvileg mobil alkalmazással tudják lehűteni és felmelegíteni az utasteret az indulási időre.

Csomagtartóból kettő található az autóban, a megszokott helyen 340, elöl pedig 85 literes tér található, amely a méret- és presztízskonkurensekénél kevesebb, de mi a használat során nem éreztük a hátrányt.

Az induláshoz a tesztelőnek szintén szüksége van a kártyára, amit a könyöklő előtti pohártartók mögé kell érinteni, de ha mindezzel megvagyunk, már csak a Mercedesekben megszokott kormányváltót kell D-be kapcsolnunk, és bele is vethetjük magunkat a forgalomba.

Az alsó rakparton araszolva van idő a hatalmas központi kijelző funkcióival ismerkedni, elsőre talán a Google-navigáció grafikája nyűgözi le az embert, és a képernyő bal oldalán kirajzolódó virtuális környezet vonzza a tekintetet: utóbbin láthatjuk a mellettünk, előttünk, mögöttünk elhaladó járművek formáját, elképzelve, hogy a kocsiba épített érzékelők serege mi mindenre képes lehet.

Első célpontunk a belvárosból a fóti Auchan parkolójába vezet, ahol frissen telepített Supercharger töltők sorakoznak. Ezeket azért kell meglátogatnunk, mert az akkumulátorok már csak 200 km-re elegendő energiát tartalékolnak, mi pedig hazafelé szeretnénk próbára tenni a kocsi összes képességét, így csatlakozunk az egyik szerkezethez.

A művelet jelen pillanatban ingyenes, ami kifejezetten megnyerő gesztus a Teslától. Ha fizetősre vált a szolgáltatás, a 400 forintos benzinárhoz viszonyítva 30-40%-os költséggel üzemeltetjük majd az autónkat, de ezt persze ellensúlyozza a tankoláshoz képest sokkal hosszabb töltési folyamat, és a hagyományos autókhoz képest még mindig „csak" 50-60 százalékos hatótáv. Természetesen hagyományos, otthoni hálózatból is lehetséges az utántöltés, de hiába a még olcsóbb energia, a legtöbb háztartásban megtalálható 13 amperes hálózattal egy napot kell számolnunk a teletankolásra. (Alternatíva lehet egy komolyabb hálózat kiépítése a családi házba, amely csak pár százezer forint beruházást igényel, de jelentősen felgyorsíthatja a folyamatot.)

Mintegy 40 percnyi várakozás, és más Tesla-tulajdonosokkal eltöltött beszélgetést követően 400 km-re ugrott a hatótáv, így jöhetett az autópálya-üzemmód. Miután a legtöbben a legendás gyorsulási élményre kíváncsiak, mi is azonnal a gázba tapostunk, de elsőre elmaradt a letaglózó hatás, csak annyit éreztünk, mint amit már sokszor átélhettünk mondjuk egy BMW X5 30d volánja mögött: 6,5 másodperc alatt ugrott nulláról százra a sebességmutató kijelzője. Ez természetesen messze több, mint amit egy átlag járműtől elvárhat az ember, és bőven elég a mindennapokban, de ha többet szeretne érezni a sofőr, a Chill üzemmódot Standard állásba kell kapcsolnia, és már jöhet is a gyomrossal felérő 4,4 másodperces gyorsulás.

Az ehhez hasonló mutatványok természetesen nem szolgálják a kocsi hatékony működését, jelentősen rontanak a hatótávon, és összességében elmondható, hogy azzal sem érdemes próbálkozni, hogy a hagyományos izomautókkal versenyekbe keveredjünk. A Tesla nem erről szól, hanem egy

másik, eljövendő világ közlekedési szokásairól, amelyet még csak tanulgatunk. Kijelenthető: meglehetősen bonyolult átállítani az agyunkat az új normára a több évtizeden át megszokott sztenderdekről.

Autópálya-üzemmódban az igazi csodát a Teslánál az önvezető rendszer jelenti, de sajnos ez az extra nem tartozott a modell felszereltségébe. Csak az autopilot funkciót tudtuk aktiválni, de ez nekünk nem jelentett újdonságot: sávtartást és távolságkövető tempomatot már szinte minden modern autó tartalmaz, és ezen a területen körülbelül azt a szintet hozza a Model 3, mint a járműipari átlag. Fontos különbség azonban a hagyományos autógyártók termékeihez viszonyítva, hogy kérésre (értsd: 6750 euró átutalása után) távolról be tudják nekünk kapcsolni a full self drivingot, hiszen minden szoftver és érzékelő adott a művelethez. Ugyancsak előfordulhat, hogy egy menetrendszerű frissítéssel újabb lóerők és newtonméterek érkeznek a kocsira – lehetséges, hogy ez a jövő autótuningja.

Akad persze olyan része is a Tesláknak, amelyen nem lehet távolról javítani: leginkább a néhol tetten érhető puritán kialakítás vagy néhány illesztési hézag kerülhet szóba, amikor az árszínvonalhoz méltatlan minőséget kritizálják. Aki egy német prémiummodellből ül át a Model 3-ba, az elsőre biztosan csak a fejét csóválja, de rövid idő alatt megérthető, hogy ez a gyártó más utat jár. Egyrészt előbb-utóbb az európai gyártók is megérkeznek a villanyautóikkal, és hasonló megoldásokra kényszerülnek, másfelől a Tesla is folyamatosan küszöböli ki a gyártási hibákat, harmadrészt ezek a problémák elsősorban az első időszak járműveire voltak jellemzőek.

