FORMULA 1

HUNGARIAN GRAND PRIX

2026

PRESSCLIPPINGS

Saturday

25.07.2026

Hungaroring

*These times refer to the start of the formation lap [1]Fixed End Session [2]Approximate Finishing time

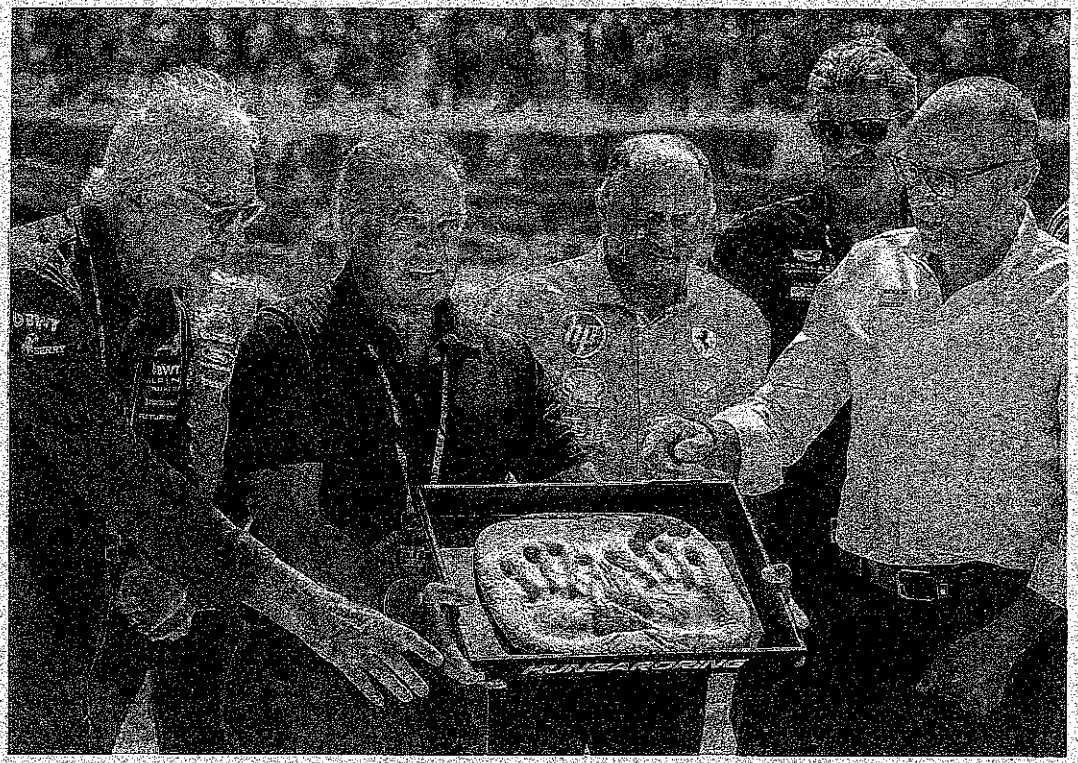
Legendák napja a Hungaroringen

A pálya valamennyi kanyarja nevet kapott, a névadón a hírességek is jelen voltak

Tegnap már a Formula–1-es pilóták is versenyautóba ültek, de a Magyar Nagydíjon a pályán kívül is bőven akadt program és érdekesség. Közülük talán a legfontosabb, hogy az idei évtől a Hungaroring valamennyi kanyarja nevet kapott, az ünnepélyes névadón pedig a sportág igazi legendái is jelen voltak. A nap leggyorsabb körét a Mogyoródon nyolcszoros győztes Lewis Hamilton teljesítette.

F O R M U L A — 1

Munkatársunktól



Jean Alesi (balról a második) is megörökítette a kézlenyomatát

Forrás: Facebook/Hungaroring

Kevés versenypálya mondhatja el magáról, hogy megszakítás nélkül negyvenegy alkalommal adhatott otthont Formula–1-es világbajnoki futamnak. A Hungaroring a ritka kivételek egyike, így joggal illethető a legendás jelzővel. A legenda pedig legendákat szül: itthon és szerte a világban a rajongók szinte biztosan fel tudnak idézni egy emlékezetes futamot vagy pillanatot, amely a magyar pályához kötődik az elmúlt negyven évből.

E legendák közül több neve tegnaptól örökre bevésődött a Hungaroring történetébe, miután hivatalosan is elnevezték róluk a pálya kanyarjait. A tavalyi Magyar Nagydíjon meghirdetett szurkolói szavazás eredményét egy szakértői testület véglegesítette, amelyben a pálya veterán munkatársai és a hazai szakmédia képviselői is helyet kaptak. A névadás során a Formula–1 legendái, magyar kötődésű helyszínek és az autósport történetének emlékei egyaránt szerepet kaptak. Nelson Piquet, Lewis Hamilton, Nigel Mansell, Jean Alesi, Michael Schumacher és Ayrton Senna mellett a világ első Grand Prix-győztese, a magyar származású Szisz Ferenc előtt is tiszteleg a pálya. Nigel Mansell, Lewis Hamilton és Jean Alesi kézlenyomatát is megőrzi az utókor: a betonba öntött lenyomatokat a pálya egyik bukóterében helyezik majd el.

A 62 éves Alesi, mielőtt a Formula–1-es csapatvezetők társaságában megörökítette kéznyomatát, a magyar újságírók kérdéseire is válaszolt. A múltidézés mellett természetesen a jelen, egészen pontosan a hétvégi Magyar Nagydíj állt a beszélgetés középpontjában.

– Ferrari-szurkoló vagyok, de nem csak ez mondatja velem, szerencse, hogy a csapat versenyképes a Mercedesszel. Az soha nem jó, ha négy-öt futammal a szezon vége előtt eldől a bajnoki cím sorsa. Idén egyértelműen Kimi Antonelli a favorit, remekül teljesít, nem véletlenül vezeti a világbajnokságot. A tehetsége mellett a csapattól is versenyképes autót kapott, amit kiválóan ki tud használni. Ha a hétvége esélyeit nézem, rá tenném a legtöbb pénzt – fogalmazott a francia, aki manapság rádiós szakkommentátorként járja a világot a száguldó cirkusszal.

Annak ellenére, hogy a pénteki nap hagyományosan nem a legerősebb a Hungaroringen, már reggel sejteni lehetett, hogy ezúttal is jelentős lesz a nézőszám. A hétvégére pedig tovább nő az érdeklődés. Mindenesetre aki most kapna észbe, hogy élőben is megnézné a Forma–1 sztárjait, már csak korlátozott számban juthat belépőhöz, és kizárólag a szombati programra. A vasárnapi futamra minden jegy elkelt.

Azok sem unatkoztak, akik tegnap látogattak ki a Hungaroringre. A betétfutamok időmérői és a Forma–1 két szabadedzése is tartogatott látványos jeleneteket. Ezek közül Lance Stroll balesete volt a legérdekesebb: a 200. nagydíjára készülő kanadai Aston Martinjának felfüggesztése nagy sebességnél eltört, így a falnak csapódott, ami miatt piros zászlóval megszakították az edzést. Az incidens azért is különösen kellemetlen, mert az egész szezonban küszködő Aston Martin erre a hétvégére jelentősen átdolgozott autóval érkezett Mogyoródra.

A napot a Ferrari uralta: az első szabadedzésen Charles Leclerc, a második csapattársa, Lewis Hamilton bizonyult a leggyorsabbnak. Max Verstappen a harmadik helyével szintén biztató teljesítményt nyújtott. A világbajnoki pontversenyt vezető Kimi Antonelli csak a második szabadedzésen ült autóba, ahol a vártnál több hibával a 13. helyen zárt.

A Magyar Nagydíj programja ma 12.30-kor a harmadik szabadedzéssel folytatódik, majd 16 órától rendezik az időmérőt. A vasárnapi futam 15 órakor rajtol.

Magyar Nemzet 2026. 05. 02.

TÁNCRA FEL!

A FORMULA-1 MAGYAR NAGYDÍJÁN MAGYARORSZÁG NÉPTÁNCOSOK BEMUTATKOZÁSA IS SZÓRAKOZTATTA A RÉSZTVEVŐKET.

KULCSÁR ISTVÁN

Nemzeti Sport
25.07.2026

FIATAL MÉRNÖKKÉNT LENYŰGÖZŐ ÉLMÉNYT JELENTETT NEKI, HOGY 1992-BEN AZ ÁLTALA TERVEZETT AUTÓVAL NYERT VB-CÍMET NIGEL MANSELL A HUNGARORINGEN

Trabantokról, Ladákról és a keleti blokkról **nosztalgiázott Adrian Newey**

ZSOLDOS BARNA

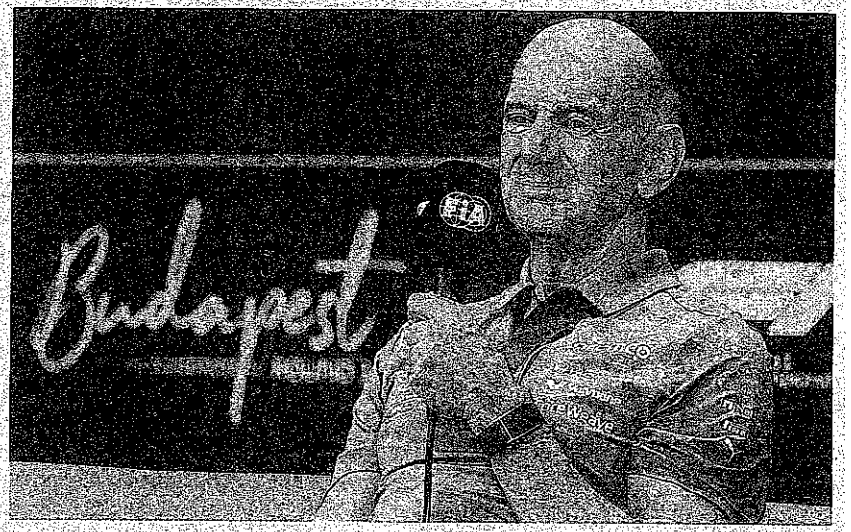
A Nemzeti Sport kérdésére negyven évvel ezelőtti nosztalgikus magyarországi élményeiről beszélt minden idők egyik legjobb F1-es tervezőmérnöke, Adrian Newey. A technikai gurunak 1986-ban friss élményt jelentett a keleti blokk a Trabantokkal és a Ladákkal.

ADRIAN NEWEY a sportág legendája, aki az elmúlt több mint négy évtizedben futószalagon tervezte a futamgyőztes és világbajnoki címet elérő autókat a Formula-1-ben. Széles körben kevésbé köztudott, de a 67 éves technikai zseni többéves indycaros amerikai kalandja után 1986 közepén rövid időre csatlakozott a Haas Lola istállóhoz, így épp az F1-ben dolgozott, amikor megrendezték az első Magyar Nagydíjat. Newey a Nemzeti Sport kérdésére felidézte, milyen volt a negyven évvel ezelőtti Magyarország, és menynyit változott azóta.

„Akkor most visszatérek 1986-ba..." – mondta az Aston Martin csapatfőnöke pénteken a Hungaroringen. – *Azt a témát vetette fel, ami miatt nagyon öregnek érzem magam, hiszen negyven év telt el azóta. Nagyon más volt az a Budapest – abban az időben csak Trabantok és Ladák jártak az utakon. Ha ügyes voltál, szereztél egy Trabantot, ha nagyon ügyes, akkor egy Ladát. Nagyon más idők voltak. Egyébként kifejezetten üdítő élmény volt a keleti blokk, míg most egy igazi európai városnak érezzük a helyet. Hatalmas a kontraszt az évek múlásával, az emberek viszont mindig is nagyon barátságosak és szívélyesek voltak. Mindig szívesen jövök ide."*

Arról is érdeklődtünk Newey-nál, melyik a legkedvesebb hungaroringi emléke, hiszen sikerekből nálunk is bőven kijutott neki. A Williamsnél főtervezőként 1992-ben Nigel Mansell világbajnoki címét ünnepelte, majd 1995-től 1997-ig végig az általa tervezett autó nyerte meg a nagydíjat. A McLaren technikai igazgatójaként 1999-ben, 2000-ben és 2005-ben könyvelhetett el magyarországi győzelmet, a Red Bull technikai vezetőjeként pedig 2010-ben, 2014-ben, 2022-ben és 2023-ban. Látszik tehát, hogy bőven van miből válogatnia, ám nem meglepő módon neki is 1992 maradt meg leginkább az emlékezetében.

