ÁRA: 795 FT | ELŐFIZETŐKNEK: 544 Ft

Autósport és Formula

FORMULA.HU

MAGYARORSZÁG MOTORSPORTMAGAZINJA XXI/5. SZÁM, 2020. MÁJUS

20

WWW.FORMULA.HU • ELKÉPZELTÜK A FIKTÍV VIETNÁMI ÉS KÍNAI NAGYDÍJAT

A KARANTÉNKIRÁLY:

LANDO NORRIS

- SIR STIRLING MOSS (1929–2020)

VB-CÍM NÉLKÜL IS A LEGJOBBAK KÖZÖTT

EXKLUZÍV INTERJÚ:

- JACQUES VILLENEUVE
- MARIO ISOLA
- ALEKSZEJ LUKJANUK

- E-SPORT-KÖRKÉP

KI, MIVEL JÁTSZIK?

9 771785 948009 20005

BARKÁCSOLÁSTÓL A BANÁNJELMEZIG

ÍGY VISELIK A PILÓTÁK A BEZÁRTSÁGOT

OXYGEN SMD

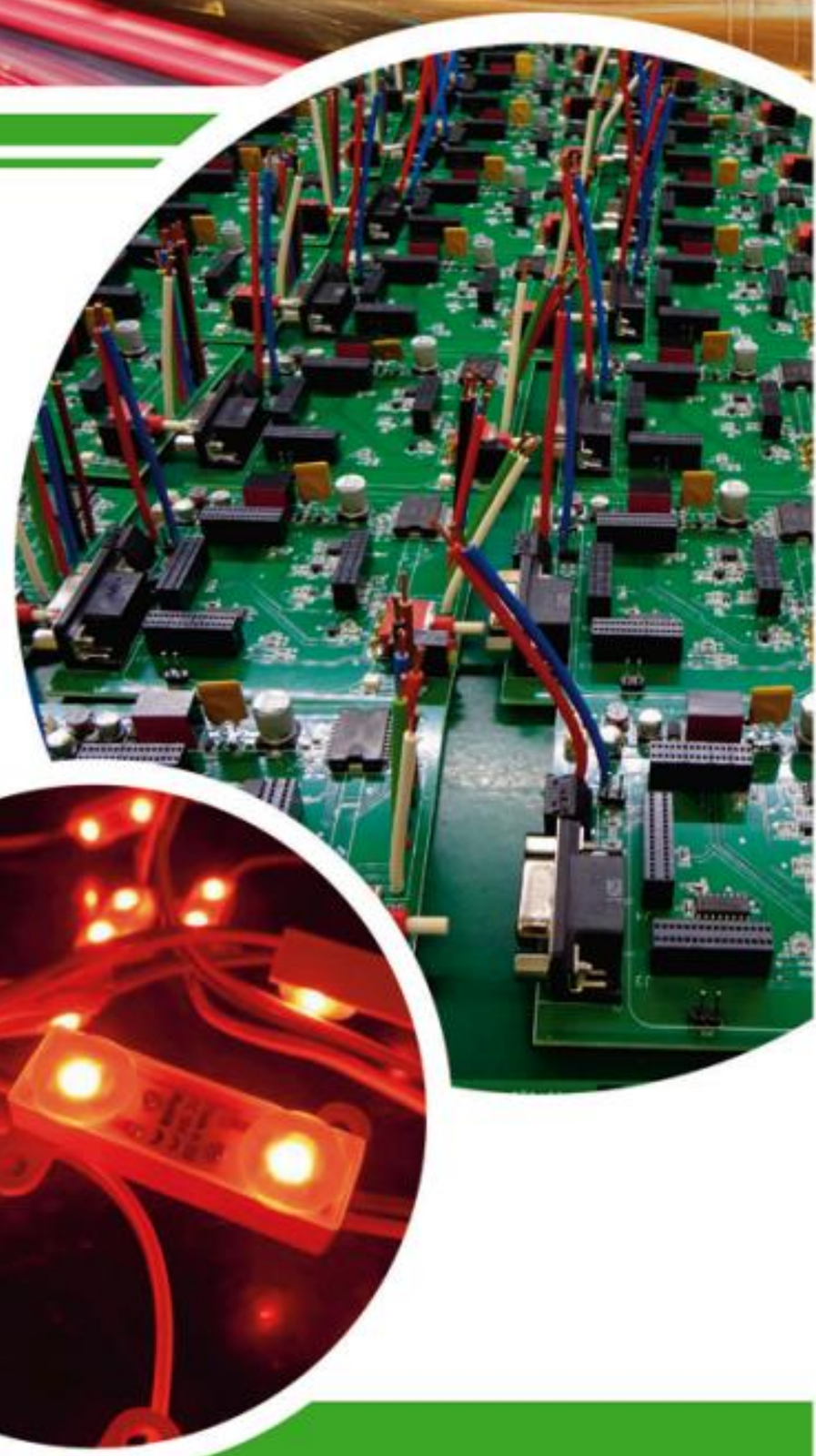
THE LED COMPANY

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.



HIÁNYPÓTLÓ

Ne legyenek illúzióink: ha egy szóval kell majd néhány év távlatából jellemeznünk a 2020-as évet, tízből kilencen a koronavírus, karantén, bezártság vagy ezzel rokon kifejezéseket fogják elsőként említeni. Amit egy hónapja még csak sejthettünk, mára biztossá vált: a Covid–19 nevű szubmikroszkopikus organizmus két vállra fektette civilizációnkat, életünk legfontosabb területei alapjaiban megváltoztak, s bár pislákol a fény az alagút végén, jelen pillanatban nem lehet megmondani, mikorra zökkenhet vissza a minket körülvevő világ a szokott, vagy legalábbis ahhoz közelítő kerékvágásba. Éppen ezért, ahogy az élet minden más területén, mi is arra kényszerültünk, hogy a lehetőségekhez mérten alkalmazkodjunk a megváltozott körülményekhez, s kitöltsük a vírusválság okozta hiányokat. Komoly lépést jelentett számunkra a múlt hónapban magazinunk áthelyezése a digitális térbe, s versenyek híján merőben újszerű tartalmakkal igyekeztünk pótolni a hiányzó versenyriportokat, nagydíj-összefoglalókat. De nem ez volt az egyetlen újításunk: az Ausztrál Nagydíj eredeti hétvégéjén útjára indítottuk podcastadásunkat, melynek rövid története során egy jelenlegi pilóta és csapatvezető után most Jacques Villeneuve-öt és Michelisz Norbit is vendégeink között köszönthettük. Várjuk a reménykeltő híreket a szezonkezdetről, elemezzük a legfrissebb pletykákat, szóbeszédeket, s próbáljuk megjósolni a megjósolhatatlant: mi történik, ha végre-valahára újra felzúgnak a motorok.

Szerencsére az elmúlt hetekben egyre több pozitívum csalhatott mosolyt az arcunkra: Michelisz Norbi egy nagyszerű kezdeményezést indított útjára, a tervek szerint július elején elrajtolhat a Formula–1, s a friss hírek alapján úgy tűnik, hogy a korábbi információkkal ellentétben a Túraautó-világkupa is a Hungaroringre látogathat az idén. Persze a helyszínen, legalábbis 2020-ban, aligha lehetünk ott, de legalább nem archív versenyekkel, virtuális futamokkal vagy ne adj' isten üveggolyók küzdelmével kell pótolnunk a hiányt hétvégente. Addig pedig marad a múltidézés, a merengés, a fantáziálás. Marad az autósport szeretete. Mert ezt a koronavírus sem veheti el tőlünk.

Dr. Gellérfi Gergő
az Autósport évkönyv szerkesztője

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



NEM CSAK SZERSZÁM, KOMPLETT TECHNOLÓGIA


ESZTERGÁLÁS


FÚRÁS


MARÁS


MENETMEGMUNKÁLÁS

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



BMW
I8

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

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

KARANTÉNKIRÁLY 8

Lando Norris a járványhelyzet legnagyobb nyertese

MENTŐS GUMIFŐNÖK 12

Exkluzív interjú Mario Isolával

TARTSD A TÁVOLSÁGOT! 18

Hogyan viseli az F1-es mezőny a bezártságot?

KEDVES ELLENFELEIM… 24

Daniel Ricciardo megnevezte a legalulértékeltebb F1-es riválisait

EGY NAP A VILÁG 28

A Formula–1 egyszeri futamrendezői

NEM BAJNOK, DE LEGENDA 32

Sir Stirling Moss (1929–2020)

VILLENEUVE MONDJA 38

Exkluzív karanténinterjú az 1997-es F1-es világbajnokkal

FIKTÍV VIETNÁMI NAGYDÍJ 42

Ez történt Kelet-Ázsiában (1999 óta)

FIKTÍV KÍNAI NAGYDÍJ 44

Ez történt Sanghajban (az elmúlt 16 évben)

MOTORSPORT

VIRTUÁLIS VÁLTÁS 46

Globális e-sport-körkép

KORONAVÍRUS-AKTÁK II. 50

Április, a tetőzés hava

ELŐNYRE VESZNEK SZERT 58

A motorsport és a dopping nem is olyan rövid története

A LEGENDA LEGENDÁS PILLANATAI 62

Rossi és ellenfelei idézték fel a „Doktor" legnagyobb csatáit és győzelmeit

A CÉLTUDATOS MUNKAMÁNIÁS 68

Thierry Neuville-t még Spa mellett is a rali érdekelte az F1 helyett

EURÓPA MÉRCÉJE 72

Alekszej Lukjanuknak nincsenek jó emlékei Magyarországról

ERC-S SZEMMEL 74

Hogyan állítja be autóját Herczig Norbert?

AUTÓK – LÁNYOK

ÉRZÉKI SPORTOSSÁG 82

Bemutató: Hyundai Prophecy

EGYÉNI UTAKON 86

Mazda CX5 SkyActive 2,5 AWD

EGY LÁNY – EGY KAMION 92

Éva és a Rába S16















KVÍZ KÜLÖNÖS KIESÉSEK

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: GELLÉRFI GERGŐ

1. Melyik világbajnok adta fel utolsó versenyét azért, mert nem látta értelmét a folytatásnak?
2. 2005-ben egy felszakadt csatornafedél pecsételte meg a konstruktőri világbajnokság sorsát – kinek az autóját tette tönkre?
3. Az 1997-es Ausztrál Nagydíjon egy versenyzőt hiába hívott csapata tankolásra, figyelmen kívül hagyta a felszólítást, s el is fogyott az üzemanyaga. Ki volt ő?
4. Az első két helyen haladtak istállójuk hazai versenyén, de az élen álló kamerája lerepült, és kiütötte csapattársát – melyik csapattal esett meg ez a nem mindennapi eset?
5. A Jaguar egyik pilótája a harmadik helyről indult Suzukában, de esélye sem volt pontokra váltani ezt, túlmelegedő autója ugyanis megégette az ülepét, és feladta a versenyt. Kiről van szó?
6. Mi árasztotta el Olivier Panis Toyotáját a francia klasszis utolsó silverstone-i versenyén?
7. A 2003-as Malajziai Nagydíjon Justin Wilsonnak idegbecsípődést okozott egy eszköz – de pontosan mi?
8. Johnny Herbert 1998-as monzai kiesése után nyilvánosan lehülyézte a csapat egyik szerelőjét. De miért?
9. Ki ütötte ki a versenyből egy lekörözés után Juan Pablo Montoyát, amikor a kolumbiai a legjobb úton haladt, hogy győzzön karrierje mindössze harmadik F1-es futamán?
10. Ez voltaképpen nem kiesés, mégis kihagyhatatlan: Jacques Laffite 1975-ben a lehető legmegdöbbentőbb ok miatt nem rajtolt el Watkins Glenben. Miért?

VÁLASZOK:

1. Damon Hill (1999, Suzuka) | 2. Juan Pablo Montoya (Sanghaj) | 3. Jean Alesi | 4. Ferrari (1995, Monza, Alesi és Berger) | 5. Mark Webber (2004) | 6. A tedéleti tűzoltókészülék oltóanyaga | 7. A HANS | 8. Bent telejtettek autójában egy csavarhúzót, ami beakadt a fékpedálba | 9. Jos Verstappen (2001, Interlagos) | 10. Szemcsepp helyett sisaktisztító folyadékot cseppentett a szemébe

VETTEL SZERZŐDÉSE

Sebastian Vettel szerződése lejár a 2020-as szezon végén: nem kérdés, hogy a Ferrari hosszabbítani szeretne a némettel, az viszont már vita tárgya, hogy milyen feltételek mellett. Négyszeres világbajnokként Vettel sztárnak kijáró fizetésért csatlakozott a Red Bulltól a Ferrarihoz 2015-ben, jelenleg 40 millió dollárra becsülik éves bérét, míg csapattársának, Charles Leclerc-nek öt évre szóló új szerződése is csak 10 millió dollárt fizet egy szezonban. A két pilóta hasonlóan teljesít, így érthető, hogy a csapat nem akar ennyivel többet kiadni Vettelre. A másik kérdés az egyezség időtartama: egy friss interjúban Vettel célzott rá, hogy szeretne több évre maradni az istállónál. Az olasz sportlap, a La Gazzetta dello Sport arról ír, hogy a Ferrari megtette Vettelnek az első ajánlatot: ez 12 millió euróról szól, és mindössze egy évre. Az újság szerint Vettel két szezonhoz ragaszkodik, ezért nemet mondott a tervezetre. A visszautasítása persze csak a jelenlegi ajánlatra vonatkozik, a Ferrari valószínűleg változtatni fog a feltételeken – azaz nincs arról szó, hogy a mostani nem megpecsételi sorsát a csapatnál.

A Scuderiának mindenesetre vannak B tervei, ha végül nem jönne létre egyezség. A Gazzetta információi szerint hárman is esélyesek: a csapattal számtalanszor szóba hozott Daniel Ricciardo, a középmezőnyben remeklő Carlos Sainz, valamint az istálló korábbi tartalékpilótája, Antonio Giovinazzi. A Renault, a McLaren és az Alfa Romeo versenyzőjének szerződése is lejár 2020 végén.



ADJANAK AUTÓT A NAGYOK A KICSIKNEK?

Christian Horner szerint a válságos idők kilátástalanságában az egyetlen biztos módja a kisebb költségvetésű csapatok fennmaradásának az, ha ideiglenesen megszűnnek konstruktőröknek lenni.

Az ügyfélautók témakörét időről időre feldobja valaki a Formula–1-ben az évek során: a koncepciót, amelynek lényege, hogy egyes csapatok eladják a saját maguk által épített kész autókat a riválisoknak, akiknek így csak az a dolguk, hogy felkészítsék őket, és versenyezzenek velük. Ez jóval olcsóbb módja a részvételnek, viszont mélyen belemarna az F1 egyik legfőbb alaptézisébe, miszerint itt mindenki a saját maga által kifőzött technikát állítja csatasorba.

A csapatok már most is bevételtől esnek el minden egyes meg nem rendezett futam után, és a Red Bull főnöke szerint, ha a nagycsapatokat valóban érdekli a kisebb büdzséből gazdálkodó istállók sorsa, akkor nem a költségmegszorításoktól várják a megmentésüket. „Ha tényleg komolyan költséget akarunk csökkenteni, különösen



a kisebb csapatok számára, akkor én teljes mértékben tudnék támogatni egy olyan ötletet, hogy a következő két évben ügyfélautókat szállítsunk nekik. Így a kiscsapatoknak semmit nem kellene költeniük a kutatás-fejlesztésre, csupán versenyeztetnék az autókat, ami óriási mértékben csökkentené a kiadásaikat. A modern 3D-s fényképezési technikákkal egyébként is minden csapatnak az a célja, hogy lemásolják egymást. A lehetőségek szélesebb körében kellene gondolkodnunk ahelyett, hogy körbe-körbe futkosunk és számokon vitatkozunk" – foglalt határozott álláspontot Horner.

SPIELBERGBEN JÖHET A START

Egy kilátástalan hónap után fény az alagút végén

Annyi lelombozó hír után április utolsó napjaiban végre már nem az volt a Formula–1-es hírek fő csapásiránya, hogy éppen melyik futamot halasztják el legközelebb, hanem az, hogy miképpen is lehetne megrendezni egyet! A Red Bull Ring javában készül a július 5-i zárt kapus szezonnyitóra.



Március végén, előző lapszámunk megjelenésekor úgy állt a Formula–1 2020-as szezonja, hogy Bakuval bezárólag már minden futam a törlés vagy a halasztás sorsára jutott, és Montreal szerepelt az ideiglenes naptár első helyén, amelynek sorsa azonban távoli lokációja és utcai jellege miatt szintén hamar inogni kezdett ebben a világot sújtó koronavírus-forgatagban. Egy hónap alatt az akkori állapotokhoz képest egyrészt tovább romlott a helyzet, másrészt viszont jóval pozitívabbá vált a közhangulat: már-már azt mondhatjuk, hogy április során a rajongók átélhették az ilyenkor szokásos F1-es érzelmi hullámvasutat, csak éppen nem a versenyek fordulatai, hanem a szezonalakítás fordulatai miatti izgulás okán.

Aztán nem is kellett sok idő, mire minden érdekelt belátta, hogy Kanadában sem lesz futam június 14-én, a súlyosabb vírushelyzetben lévő franciaországi Paul Ricarddal pedig már ekkor sem számoltak komolyan (végül bejelentették, biztosan nem lesz futamuk idén), így a júliusra tervezett Osztrák és Brit Nagydíj került rivaldafénybe. És végül a Red Bull lett az első promóter, amely nem a halogatásokról, hanem a futamrendezés mikéntjéről kezdett egyeztetésekbe – segítve azzal, hogy Ausztria Európában az első országok között kezdhette el újraindítani a gazdaságot a szigorú járványvédekezések után. Helmut Markóék már felvázoltak egy tervet arra, hogyan érkezhet meg és maradhat a lakosságtól elizolálva az F1-es személyzet a hétvége során – merthogy az év első futamai még biztosan nézők nélkül zajlanak majd, ami jó eséllyel a Magyar Nagydíjat is érinti, noha az augusztus 2-ára kitűzött verseny sorsáról egyelőre nem tud konkrétumokkal szolgálni a Liberty Mediával tárgyalásban álló Gyulay Zsolt, azt viszont elmondta, hogy az ausztriai intézkedések követendő például szolgálhatnak majd a Hungaroring számára is.

A hónap elején Silverstone volt az, amely bedobott a köztudatba olyan furcsa beszédtémákat, mint egy hétvégén több F1-es futam megrendezése, valamint a pálya ellentétes menetirányában való versenyzés, ezek a merész ötletek azonban nem szereltek Chase Carey legfrissebb, április 27-i levelében, amelyben már bizakodó hangvétellel vázolta a 2020-as szezon jelenlegi tervezetét. Eszerint a július 5-i Osztrák Nagydíjjal indulna a idény, amely augusztusig Európában maradna, majd a mezőny megindulna a Kaukázuson át a Távol-Keletre, aztán október–november környékén jöhetne az amerikai kontinens, decemberben a Közel-Keleten pedig a zárás. Ez az ideális forgatókönyv továbbra is 15-18 futamot tartalmazna, egy teljesen új naptár kidolgozásáról pedig már tárgyalnak a talpon maradt pályákkal.

Ezzel párhuzamosan a csapatok helyzete sem másodlagos: versenyzés hiányában sok-sok vállalkozáshoz hasonlóan ők is komoly bevételektől esnek el, ami a kisebb büdzsével rendelkező istállók fennmaradását is veszélybe sodorhatja. Több brit székhelyű csapat – köztük a Williams és a McLaren – egy-két hónapra el is engedte a dolgozói nagy részét, akik fizetését átvállalta az állam ezekben a kritikus időkben. De a Liberty is gondoskodik csapatairól: összesen 1,4 milliárd dollár gyorssegélyt oszt szét közöttük, hiszen a sport nem engedheti meg magának, hogy elveszítse a nevezőit.

Közben az F1 döntéshozói továbbra is rendszeresen tanácskoznak – az online térben – a sport újraindulásáról és a válságintézkedésekről. Ennek része, hogy a 2021-re kitűzött csapatonkénti 175 millió dolláros költséglimitet még lejjebb helyezzék, ám miután a Ferrari ebbe nem akart belemenni, az FIA életbe léptette a maga „felhatalmazási törvényét”, amely kimondja, hogy a rövid időtávú szabálymódosításokhoz immár elég számukra az egyszerű többség is a csapatok teljes egyetértése helyett.

Politika, gazdaság, szervezkedés – bízzunk benne, hogy hamarosan tényleg láthatjuk mindennek 300 km/órával száguldó eredményét is!

KARANTÉNKIRÁLY

Lando Norris a járványhelyzet legnagyobb nyertese

Már tavalyi debütálása alkalmával sem csak gyorsaságával és eredményeivel hívta fel magára a figyelmet a fiatal brit, hanem humorával és azzal, hogy tökéletesen kezeli a közösségi médiát – ezek a tulajdonságai pedig az F1 „élmezőnyébe" emelték a mclarenest a koronavírus miatt kialakult helyzetben.

SZÖVEG: BALOGH TAMÁS | FOTÓ: MCLAREN

Tizenegy pontszerző helyezés, két hatodik hely legjobbként, tizenegyedik hely az év végi összetett tabellán és tevékeny szerepvállalás a McLaren konstruktőri negyedik pozíciójában – tételesen felsorolva ezek voltak Lando Norris pályán elért eredményei 2019-es bemutatkozó szezonjában, de ennél sokkal többet tett hozzá a tavalyi Formula–1-es évadhoz. A fiatal generáció tagjaként tökéletesen érti és kezeli az internetes trendeket, nem mellesleg egy jó adag öniróniával is megáldotta a sors, így nem egyszer saját magát mémesítette a közösségi médiában. Emellett több emlékezetes csapatrádiós momentumot is produkált, Carlos Sainzcal alkotott párosuk pedig már-már Daniel Ricciardo-i magasságokba emelte az ökörködést (gondoltuk volna a Ron Dennis-érában, hogy egyszer a McLarené lesz majd a legszórakoztatóbb duó a paddockban?).

Norris tehát már 2019-ben megalapozta a hírnevét, igazán viszont idén jött el az ideje, köszönhetően a koronavírus-járványnak. Mivel valódi versenyeket hosszú ideig nem lehet rendezni a pandémia miatt, ráadásul az átlagemberek is kénytelenek otthon maradni, a megszokottnál is nagyobb hangsúly került a szimulátorozásra és az online térben való kommunikációra. Márpedig Norris ez utóbbiban egy lépéssel pilótatársai előtt jár, emellett a szimulátorjátékok világában is igencsak otthonosan mozog, hiszen már a járvány előtt is rengeteg online versenyen vett részt.

Ez a kettő együtt pedig az F1 egyik húzónevévé tette a mclarenest a koronavírus megjelenése óta eltelt hetekben. Nem véletlen, hogy a Formula–1 által szervezett hivatalos virtuális bajnoksághoz is az elsők között csatlakozott, de ezen kívül is gyakorlatilag minden nap rajthoz áll valamiféle online futamon – és ami ennél fontosabb: mindezt a közösségi csatornákon keresztül élőben közvetíti is a rajongóinak. Norris ugyanis ezen a fronton verhetetlen: nem elsősorban a szimulátorjátékokban mutatott tudásának, hanem személyiségének köszönhetően lopja el a show-t versenytársai elől ezekben a nehéz időkben.

Egyetlen példával tökéletesen lehet illusztrálni, miért vált a 20 éves brit az F1 első számú arcává a járvány alatt. A Virtuális Bahreini Nagydíjon történt, hogy az internetkapcsolata megszakadt, így nem tudott részt venni az időmérőn (ez egyébként azóta is visszatérő probléma az F1 hivatalos sorozatának versenyei alatt, sőt egy ízben emiatt törölte is a játékot a gépéről, természetesen élőben közvetítve azt is, ahogy rányom az „Uninstall" gombra), így a mezőny végéről volt kénytelen rajtolni.



Norris azonban nem tétlenül ülte végig a futam előtti perceket, hanem telefonon több társát is felhívta egy-egy jótanácsért, a humoros beszólásokkal tarkított beszélgetéseket pedig természetesen mindenki élőben figyelhette a Twitchen. George Russellt például azzal ugratta, hogy neki van a legtöbb rutinja az utolsó sorból való indulásban, utalva a Williams tavalyi borzalmas produkciójára, de ahhoz is vette a bátorságot, hogy a McLaren elnök-vezérigazgatóját, Zak Brownt is felhívja, aki persze modern cégvezetőként vette a lapot (ismét csak képzeljük el ugyanezt Ron Dennisszel...). Nem meglepő, hogy végül a pilóta csatornáját többen nézték az online verseny alatt, mint az F1 oldalainak hivatalos közvetítéseit!

A másik kiemelkedő „akciója" a fiatal pilótának egy jótékonysági adománygyűjtéshez kapcsolódott, ugyanis megígérte a rajongóinak, hogy amennyiben összejön a célul kitűzött összeg, leborotválja a fejét. Nos, az összeg természetesen összejött, Norris pedig állta a szavát, élőben közvetítette a hajvágását is – még ha némileg csalódást is okozott azzal, hogy „csak" a bozontos hajkoronájától szabadult meg, s nem borotválta teljesen kopaszra magát.

> MIVEL VALÓDI VERSENYEKET HOSSZÚ IDEIG NEM LEHET RENDEZNI A PANDÉMIA MIATT, RÁADÁSUL AZ ÁTLAGEMBEREK IS KÉNYTELENEK OTTHON MARADNI, A MEGSZOKOTTNÁL IS NAGYOBB HANGSÚLY KERÜLT A SZIMULÁTOROZÁSRA ÉS AZ ONLINE TÉRBEN VALÓ KOMMUNIKÁCIÓRA. MÁRPEDIG NORRIS EZ UTÓBBIBAN EGY LÉPÉSSEL PILÓTATÁRSAI ELŐTT JÁR, EMELLETT A SZIMULÁTORJÁTÉKOK VILÁGÁBAN IS IGENCSAK OTTHONOSAN MOZOG.

Norris természetesen maga is érzi a megnövekedett érdeklődést, amit irányába mutatnak a rajongók a járvány kitörése óta. Az Autosportnak adott interjúban így beszélt erről: „Jelenleg ez az egyetlen dolog, ami történik" – mondta a szimulátorversenyek kapcsán. „Sok autósport-rajongó, akik most is szeretnének versenyzést és minket látni, ezt tartják az egyedüli érdekes eseménynek. Én pedig igazodok is ehhez, ezért próbálok egyre több emberrel interakcióba lépni, bekerülni a médiába. És ezzel nemcsak magamnak teszek jót, hanem általában véve a szimulátorversenyzésnek is. Általa is csak tovább terebélyesedik az autóversenyzés világa, hiszen látható, hogy a résztvevők és a nézők száma is folyamatosan nő."

Persze mint arra rámutattunk, önmagában az online versenyeken való részvétel nem emelte volna ki a tömegből a britet, hiszen több társa is ugyanígy tesz, sőt az F1 2019-es játéktól amúgy ódzkodó Max Verstappen már nyert is egy szimulátoros bajnoki címet. Norris főként a humorának köszönheti a népszerűséget, éppen ezért ígéri, hogy a valódi versenyzés visszatértével is csak mértékkel fog visszavenni a bolondozásból: „Amint minden visszaáll a normál kerék-

Ha a pályán (még) nem is, a közösségi médiában már az F1 élmezőnyébe tartozik a 20 éves brit







vágásba és mi is elkezdhetünk dolgozni a McLarennél a szimulátorban a beállításokon, nekem is vissza kell helyeznem a hangsúlyt a feladataimra. Akkor már nem leszek itthon ilyen sokat, nem fogok tudni annyit streamelni, és kicsit komolyabban kell majd hozzáállnom a dolgokhoz. De ez nem azt jelenti, hogy meg fogok változni – nem akarok olyasvalakinek tűnni, aki nem vagyok. Egyszerűen csak arra kell majd figyelnem, hogy a megfelelő pillanatban a megfelelő dolgokat mondjam, és ne úgy jöjjek át a képernyőn, mint aki csak vicceskedni akar ahelyett, hogy komolyan venné a dolgokat. Persze ha egyszerűen magamat adom, attól időnként még ugyanúgy jönni fognak majd a poénok."

Ez utóbbi megmutatkozhat többek között a brit sisakfestéseiben, 2020-ra ugyanis újból engedélyezik majd a pilótáknak, hogy akár versenyről versenyre új dizájnnal rukkoljanak elő. Márpedig Norrisnak saját elmondása szerint már számos ötlete van, amelyet szeretne megvalósítani ilyen téren. Egyet már tavaly is megvillantott, amikor az Olasz Nagydíjon a gyerekkori hőse, Valentino Rossi által használt motívumokkal díszítette fel a bukóját. S ha már Rossi: talán nem véletlen, hogy Norris olyan lett, amilyennek megismertük, hiszen pályafutása jelentős részében az olasz MotoGP-sztár is híres volt arról, hogy látványos csatái és legendás győzelmei mellett a futamok utáni ünnepléseivel és speciális sisakfestéseivel is rajongók millióit nyerte meg saját magának és sportjának. A McLaren-pilóta kétségkívül hasonló ösvényre lépett, ha pedig a valódi versenyzés újraéledésével a pályán is egyre komolyabb eredményeket érne el, akkor Max Verstappen ide, Charles Leclerc oda, ő lehet az első Formula–1-es sztár, aki igazán meg tudja szólítani a Z generációt.

FELVETTÉK A FONALAT

Noha Norris az első hetekben egyértelműen előnyben volt társaihoz képest, a karanténhelyzet előrehaladtával egyre több versenyző csatlakozott hozzá a szimulátorozás és a bolondozás terén is. Max Verstappen eleve szintén rengeteg online futamon méreti meg magát, ő viszont kevésbé veszi ki a részét a hülyéskedésből. Ellentétben a fiatal generáció többi tagjával: mindenekelőtt Charles Leclerc-t kell kiemelni, aki pillanatok alatt belerázódott mind a játékok, mind a Twitch-közvetítések világába. A monacói szerepe a Ferrari versenyzőjeként különösen fontos, hiszen az átlagnézőt az ő nevével még jobban oda lehet vonzani a monitorok elé, hogy megnézzenek egy-egy virtuális versenyt.

Leclerc már több győzelmet is aratott, de a bolondozás terén is hamar felvette a ritmust: williamses kollégájával, George Russell-lel például órákat töltöttek az Euro Truck Simulator kipróbálásával, aminek óriási ökörködés lett a vége, de emlékezetes az is, ahogy Norrisszal kiegészülve elénekelték – vagyis inkább csak megpróbálták – a Formula–1 hivatalos főcímdalát. A világjárvány kétségkívül legpozitívabb hozadéka ez a száguldó cirkusz szempontjából, hogy egészen új oldalukról ismerhetjük meg az F1-es pilótákat, akiknek a most megszerzett népszerűsége akár a versenyhelyszíneken is megmutatkozhat majd a szurkolók irányából – már „csak" az kellene ehhez, hogy végre újra legyenek igazi futamok, méghozzá nézőkkel…

MENTŐS GUMIFŐNÖK

Exkluzív interjú Mario Isolával



Önkéntes mentősként a koronavírus ellen harcol Milánóban, javában készül a motorsportszezon rajtjára, de arra is szakított időt, hogy interjút adjon a #FormulaHUPodcastnek: Mario Isolával, a Pirelli F1-ért és autóversenyzésért felelős fővezérével beszélgettünk.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR | FOTÓ: PIRELLI, DPPI

Mario, meséljen nekünk arról, hogy mi zajlik, jobban mondva mi nem zajlik jelenleg a Pirellinél!

Ami nem zajlik? Bajnokságok sajnos nincsenek, mert várunk a versenynaptárral kapcsolatos fejleményekre, hiszen nemcsak az F1, hanem az összes többi széria, például a GT, a rali és minden más bennünket érintő eseményeit elhalasztották, egészen addig, amíg jobbra fordul a helyzet. Ami zajlik, az a munka, mégpedig otthonról, hiszen meg kell terveznünk és szerveznünk a dolgokat. Arra számítunk, hogy az év második felében elindulhatnak a bajnokságok, ha pedig ez megtörténik, vélhetően mindenki igyekszik majd minél több versenyt bonyolítani, ez pedig komoly próbatétel lesz számunkra a gyártás, a logisztika és a technikai támogatás vonatkozásában is. Az F1 esetében biztosan zsúfolt lesz a menetrend. A tervek szerint augusztusban remélhetőleg már versenyezhetünk, szóval nyári szünetre sem állunk le, és nagy valószínűség szerint december 18-ig folyamatosan nagyüzem lesz. Fel kell mérnünk a világjárvány gazdasági hatásait, mert ennek fényében kell dolgoznunk, így valóban sok a tennivaló. Természetesen nem könnyíti meg a dolgunkat, hogy nincs még versenynaptárunk. Nemrég a csapatok, az FIA és a FOM eldöntötték, hogy elhalasztják a 2021-re tervezett szabályváltozásokat 2022-re, emiatt a csapatokkal közösen tervezett teszteket nekünk is el kellett halasztanunk. Ez is egy fontos dolog számunkra, hiszen így a következő szezonban is a mostani, 13 colos abroncsokat kell majd használnunk.

Említette, hogy augusztus magasságára várják a szezon kezdetét.

Talán már júliusban! Úgy gondolom, hogy annál korábban nagyon nehéz lenne...

A jelek szerint valóban zsúfolt lesz a program. Hallottunk olyat, hogy akár minden hétvégén lehet verseny, néhányan pedig már arról is beszélnek, hogy akár hétközi futamok is lehetnek. Mennyire lesz nehéz ezt kezelni?

Kezdjük a gyártással! Amikor év közben gyártjuk az abroncsokat, mindig készítünk egy tervet a gyárral együttműködve, miután a csapatok határoztak a választásaikról. Ha túlságosan sűrű a program, akkor nagyon kell igyekeznünk a gyártással. Megvannak az abroncsok, amelyeket Bahreinre, Vietnámra és Kínára már elkészítettünk, s elkezdtünk már dolgozni néhány további futam abroncsainak gyártásán is. Ez azt jelenti, hogy van némi készletünk, amivel dolgozhatunk, mert ezeket az abroncsokat a kívánalmaknak megfelelően, hőmérséklet-szabályozott konténerekben szállítottuk és tároltuk, így bevethetőek. Ezt követően mindenképpen terveznünk kell. A távoli futamok lehetnek igazán nehezek számunkra, mert azokra nemcsak a gumikat kell elszállíttatnunk, hanem a szükséges felszereléseket is. Ez nálunk is ugyanúgy van, mint a csapatok esetében a garázsfelszerelés, konténerben szállíttatjuk azokat egyik helyszínről a másikra. Roppant fontos, hogy legyen egy terv, egy menetrend, amely alapján mozgatni tudjuk a cuccainkat. Értjük és elfogadjuk, hogy sűrű naptár kell, de fontos mérlegelni és figyelembe venni azt is, hogy milyen problémák adódhatnak ebből. Rengeteg javaslatot hallottam, mert tényleg sok ötlet megfogalmazódott már. Ezek egyike az, hogy legyen egynél több futam egy hétvégén, például egy szombaton, és egy másik vasárnap. Ezzel kapcsolatosan mindenképpen mérlegelni kell azt is, hogy van-e elég hely a paddockban. Jelen pillanatban 1800 darab abroncsot kell a helyszínekre szállítanunk egy eseményre. Ha szükséges, simán tudunk vinni háromezret is, de a kérdés az, hogy van-e elég hely arra, hogy a kamionokat, a trélereinket és a konténereket tároljuk. Ez nem mindenütt megoldható. Vannak olyan helyek, Kanada például, ahol a gumifelszerelő műhelyt a folyóra kell felépíteni. Bizonyos pályákon nincs lehetőség arra, hogy túl sok gumit tároljunk, például Spában sincs túl sok hely sem erre, sem a felszerelő műhely felállítására. Nem könnyű a helyzet, na... Nem irigylem a FOM munkatársait, akik nagy erőkkel dolgoznak azon, hogy legyen versenynaptárunk az év hátralevő részére.



Ha már ezeknél a bizonyos termokonténereknél, valamint a speciális szállítási körülményeknél tartunk... Van az F1-es abroncsoknak szavatosságuk? A gyártás után mennyi ideig lehet biztonságosan használni ezeket a gumikat?

A múltban bonyolítottunk erre vonatkozó teszteket, és rájöttünk, hogy az abroncsok kora nem jelent problémát. A megfelelő körülmények között tárolt gumik akár egy év múlva, talán még picivel később is használhatóak. Ha csak simán kivágnánk őket a napfényre, és ott tárolnánk, akkor biztosan károsodnának, de a hőmérséklet-szabályozós konténerben, 15 °C felett, napfénytől védett helyen tárolva, tehát az előírásokat tiszteletben tartva, akár egy évnél több is lehet a jótállás a gumijainkra. Az idei évad elején gyártott gumikat nyugodtan, gond nélkül használhatjuk akár az év végén is.

Az F1-es abroncsok gyártásának kiemelt helye Románia vagy Törökország?

A fő gyárunk Romániában található, az összes F1-es gumit ott gyártjuk. A törökországi üzem jelenleg másodlagos, ott elsősorban F3-as, GT- és raligumikat gyártunk, de minden gép és felszerelés megvan ott is ahhoz, hogy F1-es gumikat gyártsanak, ha arra lenne szükség.

A tervek kapcsán említette a szabályváltozások elhalasztását 2021-ről 2022-re. Úgy tűnik, hogy jövőre szinte minden változatlan marad. Mit jelent ez a Pirellire nézve? Gyártják majd a jelenlegi abroncsokat, mindenféle változtatás nélkül? Érkezett esetleg valamiféle módosítási javaslat a csapatoktól?

Tárgyalunk ebben a témában a csapatokkal, az FIA-val és a FOM-mal, mert bár a technikai szabályzat változatlan marad, a csapatok fejleszteni fogják az autókat, ami azt jelenti: joggal számíthatunk rá, hogy az autók teljesítménye sokkal jobb lesz 2021 végére, mint most. Ez nyilvánvalóan hatással lesz az abroncsokra is, nagyobb terhelésnek lesznek kitéve a gumik. A csapatokkal együttműködve dolgozunk, várjuk az előrejelzéseiket a fejlesztések mértékével kapcsolatban, hogy felmérjük, szükséges-e változtatnunk valamicskét a gumikon. Figyelembe kell venni azt is, hogy van-

> A TÁVOLI FUTAMOK LEHETNEK IGAZÁN NEHEZEK SZÁMUNKRA, MERT AZOKRA NEMCSAK A GUMIKAT KELL ELSZÁLLÍTTATNUNK, HANEM A SZÜKSÉGES FELSZERELÉSEKET IS. EZ NÁLUNK IS UGYANÚGY VAN, MINT A CSAPATOK ESETÉBEN A GARÁZSFELSZERELÉS, KONTÉNERBEN SZÁLLÍTTATJUK AZOKAT EGYIK HELYSZÍNRŐL A MÁSIKRA.