A felvonultatott ötletek, a széria Spotify, Netflix, YouTube sokkal érdekesebbek, izgalmasabbak, mint a minőségen és mondjuk a színek felárain háborogni. (A tesztautó fekete árnyalata 1247 euróba kerül, de a vörösért már 2476 eurót kell fizetni. Nem feltétlenül a divat miatt látni annyi fehér Model 3-at: ez a szín nem kerül pluszköltségbe...)

Összességében elmondhatjuk, hogy egy kivételes autót vezethettünk, amelynek a gyorsulása mellett a hajtásrendszere is példaértékű, mindamellett vezetési élményben is kiválót nyújt a „NépTesla". A versenypályázás (a fékek miatt) nem erős oldala, de a mindennapokra igenis tökéletes az autó. Az, hogy az árcédulán átszámítva 23 millió forint szerepel, az megint más kérdés...

MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.: 4694/1850/1443 mm
Motor: 2 villanymotor, összteljesítmény: 351 LE, 527 Nm
Gyorsulás (0–100 km/h): 4,6 s
Ár: 64 000 euró (alapár: 50 882 euró)
Tesztautó: Teslounge Budapest

A TESZT TÁMOGATÓJA:

OXYGEN SMD
THE LED COMPANY

AUTÓGYÁRTÓ VAGY TECHNOLÓGIAI CÉG?

A szakértők szerint a Tesla inkább technológiai cég, mint autógyártó. Adatokat rögzít, utrahanggal, dopplerradarral, többféle eszközzel pásztázza a kocsi környezetét, napi szinten gigabájt nagyságrendben küld adatokat rólunk és vezetési szokásainkról a gyárnak.

A belső rendszeren kívül még nyolc kamera található a Model 3-ban, kettő oldalt, elöl és hátul pedig kettő-kettő. Ezek segítik a menetbiztonságot, az automata parkolást, a jövőbeli fejlesztéseket és az öntanuló vezetési rendszert. Plusz a kamerák az autó karcolását, rongálását, esetleges elvitelét is felveszik. Manapság már elég ostobának kell lenni annak a tolvajnak, amelyik Teslában gondolkodik: az állandó online kapcsolat miatt rendkívül egyszerű az autót nyomon követni és távolról mozgásképtelenné tenni.

Akad persze, akit ez nem nyugtat meg, és a magánszférája miatt aggódik, de az ilyen tulajdonosok jobb, ha a mobiltelefonjukat is kikapcsolják. Amíg az ellenkezőjét nem halljuk, higgyük azt, hogy az adatcunamira az amerikai mérnököknek kizárólag azért van szüksége, hogy a majdani technológiák fejlesztése és a jelenlegiek tökéletesítése minél gördülékenyebb legyen.





HOL AZ X-FAKTOR?

Mazda CX30 Skyactive-X 4WD Aut

Úttörő technikát vonultat fel a japán gyártó a motort illetően, ami alaposan felvillanyozhatja a műszaki újdonságokra fogékony férfiakat, miközben a hölgyeket a forma és a szín hozhatja lázba. Lássuk, mire elég mindez!

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A CX30-nak az új Mazda3-nál hét centivel rövidebb a tengelytávja és mindössze 25 (!) milliméterrel több a hasmagassága. Van ennek értelme? A válasz igen: ez az adat is azt mutatja, hogy a gyárak egyre szegmentáltabb piacban gondolkodnak, és minden apró területet lefednek, ahol eladást remélnek.

Az újdonságnak azonban nem ez a legfontosabb innovációja, az X-Faktora. A különleges tényező itt az a tulajdonság, amitől jobb a produkció, mint a többi. A példa a tesztautónkra lefordítva: egy speciális benzinmotor, amely 20 százalékos fogyasztáscsökkenést és zöldebb működést ígér. A teszten a dízelmódon is működő benzines erőforrásra fókuszáltunk.

Azt már az elején elárulhatjuk, hogy nem „ájultunk el" az új technológiától, és a „megéri-e a felárát" kérdésekre is rövid a válaszunk: nem. Az ok: 8,5-9 literes fogyasztási átlagokat mértünk az autóval, amely cseppet sem megnyugtató. A legjobb értéket városok között értük el, nyugodt közlekedéssel. Egy tényező persze árnyalta a képet, de az rendesen: a modellt négykerék-hajtással szerelték. Városi használatban, sík vidéken ez teljesen felesleges extra. Ez a kivitel – az automata váltóval együtt – 100-115 kilóval növeli meg a Mazda3-hoz képest az autó tömegét. Logikus lehet a következtetés, hogy ha ez a specifikáció nincs beikszelve a rendeléskor, akkor a fogyasztása kedvezőbb.





A belépő szintű szabadidőautót a CX3 és a CX5 közé pozícionálták

Az utastér a Mazda-minőséget hozza, finom anyagokból áll, és az összeszerelésben sem találhatunk kivetnivalót. A formatervezéssel sincs gond, esztétikus a látvány a fülkében. Remekül működött a számtalan vezetői segéd és a központi kijelző, az utóbbinak egyszerű a kezelése. A vezetésre koncentrálást nagyban segítik a szélvédőre vetített menetadatok.