> Nagyon más volt az a Budapest – abban az időben csak Trabantok és Ladák jártak az utakon. Ha ügyes voltál, szereztél egy Trabantot, ha nagyon ügyes, akkor egy Ladát. Nagyon más idők voltak. Egyébként kifejezetten üdítő élmény volt a keleti blokk.
> – ADRIAN NEWEY 1986-OS MAGYARORSZÁGI ÉLMÉNYEIRŐL



„Az első magyar versenyen Patrick Tambay versenymérnöke voltam, és az autó épp itt volt a legversenyképesebb – ha jól emlékszem, egy ideig a legjobb hat között haladt. Aztán jöttek a Leyton House-os évek 1988-tól 1990-ig. Arra már nem teljesen emlékszem, mi történt 1991-ben a Williamsszel, de 1992-ben Nigel itt tette biztossá a világbajnoki címet. Nem volt nagy meglepetés azt figyelembe véve, milyen évet teljesített addig. Csak az volt a kérdés, mikor nyeri meg, ami nagyon öntelten hangzik, de ekkora fölényben volt akkor az autónk. Viszonylag fiatal tervezőmérnökként az első világbajnoki cím megszerzése természetesen lenyűgöző élmény volt."

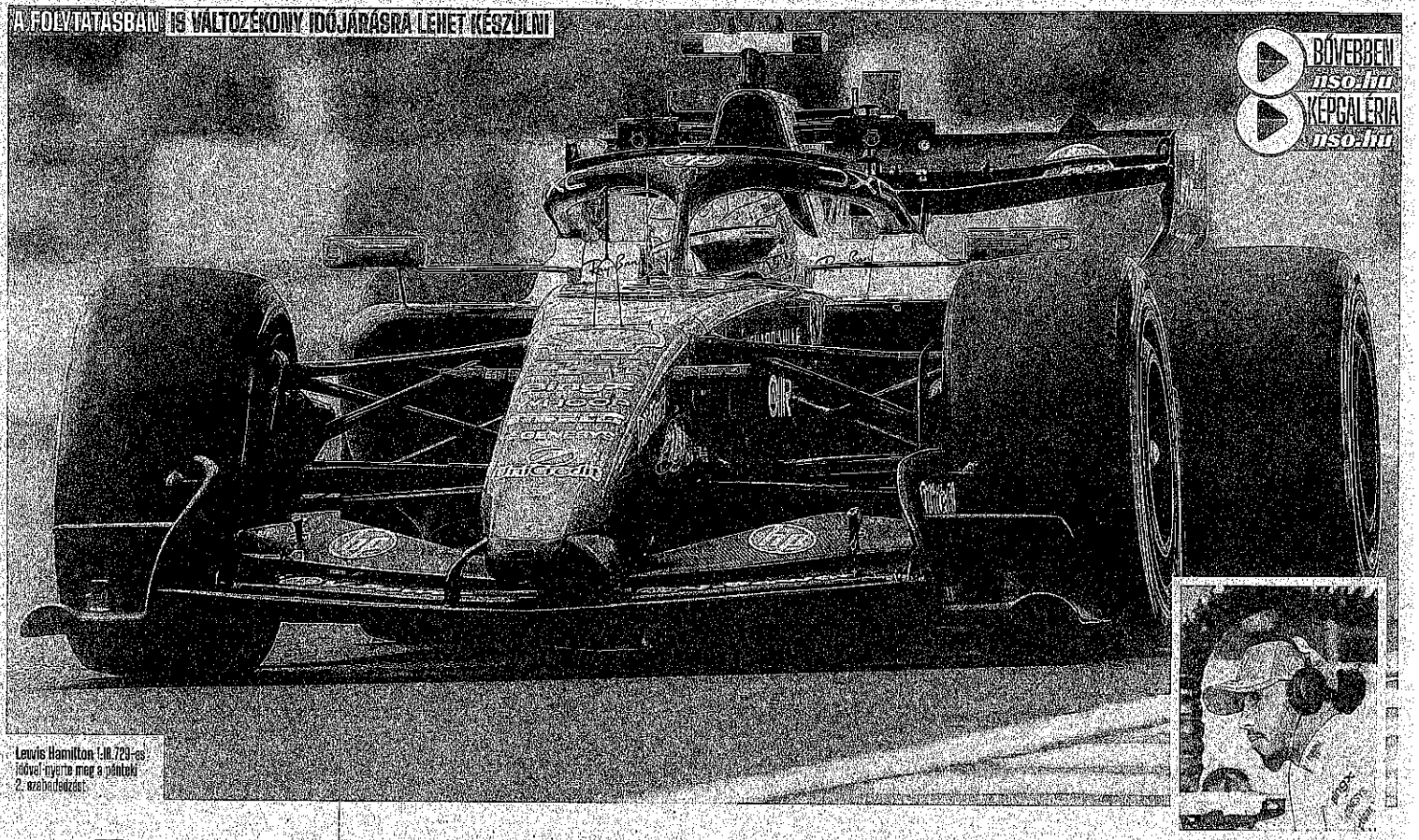
Nemzeti Sport 27.07.2026

Nemzeti Sport
25.07.2026

A FOLYTATÁSBAN IS VÁLTOZÉKONY IDŐJÁRÁSRA LEHET KÉSZÜLNI

BŐVEBBEN nso.hu

KÉPGALÉRIA nso.hu



Lewis Hamilton 1:18.729-es idővel nyerte meg a pénteki 2. szabadedzést

A Ferrari fölényét a Magyar Nagydíj pénteki

VINCZE SZABOLCS, ZSOLDOS BARNA és SZABÓ MIKLÓS, DÖMÖTÖR CSABA, MEDER ISTVÁN (fotósok)
JELENTIK A HUNGARORINGRŐL



A Magyar Nagydíj mindkét pénteki szabadedzését a Ferrari valamelyik versenyzője zárta az élen, és egyelőre megvan rá az esély, hogy az olaszok landulate a folytatásban is kitart. A Mercedes egyelőre nem tudta megmutatni az autójában rejlő potenciált.

MOHA MÁR A CSÜTÖRTÖKI médianappal beindult az élet a Hungaroringen, az érdemi akció a pénteki szabadedzésekkel kezdődött, és ezen a napon a rajongók is ellepték a létesítmény területét. Ahogy a szurkolói zónában, úgy a pályán is folyamatosan zajlottak az események, sőt, a garázsok mögötti területen, a paddockban is különleges kiegészítő programok várták a VIP-vendégeket. Igazi hungarikumként magyar néptáncosok szórakoztatták a jelenlévőket, de a főépület előtti nagy kivetítőnél fagylalt és kávé is kapható egész hétvégén.

Természetesen a versenyzőket ezek kevésbé érdeklik, ők sokkal inkább azzal voltak elfoglalva, hogy az első szabadedzéseken megfelelő alapot építsenek a hétvége további részére. A három betétkategória ellenére azért még szokás szerint elég poros volt a Hungaroring aszfaltcsíkja, nem csoda, hogy a második tréningre jócskán javultak a köridők. A nyitányon Charles Leclerc volt a leggyorsabb a Ferrarival, ami előrevetítette, hogy a valamivel reprezentatívabbnak tekinthető második edzésen is jó formában lehet az olasz csapat, és valóban így történt.

A körülmények kissé változtak, hűvösebb lett az idő, és a széllökések is felerősödtek, az elmúlt évek tanulságai alapján pedig a változékony viszonyokra a folytatásban is fel kell készülniük a versenyzőknek. A Ferrari tempóját mindez nem befolyásolta jelentősen, ám kora este már Lewis Hamiltonon volt a sor, hogy a lágy gumikra váltva kihozza a maximumot az SF-26-os konstrukcióból. Az autó már múlt héten, Spában is biztató teljesítményt nyújtott, és egyértelműen látszott, hogy leginkább a hosszú egyenesekben marad el a Mercedestől, jó aerodinamikai hatékonyságát pedig a Hungaroringen ismét bizonyította – kérdés, ki mekkorát lép előre szombatra.

SZOMBAT
3. szabadedzés: 12.30–13.30
Időmérő: 16.00

VASÁRNAP
Verseny: 15.00

HELYTÁLLÁSÁNAK LENYŰGÖZŐ BIZONYÍTÉKA, HOGY 1000. ÉVES ÁLLAMISÁGUNK EMLÉKÉVEL EGYIDŐBEN ÉPÜLT MEG



Az argentin Franco Colapinto alaposan összetörte az autóját

A PÉNTEKI EDZÉSEK LEGJOBB KÖRIDŐI					
1. Hamilton	brit	Ferrari	1:19.618	1:18.729	49 kör
2. Leclerc	monacói	Ferrari	1:19.075	1:18.877	49 kör
3. Norris	brit	McLaren-Mercedes	1:21.024	1:18.228	56 kör
4. Verstappen	holland	Red Bull-Red Bull-Ford	1:19.559	1:19.421	52 kör
5. Russell	brit	Mercedes	1:20.066	1:19.662	51 kör
6. Hadjar	francia	Red Bull-Red Bull-Ford	1:19.997	1:19.800	46 kör
7. Lawson	új-zélandi	Racing Bulls-Red Bull-Ford	1:20.366	1:20.041	57 kör
8. Piastri	ausztrál	McLaren-Mercedes	nem vett részt	1:20.101	28 kör
9. Hülkenberg	német	Audi	1:20.623	1:20.125	59 kör
10. Lindblad	brit	Racing Bulls-Red Bull-Ford	1:20.760	1:20.253	57 kör
11. Bortoleto	brazil	Audi	1:20.360	1:20.474	57 kör
12. Vesti*	dán	Mercedes	1:20.467	nem vett részt	24 kör
13. Ocon	francia	Haas-Ferrari	1:21.051	1:20.557	50 kör
14. Antonelli	olasz	Mercedes	nem vett részt	1:20.693	30 kör
15. Gasly	francia	Alpine-Mercedes	1:21.704	1:20.816	53 kör
16. Bearman	brit	Haas-Ferrari	nem vett részt	1:20.950	28 kör
17. Albon	thaiföldi	Williams-Mercedes	1:21.810	1:20.973	61 kör
18. Sainz jr.	spanyol	Williams-Mercedes	1:23.734	1:21.426	54 kör
19. Bottas	finn	Cadillac-Ferrari	nem vett részt	1:21.442	31 kör
20. Alonso	spanyol	Aston Martin-Honda	1:21.550	1:21.719	44 kör
21. Pérez	mexikói	Cadillac-Ferrari	1:22.089	1:21.792	50 kör
22. Fornaroli*	olasz	McLaren-Mercedes	1:21.890	nem vett részt	29 kör
23. Hirakava*	japán	Haas-Ferrari	1:22.001	nem vett részt	25 kör
24. Aron*	észt	Alpine-Mercedes	1:22.089	nem vett részt	22 kör
25. Colapinto	argentin	Alpine-Mercedes	nem vett részt	1:22.531	11 kör
26. Herta*	amerikai	Cadillac-Ferrari	1:23.119	nem vett részt	28 kör
27. Stroll	kanadai	Aston Martin-Honda	1:23.471	nem vett részt	11 kör

*Tesztpilóta

KIVÉTELESEN GAZDAG TAPASZTALATA SEGÍTI POSZTJÁN AZ AUDI F1-ES VERSENYIGAZGATÓJÁT

Sennától, Schumachertől és más **legendáktól tanult** Allan McNish

hozta

ZSOLDOS BARNA

A korábbi F1-es versenyző, háromszoros Le Mans-győztes, megbízhatósági vb-győztes Allan McNisht áprilisban nevezték ki az Audi F1-es csapatának versenyigazgatójává, vagyis ő felel az istálló teljes tevékenységéért a nagydíjhelyszíneken. Az egykori skót klasszis a legnagyobb legendáktól szívta magába a tudást, amellyel a csúcsra vezetné a márkát.



Üdvözöljük ismét Magyarországon. Létezik, hogy azóta nem járt nálunk, hogy 2011-ben sportfelügyelőként dolgozott a nagydíjon?

Nem, nem, azóta is voltam itt versenyeken, csak nem aktív szerepkörben – mondta a Nemzeti Sportnak adott exkluzív interjújában az Audi F1-es versenyigazgatója, az 56 éves Allan McNish. – Az első alkalom valamikor 1997 környékén volt az FIA GT-ben. Akkor még a régi pályát használtuk a rövidebb célegyenessel és eltérő egyes kanyarral. Annak ellenére, mennyire nehéz, technikás pályáról van szó, ezt a hétvégét kategóriáktól függetlenül mindig élveztem, mindig szívesen jöttem.

Mennyit változott Magyarország és a Hungaroring ebben a bő



Mans-ig nagyon keményen dolgoztunk, és végül megnyertük a 24 órást. Ha jól mentünk volna Sebringben, talán nem is koncentráltunk volna annyira később.

A bajnoki tabellát vezető csapat pénteki teljesítménye amúgy is csalóka lehet, mert Kimi Antonelli egyfelől kihagyta az első edzést (autóját Frederik Vestinek átadva), másfelől a második tréningen a legjobbnak tűnő körét félbeszakította egy piros zászlós szakasz. Erre azért volt szükség, mert Franco Colapinto az utolsó kanyarban összetörte Alpine-ját – a franciák autójára egyébként csapattársa, Pierre Gasly is ráhúzott. Mindenesetre Antonelli a folytatásban sem tudott jó időt futni, mert a következő kísérleténél belehibázott a körébe, George Russell pedig egész nap nem tudta hozni az élmezőny tempóját – egy másodperces lemaradása aggasztónak tűnik.