Az F1-es gumiszállító első embere az egyik legláthatatlanabb a sport működéséért felelős kulcsszereplők között – pedig egy csupaszív szakembert ismerhettünk meg Mario Isola személyében

nak tervek arra vonatkozóan, hogy bizonyos komponensek fejlesztését befagyasztják a következő évadtól kezdve, ami azt jelenti, hogy a fejlesztések mértéke kisebb lesz a normál időszakokhoz képest. Ki kell értékelnünk ezeket a hatásokat, aztán pedig meglátjuk, hogy milyen döntést hozunk. Mint mondtam: ha kell változtatnunk a jelenlegi termékeken, ahhoz tesztelés szükséges. Ha pedig teszt szükséges, ahhoz csapatokra, autókra, szerelőkre van szükség. Egy ilyen helyzetben, amikor a bajnokság ennyire össze lesz zsúfolva, nagyon nehéz lenne erre alkalmat találni.

Furcsa és nehéz időket élünk, ön szerint van okunk arra, hogy aggódjunk a Formula–1 jövője miatt?

Ez egy roppant nehéz időszak mindenki számára. Az F1 nagyon keményen dolgozik azért, hogy a kisebb csapatok ne kerüljenek kilátástalan gazdasági helyzetbe, hogy csökkenteni tudják a költségeiket. Mindenkinek az a célja, hogy a Formula–1 megmeneküljön. Készülünk arra, hogy az előttünk álló időszak nehéz lesz, ezért érzékeny döntéseket kell meghoznunk, de nem feledkezhetünk meg arról sem, hogy ez egy versenyképes környezet, itt mindenkinek roppant versenyképes a hozzáállása. Nagyon fontos, hogy mindenki egységesen a jó irányba haladjon, mert csakis így lehet garantálni az F1 túlélését. Túlélés alatt azt értem, hogy mind a tíz jelenlegi csapat megmarad, és talán néhányan még csatlakoznak is majd a későbbiekben. Nem fogadhatjuk el azt, ha valamelyik csapat a jelenlegi tízből csak úgy eltűnne, csupán azért, mert nincs meg a gazdasági háttér a folytatáshoz.

Beszéljünk most egy kicsit Mario Isoláról! Már Magyarországon is mindenki tudja, hogy mennyire nemes lélek ön, hiszen az F1 kereszteslovagjaként a frontvonalban harcol a koronavírus ellen, önkéntes mentősként. Úgy sejtjük, ez is gondoskodik arról, hogy ne unatkozzon egy pillanatra sem!

Igen, így van, eléggé elfoglalt vagyok emiatt! Napközben végzem a munkámat, éjszakánként pedig folytatom az önkéntes mentősofőri tevékenységemet Milánóban. Ez az időszak nyilvánvalóan nem könnyű ezen a fronton sem. Nem mondanám azt sem, hogy egy normál időszakban sokat lógathatjuk a lábunkat az éjszakai mentőzés során, mert Milánóban tényleg bármi megtörténhet. Most a Covid–19 miatt sokkal több dolgunk van, különféle új protokollokat kell alkalmaznunk a bevetések során. Óvnunk kell magunkat, maszkot, dupla kesztyűt és speciális védőruhát viselünk, hogy ne legyünk kitéve a fertőzésveszélynek. A szokásosnál türelmesebbnek is kell lennünk, hiszen az új előírások szerint a Covid–19 által fertőzöttek esetében nem vihetjük magunkkal a hozzátartozókat. Ezzel megelőzhető a további fertőzés, de pszichológiailag nem könnyű, mert a rokonok, családtagok komoly támogatást tudnak nyújtani a betegeknek, most viszont egyedül kell bevinnünk őket a kórházba. Néha nem olyan könnyű elmagyarázni, hogy senkit nem vihetünk magunkkal, és a kórházba sem jöhetnek be, mert tilalom van. Igyekszünk mi magunk is csökkenteni a kapcsolattartást másokkal, remélhetőleg ennek köszönhetően csökken a vírus terjedése. Immáron 32 éve vagyok önkéntes mentős, de ilyen helyzettel még sohasem találkoztam.

Folytassuk egy újabb önhöz köthető témával: azzal, hogy bár kevesen tudják, de az F1-es paddockban létezik egy „titkos társaság", amelyet Günther Steiner és Carlos Sainz alkotnak hárman, mint a „ralis srácok"! Meséljen nekünk, mit tudhatunk erről a „titkos társaságról"?

1996 óta dolgozom a Pirellinél, szóval már elég régen. 2000 végén csatlakoztam a motorsportrészleghez, ahol az első tevékenységem a ralis tesztekhez kapcsolódott, mert akkor jó néhány csapatnak szállítottunk gumikat a világbajnokságon. Részt vettem néhány teszten Carlos Sainzcal, az idősebbel természetesen, akivel így régről ismerjük egymást, és Günther is dolgozott a rali világában. Nagyon mókás volt, amikor az élet úgy hozta, hogy egyszer csak összetalálkoztunk így hárman az F1-es paddockban. Azóta is törekszünk arra, hogy legyen időnk meginni együtt egy kávét, esetleg együtt ebédelni, és beszélgessünk a ralis időkről. Azokkal, akik megfordultak abban a közegben és még ma is aktívak a motorsportban, mindig sokat beszélgetünk a régi sztorikról, és persze nagyokat nevetünk ezeken! (nevet) Erről szól a titkos társaság. Ez nagyon tetszik! (nevet) Titkos társaság!

Láttuk azt is, hogy tortával köszöntötték Carlost a Dakar-győzelem kapcsán az F1-es teszten!

Az nem az én érdemem, mert az ötlet Günthertől jött. Odajött hozzám Barcelonában, ittunk egy kávét együtt, és közben azt mondta: „Még nem is gratuláltunk Carlosnak, pedig megnyerte a Dakart!" Azt feleltem, hogy „igazad van, gyorsan csináljunk valamit!"



Idősebb Sainz, Isola és Steiner – a régi ralisok máig együtt bandáznak

Megkerestem az ifjabb Carlost, hogy mondjon valamit, amit az édesapja nagyon szeret. Erre rávágta: „Az a tiramisu, amit a hospitalityben szolgáltok fel!" Visszamentem és mondtam a séfünknek, hogy „szeretnék egy spéci tiramisut Carlosnak, legyen olyan, mint a sivatagi dűnék, szóval fehér csokiból készüljön, ne barnából!" Elkészült, ráadásul

NAPKÖZBEN VÉGZEM A MUNKÁMAT, ÉJSZAKÁNKÉNT PEDIG FOLYTATOM AZ ÖNKÉNTES MENTŐSOFŐRI TEVÉKENYSÉGEMET MILÁNÓBAN. EZ AZ IDŐSZAK NYILVÁNVALÓAN NEM KÖNNYŰ EZEN A FRONTON SEM.





ÉSZREVÉTLEN ISMERŐS

Nem Mario Isola az egyetlen F1-ből ismert magasrangú vezető, aki az elmúlt hetekben az egészségügy és a betegek szolgálatába állt. Olasz források szerint így tett Maurizio Arrivabene is, aki négy szezonon át volt a Ferrari csapatvezetője, mielőtt 2019 januárjában Mattia Binotto átvette a helyét. Isolával ellentétben Arrivabene egyáltalán nem akarja nyilvánosság elé tárni a koronavírus-járványban az emberek megsegítéséért vállalt önkéntes munkáját, ám néhány, a Ferrarihoz közel álló olasz lap megtudta, hogy a most 63 éves egykori Philip Morris-főnök mentőautó sofőrjeként teljesít szolgálatot a járvány által leginkább sújtott Észak-Olaszországban. Jó látni, hogy vannak olyanok, akik miután a sport révén világhírnévre tettek szert és saját szakmájukban megjárták a csúcsot is, képesek voltak két lábbal a földön maradni és rivaldafénytől távol a hétköznapi ember életét élni.

rátettük Supermant is az autójával a tetejére, majd szóltunk Carlosnak, hogy jöjjön át. Sokan voltak ott a paddockból, egészen jó volt a hangulat. A kis Carlost megkértem rá, nehogy mondjon neki valamit, így Carlos nagyon meglepődött, hiszen még csak nem is sejtett semmit. Amúgy majdnem bebuktunk az egésszel, Günther miatt! Günther aznap be volt hívva a hivatalos sajtótájékoztatóra, szóval várnunk kellett rá, mert késett, Carlos pedig furcsának találta a helyzetet. Azt kérdezte tőlem: „Te, minek hívtatok ide, mi fog történni?" Csak annyit mondtam neki, „nyugi, semmi különös!" Aztán befutott Günther és sort kerítettünk a köszöntésre.

Zárszóként mit üzenne a magyar rajongóknak? Ezekben a nehéz időkben nagy szükségünk van arra a pozitív energiára, amit ön képvisel!

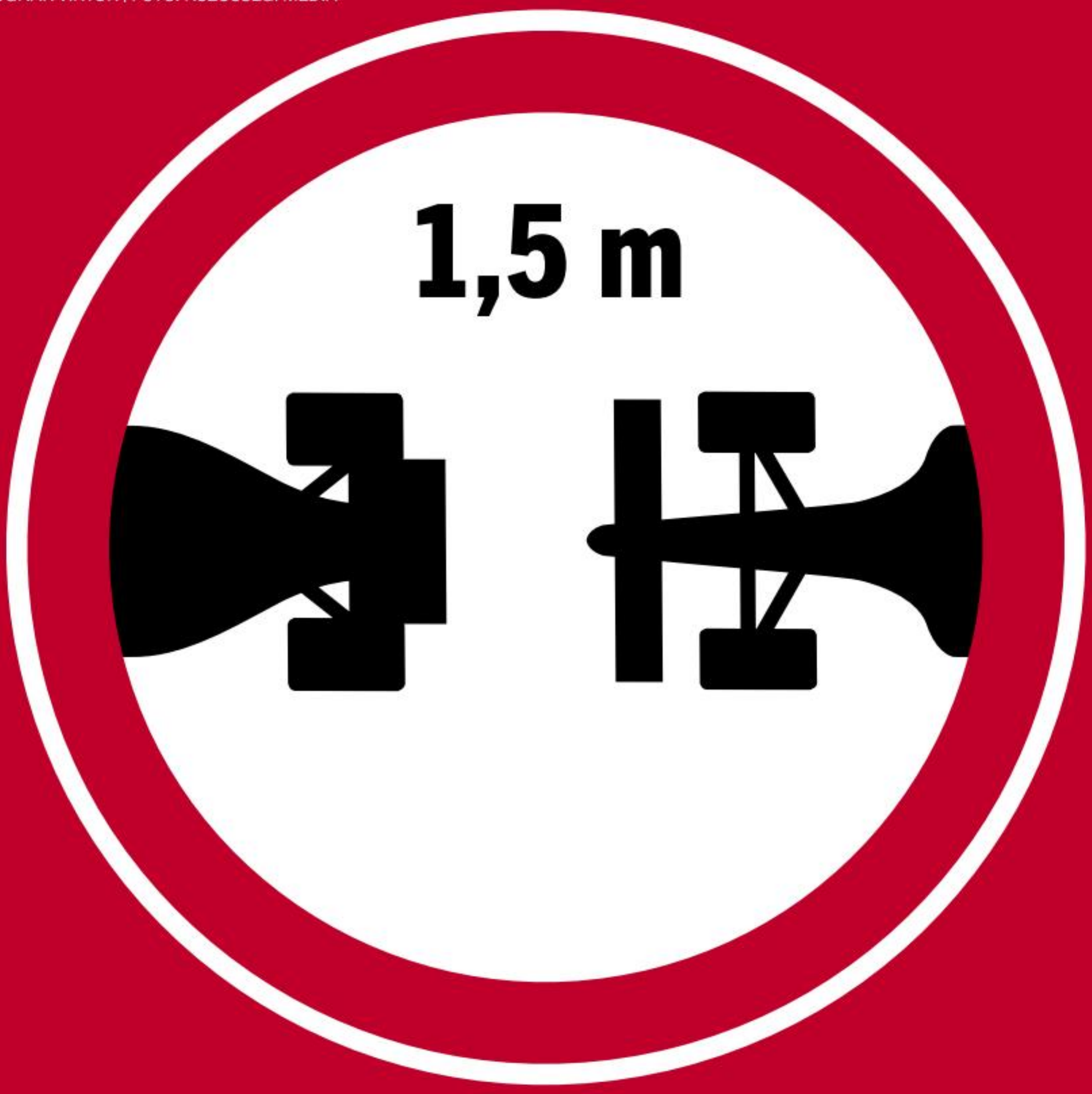
Pozitívnak kell lenni! Nagyon remélem, hogy ezt a tanácsot a magyar rajongók is megfogadják. Most mindenkinek otthon kell maradnia, maradjatok otthon, ne keressetek hülye kifogásokat. Tudom, hogy ez áldozat, de szükséges ahhoz, hogy az élet minél hamarabb újrainduljon. Tavasz van, itt a jó idő, menne mindenki mindenfelé, de most különösen fontos, hogy megfogadjuk a hatóságok iránymutatásait. Így tudunk harcolni a vírus ellen, és ami fontosabb, így tudunk nyerni a vírus ellen. Remélhetőleg hamarosan visszatérünk, addig nézzétek a régi F1-es versenyeket, élvezzétek a múlt motorsportját tévében, komputeren vagy ahol épp lehetőségetek van erre. Persze ne csak tévézzetek, végezzetek otthon végezhető tréningeket, és maradjatok továbbra is szenvedélyesek!

TARTSD A TÁVOLSÁGOT!

Hogyan viseli az F1-es mezőny a bezártságot?

Az önmagában nem új jelenség, hogy a rajongók életében meghatározó szerepet játszó Formula–1-es pilóták néhány hónapra akár teljesen eltűnnek a szemünk elől, hiszen a téli holtszezonban ez minden évben megtörténik. A mostani helyzet viszont nemcsak azért rendkívüli, mert extrahosszú időre lettek pihenőre küldve a versenyzők, hanem azért is, mert azoknak a sztároknak a mozgástere is bekorlátozódott, akikről pedig a közvélemény úgy tartja, hogy bármit megtehetnek. Körbenéztünk, mivel töltik az F1-es pilóták a kényszerszabadságot, amikor éppen nem szomorú hangulatjelet nyomnak az aktuális futamhalasztás hírére.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR | FOTÓ: KÖZÖSSÉGI MÉDIA



ALEXANDER ALBON

A Red Bull fiatal pilótája mondhatni kilóg generációjából azzal, hogy a minimumon tartja a közösségi médiában való ténykedését, ezen a szokásán pedig nem változtatott a világjárvány miatt a legapróbb versenyzői reakciókat is epekedve váró rajongók kedvéért sem. Ez viszont nem jelenti azt, hogy Albon ne tett volna hozzá a közösség-összetartó online szerveződésekhez: ő is beszállt a szimulátorozásba, és kollégáival, Leclerc-rel meg Norrisszal mindenféle autót



és pályát kipróbáltak a virtuális világban, nem ritkán fullasztva röhögőgörcsbe a ténykedést. A 24 éves pilóta ráadásul beinvitálta ide, a nagyok játszóterére öccsét, a 18. életévét éppen betöltő Lucát, aki szintén remekül helyt állt. Meg kell jegyeznünk, hogy az egész szimulátoros időszak alighanem legemlékezetesebb megmozdulása is Alex Albon nevéhez fog kötődni: a spielbergi pályán rendezett jótékonysági versenyen ugyanabban a kanyarban és szinte ugyanúgy lökte félre a Leclerc által vezetett virtuális Ferrarit, mint azt csapattársa, Max Verstappen tette tavaly a valóságban – amit a monacói méltatlankodva szóvá is tett!

VALTTERI BOTTAS



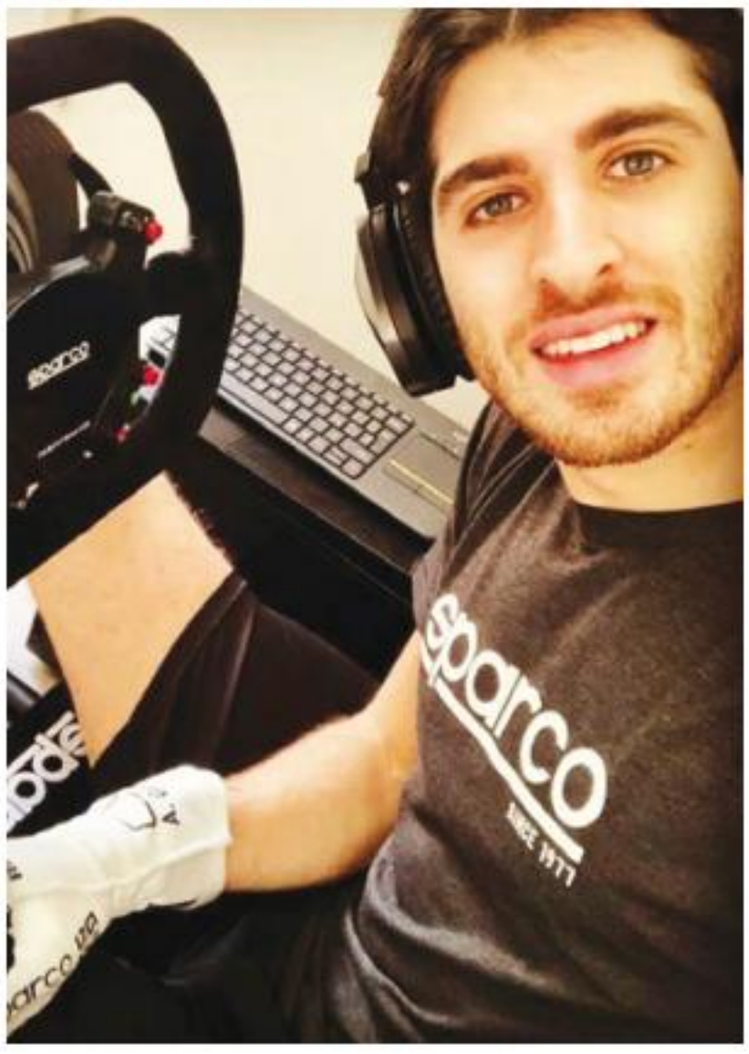
Fényképei alapján, ha van versenyző, aki nem olyan nagyon bánja, hogy most nem kell versenyekre járni, akkor az Valtteri Bottas. A Mercedes finnjére tavalyi válása után minden jel szerint újra rátalált a szerelem, és most egy másik profi sportolóval, az ausztrál kerékpáros Tiffany Cromwell-lel tölti minden szabadidejét. Ebből pedig most elég sokkal rendelkeznek mindketten, így alaposan körbe is járták Finnországot: legyen szó hosszú biciklitúrákról a gazdag tóvidéken, motorosszánózásról a hófödte finn–svéd–norvég hármas határnál, művészi naplementés fotókról vagy éppen lazulásról Bottas nastolai otthonában, egyik sem maradhatott le a pilóta Instagramjáról. A finn ráadásul rálépett az ételekről posztolás ingoványos talajára, és egy videóban még azt is bemutatta, hogyan készíti el a védjegyévé vált ételt, a híres zabkását. A sportesemények törlése eközben őt is utolérte, kénytelen volt lefújni a saját neve alatt futó jótékonysági duatlonversenyt, amit augusztusban rendezett volna szülővárosa környékén.

PIERRE GASLY



Ha egy F1-es versenyző hosszú hetekre összezárva marad a személyi edzőjével, akkor elég kézenfekvő, hogy mivel fogja tölteni az idejét. Gasly a lefújt Ausztrál Nagydíjat követően Dubajba utazott, mert az eredeti terv szerint onnan indult volna a következő állomásra, Bahreinbe, de a helyzet hamar megváltozott, és az Emírségekbe megérkezvén a franciának döntést kellett hoznia. „Olaszországba, ahol élek, nem mehettem vissza, mert a repterek már zárva voltak. És Franciaországba, a családi házba sem akartam. A szüleim már elmúltak 60 évesek, ezért inkább nem vállaltam be a kockázatot, így itt maradtam" – összegezte. Mivel edzője, Pyry Salmela is ott tartózkodik, aki ráadásul jól is főz, a franciának a helyi vírusintézkedések dacára sincs rossz sora a napsütötte országban: heti hat napot edz, és olyan szigorú, zöldségalapú diétát folytat, mint még soha.

ANTONIO GIOVINAZZI



„Maradj otthon és tedd a nappalidat a kedvenc versenypályáddá!" – fogalmazta meg szlogenjét ezekre a viszontagságos időkre az Alfa Romeo versenyzője, akit olaszként komolyan megrázott az a járványhelyzet, amibe hazája sodródott. Otthoni szimulátora, amit talán valami felsőbb sugallatra még januárban vásárolt, sokat segít abban, hogy rendszerezze a gondolatait – és már az F1 hivatalos virtuális versenyeibe is beszállt. „A szimulátor a kedvenc tárgyam az egész lakásban. A barátnőm utál miatta, mivel egy csomó helyet elfoglal, és csak a két kanapé közé fért be. Edzés után elég sok időt eltöltök vele. Fizikálisan ugyan nem megterhelő, a mentális felkészülésben viszont segít, hiszen itt is ugyanúgy szükség van a koncentrációra, figyelnem kell, hogy ne hibázzak."

ROMAIN GROSJEAN



„A ház még sohasem volt ilyen tiszta!" – újságolja Grosjean a fejleményt, amit talán sok más otthonában rekedt férfi is érez ezekben a hetekben. A francia 100%-ig átlagos családapává vedlett át, és nagyon is élvezi ezt a szerepet: rendezi a ház környékét, autót mos, új tévét vásárol és besegít a főzésben is. Három gyerekének segít a tanulásban, és játszik is velük – újabban legóból építettek Jaguar-versenyautókat, ha már a pilóta évek óta ennek a márkának a nagykövete. Eközben meghozta a futár az új szimulátort is, amit az utolsó csavarig saját kezűleg szerelt össze. A Grosjean família birtoka pedig elég nagy ahhoz, hogy a kertet se kelljen elhagynia egy teljes körű edzéshez.

LEWIS HAMILTON

Nem nehéz elképzelni, hogy a Formula–1 örökmozgóját mennyire megviselheti a tétlenség – mint rámutatott, nyolcéves kora óta most először fordult elő, hogy tavasszal nem kezdett el egy versenyszezont. Mindennapjaiba nem ad annyi betekintést, mint szokott, és beszédes, hogy hosszabb szünet után ment csak ki először futni. „Az edzés az egyetlen dolog, ami segít megőrizni a józan eszem" – mondta akkor a brit, aki az élővilág szemszögéből próbál pozitívumokat találni a jelenlegi helyzetben, és olykor továbbra is megszólítja 15 millió Instagram-követőjét egy-egy motivációs üzenettel. „Most kitisztulnak az egek és kevesebb állatot ölnek le, mivel mindenkinek alacsonyabbak lettek az igényei. Ne térjünk vissza a nehéz időket megelőző állapotokhoz, hanem tanuljunk ebből, és változtassuk meg a szokásainkat! Ezt átvészelve váljunk megújult, egészségesebb, hálásabb önmagunkká!" Hamilton a szimulátoros világtól most is távol maradt, de valamennyire mégis megtört a jég, amikor Gaslyhez és a MotoGP-s Fabio Quartararóhoz csatlakozott egy Call of Duty-meccsre.



DANYIIL KVJAT



A 26-os rajtszámú orosz április 26-án ünnepelte 26. születésnapját, noha a tényleges ünneplésre az otthonául szolgáló Monacóban sem nyílik most sok tér. Amikor éppen nem edz, akkor – mint bármelyikünk – olvas és filmeket néz, vizuálisan pedig csak a Sky Sports videochatje során adott magáról életjelet. Ott viszont akkor már egyből bemutatta gitártudását is néhány rockmelódiával, na meg állta csapattársa, Gasly szurkálódását, aki maffiózónak nevezte őt új, saját kezűleg alkotott frizurája láttán. A pletykák szerint Kvjat és Kelly Piquet pár hónapja szakított, amely sejtést tovább erősíti az a tény is, hogy a hölgy közösségi oldalán a tavaly nyáron született közös kislányukról készült képekről az orosz pilóta feltűnően hiányzik...

NICHOLAS LATIFI

Latifi Torontóban, a családi házban helyezkedett várakozó álláspontra, ahol egy ideig legalább amiatt izgatott lehetett, hogy a Kanadai Nagydíjjal kezdődhet a szezon – míg le nem fújták azt is. Néhány naponta a weboldalán publikált blogbejegyzésekben ad magáról helyzetjelentést, amelyek leginkább a szimulátorversenyekre koncentrálnak, hiszen a mezőny azon tagjai közé tartozik, akik a legelhivatottabban állnak hozzá ehhez az újfajta szórakoztatáshoz. Felismerve a közönség érdeklődését Latifi még azzal is kedveskedett, hogy nyilvános szobákat hozott létre az F1 2019-es játékban, amelyekben így tulajdonképpen bárki versenyezhetett ellene is. „Mivel tudják, hogy F1-es versenyző az ellenfelük, aki élőben közvetíti az egészet, ilyenkor sokkal simább futamaim vannak. Ezt már szeretem!" – írta



a pilóta, akinek elmondása szerint ez és a rengeteg edzés miatt nincs ideje unatkozni. Amikor pedig mégis akadt egy kis ideje, örömmel vendégeskedett magazinunk podcastadásában!

CHARLES LECLERC

Verstappen és Norris ide vagy oda, a szimulátoros szezon „mérföldkövének" tekinthető a pillanat, amikor egy Ferrari-pilóta is beszállt az online versengésbe – sikerei után pedig még ki is kerültek a valós győzelmi lobogók a maranellói gyár kapujára. Leclerc kérés nélkül is kiterjesztette a vörös overallal járó felelősségtudatot: „Az elsődleges számomra most az, hogy szórakoztassam az otthon lévő embereket, és nyilván magamat is, miközben a szimulátorozással gyakorlok. Szóval sokat gondolkodom azon, hogyan vidíthatnám fel az otthon unatkozó embereket. Szerintem eddig egész jól működött, amit George, Alex, Nicholas és a többi F1-es pilóta társaságában műveltem" – mondta Leclerc, aki gyengébb pillanataiban még a kamionszimulátortól sem ódzkodik, de a csúcspont mégis az volt, amikor egy alkalommal banánjelmezben ült le játszani...



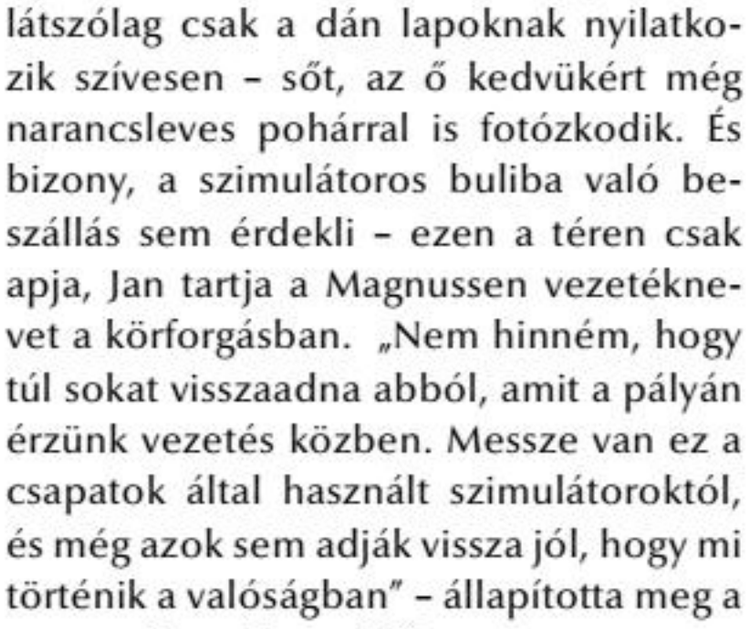
KEVIN MAGNUSSEN



Mostanság, amikor már Raikkönen is rendszeresen ingert érez arra, hogy megossza életének egy szeletét a közönséggel, joggal nevezhető Magnussen az F1 öntörvényű északijának, akiről már eddig is sütött, hogy jól megvan a nemzetközi médiafigyelem nélkül. Twitterre a melbourne-i kiruccanás óta nem posztolt, látszólag csak a dán lapoknak nyilatkozik szívesen – sőt, az ő kedvükért még narancsleves pohárral is fotózkodik. És bizony, a szimulátoros buliba való beszállás sem érdekli – ezen a téren csak apja, Jan tartja a Magnussen vezetéknevet a körforgásban. „Nem hinném, hogy túl sokat visszaadna abból, amit a pályán érzünk vezetés közben. Messze van ez a csapatok által használt szimulátoroktól, és még azok sem adják vissza jól, hogy mi történik a valóságban" – állapította meg a pragmatikus Haas-pilóta.

LANDO NORRIS

Norris egy külön jelenséggé nőtte ki magát az autósport mostani viszonyai között, amit az is bizonyít, hogy külön címlapsztorit is szenteltünk az utóbbi hetekben látott ténykedéseinek. Ám a hiedelemmel ellentétben (miután mindent kijátszott a FIFA-tól a lövöldözős játékokig terjedő széles skálán) néha azért fel is kel a gép elől, hogy az udvaron eddzen vagy bolondozzon valamit. És persze videóra is rögzítse, mert a Z generáció tagjainál jobban senki nem tudja, hogy amiről nem tettél fel egy videót az internetre, legalább a 24 óra elteltével törlődő Insta Storyba, azt teljesen feleslegesen csináltad – olyan, mintha meg sem történt volna.



ESTEBAN OCON



Szülei normandiai otthonában húzta meg magát Ocon, és bár a szigorú korlátozásokat bevezető Franciaországban nem sok mindent lehet csinálni, a Renault pilótája mégis azt állítja, teljesen be vannak táblázva a napjai. Az edzésmennyiséget illetően minden nap olyan ritmusban készül, mintha a következő hétvégén már nagydíjra kellene utaznia, de emellett belemélyedt a virtuális világba is. A többséggel ellentétben azonban ő a Gran Turismóval játszik, amely platformon a Renault saját bajnokságot is indított. De amikor az éppen nincs, Oconnak olykor sikerül átcsábítani Carlos Sainzt ebbe a játékba is egy menetre. Ha olyan sok dologra nem is jó ez az elzártság, arra mindenképp, hogy a virtuális térben egymással játszó F1-es riválisok közötti kapcsolatok, barátságok szorosabbá válnak. Érdekes lesz figyelni, lesznek-e ennek látható hatásai, amikor egy versenypályán végre újra találkozik a banda.

SERGIO PEREZ

A Mexikóba hazatért Perez gondolatai két téma körül forognak: az egyik az adománygyűjtés, amit az országban a járvány miatt munka nélkül maradt honfitársai



megsegítésére indított, és amelynek keretében ételt osztanak a rászorulóknak. A másik pedig a családja, akikkel igyekszik minél több időt a szabadban tölteni, noha egy videóban már követőihez fordult, hogy adjanak neki tippeket két gyerekének szórakoztatására, mert ő már kezd kifogyni az ötletekből. Eközben szintén autóversenyző bátyjával előszeretettel ülnek le a gép elé egy virtuális futballmecscsre, vagy hívják ki egymást egy edzőtermi erőpróbára, de alaposabb kereséssel még olyan videót is találhatunk Perezről, amelyen éppen karaokézott, nem is rosszul. Bár jól érzi magát a jelen helyzetében is, de hiányolja már második családját, a Racing Pointnál dolgozó kollégáit is.

KIMI RAIKKÖNEN



Ki gondolta volna még pár évvel ezelőtt, hogy egy napon Raikkönen lesz az online tér egyik legaktívabb F1-es egyénisége, aki nemcsak az életéről oszt meg pillanatképeket, de videót is intéz a rajongókhoz, hogylétük felől érdeklődve? Ha esti mesét olvas a gyerekeinek, ha puzzle-n próbálja kirakni saját magát, ha egy ugrálóvárban kötnek ki a finnországi családi látogatás során, biztosan kap egy bejegyzést a finn közösségi oldalán. A nyilatkozatokban persze azért most is az összetéveszthetetlen raikköneni stílus köszön vissza: „Nem ideális a helyzet, de szerencsések vagyunk, hogy elég nagy a kertünk, így a gyerekek is ki tudnak menni friss levegőt szívni, vagy hogy kieresszék a gőzt. Sokat játszunk, és örülnek, hogy az apjuk a megszokottnál több időt tud velük tölteni. De igazából ugyanúgy éljük az életünket, mint a járvány előtt. Nincsenek olyan dolgok, amiket eddig nem tartottam fontosnak, de most hirtelen létfontosságúnak gondolnám őket. Egyébként sem tudnék több időt tölteni tévénézéssel vagy újságolvasással, hiszen a gyerekek állandóan rajtam lógnak."

DANIEL RICCIARDO

Az ausztrál nagyon komolyan vette a társadalmi távolságtartást, hiszen a hazai futamának elmaradását követően rögtön el is vonult egy félsivatagos nyugat-ausztráliai farmra. Mondjuk talán ez volt az egyetlen komoly dolog, amit csinált, mert az ott tartózkodása során közölt videóiból olykor már-már arra következtethetünk, hogy kezdi elveszíteni a józan eszét. Persze nem erről van szó, egyszerűen csak igyekszik humorral fűszerezni ezt a kritikus helyzetet: két barátjával furcsa, néha egészen őrült kihívásokat küldtek egymásnak, emiatt egyszer még a házát is akadálypályává tette. Más pillanatokban viszont mintha egészen szentimentálissá válna, így még egy naplót is indított, amelynek első részében egészen érdekes témát jár körbe – ez olvasható magazinunk 24. oldalán.



GEORGE RUSSELL

A Williams pilótája az angliai szülői házba gubózott be, ahol az anyja, az apja, a nővére és az ő férje mellé beköltöztette saját trénerét is, így legalább az edzésidőt is a leghatékonyabban töltheti el. Russell eleinte aggódott amiatt, hogy időpazarlásként fogja megélni a több hónapos leállást, de megosztott életképei alapján igazi ezermesterré vált: felépítette saját edzőszerkezetét, pizzát készített és még a házi hajvágással is megpróbálkozott – trénerét használva kísérleti nyúlként. Vezetési vágyát a való életben csak a fűnyíróján ülve élhette ki, a virtuális világban viszont beszállt élvezkedni F1-es kortársai mellé. Ja, és a félmeztelenkedős képekkel sem állt le, fittyet hányva ezzel csapattársa korábbi felszólítására.



CARLOS SAINZ

A spanyolt elfogta a tudásszomj az otthon töltött hetek során. Először még csak arról beszélt, hogy a Formula–1-es autó működési mechanizmusát szeretné mélyrehatóbban kiismerni, ennek érdekében pedig online órákat vesz versenymérnökétől, Tom Stallardtól. De itt nem állt meg:

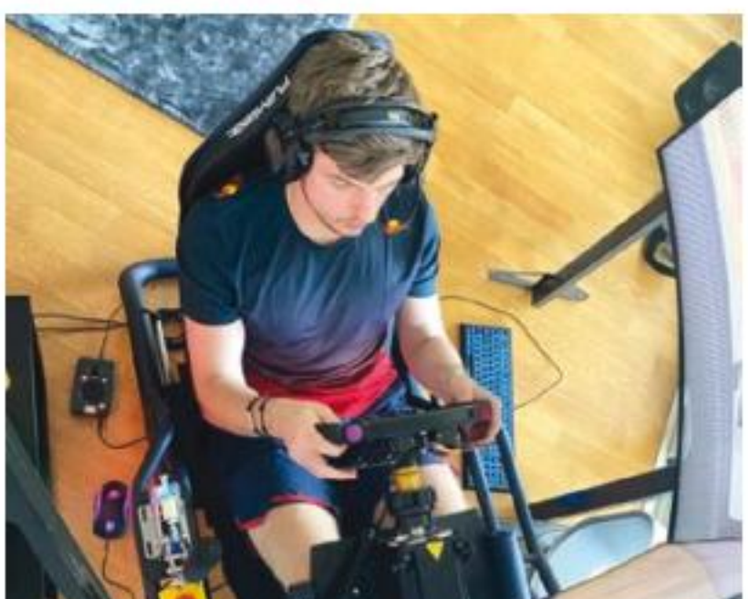


a gazdasági folyamatok és a tőzsdei befektetések világa is elkezdte érdekelni, erről pedig a témában jártas apjával folytat beszélgetéseket. Viszont ő is ad: családjával is elkezdte megismertetni azt az egészséges étrendet, amit F1-es pilótaként követ, és edzéstervet is kidolgozott a vele egy háztartásban élőknek, hogy motiváltak maradjanak. Sainz ezen felül végre rendet rakott a ruhásszekrényében, és rájött, hogy egy halom olyan holmival is rendelkezik, amelyeket már nem használ – ezeket pedig eladományozta az egyháznak és különböző szervezeteknek.

LANCE STROLL

A versenyző, aki a leghatékonyabban ment le a térképről ezekben a világtól való elvonulással töltött hetekben. Azokon az alkalmakon, amikor a kanadai – az érdeklődőket megszánva – mégis életjelet adott magáról, éppen pálmafák gyűrűjében golfozott, azaz szemlátomást nem voltak gondjai az életben. A tavasz Stroll-hírei inkább apját, Lawrence-et övezték, aki nem nagyon törődve azzal, hogy éppen leállt a gazdasági élet, elfoglalta az Aston Martin igazgatótanácsának ügyvezető elnöki posztját, a tervezettnél is nagyobb részesedést vásárolt a vállalatból, és nyomatékosította, a megváltozott világgazdasági körülmények dacára a márka nem hőköl vissza, a Racing Pointtal szövetkezve jövőre mindenképpen beszáll az F1-be.

