FORMULA–1

nemzeti sport magazin

2025

1495 Ft

A MEGÚJULÓ HUNGARORINGEN JÖN A 40. MAGYAR NAGYDÍJ!

10 CSAPAT

20 PILÓTA

24 HELYSZÍN

MINDENKI VERSTAPPEN ELLEN

nemzeti sport

HÉT ÉVTIZEDNYI TÖRTÉNELEM

HAMILTON ÉS A MERCEDES: **VÉGET ÉRT MINDEN IDŐK LEGSIKERESEBB EGYÜTTMŰKÖDÉSE**


TIPPMIX
MEGVAN A TIPP,
KI LESZ A
KÖVETKEZŐ
BAJNOK?
Fogadj, és
légy részese
a futamoknak
SZERENCSEJÁTÉK ZRT.
A túlzásba vitt szerencsejáték ártalmas,
függőség kialakulásához vezethet!
#maradjonjatek
18

FOLYTASSA, FORMULA–1!



ZSOLDOS BARNA

Hogy is fogalmaztunk tavalyi magazinunk köszöntőjében? „De ki tudja, még az is lehet, hogy idén minden jóslattal ellentétben borul a papírforma.” Nos, tizenkét hónap távlatából jelentjük, így történt, pedig ez akkortájt tényleg csupán belső rajongói énünk titkos vágyaként fogalmazódott meg. Még az első öt nagydíj alapján is minden jel arra utalt, hogy a technikai szabályok stabilitása bebetonozza a Red Bull nyomasztó fölényét, de aztán jött a csodálatos májusi fordulat, és onnantól a fejlesztési versenyben főleg a McLaren, de a Ferrari és a Mercedes is kitűnő eredményeket produkált.

Végül egyedülálló módon négy különböző csapat is legalább négy futamgyőzelmet aratott, az összes diadalon pedig nem kevesebb, mint hét pilóta osztozott, ami a lapos kezdet után a legvadabb álmainkat is felülmúlta. Mi másban is bizakodhatnánk tehát az új évad előtt, mint hogy a négy topcsapat kiegyenlített küzdelme kitart a folytatásban? Reméljük, ez most nem csak afféle vágyálom, mint ahogy egy évvel ezelőtt tűnt, de az F1-ben soha semmit sem lehet készpénznek venni – többek között éppen ezért is szeretjük.

Akárhogy is alakul az évad, az biztos, hogy felfokozott várakozás előzi meg, hiszen máris megannyi izgalmas kérdés tartja lázban a rajongókat. Hogy boldogul lehengerlően sikeres mercedeses 12 éve után Lewis Hamilton a Ferrarinál? Ki lehet majd a zseniális Max Verstappen legfőbb bajnoki kihívója? Sikeresebb lesz-e a Red Bull Sergio Pérez menesztésével? Megvédi-e konstruktőri bajnoki címét a McLaren? Miként sül el a Mercedesnél a 18 évesen bemutatkozó Kimi Antonelli alkalmazása?

Magazinunkban egyebek mellett ezeket a témákat is körbejárjuk, ahogy háttéranyagok keretében foglalkozunk többek között a mezőny pilótáinak nemzetiség és életkor szerinti megoszlásával, a McLaren hihetetlen felemelkedésével, a nagy bajnokok meghökkentő csapatváltásaival és természetesen a jubileumi, 40. Magyar Nagydíjjal is. A fantasztikus fordulatokat hozó 2024-es évad megadta az alaphangot a folytatásra, ezért csak annyit kívánunk az előttünk álló idényre: folytassa, Formula–1!



TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETŐ 4

A 2024-ES VÉGEREDMÉNY 6

KÉT ISTÁLLÓ A TRÓNON 8

VISZLÁT, FINN PILÓTÁK! 10

A 2025-ÖS IDÉNY CSAPATAI ÉS PILÓTÁI 11

MCLAREN 12
LANDO NORRIS 14
OSCAR PIASTRI 15

A KILÁTÁSTALAN NYOMORBÓL A CSÚCSRA 16

FERRARI 18
CHARLES LECLERC 20
LEWIS HAMILTON 21

NAGY BAJNOKOK CSAPATVÁLTÁSAI 22

RED BULL 24
MAX VERSTAPPEN 26
LIAM LAWSON 27

DÜBÖRÖG AZ AKADÉMIAI PROJEKT 28

MERCEDES 30
ANDREA KIMI ANTONELLI 32
GEORGE RUSSELL 33

VÉGET ÉRT A SIKERES EGYÜTTMŰKÖDÉS 34

ASTON MARTIN 36
LANCE STROLL 38
FERNANDO ALONSO 39

AKI ÖSSZEKÖTI A MÚLTAT A JELENNEL ÉS A JÖVŐVEL 40

ALPINE 42
JACK DOOHAN 44
PIERRE GASLY 45
HAAS 46
ESTEBAN OCON 48
OLIVER BEARMAN 49
RACING BULLS 50
CUNODA JUKI 52
ISACK HADJAR 53
WILLIAMS 54
ALEXANDER ALBON 56
CARLOS SAINZ JR. 57
SAUBER 58
NICO HÜLKENBERG 60
GABRIEL BORTOLETO 61

EZT VÁRJA A HAZAI ÉS A NEMZETKÖZI SAJTÓ 62

A 2025-ÖS IDÉNY FUTAMAI 64

AUSZTRÁL NAGYDÍJ 65
KÍNAI NAGYDÍJ 66
JAPÁN NAGYDÍJ 67
BAHREINI NAGYDÍJ 68
SZAÚDI NAGYDÍJ 69
MIAMI NAGYDÍJ 70
EMILIA-ROMAGNAI NAGYDÍJ 71
MONACÓI NAGYDÍJ 72
SPANYOL NAGYDÍJ 73
KANADAI NAGYDÍJ 74
OSZTRÁK NAGYDÍJ 75
BRIT NAGYDÍJ 76
BELGA NAGYDÍJ 77

A 40. FUTAM A HUNGARORINGEN 78

MAGYAR NAGYDÍJ 80
HOLLAND NAGYDÍJ 81
OLASZ NAGYDÍJ 82
AZERI NAGYDÍJ 83
SZINGAPÚRI NAGYDÍJ 84
AMERIKAI NAGYDÍJ 85
MEXIKÓVÁROSI NAGYDÍJ 86
SAO PAULÓ-I NAGYDÍJ 87
LAS VEGAS-I NAGYDÍJ 88
KATARI NAGYDÍJ 89
ABU-DZABI NAGYDÍJ 90

HÉT ÉVTIZEDNYI TÖRTÉNELEM 91

1955 92
1965 93
1975 94
1985 95
1995 96
2005 97
2015 98

nsm

FORMULA–1 2025

Lapzárta: 2025. február 23.

FELELŐS SZERKESZTŐ: Szűcs Miklós, **ÍRTA:** Izsányi Szabolcs, Zsoldos Barna **TERVEZŐSZERKESZTŐ:** Rubesch Andrea **KÉPSZERKESZTŐ:** Dicső Zoltán **KÉPFELDOLGOZÁS:** Kasza Imre, Zalán Attila **INFOGRAFIKA:** Dancsák András, Kristó Péter **OLVASÓSZERKESZTŐ:** Skrapits László **FOTÓK:** Árvai Károly, Szabó Miklós, AFP, Alpine F1 Team, Aston Martin F1 Team, getty images, Haas F1 Team, Hungaroring, imago images, McLaren F1 Team, Mercedes AMG, MTI, Red Bull, Reuters, Sauber F1 Team, Scuderia Ferrari, Williams F1 Team **KIADÓ:** N.S. Média és Vagyonkezelő Kft., 1034 Budapest, Bécsi út 120–128., **SZERKESZTŐSÉG:** 1034 Budapest, Bécsi út 120–128. **FŐSZERKESZTŐ:** Szöllősi György **ÁLTALÁNOS FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES:** Deák Zsigmond **DIGITÁLS TARTALOMÉRT FELELŐS FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES:** Somlóvári Dávid **MŰVÉSZETI VEZETŐ:** Varga Zoltán **FELELŐS KIADÓ:** Bardóczy Gábor ügyvezető **SZERKESZTŐSÉGI ASSZISZTENS:** Szalay Hédi

Árusításos úton terjeszti a Lapker Zrt. és a Mediaworks Hungary Zrt., külföldön a Color Interpress Kft. Tilos a Nemzeti Sport Magazin bármely fotóját, írott anyagát részben vagy egészében, illetve átdolgozva átvenni vagy újraközölni a Kiadó írásos engedélye nélkül! A lapban megjelent hirdetések tartalmáért a Kiadó nem vállal felelősséget. Az elhelyezett fizetett politikai hirdetések nem tükrözik a szerkesztőség vagy a kiadó véleményét. A hirdetések közzétételekor teljes mértékben figyelembe vesszük a gazdasági reklámtevékenységről szóló 1997. évi LVIII. törvény rendelkezéseit, valamint az önszabályozó reklámpiacon kialakult gyakorlatot.

NYOMTATÁS: Mediaworks Hungary Zrt., 6729 Szeged, Szabadkai út 20., ISSN szám: 1788-8042, **FELELŐS VEZETŐ:** Marancsik Roland



Minden esély megvan rá, hogy idén is szoros harcot vív a győzelmekért a Red Bull, a McLaren, a Ferrari és a Mercedes

KEVÉS SZABÁLYVÁLTOZÁS – REMÉLHETŐLEG SOK IZGALOM

Az élmezőny alaposan összerázódott 2024 végére, amit jól mutat, hogy az utolsó öt futamon négy különböző csapat versenyzője diadalmaskodott. Mivel a technikai szabályok alig módosultak, remélhetőleg idén is változatos harcot látunk a bajnoki címekért.

A Red Bull közvetlen ellenfeleinek nagyjából két és fél évre volt szükségük ahhoz, hogy alaposan kiismerjék az aktuális generációs autókat, ami szerencsére a végletekig izgalmas 2024-es idényzárásban öltött testet. Ez azt jelenti, hogy – hacsak valamelyikük hirtelen nem bukkan rá valami „csodafegyverre" – reális esély látszik a szoros harcra a következő idényben is, hiszen a szabályok csupán elenyésző mértékben változtak – ezeket foglaljuk össze.

Az autók minimumtömege két kilóval nőtt, mert a szabályalkotók megemelték a versenyzőre és a kiegészítő ballasztra vonatkozó érték alsó határát. Eddig 80 kilót kellett kitennie a pilótának és a ballasztnak, mostantól viszont a nagyobb termetűek védelme érdekében 82-t. Emiatt emelkedik tehát az autó tömege is – amit üzemanyag nélkül, de versenyzővel együtt határoznak meg – kereken 800 kilóra.

Erre az idényre alaposan kidolgozták továbbá a versenyzők hűtésére szolgáló rendszereket érintő szabályokat. Mostantól, ha egy adott esemény időpontjában az előrejelzés 30.5 Celsius-foknál magasabb hőmérsékletet jósol, a versenyigazgató hivatalos hőségveszélyt rendelhet el, amely alapján minden autóra kötelező lesz felszerelni egy



▲ **Nincs több trükközés a DRS-sel – szigorítják a hátsó szárnyra vonatkozó előírásokat**

hatékony pilótahűtő rendszert. A külön erre a célra alkalmazott karosszériamegnyitásokat és légbeömlőket már tavaly is használni lehetett, most viszont hőcserélő eszközöket is beiktatnak a rendszerbe. A tervek szerint a megfelelően lehűtött levegőt vagy folyadékot egy overall alatt viselt speciális, tűzálló mellénybe integrált csővezeték-hálózatban keringtetik. Az eszköz beszerelése esetén az autó minimumtömegét az edzéseken két, a versenyeken öt kilóval magasabb értékben határozzák meg.

A McLaren tavalyi DRS-trükkje miatt szigorítottak a hátsó szárny nyitására vonatkozó szabályokon is. Mostantól az előírások csupán két szárnyállást fogadnak el (nyitott vagy zárt), így minden, ami ettől eltér – például az erőhatások által kialakuló rés – szabálytalannak minősül. A szárnyelemek elhajlását megpróbálják minimalizálni, ennek érdekében a statikus teszteket az eddigi 10 newtonos súlyok helyett 30 newtonosokkal végzik majd. A légterelő elemek flexibilitását elvileg tovább limitálják a kilencedik nagydíjtól, ezt azonban még hivatalosan is jóvá kell hagyniuk az illetékeseknek.

A technikai előírások tehát ennyiben módosultak, de a sportszabályzatban is találunk kisebb-nagyobb változásokat. A legfontosabb, hogy eltörlik a versenyen megfutott leggyorsabb körért járó pluszpontot, amit 2019 óta osztottak ki, ha az adott pilóta a legjobb tízben végzett. A rendszer összességében nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, túl sokszor játszott szerepet a szerencsés időzítés, és a partnercsapatok pilótái még manipulálhatták is az eseményeket.

A tavalyi Sao Pauló-i Nagydíj folyományaként azt is tisztázták, mi történik abban a szélsőséges esetben, ha az időmérőt sem szombaton, sem vasárnap nem tudják megtartani. Eddig erre a forgatókönyvre nem tért ki a szabályzat, ezért most egyértelműsítették, hogy ilyenkor a világbajnoki pontverseny állása dönt. Ha ez nem lehetséges (például az első nagydíjon), a versenyigazgató hatáskörébe tartozik, miként határozza meg meg a rajtrács összetételét.

Üdvözlendő újítás továbbá, hogy a feltörekvő fiatalok még több lehetőséget kapnak a nagydíjhétvégéken. Mostantól minden csapatnak autónként két-két pénteki szabadedzésen kell lehetőséget adnia a volánnál olyan versenyzőknek, akiknek kettőnél kevesebb F1-es nagydíjindulás szerepel a nevük mögött. A nagydíjakat közvetlenül nem érinti, de érdemes kitérni még arra a módosításra is, hogy 2025-től a két évnél korábbi F1-es autókat csak húsz napon át lehet tesztelni, a mezőny pilótái pedig ebből csupán négy napot kaphatnak, és azt is egy 1000 kilométeres limiten belül – Lewis Hamilton például már el is használta a saját keretét a Ferrarinál.

Ezek tehát az aktuális szabályrendszer utolsó évének frissítései, hogy aztán 2026-tól teljesen új időszámítás vegye kezdetét a Formula–1-ben.

KÖTELEZŐ LESZ TÖBBSZÖR KERÉKET CSERÉLNI MONACÓBAN

A szabályváltozásokat előirányzó F1-bizottság február közepén megegyezett, hogy a fordulatosabb versenyek érdekében a Monacói Nagydíjon egynél több kötelező kerékcserét kell majd beiktatniuk a pilótáknak. Tavaly az első tíz helyezett sorrendje nem változott az induláshoz képest, ami miatt a hercegségbeli verseny a korábbiaknál is több kritikát kapott. A szabálymódosítást még a motorsport-világtanácsnak jóvá kell hagynia, de ez általában formalitás.

RUTINOS PILÓTÁK SZORULTAK KI A RAJTRÁCSRÓL



Liam Lawson 2023-as, majd Oliver Bearman és Franco Colapinto tavalyi nagyszerű beugróteljesítménye meggyőzte a csapatokat arról, hogy a tehetséges fiatalok manapság hamar fel tudják venni az F1-es ritmust – ez az idei rajtrács összetételében is visszaköszön. Az istállók olyan rutinos versenyzők szolgálatairól mondtak le, mint Daniel Ricciardo, Sergio Pérez, Kevin Magnussen vagy **Valtteri Bottas,** és bátran nyúltak az akadémiák és juniorkategóriák feltörekvő tagjaihoz, akikben nagyobb fejlődési potenciált látnak. 2025 tehát a nagy generációváltás éve lesz, amelyben megvethetik a lábukat a legjobbak között a rutintalan ifjoncok: Kimi Antonelli, Oliver Bearman, Gabriel Bortoleto, Isack Hadjar, Jack Doohan, Liam Lawson és az idény későbbi részében valószínűleg Franco Colapinto is.



▲ **Az új hűtőrendszereknek köszönhetően kevésbé izzadnak meg a versenyzők a forró futamokon**

A 2024-ES VILÁGBAJNOKSÁG SZÁMOKBAN

PILÓTA	Pont	1. BAHREINI GP	2. SZAÚDI GP	3. AUSZTRÁL GP	4. JAPÁN GP	5. KÍNAI GP	6. MIAMI GP	7. EMILIA-ROMAGNAI GP	8. MONACÓI GP	9. KANADAI GP	10. SPANYOL GP	11. OSZTRÁK GP	12. BRIT GP	13. MAGYAR GP	14. BELGA GP	15. HOLLAND GP	16. OLASZ GP	17. AZERI GP	18. SZINGAPÚRI GP	19. AMERIKAI GP	20. MEXIKÓVÁROSI GP	21. SAO PAULÓ-I GP	22. LAS VEGAS-I GP	23. KATARI GP	24. ABU-DZABI GP
1. Max VERSTAPPEN	437	26	25	–	26	33	26	25	8	25	25	18	18	10	12	18	8	10	18	23	8	31	10	26	8
2. Lando NORRIS	374	8	4	15	10	21	25	18	12	18	19	6	15	18	10	26	16	13	25	18	18	16	9	9	25
3. Charles LECLERC	356	12	16	19	12	17	22	15	25	–	10	2	–	12	15	15	25	18	10	30	16	16	12	22	15
4. Oscar PIASTRI	292	4	12	12	4	6	3	12	18	10	6	25	12	25	18	12	18	25	15	10	4	11	6	23	1
5. Carlos SAINZ	290	15		25	15	14	14	10	15	–	8	19	11	8	8	10	12	–	6	25	25	4	15	13	18
6. George RUSSELL	245	10	8	–	6	9	4	7	10	15	12	30	–	5	–	6	6	15	12	12	10	15	25	18	10
7. Lewis HAMILTON	223	6	2	–	2	9	8	8	7	13	15	15	25	15	25	4	10	2	8	3	12	1	18	3	12
8. Sergio PÉREZ	152	18	18	10	18	21	18	4	–	–	4	7	–	6	7	8	4	–	1	6	–	1	1	–	–
9. Fernando ALONSO	70	2	10	4	8	7	2	–	–	8	–	–	4	–	4	1	–	8	4	–	–	–	–	6	2
10. Pierre GASLY	42	–	–	–	–	–	–	–	1	2	2	1	–	–	–	2	–	–	–	–	1	17	–	10	6
11. Nico HÜLKENBERG	41	–	1	2	–	1	2	–	–	–	–	8	8	–	–	–	–	–	2	5	2	–	4	2	4
12. CUNODA Juki	30	–	–	6	1	–	7	1	4	–	–	–	1	2	–	–	–	–	–	–	–	6	2	–	–
13. Lance STROLL	24	1	–	8	–	–	–	2	–	6	–	–	6	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
14. Esteban OCON	23	–	–	–	–	–	1	–	–	1	1	–	–	–	2	–	–	–	–	–	–	18	–	–	
15. Kevin MAGNUSSEN	16	–	–	1	–	–	–	–	–	–	–	4	–	–	–	–	1		–	2	6		–	2	–
16. Alexander ALBON	12	–	–	–	–	–	–	–	2	–	–	–	2	–	–	–	2	6	–	–	–	–	–	–	–
17. Daniel RICCIARDO	12	–	–	–	–	–	5	–	–	4	–	2	–	–	1	–	–	–	–						
18. Oliver BEARMAN	7		6															1				–			
19. Franco COLAPINTO	5																–	4	–	1	–	–	–	–	–
20. CSOU Kuan-jü	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4	–
21. Liam LAWSON	4																			2	–	2	–	–	–
22. Valtteri BOTTAS	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
23. Logan SARGEANT	0	–	–		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–									
24. Jack DOOHAN	0																								–

POLE POZÍCIÓ | LEGGYORSABB KÖR | POLE POZÍCIÓ ÉS LEGGYORSABB KÖR

Az első tíz helyezett kap pontot 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1-es rendszerben, és ha a verseny leggyorsabb körét futó pilóta pontszerző helyen ért célba, egy bónuszpont jár neki. Pontazonosság esetén a jobb helyezések száma döntött a vb–sorrendben.

Hat nagydíjhétvégén sprintversenyt rendeztek, a sprintfutamok első nyolc helyezettje 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 és 1 pontot kapott.

A SPRINTVERSENYEK PONTSZERZŐI

Kínai Nagydíj: 1. Verstappen 8 2. Hamilton 7 3. Pérez 6 4. Leclerc 5 5. Sainz 4 6. Norris 3 7. Piastri 2 8. Russell 1
Miami Nagydíj: 1. Verstappen 8 2. Leclerc 7 3. Pérez 6 4. Ricciardo 5 5. Sainz 4 6. Piastri 3 7. Hülkenberg 2 8. Cunoda 1
Osztrák Nagydíj: 1. Verstappen 8 2. Piastri 7 3. Norris 6 4. Russell 5 5. Sainz 4 6. Hamilton 3 7. Leclerc 2 8. Pérez 1
Amerikai Nagydíj: 1. Verstappen 8 2. Sainz 7 3. Leclerc 6 4. Leclerc 5 5. Russell 4 6. Hamilton 3 7. Magnussen 2 8. Hülkenberg 1
Sao Pauló-i Nagydíj: 1. Norris 8 2. Piastri 7 3. Pérez 6 4. Russell 5 5. Sainz 4 6. Russell 3 7. Gasly 2 8. Pérez 1
Katari Nagydíj: 1. Piastri 8 2. Norris 7 3. Russell 6 4. Sainz 5 5. Leclerc 4 6. Hamilton 3 7. Hülkenberg 2 8. Verstappen 1

Széchenyi Terv Plusz
Építsük együtt Magyarországot!

Magyarország Kormánya

Az Európai Unió finanszírozásával
NextGeneration EU

+36 80 804 050
(ingyenesen hívható)

GOND ● SÓRA

Regisztráljon, és érezze magát biztonságban!



65 ÉV FELETT INGYENESEN IGÉNYELHETŐ.

Készült Magyarország Kormánya megbízásából.

gondosora.hu



▲ 2024-ben a McLaren szoros csatában győzte le a Ferrarit a csapatok versenyében

KÉT ISTÁLLÓ A TRÓNON



A 2024-es volt a 12. olyan Formula–1-es világbajnoki idény, amely végén két csapat osztozott az egyéni és a konstruktőri bajnoki címen. A csapatokat 1958 óta díjazzák, ami azt jelenti, hogy nagyjából hatévente fordul elő, hogy nem a legtöbb pontot szerző csapat adja a világbajnok pilótát.

A Formula–1 első nyolc idényében csak a legjobb versenyző érdemelte ki a világbajnoki címet, a konstruktőröket akkor még nem díjazták külön. Ha megtették volna, a Ferrarinak három vagy négy, a Mercedesnek két plusz világbajnoki címe lenne ma. A Ferrarinál azért a bizonytalanság, mert 1951-ben a versenykiírás határozta volna meg, hogy a Juan Manuel Fangio révén vb-címet szerző Alfa Romeo vagy az egyéni pontverseny első hatjába négy pilótát adó Ferrari jött volna-e ki jobban a matekból. De ugye akkoriban nem is írták ki a csapat-vb-t, így minden csak elmélet marad.

Az első gyakorlati példa arra, hogy két istálló is ünnepelhetett az év végén, mindjárt a konstruktőri vb első idénye volt 1958-ban,

◀ Közben az egyéni elsőséget a harmadik legjobb csapat pilótája, Max Verstappen szerezte meg

amikor Stirling Moss és Tony Brooks 3-3 futamot nyert meg a Vanwall-lal, de egy olyan GP sem volt, amelyen mindketten célba értek volna. Így az egyetlen győzelmet arató Mike Hawthorn öt második helyének köszönhetően egyetlen ponttal megelőzte Mosst az összetettben (az utolsó versenyen a Ferrari csapatutasítására került Phil Hill elé, ami plusz két pontot jelentett).

Nem volt kérdés, hogy 1973-ban a Lotus autója volt a leggyorsabb, Emerson Fittipaldi az első négy versenyből hármat megnyert, Ronnie Peterson a 15 időmérőből kilencen futotta a legjobb kört. Csakhogy amíg az idény elején a brazil, a végén pedig a svéd remekelt, a Tyrrellben Jackie Stewart végig kiegyensúlyozottan szerepelt, és úgy is világbajnok lett, hogy az idényzárón csapattársa, Francois Cevert halálos balesete miatt el sem indult.

Három évvel később Niki Lauda az első hat futamból négyet megnyerve száguldott a címvédés felé, de a Nürburgringen elszenvedett majdnem végzetes balesete után James Hunt felzárkózott, és bár Lauda visszatért a pályára, egy ponttal az angol nyert. A konstruktőri vb a csapattársakon múlt, Clay Regazzoni könnyedén felülmúlta Jochen Masst.

Az 1980-as években hat idényből négyen nem a konstruktőr-világbajnok adta az egyéni elsőt. 1981-ben és 1983-ban Nelson Piquet nyert a Brabhammel, előbb a Williams csapaton belüli Alan Jones–Carlos Reutemann csatájából jött ki nevető harmadikként, majd Alain Prost Renault-jának megbízhatatlanságát aknázta ki. Érdekes, hogy bár a Brabham és a Renault pilótája csatázott a vb-címért, a konstruktőrök között a Ferrari magabiztosan megvédte címét. Az olasz csapatnak 1982-ben mindent be kellett volna söpörnie, de Gilles Villeneuve halála és Didier Pironi súlyos balesete miatt négyen osztoztak a Scuderia pontjain, és végül a legkiegyensúlyozottabb Keke Rosberg lett a 11 futamgyőztest hozó szezon bajnoka.

1986-ban Piquet találta magát az egyéni vb vesztes oldalán, Nigel Mansell-lel a Williamsen belül lopkodták egymástól a pontokat, és végül Prost jött ki győztesen a körömrágós idényzáróból.

Ayrton Senna halálának évében a Michael Schumachertől elvett győzelem és második hely, valamint a német kétversenyes eltiltása eredményezte azt, hogy a Williams megszerezhette a csapat-vb-címet, az egyénit azonban egy ponttal megnyerte a Benetton ásza. Schumacher az 1999-ben elszenvedett lábtörése miatt nem lehetett világbajnok a Ferrarival, de az idény utolsó két versenyére visszatért, hogy a konstruktőri elsőséghez hozzásegítse az olasz istállót.

2007-ben a McLaren szerezte a legtöbb pontot, de a Ferraritól lopott adatok miatt kizárták a csapat-vb-ből, így Kimi Räikkönen egyéni címe mellé a másik trófeát is megnyerte a Ferrari. Egy évvel később viszont a Fernando Alonso helyére a McLarenhez érkező Heikki Kovalainen túl keveset tett ahhoz, hogy Lewis Hamilton egyéni győzelme mellé duplázzon a wokingi gárda. Ez volt a negyedik alkalom, hogy a McLaren adta az egyéni vb-győztest annak ellenére, hogy a csapat-vb-címet nem sikerült megszereznie.

A kocka 2024-ben fordult, amikor a McLaren először lett konstruktőri világbajnok úgy, hogy nem a pilótája ült fel a trónra. Max Verstappen négy vb-címének éveiből csak kétszer duplázott a Red Bull.





▲ 1976-ban Hunt legyőzte a balesetet szenvedő Laudát





▲ 1986-ban Prost megelőzte a Williams kettősét





▲ 1994-ben Schumacher eltiltása ellenére bajnok lett





▲ 2008-ban Hamilton egyéniben nyert, a Ferrari csapatban

AMIKOR NEM A CSAPATBAJNOK ADTA AZ EGYÉNI GYŐZTEST

	PILÓTA	KONSTRUKTŐR
1958	Mike Hawthorn (Ferrari)	Vanwall
1973	Jackie Stewart (Tyrrell-Ford)	Lotus-Ford
1976	James Hunt (McLaren-Ford)	Ferrari
1981	Nelson Piquet (Brabham-Ford)	Williams-Ford
1982	Keke Rosberg (Williams-Ford)	Ferrari
1983	Nelson Piquet (Brabham-BMW)	Ferrari
1986	Alain Prost (McLaren-TAG Porsche)	Williams-Honda
1994	Michael Schumacher (Benetton-Ford)	Williams-Renault
1999	Mika Häkkinen (McLaren-Mercedes)	Ferrari
2008	Lewis Hamilton (McLaren-Mercedes)	Ferrari
2021	Max Verstappen (Red Bull-Honda)	Mercedes
2024	Max Verstappen (Red Bull-Honda)	McLaren-Mercedes

VISZLÁT, FINN PILÓTÁK!

Nagy-Britanniát képviseli a legtöbb versenyző a 2025-ös idényben.

A Formula–1-es mezőnyben történt változások következtében régi sorozatok szakadtak meg és újak vették kezdetüket a versenyzők nemzetiségének listáján is. Valtteri Bottas kikerült a rajtrácsról, így 1988 óta először nem lesz finn pilóta a mezőnyben – az északkelet-európai ország három világbajnokot adott a sportágnak, a hatodik legtöbb győzelmet számlálja, de most egy darabig vége a sorozatnak.

Bottas csapattársa, Csou Kuan-jü személyében az első kínai is kikerült a mezőnyből, ahogy a tavaly idény közben menesztett Logan Sargeant távozásával az amerikai vonal szakadt meg ismét – az Egyesült Államokat 1989 óta eltelt 35 idényből csak hatban képviselte versenyző az F1-ben. Dánia is eltűnt a térképről, Kevin Magnussen hazája legsikeresebbjeként kénytelen elhagyni a szériát.

Visszakerült viszont a sorozatba Olaszország és Brazília, mindkét ország nagy sikereket élt át, bár az olaszok 2006 óta várják első győzelmüket és 1953 óta az első egyéni világbajnoki címüket. Brazília 1972 és 1991 között három pilóta révén nyolc vb-címet szerzett, és egészen 2017-ig volt meghatározó versenyzője a mezőnyben. Új érkező még Új-Zéland is, Bruce McLaren és Denny Hulme örökségét Liam Lawson viheti tovább.

A legtöbb pilótát Nagy-Britannia adja, ami papírforma, hiszen ez az egyetlen ország, amelynek versenyzői az F1 eddigi összes, 75 idényében ott voltak a mezőnyben. A második helyezett e tekintetben Németország 71 szezonnal.





CSAPATOK VERSENYZŐK

MCLAREN

BRIT



▲ Tavalyi fantasztikus idénye után a McLaren egyértelmű célja a konstruktőri bajnoki címvédés

LEGVADABB **ÁLMAIKAT** IS **TÚLSZÁRNYALTÁK**

MCLAREN FORMULA 1 TEAM

SZÉKHELY
Woking, Nagy-Britannia

AUTÓ
MCL39

HAJTÓEGYSÉG
Mercedes

Tavalyi idényelőzetes magazinunkban a McLaren konstruktőri második helyét éreztük a legmerészebb tippünknek, ehhez képest a wokingi alakulat még ezt is felülmúlta, és hihetetlen módon megnyerte a bajnokságot. Pedig az évad eleje csalódáskeltően indult, mert a 2023 nyarán vett lendületet nem sikerült megőrizni, és úgy tűnt, a csapat visszacsúszik az erősorrend harmadik helyére. Az első néhány nagydíjon elérhetetlen messzeségben volt a futamgyőzelem, miközben az egyik technikai igazgató, David Sanchez is távozott mindössze három hónap után, de a csodálatos májusi fordulat egy csapásra megváltoztatott mindent. Történelmi távlatokba visszatekintve is ritkaság olyan mértékű előrelépés idény közben, mint amit a McLaren bemutatott, ám tény: a tavasz végétől a helyszínek többségén a brit csapaté volt a leggyorsabb autó. Ezért a káprázatos formajavulásért nem lehet eleget dicsérni Andrea Stella csapatfőnököt, aki technikai szakemberként közvetlen kollégáival szisztematikus és pragmatikus munkával olyan fejlesztési csomagokkal javította újra meg újra az autó teljesítményét, amin csak ámult a világ. A McLaren 1998 után ünnepelt tavaly konstruktőri bajnoki címet, ami valószínűleg a csapattagok legvadabb álmait is felülmúlta. Némi üröm az örömben, hogy az egyéni trófeáról Lando Norris lemaradt, így az istálló célja idén a duplázás. Kiváló éve után ez már egyáltalán nem tűnik merész elvárásnak.



A 2024-ES ÉVAD…

…csúcspontja: A csapat több érzelmi csúcspontot is elért kezdve a miami győzelemtől, folytatva a fölényes diadalokig, de az igazi katarzist egyértelműen **az abu-dzabi évadzáró** jelentette, amelyen sikerült biztossá tenni a konstruktőri világbajnoki címet. A McLaren hosszú évtizedek sikertelensége után ült fel ismét az F1 trónjára, ami jól tükröződött a felszabadult ünneplésben is.



…mélypontja: A McLaren **Bahreinben** az idénynyitón 48, a második futamon Szaúd-Arábiában pedig 32 másodpercre végzett a győztes Red Bulltól, ami demoralizálóan hathatott az egész csapatra. Titkon abban reménykedtek, hogy az erős 2023-as évzárás után tovább csökken a különbség a címvédőhöz képest, ám még nőtt is. Márciusban elérhetetlennek tűnt a konstruktőri vb-trófea.



AZ EDDIGI LEGJOBB AUTÓ

MP4/4 (1988)

Sokak szerint minden idők legjobb F1-es konstrukciója volt az 1988-ban bevetett McLaren MP4/4 a Honda bivalyerős turbómotorjával. A wokingi alakulat szénszálötvözetű autóival a korábbi években sem volt probléma, ám a lóerők hiányoztak. 1988-ra viszont a japán gyártó érkezésével minden összeállt, sőt, tovább javította az eredményeket, hogy Alain Prost mellé Ayrton Senna is csatlakozott. A szupercsapat végül 16 nagydíjból 15-ön fölényes győzelmet aratott, és a pole pozíciót is csak egyszer szalasztotta el.



PILÓTÁK

Lando **NORRIS** *(brit)* **4**



Oscar **PIASTRI** *(ausztrál)* **81**



STATISZTIKÁK

NAGYDÍJAK
970 (2.)

GYŐZELMEK
189 (2.)

DOBOGÓS HELYEZÉSEK
524 (2.)

POLE POZÍCIÓK
164 (2.)

LEGGYORSABB KÖRÖK
171 (2.)

VB-PONTOK:
7275.5 (4.)

VB-CÍMEK
12 egyéni + 9 konstruktőri

TAVALYI HELYEZÉS
1. (666 pont)

(Zárójelben az örökranglista-helyezést tüntettük fel.)

KULCSFIGURÁK

Zak **BROWN** *(amerikai)* vezérigazgató



Andrea **STELLA** *(olasz)* csapatfőnök



Rob **MARSHALL** *(brit)* főtervező



Peter **PRODROMOU** *(brit-ciprusi)* aerodinamikáért felelős technikai igazgató



MEGÉREZTE A VB-CÍM ILLATÁT

2019 → 11. hely
2020 → 9. hely
2021 → 6. hely
2022 → 7. hely
2023 → 6. hely
2024 → 2. hely

Vegyes érzések kavarogtak benne a 2024-es évad után, hiszen hosszú-hosszú várakozást követően végre megszerezte első F1-es futamgyőzelmeit, ám ha jobban belegondol, ő is tudja, a világbajnoki cím sem volt elérhetetlen távolságban. A McLaren májustól szinte végig káprázatos teljesítményt nyújtott, de Norris többször hibázott kulcsfontosságú pillanatokban, amit Max Verstappen kegyetlenül kihasznált. Ennek ellenére a brit pilóta azt mondja, inkább félig tele a pohár, mert nagyon hasznos tapasztalatokat szerzett első bajnoki hadjáratában, és most, hogy megérezte a vb-cím illatát, már tudja, miben kell javulnia. Idén rajta a világ szeme, mert ha a McLaren lendülete kitart, valóban elérheti gyerekkori nagy álmát.



LANDO NORRIS

4

SZÜLETETT: 1999. november 13., Bristol
WEBOLDALA: www.landonorris.com
INSTAGRAM: landonorris
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: gokartvilágbajnok (2014), európai Formula Renault 2.0-bajnok (2016), európai F3-bajnok (2017)
CSAPATAI: McLaren (2019–)
ELSŐ FUTAM: 2019, Ausztrál Nagydíj
GP-RAJTOK: 128
GYŐZELMEK: 4
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 26
LEGGYORSABB KÖRÖK: 12
POLE POZÍCIÓK: 9
VB-PONTOK: 1007
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 2. (2024)
2024-BEN: 2.(374 pont)

BRIT

A LEG...

...FELEMELŐBB PILLANAT:
A tavalyi Ausztrál Nagydíj után már a szurkolók is hangosan zrikálták, mikor fog végre futamot nyerni, ezért is élte meg különösen érzelmesen első győzelmét Miamiban. Az idénykezdet alapján még nem tűnt úgy, hogy a McLaren 2024-ben a diadalokért harcolhat, májusban viszont egy csapásra megfordult a helyzet, és F1-es karrierje 110. futamán végre az első helyen szelte át a célvonalat.

...NAGYSZERŰBB DÖNTÉS:
A McLaren adta meg neki a lehetőséget az F1-es bemutatkozásra 2019-ben, ám az első öt év egyikében sem kapott bajnoki címre esélyes autót. Ekkor már nyíltan pedzegette, hogy az ő lojalitása sem végtelen, ám némi meglepetésre 2024 elején mégis több évvel hosszabbított csapatával. Bátor döntés volt, hiszen semmi sem garantálta a sikeresebb folytatást, ám végül neki lett igaza: a McLaren végre újra betört a topistállók közé.

...KÍNOSABB HELYZET:
A 2023-as Magyar Nagydíjon a második helyen végzett, és a dobogós ünneplés közben pezsgős üvegét épp Max Verstappen győztes porcelántrófeája mellé csapta le, ami letáncolt a pódium felső fokáról, és **ripityára tört.** Kellett néhány nap, mire tudatosult benne, mit is tett, és onnantól fogva nem győzött bocsánatot kérni az érintettektől. Egy évvel később aztán nemes gesztust tett: Herendi stílusú bukósisakját jótékony célra árverésre bocsátotta.



TÖBBSZÖR KELLENE A LEGJOBBJÁT HOZNIA

2023 → 9. hely

2024 → 4. hely

Futamgyőzelmek, sorozatos dobogók, rendszeres első soros indulások – kívánhatna az ember többet a második F1-es idényében? Nos, nem biztos, Piastriban azért mégis lehet hiányérzet 2024-gyel kapcsolatban, hiszen a nagy átlagot tekintve így is elmaradt csapattársa, Lando Norris teljesítményszintjétől.

Bár a 23 éves ausztrál jó néhány hétvégén előcsalta a benne rejlő hatalmas tehetséget – gondoljunk csak parádés azerbajdzsáni diadalára –, sokszor egyszerűen beleszürkült a mezőnybe, holott McLarenje képes lett volna előkelőbb eredmény elérésére. Erős nyári időszaka ellenére 82 ponttal kevesebbet szerzett, mint Norris, így idén gyakrabban kellene hoznia legjobb formáját, mert a világbajnoki cím is múlhat rajta.



SZÜLETETT: 2001. április 6., Melbourne
WEBOLDALA: www.oscarpiastri.com
INSTAGRAM: oscarpiastri
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: európai Formula-Renault-bajnok (2019), Formula–3-bajnok (2020), Formula–2-bajnok (2021)
CSAPATAI: McLaren (2023–)
ELSŐ FUTAM: 2023, Bahreini Nagydíj
GP-RAJTOK: 46
GYŐZELMEK: 2
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 10
LEGGYORSABB KÖRÖK: 3
LEGJOBB RAJTHELY: 2. (6x)
VB-PONTOK: 389
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 4. (2024)
2024-BEN: 4. (292 pont)

OSCAR PIASTRI

AUSZTRÁL

81

A LEG...

...NAGYOBB BOTRÁNY:
Friss F2-es bajnokként a 2022-es évet az Alpine tartalék pilótájaként kezdte, ám nyugtalanította, hogy a csapat az ígéretek ellenére sokáig nem kínált neki konkrét szerződést a következő évre. Titokban aláírt a McLarenhez, ezért óriási botrány kerekedett belőle, amikor a mit sem sejtő Alpine hivatalosan bejelentette, hogy Piastri 2023-ban versenyzői ülést kap nála. Az ausztrál közleményben cáfolt, majd elhúzódó szócsata vette kezdetét.



...FURÁBB ÁLOMBETELJESÜLÉS:
Minden ifjú versenyző azzal az álommal vág neki a profi karriernek, hogy egy nap győztesként ünneplik a Formula–1-ben, Piastrinak ez az élmény mégsem volt olyan magasztos, mint a legtöbbeknek. Tavaly a Hungaroringen hamar az élre állt, aztán csak a McLaren biztonsági stratégiája miatt került Norris mögé, aki azonban az utasítás ellenére mindössze néhány körrel a leintés előtt adta vissza nyugtalan csapattársának az őt megillető **első helyet.**

...SZEMFÜLESEBB ELŐZÉS:
A higgadt, nyugodt külső dörzsölt és agresszív belsőt takar, amit tavaly Monzában is megvillantott. Az élről induló Norris megőrizte az első helyet, és mintha hamis komfortérzetet jelentett volna neki, hogy csapattársa követi. Piastri ezzel mit sem törődve bátor és szemfüles manőverrel vette át a vezető pozíciót, erőt demonstrálva a jövőre is.

A KILÁTÁSTALAN NYOMORBÓL **A SPORTÁG TRÓNJÁRA**

A hondás küszködés és hosszú évek belviszálya következményeként a McLaren 2017-ben még az utolsó előtti helyen végzett konstruktőri tabellán. A szisztematikus, hatékony, kitartó munka azonban meghozta gyümölcsét, és tavaly újra a csúcsra ért a patinás istálló.

Borzalmas motor, egymással viaskodó tulajdonosok, szétesős csapategység, minősíthetetlen eredmények és fejvesztve menekülő szponzorok.
Röviden összefoglalva így festett a McLaren 2016–2017 környékén, amikor sokkal inkább látszott realitásnak egy lassú, „williamses elsorvadás”, mintsem a visszatérés a győztes ösvényre. Ron Dennis és Mansour Ojjeh évekig elhúzódó hatalmi harcából végül utóbbi került ki győztesen, aki a bahreini többségi tulajdonossal együtt a legsötétebb időkben Zak Brownt bízta meg a szervezet irányításával. Az amerikai szakember korábban marketinges területen jeleskedett, és talán nem is sejtette, micsoda kihívásra vállalkozik mindaddig, amíg mélyebben bele nem ásta magát a csapat mindennapjaiba.
„Sokkal rosszabb volt a helyzet, mint gondoltam – idézte a motorsport.com Brownt. – Most már

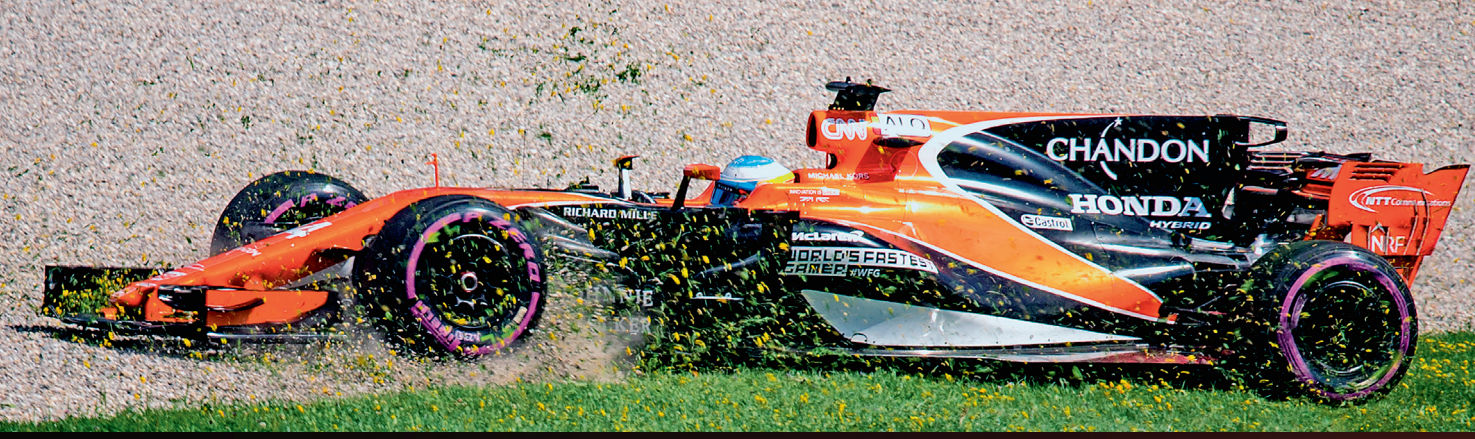


Kitűnő döntés volt anno Zak Brown vezetői kinevezése

tudjuk, hogy nem is a motor volt a legnagyobb probléma. A vezetőségben forgóajtószerűen váltották egymást az emberek, elnökségi szinten pedig káosz uralkodott, amit alaposan dokumentáltak is. A szponzoráció mértéke rekordmélységbe süllyedt, a gyárban

Amit néhány évvel senki sem gondolt volna: a McLaren 2024-ben megnyerte a konstruktőri világbajnokságot





▲ Szegény Fernando Alonsónak a legpocsékabb évek jutottak a McLarennél: 2017 jelentette az abszolút mélypontot

pedig mindenki mindenhol összeesküvés-elméletekre gyanakodott. Óriási negativitás uralta a szervezetet, a fejlesztésekben pedig nagyon le voltunk maradva. Mintha egyfajta arrogancia uralta volna a gyárat, mondván »mi annyira jók vagyunk, hogy le is vehetjük a szemünket a szélcsatornáról és a CFD-ről.«"

Ilyen állapotok közepette rövid távon nyilván nem lehetett csodát tenni, így a McLaren szégyenszemre az utolsó előtti, kilencedik helyen végzett a 2017-es bajnokságban, a technikai vezetők pedig a teljesítményhiányért száz százalékban a Hondára tolták a felelősséget. Brownék ezért nagy nehezen kijárták, hogy a szerződést felbontva a következő évben Renault-ra válthassanak, aztán kiderült, hogy az autó korántsem olyan erős, mint azt a mérnökök nagy mellénnyel hirdették… A 2018-as kudarc után teljesen új alapokra helyezték a következő autó tervezését, majd 2019-ben kinevezték Andreas Seidlt istállófőnöknek, James Keyt pedig technikai igazgatónak – kialakítva a klasszikus F1-es csapatstruktúrát, miközben Brown vezérigazgatóként hátrébb léphetett a mindennapi ügyek intézésétől.