A Ferrarit a legjobban Lando Norris közelítette meg, így lehetséges, hogy nőnek a McLaren Hungaroringre időzített fejlesztései, de a wokingiaktól idén már többször láttuk, hogy a pénteki tájékozódó nyitány után visszaesnek szombatra. A Red Bull-lal Max Verstappen is megfelelő alapra építkezhet, némi finomhangolással valószínűleg nagyobb lendületet is kisajtolhat majd az autóból.

Az élmezőny szereplőin kívül a legnagyobb érdeklődés az Aston Martint vezette, hiszen a jobb sorsra érdemes csapat most vetette be első idei fejlesztési csomagját. Fernando Alonso lemaradása az első tréningen 2,5, a másodikon 2,9 másodperc volt, de a csapat egyelőre a beállítások optimalizálásával, semmint a teljesítményhajszolással volt elfoglalva. Lance Stroll napja már sokkal problémásabban alakult, mert az első edzésen eltört a hátsó felfüggesztése, így a másodikon nem is tudott részt venni.

A nyitány alapján tehát a Ferrari lehet a legoptimistább, de azért láttunk már nagy fordulatokat péntekről szombatra, így az időmérő izgalmas csatát hozhat a Nagyorodon a pole pozícióért.

Kisse fura nap volt ez mindenkinek. A Hungaroringen lenyűgöző vezetni, de most újraaszfaltozták a pálya felét. Nagyon hepehupás, az utolsó kanyarokná pedig sok részen feltöredezik. Az egykörös tempónk nem az igazi, a hosszabb etapok jobban sikerültek. Jogos volt a félelmünk a Ferraritól, nagyon erősnek tűnik.

George RUSSELL
a Mercedes pilótája

Nehéz nap volt, nem találtuk az egyensúlyt. El kell ernünk, hogy az autó következetesebben viselkedjen egy mért koron, ahogy a hosszú etapos tempónkon is dolgoznunk kell. Szóval még sok dolgunk van a szombati időmérő előtt.

Max VERSTAPPEN
a Red Bull versenyzője

Érzésre jó volt a szabadedzés, összességében azt kaptuk, amire számítottunk, ha a számadatokat és az összefüggéseket nézzük, amik nyilvánvalóan nagyon tiztato a jövő évi autóra és az idei fejlesztésekre nézve is. Még hosszú út áll előttünk, mert nagy volt a lemaradásunk, de remélhetőleg megtettük az első lépést a jövőbeli sikerek felé.

Fernando ALONSO
az Aston Martin pilótája

Stabil napon vagyunk túl. A körülmények eleg nagy kihívást jelentettek, a szél trükkösse teszi a helyzetet, a pálya pedig néhol hepehupás. A második edzésen jobbnak éreztem az autót, de még több területen kell fejlődnunk. Átnézzük az adatokat, dolgozunk az egyensúlyon, és remélhetőleg találunk még teljesítményt az időmérőre.

Lewis HAMILTON
a Ferrari versenyzője

VÉLEMÉNYEK

valós szintet. Ekkor kell. Amikor először jártam itt, szerintem nem volt annyira szép, mint manapság. Egyértelműen javult a hangulata, és a kultúra, valamint az emberek miatt is nagyon kellemes hely. Ez abból is látszik, mennyire sokan jönnek külföldről a nagydíjra.

Milyen érzés olyan felelősségteljes pozícióban visszatérni hozzánk, mint az Audi F1-es versenyigazgatója?

Óriási megtiszteltetés, hiszen egy hatalmas márkát képviselek, amelyet mindenki ismer. Szó szerint közel áll a szívemhez, hiszen a csapatruházaton is a mellkasom bal oldalán van a logó. Azért is fontos ez a verseny számunkra, mert Győrben van egy hatalmas Audi-gyár, amely régóta a vállalat ökoszisztémájának része, emiatt is szeretnénk itt kiemelkedően teljesíteni.

Azon gondolkozom, ennyire gazdag autósportos tapasztalattal hogyhogy csak most kapott vezető pozíciót valamelyik F1-es csapatnál...

Nem tudom, a háttérben azért sok szerepkört betöltöttem, a kezdetektől részese vagyok az Audi F1-es projektjének. Láttam, hogyan fejlődött ki Ingolstadtból és Hinwilből, most pedig az új struktúrában gyakorlatilag együtt élek a csapattal – idén egyetlen nagydíjat hagytam ki csupán.

Lenyűgöző belegondolni, hogy már az 1980-as években ott volt az F1 környékén. A McLaren és a Benetton tesztpilótájaként mit tudott ellesni olyan sportági legendáktól, mint Ayrton Senna, Michael Schumacher, Ross Brawn vagy Ron Dennis?

A McLarennél ez Ayrton Senna és Gerhard Berger érája volt, később pedig a Benettonnál Michael Schumacherrel, Ross Brawnnal, Rory Byrne-nel és Pat Symondsszal dolgoztam együtt – ők mind fantasztikus professzorai a saját szakterületüknek. Ami Sennát illeti, már az első tesztemen rögtön megtanultam tőle, milyen magasra kell tenni a lécet. Egészen más szinten csak arról beszéltem a mérnököknek, hogy az autó gyors, itt így fordul, ott azt csinálja. Ő azonban a motor súrlódásáról és olyan részletekről beszélt, amelyekre én nem is gondoltam. Ron Dennisszel kapcsolatban pedig a struktúrát emelném ki, mert ezt mindig nagyon szem előtt tartotta, a döntéseiből ki tudta iktatni az érzelmeket. Versenyzőként gyakran elragadnak minket az érzelmek, különösen fiatalként. Szóval rengeteget tanultam a McLarennél, ahogy a karrierem során végig az Audinál is Wolfgang Ulrichtól és most Mattia Binottótól. Minden egyes nap sokat tanulok az üzlet, az élet, a sport és az emberi kapcsolatok különböző területeiről.

Ami a munkamorált és a részletekre való odafigyelést illeti, akadtak hasonlóságok Senna és Schumacher között?

Igen, de Michael eggyel magasabb szintre emelte. Ayrton a megérzései és a részletek alapján vezetett, és elképesztő tehetsége volt, szóval mindig akadt még egy kis köridő a tarsolyában, amikor szüksége volt rá, és olyan dolgokat tudott az autóval, amit mások nem. Michael viszont minden egyes körben, minden egyes alkalommal képes volt erre, és ezáltal tette még magasabbra a lécet.

Ön 2001-ben és 2002-ben a Toyota F1-es projektjének születésénél is ott volt versenyzőként. A kudarccal záruló történetből is tud ma tapasztalatokat hasznosítani az Audinál?

Szerintem az ember még többet is tanul a rossz tapasztalatokból. Amikor minden működik, akkor nem nézel utána olyan sok területnek, viszont ha nem mennek a dolgok, akkor rá kell tenned még egy lapáttal. Versenyzőként és későbbi munkáim során is többet tanultam a rossz hétvégékből. Például 2008-ban katasztrofális versenyt futottunk Sebringben, rengeteg problémánk volt, de egészen a Le Mans volna egy F1-es nagydíjon, ami abban az időben lehetségesnek tűnt, talán másként alakulnak a dolgok – de az is lehet, hogy most nem ülök itt. Szóval minden bezáruló ajtóval kinyílik egy másik, azt tanultam meg pályafutásom során, hogy olykor a nyitott ajtó jobb lehetőséget kínál, mint a zárt, amit ki szeretnél nyitni. Szóval nem rágódom a múlton, az ilyesmi mogorvává és öreggé tesz.

Ha már szóba kerültek az 1990-es évek, feltörekvő fiatal pilótaként hogy élte meg az 1994-es fekete imolai hétvégét, amelyen Roland Ratzenberger és Ayrton Senna is halálos balesetet szenvedett?

Emlékeztette az embert, hogy vele is megtörténhet. Természetesen senki nem erre gondolva indul versenyezni, de az a hétvége mindenkit emlékeztetett, hogy az F1 sport és üzlet, de egyúttal az élet is, és akkoriban ez mindenkiben nagyon tudatosult. Nagyon szerencsések vagyunk, hogy a jelenlegi érában a versenyzőink, Gabi Bortoleto és Nico Hülkenberg már védve vannak a hasonló helyzetektől, mint ahogy én is magasabb biztonsági normákat élveztem, mint Jackie Stewarték a saját idejükben. Pilótaként persze mindig tudtam, hogy van kockázat abban, amit csinálok, de ez volt a szenvedélyem.

És aktív karrierje után most is a szenvedélyének élhet az Audi egyik legfontosabb F1-es vezetőjeként. Hogy látja magát és csapatát öt év múlva?

Van egy világos célunk, egy idővonalunk, hogy az F1-ben is nyerjünk és bajnoki címekért küzdjünk. A kellő ambíciónk, energiánk és támogatásunk egyaránt megvan ahhoz, hogy elérjük célunkat. Azt is látnunk kell ugyanakkor, hogy a konkurencia nagyon erős, nagyon tapasztalt, és a végén csak egy győztes lehet. Azt akarjuk, hogy mi legyünk azok, de időbe telik, míg ezt elérjük, most épp arra van szükség, ami nekem nem sok van: türelemre...

nyitánya

A bajnoki tabellát vezető csapat pénteki teljesítménye amúgy is csalóka lehet, mert Kimi Antonelli egyfelől kihagyta az első edzést (autóját Frederik Vestinek átadva), másfelől a második tréningen a legjobbnak tűnő körét félbeszakította egy piros zászlós szakasz. Erre azért volt szükség, mert Franco Colapinto az utolsó kanyarban összetörte Alpine-ját – a franciák autójára egyébként csapattársa, Pierre Gasly is panaszkodott. Mindenesetre Antonelli a folytatásban sem tudott jó időt futni, mert a következő kísérleténél belehibázott a körébe, George Russell pedig egész nap nem tudta hozni az élmezőny tempóját – egy másodperces lemaradása aggasztónak tűnik.

A Ferrarit a legjobban Lando Norris közelítette meg, így lehetséges, hogy működnek a McLaren Hungaroringre ütemezett fejlesztései, de a wokingiaktól idén már többször láttuk, hogy a biztató nyitány után visszaesnek szombatra. A Red Bull-lal Max Verstappen is megfelelő alapra építkezhet, némi finomhangolással valószínűleg nagyobb tempót is kisajtol majd az autóból.

Az élmezőny szereplőin kívül a legnagyobb érdeklődés az Aston Martint övezte, hiszen a jobb sorsra érdemes csapat most vetette be első idei fejlesztési csomagját. Fernando Alonso lemaradása az első tréningen 2.5, a másodikon 2.9 másodperc volt, de a csapat egyelőre a beállítások optimalizálására, semmint a teljesítményhajszolásra koncentrált. Lance Stroll napja már sokkal problémásabban alakult, mert az első edzésen eltört a hátsó felfüggesztése, így a másodikon nem is tudott részt venni.

A nyitány alapján tehát a Ferrari lehet

Kisse fura nap volt ez mindenkinek. A Hungaroringen lenyűgöző vezetni, de most újraaszfaltozták a pálya felét. Nagyon hepehupás, az utolsó kanyarokná pedig sok részen feltoredezik. Az egyköros tempónk nem az igazi, a hosszabb etapok jobban sikerültek. Jogos volt a félelmünk a Ferrariról, nagyon erősnek tűnik.

George RUSSELL
a Mercedes pilótája



Nehéz nap volt, nem találtuk az egyensúlyt. El kell érnünk, hogy az autó következetesebben viselkedjen egy mert körön, ahogy a hosszú etapos tempónkon is dolgoznunk kell. Szóval még sok dolgunk van a szombati időmérő előtt.

Max VERSTAPPEN
a Red Bull versenyzője



Érzésre jó volt a szabadedzés, összességében azt kaptuk, amire számítottunk, ha a számadatokat és az összefüggéseket nézzük, ami nyilvánvalóan nagyon biztató a jövő évi autóra és az idei fejlesztésekre nézve is. Még hosszú út áll előttünk, mert nagy volt a lemaradásunk, de remélhetőleg megtettük az első lépést a jövőbeli sikerek felé.

Fernando ALONSO
az Aston Martin pilótája



Stabil napon vagyunk túl. A körülmények elég nagy kihívást jelentettek, a szél trükkössé teszi a helyzetet, a pálya pedig néhol hepehupás. A második edzésen jobbnak éreztem az autót, de még több területen kell fejlődnünk. Átnézzük az adatokat, dolgozunk az egyensúlyon, és remélhetőleg találunk még teljesítményt az időmérőre.

jöttem.

Mennyit változott Magyarország és a Hungaroring ebben a hő harminc évben?