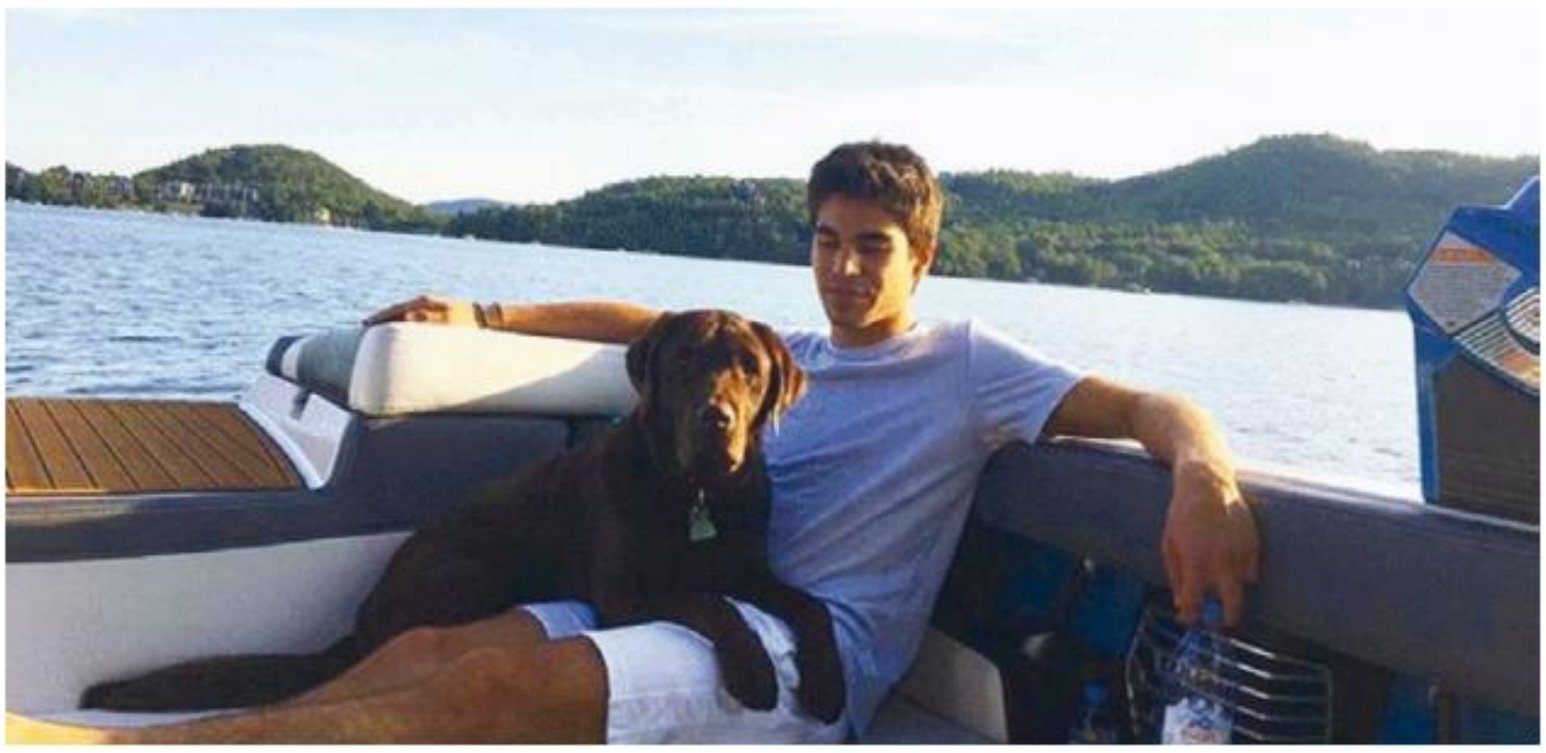
MAX VERSTAPPEN



A különutas szimulátoros, aki noha a legaktívabbak között van az online térben, de a fő csapásiránynak számító F1 2019 játékot bojkottálja, elmondása szerint pusztán azért, mert az iRacinggel ellentétben nem ismeri azt a platformot, és nincs is kedve megtanulni. Ettől persze még sokat ül a gép előtt monacói otthonában. „Ebben a helyzetben próbálok minél több időt itthon tölteni, és természetesen az edzéseimet is itt elvégezni. A saját szimulátoromon versenyzek, és persze sokat tréningezek, hogy akármikor is kezdődik a szezon, készen álljak rá" – avatta be a közönséget jelenlegi életébe, amely néhány kollégájához viszonyítva nem hangzik valami izgalmasnak.

SEBASTIAN VETTEL

A mezőny legzárkózottabb magánéletű versenyzőjétől az sem lett volna meglepő, ha csak az első nagydíjhétvége során hallunk róla legközelebb, de aztán Vettel válaszolt a Sky videóhívására, és kifejezetten beszédesnek mutatkozott. „Sokat edzek, de ez a helyzet most eléggé különböző a téli szünettől, hiszen nem tudhatjuk, mikor térhetünk vissza. Az első héten még jólesett pihenni, de most már nagyon versenyeznék." Lehetőség híján viszont még ő is beadta a derekát és beszerzett egy otthoni szimulátort, pláne miután azt olvasta, hogy csapattársa elég sikeresen tekergeti a kormányát. Fő programként persze három kicsi gyerekét nevelgeti, német mellett már angolul is tanítva őket. „Lekötnek minket, szóval nem unatkozunk, és nem fogyunk ki az ötletekből" – fogalmazott meg Perezével ellentétes családapai véleményt a négyszeres bajnok.





Kedves ellenfeleim...

Daniel Ricciardo megnevezte a legalulértékeltebb F1-es riválisait

A Renault pilótája egy távoli ausztráliai farmról bejelentkezve, a nem túl távoli múltban elmerülve hajtott fejet öt olyan ellenfele előtt, akiknek a teljesítményét talán nem ismerte el kellő mértékben a közvélemény. Ricciardo rendszeres naplóbejegyzéseket ígér, elsőként pedig rögtön egy vitaindító témával nyitott.

FORDÍTÁS: VASZILYKÓ PÉTER | FOTÓ: RENAULT, DPPI, KÖZÖSSÉGI MÉDIA

Nem versenyezni szívás. Versenyről beszélni, az legalább valami. Nemrégiben árulta el nekem valaki, hogy 2011 óta 62 különböző F1-es pilóta ellen versenyeztem, ami elgondolkodtatott. Meg tudnék nevezni mindenkit? Voltak néhányan a listán, akiket szinte már elfelejtettem. Meg tudnám nevezni azt a hármat, akikkel mind a 171 versenyemet együtt teljesítettem? Lewis [Hamilton] és Seb [Vettel] hamar beugrott, de kellett egy kis idő, mire a harmadik név, Sergio Perez beugrott. Aztán elmerengtem. Kik voltak a valaha volt legjobb ellenfeleim? A statisztikák ezt valószínűleg elárulják. Na és kik a legalulértékeltebb srácok, akikkel F1-es rajtrácson osztoztam? Hmmm, a vélemény olyan, mint a karanténos történet manapság; mindenkinek van sajátja. Szóval, íme véletlenszerű sorrendben öt olyan srác, akikkel együtt versenyeztem, és szerintem jobbak annál, mint amire a közvélemény tartja őket.



MARCUS ERICSSON

Marcus tempója mindig rendben volt, amikor a kategóriákban lépdeltünk felfelé. Pole-pozíciót szerzett a makaói F3-as hétvégén 2009-ben... Nem hétvégi sofőrről beszélünk, ha azon a pályán időmérőt nyer, ráadásul abból a mezőnyből hat pilóta is eljutott az F1-ig. Fiatalként Marcust nagyra értékelték, és úgy érzem, a Formula–1-be érve ez a hírnév nem tartott sokáig. A sebessége azonban rendben volt. Ez látszott Charles [Leclerc] ellen az Alfa Romeónál töltött 2018-as idényének elején, de ahogy telt az idő, az újonc Charles egyre csak fejlődött, azóta pedig bebizonyította, hogy igazi A listás pilóta. Mégis úgy éreztem, Marcus tempóját kissé alulértékelték.

JULES BIANCHI

Nem mintha Julest nem ismerték volna el, de az élmezőnyben sosem láttuk őt, ezért az emberek talán nem értékelték eléggé a benne rejlő potenciált. Eszembe jut a 2014-es monacói futama a Marussiával, a csapat első pontjai... Monaco olyan, mint Makaó, mázlival nincs eredmény. Teljes mértékben megérdemelte. Fiatal gokartosként nagymenő volt. 17 évesek voltunk, amikor találkoztam vele a Formula Medicine edzőtáborában az olaszországi Viareggióban, és már akkor mindenki F1-es pilótaként kezelte őt. Megismertem, barátok lettünk, és hamar elárulta, ki volt és mit csinált, mielőtt én Európába érkeztem. Ezért is olyan szomorú az ő története, mert mostanra egészen biztos, hogy futamgyőztes élversenyző lenne. Bizonyos szempontból úgy látom, Charles most ott tart, ahol Jules tarthatna. Mintha ő imitálná azt a sikert, amit Jules elérhetett volna.



VITANTONIO LIUZZI

Az első F1-es csapattársam! Ő volt az, akire az emberek azt mondják: a valaha volt egyik legjobb gokartos, akit magán hordott a Föld. Fiatal koromban még az ausztrál magazinokban is az ő arca volt mindenféle reklámban. Akkoriban ő volt a gokartozás Schumachere. Éretten érkezett a csúcsra, de az F1 számára nem vált be. Pedig gyors volt, ez pedig egy felismeréssel szolgált számomra, amikor a HRT-nél mellé kerültem. Már az F1-es karrierje végén járt, és most már talán beismerhetem, hogy kissé talán alábecsültem őt, így váratlanul ért a nyers tempója. A versenyeken valószínűleg nem volt elég gyors, de arra a képességére felfigyeltem, ahogy egy körön az autó határait feszegette. Emlékszem az első, 2011-es szezonomban Budapesten azt gondoltam, milyen jól sikerült az időmérős köröm, de ő arra is képes volt rálicitálni. Akkor arra gondoltam, „oké, ez a srác gyors". A nyers tempója kiváló volt.







ROBERTO MERHI

Két marussiás pilóta az első ötben! Erre nem számítottál. Merhinek a 2015-ös volt az egyetlen szezonja az F1-ben, de előtte 2007-ben együtt versenyeztünk az olasz Formula Renault-ban, miután Európába költöztem. Abban az évben az újoncok közül mi ketten tűntünk ki, szóval rögtön felfigyeltem rá. A következő évben az Eurocupban együtt versenyeztünk [Valtteri] Bottas ellen, mégis Merhit tartottam a legnagyobb fenyegetésnek. Maxhez [Verstappen] hasonlóan fantasztikusan kezelte az autót. Megvolt a tempója és a bátorsága, ezért arra számítottam, hogy mindketten megcsináljuk. Neki valószínűleg akkor vettek rossz irányt a dolgai, amikor a gumikezelés nagyobb szerepet kapott. A Formula Renault-hoz passzolt a stílusa, azokat az autókat ő vezette a leggyorsabban – folyamatos túlkormányzottsággal, lazán és gyorsan. Lenyűgöző volt, de az F1-ben nem állta meg a helyét. A gumikkal mindig pengeélen táncolunk, nagyon érzékenyek és törékenyek, így a stílusa itt nem működött.



JENSON BUTTON

Hogyan lehetne egy világbajnok alulértékelt? Hallgass meg... Jensonnak voltak nagy évei az F1-ben, de 2011-ben a McLarennél egy az egyben legyőzte a csapattársát, Lewist. Tudjuk, hogy az mekkora teljesítmény, ezért került a listámra. Olyan „igazi" pályákon győzte le, mint Suzuka. A versenytempója pedig... szerintem 2011-ben volt a teljesítménye csúcsán. Ő máshogy csinálta, mint a többiek. Volt körülötte egy jó csapat, nem volt feltűnő, és nem kellett őt felügyelni. Mai napig őt tartom a legjobbnak, amikor változó körülményekről van szó. Az a 2011-es kanadai győzelme pedig – két hétvégével a karrierem kezdete előtt – az F1 egyik legjobb futamának számít.

HÁNYADIK LEGJOBB RICCIARDO?

A Formula-1 az a sportág, amelyben az utolsó megtett kilométerig minden számszerűsítve van, de sokszor mégis veszélyes kvantitatív mércék alapján rangsorba állítani a pilótákat. Érdekes mutató, hogy egyes versenyzők hány ellenfelükkel osztoztak a rajtrácson F1-es pályafutásuk során (a modern idők etalonja, Michael Schumacher 144-gyel), s természetesen a kilencedik éve a királykategóriában lévő Ricciardo eddigi 62 riválisa között is voltak állandó tényezők, mint Hamilton és Vettel, a másik végleten pedig André Lotterer és Karun Chandhok, akikkel csak egyszer versenyzett együtt. Ha fel akarjuk mérni, hogy eredményességben Ricciardo hol helyezkedik el ezen a vele együtt 63 főt számláló listán, akkor óhatatlanul is valamennyire torz eredményt kapunk, hiszen egy Ricciardo-centrikus skálába, amely a 2011-es silverstone-i debütálófutamától indul, ellenfeleinek karrierje csak részlegesen esik bele. A számok mindenesetre azt a nyomasztó képet adják, hogy az ausztrál pilóta eddigi versenyeinek háromnegyedén a Hamilton, Vettel, Rosberg triumvirátus valamelyik tagját láthatta győzni. Ő maga az erősorrend ötödik helyén osztozik Valtteri Bottasszal, ami reálisnak is tűnik, de persze kérdés, hogy meddig marad így, ha a Renault túl sok időt vesztegel a mezőny közepén, ő pedig a Renault-nál...

A FUTAMGYŐZELMEK ELOSZLÁSA RICCIARDO DEBÜTÁLÁSA ÓTA:

Lewis Hamilton	69
Sebastian Vettel	37
Nico Rosberg	23
Max Verstappen	8
Daniel Ricciardo	7
Valtteri Bottas	7
Fernando Alonso	6
Jenson Button	5
Mark Webber	3
Kimi Raikkönen	3
Charles Leclerc	2
Pastor Maldonado	1

EGY NAP A VILÁG

A 2020-as szezon megmentésére irányuló próbálkozások akár azt is eredményezhetik, hogy beugróként nagydíjat rendezhet egy-egy olyan pálya, amelynek a rendkívüli helyzet nélkül erre nem lenne módja. Ennek kapcsán felidéztük azt a tíz helyszínt, mely mindössze egy ízben láthatta vendégül az F1 mezőnyét.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ | FOTÓ: DPPI, ATP

26 KILOMÉTER KECSKÉK KÖZÖTT

Circuito di Pescara
Futam: 1957 Pescarai Nagydíj
Győztes: Stirling Moss (Vanwall)
Ezért volt csak egy: teljesen alkalmatlan volt az F1-re

Ha azt a kérdést tesszük fel, hogy melyik volt az F1 történetének leghosszabb pályája, tízből kilencen valószínűleg a Nordschleifét említik, s bár nagyot nem is tévednek, egyetlen futamot egy ennél is hosszabb helyszínen rendeztek. Miután 1957-ben a szuezi válság következtében három nagydíjat is törölni kellett a naptárból, a szervezők pedig nem akarták, hogy túlságosan kevés futamot tartalmazzon a világbajnokság, a korábban mindössze három bajnokságon kívüli versenynek otthont adó, inkább a Coppa Acerbo nevű sportautóversenyről ismert Pescara hirtelen az első és egyetlen világbajnoki rangú Pescarai Nagydíjra készülhetett. A közel 26 kilométeres közúti pálya, mely jó néhány Pescara melletti falun keresztülhaladt, szinte semmilyen biztonsági létesítménnyel nem rendelkezett – kivéve a mesterséges sikánt a bokszbejárat előtt, mely az első ilyen volt az F1 történetében –, a versenyzők az útra kószáló kecskékről számoltak be, s két autó elhaladása között helyenként gyerekek játszottak az aszfalton. Nem véletlen, hogy Enzo Ferrari el sem engedte pilótáit a futamra, melyet végül Stirling Moss nyert meg a Maseratik előtt, s az F1 többé nem is tért vissza az 1961-ben megszüntetett versenypályára.



ELŐSZÖR AFRIKÁBAN

Ain-Diab (Casablanca)
Futam: 1958 Marokkói Nagydíj
Győztes: Stirling Moss (Vanwall)
Ezért volt csak egy: anyagi problémák

Casablanca utcáin a húszas évek közepe óta rendeztek már autóversenyeket, igaz eleinte túraautókkal, többek között a '33-as monzai katasztrófa egyik áldozataként ismertté vált lengyel Czaykowski, a hazai polihisztor, Charles Bénitah és az ötvenes években még az F1-ben is versenyző Louis Chiron is tudott győzni Marokkóban. Az első Formula–1-es futamot még bajnokságon kívül tartották az országban 1957-ben, ezt Jean Behra nyerte Stuart Lewis-Evans előtt, egy évvel később viszont már a világbajnoki szezonzárót fogadta az évtizedekkel később az első afrikai McDonald'snak is otthont adó Ain-Diab. A versenyt Stirling Moss nyerte, de Mike Hawthorn még boldogabb lehetett, hiszen második helyének köszönhetően ő lett az F1 első brit bajnoka. Márkatársuk, az ifjú Lewis-Evans végzetes balesete miatt mégsem lehetett felhőtlen a Vanwall öröme, s a tragédia nagyban hozzájárult, hogy az F1 első konstruktőri bajnoka nem futott többé teljes szezont a királykategóriában. Marokkó a következő három évben rendre szerepelt a versenynaptárban, de anyagi gondok miatt az F1 soha nem tért vissza az országba.



A VILÁG LEGGYORSABB VERSENYPÁLYÁJA

AVUS (Berlin)
Futam: 1959 Német Nagydíj
Győztes: Tony Brooks (Ferrari)
Ezért volt csak egy: túl veszélyesnek ítélték



A klasszikus formájában két hosszú egyenesből és két visszafordítóból álló berlini aszfaltcsík fogadta az 1959-es Német Nagydíjat, melyet a sportág történetében egyedülálló módon két részletben futottak le. A 230 kilométer per óra feletti átlagsebességű, addigi leggyorsabb F1-es futammal megkoronázott hétvége több súlyos balesetet hozott. Hans Herrmann csak annak köszönhette életét, hogy kizuhant rommá törő autójából, míg a francia közönségkedvenc Jean Behra egy betétfutamon épp ezért hunyt el: a Halál Falaként emlegetett 43 fokos dőlésszögű visszafordítóban elszálló Porschéjából kirepült, s egy zászlórúdnak csapódva életét vesztette. Halála beárnyékolta a hétvégét, s az F1 nem is tért vissza többé a ma már a berlini autóúthálózat részét képező pályára.





ALKONYZÓNA

Monsanto Park (Lisszabon)
Futam: 1959 Portugál Nagydíj
Győztes: Stirling Moss (Cooper-Climax)
Ezért volt csak egy: felszámolták a helyszínt





1951 óta rendeztek bajnokságon kívüli futamokat Portugáliában, többnyire a portói Circuito de Boavista utcai pályán, 1954-ben és 1957-ben pedig a Lisszabon melletti Monsanto Park közútjain kialakított helyszínen. A vonalvezetés izgalmas volt, változatos felületű utakon haladt a verseny, ráadásul egy ízben még villamossíneket is kereszteznie kellett a pilótáknak, a megvalósítás viszont igazi logisztikai rémálomnak bizonyult a pálya elhelyezkedése és jellege miatt. Éppen ezért a második portugál világbajnoki futam a pálya hattyúdalának is bizonyult: a forróságot elkerülendő késő délután rendezett és alkonyatban leintett, s Stirling Moss által két amerikai riválisa előtt megnyert nagydíjat követően már csak kisebb futamokat rendeztek a Monsanto Park jelentősen lerövidített vonalvezetésén.

BAJNOKI BETOLÁS

Sebring International Raceway
Futam: 1959 USA Nagydíj
Győztes: Bruce McLaren (Cooper-Climax)
Ezért volt csak egy: teljes érdektelenség

Az orosz származású Alec Ulmann az 1950-ben átadott floridai aszfaltcsíkon valósította meg álmát azzal, hogy tető alá hozta az első világbajnoki rangú USA Nagydíjat. Legnagyobb sajnálatára kevesen osztoztak vele ezen az álmon, hiszen a minimális nézettség azt eredményezte, hogy esély sem mutatkozott az ismétlésre – legalábbis Sebringben. Pedig a futam több szempontból is emlékezetes volt, mindenekelőtt azért, mert Jack Brabham autóját a negyedik helyen célba tolva szerezte meg a világbajnoki címet Tony Brooks és a pole-ból induló, de hamar kieső Stirling Moss előtt – pedig Moss egy győzelemmel végre megszerezhette volna az áhított címet. A versenyt (az Indy 500-akat leszámítva) minden idők legfiatalabb futamgyőztese, Bruce McLaren nyerte meg, rekordját csak Fernando Alonso döntötte meg 2003-ban, s a mai napig ötödik ezen a ranglistán – nem mellesleg a tavalyi évig ez volt az utolsó verseny, ahol pontot adtak a leggyorsabb körért. És persze az is kuriózum, ami a pályákat illeti: az 1959-es szezon utolsó négy helyszínéből, az AVUS, Monsanto, Monza, Sebring négyesből három első és utolsó világbajnoki futamát rendezte ekkor.



OTTHONKERESÉS

Riverside International Raceway
Futam: 1960 USA Nagydíj
Győztes: Stirling Moss (Lotus-Climax)
Ezért volt csak egy: Watkins Glenbe költöztették a futamot

A sikertelen sebringi hétvége után Ulmann odébbállt, s a nem sokkal korábban átadott kaliforniai Riverside Racewayre vitte az Egyesült Államok Nagydíját, ám hasonlóan kevés sikerrel: mindössze 25 ezer néző látogatott ki a versenyre, annak ellenére, hogy Dan Gurney és Phil Hill személyében megvoltak a mezőny hazai ászai is. A futamot az egyversenyes helyszínek specialistája (a tízből négyen ő lett az egyedüli győztes), Stirling Moss nyerte márkatársa, Innes Ireland előtt, miután a már kétszeres világbajnok Jack Brabham-mel kibabrált a technika. A bevétel olyan alacsony volt, hogy Ulmann kénytelen volt saját zsebből kifizetni mindenkit, az USA Nagydíj pedig ismét költözött, ezúttal Watkins Glenbe, ahol két évtizedre végre otthonra lelt a futam.





EZ NEM SILVERSTONE

Fliegerhorst Zeltweg
Futam: 1964 Osztrák Nagydíj
Győztes: Lorenzo Bandini (Ferrari)
Ezért volt csak egy: teljesen alkalmatlan volt az F1-re

Pescaráról azt írtuk, hogy semmilyen szempontból nem volt alkalmas a Formula–1-es versenyzésre, s más okok miatt, de ugyanez mondható el az első Osztrák Nagydíjnak otthont adó 3,2 kilométeres zeltwegi pályáról. Az elképzelés persze nem volt ördögtől való: Silverstone mintájára egy repülőtéren kijelölni egy aszfaltcsíkot, csakhogy a végeredmény egy legendás helyszín helyett egy igazi rémálom lett. A pálya veszélyes volt, szűk, az aszfalt rázós, a nézői élmény siralmas. Így aztán a tragikus sorsú Lorenzo Bandini győzelmével záruló futam az egyetlen világbajnoki rangú megmérettetés volt a zeltwegi repülőtéren, s 1969-től már a közelben megépült Österreichring, a mai Red Bull Ring őse fogadta az Osztrák Nagydíjat.



RÖVIDPÁLYÁN

Bugatti Circuit (Le Mans)
Futam: 1967 Francia Nagydíj
Győztes: Jack Brabham (Brabham-Repco)
Ezért volt csak egy: népszerűtlenség

Az 1960-as évek közepén vándorútra indult a Francia Nagydíj, négy év alatt négy különböző helyszín fogadta a versenyt, így Rouen, Clermont-Ferrand és Reims után 1967-ben a legelső, 1906-os GP óta először Le Mans adott otthont a futamnak. Azonban sokak számára érthetetlen módon nem a 24 órás versenyt rendező 13 és fél kilométeres La Sarthe vonalvezetésén, hanem a jóval rövidebb, két évvel korábban átadott Bugatti aszfaltcsíkon rendezték meg a versenyt, ami voltaképpen meg is pecsételte a legendás helyszín és az F1 kapcsolatát. A pályát unalmasnak, érdektelennek találták, Le Mans varázsát pedig nyomokban sem tartalmazta a hétvége. Tulajdonképpen fel sem merült a visszatérés, a következő évben a tragédiába torkolló roueni hétvégén íródott tovább a Francia Nagydíjak története.



POKOLI HŐSÉG

Fair Park, Dallas
Futam: 1984 Dallasi Nagydíj
Győztes: Keke Rosberg (Williams-Honda)
Ezért volt csak egy: hőség és időpont-egyeztetési problémák

A Formula–1 története egyik legforróbb versenyét rendezték 1984. július 8-án a dallasi Fair Park területén, melynek fő célkitűzése az volt, hogy Dallast a roppant sikeres szappanopera után (melynek főszereplői komoly szerepet játszottak a versenyen, a zöld zászlót maga Jockey, azaz Larry Hagman lengette meg) más szempontból is ismertté tegye a világban. A végeredmény totális csőd volt: a versenyzőket a forróság, az autókat pedig a feltöredező aszfalt gyötörte meg. A bemelegítést reggel nyolc előttre írták ki, hogy kíméljék a pályát, erre Jacques Laffite tüntetőleg pizsamában érkezett meg – ráadásul a gyakorlás el is maradt, mert az előző napi Can-Am futam súlyos károkat okozott az aszfaltban, s csak a délelőtt tizenegyre kiírt rajt előtt fél órával sikerült befejezni a restaurációt. Aztán elrajtolt a verseny, de sokak számára nem volt benne köszönet: Mansell nemes egyszerűséggel elájult, amikor célba akarta tolni az autóját, míg Huub Rothengatter az alfelén szenvedett égéseket. Valószínűleg senki nem bánta, amikor az 1985-ös szezonra nem találtak helyet a naptárban a futam számára...

AZ A LEGENDÁS ELSŐ KÖR

Donington Park
Futam: 1993 Európa Nagydíj
Győztes: Ayrton Senna (McLaren-Ford)
Ezért volt csak egy: beugró futam volt

Az eredeti tervek szerint 1993-ban Suzuka mellett egy másik japán futamot is akartak rendezni az Óita prefektúrában található Autopolis versenypályán, ám amikor ez pénzügyi nehézségek miatt nem valósult meg, a brit versenyre sikertelenül pályázó Donington Park ugrott be a helyére Európa Nagydíj elnevezéssel és a Sega szponzorációjával. Az időmérő edzés hatalmas, másfél másodperces Williams-fölényt hozott, de a másnapra megérkező esőben esélyük sem volt a győzelemre: a rajtnál az ötödik helyre visszaeső Ayrton Senna ugyanis a gyengécske McLaren-Forddal az F1 története talán legnagyobb versenykörével egy perc alatt az élre tört, s hiába kényszerült öt kerékcserére, ragadt be egyszer a kiállása után, s ment ki egyszer tévesen a bokszba, így is közel másfél percet adott Hillnek, a hétszer cserélő Prostnak pedig egy teljes kört. Tegyük hozzá, utóbbi azért akkora problémát nem okozott neki: sebességkorlátozás híján a verseny leggyorsabb körét – s az azóta is érvényes pályacsúcsot – ebben a körben, a bokszutcán keresztül érte el a karrierje egyik legnagyobb győzelmét arató brazil klasszis. A folyamatosan változó körülményeket kiválóan olvasta a negyedikként záró Johnny Herbert is, aki mindössze egyszer állt ki cserére, s pazar eredményt ért el a hanyatló Lotusszal.

A DUPLÁZÓK

A felsorolt tíz helyszín mellett hat továbbinak mindössze két világbajnoki futam adatott meg. A barcelonai Pedralbes utcai pályája 1951-ben és három évvel később fogadta a bajnokság mezőnyét, mielőtt a Le Mans-i katasztrófa nyomán beszüntették itt a versenyzést. A cikkben említett portói Boavista utcai pálya 1960 után szűnt meg működni, mielőtt 2005-ben újraélesztették volna, itt 1958-ban és 1960-ban versenyzett a világbajnoki mezőny. Az 1968-as és 1970-es kanadai futamnak otthont adó Mont-Tremblant végzetét a nagy hidegek jelentették, melyek komoly károkat okoztak az aszfaltban, míg az 1972-ben és 1974-ben is Fittipaldi győzelmét hozó nivelles-i Belga Nagydíjak sora a pálya népszerűtlensége miatt nem folytatódott. A Las Vegas-i Caesars Palace Nagydíj érdektelenségbe fulladt, így 1981-et és '82-t követően CART-futammá lényegült át, míg az Aida városában, a mai Okayama versenypályán rendezett Csendes-óceáni Nagydíj elsősorban a pálya szerencsétlen elhelyezkedése miatt nem folytatódott Michael Schumacher két győzelmét (1994, 1995) követően.



NEM BAJNOK, DE LEGENDA

Sir Stirling Moss (1929–2020)

Nem kell világbajnoknak lenni ahhoz, hogy valaki bekerüljön a sportág legnagyobbjai közé. Elég, ha úgy hívják az illetőt: Stirling Moss. Ez a név az autóversenyzés sok rajongójának többet mond, mint némelyik világbajnoké, akik közé Sir Stirlingnek, habár háromszor is karnyújtásnyira volt, nem sikerült bekerülnie. A hőskor legendája 90 évesen eltávozott közülünk, az autósport történelme azonban örökre megőrzi emlékét.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN | FOTÓ: DPPI, ATP, DAIMLER

Minden idők legnagyobb versenyzője, aki sosem nyert világbajnokságot – így hivatkozott húsvét vasárnapján a legtöbb nekrológ a betegeskedést követően elhunyt Stirling Mossra. Hatvan éve emlegetik így: a versenyzőként, aki számára fontosabb volt a győzelmek szerzése, mint a pontok gyűjtögetése. Akit jobban vigasztalt, ha a leggyorsabbként kiesett, mint ha nem a leggyorsabbként futamot nyert. Aki négyszer lett második az összetettben, egyszer saját sportszerű gesztusa miatt nem lett első. Aki jobb volt, mint egyesek a világbajnokok közül.

Az autósportban a teljesítményt óhatatlanul statisztikákon keresztül értékeljük. Moss Formula–1-es karrierjét a következő adatok jelzik: 16 futamgyőzelem és ugyanennyi pole-pozíció. 11 év (köztük több csonka szezon) leforgása alatt négy világbajnoki ezüstérem egymás után, aztán még három bronz. Azt csak legjobb szezonjainak felidézésével lehet szemléltetni, mennyire közel volt a sikerhez.

A Formula–1-es világbajnokság történetének első évei ma már megfoghatatlanul távolinak tűnnek Nino Farinával, Alberto Ascarival és Juan Manuel Fangióval, fekete-fehér fotók szereplőivel. Szédítő belegondolni, hogy Moss is ezekkel a rég elhunyt legendákkal versenyzett a maga idejében. Az 1951-es második vb-szezonban már egy alkalommal rajthoz állt 21 éves suhancként, abban a korban, amikor főként sokat látott



40-esek aratták le a babérokat. Néhány évvel később, az átlagnál még mindig jóval fiatalabban a világverő Mercedes autójában ült, Fangio csapattársaként. Abban a szezonban, 1955-ben a legalkalmasabb helyszínen szerezte első futamgyőzelmét, hazai pályán, Aintree-ben. Sosem derült ki, hogy Fangio hagyta-e aznap nyerni: ő kitartott amellett, hogy Moss egyszerűen gyorsabb volt nála.

A következő év bizonyította, hogy Moss valóban egyenrangú vetélytársa a Maestrónak. A másodhegedűsből nagy ellenfél lett: a Mercedes kiszállása után Fangio a Ferrarinál, brit riválisa a Maseratinál küzdött a világbajnoki címért, egészen a szezonzáró Olasz Nagydíjig. A monzait Moss pályafutása egyik legfényesebb győzelmének tartják. Az eleredő esőben az élre vágott, majd egyszerre érte balszerencse és mázli: öt körrel a vége előtt kifogyott az üzemanyaga, de a mögötte érkező csapattárs, Luigi Piotti gyorsan felismerte a helyzetet, és autója orrával megtolta, így a Maserati begurulhatott a bokszutcába. Az 1956-os Olasz Nagydíj azonban nem erről a momentumról, hanem a ferraris Peter Collins önzetlenségéről ismert: miután Fangio törött kormányösszekötő rúddal kiállt – ami Mosst hozta nyerő helyzetbe –, Collins, habár még neki is volt világbajnoki esélye, átadta autóját az argentinnak. Nagyvonalúsága nemcsak Fangio negyedik világbajnoki címét, de egyben Moss kudarcát is jelentette.

Úgy nézett ki, 1958-ban jön el végre Stirling Moss ideje: háromszor végzett már másodikként Fangio mögött, aki ötszörös világbajnokként, a kezdeti korszak királyaként visszavonult. A Vanwall-lal Moss egyértelműen a szezon leggyorsabbja volt, de akárcsak Collins két évvel korábban, ő is túlzott gálánssága miatt bukott el.

Két nagydíjjal a szezon vége előtt, Portugáliában, ahol dominánsan vezetett, szemtanúja volt annak, hogy fő ellenfele, Mike Hawthorn néhány métert az ellentétes irányba gurul, így újraindítva lefulladt Ferrariját. A versenyfelügyelők kizárták Hawthornt, de mikor Moss értesült a hírről, önként felkereste őket, tanúskodva, hogy a riválisnem a pályán, hanem mellette egy járdán haladt a rossz irányba. Hawthorn visszakapta a második helyet, és végül egyetlen pont különbséggel lett az 1958-as szezon világbajnoka, amely során csak egy futamot nyert a négyszer győztes Mosshoz képest. Aki hangsúlyozta: abban a pillanatban meg sem fordult a fejében, hogy sportszerűségével esetleg elbukhatja a vb-címet. Azt viszont nem tagadta: törés volt számára az 1958-as kudarc.

„A szemléletem változott. Mert abban a szezonban őszintén elhittem, hogy nekem kell a világbajnoknak lennem" – idézte fel hosszú évekkel később Moss. „Úgy éreztem, megvannak az ehhez szükséges képességeim, mégsem nyertem. Mike Hawthorn nagyon jó barátom volt, de tényleg úgy éreztem, hogy le tudnám győzni őt. Ekkor gondolkodtam el azon, hogy Mike éli a világát, iszik, mindent csinál, amit én is szívesen csinálnék, mégis én húzom a rövidebbet. Egye a fene, én is lazítok, és jobban élvezem az életet."

Az angol fegyelmezettsége enyhült, jobban illett a korabeli bohém versenyzősztereotípiába, és innentől nem feltétlenül a világbajnoki cím hajszolása volt számára a legnagyobb cél – ami nem jelenti, hogy nem került hozzá újra nagyon közel. 1959-ben négy év leforgása alatt harmadszor is esélyesként érkezett meg a szezonzáróra. Az előző két futamhoz hasonlóan Sebringben is győznie kellett, hogy legyűrhesse Jack Brabhamet. Rajtelsőséget szerzett és tíz másodperces előnyt épített ki nagyon gyorsan, de mindössze az ötödik körben váltóhiba állította meg a Rob Walker-féle Coopert. Legkevésbé tükrözi az ez évi teljesítményét, hogy csak a harmadik pozíció jutott neki az összetettben.

AHOGYAN A HŐSKOR TÖBBI VERSENYZŐJE ESETÉBEN, MOSS PÁLYAFUTÁSÁNAK IS CSAK EGY SZELETÉT TETTE KI A FORMULA–1-ES VILÁGBAJNOKSÁG. A SZEZON NYOLC-TÍZ FUTAMBÓL ÁLLT, DE A KRÓNIKÁK FELJEGYEZTÉK, HOGY VOLT ÉV, AMIKOR 62 VERSENYEN SZEREPELT. BAJNOKSÁGON KÍVÜLI F1-ES NAGYDÍJAK, SPORTAUTÓVERSENYEK, DE MÉG TÚRAAUTÓS MEGMÉRETTETÉSEK ÉS RALIK IS







Az első nagydíjgyőzelem 60. évfordulóján Moss és Hamilton a legendás Mercedes W196 két verzióját vitték a monzai pályára





Ahogyan a hőskor többi versenyzője esetében, Moss pályafutásának is csak egy szeletét tette ki a Formula–1-es világbajnokság. A szezon nyolc-tíz futamból állt, de a krónikák feljegyezték, hogy volt év, amikor 62 versenyen szerepelt. Bajnokságon kívüli F1-es nagydíjak, sportautóversenyek, de még túraautós megmérettetések és ralik is: rövidre szabott, ám annál színesebb versenyzői karrierje 529 futamot ölelt fel, melyek közül 212-t nyert meg a Bahama-szigeteki Nassautól az új-zélandi Aucklandig. A legnagyobb polihisztor versenyzők között a helye: a két legendás olasz körversenyt, a Targa Floriót és a Mille Migliát ugyanabban az évben, 1955-ben nyerte meg a Mercedesszel, győzött a 12 órás reimsi viadalon a Jaguarral és a 12 órás sebringin az Oscával, az autósport egyik legrégibb trófeáját, a ma is átadott RAC Tourist Trophyt pedig hétszer emelte magasba, többször, mint akárki más. Az impozáns eredménylistából csak a Le Mans-i 24 órás megnyerése hiányzik, Formula–1-es kálváriájára emlékeztet, hogy a Circuit de la Sarthe-on kétszer, a Jaguarral és Aston Martinnal is az abszolút második helyezésig jutott.

Sorban hangzanak el a legendás márkák és konstruktőrök nevei, mégis hiányérzetünk van: hogyhogy nem egyesítette erejét sosem egy ilyen kaliberű versenyző a Ferrarival? Főleg, hogy a Scuderia szigorú parancsnoka, Enzo Ferrari visszaemlékezésiben olvashatjuk: különösen sokra tartotta, és az általa legnagyobbnak vélt Tazio Nuvolarihoz hasonlította Mosst.

„Véleményem röviden így foglalható össze: többször is Nuvolarihoz hasonlítottam. Imádott gyorsan menni, bármilyen autóval száguldani akart, képes volt egy autót kizárólag az időmérő óra alapján értékelni, semmi más nem érdekelte, csak az, hogy a jármű mennyi idő alatt teszi meg az adott távolságot. Azt is mondtam róla egyszer, hogy olyan versenyző volt, aki érezte a baleseteket. Különösen bizonyos helyzetekben, amikor kijött a kanyarból, vezetése hasonló volt Nuvolari néhány legendássá vált manőveréhez. Igazán érdekesnek találtam azt a hasonlóságot is, hogy stílusuk sosem torkollott tragédiába. Ha Moss számára fontosabb lett volna a józan ész, mint a szenvedély, világbajnokként vizsgázott volna, méghozzá egészen biztosan színjelesre" – olvasható a Rettenetes örömeim című könyvben Enzo Ferrari részben elismerő, részben kritikus értékelése.