A változtatások működtek, a McLaren egyre jobb eredményeket ért el, az év végén még a dobogó is összejött, de a 2020 tavaszán begyűrűző Covid-járvány majdnem lenullázott mindent, hiszen a cégnek sokáig sem az autóeladásokból, sem a versenyzésből nem volt bevétele. Brown elmondása szerint mindössze hónapokra voltak attól, hogy az F1-es csapat csődöt jelentsen, és ezután is csak a gyár eladásával, valamint jelentős bahreini tőkeinjekcióval sikerült megmenekülni. Ezután viszont egyértelmű volt a fellendülés, újra jöttek a dobogós helyezések, sőt, 2021-ben (már a Mercedes motorjára váltva) kis szerencsével a győzelem is – 2012 után először!

A háttérben elkezdődött az új szélcsatorna építése, és úgy tűnt, sínre került a csapat, 2022-ben viszont az új technikai éra kezdetén hirtelen megrekedt a fejlődés, ráadásul év végén az Audi hívására Seidl is távozott. Brown látta, hogy a következő évi autó sem lesz jobb, ezért a csapatfőnöki posztra újonnan kinevezett Andrea Stellát arra kérte, saját belátása szerint helyezze új alapokra a technikai gárdát. Az olasz mérnök 2015 óta dolgozik a McLarennél, átélte a legmélyebb mélységeket, és valószínűleg már menet közben is látta, mire lenne szükség a javuláshoz, alsóbb pozíciójából fakadóan azonban nem volt beleszólása a legfontosabb folyamatokba.

Mindazonáltal 2023-tól már minden kirakóst a helyére tehetett: márciusban eltávolította Keyt, és a technikai igazgatói pozíciót három részre bontotta. A csapatvezetőség számított rá, hogy az „örökölt autóval" az idénykezdet nehéz lesz, ugyanakkor a gyárat óvatos optimizmus uralta a nyárra ütemezett fejlesztések miatt. A McLaren a Miami Nagydíjon még mindkét autójával kiesett az időmérő első szakaszában, a júliusban bevetett újdonságoknak köszönhetően viszont a nyártól már sorra szerezte a dobogós helyezéseket. Időközben tovább erősödött a gárda, mert az év végére hosszú idő után végre elkészült a vadonatúj szélcsatorna, ráadásul 2024-től munkába állhatott főtervezőként a Red Bulltól elcsábított technikai guru, Rob Marshall is. Bár a 2024-es évad is döcögősen indult, a Miamira ütemezett fejlesztések általános megdöbbenésre egy csapásra megindították felfelé az istállót, és a Red Bullhoz 99, a Ferrarihoz képest pedig 55 pontos lemaradást ledolgozva a McLaren Azerbajdzsánban az élre állt, az abu-dzabi vb-finálén pedig meg is nyerte a konstruktőri bajnokságot. A wokingi istálló káprázatos felemelkedése az elmúlt tíz év egyik leghihetetlenebb sztorija.



▲ 1998 után került be újra a McLaren vitrinjébe a bajnoki trófea



A McLaren tavaly hat futamgyőzelmet aratott Lando Norrisnak és Oscar Piastrinak köszönhetően

FERRARI

OLASZ

ÓRIÁSI LEHETŐSÉG ELŐTT A SCUDERIA

Ferrari

Scuderia Ferrari HP

SZÉKHELY

Maranello, Olaszország

AUTÓ

SF-25

HAJTÓEGYSÉG

Ferrari

Régóta nem állt olyan jól a Ferrari szénája, mint a 2025-ös F1-es idény előtt. A csapat a tavalyi évad előtt bejelentette Lewis Hamilton szerződtetését, majd nehéz kezdés után az év végén alig maradt le a konstruktőri világbajnoki címről. A csapat 2018 óta nem nyert annyi versenyt, mint tavaly, a szezon utolsó harmada neki sikerült a legjobban. Riválisaihoz hasonlóan a pályatípusoktól függően hullámzott a teljesítménye, azaz van hova fejlődni, de éppen Hamilton érkezése garantálja az előrelépést.

Amennyire váratlan és szenzációs volt a hétszeres világbajnok szerződtetésének bejelentése, annyira nagy motivációt jelent a csapat tagjainak, hiszen lassan két évtizede oszlott az F1 rajongótáborának jelentős része Hamilton és a Ferrari szurkolóira, akik most hirtelen azonos oldalra kerültek, és (ha Hamilton gyűlölői túljutnak a sokkon) minden eddiginél hatalmasabb tábor akarja Maranello sikerét. S miközben Hamiltonra vetül a rivaldafény, Charles Leclerc learathatja a babérokat, csúcsformában zárta 2024-et, és amíg legendás társa a beilleszkedésen dolgozik, valamint az őt körülvevő hisztériát próbálja kezelni, a monacói háborítatlanul összpontosíthat a feladatára.

A Ferrarinak nincs szüksége az autó jelentős megváltoztatására, kockázatvállalás nélkül is előreléphet akkorát, hogy 2025-ben a világbajnokság esélyesei közé tartozzon. Ha Hamilton elkerüli a tavalyi érthetetlen vezetői hibáit és halvány, erőtlen teljesítményeit, segítségére lehet Leclerc-nek és a Ferrarinak a több mint másfél évtizede hiába hajszolt vb-címek megszerzésében.

▼ **Ha nyer a Ferrari, a motorborításra került fehér csíkot is megbocsátják a Ferrari hívei**





AZ EDDIGI LEGJOBB AUTÓ

F2004 (2004)

A sorozatban hat csapat és öt egyéni világbajnoki címet termő Jean Todt-, Ross Brawn-, Rory Byrne-, Michael Schumacher-éra csúcsterméke volt az F2004-es, amellyel Schumacher az idény első 13 versenyéből 12-t megnyert. Műszaki hiba nélkül hozta le a 18 versenyes idényt, a két kiesést karambol okozta. Nyolc kettős győzelmet aratott Schumacher és Rubens Barrichello, akinek összpontszámát a második BAR és a harmadik Renault együttesen sem tudta felülmúlni.



A 2024-ES ÉVAD…

…csúcspontja: Leclerc-győzelem Monzában. Melbourne-ben és Texasban kettős győzelmet aratott a Ferrari, Leclerc végre megnyerte a Monacói GP-t, de a legédesebb diadal a monzai volt, **Leclerc** a negyedik helyről rajtolva győzte le a gyorsabb McLaren-pilótákat, miközben Sainz kiváló hátvédként segítette menedzselni az előnyét. Rég látott stratégiai mestermunka volt a Ferraritól.

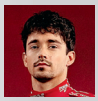


…mélypontja: nullázás Kanadában. Leclerc monacói győzelme után hatalmas pofon volt a Kanadai Nagydíj, amelyen egyik Ferrari sem szerzett pontot. Már az időmérő is rémesen alakult, a 11. és a 12. rajthelyet szerezte meg a két pilóta, a futamon Leclerc motorja felmondta a szolgálatot, majd **Sainz Albonnal ütközött** és kiesett.



PILÓTÁK

Charles **LECLERC** *(monacói)* **16**



Lewis **HAMILTON** *(brit)* **44**



STATISZTIKÁK

NAGYDÍJAK
1098 (1.)

GYŐZELMEK
248 (1.)

DOBOGÓK
829 (1.)

POZÍCIÓK
253 (1.)

LEGGYORSABB KÖRÖK
263 (1.)

VB-PONTOK
11225.77 (1.)

VB-CÍMEK
15 egyéni+16 konstruktőri

TAVALYI HELYEZÉS
2. (652 pont)

(Zárójelben az örökranglista-helyezést tüntettük fel.)

KULCSFIGURÁK

John **ELKANN** *(olasz)* elnök



Frédéric **VASSEUR** *(francia)* csapatfőnök



Loic **SERRA** *(francia)* kasztniért felelős technikai igazgató



Enrico **GUALTIERI** *(olasz)* motorgyártási igazgató



ÖSSZEÁLLTAK A CSILLAGOK?

- 2018 → 13. hely
- 2019 → 4. hely
- 2020 → 8. hely
- 2021 → 7. hely
- 2022 → 2. hely
- 2023 → 5. hely
- 2024 → 3. hely

Bárhonnan nézzük, 2025 lehet a Charles Marc Hervé Perceval Leclerc néven született versenyző legnagyobb esélye arra, hogy világbajnok legyen. A 2024-es idény nyári szünetet követő időszakában a teljes F1-es mezőnyből a monacói szerezte a legtöbb pontot, azaz a formát tekintve nagyon jól áll, akárcsak a Ferrari, amelyre igaz ugyanez. Az autók alig változnak a tavalyiakhoz képest, már mindenki 2026-ra készül, a Ferrari kiváló helyzetből várja az új idényt. Leclerc-nek az idén még a csapaton belül is kedvező lesz a helyzete, Lewis Hamilton ismerkedő idénye következik, amelyben ráhangolódhat a ferraris évekre és a 2026-os új éra kezdetére. Ez teret adhat Leclerc-nek, aki Sebastian Vettel mellett megtanulta, milyen egy többszörös világbajnok dörzsölt veterán mellett vezetni.

A LEG...

...NAGYOBB CSALÓDÁS:
A 2022-es évben a Ferrari kiváló autót gyártott, Leclerc az idény elején versenyben volt Max Verstappennel a világbajnoki címért, az időmérőkön nehéz volt legyőzni. Ám az idény középső harmadához érve egyre többet hibázott, a Ferrarit műszaki és stratégiai hibák is hátráltatták, így a nyár közepére minden esélye elszállt – ezeket a hibákat idén Leclerc és a csapat sem követheti el.

...BALSZERENCSÉSEBB VERSENYHÉTVÉGE:
A 2021-es Monacói Nagydíj időmérőjén Leclerc szenzációs kört futott, amivel megszerezte az első rajtkockát a hazai versenyére. Csakhogy az időmérő végén a falnak csapta a Ferrarit, s bár összerakták a vasárnapi futamra, csak a pilóta rajtrácsra vezető körén vettek észre egy tengelytörést, amelyet már nem lehetett megjavítani, így el sem rajtolt a pole-ból. 2022-ben és 2024-ben is rajtelső volt, és tavaly végre megnyerte hazai versenyét.

...SÚLYOSABB CSAPÁS:
Jules Bianchi 2014-es balesete és 2015-ös halála Leclerc-nek személyes tragédia volt, hiszen nemcsak nagyon jó barátok voltak, hanem Bianchi volt Leclerc keresztapja, és első gokartos éveiben beugró szerelőként is segítette a monacóit.





SZÜLETETT: 1997. október 16., Monte-Carlo
WEBOLDALA: www.charlesleclerc.com
INSTAGRAM: charles_leclerc
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: FIA gokartakadémia-bajnok (2011), GP3-bajnok (2016), F2-bajnok (2017)
CSAPATAI: Sauber (2018), Ferrari (2019–)
ELSŐ FUTAM: 2018, Ausztrál Nagydíj
GP-RAJTOK: 147
GYŐZELMEK: 8
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 43
LEGGYORSABB KÖRÖK: 10
POLE POZÍCIÓK: 26
VB-PONTOK: 1430
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 2. (2022)
2024-BEN: 3. (356 pont)

16

MONACÓI

CHARLES LECLERC

44

LEWIS HAMILTON



SZÜLETETT: 1985. január 7., Stevenage
WEBOLDALA: www.lewishamilton.com
INSTAGRAM: lewishamilton
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: brit Formula Renault-bajnok (2003), F3-as Európa-bajnok (2005), GP2-es bajnok (2006)
CSAPATAI: McLaren (2007–2012), Mercedes (2013–2024), Ferrari (2025–)
ELSŐ FUTAM: 2007, Ausztrál Nagydíj
GP-RAJTOK: 356
GYŐZELMEK: 105
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 202
LEGGYORSABB KÖRÖK: 67
POLE POZÍCIÓK: 104
VB-PONTOK: 4862.5
VB-CÍMEK: 7 (2008, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019, 2020)
2024-BEN: 7. (223 pont)

A LEG...

...FONTOSABB KAPOCS:
Hamilton húsz évvel ezelőtt, még az F1-es karrierje előtt Frédéric Vasseur pilótája volt. Előbb az F3-ban, majd a GP2-ben lett bajnok a francia csapatfőnök irányítása alatt, a francia vezetővel olyan bizalmi viszonyt ápol, amely szükséges ahhoz, hogy 40 évesen vállalja a ferraris kihívást. Már akkor, két évtizede elárulta Vasseurnek, hogy egyszer Ferrarival akar versenyezni, hátborzongató, hogy ezt éppen a francia mellett teheti meg.

...LEGNÉPSZERŰBB POSZT:
Az F1 hivatalos Instagram-oldalán arra a képre érkezett a legtöbb reakció, amelyet Charles Leclerc készített magáról és az ünneplő tömegről a monzai győzelme után. A 4.6 milliós rekordot Hamilton az első napján megdöntötte, egy nap alatt 5.2 millióan reagáltak arra a képre, amelyen **Enzo Ferrari egykori fioranói háza előtt pózol.**



...BIZTATÓBB ELŐJEL:
Hamilton 2007-ben a McLarennél mutatkozott be az F1-ben. Első idényére készülve 2007 januárjában Valenciában tesztelt, amikor a célegyenesben csaknem 300 km/órás sebességnél megcsúszott, és a gumifalba sodródott. 2013-ban szerződött a Mercedeshez, Jerezben fékhiba miatt csúszott ki és törte össze autóját. Mindkét csapattal vb-címet nyert a második évében. Idén januárban Barcelonában a Ferrarit is a falnak csapta – 2026 az ő éve lesz?

2007	2. hely
2008	1. hely
2009	5. hely
2010	4. hely
2011	5. hely
2012	4. hely
2013	4. hely
2014	1. hely
2015	1. hely
2016	2. hely
2017	1. hely
2018	1. hely
2019	1. hely
2020	1. hely
2021	2. hely
2022	6. hely
2023	3. hely
2024	7. hely

CSAKNEM **70 ÉVES CSODA** NYOMÁBAN

Sir Lewis Carl Davidson Hamilton 12 idény során megszerzett hat világbajnoki címmel a háta mögött hagyja el a Mercedest és öltözik piros kezeslábasba. Giuseppe Farina, Juan Manuel Fangio és Piero Taruffi után a negyedik 40 év feletti ferraris futamgyőztes lehet, és az első 1956 óta. Erre a Ferrari őszi formáját látva minden esélye meg is van, ráadásul karrierje első két, futamgyőzelem nélküli éve után tavaly bizonyította, hogy még képes megújulni, és annál még egy hétszeres világbajnoknak sem kell nagyobb motiváció, mint hogy versenyképes Ferrariban ülhet. És ahogy Frédéric Vasseur hangsúlyozta, Hamiltontól nem feltétlenül az időmérőkön várják a jó teljesítményt, hanem a versenyen, az angol ugyanis kiválóan gazdálkodik a gumikkal, ami évek óta a Ferrari autóinak a gyengéje.

BRIT

NAGY BAJNOKOK MEGHÖKKENTŐ CSAPATVÁLTÁSAI

Derült égből villámcsapásként érte a Formula–1 közösségét a hír tavaly februárban, hogy Lewis Hamilton 12 évet követően 2025-től a Ferrari kedvéért elhagyja a Mercedest. Nem ez az első alkalom, hogy nagy bajnokok meglepik a világot csapatváltásukkal.



1962

JACK BRABHAM: COOPER–BRABHAM

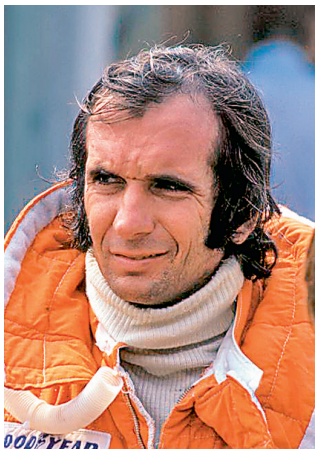


Az ausztrál sztár F1-es karrierje kezdete óta a Cooper színeiben versenyzett, és 1959-ben, majd 1960-ban megnyerte a világbajnoki címet. Ennek ellenére nem volt elégedett az istálló fejlesztési kilátásaival, ezért 1962-ben húzott egy merészet, és saját csapatot alapított. Ezt átfogó mérnöki és szerelői képzettsége tette lehetővé, ráadásul már azt megelőzően is üzemeltetett F1-es ügyfélautókat. A kezdeti sikertelen évek tükrében úgy tűnt, Brabham rossz döntést hozott, az 1966-os új motorszabályok idejére viszont végre minden összeállt, és az ausztrál klasszis máig egyedülálló módon saját konstrukciójával megnyerte a világbajnokságot.



1976

EMERSON FITTIPALDI: MCLAREN–FITTIPALDI



A Lotusszal sikert sikerre halmozott, 1972-ben az addigi legfiatalabb világbajnok lett, a következő évben pedig másodikként végzett. Ekkor úgy tűnt, a szerencse minden fronton vele van, hiszen 1974-es csapatváltása is tökéletesen sült el: rögtön bajnok lett a McLarennel. Bár azután is versenyképest volt az istállóval, az F1-es közösséget megdöbbentve 1976-ban mégis távozott, hogy bátyja, Wilson Fittipaldi alakulatánál folytassa pályafutását. Fortuna ekkor azonban már elengedte a kezét, a családi csapat messze alulmúlta várakozását, így öt év alatt mindössze egy további dobogó jelentette a csúcspontot néhány kósza pontszerzés mellett.

1978

NIKI LAUDA: FERRARI–BRABHAM



Miután 1976-ban óriási balesete után a halál torkából visszatért a Ferrarival, a következő idényt fölényesen uralta. Ennek ellenére kapcsolata szép lassan megromlott a csapatvezetőséggel, és mihelyst biztossá tette második világbajnoki címét, vette a kalapját, és az év utolsó két versenyére már el sem utazott. Meglepetésre a Bernie Ecclestone keze alatt formálódó Brabhamhez igazolt, amely ekkor még épp a nagy áttörés előtt állt. Emiatt Lauda sem ért el hangos sikereket, és bár két versenyt megnyert 1978-ban, összességében balul sült el az új kaland, amely nem egész két idényen át tartott. Harmadik vb-címét később a McLarennel szerezte meg.

1996

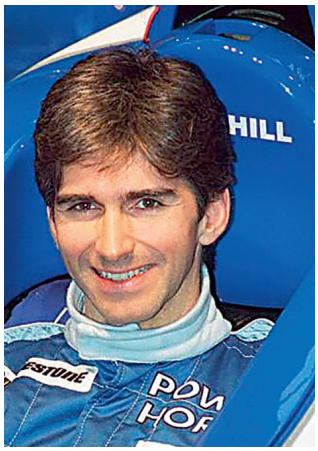
MICHAEL SCHUMACHER: BENETTON–FERRARI



Az 1990-es évek közepére a Benettonnál nagyon ütőképes csapat formálódott Flavio Briatore vezetésével, Ross Brawn technikai irányításával és a zseniális Schumacherrel a volán mögött. Amikor a német ász a második vb-címe felé robogott, szinte mindenki hosszú sikerkorszakot vizionált a csapattal, a pilóta azonban máshogy képzelte el jövőjét: 1996-ra váratlanul aláírt az akkor már hosszú évek óta csak küszködő Ferrarihoz. Ez a váltás óriási kockázatokat rejtett magában, de lassú, szisztematikus építkezéssel végül bombaerős csapat alakult ki, amellyel Schumacher 2000-től további öt bajnokságot nyert.

1997

DAMON HILL: WILLIAMS–ARROWS



Legnagyobb sikerei idején a Williamsnél nyíltan vallották, hogy amíg az autó gyors, a versenyzőket úgy lehet cserélgetni, mint a villanykörtét, és ennek áldozata lett a brit pilóta is. Annak ellenére, hogy Hill végül megnyerte az 1996-os bajnokságot, csapata nyáron Heinz-Harald Frentzent igazolta a helyére a következő évre. A többi topistállónál a helyek már foglaltak voltak, a McLaren pedig méltatlan ajánlatot tett neki, így 1997-re kénytelen volt a vert mezőnybe tartozó Arrowshoz aláírni. Mindössze kétszer szerzett pontot, igaz, ebből az egyik a Hungaroringen elért második hely volt, amikor kis híján győzött.

1999

JACQUES VILLENEUVE: WILLIAMS–BAR



A kanadai tehetség a Williamsszel valósággal berobbant az F1-be, hiszen első idényében csak az évadzárón maradt le a vb-címről, 1997-ben pedig már bajnokként ünnepelték. Képességei alapján mindenki hosszú és sikeres pályafutást jósolt neki, ám 1999-ben tulajdonképpen lenullázta saját karrierjét. Csatlakozott ugyanis menedzsere és jó barátja, Craig Pollock újonnan alapított istállójához, a BAR-hoz, amely jó néhány évig a mezőny hátsó felében kullogott. Aztán mire a csapat némileg megerősödött, már Villeneuve-nek nem volt maradása.

2013

LEWIS HAMILTON: MCLAREN–MERCEDES



Egészen 1998 óta támogatta pályafutását a McLaren, és amikor 2007-ben megkapta az F1-es lehetőséget, nem okozott csalódást. Majdnem kapásból bajnok lett, aztán második évében tényleg felért a csúcsra, ezt követően viszont zűrösebb évek következtek. Az öntudatára ébredő Hamilton 2012 őszén sokkoló döntést hozott: a futamgyőzelmek ellenére a következő idénytől aláírt az akkor még a pontszerzésért is vért izzadó Mercedeshez. Sokan temették a karrierjét, ám a 2014-től induló szabályrendszerben további hat vb-címet nyert új csapatával, alaposan rácáfolva a kétkedőkre.

RED BULL

OSZTRÁK

BIZONYTALAN SIKEREK A VIHAROS ÉV UTÁN

ORACLE RED BULL RACING

SZÉKHELY

Milton Keynes, Nagy-Britannia

AUTÓ

RB21

HAJTÓEGYSÉG

Honda RBPT

Fennállása egyik legviharosabb éve után várja a 2025-ös folytatást a Red Bull, amelynek több kulcsfigura elvesztése mellett egyéb kihívásokkal is meg kell küzdenie. Dietrich Mateschitz alapító-tulajdonos 2022-es halála után a szervezeten belül méltatlan hatalmi harc vették kezdetét, amely közvetlenül a tavalyi idény előtt eszkalálódott. Egy kolléganő vádjai alapján Christian Horner csapatfőnök pozíciója megingott, Jos Verstappen nyíltan az eltávolítását követelte, miközben Max Verstappen is távozással fenyegetőzött arra az esetre, ha felettese megpróbálná kiszorítani az istálló vezetéséből Helmut Markót. A belső villongások legfőbb vezéráldozata a technikai guru Adrian Newey lett, aki állítása szerint „nem lett volna hű” önmagához, ha a Red Bullnál marad, így már májusban elhagyta a csapatot, idén pedig csatlakozik az Aston Martinhoz. Mivel a thaiföldi többségi tulajdonos végül megerősítette pozíciójában Hornert, és az év elején még nagyon futott a szekér, úgy tűnt, a csapat átvészeli a zűrös időszakot, ám a tavasz közepétől drasztikusan romlani kezdett az autó teljesítménye. Newey nélkül a technikai stáb nagyon nehezen jött rá, mi lehet a probléma a fejlesztési iránnyal, így csak Verstappen zsenialitásának és erőn felüli teljesítményének köszönhető, hogy legalább az egyéni vb-címet sikerült megnyerni. Pocsék vezethetősége miatt a másik pilóta, Sergio Pérez egyszerűen nem boldogult az autóval, aminek következtében a Red Bull csak a konstruktőri tabella harmadik helyen végzett. Bár a mexikóit idén lecserélik Liam Lawsonra, semmi sem garantálja, hogy az istálló Newey nélkül visszatalál domináns formájához – pláne, hogy közben már gőzerővel kell készülnie a 2026-os új technikai érára, amelynek története során először saját gyártású motorral vág neki.

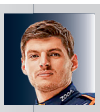
▼ A 2025-ös Red Bull már Adrian Newey iránymutatása nélkül készült – nincs garancia a sikerekre



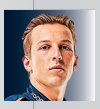


PILÓTÁK

Max **VERSTAPPEN** *(holland)* **1**



Liam **LAWSON** *(új-zélandi)* **30**



AZ EDDIGI LEGJOBB AUTÓ

RB19 (2023)

Statisztikai szempontból a csapat 2023-as konstrukciója az F1-történelem legjobb autója. Az RB19 22 versenyből 21-et megnyerve 95.45 százalékos győzelmi mérleggel zárt, amit csak a McLaren tudott megközelíteni 1988-ban, de akkor még csupán 16 nagydíjat rendeztek egy idényben. A 2023-as Red Bull nevéhez fűződik többek között az egy idényben elért legtöbb győzelem (21) és leghosszabb győzelmi sorozat (14) is. Az autót tervező Adrian Newey elmondta, több mint negyvenéves F1-es pályafutása alatt még sosem tapasztalt hasonló dominanciát.

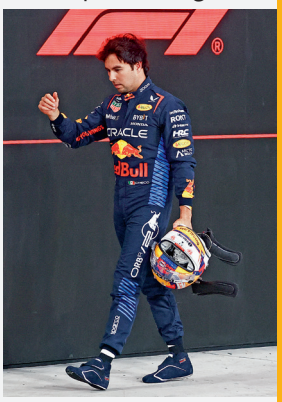


A 2024-ES ÉVAD…

…csúcspontja: Pusztán eredmények szempontjából a legfelemelőbb pillanat az volt, amikor **Max Verstappen** megannyi nehézség ellenére biztossá tette az egyéni világbajnoki címet Las Vegasban. A Red Bullra azonban az is felszabadítóan hathatott, amikor az első öt versenyből négyet fölényesen nyert meg különböző típusú pályákon. Ez egyértelműen arra utalt, hogy folytatódik a 2023-as dominancia.



…mélypontja: A csapat technikai stábja sokáig hitegette magát, hogy nem az autóval van probléma, csupán **Pérez** nem képes boldogulni vele, ám amikor Monzában már Verstappen is vezethetetlennek minősítette, érezték, nagy a baj. A 37 másodperces hátrányban hatodikként végző holland klasszis nyíltan kijelentette, ha ez így folytatódik, mindkét bajnokságot elveszítik. Végül ő legalább megnyerte az egyénit.



STATISZTIKÁK

NAGYDÍJAK
393 (9.)

GYŐZELMEK
122 (4.)

DOBOGÓS HELYEZÉSEK
282 (5.)

POLE POZÍCIÓK
103 (6.)

LEGGYORSABB KÖRÖK
99 (5.)

VB-PONTOK
7837 (2.)

VB-CÍMEK
8 egyéni + 6 konstruktőri

TAVALYI HELYEZÉS
3. (589 pont)

(Zárójelben az örökranglista-helyezést tüntettük fel.)

KULCSFIGURÁK

Christian **HORNER** *(brit)* csapatfőnök és vezérigazgató



Helmut **MARKO** *(osztrák)* motorsport-tanácsadó



Pierre **WACHÉ** *(francia)* technikai igazgató



Gianpiero **LAMBIASE** *(brit-olasz)* versenyigazgató



MINDEN KÉTKEDŐNEK BIZONYÍTOTT

2015 → 12. hely
2016 → 5. hely
2017 → 6. hely
2018 → 4. hely
2019 → 3. hely
2020 → 3. hely
2021 → 1. hely
2022 → 1. hely
2023 → 1. hely
2024 → 1. hely

„Ő is csak a legjobb autóban ülve tud villogni” – vetik oda egy-egy domináns idény után az aktuális egyeduralkodó pilótának az F1-ben, és az igaztalan kritikákat még olyan klasszisok is megkapják, mint Michael Schumacher, Lewis Hamilton vagy Max Verstappen. Megítélése szempontjából tehát a holland zseninek kifejezetten jól jött a Red Bull 2024. május utáni formahanyatlása, hiszen még a vak is láthatta, hogy több olyan versenyt nyert meg, amikor nem az övé volt a legjobb autó. De egyébként is rendre maximalizálta lehetőségeit, és ez a tökéletességre törekvés tette lehetővé, hogy a pontversenyben senki se tudja igazán megizzasztani. Nem hiába mondta dacosan, hogy egy McLarenben ülve ugyanúgy világbajnok tudott volna lenni tavaly, ami valószínűleg tényleg igaz.

MAX VERSTAPPEN

1

HOLLAND



SZÜLETETT: 1997. szeptember 30., Hasselt (Belgium)
WEBOLDALA: www.verstappen.nl
INSTAGRAM: maxverstappen1
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: európai F3, 3. (2014)
CSAPATAI: Toro Rosso (2015–2016), Red Bull (2016–)
ELSŐ FUTAM: 2015, Ausztrál Nagydíj
GP-RAJTOK: 209
GYŐZELMEK: 63
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 112
LEGGYORSABB KÖRÖK: 33
POLE POZÍCIÓK: 40
VB-PONTOK: 3023.5
VB-CÍMEK: 4 (2021, 2022, 2023, 2024)
2024-BEN: 1. (437 pont)

A LEG...

...SZEBB DICSÉRET:
Sorozatban megszerzett négy világbajnoki címe után szinte mindenki szuperlatívuszokban beszél róla – még az igazi bennfentesek is. Gerhard Berger például szimplán minden idők legjobb F1-es versenyzőjének nevezte, pedig az osztrák pilóta testközelből tapasztalhatta meg Ayrton Senna és Michael Schumacher zsenialitását is. Verstappen ázsiója egyértelműen nőtt a 2024-es bajnoki küzdelme során.

...JOBB TANÁR:
Édesapja, Jos anno Michael Schumacher csapattársaként a saját kárán tanulta meg, milyen fontos, hogy az ember vezéregyéniséggé nője ki magát az adott istállónál. A korábbi F1-es versenyző minden tapasztalatát átadta Maxnak, és már gyerekkorában olyan kemény követelményekkel szembesítette, hogy a fiú 17 évesen bemutatkozva is simán felvette a legjobbak ritmusát. Versenyzői szempontból a legjobb tanár pallérozta nyilvánvaló tehetségét.

...NAGYOBB HOBBI:
Verstappen igazi versenyző-fanatikus, aki a 24 nagydíj mellett is folyamatosan rója a köröket – méghozzá a virtuális világban. Kedveli a **szimulátorversenyket,** gyakran még az F1-es nagydíjhétvégék kellős közepén is hajnalig ül monitorjai előtt. Úgy érzi, ez is élesen tartja, és nem titkolt célja, hogy egy nap a legjobb szimulátoros pilótákat segítse elindítani a profi autóversenyzői karrier útján.



VERSTAPPEN LEGÚJABB ÁLDOZATA?

2023 → 20. hely

2024 → 21. hely

Max Verstappen a fiatal Red Bull-os csapattársai közül Pierre Gaslyt fél, Alex Albont másfél év alatt szedte ízekre, de tavaly már a mindnyájuknál rutinosabb Sergio Pérezt semmisítette meg úgy, hogy a mexikóinak távoznia kellett az istállótól. Az áldozatok listája alapján minimum kétséges, hogy idén épp Lawson lesz az, akiben a négyszeres világbajnok méltó partnerre akad, hiszen összesen 11 F1-es nagydíjindulás szerepel a neve mellett a B-csapat színeiben beugorva. A Red Bullnál egyébként már világosan a tudtára adták, ne is próbálja meg legyőzni Verstappent, egyetlen célja az legyen, hogy körönként két-három tizedmásodpercen belül végezzen hozzá képest. A kérdés: mi lesz, ha ez neki sem sikerül?

A LEG...

...NAGYOBB SZERENCSE:
Bár az elmúlt jó húsz évben tucatnyi hasonló kaliberű pilóta megfordult a Red Bull juniorprogramjában, Lawson velük ellentétben mindig jókor volt jó helyen. Az utóbbi két-három évben még Jüri Vips, Jack Doohan, Nyck de Vries és Daniel Ricciardo is előtte állt a cég F1-es rangsorában, ám szerencséjére ilyen-olyan okok miatt mindnyájan kiestek előle. **Sergio Pérez** menesztésével aztán idén a topcsapathoz is felkerült.



...FONTOSABB ELŐZÉS:
Mint mindenkinek, karrierje elején neki is saját magának és családjának kellett előteremtenie a versenyzéshez szükséges költséget, egy idő után viszont már nem maradt konkrét perspektívája. Utolsó utáni dobásként vett részt 2019 elején az új-zélandi Toyota Racing Seriesben, amelyben egy látványos előzéssel felkeltette Helmut Marko érdeklődését. A Red Bull felkarolta, és segítette további karrierjét.

...MEGGYŐZŐBB F1-ES FUTAM:
Öt 2023-as beugrása után tavaly egy év kihagyást követően kapott újra lehetőséget az F1-ben. Austinban „megörökölte" Daniel Ricciardo rajtbüntetését, így csak a 19. helyről vághatott neki a futamnak, ám optimális gumistratégiájának és kiemelkedő tempójának köszönhetően kilencedikként szelte át a célvonalat, ami két értékes pontot jelentett az RB-istállónak. Az ilyen teljesítmények miatt lát benne a Red Bull nagyobb potenciált, mint Cunoda Jukiban.

SZÜLETETT: 2002. február 11., Hastings
WEBOLDALA: www.liamlawson30.com
INSTAGRAM: liamlawson30
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: Toyota Racing Series-bajnok (2019), DTM, 2. (2021), Formula–2, 3. (2022), japán Super Formula, 2. (2023)
CSAPATAI: AlphaTauri (2023), RB (2024), Red Bull (2025–)
ELSŐ FUTAM: 2023, Holland Nagydíj
GP-RAJTOK: 11
LEGJOBB HELYEZÉS: 9. (3x)
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: –
LEGGYORSABB KÖRÖK: –
LEGJOBB RAJTHELY: 5. (1x)
VB-PONTOK: 6
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 20. (2023)
2024-BEN: 21. (4 pont)



30

ÚJ-ZÉLANDI

LIAM LAWSON

DÜBÖRÖG AZ AKADÉMIAI PROJEKT

Sergio Pérez távozásával 2020 óta először fordul elő, hogy a Red Bull és fiókcsapata mind a négy versenyzője olyan pilóta lesz, amely az osztrák energiaital-vállalat pilótakiválasztó programján keresztül jutott el az F1-be. Sőt, a Williams párosa is ilyen versenyzőkből áll majd, ahogy egyikük ott lesz az Alpine-istállóban is.



◀ Sebastian Vettel a Red Bull első saját nevelésű világbajnoka

▲ Az osztrák Christian Klien nyitotta a sort



▲ Isack Hadjar az idei F1-es újonc



▲ Arvid Lindblad Sebastian Vettel RB-festésű 2011-es Red Bulljával

A 2025-ös Formula–1-es idényt elkezdő húszas mezőnyből heten a Red Bull programja által kerültek be az F1-be, ami azt mutatja, hogy továbbra is hatékonyan működik a projekt. Isack Hadjar a 17. olyan F1-es pilóta lesz, aki az osztrák vállalat Helmut Marko által vezetett támogatási rendszerét élvezve mutatkozhat be. Az első, Christian Klien már azelőtt indult versenyen, hogy a Red Bull-istálló 2005-ben bemutatkozhatott volna, bár mivel a csapat a Jaguar jogutódjaként szállt be, az osztrák már otthon érezhette magát.

Később Sebastian Vettel és Daniel Ricciardo debütált más csapatnál, de ők is hamar visszakerültek a Red Bull kötelékébe. Az érkezésük előtt a Red Bull éveken át kísérletezett más versenyzőkkel, olykor kegyetlen hirtelenséggel kivágva őket a programból, amely a versenyzők nemzetiségét tekintve is igen széles skálán mozog, hiszen eddigi 16 F1-es debütánsa 13 különböző nemzetet képviselt. Vettel volt az úttörő abban, hogy a Red Bull után másik csapatnál is megállta a helyét, de sokan követték, ma Carlos Sainz Jr. és Alex Albon már a Williams párosát alkotja, a Vettelhez hasonlóan a B-csapattal futamot nyerő Pierre Gasly pedig az Alpine alkalmazottja.

És nincs megállás, a Red Bull akadémiáját 2025-ben is 15-en képviselik nyolc különböző sorozatban, a legnagyobb ígéret a svéd-indiai származású, brit színekben induló Arvid Lindblad, aki tavaly 16 évesen biztatóan mutatkozott be az F3-as bajnokságban (4. lett), idén pedig már az F2-ben, Hadjar helyén száguld majd.

AKIK A RED BULL TÁMOGATÁSÁVAL MUTATKOZTAK BE AZ F1-BEN

	AKADÉMIAI ÉVEK	STR/AT/RB*	RED BULL	EGYÉB CSAPATOK
Christian Klien (osztrák)	2001–2003	–	2005–2006	Jaguar (2004), HRT (2010)
Sebastian Vettel (német)	2001–2007	2007–2008	2009–2014	BMW (2007), Ferrari (2015–2020), Aston Martin (2021–2022)
Vitantonio Liuzzi (olasz)	2002–2004	2006–2007	2005	Force India (2009–2010), HRT (2011)
Scott Speed (amerikai)	2003–2005	2006–2007	–	–
Sébastien Buemi (svájci)	2005–2008	2009–2011	–	–
Jaime Alguersuari (spanyol)	2006–2009	2009–2011	–	–
Brendon Hartley (új-zélandi)	2006–2010	2017–2018	–	–
Jean-Éric Vergne (francia)	2008–2011	2012–2014	–	–
Daniel Ricciardo (ausztrál)	2008–2011	2012–2013 és 2023–2024	2014–2018	HRT (2011), Renault (2019–2020), McLaren (2021–2022)
Danyiil Kvjat (orosz)	2010–2013	2014, 2016–2017, 2019–2020	2015–2016	–
Carlos Sainz Jr. (spanyol)	2010–2014	2015–2017	–	Renault (2017–2018), McLaren (2019–2020), Ferrari (2021–2024), Williams (2025–)
Alexander Albon (thaiföldi)	2012	2019	2019–2020	Williams (2022–)
Max Verstappen (holland)	2014	2015–2016	2016–	–
Pierre Gasly (francia)	2014–2017	2017–2018, 2019–2022	2019	Alpine (2023–)
Cunoda Juki (japán)	2019–2020	2021	–	–
Liam Lawson (új-zélandi)	2019–2023	2023–2024	2025–	–
Isack Hadjar (francia)	2022–2024	2025–	–	–

A csapat több néven szerepelt: Toro Rosso (2006–2019), AlphaTauri (2020–2023), RB (2024)

MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

A SPORT
MINDANNYIUNKÉ!



KÖSZÖNJÜK A SPORTOLÓK, A SPORTSZAKEMBEREK ÉS A FELKÉSZÍTŐK KITARTÓ ÉS EREDMÉNYES MUNKÁJÁT, A SZURKOLÓK TÁMOGATÁSÁT, VALAMINT A SPORTSZÖVETSÉGEK, A SPORTEGYESÜLETEK, A SPORTMÉDIA ÉS A SZAKMAI SZERVEZETEK EGYÜTTMŰKÖDÉSÉT!

HAJRÁ, MAGYARORSZÁG!
HAJRÁ, MAGYAROK!

Készült Magyarország Kormánya megbízásából.

MERCEDES

NÉMET



ÚJ KORSZAK HAMILTON UTÁN

Mercedes-AMG Petronas Formula One Team

SZÉKHELY

Brackley és Brixworth, Nagy-Britannia

AUTÓ

F1 W16

HAJTÓEGYSÉG

Mercedes

Bár 2012 óta először maradt le a konstrukrőri vb dobogójáról a Mercedes, a 2023-as nullázás után tavaly négy versenyt is megnyert, és a szezon második felében néhány futamon kifejezetten erős volt az autója, és felnőtt a Red Bull, McLaren, Ferrari hármashoz. A márka a McLaren motorszállítójaként világbajnok lett, de a brackley-i főhadiszálláson nem teszik zsebre, hogy a gyári istálló alulmaradt a partnerével szemben. Lewis Hamilton 12 év után elköszönt a csapattól, így új éra kezdődik a 27 éves George Russell vezetésével és a 18 éves Kimi Antonellivel.

Érdekes lesz figyelni Antonelli fejlődését, valamint azt, hogy a Mercedes az egész idényen át képes lesz-e tartani a lépést a másik három élcsapattal. Az éveken át tartó dominancia ára a fontos szakemberek elszipkázása volt, sokan azok közül, akik magasba emelték a Mercedest, már a riválisok sikereiért dolgoznak, így kell némi idő ahhoz, hogy újraépüljön a szakmai stáb magja. Tavaly sikerült olyan autót készíteni, amely bizonyos pályákon és körülmények között újra a mezőny legjobbja volt, idén az jelentené az előrelépést, ha nemcsak hűvös, tükörsima aszfalton lenne versenyképes az autó, hanem nagyobb mozgásteret kapnának a versenyzők. Russell ilyen fejlődéssel a vb-címért is versenybe szállhat, míg Antonellinek még nagyon sok minden új lesz, egy tavalyihoz hasonlóan nehéz autó túl nagy kihívást jelenthet neki.

▼ A biztató 2024-es hajrá után a Mercedes is joggal bízhat újabb futamgyőzelmekben



AZ EDDIGI LEGJOBB AUTÓ

F1 W07 (2016)

A hibrid éra legjobb Mercedese ötvözte a csúcsteljesítményt, a kezelhetőséget és a megbízhatóságot. Az idény 21 versenyéből 19-et megnyert, nyolcon kettős győzelmet aratott Nico Rosberg és Lewis Hamilton, a csapat csak egyszer hiányzott a dobogóról amikor a Spanyol Nagydíj rajtja után összeütközött az első helyért csatázó két riválisa. Műszaki hiba csak egy versenyen fordult elő, Hamilton az élről esett ki Malajziában, ami Rosberg javára döntötte el a vb-párharcot. Bizony, Hamilton a valaha volt legdominánsabb autójával nem nyerte meg a vb-címet.