Szerintem érzésre ugyanolyan a pálya, és bár néhány változáson átesett, a technikás jellege megmaradt, ugyanakkora kihívást jelent az autónak és a versenyzőnek. Ami Budapestet illeti, a város szinte életre kelt. Amikor először jártam itt, szerintem nem volt annyira szép, mint manapság. Egyértelműen javult a hangulata, és a kultúra, valamint az emberek miatt is nagyon kellemes hely. Ez abból is látszik, mennyire sokan jönnek külföldről a nagydíjra.

Milyen érzés olyan felelősségteljes pozícióban visszatérni hozzánk, mint az Audi F1-es versenyigazgatója?

Óriási megtiszteltetés, hiszen egy hatalmas márkát képviselek, amelyet mindenki ismer. Szó szerint közel áll a szívemhez, hiszen a csapatruházaton is a mellkasom bal oldalán van a logó. Azért is fontos ez a verseny számunkra, mert Győrben van egy hatalmas Audi-gyár, amely régóta a vállalat ökoszisztémájának része, emiatt is szeretnénk itt kiemelkedően teljesíteni.

Azon gondolkozom, ennyire gazdag autósportos tapasztalattal hogyhogy csak most kapott vezető pozíciót valamelyik F1-es csapatnál...

Nem tudom, a háttérben azért sok szerepkört betöltöttem, a kezdetektől részese vagyok az Audi F1-es projektjének. Láttam, hogyan fejlődött ki Ingolstadtból és Hinwilből, most pedig az új struktúrában gyakorlatilag együtt élek a csapattal – idén egyetlen nagydíjat hagytam ki csupán.

Lenyűgöző belegondolni, hogy már az 1980-as években ott volt az F1 környékén. A McLaren és a Benetton tesztpilótájaként mit tudott ellesni olyan sportági legendáktól, mint Ayrton Senna, Michael Schumacher, Ross Brawn vagy Ron Dennis?

A McLarennél ez Ayrton Senna és Gerhard Berger érája volt, később pedig a Benettonnál Michael Schumacherrel, Ross Brawnnal, Rory Byrne-nel és Pat Symondsszal dolgoztam együtt – ők mind fantasztikus professzo-



állt a munkamorálja, a magyarázatai alaposága, és az a mód, ahogy a csapatot ellátta a szükséges visszajelzésekkel. Én csak arról beszéltem a mérnököknek, hogy az autó gyors, itt így fordul, ott azt csinálja. Ő azonban a motor súrlódásáról és olyan részletekről beszélt, amelyekre én nem is gondoltam. Ron Dennisszel kapcsolatban pedig a struktúrát emelném ki, mert ezt mindig nagyon szem előtt tartotta, a döntéseiből ki tudta iktatni az érzelmeket. Versenyzőként gyakran elragadnak minket az érzelmek, különösen fiatalként. Szóval rengeteget tanultam a McLarennél, ahogy a karrierem során végig az Audinál is Wolfgang Ulrichtól és most Mattia Binottótól. Minden egyes nap sokat tanulok az üzlet, az élet, a sport és az emberi kapcsolatok különböző területeiről.

Ami a munkamorált és a részletekre való odafigyelést illeti, akadtak hasonlóságok Senna és Schumacher között?

Igen, de Michael eggyel magasabb szintre emelte. Ayrton a megérzései és a részletek alapján vezetett, és elképesztő tehetsége volt, szóval mindig akadt még egy kis köridő a tarsolyában, amikor szüksége volt rá, és olyan dolgokat tudott az autóval, amit mások nem. Michael viszont minden egyes körben, minden egyes alkalommal képes volt erre, és ezáltal tette még magasabbra a lécet.

Ön 2001-ben és 2002-ben a Toyota F1-es projektjének születésénél is ott volt versenyzőként. A kudarccal záruló történetből is tud ma tapasztalatokat hasznosítani az Audinál?

Szerintem az ember még többet is tanul a rossz tapasztalatokból. Amikor minden működik, akkor nem nézel utána olyan sok területnek, viszont ha nem mennek a dolgok, akkor rá kell tenned még egy lapáttal. Versenyzőként és későbbi munkáim során is

lán nem is koncentráltunk volna annyira később.

Az évek során a sportautózás valódi legendájává vált, F1-es karrierje miatt viszont maradt önben hiányérzet? Egyetlen idény után távoznia kellett a Toyotától 2002 végén.

Visszatekintve az ember mindig találhat olyat, amit utólag már másként csinálna. Persze ha 1991-ben indulhattam volna egy F1-es nagydíjon, ami abban az időben lehetségesnek tűnt, talán másként alakulnak a dolgok – de az is lehet, hogy most nem ülök itt. Szóval minden bezáruló ajtóval kinyílik egy másik, azt tanultam meg pályafutásom során, hogy olykor a nyitott ajtó jobb lehetőséget kínál, mint a zárt, amit ki szeretnél nyitni. Szóval nem ragódom a múlton, az ilyesmi mogorvává és öreggé tesz.

Ha már szóba kerültek az 1990-es évek, feltörekvő fiatal pilótaként hogy élte meg az 1994-es fekete imolai hétvégét, amelyen Roland Ratzenberger és Ayrton Senna is halálos balesetet szenvedett?

Emlékeztette az embert, hogy vele is megtörténhet. Természetesen senki nem erre gondolva indul versenyezni, de az a hétvége mindenkit emlékeztetett, hogy az F1 sport és üzlet, de egyúttal az élet is, és akkoriban ez mindenkiben nagyon tudatosult. Nagyon szerencsések vagyunk, hogy a jelenlegi érában a versenyzőink, Gabi Bortoleto és Nico Hülkenberg már védve vannak a hasonló helyzetektől, mint ahogy én is magasabb biztonsági normákat élveztem, mint Jackie Stewarték a saját idejükben. Pilótaként persze mindig tudtam, hogy van kockázat abban, amit csinálok, de ez volt a szenvedélyem.

És aktív karrierje után most is a szenvedélyének élhet az Audi egyik legfontosabb F1-es vezetőjeként. Hogy látja magát és csapatát öt év múlva?

Van egy világos célunk, egy idővonalunk, hogy az F1-ben is nyerjünk és bajnoki címekért küzdjünk. A kellő ambíciónk, energiánk és támogatásunk egyaránt megvan ahhoz, hogy elérjük célunkat. Azt is látnunk kell ugyanakkor, hogy a konkurencia nagyon erős, nagyon tapasztalt, és a végén csak egy

Nemzeti Sport
21.07.2026

A FRANCIA VERSENYZŐNEK ÓRIÁSI MEGTISZTELTETÉS, HOGY MÁR EGY KANYAR VISELI A NEVÉT A HUNGARORINGEN

Jean Alesi: Mansell egy vadállat volt, Verstappen pedig egy pitbull!

VINCZE SZABOLCS, ZSOLDOS BARNA

Hazánkba jött és itt hagyta a kézjegyét az egykori Formula-1-es futamgyőztes pilóta, a francia Jean Alesi, akiről most hivatalosan is elnevezték a Hungaroring II-es kanyarját, amelyet nem hivatalosan egyébként mindenki Alesi-kanyarnak hívott évtizedek óta. Beszélt budapesti emlékeiről, a régi versenytársakról és kicsit a mostani pilótákról is.

Emlékszik az első benyomásaira a Hungaroringről?

Az első Magyar Nagydíjat még én is csak a tévében néztem, 1989-ben jöttem először Magyarországra, ami számomra egy új kaland kezdete volt, ugyanis az volt az első idényem a Formula-1-ben. Júliusban debütáltam Franciaországban, és összesen nyolc futamot kaptam, ezért nem is számítottam rá, hogy lehetőségem lesz önöknél versenyezni. Akkoriban a magyar pálya még más volt, kanyar után sikán, sikán után kanyar, ami nagyon megterhelő a versenyzőknek, a leintés után a többségünk teljesen kimerült volt. Pedig amikor a Tyrrell-lel versenyeztem, nagyon jó volt az autónk, és tetszett a pálya.

Voltak aggályai a vasfüggönyön túli kommunista Magyarországgal szemben?

Nekem ez semmilyen problémát sem jelentett. Korábban nem utazgattam, így minden ország, ahová a Formula-1 révén eljutottam, egyben lehetőséget is jelentett, hogy világot lássak. Ráadásul 1989-ben, amikor még senki sem ismert, gond nélkül sétálhattunk Budapest belvárosában a bátyámmal.

Mi a legkedvesebb emléke a Hungaroringről?

A vezetési stílusom nem illett ehhez a pályához, itt kicsit finomabban kell bánni az autóval, én pedig túl agresszív voltam. Mivel itt a körök száma is magas volt, a versenyt mindig felhorzsolt tenyérrel és sajgó vállal fejeztük be, már csak ezért sem feledem, amikor 1996-ban dobogóra állhattam. Végre sikerült!

Versenyképes lenne a mai autókkal is?

Szerintem a harmadik kanyarra már megszoknám az autókat, mert még pontosan emlékszem, hol kell fékezni, hogyan kell bevenni a kanyarokat, de fizikailag már nem bírnám ki ezt a G-erőt. Ezek az autók hihetetlenek, a mai pilóták pedig vagy 18-20 évesek, vagy olyan kivételes versenyzők, mint Fernando Alonso és Lewis Hamilton, akik egyszerűen nem tudnak leállni.

Tudjuk, hogy nagy Ferrari-rajongó. Mit vár az olaszoktól?

Idén én Kimi Antonellire tennék, aki remekül kezeli a Mercedest, de kár lenne, ha a bajnokság már négy-öt futammal a vége előtt eldőlne. Örülök, hogy a Ferrari a Mercedes ellen küzd.

A Hungaroring 11-es kanyarját önről nevezték el az 1995-ös edzésbaleset miatt. Hogyan emlékszik az esetre és az azt követő bizarr kórházi kalandjára?

Amikor Magyarországra érkeztem, láttam, hogy a lányok nagyon kedvesek és csinosak, amikor viszont kórházba kerültem, egy kevésbé nőies, nagydarab, erős ápolónőt kaptam. Amikor tiltakoztam az infúzió bekötésénél, egyszerűen lefogta a karomat. Nagyon meggyőző volt. Egyébként nem is nevezném a történteket balesetnek, a rázókő meredek volt, mögötte füves rész. Az autóval a határon mentem, épp hogy csak érintettem a kerékvetőt, már repültem is tovább, és amikor elvesztettem az irányítást az autó felett, csak arra gondoltam, hogy vége a versenyhétvégémnek.

És ezáltal most már örökre része a magyar pálya történetének.

Ez hatalmas megtiszteltetés, nem is tudom, hogyan köszönjem meg a rajongóknak és magyar barátomnak, Mészáros Sándornak, hogy ilyen kiváltságban lehet részem. Egyáltalán nem számítottam rá. A családom Olaszországból származik, én Franciaországban születtem, csak az autóversenyzés köt Magyarországhoz, illetve most már az is, hogy a nevemet a magyar pálya egyik kanyarja viseli. Egyébként érdekesek ezek az elnevezések, mindig van valami különleges történet mögötte, például Zandvoortban az első kanyar neve Tarzan, mert volt egy ilyen becenevű helyi paraszt, aki csak úgy adta el a földjét, ha róla nevezik el a kanyart. Jó a része se lenni egy ilyen történetnek, és emiatt viselni a nevet.

Milyen érzés volt, hogy eljöttek a csapatfőnökök és a Hungaroring vezérigazgatója is az ünnepségre?

Megtiszteltetés volt, mert végső soron mi egy kis család vagyunk. Úgy tűnik, hogy az F1 hatalmas, pedig valójában nem az. Ha van egy szép történet vagy egy kellemes program, akkor összetartunk, és most itt voltak velem a barátaim, például Stefano Domenicali, akivel még 1995-ben dolgoztunk együtt a Ferrarinál, vagy Flavio Briatore, aki egy időben az én csapatfőnököm volt, Laurent Mekies és Mattia Binotto pedig a fiamra figyeltek, amikor a Ferrari Akadémián versenyzett, gondoskodtak róla. Nagyon örültem, hogy itt voltak.

Milyen volt a versenyzők közötti kapcsolat az ön idejében?