Valójában Moss sportautófutamokon 13-szor indult Ferrarival, de sosem gyári színekben. Pályafutása kezdetén fogadta meg, hogy nem lesz soha az olaszok versenyzője. 1951-ben Enzo Ferrari meghívta a Bari Nagydíjra, az ifjú pilóta pedig csak a helyszínen szembesült azzal, hogy a Commendatore meggondolta magát, és másnak adta a neki ígért autót. A tüske egy évtizedig maradt Mossban, 1962-ben azonban végül megegyeztek Enzóval, aki régóta vágyott rá, hogy az angolt ültesse az egyik paripás versenygépbe. Abban a szezonban Moss egy cápaorrú Ferrari 156-tal versenyzett volna a világbajnokságon, ám továbbra sem az ikonikus vörös színben. Hűségesen kitartott csapata, a Rob Walker Racing Team mellett: leszámítva egy évét a Mercedesnél és másfelet a Maseratinál, mindig lojális volt a brit istállókhoz.

Az éra kuriózumai közé tartozik a Walker csapat is, amely sosem gyártott saját autót, hanem mások modelljeit vásárolta meg, így lehet, hogy Moss azelőtt szerezte meg a Cooper és a Lotus első futamgyőzelmét, hogy a gyári formációk (későbbi világbajnok együttesek) először nyertek volna.

A független csapat kékre mázolt Ferrariját vezette volna tehát 1962-ben, de a sors közbeszólt: az F1-szezon kezdete előtt, húsvét hétfőn súlyos baleset történt a goodwoodi Glover Trophyn. Moss egy hónapig volt kómában, és fél évig tartott, amíg újra rendesen mozogni tudott. A versenyzés és a győzelem megszállottjaként vissza akart térni, de be kellett látnia, hogy érdemi autósport-pályafutása befejeződött. 32 évesen azzal szembesült, hogy a versenyzés helyett, amellyel azóta foglalkozott, hogy az eszét tudta, másból kell megélnie. Stirling Mosst tekintik az autósport első celebjének, aki felismerte, milyen reklámértéket hordoz.

Egy másik hatalmas balesetet is élve megúszott, két évvel korábban, Spában: mindkét lába eltört a tragikus 1960-as belga F1-es hétvégén, amelyen két vetélytársa is életét veszítette. Moss csaknem minden kortársát túlélte abból az időszakból, amikor a halál a versenyzés természetes velejárója volt: Alberto Ascari 1955-ben, Peter Collins 1958-ban halt meg versenybalesetben, Mike Hawthorn 1959-ben közúton. Juan Manuel Fangio szép kort ért meg, de már negyed évszázada nincs köztünk. Stirling Mossnak ellenben megadatott, hogy hatvan évvel első győzelme után Lewis Hamilton társaságában bemutatózzon egykori Mercedesével. A hőskor utolsó képviselőjeként a kilencvenhez közeledve is gyakori vendége volt a Formula–1-es paddocknak, mielőtt egészségi állapota miatt az utolsó években visszavonult a nyilvánosságtól.

Kilencven esztendős korában végül távozott, mégsem keserűséggel, hanem elismeréssel emlékszünk rá: hosszú, tartalmas életet élt, melyet mindannyian megirigyelhetünk. Az sem fenyeget, hogy halálával emlékezete megkopik, hiszen már évtizedek óta úgy kezelték, világbajnoki cím nélkül is, mint az autósport-történelem megkerülhetetlen alakját, a versenyzés igazi legendáját.



GENERÁCIÓK HŐSE

Az egykori riválisok nem búcsúztathatták Stirling Mosst, hiszen egy messzi korszak egyik utolsó képviselője távozott. A következő évtizedek – beleértve a jelent – versenyzőinek megemlékezései mutatják, milyen hatása volt Nagy-Britannia első F1-es kiválóságának számos generációra:

„Óriás volt, korának legeslegjobbja, egy csodálatos ember. Stirling Moss olyan nagy volt, hogy nem kellett világbajnoknak sem lennie, hogy a földkerekség legjobb versenyzője legyen. Brit csapatoknál akart vezetni, pedig ha a Maseratival vagy a Ferrarival versenyez, sokszor-sokszor világbajnok lehetett volna."

Jackie Stewart, háromszoros világbajnok

„Nagy bajnokként tekintünk rá: minden versenyző, aki tud valamit a sportról, mindazok, akik követik a versenyzést. Ott a helye a kiválóságok nevei között, Clark, Fangio, Stewart, Hamilton, Lauda és a többiek társaságában."

Damon Hill, egyszeres világbajnok

„Ma elbúcsúzunk Stirling Mosstól, a versenyzés legendájától. Hiányozni fognak a beszélgetéseink. Őszintén hálás vagyok azért, hogy ilyen különleges pillanatokban lehetett részem vele. Imáim és gondolataim a családjához szólnak. Nyugodjon békében!"

Lewis Hamilton, hatszoros világbajnok

„Ma egy nagy ember távozott közülünk. Sir Stirling Moss számomra a valódi versenyző definíciója. Mindig óriási rajongója voltam, egyszer pedig arra kértem egy barátomat, aki ismerte Stirlinget, hogy szerezzen nekem egy autogramot tőle. Visszajött, és azt mondta, beszélt Stirlinggel, aki szívesen lát engem mayfairi otthonában! Végül nem csupán egy aláírást kaptam, hanem egy napot tölthettem el vele és bájos feleségével, Lady Moss-szal. Stirling olyan életet élt, amilyenről én csak álmodhatok. Öröksége mindig élni fog. Nyugodj békében, legenda."

Kevin Magnussen, F1-es pilóta

„Nyugodj békében, Sir Stirling. Igazi legenda és csodálatos ember. A Scuderia Ferrari számára félelmetes ellenfél."

a Ferrari közösségi csatornái

confidenza

CSAPÁGYSZOLGÁLAT



1138 BUDAPEST, RÉVÉSZ UTCA 9.

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

AUTÓIPARI CSAPÁGYAK



IPARI CSAPÁGYAK



LINEÁRIS MEGOLDÁSOK



VILLENEUVE MONDJA

Exkluzív karanténinterjú az 1997-es F1-es világbajnokkal

Jacques Villeneuve gyakran borzolja a kedélyeket nyilatkozataival, ám vitán felül áll, hogy bármikor, bármiről beszél a Formula–1 1997-es világbajnoka, arra oda kell figyelni. Ezért döntött úgy a #FormulaHUPodcast stábja, hogy a karantén ideje alatt felhívja és kikérdezi a kanadai legendát, aki természetesen ezúttal sem okozott csalódást.

SZÖVEG: MÉSZÁROS SÁNDOR | FOTÓ: DPPI

Jacques, mivel töltöd az idődet mostanság, a karanténos napok alatt, amikor épp nem Xbox kontrollerrel oktatod a többieket a szimulátoros versenyzés világában?

Inkább nekem kell leckéket vennem a szimulátoros világtól, mert ezek még mindig csak videójátékok, nem igazi szimulátorok. Játékok, a szó szoros értelmében, szóval szerintem nem kéne mindig azt emlegetni, hogy ezek szimulátorok. Ezeket mókára találták ki, szóval jómagam nem is veszem túlságosan komolyan. Az igazi versenyzés az, amit komolyan kell venni, azt én is komolyan veszem. Egyébként engem mindig is érdekeltek a videójátékok, úgy tízéves koromtól kezdve. Commodore számítógépeken még programoztam is ilyeneket annak idején. Öt évvel ezelőttig az rFactorban saját ligám is volt, amelyet én szerveztem, ahol én terveztem az autókat és a pályákat is. Nagyon mókás volt, és akkoriban is mindig Xbox kontrollert használtam. Nem szeretem a kormányt és a pedálokat, mert mindig van némi eltérés a valósághoz képest, és ez nekem soha nem jött be igazán. Hogy mégis mit csinálok? Szabadságon vagyok, kényszerszabadságon, és most először nem érzem rosszul magam amiatt, hogy nem csinálok semmit. Normál esetben, amikor szabadságra megyek, mindig rágódom azon, hogy inkább dolgoznom kellene, ezt vagy azt meg kellene oldanom. Most semmi ilyen gond nincs, de azért tréningezem, készülve arra, hogy újraindul az európai NASCAR-szezon, ahol versenyzek.

Elhangzott tőled egy ötlet nemrégiben, arra vonatkozóan, hogyan lehetne megmenteni az idei F1-es szezont egy grand slam jellegű, önálló eseményekből álló sorozattal. Továbbra is úgy gondolod, hogy ez működhet? Egyáltalán: szerinted hogyan fogja megváltoztatni ez a helyzet az F1 világát?

Amikor idén visszatérünk, biztosan más lesz, hiszen most az a tét, hogyan éljük túl ezt az egészet. Úgy gondolom, hogy 2022-ben lehetünk újra olyanok, mint korábban, mert 2021 a „felgyógyulás" éve lesz. Ki tudja még, hogy mi lesz addig? Nem tudhatjuk, hogy az országok mikor nyitják ki újra a kapuikat, mi lesz ezzel a vírushelyzettel. Megszabadulunk tőle végre, vagy együtt kell élnünk majd vele a mindennapjainkban? Egyszerűen nem tudjuk most még. Nehéz elképzelni, hogy mi vár ránk, most ráadásul mindenki mindenféle ötletet mond, például azt is, hogy júliusban kezdünk zárt kapuk mögött. A masszív F1 rajongók imádnák azt is, ha mondjuk három futamot bonyolítanának egy hétvégén, viszont azok, akik csak simán kedvelik a sportágat, nem biztos, hogy örülnének ennek. Számukra léteznek fontosabb dolgok is annál, minthogy minden az F1-ről szóljon. Mindenki másképp érez ezzel kapcsolatban. Az F1-et a saját arculata életben tartja, de ha túlzásba viszik, ha túlságosan keményen nyomulnak, annak negatív hatása lehet. Szerintem most csupán annyit jelenthetünk ki, hogy egyelőre még túlságosan korai lenne döntést hozni, mert nem tudjuk, hogyan alakulnak a dolgok a világban a következő néhány hónapban.





> AMIKOR IDÉN VISSZATÉRÜNK, BIZTOSAN MÁS LESZ, HISZEN MOST AZ A TÉT, HOGYAN ÉLJÜK TÚL EZT AZ EGÉSZET. ÚGY GONDOLOM, HOGY 2022-BEN LEHETÜNK ÚJRA OLYANOK, MINT KORÁBBAN, MERT 2021 A „FELGYÓGYULÁS" ÉVE LESZ.

A szünet már így is nagyon hosszúra nyúlt, már néhány versenyző is azt mondja, hogy nagyon komoly fizikai próbatételnek ígérkezik majd a versenyzés újraindulása. Emlékszem, pár éve egy interjúban említetted, hogy az első F1-es teszted idején kissé rémítőnek érezted az autó tempóját, pedig néhány nappal korábban az IndyCarban versenyeztél. Szerinted a mostani srácok számára kemény lesz a visszatérés egy ilyen hosszú szünet után?

Nem hinném, hogy az lenne, mert bár az autók gyorsabbak, mint valaha, de sokkal egyszerűbb vezetni őket, a balanszuk sokkal jobb, mint régen, és már nem annyira harapósak. Visszanéztem videókat a '80-as, '90-es évekből, a 2000-es évek elejéről, és azt láttam, hogy az autók roppant nyugtalanok voltak, még egyenesben sem volt könnyű tartani azokat. Főképp emiatt jelentettek komoly fizikai igénybevételt a versenyzők számára, nem pusztán a sebesség miatt. Manapság az autók elképesztően stabilak, alig mozognak valamit, a versenyzők a fülke oldalának is simán neki tudják támasztani a fejüket, így nem szükséges olyan fizikai állapot, mint korábban. Persze, a G-erők sokkal nagyobbak, a sebesség is az, ráadásul közben a pilótáknak milliónyi apró gombot és kapcsolót kell kezelniük a kör során. Ez teszi igazán nehézzé a modern autók kezelését. Ma már egészen más képességek szükségesek a sikeres szerepléshez, de a győzelem most is a legjobb, legkülönlegesebb srácé. A siker értéke továbbra is változatlan, pláne így, hogy a bolygó leggyorsabb autóival érik el azt.

Beszéljünk egy kicsit rólad, hiszen a személyedben van egy igazi szókimondó emberünk, aki időről időre, kendőzetlenül megmondja, amit gondol. Úgy tűnik azonban, hogy ezt nem mindenki kedveli. Miért van az, hogy az F1-ben manapság egyre nehezebben tolerálják a kritikát az emberek? A múltban azért jobban oda lehetett mondani akár erős, akár ellentmondásos véleményeket is, nem igaz?

Ez nemcsak a Formula–1-gyel kapcsolatban van így, hanem igazság szerint az egész világ ilyen. Nagyon nyitott lett a média. Bárki nyomulhat az interneten, valójában bárki lehet újságíró is manapság és elkezdhet beszélni vagy írni olyan dolgokról, amikről az égvilágon semmit nem tud. Ez pedig problémákhoz vezet. Minden apró kis szócskát ki lehet ragadni a kontextusból, és ezt gyakran meg is teszik azok, akik nem igazán professzionálisak. A múltban ez nem okozott ennyi gondot, amikor kint voltál a pályán, ahol ott volt az írott sajtó, a rádió és a tévé, mégpedig kontrollált keretek között. Ez garantálta valamennyire a biztonságot is. Ehhez képest mostanság igazi vadnyugat van. Bárki csinálhat bármit. Kicsit mintha odalenne a kontroll, de persze fontos megjegyezni azt is, hogy olyan társadalomban élünk, hogy szinte kötelesség hazudni, mert az igazságot senki nem szereti hallani. Azt mondják, hogy sértő, károkat okoz, sok országban még perek is adódhatnak egy-egy szó vagy mondat miatt. Nem könnyű helyzet ez, de jómagam soha nem voltam hajlandó változtatni azon, ahogy csinálom a dolgokat. Amikor versenyeztem, sok negatív vélemény fogalmazódott meg emiatt, de most, hogy néhány éve már televíziósként vagyok jelen, sokan rájöttek, hogy konstruktív oka van annak, amiket mondok. Ha igazam van, ha nincs, nem számít, de legalább arra késztetem vele az embereket, hogy elgondolkodjanak bizonyos dolgokon. Ez pedig nem rossz. Ha az emberek elgondolkodnak azon, ami történik, legalább kialakítanak egy véleményt maguknak.

Hosszú pályafutásod során versenyeztél olyan srácok ellen, mint például Schumacher, Hakkinen vagy épp Alonso. A jelenlegi mezőnyből ki az, akivel szívesen megmérkőznél, illetve ki az, aki hasonló hozzád?

Nos, a jelenlegi mezőnyből Lewis az, akit mindenki le akar győzni. Egészen kiemelkedő, amit nyújt, minden évben ott van az élen, s bár néha akadnak hullámvölgyei, de mindig megtalálja a módját, hogy legyőzzön mindenkit. Egy igazi gép, ennek ellenére nagyon fair is, nincsenek piszkos dolgai. Megvan benne az a fajta régi vágású tisztelet, ami mostanság már nem nagyon létezik. Szóval őt mondanám, ha valakit választanom kell. Hogy hasonlóság? Hát, nem is tudom... Az idők változnak, egyszerűen nem lehet összevetni a dolgokat. A versenyzői attitűd manapság nagyon más.

Szóval akkor kijelenthetjük: jelenleg nincs új Jacques Villeneuve a mezőnyben?

Remélem is, hogy nincs! Mindenki egyedi akar lenni, én is!

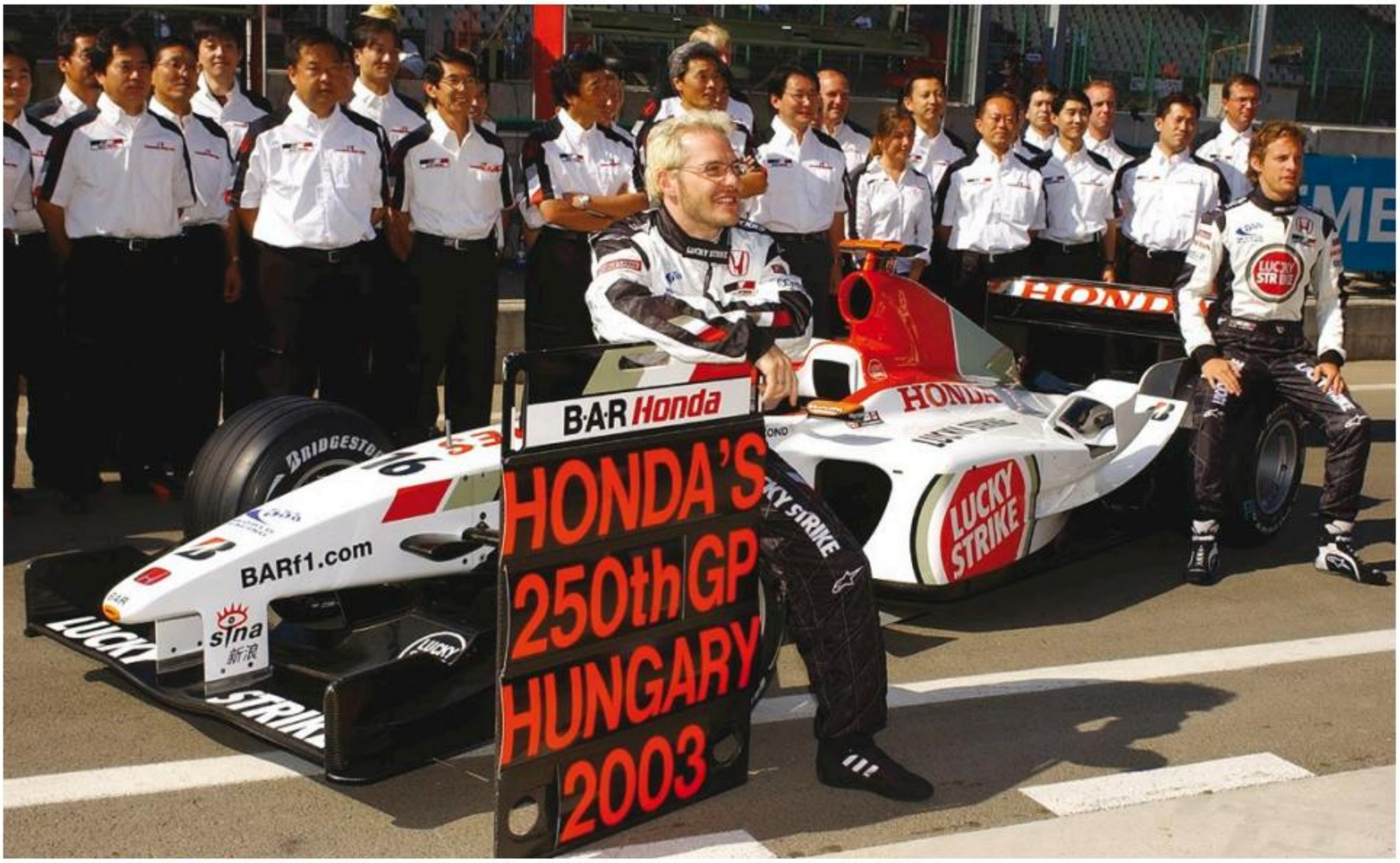
Jacques, a Hungaroring fontos színtere volt az F1-es pályafutásodnak. Két ízben is győztél nálunk. Hogyan emlékszel vissza arra a két remek futamgyőzelemre, 1996-ban és 1997-ben?

Nagyon nehéz győzelmek voltak, pláne a '97-es! Nálatok mindig óriási forróság van akkor, nincsenek egyenesek, szóval fizikálisan borzalmasan kimerítő. Az autó beállítása sem könnyű, de a pályának van egy remek ritmusa. Érdekes módon az időmérőkön soha nem voltam jó ott, a versenyeim általában jobban alakultak. Minél több kört mentem, annál jobban ráéreztem a ritmusra, nekem ez mindig működött. A '97-es diadal azért volt nehéz, mert a futam előtt David Coulthharddal egy egész héten át buliztunk, egészen szerdáig. A hétvége tikkasztó volt, annyira szenvedtünk, hogy azt el sem tudom mondani. Ez volt elsősorban az oka, hogy annyira nehéz volt számomra az a győzelem.

Akartam is kérdezni, hogy van-e ezen kívül más, eddig még el nem mesélt sztori vagy emlék Magyarországról ezekből az évekből? Más bulik, egyéb csínyek?

Nem nagyon, mert amikor már ott voltunk, akkor a versenyzésre összpontosítottunk, a







Jellemét (és küllemét) illetően az egyik legszínesebb világbajnok volt, ám a Williamstől való távozása után – ahogy az angolban mondják – inkább már csak a számokat gyarapította

verseny pedig roppant megterhelő fizikálisan, szóval a hétvégék arról szóltak, hogy letudtuk a dolgunkat, ettünk valamit a pályán és mentünk aludni. Most, hogy televíziósként járok oda, már sokkal több időm van arra, hogy szétnézzek a városban, elmenjek vacsorázni és megéljem a helyet. Most már jobban tudom értékelni Budapestet. Akkoriban egyébként motorhome-ban laktunk, kint a pályán, nem is nagyon kellett visszamennünk a városba.

Emlékszem, hogy a közönség szinte megvadult abban az 1997-es utolsó körben, amikor megelőzted Damon Hillt. Hogyan emlékszel arra a pillanatra, amikor felismerted, hogy nyomnod kell a gázt, mert elkaphatod?

Igen, igen, gondjai adódtak. Mindenképpen győzni akartam, nemcsak magáért a győzelemért, hanem azért is, mert kellettek a pontok a bajnokságban. Ha mondjuk a 3. helyről a 2. helyre léptem volna elő azzal az előzéssel, nem lett volna annyira fontos, így viszont, hogy a 2. helyről az 1. helyre léptem, az 4 pontnyi különbséget eredményezett, ami jelentős volt akkor. Damon mindent megtett, amit csak megtehetett. Megpróbált blokkolni, leszorítani a fűre, szóval tényleg izgalmas pillanatok voltak.

Idén, ha lesz futam, már a 35. Magyar Nagydíjat rendezzük. Mi a titka annak, hogy az F1 szereti Magyarországot? Általában azt mondják, hogy a főváros közelsége sokat jelent, de milyen más pluszt tudunk mi adni, amiért szeretnek visszajönni hozzánk?

Az igaz, hogy amikor egy nagy város van a pálya közelében, az sokat jelent. Budapest ráadásul egy igazán különleges és fantasztikus hely, gazdag múlttal, ahol érezni lehet a történelmet. Különleges érzés ott lenni. Fontos az is, hogy a közönség lenyűgöző. Ez is komoly különbséget teremt. Amikor ott versenyezünk, mindig tömöttek a lelátók, rengeteg ember van ott, szinte érzed az energiát a levegőben, ami nem sok más helyszínről mondható el. Amikor versenyzel, gladiátornak kell érezned magad, ehhez pedig szükség van az ilyen lelkes közönségre. Gondolj bele, hogy milyen lenne nélkülük? Mintha rocksztár lennél és üres nézőtér előtt kellene fellépned... Indianapolis is ilyen egyébként, nagyon különleges a félmillió nézővel. A Hungaroring amúgy emlékeztet egy focistadionra. Kis helyen van, a pálya körül dombok vannak, igazi aréna-érzésem volt mindig, amikor ott versenyeztem. Mintha csak egy stadionban lennél!

Mit üzensz a magyaroknak, akik már rettenetesen ki vannak éhezve a versenyzésre?

Huh, hát, nem is tudom... Fogalmam sincs, hogy mikor indul újra az élet, de úgy gondolom, hogy a Magyar Nagydíjat nem annyira nehéz újraidőzíteni, ha esetleg úgy alakulna. A pálya adott, ha esetleg a helyzet miatt változtatni kellene a dátumon, szerintem az nem lenne annyira bonyolult. Oda egész Európából bárki szabadon mehet akár közúton is, nem szükséges repülni. Még ha a dátum változik is, oda mindenképpen mennünk kell. Mostanában még arról is hallani, hogy az egyes helyszíneken akár három egymást követő futamot is bonyolíthatnak, csupán azért, hogy felturbózzák a számokat. Szerintem ez nagy hiba lenne, mert olyan lenne, mint amikor túl sok pizzát tömsz magadba. Utána már egy darabig biztosan nem eszel pizzát, mert eleged van belőle. Aggódom emiatt, hogy az F1 ezt akarja csinálni, rövid idő alatt túltömni bennünket, úgy, hogy 2021-ben már rá se bírjunk nézni erre az egészre. Ami biztos: Magyarország nagyszerű helyszín lenne az első versenyek egyikének, hiszen csodás, hogy mennyi energia van ott.

FIKTÍV VIETNÁMI NAGYDÍJ



SZÁRAZON ÉS VÍZEN

Ez történt Kelet-Azsiában (1999 óta)

A Vietnámi Nagydíjjal folytatódik az idei évet a korábbiak alapján szimuláló sorozatunk, ám mivel az ország első F1-es futamára készült volna, a régió két már megszűnt versenye, a Malajziai és a Koreai Nagydíjak legemlékezetesebb pillanatai alapján képzeltük el, mi történt volna április első hétvégéjén Hanoiban.

SZÖVEG: GELLÉRFI GERGŐ | FOTÓ: DPPI, OLLÉ IVÁN

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

Komoly várakozás előzte meg a legújabb Formula–1-es versenyhelyszín bemutatkozását, de a szervezők legnagyobb sajnálatára a pálya kialakítása nagyon korán a kritikák kereszttüzébe került: a bokszutcát elhagyó autók ugyanis könnyedén a versenytempóban érkező riválisaik útjába kerülhettek, aminek meg is lett az eredménye: a második szabadedzésen Bottas találta oldalba Gasly Alpha Tauriját – szerencsére mindketten megúszták sérülés nélkül. [2011, KOR, Rosberg, Alguersuari]

Az időmérőre aztán megérkezett az ebben a régióban oly gyakori ítéletidő, s ez bizony a Ferrarin és az Ezüst Nyilakon is kifogott: Hamilton és fő riválisai csak a mezőny hátsóbb régiójából várhatták a másnapi rajtot. [2010, MAL, Ferrari & McLaren] A nagyágyúk távollétét az előző hétvégén is roppant biztató dolgokat mutató ifjú spanyol titán használta ki: Carlos Sainz karrierje első rajtelsőségét szerezte a Renault mókamestere, Daniel Ricciardo előtt. [2003, MAL, Alonso] Örömük azonban másnap nem tarthatott sokáig: az első két helyről induló pilóta ugyanis összeütközött az első kanyarban, s kénytelenek voltak a bokszba hajtani. [2002, MAL, Schumacher és Montoya]

A kavarodást követően az egészen eddig csendes hétvégét teljesítő Red Bullok álltak az élre, de mivel lógott az eső lába, Verstappenék nem érezhették biztonságban magukat. Aztán amikor Romain Grosjean autója megadta magát, az általa „elhagyott" olajon mind a holland, mind Albon megcsúszott, s mire visszakecmeregtek a pályára, már bőven kikerültek a pontszerző zónából. [2001, MAL, Schumacher, Barrichello és Panis] Az eső egyre jobban rázendített, s a sorozatos kicsúszások miatt végül kénytelenek voltak belengetni a piros zászlót – a legtöbben autójukban maradtak, Kimi Raikkönen azonban arra használta ki az állásidőt, hogy felderítse, milyen jégkrémeket rejt az Alfa Romeo hűtője. [2009, MAL, Raikkönen]

Amikor alábbhagyott az eső, a futamot újraindították, de a versenytempós száguldás nem tartott sokáig: Alexander Albon Red Bullja a Perezzel való ütközés után tüzet fogott, így ismét be kellett küldeni a biztonsági autót – mely komoly riadalmat keltve csak azt követően érkezett meg, hogy egy tűzoltó már begördült a másik Red Bull elé. [2013, KOR, Webber és Sutil] Albon csapattársa, Verstappen viszont remekelt az esőben, a piros zászlós megszakításból és a safety car szakaszból is jól jött ki, így visszaszerezte a korábban elvesztett vezetést, s magabiztosan haladt a győzelem felé. Ám az élen álló Red Bullból egyszer csak baljós füst tört elő, s kénytelen volt a pálya szélére húzódni. [2010, KOR, Vettel] Verstappen nem viselte jól a kiesést, keserű kiáltásokat hallatott a rádióban, s autójából kiszállván térdre rogyva bámulta hitetlenül az őt cserben hagyó versenygépet. [2016, MAL, Hamilton] Még fel sem ocsúdhattunk e drámai eseményből, amikor látványos baleset borzolta a kedélyeket: a mezőny egyetlen orosz versenyzőjé-

nek autóját egy kerékvető a levegőbe dobta, s miután a kormányrúd eltört, Kvjat irányíthatatlanul csúszott a falnak. [2011, MAL, Petrov]
Az elpackázott időmérő után a Red Bullok balszerencséjének köszönhetően élre keveredő Valtteri Bottas nem várt riválist kapott az újabb safety car szakaszt követően: a távol-keleti vízben halként lubickoló, első győzelmére, sőt első dobogójára hajtó Antonio Giovinazzi a vezetésért ostromolta a finnt, ám végül megcsúszott – de a dobogóra azért így is felfért. [2012, MAL, Pérez és Alonso] Így csapattársa, Lewis Hamilton vette üldözőbe Bottast, de miután annyi viszontagságot követően végre sikerült megszerezniük az első két helyet, a Mercedes úgy döntött, nem akarnak kockáztatni, s ráparancsoltak Hamiltonra, hogy maradjon csapattársa mögött. A sokszoros bajnok azonban fittyet hányt a kérésre, s megelőzte partnerét, így szerezve meg a futamgyőzelmet. A leintést követően, a dobogón és a sajtótájékoztatón is nagyon hűvös volt a hangulat, Hamilton nem tudott örülni a győzelemnek, Bottas pedig a tekintetével is gyilkolni tudott volna. [2013, MAL, Vettel és Webber]
A Ferrarinak pocsék versenye volt, egyszerűen nem találták a tempót a folyamatosan változó körülmények között, így végül az 5–6. helynek is örülniük kellett, ráadásul az tovább fokozta a bosszúságot, hogy Vettel a levezető körön összeütközött Lance Strolllal, így a szerelők kaptak némi extra házi feladatot is. [2017, MAL, Vettel és Stroll] A vörösök ezt a helyezést is csak annak köszönhették, hogy Lando Norrist a hajrában egy nem mindennapi probléma taszította vissza a mezőny hátsóbb régióiba: a McLaren britje a felszakadozó műfű egy darabját vitte magával kéretlen tartozékként, s veszített ezzel súlyos másodperceket körönként. [2012, KOR, Hamilton]
A pálya történetének első futama a leintés után is tartogatott még izgalmakat: a kettős győzelmet szerző Mercedes egy aerodinamikai elemét ugyanis szabálytalannak minősítették, s kizárták őket a futamról – a fellebbezésüknek azonban nem sokkal lapzártánk előtt helyt adtak az illetékesek, így megtarthatták győzelmüket. [1999, MAL, Ferrari]











A FIKTÍV VIETNÁMI NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE:

1. **Lewis Hamilton**	Mercedes
2. **Valtteri Bottas**	Mercedes
3. **Antonio Giovinazzi**	Alfa Romeo–Ferrari
4. **Carlos Sainz**	McLaren–Renault
5. **Sebastian Vettel**	Ferrari
6. **Charles Leclerc**	Ferrari
7. **Esteban Ocon**	Renault
8. **Kevin Magnussen**	Haas–Ferrari
9. **Daniel Ricciardo**	Renault
10. **Lando Norris**	McLaren–Renault
11. **Lance Stroll**	Racing Point–BWT Mercedes
12. **Pierre Gasly**	Alpha Tauri–Honda
13. **Kimi Raikkönen**	Alfa Romeo–Ferrari
14. **George Russell**	Williams–Mercedes
15. **Nicholas Latifi**	Williams–Mercedes

KIESETT:	
Danyiil Kvjat	Alpha Tauri–Honda
Max Verstappen	Red Bull–Honda
Alexander Albon	Red Bull–Honda
Sergio Perez	Racing Point–BWT Mercedes
Romain Grosjean	Haas–Ferrari

KÍNOK FORGATAGA

Ez történt Sanghajban (az elmúlt 16 évben)

Nem tudhatjuk, milyen lett volna a Kínai Nagydíj április 19-én, ha megrendezik, a fiktív Kínai Nagydíj azonban a legizgalmasabb múltbeli futamaihoz hasonlóan esőben zajlott, és hogy, hogy nem, az összes észveszejtő esemény megtörtént rajta, amelyekről az F1 korábbi sanghaji kiruccanásai emlékezetesek maradtak.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR | FOTÓ: DPPI

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

Az időjárás nem kíméli a fiktív 2020-as szezont, a bahreini homokvihar után az előrejelzések most az egész kínai hétvégére viharos időjárásról szóltak, ami be is igazolódott. Különösen a hétvége kezdetén alakultak mostohán a viszonyok: már előre látni lehetett, hogy az eső teljesen elmossa a pénteket, ezért az edzésnapot már csütörtökön teljes egészében eltörölték. Így pedig a Kínai Nagydíj egy szombattal kezdődő, kétnapos versenyhétvégére redukálódott, amivel az F1 már egyébként is kísérletezni szeretett volna. A megrendezett szombati egyetlen gyakorlás sem lehetett azonban túl releváns a továbbra is nehéz körülmények között, ráadásul a sárga és piros zászlók miatt nem is folyt zavartalanul – a legijesztőbb esetet az előző évi sereghajtó csapat másodévese, George Russell szenvedte el, amikor a hátsó egyenes végén mindkét első kereke kitört, és autójával a bukótérbe száguldott. [2010, Buemi]

A gumikról szerzett adathiány pedig nagyban hozzájárulhatott az időmérő váratlan eredményéhez, hiszen a Renault képében egy olyan gyári csapat zárt az első két helyen, amely nagyon régen, még előző inkarnációjában járt ilyen magasságokban. [Mercedes, 2012] A csapat öröme végül mégis csak részleges lehetett, hiszen pár órával a leintés után ausztrál pilótájukat, Daniel Ricciardót kizárták és a rajtrács végére küldték, miután elkalkulálták az üzemanyag-mennyiségét, és utolsó gyorskörét követően már nem tudott visszatérni a bokszba – ezt pedig szigorúan megkövetelik a szabályok. [2013, Webber]

Vasárnap a továbbra is szüntelenül zuhogó esőben a drámai pillanatok meg sem várták a rajtjelet, hanem már a rajtrácsra kivezető körben lecsaptak. Az év során már többször is botladozó címvédő, Lewis Hamilton gyanútlanul haladt az őt a 6. rajtkockában váró szerelői felé, ám egy hirtelen irányváltásnál nem vette észre a mögötte nagyobb tempóban érkező Nicholas Latifit, aki pedig már képtelen volt reagálni: a valószerűtlen ütközés következtében a Mercedes és a Williams felfüggesztése is eltört, így a két pilóta versenye már azelőtt véget ért, hogy elkezdőd-



hetett volna. [2005, Schumacher és Albers] Emellett csupán jelentéktelen fejleménynek számított, hogy néhányan már a felvezető körben is megpördültek a nehéz tapadási viszonyok miatt. [2019]

A rajt a második helyről induló Valtteri Bottasnak sikerült a legjobban, aki azonnal az élre lőtt, és hamar tisztességes előnyt is alakított ki, ám lendülete csak a harmadik körig tartott ki, amikor defektet kapott, így bal hátsó gumijával együtt reményei is szertefoszlottak – Esteban Ocon visszakapta az első helyet. [2016, Ricciardo] Ám mögöttük még ennél is nagyobb bonyodalom bontakozott ki a rajt után: az előkelő helyről induló, így a siker illatát megérző fiatal Lando Norris a csigakanyarokban is pozícióba került, és amikor a belső ívre bújt, meglepte az egymással csatázó két Red Bullt. A két csapattárs így egymás útjába került, és csak kerék- és szárnycserét követően tudtak visszaállni a mezőny végére [2016, Kvjat, Vettel, Raikkönen].