A belső színvonalán érződik igazán, hogy a Mazda felszállt a prémiumvonatra. Ezen a szerelvényen nincs egyedül, a magukat fentebb pozicionálók között találni koreai, francia és olasz gyártókat. A prémium életérzést nemcsak az árazás mutatja, hanem a külalak is, amit fokoz a Mazda jellegzetes vöröses-bordó fényezése, melyet a katalógus soul crystal pirosnak ír le, és a legdrágább, 200 ezer forint körüli színkombinációt jelenti.

MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.:	4395/1795/1540 mm
Motor:	1998 cm³, 180 LE/6000, 224 Nm/3000
Gyorsulás (0–100 km/h):	8,9 s
Ár:	12 024 800 Ft (alapár: 8 664 900 Ft)
Tesztautó:	Mazda Motor Hungary

A TESZT TÁMOGATÓJA:

Middle Course

SMART
ENERGY

INNOVATÍV
FÉMIPARI MEGOLDÁSOK

Fémipari és elektronikai projektekkel kapcsolatos tanácsadás,
projektközvetítés és -lebonyolítás





Projektmenedzsmentünk célja, hogy segítsük egymásra találni a vevői keresletet
a beszállítói kínálattal, illetve partnereink technológiai fejlesztéseihez kapcsolódóan
támogassuk őket, legyen szó külső forrás bevonásáról (lízing, pályázatok),
technológiai tanácsadásról, szerszámgép értékesítésről.

Székhely: 7400 Kaposvár, Bárczi Gusztáv utca 2/B.
Telefon: (+36) 70 422 5522
E-mail: info@smarte.hu

www.smarte.hu

ELEGÁNS ÉLETSTÍLUS

Peugeot 508 SW GT 1,6 Puretech



A franciák csúcsmodelljét ezúttal magas felszereltséggel, erős turbómotorral és kombi karosszériával tettük próbára. Most sem csalódtunk.

SZÖVEG: TDK | FOTÓ: NYOLCZAS CSABA

A Peugeot lapot húzott a 19-re, de úgy látszik, bejött a kockáztatás. A legnagyobb SUV-őrület közepette sok vevő választja a fentebb pozícionált 508-at, ráadásul az autó a flottapiacon is jól teljesít. Az oroszlános kombi a baráti fenntartási költségeivel is támogatja a szép külsőt, így nemcsak az érzelemből vásárlóknál lesz nyerő, hanem azoknál is, akik a hideg számok bűvöletében élnek.

A nagyobb rakterű 508-as kifinomult életstíluskombi, ami esztétikával és jól kidolgozott apró részleteivel szerzi a híveit. Jó példa erre, hogy négy USB-port található a fülkében, és hátul is van levegőszabályozás.

Az 530 literes raktér minden igényt kielégítően kárpitozott, és fém csomagrögzítő fülek is találhatók a sarkaiban. A hátsó ülések előre döntésével már 1780 literes a teljesen sík padlójú tér. A csomagtartó fedelét gyári akasztóval lehet rögzíteni, így könnyű alatta pakolni.

Az autó összességében a konkurensek előtt jár, de egyetlen dologban elmarad tőlük: a szélessége például kevesebb, mint a Ford Mondeoé és pár terebélyesebb versenytársé. Persze mindennek pozitívuma is akad: könnyebb náluk.



Nem csak a csomagtartó óriási: az utastérben 32 liternyi tárolóhelyet rejtettek el

A csúcsközeli GT felszereltségű autónál szerencsére nem kell félni az 1,6-os, 224 lóerős turbómotortól. Autópályatempónál 7 liter körüli a fogyasztása, városban ez kicsit megemelkedik. Az 5-6 liter közötti közúti érték pedig ideális utazójárművé teszi. Ehhez a stílushoz jól passzol a nyolcsebességes automata váltó, ami japán–francia együttműködésben készül az Aisinnál.

A magas szintű technikához a körítést az ablakkeret nélküli ajtók, a látványos belső, az igényes anyagok, a jó kidolgozás és az izgalmas apró részletek jelentik. Az i-Cockpit itt is nagyon tetszetős, de legjobban az első üléseket kell kiemelni. Nemcsak valódibőr-burkolatuk miatt, hanem azért is, mert megkapták az orvosok által adott AGR minősítést. Ez pedig extra kényelmet jelent.



MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.:	4778/1859/1420 mm
Motor:	1598 cm³, 225 LE/5500, 300 Nm/1900
Gyorsulás (0–100 km/h):	7,4 s
Ár:	16 430 000 Ft (alapár: 14 400 000 Ft)
Tesztautó:	P Automobil Import Kft.