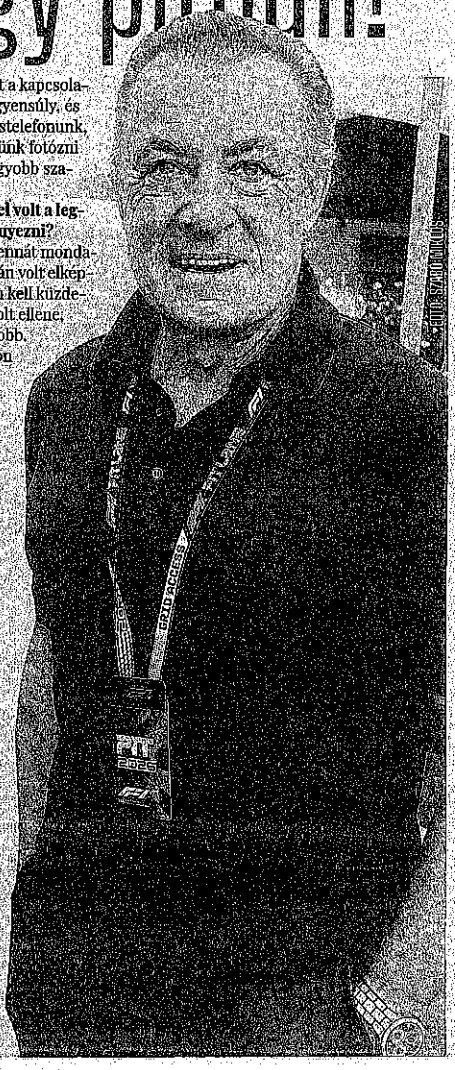
Nagyon jó! Nemcsak a versenyhétvégék alatt voltunk együtt, rengeteget tesztelünk, és mindig ugyanazokban a szállodákban laktunk, ugyanazokban az éttermekben ettünk. Mintha egy kis falu lett volna a mi közösségünk. A sajtóval is közvetlenebb volt a kapcsolatunk, megvolt az egyensúly, és mivel nem volt okostelefonunk, nem volt lehetőségünk fotózni sem. Akkoriban nagyobb szabadságunk volt.

Az ön idejében kivel volt a legizgalmasabb versenyezni?

Először is Ayrton Sennát mondanám, mert neki aztán volt elképzelése arról, hogyan kell küzdeni. Nagyon nehéz volt ellene, tényleg ő volt a legjobb. Alain Prost és Nelson Piquet óvatosabbak voltak, főleg a verseny elején kerülték a bajt. Nigel Mansell viszont egy vadállat volt, vele meg nekem kellett óvatosnak lennem, ha mellém ért, mert sosem lehetett tudni, mikor támad. Biztosra kellett menni: vagy precízen kellett megelőzni, vagy követni. De nagyon jó móka volt vele versenyezni! Óriási szerencsém volt, hogy ilyen csúcspilótákkal csaphattam össze, akikkel a mai napig tartjuk a kapcsolatot.

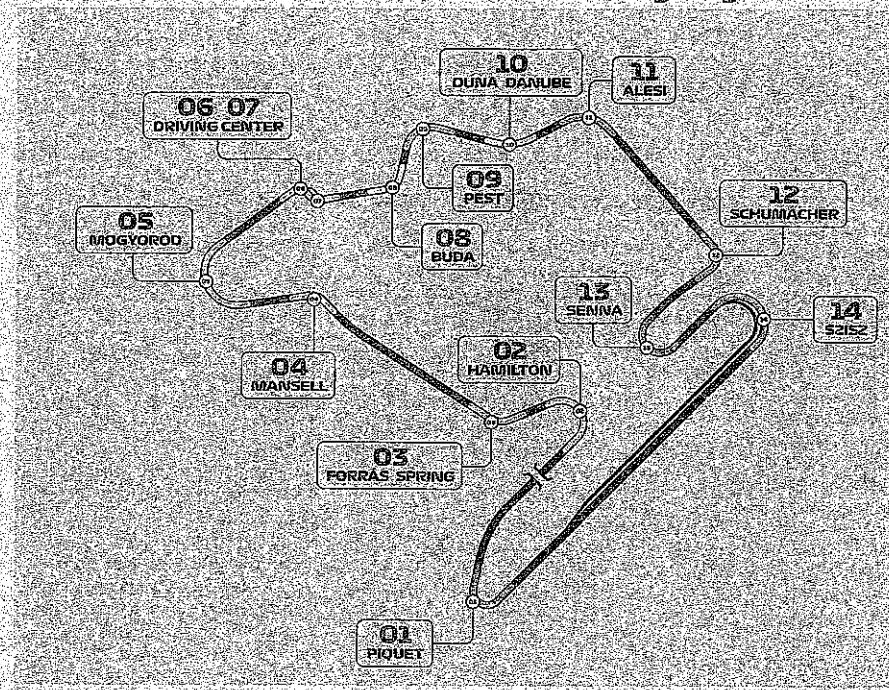
A jelenlegi mezőnyből kivel versenyezne szívesen?

Max Verstappennel, aki szerintem olyan, mint egy pitbull!



Már neve is van a Hungaroring kanyarjainak

Tavaly vetődött fel az ötlet, hogy a Hungaroring mind a 14 kanyarja a Magyar Nagydíj 40. évfordulójára nevet kapjon, a folyamatba pedig a szurkolókat is bevonták, akik így megoszthatták ötleteiket és észrevételeiket. Ezt követően szakértői stábot hívtak össze, amely ezek segítségével az alábbi neveket adta a kanyaroknak.



1. KANYAR: PIQUET. A brazil Nelson Piquet volt az első két Magyar Nagydíj győztese, és emlékezetes volt az első kanyarban a legendás Ayrton Sennával szembeni driftelős előzése.

2. KANYAR: HAMILTON. Nyolc futamgyőzelmével és kilenc pole pozíciójával Lewis Hamilton az abszolút rekorder a magyar versenypályán. Korábban ő maga mondta, hogy ha egyszer kanyart neveznének el róla, a kettest választaná – így is történt!

„Sosem gondoltam volna, hogy ilyesmi megadatik nekem. Hálás vagyok Budapestnek és Magyarországnak, hogy megtartják ezt a nagydíjat, valamint azért a támogatásért is, amit hosszú évek óta kapok. Menő belegondolni, hogy a történelem része leszek itt a visszavonulásom után is" – mondta Hamilton a Nemzeti Sportnak.

3. KANYAR: FORRÁS (SPRING). Mivel a Hungaroring a Három-forrás völgyében terül el, adta magát az elnevezés.

4. KANYAR: MANSELL. A brit Nigel Mansellnek elképesztő történetei vannak a 4-es kanyarról. 1987-ben utcahosszal vezetett, amikor őt körrel a vége előtt leoldott a jobb hátsó kerekanyája, és elvesztette a versenyt. Aztán két évvel később a Ferrarival a 12. helyről rajtolva sorra hagyta maga mögött az ellenfeleket, a 4-es kanyar felé vezető szakaszon megelőzte az élen álló Ayrton Sennát is, és megnyerte a futamot. 1992-ben egyébként a Hungaroringen ünnepelhette a világbajnoki címét.

5. KANYAR: MOGYORÓD. A pálya területe közigazgatási szempontból Mogyoródhoz tartozik, amelyhez légvonalban ez a kanyar van a legközelebb.

6-7. KANYAR: DRIVING CENTER. Magyarország első vezetéstechnikai centruma 1998-ban nyitotta meg itt a kapuit, célja a biztonságos közúti közlekedés.

8-9. KANYAR: BUDA/PEST. Bár a magyar versenypálya Mogyoródhoz tartozik, a legtöbben – így a pilóták is – a közeli Budapesttel kötik össze. Ezért kapta a kanyarkombináció a Buda/Pest nevet.

10. KANYAR: DUNA (DANUBE). Ezt a döntést sem kell megmagyarázni, a Budapestet kettészelő Duna hazánk ikonikus folyója.

11. KANYAR: ALESI. Az 1995-ös Magyar Nagydíj óta ezt a kanyart a legtöbb magyar szurkoló, sőt, a teljes hazai autósport-közösség Alesi-kanyarnak nevezi egy emlékezetes edzésbaleset miatt. Ezért aztán nem is lehetett kérdés, kiről kapja a nevét a 11. kanyar.

12. KANYAR: SCHUMACHER. A hétszeres világbajnok Michael Schumacher négyszer nyerte meg a Magyar Nagydíjat, sőt, 2001-ben ezen a pályán szerezte meg a vb-címet, de nyert itt csapatvilágbajnoki címet is a Ferrarival.

13. KANYAR: SENNA. 1986-ban, az első Magyar Nagydíjon Ayrton Senna indult a pole pozícióból, és végül második lett, azonban 1988-ban, 1991-ben és 1992-ben is a dobogó tetejére állhatott a Hungaroringen.

14. KANYAR: SZISZ. A pálya utolsó kanyarja egy magyar származású gépészmérnökről, Szisz Ferencről kapta a nevét, aki a Renault gyár tesztelési osztályvezetője volt, és 1906. június 26-27-én Franciaországban megnyerte a világ legelső Grand Prix-jét. Emlékét szobor őrzi a Hungaroring szoborparkjában.

Három versenyző – Nigel Mansell, Lewis Hamilton és Jean Alesi – már kézlenyomatát is adta, melyeket betonból kiöntenek, és a versenypálya bukóterében helyeznek el.

Nemzeti Sport 27.07.2026

Gyulay Zsolt HOSSZÚ TÁVON TERVEZ a nagydíjjal

Minden készen áll a Hungaroringen, hogy vasárnap 15 órakor megrendezzék a 41. Forma–1-es Magyar Nagydíjat. Gyulay Zsolt, a Hungaroring elnök-vezérigazgatója szerint óriási eredmény, hogy 40 éve nálunk versenyez az autósport csúcskategóriája.



Az elnök elégedett a megújult Hungaroringgel

Az idén befejeződött a Hungaroring megújítása.

– A főlelátó és a főépület teljesen megújult. Most már a főépületben a második emelet is üzemel. Elkészült a sajtóközpont, a versenyirányítási központ, valamint a Paddock Club, amely már 3600 embert lát vendégül a korábbi 900-hoz képest. A visszajelzések eddig nagyon pozitívak.

Akkor egy ideig nem várhatunk újításokat a magyar pályán?

– Terveink vannak. Például a főlelátót szeretnénk meghosszabbítani az egyes kanyar felé, és más újításokban is gondolkozunk. De azt még nem tudom, mikor lesz erre pénz.

A Magyar Nagydíjnak 2032-ig van szerződése az F1-gyel. Mikor tárgyalnak erről?

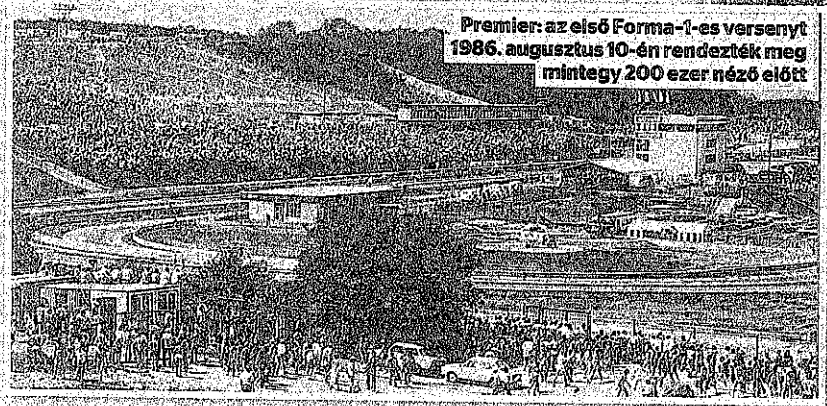
– Ez nem rajtunk múlik, hanem az államon. Én nagyon boldog lennék, ha már most, ezen a futamon sikerülne megegyeznünk a Forma–1-es világbajnokság jogtulajdonosával a hosszabbításról. Egyébként sokan most már természetesnek veszik itthon, hogy a nyár közepén jön hozzánk az F1 mezőnye. Ám rengetegen harcolnak azért, hogy Grand Prix-t rendezhessenek, s nagyon nehéz bekerülni, kikerülni viszont könnyebb. Mi most jó helyzetben vagyunk a felújításoknak köszönhetően, de folyamatosan tenni kell azért, hogy, mondjuk, 10 év múlva is benne legyünk a versenynaptárban.

Hétfői Hírek
A 9.
27-26.07.2026

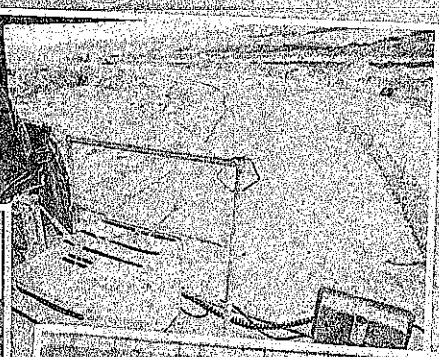
A 41. Forma–1-es magyar versenyhétvége következik

Örökifjú Hungaroring

Az első kapavágástól csodaként emlegetik a mogyoródi létesítményt, ikonikus helyszíne lett a vébésorozatnak, a felújítást követően pedig még inkább a szívükbe zárták a csapatok tagjai és a szurkolók



Premier: az első Forma-1-es versenyt 1986. augusztus 10-én rendezték meg mintegy 200 ezer néző előtt



Kína, Jugoszlávia és a Szovjetunió is felvetődött F1-es helyszínként, de végül Magyarországra esett a választás: 1985-ben kezdték el építeni a pályát és rekordidő, mindössze nyolc hónap alatt, 1986 májusára el is készült



2023-ban gigamunkálatok kezdődtek, s végül megújult az infrastruktúra és a közműhálózat, megtörtént a paddock kiszélesítése, a főépület, a fedett lelátó és a mögötte lévő terület teljes felújítása, valamint két gyalogosalagutat is fúrtak a pálya alatt



A Hungaroring klasszikus pálya maradt, viszont a körítés rendkívüli modern, lenyűgöző

Rekordgyorsasággal épült fel, manapság pedig a hihetetlen felújítás miatt csodálja a világ a Hungaroringet. Idén már a 41. Forma–1-es Magyar Nagydíjat rendezik, pedig egykoron még az sem volt biztos, hogy a sorozat hazánkba látogat.