A nehéz körülmények között mindenki követett el kisebb-nagyobb hibákat, látványosat bukott a célegyenes végén az egyik Racing Point, a mezőny olasz versenyzőjének kiesését pedig az okozta, amikor egyetlen kelet-európai riválisa egy elmért féktáv végén szó szerint felmászott autója hátára – így esett ki Stroll és Giovinazzi, míg Kvjat nagy lemaradással folytatta. [2009, Sutil, Trulli, Kubica]

Az élmezőnyben is kavarodtak a szálak, a továbbra is vezető Oconra a Ferrarik és a McLarenek kezdtek el nyomást gyakorolni, miközben komoly matekozás kezdődött a bokszkiállások körül: bár Ocon már erősen panaszkodott kopott esőgumijaira, csapata mégis a lehető legtovább próbálta a pályán tartani, annak reményében, hogy kiállásakor már intermediate-ekre válthatnak, ezzel taktikai előnyhöz jutva. Porszem került azonban a gépezetbe, hiszen amikor a francia végül a bokszutca felé vette az irányt, egy apró ellenkormányzás után lecsúszott az aszfaltról, és ez véget vetett a versenyének – kár volt a túlzott kockázatvállalásért, hiszen Ocon biztonságra játszva is karrierje legjobb eredményét érhette volna el. [2007, Hamilton]

A verseny utolsó harmadába lépve az egymást meg nem értő két Haas-pilóta ütközése okozott biztonsági autós periódust, ezt pedig az élmezőnyből csak a Ferrarik használták ki egy utolsó kerékcserére, amiről hamar bebizonyosodott, hogy bölcs döntés volt – nem is lehetett elkerülni azt a vicces gyanakvást, miszerint az alárendelt szerepben lévő kiscsapat szándékosan játszott partnere kezére. [2018, Toro Rosso és Red Bull]

Frissebb gumijaikkal a Ferrarik határozottan hámozták át magukat a mezőnyön a kettős győzelem felé tartva, amit végül talán csak az akadályozott meg, hogy Charles Leclerc áthajtott egy a kerékvetőn felszakadt csatornafedélen, ami pár körrel későbbi kieséséhez vezetett. [2005, Montoya] Így Sebastian Vettel egyedül aratta le a babérokat a Ferrari számára egy a nehéz körülmények között is tökéletesen kivitelezett versenyzéssel és taktikázással – reméljük, többször is láthatjuk majd még a Ferrari világbajnok pilótáját régi fényében tündökölni, és nem ez a sanghaji volt az utolsó diadal a visszavonuláshoz közeledő német karrierjében... [2006, M. Schumacher]

A dobogóra a két McLaren ért még fel, a további pontszerzők azonban még az utolsó kanyarokban is káoszba futottak, amikor a lekörözött Russell nem figyelt a neki lengetett kék zászlókra, és a mögötte érkezők akadályozásával, koccanásoktól sem mentesen rendezte át teljesen a 4. és a 7. helyen befutók sorrendjét. [2006, Sato] A versenyigazgató szerint kizárás lett volna a jussa, amit végül csak azért úszott meg, mert tévedésből a kelleténél egy körrel korábban lengették be a verseny végét jelző kockás zászlót, így a végeredményt az eggyel azelőtti kör alapján állapították meg, s mindent, ami utána történt, semmissé nyilvánítottak. [2014]

A FIKTÍV KÍNAI NAGYDÍJ VÉGEREDMÉNYE:

1. **Sebastian Vettel**	Ferrari
2. **Carlos Sainz**	McLaren–Renault
3. **Lando Norris**	McLaren–Renault
4. **Max Verstappen**	Red Bull–Honda
5. **Valtteri Bottas**	Mercedes
6. **Alexander Albon**	Red Bull–Honda
7. **Daniel Ricciardo**	Renault
8. **Sergio Perez**	Racing Point–BWT Mercedes
9. **Kimi Raikkönen**	Alfa Romeo–Ferrari
10. **Pierre Gasly**	Alpha Tauri–Honda
11. **George Russell**	Williams–Mercedes
12. **Romain Grosjean**	Haas–Ferrari
13. **Danyiil Kvjat**	Alpha Tauri–Honda

KIESETT:	
Charles Leclerc	Ferrari
Kevin Magnussen	Haas–Ferrari
Esteban Ocon	Renault
Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo–Ferrari
Lance Stroll	Racing Point–BWT Mercedes

NEM RAJTOLT:	
Lewis Hamilton	Mercedes
Nicholas Latifi	Williams–Mercedes

VIRTUÁLIS VÁLTÁS

Globális e-sport-körkép

Lett egy nem várt nyertese a versenyek szünetelésének: az e-sport profitált a pilóták otthonmaradásából. A figyelem a profik részvételével zajló virtuális futamokra irányul, amelyek száma egyre szaporodik: minden valamirevaló nagy sorozat elindította már online bajnokságát, de nívós szériákat szerveztek az e-sport-csapatok vagy maguk a versenyzők is. Az elmúlt időszakban elindított szimulátoros szériák egyre nagyobb kuszaságán segít kiigazodni e-sport-körképünk.

SZÖVEG: STROMMER BENJAMIN

VIRTUÁLIS NAGYDÍJAK

Szervező: F1
Platform: F1 2019
Résztvevők: versenyzők, tesztpilóták, híresség

A Formula–1 hamar felismerte az új trendet, és már a második törölt verseny, Bahrein eredeti időpontjában kihirdette az első hivatalos virtuális nagydíjat mind a tíz csapat részvételével. Az első kiadáson érződött, hogy a kezdeményezést némiképp elhamarkodottan rakták össze, azóta viszont egyre komolyabban vehetők a versenyek, és a mezőny összetétele javul, a celebek és öregfiúk háttérbe szorulnak, a helyükre jelenlegi F1-esek, tesztpilóták és junior-versenyzők kerülnek. Vágyálom marad, hogy mind a húsz aktív pilóta szerepeljen, számuk azonban a kezdeti kettőről hétre nőtt. A versenyek az eredeti 2020-as naptár időpontjaiban és helyszínein folynak, a publicitásról pedig az F1 név gondoskodik: világszerte sportcsatornák közvetítik élőben, az eseményekről minden felület beszámol, amely békeidőben Formula–1-gyel foglalkozik. Az első futamot a Renault tesztelője, Guanyu Zhou nyerte, amióta viszont Charles Leclerc is csatlakozott, a monacói verhetetlennek tűnik.



A PRÓK VERSENYE

Szervező: F1
Platform: F1 2019
Résztvevők: e-sportolók

A Formula–1 nem akarja profi szimulátorosokkal összeereszteni a hivatásos versenyzőket, hiszen más kezdeményezések bizonyítják, hogy ilyenkor egyértelműen a sok ezer óra rutinnal rendelkező gamerek felé billen a mérleg. Helyette párhuzamosan elindítottak egy Pro sorozatot, ahol ugyanaznap, ugyanazon a pályán a Formula–1 e-sportolói, mint David Tonizza, Frederik Rasmussen, Brendon Leigh és természetesen Bereznay Dániel versenyeznek. Ez nem tévesztendő össze a hagyományosan őszi hivatalos F1-es e-sport-bajnokság 2020-as szezonjával, pontok ugyanis nem járnak a helyezésekért.

VERSENY A VILÁGÉRT

Szervező: versenyzők
Platform: F1 2019
Résztvevők: versenyzők, hírességek

Tizenkilenc formulaautós versenyző – köztük hat F1-es – összefogásával is indult egy rövid, egy hét alatt lefutó bajnokság Race For The World néven, melynek fő célja adománygyűjtés volt a WHO számára. Lando Norris, Charles Leclerc, Alex Albon és társaik a Twitchen keresztül inkább a szórakoztatást helyezték előtérbe, semmint a komolyan vett versenyzést. Az Albonnal gyakran rivalizáló Leclerc behúzta a bajnoki címet, a koronavírus elleni küzdelemre pedig 70 ezer dollár gyűlt össze.

NEM A … NAGYDÍJ

Szervező: Veloce Esports
Platform: F1 2019
Résztvevők: versenyzők, e-sportolók

Az e-sportban érdekelt Veloce csapat gyorsan reagált, és a melbourne-i hétvége lefújása után gyorsan megszervezett egy virtuális futamot Nem Az Ausztrál Nagydíj néven, a hoppon maradt valódi versenyzők – köztük húzónévként az F1-es rajtrácsról Lando Norris, aki alighanem a legtöbb különféle versenyen áll rajthoz online – és szimulátoros társaik részvételével. Ráadásul a futamot követően az e-sportra felfigyelő nemzetközi szaksajtó Bereznay Dániel nevét zengte, aki megnyerte az ausztrál, majd a második, bahreini viadalt is. A Veloce szériáját az F1 eleinte saját gyermekeként kezelte, mióta azonban beindultak a hivatalos virtuális nagydíjak, gyorsan mostohagyerek lett belőle, és hamar elveszítette jelentőségét.

A SZTÁROK VERSENYE

Szervező: The-Race.com
Platform: rFactor 2
Résztvevők: versenyzők, e-sportolók

A Velocéhez hasonlóan már a lefújt Ausztrál Nagydíj hétvégéjén reagált a nemzetközi autósport-híroldal, a The Race is, és megszervezte saját virtuális pótversenyét olyan szereplőkkel, mint Max Verstappen, Juan Pablo Montoya vagy Billy Monger. Azóta a konkurencia megsokasodott, az all-star futamot azonban töretlenül megrendezik hétről hétre, külön kategóriával nemcsak a versenyzőknek és az e-sportolóknak, de még a versenyzőlegendáknak is: a 73 éves Emerson Fittipaldi is visszatérő résztvevő.







A fiatal generáció számos tagja részt vesz a hivatalos szériában, Verstappen kivétel

AZ IGAZI BAJNOKOK SOSEM ÁLLNAK LE

Szervező: Team Redline
Platform: iRacing
Résztvevők: versenyzők

Egy másik rangos e-csapat, a Redline a fenti mottóval hirdetett házi sorozata kizárólag valódi versenyzőknek szól, és már az is beszédes a bajnokság rangjáról, hogy minden alkalommal legalább 40-en gyűltek össze a túraautózás és formulaautózás legkülönbözőbb területeiről, beleértve aktív F1-eseket, Lando Norrist és Max Verstappent. Utóbbi személye azért érdekes, mert a keményvonalas szimulátorosként ismert Verstappen nem csatlakozott a hivatalos bajnoksághoz, mivel a szoftvert, az F1 2019-et nem tartja elég valósághűnek. A profibb iRacinggel futó Redline-szériában, ahol minden versenyen különböző kategóriájú autóval kell bizonyítani, a holland kiemelkedett a roppant rangos mezőnyből, toronymagasan nyerte az első szezon bajnoki címét.

MARADJ OTTHON GP

Szervező: MotoGP
Platform: MotoGP 19
Résztvevők: versenyzők

A gyorsaságimotoros-világbajnokság résztvevői is összeülnek kéthetente vasárnaponként egy virtuális összecsapásra. Míg az autószimulátorok esetében már kezdő szinten is elvárás a speciális felszerelés – kormány és pedál –, addig a motoros játékokhoz nem léteznek hasonló, elterjedt kiegészítők: jobb híján tíz-tizenegy MotoGP-versenyző kontrollerrel ül a PlayStation elé. Emiatt a versenyek hangulata inkább baráti konzolpartikra emlékeztet, mint sporteseményre, a felhozatal azonban kárpótol: az F1-gyel ellentétben a kétkerekűek legnagyobb sztárjai, Valentino Rossi és Marc Marquez is csatlakoztak, a játékban azonban nem nekik, hanem a fiatalabbaknak, Francesco Bagnaiának, Alex Marqueznek és Maverick Vinalesnek terem a legtöbb babér.

GYŐZD LE A WTCR-PILÓTÁKAT

Szervező: WTCR
Platform: RaceRoom
Résztvevők: versenyzők, rajongók

A WTCR a többi szériától eltérő – és a bajnokság mentalitására jellemzően a rajongók irányába nyitottabb – koncepciót alkalmazott: bárki részt vehet a kvalifikációs időszakban és bejuthat a futamra, melyen tíz versenyzőnek van bérelt helye, beleértve Michelisz Norbertet és Tassi Attilát. A szlogen szerint a WTCR-pilótákat kell legyőzni, ami sűrűn teljesül, hiszen a valódi versenyzőknek kevés keresnivalójuk van a RaceRoomon nevelkedett profik ellen. A széria a virtuális Hungaroringen indult, stílusosan két magyar, Báldi Gergő és Csuti Zoltán, a MIRA e-sportolói győzelmével.

AMERIKAI RECEPT

Szervező: IndyCar
Platform: iRacing
Résztvevők: versenyzők

E-sportban Amerikában sikerült túlszárnyalni a Formula-1-et. A hetenkénti, tévében közvetített versenyeken a 30-at is átlépheti az indulók száma, mind valódi versenyzők: korosztálytól függetlenül indul az IndyCar-mezőny döntő többsége, akikhez olyan vendégek csatlakoznak, mint a NASCAR és az ausztrál Supercars többszörös bajnokai, Jimmie Johnson és Scott McLaughlin, vagy éppen a sokszínűsége kapcsán már emlegetett Lando Norris. A versenyeket követő nyilatkozatokban úgy beszélnek a győzelmekről vagy fájdalmas kiesésekről, mintha csak a valóságban történtek volna meg, a versenysorozat pedig rendre csupa kedvező visszajelzést kap.

VERSENYEZZ OTTHON KIHÍVÁS

Szervező: Formula–E
Platform: rFactor 2
Résztvevők: versenyzők

A Formula-E pilótái is ugyanolyan komolyan veszik a virtuális futamokat, mint társaik az IndyCarban, az UNICEF-et támogató, „Versenyezz otthon kihívás" címen futó szimulátoros bajnoksághoz magától értetődően mindenki csatlakozott. A Formula-E kisebb fáziskésésben volt a riválisokhoz képest, cserébe alaposan kidolgozott koncepcióval állt elő: a legtöbb hivatalos e-sport-szériával ellentétben itt bajnoki címet is kiosztanak, a június 13-i nagydöntőig heti versenyekkel. Az FE nem vegyíti a gamereket – számukra egy külön szerver van megnyitva – a valódi versenyzőkkel, akik közül Maximilian Günther bizonyul favoritnak, ő nyerte a tesztfutamot és az első tétre menő viadalt is.



Báldi Gergő, a WTCR 2019-es online bajnoka az új sorozatban is remekel









A VILÁG TÚLOLDALÁN

Szervező: Supercars
Platform: iRacing
Résztvevők: versenyzők

Az ausztrál motorsport csúcskategóriája, a nemzetközileg is elismert Supercars szezonja szintén a március 14–15-i melbourne-i versenyhétvégével tört meg. Néhány hét múlva a túraautós széria is elindította virtuális bajnokságát versenyzői számára, amelyet a részvétel aránya, a lebonyolítás és közvetítés színvonala, valamint a kiemelkedő nézettség révén az egyik, ha nem a legprofibb e-sport-szériaként emlegetnek. Ez még Max Verstappen érdeklődését is felkeltette, aki egy fordulóra benevezett az ausztrál sztárok mellé, akik közül a valódi versenyekhez hasonlóan Scott McLaughlin emelkedik ki.

PROFIZMUS ÉS BOTRÁNY

Szervező: NASCAR
Platform: iRacing
Résztvevők: versenyzők

Ha szaporodó virtuális versenyekben járatos megfigyelőt kérdezünk, melyik a legkomolyabban vehető a bajnokságok közül, a legtöbben az IndyCar, a Supercars vagy a NASCAR szériáját fogják említeni. A stock car sztárjai már egy héttel az első elhalasztott futam után összecsaptak egymással az online térben. De a NASCAR-hoz hűen az eddigi legnagyobb botrányok is itt történtek, vasszigorral szembesülnek azok, akik elfelejtik, hogy ezúttal nem otthon játszanak, hanem tévénézők tömege előtt versenyeznek: Bubba Wallace egy szponzort veszített el, amiért mérgében kilépett egy futamról, Kyle Larsont egy rasszista szóért csapata ki is rúgta.



VRX

Szervező: WRX
Platform: DiRT Rally 2.0
Résztvevők: versenyzők, híresség

A ralikrossz-világbajnokságon is szimulátorfutamokkal pótolják az elmaradt versenyeket azok eredeti időpontjaiban, a WRX jól ismert formátumában, élő közvetítéssel, nagy nevekkel, amilyen Timmy Hansen, Johan Kristoffersson vagy Andreas Bakkerud. Meghívott ralikrosszosok és ralisok duzzasztották a mezőnyt 20 főre, ami nagyobb, mint a világbajnokság tényleges rajtrácsa mostanában.

GT-TÖMEG

Szervező: SRO
Platform: Assetto Corsa Competizione
Résztvevők: versenyzők

A korábban Blancpain-szériaként ismert GT World Challenge Europe szervezője, az SRO szimulátorbajnokságában olyan nagy a tumultus, mint egy valódi GT3-as futamon: a silverstone-i nyitófutamon nem kevesebb mint 49 autóversenyző vett részt, köztük szabadkártyásként Jenson Button és Charles Leclerc, ami jelzi, hogy ezt a szériát is érdemes komolyan venni.

A KÖVETKEZŐ MICHELISZ

Szervező: Hungaroring
Platform: RaceRoom
Résztvevők: rajongók, e-sportolók

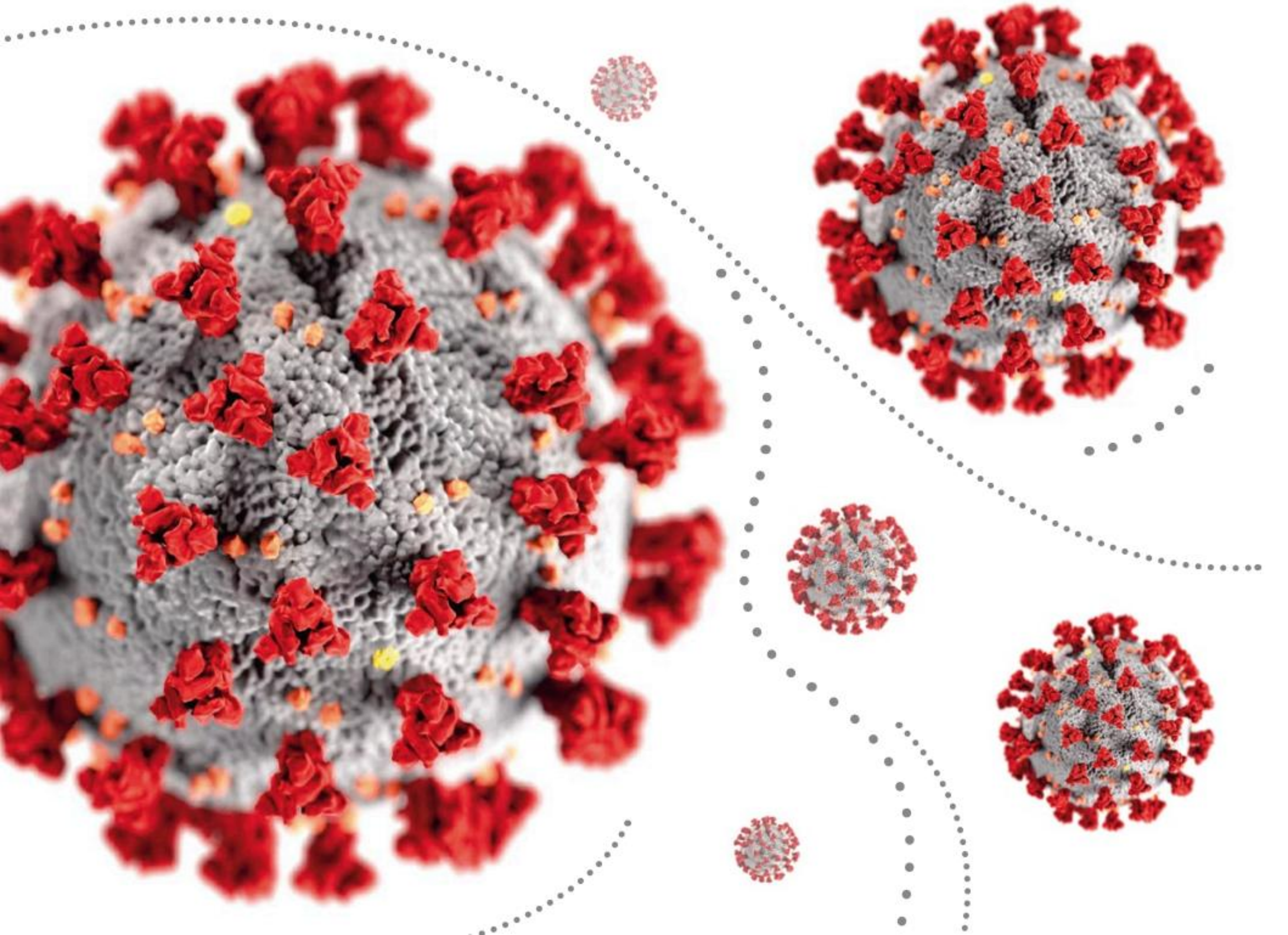
A nemzetközi trendnek megfelelően Magyarországon is több kezdeményezés indult, melyek közül a Hungaroring és a M1RA sorozata emelkedik ki, a következő Michelisz Norbertet keresve. Rendkívüli fődíjként az ötfordulós bajnokság győztesének egy teljes hazai vagy nemzetközi versenyszezon jár a magyar túraautó-csapat színeiben. A fajsúlyos sorozat természetesen mindenkit megmozgatott, aki itthon számít a szimulátoros világban: még az addig kifejezetten virtuális F1-re szakosodott Bereznay Dániel is próbára tette magát, és futotta meg meglepetésre az első előselejtező legjobb körét.

KORONAVÍRUS-AKTÁK II.

Április, a tetőzés hava

Március első felében még előfordultak autó- és motorversenyek a világon, de az egész sportág számára annyira balszerencsésen jött a koronavírus-járvány, hogy pont a hagyományos tavaszi szezonkezdetekre kellett behúznia a kéziféket minden fronton. Az április lett az első szűk hónap, amely során élő versenyeknek (szinte!) teljesen híján maradtak a nézők, miközben a világot recesszióban tartó kórnak már autósportos kötődésű fertőzöttjei és halálos áldozatai is bekerültek a nyomasztó statisztikákba.

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR









Március 31.: Koronavírus-fertőzéssel diagnosztizálják az Észtországba hazatérő 35 éves Marko Asmert, aki korábbi versenyzőként a BMW Sauber F1-es autóját is tesztelte, most pedig Japánból érkezett, ahol Jüri Vips mentoraként ténykedett a Super Formula által megrendezett fuji teszten. Végül nem lett nagy füstje az esetnek, a sorozattal utazó személyzetből senki másnál nem jelentettek fertőzést, Asmer pedig enyhe tünetek után hamar felépült.

Április 1.: A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség elnöke, Oláh Gyárfás nyomatékosan figyelmezteti a magyar csapatokat és versenyzőket, hogy tartsák magukat az ajánlásokhoz, és tesztelni se járjanak el sehova. „Most nincs itt az ideje 'kis pályaautózásnak' és 'pici tesztelésnek'. Példát kell mutatnunk, hogy a magyar autósport egy fegyelmezett közösség, mely minél gyorsabban szeretne túllenni a nehézségeken. Sajnos látom, hogy van, aki nem bírja ki, és visszatér a pályákra egy-egy teszt erejéig, és ezt a Facebookon közvetíti is... Ez veszélyes és nem példamutató! Mivel nincs személyzet a pályákon, nincs segítség, ha baj van. Egy esetleges baleset komoly károkat okozhat a magyar autósport megítélésének."

Április 2.: Bár Nagy-Britannia is egyre komolyabban küszködik a járvánnyal – még a miniszterelnök, Boris Johnson is megfertőződött, és az intenzív osztályt is megjárta a gyógyulás útján –, a Brit Nagydíj szervezői már a krízisen túl gondolkodnak: a pálya ügyvezetője, Stuart Pringle úgy ítéli meg, Silverstone nyárra jobb helyzetben lesz több európai országnál, és a csapatok közelsége is a kezükre játszik, így akár több versenyt is tarthatnának a pályán, miután újraindul a szezon. Pringle még azt az ötletet is megszellőzteti, hogy a változatosság kedvéért egy futamot a vonalvezetés ellenkező irányában is rendeznének – ez a legtöbb pályán megvalósíthatatlan ötlet napokig beszédtémát szolgáltat.

Április 2.: Tovább csúszik a MotoGP szezonkezdete, miután a május 17-re kitűzött Francia Nagydíj a várakozásoknak megfelelően a határozatlan idejű halasztás sanyarú sorsára jut.

Április 3.: A WEC épphogy átállt őszi–tavaszi szezonra, de máris válthat vissza naptár szerintire a járvány jelentette kényszerből. A már korábban szeptember 19–20-ra tolt Le Mans elé, augusztusra beütemezte Spát, mögé pedig bekerült egy második bahreini forduló, így eszerint a 2019–2020-as évad november 21-én zárulna, a 2021-es pedig majd tavasszal kezdődik.

Április 6.: Még egy pár foltot rávarr naptárára az IndyCar, úgy, hogy törli a május végi dupla detroiti kezdést, és mégis több verseny lett a menetrendben, mint előtte volt: kétversenyessé tette ugyanis az iowai és a Laguna Seca-i fordulót, meg kiírt október 3-ára még egy versenyt az indianapolisi belső pályára a július 4-i első, meg az augusztus 23-i Indy 500 mellé.

Április 7.: Nem áltatják a nyilvánosságot sokáig, a Kanadai Nagydíj sem tudja megrendezni a futamát június 14-én, így sok bajtársához hasonlóan lenyeli a halasztás jelentette békát. Az új pole-pozíciós futam a két héttel későbbi Francia Nagydíj, de már azzal kapcsolatban is eléggé lemondó értesülések érkeznek.

Április 7.: Két futamot üt egy csapásra a MotoGP: az Olasz és a Katalán Nagydíj sem történik meg a tervezett időben, így most a június 21-i Német Nagydíjé az első rajthely.

Április 9.: Tovább csúszik a Ralikrossz-vb kezdése is, a norvég határozat szerint ugyanis júniusban semmiféle sportesemény nem lehet még az országban, így kikerül a programból Hell. Akár még a júliusi höljesi fordulóra is hasonló sors várhat, pedig Svédországban igyekeznek a lehető legkevésbé leállítani az életet a járvány alatt.

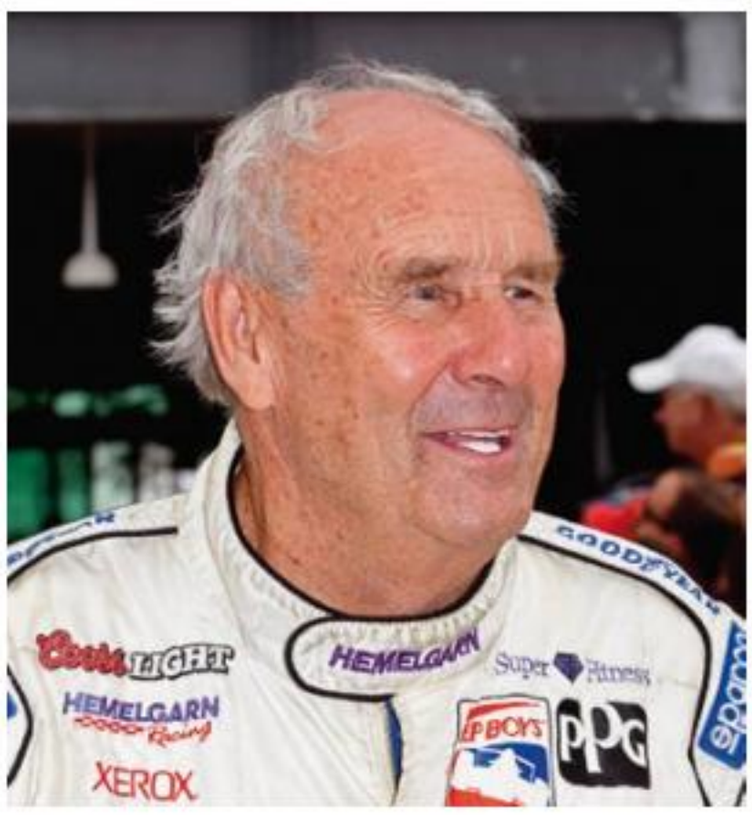
Április 14.: Az MNASZ ülésén döntés születik arról, hogy április végéről május végére tolják a versenyrendezési tilalmat az ország határain belül. Júniusig minden eseményt kihúznak a versenynaptárakból.

Április 16.: Ha már a pályán nem lengethetik, a Formula–E zászlójelzésekkel rendezkedett be a futamtörlésekre. Piros zászlóval jelölik a naptárukban azt az időszakot, amelyben még biztosan nem rendezhetőek versenyek, sárga zászlót kap az a periódus, amelyben már megvan az esély a szezon folytatására, és zöld zászlóval jelölik azt az időszakot, amikor a pályák már készen állnak a sorozat fogadására. Újabban az egész júniusra ráborították a piros zászlót, ami azt jelenti, hogy a Berlin ePrix is ugrott – leghamarabb július 11-én New Yorkban történhet valami jelen állás szerint.

Április 17.: Szomorú napok ezek a német motorsportrajongók számára, a MotoGP ugyanis a sachsenringi Német Nagydíjat halasztja el, ami ugyanúgy június 21-én lett volna, mint a berlini Formula–E. Ezek a bejelentések gyors reakcióként érkeznek a német kormány azon döntésére, amely augusztus végéig betiltja a tömegrendezvények megtartását.

Április 18.: Bejelentette 53 éves édesapja halálhírét az orosz Robert Svarcman, a Ferrari akadémiájának tagja és az FIA F3-as sorozatának aktuális bajnoka. Mihail Svarcmant pár napja már kórházban ápolták koronavírus-fertőzéssel.







Április 18.: Az amerikai versenyzés színteréről is érkezik egy koronavírusos halálhír: 81 éves korában ennek következtében hunyt el Bob Lazier, akit 1981-ben a CART-ban az év újoncának választottak, fia, Buddy Lazier pedig később bajnok is lett az IndyCarban.

Április 18.: Törli a június 21-i hétvégére tervezett Vila Real-i fordulóját a WTCR, de a hónap eleji szlovákiai forduló még a naptárban marad. A sorozat vezetője, Francois Ribeiro szerint már elkészültek egy átalakított versenynaptárral, amely augusztus végétől novemberig tart majd, a rendkívüli helyzet miatt pedig elképzelhető, hogy az őszre tervezett ázsiai túra helyett inkább a logisztikailag könnyebben megoldható Európában fognak versenyezni. Így még a Hungaroring naptárba való visszaintegrálása is felmerül opcióként.

Április 21.: Tavaly ígéretesen mutatkozott be az Autósport Játékok, és nemrég bejelentették, hogy idén már hatról tizenötre növelik az éremosztó események számát az össznépi autósportpikniken, ám végül ez az esemény sem kerülhette el a sorsát: elmarad. Az idei játékokat Marseille vendéglátásával a Paul Ricardon és környékén rendezték volna október 23–25. között, erre tehát nem a dátum közelsége miatt csapott le a kaszás, hanem azon gondolatmenet okán, miszerint akkorra már teljes gőzzel fog dübörögni és pótolgatni minden versenysorozat, így a pilóták sem feltétlenül tudnának elszabadulni erre az eredetileg üresnek gondolt hétvégére. A 2020-as játékokat a hivatalos szövegezés szerint „elhalasztották", de mivel Marseille 2021-re kapta meg az új időpontot, így tulajdonképpen egy év teljesen kiesik.

Április 22.: A TCR Európa-kupa az első nagyobb sorozat, amely úgy dönt, hogy egészen szeptemberig nem kezd. Kiadták ugyanis a pár hete már módosított versenynaptár még tovább módosított változatát, amely Oschersleben, a Paul Ricardot és Spát is nyárról őszre száműzi, a szezonnyitó joga így most szeptember 13-ával Zolder ölébe hullott.

Április 23.: A MotoGP-ben már csak augusztusi kezdésről szólnak a legoptimistább forgatókönyvek, miután az asseni futam sorsa is kérdésessé vált a tömegrendezvények egész nyárra vonatkozó holland tilalma miatt. Finnország is hasonlót jelentett be, de az ő július közepi versenyükre amúgy sem volt sok esély, az újonnan épült KymiRing ugyanis még nincs homologizálva, márpedig ahhoz a helyszínre kellene látogatniuk az illetékeseknek.

Április 24.: Pozitív fejlemények a NASCAR-ban: Észak-Karolina államban, ahol a csapatok többsége székel, az alapvető munkahelyek közé sorolják át a gárdák főhadiszállását és műhelyeit, azaz folytatódhat a munka. Még az is elképzelhető, hogy már május 24-én, a Charlotte Motor Speedwayen újraindulhat a szezon – persze csak közönség nélkül.

Április 26.: Normál esetben nem tart igényt nemzetközi érdeklődésre az amerikai salakpályás oválversenyzés intézménye, most azonban számottevő hírértékkel bír, hogy hosszú idő után először Dél-Dakotában élő autóversenyt rendeztek az ilyen terepen járatos sprint carok számára. Eredetileg ráadásul közönség előtt akarták tartani, és a jegyeket gyorsan el is kapkodták, végül azonban politikai nyomásra mégis zárt kapussá tették az eseményt.

Április 27.: Most dobta be a törölközőt a Paul Ricard, amely Monaco után a második európai helyszínként erősítette meg, hogy idén biztosan nem lesz Formula–1-es versenye. A két júliusi állomás, Spielberg és Silverstone azonban a futamrendezés tető alá hozásán ügyködik – amit fokozott biztonsági intézkedések mellett és nézők nélkül tartanának. Közben Barcelona, sőt az eredeti naptárban nem is szereplő Hockenheim is jelzi, tárt karokkal várja az F1-et. Ugyanezen a napon Chase Carey, a Liberty Media első embere levélben közöl pozitív híreket a rajongókkal a formálódó, várhatóan júliustól decemberig tartó szezonról.

Április 27.: Oláh Gyárfás szerint augusztustól már a tervek szerint lehetne versenyeket rendezni Magyarországon. A május végi Ózd Ralit nem tudják megtartani, de megpróbálják ezt is bepótolni később. Bízik benne, hogy az augusztusi Magyar Nagydíjat már sikerül megrendezniük, emellett az Eurosport Eventsszel azon dolgoznak, hogy a WTCR szemléletváltása nyomán még a korábban törölt magyar túraautós hétvégének is helyet találjanak a naptárban.

Április 27.: Eredeti, május közepi időpontjában semmiképp sem kerülhetett volna rá sor, ám most az idei magyar terepraliszezonból való teljes kimaradást is megerősítik a Riverside Baja szervezői. A magyar mellett a közép-európai bajnokságban is szereplő kemenesmagasi verseny mindössze öt év alatt komoly regionális hírnévre tett szert.

Április 29.: Egyértelmű, ez a hónap a MotoGP számára a legfeketébb vírusügyileg: a halasztások híre után immár végleges törlést jelentett be a Dorna a Német Nagydíj, a Holland TT és Finn Nagydíj kapcsán. A legfájóbb pont kétségkívül az asseni törlés: a legendás helyszín ugyanis a vb 1949-es indulása óta az összes (!) szezonban szerepelt a versenynaptárban, vagyis ez a mostani döntés még mélyebben belemar a motorsport-történelembe, mint a Monacói Nagydíj elmaradása az F1-ben. Jelen állás szerint így az első futam a brnói Cseh Nagydíj lehet augusztus elején.

Április 30.: Korábban elhalasztották, de most már véglegesen törlik is az idei WRC-versenynaptárból a Portugál Ralit. A promóter szerette volna pótolni októberig, de most egy közleményben már azt tudatja, hogy ez nem fog összejönni. Mint írja, a bizonytalan beutazási körülmények, a beláthatatlan rendelkezések és az ingatag anyagi helyzet miatt le kell mondaniuk a versenyt.

Április 30.: Azért ez a fejlemény is példázza a helyzet súlyosságát: felfüggeszti működését a világ legnagyobb autósportos szaklapja, a brit Autosport Magazine, amely 1950 óta megszakítás nélkül minden héten megjelent. Az okot természetesen a járvány okozta gazdasági nehézségek jelentik, de szigorúan csak szünetelésről van szó, ígéretük szerint az F1-es szezonkezdetre újraélednek.

Április 30.: Magyarországon augusztus 15-ig meghosszabbítják az 500 fősnél nagyobb rendezvényekre vonatkozó tilalmat. Borul minden? Joggal vetődik fel bennünk azonnal a kérdés: mit jelent ez az augusztus 2-i hétvégére kitűzött Magyar Nagydíj számára, ahol már csak a futam lebonyolításához nélkülözhetetlen személyzet létszáma is meghaladja ezt a mennyiséget...

Április 30.: Egy hónap alatt 800 ezerről 3,2 millióra nőtt a világszerte jegyzett koronavírus-fertőzéses esetek száma, a halálozásoké pedig 38 ezerről, 227 ezerre. Nagy léptékű ugrások ezek, ám biztató, hogy már Európában és a legkomolyabban sújtott Egyesült Államokban is a járvány tetőzéséről vagy enyhüléséről árulkodnak az adatok és szólnak a hírek. Versenyzésre a következő egy-két hónapban még nem nagyon számíthatunk, de a tendenciák legalább már afelé mutatnak, hogy belátható időn belül normalizálódhat az élet a mindennapjainkban, a gazdaságban és – ami aligha a legfontosabb, de mi és olvasóink mégiscsak ezért vagyunk itt – a technikai sportokban is.









NASCAR

VIRTUÁLIS VERSENY, VALÓS KIRÚGÁS

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: GELLÉRFI GERGŐ | SZERZŐK: BALOGH TAMÁS, BOGNÁR VIKTOR, STROMMER BENJAMIN



Egyetlen rosszul megválasztott szó néhány óra leforgása alatt szürreális méretű botrányt robbantott ki a NASCAR-ban, Kyle Larson egy virtuális versenyen elkövetett vétségéért a valós karrierjével fizetett. Akik sterilsége, érzelemmentessége és következmények nélkülisége miatt nem követték eddig a járványhelyzet miatt robbanásnak indult virtuális autóversenyeket, azoknak itt a bizonyíték arra, hogy még ezen a szórakozásnak, űrkitöltésnek szánt eseményen is van esély rá, hogy egy komoly balhé bontakozzon ki.

Az eset az USA-ból érkezett, ahol szintén több virtuális platformon rendeznek versenyeket, amelyek fő sztárjai a NASCAR és az IndyCar pilótái. Most vasárnap az iRacing platformon, Monza Madness néven tartottak versenyt zárt karosszériás autókkal az olasz pálya oválszakaszát használva, és a mezőnyben ott volt a NASCAR egyik feltörekvője, a 2019-es szezont a bajnokság 6. helyén záró Kyle Larson is. Ő követte el azt a szerencsétlen rasszista elszólást, ami miatt most komoly meghurcoltatásban részesíti a sport világa. Történt ugyanis, hogy még a virtuális verseny előtti virtuális edzésen Larson kimondta a „néger" szót, így szólítva meg a vele privát csatornán beszélgető spotterét, amikor úgy tűnt, hogy elveszítette vele a kapcsolatot. A versenyző azonban a Twitchen élőben közvetítette saját versenyét, ezen keresztül pedig nézői nagyon is jól hallották azt a szót, amelynek használata az Egyesült Államokban még kevésbé elfogadott a színesbőrűek megnevezésére, mint például Európában. „Nem hallasz? Hé, néger!" – hangzott egész pontosan a (nálunk azért talán még leírható) felkiáltás, amit aztán a Larson adását nézők komoly méltatlankodása és megbotránkozása követett.

Hogy mennyire nem félvállról vehető egy ilyen megnyilvánulás az USA-ban, azt jól példázza, hogy mi követte az esetet rögtön a verseny másnapjának reggelén. Larson NASCAR-csapata, a Chip Ganassi Racing egy közleményben határolódott el a 27 éves pilóta viselkedésétől, és nem a virtuális világban, hanem a valós életben értelmezhető büntetést szabott ki rá azzal, hogy felfüggesztette a vele való együttműködést. Az események órák alatt tovagyűrűztek, a NASCAR is vizsgálatot indított az ügyben, több szponzora is kihátrált mögüle, és nyilvános fenyegetéseket is kapott. Mindezek végén pedig ki is rúgta őt csapata, már a bocsánatkérő videó sem segített.





Legutóbb 2013-ban volt példa arra, hogy a NASCAR-ban valakit elmeszeltek egy rasszista megjegyzésért. Akkor a sorozat másodosztályában, a mai Xfinity Seriesben Jeremy Clemens nyilvánult meg nem megfelelően egy interjúban, ami után két versenyre eltiltották.