A TESZT TÁMOGATÓJA:

AQUAPROFIT

AZ ENYÉM A LEGNAGYOBB

SsangYong Musso Grand 2,2 e-XDT Premium 4WD



Legfrissebb tesztautónkkal könnyű demonstrálni, hogy a kisteherautók egyre komfortosabbak, és sok mindenben hasonlítanak a személygépjárművekre. A Mussóban ülve szinte el is feledkezünk arról, hogy a piac leghosszabb, már-már amerikai méretekkel rendelkező pick-upját tesszük próbára.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Akinek nincs gyakorlata a testesebb autók, például a haszonjárművek vezetésében, az az első métereket félve fogja megtenni a koreai kisteherautóval. Főleg városban, garázsba álláskor, parkolóházban történő közlekedéskor kíván sok odafigyelést az 5,4 méteres hosszúság. Eleinte sokat segít a 360 fokos kamerarendszer, de az sem tart sokáig, hogy a vezető összecsiszolódjon a modellel.

A gépet vezetve át lehet élni azt, hogy milyen élmény egy teljes méretű amerikai kisteherautó, mondjuk a Ford F150 volánja mögött ülni. A V8-as vagy a V6-os motor helyett itt persze „csak" egy 2,2 literes, saját fejlesztésű turbódízel található a motorházban, és hatsebességes automata váltó csatlakozik hozzá, amely kiválóan végzi a feladatát. Négy személyt szállítva 8,6 és 9,5 literes fogyasztásokat mértünk a pick-upnál, ami kiváló érték egy ekkora autótól.

A Musso dinamikája szintén személyautós, könnyedén lehet vele tartani a forgalom ritmusát, még autópályán is. A tesztautónkat 890 kilóval lehet terhelni, a raktér nagysága pedig 1660 x 1580 mm, ami a kerékdobok nál szűkebb. A szabadidős felhasználás jele, hogy 12 voltos csatlakozó is található a raktérben. Egyetlen teherautós jellemző, hogy a fülke és a plató között nagy az illesztési hézag.

Úgy látszik a rendszerben gondolkodás Koreában is működik, mert a Musso Grand orra és a műszaki alapjai ismerősek. A Toyota LandCruiser-gyilkos Rexton alváza és technikája található a kisteherautó alatt. Szemből alig megkülönböztethető a két modell. Ez előrevetíti, hogy kényelmes az utastér. A következtetés helyes, mert hűthető és fűthető bőrülések találhatók elöl, és hátul is teljes kényelemben lehet utazni. A műszerfal reme-



A rugózás korántsem olyan rázós, mint ami a műfajban megszokott





külnézik, itt is tükrözhető a központi kijelző navigációja a vezető előtti LCD-kijelzőre.

A jó ár-érték aránynak egyetlen hátulütője a kapcsolható 4 x 4-es rendszer. Ezen a téren nincs az a korszerűség, mint a konkurenseknél, mert a köztes differenciál nélküli szerkezet felel a 4 x 4-es hajtásért. Ezért csak laza talajon vagy nagyon csúszós körülmények között lehet és érdemes bekapcsolni.

MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.:	5405/1950/1855 mm
Motor:	2157 cm³, 181 LE/4000, 420 Nm/1600–2200
Gyorsulás (0–100 km/h):	10,5 s
Ár:	9 209 000 Ft (alapár: 7 190 000 Ft) (nettó ár)
Tesztautó:	WAE Kft.

A TESZT TÁMOGATÓJA:

Füligszáj.hu

SLÁGERGYANÚS

Ford Puma ST-Line 1.0 EcoBoost mHEV

Az új, kisméretű szabadidő-autó a kék ovál idei nagy dobása lehet. A dögös kinézetű, egyesek szerint Porsche Macan-arcot kapott SUV tervezői számtalan jó ötlettel rukkoltak elő. A különlegességet az elsők között sikerült kipróbálnunk.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

Az autós divat változását jól mutatja, hogy az 1997–2002 között gyártott tetszetős piciny kupé neve ma már egy szabadidő-autón szerepel. A Puma persze ma ismét egy kisebb méretű járművet jelöl, amely szintén a Fiestán alapul, de a hasonlóságok ezzel véget is érnek. A crossover abban az időszakban érkezik a piacra, amikor a legjobban növekvő kompakt SUV kategória kezd telítődni. Ezért az eddig bevált fordos ütőkártyák – a kiváló vezethetőség, az élénk motorok, a jól kapcsolható váltó és a remek csomagolás – már nem biztos, hogy elegendőek a sikerhez. Szükséges valami plusz, ami a fentieket megfűszerezi. Ez a Pumánál a 465 literes csomagtartó és jó adag praktikum. A kategória átlagánál nagyobb raktér a hátsó ülések eldöntésével 1216 literre bővíthető.

A két szintben állítható csomagtartó padlója alá MegaBoxot rejtettek, amely mosható, lefolyóval rendelkező pakolóhelyet jelent. Az „áldozat" az amúgy is egyre kevésbé alkalmazott pótkerék, amit kiválthat az erős





A szabadidő-autó 146 milliméterrel hosszabb az egykori kisautónál, széltében pedig 71 mm az eltérés. A megjelenésbeli különbség viszont szavakkal leírhatatlan

> KÖLTÖZTETÉSKOR JÓL JÖN EZ AZ EXTRA TÉR, PÉLDÁUL MAGASABB TÁRGYAK SZÁLLÍTÁSÁNÁL HASZNÁLHATJUK KI A LEGJOBBAN, MERT AKÁR A 115 CENTIS SZOBANÖVÉNYEKET IS ELNYELI.



MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.:	4186/1750/1537 mm
Motor:	999 cm³, 155 LE/6000, 240 Nm/1750
Gyorsulás (0–100 km/h):	9 s
Ár:	9 685 000 Ft (alapár: 5 590 000 Ft)
Tesztautó:	Ford Vagép, Miskolc, tel.: 46/502088

oldalfalú gumiabroncs és a defektmentesítő hab. A helyére 80 literes tároló került (763 x 752 x 305 mm). Ez a balesetkor az energia elnyelésében is szerepet játszó erős műanyag doboz, de ide lehet pakolni a megfogott halakat, a koszos túracipőt és lehet benne kisebb termetű kutyát is fürdetni. Költöztetéskor is jól jön ez az extra tér, például magasabb tárgyak szállításánál használhatjuk ki a legjobban, mert akár a 115 centis szobanövényeket is elnyeli.

Ami a vezethetőséget illeti: a Fiesta alap itt is működik, ha az ezres, háromhengeres motor hangjával megbarátkozik valaki, akkor meg lesz elégedve a lágy hibrid rendszerrel megtámogatott erőművel. Itt az eltérés a



megszokottaktól, hogy a generátor/önindító egység (ISG) már 10-15 km/órás tempónál leállítja a motort. A bekapcsolás szinte észrevétlenül történik, persze villámgyorsan. A bevetett technika 8 literes átlaghoz segítette az elsőkerék-hajtású autót. A kiváló összképet legfeljebb a keményebb rugózás kuszálhatja össze, mert ez ugyan az ST-Line felszereltséggel jár, de a menetkomfortot nem a legjobb irányba befolyásolja.

Mindent összevetve kijelenthető, hogy élvezetes a Puma volánja mögé ülni, kifejezetten meglepett bennünket a „városi gombóc”, biztosak vagyunk benne, hogy a járvány ellenére is sokan kedvet kapnak a különlegességhez.

A TESZT TÁMOGATÓJA:

GREENPLAN
TECHNOLOGY FOR THE FUTURE

Laura

A SZERVIZBEN

FOTÓ: ROGOSZ PÉTER I SMINK: JANCSÓ BETTINA I FODRÁSZ: BAKOS ESZTER I HELYSZÍN: GABURA MOTORSPORT, MISKOLC





LAURA

23 éves

műkörömépítő,
kézápoló

Miskolc



FORMULA PLAZA

Az április általában már a versenyzésről szól, de idén máshogy alakultak a dolgok. Ezúttal az otthonmaradást reklámozza a média. Ha valaki be akarja tartani ezt a tanácsot, legjobb, ha beszerez a túléléshez pár kiegészítőt, mondjuk a teste karbantartásához egy virtuális futásra csábító padot, egy mindent kibíró karórát, egy hőből elektromos áramot előállító tűzhelyet, vagy mondjuk az Autósport évkönyv utolsó öt számát, hogy kényelmesen áttanulmányozhassa odahaza, mi minden történt a motorsportok világában 2015 és 2020 között.



1. AGG-B100-1B CASIO G-SHOCK MUDMASTER
Sár-, ütés- és rezgésálló tokozású férfi karóra, amely fokozottan ellenáll az ütésnek és a rázásnak. Tervezésekor figyelembe vették, hogy olyan extrém körülmények között is használni lehessen az óra gombjait, ahol más szerkezetek már sérülhetnek.
109 990 Ft › casio-watch.hu/partnerek

2. BIOLITE CAMPSTOVE 2
Fából és minden más éghető anyagból készít elektromos áramot ez a hordozható kempingtűzhely, amely a hozzá csatlakozó thermo-elektromos generátornak köszönhetően a hőből nyer energiát, amellyel aztán világíthatunk vagy telefont tölthetünk, ha a helyzet úgy kívánja.
Ár: 149,95 euró › bioliteenergy.com

3. NORDICTRACK 2950 COMMERCIAL SERIES WITH SMART 22” HD TOUCHSCREEN
Az otthonra is megvásárolható futópadok királya ez a NordicTrack modell, amellyel virtuálisan egy pillanat alatt kiszabadulhatunk a négy fal közül. A pad kényelmes, találunk rajta pulzusmérőt, és a funkciói is könnyen kezelhetőek, de a lényeg a képernyőben van: több száz edzésprogramot érhetünk el, melyek világörökségi helyszínek, nagyvárosok vagy épp csodás tengerpartok mentén vezetnek végig bennünket.
1 199 999 Ft › hervis.hu

4. HONDA CBR1000RR-R FIREBLADE SP
A japánok ikonikus gyorsasági motorkerékpárja maga egy műalkotás, és ezt észrevette a szakma is: a zászlóshajó a magas minőségű tervezésért kapott elismerést a „Red Dot 2020” zsűrijétől. Aki ilyen kétkerekűt szeretne, annak mélyen a zsebébe kell nyúlnia, de amit megvásárol, az messze osztályon felüli termék.
Ár: 8 990 000 Ft › karasna.honda.hu

5. MIO MIVUE 798
Még az éjszakai vezetés szerelmesei is elismerik, hogy a műfaj gyakran jár nehezített körülményekkel. Sötétedés után a váratlan helyzetek mellett fokozott veszéllyel járhat a közlekedés, és a problémás esetek rekonstrukciójában a menetrögzítő kamerák sem mindig tudtak segíteni. A Mio frissen bejelentett Night Vision technológiája azonban most új szintre emeli az éjszaka rögzített felvételek minőségét és megbízhatóságát.
Ár: 51 410 Ft › aqua.hu