A 2024-ES ÉVAD…

…csúcspontja: dupla Las Vegasban. A Mercedes úgy uralta a nevadai hétvégét, ahogy évek óta nem láthattuk tőle. **Russell** a pole pozícióból könnyedén győzött, míg **Hamilton** a Q2 megnyerése után az időmérő legfontosabb szakaszában többször is hibázott, így a 10. helyről kellett felkapaszkodnia a másodikra. De a verseny megmutatta, hogy még mindig a legjobbak közé tartozik.



…mélypontja: Russell-baleset Melbourne-ben. Egyszer maradt pont nélkül a Mercedes tavaly, Ausztráliában a Q3-ról lemaradó Hamilton motorhiba miatt feladta a versenyt. Russell éppen befért az időmérő harmadik szakaszába, de a dobogóra esélye sem volt. Aztán az utolsó körökben Alonsót üldözte, a spanyol az egyik kanyarban korán fékezett, az angol pedig csúnyán **a falnak rántotta a Mercedest.**



PILÓTÁK

George **RUSSELL** *(brit)* **63**



Andrea Kimi **ANTONELLI** *(olasz)* **12**



STATISZTIKÁK

NAGYDÍJAK
317 (12.)

GYŐZELMEK
129 (3.)

DOBOGÓK
298 (4.)

POLE POZÍCIÓK
141 (3.)

LEGGYORSABB KÖRÖK
109 (4.)

VB-PONTOK
7829.64 (3.)

VB-CÍMEK
9 egyéni+8 konstruktőri

TAVALYI HELYEZÉS
4. (468 pont)

(Zárójelben az örökranglista-helyezést tüntettük fel.)

KULCSFIGURÁK

Toto **WOLFF** *(osztrák)* csapatfőnök és vezérigazgató



James **ALLISON** *(brit)* technikai igazgató



Hywell **THOMAS** *(brit)* a motorrészleg vezetője



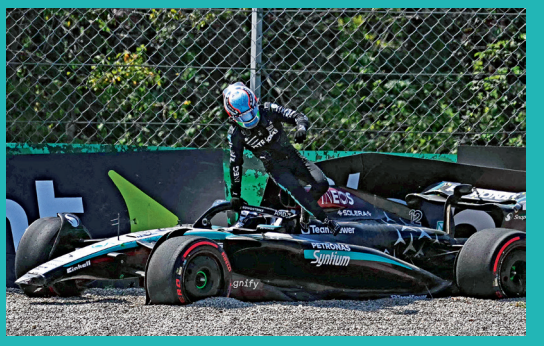
Andrew **SHOVLIN** *(brit)* mérnökigazgató



A LEG...

...RIZIKÓSABB LÉPÉS:
Korábban több pilóta, például a maiak közül Verstappen esetében láttuk, hogy az F1 felé vezető szokványos lépcsőfokok közül néhány fontosat kihagyva kerül a királykategóriába valaki. Antonelli esetében is történt ugrás, de a szokatlanabb fajtából, nála ugyanis a Formula–3 maradt ki, és a Formula Renault utódjaként üzemelő Formula Regionalból egyből az F2-be került, ahol nehezen vette fel a ritmust, hatodik lett a bajnokságban, ennek ellenére előléptették.

...KELLEMETLENEBB BEUGRÁS:
A Mercedes ősszel Monzában, Antonelli hazai versenyén adott először lehetőséget F1-es versenyhétvégén a fiatal pilótának, aki Hamilton autójába ült be az első szabadedzésre. Az első mért köre remek volt, a másodikban **összetörte a Mercedest** – az ilyen hibákat kell elkerülnie újoncként.



...KÉNYESEBB EGYEZÉS:
Andrea Antonelli 1988-ban született motorversenyző volt, aki 2013-ban a Szupersport-vb moszkvai futamán halálos balesetet szenvedett. A Mercedes, az F1 és az autósport közössége a néhai versenyző emléke előtt tisztelegve ügyel arra, hogy ha túl hosszú lenne a teljes nevét kimondani 2025 újoncának, akkor inkább a Kimi keresztnevet használja az Antonellivel, ne az Andreát.

ANDREA KIMI ANTONELLI

12

OLASZ



SZÜLETETT:
2006. augusztus 25., Bologna
WEBOLDALA: –
INSTAGRAM:
kimi.antonelli
ÚJONC
F1 ELŐTTI KARRIERJE
2019: gokart Eb, junior-2.
2020 és **2021:** gokart Európa-bajnok
2022: német és olasz Formula–4-bajnok, az FIA F4-es kupájának győztese
2023: Formula Regional európai és közel-keleti bajnok
2024: Formula–2, 6.

TOTO WOLFF ÚJ KINCSE

Miután Toto Wolff jó tíz évvel ezelőtt lecsúszott Max Verstappen szerződtetéséről, nem akart hasonló hibát elkövetni azzal a versenyzővel, akit a következő generációs tehetségnek tart, így Lewis Hamilton helyére szerződtette a 18 éves Andrea Kimi Antonellit. Az olasz – akit az autósportért rajongó apja Kimi Räikkönen után nevezett el – már a gokartban kitűnt a riválisai közül, majd a kisebb autós sorozatokban is olyan teljesítményt nyújtott – főleg esőben –, amely miatt joggal dörzsölhetjük a tenyerünket. Első idényének eleje kulcsfontosságú lehet, nem szabad túlfeszítenie a húrt, a túl sok baleset a saját önbizalmára és a csapat belé vetett hitére is rossz hatással lehet. Viszont ha csak Russell közelébe tud kerülni egy körön vagy versenytávon 2025-ben, arra már építkezhet. Toto Wolff biztos benne, hogy Antonelli személyében gyémántra lelt, de az a sportvezető és csapatának feladata is, hogy tökéletesre csiszolja.

VEZÉR BIZALOM NÉLKÜL?

A 27 éves angolnak nem kis teher szakadt a vállára azzal, hogy Lewis Hamilton távozása után a 18 éves újonc Kimi Antonelli lett a csapattársa, hiszen mindenki tőle várja, hogy az előző idény végén mutatott biztató formát megtartva visszajuttassa a csúcsra a hanyatló Mercedest. Egy körön nagyon gyors Russell, de a versenyeken hajlamos elmélázni, nem elég agresszív, és olykor elfogy a lendülete, visszaesik. Emiatt a Mercedes sokszor a nyilvános csapatrádiózás alatt is úgy beszélt vele a versenyek alatt, mintha újonc lenne, nem pedig érett pilóta, aki 2025-ben a márka vezére kell, hogy legyen. Hamilton elszerződése után hallani lehetett arról, hogy Max Verstappent akarja a csapat, majd pletykáltak Carlos Sainz érkezéséről is – ez mind arra utal, hogy még talán nincs meg a feltétlen bizalom Russell iránt.

2019	20. hely
2020	18. hely
2021	15. hely
2022	4. hely
2023	8. hely
2024	6. hely



SZÜLETETT: 1998. február 15., King's Lynn
WEBOLDALA: www.georgerussell63.com
INSTAGRAM: georgerussell63
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: gokart KF3 Európa-bajnok (2012), brit Formula–4-bajnok (2014), GP3-bajnok (2017), Formula–2-bajnok (2018)
CSAPATAI: Williams (2019–2021), Mercedes (2020, 2022–)
ELSŐ FUTAM: 2019, Ausztrál Nagydíj
GP-RAJTOK: 128
GYŐZELMEK: 3
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 15
LEGGYORSABB KÖRÖK: 8
POLE POZÍCIÓK: 5
VB-PONTOK: 714
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 4. (2022)
2024-BEN: 6. (245 pont)

63

BRIT

GEORGE RUSSELL

A LEG...

...FONTOSABB SZERZŐDÉS:
Russell 2017-ben, 19 évesen írt alá a Mercedes pilóta-akadémiájához. Abban az évben GP3-as bajnok lett, egy évre rá az F2-es sorozatot nyerte meg, 2019-et pedig kölcsönben a Williams F1-es istállójánál kezdte, s mindenki tudta, idő kérdése, mikor váltja Valtteri Bottast a fő csapatnál.



...ELSŐ FUTAM A MERCEDESSZEL:
Bár Russell csak 2022-ben lett a Mercedes állandó pilótája, 2020-ban versenyzett először a sikert sikerre halmozó istállónál. A koronavírus-járvány miatt rövidre szabott idényben Barhreinben két futamot is rendeztek, a második előtt Hamilton megbetegedett, ezért **Russellt hívták fel a Williamstől.** A verseny kétharmadáig vezetett, de lassú defekt miatt a boxba kellett állnia, és végül csak kilencedik lett.

...RÉMESEBB FUTAM:
A 2023-as Holland Nagydíjat a 3. helyről kezdve a győzelmet célozta meg Russell, és vezetett is a verseny elején, de jött az eső, koccant Norrisszal, defektet kapott, és miután hétszer is a boxban járt a verseny alatt, a 17., utolsó helyen ért célba.

VÉGET ÉRT MINDEN IDŐK LEGSIKERESEBB EGYÜTTMŰKÖDÉSE

Lewis Hamilton és a Mercedes neve 12 év alatt valósággal egybeforrt. Ez idő alatt versenyző és csapat történelmet írt, mert az övéknél káprázatosabb sikereket egyetlen kombináció sem ért még el az F1-ben.

Az, hogy karrier-öngyilkosságot követ el, még a finomabb vélemények közé tartozott akkor, amikor Lewis Hamilton 2012 őszén bejelentette, hogy a következő évtől elhagyja a McLarent a Mercedes kedvéért. A közösségi médiában csak úgy záporoztak a cifrábbnál cifrább jelzők a versenyző épelméjűségével kapcsolatban, miközben sok újságíró és bennfentes is értetlenül állt a döntés előtt. Akkortájt ugyanis a McLaren rendszeresen futamgyőzelmekért harcolt, és hét elsőséggel zárta az évadot, miközben a Mercedes még a pontszerzésért is vért izzadt.

Csakhogy a wokingiak pilótaprogramjában felcseperedő Hamiltonnak egyre fojtogatóbbá vált az a bábáskodó légkör, ami nevelőcsapatánál körülvette, miközben úgy érezte, a közelgő, 2014-es vadonatúj technikai érában sikeresebb lehet egy klasszikus gyári istállóval. A megelőlegezett bizalom még így is enyhe kifejezés a Mercedes addigi pocsék eredményei tükrében, döntésével azonban végül megütötte a főnyereményt – nem kevesebb, mint hat alkalommal… Reményeinek megfelelően ugyanis a brackley-i központú csapat elsöprő lendülettel kezdte az új szabályrendszer időszakát, miközben a McLaren ugyanekkor megindult meredeken lefelé. Az egész olyan képet festett, mintha Hamiltonnak tényleg lett volna egy tökéletesen működő kristálygömbje, mert ihletett döntésének köszönhetően az évek során szép lassan a sportág egyik legnagyobbjává vált.



Lewis Hamilton a Mercedes színeiben 84 alkalommal tarthatta kezében a győztes trófeát



▲ Halmozta a sikereket, 2020-ban hetedik vb-címét is megnyerte

Tizenkét év alatt nemcsak a leghosszabb, de a legsikeresebb együttműködéssé érett ez a versenyző, csapat kombináció, ami a statisztikai adatokból is egyértelműen visszaköszön. 246 nagydíj, hat világbajnoki cím, 84 győzelem, 78 pole pozíció, 153 dobogó, 55 leggyorsabb kör – csupa olyan szám, amelyet még Michael Schumacher és a Ferrari legendás duója sem tudott elérni (hozzátéve természetesen, hogy akkoriban jelentősen kevesebb versenyt rendeztek évente). Hamilton továbbá jóval több, mint mercedeses versenyei felén állt az élen legalább egy kör erejéig, és az összes megtett körének harminc százalékát is az első helyen fejezte be.

Átlagosan versenyenként 16, idényenként pedig 329 pontot szerzett, miközben időmérői 91 százalékán bejutott a döntő szakaszba. Az ezüstnyilakkal futott nagydíjai közül csupán 14-en nem pillanthatta meg a futam végi kockás



zászlót, befejezett versenyein ugyanakkor 228 alkalommal szerzett pontot. Tizenhétszer ért el mesterhármast (pole pozíció, győzelem, leggyorsabb kör), hat alkalommal pedig rajt-cél győzelemmel fejelte meg ezt.

A Mercedesszel sorozatban ötször nyerte meg a Spanyol Nagydíjat (2017–2021), Ausztráliában pedig egymás után hat évben érte el a pole pozíciót (2014–2019). Csapata színeiben az ő nevéhez fűződik a legtöbb pontszerző hely is sorozatban: a 2018-as Brit GP és a 2020-as Bahreini GP között megszakítás nélkül 48 alkalommal végzett a legjobb tíz között. Lenyűgöző adatok ezek, és a számokat biztosan még magasabbra tornászta volna, ha 2013 és 2016 között nem annyira erős csapattárs nehezíti életét, mint Nico Rosberg. Hamilton nagyságát mutatja, hogy még így is beállította vagy megdöntötte a legfontosabb rekordokat a Mercedesnél, ahol távozásával tátongó űrt hagy.

◀ Számításai bejöttek, 2014-től új csapata uralta a Formula–1-et

A LEGSIKERESEBB CSAPAT, VERSENYZŐ KOMBINÁCIÓK



LEGTÖBB VERSENY

1. Lewis Hamilton, Mercedes	**246**
2. Max Verstappen, Red Bull	186
3. Michael Schumacher, Ferrari	180

LEGTÖBB VB-CÍM

1. Lewis Hamilton, Mercedes	**6**
2. Michael Schumacher, Ferrari	5
3. Sebastian Vettel, Red Bull	4
Max Verstappen, Red Bull	4

LEGTÖBB GYŐZELEM

1. Lewis Hamilton, Mercedes	**84**
2. Michael Schumacher, Ferrari	72
3. Max Verstappen, Red Bull	63

LEGTÖBB POLE POZÍCIÓ

1. Lewis Hamilton, Mercedes	**78**
2. Michael Schumacher, Ferrari	58
3. Ayrton Senna, McLaren	46

LEGTÖBB DOBOGÓ

1. Lewis Hamilton, Mercedes	**153**
2. Michael Schumacher, Ferrari	116
3. Max Verstappen, Red Bull	112

LEGTÖBB LEGGYORSABB KÖR

1. Lewis Hamilton, Mercedes	**55**
2. Michael Schumacher, Ferrari	53
3. Max Verstappen, Red Bull	33

LEGTÖBB MESTERHÁRMAS

1. Lewis Hamilton, Mercedes	**17**
Michael Schumacher, Ferrari	17
3. Max Verstappen, Red Bull	13

ASTON MARTIN

BRIT



▲ Az Aston Martin erőforrásai jelentős részét 2026-ra fordítja, de Adrian Newey az idei autó fejlesztésében is segíthet

ALAKUL EGY ÜTŐS SZUPERCSAPAT

aramco
FORMULA ONE TEAM

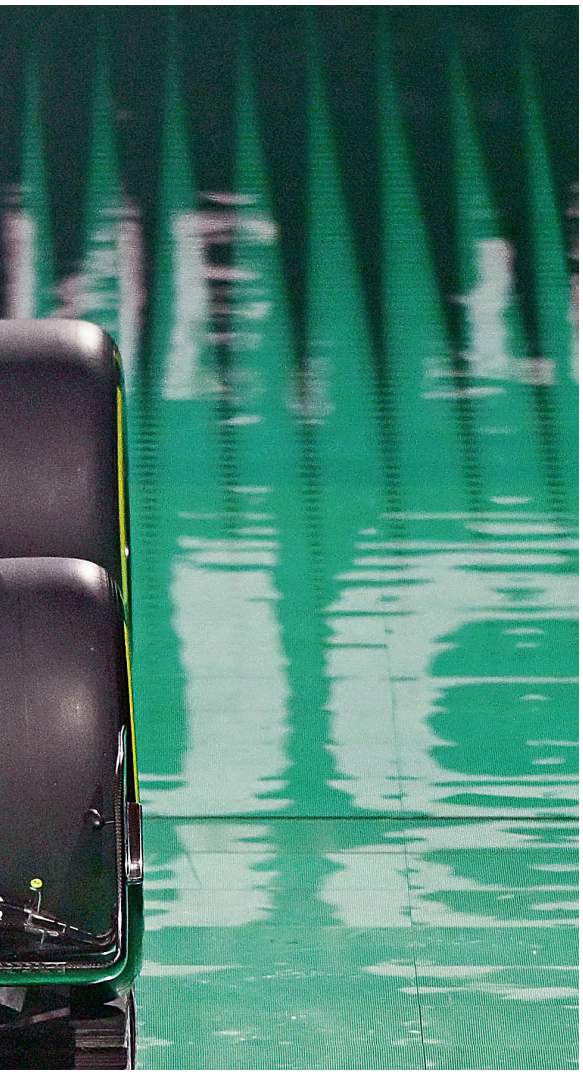
ASTON MARTIN ARAMCO FORMULA ONE TEAM

SZÉKHELY
Silverstone, Nagy-Britannia

AUTÓ
AMR25

HAJTÓEGYSÉG
Mercedes

A pocsékul sikerült 2024 után most izgatott várakozás előzi meg az idényt az Aston Martinnál, hiszen nem elég, hogy az infrastruktúra-fejlesztés gőzerővel zajlik, márciustól a legendás Adrian Newey is csatlakozik az istállóhoz. A brit tervezőzseni tavaly hagyta ott a Red Bullt a megváltozott légkör miatt, és mivel még nem akart nyugdíjba vonulni, elfogadta Lawrence Stroll mesés ajánlatát (kiemelt fizetés, teljhatalmú technikai irányítás és tulajdonrész) a silverstone-i csapatnál.
Mivel a logika azt diktálja, hogy energiáit száz százalékban a 2026-os új technikai szabályrendszerre fordítsa, érkezésének nem feltétlenül lesz azonnali hatása, a munkatársak motivációjának viszont mindenképp jót tehet egy ekkora kaliberű tervezőmérnök érkezése. Egyébként a tavalyi csalódás után amúgy is egyértelmű vezetőségi elvárás a látványos javulás, amelyért a személyi változásokat követően immár Andy Cowell vezérigazgatóként és csapatfőnökként, Enrico Cardile pedig technikai főigazgatóként felel. A Ferraritól érkező olasz szakember Dan Fallowst váltja, akit a 2023 közepétől elmaradó eredmények miatt távolítottak el pozíciójából – ez is mutatja az Aston Martin rövid távú ambícióit. A csapat egyértelmű célja, hogy hosszú idő után idén végre idényközi fejlesztései is működjenek, és újra rendszeresen a dobogós helyezésekért küzdjön. Az igazi áttörést ugyanakkor 2026-ra ütemezik, amikor már a Honda is csatlakozik exkluzív motorszállítóként, teljessé téve a Fernando Alonso és Adrian Newey fémjelezte szupercsapatot.



AZ EDDIGI LEGJOBB AUTÓ

AMR23 (2023)

A 2023-as autó nagyon erősen kezdte az idényt – az első nyolc futamon Fernando Alonso hatszor is dobogós helyezést szerzett vele, sőt, Monacóban kis szerencsével nyerhetett volna. Az Aston Martin az AMR23-as konstrukcióval érte el eddigi legjobb eredményeit az F1-ben, ugyanakkor az évközi fejlesztések nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. Az autó az idény elején még a második leggyorsabb volt, a végén azonban visszacsúszott az erősorrend ötödik helyére.

A 2024-ES ÉVAD…

…csúcspontja: Az egész idény óriási csalódás volt az Aston Martinnak, mert még egy kósza felvillanásra sem futotta. A gárda nem került a dobogó közelébe, a legjobb eredményt **Fernando Alonso** szaúdi ötödik helye jelentette a második futamon. Bár Kínában még összejött egy harmadik rajthely, utána fájdalmas középszerűség uralta a csapatot.



…mélypontja: Bőven van miből válogatni, hiszen nyolc olyan nagydíj is volt, amelyen a csapat pont nélkül zárt. A legnagyobb csalódást talán **Las Vegas** jelentette, amely sorozatban a negyedik olyan futam volt, amikor egyetlen autóval sem sikerült a top tízben végezni. Az őszi vergődés ráadásul az előrelépés halvány reményét is szertefoszlatta.



PILÓTÁK

Fernando **ALONSO** *(spanyol)* **14**



Lance **STROLL** *(kanadai)* **18**



STATISZTIKÁK

NAGYDÍJAK
95 (31.)

GYŐZELMEK
–

DOBOGÓS HELYEZÉSEK
9 (28.)

POLE POZÍCIÓK
–

LEGGYORSABB KÖRÖK
3 (25.)

VB-PONTOK
506 (14.)

VB-CÍMEK
–

TAVALYI HELYEZÉS
5. (94 pont)

(Zárójelben az örökranglista-helyezést tüntettük fel.)

KULCSFIGURÁK

Lawrence **STROLL** *(kanadai)* ügyvezető elnök



Andy **COWELL** *(brit)* vezérigazgató és csapatfőnök



Adrian **NEWEY** *(brit)* ügyvezető technikai partner



Enrico **CARDILE** *(olasz)* technikai főigazgató





18 LANCE STROLL

2017	12. hely
2018	18. hely
2019	15. hely
2020	11. hely
2021	13. hely
2022	15. hely
2023	10. hely
2024	13. hely

SZÜLETETT: 1998. október 29., Montreal
WEBOLDALA: www.lancestroll.com
INSTAGRAM: lance_stroll
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: olasz Formula–4-bajnok (2014), Toyota Racing Series-bajnok (2015), európai Formula–3-bajnok (2016)
CSAPATAI: Williams (2017–2018), Racing Point (2019–2021), Aston Martin (2022–)
ELSŐ FUTAM: 2017, Ausztrál Nagydíj
GP-RAJTOK: 166
LEGJOBB HELYEZÉS: 3. (3x)
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 3
LEGGYORSABB KÖRÖK: –
POLE POZÍCIÓ: 1
VB-PONTOK: 292
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 10. (2023)
2024-BEN: 13. (24 pont)



A LEG...

...JOBB IDÉNY:
Édesapja azért is tart ki mellette a végsőkig, mert olykor-olykor megvillan, és képes az élmezőny szintjét hozni. Erre a 2020-as idényben ráadásul többször is volt példa, amikor két dobogós helyezést és egy pole pozíciót is elért az Aston Martin elődjének számító Racing Pointtal. Fájdalom, ezek a csúcspontok egyre ritkábbak nála.

...HŐSIESEBB TETT:



A sok kritika ellenére 2023-as idénykezdete mindenképp kalapemelést érdemel, amikor a bahreini nyitány előtt két héttel kerékpározás közben **eltörte mindkét csuklóját** és a jobb nagy lábujját is. Bár simán megtehette volna, hogy a teljes rehabilitáció érdekében kihagy néhány futamot, törött csontokkal is vállalta az indulást.

...KÍNOSABB BAKI:
Tavaly még a korábbiaknál is indiszponáltabban vezetett, novemberi interlagosi bakijára pedig azóta is mindenki keresi a magyarázatot. Hideg fékjei miatt már a felvezető körön kicsúszott, ám ahelyett, hogy az aszfaltozott részen visszahajtott volna a pályára, egyszerűen belehajtott a felázott kavicságyba, ahonnan nem tudott kikecmeregni.

KANADAI

A LEGGYENGÉBB LÁNCSZEM

Az Aston Martin új és eddigi kulcsfigurái rendszeresen ódákat zengenek az Aston Martint irányító Lawrence Stroll hihetetlen profizmusáról, győzni akarásáról, illetve eltökéltségéről – ezért is szúrja sokak szemét, hogy apai énje még e tulajdonságainál is erősebb. A kritikusok ugyanis azt dörgölik a kanadai milliárdos orra alá, hogy ha tényleg minden téren a tökéletességre törekszik, akkor teljesítménye alapján már rég menesztenie kellett volna fiát, Lance-t, aki azonban kirobbanthatatlan az autóból. Érdemes leszögezni, hogy a 26 éves pilótánál jóval gyengébb képességű versenyzők is megfordultak már az F1-ben, viszont ő sem az a kaliber, amit Fernando Alonso, Adrian Newey, a 2026-ban csatlakozó Honda vagy éppenséggel édesapja képvisel… Az Aston Martinnál formálódó szupercsapatban egyértelműen ő a leggyengébb láncszem.

MÉG MINDIG LOBOG BENNE TŰZ

Amikor valakiről mindig megjegyzik, hogy „csak” két világbajnoki címet nyert a Formula–1-ben, az több mint árulkodó a képességeivel kapcsolatban. Legutóbb a sportág legzseniálisabb tervezőmérnöke, Adrian Newey erősítette meg az általános vélekedést, hogy Alonso eredménylistája korántsem tükrözi lehengerlő tehetségét, ám a következő időszakban épp a brit technikai guru változtathat ezen. Csatlakozásával ugyanis él a remény, hogy az Aston Martin talán már az idén, de legkésőbb jövőre megindul felfelé, így a spanyol klasszis megszerezheti régóta vágyott 33. futamgyőzelmét, vagy akár harmadik vb-címét. A tűz ugyanúgy lobog benne, mint 2001-es bemutatkozásakor, és mivel tempója sem kopott meg, nagy ambíciókkal vághat neki a következő két idénynek.

SPANYOL

FERNANDO ALONSO

14



SZÜLETETT: 1981. július 29., Oviedo
WEBOLDALA: www.fernandoalonso.com
INSTAGRAM: fernandoalo_oficial
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: gokartvilágbajnok (1996), Open by Nissan-bajnok (1999), Formula–3000, 4. (2000)
CSAPATAI: Minardi (2001), Renault (2003–2006, 2008–2009), McLaren (2007, 2015–2018), Ferrari (2010–2014), Alpine (2021–2022), Aston Martin (2023–)
ELSŐ FUTAM: 2001, Ausztrál Nagydíj
GP-RAJTOK: 401
GYŐZELMEK: 32
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 106
LEGGYORSABB KÖRÖK: 26
POLE POZÍCIÓK: 22
VB-PONTOK: 2337
VB-CÍMEK: 2 (2005, 2006)
2024-BEN: 9. (70 pont)

A LEG...

...SOKOLDALÚBB VERSENYZŐ:
Peches időzítésű csapatváltásai miatt jó ideje nem küzdhetett meg a bajnoki címért, ezért időközben más kategóriákban is kipróbálta magát. Többek között győztesnek vallhatja magát a Le Mans-i 24 órás, a megbízhatósági vb-n (WEC), a daytonai 24 órás, de meggyőzően szerepelt az Indy 500-on és a **Dakaron** is



...HOSSZABB F1-ES KARRIER:
A következő oldalakon részletesen is kitérünk rá, ám nem lehet eleget hangsúlyozni, hogy Alonso milyen régóta erősíti a topkategória mezőnyét. Első F1-es idényét 2001-ben teljesítette, és azóta csak hármat hagyott ki. Ez lesz tehát a 22. évada, amely előtt a 402. nagydíjindulására készül – ezeket a számokat senki meg sem közelítette korábban.

...ÖNÉRZETESEBB SZEMÉLYISÉG:
Viharos csapatváltásaiban sértődékeny természete is szerepet játszott, ám az önérzetességét elvitathatatlan tehetsége táplálja. Sem a médiában, sem a csapatrádión nem fukarkodik a csípős, ironikus megjegyzésekkel, született győztesként ugyanis nehezen viseli, ha a körülmények miatt nem tudja eredményekre váltani képességeit.

2001	23. hely
2003	6. hely
2004	4. hely
2005	1. hely
2006	1. hely
2007	3. hely
2008	5. hely
2009	9. hely
2010	2. hely
2011	4. hely
2012	2. hely
2013	2. hely
2014	6. hely
2015	17. hely
2016	10. hely
2017	15. hely
2018	11. hely
2021	10. hely
2022	9. hely
2023	4. hely
2024	9. hely

AKI ÖSSZEKÖTI A MÚLTAT A JELENNEL ÉS A JÖVŐVEL

Fernando Alonsón nem fog az idő. A spanyol klasszis idén betölti 44. életévét, de továbbra is a legjobbak szintjén teljesít. A jelenlegi mezőnyből heten még meg sem születtek, amikor ő már az F1-ben versenyzett, így még ordítóbb a kontraszt.



Fegyelmezettség, koncentráltság, motiváció – Fernando Alonso legfőképp e három tényezőnek tulajdonítja elképesztően hosszúra nyújtott és kiemelkedően sikeres F1-es pályafutását, amely statisztikai szempontból is számos érdekességet rejt. Kitartására és szívósságára mi sem jellemzőbb, hogy idén Kimi Antonelli személyében már olyan ellenfele is lesz, aki csaknem 25 évvel később (!) született nála. Akkoriban Alonso épp második világbajnoki címe felé robogott, és valószínűleg ő sem hitte volna, hogy egy nap 2006-os születésű ellenfele lesz a topkategóriában. Ez csak a jéghegy csúcsra, de az is meghökkentő adat, hogy amikor a spanyol klasszis 2001. március



2001-es F1-es bemutatkozásakor aligha gondolta, hogy 24 évvel később is a legjobbak mezőnyét erősíti majd

4-én Ausztráliában bemutatkozott az F1-ben, jelenlegi riválisai közül heten még meg sem születtek (Antonelli mellett Jack Doohan, Oliver Bearman, Gabriel Bortoleto, Oscar Piastri, Isack Hadjar és Liam Lawson).

A pilóták közötti idősíkot még különlegesebbé teszi a tény, hogy Alonso már 119 versenyzővel szerepelt egyazon mezőnyben, többek között olyannal, aki az 1980-as években is F1-es versenyző volt (Jean Alesi), és most olyannal, aki feltehetőleg még a 2040-es években is a rajtrácson lesz. E tekintetben tehát a spanyol ász összeköti a múltat a jelennel és a jövővel, ami azt figyelembe véve nem meglepetés, hogy mire idén nyáron eléri 44. születésnapját, elmondhatja magáról, élete felét a Formula–1-ben töltötte.

Ez egyébként azt is jelenti, hogy a vb-sorozat 1950-es indulása óta az összes nagydíj több mint egyharmadán indult – 401 versenyrajtja természetesen páratlan rekord. Ha a hivatalos teszteket is számítjuk, túllépte a 360 ezer kilométert F1-es autó volánja mögött, amivel függőleges irányban már a Holdat is elérte volna. Hosszú pályafutása során öt kontinens 29 különböző országában és 36 versenypályáján indult nagydíjon. Élete jelentős részét tehát F1-es pilótafülkében töltötte – ebből öt teljes órát csupán boxkiállások során.

A számokat ráadásul még különlegesebbé teszi, hogy Alonso nem egyszerűen részt vesz a mai napig a futamokon, még mindig elképesztően magas szinten teljesít. Bár az elmúlt másfél évben az Aston Martin nem volt a helyzet magaslatán, a 2023-as erős idénykezdet bizonyította, hogy megfelelő autóval a spanyol klasszis továbbra is dobogós helyezésekért és győzelmekért tud harcolni. Utolsó nagy dobását 2026-ra tervezi, azt reméli, az új technikai szabályrendszerben csapata bajnoki konstrukciót alkot, és a legendás Juan Manuel Fangio nyomdokain 45 évesen megnyeri harmadik vb-címét. Nagy összegben senki se fogadjon ellene.

Első idényében olyan ellenfele is akadt, aki már az 1980-as években F1-es pilóta volt



KI HÁNY ÉVES (LESZ) IDÉN?


Kimi Antonelli 19


Oliver Bearman 20


Gabriel Bortoleto 21

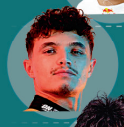

Isack Hadjar 21


Jack Doohan 22


Liam Lawson 23


Oscar Piastri 24


Cunoda Juki 25


Lando Norris 26


Lance Stroll 27


George Russell 27


Max Verstappen 28


Charles Leclerc 28


Pierre Gasly 29


Esteban Ocon 29


Alexander Albon 29


Carlos Sainz Jr. 31


Nico Hülkenberg 38


Lewis Hamilton 40


Fernando Alonso 44

ALPINE

FRANCIA



▲ Az Alpine új autója már David Sanchez technikai főigazgató irányításával készült – elvárható a javulás 2024-hez képest

BRIATORE ÚJRA **CSÚCSRA VEZETNÉ** AZ ISTÁLLÓT

BWT ALPINE FORMULA ONE TEAM

SZÉKHELY

Enstone, Nagy-Britannia és Viry-Chatillon, Franciaország

AUTÓ

A525

HAJTÓEGYSÉG

Renault

A tavalyi gyenge idénykezdet végleg rádöbbentette a Renault-csoport vezérigazgatóját, Luca de Meót, hogy a Formula–1 speciális közegében speciális vezetők szükségesek. Amikor 2020-ban átvette a konszern irányítását, azt hitte, a vállalati életben megszokott menedzsertípusú szerkezetben is sikeresen lehet üzemeltetni a csapatot, ám Laurent Rossi vezetői kinevezése alig két és fél év alatt cáfolta az elméletét. A francia menesztése után De Meo mindenképp egy már bizonyító szakemberre akarta bízni az irányítást, így esett a választása tavaly a 74 éves Flavio Briatoréra, aki korábban már a Benetton, majd a Renault tulajdonlása alatt is bajnokcsapatot faragott az enstone-iakból. Briatore kinevezése eleinte általános hisztériát keltett a paddockban, hiszen anno örökre kitiltották az F1-ből, mert az FIA vizsgálata szerint ő tervelte ki Nelson Piquet Jr. 2008-as szingapúri szándékos ütközését. Az olasz üzletember akkoriban a bíróságon visszafordította ugyan az ítéletet, ám úgy tűnt, hírnevén és becsületén olyan csúf folt esett, ami végleg meghiúsítja az F1-es visszatérést. Most azonban újra itt van, és a rá jellemző keménykezű irányítási stílussal vezetné harmadszor is a csúcsra a csapatot. A szervezeti hatékonyság híveként a gyárban máris elkezdte a tisztogatást, illetve maga mellé vette csapatfőnöknek a fiatal, ambiciózus Oliver Oakest, aki a gárda mindennapi működéséért felel. Mivel David Sanchez tavaly áprilisi kinevezésével a technikai stáb is jó kezekben van, a friss szerkezetben valóban megindulhat felfelé a csapat, amely 2026-ra tervezi az igazi áttörést, amikor már a Mercedes motorjait használja.



AZ EDDIGI LEGJOBB AUTÓ

A522 (2022)

Amióta a Renault 2021-től az Alpine márkanevet használja az F1-ben, egyszer sem alkotott igazán jó autót. Noha 2021-ben extrém körülmények között összejött egy szerencsés győzelem, összességében a következő évi konstrukció erősebb volt. Dobogós helyezést ugyan nem ért el vele Fernando Alonso és Esteban Ocon, de a tabellán sikerült megszerezni a negyedik helyet, és egy első rajtsoros indulás is fűződik az autó nevéhez. Az A522-vel a két évvel későbbi bajnokcsapatot, a McLarent is megelőzte az Alpine.

A 2024-ES ÉVAD…

…csúcspontja: Mi más is lenne, mint a teljesen váratlan és mindenféle előzmény nélküli **dupla dobogós helyezés** Brazíliában? A csapat előtte 20 nagydíjhétvégén 14 pontot kapart össze, az interlagosi káoszban viszont sikerült tökéletesen kiaknázni a piros zászlós gumiszabályt, és az esőben az autó teljesítménye is elegendő volt a második, harmadik hely megtartásához.



…mélypontja: Már az idény előtti teszten is sejteni lehetett, hogy nehéz kezdet vár az Alpine-ra, ám a bahreini nyitó hétvége minden várakozást alulmúlt. A csapat két versenyzője, **Esteban Ocon** és **Pierre Gasly** az időmérőn egy másodperc körüli hátránnyal egyaránt az utolsó sorba kvalifikált, és a másnapi futamon sem volt esélye a pontszerzésre. Az első öt hétvégén pont nélkül zárt a csapat.





PILÓTÁK

Pierre **GASLY** *(francia)* **10**



Jack **DOOHAN** *(ausztrál)* **7**



STATISZTIKÁK

NAGYDÍJAK
90 (33.)

GYŐZELMEK
1 (26.)

DOBOGÓS HELYEZÉSEK
6 (33.)

POLE POZÍCIÓK
–

LEGGYORSABB KÖRÖK
1 (36.)

VB-PONTOK
513 (13.)

VB-CÍMEK
–

TAVALYI HELYEZÉS
6. (65 pont)

(Zárójelben az örökranglista-helyezést tüntettük fel, a Renault eredményeit nem vettük figyelembe.)

KULCSFIGURÁK

Luca **DE MEO** *(olasz)* a Renault-csoport vezérigazgatója



Flavio **BRIATORE** *(olasz)* F1-es ügyvezető tanácsadó



Oliver **OAKES** *(brit)* csapatfőnök



David **SANCHEZ** *(francia)* technikai főigazgató



2024 → 24. hely

EMBERTELEN NYOMÁS ALATT

Elképesztően nehéz, már-már méltatlan helyzetben kezdi az idényt, hiszen néhány hónappal hivatalos 2025-ös kinevezése után az Alpine „a nyakára hozta” tartalék versenyzőként Franco Colapintót. Az argentin tehetség tavaly üstökösként robbant be az F1-be a Williamsszel, és mivel kikölcsönzése nem két fillérjébe került Flavio Briatorénak, nyilvánvalóan nem az oldalvonalon túl akarja jegelni az egész idényben… Ezért Doohannel kapcsolatban a nagy remények és célok helyett mostanában folyamatosan az a beszédtéma, vajon hány nagydíjig húzza a francia csapatnál, mielőtt lecserélik Colapintóra. Nem lenne meglepetés, ha az embertelen nyomás alatt hamar összeroppanna, de meg kell próbálnia kapásból legyőzni vagy legalább megszorongatni házon belül Pierre Gaslyt, és akkor lehet maradása a topkategóriában.



SZÜLETETT: 2003. január 20., Gold Coast
WEBOLDALA: www.jackdoohan.com
INSTAGRAM: jackdoohan
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: ázsiai F3, 2. (2019, 2020), Formula–3, 2. (2021), Formula–2, 3. (2023)
CSAPATAI: Alpine (2024–)
ELSŐ FUTAM: 2024, Abu-dzabi GP
GP-RAJTOK: 1
LEGJOBB HELYEZÉS: 15.
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: –
LEGGYORSABB KÖRÖK: –
LEGJOBB RAJTHELY: 17. (1x)
VB-PONTOK: –
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 24. (2024)
2024-BEN: 24. (0 pont)

AUSZTRÁL

7

JACK DOOHAN

A LEG…

…JOBB EREDMÉNY:
Második F2-es idényében, 2023-ban az összetett harmadik helyén végzett, amivel meggyőzte az Alpine vezetőit, hogy tavaly kinevezzék tartalék pilótának. Sőt, a szimulátoros és a mérnöki stábbal való munkája során arról is tanúbizonyságot tett, hogy megérdemli az F1-es lehetőséget. A 2024-es évadzárón beugróként már részt vehetett, idén pedig vele kezd az Alpine.

…HÍRESEBB ROKON:
A technikai sportok rajongóinak ismerősen cseng a Doohan név, és az egyezés nem a véletlen műve, hiszen **Jack édesapja a motoroslegenda Mick.** A most 59 éves ausztrál ász az 1990-es években meghatározó alakja volt a gyorsaságimotoros-vb-nek: a királykategóriában öt világbajnoki cím mellett kétszer másodikként, egyszer harmadikként zárta az összetettet.



…MENŐBB MENTOR:
Michael Schumacher és Mick Doohan jó barátok voltak, így az F1 hétszeres világbajnok legendája sok időt töltött a kis Jackkel is. Sőt, ő volt az, akitől hároméves korában az első gokartját kapta, vagyis nagy szerepet játszott abban, hogy a fiú nem édesapja nyomdokait követte, hanem az autóversenyzést választotta. A sors fintora, hogy az Alpine idei ülésére pályázott Schumacher fia, Mick is, aki állítólag Jack édesapjáról kapta a nevét.

MEGSZILÁRDÍTANÁ VEZÉRPOZÍCIÓJÁT

Mindössze két idény elég volt neki az Alpine-nál, hogy a csapat vezérpilótájává lépjen elő, és Esteban Ocon távozásával most meg is szilárdítaná pozícióját. Idén már két fiatal tehetség, Jack Doohan és Franco Colapinto próbálja megnehezíteni az életét csapattársként, Gasly pedig tovább javítaná renoméját, ha meggyőző stílusban tudná kordában tartani a titánokat. Több mint hét F1-es idény után egyértelműen a rutinos pilóták közé tartozik, és hisz benne, hogy a félresikerült 2019-es Red Bull-os bevetés után az Alpine-nál végre valóra tudja váltani gyerekkori álmait. Ha idén kimagaslóan teljesít, jó helyzetbe hozhatja magát a 2026-ra, amikor csapata a vadonatúj technikai érában a Mercedes erőforrásaival szeretne betörni az élvonalba.

2017	21. hely
2018	15. hely
2019	7. hely
2020	10. hely
2021	9. hely
2022	14. hely
2023	11. hely
2024	10. hely



10

PIERRE GASLY

SZÜLETETT: 1996. február 7., Rouen
WEBOLDALA: www.pierregasly.com
INSTAGRAM: pierregasly
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: európai Formula-Renault 2.0-bajnok (2013), Formula-Renault 3.5, 2. (2014), GP2-bajnok (2016), japán Super Formula, 2. (2017)
CSAPATAI: Toro Rosso (2017–2018, 2019), Red Bull (2019), AlphaTauri (2020–2022), Alpine (2023–)
ELSŐ FUTAM: 2017, Malajziai Nagydíj
GP-RAJTOK: 153
GYŐZELEM: 1
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 5
LEGGYORSABB KÖRÖK: 3
LEGJOBB RAJTHELY: 2. (1x)
VB-PONTOK: 436
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 7. (2019)
2024-BEN: 10. (42 pont)

FRANCIA

A LEG...

...NEHEZEBB PILLANATOK:
A fiatal pilóták közül ő volt **Max Verstappen** első áldozata. Túl hamar dobták mély vízbe 2019-ben, mindössze második teljes F1-es idényében már a Red Bull versenyzője volt, és egyszerűen összeroppant a nyomás alatt. Bár utódai szereplése más megvilágításba helyezi a teljesítményét, tény, hogy 12 verseny után távoznia kellett a topcsapattól.



...NAGYOBB FORDULAT:
Bár a 2019-es lefokozás után kettétörhetett volna a karrierje, karakterére jellemző, hogy a Red Bull B-csapatánál (akkori nevén AlphaTauri) is újra fel tudta építeni magát. Sőt, már a következő évben, 2020-ban megszerezte első futamgyőzelmét, az őrült monzai futamon ugyanis az esélyesek pechje után az élre került, és meg is őrizte az első helyet.

...NAGYOBB DILEMMA:
Serdülőként nagyon jól futballozott, és helyi csapatával országos szinten is szép eredményeket ért el. Ezzel egy időben viszont a gokartversenyeken is egyre jobban teljesített, így amikor 10-11 éves korában két szenvedélye egymás rovására ment, döntenie kellett. Az autóversenyzői karriert választotta, amit sikerei alapján aligha bánt meg.

HAAS

AMERIKAI

STABIL CSAPATTÁ VÁLT A HAAS

MONEYGRAM HAAS F1 TEAM

SZÉKHELY

Kannapolis, Egyesült Államok és Banbury, Nagy-Britannia

AUTÓ

VF-25

HAJTÓEGYSÉG

Ferrari

Günther Steiner tavalyi távozása után megoszlottak a vélemények arról, milyen irányt vesz a Haas 2024-ben. Sokan féltették a csapatot, mi lesz vele a szószátyár vezető nélkül, mások szerint éppen a féket vették ki egy többre hivatott projektből. Utóbbiak jártak közelebb az igazsághoz, Komacu Ajao kiváló munkát végzett elsőéves csapatfőnökként, a Haas olyan területeken is erős volt, amelyek addig nem, ilyen az autó fejlesztése.

A Haas biztató teljesítményét látva a Toyota versenyszekciója együttműködésbe kezdett a csapattal, igaz, azt pontosan még nem lehet tudni, mennyire folyik bele a munkába a japán vállalat. Mindenesetre Komacu Kannapolis és Maranello mellett Aicsi támogatását is élvezheti Banburyben, s ha ezeket össze tudja hangolni, folytatódhat a fejlődés. Már az nagy előrelépés, hogy az istálló nyolcéves történetében először idén télen arra is volt pénz, hogy korábbi autójával teszteljen a csapat, így az idény előtti hivatalos teszt előtt megismerkedhetett és együtt dolgozhatott a stábbal Esteban Ocon is, míg Oliver Bearman már tavaly két futamon indult a Haas volánjánál. Az istálló az újabb szponzoroknak köszönhetően elég stabil lábakon áll ahhoz, hogy Gene Haas tulajdonosnak minden eddiginél kevesebbet kelljen költenie rá a saját pénztárcájából.