Bernard Ecclestone az F1 keménykezű vezetőjeként volt ismert. A brit üzletember a 80-as évek elején a fejébe vette, hogy a sportágat az egyik szocialista országba viszi. Eleinte a Szovjetunió felé kacsingatott, ám a tárgyalások elakadtak. Ekkor Rohonyi Tamás, Ecclestone barátja beajánlotta Magyarországot, a konstruktőrök szövetségének elnöke ezután – Frank Tamás segítségével – Budapestre látogatott és eldöntötte, hazánkban lesz az első vasfüggöny mögötti verseny.

A hivatalos szerződést 1985. szeptember 10-én, Londonban írta alá Ecclestone és Balogh Tibor, a Magyar Autóklub főtitkára. Eleinte úgy tűnt, hogy a Városliget vagy a Népliget adhat otthont a nagydíjnak, végül azonban egy Mogyoród mellett lévő kukoricaföldre esett a választás, ahol októberében elkezdték építeni a Ringet.

Lehetetlennek tűnt, de mindössze nyolc hónap alatt elkészült a 4014 méteres pálya, ez még a sokat látott F1-es főnököt is meglepte.

– Amikor aláírtuk a szerződést, a nemzetközi autósportban szinte senki sem hitte el, hogy ez a pálya valóban elkészül 1986-ra. Sokan azt gondolták, hogy ez csak egy politikai blöff. Amit a magyarok véghezvittek, az egy igazi csoda. Nyolc hónap alatt nemcsak egy aszfaltcsíkot fektettek le, hanem egy modern, minden nemzetközi biztonsági követelménynek megfelelő komplexumot húztak fel a semmiből. Ilyen elszántságot és tempót még sehol a világon nem tapasztaltam a Forma–1 történetében – mondta akkor a brit üzletember.

A pálya a versenyzőket is lenyűgözte, s az első futamra 200 ezer néző látogatott ki, akik többek között a brazil Nelson Piquet szenzációs, külső íven bemutatott előzését is láthatták, amivel átvette a vezetést honfitársától, Ayrton Sennától. A dél-amerikai pilóta ezek után nem engedte ki a kezéből a győzelmet, majd azt mondta, nagyon élvezte a vezetést a Hungaroringen.

A ma már legendásnak számító pályát felújították, a 2023-ban kezdett munkálatok (legfontosabb szakaszai) 2026 áprilisában fejeződtek be, új főépület és főlelátó épült, ami a Formula One Group vezérigazgatóját, az olasz Stefano Domenicalit is lenyűgözte.

– Magyarország példát mutatott világnak abban, hogyan is kell egy ilyen felújítást kivitelezni – dicsérte a magyarokat a szakember. – A Hungaroringen mindig kiváló a hangulat és a versenyek is tökéletesek, nyitottak vagyunk arra, hogy a 2032-ig szóló szerződést meghosszabbítsuk és még hosszú ideig rendezzenek F1-es versenyeket Magyarországon.

Gyulay Zsolt büszke az elnyert szurkolói élménydíjra

Idén is kitehető a tábla: Telt ház!

A Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatója szerint meglepetést hozhat a versenyünk

Újra felbőgtek a motorok a Hungaroringen, a Forma–1 versenyzői várhatóan izgalmas csatában döntik el, ki nyeri a 41. Magyar Nagydíjat. A pilóták és a szurkolók egész héten izgatottan várták, hogy birtokba vegyék a felújított pályát, s Gyulay Zsolt, a Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatója is visszaszámolta már a napokat a kezdésig.

A szervezők a lehető legjobb élményt akarják biztosítani a résztvevőknek, a hazai és külföldi rajongóknak.

– Magasra tettük a mércét azzal, hogy tavaly Silverstone-t is megelőzve elnyertük a szurkolói élmény díjat, és idén sem akarjuk lejjebb adni. Sok kreatív ötlete volt a csapatunknak, és a fővárossal közösen 2026-ban is szerettük volna kihasználni a Forma–1 értékeit – nyilatkozta a kétszeres olimpiai bajnok korábbi kajakos.

A futamon idén is telt ház lesz, a belépők ráadásul ismét nagyon gyorsan elfogytak.

– Két hónappal ezelőtt adtuk el az utolsó jegyet vasárnapra, utána pedig folyamatosan fogytak a belépők a pénteki és a szombati napra is, tehát biztosan elérjük a 300 ezer feletti összesített nézőszámot. Ez hatalmas büszkeség számunkra – tette hozzá Gyulay. – Ez azt bizonyítja, hogy a Hungaroring továbbra is az egyik legnépszerűbb helyszín, a magyar versenyhétvége továbbra is az egyik legnépszerűbb program. A negyvenegyedik futamunk következik, erre pedig rendkívül büszkék lehetünk.

A sportvezető nem szokott előre jósolni, idén is csak annyit mondott, hogy szerinte az új szabályok miatt felboroulhat az erősorrend.

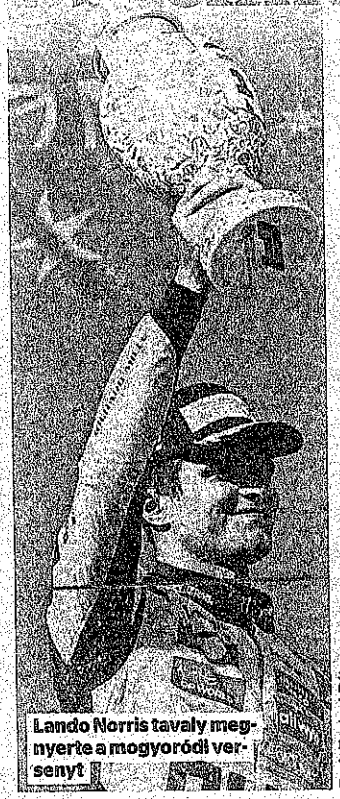
– Bízom abban, hogy izgalmas verseny lesz sok előzéssel, és persze abban is, hogy minden biztonságosan zajlik majd – mondta a Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatója.



Fotó: Fuszek Gábor

Gyulay Zsolt, a Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatója 300 ezer nézőt vár a magyar versenyhétvégére

Vb-címet érhet a magyarországi siker



Lando Norris tavaly megnyerte a mogyoródi versenyt

Fotó: Zsolnai Péter

A Hungaroring különleges, és tele van meglepetésekkel. A Forma–1-es Magyar Nagydíj évről évre a világbajnoki címért zajló harcban is döntő jelentőséggel bír. Akadt, aki korábban hazánkban biztosította be a világbajnoki elsőségét, de olyan is előfordult, hogy a Mogyoródon aratott drámai siker hozott fordulatot a vébétrófeáért folyó küzdelemben.

Az első magyar F1-es futamot a brazil Nelson Piquet nyerte a Ringen 1986-ban, utána viszont kevéssel lemaradt a világbajnoki címről. Egy évvel később már-már feladta a küzdelmet, amikor az ölébe hullott a győzelem: a brit Nigel Mansell ugyanis magabiztosan vezette a 87-es futamot, ám öt körrel a leintés előtt technikai hiba miatt kiesett, így a második helyen haladó Piquet szelte át elsőként a célvonalat. Ez akkora erőt adott neki, hogy a szezon végén tizenkét ponttal megelőzve Mansellt, megszerezte pályafutása harmadik világbajnoki címét.

Aztán 1988-ban és 1991-ben a brazil Ayrton Senna duplázott (mogyoródi első hely és év végi vébétrófea), 1994-ben, 2001-ben és 2004-ben a német Michael Schumacher, 1997-ben a kanadai Jacques Villeneuve, 1999-ben a finn Mika Häkkinen, 2018-ban, 2019-ben és 2020-ban a brit Lewis Hamilton, 2022-ben és 2023-ban a holland Max Verstappen, míg 2025-ben a brit Lando Norris.

A 2001-es verseny a Ferrari-szurkolók és Michael Schumacher számára is szép emlék. A német legenda az egész hétvégén magabiztosan vezetve diadalmaskodott, és mivel behozhatatlan előnyre tett szert, már öt fordulóval az idény vége előtt a Hungaroringen lett világbajnok.

– Kicsit rossz érzésekkel érkeztem ide, mégis nagyon boldogan távozom. Ez egy gyönyörű hétvége volt, büszke vagyok a csapatra – mondta akkor Schumi.

A Hungaroringen nyolc alkalommal Lewis Hamiltont intette le elsőként a kockás zászló, a brit többször hazánkban lépett nagyot a vb-cím felé, 2018-ban például nálunk törte meg a német Sebastian Vettel lendületét.

– Mindig jó érzés a Hungaroringen versenyezni, csodás a pálya, és a szurkolók is extra motivációt adnak – árulta el Hamilton.



A szezon utolsó futama után a McLaren brit ásza világbajnoki címet ünnepelhetett

Fotó: Getty Images

Az állás

Pilóták

1. Kimi Antonelli (olasz, Mercedes)	204 pont
2. Lewis Hamilton (brit, Ferrari)	159
3. George Russell (brit, Mercedes)	154

Csapatok

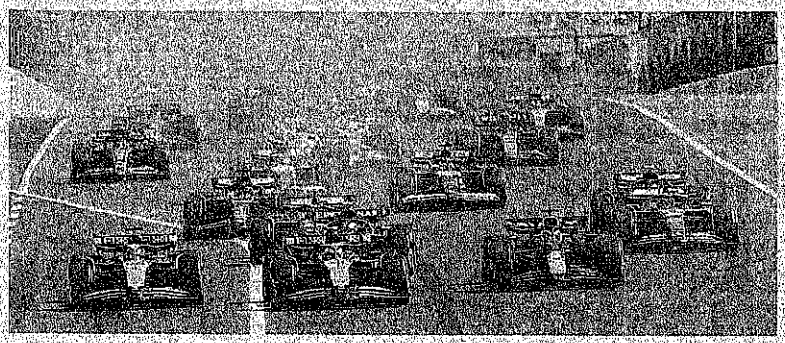
1. Mercedes	358
2. Ferrari	285
3. McLaren	195

A F1-es összeállítást készítette: Pálszabó Zoltán, Pék Attila

Sport Plus
28.07.2026

A Hungaroring NEGYEDSZÁZADOS varázsol

Forma-1 Magyar Nagydíj: MEGLEPETÉSEK a kötött



Korántsem csak a Mercedes házi csatája, vagy éppen a Ferrari hektikus teljesítménye miatt lesz minden eddiginél érdekesebb az idei Forma-1 Magyar Nagydíj, hiszen a pilóták által közkedvelt Hungaroring ezúttal is tartogat meglepetéseket az istállóknak és a szurkolóknak egyaránt.

Előljáróban annyit, hogy a mogyoródi aszfaltcsík 2032-ig biztosan marad a versenynaptárban. Így aztán a tavaly elkezdődött nagyszabású átalakítás, látványos fejlesztés – amely idén folytatódott – a Hungaroringen, tovább növelte a pálya színvonalát, presztízsét, egyébként is remek megítélését.

– *Hatalmas büszkeség és nagy megtiszteltetés számunkra a szerződéshosszabbítás, amely azt mutatja, hogy ebben a klézett versenyben, amely az F1 Nagydíjak rendezéséért folyik, mi sikert arattunk. Terveink szerint a 2026-os Magyar Nagydíjra teljesen megújul a pálya – beleértve a főépületet, a fő lelátót és a szurkolói zónát is –, vagyis az új szerződéses periódusban világszínvonalú, vagy úgy is mondhatnám F1-es szintű környezetben láthatjuk vendégül a csapatokat és a szurkolóinkat, akik számunkra a legfontosabbak. Kollégámmal nyolc éve kezdtünk el dolgozni ennek a nagyszabású fejlesztésnek az előkészítésén, és végtelenül boldog vagyok, hogy siker koronázta a fáradozásainkat, köszönöm mindenki munkáját, aki részt vett ebben a projektben* – nyilatkozta még tavaly Gyulay Zsolt, a Hungaroring vezérigazgatója, akivel előző lapszámunkban készítettünk interjút.