AUTÓSPORT ÉVKÖNYV – ÖT SZEZON ÖSSZEFOGLALÓJA

14 990 Ft

A múlt hónapban az egy csomagban megrendelhető F1-es évkönyveket ajánlottuk, most a testvérkiadvány a soros. Ha valakit örömmel tölt el, hogy a polcán tudhatja az elmúlt esztendők legteljesebb motorsportos évösszefoglalóit, ne habozzon. Tavasszal hatalmas kedvezménnyel rendelheti meg az összes kötetet.

webshop.formula.hu



3.





4.



5.

3T FOR BMW

2 195 000 Ft

A kompromisszumoktól mentes aktív pihenés jegyében megtervezett kétkerekű modellel a bajor márka és a 3T a kerékpározás színtiszta élményét adja az ügyfelek kezébe.

bmw.hu



MARKO MEG AKARTA FERTŐZNI PILÓTÁIT

A Red Bull tanácsadója és juniorprogramjának vezetője, Helmut Marko volt az elmúlt hetek koronavírus-hírfelelőse a Formula–1-ben, aki több hajmeresztő kijelentést is tett a járvány kapcsán. Azon ötletére, amit úgy lehet értelmezni, hogy immunrendszerük erősítése érdekében szándékosan megfertőzte volna saját versenyzőit, még az F1-gyel általában nem foglalkozó orgánumok is felkapták a fejüket. „Négy F1-es versenyzőnk van és nyolc-tíz juniorpilótánk. Az ötlet az volt, hogy tábort kellene szervezni, amely áthidalná ezt a mentális és fizikai értelemben vett holtidőt. Ez pedig ideális alkalom lenne számukra a megfertőződésre. Erős fiatalemberekről beszélünk, akik kiváló egészségi állapotban vannak. Így felkészültek lennének, amikor elkezdődik az akció" – mondta az osztrák ORF csatornának Marko, aki azóta néhány további nyilatkozattal próbálta enyhíteni kijelentésének súlyát.



DOKUMENTUMFILM -SOROZAT KÉSZÜL ALONSÓRÓL

Illetve egész pontosan a spanyol pilóta 2019-es idényéről, így az egyszerűen csak Fernando címre hallgató produkció végigkíséri a sikertelen Indy 500-as kvalifikációját, második Le Mans-i győzelmét, valamint az első Dakarjára való felkészülését és ottani debütálását is. Az Amazon Prime-on az év későbbi részében megjelenő alkotás készítői szerint egészen új megvilágításba helyezik majd Alonsót, akinek esetleges F1-es visszatérése is szóba kerül az öt epizód során.





HAMILTON REMÉLI, MEGVÁLTOZIK A VILÁG

Lewis Hamilton szerint a kialakult helyzet komoly tanulsággal szolgál az emberiség egésze számára, ugyanis e kényszerpihenő során szembesülhetünk azzal, milyen következményekkel jár jól megszokott életmódunk. „Őrület, hogy az élet megállt, és látjuk kitisztulni az égboltot. Ki tudja, mégis miért történik ez az egész, de annyi mindenre gondolnunk kell. 1900-ban alig kétmilliárd ember élt, ma 7,7-nél tartunk, és évente 140 millióval gyarapodunk. Ezek a számok felfoghatatlanok számomra, fajként egyszerűen elszabadultunk. És ami még nagyobb őrület, hogy ezekben a szomorú időkben több mint negyvenezer ember halálának vagyunk szemtanúi a vírus miatt. A statisztikák szerint évente 57 millió ember hal meg, ami napi több mint 150 ezer embert jelent. Annyi mindenen változtatnunk kell: a szokásainkon, a döntéseinken, a fogyasztásunkon. Remélhetőleg ez a világjárvány segít pozitív irányba terelni minket" – írta 15 millió követőjének az Instagramon.

NORRIS KOPASZRA BOROTVÁLJA A FEJÉT

A McLaren pilótája is részt vett a Twitch által szervezett jótékonysági gyűjtésen, ahol azt ígérte a követőinek, hogy amennyiben az ő streamjének nézői több mint 10 ezer dollárt adományoznak, úgy kopaszra borotválja a fejét. Nos, végül az összeg 12 ezer dollár környékén állt meg, így a britre bizony most komoly hajvágás vár. „Ez azt jelenti, hogy nekem annyi? Nem, elértük a 10 ezret! Viszlát, haj!" – mondta nevetne Norris a stream során, amikor átlépte a kitűzött célösszeget. Később a fiatal pilóta az Instagramon elárulta: az Amazonon már meg is rendelte a hajvágót.



MEGRONGÁLTÁK PETERSON SÍRJÁT

Egy svéd napilap számolt be a szomorú és felfoghatatlan hírről, miszerint Örebro városában vandálok kárt tettek három sírkőben, amelyek közül az egyik Ronnie Peterson tízszeres F1-es futamgyőztes nyughelye. Az Aftonbladet beszámolója szerint az eset vasárnap virradóra történhetett, amikor az ismeretlen tettesek a három síremlék fejkövét leborították. A temető gondnoka szerint valószínűleg nem véletlen, hogy pont ezt a három sírt választották, de az nem derült ki, hogy mi lehetett a motivációjuk.