A Haas révén női hangot is hallhatunk a csapatrádiózásoknál, a német Laura Müller lesz ugyanis Esteban Ocon versenymérnöke, az F1-ben első nőként betöltve ezt a pozíciót.

▼ A tavalyi biztató teljesítményre joggal építhet az első dobogójára hajtó Haas



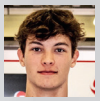


PILÓTÁK

Esteban **OCON** *(francia)* **31**



Oliver **BEARMAN** *(brit)* **87**



AZ EDDIGI LEGJOBB AUTÓ

VF-18 (2018)

A Ferrarival szorosan együttműködő amerikai csapat 2018-ban a Romain Grosjean, Kevin Magnussen párossal ötödik lett a konstruktőrök között. Az idénynyitó Ausztrál Nagydíjon a harmadik rajtsor a Haasé volt, de mindkét versenyző elrontott kerékcsere miatt kiesett – a kiválóra sikerült autók versenyét egy-egy kerékcsavar tette tönkre, Günther Steiner magyarázkodása a Netflix-sorozatban mára klasszikussá vált. Ausztriában jött el a csúcspont, Grosjean a negyedik, Magnussen az ötödik helyen ért célba.

A 2024-ES ÉVAD…

…csúcspontja: működő fejlesztések. A Haasra nem volt jellemző, hogy az idény közben bevezetett fejlesztéseivel előrelép, de Komacu Ajao vezetésével erre is képes volt. Az Ausztriában mindig gyors csapat az új alkatrészeknek köszönhetően Silverstone-ra is átmentette a formáját, **Hülkenberg** a hatodik helyről indulva hatodik lett, és a Haas az idény végéig versenyképes maradt.



…mélypontja: Magnussen eltiltása. A dán nyers, erőszakos stílusa sosem feküdt a sportfelügyelőknek, akik a 2014-ben bevezetett büntetőpont-rendszer történetében elsőként Magnussent szórták ki, az Olasz Nagydíjon kétszer is megbüntették, így a korábbi vétkeivel együtt összegyűlt a 12 büntetőpontja, és ki kellett hagynia az Azeri GP-t.



STATISZTIKÁK

NAGYDÍJAK
190 (21.)

GYŐZELMEK
–

DOBOGÓK
–

POLE POZÍCIÓK
1 (28.)

LEGGYORSABB KÖRÖK
3 (22.)

VB-PONTOK
307 (23.)

TAVALYI HELYEZÉS
7. (58 pont)

(Zárójelben az örökranglista-helyezést tüntettük fel.)

KULCSFIGURÁK

Gene **HAAS** *(amerikai)* tulajdonos, elnök



KOMACU Ajao *(japán)* csapatfőnök



Andrea **DE ZORDO** *(olasz)* technikai igazgató



Francesco **NENCI** *(olasz)* vezető versenymérnök



NEM KELLETT A MERCEDESNEK

2016	23. hely (9 futam)
2017	8. hely
2018	12. hely
2020	12. hely
2021	11. hely
2022	8. hely
2023	12. hely
2024	14. hely

Sokan esélyesnek tartották Esteban José Jean-Pierre Ocon-Khelfane-t arra, hogy Lewis Hamilton utódja legyen a Mercedesnél, hiszen szoros kapocs fűzi Toto Wolffhoz, aki 2015 elején, amikor a család pénze elfogyott, segített 2014 F3-as bajnokának ülést szerezni a GP3-as sorozatban. Később is támogatta a DTM-ben, illetve első F1-es éveiben, de arra eddig nem került sor, hogy Ocon élcsapatnál versenyezhessen. Az Alpine-tól távozva a Haasnál kötött ki, a tavaly sokat fejlődő istállónál fiatal csapattárs mellett versenyez, meglepő lenne, ha nem okozna ugyanúgy kellemetlen perceket Oliver Bearmennek, ahogy Sergio Péreznek a Force Indiánál vagy Fernando Alonsónak és Pierre Gaslynak az Alpine-nál.



SZÜLETETT: 1996. szeptember 17., Évreux
WEBOLDALA: www.esteban-ocon.com
INSTAGRAM: estebanocon
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: európai F3-bajnok (2014), GP3-bajnok (2015)
CSAPATAI: Manor (2016), Force India (2017–2018), Renault/Alpine (2020–2024), Haas (2025–)
ELSŐ FUTAM: 2016, Belga Nagydíj
GP-RAJTOK: 156
GYŐZELEM: 1
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 4
LEGJOBB RAJTHELY: 3. (3x)
VB-PONTOK: 445
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 8. (2017, 2022)
2024-BEN: 14. (23 pont)

A LEG...

...NAGYOBB ÁLDOZAT:
A mallorcai származású Ocon nem tehetős családból érkezett, egykeként a szülei szeme fénye, akiért már a gokartos korszakában óriási áldozatot hoztak, a házukat eladva lakókocsiba költöztek, és abban élve utaztak versenyről versenyre. A kockázatos lépés némi külső segítséggel bevált, Ocon F1-es pilótaként törleszthetett szüleinek.

...SZEBB VERSENYHÉTVÉGE:
A 2021-es Magyar Nagydíjat a nyolcadik rajtkockából kezdte a vizes aszfalton, a rajtnál történt sorozatos koccanások után az első kanyart követően már a második volt, majd miután Hamilton túl későn váltott száraz pályás gumikra, az élen találta magát. Sebastian Vettel támadásait visszaverve, Alonso Hamilton elleni védekezésének is köszönhetően **megszerezte első futamgyőzelmét.**



...FURCSÁBB SZAKÍTÁS:
Ocon és a Haas kérte, hogy a pilóta részt vehessen az idényzáró utáni teszten Abu-Dzabiban, mire az Alpine vezetői cserében nem is engedték rajthoz állni Ocont az emírségbeli versenyen. A franciát váratlanul érte a döntés, mert nem tudott elköszönni a csapattól, amelynél öt éven át versenyzett.

31

FRANCIA

ESTEBAN OCON

OLIVER BEARMAN

87

BRIT



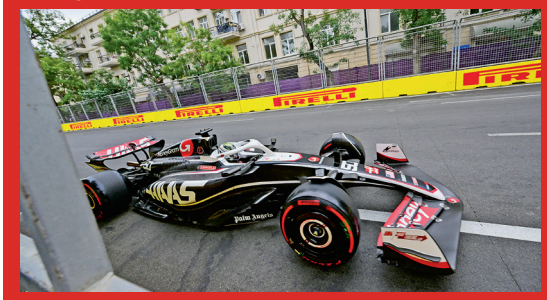
SZÜLETETT: 2005. május 8., London
WEBOLDALA: www.olliebearman.com
INSTAGRAM: olliebearman
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: német F4-bajnok (2021), olasz F4-bajnok (2021), F3-2. (2022)
CSAPATAI: Ferrari (2024), Haas (2024–)
ELSŐ FUTAM: 2024, Szaúdi Nagydíj
GP-RAJTOK: 3
LEGJOBB HELYEZÉS: 7.
LEGJOBB RAJTHELY: 10. (1x)
VB-PONTOK: 7
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 18. (2024)
2024-BEN: 18. (7 pont)

2024 → **18. hely** *(3 futam)*

A LEG...

...NAGYOBB CSALÓDÁS:
Bearman a 2023-as Formula–2-es idényben a hatodik lett, tavaly a bajnoki dobogót megcélozva kezdte a szezont, azonban a Prema-istálló nem tudta megfelelően felkészíteni az új generációs autót. Szaúd-Arábiában és Azerbajdzsánban F1-es kötelezettségei miatt nem indult, de az összetettbeli 12. helyezés úgy is csalódás, hogy a 28-ból négy versenyt kihagyott, és csak három sprintfutamot nyert meg, a többin dobogóra sem került.

...VÁRATLANABB LEHETŐSÉGEK:
Sainz mellett Kevin Magnussen is Bearman kezére játszott 2024-ben, a dán elsőként kapott egyversenyes eltiltást a büntetőpontok összegyűlése miatt, **az Azeri Nagydíjon Bearman ugrott be** a helyére, és tizedik lett, így első pilótaként szerzett pontot az első két futamán két különböző csapattal. Brazíliában a dán megbetegedett, így megint rajthoz állhatott a fiatal angol, aki az esős futamon a 12. helyen ért célba.



...KEDVESEBB SZÁM:
Sainz helyére beugorva 38-as, Magnussent helyettesítve az 50-es rajtszámmal ment tavaly, de főállásban a 87-es számot választotta. „Én nyolcadikán, az öcsém hetedikén született, ráadásul az apám rajtszáma is 87-es volt. Így teljes a kör” – mondta erről Bearman.

FERRARIS BEUGRÁS UTÁN A HAASNÁL

Amikor Carlos Sainz Jr. a tavalyi idénynyitót követően, a Szaúdi Nagydíj hétvégéjén sürgős vakbélműtéten esett át, a Ferrari Oliver James Bearmant hívta fel a növendékei közül a helyettesítésére. Az F2-es időmérőt órákkal korábban megnyerő angolnak a pálya nem volt ismeretlen, de a falakkal körbevett, beláthatatlan kanyarokkal teletűzdelt pályán F1-es autóval száguldani mégis nagyobb kihívás. 18 évesen minden idők legfiatalabb Ferrari-pilótájaként a 11. rajthelyet szerezte meg, a versenyen Lando Norrist és Lewis Hamiltont maga mögött tartva hetedik lett, amivel megváltotta a jegyét a Haas 2025-ös és 2026-os versenyzői állására.

RACING BULLS



OLASZ

▲ A Racing Bulls nemcsak nevet, hanem külsőt is változtatott, a fehér alapszín feldobja a faenzai kocsit

BIZTOS PONT A KÖZÉPMEZŐNYBEN

VISA CASH APP RACING BULLS F1 TEAM

SZÉKHELY
Faenza, Olaszország

AUTÓ
VCARB 02

HAJTÓEGYSÉG
Honda RBPT

A pilóták szemszögéből mindig is nagyon összetett volt a Red Bull második csapatának helyzete. Boldog, elszánt újoncok, illetve több esetben az első csapattól kapott ígéret után kikosarazott, csalódott pilóták között kellett megtartani az egyensúlyt. Az idén sem más a helyzet, miközben Isack Hadjar az F1-be kerülve élete lehetősége előtt áll, Cunoda Juki már az ötödik idényét kezdi el az istállónál, amelynél senki sem versenyzett még ennyi ideig anélkül, hogy előléptették volna a Milton Keynes-i gárdához. Liam Lawson Red Bullba kerülése igazán keserű pirula a japánnak, ezt a pofont kell kihevernie, és Hadjar ellen is megmutatnia, hogy a Honda és a Red Bull együttműködésének lezárása után is helye van az F1-ben.

A Racing Bulls jogelődjei mindig is a középmezőnyben csatázó csapatok voltak, 2010 óta mindegyik konstruktőri vb-t a hatodik és a kilencedik hely között zárták, és biztosra vehetjük, hogy ez az idén sem változik meg. A legjobb esetben a 2019–2021-es időszakot ismételheti meg a csapat, akkor sorozatban három évben szerzett dobogós helyezést. Ehhez a Red Bulltól kapott alkatrészek segíthetik hozzá, az autó hátsó felfüggesztését és váltóját már az előző idény végén is Verstappenékéhez igazították Faenzában, és 2025-re a kocsi eleje is a 2024-es Red Bull formáit ölti magára. Bár ez sok riválisnak nem tetszik, a két Red Bull-csapat az FIA-val együttműködve kényesen ügyel arra, hogy minden ilyen másolás szabályos keretek között történjen.



AZ EDDIGI LEGJOBB AUTÓ

AT02 (2021)

Nem könnyű kiválasztani az istálló eddigi legjobb autóját. A Red Bull nevelőcsapataként fantasztikus pilóták is megfordultak itt, Sebastian Vettel 2008-ban, Pierre Gasly 2020-ban győzött Monzában, míg Max Verstappen 2015-ben végig kiegyensúlyozottan ment. 2021 ugyan nem hozott győzelmet, de Gasly mellett Cunoda Juki is rendszeres pontszerző volt, mindössze három futamon maradt pont nélkül az AlphaTauri, amely Abu-Dzabiban negyedik és ötödik helyezéssel zárta le eddigi legjobb szezonját.



A 2024-ES ÉVAD…

…csúcspontja: brazíliai esőtánc. A szombatról vasárnapra halasztott, így is esőben megtartott időmérőn **Cunoda** a harmadik, Liam Lawson az ötödik rajtkockát szerezte meg. A versenyt is nehéz körülmények között bonyolították le, de a két pilóta megőrizte hidegvérét, mindketten pontokat szereztek, Cunoda hetedik, Lawson kilencedik lett.



…mélypontja: Ricciardo méltatlan búcsúja. Mindenki tudta, hogy **Daniel Ricciardo** Szingapúrban búcsúzik, de a Red Bull és az RB vezetői homokba dugták a fejüket, hivatalos búcsút nem szerveztek. Ricciardo leggyorsabb köre is nyilvánvalóvá tette a váltást, amelyet csak néhány nappal később jelentettek be. Még Laurent Mekies csapatfőnök is elismerte, hogy rosszul kezelték a helyzetet.



PILÓTÁK

CUNODA Juki *(japán)* **22**



Isack **HADJAR** *(francia)* **6**



STATISZTIKÁK

NAGYDÍJAK
375 (10.)

GYŐZELMEK
2 (25.)

DOBOGÓK
5 (34.)

POLE POZÍCIÓ
1 (28.)

LEGGYORSABB KÖRÖK
4 (22.)

VB-PONTOK
855 (12.)

TAVALYI HELYEZÉS
8. (46 pont)

(Zárójelben az örökranglista-helyezést tüntettük fel – a Toro Rosso és az AlphaTauri adatai is számítanak.)

KULCSFIGURÁK

Peter **BAYER** *(osztrák)* vezérigazgató



Laurent **MEKIES** *(francia)* csapatfőnök



Tim **GOSS** *(brit)* technikai főigazgató



Jody **EGGINTON** *(brit)* technikai igazgató



HOPPON MARADT, REKORDER LEHET

- 2021 → 14. hely
- 2022 → 17. hely
- 2023 → 14. hely
- 2024 → 12. hely

A japán sokak megrökönyödésére hoppon maradt Liam Lawsonnal szemben, amikor a Red Bull Sergio Pérez utódját kereste, s nem csak hogy nem léptette elő az első csapathoz, a szerződésébe foglalt opciót érvényesítve még legalább egy évig maradásra kényszerítette a fiókcsapatnál. Állítólag a kulisszák mögött is ment a szkander Helmut Marko és Christian Horner között, előbbi Cunoda, utóbbi Lawson pártját fogta, és végül a csapatfőnök döntött. A japán így egy ötödik idényre is a faenzai istállónál marad, amelynél 87 rajtja van, s idén Danyiil Kvjatot (89) és Pierre Gaslyt (96) megelőzve a csapat legtöbb futamot teljesítő versenyzőjévé válhat – persze a Red Bullt ismerve nem elképzelhetetlen, hogy ha Lawson nem teljesít, Cunoda mégis előreléphet.

A LEG...

...FONTOSABB VISSZAIGAZOLÁS:
Miután Lewis Hamilton tavaly év elején aláírt a Ferrarihoz, állandóvá váltak a többi versenyzőről szóló piaci pletykák. Cunodával a Red Bull júniusban szerződést hosszabbított, ami jólesett neki. „Nagyon nem vall a csapatra, hogy ilyen korán lépjen. Más istállók is érdeklődtek, végre igazi F1-es pilótának éreztem magam, nagy önbizalmat adott" – árulta el a folyamatról a japán.

...ŐSZINTÉBB VALLOMÁS:
Az F1 közösségi média stábja nemrég körkérdést tett fel a pilótáknak, s mindenki azt válaszolta, hogy élete álma világbajnoknak lenni. Kivéve Cunodát, aki elsőre azt felelte, hogy saját éttermet nyitna saját nemzetközi menüjével. A mezőny legkönnyebb tagja minden helyszínen élvezi a kulináris értékeket, nem kell a súlya miatt aggódnia.

...NAGYOBB RAJONGÓ:
Cunoda másfél éve az Abu-dzabi Nagydíjon találkozott **Jason Statham** színésszel, akinek a trénerével elárulták, hogy a pilóta a telefonja a „Jason Statham fia" fantázianevet kapta. „Jó választás. Akkor felelős vagyok érted, ha bajba kerülsz, csak szólj" – mondta a színész viccesen a japán pilótának.



SZÜLETETT: 2000. május 11., Szagamihara
WEBOLDALA: www.yukitsunoda.com
INSTAGRAM: yukitsunoda0511
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: japán F4-bajnok (2018), F2-3. (2020)
CSAPATAI: AlphaTauri/RB (2021–)
ELSŐ FUTAM: 2021, Bahreini Nagydíj
GP-RAJTOK: 87
LEGJOBB HELYEZÉS: 4. (1x)
LEGGYORSABB KÖR: 1
LEGJOBB RAJTHELY: 3. (1x)
VB-PONTOK: 91
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 12. (2024)
2024-BEN: 12. (30 pont)



JAPÁN

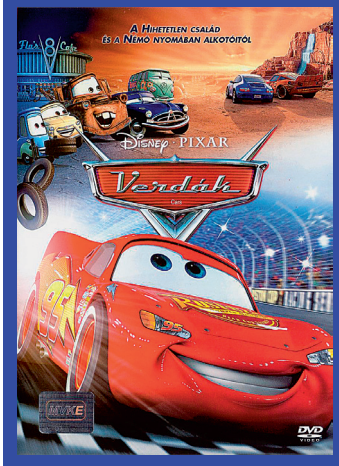
CUNODA
JUKI
22

A RED BULL **PROSTOT LÁTJA** BENNE

Második F2-es idényében alig maradt le a bajnoki címről az algériai szülők gyermekeként Párizsban született Hadjar, életében először nyerhette volna meg valamelyik sorozatot, ha az idény utolsó negyedében nem kerül gödörbe és nulláz egymást követő négy versenyen. Harminchat pontos előnyből kapott ki végül Gabriel Bortoletótól, de miután a Red Bull eldöntötte, hogy megszabadul Daniel Ricciardótól és Sergio Péreztől, nem volt Hadjarnál jobb opciója a Racing Bullshoz. Hadjar egyébként meggyőző és gyors volt, de hajlamos vad, meggondolatlan manőverekre és érthetetlen hibákra is, amit az F1-be érve már mindenki látni fog, és ha sok lesz a baklövés, a franciának fel kell készülnie a kritikák össztűzére, főleg hogy augusztusban betölti a 18-at Arvid Lindblad, akit várhatóan hamar az F1-be akar juttatni az anyavállalat.

A LEG...

...ELSŐ KAPOCS AZ AUTÓSPORTHOZ:



„Legalább kétezerszer láttam a **Verdákat,** ha nem háromezerszer. Tízéves koromig mindennap meg kellett néznem, imádtam" – árulta el a 2004-ben született Hadjar a 2006-os Pixar-filmről a francia Canal+ portréfilmjében. A Verdák miatt szeretett bele az autóversenyzésbe, ötéves volt, amikor a sebességért szintén rajongó apja először elvitte gokartozni, s hétévesen megkapta az első gokartját. A példaképe Lewis Hamilton.

...MEGTISZTELŐBB HASONLAT:

A Red Bull pilótaprogramját vezető Helmut Marko 2021-ben a Formula Regional monacói versenyén figyelt fel rá, és 2022-ben szerződtette az akadémiára. „Elsőre Alain Prostot láttam benne. Hasonlít rá, gondolkozik, mielőtt válaszol és jó a humora. Szerencsére még kevésbé gondolja túl a versenyzés politikai oldalát" – fogalmazott róla Marko.

...NAGYOBB RIZIKÓFAKTOR:

Cunoda heves rádióüzenetei Hadjaréhoz képest a higgadtsággal átitatott bölcsességet testesítik meg. Külső szemlélőként viccesnek hathatnak a gyakran a hisztéria határát is átlépő kifakadásai, de a csapaton belüli tekintélyének biztosan nem tesz jót, és a kritikusai számára is munícióként szolgálhatnak, ezért fontos lesz, hogy az elején türelmes legyen magával és a csapattal is.

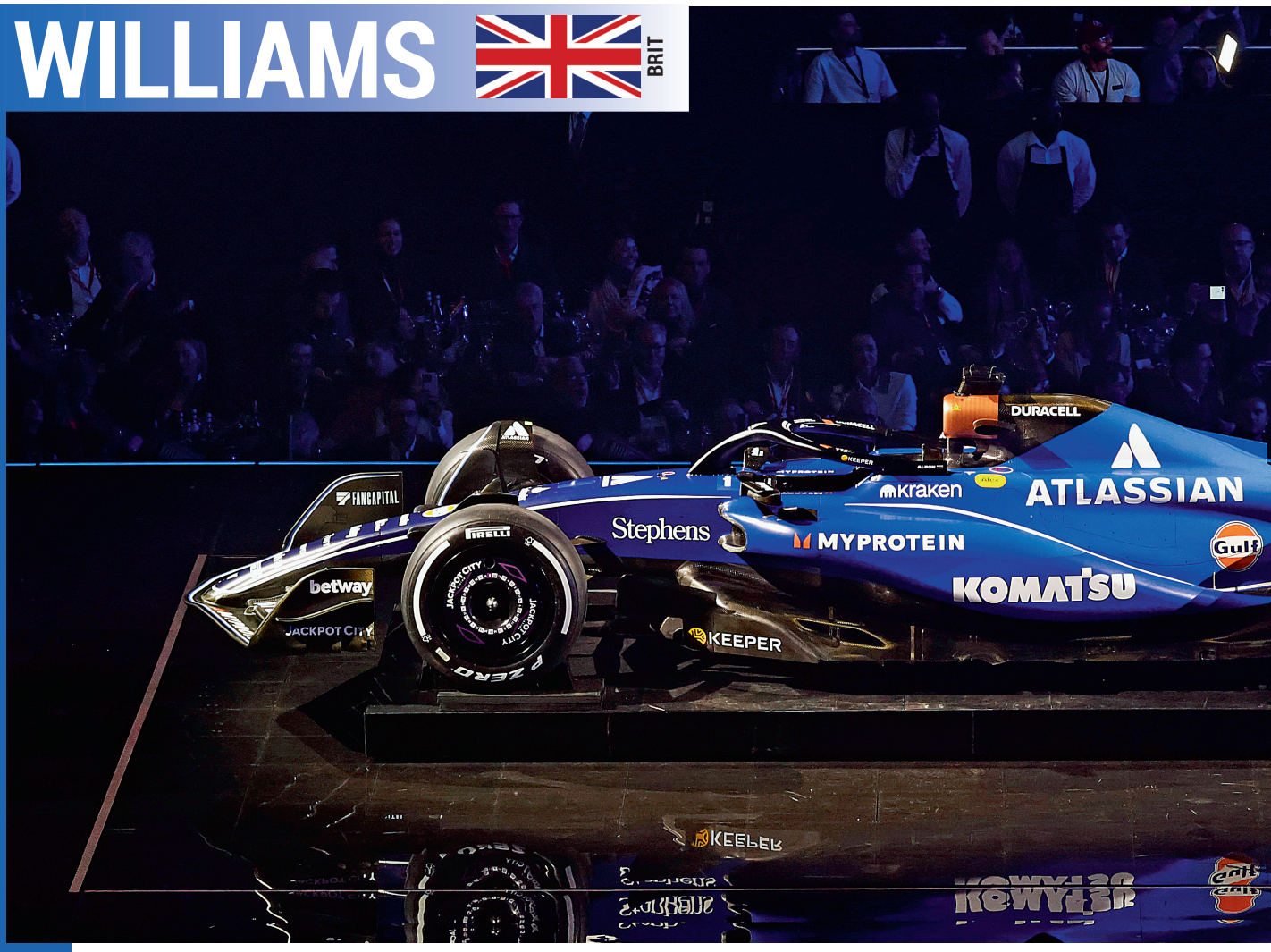
6 ISACK HADJAR

SZÜLETETT:
2004. szeptember 28., Párizs
WEBOLDALA:
isackhadjar.com
INSTAGRAM: isackhadjar
ÚJONC
F1 ELŐTTI KARRIERJE
2017–2018: gokart
2019: francia Formula–4-es bajnokság
2020: francia F4-3., emírségekbeli F4-11.
2021: Formula Regional Eb-5., F3 ázsiai-6.
2022: Formula Regional ázsiai 3., F3-3.
2023:
Formula–2, 14.
2024:
Formula–2, 2.



FRANCIA

WILLIAMS



▲ A Williams szeretne elmozdulni a tabella utolsó előtti helyéről, de a szervezetfejlesztés során inkább a jövőre koncentrál

FOLYTATÓDIK A PATINÁS CSAPAT ÚJJÁÉPÍTÉSE

ATLASSIAN WILLIAMS RACING

ATLASSIAN WILLIAMS RACING

SZÉKHELY

Grove, Nagy-Britannia

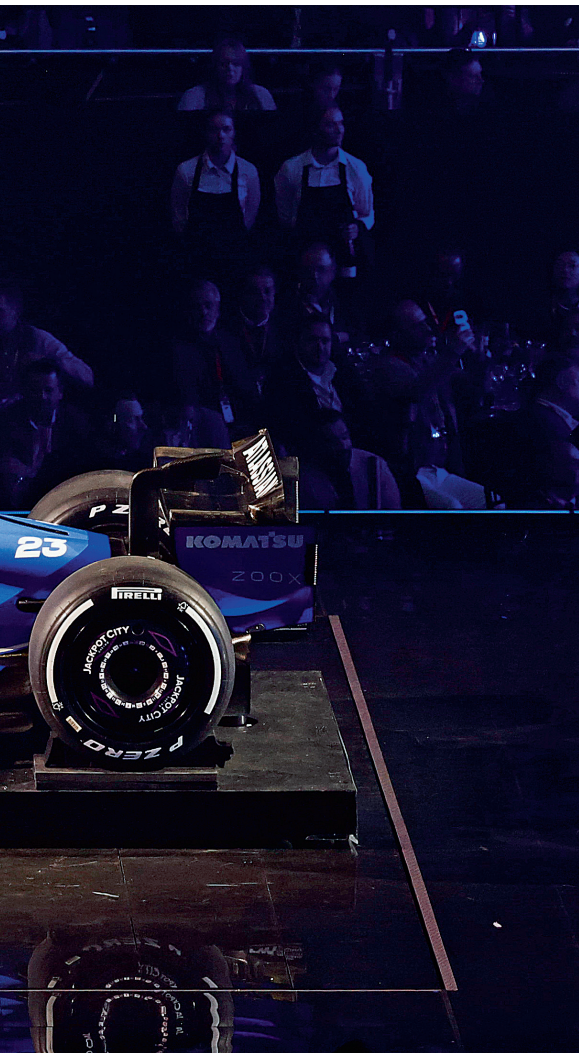
AUTÓ

FW47

HAJTÓEGYSÉG

Mercedes

Az egykor domináns Williams az elmúlt hét idényből csupán háromszor tudta elkerülni a tabella utolsó helyét, ami tökéletesen mutatja a szervezet mélyen gyökerező problémáit. A csapat élére 2023 elején kinevezett James Vowles a gyárban tett első látogatása után sokkolónak nevezte a különbséget a Mercedeshez képest, és még azon is elcsodálkozott, miként lehetett ilyen „őskori” módszerekkel megépíteni egy modern F1-es autót. A brit szakember vezetésével tehát az alapokról kezdődött az újjáépítés, ami óhatatlanul is hullámhegyekkel és hullámvölgyekkel jár együtt. A csapat tavaly csalódáskeltő eredményeket ért el, hiszen 17 ponttal a konstruktőri tabella utolsó előtti helyén végzett, ráadásul az idény eleji Ausztrál Nagydíjon tartalékváz híján csak egy autóval tudott rajthoz állni. Valószínűleg idén is vár még néhány kínos pillanat a Williamsre, mindazonáltal némi előrelépés már elvárható lenne – pláne a Ferraritól érkező Carlos Sainz segítségével. A négyszeres futamgyőztes spanyol megszerzése presztízsértékű is, hiszen ha ő is bízik a csapavezetség által felvázolt jövőképben, akkor valószínűleg tényleg van potenciál a projektben. Csatlakozása ráadásul azonnali pontszámnövekedést is jelenthet (főleg Logan Sargeanthez képest…), hiszen az elmúlt tíz évben számtalanszor bizonyította már hatékonyságát a nagydíjakon. Nem szabad elfelejteni azonban, hogy idén a Williamsre is átmeneti év vár, amely sok más csapathoz hasonlóan inkább a 2026-ban induló új technikai szabályrendszerre összpontosítja energiáit.



AZ EDDIGI LEGJOBB AUTÓ

FW15C (1993)

A győzelmi arányt tekintve ugyan az 1996-os Williams tekinthető a legdominánsabbnak, de a csapat legjobb autói közé szinte mindenki az 1992-es FW15B-t és az 1993-as FW15C-t sorolja. Nehéz dönteni a kettő között, de pusztán a benne lévő elképesztően magas szintű technológiai rendszerek kiforrottsága miatt inkább utóbbi felé hajlunk. Bár a brutális időmérős fölény ellenére Alain Prost és Damon Hill hat diadalt – főleg külső körülmények miatt – elbukott, az FW15C-t erőből alig-alig lehetett legyőzni.

A 2024-ES ÉVAD…

…csúcspontja: Sok hányattatott nagydíj után Azerbajdzsánban végre kijött a lépés a csapatnak, ami értékes pontokban mutatkozott meg. Az előtte rendezett 16 hétvégén összesen hat egységet sikerült szerezni, Baki utcáin viszont rögtön tízet, amelyben a Logan Sargeantet váltó **Franco Colapinto** is kiemelt szerepet játszott. Az argentin beugró nyolcadikként végzett közvetlenül Alex Albon mögött.



…mélypontja: Nem elég az idény eleji teljesítményhiány, a gyárban még a munkafolyamatok is megcsúsztak, így a harmadik, melbourne-i hétvégére is tartalékváz nélkül utazott a csapat. Ez aztán alaposan visszaütött, mert Alex Albon **pénteki kicsúszása** után csak egy ép autó maradt, amellyel rajthoz lehetett állni. Pat Fry technikai főigazgató a média nyilvánossága előtt tajtékzott a gyári teszetoszaság miatt.

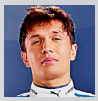


PILÓTÁK

Carlos **SAINZ JR.** *(spanyol)* **55**



Alexander **ALBON** *(thaiföldi)* **23**



STATISZTIKÁK

NAGYDÍJAK
839 (3.)

GYŐZELMEK
114 (5.)

DOBOGÓS HELYEZÉSEK
313 (3.)

POLE POZÍCIÓK
128 (4.)

LEGGYORSABB KÖRÖK
133 (3.)

VB-PONTOK
3634 (5.)

VB-CÍMEK
7 egyéni + 9 konstruktőri vb-cím

TAVALYI HELYEZÉS
9. (17 pont)

(Zárójelben az örökranglista-helyezést tüntettük fel..)

KULCSFIGURÁK

Matthew **SAVAGE** *(brit)* elnök



Frédéric **BROUSSEAU** *(kanadai)* ügyvezető igazgató



James **VOWLES** *(brit)* csapatfőnök



Pat **FRY** *(brit)* technikai főigazgató





MOST KELL BIZONYÍTANIA

2019 → 8. hely
2020 → 7. hely
2022 → 19. hely
2023 → 13. hely
2024 → 16. hely

Valószínűleg élete legfontosabb idénye következik, amelyben bizonyítania kell, hogy valóban olyan kaliberű pilótává nőtte ki magát, amilyennek williamses főnökei és a brit sajtó láttatja. A reális értékeléssel azért lehetünk bajban, mert míg fiatalként a Red Bullnál túl erős (Max Verstappen), később a Williamsnél túl gyenge (Nicholas Latifi, Logan Sargeant) csapattársai voltak. A grove-i istállónál tempó alapján még a tavalyi beugró Franco Colapinto szorongatta meg a leginkább, idén viszont az elmúlt öt év messze legnagyobb kihívása vár rá. Ha valóban annyit fejlődött a Red Bull-os fiaskó óta, mint munkatársai állítják, bizony tartania kell a lépést Carlos Sainzcal, máskülönben sokat csökkenhet az ázsiója. Ha viszont le tudná győzni új csapattársát, talán a topistállók figyelmét is újra felhívná magára.

A LEG...

...NAGYOBB SZERENCSE:
2012-ben kevesebb mint egy évig volt a Red Bull juniorprogramjának tagja, később mégis ez nyitotta meg előtte az utat az F1 felé. Pierre Gasly előléptetésével hirtelen megüresedett egy hely a Toro Rossónál 2019-re, a Red Bull pedig már csak presztízsből is olyan fiatalt akart választani, aki valaha nála pallérozódott. Emiatt döntöttek Albon mellett, akinek egyébként már aláírt szerződése volt a Formula E-ben a Nissannal.

...SZEBB PILLANAT:



A 2020-as **Toscanai Nagydíjon** Max Verstappen kiesése után nagy lehetőség kapujába lépett, hogy a top háromban végezzen. A Red Bull tempóját kihasználva ez sikerült is neki, így ő lett az első, aki thaiföldi színekben indulva dobogós helyezést ért el az F1-ben. Az idény későbbi részén aztán Bahreinben is felállhatott a pódiumra.

...FŐBB PÉLDAKÉP:
Bár édesapja brit, és Angliában cseperedett fel, mégis a Formula–1 német szupersztárja, Michael Schumacher volt a példaképe. Emlékei szerint tele volt szobája fala a Ferrari klasszisának poszterei-vel, gyerekkori rajongása olyan méreteket öltött, hogy dühösen hisztizett, ha egy nagydíjat nem Schumacher nyert meg.

ALEXANDER ALBON

23

THAIFÖLDI



SZÜLETETT: 1996. március 23., London (Nagy-Britannia)
WEBOLDALA: www.alexalbon.com
INSTAGRAM: alex_albon
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: európai Formula-Renault 2.0, 3. (2014), GP3, 2. (2016), Formula–2, 3. (2018
CSAPATAI: Toro Rosso (2019), Red Bull (2019–2020), Williams (2022–)
ELSŐ FUTAM: 2019, Ausztrál Nagydíj
GP-RAJTOK: 104
LEGJOBB HELYEZÉS: 3. (2x)
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 2
LEGGYORSABB KÖRÖK: –
LEGJOBB RAJTHELY: 4. (5x)
VB-PONTOK: 240
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 7. (2020)
2024-BEN: 16. (12 pont)

ÁTNÉZTEK RAJTA A TOPCSAPATOK

A Ferrarinál nyújtott négyéves teljesítménye alapján teljes mértékben megérdemelte volna a folytatást, ám a maranellóiak nem akarták elszalasztani a 2025-re elérhetővé váló Lewis Hamilton átigazolását. A tavaly februári bejelentés után Sainz hosszú hónapokig próbálkozott, hogy helyet találjon egy másik topcsapatnál, ez azonban nem sikerült neki. A Red Bullnál feltehetőleg korábbi Toro Rossó-s csapattársa, Max Verstappen vétózta meg érkezését, a Mercedes inkább saját nevelésű tinijének, Kimi Antonellinek ad lehetőséget, a McLaren pedig már korábban magához láncolta jelenlegi pilótáit. Ezek után a spanyolnak csak a legkisebb rossz maradt, ez pedig a Williams, amelyet tapasztalatával most megpróbál előrelendíteni. Ha vissza akar kerülni az élcsapatok radarjára, földbe kell döngölnie csapattársát, Alex Albont.

2015	15. hely
2016	12. hely
2017	9. hely
2018	10. hely
2019	6. hely
2020	6. hely
2021	5. hely
2022	5. hely
2023	7. hely
2024	5. hely

A LEG...

...GYORSABB ROKON:
A Carlos Sainz név már akkor híres volt a motorsport világában, amikor a későbbi F1-es pilóta meg sem született. **Édesapja, Carlos Sr.** ugyanis a rali-vb-n alkotott maradandót az 1990-es években többek között két bajnoki címmel és 26 győzelemmel. Vb-karrierje után a Dakaron is bizonyított: négyszer nyerte meg a világ legkeményebb terepreprali-viadalát – legutóbb tavaly.



...HÍZELGŐBB HÍVÁS:
A McLarennél olyan erős idényt futott 2019-ben, hogy a Ferrari már 2020 elején úgy döntött, az azt követő évben inkább vele folytatja Sebastian Vettel helyett. Sainznak hízelgő volt, hogy a legendás csapat nagyobb potenciált lát benne, mint a négyszeres világbajnokban, és akkori csapatfőnöke, Mattia Binotto később elmondta, ő idén sem cserélte volna le Lewis Hamiltonra.

...HŐSIESEBB DIADAL:
Eddigi négy győzelme közül egyértelműen a 2024-es melbourne-i a legemlékezetesebb. Sainz két héttel az Ausztrál Nagydíj előtt esett át vakbélműtéten, de végtelenül professzionális rehabilitációjának, valamint konok kitartásának köszönhetően mégis részt tudott venni a versenyhétvégén. A tündérmesébe illő történetet nagyszerű diadala tette teljessé.

CARLOS SAINZ JR.

55



SZÜLETETT: 1994. szeptember 1., Madrid
WEBOLDALA: www.carlossainz.es
INSTAGRAM: carlossainz55
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: észak-európai Formula-Renault 2.0, bajnok (2011), Formula-Renault 3.5, bajnok (2014)
CSAPATAI: Toro Rosso (2015–2017), Renault (2017–2018), McLaren (2019–2020), Ferrari (2021–2024), Williams (2025–)
ELSŐ FUTAM: 2015, Ausztrál Nagydíj
GP-RAJTOK: 206
GYŐZELMEK: 4
DOBOGÓS HELYEZÉSEK: 27
LEGGYORSABB KÖRÖK: 4
POLE POZÍCIÓK: 6
VB-PONTOK: 1272.5
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 5. (2021, 2022, 2024)
2024-BEN: 5. (290 pont)

SPANYOL

SAUBER

SVÁJCI

AZ UTOLSÓ FELVONÁS AZ AUDI-ÉRA ELŐTT

STAKE F1 TEAM KICK SAUBER

SZÉKHELY
Hinwil, Svájc

AUTÓ
C45

HAJTÓEGYSÉG
Ferrari

Még egy év, és jön az Audi! A 2026-os új szabályrendszerre vadonatúj autó épül, nem a 2025-ös négykerekűt fejlesztik tovább, hanem a háttérben folytatódik az a teljesen új projekt, amely már egy ideje elindult. Az idei szezon mégis fontos lehet a hinwili istállónak, hiszen már a német gyár által véglegesített csapatvezetőség áll az élén (főleg Jonathan Wheatley áprilisi érkezése után), két új pilóta ül az autóban, és nem mindegy, milyen hangulatban telik a felkészülés utolsó szakasza 2026-ra.

Az augusztusban a projekt élére álló Mattia Binotto nem kertelt, elmondta, az elmúlt tíz évben a túlélés volt a Sauber fő célja, de ez most megváltozik, a 2000-es évek második felében látott BMW-érához hasonlóan egy német autógyár teljes vállszélességgel a program mögé áll, és nem lehet más cél, mint nyerni. Ahhoz, hogy minden egyes munkatárs hinni kezdjen az új célokban, és ne cinikus mosollyal fogadja a 2026-os Audi bemutatását, 2025-ben muszáj lesz elindulni felfelé.

A jó hír, hogy a tavalyi állapotból csak egy irány létezik, és Nico Hülkenberg, valamint az újonc Gabriel Bortoleto úgy kormányozhatja a 2024-esnél jobb eredmények felé a két autót, hogy tudják, az új éra első éveiben is számítanak rájuk. Nem mindegy, hogyan vágnak neki az új korszaknak, és milyen hangulatot teremtenek a központban a 2025-ös teljesítményükkel.

▼ **Az Audi hivatalos érkezése előtti évben már a csapat teljes összecsiszolódása a cél**





AZ EDDIGI LEGJOBB AUTÓ

F1.08 (2008)

A Sauber 2006 és 2009 között a BMW gyári csapataként működött, és 2008-ban az egyik legjobb autót készítette Robert Kubica és Nick Heidfeld számára. A Ferrari és a McLaren csatájába sokszor beleszólt a hófehér autó is, Kanadában a lengyel vezérletével kettős győzelmet aratott a csapat, és hét futam után három pontra volt a Ferraritól. Csakhogy ekkor teljesen leállították a kocsi fejlesztését, és a 2009-es új szabályokra készült az istálló. A következő év teljes csőd lett, az év végén kivonuló BMW számára 2008 az elszalasztott lehetőség maradt.



A 2024-ES ÉVAD…

…csúcspontja: az egyetlen pontszerzés. **Csou Kuan-jü** először versenyezhetett a hazájában az F1-ben, ami történelmi pillanat volt, de az egész idény szerzett pont nélkül végigküszködő csapatnak a legszebb pillanat a kínai pilóta katari nyolcadik helyezése volt. Az utolsó előtti futamig várni kellett rá, de végül nem maradt pont nélkül a Sauber.



…mélypontja: sikertelen fejlesztések.Nagyon gyorsan kiderült, hogy a Sauberé 2024-ben az egyik leglassúbb autó, és amíg az Alpine, a Williams és a Haas előre tudott lépni, a zöld-feketéknek fejlesztése nem haladt. **Bottas** néha továbbjutott az időmérő első szakaszából, de valós pontszerzési esély az idény legvégéig nem adódott.



PILÓTÁK

Gabriel **BORTOLETO** *(brazil)* **5**



Nico **HÜLKENBERG** *(német)* **27**



STATISZTIKÁK

NAGYDÍJAK
486 (5.)
GYŐZELEM
1 (26.)
DOBOGÓK
27 (15.)
POLE POZÍCIÓ
1 (28.)
LEGGYORSABB KÖRÖK
5 (20.)
VB-PONTOK
869 (10.)
TAVALYI HELYEZÉS
10. (4 pont)

(Zárójelben az örökranglista-helyezést tüntettük fel.)

KULCSFIGURÁK

Mattia **BINOTTO** *(svájci-olasz)* vezérigazgató



Jonathan **WHEATLEY** *(brit)* csapatfőnök (április 1-jétől)



James **KEY** *(brit)* technikai igazgató



Giampaolo **DALL'ARA** *(olasz)* vezető versenymérnök



AZ AUDI MÉG HISZ BENNE

2010	14. hely
2012	11. hely
2013	10. hely
2014	9. hely
2015	10. hely
2016	9. hely
2017	10. hely
2018	7. hely
2019	14. hely
2020	15. hely (2 futam)
2022	22. hely *(2 futam)*
2023	16. hely
2024	11. hely

Nico Hülkenbergre 15 évvel az első versenye után is szükség van a Formula–1-ben, legalábbis a 2026-os bemutatkozásra készülő Audi vezetői szerint nincs jobb jelölt nála. A 2019 és 2023 között beugróként mindössze négy versenyen induló Hülkenberg két éve a Haastól kapta meg a bizalmat, nagy szerepe volt a visszatérésében, hogy Mick Schumacher kiábrándító karrierjét követően nem volt másik német opció. Hülkenberg a gyári program vezérpilótájaként segíti az Audit, ami új szerepkör, mint elmondta, a Renault-nál kész csapathoz érkezett, és kevésbé adtak a véleményére. Új istállójánál nagy felelősség szakadt a nyakába még akkor is, ha az őt szerződtető Andreas Seidl már nincs a programban.