Hogy mennyire nem játék Amerikában a virtuális versenyzés sem, arra pedig a NASCAR hivatalos online bajnokságában is láthattunk precedenst, ahol a Cup Seriesben versenyző Bubba Wallace elveszítette egy szponzorát csupán amiatt, mert néhány baleset után kilépett a játékból, amit a televízió is élőben közvetített.

FORMULA–E

BEGOLYÓZVA

Az üveggolyóversenyeknek évek óta nagy kultuszuk van az interneten, köszönhetően az elképesztően profi megvalósításnak, a koronavírus-járvány miatti sportbéli kényszerleállás pedig még inkább a szokatlan, de rendkívül színvonalas és meglepően izgalmas produkció felé irányította a figyelmet. A pandémiától teljesen függetlenül indult el F1-es mintára a szerkesztőségünk által Golymula–1-nek magyarított sorozat a tematika legnépszerűbb platformján, a Jelle's Marble Runs YouTube-csatornán, az e körüli felhajtást megragadva pedig egy valódi versenycsapat is létrehozta saját verzióját.

Ez a csapat pedig a Formula–E-ben szereplő futamgyőztes Virgin, amely megálmodta a „zéróemissziós üveggolyófutamot", és elnevezte azt Marbula–E-nek, azaz magyarul Golymula–E-nek. Az ügy komolyságát jelzi, hogy a Virgin még egy sajtóközleményt is kiadott erről, amelyben Sylvain Filippi csapatvezető is nyilatkozott:

„Az emberek azt gondolhatják, hogy begolyóztunk, pedig nem – csak versenyzünk velük! Az alapötlet talán nem olyan komoly, ám a megvalósítás és a lebonyolítás nagyon is az. Ahogy az igazi versenyeken, ezeken az eseményeken is lesz időmérő edzés, a vonalvezetések a valós pályák kicsinyített másai lesznek lelátókkal, a képernyőn a tévéből ismert grafikákat láthatjuk, a kommentárt pedig a Formula–E hangja, Jack Nicholls szolgáltatja majd. Minden verseny – vagy ahogy mi nevezzük, M-Prix – 12 üveggolyó részvételével zajlik, a lilák pedig az Envision Virgin Racinget képviselik. Sajnos támadó mód és FanBoost nem lesz, de dolgozunk rajta!"

Lapzártánkig az első, „párizsi" futamot rendezték meg, amely aztán kvázi kettős Mercedes-sikert hozott: az Ezüst Nyilak gyári csapatát szimbolizáló golyó nyert a valós pályákon szintén az ő hajtásláncukat használó Venturi előtt. A sors iróniája, hogy a szervező Virgint képviselő golyó viszont az utolsó helyen végzett.





WRX

MÉG EGY ÉVVEL KÉSŐBB JÖNNEK AZ ELEKTROMOS AUTÓK

Ha a legelső tervekben nem történik változás, már lezajlottak volna a villanyosított Ralikrossz-világbajnokság első futamai. Helyette a koronavírus gazdasági következményei miatt további egy évvel, 2022-re halasztották az 500 kW teljesítményű, két elektromos motorral hajtott új generációs autók érkezését, melyek a hagyományos, benzinmotoros modellekkel közösen fognak versenyezni.

A külön kategóriát képviselő kísérleti Projekt E széria az eredeti tervek szerint versenyezni fog 2020-ban, miután elkezdődik a szezon, és az egyenautós elektromos utánpótlás-bajnokság, az FIA eRX Junior 2021-es indulása sem változik.



GT

AZ ELSŐ TRANSZNEMŰ LENNE LE MANS-BAN



Férfiként született, de már nőként éli életét Charlie Martin, akinek következő nagy célja, hogy az autósportban is letegye a névjegyét, és ő legyen az első olyan versenyző, aki nemváltás után vesz részt a Le Mans-i 24 órás on.
A leicesteri születésű pilóta most 38 éves, és karrierje legnagyobb ugrásaként idén szintet lépett a hosszútávú versenyzés porondján, hiszen a német VLN sorozatban kapott szerződést, és az év során rajthoz állhat élete első 24 órás versenyén is a Nürburgringen. Az egy dolog, hogy fáradságos munkával, anyagi nehézségekkel szembenézve verekedte fel magát erre a szintre a brit nemzeti hegyi versenyektől indulva, ám Charlie Martin számára még sokkal küzdelmesebb volt az autósportban, sőt az életben való érvényesülés, mint bármely más versenyzőtársának.
Martinban már elég fiatal korában, 7-8 évesen megformálódott a tudat, hogy nem olyan neműnek kellene lennie, mint az az anyakönyvében szerepel. Elmondása szerint az egyik Bond-lány, a hasonló problémái után transzformáción átesett Caroline Cossey történetét olvasva ébredt rá, hogy számára is van lehetőség a változásra.
Mégis egészen 30 éves koráig férfiként élt, és bár versenyzőként igyekezett érzéseit elrejteni a külvilág elől, de óriási dilemmában volt önmagával, és az öngyilkosság gondolata is foglalkoztatta. Ekkor, 2012-ben döntötte el végül, hogy vállalja a nemátalakító műtétek hosszadalmas procedúráját. „Tudtam, hogy a nemváltás az egyetlen járható út. Vállalnom kellett az elképzelhető legijesztőbb procedúrát, máskülönben sohasem ismerhetem meg az igazi boldogságot és önmagamat" – emlékezett vissza a The Guardiannak nyilatkozva a sikerrel lezajló műtétek sorára.
Két évvel később, már megújult külsővel a versenypályákra is visszatérhetett, amiatt viszont maradt benne aggodalom, hogy a túlnyomórészt férfiakból álló ottani közegben hogyan reagálnak majd az átalakulására. „Amikor a tükörből visszanéző személy tényleg úgy néz ki, mintha te magad lennél, az nagyon mély érzéseket szabadít fel. Tartottam viszont attól, hogy az emberek nem fognak elfogadni. Féltem, hogy emiatt utálni fogom azt a tevékenységet, amit korábban a legjobban szerettem. Első alkalommal remegve sétáltam be a paddockba" – ecsetelte aggodalmait, amelyek viszont hamar eloszlottak, hiszen kollégái szívélyesen, biztató reakciókkal fogadták.
Charlie Martinnak azóta a karrierjében is sikerült továbblépni, megvetette lábát a sportautók világában, és megfordult már a brit Ginetta GT5 Challenge-ben, majd a Michelin Le Mans Cup következett, idén pedig, ha egyszer elindul a szezon, a német VLN-ben és annak csúcseseményén, a nürburgringi 24 órás on szerepel majd az Adrenalin Motorsport színeiben egy BMW M240i volánjánál. Élete második nagy célját pedig az autóversenyzésben szeretné elérni: első transznemű versenyzőként rajthoz állni a világ leghíresebb 24 órás erőpróbáján, Le Mans-ban.
„Büszke vagyok rá, hogy az Adrenalinnal versenyezhetek, akik már bizonyítottak ebben a bajnokságban, és az első naptól kezdve nagyon jó közöttünk az összhang. Tökéletes partnerek lesznek az első 24 órás endurance-versenyemhez, ami pedig nagy lépést jelent a célom, a Le Mans-i részvétel felé" – mondta.







DTM

KISZÁLL AZ AUDI, KÉTSÉGES A SZÉRIA SORSA

Lehúzza a rolót a német bajnokság leghűségesebb résztvevője, 2021-től csak a Formula–E-ben lesz gyártóként érintett. Ezzel a BMW egyedüli résztvevőként marad a rajtrácson.

Az Audi AG felsővezetése április 27-én közleményt adott ki arról, hogy a márka az aktuális szezon végén kiszáll a Német Túraautó-bajnokságból. Indoklásként az Audi karbonsemleges törekvéseit, valamint a Covid–19-járvány gazdasági és pénzügyi következményeit nevezték meg.

Az Audi 2021-től kezdődően a Formula–E-re összpontosítja erőforrásait, emellett ügyfélprogramot folytat. A WTCR-ből való kiszállás után a DTM-es távozás azt jelenti, hogy a gyár végképp befejezi túraautós szerepvállalását. A német sorozatban 11 egyéni és 12 gyártói bajnoki címet, valamint 114 győzelmet szereztek a négykarikás autók, melyek a többi márkával ellentétben 2000-től folyamatosan jelen voltak.

Az Audi kiszállása megpecsételheti a DTM sorsát, jelenlegi formájában biztosan. A Mercedes 2018 végi távozása és az Aston Martin rövid életű szereplése után 2020-ra két márka maradt, az Audi és a BMW.

A széria első embere, Gerhard Berger borús nyilatkozattal reagált a hírre: „A mai nehéz nap a motorsport számára Németországban és Európában. Mélységesen bánom az Audi döntését. Együttműködésünkből és a Covid–19-világjárvány mindannyiunkat érintő nehézségeiből fakadóan egységesebb magatartásban reménykedtünk."



A DTM kétszeresen nehéz napokat él, bár a fenti fejlemények után szinte másodlagossá silányult, hogy egyáltalán meg lehet-e idén rendezni a szezont. Közben ugyanis kiderült, hogy augusztus 31-ig biztosan nem lehet tömegrendezvényt tartani Németországban és Belgiumban. Márpedig a széria egyszer már teljesen átalakított – júliusban kezdődő és novemberben végződő – versenynaptára alapján ebben az időszakban a Norisringen és Zolderben is versenyezne a mezőny.

A DTM más üzleti modellre építkezik, mint a Formula–1. Míg utóbbiban a pályák rendezési díjat fizetnek, melyet a jegyeladásokból fedeznek, a német központú sorozat kibérel egy versenyhelyszínt, a belépők ára pedig a saját kasszába folyik be. Ezért határolódott el Berger eleinte az F1-ben valószínű opciónak tűnő zárt kapus futamoktól. Most már a DTM sem zárkózik el a nézők nélküli versenyektől, legrosszabb esetben azonban egyáltalán nem lesz szezon:

„Számos forgatókönyv van. A legjobb eshetőség az, hogy júliusban kezdünk, és 10 futammal tervezünk. A legrosszabb forgatókönyv, hogy egyáltalán nem lesz idén verseny. És természetesen vannak lehetőségek a kettő között. Augusztusi-szeptemberi kezdés szintén fontolóra vehető. Az európai pályákon a csökkenő hőmérséklet miatt azonban november végétől fogva már nem lehetséges versenyezni" – mutatott rá arra Berger, hogy a DTM-et, amelynek Németország és Belgium mellett az Egyesült Királyságban, Hollandiában, Svédországban, Oroszországban és Olaszországban vannak futamai, a globális szériáknál jobban szorítja az idő.

ELŐNYRE VESZNEK SZERT

A motorsport és a dopping nem is olyan rövid története

Sokrétűségükből kifolyólag talán mondhatni, hogy a technikai sportok a leginkább hajlamosak a botrányok generálására, de a legalapvetőbbnek tartott etikai vétség, a teljesítményfokozó tiltott szerek használata a sportok ezen válfajában egyáltalán nem bevett szokás. Ennek megvannak a tudományos és szakmai okai, de azért ha az autó- és motorversenyzés sötét bugyraiba nyúlunk, elég szép számmal találhatunk doppinghasználat miatti lebukásokat: például három F1-es múltú pilótát, egy szakajtónyi brazilt és Max Verstappen nagybátyját!

SZÖVEG: BOGNÁR VIKTOR | FOTÓ: DPPI

Míg vannak sportágak, amelyek nemzetközi szervezete a Doppingellenes Világszervezet (WADA) segítségével tűzzel-vassal kénytelen harcolni a fair play eszmeiségéért és kiszűrni, szankcionálni a tiltott szerek használata terén mindig egy lépéssel előttük járni igyekvő sportolókat, laboratóriumokat vagy újabban egész nemzeteket, a technikai sportok fő sodorvonalán mozogva ahhoz vagyunk hozzászokva, hogy itt a doppingtémák minden évben letudhatók azzal, amikor valamelyik Formula–1-es versenyző duzzogva kiír Twitterre egy üzenetet, miszerint korai órán felébresztették őt otthonában egy váratlan vizeletvétellel a kedves ellenőrök. Az atlétika és a kerékpársport vezetői irigykedve tekinthetnek a technikai sportok csúcsbajnokságainak versenyzőire tisztaságuk miatt: és valóban, az F1-ben nem dokumentáltak még doppingvétséget aktív pilótánál, amióta a tiltott szerek és az irtásukért tett küzdelem a sportélet megkerülhetetlen jelenségévé vált.

Aki miatt azonban mostanság mégis rivaldafénybe került a téma, az Andrea Iannone, aki a MotoGP tavalyi Malajziai Nagydíját követően pozitív doppingtesztet produkált, vizeletében ugyanis drosztanolont találtak, ami hormonfokozó szerként szerepel a WADA tiltólistáján. Az Aprilia olasz motorosa a második mintavételnél is megbukott, és bár a Nemzetközi Motoros Szövetség elfogadta bizonyítékait arra, hogy tudomásán kívül, fertőzött hús által került a szervezetébe a szer, így is 18 hónapos eltiltással sújtották. Bár a Sportdöntőbíróságnál még megpróbálkozhat a fellebbezéssel, ám ha ott mégsem törlik el a szankciót, úgy az enyhített büntetés ellenére is nehéz helyzetbe kerülhet, hiszen a tavaly december 17-étől számított másfél év a 2021-es szezon első felében is ellehetetleníti számára a versenyzést, így komoly veszélybe sodorva karrierjét.

Persze minden vétségen kapott sportoló a saját ártatlansága mellett igyekszik érvelni, ami, mint majd látni is fogjuk, néha szül elégé cifra kifogásokat is, de mivel a technikai sportok kultúrájának nem része az efféle illegális előnyszerzés, mégis könnyebb elhinni, hogy ritkábban vezérli a versenyzőket az előre eltervezett rossz szándék.

De vajon miért nem próbálkoznak a versenyzők a doppingolással itt is hasonló arányban, mint máshol? A Formula–1 főorvosainak időről időre nekiszegezik ezt a kérdést. A korábbi vezető, Dr. Gary Hartstein például úgy tartja, a technikai szakág annyira komplex és egyedi a résztvevők felé támasztott kihívásokat illetően, hogy nincs is olyan szer a tiltólistán, ami bizonyítottan a versenyzők előnyére válna az autóban. Utódja, Jean-Charles Piette ezt egy másik tényezővel egészítette ki. A doppingoló egyének saját egészségükkel játszanak, s nem egyszer fordult már elő, hogy egy saját határait túlfeszítő sportoló összeesett a pályán, a Formula–1-ben azonban ennél nagyobb a tét. „Ha egy versenyen doppingol valaki, nem csupán saját magára jelent kockázatot, de a többi versenytársra, nézőkre, pályabírókra is. Más emberekre is tekintettel kell lenniük" – magyarázta Piette a Motorsportnak.

De mélyedjünk csak el egy pillanatra abban a bizonyos komplexitásban: a gyors reakcióidő mellett mentális és fizikai állóképesség, koncentráció, izomerő, plusz tehetség és bátorság egyaránt szükséges egy versenyautó volánjánál. Itt nem csupán a testi teherbírás kitolása a cél, ellentétben számos más sporttal, például a kerékpározással. Ez azt is jelenti, hogy a versenyzőknek nem egyetlen szerre, hanem egy doppingkoktélra lenne szükségük, hogy teljesítményük valóban javuljon. Ambien vagy Adderall a koncentráció javításához, szteroidok az izomtömeg-növeléshez, amfetamin vagy hasonló stimuláns azért, hogy csökkenjen az étvágy és megmaradjon a karcsú testalkat az autók minimumtömege miatt – gyűjtötte össze a Motorsport, hozzátéve, hogy a közelmúltban állítólag néhány F1-es versenyző takrint használt – amelyet eredetileg az Alzheimer-kór kezelésére dolgoztak ki –, azzal a céllal, hogy jobban emlékezzenek a pályák sajátosságaira. Ez azonban legális szernek minősül. De persze örök dilemma, hol húzható meg az a bizonyos határvonal a teljesítményfokozók között, hiszen a koffein és a nikotin is feljavíthatja a versenyzők éberségét és képességeiket, betiltani mégis erős túlzás lenne őket.

Mindezek felett viszont ott lebeg, hogy technikai sport lévén még egy ilyen tökéletes, képzeletbeli koktél elfogyasztása sem jelenete garanciát a sikerre, hiszen valószínűleg egy új motorfejlesztésnek vagy néhány szárnyvéglapnak is nagyobb hatása lesz a végeredményre, mint bármilyen anabolikus szteroidnak. Nem csoda, hogy az autósport történelmében számtalanszor igazolódott már a sejtés, miszerint az autóval jobban megéri csalni, mint a vezetőjével.



Az orvosokat nem lepi meg, hogy nem bevett gyakorlat a szerek bevétele





Enge kicsit le is rombolta a kelet-európai versenyzők báját a doppingbotránnyal – nem mellesleg pedig egy bajnoki címe is elment rajta

Ezek után talán meglepően hangzik, hogy az ezredforduló óta már három olyan autóversenyzőt is doppingvétségen kaptak, akik megjárták a Formula–1-et is – de mindegyiküket már a királykategóriás kiruccanásuk után. Tomas Enge nevének hallatán ugyanis ma legalább annyi rajongó asszociál valamilyen tiltott szerre, mint arra, hogy ő volt az első kelet-európai versenyzője az F1-nek. A cseh pilótának mindössze három futam jutott 2001 végén a Prost színeiben, amit követően visszatért korábbi vadászmezejére, a Formula–3000-be. Matematikailag pedig meg is nyerte volna a 2002-es bajnokságot, ha a hungaroringi győzelmét követően nem mutatnak ki kannabiszszármazékot a szervezetében, aminek nyomán utólag elvették tőle annak a futamnak az eredményét, s a bajnok így Sebastien Bourdais lett. Akkori ardenes csapatfőnöke, Christian Horner is kiállt Enge mellett, aki azt állította, nem tud róla, hogyan jutott az anyag a pilóta szervezetébe, menedzsere pedig konkrét teóriákkal is előállt, miszerint belélegezhette egy budapesti diszkóban, vagy belesütötték az ételébe. Véletlen vagy sem, ám Enge tíz évvel később, már a GTI-es világbajnokság tagjaként ismét doppingügybe keveredett. Bár elmondása szerint szív- és érrendszeri betegsége miatt az FIA jóváhagyásával valóban szedett egy a tiltólistán szereplő gyógyszert, ám az ítélet ettől még 18 hónapos eltiltás lett.

Aztán ott van a néhai Renault-pártfogolt és Super Aguri-pilóta Franck Montagny esete, aki a Formula–E első lépéseit árnyékolta be a maga drogbotrányával: a széria legelső versenyén, 2014-ben Pekingben rögtön második hellyel vizsgázott, a következő, putrajayai fordulón azonban már kokainszármazékokkal, az érte kapott kétéves eltiltás pedig be is rekesztette az akkor 36 éves pilóta versenyzői karrierjét.

Ha van versenyszakág, ami a doppingolás melegágyának tekinthető, akkor az a Stock Car Brasil, a dél-amerikai ország népszerű túraautós bajnoksága és annak utánpótlás-sorozata, ahol már nehéz lenne egyszeri, elkülönített esetekről és véletlenekről beszélni. Az ellenőrzéseket is csak későn kezdték komolyan venni, majd a lebukások sora 2008-ban Paulo Salustianóval indult, akinek teste állítása szerint egy hajápolóval szívta magába a tiltott szert. Fernando Alonso első F1-es csapattársa, Tarso Marques 2009-ben bukott le, majd másfél évvel később ítéltetett két év pihenőre izom- és csontgyarapító hormonok bevitelének bűnével. A magának az IndyCarban hírnevet szerző Raphael Matost 2015-ben meszelték el két évre, és a hatóságokat az a levele és orvosi igazolások sora sem hatotta meg, amelyekkel azt bizonyította, hogy nem jogtalan előnyszerzés, hanem daganatának kezelése miatt szed gyógyszereket. Ugyanazon a curitibai hétvégén csípték nyakon az ellenőrök Lucas Forestit is, aki ráadásul épp aznap szerezte meg első győzelmét a sorozatban – ő viszont végül megúszta 90 napos eltiltással, aminek nagy része egyébként is a holtszezonra esett. Szintén egyszerre ketten vitték el a balhét 2012-ben a veloparki hétvége után: a korábbi bajnoki második Marcos Gomes fél évvel megúszta, míg Alceu Feldmann, aki már a mintaadást is megtagadta, nem járhatott ilyen jól, ő két évet kapott.

De a legfurcsább ügyek még csak nem is Brazíliából származnak: ismerkedjünk meg a belga Anthony Kumpennel, a NASCAR Euro Series kétszeres bajnokával, aki történetesen Max Verstappen 41 éves nagybátyja, és egy évvel ezelőtt azzal hívta fel magára az autósportos média figyelmét, hogy őrületesen hosszú, négyéves eltiltást kapott a versenyzéstől. Kumpen szervezetében a zolderi 24 órás sportautóverseny során fedezték fel amfetamin jelenlétét, és a bíróságon hiába próbálta bizonyítani, hogy az azt tartalmazó dexedrint csak figyelemhiányos hiperaktivitás-zavara miatt szedi, nem hatotta meg vele a bírákat.

Hasonlóan járt Nick Leventis, a 2010-es Le Mans LMP2-es kategóriagyőztese, akit 2018-ban az Intercontinental GT Challenge Laguna

Seca-i hétvégéjén kaptak rajta, két különböző anabolikus szteroiddal a szervezetében. Az akkor 38 éves britet egészen 2022 októberéig eltiltották mindenféle versenyzéstől, amivel nem értett egyet, de nem is támadott meg: inkább bejelentette a visszavonulását.

De a doppingtól a hölgyek sem feltétlenül idegenkednek, a közelmúlt legjelentősebb ilyen esete az orosz motoros, Anasztazia Nifontova kapcsán került felszínre, akinek licenszét 2016 novemberében, a Terepprali-világbajnokság marokkói fordulója után függesztették fel, miután meldóniummal pozitív tesztet adott le. Azért érte ez különösen fájdalmasan, mert éppen első Dakar-indulására készült, de a céljától ez az ítélet sem tántorította el: elég bizonyítékot gyűjtött össze a saját védelmében ahhoz, hogy végül a FIM két nappal a Dakar Rali rajtja előtt mégis engedélyezte számára a részvételt, és ha már odasietett Dél-Amerikába, akkor célba is ért – két évvel később pedig a szervizcsapat nélküli kategóriában is megismételte ezt a tettet.

És ha már egy motorversenyző élesztette fel újra a doppingtémát, akkor nem mehetünk el szó nélkül a kétkerekű pályaversenyzők emlékezetes esetei mellett sem. Anthony West is azon rossz hírnevűek közé váltott jegyet, akik kétszer is megbuktak karrierjük során: a MotoGP-t is megjárt ausztrált másfél évnyi Moto2-es eredménytől fosztották meg utólagosan a 2013-as ítélethirdetéskor. Aztán öt évvel később, immár a Supersport-világbajnokság tagjaként ismét fennakadt a vizsgálaton a vizelete, így végül szitkozódó Facebook-üzenetben harangozta be visszavonulását, azzal vádolva a FIM-et, hogy tönkretették az életét...

Hozzá képest Noriyuki Haga „csak" szimplán doppingolt, neki viszont ez talán a világbajnoki címébe is került 2000-ben a Superbike-ban. Bár a yamahás japán eredményesen obstruált az efedrin szándékos használata ellen, két futamról így is eltiltották, egyről pedig kizárták, így Colin Edwards végül kényelmesen zsebelhette be a trófeát.

Zárásként pedig álljon itt listánk talán egyetlen drogfüggője, az ausztrál Anthony Gobert, aki a 90-es évek többszörös Superbike-futamgyőztese, és számos sorozatban, illetve márkánál megfordult, ez utóbbi viszont nagyrészt marihuánával való jó viszonyának volt köszönhető, ami ugyan nem számított tiltott anyagnak, de ahhoz bőven elég volt, hogy aktuális csapatai ne akarják őt sokáig a körükben tudni.

Hogy minden eset az elmúlt 25 évből származik, az nem véletlen: a dopping az előző néhány évtizedben vált akkora üzletággá és öltött akkora méreteket a sportolók és a felügyelőszervek számára is, hogy az egészség és az igazság érdekében már nem szabad felette szemet hunyni. A technikai sportokban pedig, mivel nem számítottak különösebben veszélyeztetett szakágnak, talán még később fokozódott a szigor. Az 50-es és 60-as években versenyző néhai Sir Stirling Moss szavai kiválóan összefoglalják, miért lehetetlen a régi sporteredményeket egy mai doppingellenőr szemüvegén keresztül megítélni. „Én is használtam doppingszereket. Ez volt a normális, és nem is tartották őket doppingnak, az egész felhajtás akkor kezdődött, amikor a sportolók elkezdték arra használni őket, hogy erősítsék vele a testüket. Amennyire én tudom, nincs szer, amely a vezetői képességeken javítana. Egyszerűen azért szedtünk amfetamint, hogy ébren maradjunk. Nem vagyok biztos benne, mit adott nekem Fangio az 1955-ös Mille Miglián, de abban igen, hogy ma már tiltott szernek minősülne!"





Az orosz sportolóhölgyek és a meldónium kapcsolatáról nem először hallunk – ám Nifontova tisztázta magát



Leventis nem akart harcolni az ítélet ellen, inkább visszavonult

A LEGENDA LEGENDÁS PILLANATAI

Valentino Rossi és ellenfelei idézték fel a „Doktor” legnagyobb csatáit és győzelmeit

Két és fél évtizedes pályafutás, 115 nagydíjgyőzelem, 9 világbajnoki cím – számos emlékezetes momentum és összecsapás fér bele egy ilyen karrierbe. A 41 éves olasz és egykori nagy riválisai elevenítették fel a leghíresebb ütközeteket és pillanatokat.

SZÖVEG: BALOGH TAMÁS | FOTÓ: MONSTER, DPPI

Valentino Rossi 1996-ban mutatkozott be a gyorsaságimotoros-világbajnokság legkisebb géposztályában, a 125 köbcentisek között. Már abban az évben futamot nyert, majd egy évvel később világbajnok is lett, majd két szezon után a 250-esek között is felért a csúcsra. 2000 óta aztán már a királykategóriát erősíti, ahol összesen további hét vb-címet gyűjtött be, s bár a legutóbbit már több mint egy évtizede, 2009-ben, ráadásul két és fél éve versenyt sem tudott nyerni, népszerűsége továbbra is töretlen. Ennek oka pedig azon túl, hogy humoros ünnepléseivel és rendkívüli sisakfestéseivel új közönséget is a MotoGP felé fordított, kétségkívül az, hogy elképesztően sok legendás rivalizálás, csata és győzelem fűződik a nevéhez, amely a sportág valaha volt legnagyobbjai közé emelte. A koronavírus-járvány miatti kényszerszünet idején maga Rossi és több egykori ellenfele is felidézte ezeket a momentumokat.

Az idén már 41 éves olasz a brit BT Sport kérdésére három igazán emlékezetes győzelmet emelt ki a pályafutásából. Az egyik ezek közül a 2004-es Dél-afrikai Nagydíjon történt, amelynek történelmi jelentősége is van. Abban az évben igazolt át ugyanis a Hondától a Yamahához, miután megelégelte, hogy a HRC a legtöbbször a motornak tulajdonítja a sorozatos vb-címeket és sikereket, Rossi pedig be akarta bizonyítani, hogy igenis a versenyző számít a legtöbbet a MotoGP-ben. Nos, sikerült neki: átült a Yamahára, amely 2003-ban egyetlen dobogós helyezést szerzett összesen, és a welkomi évadnyitón rögtön pole-pozíciót szerzett, majd a futamot is megnyerte, óriási csatában maga mögé utasítva az akkor már hondás Max Biaggit (sőt, az első nyolcban összesen hat Honda volt, míg a második legjobb yamahás csak a kilencedik lett). A tett pedig azért történelmi, mert a 2003-as szezonzárót is Rossi nyerte, akkor még értelemszerűen Hondával, így ő lett az első és máig az egyetlen motoros, aki két egymást követő versenyt különböző márkával tudott megnyerni a legnagyobb géposztályban.

A dél-afrikai sikernek az adta a másik pikantériáját, hogy épp az első igazi és akkori legkomolyabb riválisát, Biaggit győzte le a fináléig tartó küzdelemben. A két olasz legenda viszonya botrányoktól sem volt mentes – elég csak a 2001-es suzukai esetre gondolnunk, amikor Biaggi leszorította Rossit a célegyenes elején a pályáról, majd nem sokkal később a „Doktor” az előzésnél a középső ujját felmutatva üzent honfitársának –, sőt az anekdoták szerint egy ízben a pályán kívül is tettlegességig fajult a rivalizálásuk. Ennek fényében talán meglepő lehet, hogy a „Kalóz” becenévre hallgató Biaggi már-már nosztalgikus hangnemben idézte fel a Rossi ellen vívott csatákat:

„Hiányoznak azok a pillanatok, azok az évek. Egyszerre volt jó és rossz ez az egész. Akkoriban elég stresszes futamok, hónapok és évek voltak ezek, de persze jó érzések töltöttek el, ha egy jó eredményt értem el vagy dobogóra állhattam.



A 2004-es dél-afrikai sikerrel Rossi az egyetlen versenyzővé vált, aki egymás utáni két futamot két különböző márkával nyert meg

ROSSI PÁLYAFUTÁSA EGYIK LEGERŐSEBB ELLENFELÉNEK NEVEZTE STONERT, AKIVEL MINDIG ÉLVEZTE A CSATÁKAT, EKÖZBEN AZONBAN FELTŰNT A SZÍNEN EGY ÚJ TRÓNKÖVETELŐ IS, RÁADÁSUL EZÚTTAL AZ OLASZ SAJÁT CSAPATÁN BELÜL.

Évekkel később mértem fel, hogy a királykategóriában eltöltött öt-hét évem roppant intenzív volt, de egyúttal egy ajándék is, mert Rossival együtt egy igazi, nagyszerű rivalizálást nyújtottunk a közönség számára a pályán, és azon kívül is, mert másféle emberek is voltunk. Tisztelem őt, és ez szerintem fordítva is igaz, de az évek múltával már hiányoznak azok a pillanatok és évek, bárcsak visszamehetnék."



Biaggi után egy spanyol, Sete Gibernau vált Rossi fő ellenfelévé a 2000-es évek közepén, az ő kettejük rivalizálásának pedig két igazán komoly kicsúcsosodása volt. Az egyik 2004-ben, a legelső Katari Nagydíjon történt, amikor Rossiék – többek között épp Biaggiékhoz hasonlóan – a rajt előtt letakarították a roppant poros rajthelyeiket, ezzel is előnyhöz igyekezve jutni a startnál. Csakhogy Gibernau csapata, a Team Gresini és a Repsol Honda sikerrel fellebbezett emiatt a versenyirányításnál, így Rossiéknak a mezőny végéről kellett startolniuk. Gibernau megnyerte a losaili futamot, míg Rossi bukott, a legendák szerint pedig a leintés után az olasz „megátkozta" ellenfelét, hogy soha többé ne nyerhessen futamot a MotoGP-ben.

Abban, hogy ez végül valóban így is lett, nagy szerepe van a másik csúcspontnak, a 2005-ös idénynyitó Spanyol Nagydíjnak. Gibernau és Rossi az egész futamon oda-vissza előzgették egymást, a döntés pedig az utolsó körre, azon belül is az igen trükkös utolsó kanyarra maradt. A spanyol érkezett oda elsőként, Rossi azonban a belső íven próbálkozott, aminek koccanás lett a vége: Gibernau kirongyolt a sóderágyba, a „Doktor" pedig megnyerte a versenyt. A két rivális viszonya bár megenyhült az incidens óta, Gibernau még most is helytelennek tartja a yamahás jerezi manőverét, amelynek köszönhető szerinte, hogy manapság egyre több az agresszív előzés és a kontakt a MotoGP-ben (2013-ban például Marc Marquez ugyanott hasonló módon előzte meg és taszajtotta arrébb Jorge Lorenzót).

„Nem tudom, hányszor beszéltünk már arról a kanyarról, de minél több idő telik el, annál inkább rájövök, hogy azt követően megváltoztak a dolgok" – vélekedik Gibernau. „Rengeteg ember látta azt a manővert, és onnantól kezdve ez megnyitotta a lehetőséget arra, hogy még sokszor előforduljon ilyesmi. A verseny végén mindketten azt tettük, amiről azt éreztük, hogy a legjobb a bajnokságunk szempontjából, és igazából bármi lehet a véleményem erről. De azóta megváltoztak a dolgok a MotoGP-ben, másképp tekintenek a versenyzésre, amivel én nem értek egyet. Ez a saját véleményem, és nem kell, hogy igazam legyen vagy tévedjek. De ha beleképzelem magam abba a helyzetbe, hogy a gyerekemmel együtt







néztem volna azt a futamot, aki versenyző akar lenni, és azt látná, hogy két srác az életét kockáztatva ütközik egy nehéz utolsó kanyarban, és olyan nyer, aki ütközött egy másik motorossal – nos, ezt nem akarnám. Nem akarom, hogy bárki is megsérüljön. Számomra ez az egyik elsődleges, és én így tekintek a sportra és a versenyzésre."

Rossi ezek után 2005-ben is világbajnok lett, méghozzá zsinórban ötödik alkalommal, 2006-ban viszont – részben saját, részben a Yamaha hibáinak köszönhetően is – megszakadt a sorozata. Fő kihívója ekkor Nicky Hayden volt, aki az utolsó két futam fordulatai után végül öt ponttal legyőzte Rossit. Pedig az utolsó előtti, estorili futamon még úgy tűnt, hogy elszálltak az amerikai esélyei, ugyanis épp újonc repsolos csapattársa, Dani Pedrosa ütötte ki őt a versenyből. Viszont Rossi sem tudott nyerni, mivel a hajrában Toni Elias két ezreddel megelőzte őt: a spanyol szerint a kilencszeres világbajnok azóta sem „bocsájtott meg" neki ezért. A valenciai finálén ugyanis a „Doktor" bukott, így Haydennek a harmadik hely is elegendő volt a vb-címhez. Ő volt egyébként gyakorlatilag az egyetlen riválisa Rossinak, akivel nem romlott meg a kapcsolata: emlékezetes pillanatok, ahogy a levezető körön Hayden kezét a magasba emelve gratulált ellenfelének az olasz.

2007-ben aztán új kihívót kapott Casey Stoner személyében, sőt igazából Rossi ezúttal nem is tudott versenyben lenni a vb-címért, az ausztrál viszonylag simán húzta be azt – máig ez az egyedüli ducatis végső győzelem a MotoGP-ben. 2008-ra viszont ismét fejlődött a Yamaha, az olasz pedig a Michelin abroncsai helyett már Bridgestone-okat használt, így komoly párharc alakult ki közte és Stoner között. Így érkeztek meg az USA Nagydíjra, amelyen aztán Rossi emlékezetes párharcban győzte le ellenfelét: ekkor mutatta be legendás előzését is a Dugóhúzó-kanyarban. Ez egyúttal fordulópontnak is számított kettejük szezonbeli csatájában, Stoner ugyanis onnantól kezdve többször is hibázott. Nem véletlen, hogy Rossi ezt is a három legnagyobb győzelme közé sorolta – így elevenítette fel a Laguna Seca-i és az azt megelőző történéseket: „Legendás verseny és fantasztikus küzdelem volt. Azt hiszem, még mindig ez az egyik leghíresebb világbajnoki futam a MotoGP-rajongók számára, ezért is nézik meg újra és újra. Különleges győzelem volt, mert nagyon fontos pillanatban jött. Akkoriban Stoner nagyon erős volt, 2007-ben megnyerte a világbajnokságot a Ducatival, számomra pedig kritikus volt a 2008-as idény, miután 2006-ban és 2007-ben sem tudtam nyerni. Plusz akkor váltottam Michelinről Bridgestone-ra.

A Stonerrel vívott csata már az első versenyen megkezdődött. Lagunában másodikként végeztem az edzésen, de elég messze voltam tőle. Nagyon jól emlékszem a futam előtti estére, beszéltem Uccióval [Rossi gyerekkori jó barátja – a szerk.], és mondtuk egymásnak, hogy fontos nap áll előttünk, amikor muszáj Stoner előtt végeznünk. Ezért mentem a határon az első kanyartól kezdve. Elöl akartam maradni és megtalálni a ritmusomat, mivel elég nehéz előzni Laguna Secában, mert igencsak szűk a pálya. Szóval próbálkoztam, az elejétől a végéig ádáz küzdelmet vívtunk, és végül én végeztem előrébb."

Rossi pályafutása egyik legerősebb ellenfelének nevezte Stonert, akivel mindig élvezte a csatákat, eközben azonban feltűnt a színen egy új trónkövetelő is, ráadásul ezúttal az olasz saját csapatán belül. 2008-ban megérkezett ugyanis a MotoGP-be, és azon belül is a Yamahához az előző két évben a 250 köbcentisek között vb-t nyerő Jorge Lorenzo, aki egyből rajtelsőségekkel és a harmadik versenyén már győzelemmel tette le a névjegyét. Sorozatos bukásai és sérülései miatt ugyanakkor újoncévében még nem tudta megszorongatni Rossit és Stonert az összetettben, 2009-nek viszont újult lendülettel vágott neki a spanyol, s a Katalán Nagydíjra úgy érkezett meg, hogy több győzelme volt, mint rutinos csapattársának, és a pontversenyben is előtte állt. Barcelona azonban ismét egy örök klasszikussal szolgált, amelyet Rossi a harmadik legnagyobb sikerének tart a már említett 2004-es welkomi és a 2008-as Laguna Seca-i győzelme mellett, ugyanis egy egész futamon át tartó küzdelem végén, az utolsó kanyarban bemutatott előzéssel győzte le Lorenzót annak hazai pályáján. A spanyol visszaemlékezve elismeri, hogy akkoriban még túl tapasztalatlan volt:

„Az egyik felem nem számított arra a manőverre, a másik felem viszont igen, de kissé túl makacs voltam, féltem becsukni az ajtót és változtatni az íven, amelyet egész versenyen használtam. Ezért nem tudtam, mit csináljak, ő pedig előnyt kovácsolt ebből. Ha emlékszünk, korábban Casey ellen is bemutatott hasonlót, szóval tudta, hogy képes erre a manőverre. Megcsinálta, én pedig ezzel elveszítettem a győzelmet. Akkoriban 22 éves voltam, és nem volt annyi tapasztalatom, mint most, míg Valentino már 30 körül járt, rengeteg rutinnal. Mondhatjuk, hogy mindig is jobban és később tudott fékezni normál körülmények között, mint én. Később a Ducatinál fejlődtem ezen a téren, de akkoriban a Yamahánál egyértelműen ő fékezett később, ezt használta ki, míg én inkább a kanyartempó terén voltam erősebb. Mi történt volna, ha néhány méterrel beljebb fordulok abban a kanyarban? Sosem

MENNI VAGY MARADNI?