> **AHHOZ, HOGY JÓ GYŐZTES LÉGY, JÓ VESZTESNEK IS KELL LENNED**
>
> *– Mika Hakkinen a 2000-es Belga Nagydíj után.*

SZÁMTAN

9. verseny volt eddig csupán az F1 történetében, amelyen két kanadai pilóta is rajthoz állt.

12 benevezett autóra van minimálisan szükség ahhoz, hogy Formula–1-es bajnoki fordulót rendezzenek.

13. kanadai versenyzőként debütál az F1-ben Nicholas Latifi.

18 hónapos eltiltást kapott doppingvétsége miatt az Aprilia MotoGP-versenyzője, Andrea Iannone.

66 év után először marad el a Monacói Nagydíj.

107 perccel az első edzés kezdete előtt fújták le az Ausztrál Nagydíjat.

266 napos volt a Formula–1 történetének leghosszabb holtszezonja.

EGYSOROSOK

EMLÉKSZÜNK, AMIKOR ESŐ MIATT, PÁR ÓRÁVAL HALASZTANI KELLETT AZ F1-ES ESEMÉNYEKET?
Akkor mindenki morgolódott, de a jelen helyzetből visszatekintve azok már csodálatos időknek tűnnek.

EGY HASZNA MÉGISCSAK VAN ANNAK, HOGY NINCS SEMMILYEN SPORT A TÉVÉBEN
Felfedeztük, hogy van még 149 tévécsatorna a tévében, amikért évek óta fizetünk.

ALONSO AZT MONDJA, HŰSÉGBŐL TÉRT VISSZA A MCLAREN KÖTELÉKÉBE
Nemcsak Alonso hű, hanem a mi reakciónk is ez lesz, ha közösen nyernek Indianapolisban.

AMIKOR A RAJONGÓ RÁJÖN, HOGY TÚL SOK WC-PAPÍRT ÉS TÉSZTÁT VÁSÁROLT



ÍGY FUT AZ EGYSZERI NÉZŐ A MOTOGP UTÁN
Amikor a Digi Sportra került a közvetítés, még keveseknek volt hozzáférése ahhoz a csatornához. Mire szélesebb körben elterjedt, a MotoGP átköltözött a Spílerre. Mire a Spíler is minden háztartásban elérhetővé vált, a sorozat ismét váltott, ezúttal egy olyan csatornára, amely a bejelentés időpontjában még nem is létezett.

MONACO TÖRÖLVE, LE MANS ÉS AZ INDY 500 HALASZTVA
A koronavírus megcsinálta azt, amit Alonso akart: kipipálta a tripla koronát, ráadásul egyazon évben.

5 ÉVE ÍRTUK



Noha az ausztrál szezonnyitó kiábrándító volt, a Malajziai Nagydíjat pedig egyik McLaren–Honda sem fejezte be, Ron Dennis bizakodó az autó tempóját illetően, és úgy véli, hogy a Spanyol Nagydíjra közelebb kerülhetnek a középmezőnyhöz. „Nem azért vagyunk itt, hogy a mezőny második felében kullogjunk, de a világbajnokság megnyeréséhez 100%-ban magunk mögött kell tudni a gyár támogatását" – kezdte meg a csapat és a gyártó között évekig tartó szurkálódást Dennis.

Kinevezése után Maurizio Arrivabenét, a Ferrari új csapatfőnökét múltja miatt – a Philip Morris európai marketingrészlegét irányította – a szkeptikusok csak „a cigis" néven emlegették, mivel azonban Melbourne-ben láthatóvá vált a csapat átszervezésének jótékony hatása, egy csapásra elfogadottá vált. Az olasz még a sajtóval is gyorsan megkedveltette magát vicces beszólásai által.

Nem is titkolták a Saubernél, hogy a szezonnyitót megelőző őrült bírósági napok, a „van der Garde-ügy" fényében nem gondolták volna, hogy 14 egységgel távoznak Melbourne-ből. Kiváltképp az ötödikként végző újonc Nasr volt elégedett: „Megadtam a választ azoknak, akik örökösen azon tépelődnek, hogy fizetős versenyző vagyok" – fogalmazott a brazil.

10 ÉVE ÍRTUK



Várja a nevezéseket az FIA azoktól a csapatoktól, akik a következő két évben a kudarcba fulladt USF1 helyén, az F1-es mezőny 13. csapataként akarnak versenyezni. A szövetség április 15-ig szeretné megkapni a kandidálók jelentkezését, az érdeklődők 1000 eurós adminisztrációs díj ellenében jelezhetik szándékukat.

Nem valószínű, hogy a Bridgestone változtat eredeti tervein, így az F1 exkluzív gumiszállítója az évad végén távozik a sportágból – árulta el a sportigazgató, Hiroshi Yasukawa. Mint ismeretes, a csapatok azt kérvényezték a gumiipari mamuttól, hogy maradjon, ennek ellenére minimális az esélye annak, hogy a cég változtat álláspontján.