SZÜLETETT: 1987. augusztus 19., Emmerich
WEBOLDALA: www.nicohulkenberg.net
INSTAGRAM: hulkhulkenberg
F1 ELŐTTI LEGNAGYOBB SIKEREI: német Formula BMW-bajnok (2005), A1GP-bajnok (2006–2007), F3 Masters-győztes (2007), F3-as Európa-bajnok (2008), GP2-bajnok (2009)
CSAPATAI: Williams (2010), Force India (2012, 2014–2016), Sauber (2013, 2025–), Renault (2017–2019), Racing Point (2020, 2 futam), Aston Martin (2022, 2 futam), Haas (2023–2024)
ELSŐ FUTAM: 2010, Bahreini Nagydíj
GP-RAJTOK: 227
LEGJOBB HELYEZÉS: 4. (3x)
LEGGYORSABB KÖRÖK: 2
POLE POZÍCIÓ: 1
VB-PONTOK: 571
LEGJOBB VB-HELYEZÉS: 7. (2018)
2024-BEN: 11. (41 pont)

A LEG…

…FURCSÁBB STATISZTIKA:
Egy híján százzal több versenyen rajtolt el, mint Adrian Sutil (227–128), aki a második legtöbb F1-es futamot teljesítette dobogós helyezés nélkül. A rajtok száma a következő években biztosan emelkedik, de a dobogóra kisebb az esélye, mint valaha. És már a legtöbb futam győzelem nélkül is az övé, megelőzve Andrea De Cesarist (208).

…HOSSZABB IDŐ UTÁNI VISSZATÉRÉS:
Hülkenberg 2013-ban már versenyzett a Saubernél, 12 év után tér vissza a csapathoz, ami a leghosszabb idő ilyen tekintetben a Formula–1 történetében. A hinwili központ ugyanaz, de már a stáb nagy része is kicserélődött az elmúlt jó egy évtizedben.

…NAGYOBB SIKERE:
Még a Force Indiánál versenyzett, amikor 2015-ben a Porsche – Andreas Seidl által vezetett – sportautó-programjához csatlakozott, és a német gyártó harmadik számú egységében a brit Nick Tandyvel és az új-zélandi Earl Bamberrel megnyerte júniusban **a 24 órás Le Mans-i versenyt.** Ekkor nyert először aktív F1-es pilóta Le Mans-ban 1991 (Johnny Herbert és Bertrand Gachot a Mazdával) óta.



27

NICO
HÜLKENBERG

NÉMET

GABRIEL BORTOLETO

5

BRAZIL



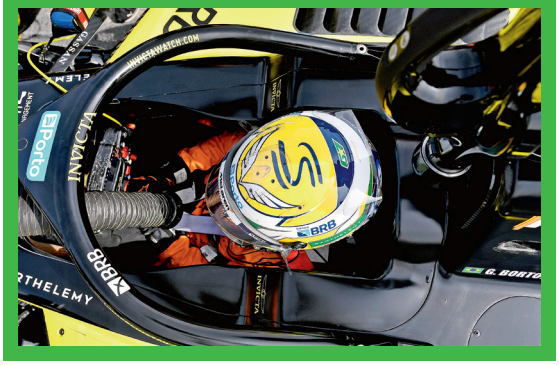
SZÜLETETT:
2004. október 14., Sao Paulo
WEBOLDALA:
www.gabrielbortoleto.com.br
INSTAGRAM:
gabrielbortoleto_
ÚJONC
F1 ELŐTTI KARRIERJE
2017–2019: gokart
2020: olasz Formula–4, 5.
2021: Formula Regional Eb-15.
2022: Formula Regional Eb-6.
2023: Formula–3-bajnok
2024: Formula–2-bajnok

A LEG...

...MEGGYŐZŐBB F2-ES FUTAM:
A monzai időmérőn Bortoleto kicsúszott, mért kör nélkül zárt, és mindkét futamot az utolsó, 22. helyről kezdte. A sprintfutamon a nyolcadik helyig zárkózott fel, a balesetekkel tűzdelt fő versenyt viszont megnyerte, így az F2 történetében elsőként a mezőny végéről rajtolva győzött.

...MEGHATÁROZÓBB BESZÉLGETÉSEK:
Hülkenberggel ellentétben Bortoletót nem az azóta az Audi projektjétől távozó Andreas Seidl szerződtette, hanem a német távozása után kinevezett Mattia Binotto, aki az F1 nyári szünetében kezdett el tárgyalni a brazillal, és többek között a Monzában látott versenyzés és hosszú beszélgetések hatására tette le elé a megállapodást.

...FONTOSABB KÜLDETÉS:
Felipe Massa 2017-es távozása óta Bortoleto az első főállású brazil az F1-ben, a három pilóta révén nyolc vb-címet szerző dél-amerikai ország hagyományait kell folytatnia. Tudja, hogy ez mit jelent, tavaly az imolai versenyhétvégétől **Ayrton Sennáéhoz hasonló sisakban** versenyzett.



SIKERES TRIÓ NYOMÁBAN

George Russell, Charles Leclerc és Oscar Piastri után Bortoleto a negyedik pilóta, aki a nevelősorozatok szűk tíz évvel ezelőtti reformja óta újoncként megnyerte az F3-as (vagy GP3-as) és az F2-es sorozatot is, majd szerződést kapott a Formula–1-ben. A három elődje már futamgyőztes is, és a 2025-ös világbajnokság előtt titkon vagy nem is annyira titkon a világbajnoki címre pályázik. A brazil tavaly az F2-es idényben a kategória rutinos pilótáit megszégyenítő érettséggel és kiegyensúlyozottsággal versenyzett, de bajnoki címéhez kellett a mezőny kiszámíthatatlansága is, hiszen 28 versenyből csupán kettőt nyert meg. Nico Hülkenberg csapattársaként nem áll lehetetlen feladat előtt a csapaton belüli párharcban, ha rendszeresen legyőzi a németet, az Audi mellett más istállók figyelmét is felhívhatja magára.

ÚJSÁGÍRÓI SZEMMEL

IDÉN IS SZOROS HARC



MICHAEL SCHMIDT
a német Auto Motor und Sport F1-es újságírója



MÉSZÁROS SÁNDOR
a formula.hu F1-es újságírója



IZSÁNYI SZABOLCS
a Nemzeti Sport Online szerkesztője

1 HASONLÓAN SZOROS ÉS FORDULATOS IDÉNYRE SZÁMÍTASZ, MINT AMILYEN A TAVALYI VOLT? MELY CSAPATOK KÜZDENEK MAJD AZ ÉLEN?	Szerintem megint kiegyenlített idényt látunk majd a Red Bull, a McLaren, a Ferrari és a Mercedes futamgyőzelmeivel. Talán még az Aston Martin és az Alpine is beleszólhat a harcukba. A szívóhatású autók lassan elérik teljesítménylimitjüket. Hacsak valaki nem talál valami csodatrükköt, az autók teljesítménye kiegyenlítődik.	Szorosabb és fordulatosabb csatát várok, mint amilyen a 2024-es volt, ráadásul háromesélyes küzdelmet. A McLaren és a Ferrari szerintem bizakodva készülhet, s bár a Red Bull leépülése tavaly látványos volt, amíg Max Verstappen ott van, addig számolni kell vele. Tőlük várom az izgalmakat, a Mercedes esélyeivel kapcsolatban szkeptikus vagyok.	Valószínűleg már mindenki a 2026-os idényre fordítja erőforrásai javát, ezért a tavalyi autókon inkább csak csiszoltak, ami biztató, hiszem, hogy olyan fordulatos lehet a 2025-ös szezon, mint a tavalyi második fele volt, és ugyanaz a négy csapat indul győzelmi esélyekkel is, bár a Mercedes és a Red Bull csak egy-egy pilótával számolhat igazán.
2 MIT VÁRSZ HAMILTONTÓL A FERRARINÁL?	Nehéz dolga lesz Leclerc ellen, aki már jól ismeri a Ferrari rendszerét és az autó karakterisztikáját, ráadásul beszél olaszul. Az viszont Hamilton kezére játszik, hogy a csapat már 2024-ben is kiszámítható és könnyebben vezethető autót alkotott. Őt és Leclerc-t érzem Verstappen igazi kihívójának az idén.	Arra nem merek fogadni, hogy megszerzi a nyolcadik vb-címét a Ferrarinál, arra pláne nem, hogy elsőre vb-esélyes lesz, arra viszont igen, hogy jobban sül el a csapatváltása, mint amire a legtöbben számítanak. A véleményem a bejelentés óta az, hogy a felszálló ágban lévő vörösöknek épp egy ilyen tapasztalt, a munkától nem megriadó, kíméletlen harcosra van szüksége.	Egy körön biztosan nem tud versenybe szállni Leclerc-rel, de versenytávon rutinból hozhat jó eredményeket. Az első évében még inkább támogató szerepkörben tudom elképzelni, de ugye 2007-ben is ezt vártuk, aztán meglepte Alonsót. Kérdés, negyenévesen van-e még benne annyi.
3 A LAWSON–PÉREZ CSERÉVEL SIKERESEBB LESZ A RED BULL?	Verstappen Lawsont is simán lenyomja. Talán Lawson jobban viseli majd a vereségeket, mert mentálisan erősebb Péreznél. Ha belátja, hogy csapattársa gyorsabb nála, megelégszik azzal is, amit maximálisan elérhetőnek érez.	A Red Bull problémái jóval mélyebben gyökereznek annál, mint amit egy pilótacserével meg lehet oldani. A tavalyi drasztikus hanyatlás során felőrölt és megsemmisített Pérez szintjét biztosan tudja hozni Lawson, az eredményesebb szerepléshez viszont az kell, hogy az új-zélandi jobban alkalmazkodjon a környezethez és a világverő csapattárs stílusára szabott autóhoz.	A Red Bull szereplését Max Verstappen szereplése határozza meg. Mindegy, hogy Pérez, Lawson vagy Cunoda ül a másik autóban. Akkor nyerhetnek Lawsonnal, ha fekszik neki a Verstappen stílusához igazított autó, amellyel Pérez bajban volt, de ez majd idény közben derül ki.
4 HÁNY VERSENYT JÓSOLSZ DOOHANNEK AZ ALPINE-NÁL, MIELŐTT COLAPINTO VÁLTJA?	Szerintem ötfutamnyi időt kap. Ha ez idő alatt nem közelíti meg körönként két-három tizedmásodpercre Gaslyt, lecserélik Colapintóra.	Elég sokat láttam elég közelről abból, hogy milyen úton és mennyi kitartással jutott eddig Doohan, így mérhetetlenül sajnálom, hogy ilyen borzalmas teher alatt kell kezdenie. A jóslatom öt futam. Ez a furcsa, áldatlan helyzet – talán – csak akkor változhat meg, ha az ausztrál valahonnan előhúzna egy gigantikus szponzori csomagot a csapat számára…	Nem Colapinto tavaly év végén mutatott teljesítménye, hanem az argentin mögött álló rengeteg pénz miatt reménytelen az ausztrál helyzete. Doohan legfeljebb időt húzhat azzal, ha korán megveri Gaslyt egyszer-kétszer, de Briatorét és az Alpine helyzetét ismerve biztos eljön a váltás. Ha Doohan nem veszi fel a versenyt Gaslyval, öt-hat futam után jön a csere.
5 LEHET-E AZONNALI POZITÍV HATÁSA NEWEY ÉRKEZÉSÉNEK AZ ASTON MARTINRA?	Azonnali biztosan nem, néhány versenyre azért szükség lesz. És az előrelépés azt követően is csak a beállítások terén jelentkezik majd. Talán ad néhány tippet a kollégáknak az autó hibáival kapcsolatban. A problémák megoldásához több futamra van szükség, és amúgy is főleg a 2026-os autón dolgozik majd.	Egy ilyen kaliberű szakembernek már a puszta jelenléte is ösztönzőleg hat egy szervezetre, de érdemi pozitív hatást szerintem leghamarabb 2026-ra lehet várni. A korábbi sikergyáros Newey-stáb másik kulcsemberének, Rob Marshallnak az érkezését követő második évben sikerült robbantania a McLarennél. Valami hasonlót remélnek az Aston Martinnál is.	Ha én irányítanám az Aston Martint, Newey idei feladata a 2026-os koncepció felépítése lenne, mert arra még van ideje. Minden óra, amit a 2025-ös autóra szánna, a következő évi esélyeket rontaná. A stáb többi tagját feldobhatja, hogy együtt dolgozhat vele, ami extra ötleteket és sikeresebb fejlesztéseket is eredményezhet.
6 MI A VÉLEMÉNYED ARRÓL, HOGY IDÉN SOROZATBAN MÁR A 40. MAGYAR NAGYDÍJAT RENDEZIK?	Ez a szám önmagáért beszél. A verseny jól szervezett, a pálya elhelyezkedése nagyszerű, a közeli főváros pedig igazán menő. Természetesen a Formula–1 által megkövetelt rendezési jogdíjhoz szükséges pénz előteremtése is kell. Enélkül manapság egy nagydíj sem marad életben.	Büszkeség és öröm, amit ezzel kapcsolatban érzek. Az első mogyoródi verseny bűvöletében nőttem fel, így könnyebb volt megérteni, hogy a futam jócskán hozzájárult a vasfüggöny lebomlásához vezető változásokhoz. Bármerre járok a világban, a hallott visszajelzések alapján megkérdőjelezhetetlen számomra, hogy a Hungaroring és a Magyar Nagydíj az egyik legfontosabb portékánk.	Örülök neki! Hatalmas dolog, hogy az 1980-as évek közepén idehozott futam már a versenynaptár klasszikusának számít, a világ is elfogadta így, és a jövőkép is biztató.

VÁRHATÓ A VILÁGBAJNOKI CÍMÉRT

FRÉD **FERRET** a francia L'Équipe F1-es újságírója	**ZSOLDOS** BARNA a Nemzeti Sport F1-es újságírója	**UJVÁRI** MÁTÉ az M4 Sport F1-es boxutcai riportere	ALESSANDRO **GARGANTINI** az olasz Autosprint F1-es újságírója
			
Igen, a teljesítménykonvergencia hatása miatt szoros csatát vív majd a győzelmekért a McLaren, a Red Bull és a Ferrari. Sőt, talán a Mercedes is megtalálja a módját, hogyan varázsolja gyorssá és kiszámíthatóvá az ezüstnyilat.	Természetesen ebben bízom, de azért nem veszem készpénznek. Emlékszem még, hogy viszonylag stabil szabályok mellett is milyen lapos idény követte a parádés 2010-es, illetve 2012-es évadot… De persze remélem, a McLaren, Ferrari, Red Bull, Mercedes négyes még a tavalyinál is szorosabb csatát vív majd egymással.	Tekintettel arra, hogy 2026-tól teljesen új éra veszi kezdetét az F1-ben, idén még az előzőnél is szorosabb szezonra számítok. A bajnoki címért a McLaren, Ferrari, Red Bull trió csatázhat, megérzésem szerint Norris most nem „csak" csapatban lesz világbajnok…	Hasonló erősorrendre számítok, mint ami tavaly év végén kialakult. Szerintem idén is a McLaren lesz az etalon, de a Ferrari teljesítménye is egyre javul. Ha esélye lesz a bajnoki címre, versenyzőként ezúttal is Verstappen jelentheti a különbséget, és a Mercedes is meglepetést szerezhet.
Nagyon boldognak tűnik az új kihívás kapcsán. Mivel mindent megtettek annak érdekében, hogy könnyű legyen a beilleszkedése a csapatnál, sokat várok Hamiltontól – persze, ha az autója is gyors lesz.	Szerintem hasonlóan szoros lesz a csapaton belüli helyzet Leclerc-rel, mint a Mercedesnél volt Russell-lel. Hogy ahhoz képest a tét nő-e, egyelőre senki sem tudja, de érzem annyira szerencsésnek Hamiltont, hogy még legalább egyszer harcba szálljon a vb-címért. Futamgyőzelmeket szinte biztosan szerez a Ferrarival.	Hatalmas felhajtást! Óriási durranás és elképesztő sztori Hamilton Ferrariba igazolása, de szerintem házon belül kikap Leclerc-től, és nem jön össze az a hőn áhított nyolcadik világbajnoki cím – idén legalábbis nem.	Hamilton rengeteget ad majd a Scuderiának, és segíti a fejlődését. Egy ilyen legendára van szükség az utolsó lépés megtételéhez, és szerintem Leclerc is profitál a Lewis érkezésével járó előnyökből.
Mivel a tavalyinál rosszabb már úgysem lehet, azt mondom, igen… Kivéve akkor, ha Lawson mindenáron le akarja győzni Verstappent, ami ahhoz vezetne, hogy az egóját és az autót is darabokra töri.	Nem vagyok benne biztos. Fiatal csapattársai közül Verstappen korábban már Gaslyt és Albont is földbe döngölte – szerintem Lawson semmivel sem jár előrébb náluk, miközben a holland zseni évről évre félelmetesebb formát mutat. A csapat elöljárói nyugodtabbak lehetnének, ha visszahozták volna Sainzot a Red Bull-családba.	Mindenképpen ezt várom, igen! Pérez a jó kezdet után a végére minden szempontból elfogyott és alulteljesített. Lawson személyében kellően agilis, agresszív és gyorsan tanuló pilótát nyert a Red Bull – ennek a pontszámokban is meg kell látszódnia, de nagy kérdés, hogy összességében mekkora lemaradásban lesznek a bikások a McLaren, Ferrari duótól.	Pérez eleve a végét járta, nem is értem, miért hosszabbított vele a Red Bull tavaly olyan korán – Mateschitz halála szervezetlenséghez és hanyatláshoz vezetett. Lawson karrierje legfontosabb pontjához érkezett, amelynél nem szabad megtörnie. Jobbnak kell lennie Péreznél, különben őt is hamar kiteszik.
Miami környékére tippelem a cserét Colapintóval, hacsak Doohan nem produkál briliáns és váratlanul kiemelkedő idényrajtot.	Valami azt súgja, hogy Briatore az első pillanattól kezdve csak az ürügyet keresi majd a váltásra. Attól tartok, legkésőbb Európába átérve már nem Doohan lesz Gasly csapattársa, dörzsölt olasz főnöke ugyanis nem azért fizetett egy rakás pénzt Colapinto kölcsönvételéért, hogy a kispadon jegelje…	Május 4-én Miami tele lesz argentin szurkolókkal!	Doohanre óriási nyomás hárul majd, ami újoncként nem könnyű helyzet – Colapinto máris készen áll, hogy átvegye a helyét. Az F2-ben Doohan teljesítményében láttunk egyenetlenségeket, és ezt nem engedheti meg magának az Alpine-nál, különben azt kockáztatja, hogy nagyon rövid életű lesz a szereplése.
Szerintem igen. Newey munkája nagyon hasznos lesz a 2026-os autó megtervezésében, de az idei konstrukció fejlesztését is segíteni fogja. A hatása leginkább nyár körül látszik majd.	Ha bokros 2026-os teendői közepette csupán néhány mondatot vált a technikai stábbal az aktuális generációs autók titkairól, máris előrébb léphet a csapat. Az évközi fejlesztések pocsék hatékonyságán is segíthetnek tanácsai, de az Astonnak ügyelnie kell rá, hogy Newey tényleg 99 százalékban a jövő évi szabályrendszerre koncentráljon.	Biztosan, ám a pályán ez még nem fog feltétlenül meglátszódni. Hatalmas előrelépést, sorozatos dobogókat egyelőre nem várok az Astontól, ez az év egyértelműen átmeneti szezon lesz neki a nagyon fontos 2026-os előtt.	Idővel kiderül. A váltás nagy rizikót rejt magában, de a Honda 2026-os érkezésével és topversenyzők esetleges jövőbeli igazolásával Newey-nak minden rendelkezésére áll majd, amire szüksége lehet.
Lenyűgöző mérföldkő, ritkaság az ilyen. Ez a nagydíj stabil és érinthetetlen mércének számít a versenynaptárban, amit tovább erősít a most zajló infrastrukturális fejlesztés.	Elképesztő jubileum, amelynek értékét növeli, hogy politikai rendszereken és kormányzatokon átívelően teremtették meg a rendezés feltételeit az aktuális vezetők. Az évtizedek során hazánk nagydíja igazi klasszikussá nemesedett, amelyet a versenyzők és a csapattagok éppúgy szeretnek, mint a szurkolók.	Hihetetlen kiváltság és megtiszteltetés ez Magyarországnak, hogy ennyi évtizede megkerülhetetlen helyszíne a Formula–1-nek. Látjuk, hogy az európai futamok egyre inkább kiszorulnak a naptárból, néhány ország kénytelen rotálva, csupán minden második évben rendezni, ehhez képest a Hungaroring jövője biztos – és hamarosan teljesen megújulva várja a mezőnyt. Már alig várom az idei Magyar Nagydíjat!	Mindig izgatottan jövök Magyarországra, ez az egyik kedvenc nagydíjam. Az új boxutcai infrastruktúrával ráadásul gyönyörű lesz a Hungaroring. A helyszín tartja a lépést a modern kor követelményeivel, a bajnokság kihagyhatatlan állomása.

AZ IDÉNY HELYSZÍNEI



HAGYOMÁNY 6



Ausztrália 1985, Melbourne 1996 óta fogadja az F1-es mezőnyt, kivételt csak a koronavírus évei jelentettek, 2020-ban és 2021-ben elmaradt a futam, pedig az előbbi évben már minden készen állt az idény rajtjára. Lassan 30 éve jár vissza ide az F1, s több mint húsz éve folyamatosan ausztrál pilóta is van a mezőnyben, **Oscar Piastri** ráadásul melbourne-i.

HANGULAT 9



Az egyik leghangulatosabb versenyhétvége a melbourne-i, főleg amikor itt kezdődik az idény, **fesztiváli miliőben** telik el az a néhány nap, amelyet a város zöld parkjában tölt a mezőny. Az időzónák közötti különbségek miatt mindenki napokkal a futam előtt érkezik, a versenyhétvége előtt gyakoriak a pilóták állatkerti kalandjai vagy a St. Kilda strandra szervezett programok.

NEHÉZSÉG 7



Mivel az Albert Park nem állandó versenypálya, hanem csak egyszer-kétszer használják az évben, az aszfalt rendszerint igen koszos, **a féktávokat nehéz tökéletesen bemérni,** az időmérőn ritka az ideálishoz közeli kör.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 4

Hiába a három DRS-zóna, az Albert Park ama pályák közé tartozik, amelyeken még a határozottan gyorsabb autóval is nehéz a riválist elé kerülni. Erre a célegyenes mellett a 3-as kanyar előtti féktáv ad leginkább lehetőséget.

JÖVŐKÉP 10

Jelenleg az Ausztrál Nagydíjnak van a legtovább szóló versenyrendezési szerződése, a 2022-ben aláírt megállapodás szerint 2037-ig minden évben visszatér az F1-es mezőny az Albert Parkba, s ez idő alatt legalább ötször idénynyitó lesz.

ÁTLAG 7.2



AUSZTRÁL NAGYDÍJ

MELBOURNE 2025. MÁRCIUS 16., 5.00
ALBERT PARK CIRCUIT

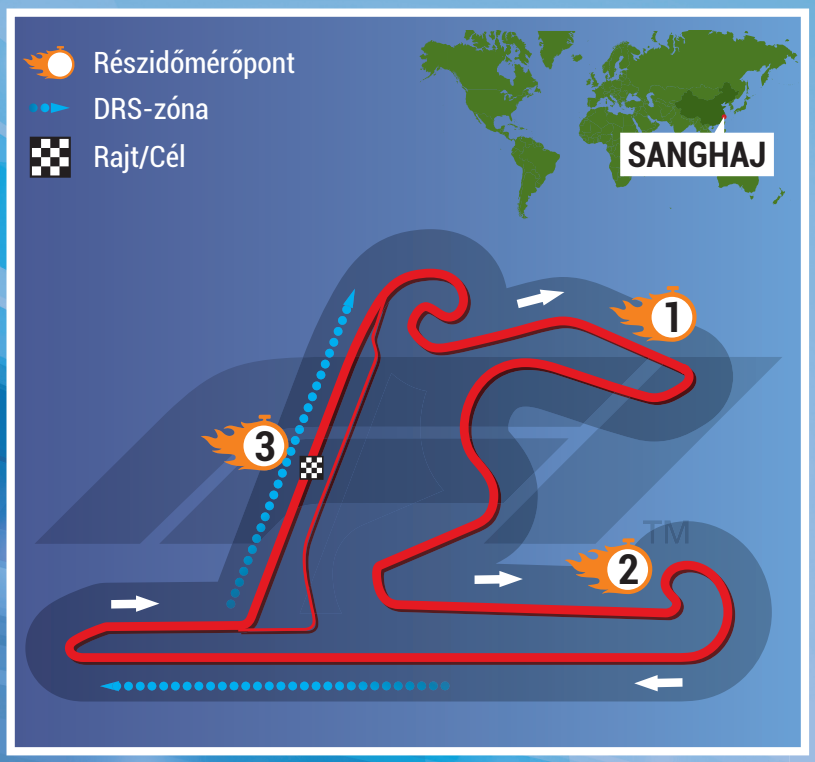
Vb-futamok a pályán: 27
Vb-futamok az országban: 38
A pálya hossza: 5278 méter
A versenytáv: 58 kör, 306.124 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1996
Legtöbb győzelem: Michael Schumacher 4, Ferrari 10
Legtöbb pole: Lewis Hamilton 8, Mercedes és Ferrari 6-6
Abszolút körrekord: 1:15.915, 250.290 km/óra (Verstappen, Red Bull, 2024)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Sainz	1:20:26.843
2. Leclerc	2.366 mp h.
3. Norris	5.904 mp h.
1. rajtsor:	Verstappen 1:15.915 és Sainz 1:16.185
Leggyorsabb kör:	1:19.813 (Leclerc)
A versenyben vezetett:	Sainz 57 kör, Verstappen 1
Boxkiállások:	36
Előzések:	12

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **2018** Sebastian Vettel *(Ferrari)*
- **2019** Valtteri Bottas *(Mercedes)*
- **2022** Charles Leclerc *(Ferrari)*
- **2023** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2024** Carlos Sainz Jr. *(Ferrari)*



KÍNAI NAGYDÍJ

SPRINT

SANGHAJ 2025. MÁRCIUS 23., 8.00
SHANGHAI INTERNATIONAL CIRCUIT

Vb-futamok a pályán: 17
Vb-futamok az országban: 17
A pálya hossza: 5451 méter
A versenytáv: 56 kör, 305.066 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 2004
Legtöbb győzelem: Lewis Hamilton 6, Mercedes 6
Legtöbb pole: Lewis Hamilton 6, Mercedes 7
Abszolút körrekord: 1:31.095, 215.419 km/óra (Vettel, Ferrari, 2018)

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- 2016 Nico Rosberg *(Mercedes)*
- 2017 Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- 2018 Daniel Ricciardo *(Red Bull)*
- 2019 Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- 2024 Max Verstappen *(Red Bull)*

EZ VOLT 2024-BEN

1. Verstappen	1:40:52.554
2. Norris	13.773 mp h.
3. Pérez	19.160 mp h.
1. rajtsor:	Verstappen 1:33.660 és Pérez 1:33.982
Leggyorsabb kör:	1:37.810 (Alonso)
A versenyben vezetett:	Verstappen 51 kör, Norris 5
Boxkiállások:	40
Előzések:	38
Sprintgyőztes:	Verstappen
Sprintpole:	Norris

HAGYOMÁNY 4

Az ország a világ egyik piaci nagyhatalma, ennek tudható be, hogy már több mint húsz éve volt az első Kínai GP. Láttunk nagy drámákat Sanghajban, de a helyszínen dolgozó külföldi újságírók munkáját szinte évről évre megzavarja valami bizarr, máshol nem tapasztalható körülmény.

HANGULAT 3

Az első kínai F1-es pilóta karrierje 2024-ben véget ért, így nincs hazai pilóta, akiért szorítani lehet. Sanghajból a közvetítések során legfőképpen a **szmogot** látja az ember, ezért maga az F1-es megjelenés nem csalogatja a turistákat Kína ezen pontjára. A jegyek az átlag kínai emberek számára drágák, annyira kevesen mennek ki, hogy Bernie Ecclestone idején néhány évig nem is erőltették a helikopteres kameraállásokat. A pályát övező lelátók nagy része évek óta ponyvával van lefedve, gyakorlatilag óriási hirdetőtáblaként szolgál.



NEHÉZSÉG 7

A célegyenest követő kanyarkomplexum a pálya ikonikus pontja, az egyre szűkülő, több mint 270 fokos jobbost azonnal bal kanyar követi, nem könnyű tökéletesen bevenni, de akinek jól sikerül, a pálya további részére is kellő önbizalmat szerezhet. **Az esőre** mindig jó esély van, tavasszal általában nagyobb, mint ősszel.



ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 7

A célegyenes mellett **a hátsó, 1.4 kilométer hosszú egyenes** ad jó lehetőséget az előzésre, bár a DRS korszakában ez korántsem jelent kihívást, gyakorlatilag a hátulról érkező egyből kikerülheti az üldözöttjét, akinek minimális esélye van a védekezésre.



JÖVŐKÉP 8

Tavaly év végén jelentették be, hogy a Kínai Nagydíj újabb ötéves szerződést kapott, így 2030-ig visszatér az F1 a világ egyik piaci nagyhatalmához.

ÁTLAG **5.8**

HAGYOMÁNY 9

Bár Szuzuka csak az 1980-as évek közepe óta állandó eleme a versenynaptárnak, bőven behozta több évtizedes lemaradását. Elképesztő világbajnoki drámák helyszíne volt már, minden más pályánál többször, 12 alkalommal dőlt el itt az egyéni világbajnoki cím sorsa. A Honda tulajdonában lévő pálya tavaly óta tavasszal fogadja a mezőnyt, így a vb-avatók száma nem mostanában fog növekedni.

HANGULAT 9



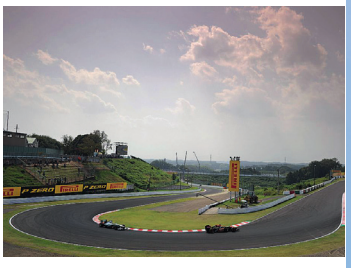
A japán rajongók évről évre képesek meghökkenteni a világot, **elképesztő maskaráikkal** és odaadásukkal a pilótákat is lenyűgözik. Amikor Kobajasi Kamui 2012-ben dobogóra állt, a japán rajongótábora félelmetes hangulatban ünnepelte meg az ország hősét.

NEHÉZSÉG 10



Sebastian Vettel azt mondta egyszer Szuzukáról, hogy istenek tervezték. A pálya első szakaszának S-kanyarjai, a pilótákat mindig hibára késztető **Degner-kanyarok,** a hátsó egyenesre fordító Spoon, a 130R mind az F1 nagy kihívást jelentő klasszikusai, és ha abba a hibába esne egy pilóta, hogy azt hiszi, a célegyenes felé közeledve túl van a nehezén, a lejtőn gyorsuló jobb kanyar biztosan megbünteti.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 7



A célegyenes és a hátsó egyenes egyértelmű előzési pont, de láttunk már akciót **a hajtűkanyarban** is, és Fernando Alonso megmutatta, hogy a 130R-ben sem lehetetlen előzni.

JÖVŐKÉP 7

Bár rendeztek más japán pályákon is F1-es versenyt, mindig visszatért a mezőny Szuzukába. A jelenlegi szerződése 2029-ig érvényes, szívesen járnak ide a csapatok és a versenyzők, a japán autóipar is jelentős, meglepő lenne, ha nem hosszabbítanák meg a megállapodást.

ÁTLAG **8.4**

JAPÁN NAGYDÍJ

SZUZUKA 2025. ÁPRILIS 6., 7.00
SUZUKA INTERNATIONAL RACING COURSE

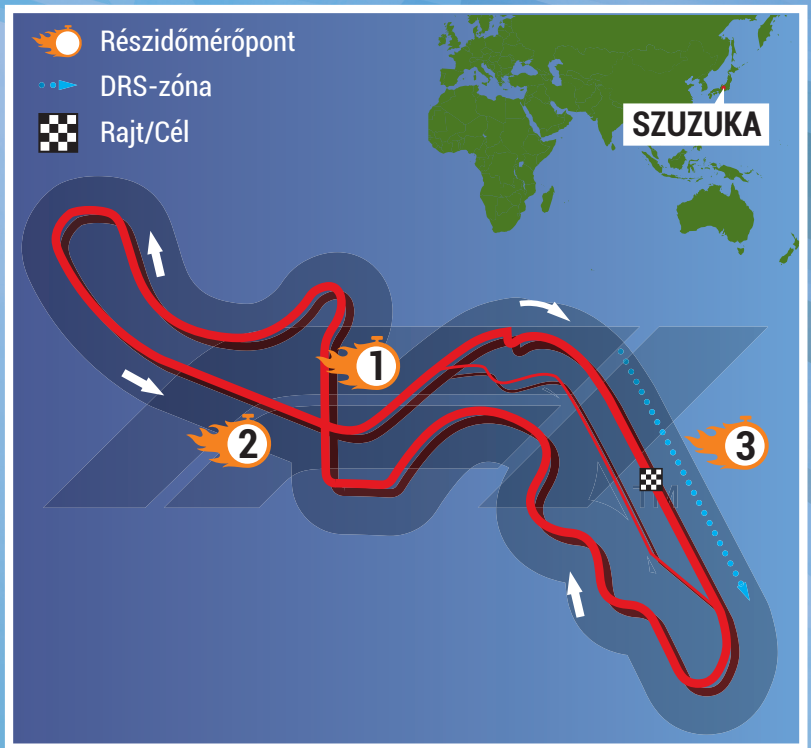
Vb-futamok a pályán: 34
Vb-futamok az országban: 40
A pálya hossza: 5807 méter
A versenytáv: 53 kör, 307.471 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1987
Legtöbb győzelem: Michael Schumacher 6, Ferrari, McLaren és Red Bull 7-7
Legtöbb pole: Michael Schumacher 8, Ferrari 10
Abszolút körrekord: 1:27.064, 240.113 km/óra (Vettel, Ferrari, 2019)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Verstappen	1:54:23.566
2. Pérez	12.535 mp h.
3. Sainz	20.866 mp h.
1. rajtsor:	Verstappen 1:28.197 és Pérez 1:28.263
Leggyorsabb kör:	1:33.706 (Verstappen)
A versenyben vezetett:	Verstappen 48 kör, Leclerc 4, Sainz 1
Boxkiállások:	54
Előzések:	43

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- 2018 Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- 2019 Valtteri Bottas *(Mercedes)*
- 2022 Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2023 Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2024 Max Verstappen *(Red Bull)*



HAGYOMÁNY 4

A Közel-Kelet első F1-es helyszíne Szahír és Bahrein, amelynek a pályán kívül semmi köze az autóversenyzéshez. Az uralkodó F1-es futamot akart, és eleget fizetett azért, hogy Bernie Ecclestone 2004-ben ide hozza a mezőnyt. Bár azóta rendszeres teszthelyszín is, aligha kerül a klasszikusok közé.

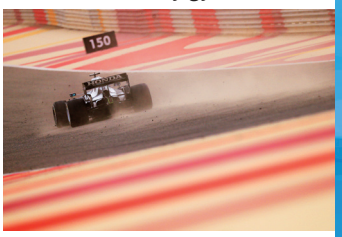
HANGULAT 3



A közel-keleti sportesemények többségére (már csak az alkoholtilalom miatt is) jellemző, hogy nem a hangulatuk a fő erényük. A versenyre főként **a tehetősebb helyiek** mennek ki, ők pedig visszafogott érdeklődéssel követik az eseményeket.

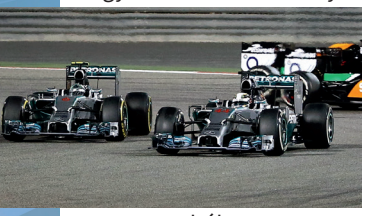
NEHÉZSÉG 6

Nem a legbonyolultabb versenypálya a szahíri, ezért is kiváló teszthelyszín. Három hosszú egyenesét jobb kanyar zárja le, míg a negyediket balos követi, s néhány gyorsabb ív is kihívást jelenthet a pilótáknak és az autóknak. A legfőbb nehézséget a szél okozza, a pálya teljesen nyílt terepen található a sivatag mellett, így **az aszfalt a szeles időben könnyen homokossá válik,** 2009-ben egy tesztet fel is kellett függeszteni homokvihar miatt.



ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 8

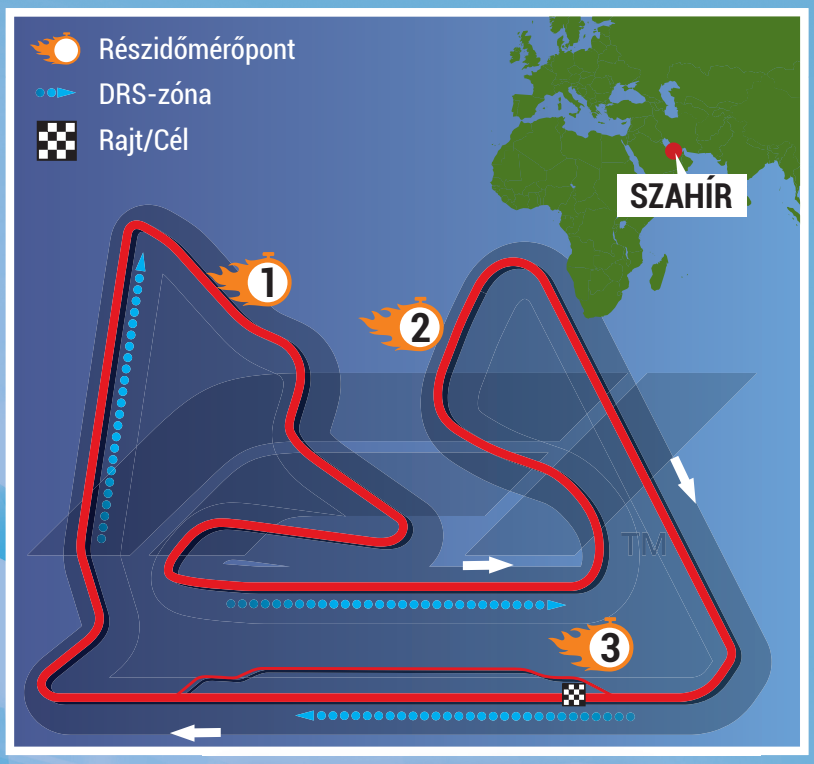
Lewis Hamilton és Nico Rosberg 2014-ben kiélezett, több kanyaron át zajló csatát vívott egymással az első villanyfényes Bahreini Nagydíjon, amelyet úgy alakított ki Hermann Tilke, hogy több előzési pont is legyen rajta. A legnépszerűbb ebből a szempontból az 1-es, a 4-es és a 11-es kanyar előtti féktáv. Az F1 próbálkozott két alternatív vonalvezetéssel, de kiderült, hogy az eredeti a legjobb.



JÖVŐKÉP 10

A szervezők és az F1 vezetői 2022 februárjában közösen jelentették be, hogy 2036-ig szóló szerződést kötöttek. Betonbiztos a szahíri futam jövője.

ÁTLAG
5.8



BAHREINI NAGYDÍJ

SZAHÍR 2025. ÁPRILIS 13., 17.00
BAHRAIN INTERNATIONAL CIRCUIT

Vb-futamok a pályán: 21
Vb-futamok az országban: 21
A pálya hossza: 5412 méter
A versenytáv: 57 kör, 308.238 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 2004
Legtöbb győzelem: Lewis Hamilton 5, Ferrari 7
Legtöbb pole: Sebastian Vettel, Lewis Hamilton és Max Verstappen 3-3, Mercedes 7
Abszolút körrekord *(a jelenlegi nyomvonalon):* 1:27.264, 223.267 km/óra (Hamilton, Mercedes, 2020)

A LEGUTÓBBI ÖT ÉV GYŐZTESEI

- 2020 – Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- 2020 – SZAHÍRI GP: Sergio Pérez *(Racing Point)*
- 2021 – Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- 2022 – Charles Leclerc *(Ferrari)*
- 2023 – Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2024 – Max Verstappen *(Red Bull)*

EZ VOLT 2024-BEN

1. Verstappen	1:31:44.742
2. Pérez	22.457 mp h.
3. Sainz	25.110 mp h.
1. rajtsor:	Verstappen 1:29.179 és Leclerc 1:29.407
Leggyorsabb kör:	1:32.608 (Verstappen)
A versenyben vezetett:	Verstappen 57 kör
Boxkiállások:	43
Előzések:	29

SZAÚD-ARÁBIAI NAGYDÍJ



DZSIDDA 2025. ÁPRILIS 20., 18.00
JEDDAH CORNICHE CIRCUIT

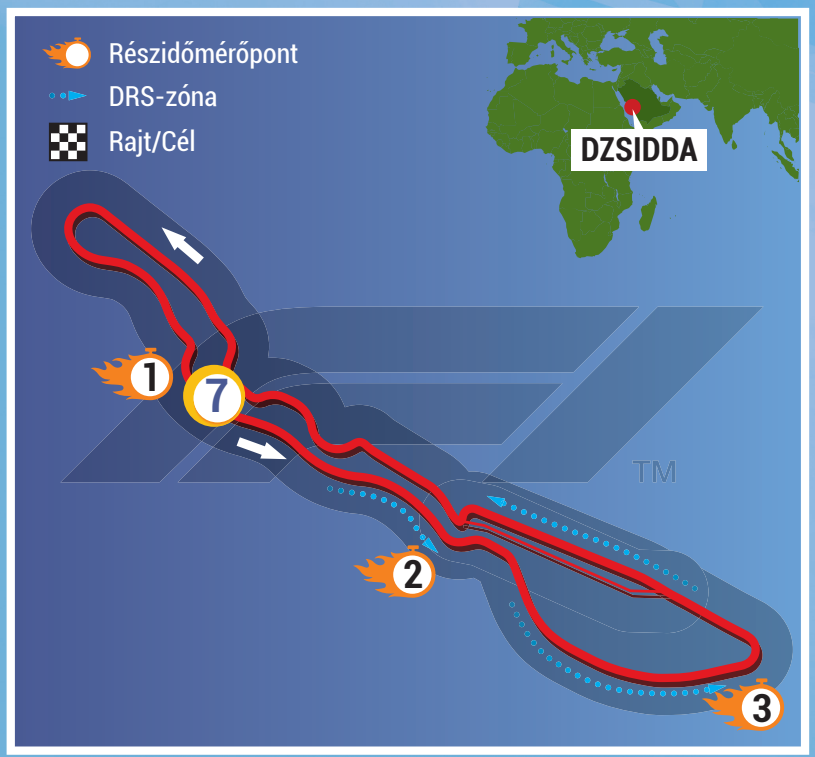
Vb-futamok a pályán: 4
Vb-futamok az országban: 4
A pálya hossza: 6174 méter
A versenytáv: 50 kör, 308.450 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 2021
Legtöbb győzelem: Max Verstappen 2, Red Bull 3
Legtöbb pole: Sergio Pérez 2, Red Bull 3
Abszolút körrekord: 1:27.472, 254.097 km/óra (Verstappen, Red Bull, 2024)

AZ ELMÚLT NÉGY FUTAM GYŐZTESEI

- 2021 – Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- 2022 – Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2023 – Sergio Pérez *(Red Bull)*
- 2024 – Max Verstappen *(Red Bull)*

EZ VOLT 2024-BEN

1. Verstappen	1:20:43.273
2. Pérez	13.643 mp h.
3. Leclerc	18.639 mp h.
1. rajtsor:	Verstappen 1:27.472 és Leclerc 1:27.791
Leggyorsabb kör:	1:31.632 (Leclerc)
A versenyben vezetett:	Verstappen 45 kör, Norris 5
Boxkiállások:	19
Előzések:	20



1 HAGYOMÁNY

Bahrein és az Emírségek után harmadik közel-keleti országként csatlakozott a versenyrendezők közé, és ugyanúgy semmi F1-es múltja nem volt előtte, mint a másik két országnak. Viszont eleget fizetnek a rendezők ahhoz, hogy Szaúd-Arábia összes morális problémáját elnézzék, és évről évre visszajárjanak.

2 HANGULAT

Még a bahreininél is **szigorúbb szabályok vonatkoznak a turistákra** is, kevesen kerekednek fel, hogy a helyszínen nézzék meg ezt a nagydíjat. Ráadásul 2022-ben egy közeli olajraktárat robbantottak fel lázadók, egy évvel korábban a Formula E versenyhétvégéje során kellett a helyi hadseregnek hatástalanítania egy, a közelbe tartó rakétát. Aki F1-es futam iránt érdeklődik, nem ilyen izgalmakra vágyik. Ha van versenyhétvége, amelyen csak túl akar lenni a mezőny, ez az.



6 NEHÉZSÉG

A vonalvezetése nem jelent nagy kihívást, viszont nagyon gyors a pálya, és **közel vannak a falak** az aszfaltcsíkhoz, így aki hibázik, könnyen össze is törheti az autóját. Max Verstappen nem kertelt, az F1 legrémesebb pályájának és helyszínének nevezte a dzsiddait.