A múltja mellett a jövője is érdekes lehet Valentino Rossinak, az ugyanis már néhány hónapja eldőlt, hogy 2021-ben nem lesz a Yamaha gyári csapatának tagja, mivel Maverick Vinales mellé Fabio Quartararót szerződtették. Az ugyanakkor még nem dőlt el, hogy vissza is vonul-e az olasz, ő ugyanis az első néhány verseny alapján szeretett volna döntést hozni – csakhogy erre a koronavírus-járvány miatt eddig nem volt lehetősége. A Yamaha mindenesetre biztosította felőle: ha folytatni szeretné, ők továbbra is gyári támogatást biztosítanak számára, csak immár a szatellit istálló, a Petronas SRT színeiben.

Lin Jarvis, a Yamaha csapatvezetője rámutatott: idén aligha tudják megvárni a szezon első futamait Rossi döntésével, eredetileg ugyanis június végében állapodtak meg határidőként. Jarvis úgy érzi, Rossi a folytatás mellett fog dönteni, mert szerinte „ez az év a koronavírus miatti problémákkal nem a megfelelő pillanat egy ilyen legendás sportolói karrier befejezésére", hiszen akár az is előfordulhat, hogy egyetlen versenyt sem tudnak megrendezni. „Milyen tragikus lenne, ha egy ikonikus sportoló utolsó aktív versenyévét egyszerűen törölnék?" – mutatott rá Jarvis, s úgy tűnik, maga a motoros is hasonlóképp vélekedik: bár nem örül neki, hogy verseny nélkül kell határoznia, de kénytelen lesz ezt megtenni, a fő célja pedig továbbra is az, hogy megpróbálkozzon a 2021-es évaddal.

De hogy egy konkrét döntésről is essen szó: a Suzuki bejelentette, hogy újabb két évvel meghosszabbította Alex Rins szerződését, így a tavaly két futamot is nyerő spanyol 2022 végéig biztosan a „kékeknél" marad. Ezzel az élmezőnyben már négy motorosnak – rajta kívül a fent említett yamahás párosnak és a Repsol Hondával 2024-ig (!) aláíró Marc Marqueznek – biztosított az ülése a következő évadra is.





tudjuk meg, de talán kivédtem volna az előzést és nyertem volna. Lehet, hogy ha más ívet használok, akkor később előzött volna meg belül, nem tudjuk."

Rossi végül újra világbajnok lett 2009-ben, azóta ez mostanáig azonban már nem jött össze neki ismét. 2010-ben elsősorban a mugellói bukása és lábtörése akadályozta meg ebben, majd az azt követő két évben a Ducatinál szerepelt, amely motor addigra már kevésbé volt ütőképes, mint a Stoner-éra elején, így csupán néhány dobogóig jutott. 2013-ra aztán visszatért a Yamahához, ahol azonban időbe telt, mire újra felvette a ritmust és újra egy szinten tudott teljesíteni Lorenzóval. Mindeközben pedig megérkezett a MotoGP-be Marc Marquez is, akivel aztán a 2015-ös idény során talán a gyorsaságimotoros-világbajnokság történetének legnagyobb botrányát hozták össze Sepangban. Rossi akkor ugyanis harcban volt a vb-elsőségért Lorenzóval, a fantasztikus Phillip Island-i futam után pedig azzal vádolta meg – az egyébként az Ausztrál Nagydíjat egy utolsó körös előzéssel megnyerő – Marquezt, hogy szándékosan segíti honfitársát az ellene folyó csatában. Ennek a gyanúsítgatásnak lett az eredménye, hogy Sepangban aztán a pályán is kőkeményen összecsapott a két extraklasszis, Rossi pedig ezt megelégelve a pálya szélére szorította a repsolos spanyolt, aki aztán összeért a Yamahával és elesett. Az olaszt megbüntették: a mezőny végére sorolták Valenciában, ahonnan hiába zárkózott fel negyediknek, Lorenzo lett a világbajnok.

Marquez és Rossi rivalizálásáról nehéz még múlt időben beszélni, hiszen annak ellenére is időről időre fellángol közöttük az ellentét, hogy a hondás az utóbbi években egyre dominánsabb teljesítményt nyújtott, miközben a yamahás tavaly már a pódiumig is elvétve jutott el. A leginkább viszont talán vele mérgesedett el a viszonya az olasznak, ami nem is meglepő, ha azt nézzük, hogy Marqueznek igen jó esélye van arra, hogy még Rossinál is eredményesebb versenyzővé váljon: vb-címek tekintetében például már csak egyre van tőle. A 41 éves motorost az egyre halványabb produkció ellenére is sokan az egyik, ha nem a valaha volt legnagyobb versenyzőnek tartják. Maga Rossi is tisztában van a státuszával, ugyanakkor arra a felvetésre, hogy olyan lenne ő a MotoGP-ben, mint a futballban Lionel Messi vagy a teniszben Roger Federer, igyekezett tompítani a kijelentést: „Nem tudom, hogy én vagyok-e a történelem legjobbja. Mondjuk úgy, hogy az egyik legjobb" – fogalmazott. Ezzel pedig – már csak a fentiek alapján is – igen nehéz lenne vitatkozni.

A CÉLTUDATOS MUNKAMÁNIÁS

Thierry Neuville-t még Spa mellett is a rali érdekelte az F1 helyett

Évek óta a WRC egyik nagyágyúja Thierry Neuville, habár a világbajnoki cím még egyszer sem jött neki össze. 2007-ben indult először raliversenyen, 2008 volt az első teljes szezonja, 2011-ben már az IRC egyik nemzetközi sztárjaként a magyarországi Mecsek Ralin is megnézhettük, 2012-től pedig a vb-mezőny tagja. 2013-ban már a pontverseny második helyét szerezte meg, 2016 óta pedig minden egyes szezonban ez jutott neki, sorozatban négyszer lett ezüstérmes. Őt ismerhetjük meg közelebbről.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: HYUNDAI MOTORSPORT

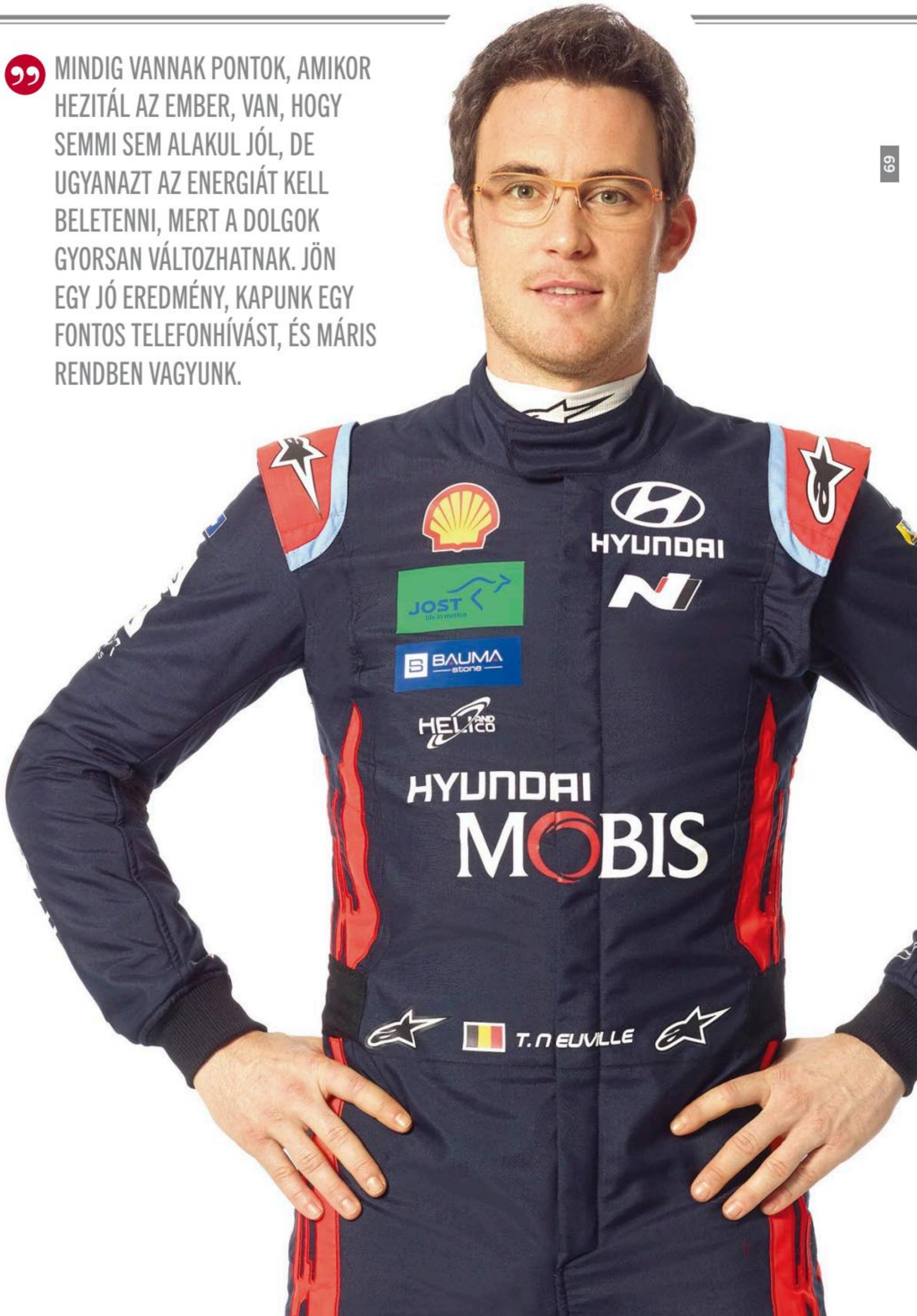
Thierry Neuville most már évek óta Sebastien Ogier legnagyobb ellenfele, az elmúlt szezonok Ogier–Tanak–Neuville vb-csatájának egyik résztvevője. A 2014 óta a Hyundai gyári pilótájaként versenyző belga a WRC hivatalos podcastjében árult el magáról több dolgot – kezdetnek például azt, hogy mely szavakkal jellemezné magát leginkább. „Hú, ez nehéz, talán azokat kellene megkérdezni, akik közel állnak hozzám, akikkel együtt dolgozom. Nos, talán azt mondhatnám, hogy céltudatos és munkamániás vagyok" – mondta Neuville.

Egyébként Belgium keleti, német többségű részén született és nőtt fel (St. Vith), franciául sokáig nem tudott. „Így van, Belgiumban nőttem fel, de német nyelvű területen, az volt az első nyelvem, franciául igazából csak 2009-ben (20-21 évesen) kezdtem el beszélni. Mindig is a motorsport érdekelt, ez volt a helyzet már az iskolában is, a tanulás nem nagyon kötött le. Megbukni azért nem akartam, úgyhogy valahogy mindig átmentem, de néha tényleg csak a minimummal. A sport viszont motivált, futballoztam is tizennégy éves koromig, de aztán hamar rájöttem, hogy én ralizni akarok, az tetszik a legjobban, és jó is lehetek benne, elkezdtem többet tenni érte minden téren – fogytam például rövid idő alatt hat-hét kilogrammot is, hogy fizikálisan jó formában legyek."

Neuville családja nem volt motorsportos kötődésű, de a környéken rendszeresek voltak a versenyek, ezek fogták meg őt is. „Egy unokatestvérem motorozott, de igazából én kötődtem először a motorsporthoz. Közel (tizenöt percre) laktunk Spa-Francorchamps-hoz, mindig nagy esemény volt, hogy megnéztük a Formula–1-es futamot, de nekem igazából akkor is a helyi raliversenyek voltak érdekesek, hogy láttam az autókat törni, látványosan fordulni.



MINDIG VANNAK PONTOK, AMIKOR HEZITÁL AZ EMBER, VAN, HOGY SEMMI SEM ALAKUL JÓL, DE UGYANAZT AZ ENERGIÁT KELL BELETENNI, MERT A DOLGOK GYORSAN VÁLTOZHATNAK. JÖN EGY JÓ EREDMÉNY, KAPUNK EGY FONTOS TELEFONHÍVÁST, ÉS MÁRIS RENDBEN VAGYUNK.



Illetve a WRC-ben régebben szerepelő Bruno Thiry is az én környékemről való volt, őt is közelről követtem. Édesapám hatéves koromban vett egy quadot, és én onnantól amennyit csak lehetett, azzal mentem, illetve később azért rendszeresen vett gyorsabbat, nagyobbat. Jól éreztem magam, kényelmesen mentem, tetszett a csúszkálás, és éreztem, hogy gyors vagyok, a haverokat mindig legyőztem, amikor mentünk egymás ellen."

Persze ahogy sok versenyzőt, úgy őt is próbálták másfelé terelni a szülei – kevés sikerrel. „A szüleim nem gondolták, hogy ez a jó út, az, hogy minden pénzemet az autózásba ölöm. Én viszont hittem magamban, a tehetségemben és hamarosan meg tudtam nekik mutatni, hogy jó vagyok ebben, és ha mindent beleadok, akkor kifizetődik a dolog. Szerintem az jó, ha a szülők nem erőltetnek rá valamit a gyerekre, ezért hálás vagyok nekik. Anyám eleinte azért eléggé ellenezte, de azt is mondta, hogy úgyis megszerzem, amit akarok, és csináljam is azt, amit akarok. Sokáig igaza volt, de mostanában kezdek benne kételkedni, mert világbajnok akarok lenni, de még nem jött össze..."

Rendkívül gyorsan jutott el a sportág csúcsára, pedig egyáltalán nem számított gazdag gyereknek, nem álltak mögötte óriási cégek, hogy támogassák a pályafutását. „Hosszú út vezetett idáig, lépésről lépésre kellett haladnom, de igazából mégis nagyon gyorsan történt, mert alig négy év alatt eljutottam a semmiből a WRC-ig, ami szupergyorsnak számít. Arra viszont tisztán emlékszem, hogy amikor elkezdtem az első szezonomat Belgiumban, akkor nehéz idők jártak rám. CNC-zéssel foglalkoztam, ezt tanultam az iskolában, de sosem érdekelt igazán, és fel is kellett mondanom amiatt, hogy teljes erőmmel a versenyzésre koncentrálhassak. Igazából nem volt pénzem, a szüleim dolgoztak a túlélésért, ráadásul elváltak, hétköznap anyámmal voltam, minden második hétvégét töltöttem apámnál. Az akkori barátnőm apjának volt egy olyan cége, amely egy kicsit tudott támogatni, de emlékszem, hogy amikor egyszer a hónap végén bementem a bankba, összesen 256 euróm volt, az volt minden vagyonom. Luxemburgban dolgoz-



A Hyundai már évek óta rá építi az autót, de egyelőre csak a csapatbajnoki cím jött össze – pedig Neuville-ben minden megvan ahhoz, hogy az egyéni is meglegyen





tam, ott jók voltak a fizetések, havi kétezer eurót kerestem, de ennyi maradt belőle."

A kezdeti időszakban azért felmerült benne, hogy esetleg abba kellene hagyni, mert nem fog összejönni, amit szeretne. „Természetesen mindig vannak pontok, amikor hezitál az ember, van, hogy semmi sem alakul jól, de ugyanazt az energiát kell beletenni, mert a dolgok gyorsan változhatnak. Jön egy jó eredmény, kapunk egy fontos telefonhívást, és máris rendben vagyunk. Velem kétszer fordult elő az a karrierem során, hogy úgy éreztem, hogy itt a vége, ennek annyi, de aztán hirtelen megfordult a szerencse és folytathattuk."

Ugyan munkamániásként jellemezte magát, de ez most már nem csak a 0–24-ben történő ralizást jelenti. „Az utóbbi években kicsit változott ez, mert stabilizáltuk a helyünket a WRC-ben, hosszabb távra írtam alá a Hyundainál, úgyhogy több időm van mással is foglalkozni. Megszereztem például a helikopterjogosítványomat, ami mondjuk két évembe került, mert annyi időm azért nem volt rá, de most már megvan. Mindig is akartam helikoptert vezetni, mert közel álltam Philippe Bugalskihoz (ex-WRC-pilóta), aki akkor rendszeresen repült, és megígérte, hogy elvisz majd egy körre, de sajnos erre nem volt lehetőség a halála előtt. Egyébként az a srác tanított, aki a WRC helikopterét vezeti: 2016-ban, Portugáliában találkoztunk, akkor jöttem rá, hogy ez egy belga cég, és kialakult a kapcsolat."

Neuville-nek tavaly született meg a kislánya, valamelyest ez is változtatott a felfogásán. „Az apaság új dolog, de bár mindenki azt mondta, hogy ez majd megváltoztatja az életem, én nem érzem így. Persze egyértelműen jobb így, hogy látom a barátnőmet (Déborah Ghys) és a kislányomat (Camille), alig várom, hogy hazamenjek, és mivel egyébként sokat utazom, így amikor tehetem, próbálok minél többet velük lenni. De a kislányunk még nincs egyéves sem, úgyhogy még sok minden áll előttünk."

Bár a jellemzéséből kihagyta, de finoman szólva is rendszerető. „Utálom, ha valamit keresni kell, ha nekem szükségem van valamire, akkor nem akarok harminc másodpercet sem arra szánni, hogy megtaláljam. Mindennek megvan a helye, és mindennek úgy kell lennie. Ez vagyok én, a barátnőm néha küzd ezzel, de ha nem így mennek a dolgok, akkor ideges leszek. Még a nyaralónkat is így rendezzük be, a családi céget is így kezeljük, én mindig mindent kontrollálni akarok."

Egy dologról viszont lemondott: a konyha nem az ő területe. „Az utóbbi tizenöt évben talán ha tízszer főztem. Monacóban élünk, itt könnyű bármit enni, illetve a barátnőm nagyon jól főz, és szeret is. Én semmit nem csinálok a konyhában, leszedem az asztal, beteszem a dolgokat a mosogatóba, de ennyi."

MÉG NEM FRUSZTRÁLT

A sorozatos második helyek felemészthetik az embert, de Neuville egyelőre nem tart itt. Nem örül annak, hogy eddig mindig lemaradt egy kicsivel, de hiszi, hogy elég jó ahhoz, hogy világbajnok legyen. „Nem frusztrál, inkább csalódott vagyok amiatt, hogy többször is nagyon közel álltunk hozzá, jó párszor voltunk már másodikak. Viszont ha sosem jönne össze, akkor biztos, hogy az nagyon frusztráló lenne."

A WRC új iránya viszont nem tetszik neki, a tervezett technikai módosításokkal nagyon nem ért egyet. „Három éve úgy döntöttünk, hogy felturbózzuk a WRC-ket, új életet öntünk ebbe, és őszintén szólva ez teljesen jól is működött. Most pedig visszatérünk egy R5-pluszhoz. Nem tudom, hogy engem tényleg érdekel-e, hogy ezeket az autókat vezessem" – mondta Neuville, aki hozzátette, hogy egyenesen megkérdezte csapatfőnökétől, Andrea Adamótól, hogy „tényleg támogatta-e ezt a sz*rt", de igen, természetesen a Hyundai is benne volt a megállapodásban.

EURÓPA MÉRCÉJE

Alekszej Lukjanuknak nincsenek jó emlékei Magyarországról

Évek óta ő számít az Európa-bajnokság leggyorsabb versenyzőjének, de a bajnoki cím eddig csak egyszer jött neki össze. Tavaly éppen Magyarországon veszítette el az év végi győzelmet, így nem gondol vissza szívesen a Rally Hungaryre. A szélvészgyors orosszal, Alekszej Lukjanukkal beszélgettünk.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: ERC

2015 óta rendszeres résztvevője az ERC küzdelmeinek Alekszej Lukjanuk, és már az első pillanattól kezdve a győzelmekért tudott harcolni. A sebessége sosem volt kérdés, minden futamon talajtípustól, pályastílustól függetlenül az első helyért küzdhetett – a bajnoki cím azonban csak egyszer, 2018-ban jött össze neki.

„Nem könnyű mindent összerakni úgy, hogy jól alakuljanak a dolgok, sok kis problémát kell megoldani. Én magamtól tanultam és fejlődtem, nem volt mellettem semmilyen mentális edző vagy igazi segítség, így pedig elég nehéz volt a magam kárán megtanulni dolgokat. Tavaly sokat változtattunk, új autóval, új csapattal, új gumikkal mentünk, idő kellett ahhoz, hogy mindezt megszokjam, de voltak balszerencsés futamaink is, Olaszország, Ciprus, Magyarország, defektjeink voltak, stb. Nem egyszerű mindent összerakni" – hangsúlyozta az Autósport és Formula Magazin kérdésére Lukjanuk.

Az orosz pilóta évek óta a mércének számít az Európa-bajnokságon, bárhova látogat el az ERC mezőnye, a helyi versenyzők hozzá mérik magukat, a helyi nézők rá kíváncsiak – rengetegen szeretik, és külön őt várják a pályák mellett. Döbbenetes tempója sok óriási esést is eredményezett már, ezek miatt is nyert eddig „csak" egy Európa-bajnoki címet, de a stílusa így is közönségkedvenccé tette – igaz, saját bevallása szerint azért most már megfontoltabban megy, mint korában.

„Nyilván élvezem, hogy elöl mehetek, szakaszokat nyerhetek, jó eredményeket hozhatok. Ha ez tetszik valakinek, ha a stílusom örömet okoz valakinek, annak én csak örülök. Alapvetően tényleg olyan gyorsan megyek, ahogy csak tudok, de amikor nézem a korábbi években rögzített belső felvételeimet, akkor látom, hogy gyakorlatilag végig padlón mentem át mindenhol, voltak is ebből hibák. Most már nem mehetek így, nem mehetek ilyen nyugodtan, hátradőlve, teher nélkül – bár ez lenne a kulcs. Egyre képzettebb pilóta lettem, fejben egyre erősebbé váltam, kicsit változott a helyzet" – magyarázta.

Lukjanuk tavaly váltott új autóra, a korábbi Ford Fiesta helyett 2019-ben már egy Citroen C3-mal indult egy új csapat színeiben. Számára viszont nagy különbség nincs a két autó között.

„Egyikről sem mondhatok rosszat, mindkettővel szerettem, szeretek menni, mindkettőnek megvan a maga erőssége. A fő különbség igazából az, hogy a Citroen fiatalabb fejlesztés, alig kétéves, így modernebbnek érződik. Alapvetően azért egy kategória, szóval nagy különbség nincs, de a kis részletekben persze van, azokat meg kell tanulni. A Citroent sem kell másképp vezetni, ugyanúgy hozzászokunk ehhez is, nem a kis eltérésekre koncentrálunk."





Az orosz klasszis már kilenc futamot nyert az ERC-ben (és még hányat nyerhetett volna, ha nem hibázik az első helyen haladva...), de murván, aszfalton, gyors vagy technikás pályán is ugyanúgy ő diktálja a tempót, így nincs is kiemelten kedvenc futama.

„Sok különböző típusú, egyedi futam van, én igazából mindegyiket szeretem. Észtország az egyik legnagyobb kedvenc, szeretem a Barum Ralit, az Azori-szigeteket, jó emlékeim vannak Svájcból, ahol voltunk korábban, ezeket tudom mondani."

Lukjanuk tavaly nem titkolta frusztráltságát a nyíregyházi Rally Hungary után: az utolsó szakaszon vesztette el az Eb-címet, a kaotikus verseny pályái nem nyerték el a tetszését – rengeteg volt a sár, a vízátfolyás, sőt, a több méteres tócsa is, a murvás részekről nem is beszélve.

„Hát igen, túl sok jó emlékem nincs arról a futamról sok különböző dolog miatt. Sportemberként az a legrosszabb érzés, ha nem tudjuk azt kontrollálni, amit egyébként kontrollálni kellene. A modern raliban szerintem a körülményeknek kiszámíthatóbbnak és észszerűbbnek kell lenniük. Beszéltem a szervezőkkel, alapvetően jó munkát végeztek, értékelem is az erőfeszítéseiket, de szerintem a következő verseny már jobb lesz. A pályák egyébként érdekesek a murvás részeket leszámítva – kemények, sokat vesznek ki a pilótából, koszosak és nem is igazán szoktunk ehhez hozzá, ez pedig néha frusztrálttá teszi a versenyzőket. Kicsit veszélyesek, sőt, néha nagyon veszélyesek, úgyhogy gondolni kell a kockázatra. Meglátjuk, remélem, hogy legközelebb jobb lesz már."

A pilóták közül a bajnok Vincze Ferencet jegyezte meg magának. „Egy helyi srác volt (Vincze Ferenc), aki nagyon gyorsan ment, nagyon jó időket produkált, de gondjai voltak az első napon. Mindig mindenhol találunk azért jó helyi pilótákat. Az egyébként jó Magyarországnak, hogy Herczig Norbert stabil résztvevője az Európa-bajnokságnak, talán majd mások is követhetik őt."

Lukjanuk végül annyit tett hozzá saját terveivel kapcsolatban, hogy most semmit nem tud mondani – a tervek a lehetőségektől függnek, a lehetőségek a szponzoroktól, a szponzorok pedig most a koronavírustól, egyelőre ő sem tehet mást, mint hogy vár.

ERC-S SZEMMEL

Hogyan állítja be autóját Herczig Norbert?

Több magyar bajnoki cím után már az Európa-bajnokságon versenyez Herczig Norbert, eredményei és tapasztalata miatt is ő a jelenlegi talán legmagasabban jegyzett hazai raliversenyző. Kíváncsiak voltunk arra, hogy kalibrálja az autóját a körülményekhez.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS | FOTÓ: ERC

Négy abszolút magyar bajnoki címéből két és felet szerzett R5-ös autóval Herczig Norbert: a pilóta 2015 második felében ülhetett be az ilyen kategóriájú Skoda Fabiába, 2018–2019-ben pedig már az Európa-bajnokságon képviselte hazánkat. Itt dobogós eredményeket is szállított, tavaly pedig az ötödik helyen végzett az év végi pontversenyben – őt kértük meg arra, hogy meséljen kicsit az R5-ös autók beállításairól.

„Nekünk szerencsénk van, hogy egy ilyen magasan jegyzett csapattal dolgozhatunk már sok éve, hiszen a Baumschlager Rallye Racing (BRR) minden helyszínre már egy jól működő alapbeállítással hozza meg az autót. Nekik megvan a rutinjuk, tudják, hogy milyen viszonyok vannak a helyszínen, majd ott még szoktunk egyet tesztelni, ahol a szükséges módosításokat megtesszük, amik az én személyes stílusom miatt kellenek" – mondta Herczig.

„Hangsúlyozom, hogy ez a világ egyik legprofibb privát csapata, így általában sokat azért nem kell módosítani a beállításaikon. A futómű-geometriához nagyon ritkán nyúlunk hozzá, a hasmagasságot viszont nagyon pontosan be kell állítani. Ilyenkor, a teszteken kipróbálunk többféle rugót, többféle stabilizátort, illetve lengéscsillapítókat is cserélgetünk. Itt három dolgot lehet módosítani: a gyors berugózást, a lassú berugózást és a kirugózást, ezeket kell úgy beállítani, hogy minél komfortosabban érezzem magam az autóban" – magyarázta a pilóta.

„A cél az, hogy minél többet legyen az úton mind a négy kerék, ám meg kell találni a legoptimálisabb kompromisszumot, hogy az autó stabil maradjon féktávon, de gyors legyen a kanyarokban is. Persze nem mindegy, hogy mire állítunk: sok a gyors kanyar, dobálós az út, vagy éppen sima a felület, aszfalt vagy murva stb. Például a Kanári-szigeteken sok a nagy kanyar, ott az a cél, hogy aktívabb legyen a kormány, nem lehet alulkormányzott az autó, míg mondjuk egy olyan helyen, ahol sok a tempós kanyar, ott inkább egy picit feszesebb, orrtolósabb verzió lehet jó."

Fontos kérdés: a pilótának tudnia kell, hogy mi a gond? „Nekem nem kell tudnom, hogy pontosan mit kell cserélni, van egy mérnök, akinek elmondom az érzéseimet, ő pedig megcsinálja a szükséges változtatásokat. Sok rutint felszedtem azért az évek alatt, az esetek 80-90%-ában meg tudom mondani, hogy mihez fog nyúlni, de van, amikor nem. Például tavaly az egyik futam tesztjén éreztem, hogy nem rossz az autó, de a nagy kanyarokba nem tudok jól befordulni, ott végül ő módosított valamit talán a kormánynál, és attól lett jó."

Herczig azt is elmondta, hogy a futómű a beállítás középpontja, a hajtásrendszeren például ritkán módosítanak. „Lehet feszíteni a differenciálművön, de az már egy utolsó beállítási lehetőség. Az első diffin általában nem szoktunk módosítani, a hátsónál lehet olyan, hogy jobb minőségű útra mást teszünk be, mint a rosszabbra vagy esőre. Ezeket a BRR fixen hozza, de időjárástól függően variálhatunk. Régebben mondjuk volt olyan Mecsek Rali, ahol tudtuk előre, hogy nagy eséllyel esni fog majd az egyik napon, ott már a teszten kipróbáltuk a vízre való hátsó diffit."





> ÉRDEKES LEHET EGY OLYAN PÁLYA, AHOL PÉLDÁUL ELTÉRŐ FELÜLETŰ ASZFALTOT KELL LEKÜZDENI: EGY HOSSZÚ GYORSASÁGI KÉTHARMADA JÓ MINŐSÉGŰ, AZ UTOLSÓ HARMADA ROSSZ MINŐSÉGŰ, ITT KELL IGAZÁN MEGTALÁLNI A MINDENHOVA JÓ BEÁLLÍTÁST.



Az R5-ös autók egyik trükkje (?) a megfelelő féktáv: nagyon rövideket lehet vele fékezni, viszont rendkívül pontosan kell adagolni a fékerőt, mert hajlamos megcsúszni az autó. „A fékerőn lehet állítani, de azt megerősíthetem, hogy ezekkel az autókkal bizony nem egyszerű fékezni. Én még a korábbi S2000-es autóval sokkal jobban eltaláltam a féktávokat, nem tudom, hogy miért, talán a differenciálmű, talán az autó egyensúlya más az R5-ösnél, de ezzel sokszor még most sem az igazi. Vagy nagyon hirtelen jön a fékhatás és lassul az autó, vagy nagyon hamar megcsúszik a kerék, nehéz vele eltalálni."

A magyar pályák egyik specialitása, hogy sokat kell végsebességen vagy annak közelében autózni, így itthon kézenfekvő megoldás a hosszabb váltóáttétel – külföldön viszont ez nem nagyon fordul elő. „Az elmúlt években egyszerűbb volt a helyzetem, mert csak egyféle váltóáttétel állt rendelkezésre. Az S2000-nél volt rövidebb, hosszabb, ott akár napról napra változtattuk a pályáktól függően. Külföldön nem sok olyan hely van, ahol az R5-ös autó leforog és végsebességen utazunk, Magyarországon azért sok gyors pálya van, ahol ez előfordul, itt inkább szükséges a hosszabb áttétel."

A motorhoz nem nyúlhat a versenyző, annak beállításai fixek, viszont a turbónyomást fenntartó ALS-t belülről, az ülésből állíthatja egy kapcsolóval. „A Polóban öt állítási lehetőség van, száraz aszfalton négyes-ötösben szoktuk használni, murván hármas-négyesben, vizes úton még ennél is kisebben. Ezzel igazából azt szabályozzuk, hogy mennyire durván reagál az autó a gázadásra, vagy amikor ellép a pilóta a pedálról, csúszós körülmények között mondjuk féktávon egy magasabb érték tud meglepetéseket okozni."

Változik-e a beállítás ismert vagy nem ismert pályán, futameredménytől függően, vagy pályahossztól függően? „Ez nem jellemző. Fontos, hogy a pilóta jól ismerje azt, hogy mi vár rá, ezért kell például jó tesztpályát találni, tavaly ebből néha voltak gondok. Ha valamit nem annyira ismerek vagy először megyek rajta, akkor is inkább az itinert veszszük kicsit óvatosabbra, nem a beállítást."

Érdekes lehet egy olyan pálya, ahol például eltérő felületű aszfaltot kell leküzdeni: egy hosszú gyorsasági kétharmada jó minőségű, az utolsó harmada rossz minőségű, itt kell igazán megtalálni a mindenhova jó beállítást. „Én inkább a középutat szoktam keresni, hogy mindenhol viszonylag biztonságos legyen, mert lehet, hogy a kétharmadon lehet nyerni egy oda való beállítással, de az egyharmadon egyrészt ezt el lehet bukni, másrészt egy ott nem jól mozgó autóval az ember meg is tudja ijeszteni magát, ami sosem jó."

Az autó beállításának van viszont egy nagyon fontos aranyszabálya. „Szigorúan csak egy dolgot lehet állítani egyszerre, ezt muszáj betartani. Nálunk olyan is van, hogy ha csak guminyomást módosítunk, akkor sem nyúlunk máshoz. Lehet, hogy kevés tesztkilométer áll rendelkezésre, de mégis az a legdrágább teszt, amikor több mindent egyszerre módosítunk, és igazából nem tudjuk megmondani, hogy melyikkel mit csináltunk, mitől lett jobb vagy rosszabb az autó. Muszáj egyszerre csak egy dologhoz nyúlni és megpróbálni, aztán lehet menni a következő dologra."

Idén már Norbi fia, Herczig Patrik is ralizik, a ralikrossz után ő is átnyergelt erre a szakágra – neki viszont egyelőre nem feltétlenül a beállítások a legfontosabbak. „Próbálok neki ebben segíteni, de itt a raliban ez már azért nehezebb. A ralikrosszban láttam kintről az autót, ott néztük és próbáltunk neki jó beállítást csinálni, itt most más a helyzet, éreznie kell a saját bőrén sok mindent. Az alapbeállításokat mindig megkapja, de neki kell megtapasztalnia dolgokat – nagy fejlődés előtt állhat, de még azért messze van attól, hogy igazán gyorsan menjen, neki még jó pár ezer kilométert kell ehhez megtennie."







RAJTRA VÁRVA

A hosszúra nyúló holtszezonban is jöttek hírek a hazai rali világából



Ahogy a világban minden, úgy a magyar raliszezon rajtja is késik – az Eger és a Miskolc Ralit elhalasztották és az Ózd Ralit sem rendezik meg. Egyelőre kérdés, hogy mikor indulhat be a hazai raliélet, de az élmezőnyből ketten is a leállás ideje alatt tettek bejelentést.

SZÖVEG: GOBODICS TAMÁS

Ha minden a tervek szerint alakulna, akkor már túl lennénk az Eger és a Miskolc Ralin, de ezekben a hetekben, hónapokban semmi sem alakul a tervek szerint. A tervezett élmezőny két szereplője ugyanakkor mégis erre az időszakra időzítette a nagy bejelentenivalót: Velenczei Ádám Szőke Tamással és a Topp-Cars Skodájával áll rajthoz, az autó tervezett festését pedig meg is mutatta, míg Balogh János és Holczer Dániel nagy váltásra szánta el magát, a Skoda helyett egy MKII-es Ford Fiesta R5-tel vág neki az idénynek.

„A mögöttünk hagyott hónapokban többször átgondoltuk, hogy mi az, amit jól csináltunk, és mi az, amit rosszul. Az tisztán látszik, hogy rengeteg energiát és figyelmet igényel egy-egy autónak a magunkra szabása, gondolunk itt az ideális beállítások megtalálására. Több dolgot is mérlegelve végül meghoztuk a legoptimálisabb döntést és szakítunk az eddigi dolgainkkal! A tavalyi trióból a versenyzőpáros változatlan, csak az autó lesz új, mert Fordra váltunk. Bízunk az autó versenyképességében és a csapat profizmusában, akik biztosítják azt számunkra. Ez a csapat a Hadik Rallye Team" – mondta Balogh.

Velenczeiéknél az döntött, hogy a pilótának jobban fekszik a Fabia, mint a korábbi Citroen. „Január elején volt szerencsém kipróbálni egy Skoda Fabia R5 Evo versenyautót. Úgy érzem, hogy az én vezetési stílusomhoz jobban illik a Fabia, ezért úgy döntöttünk, hogy ez lesz az irány idén. Bizakodó vagyok az évre vonatkozóan."

Turán Frigyes autójáról már korábban lehullt a lepel, a Korda Racing Volkswagenjével áll majd rajthoz – a fizikai állapotán viszont jelentősen javított a pilóta. „Nagyon komolyan elhatároztam, hogy igyekszem ledolgozni a kis súlyfeleslegemet. Bringázom, elkezdek futni, itthoni edzéseket végzek. Most tizennyolc kiló fogyásnál tartok, ennek elején feszült voltam, de most már azért jobban megy" – árulta el Turán.

Hogy mikor lesz szezon, azt még nem tudni – Oláh Gyárfás, az MNASZ elnöke nemrég azt mondta, hogy remélik, hogy a nyár második felében már rendezhetnek futamot.



















INTER EUROPE TEAM

Targo Trans Kft.

KZ Invest Kft. www.kzinvest.eu

Autósport és Formula

Corretti

PANNON TITÁN

MESTER-ÉPÍTŐ

KELET-TRANS 2000

BIHARI VÁLLALKOZÁS KFT.

AUTOCarma

HAUSER MAGYARORSZÁG

ALAPKŐ

INTER CARS

KARANTÉNBAN, OPTIMISTÁN

A műhelyben töltik hasznosan az időt Varga Imréék



Mint mindenki más a koronavírus-világjárvány idején, a Varga Racing Team is magára zárta az ajtót, ám Varga Imre és formációja már alig várja, hogy kiszabaduljanak a karanténból.

Miután hazatértek a kieséssel zárt 2020-as Africa Eco Race-ről, Vargáék épp csak nekiláttak az idei tervek megvalósításának, ám a pandémia számukra is keresztülhúzott minden számítást.

„Egészen az utolsó pillanatig igyekeztünk életben tartani a reményt arra, hogy megrendezhetjük a Tereprali-ob nyitófutamát Bugacon, ám a járvány miatt életbe lépett korlátozó intézkedéseket tiszteletben tartva és maximálisan elfogadva erről végül le kellett tennünk. Ugrott a Morocco Desert Challenge is, amelyre be voltunk és vagyunk nevezve, de a futamot természetesen elhalasztották" – mondta a pilóta-csapavezető, Varga Imre, aki alakulatával igyekszik hasznosan tölteni a karantén időszakát.