2011-től eltűnnek a dupla diffúzorok a Formula–1-ből – döntött az istállók műszaki igazgatóit tömörítő Technikai Munkacsoport. A szakemberek olyan aeromódosításokat fogadtak el, amelyeket végrehajtva a tavaly nagy port kavart eszköz használata már nem lesz lehetséges. A következő idényre életbe lépő változtatásoknak köszönhetően a leszorítóerő jelentősen csökken majd, így a becslések szerint két másodperccel is nőhetnek a köridők.

15 ÉVE ÍRTUK



Mika Hakkinen úgy véli, hogy Raikkönen lehet az, aki megállítja Michael Schumachert. „Amennyiben hasonló színvonalú autót bocsátanak a rendelkezésére, mint Michaelnek, akkor Kimi le tudja győzni őt. Akkor sem hibázik, ha nagy nyomás nehezedik a vállára. Kimi fair versenyző: mindig keményen küzd, és a határon autózik anélkül, hogy összeütközne bárkivel is. Más versenyzők nem veszik le a lábukat a gázról azért, hogy elkerüljenek egy ütközést."

Az újságírók azon kérdésére, hogy Flavio Briatore és a Renault Giancarlo Fisichella 2001-es elbocsátása után miért vette most mégis vissza az olasz versenyzőt, a csapatvezető a következőt válaszolta: „Egyszerű, mostanra felnőtt. Olyan, mintha a korábbi Fisichella bátyja lenne, teljesen más lett. Akkoriban nem vette eléggé komolyan a Formula–1-et, most azonban már odafigyel az első körtől az utolsóig. És ez az, amit akarunk."

Miután Frank Williams megjegyzéseket tett Juan Pablo Montoya testsúlyára, a kolumbiai versenyző kikelt korábbi csapata ellen. „Nem tudom, mit akartak. Versenyeket nyertem. Frank folyamatosan panaszkodott, hogy túlsúlyos és edzetlen vagyok, állandóan emiatt panaszkodott. Amikor az F1-be jöttem, mindenki azt mondta: 'kövér vagy'. Pedig kevesebbet nyomtam akkor, mint most. A Williamsnél elvárják, hogy tedd a dolgod, míg itt a McLarennél megadják az eszközöket is, amikkel dolgozhatsz. Ez nagy különbség, itt sokkal jobban megbecsülik a pilótát."

20 ÉVE ÍRTUK



Elképzelhető, hogy Michael Schumacher a Ferrarival kötött szerződés lejárta után a 2002-es idényben a McLarenhez igazol át. Schumacher maga is bevallotta, arról álmodozik, hogy Mercedesszel nyerjen világbajnoki címet, ez utóbbi márka viszont igyekszik megszerezni a brit istálló részvényeinek a többségét. Norbert Haug nyilván szívesen látná Schumachert az istállóban, amennyiben meg tudnak egyezni a szerződés feltételeiről.

A francia Olivier Panis bízik benne, hogy a 2001-es idényben újra versenyezni fog a Formula–1-ben. A pilóta a francia médiának elmondta, hogy a saját fejlődése miatt fogadta el erre az évre a McLaren ajánlatát tesztpilótai állásra. A Prostnál évekig egy helyben toporgott a pályafutása, és más versenyképes istállótól nem kapott álláslehetőséget. A McLarennél élvonalbeli csapatban dolgozhat, és a tesztpilótaként mutatott teljesítmény még csúcsszerződést is hozhat neki.

Eddie Irvine dicséri új munkaadóját, a Jaguar istállót, és örül, hogy négyéves másodpilótai szerepkörének vége szakadt. „Végre más csapatban versenyzek, mint Michael Schumacher, és a munkaadóm normálisan bánik velem. Nem hiszem, hogy ebben az idényben bajnokságot nyerek, mivel a Jaguar teljesítménye még elmarad a McLarentől és a Ferraritól. Ez az idény megmutatja, milyen magasra vagyunk képesek emelkedni. A világbajnoki címért Hakkinen és Schumacher fog harcolni."

HÁZUNK TÁJA

Újítással kezdtük a szezont, elindult a Formula Podcast, amelynek adásai weboldalunkon, a Formula.hu-n megtalálhatók. Az autósport aktuális történéseit vagy éppen eseménytelenségét kiveséző műsorunk vendége volt már Günther Steiner, Nicholas Latifi és a Williams mérnöke, Jánvári Zsolt is.



LED LÁMPAHÁZ

ledlampahaz.hu

A ledes ledjobb!

Light4U!







Nagy Templom utca

Casino

Corvin sétány

Práter utca

LED LÁMPAHÁZ

www.ledlampahaz.hu
1083 Budapest, Práter utca 34.
rendeles@ledlampahaz.hu
Nyitvatartás: H-CS: 8-16 P: 9-14

Middle Course

MIDDLE COURSE KFT.
3412 Bogács, Alkotmány u. 102.
Telefon: 30/303-5484
E-mail: middlecoursekft@gmail.com
Web: www.middlecourse.hu

Fuvarozó, Kereskedelmi és Szolgáltató

Korlátolt Felelősségű Társaság



- Szóródó anyagok közúti szállítása
- Gépi földmunka
- Építési terület előkészítése
- Út-, térkő- és járdaépítés

www.middlecourse.hu