4 ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK

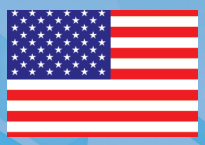


Hiába a magas átlagsebesség, **az előzések száma a közeli falak miatt nem magas,** a versenyzők kevesebbet kockáztatnak, és beszédes, hogy három DRS-zónát is beiktattak, ami nem arra utal, hogy sok az akció.

7 JÖVŐKÉP

Az országnak 2030-ig van szerződése verseny rendezésére, de kérdés, meddig jár még vissza Dzsiddába az F1-es mezőny, és mikor készül el az eredeti tervekben szereplő rijádi pálya, amelynek befejezését évről évre halogatják, és most éppen 2027-re tervezik.

ÁTLAG
4.0



MIAMI NAGYDÍJ



MIAMI 2025. MÁJUS 4., 22.00
MIAMI INTERNATIONAL AUTODROME

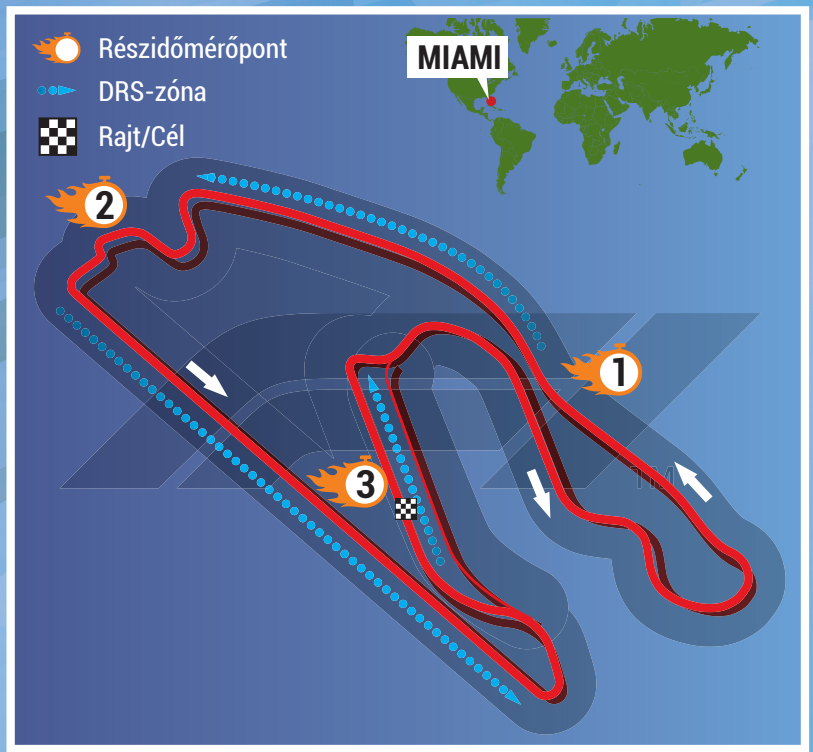
Vb-futamok a pályán: 3
Vb-futamok az országban: 79
A pálya hossza: 5412 méter
A versenytáv: 57 kör, 308.326 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 2022
Legtöbb győzelem: Verstappen 2, Red Bull 2
Legtöbb pole: Leclerc, Pérez és Verstappen 1-1, Red Bull 2
Abszolút körrekord: 1:26.814, 224.424 km/óra (Verstappen, Red Bull, 2023)

AZ ELMÚLT HÁROM FUTAM GYŐZTESEI

2022 Max Verstappen *(Red Bull)*
2023 Max Verstappen *(Red Bull)*
2024 Lando Norris *(McLaren)*

EZ VOLT 2024-BEN

1. Norris	1:30:49.876
2. Verstappen	7.612 mp h.
3. Leclerc	9.920 mp h.
1. rajtsor:	Verstappen 1:27.241 és Leclerc 1:27.382
Leggyorsabb kör:	1:30.634 (Piastri)
A versenyben vezetett:	Norris 31 kör, Verstappen 22, Piastri 4
Boxkiállások:	28
Előzések:	32
Sprintgyőztes:	Verstappen
Sprintpole:	Verstappen



HAGYOMÁNY 3

A Liberty vágya volt, hogy három amerikai futam legyen, és Miamiban megfelelő partnert találtak Stephen Ross, a Miami Dolphins tulajdonosa személyében. A pálya **az NFL-stadion köré épült,** távol a város nyüzsgésétől, de legalább Logan Sargeant személyében az elmúlt két évben volt helyi pilóta a mezőnyben.



HANGULAT 5

Az első évben meghökkentő volt az a giccsparádé, ami a Miami Nagydíjat övezte: a legdurvább **a mesterséges kikötő** volt tengerszínűre festett alapzatra szerelt jachtokkal. Valamivel fel kellett dobni a környezetet, hiszen a Dolphins stadionján kívül nemigen van látnivaló Miaminak ezen a részén. Florida azonban mindenképpen csábító, a harmadik évre már az alaphangulat sem volt annyira erőltetett.



NEHÉZSÉG 5

Sokat elmond egy pályáról, ha a versenyzőknek az jelenti a legfőbb nehézséget, hogy a futam előtt **fél órát kell állniuk a napon,** mert egyesével szólítják és mutatják be őket a közönségnek. 2023-ban ez volt az egyik fő téma a futam után, a szűk kanyarok és a hosszú egyenesek nem nyűgözték le a mezőnyt. De legalább hallgatnak a pilótákra, és a kritikáik hatására módosítanak, amin kell.



ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 5

A két hosszú egyenes és az azokon használható DRS lehetőséget ad az előzésre, de meg kell találni a zóna megfelelő hosszát ahhoz, hogy se túl könnyű, se lehetetlen ne legyen a manőver.

JÖVŐKÉP 7

Miami alapból tízéves szerződést kötött az F1-gyel, ennek java még hátravan, 2031-ig visszatér ide a világbajnokság.

ÁTLAG 5.0

EMILIA-ROMAGNAI NAGYDÍJ



IMOLA 2025. MÁJUS 18., 15.00
AUTODROMO INTERNAZIONALE ENZO E DINO FERRARI

HAGYOMÁNY 8



A pálya 1950-ben épült, **az első F1-es vb-futamot 1980-ban** tartották meg rajta. Akkor monzát helyettesítette szeptemberben, aztán 1981-től 2006-ig tavasszal San Marinó-i Nagydíjat rendeztek itt, majd csaknem másfél évtizedes kihagyás után a Covidnak köszönhetően jelent meg újra. Imola örökké összeforr Ayrton Senna és Roland Ratzenberger nevével, akárcsak Enzo és Dino Ferrariéval, akiknek a nevét viseli.

HANGULAT 8



Nem is kezdődhetne jobb helyen az idény európai szakasza, mint a Ferrari otthonában, **az olasz szurkolók** tavasszal még bizakodhatnak, idén Lewis Hamilton miatt a korábbinál is nagyobb felhajtás várható Imolában (is), főleg ha a hétszeres világbajnok a győzelemért küzdhet.

NEHÉZSÉG 8



A versenyzők szeretik Imola kihívásait, s bár a Tamburello és **a Villeneuve-kanyar** 1994 tragédiái óta nem ugyanazok a villámgyors ívek, a pálya közepének dimbes-dombos karaktere és a változatos kanyarjai miatt az egyik kedvencnek számít.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 4

Bár nagyon szeretik a ritmusa miatt, Imola nem az előzések barátja. Ahogy 2005-ben és 2006-ban Fernando Alonso és Michael Schumacher, tavaly Lando Norris is tapasztalhatta, hogy nem elég utolérni valakit, Imolában a gyors autóval is nehéz előbbre kerülni.

JÖVŐKÉP 2

A verseny 2023-ban a tavaszi áradások miatt elmaradt, ezért a 2024-ig szóló szerződést kitolták erre az évre. Hogy mi lesz ezután, azt senki sem tudja, az F1 vezetői szerint két olaszországi verseny aligha fér bele 2026-tól, Monza pedig egyelőre nehezen mozdítható ki a versenynaptárból.

ÁTLAG
6.0

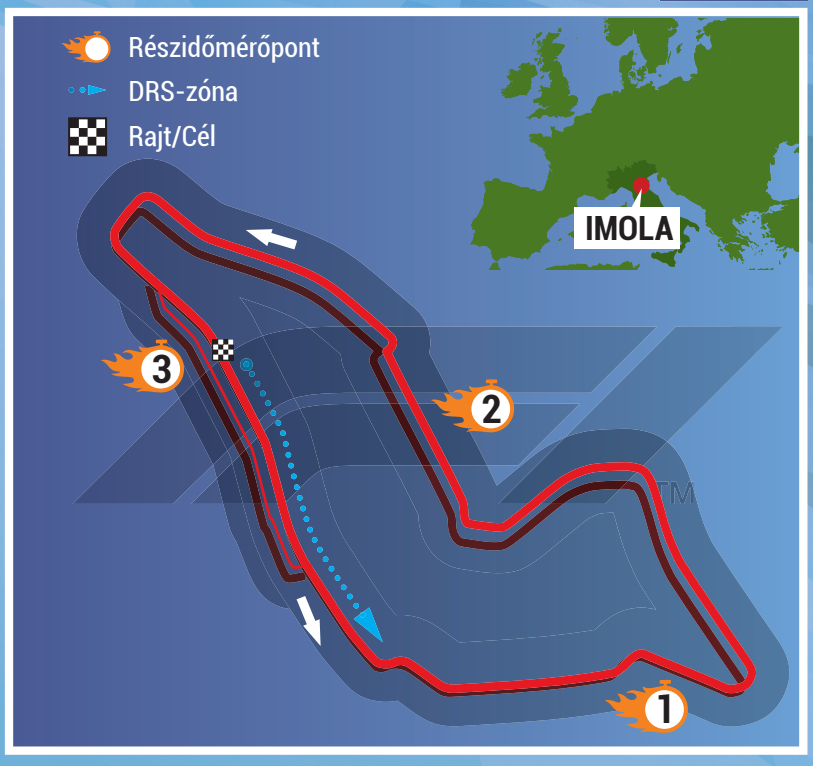
Vb-futamok a pályán: 31
Vb-futamok az országban: 107
A pálya hossza: 4909 méter
A versenytáv: 63 kör, 309.049 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1980
Legtöbb győzelem: Michael Schumacher 7, Ferrari és Williams 8-8
Legtöbb pole: Ayrton Senna 8, McLaren 9
Abszolút körrekord: 1:13.609, 240.084 km/óra (Bottas, Mercedes, 2020)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Verstappen	1:25:25.252
2. Norris	0.725 mp h,
3. Leclerc	7.916 mp h.
1. rajtsor:	Verstappen 1:14.746 és Leclerc 1:14.837
Leggyorsabb kör:	1:18.589 (Russell)
A versenyben vezetett:	Verstappen 60 kör, Sainz 3
Boxkiállások:	27
Előzések:	29

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **2006** Michael Schumacher *(Ferrari)*
- **2020** Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- **2021** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2022** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2024** Max Verstappen *(Red Bull)*



HAGYOMÁNY 10



Kizárólag a hagyománynak köszönhető, hogy évről évre visszatér az F1 **Monacóba,** ahol már a legelső világbajnokságon is körözött a mezőny. A jelenlegi pályát kinőtte az F1, de még a Liberty sem meri meglépni, hogy kiszedi a versenynaptárból a futamot.

HANGULAT 7



Bár az F1 leglassúbb pályájáról van szó, sehol sem annyira szembetűnő, mire képesek a versenyautók és a pilótáik, mint a monte-carlói falak között. A közönség a mobil lelátókról, az erkélyekről, teraszokról, **a kikötő jachtjairól** figyelheti a száguldást, de a célegyenesben a hely adottságai miatt nincs akkora lelátó, hogy az eredményhirdetés után népünnepélyről lehessen beszélni.

NEHÉZSÉG 9



Szűk utak, minden oldalról falakkal szegélyezve – ez a nagy kihívása Monacónak, amely az év legizgalmasabb időmérőjének ad otthont, és tényleg az jön ki győztesen belőle, aki a legbátrabb és a legközelebb megy a falakhoz anélkül, hogy összetörné az autóját.

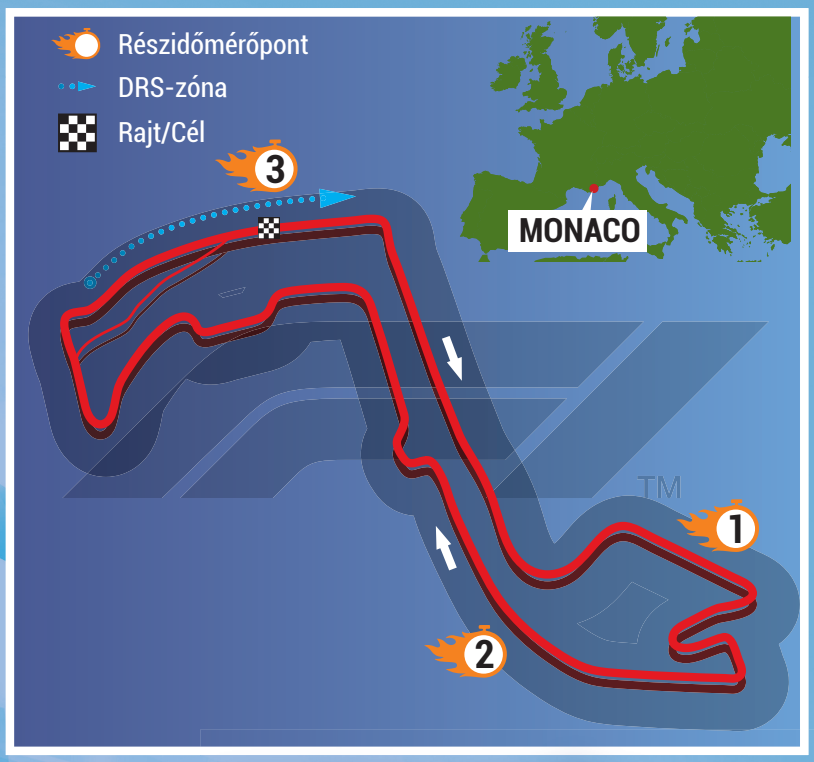
ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 1

Az időmérőn legtöbbször maga a verseny is eldől. Ha valaki nem hibázik óriásit, gyakorlatilag lehetetlen megelőzni Monte-Carlóban, még sokkal gyorsabb autóval is hiábavaló a próbálkozás, ezért maga a verseny nem ritkán unalomba fullad, és ilyenkor sok tv-néző azt sem érti, miért megy vissza oda az F1.

JÖVŐKÉP 8

Akármennyien is bírálják a Monacói Nagydíjat, az F1-es versenynaptár elképzelhetetlen nélküle. Egyre többször kerül szóba a pálya átépítése, amit nem egyszerű megvalósítani. Mindenesetre a 2024 novemberében aláírt szerződés értelmében 2031-ig biztosan lesz futam a hercegségben.

ÁTLAG **7.2**



MONACÓI NAGYDÍJ

MONTE-CARLO 2025. MÁJUS 25., 15.00
CIRCUIT DE MONACO

Vb-futamok a pályán: 70
Vb-futamok az országban: 70
A pálya hossza: 3337 méter
A versenytáv: 78 kör, 260.286 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1950
Legtöbb győzelem: Ayrton Senna 6, McLaren 15
Legtöbb pole: Ayrton Senna 5, Ferrari 13
Abszolút körrekord: 1:10.166, 171.211 km/óra (Hamilton, Mercedes, 2019)

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

2019	Lewis Hamilton *(Mercedes)*
2021	Max Verstappen *(Red Bull)*
2022	Sergio Pérez *(Red Bull)*
2023	Max Verstappen *(Red Bull)*
2024	Charles Leclerc *(Ferrari)*

EZ VOLT 2024-BEN

1. Leclerc	2:23:15.554
2. Piastri	7.152 mp h.
3. Sainz	7.585 mp h.
1. rajtsor:	Leclerc 1:10.270 és Piastri 1:10.424
Leggyorsabb kör:	1:14.165 (Hamilton)
A versenyben vezetett:	Leclerc 78 kör
Boxkiállások:	23
Előzések:	:7

SPANYOL NAGYDÍJ

MONTMELO 2025. JÚNIUS 1., 15.00
CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA



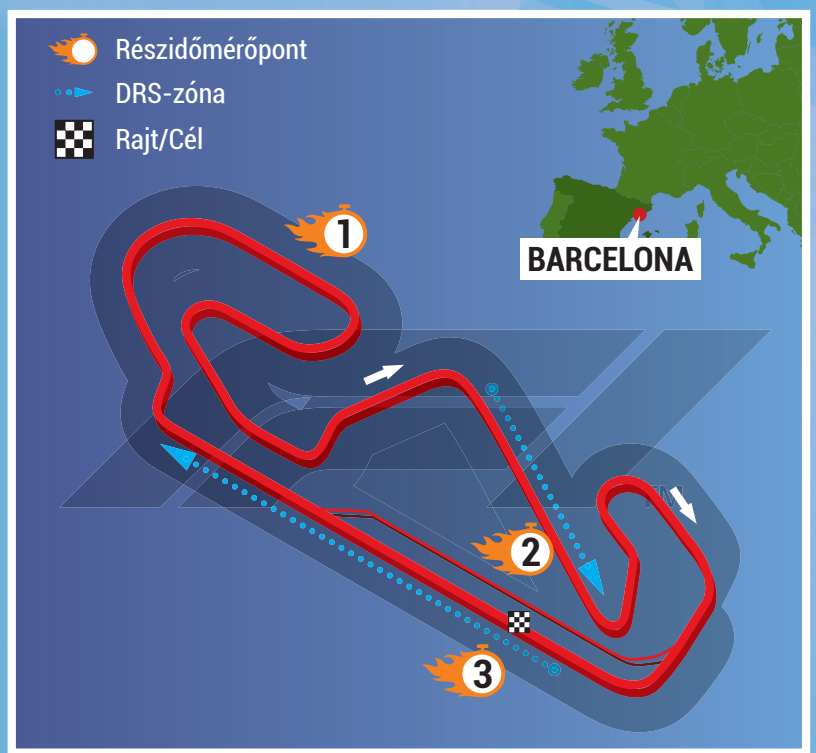
Vb-futamok a pályán: 34
Vb-futamok az országban: 61
A pálya hossza: 4675 méter
A versenytáv: 66 kör, 307.236 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1991
Legtöbb győzelem: Michael Schumacher és Lewis Hamilton 6-6, Ferrari 8
Legtöbb pole: Michael Schumacher 7, Mercedes 9
Abszolút körrekord: 1:11.383, 234.862 km/óra (Norris, McLaren, 2024)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Verstappen	1:28:20.227
2. Norris	2.219 mp h.
3. Hamilton	17.790 mp h.
1. rajtsor:	Norris 1:11.383 és Verstappen 1:11.403
Leggyorsabb kör:	1:17.115 (Norris)
A versenyben vezetett:	Verstappen 55 kör, Norris 9, Russell 2
Boxkiállások:	42
Előzések:	48

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **2020** Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- **2021** Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- **2022** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2023** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2024** Max Verstappen *(Red Bull)*



HAGYOMÁNY 7

Spanyolországban Montmelo mellett másik öt helyszínen is rendeztek versenyt, a legelsőt még 1951-ben. A katalán pályán lelt igazán otthonra a futam, az évek során népszerű teszthelyszín is lett, s több mint két évtizede spanyol versenyző is van a mezőnyben.

HANGULAT 7



Már nem ugyanaz **a hangulat** övezi a Spanyol Nagydíjat, mint amikor Fernando Alonso világbajnoki címeket nyert vagy a Ferrarinál versenyzett, de a veterán spanyol még mindig ott van a mezőnyben, ahogy Carlos Sainz is. Spanyolországban a MotoGP népszerűbb volt az F1-nél, ez a foghíjas lelátókon is látszott, de az elmúlt években megfordult a tendencia.

NEHÉZSÉG 6



Nem véletlenül lett a csapatok kedvenc teszthelyszíne a Barcelona melletti pálya, a versenyzőknek és az autóknak is igazi kihívást jelent **a változatos kanyarjaival.** Viszont épp emiatt mindenki teljesen kiismerte, az idény előtti felkészülést követően nem teszi magasra a lécet. A célegyenes előtti sikán megszüntetése a pilóták körében népszerű húzás volt.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 4

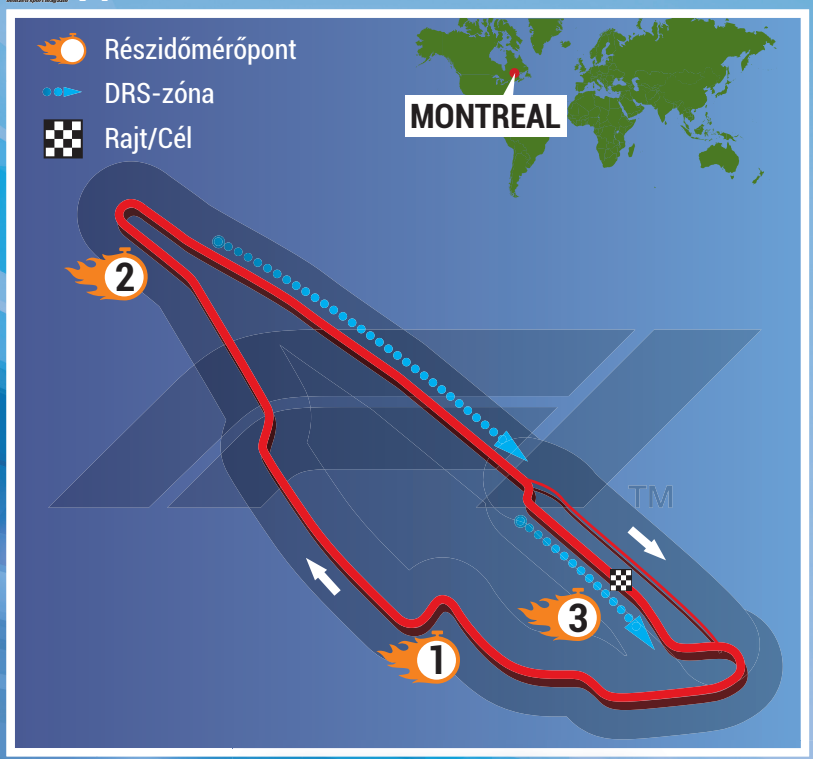


A célegyenesben a DRS sokat segített az előzések számának növelésében, addig ugyanis többször nyert a pole-ból induló pilóta itt, mint Monte-Carlóban.

JÖVŐKÉP 4

Az évek során rengeteg kritika érte a katalán versenypályát, amelyet többször is felújítottak, de ez sem akadályozta meg a Formula–1 vezetőit abban, hogy Madridnak adják a Spanyol Nagydíjat, amelyre 2026-tól kerül majd sor a fővárosban. A Spanyol Nagydíj megmarad, de a Circuit de Barcelona-Catalunya jövőképe az idei futamot követően igencsak borús.

ÁTLAG
5.6



KANADAI NAGYDÍJ

MONTREAL 2025. JÚNIUS 15., 20.00
CIRCUIT GILLES VILLENEUVE

Vb-futamok a pályán: 43
Vb-futamok az országban: 53
A pálya hossza: 4361 méter
A versenytáv: 70 kör, 305.270 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1978
Legtöbb győzelem: Michael Schumacher és Lewis Hamilton 7-7, Ferrari 11
Legtöbb pole: Michael Schumacher és Lewis Hamilton 6-6, McLaren, Williams és Ferrari 8-8
Abszolút körrekord: 1:10.240, 223.513 km/óra (Vettel, Ferrari, 2019)

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- 2018 Sebastian Vettel *(Ferrari)*
- 2019 Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- 2022 Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2023 Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2024 Max Verstappen *(Red Bull)*

EZ VOLT 2024-BEN

1. Verstappen	1:45:47.927
2. Norris	3.879 mp h.
3. Russell	4.317 mp h.
1. rajtsor:	Russell 1:12.000 és Verstappen 1:12.000
Leggyorsabb kör:	1:14.856 (Hamilton)
A versenyben vezetett:	Verstappen 42 kör, Russell 20, Norris 8
Boxkiállások:	42
Előzések:	42

HAGYOMÁNY 8



Először **1967-ben** látogatott Kanadába az F1-es mezőny, Montreal 1978 óta ad otthont a versenynek, a pálya az első itteni vb-futamot megnyerő Gilles Villeneuve nevét viseli. A legenda fia, Jacques világbajnok lett, a mai mezőnyben is van kanadai versenyző.

HANGULAT 9

Kevés hálásabb közönség van a kanadainál, a lelátókat mindig megtömi a nézősereg, s kiváló hangulatot teremt. A versenyt egy nagyváros közepén rendezik, az F1 szereplői is kedvelik, és itt az időjárástól függetlenül váratlan eredmény születhet.

NEHÉZSÉG 6



A Roger Peart által megtervezett pálya vonalvezetése alig változott az évtizedek során, persze az, hogy olyan szigeten fekszik, amelynek a közepén tavak terülnek el, nem sok mozgásteret enged. De igazából nincs is szükség a módosításokra, a versenyek úgy is izgalmasak, hogy maga a vonalvezetés nem rejt kifejezetten nagy kihívást magában. Persze egy apró hiba is sokba kerülhet a falak közelsége miatt. A célegyenesre fordító sikán kijárata kegyetlen tud lenni, nem véletlenül hívják a **Bajnokok falának.**

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 8



A hajtűkanyartól a célegyenesig vezető egyenes kiváló előzési hely, de a pálya több másik pontján is meg lehet lepni a riválisokat.

JÖVŐKÉP 8

A 2017-ben aláírt szerződés 2029-ig szólt, de a koronavírus miatt elmaradt két versenyt hozzácsapták, így 2031-ig biztosítva van a Kanadai Nagydíj jövője. 2026-tól májusban lesz a futam, párban a Miami GP-vel.

ÁTLAG **7.8**

HAGYOMÁNY 8



Ausztria maga az F1-es történelem. Már az 1960-as években volt vb-futama, két világbajnokot adott a sportágnak (még ha Jochen Rindt valójában német volt), és napjaink egyik élcsapata, a Red Bull osztrák színekben halmozza a világbajnoki címeket az elmúlt másfél évtizedben. **A spielbergi pálya** a néhai Dietrich Mateschitznak köszönheti, hogy a mai formájában fennmaradt és az F1 része lehet, de Ausztria meg is érdemli.

HANGULAT 9



A nyár közepén mindenkinek jólesik az Alpok hűvössége, ráadásul a Red Bull Ringen extra kiszolgálásban részesül **a közönség,** amelynek nagy része holland, így Verstappen menetelése idején garantált a futballstadionokra is jellemző kiváló hangulat.

NEHÉZSÉG 5

Amennyire egyszerű, olyan nagyszerű a spielbergi vonalvezetés. A régi Österreichring az egyik leggyorsabb F1-es pálya volt, s bár két erőteljesebb féktáv is bekerült a rövidített verzióba, a karaktere ettől eltekintve nem sokat változott, az egyik legélvezetesebb kör az év során.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 8

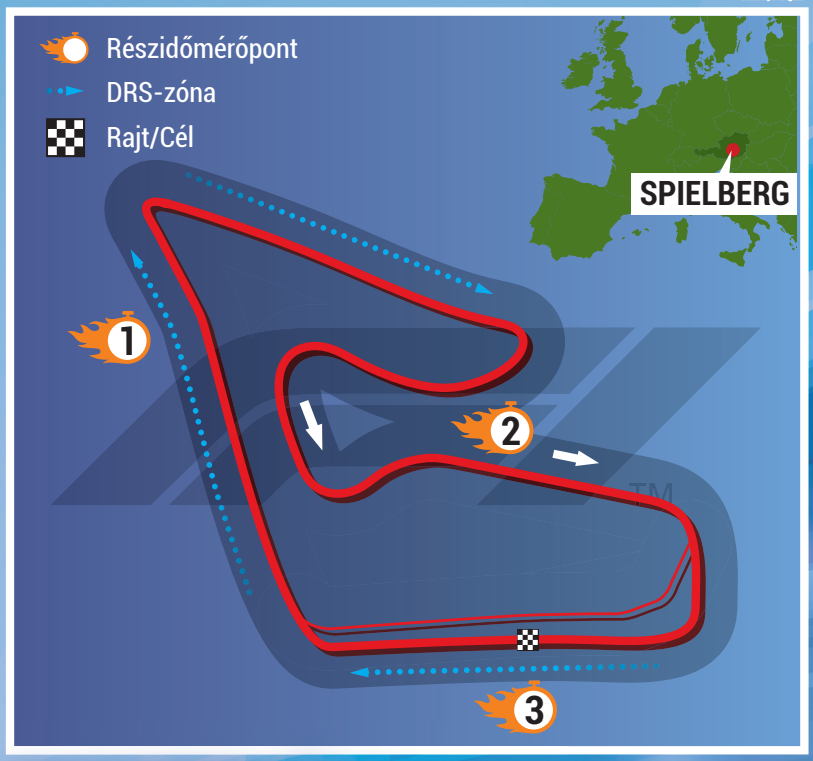


A hármas és a négyes kanyar is kiváló előzési pont, sőt, a négyesben elkezdett manővert sokszor a hatos vagy akár a hetes kanyarig ki kell tolni, mert a kigyorsításkor a hátrébb kerülő autó jobb ívre kerül, és van esélye visszatámadni. Sok az akció, a mozgalmas verseny nem is tűnik hosszúnak Ausztriában.

JÖVŐKÉP 8

A 2023-as versenyen bejelentették, hogy 2030-ig lesz Osztrák Nagydíj, és biztosak lehetünk benne, hogy amíg a Red Bull az F1-ben marad, a spielbergi versenynek helye lesz a naptárban.

ÁTLAG
7.6



OSZTRÁK NAGYDÍJ

SPIELBERG 2025. JÚNIUS 29., 15.00
RED BULL RING

Vb-futamok a pályán: 38
Vb-futamok az országban: 39
A pálya hossza: 4318 méter
A versenytáv: 71 kör, 306.452 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1970
Legtöbb győzelem: Max Verstappen 5, Mercedes 7
Legtöbb pole: Max Verstappen 5, Mercedes 6
Abszolút körrekord: 1:02.939, 246.981 km/óra (Bottas, Mercedes, 2020)

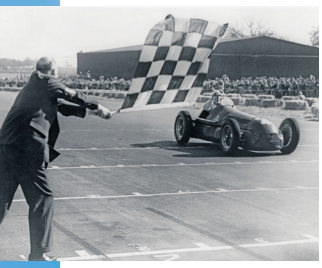
EZ VOLT 2024-BEN

1. Russell	1:24:22.798
2. Piastri	1.906 mp h.
3. Sainz	4.533 mp h.
1. rajtsor:	Verstappen 1:04.314 és Norris 1:04.718
Leggyorsabb kör:	1:07.694 (Alonso)
A versenyben vezetett:	Verstappen 62 kör, Russell 8, Piastri 1
Boxkiállások:	45
Előzések:	36
Sprintgyőztes:	Verstappen
Sprintpole:	Verstappen

A LEGUTÓBBI ÖT ÉV GYŐZTESEI

2020 Valtteri Bottas *(Mercedes)*
2020 STÁJER GP: Lewis Hamilton *(Mercedes)*
2021 STÁJER GP: Max Verstappen *(Red Bull)*
2021 Max Verstappen *(Red Bull)*
2022 Charles Leclerc *(Ferrari)*
2023 Max Verstappen *(Red Bull)*
2024 George Russell *(Mercedes)*

HAGYOMÁNY 10



Minden idők legelső Formula–1-es futamának otthona ma is a versenynaptár szerves része, a viadal szervezői mindent megtesznek azért, hogy ez így is maradjon, még a célegyenest is áthelyezték a vadonatúj kiszolgáló létesítmény megépítését követően. Nagy-Britannia szinte minden kategóriában örökranglista-vezető, 10 pilótája 20 vb-címet, 21 versenyzője 316 futamot nyert meg eddig.

HANGULAT 9

Az 1950-es évek Indy 500-ait leszámítva mindössze öt F1-es futam rajtolt el brit pilóta nélkül, ebből háromra 1950-ben és 1951-ben került sor. Tavaly három, idén négy brit lesz ott a silverstone-i rajtrácson, közülük három győzelmi eséllyel kezdheti a hétvégét, ami garantálja, hogy a brit közönség idén is nagyszerű hangulatot teremt Silverstone-ban.

NEHÉZSÉG 6



Úgy építették át a pályát 2011-ben, hogy több klasszikus pontját (köztük az ultragyors, de nagyon trükkös **Copse-Maggots-Becketts-Chapel szekciót**) megőrizték, s közben még izgalmasabbá is tették. A körátlag 250 kilométer per óra körül maradt, de a szél és az eső a legegyszerűbb pontjait is megnehezíti.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 8



A 2011-es futamra kialakított belső szekcióban a **Brooklands-kanyar felé vezető szakasz** a legfőbb előzési pont, az azt követő Luffield felé azonnal vissza is tud támadni az üldözött, hogy aztán a Copse felé a régi célegyenesben eldöntsék a csatát. Évek óta nem csak az esős Brit Nagydíjak kínálnak sok izgalmat.

JÖVŐKÉP 9

A 2024-es új szerződéskötésekből a Brit Nagydíj sem maradt ki, 2034-ig szóló megállapodása garantálja, hogy Silverstone-ban még nagyon sokáig íródik az F1 történelme.

ÁTLAG **8.4**



BRIT NAGYDÍJ

SILVERSTONE 2025. JÚLIUS 6., 16.00
SILVERSTONE CIRCUIT

Vb-futamok a pályán: 59
Vb-futamok az országban: 79
A pálya hossza: 5891 méter
A versenytáv: 52 kör, 306.198 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1950
Legtöbb győzelem: Lewis Hamilton 9, Ferrari 15
Legtöbb pole: Lewis Hamilton 7, Ferrari 12
Abszolút körrekord: 1:24.303, 251.564 km/óra (Hamilton, Mercedes, 2020)

A LEGUTÓBBI ÖT ÉV GYŐZTESEI

2020 Lewis Hamilton *(Mercedes)*

2020 A 70. ÉVFORDULÓ NAGYDÍJA: Max Verstappen *(Red Bull)*

2021 Lewis Hamilton *(Mercedes)*

2022 Carlos Sainz Jr. *(Ferrari)*

2023 Max Verstappen *(Red Bull)*

2024 Lewis Hamilton *(Mercedes)*

EZ VOLT 2024-BEN

1. Hamilton	1:22:27.059
2. Verstappen	1.465 mp h.
3. Norris	7.547 mp h.
1. rajtsor:	Russell 1:25.819 és Hamilton 1:25.990
Leggyorsabb kör:	1:28.293 (Sainz)
A versenyben vezetett:	Norris 19 kör, Russell 17 Hamilton 15, Piastri 1
Boxkiállások:	45
Előzések:	27



BELGA NAGYDÍJ

SPRINT

SPA-FRANCORCHAMPS 2025. JÚLIUS 27., 15.00
CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS

Vb-futamok a pályán: 57
Vb-futamok az országban: 38
A pálya hossza: 7004 méter
A versenytáv: 44 kör, 308.052 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1950
Legtöbb győzelem: Michael Schumacher 6, Ferrari 14
Legtöbb pole: Lewis Hamilton 6, Ferrari 13
Abszolút körrekord: 1:41.252, 249.026 km/óra (Hamilton, Mercedes, 2020)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Hamilton	1:19:57.566
2. Piastri	0.647 mp h.
3. Leclerc	8.023 mp h.
1. rajtsor:	Leclerc 1:53.754, Pérez 1:53.765
Leggyorsabb kör:	1:44.701 (Pérez)
A versenyben vezetett:	Hamilton 15 kör, Russell 14, Sainz 7, Leclerc 4, Piastri 4
Boxkiállások:	34
Előzések:	25

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- 2020 – Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- 2021 – Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2022 – Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2023 – Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2024 – Lewis Hamilton *(Mercedes)*

HAGYOMÁNY 9



Spa már az első, **1950-es** F1-es versenynaptárban is szerepelt, így hagyományai elvitathatatlanok. A múltba csupán az rondít bele kissé, hogy biztonsági aggályok miatt 1970 után több mint tíz évig nem tért vissza a mezőny. 1983-tól viszont csak egy-két alkalmi kihagyás következett, így a legendás helyszín 57 F1-es nagydíjrendezéssel büszkélkedhet.

HANGULAT 7

Az Ardennekben fekvő hosszú-hosszú pálya hatalmas területen nyúlik el, ezért nyilván nem alakulhat ki a hungaroringihez vagy spielbergihez hasonló „stadionhangulat". A hely szelleme és történelme ennek ellenére mindenkit magával ragad – a szurkolói élményt csak az rontja, ha nagyon hideg van, vagy erősen szakad az eső.

NEHÉZSÉG 8



Ez a pálya nem véletlenül a versenyzők többségének a kedvence, ugyanis technikai szempontból nagy kihívást jelent, a gyors kanyarokban pedig igazán élvezetes rajta a száguldás. A hosszú aszfaltcsíkon nem könnyű minden kanyarban makulátlan teljesítményt nyújtani, és **a Raidillon-Eau Rouge kombinációban** bátorságra is szükség van.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 7

A pálya elején **a La Source,** majd a DRS-zóna utáni Les Combes is megfelelő előzési lehetőséget kínál kellő tempókülönbség esetén. A legbátrabbak olykor-olykor megpróbálkoznak az Eau Rouge-ban is, ahogy a pálya középső, lendületes kanyarjaiban sem lehetetlen a helycsere. A turbulens légáramlatok viszont sokszor ellehetetlenítik a támadók kísérleteit.



JÖVŐKÉP 5

A Belga Nagydíj jövője már régóta bizonytalan volt, és a szűkös anyagi lehetőségek miatt végül nem is sikerült optimális, hosszú távú megoldást találni. A pálya üzemeltetői kénytelenek voltak elfogadni, hogy a 2027-es futam után már csak minden második évben tér vissza hozzájuk a mezőny.

ÁTLAG 7.2



▲ Idén már 40. alkalommal csapnak össze a Hungaroringen a világ legjobb F1-es versenyzői

MINT EGY **HOLLYWOODI SZTORI:** JÖN A 40. **MAGYAR NAGYDÍJ!**

A Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatóját, Gyulay Zsoltot büszkeséggel tölti el, milyen utat járt be az elmúlt évtizedekben a Magyar Nagydíj. Úgy véli, mára az emberek egyértelműen az F1-es futamrendezés pozitívumait nézik, beleértve a presztízst és az üzleti előnyöket.



▲ Gyulay Zsoltot büszkeséggel tölti el a Magyar Nagydíj korszakokon átívelő sikere

Mi ugrik be elsőként, ha meghallja: idén már a negyvenedik Magyar Nagydíj következik?
Elsősorban az, milyen érdekes, hogy politikai rendszereken átívelően, évtizedeken keresztül állandó tényezővé vált a Formula–1-ben a Magyar Nagydíj. Elkezdtük összegyűjteni a múltbeli emlékeket a negyvenedik nagydíj apropóján, és most a régi archív felvételeket nézve ez tényleg hollywoodi sztorinak beillő történet. Sok más helyszín verseng azért, hogy a menetrend tagja lehessen, nekünk pedig szinte természetes – ez jó érzéssel tölt el.

Mi a sikerünk titka?
A legnagyobb bravúr egyértelműen az, hogy végig sikerült garantálni az állandóságot. Az elbeszélések alapján voltak nagyon nehéz időszakai a Magyar Nagydíjnak. Aztán sokáig mindenki természetesnek vette, hogy a Formula–1 minden évben itt van nálunk, ha fizetjük a rendezési jogdíjat, de ez azért nem volt mindig ennyire egyszerű – a most zajló fejlesztés rendkívül fontos a jövőbeli nagydíjak szempontjából. És hogy mi tartja még itt az F1-et? Egyrészt a stabil háttér: adva van egy cég, a Hungaroring Sport Zrt., amelyet a világ minden részén ismerhetnek. Állami tulajdonú, de önállóan működő cég, amely önfenntartó a jegybevételeknek köszönhetően. Másrészt a magyar állam mindig garantálja a jogdíjat, ami szintén nagyon fontos. Aztán ott vannak a sportszakmai szempontok, nagyon jó csapatunk van, amely magas színvonalú, telt házas versenyeket rendez. A főváros közelsége szintén óriási előny a Formula–1-es pályák tekintetében.

Említette a jelenleg is zajló átfogó infrastrukturális felújítást, ami alapvető feltétele volt a szerződéshosszabbításnak. Milyen állapotban fogadja a Hungaroring a negyvenedik Magyar Nagydíj mezőnyét?
Rendezés szempontjából ez lesz az egyik legnehezebb versenyünk. A főépület kívülről késznek tűnik, de belül még nem lehet majd használni. A versenyirányítási központot így ideiglenesen ki kell helyeznünk, ahogy a sajtóközpontot is. Ellenben a csapatokat és a sportszakmát kiszolgáló helyiségek elkészülnek. Biztosan kész lesz továbbá a főlelátó, valamint a mögötte található rendezvénytér.

Lehet már tudni részleteket a jubileumi nagydíj kísérőprogramjairól?
Nyilvánvalóan minden szervezés alatt áll, de igyekszünk a fővárosban is láttatni a versenyt, és a helyszínen sem unatkoznak majd a nézők. Azzal talán nem árulok el titkot, ha elmondom, szeretnénk, ha többen eljönnének a régi főszereplők közül. Dolgozunk rajta.

Ha mérleget von a kerek évfordulón, mire a legbüszkébb a Hungaroring vezetőjeként?
Arra, hogy milyen állapotban vettük át a céget 2010-ben, és most hol tartunk. A csapatra, amely mögöttem áll és amely minden helyzetet sikeresen megold – a külvilág nem is tudja, ezek mekkora bravúrok. Büszke vagyok arra is, hogy manapság már nemigen kérdőjelezi meg senki, jó-e Magyarországnak, ha évről évre megrendezzük a Formula–1-es nagydíjat. Az emberek nem azt feszegetik, mennyi pénzbe kerül, hanem arra koncentrálnak, mekkora presztízst jelent és mennyi bevételt hoz az országnak. Hiszen ilyenkor tele vannak a szállodák, rengeteg turista a verseny kedvéért jön, de hazánkban marad, vagyis ez olyan rendezvény, amely mind üzletileg, mind presztízs szempontjából kiemelten fontos.



▲ **Gőzerővel zajlik a munka: a jubileumi nagydíjon már sok újdonság fogadja a mezőnyt**

Akkor augusztus után jöhet újabb negyven nagydíj?
Szerintem nagyon sikeres időszak előtt állunk. Az elmúlt tizenöt évben hullámzott az F1 népszerűsége, most viszont egyértelműen kedvező a trend. Nekem az a fontos, hogy a Hungaroringet jól üzemeltessük, és az átalakulás után olyan pálya létesüljön, amely Magyarország egyik legnagyobb rendezvényközpontja is egyben, és amely a legjobb színvonalon tudja kiszolgálni a világ legjelentősebb versenyeit.

KALANDOS KEZDETEK, SIKERES FOLYTATÁS

Valószerűtlen történet Magyarország és a Formula–1 évtizedes kapcsolata, amelynek sikeréhez nagyon hosszú időn át nagyon sok tényező optimális együttállására volt szükség – főleg a kezdetekben. A sorozatot akkoriban irányító Bernie Ecclestone eleinte a Szovjetunióban szerette volna megrendezni az első vasfüggöny mögötti F1-es nagydíjat, és amikor megrekedtek a tárgyalások, Rohonyi Tamás, a Brazil Nagydíj akkori promótere ajánlotta figyelmébe Magyarországot. A brit vezetőnek látogatása során azonnal megtetszett hazánk, és 1983-ban el is küldte az első telefaxot egy jövőbeni nagydíjrendezés lehetőségéről érdeklődve. Természetesen nem volt magától értetődő, hogy egy szocialista berendezkedésű ország vezetői rábólintanak a kapitalisták úri huncutságaként számontartott Formula–1-es versenyrendezésre, ám valamiért a legfelső szinten is láttak fantáziát a projektben. A felek eleinte budapesti városi futamot szerettek volna, de ez különböző okok miatt nem volt kivitelezhető, és a közelben fekvő más területek mellett került a képbe Mogyoród is. Miután minden illetékes szervtől megérkezett a zöld jelzés, 1985-ben megtörtént az első kapavágás, és onnantól rohamtempóban zajlott a munka. A Hungaroringet rekordgyorsasággal építették fel, így a következő év júniusában már meg is lehetett rendezni rajta az első tesztversenyt, az F1-es mezőny viszont az utolsó pillanatig szkeptikus volt a nagydíjjal kapcsolatban. Végül azonban minden zökkenőmentesen alakult a határátlépéstől az elszállásoláson át a versenyrendezésig, így 1986. augusztus 10-én elkezdődött az a közös történet, amelynek idén már a 40. fejezetét írja Magyarország és a Formula–1.