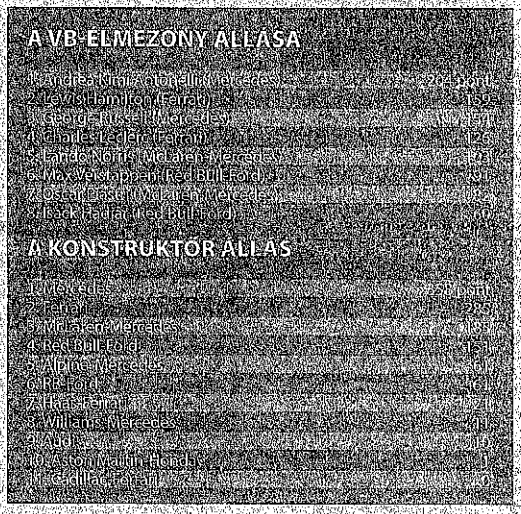
Azt se feledjük, hogy a közelmúltban az F1-es nagydíjon dolgozó magyar sportbírókat és hazánk autósport kultúráját is dicsérte a Hungaroringen a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) elnöke, Mohammed ben Szulajem. A FIA-elnök akkor a formula.hu-nak adott interjújában más témák mellett kitért Magyarországgal kapcsolatos élményeire is.

– *Az autósportnak nagyon mély kultúrája van ebben az országban, amit jól szemléltet az is, hogy a világ első nagydíját is egy magyar, Szisz Ferenc nyerte meg 1906-ban. Elég csak itt körülnézni ezen a hétvégén, a sportbírók hihetetlenül lelkesek, az autósport iránti szenvedély vezérli őket, és évről évre nagyszerű munkát végeznek. Egyébként 1999-ben jártam az önök országában először, akkoriban magam is aktív versenyző voltam. Emlékszem, lenyűgözött, milyen csodálatos helyre érkeztem. 2009-ben sportfelügyelőként vettem részt az emlékezetes Magyar Nagydíjon, tavaly pedig már a Nemzetközi Automobil Szövetség elnökeként tértem vissza Magyarországra. Kellemesek az emlékek, mindig jól érzem magam önöknél és finomak a magyar ételek is!*

Amit pedig évekkel ezelőtt vállaltak a Hungaroring irányítói – mára megvalósult. Sajtónyilvános eseményen mutatták be a Hungaroring monumentális főépületét, valamint főlelátóját, és a további fejlesztéseket. A főbejárat, a főépület, a főlelátó és a garázsok mögötti terület átalakításával befejeződött a Hungaroring teljes körű infrastrukturális megújításának második szakasza. A közműhálózatot, a gyengeáram-, erősáram-, szennyvíz- és ivóvízvezetékeket a nemzetközi követelményeknek megfelelően cserélték ki, méghozzá a munkát olyan alapossággal végezték el, hogy a tervek szerint a következő negyven-ötven évben ki tudja szolgálni az igényeket.

– *Hadd jegyezzem meg büszkén, hogy tavaly Melbourne és Silverstone előtt megnyertük a szurkolói élmény díját, ami nem kis teljesítmény* – folytatta Gyulay Zsolt. – *A fővárossal közös jó hagyományokat idén is folytatjuk, már a Millenárison megnyitottuk a pálya múltját bemutató fotókiállítást, emellett rengeteg aktivitással készülünk: a Hősök terén lesz egy F1-es installáció, a Dunán a Hungaroring dizájnjával ellátott hajóval lehet utazni, amelyen különleges programokat tartunk meglepetésvendéggel és a hidakat is fellobogózzuk. Pénteken pedig, tehát az első szabadedzés előtt a kanyarok elnevezése is megtörténik. Ám ez csak a kezdet, szeretnénk idén is meglepni az egész világot a Forma-1 Magyar Nagydíjon…*

B.T.Sz.



A FORMA-1 ELŐTTÜNK ÁLLÓ FUTAMAI

Július 26.	Magyar Nagydíj	Hungaroring
Augusztus 23.	*Holland Nagydíj*	*Zandvoort*
Szeptember 6.	Olasz Nagydíj	Monza
Szeptember 13	Spanyol Nagydíj	Madrid
Szeptember 26.	Azerbajdzsáni Nagydíj	Baku
Október 11.	*Szingapúri Nagydíj*	*Szingapúr*
Október 25.	Egyesült Államok Nagydíja	Austin
November 1.	Mexikói Nagydíj	Mexikóváros
November 8.	Brazil Nagydíj	Sao Paulo
November 21.	Las Vegas-i Nagydíj	Las Vegas
November 29.	Katari Nagydíj	Loszail
December 6.	Abu-Dzabi Nagydíj	Abu-Dzabi

(Dőlt betűkkel a sprinthétvégék).

24.hu

Leclerc kutyájától az összetört Alpine-ig – ilyen volt a pénteki nap a Hungaroringen

Mohos Márton
2026. 07. 24. 20:22

Pénteken már feldübörögtek a motorok a Hungaroringen, a Forma-1-es Magyar Nagydíj helyszínén, hiszen megrendezték az első két szabadedzést. Az elsőt az a Charles Leclerc nyerte, akinek a kutyája, Leo is feltűnt a paddockban, a másodikat pedig Lewis Hamilton, vagyis Ferrari-dominancia jellemezte az első napot. A második szabadedzésen kicsúszott és a gumifalba csapódott az Alpine argentin pilótája, Franco Colapinto. Pénteki galéria.

NSO.HU

TRABANTOKRÓL, LADÁKRÓL ÉS A KELETI BLOKKRÓL NOSZTALGIÁZOTT ADRIAN NEWEY AZ NS KÉRDÉSÉRE

ZSOLDOS BARNA
2026.07.24. 18:30

https://www.nemzetisport.hu/f1/2026/07/trabantokrol-ladakrol-es-a-keleti-blokkrol-nosztalgiazott-adrian-newey-az-ns-kerdesere

A Nemzeti Sport kérdésére negyven évvel ezelőtti nosztalgikus magyarországi élményeiről beszélt minden idők egyik legjobb F1-es tervezőmérnöke, Adrian Newey. A technikai gurunak 1986-ban friss élményt jelentett a keleti blokk a Trabantokkal és a Ladákkal.

Adrian Newey a sportág élő legendája, aki az elmúlt több mint négy évtizedben futószalagon tervezte a futamgyőztes és világbajnoki címet elérő autókat a Formula–1-ben. Széles körben kevésbé köztudott, de a 67 éves technikai zseni több éves IndyCar-os amerikai kalandja után 1986 közepén rövid időre csatlakozott a Haas Lola istállóhoz, így épp az F1-ben dolgozott, amikor megrendezték az első Magyar Nagydíjat. Newey a Nemzeti Sport kérdésére felidézte, milyen volt a negyven évvel ezelőtti Magyarország, és mennyit változott hazánk azóta.

„Akkor most visszatérek 1986-ba... – mondta az Aston Martin csapatfőnöke pénteken a Hungaroringen. – *Ezt a témát vetette fel, ami miatt nagyon öregnek érzem magam, hiszen negyven év telt el azóta. Nagyon más volt az a Budapest – abban az időben csak Trabantok és Ladák jártak az utakon. Ha ügyes voltál, szereztél egy Trabantot, ha nagyon ügyes, akkor egy Ladát. Nagyom más idők voltak. Egyébként kifejezetten üdítő élmény volt a keleti blokk, míg most egy igazi európai városnak érezzük ezt a helyet. Hatalmas a kontraszt az évek múlásával, az emberek viszont mindig is nagyon barátságosak és szívélyesek voltak. Mindig szívesen jövök ide."*

Arról is érdeklődtünk Newey-nál, melyik a legkedvesebb hungaroringi emléke, hiszen sikerekből nálunk is bőven kijutott neki. A Williamsnél főtervezőként 1992-ben Nigel Mansell világbajnoki címét ünnepelte, majd 1995-től 1997-ig végig az általa tervezett autó nyerte meg a nagydíjat. A McLaren technikai igazgatójaként 1999-ben, 2000-ben és 2005-ben könyvelhetett el magyarországi győzelmet, a Red Bull technikai vezetőjeként pedig 2010-ben, 2014-ben, 2022-ben és 2023-ban. Látszik tehát, hogy bőven van miből válogatnia, ám nem meglepő módon neki is 1992 maradt meg leginkább az emlékezetében.

„Az első magyar versenyen Patrick Tambay versenymérnöke voltam, és az autó épp itt volt a legversenyképesebb – ha jól emlékszem, egy ideig a legjobb hat között haladt. Aztán jöttek a Leyton House-os évek 1988-tól 1990-ig. Arra már nem teljesen emlékszem, mi történt 1991-ben a Williamsszel, de 1992-ben Nigel itt tette biztossá a világbajnoki címet. Nem volt nagy meglepetés azt figyelembe véve, milyen évet teljesített addig. Csak az volt a kérdés, mikor nyeri meg, ami nagyon öntelten hangzik, de ekkora fölényben volt akkor az autónk. Viszonylag fiatal tervezőmérnökként az első világbajnoki cím megszerzése természetesen lenyűgöző élmény volt."

NSO.hu

HAMILTON VEZÉRLETÉVEL A FERRARI A LEGGYORSABB A HUNGARORINGEN; ANTONELLI A TOP 10-EN KÍVÜL A MÁSODIK EDZÉSEN

Horváth Liliána
2026.07.24. 18:05

https://www.nemzetisport.hu/f1/2026/07/f1-magyar-nagydij-2-szabadedzes-6

Lewis Hamilton, Charles Leclerc sorrendben a Ferrari kettőse volt a leggyorsabb a Formula–1-es Magyar Nagydíj második edzésén. A harmadik a címvédő Lando Norris (McLaren) lett, míg az első ötöst Max Verstappen (Red Bull) és George Russell (Mercedes) zárta. A vb-éllovas Andrea Kimi Antonelli (Mercedes) tizenharmadikként végzett.

Az előzetes várakozásoknak megfelelően jó formában kezdett a **Ferrari** a Hungaroringen, hiszen **Charles Leclerc** vezérletével az élen nyitott, miközben **Lewis Hamilton** a harmadik helyet foglalta el. Némi aggodalomra ugyanakkor okot adhatott, hogy a monacói alatt az utolsó tíz percben megadta magát az SF26-os, míg a brit nem volt teljesen elégedett az autóval.

A Scuderia legközelebbi kihívója a módosított Macarena-szárnnyal köröző **Red Bull** volt: **Max Verstappen** beékelődött Leclerc és Hamilton közé, **Isack Hadjar** pedig negyedik lett. Az első ötös sorát **George Russell** zárta, mialatt a vb-éllovas **Andrea Kimi Antonelli** autóba sem ült, hiszen a helyén Frederik Vesti jutott lehetőséghez. A Mercedes mellett a McLaren, a Haas, az Alpine és a Cadillac is fiatal pilótát ültetett az egyik gépébe.

Az átfogó fejlesztési csomagot hozó wokingiaknál **Oscar Piastri,** az amerikaiaknál **Oliver Bearman,** az enstone-i istállónál **Franco Colapinto,** míg a mezőnyhöz idén csatlakozó alakulatnál **Valtteri Bottas** számára a második edzéssel vette kezdetét az érdemi munka.

Az átdolgozott **Aston Martinnal** Fernando Alonso a 13. helyen kezdett, ami előrelépésnek tűnt, **Lance Stroll** meghibásodó hátsó futóműve azonban aggasztó volt, hiszen a csapat még az ebédszünetben sem tudta megállapítani, mi okozta a gondot, és az autó nem is készült el, így a kanadai **nem tudott részt venni a tréningen.**

A **Ferrari** már a késő délutáni gyakorlás elején jelezte, hogy továbbra is számolni kell vele, **Hamiltont** és **Leclerc-t** mindössze 72 ezred választotta el az élen az első gyors körök után, a harmadik **Verstappen** lemaradása a fél másodpercet is meghaladta. Ugyan félidőben **Norris** nevével kezdődött az időlista, másodikként pedig **Verstappen** következett, s a harmadik és az ötödik helyet elfoglaló Ferrari-páros közé **Russell** is beékelődött, Hamilton és Leclerc ekkor még nem rendelkezett gyors körrel lágy gumin.

A Scuderia időmérős szimulációját a **Colapinto** által előidézett **piros zászlós megszakítás** hiúsította meg. Az argentin az utolsó kanyarban dobta el az Alpine-t, és törte össze az autó hátulját.

A folytatásban a **Ferrari** vissza is vette a vezetést, s bár először **Leclerc** bizonyult jobbnak, **Hamilton** a rontása után elment újabb gyors körre, és végül **148 ezred** előnnyel az élre állt.

A hétszeres világbajnok **1:18.729-es idővel** zárta az élen a második edzést Leclerc előtt, míg a harmadik **Norris** lett közel **fél másodperc** hátránnyal. Az első ötöst **Verstappen** és **Russell** egészítette ki, majd Hadjar, Liam Lawson, Piastri, Nico Hülkenberg és Arvid Lindblad zárta a top 10-et. **Antonelli** csak tizenharmadik lett, a Mercedesszel küszködő vb-éllovast Bortoleto és Esteban Ocon is megelőzte.