„Magunkra zártuk a műhely ajtaját, ahol nemcsak a BMW-t tettük rendbe, hanem magát a műhelyt is, hiszen fejlesztettünk az infrastruktúrán, amire korábban nem volt idő, és korszerűsítettük az eszközparkunkat is. Hogy mi jön most? Reméljük, hogy járványügyben minél hamarabb jóra fordulnak a dolgok és elkezdhetünk versenyezni. Támogatóinknak és partnereinknek nagyon sokat köszönhetünk, sok egyéb más mellett azt, hogy a jelek szerint 2021 elején visszatérhetünk az Africa Eco Race-re, ahol szépíteni akarunk. Akárcsak 2019-ben, újra el akarunk jutni a dakari célba, ezúttal lehetőleg jó eredménnyel. Mindent ennek rendelünk alá, de természetesen ott szeretnénk lenni a magyar bajnokság futamain, s amennyiben lesz lehetőség a pótlásra, a Morocco Desert Challenge-en is. Borzalmasan nehéz időszak ez mindenki számára, de csakis annyit tehetünk, hogy követjük az iránymutatásokat és bízunk a jóistenben" – vázolta a jelenlegi helyzetet és az elkövetkezendő időszak terveit Varga Imre.

PARTNEREINK:
BalanszTransz Kft. | Euro-Tools Hungary Kft. | Szani-Oil 2000 Kft. | Ship's Supply Budapest Kft. | Autósport és Formula Magazin

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.

ÉRZÉKI SPORTOSSÁG

Bemutató: Hyundai Prophecy

Klasszikus automobilokat idéző, időtlen formajegyekkel felvértezett tanulmányautóval rukkolt elő a Hyundai a Genfi Autószalonra, de a modellt a járványhelyzet miatt végül csak az interneten lehetett szemügyre venni.

SZÖVEG: TDK | FOTÓ: HYUNDAI

Az újdonság vonalait a vállalat sajtóközleménye szerint az „Érzéki Sportosság" formatervezési filozófiája ihlette, emellett az autóban az az „Optimista Futurizmus" ölt testet, amely a természet és a technológia, az érzelmek és a praktikum egyensúlyának megteremtésével az emberek és az autók közötti érzelmi kapcsolatot helyezi a középpontba.

Ha a fenti, tökéletesen nyakatekert PR-mondatot sikerül megértenünk, már könnyedén elfogadhatjuk azt az állítást is, hogy a Prophecy új mércét állít az elektromos járművek szegmensében. Az elektromos padlólemez megnyújtott tengelytávja és jellegzetesen rövidebb túlnyúlásai tökéletes arányokkal, ikonikus körvonalakkal ruházzák fel a tanulmányt.

Az így létrejövő új, elektromos architektúra ragyogóan letisztult felületeket és egyszerű tömegeket kínál harmonikus, funkcionális esztétikummal karöltve. A Prophecy külső formatervét az orr és a far között húzódó letisztult, egyszerű, folytonos karaktervonal határozza meg.

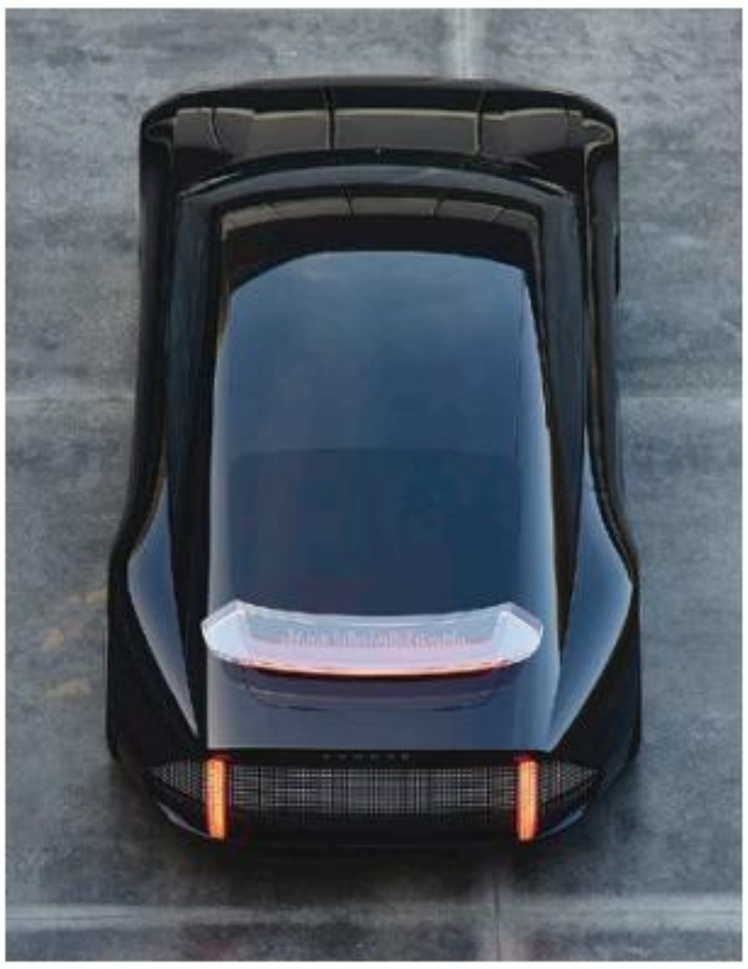
A fényszórókba, a hátsó lámpatestekbe és a légterelőbe beépített, pixeles progresszív világítástechnológiában a Hyundai 45 tanulmányautóban felvetett formai jegyek köszönnek vissza.

A tanulmányautó fontos jellemzője a botkormányos kormánymű, amely tágasabb





A Hyundai Motor 44 részben vagy teljesen elektromos típussal bővíti termékkínálatát a közeljövőben. A csoporton belül a Hyundai Motor Company 2025-ig csaknem 50 milliárd eurós beruházással készül támogatni a következő generációs technológiákra irányuló kutatási és fejlesztési tevékenységeket. A várakozások szerint az akkumulátoros és üzemanyagcellás elektromos járművek eladásai ekkorra meghaladják a 670 000 darabot, amivel a Hyundai a világ három legnagyobb villanyautógyártója közé emelkedik. Európában 2020 végére a modellkínálat több mint 75 százaléka elérhető lesz villamosított verzióban; a vállalat célja, hogy az idei év során csaknem 80 000 zéró károsanyag-kibocsátású járművet értékesítsen európai ügyfeleinek.





belső helykínálatot teremt, jobban áttekinthetővé teszi a belső teret, valamint ergonomikusabb elhelyezkedést tesz lehetővé. A Prophecy belső terében integrált légtisztító technológia gondoskodik folyamatosan a friss levegőről, mégpedig úgy, hogy egy gigantikus légtisztító működik benne folyamatosan, mely elsődlegesen az utastérbe fújja a friss levegőt, ám ha ott minden rendben van már, akkor a külső térbe engedi azt. Ez a rendszer ráadásul töltés közben is üzemel, így akár otthon a garázs levegője is frissre cserélhető a segítségével.

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

MINDENT A SZEMNEK

Renault Clio 1,3 TCe 130 FAP EDC R. S. Line

A szigorodó környezetvédelmi szabályoknak köszönhetően a Renault-nál is el kell búcsúznunk néhány kifejezetten erős modelltől. Jó hír, hogy a pótlásukra érkezett változatokban sem lesz okunk csalódni…

SZÖVEG: TDK | FOTÓ: NYOLCZAS CSABA

A Renault is felszállt arra a „vonatra”, amelyet a prémium gyártóktól kezdve egyre többen alkalmaznak. Az új trend az erősnek látszó, megnyerő külsővel rendelkező, de nem szélvészgyors és nem betonkemény rugózású sportos modellek készítése. Az új, immár ötödik generációs Clio R. S. Line változata is ebben a szellemben készült.

Első pillantásra a külső alig változott a korábbi verzióhoz képest, de a látszat csal: az alkatrészek 85 százaléka új. A sportosság kívülről leginkább az R. S. Line feliratokból látszik, látványos légterelők és más látványelemek nincsenek a karosszérián. Belül már szembetűnőbb a sportosság: ízléses piros betétek a műszerfalon, piros csíkok az első



üléseken és bőrkormány mutatja, hogy nem átlagos a Clio. A kormány mögött lévő váltófülek is ezt az irányt képviselik.

A Mercedes, valamint a Nissan és a Renault együttműködésében készült motor 130 lóerőt teljesít. A hajtásláncban nem csak ez a közös munka, a hétsebességes dupla tengelykapcsolós automata váltó is ismerős a stuttgarti modellekből. Ez a fődarab nem annyira illik a sportosnak látszó autóba, mert akadnak késései, ami a mindennapokban történő közlekedésben elfogadható, de „sportolás" közben már kevésbé.

A motor remek arany középutat képvisel, erősebb az átlagos modelleknél, de nem ad annyi dinamikát, ami megrémiszti az átlagos vezetőt. Aki a 130 lóerős turbómotoros kisautótól extrém kis fogyasztást remél, az naiv, nálunk 7,5 literes átlagot produkált a Clio. A közúton mért 5,9 literes érték jól ellensúlyozta a városi fogyasztást, ami időnként meghaladta a 8 litert is.

A rugózás szintén arany középúton működik. Ez a mindennapokban, a hazai utakon nagyon élhetővé teszi a 130 lóerős kiskocsit, mert egész jól kivasalja az úthibákat. A földre leérő első lökhárító típusú lágyság szerencsére hiányzik...

Az utastérben látszik, hogy friss az autó, mert a kormány mögötti műszerek helyén LCD-kijelző található, ami jól testre szabható. A hétcolos, állított téglalap alakú táblagép pontosan kezelhető, emellett okos volt a Renault, hogy meghagyta a hagyományos klímavezérlő elemeket. Így egy mozdulattal – szinte odanézés nélkül – el lehet végezni a hőmérséklet-szabályzást.

MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.: 4050/1798/1440 mm
Motor: 1333 cm³, 130 LE/5000, 240 Nm/2400
Gyorsulás (0–100 km/h): 9 s
Ár: 6 200 000 Ft (alapár: 4 200 000 Ft)
Tesztautó: Renault Hungária

A TESZT TÁMOGATÓJA:

OXYGEN SMD
THE LED COMPANY





A frissesség nem csak a műszerek felépítésén látszik, a számtalan, jól működő, nem zavaró vezetési segéd is jelzi, hogy új a modell



Az 1990 óta létező modell népszerűségéről sokat elmond, hogy 15 millió példányt gyártottak belőle





EGYÉNI UTAKON

Mazda CX5 SkyActive 2,5 AWD

A japánok legkisebb autógyára szinte mindig más szeretett volna lenni, mint a többiek. Ez a hozzáállás a szabadidő-autójukon is jól megfigyelhető.

SZÖVEG: TDK | FOTÓ: NYOLCZAS CSABA





A Mazdának úgy látszik bejönnek a különutas elképzelései, pár éve már fut náluk a könnyű karosszéria és a szívómotorok párosítása (SkyActive). A másik ütős megoldás a benzines és dízelmotorok működését vegyítő új motor (SkyActive X). A közös bennük, hogy a másként gondolkodás hozza az eredményeket. Jó példa erre a felénk legnagyobb Mazda SUV, a CX5.

Elöljáróban annyit, hogy a Mazda által felvonultatott technika előtt kalapot kell emelni. Az oka, hogy a motorházban 2,5 literes szívó benzinmotort találni, amely részecskeszűrő, turbófeltöltő és lágy hibridrendszer nélkül teljesíti az aktuális és meglehetősen szigorú környezetvédelmi előírásokat. Ez nem hétköznapi mutatvány, ráadásul akad egy felénk később jelentkező hozadéka: az egyszerű technika jobb értéktartást biztosít, azon felül, hogy kisebb az esély a műszaki hibára.

A nagyobb hengerűrtartalmú szívómotor a mindennapokban jól teljesített, viszont a hozzá csatlakozó hatsebességes automata váltó váltási sebessége elmaradt az elvártaktól. Aki több gyorsaságra vágyik, annak csak annyi a dolga, hogy átvált a komfort menetállásból sportba. Itt már nem lehet panasz a sebességre. A hajtás, a kormányzás és a futómű karaktere nem sokat változik, de az alapból feszesebb futómű még jobb stabilitást biztosít. A motor jobban pörgethető, és a váltó jobban kiforgatja a fokozatokat. A 4 x 4-es rendszer egész jó terepes tulajdonságokat kölcsönöz a crossovernek, de hozzájárul a 9,5 literes átlagfogyasztáshoz is.

A műszerfal közepén lévő 7 colos kijelzőt a BMW i-Drive-hoz hasonló vezérlőtárcsával lehet irányítani. Ez meglehetősen jól sikerült megoldás, a képernyőt nem kell és nem is lehet érintgetni. A bajor gyártó emlegetéséhez jól köthető a fehér bőrülésekkel ellátott fülke, amely hozza a prémium életérzést. Ezt a felhasznált anyagok és az összeszerelés minősége is igazolja.

MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.: 4550/1840/1680 mm
Motor: 2488 cm³, 194 LE/6000, 258 Nm/4000
Gyorsulás (0–100 km/h): 9,2 s
Ár: 13 199 000 Ft (alapár: 8 820 000 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

A SIKER TITKA

Toyota Camry Hybrid Executive VIP



Egy motor, egyféle hajtásrendszer, egyféle karosszéria, és nem igazán lehet személyre szabni. A modellválaszték szűkössége ellenére mégis sikeres a japánok limuzinja. Vajon mi vonzza a vásárlókat?

SZÖVEG: TDK | FOTÓ: NYOLCZAS CSABA





Tesztünkben az Egyesült Államok legkelendőbb személyautójának, legzöldebb kivitelét tettük próbára

Ez az a típus, amely évek óta az USA személyautó-eladási listái élén található. A típus ellenzői ugyan felhozhatják a szűkös variációs lehetőséget, és mellé tehetik a Skoda Superb, vagy bármely más európai típus szédületes motor-, illetve karosszériakínálatát. Meg azt is, hogy kevésbé lehet személyre szabni, néhol olcsó megoldásokat vonultat fel, és a navigációja időnként leakad. A másik oldalon viszont annyi jó tulajdonság található, hogy a leírtak eltörpülnek mellette.

A legfőbb Camry mellett szóló érv, hogy a 2,5 literes, alacsony fogyasztásra tervezett, egyszerű szerkezetű négyhengeressel párosították a hibrid rendszert. Ez a kombináció városok között 4,9–5,3 literes fogyasztást produkált, de az autópálya-tempó sem emeli túlságosan az étvágyat. Ez a legfőbb érv, miközben közel ötméteres, üzleties megjelenésű autóról beszélünk...

A Toyota új hajtásrendszere kifogja a hibrid kritikusok vitorlájából a szelet, mert komolyabb gyorsításkor hiányzik a motorbőgés és erős a gyorsulás. Ami különösen megnyugtató, hogy autópályás előzéseknél sincs gyengélkedés, maximum a 180 km/órában meghatározott végsebességet lehet hátrányként felhozni. Ennek ellenére a németországi, sebességkorlátozás nélküli autópálya-szakaszokon is jól lehet majd haladni vele.

A hajtásrendszer mellett a terjedelmes és nagyon kényelmes utastér segít abban, hogy a Camry ideális utazóautó legyen. Tesztautónk belsejét fekete bőrkárpittal burkolták, a hátsó üléseken ülőket szédületes lábtér, a karfába rejtett, luxusautókra jellemző kezelőpanel és elektromosan működtethető hátsó napfényroló is kényezteti. A pontot az i-re, az autó nagyon nyugodt, „zen" hangulata teszi fel.

Ezek azok a dolgok és a kiváló értéktartás, amelyek villámgyorsan elfeledtetnek minden kritikát.

MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.:	4885/1840/1445 mm
Motor:	2487 cm^3 + villanymotor: 215 LE
Gyorsulás (0–100 km/h):	8,3 s
Ár:	11 100 000 Ft (alapár: 10 500 000 Ft)
Tesztautó:	Ford Közép- és Kelet-Európai Kft.

A TESZT TÁMOGATÓJA:

AQUAPROFIT

A CSÚCSMODELL

Dacia Duster TCe 150 FAP 4WD Techroad



Az exszocialista márka slágertípusának négykerék-hajtású kivitelét tettük próbára, ráadásul a legerősebb motorral, és limitált kiadású, magas felszereltséggel.

SZÖVEG: TDK | FOTÓ: NYOLCZAS CSABA

A Dacia megítélése sokat változott, mára már teljesen elfogadottá vált itthon a márka, sőt külön vevőköre és rajongótábora alakult ki a román modelleknek. Mindez talán annak is köszönhető, hogy a régi emlékek ritkán jönnek elő, a legjobb ár/érték arányú autókat kínáló Daciánál.

A márka húzótípusa a Duster, amelynek a második generációja 2017-ben lépett színre. Az elődjétől alig eltérő kivitel a karakteresebb, modernebb külsejéről könnyen felismerhető. A kinézet nagyban segíti az eladásokat, az utastérben nincsenek csodák, a műanyagok egyszerűek, a kárpitok viszont egész jó színvonalúak, és jól néznek ki a piros csíkozással. A nyitott utastéri tárolókon és a műanyagon azért jól látszik a törekvés a takarékosságra. A 445/1478 literes csomagtér a praktikusságról szól. Elöl jól el lehet férni, hátul a 185 centi fölöttiek térd és lábterével akadnak azért gondok. Az egy szem USB-port 2020-ban már kevés, de szerencsére a 12 voltos aljzatból több is akad.

A legjobb ár/érték arányú modell státuszt tőlünk nyugatabbra már több éve megszerezte a Dacia, ezért olyan nagy siker Franciaországban és sok más helyen







A gépészettel szokás szerint nincs gond, mert az anyavállalat legkipróbáltabb termékeiből válogatták őket. Tesztautónkat a 150 lóerős, Mercedes/Nissan házasságból származó turbómotor hajtotta.

A 4 x 4-es rendszer itt is elindíthat egy vitát a szükségességéről. Akinek az életvitele, lakhelye, hobbija vagy a munkája nem indokolja, nagy valószínűséggel felesleges a 78 kilós súlytöbbletet jelentő, négykerék-hajtást kérnie. Akinek szükséges, annak remek véderőt biztosít a 4 x 4-es rendszer, mert a 21 centis szabadmagassággal kombinálva egész meredek helyekről lehet kijönni vele. Ha valakinek a munkája ennél többet kíván, az vásároljon egy garnitúra terepgumit, és csodákat élhet át terepen.

A limitált szériás Techroad felszereltségű Dusterrel ez a helyzet nem valószínű, hogy megesik, mert ennél léteznek olcsóbb terepes kivitelek is. Ezek a munkás, erdőt-mezőt járó hétköznapokra gazdaságosabb vételek. A nagy légellenállás és a 4 x 4-es rendszer kombinációja 8,8 literes fogyasztási átlagot produkált, ami az azonos árú, 115 lóerős dízel mellett szól.

A műszaki elemek közül említést érdemel még a hatsebességes kézi kapcsolású váltó, ami nagyon pontosan kapcsolható. A 150 lóerős motor és a 4 x 4-es rendszer csúcsmodellé varázsolta a Dustert, ami viszont így már nem a piac legolcsóbb modellje.

MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.:	4341/1804/1693 mm
Motor:	1333 cm³, 150 LE/5250, 250 Nm/1700
Gyorsulás (0–100 km/h):	10,6 s
Ár:	5 649 000 Ft (alapár: 5 349 000 Ft)
Tesztautó:	Renault Hungária

A TESZT TÁMOGATÓJA:

Füligszáj.hu



MINDENEN ÁTMEGY

Ford Ranger Raptor

A kék ovált nagyon meg kell becsülni, mert elhozták Európába a Mustangot, és ezzel nem álltak le: az izgalmas rétegmodellek következő darabja a tengerentúlon sikert sikerre halmozó sportos kisteherautó európai változata.

SZÖVEG, FOTÓ: TDK

A Ford 2009-ben dobta piacra az F150-es gyárilag módosított kivitelét. A Raptor gyorsan sikeressé vált, amiből 2014-ben érkezett a második generáció. A fejlesztési filozófia hasonló volt a Ranger Raptornál is. A végeredmény egy olyan pickup, ami szuperdögösen néz ki, viszonylag gyors, és rendkívül élvezetes vezetni. Földutakon, hátsókerék-hajtással olyanokat lehet keresztbe menni vele, amit bármelyik driftes megirigyelhetne.

A kiváló terepképességek egyik garanciája a szoftver, amivel hat, jól elhatárolható területre állíthatjuk be a hajtásrendszert. Legalább ilyen fontos a hardver, amely erős acéllemezekkel levédett olajteknőt, váltót, a tengerentúlról érkezett hajtásrendszert és a BF Goodrich által szállított, direkt erre a típusra fejlesztett terepgumikat jelent. Hasonlóan cselekedett a Fox is: tőlük érkeztek a tengerentúli sivatagi versenyeken érlelt rugózási elemek. A laprugót felváltó tekercsrugó, az amerikai modellből származó tízsebességes automata váltó és az önzáró hátsó differenciál is eltér a többi Rangerben használttól. A különleges alkatrészek és a

szuperdögös kinézet miatt bőven megéri a Raptor a felárát.
Akárki próbálta szerkesztőségünkből, egyöntetű volt a vélemény a kocsiról azzal kapcsolatban, hogy nagyon jó az összhang az autóban. Ez megmutatkozik a vezetési élményben, ami nem csak terepen biztosít fülig érő szájat. Városban, körforgalmakban is adódhat helyzet, mert az 500 Nm és a hátsó hajtás remek párost alkot értő kezekben. A mókázást segíti az engedékenyebbre hangolt menetstabilizáló (ESP).

Az említett összeállítással a Ranger Raptor könnyen felveszi a versenyt a jobb terepjárókkal, el lehet felejteni az utólagos átalakításokat.
Ami a hátrányokat illeti: a 110 km/óránál megerősödő szél-, gumi- és motorzaj árnyékolja be a hétköznapokat. A tesztautó néhány elemén már kezdenek látszódni az elhasználódás jelei – a platóra szerelt rolós zár például alig-alig mozdult –, de ez dicséretnek fogható fel. Ugyanis nem szeretnénk tudni, mit kapott a modell az eltelt kilométerek alatt.
Az 5,4 méteres pickup két métert meghaladó szélessége városban koncentrációt igényel. Cserébe az utca emberétől és a közlekedőktől is megkapja a Raptor azt a figyelmet, amit egy átlagos modell aligha.
Talán csak egy erősebb, V6-os dízelmotorral lehetne jobbá tenni, de ne legyünk telhetetlenek...





MŰSZAKI ADATOK

Hossz/szél./mag.: 5398/2028/1873 mm
Motor: 1996 cm³, 214 LE/3750, 500 Nm/1750-2000
Gyorsulás (0–100 km/h): 10,6 s
Ár: 17 418 000 Ft (alapár: 16 383 000 Ft)
Tesztautó: Ford Közép- és Kelet-Európai Kft.

A TESZT TÁMOGATÓJA:
GREENPLAN
TECHNOLOGY FOR THE FUTURE



A fogyasztás a teszt alatt 8–12 liter között változott, a váltó működési sebessége és a hajtásrendszer előtt le a kalappal





A Raptor nemcsak jól néz ki, hanem a nehéz terepszituációkban is jól teljesít, legyen az homokbányamenet vagy árkon történő átkelés

ÉVA ÉS A RÁBA

FOTÓ: SZUHANICS MIHÁLY
WWW.W3RC.HU

ÉVA
38 éves
üzletvezető
Polgár

RÁBA S16
1989
10 350 cm³
630 LE







FORMULA DLÁZÁ

Már májust írunk, de még mindig a #maradjotthon a legnépszerűbb hashtag, még szerencse, hogy a négy falon belül is el lehet foglalnia magát az embernek ezzel-azzal. Reggel mondjuk főz egy jó kávét a hi-tech masináján, aztán belehuppan a gamerfoteljébe és nézegeti az F1-es világbajnokok poszterét, elindít egy 3D nyomtatást, később pedig egy AMG Mercedes edzőcipőben nekiindul a világnak, hogy teljesítse a napi lépésszámot.

1. A FORMULA–1 VILÁGBAJNOKAI PLAKÁT

Talán soha nem volt még ennyire fontos szerepe egy plakátnak, mint járvány idején: ha kitesszük a falunkra, minden nap F1-es autókat nézegethetünk, ráadásul nem is akármilyeneket. A 70 évnyi világbajnokot 100 x 70 cm-es formátumban lehet megrendelni.
Ár: 1990 Ft ❯ webshop.formula.hu



2. PUMA MAPM DRIFT CAT 8 306502 01 SPORTCIPŐ

Ha Mercedes-rajongó vagy, és nem mindegy, miben nyomod a gázt, neked találták ki ezt az AMG Petronas lábbelit. Keskeny szabásának, vékony talpának, és lekerekített sarkának köszönhetően vezetés közben mutatkozik meg a cipő igazán kényelmes oldala.
Ár: 37 790 Ft ❯ ecipo.hu

3. HONOR MAGICWATCH 2 OKOSÓRA

Két új, az egészségre fókuszáló funkcióval bővült a MagicWatch 2. Mostantól folyamatosan képes mérni a véroxigénszintet, így aktuális képet ad testünk oxigénellátottságáról, valamint elemzi a női ciklust viselőjének szervezetével és életmódjával összefüggésben. A Honor különlegessége intelligens és stílusos társ az egészség megőrzésében, a sportolás hatékonyabbá tételében és a motiváció fenntartásában.
Ár: 59 990 Ft ❯ edigital.hu



4. JURA S8 CHROME AUTOMATA KÁVÉFŐZŐGÉP

Mit szólnál hozzá, ha az otthoni vagy az irodai kávédat a mobilodról készíthetnéd? A Jura egyes csúcskategóriás modelljei, például az S8-as már erre is képes, egy kattintással indítható a darálás és főzés, aztán érkezhet az Espressótól a Latte Macchiatóig számtalan verziót kínáló frissítők egyike.
Ár: 549 999 Ft ❯ jurastore.hu

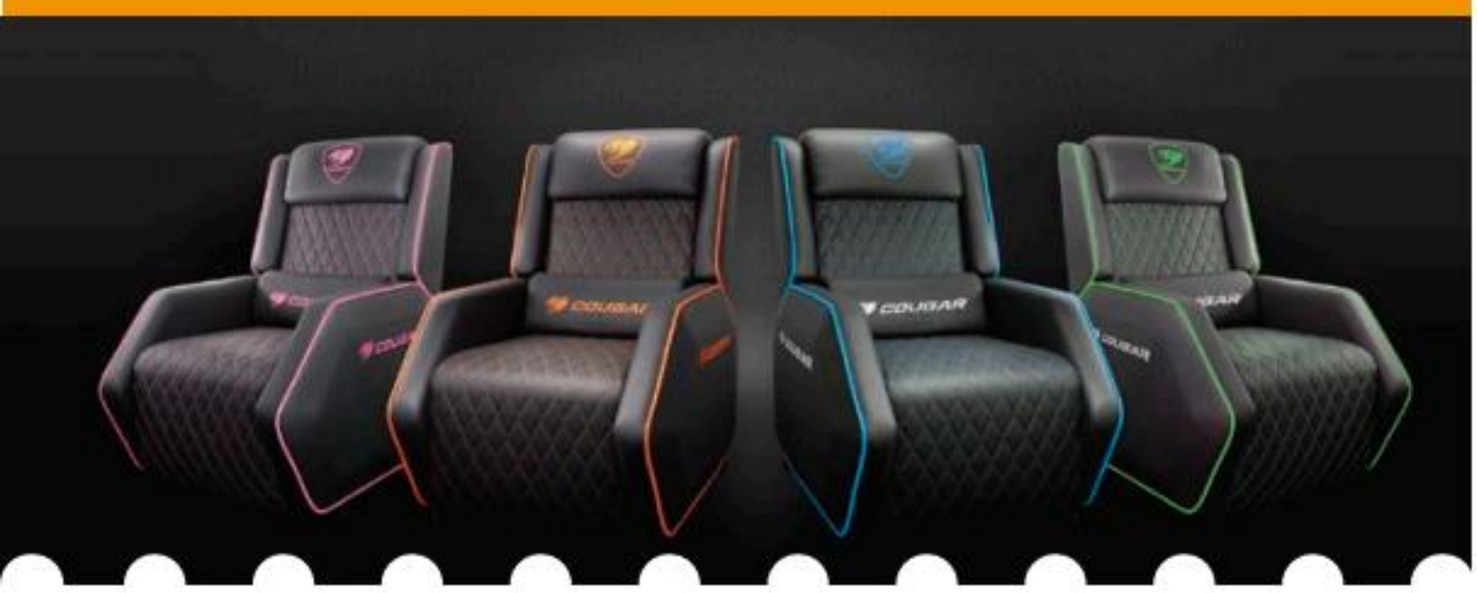
COUGAR RANGER GAMERFOTEL

82 390 Ft

Ha már az e-versenyzés heteit éljük, miért ne sportolhatnánk egy hatalmas fotelből? A gamerszékekről már múlt időben kell beszélnünk, mert itt a gamerfotel. Igaz, hogy 30 kilogrammot nyom, de a terhelhetősége 160 kg, a kényelme pedig…



alza.hu



3.



CREALITY 3D ENDER 3 NYOMTATÓ

78 000 Ft

Ilyen könnyű még soha nem volt 3D-modelleket nyomtatni, hiszen az Ender 3 egy megfizethető modell, ráadásul nagy nyomtatási területet kínál. Összeszerelése pofonegyszerű, a nyomtatóágya fűtött, tehát ideális kezdőszettnek számít.

3djake.hu



4.



A versenyek hiánya eddig rejtett kreativitást szabadított fel az emberekből: a közösségi oldalakat elárasztó képek alapján tulajdonképpen a kezünk ügyébe akadó bármilyen tárgyból és ételből lehet versenyautót építeni!







> **LEHET, HOGY ÉN TÖBB VILÁGBAJNOKI CÍMET ELHÓDÍTOTTAM, DE NŐI SZÍVEKBŐL EGÉSZ BIZTOSAN Ő HÓDÍTOTT MEG TÖBBET**
>
> *– Sebastian Vettel Stirling Mossról.*

SZÁMTAN | A legidősebb még élő F1-es futamgyőztesek

88	éves – Tony Brooks (brit, 6 győzelem)	**76**	éves – Jacques Laffite (francia, 6 győzelem)
80	éves – Jackie Stewart (brit, 27 győzelem, 3 bajnoki cím)	**75**	éves – Jacky Ickx (belga, 8 győzelem)
80	éves – Mario Andretti (amerikai, 12 győzelem, 1 bajnoki cím)	**73**	éves – John Watson (brit, 5 győzelem)
78	éves – Carlos Reutemann (argentin, 12 győzelem)	**73**	éves – Jochen Mass (német, 1 győzelem)
77	éves – Jean-Pierre Jabouille (francia, 2 győzelem)	**73**	éves – Alan Jones (ausztrál, 12 győzelem, 1 bajnoki cím)

EGYSOROSOK

HÁROM MÓDJA VAN, HOGY FÉL ÉV, VAGYIS 26 HÉT ALATT 18 FUTAMOT RENDEZZEN AZ F1

Vagy három egymást követő hétvégén is versenyt tartanak, vagy bevezetik a kétfutamos hétvégéket, vagy kitalálnak egy új hónapot.



2020-AS VÁRAKOZÁSOK: EGY VÉGLETEKIG KIÉLEZETT F1-ES SZEZONBAN CHARLES LECLERC AKADÁLYOZHATJA MEG LEWIS HAMILTON REKORDDÖNTÉSEIT

2020-as valóság: Charles Leclerc banánjelmezben közvetíti a világnak, ahogy Fortnite-ot játszik.



AZ F1-ES PILÓTÁK BEMUTATTÁK, HOGYAN KELL HELYESEN KEZET MOSNI

Van még valaki rajtam kívül, aki ennek nyomán a tusolási és a fogmosási technikáját is elkezdte megkérdőjelezni?

ECCLESTONE ÉS MOSLEY IS A SZEZON TELJES TÖRLÉSE MELLETT FOGLAL ÁLLÁST

Érdekes vélemény, na de vajon akkor is ezt mondták volna, ha még mindig ők irányítanák az F1-et?

ÉS EGYÉBKÉNT HA MÉG ECCLESTONE LENNE HATALMON…

…akkor most vajon Matchbox-versenyeket rendeznének a pilótáknak e-sport helyett?

5 ÉVE ÍRTUK



„Ebből legfeljebb kávézóasztalt tudunk csinálni” – mondta Bahreinben a Red Bull-csapatfőnök Christian Horner a Ricciardo autójában elfüstölő Renault-erőforrásról, amely az engedélyezett négyből már a harmadik volt idén. „Annyi a jó ebben, hogy most is ugyanez volt a hiba, nem pedig valami más meghibásodás. A megoldás már készül, meglátjuk, hogy mi lesz belőle” – tette hozzá a szakvezető.

Hamilton a 36. győzelme felé autózva a Bahreini Nagydíj során átlépte a vezető pozícióban teljesített körök 2000-es álomhatárát: a brit jelenleg 2007 élen futott körnél tart, amellyel 6. az örökranglistán Michael Schumacher (5114), Ayrton Senna (2986), Alain Prost (2684), Vettel (2485) és Nigel Mansell (2089) mögött.

A frissen debütáló Max Verstappen máris elképesztő magasságokban szárnyal. Meglepőnek legkevésbé sem nevezhető módon Helmut Marko, a Red Bull sportigazgatója az egekig magasztalta a nemcsak jól teljesítő, de a kudarcot is példásan viselő 17 esztendős suhancot. Sokat mond a pilóta teljesítményéről, hogy Marko már a harmadik futam után kénytelen volt a nyilvánosság előtt hangsúlyozni: „Nem eladó!”

10 ÉVE ÍRTUK



2013 -tól visszatérhet az F1-be a szingapúri bundabotrány miatt korábban „meghatározatlan időre” eltiltott korábbi Renault-főnök, Flavio Briatore, valamint a francia csapat exfőmérnöke, Pat Symonds is – tudatta az FIA. A nagy port kavaró botrány két főkolomposa egy párizsi bíróságon megfellebbezte az FIA eltiltását, majd januárban megnyerték a pert, így a szövetséget irányító Jean Todt szerint a motorsport imázsának érdekében ideje volt „pontot tenni ” az ügy végére.

Hasmagasság-szabályozó rendszer használatával gyanúsította az első néhány futamon a Red Bull istállót a McLaren: a wokingiak szerint az energiaitalosok egy olyan, a 90-es évek közepén betiltott aktív felfüggesztés lényegét visszaadó rendszert használnak, amelynek segítségével az autó hasmagassága a jobb leszorítóerő érdekében variálható az időmérő edzés és a verseny között.

Norbert Haug, a Mercedes sportigazgatója első ízben ismerte el, hogy a csillagos márka az MP4–12C típusjelű, nemrégiben bemutatott szupersportkocsi miatt szakított a McLaren istállóval. „A saját útjukat akarták járni az új utcai szupersportkocsival, s mivel mi már régóta csináljuk ezt, találtunk egy barátságos megoldást és elváltak az útjaink” – nyilatkozta az El Pais című lapnak a szakvezető.

15 ÉVE ÍRTUK



Azt követően, hogy Kimi Raikkönent többször is „tetten érték”, amint önfeledten mulatozik, a McLaren–Mercedes csapata úgy határozott, hogy egy felvigyázót állít a finn pilóta mellé, akinek feladata Raikkönen kontrollálása lesz. Anna Sorainen, aki egyébként az olimpiai játékok alatt a finn csapat szóvivője volt, ezzel most új szerephez jutott. A fiatal hölgy az imolai futamtól kezdve nem tágít majd Raikkönen oldaláról.

A novemberben induló Grand Prix Masters elnevezésű versenysorozatban egykori Formula–1-es pilóták mérhetik össze tudásukat egymással. Habár az 1996-os esztendő világbajnoka, Damon Hill korábban fontolóra vette a részvételt, végül mégsem fog elindulni a bajnokságban. „Eddig is túl sok kockázatnak tettem ki az életemet, a jövőben már nem szeretném. Itt autóversenyzésről beszélünk, nem idősek golfmeccséről” – mondta a 44 esztendős Hill.

Az egyik brit napilap értesülése szerint Jenson Button és Louise Griffith idén augusztusra időzítették esküvőjüket. A pár 2000 októberében jegyezte el egymást. „Három gyereket akarok, de örökbe is szeretnék fogadni” – mondta Griffith a Daily Mirrornak. A kérdés már csak az, vajon mit szól ehhez Jenson Button?

20 ÉVE ÍRTUK



Az idény egyik újonca, Nick Heidfeld gyűjti a női pillantásokat. A húszas évei elején járó németet több médiában is a legszexisebb F1-es versenyzőnek titulálták, így leköröz te a playboyként ismert Eddie Irvine-t is. A Prost istálló szerint Heidfeld postaládája tele van női levelekkel, a fiatal tehetség nem is képes az összest elolvasni.

Elképzelhető, hogy néhány év múlva már három gumigyártó lesz az F1-ben, mert úgy hírlik, hogy a Dunlop saját sportprogramon dolgozik. A spekulációk szerint az új abroncsgyártó két-három istállót látna el, a Michelin pedig öt alakulatról gondoskodna. A Bridgestone számára így három-négy csapat maradna.

Juan-Pablo Montoya szerződtetése is szerepel a Benetton–Renault tervei között. A Toyota a hírek szerint már szintén tárgyalt az esetleges együttműködésről a címvédő CART-bajnokkal, de a japánok F1-es menetrendje még nincsen kész, a kolumbiai viszont minél előbb szeretne átigazolni.

HÁZUNK TÁJA

Üdvözlet a Formula-karanténból! A magazin és a hozzá tartozó weboldal szerkesztőiként persze egyáltalán nem idegen számunkra, hogy sok időt töltünk a számítógép előtt, de azért nem úszhattuk meg, hogy a járványhelyzet a mi életünket is átalakítsa kissé. A bezártság iránti lelkesedés eltérő foka mindenesetre jól megfigyelhető csapatunk webkamerás fotóin!



BALOGH TAMÁS



BETHLEN TAMÁS



BOGNÁR VIKTOR



FŰZI ANDRÁS



GELLÉRFI GERGŐ



GOBODICS TAMÁS



HILBERT PÉTER



MÉSZÁROS SÁNDOR



STROMMER BENJAMIN



VASZILYKÓ PÉTER



LED LÁMPAHÁZ

ledlampahaz.hu

A ledes ledjobb!

Light4U!





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