MAGYAR NAGYDÍJ

MOGYORÓD 2025. AUGUSZTUS 3., 15.00
HUNGARORING

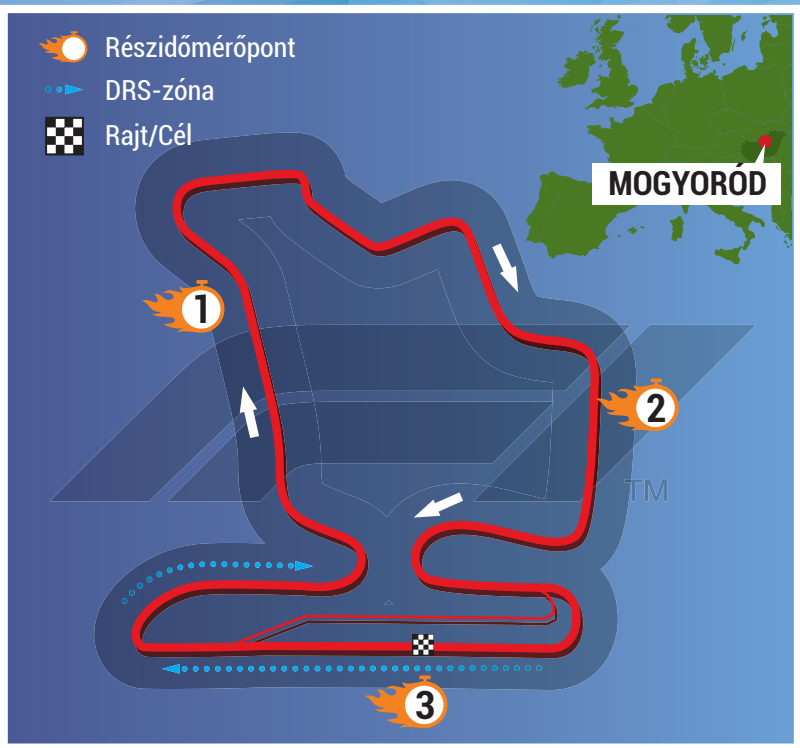
A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **2020** Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- **2021** Esteban Ocon *(Alpine)*
- **2022** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2023** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2024** Oscar Piastri *(McLaren)*

Vb-futamok a pályán: 39
Vb-futamok az országban: 39
A pálya hossza: 4381 méter
A versenytáv: 70 kör, 306.630 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1986
Legtöbb győzelem: Lewis Hamilton 8, McLaren 12
Legtöbb pole: Lewis Hamilton 9, McLaren, Mercedes 9-9
Abszolút körrekord: 1:13.447, 214.734 km/óra (Hamilton, Mercedes, 2020)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Piastri	1:38:01.989
2. Norris	2.141 mp h.
3. Hamilton	14.880 mp h.
1. rajtsor:	Norris 1:15.227 és Piastri 1:15.249
Leggyorsabb kör:	1:20.305 (Russell)
A versenyben vezetett:	Piastri 45 kör, Norris 18, Verstappen 5, Leclerc 2
Boxkiállások:	40
Előzések:	34



HAGYOMÁNY 8

Az F1-történelemben már több olyan év volt, amikor a Magyar Nagydíj szerepelt a versenynaptárban, mint amikor nem, vagyis az évtizedek során hazánk szép lassan igazi történelmi klasszikussá nemesedett. Idén sorozatban a 40. futam következik, ennél hosszabb szériával csak Monza büszkélkedhet.

HANGULAT 9



Nem hiába **telt házas** évek óta a versenynap, a külföldi turisták ugyanis kedvelik a hétvége hangulatát. A kellemes, nyári időjárás és a nyüzsgő Budapest közelsége is fontos szempont, de tovább fokozza az élményt, hogy a mogyoródi dombok közé épített pálya nagyon jól belátható a tribünökről. A Verstappen-szurkolóknak köszönhetően mostanában a partihangulat is garantált.

NEHÉZSÉG 9



A Hungaroring a versenynaptár **egyik legtechnikásabb pályája,** és az ezzel járó kihívásokat nagyon szeretik a versenyzők. A rövid aszfaltcsíkon kanyar kanyart követ, ami felidézi a pilótákban a gokartos élményeket. Itt valóban kidomborodnak a versenyzői képességek.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 5



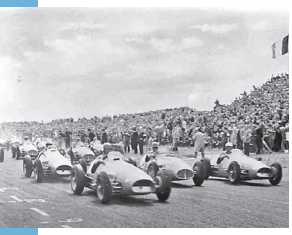
A mogyoródi pálya évtizedeken át hírhedt volt arról, mennyire nehéz rajta előzni, ám a 2003-as átépítés, majd a tankolás betiltása, illetve a 2011-ben kezdődő Pirelli-/DRS-éra rengeteget javított a helyzeten. A tavalyi futamon 34 előzést regisztráltak, de 2022-ben például 52 helycsere volt a pályán. A legjobb lehetőséget **az 1-es kanyar** kínálja, de a 2-es és a 4-es kanyar külső ívén is láttunk már szép manővereket.

JÖVŐKÉP 9

A Magyar Nagydíj helye egészen 2032-ig fix az F1-es menetrendben. A jogdíj éves megfizetése mellett ennek a Hungaroring infrastruktúrájának teljes megújítása volt a feltétele, ami jelenleg is gőzerővel zajlik. Mivel az átépítés jövőre befejeződik, nem lehet akadálya, hogy a mezőny a következő években is újra meg újra visszatérjen hozzánk.

ÁTLAG
8.0

HAGYOMÁNY 8



A zandvoorti Holland Nagydíj már az **1952-es** versenynaptárban is szerepelt, jelenléte azonban nagyon szaggatott volt a következő évtizedekben. Hol rövidebb, hol hosszabb ideig volt távol a mezőny, de a korai kezdetekkel és a 34 nagydíjjal a holland futam mindenképp szép hagyományokra tekint vissza.

HANGULAT 10



Nem véletlen, hogy a verseny **a Verstappen-őrület** kellős közepén, 2021-ben tért vissza az F1-es menetrendbe. A holland szurkolók valósággal megőrülnek kedvencükért, és a több tízezer fanatikus valódi háromnapos fesztiválla varázsolja a versenyhétvégét – amelyhez természetesen a promóter által szervezett kiegészítő programok is hozzájárulnak.

NEHÉZSÉG 7

Az aszfaltcsík nem hosszú, ám annál több kanyar tagolja. Szűk jellege miatt fontos megtalálni az optimális ívet, és a döntött fordulók is növelik a kihívást. Összességében technikás pályának nevezhető, de azért nem Zandvoort állítja a legnehezebb feladat elé a mezőnyt.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 3

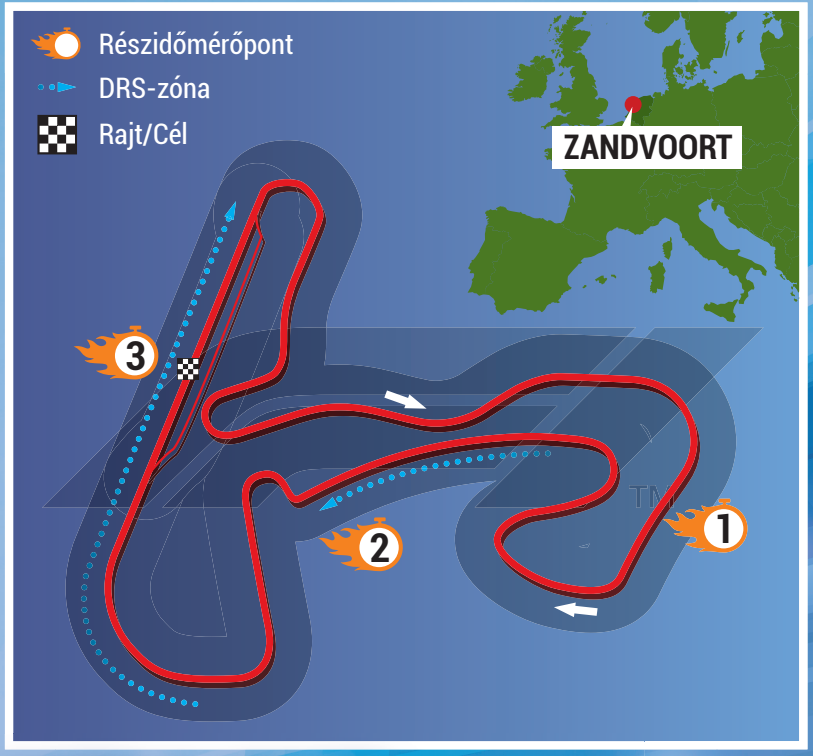
Az egyenesek hiánya és a kanyarok jellege miatt nagyon nehéz az előzés. A sikeres manőverhez óriási tempókülönbség szükséges, és még így sem garantálható a helycsere. Leggyakrabban **az 1-es kanyarban** próbálkoznak a pilóták, de olykor-olykor a döntött részeken is be lehet bújni a másik mellé.



JÖVŐKÉP 2

Hiába a telt házas események, nagyobb állami segítség nélkül a magánbefektetők hosszú távon egyszerűen nem tudják kigazdálkodni a nagydíj rendezési jogait. Ennek értelmében jövőre rendezik az utolsó holland futamot, amelynek jövőbeli visszatérése erősen kérdéses.

ÁTLAG **7.6**



HOLLAND NAGYDÍJ

ZANDVOORT 2025. AUGUSZTUS 31., 15.00
CIRCUIT ZANDVOORT

Vb-futamok a pályán: 34
Vb-futamok az országban: 34
A pálya hossza: 4259 méter
A versenytáv: 72 kör, 306.587 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1952
Legtöbb győzelem: Jim Clark 4, Ferrari 8
Legtöbb pole: René Arnoux, Max Verstappen 3-3, Lotus 8
Abszolút körrekord: 1:08.885, 222.579 km/óra (Verstappen, Red Bull-Honda, 2021)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Norris	1:30:45.519
2. Verstappen	22.896 mp h.
3. Leclerc	25.439 mp h.
1. rajtsor:	Norris 1:09.673 és Verstappen 1:10.029
Leggyorsabb kör:	1:13.817 (Norris)
A versenyben vezetett:	Norris 51 kör, Verstappen 17, Piastri 4
Boxkiállások:	26
Előzések:	36

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **1985** Niki Lauda *(McLaren)*
- **2021** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2022** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2023** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2024** Lando Norris *(McLaren)*

HAGYOMÁNY 10

Egyetlen másik helyszínen sem rendeztek annyi, 74 F1-es vb-futamot, mint Monzában. A legendás aszfaltcsík már az 1950-es kezdetek óta szerepel a programban, és azóta csak egyszer hiányzott, az 1980-as felújítás idején. Történelem és hagyomány szempontjából a sportág legfontosabb pályája.

HANGULAT 10



Monzát teljes egészében átjárja a történelem, és misztikus élmény ezt a helyszínen megtapasztalni. A pálya ráadásul csodálatos, **erdős területen fekszik** a királyi parkban, és akkor még nem beszéltünk a szenvedélyes Ferrari-rajongókról. Az általuk teremtett hangulat valóban páratlan – különösen ha Ferrari-versenyző nyer vagy ünnepel a dobogón.

NEHÉZSÉG 6



Az aszfaltcsíkot a száguldás szentélyének is szokták nevezni, mert **sok egyenes szakasza** miatt a végsebesség számít leginkább. Ebből fakadóan nem kifejezetten technikás a pálya, ugyanakkor az egyenesekre optimalizált, kis leszorítóerős beállításokkal nem könnyű tökéletesen bevenni a kanyarokat.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 7

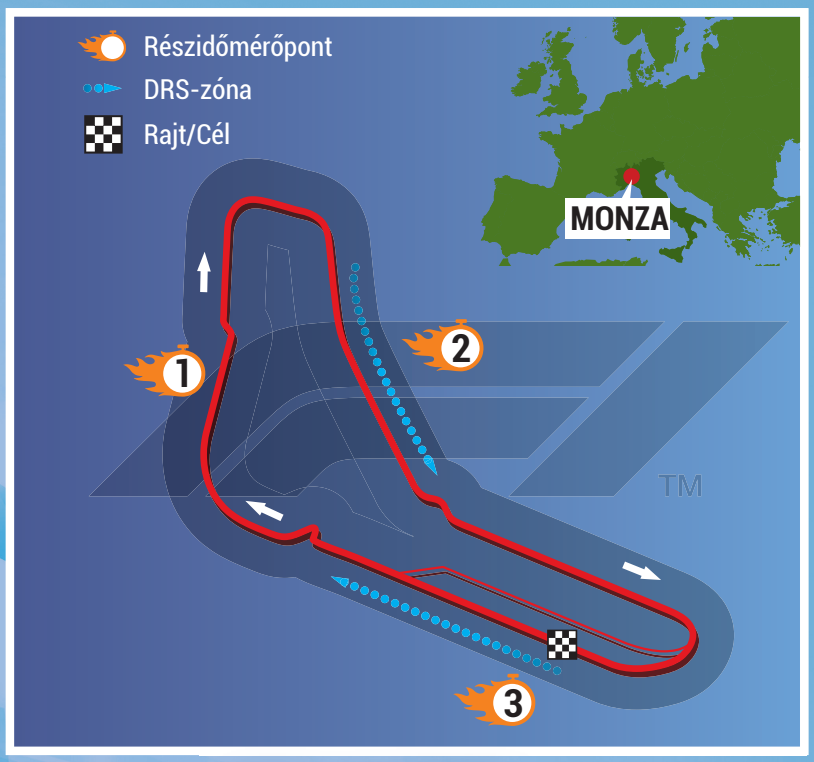


A kemény féktávokon nem lehetetlen az előzés, de azért e tekintetben nem ez a legjobb pálya. Nagy tempókülönbségre van szükség ahhoz, hogy valamelyik sikánban vagy **a Parabolicában** sikeres manővert hajtson végre a támadó pilóta.

JÖVŐKÉP 9

Bernie Ecclestone regnálása idején bizonytalan volt Monza jövője, mert a brit vezető által követelt összeget hosszú távon nem tudta volna előteremteni a régió. A Liberty Mediát azonban nem hagyják hidegen a helyszín hagyományai, így megengedőbb volt a rendezési jogdíjat illetően. Ennek köszönhetően a legendás pályára 2031-ig biztosan visszatér a mezőny.

ÁTLAG **8.4**





OLASZ NAGYDÍJ

MONZA 2025. SZEPTEMBER 7., 15.00
AUTODROMO NAZIONALE MONZA

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **2020** Pierre Gasly *(AlphaTauri)*
- **2021** Daniel Ricciardo *(McLaren)*
- **2022** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2023** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2024** Charles Leclerc *(Ferrari)*

Vb-futamok a pályán: 74
Vb-futamok az országban: 107
A pálya hossza: 5793 méter
A versenytáv: 53 kör, 306.720 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1950
Legtöbb győzelem: Michael Schumacher, Lewis Hamilton 5-5, Ferrari 20
Legtöbb pole: Lewis Hamilton 7, Ferrari 23
Abszolút körrekord: 1:18.887, 264.362 km/óra (Hamilton, Mercedes, 2020)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Leclerc	1:14:40.727
2. Piastri	2.664 mp h.
3. Norris	6.153 mp h.
1. rajtsor:	Norris 1:19.327 és Piastri 1:19.436
Leggyorsabb kör:	1:21.432 (Norris)
A versenyben vezetett:	Piastri 32 kör, Leclerc 15, Verstappen 3, Sainz 2, Pérez 1
Boxkiállások:	30
Előzések:	36

AZERI NAGYDÍJ

BAKI 2025. SZEPTEMBER 21., 13.00
BAKU CITY CIRCUIT



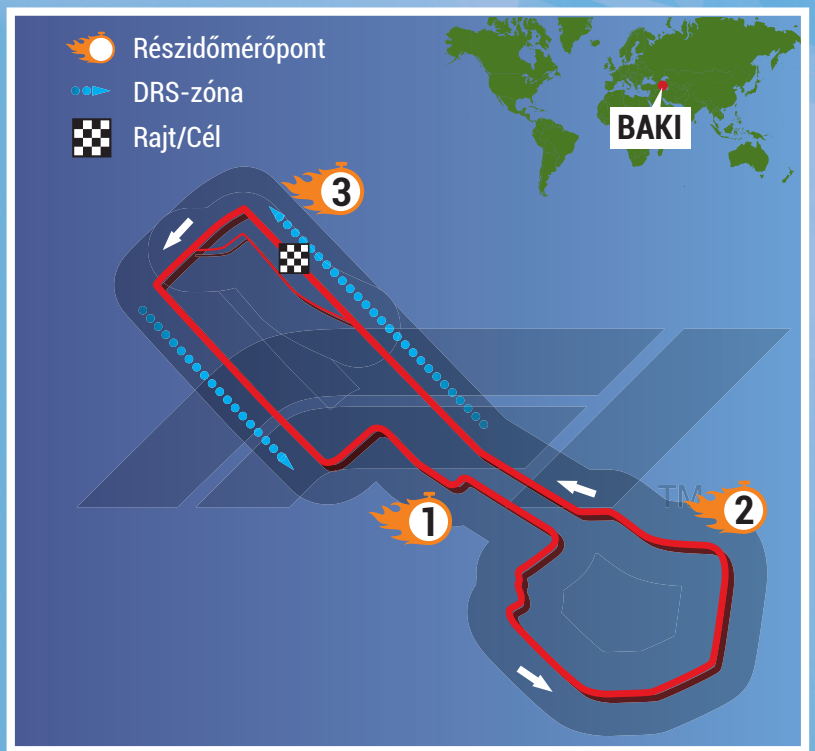
Vb-futamok a pályán: 8
Vb-futamok az országban: 8
A pálya hossza: 6003 méter
A versenytáv: 51 kör, 306.049 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 2016
Legtöbb győzelem: Sergio Pérez 2, Red Bull 4
Legtöbb pole: Charles Leclerc 4, Ferrari 5
Abszolút körrekord: 1:40.203, 215.670 km/óra (Leclerc, Ferrari, 2023

EZ VOLT 2024-BEN

1. Piastri	1:32:58.007
2. Leclerc	10.910 mp h.
3. Russell	31.328 mp h.
1. rajtsor:	Leclerc 1:41.365 és Piastri 1:41.686
Leggyorsabb kör:	1:45.255 (Norris)
A versenyben vezetett:	Piastri 32 kör, Leclerc 18, Sainz 1
Boxkiállások:	22
Előzések:	40

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **2019** Valtteri Bottas *(Mercedes)*
- **2021** Sergio Pérez *(Red Bull)*
- **2022** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2023** Sergio Pérez *(Red Bull)*
- **2024** Oscar Piastri *(McLaren)*



HAGYOMÁNY 3



E nagydíjjal kapcsolatban nem beszélhetünk igazi hagyományról, mert csupán **2016 óta** a versenynaptár része, és mivel 2020-ban a világjárvány miatt nem rendeztek futamot, mindössze nyolcszor versenyzett Azerbajdzsánban a mezőny. A helyiek ugyanakkor eltökéltek, hogy hosszú távon is megvessék a lábukat az F1-ben.

HANGULAT 4



Bár **az óvárosi szakasz** kifejezetten szép, nem állíthatnánk, hogy az Azeri Nagydíjnak karakteres hangulata lenne. A legfanatikusabb európai szurkolók döntő többsége nem ezt a távoli versenyt iktatja be úti céljául, a helyiek pedig nem teremtenek olyan atmoszférát, mint a kontinens nyugatabbi részén.

NEHÉZSÉG 6

A második szektor technikás kanyarjai és lehetetlenül szűk részei megnehezítik a versenyzők dolgát, a többi szakasz ugyanakkor viszonylag egyszerű: van egy „végeláthatatlan” padlógázas egyenes, amelyet négy 90 fokos kanyar követ – ezután következik az óvárosi tekergés.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 7



A hosszú-hosszú egyenes utáni **1-es kanyar** kitűnő lehetőség az előzésre, de az azt követő három 90 fokos fordulóban is sikeres manővereket lehet kezdeményezni. A pálya többi része túl szűk a helycseréhez.

JÖVŐKÉP 8

Bár első ránézésre nem tűnik biztatónak, hogy az Azeri Nagydíj szerződése 2026-ban lejár, a hosszabbítás valószínűleg csak formalitás, mert a helyi vezetőségnek szándékában áll azt követően is letenni az asztalra a rendezési jogdíjat. Márpedig Azerbajdzsán az egyik legjobban fizető „vendég”, így az F1 érdeke is a közös folytatás.

ÁTLAG
5.6



SZINGAPÚRI NAGYDÍJ

MARINA-ÖBÖL 2025. OKTÓBER 5., 14.00
MARINA BAY STREET CIRCUIT

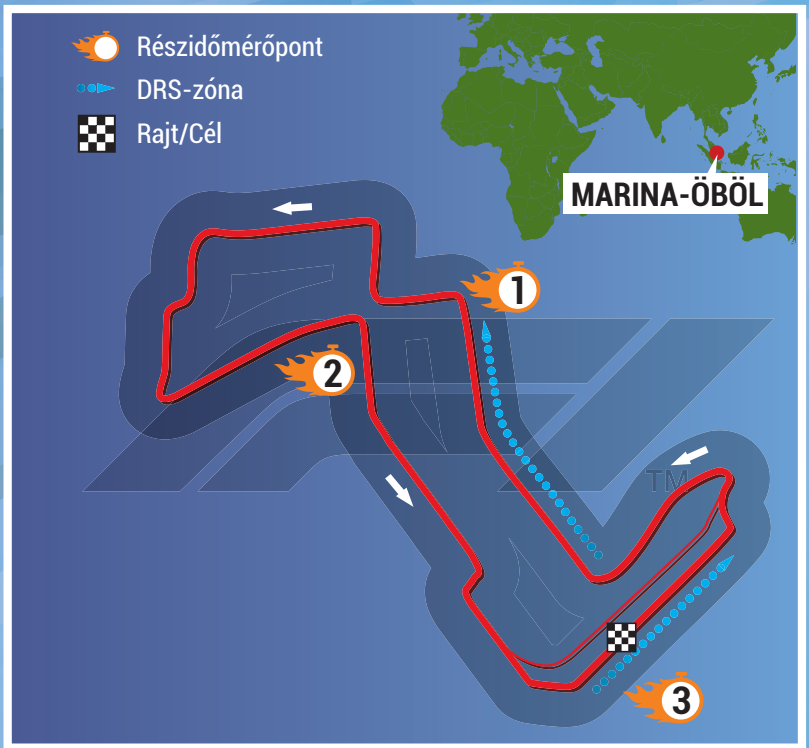
A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **2018** Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- **2019** Sebastian Vettel *(Ferrari)*
- **2022** Sergio Pérez *(Red Bull)*
- **2023** Carlos Sainz *(Ferrari)*
- **2024** Lando Norris *(McLaren)*

Vb-futamok a pályán: 15
Vb-futamok az országban: 15
A pálya hossza: 4940 méter
A versenytáv: 62 kör, 306.143 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 2008
Legtöbb győzelem: Sebastian Vettel 5, Mercedes, Red Bull, Ferrari 4-4
Legtöbb pole: Sebastian Vettel, Lewis Hamilton 4-4, Ferrari 7
Abszolút körrekord: 1:29.525, 198.648 km/óra (Norris, McLaren, 2024)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Norris	1:40:52.571
2. Verstappen	20.945 mp h.
3. Piastri	41.823 mp h.
1. rajtsor:	Norris 1:29.525 és Verstappen 1:29.728
Leggyorsabb kör:	1:34.486 (Ricciardo)
A versenyben vezetett:	Norris 62 kör
Boxkiállások:	22
Előzések:	24



HAGYOMÁNY 4



A nagydíj lassan, de biztosan közelít 20. F1-es évfordulójához, ennek ellenére senki sem emlegeti a hagyományos, klasszikus futamok között. Idővel viszont azzá válhat, mert a dúsgazdag városállamnak **a 2008-as kezdet óta** presztízskérdés a versenyrendezés.

HANGULAT 8



Kifejezetten hangulatos helyszínről van szó, a pálya a nyüzsgő város kellős közepén fekszik, méghozzá reflektorok ragyogó világításában. Ez a nagydíj ugyanis a kezdetek óta **villanyfényes,** ami különleges atmoszférát varázsol. Szintén hozzátesz az egyedi hangulathoz, hogy a mezőny nem akklimatizálódik, és európai időzóna szerint éli az életét az eltolódás ellenére is.

NEHÉZSÉG 10

A magas páratartalom, az óriási hőség, a mesterséges fények, a technikás vonalvezetés, a rengeteg kanyar, a falak közelsége és az időtartamában is hosszú futam miatt a Szingapúri Nagydíj jelenti a legnagyobb kihívást a versenyzőknek az aktuális menetrendben. A számos nehezítő tényező tükrében itt talán még édesebb a győzelem, mint más helyszíneken.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 5



Bár a régi közhely szerint a városi pályákon lehetetlen előzni, a modern F1-ben ez már nem feltétlenül igaz. Noha a szingapúri aszfaltcsík is falak szorításában húzódik, azért a DRS-zónák utáni kanyarokban össze lehet hozni egy-egy sikeres manővert. A 2023 óta használt módosított vonalvezetésen már **a 16-os kanyarban** is érdemes próbálkozni.

JÖVŐKÉP 8

Az aktuális szerződés 2028-ig szól, de nagy meglepetést jelentene, ha bármilyen okból meghiúsulna a folytatás. Sok más országhoz hasonlóan Szingapúrban is az F1-es nagydíj jelenti az egyik fő helyi attrakciót, ennek díját simán ki is tudja fizetni a délkelet-ázsiai városállam.

ÁTLAG 7.0

HAGYOMÁNY 4



Austinban **2012 óta** rendeznek versenyeket, ami önmagában nem különösebben felvillanyozó, a helyszín mégis nagyon jelentős az F1 és az Egyesült Államok kapcsolatában. Sok-sok kudarc után próbálkozott itt újra a vb-sorozat, és a texasi verseny meg is ragadt a menetrendben, sőt, kitaposta az ösvényt a többi amerikai futamnak.

HANGULAT 9



A projekt megálmodói tudatosan az ország déli pontján alkották meg ezt a pályát, hogy Mexikóból és a dél-amerikai országokból is **idevonzzák a rajongókat,** ami kitűnő ötletnek bizonyult. A verseny már a kezdetektől nagyon népszerű, a 2020-as kényszerszünet óta pedig folyamatosan telt házas – lenyűgöző hangulattal.

NEHÉZSÉG 8

A tudatos előkészületekre jellemző, hogy az alkotók az aszfaltcsík megrajzolásakor más pályák klasszikus, jól bevált szakaszaiból merítettek ihletett. Az austini pályán visszaköszönnek Szuzuka, Silverstone, Hockenheim és Isztambul vonásai is, a másolás pedig beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Élvezetes, versenyzői szempontból nagy kihívást jelentő vonalvezetés született.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 7

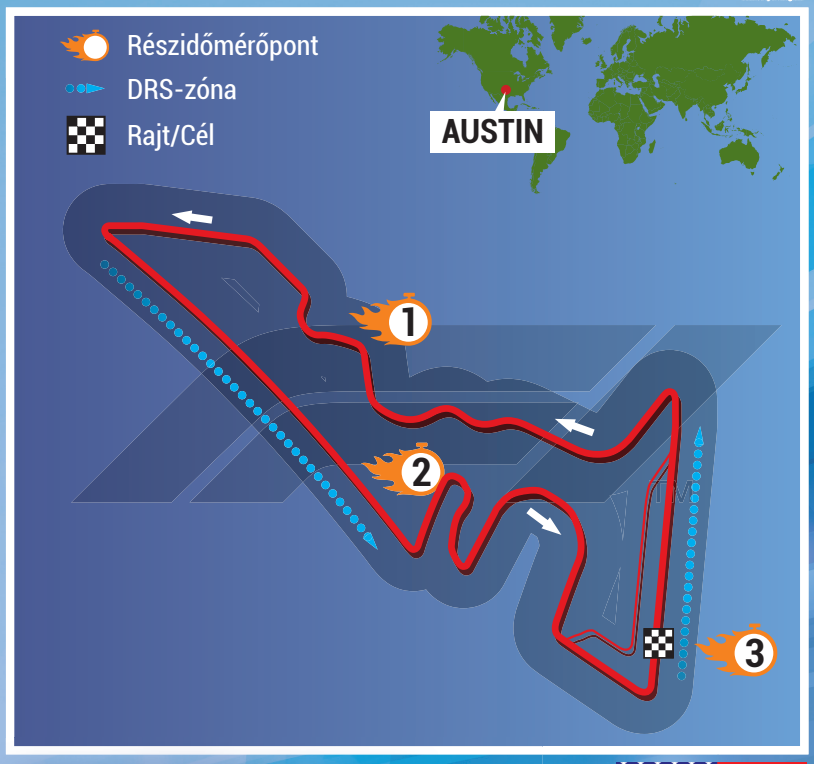


A két legjobb előzési pontot a DRS-zónák utáni 1-es és **12-es kanyar** jelenti, de a szemfüles pilóták más helyeken is bebújhatnak ellenfelük mellé. A 7-es, 8-as kombinációban és a technikásabb harmadik szektorban is érdemes próbálkozni.

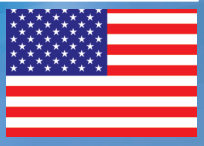
JÖVŐKÉP 5

Az elmúlt több mint tíz év egyértelmű sikere ellenére koránt sincs kőbe vésve a hosszú távú folytatás Austinban. A jelenlegi szerződés 2026-ig érvényes, és mivel az Egyesült Államokban már van két másik nagydíj, ráadásul mindkettő az F1 közvetlen pénzügyi érdekkörébe tartozik, a texasiaknak mélyen a zsebükbe kell nyúlniuk az új kontraktus kicsikarásához.

ÁTLAG **6.6**



AMERIKAI NAGYDÍJ





AUSTIN 2025. OKTÓBER 19., 21.00
CIRCUIT OF THE AMERICAS

Vb-futamok a pályán: 12
Vb-futamok az országban: 79
A pálya hossza: 5513 méter
A versenytáv: 56 kör, 308.405 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 2012
Legtöbb győzelem: Lewis Hamilton 5, Mercedes 5
Legtöbb pole: Lewis Hamilton 3, Mercedes 6
Abszolút körrekord: 1:32.029, 215.658 km/óra (Bottas, Mercedes, 2019)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Leclerc	1:35:09.639
2. Sainz	8.562 mp h.
3. Verstappen	19.412 mp h.
1. rajtsor:	Norris 1:32.330 és Verstappen 1:32.361
Leggyorsabb kör:	1:37.330 (Ocon)
A versenyben vezetett:	Leclerc 51 kör, Norris 5
Boxkiállások:	23
Előzések:	33
Sprintgyőztes:	Verstappen
Sprintpole:	Verstappen

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **2019** Valtteri Bottas *(Mercedes)*
- **2021** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2022** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2023** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2024** Charles Leclerc *(Ferrari)*

HAGYOMÁNY 7



Egyértelműen hagyományos nagydíjról beszélhetünk, hiszen Mexikóban már **1963-ban** is rendeztek F1-es vb-futamot. A folytonosság hiánya azonban szembeötlő: 1970 után 16, majd 1992 után 23 évet kellett várniuk a helyieknek következő versenyre. Az ország neve mellett emiatt csak 24 rendezés szerepel, ami alig több, mint Bahreiné.

HANGULAT 10



A nagybetűs F1-es rendezvény, amelyet rendre példaként állítanak a többi promóter elé. A mexikóiak már a 2015-ös visszatéréskor magasra tették a lécet a lenyűgöző és hangulatos kiegészítő programokkal, amit újra meg újra meg is ugranak. Az atmoszférát **a stadionrész telt házas zsongása** teszi igazán egyedivé – nem csoda, hogy a dobogót is ott húzták fel.

NEHÉZSÉG 7

A rövid pálya vonalvezetése nem teszi igazán próbára a versenyzőket, ám a ritka, magaslati levegő miatt mégis különleges a kihívás. A kanyargós pálya ellenére maximális leszorítóerős beállításokkal száguldanak a pilóták, de még így is annyira instabil az autó a kanyarokban és a féktávokon, mint Monzában.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 7



Az 1-es, 2-es, 3-as kanyarkombináció optimális előzési lehetőséget kínál a célegyenes DRS-zónája után. De további két másik szakaszon is nyitható a hátsó szárny, vagyis előzés szempontjából jónak számít a pálya kialakítása.

JÖVŐKÉP 4

Az idei futammal lejár a Mexikóvárosi Nagydíj szerződése, és egyelőre nem szólnak róla hírek, hogy a tárgyalások előrehaladott fázisba léptek volna a hosszabbítást illetően. A helyieknek évről évre nehéz előteremteniük a rendezési jogdíjat, és ha az F1 vezetői emelnek a tarifán, újra megszakadhat Mexikó és a vb-sorozat kapcsolata.

ÁTLAG 7.0

MEXIKÓVÁROSI NAGYDÍJ

MAGDALENA MIXHUCA 2025. OKTÓBER 26., 21.00
AUTÓDROMO HERMANOS RODRÍGUEZ

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

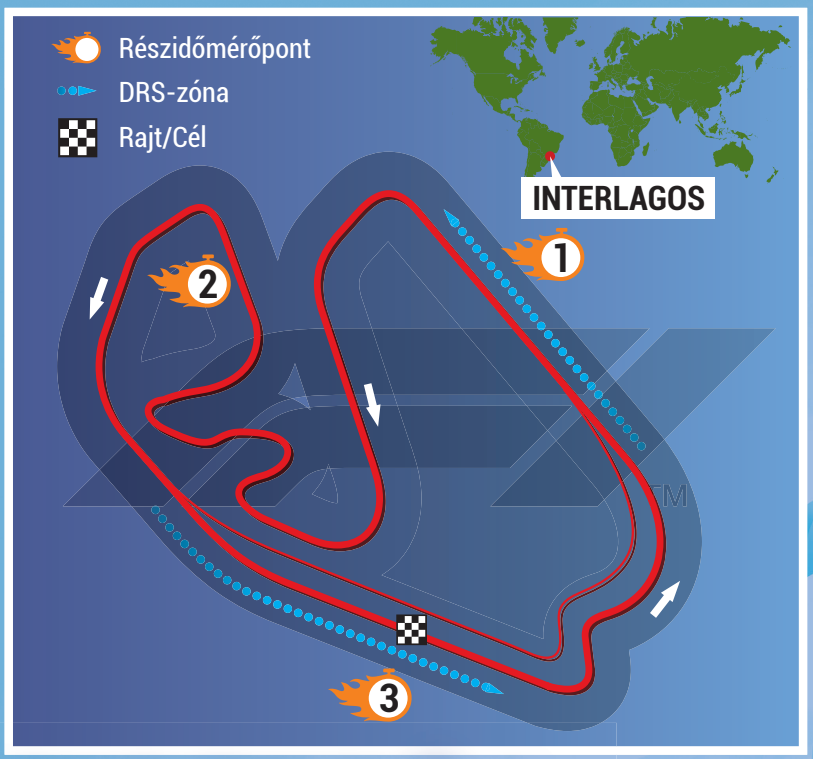
- 2019 – Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- 2021 – Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2022 – Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2023 – Max Verstappen *(Red Bull)*
- 2024 – Carlos Sainz *(Ferrari)*

Vb-futamok a pályán: 24
Vb-futamok az országban: 24
A pálya hossza: 4304 méter
A versenytáv: 71 kör, 305.354 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1963
Legtöbb győzelem: Max Verstappen 5, Red Bull 5
Legtöbb pole: Jim Clark 4, Lotus 6
Abszolút körrekord: 1:14.758, 207.260 km/óra (Verstappen, Red Bull, 2019)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Sainz	1:40:55.800
2. Norris	4.705 mp h.
3. Leclerc	34.387 mp h.
1. rajtsor:	Sainz 1:15.946 és Verstappen 1:16.171
Leggyorsabb kör:	1:18.336 (Leclerc)
A versenyben vezetett:	Sainz 63 kör, Verstappen 8
Boxkiállások:	21
Előzések:	40





SAO PAULÓ-I NAGYDÍJ

INTERLAGOS 2025. NOVEMBER 9., 18.00
AUTODROMO JOSÉ CARLOS PACE

Vb-futamok a pályán: 41
Vb-futamok az országban: 51
A pálya hossza: 4309 méter
A versenytáv: 71 kör, 305.879
Az első F1-es verseny a helyszínen: 1973
Legtöbb győzelem: Michael Schumacher 4, Ferrari 9 **Legtöbb pole:** Ayrton Senna, Mika Häkkinen, Felipe Massa, Rubens Barrichello, Lewis Hamilton 3-3, McLaren 10
Abszolút körrekord: 1:07.281, 230.561 km/óra (Hamilton, Mercedes, 2018)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Verstappen	2:06:54.430
2. Ocon	19.477 mp h.
3. Gasly	22.532 mp h.
1. rajtsor:	Norris 1:23.405 és Russell 1:23.578
Leggyorsabb kör:	1:20.472 (Verstappen)
A versenyben vezetett:	Russell 28 kör, Verstappen 27, Ocon 14
Boxkiállások:	35
Előzések:	41
Sprintgyőztes:	Norris
Sprintpole:	Piastri

A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **2019** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2021** Lewis Hamilton *(Mercedes)*
- **2022** George Russell *(Mercedes)*
- **2023** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2024** Max Verstappen *(Red Bull)*

HAGYOMÁNY 9

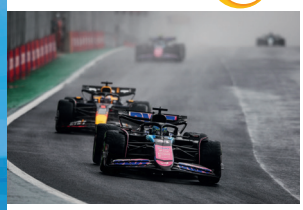
Brazíliában először 1973-ban rendeztek F1-es vb-futamot, és azóta a 2020-as covidos kényszerszünet kivételével mindig visszatért a mezőny az országba. Sao Paulo 41, Brazília 51 versenyrendezéssel büszkélkedhet, vagyis elvitathatatlan az ország gazdag F1-es hagyománya, amelyhez a remek pilóták is hozzátettek.

HANGULAT 9



A szenvedélyes brazil és más dél-amerikai országból érkező rajongók mindig **kitűnő hangulatot** teremtenek a lelátókon. Ez fokozottan igaz, ha helyi hősnek is lehet szurkolni, de enélkül sem lehet panasz az atmoszférára. Az összképbe csak az rondít bele valamelyest, hogy rendre előfordulnak közbiztonsági problémák a pálya környékén.

NEHÉZSÉG 8



Rövid, de versenyzői kihívás szempontjából sokszínű pályáról van szó. A harmadik és az első szektort a **padlógázas szakaszok** uralják, a középsőt viszont a lassabb és közepes tempójú kanyarok. Nehéz optimális beállításokat találni az autóhoz, valamint a pilótáknak sem könnyű tökéletes kört összerakniuk ezen a felemás vonalvezetésen.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 8

Az Ayrton Senna nevét viselő első kanyarkombináció kitűnő lehetőség az előzésre mind a belső, mind a külső íven. Ezenkívül a 4-es kanyarban is rendre láthatunk sikeres manővereket, vagyis ha megvan a kellő tempókülönbség, a támadó versenyzőnek bőven van lehetősége az előretörésre.



JÖVŐKÉP 8

A verseny általános népszerűsége mellett a hagyományok és a földrajzi sokszínűség is szerepet játszhat abban, hogy Brazília 2030-ig biztosan az F1-es menetrend része lesz. Jelenleg ez az egyetlen dél-amerikai futam, és remélhetőleg a következő évtizedekben is a versenynaptár fix tagja marad.

ÁTLAG 8.4

LAS VEGAS-I NAGYDÍJ

LAS VEGAS BOULEVARD 2025. NOVEMBER 23., 5.00
LAS VEGAS STRIP CIRCUIT



Vb-futamok a pályán: 2
Vb-futamok az országban: 79
A pálya hossza: 6201 méter
A versenytáv: 50 kör, 309.958 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 2023
Legtöbb győzelem: Max Verstappen, George Russell 1-1, Red Bull, Mercedes 1-1
Legtöbb pole: Charles Leclerc, George Russell 1-1, Ferrari, Mercedes 1-1
Abszolút körrekord: 1:32:312, 241.827 km/óra (Russell, Mercedes, 2024)

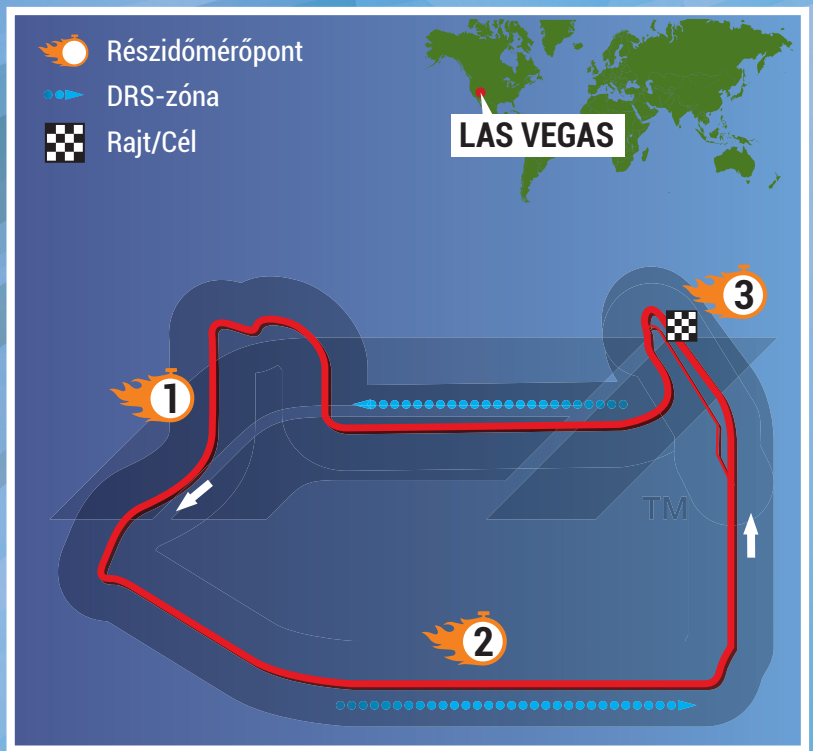
AZ ELMÚLT KÉT FUTAM GYŐZTESEI

2023
Max Verstappen
(Red Bull)

2024
George Russell
(Mercedes)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Russell	1:22:05.969
2. Hamilton	7.313 mp h.
3. Sainz	11.906 mp h.
1. rajtsor:	Russell 1:32.312 és Sainz 1:32.410
Leggyorsabb kör:	1:34.876 (Norris)
A versenyben vezetett:	Russell 49 kör, Hamilton 1
Boxkiállások:	39
Előzések:	60

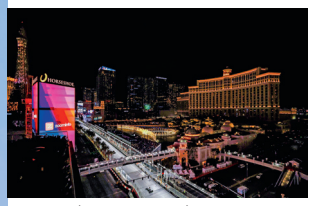


HAGYOMÁNY 3



Bár a legendás Las Vegas-i Strip környékén csak tavaly és tavalyelőtt rendeztek F1-es futamot, **az 1980-as években** már volt a sportágnak két kósza kísérlete a városban. Akkor még a Caesars Palace hotel parkolójában húztak fel egy szedett-vedett pályát, mégis elmondható, hogy némi F1-es hagyománya azért már van Las Vegasnak.

HANGULAT 7



A Las Vegas-i verseny sok kritikát kap a mesterkélt felhajtás miatt, de az első két **szombat éjszakai futam** hangulatára összességében nem lehetett panasz. Mindkettő telt házas közönség előtt zajlott, és bár nem láthattunk olyan fanatikus szurkolást, mint sok európai helyszínen, a Las Vegasba ellátogató nézők eddig rendre jól érezték magukat, és a látvány sem utolsó a város híres utcáin.

NEHÉZSÉG 3

Első pillantásra bántóan egyszerű a vonalvezetés, és valójában az első két nagydíjhétvége is ezt erősítette meg. A több mint hat kilométeres pályát hivatalosan 14 kanyar tagolja, de ezek közül néhány csupán ívhajlat, és a többi forduló sem állítja kemény kihívás elé a világ legjobb versenyzőit.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 8



A kevésbé technikás pálya egyik nagy előnye, hogy kifejezetten könnyű rajta előzni. A hosszú hátsó egyenes utáni **11-es kanyar** kiváló lehetőség az ellenfél kifékezésére, de az 1-es és az 5-ös fordulóban is sikerrel lehet járni. A megfelelő előzési pontok is hozzájárulnak ahhoz, hogy az eddigi két verseny akciódús csatákat hozott.

JÖVŐKÉP 10

Ez az egyetlen nagydíj, amelynek maga az F1 a promótere, és mivel a rendezéshez drága területeket is meg kellett vásárolni, a sorozat irányítói biztosan a végsőkig kitartanak Las Vegas mellett, hogy megtérüljön a befektetésük. Mivel a városvezetőség is megbékélt a projekttel, szinte biztosan hosszú jövő elé néz a nagydíj.

ÁTLAG
6.2

HAGYOMÁNY 2

A katari pályát a MotoGP-versenyekre építették meg 2004-ben, és sokáig nem is került az F1 radarjára. A világjárvány miatt viszont a 2021-es idényben beugróként szerepelt a versenynaptárban, és a helyiek úgy voltak vele, hogy akkor már legyen folytatása is a történetnek. Bár a következő év a futball-vb miatt kimaradt, tavaly és tavalyelőtt újra rendeztek futamot.

HANGULAT 3



Ahogy Bahrein esetében, itt is egy sivatag közepére felhúzott létesítményről beszélünk értékelhető motorsporthagyomány nélkül, ami a hangulatra is rányomja a bélyegét. **A villanyfényes futam** ugyan dob valamit az atmoszférán, de mivel jó néhány ilyen van már a menetrendben, ez sem számít akkora különlegességnek.

NEHÉZSÉG 8



Mivel a motorosoknak épült, a pályát **sok elnyújtott, közepes tempójú kanyar** tagolja, ami technikai, de még inkább fizikai szempontból is kihívást jelent az F1-es mezőnynek. A leszorítóerő miatt óriási oldalirányú erőhatás éri a pilótákat, akiknek a 2023-as októberi futamon a pokoli hőséggel is meg kellett küzdeniük. Nem csoda, hogy azóta november végére, december elejére teszik a katari versenyt.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 3

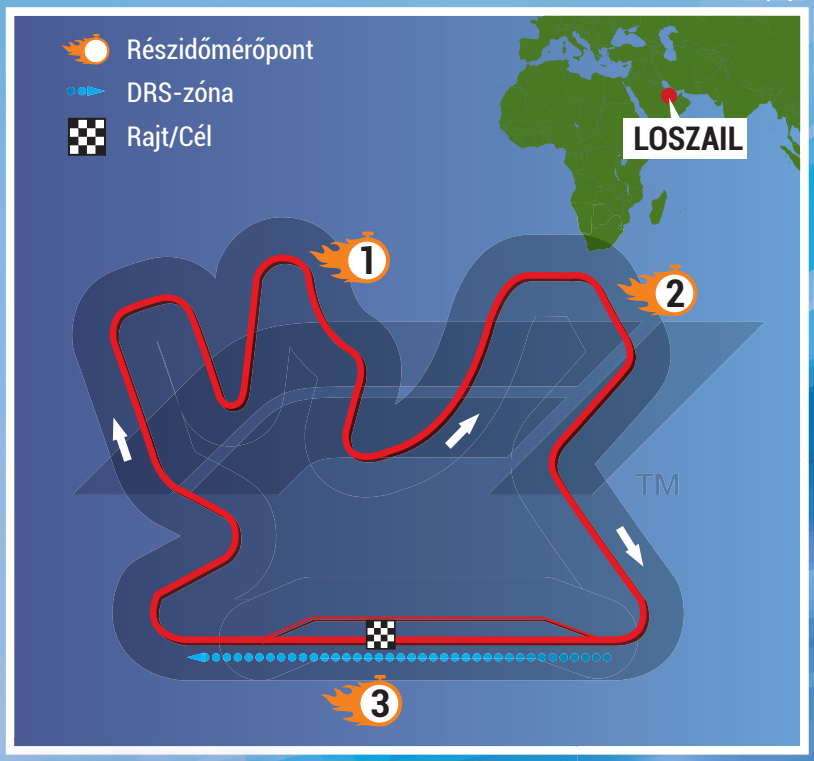


Az előzési lehetőségek hiányát is arra lehet visszavezetni, hogy a pálya a kétkerekűek versenyzésére lett optimalizálva. Az elnyújtott, közepes tempójú kanyarok egyáltalán nem segítik elő az F1-esek előzését. Ehhez hosszabb **célegyenesre** lenne szükség, amit a jelenleginél jóval „szögletesebb” kanyarnak kellene követnie.

JÖVŐKÉP 9

A katariak anno nem aprózták el a dolgot, a sikeres 2021-es beugrás után rögtön tízéves szerződést kötöttek az F1-gyel, így 2032-ig biztosan visszatér a mezőny ebbe a közel-keleti országba is.

ÁTLAG **5.0**



KATARI NAGYDÍJ

LOSZAIL 2025. NOVEMBER 30., 17.00
LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT

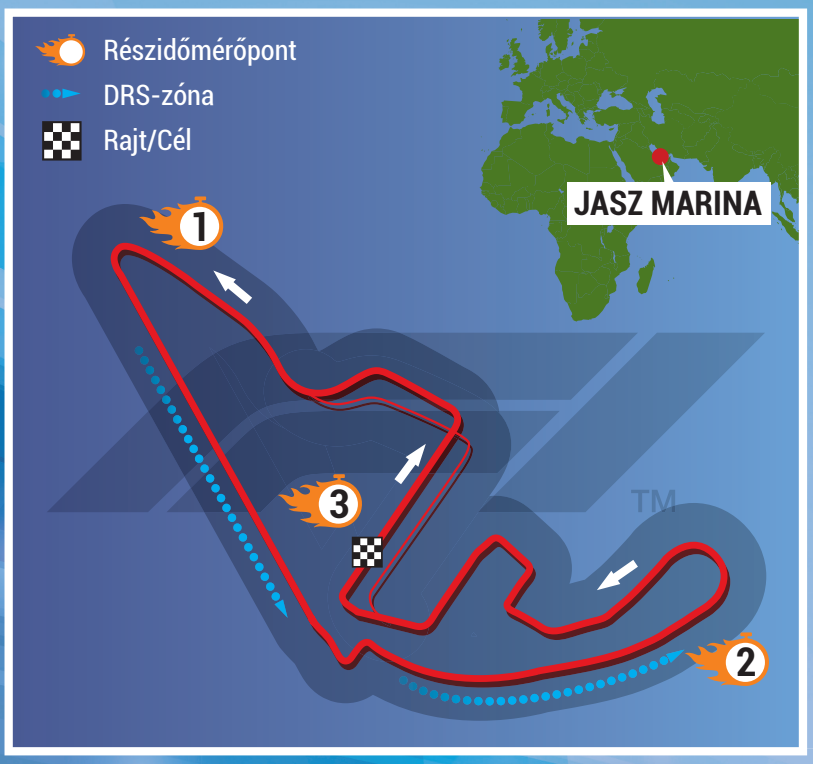
Vb-futamok a pályán: 3
Vb-futamok az országban: 3
A pálya hossza: 5419 méter
A versenytáv: 57 kör, 308.611 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 2021
Legtöbb győzelem: Max Verstappen 2, Red Bull 2
Legtöbb pole: Lewis Hamilton, Max Verstappen, George Russell 1-1, Mercedes 2
Abszolút körrekord: 1:20.520, 242.280 km/óra (Verstappen, Red Bull, 2024)

EZ VOLT 2024-BEN

1. Verstappen	1:31:05.323
2. Leclerc	6.031 mp h.
3. Piastri	6.819 mp h.
1. rajtsor:	Russell 1:20.575 és Verstappen 1:20.520
Leggyorsabb kör:	1:22.384 (Norris)
A versenyben vezetett:	Verstappen 57 kör
Boxkiállások:	28
Előzések:	25
Sprintgyőztes:	Piastri
Sprintpole:	Norris

AZ ELMÚLT HÁROM FUTAM GYŐZTESEI

2021 Lewis Hamilton *(Mercedes)*
2023 Max Verstappen *(Red Bull)*
2024 Max Verstappen *(Red Bull)*



ABU-DZABI NAGYDÍJ

JASZ MARINA 2025. DECEMBER 7., 14.00
YAS MARINA CIRCUIT

Vb-futamok a pályán: 16
Vb-futamok az országban: 16
A pálya hossza: 5281 méter
A versenytáv: 58 kör, 306.183 km
Az első F1-es verseny a helyszínen: 2009
Legtöbb győzelem: Lewis Hamilton 5, Red Bull 7
Legtöbb pole: Lewis Hamilton 5, Red Bull 7
Abszolút körrekord: 1:22.109, 231.541 km/óra (Verstappen, Red Bull, 2021)

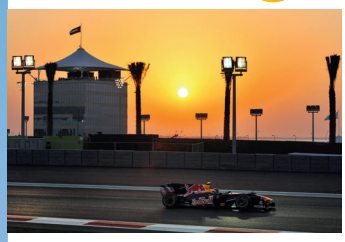
A LEGUTÓBBI ÖT FUTAM GYŐZTESEI

- **2020** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2021** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2022** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2023** Max Verstappen *(Red Bull)*
- **2024** Lando Norris *(McLaren)*

EZ VOLT 2024-BEN

1. Norris	1:26: 33.291
2. Sainz	5.832 mp h.
3. Leclerc	31.928 mp h.
1. rajtsor:	Norris 1:22.595 és Piastri 1:22.804
Leggyorsabb kör:	1:25.637 (Magnussen)
A versenyben vezetett:	Norris 58 kör
Boxkiállások:	28
Előzések:	31

HAGYOMÁNY 4



Már több mint 15 éve visszajár az F1 mezőnye Abu-Dzabiba, de azért erős túlzás lenne azt állítani, hogy az emírség ez idő alatt tradicionális helyszínné nőtte ki magát. Ennek ellenére becsülendő, hogy a helyiek **a 2009-es kezdetek óta** minden idényben megrendezték a nagydíjat.

HANGULAT 6

A többi közel-keleti versenyhez képest hangulatosabb helyszín, mert **a létesítmény futurisztikusabb,** a futam pedig egyedülálló módon naplementében kezdődik és villanyfényben ér véget. Különlegességéhez az is hozzátesz,



hogy általában itt rendezik meg az idényzárót, így több drámai vb-finálé helyszínéül szolgált már.

NEHÉZSÉG 5

Versenyzői kihívás szempontjából a vonalvezetés átlagosnak mondható, mert néhány technikásabb kanyart leszámítva egyszerűbb fordulók alkotják. Az előzések elősegítése érdekében 2021-ben tovább egyszerűsítették az aszfaltcsíkot.

ELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK 6

Néhány évvel ezelőtt még legfeljebb 2-es osztályzatot adtunk volna, a 2021-es átépítésekkel azonban látványosan javították az előzési lehetőségeket. Több mint tíz éven át alig lehetett sikeres manővert kezdeményezni, mert nem volt építkezés előzési pont, ráadásul a turbulens légáramlatok is ellehetetlenítették a támadó pilóta helyzetét. A változtatásoknak hála viszont ma már **két-három kanyarban is lehet előzni.**



JÖVŐKÉP 9

Az aktuális szerződés 2030-ig szól, ezért nincs ok kapkodni a hosszabbítással, ami valószínűleg csak formalitás. Abu-Dzabiban az F1 jelenti az év egyik fő turisztikai és presztízsattrakcióját, ami bőven megér az emírségnek 40 millió dollárt. Minden jel arra utal, hogy a vb-sorozat hosszú távon is megvetette a lábát a Jasz-szigeten.

ÁTLAG **6.0**

HÉT ÉVTIZEDNYI TÖRTÉNELEM



Immár 75 Formula–1-es idény áll mögöttünk, háromnegyed évszázadnyi történelem íródott a világ egyik legfontosabb és legnépszerűbb sportágának nagykönyvébe. Összeállításunkban arra a hét idényre tekintünk vissza, amelyeknek idén kerek az évfordulójuk. Csupa nagy bajnok ünnepelt, Niki Lauda, Alain Prost és Fernando Alonso az első, Jim Clark és Michael Schumacher a második, Juan Manuel Fangio és Lewis Hamilton a harmadik világbajnoki címét szerezte meg, mindannyian utolsó futamos végjáték nélkül. Az F1 egyes korszakait a történetek mellett statisztikák és érdekességek segítségével mutatjuk be.

7 futam (január 16.–szeptember 11.)
81 versenyző (11 nemzetből)
17 konstruktőr
9 motorszállító: Alta, Bristol, Ferrari, Gordini, Lancia, Maserati, Mercedes, Offenhauser, Vanwall
2.5 literes szívómotor
4 gumiszállító: Continental, Englebert, Firestone, Pirelli

MA MÁR NEM AKTÍV F1-ES HELYSZÍNEK

Buenos Aires (Argentína), Indianapolis ovál (Egyesült Államok), Aintree (Nagy-Britannia)

VB-N KÍVÜLI F1-ES FUTAMOK

16

PONTRENDSZER:

8, 6, 4, 3, 2 az első ötnek, plusz 1 pont a leggyorsabb körért. A legjobb öt eredmény számított

VB-DOBOGÓ

1. JUAN MANUEL FANGIO (argentin, Mercedes) **40** pont,
2. STIRLING MOSS (brit, Mercedes) **23,**
3. EUGENIO CASTELLOTTI (olasz, Lancia 3 futam, Ferrari 3 futam) **12**

KONSTRUKTŐRÖK

még nem írták ki

FUTAMGYŐZTESEK

FANGIO **4,**
MOSS, MAURICE TRINTIGNANT (francia, Ferrari) és BOB SWEIKERT (amerikai, Kurtis Kraft-Offenhauser) **1-1**

1955

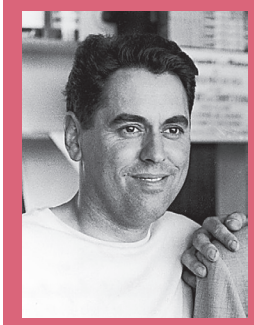
ASCARI, VUKOVICH, LE MANS – A TRAGÉDIÁK ÉVE



▲ **Az 1955-ös Le Mans-i tragédia az autósport történetének legsúlyosabb katasztrófája**

A Formula–1-es világbajnokság futamainak száma az 1950-es indulás után évről évre emelkedett, az 1954-es kilenc pontszerző viadal után 1955-re a Monacói és a Holland GP visszatérésével már 11 nagydíjat terveztek. Ebből azonban végül csak hetet, július közepe után egyet rendeztek meg. Az ok a Le Mans-i tragédia volt június 11-én, amikor a 24 órás viadalon a célegyenes elején Mike Hawthorn hirtelen fékezett, hogy a boxba hajtson, a mögötte haladó Lance Macklin az ütközést elkerülendő félrerántotta a kormányt, de így éppen Pierre Levegh Mercedesének ütközött, amely a levegőbe emelkedett, a lelátóra repült, s lángra kapott. A pilóta és 83 néző életét vesztette, és bár a versenyt befejezték, a Mercedes menet közben visszaléptette az autóit.
Az F1-es világbajnokságot közben uralta a Mercedes, Juan Manuel Fangio vezette a pontversenyt, és a Le Mans-t követő héten a Holland Nagydíjon is győzött. Csakhogy Le Mans-t megelőzően, május utolsó napjaiban két legendás versenyző is elhunyt, a kétszeres F1-es bajnok Alberto Ascari egy monzai teszten, az 1953-as és 1954-es Indy 500-at megnyerő amerikai Bill Vukovich néhány nappal később Indianapolisban verseny közben vesztette életét. A versenypályák biztonságát erősen megkérdőjelezték, a Francia GP-t július elejéről szeptember végére halasztották, s törölték a júliusi Német, az augusztusi Svájci és az októberi Spanyol Nagydíjat is. Végül a Francia Nagydíjat sem rendezték meg, így Fangio a monzai idényzáró eredményétől függetlenül is világbajnok lett volna, de az argentin győzelemmel búcsúztatta az autóversenyzéssel az év végén évtizedekre felhagyó Mercedest.

AZ ÉV KÜLÖNLEGESSÉGE
A csapatfőnök ugrott be versenyezni



A francia Gordini-istállót már harmadik éve az akkor 38 éves **Jean Lucas** irányította, s közben alacsonyabb kategóriákban maga is versenyzett. Amikor az Olasz Nagydíj előtt egyik pilótája, Robert Manzon jelezte, hogy családi okok miatt nem lehet ott Monzában, ő maga ült be a volán mögé. Élete egyetlen F1-es versenyét a 22. helyről kezdte, és a hetedik körben feladta. 1962-ben barátjával, Gérard Crombackal megalapította Franciaország azóta is vezető autós magazinját, a Sport autót.

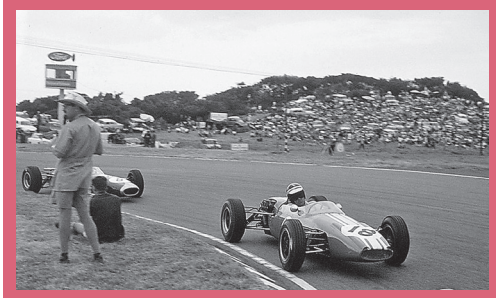
CLARK AUGUSZTUSRA KIMAXOLTA AZ IDÉNYT

A két évvel korábbihoz hasonlóan az 1965-ös Formula–1-es idényt is „kimaxolta” Jim Clark és a Lotus, hiszen a hat legjobb eredményt számították be a világbajnoki pontversenybe, és az augusztus 1-jei nürburgringi Német Nagydíjon a skót meg is szerezte hatodik vb-futamgyőzelmét abban az idényben, így ő és a Lotus is a maximális 54 ponttal állt már három futammal az idény vége előtt (a konstruktőröknél mindig a legjobb eredményt vették figyelembe, és ott is hat futamot számíthattak be). Hét futamból hatot nyert meg úgy, hogy egyen el sem indult, május végén ugyanis a Monacói GP helyett Indianapolisban ült volán mögé, és megnyerte az 500 mérföldes klasszikust, amelyen akkoriban sosem járt sikerrel aktív F1-es pilóta, amikor az 1950-es években még beleszámították az eredményt a világbajnokságba.

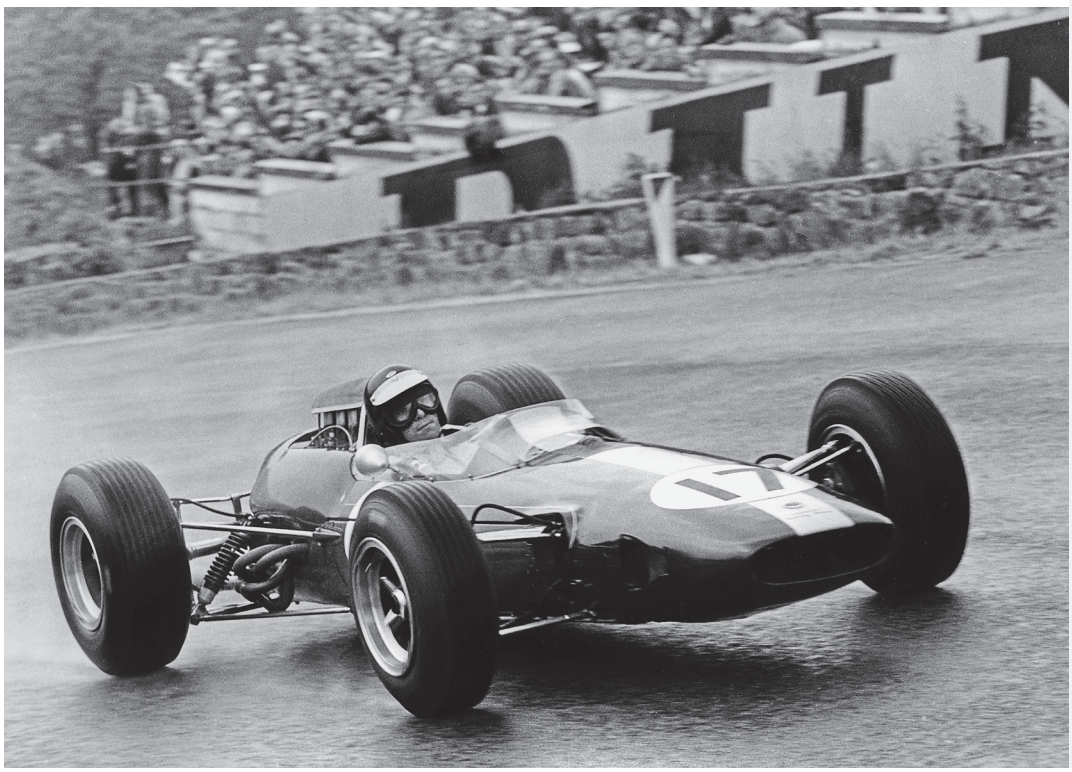
Clark és a Lotus domináns teljesítménnyel búcsúztatta el a másfél literes motorok korszakát, egy év múlva ugyanis engedélyezték a háromliteresek használatát, és a Lotusnak nem sok esélye volt. Ez volt Jackie Stewart első F1-es idénye, ekkor mutatkozott be a Goodyear gumiszállító, amely aztán a következő évtizedekben a legsikeresebb lett, és a Pirelli csak annak köszönhetően fogja megelőzni győzelmek terén 2026-ban, hogy 2011 óta exkluzív beszállítóként riválisok nélkül halmozhatja a sikereket.

AZ ÉV KÜLÖNLEGESSÉGE
Idénynyitó január elsején

Az 1964-es Mexikói Nagydíj máig minden idők egyik legkiélezettebb világbajnoki finálé volt, amiben az is szerepet játszott, hogy a december végi Dél-afrikai Nagydíjat egy héttel későbbre halasztották, így az 1964-es idényzáró helyett az **1965-ös idénynyitó** lett belőle. A dél-afrikai nyár közepén mindenki az 1964-es autóját használta, a versenyt pedig nem vasárnap, hanem pénteken rendezték meg, Jim Clark a pole-ból indulva aratott rajt-cél győzelmet.



▼ Jim Clarknak 1965-ben nem volt riválisa



1965

10 futam (január 1.–október 24.)
40 versenyző (13 nemzetből)
8 konstruktőr
6 motorszállító: Alfa Romeo, BRM, Climax, Ferrari, Ford, Honda
1.5 literes szívómotor
2 gumiszállító: Dunlop, Goodyear

MA MÁR NEM AKTÍV F1-ES HELYSZÍNEK

East London (Dél-Afrika), Clermont-Ferrand (Franciaország), Nürburgring (Németország), Watkins Glen (Egyesült Államok)

VB-N KÍVÜLI F1-ES FUTAMOK

7

PONTRENDSZER

9, 6, 4, 3, 2, 1 az első hatnak. A legjobb hat eredmény számított. A konstruktőri-vb-be minden csapat legjobb eredményét jegyezték futamonként.

VB-DOBOGÓ

1. JIM CLARK (brit, Lotus-Climax) **54** pont,
2. GRAHAM HILL (brit, BRM) **40**,
3. JACKIE STEWART (brit, BRM) **33**

KONSTRUKTŐRÖK

1. Lotus-Climax **54**,
2. BRM **45**,
3. Brabham-Climax **27**

FUTAMGYŐZTESEK

CLARK **6**, G. HILL **2**, STEWART és RICHIE GINTHER (amerikai, Honda) **1-1**

14 futam (január 12.–október 5.)

49 versenyző (15 nemzetből)

19 konstruktőr

4 motorszállító: BRM, Matra, Ferrari, Ford-Cosworth,

3 literes szívómotor vagy **1.5** literes turbó

2 gumiszállító: Firestone, Goodyear

MA MÁR NEM AKTÍV F1-ES HELYSZÍNEK

Buenos Aires (Argentína), Kyalami (Dél-Afrika), Montjuic Park (Spanyolország), Zolder (Belgium), Anderstorp (Svédország), Le Castellet (Franciaország), Nürburgring (Németország), Watkins Glen (Egyesült Államok)

VB-N KÍVÜLI F1-ES FUTAMOK

3

PONTRENDSZER

9, 6, 4, 3, 2, 1 az első hatnak. A legjobb hat eredmény az első hét versenyről, illetve a legjobb hat eredmény az utolsó hét versenyből számított. A konstruktőri-vb-be minden csapat legjobb eredménye számított futamonként.

VB-DOBOGÓ

1. NIKI LAUDA (osztrák, Ferrari) **64.5** pont,
2. EMERSON FITTIPALDI (brazil, McLaren-Ford-Cosworth) **45,**
3. CARLOS REUTEMANN (argentin, Brabham-Ford-Cosworth) **37**

KONSTRUKTŐRÖK

1. Ferrari **72.5, 2.** Brabham-Ford-Cosworth **54, 3.** McLaren-Ford-Cosworth **53**

FUTAMGYŐZTESEK

LAUDA **5,** FITTIPALDI **2,** REUTEMANN, CARLOS PACE (brazil, Brabham-Ford-Cosworth), JODY SCHECKTER (dél-afrikai, Tyrrell-Ford-Cosworth), JOCHEN MASS (német, McLaren-Ford-Cosworth), JAMES HUNT (brit, Hesketh-Ford-Cosworth), VITTORIO BRAMBILLA (olasz, March-Ford-Cosworth) és CLAY REGAZZONI (svájci, Ferrari)

LAUDÁVAL ÚJRA CSÚCSON A FERRARI

1975



▲ **Niki Lauda révén 11 év után ünnepelt ismét vb-címet a Ferrari**

Luca di Montezemolót azzal bízta meg Enzo Ferrari 1973-ban, hogy emelje a legmagasabb szintre a világbajnoki címre 1964 óta hiába váró Formula–1-es csapatát. Miután James Hunttal villámgyorsan véget értek a tárgyalások, egy másik feltörekvő tehetséget, Niki Laudát szerződtette 1974-re, és egy évvel később beérett a közös munka gyümölcse. A határozott, nyers és rendkívül céltudatos osztráknak az idény ötödik versenyéig két ötödik helyezés volt a legjobb eredménye, de a következő öt futamból négyet megnyert és egyen második lett. Május elején még a pontverseny 9. helyén állt, július 6-án viszont úgy vezette a vb-t, hogy három pont híján kétszer több volt neki (47–25), mint a második Carlos Reutemann-nak. Az idény hátralévő részében már csak őriznie kellett az előnyét, amit céltudatosan, kockázatvállalás nélkül, mondhatni laudásan meg is tett.

A Ferrari 11 év után ünnepelt ismét világbajnoki címet, s az év azért is emlékezetes marad, mert Lella Lombardi révén először szerzett női versenyző (fél) vb-pontot, illetve ott volt a japán Maki-csapat, amely négyszer nem tudott kvalifikálni a versenyre, amikor meg Hollandiában automatikusan indulhatott volna, műszaki hibás lett az autó, és vissza kellett léptetni.

Ez volt az év, amelynek novemberében a Hill-csapat tagjait szállító repülőgép lezuhant Angliában, és a hat halálos áldozat között volt a kétszeres világbajnok csapattulajdonos, Graham Hill, valamint tehetséges pilótája, Tony Brise is.

AZ ÉV KÜLÖNLEGESSÉGE
Biztonsági intézkedések

Az 1970-es években a versenyzők egyre hangosabban szólaltak fel a biztonság érdekében, az élpilóták is kiálltak a feltételek javítása mellett, sőt, követelték őket. Az 1975-ös idény több szempontból is áttörést hozott, ekkor tették kötelezővé a **tűzálló kezeslábasokat** a versenyzőknek, s ekkor kezdték el több pályán is kialakítani a pályabírók fix állásait, a hozzájuk vezető szervizutakkal, és kötelezővé tették a pályabírók elsősegély-oktatását.



ALAIN PROST MELLÉ ÁLLT A SZERENCSE

1985



▲ Prost a korábbi négy évben összesen 19.5 ponttal maradt le a vb-címről, 1985-ben 20-szal nyert

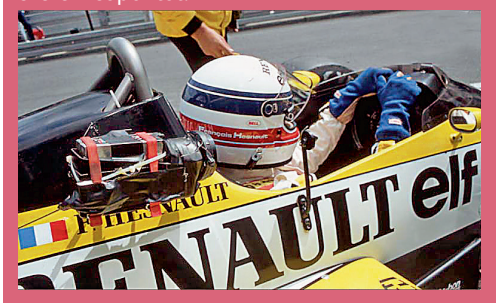
Alain Prost 1980-ban mutatkozott be a Formula–1-ben, majd 1981-ben, 1982-ben, 1983-ban és 1984-ben is úgy zárta az idényt, hogy senki sem nyert nála több futamot. A világbajnoki cím azonban mind a négy alkalommal elkerülte, 1981-ben hét, 1983-ban két, 1984-ben fél (!) vb-ponttal kapott ki a végső győztestől. A balszerencse 1985 elején is üldözte, hiába nyerte meg az első után a harmadik futamot is, Imolában túl könnyű autója miatt kizárták. Monacóban ismét győzött, de nagy kihívóra talált a Ferrariban ülő Michele Alboreto személyében, aki szorgalmasan gyűjtögette a dobogós helyezéseket, és még a kilencedik verseny után is a vb élén állt, és a 11. GP-t követően is csak három pontra volt Prosttól.

Csakhogy az olasz Ferrarija az idény utolsó öt versenyének mindegyikén felmondta a szolgálatot, Prost viszont kiegyensúlyozottan teljesítette a szezon utolsó harmadát is, és végül húszpontos előnnyel fejezte be az évet. Az idényzáró verseny volt a legelső Ausztrál Nagydíj, Adelaide-ben búcsúzott el a Formula–1-től Niki Lauda, és itt aratta utolsó győzelmét Keke Rosberg, Finnország első világbajnoka.

1985-ben teljesedett ki a Formula–1 első turbókorszaka, a Tyrrell a szezon közepén váltott utolsóként a háromliteres szívómotoros hajtóműről a másfeles turbóra (a Francia Nagydíj időmérőjén a Brabham végsebessége a célegyenesben 60 kilométer/órával volt magasabb a Tyrrellénél, ami az utolsó csepp volt a pohárban), a Ford-Cosworth átmenetileg eltűnt az F1-ből, hogy 1986-ban saját turbómotorjával visszatérjen.

AZ ÉV KÜLÖNLEGESSÉGE
Fedélzeti kamera élő képen

Korábban is készültek videófelvételek **Formula–1-es autókra rögzített kamerákkal,** de az 1985-ös Német Nagydíj volt az első, amelyen az eszköz élőben továbbította a jelet, és be is lehetett vágni egyenesben a közvetítésbe. A francia Francois Hesnault Renault-jára rögzítették a kis dobozt a Nürburgringen, amelyen az F1 történetének máig utolsó versenyeként egy csapat három autót is rajthoz állíthatott – de azt előre leszögezték, hogy Hesnault nem szerezhet pontot.



16 futam (április 7.–november 3.)
36 versenyző (13 nemzetből)
17 konstruktőr
10 motorszállító: Alfa Romeo, BMW, Ferrari, Ford-Cosworth, Hart, Honda, Motori Moderni, Renault, TAG-Porsche, Zakspeed
3 literes szívómotor vagy **1.5** literes turbó
3 gumiszállító: Goodyear, Pirelli

MA MÁR NEM AKTÍV F1-ES HELYSZÍNEK

Jacarepagua (Brazília), Kyalami (Dél-Afrika), Le Castellet (Franciaország), Detroit (Egyesült Államok), Nürburgring (Németország), Estoril (Portugália), Brands Hatch (Nagy-Britannia), Adelaide (Ausztrália)

PONTRENDSZER

9, 6, 4, 3, 2, 1 az első hatnak. Az egyéniben a legjobb 11, a konstruktőröknél minden eredmény számított

VB-DOBOGÓ

1. ALAIN PROST (francia, McLaren-TAG-Porsche) **73** pont,
2. MICHELE ALBORETO (olasz, Ferrari) **53,**
3. KEKE ROSBERG (finn, Williams-Honda) **40**

KONSTRUKTŐRÖK

1. McLaren-TAG-Porsche **90,**
2. Ferrari **82,**
3. Williams-Honda **71**

FUTAMGYŐZTESEK

PROST **5,** ALBORETO, ROSBERG, AYRTON SENNA (brazil, Lotus-Renault) és NIGEL MANSELL (brit, Williams-Honda) **2-2,** NELSON PIQUET (brazil, Brabham-BMW), ELIO DE ANGELIS (olasz, Ligier-Renault) és NIKI LAUDA (osztrák, McLaren-TAG-Porsche)

17 futam (március 26.–november 12.)
35 versenyző (12 nemzetből)
13 konstruktőr
8 motorszállító: Ferrari, Ford-Cosworth, Hart, Mercedes, Mugen-Honda, Peugeot, Renault, Yamaha
3 literes szívómotor
1 gumiszállító: Goodyear

MA MÁR NEM AKTÍV F1-ES HELYSZÍNEK

Buenos Aires (Argentína), Aida (Japán), Magny-Cours (Franciaország), Hockenheim és Nürburgring (Németország), Estoril (Portugália), Adelaide (Ausztrália)

PONTRENDSZER

10, 6, 4, 3, 2, 1 az első hatnak

VB-DOBOGÓ

1. MICHAEL SCHUMACHER (német, Benetton-Renault) **102** pont,
2. DAMON HILL (brit, Williams-Renault) **69**,
3. DAVID COULTHARD (brit, Williams-Renault) **49**

KONSTRUKTŐRÖK

1. Benetton-Renault **137**,
2. Williams-Renault **112**,
3. Ferrari **73**

FUTAMGYŐZTESEK

SCHUMACHER **9**, HILL **4**, JOHNNY HERBERT (brit, Benetton-Renault) **2**, COULTHARD és JEAN ALESI (francia, Ferrari) **1-1**

1995

SCHUMACHER-DOMINANCIA A BENETTONNAL

Az 1994-es idény után a világbajnok Michael Schumacher csapata, a Benetton a Fordról Renault-motorra váltott, aminek köszönhetően a német pilóta uralta az idényt, a 17 futamból kilencet megnyert, és magabiztosan védte meg világbajnoki címét. Hiába volt versenyképes a Williams-Renault, Damon Hill nem tudta tartani a tempót, fokozatosan lemaradt Schumacherről, néha pedig túl görcsösen próbálkozott, aminek következtében Silverstone-ban és Monzában is összeütköztek. Schumacher végül 33 pontos különbséggel védte meg a címét, s a Benetton is megnyerte a konstruktőrök világbajnokságát, mielőtt a német versenyző átigazolt a Ferrarihoz.

Emlékezetes esős versenyeket láthattunk, a Nürburgringen Schumacher 43 másodperces hátrányból győzte le a gumikkal jobban taktikázó Jean Alesit, úgy, hogy az utolsó előtti körben előzte meg a Ferrarit. Az idényzáró Ausztrál Nagydíjon Hill győzött, és miután a főbb riválisai kiestek, a második helyen leintett Olivier Panisnak két kört adott – erre 1969 óta nem volt példa, akkor Jackie Stewart győzött ekkora fölénnyel Spanyolországban.

Az idény érdekes színfoltja volt a japán Inoue Taki, aki két furcsa balesetet is szenvedett 1995-ben. Előbb Monte-Carlóban a pályán leálló autóját borította fel a helyszínre érkező biztonsági autó, majd a Magyar Nagydíjon kiállt műszaki hiba miatt, és miközben a füstölő Arrowst igyekezett oltani, egy kisegítő jármű őt ütötte el.

AZ ÉV KÜLÖNLEGESSÉGE
A világbajnok keserű búcsúja

Nigel Mansell 1994 végén győzelemmel fejezhette volna be F1-es karrierjét, ehelyett aláírt a McLaren-istállóhoz, amely a főszponzorának nyomására szerződtette 1992 41 éves világbajnokát. Az első teszten kellemetlen helyzetbe került, nem fért be a keskeny autóba. Több mint egy hónapba telt, mire átalakították a kocsit, az első két futamot ki kellett hagynia. Amikor visszatért, Imolában csak a tizedik lett, Barcelonában pedig annyira elege lett az egészből, hogy verseny közben a boxba állt, kiszállt az autóból, és végleg lelépett.



▼ **Schumacher a versenyek több mint felét megnyerte a Benetton-Renault-val**





▲ Räikkönen (hátul) nem tudta ledolgozni a hátrányát Alonsóval szemben

GENERÁCIÓVÁLTÁS TARTÓS GUMIKKAL

A Ferrari 2004-ig tartó egyeduralmának azzal vetettek véget az F1 szabályalkotói, hogy 2005-re betiltották a kerékcserét a versenyeken. Az olasz istállót ellátó Bridgestone abroncsai elmaradtak a fő riválisok által használt Michelinektől, így Michael Schumachernek esélye sem volt a címvédésre. A Renault és a McLaren-Mercedes volt a legfelkészültebb, így a fiatal generáció két tagja, Fernando Alonso és Kimi Räikkönen csaphatott össze a világbajnoki címért. Az első hét futamból négyet megnyerő spanyol 32 pontos előnyt szerzett a finnel szemben, a szezon hátralévő részében Alonso jól gazdálkodott a különbséggel, s Räikkönen Mercedes-motorjának gyakori meghibásodása (az erőforrásoknak két teljes versenyhétvégét ki kellett bírniuk 2005-ben) is segített. Hiába szerzett ugyanannyi győzelmet a finn, több futamot is fel kellett adnia, ami döntőnek bizonyult.

Ebben az évben mutatkozott be a Formula–1-ben a Red Bull-istálló. A Jaguart egyetlen amerikai dollárért felvásárló konszern (amely 1995 és 2004 között a Sauber szponzoraként volt jelen) vállalta, hogy a következő három évben 400 milliót költ az istállóra, de ez csak a kezdet volt. A csapat élére a mindössze 31 éves Christian Horner állt, aki azóta nyolc egyéni és hat konstruktőri vb-címhez segítette az osztrák vállalatot. A Minardi, a BAR és a Jordan 2005-ben szerepelt utoljára ezen a néven, mielőtt Toro Rosso, Honda és Midland lett belőlük. Jogutódjaik idén már Racing Bulls, Mercedes és Aston Martin néven vannak jelen.

AZ ÉV KÜLÖNLEGESSÉGE
Hat autó a rajtrácson

Michael Schumacher 2005-ben egy futamot nyert meg, az indianapolisi Amerikai Nagydíjat, amelyen csak a hat, Bridgestone-gumikkal felszerelt autó rajtolt el. Az indianapolisi pálya eredeti ovál részéhez tartozó döntött kanyarjában olyan erők hatottak az autókra, hogy a Michelin nem tudta garantálni a versenytáv teljesítését egy-egy készlet gumin. Az F1 vezetői nem mentek bele kompromisszumba, így a felvezető kör végén 14 autó a boxba hajtott, és el sem startolt.



2005

19 futam (március 6.–október 16.)
26 versenyző (14 nemzetből)
10 konstruktőr
8 motorszállító: BMW, Cosworth, Ferrari (beszállítóként Petronas néven is), Honda, Mercedes, Renault, Toyota
3 literes szívómotor
2 gumiszállító: Bridgestone, Michelin

MA MÁR NEM AKTÍV F1-ES HELYSZÍNEK

Sepang (Malajzia), **Hockenheim** és **Nürburgring** (Németország), **Indianapolis belső** (Egyesült Államok), **Magny-Cours** (Franciaország), **Isztambul** (Törökország)

PONTRENDSZER

10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 az első nyolcnak

VB-DOBOGÓ

1. FERNANDO ALONSO (spanyol, Renault) **133** pont,
2. KIMI RÄIKKÖNEN (finn, McLaren-Mercedes) **112,**
3. MICHAEL SCHUMACHER (német, Ferrari) **62**

KONSTRUKTŐRÖK

1. Renault **191,**
2. McLaren-Mercedes **182,**
3. Ferrari **100**

FUTAMGYŐZTESEK

ALONSO ÉS RÄIKKÖNEN **7-7,** JUAN PABLO MONTOYA (kolumbiai, McLaren-Mercedes) **3,** M. SCHUMACHER és GIANCARLO FISICHELLA (olasz, Renault) **1-1**

HAMILTON A BAJNOK, VETTEL A NÉPSZERŰ

2015

19 futam (március 15.–november 29.)
21 versenyző (13 nemzetből)
10 konstruktőr
4 motorszállító: Ferrari, Honda, Mercedes, Renault
1.6 literes turbómotor, hibrid
1 gumiszállító: Pirelli

MA MÁR NEM AKTÍV F1-ES HELYSZÍNEK

Sepang (Malajzia), Szocsi (Oroszország)

PONTRENDSZER

25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1 az első tíznek

VB-DOBOGÓ

1. LEWIS HAMILTON (brit, Mercedes) **381** pont,
2. NICO ROSBERG (német, Mercedes) **322**,
3. SEBASTIAN VETTEL (német, Ferrari) **238**

KONSTRUKTŐRÖK

1. Mercedes **703**,
2. Ferrari **428**,
3. Williams-Mercedes **257**

FUTAMGYŐZTESEK

HAMILTON **10**,
ROSBERG **6**,
VETTEL **3**

Az F1 hibridmotoros korszaka 2014-ben a Mercedes egyeduralmával kezdődött, és 2015-ben sem változott a helyzet, a német csapat az első 11 futamból héten aratott kettős győzelmet. Lewis Hamilton végig egy-két lépéssel csapattársa, Nico Rosberg előtt járt, de a két versenyző közötti feszültség fokozódott, és az austini bajnokavatón érte el tetőpontját, amikor Rosberg és a már háromszoros bajnok Hamilton egymáshoz dobálta a második helyezettnek járó baseballsapkát, majd a német nem vett részt az eredményhirdetés utáni pezsgőzésen.

A Red Bull-lal négy világbajnoki címet nyerő Sebastian Vettel már a Ferrarival indult, és a második versenyét megnyerte Malajziában, majd a Hungaroringen is diadalmaskodott – Magyarországon óriási tömeg ünnepelte, az olasz csapat pilótájaként népszerűbb volt, mint a négyéves vb-menetelése során bármikor. Korábbi istállója viszont küszködött, a Renault-hajtómű nem volt versenyképes, ezért a Red Bull módosításokat sürgetett a szabályokban.

Ebben az évben tért vissza a Honda a McLaren motorszállítójaként, a csapat élére Fernando Alonso állt, de az idény előtti teszten rejtélyes balesetet szenvedett, amely miatt az idénynyitót ki kellett hagynia. A Magyar Nagydíjon ötödik lett, de ez csak szépségtapasz volt az egyébként rémes szezonon. Az éves kvótát átlépő új motorelemek használata miatt Belgiumban Alonso 55, csapattársa, Jenson Button 50 rajthelyes büntetést kapott, Mexikóban Buttont papíron 70 pozícióval sorolták hátrébb.

AZ ÉV KÜLÖNLEGESSÉGE
Tizenhét éves szupertehetség

Max Verstappen 17 évesen és 166 naposan mutatkozott be az Ausztrál Nagydíjon, két évvel megdöntve a korábbi korrekordot. Minden idők legfiatalabb F3-as futamgyőztesére a Red Bull csapott le, és a Toro Rossónál adott neki lehetőséget. Élete második futamán pontot szerzett, az idény második felében rendszeresen a top 10-ben zárt, és természetesen az Év újonca lett, bónuszként pedig az FIA gáláján megkapta az év előzéséért járó díjat is (Felipe Nasrt előzte meg Belgiumban – ma már szabálytalannak minősülő manőverrel).



▼ **Nico Rosberg (balra) nem akart együtt ünnepelni Lewis Hamiltonnal Austinban**



nemzeti sport

MINDIG, MINDENHOL!

A HÉT MINDEN NAPJÁN!



A NAP MINDEN ÓRÁJÁBAN!



www.nemzetisport.hu

HUNGARORING





40



MAGYAR NAGYDÍJ