Folytatás szombaton **12 óra 30 perckor** a harmadik szabadedzéssel.

NSO.HU

JEAN ALESI: MANSELL EGY VADÁLLAT VOLT, VERSTAPPEN PEDIG EGY PITBULL!

ZSOLDOS BARNA

VINCZE SZABOLCS

2026.07.24. 17:35

https://www.nemzetisport.hu/f1/2026/07/jean-alesi-mansell-egy-vadallat-volt-verstappen-pedig-egy-pitbull

Hazánkba látogatott és itt hagyta a kézjegyét az egykori Formula–1-es futamgyőztes pilóta, a francia Jean Alesi, akiről most hivatalosan is elnevezték a Hungaroring 11-es kanyarját, melyet nem hivatalosan egyébként mindenki Alesi-kanyarnak hív évtizedek óta. Mesélt budapesti emlékeiről, a régi versenytársakról, és kicsit a mostani pilótákról is.

– Emlékszik az első benyomásaira a Hungaroringről?

– Az első Magyar Nagydíjat még én is csak a tévében néztem, 1989-ben jöttem először Magyarországra, ami számomra egy új kaland kezdetét jelentette, ugyanis az volt az első idényem a Formula–1-ben. Júliusban debütáltam Franciaországban, és összesen nyolc futamot kaptam, ezért nem is számítottam rá, hogy lehetőségem lesz önöknél versenyezni. Akkoriban a magyar pálya még más volt, kanyar után sikán, sikán után kanyar, ami nagyon megterhelő a versenyzők számára, a leintés után a többségünk teljesen kimerült volt. Pedig amikor a Tyrrell-lel versenyeztem, nagyon jó volt az autónk, és tetszett a pálya.

– Voltak aggályai a vasfüggönyön túli kommunista Magyarország miatt?

– Nekem ez nem jelentett semmilyen problémát. Korábban nem utazgattam, így minden ország, ahová a Formula–1 révén eljutottam, egyben lehetőséget is jelentett, hogy világot lássak. Ráadásul 1989-ben, amikor még senki sem ismert, gond nélkül sétálhattunk Budapest belvárosában a bátyámmal.

–Mi a legkedvesebb emléke a Hungaroringről?

– A vezetési stílusom nem igazán illett ehhez a pályához, itt kicsit finomabban kell bánni az autóval, én pedig túl agresszív voltam. Mivel itt a körök száma is magas volt, a versenyt mindig felhorzsolt tenyérrel és sajgó vállal fejeztük be, már csak ezért sem feledem, amikor 1996-ban dobogóra állhattam. Végre sikerült!

– Versenyképes lenne a mai autókkal is?

– Szerintem a harmadik kanyarra már megszoknám az autókat, mert még pontosan emlékszem, hol kell fékezni, hogyan kell bevenni a kanyarokat, de fizikailag már nem bírnám ki ezt a G-erőt. Ezek az autók hihetetlenek, a mai pilóták pedig vagy 18-20 évesek, vagy olyan kivételes versenyzők, mint Fernando Alonso és Lewis Hamilton, akik egyszerűen nem tudnak leállni.

– Tudjuk, hogy nagy Ferrari-rajongó. Mit vár az olaszoktól?

– Idén én Kimi Antonellire tennék, aki remekül kezeli a Mercedest, de kár lenne, ha a bajnokság már négy-öt futammal a vége előtt eldőlne. Örülök, hogy a Ferrari a Mercedes ellen küzd.

– A Hungaroring 11-es kanyarját önről nevezték el az 1995-ös edzésbaleset miatt. Hogyan emlékszik az esetre és az azt követő bizarr kórházi kalandjára?

– Amikor Magyarországra érkeztem, láttam, hogy a lányok nagyon kedvesek és csinosak, amikor viszont kórházba kerültem, egy kevésbé nőies, nagydarab, erős ápolónőt kaptam. Amikor tiltakoztam, hogy bekösse az infúziót, egyszerűen lefogta a karjaimat. Nagyon meggyőző volt. Egyébként nem is nevezném a történteket balesetnek, a rázókő meredek volt, mögötte füves rész. Az autóval a határon mentem, épphogy csak érintettem a kerékvetőt, már repültem is tovább, és amikor elvesztettem az irányítást az autó felett, csak arra gondoltam, hogy vége a versenyhétvégémnek.

– És ezáltal most már örökre része a magyar pálya történetének!

– Ez hatalmas megtiszteltetés, nem is tudom, hogyan köszönjem meg a rajongóknak és a magyar barátomnak, Mészáros Sándornak, hogy ilyen kiváltságban lehet részem. Egyáltalán nem számítottam

rá. A családom Olaszországból származik, én Franciaországban születtem, csak az autóversenyzés köt Magyarországhoz, illetve most már az is, hogy a nevemet a magyar pálya egyik kanyarja viseli. Egyébként érdekesek ezek az elnevezések, mindig van valami különleges történet mögötte, például Zandvoortban az első kanyar neve Tarzan, mert volt egy ilyen becenevű helyi paraszt, aki csak úgy adta el a földjét, ha róla nevezik el a kanyart. Jó a részese lenni egy ilyen történetnek, és emiatt viselni a nevet.

– Milyen érzés volt, hogy eljöttek a csapatfőnökök és a Hungaroring vezérigazgatója is az ünnepségre?

– Megtiszteltetés volt, mert végső soron mi egy kis család vagyunk. Úgy tűnik, hogy az F1 hatalmas, pedig valójában nem az. Ha van egy szép történet, vagy egy kellemes program, akkor összetartunk, és most itt voltak velem a barátaim, például Stefano Domenicali, akivel még 1995-ben dolgoztunk együtt a Ferrarinál, vagy Flavio Briatore, aki egy időben az én csapatfőnököm volt, Laurent Mekies és Mattia Binotto pedig a fiamra figyeltek, amikor a Ferrari Akadémián versenyzett, gondoskodtak róla. Nagyon örültem, hogy itt voltak.

– Milyen voltak a versenyzők közötti kapcsolat az ön idejében?

– Nagyon jó! Nem csak a versenyhétvégék alatt voltunk együtt, rengeteget teszteltünk, és mindig ugyanazokban a szállodákban laktunk, ugyanazokban az éttermekben ettünk. Mintha egy kis falu lett volna a mi közösségünk. A sajtóval is közvetlenebb volt a kapcsolatunk, megvolt az egyensúly, és mivel nem volt okostelefonunk, nem volt lehetőségünk fotózni sem. Akkoriban nagyobb szabadságunk volt.

– Az ön idejében kivel volt a legizgalmasabb versenyezni?

– Először is Ayrton Sennát mondanám, mert neki aztán volt elképzelése arról, hogyan kell küzdeni. Nagyon nehéz volt ellene, tényleg ő volt a legjobb. Alain Prost és Nelson Piquet óvatosabbak voltak, főleg a verseny elején kerülték a bajt. Nigel Mansell viszont egy vadállat volt, vele meg nekem kellett óvatosnak lennem, ha mellém ért, mert sosem lehetett tudni, hogy mikor támad. Biztosra kellett menni: vagy precízen kellett megelőzni, vagy követni. De nagyon jó móka volt vele versenyezni! Óriási szerencsém volt, hogy ilyen csúcspilótákkal versenyezhettem, akikkel a mai napig tartjuk a kapcsolatot.

- **A jelenlegi mezőnyből kivel versenyezne szívesen?**
  – Max Verstappennel, aki szerintem olyan, mint egy pitbull!

NSO.hu

SENNA, MANSELL, HAMILTON, SCHUMACHER, ALESI, PIQUET – MÁR NEVÜK IS VAN A HUNGARORING KANYARJAINAK

VINCZE SZABOLCS
2026.07.24. 14:54

https://www.nemzetisport.hu/f1/2026/07/senna-mansell-hamilton-schumacher-alesi-piquet-mar-neve-is-van-a-hungaroring-kanyarjainak

Tavaly vetődött fel az ötlet, hogy a Hungaroring mind a 14 kanyarja a Magyar Nagydíj 40. évfordulójára nevet kapjon, a folyamatba pedig a szurkolókat is bevonták, akik így megoszthatták ötleteiket és észrevételeiket. Ezt követően szakértői stábot hívtak össze, amely ezek segítségével az alábbi neveket adta a kanyaroknak.

1. kanyar: Piquet. A brazil Nelson Piquet volt az első két Magyar Nagydíj győztese, és emlékezetes volt az első kanyarban a legendás Ayrton Sennával szembeni driftelős előzése.

2. kanyar: Hamilton. 8 futamgyőzelmével és 9 pole pozíciójával eddig Lewis Hamilton az abszolút rekorder a magyar versenypályán. Korábban ő maga mondta, hogy ha egyszer kanyart neveznének el róla, a kettest választaná, ez pedig így is történt!

„Sosem gondoltam volna, hogy ilyesmi megadatik nekem. Hálás vagyok Budapestnek és Magyarországnak, hogy megtartják ezt a nagydíjat, valamint azért a támogatásért is, amit hosszú évek óta kapok. Menő belegondolni, hogy a történelem része leszek itt a visszavonulásom után is" – mondta Hamilton a Nemzeti Sportnak.

3. kanyar: Forrás (Spring). Mivel a Hungaroring a Három-forrás völgyében terül el, adta magát az elnevezés.

4. kanyar: Mansell. A brit Nigel Mansellnek elképesztő történetei vannak a 4-es kanyarról, 1987-ben utcahosszal vezetett, amikor öt körrel a vége előtt leoldott a jobb hátsó kerékanyája, és elveszítette a versenyt. Aztán két évvel később a Ferrarival a 12. helyről rajtolva sorra hagyta maga mögött az ellenfeleket, a 4-es kanyar felé vezető szakaszon megelőzte az élen álló Ayrton Sennát is, így megnyerte a futamot. 1992-ben egyébként a Hungaroringen ünnepelhette a világbajnoki címét.

5. kanyar: Mogyoród. A pálya területe közigazgatási szempontból Mogyoródhoz tartozik, amelyhez légvonalban ez a kanyar van a legközelebb.

6-7. kanyar: Driving Center. Magyarország első vezetéstechnikai centruma 1998-ban nyitotta meg itt a kapuit, célja a biztonságos közúti közlekedés.

8-9. kanyar: Buda/Pest. Bár a magyar versenypálya Mogyoródhoz tartozik, a legtöbben – így a pilóták is – a közeli Budapesttel kötik össze. Ezért kapta a kanyarkombináció a Buda/Pest nevet.

10. kanyar: Duna (Danube). Ezt a döntést sem kell megmagyarázni, a Budapestet kettészelő Duna hazánk ikonikus folyója.

11. kanyar: Alesi. Az 1995-ös Magyar Nagydíj óta ezt a kanyart a legtöbb magyar szurkoló, sőt, a teljes hazai autósport-közösség Alesi-kanyarnak nevezi egy emlékezetes edzésbaleset miatt. Ezért aztán nem is lehetett kérdés, kiről kapja a nevét a 11. kanyar.

12. kanyar: Schumacher. A hétszeres világbajnok Michael Schumacher négyszer nyerte meg a Magyar Nagydíjat, sőt, 2001-ben ezen a pályán szerezte meg a világbajnoki címet is, de nyert itt csapatvilágbajnoki címet is a Ferrarival.

13. kanyar: Senna. 1986-ban, az első Magyar Nagydíjon Ayrton Senna indult a pole pozícióból, és végül második lett, majd 1988-ban, 1991-ben és 1992-ben is a dobogó tetejére állhatott a Hungaroringen.

14. kanyar: Szisz. A pálya utolsó kanyarja egy magyar származású gépészmérnökről, Szisz Ferencről kapta a nevét, aki a Renault gyár tesztelési osztályvezetője volt, és 1906. június 26-27-én Franciaországban megnyerte a világ legelső Grand Prix-jét. Emlékét szobor őrzi a Hungaroring szoborparkjában.

Három versenyző – Nigel Mansell, Lewis Hamilton és Jean Alesi – már kézlenyomatát is adta, melyeket betonból kiöntenek, és a versenypálya bukóterében helyeznek el.

NSO.HU

LECLERC NAGY ELŐNNYEL NYITOTT AZ ÉLEN VERSTAPPEN ÉS HAMILTON ELŐTT A HUNGARORINGEN

Horváth Liliána
2026.07.24. 14:35

https://www.nemzetisport.hu/f1/2026/07/f1-magyar-nagydij-1-szabadedzes-6

Charles Leclerc (Ferrari) volt a leggyorsabb a Formula–1-es Magyar Nagydíj első szabadedzésén. Az utolsó percekben félreálló monacóit Max Verstappen (Red Bull) és Lewis Hamilton (Ferrari) követte, míg az első ötös sorát Isack Hadjar (Red Bull) és George Russell (Mercedes) zárta.

Szünet nélkül folytatódott a világbajnokság, a mezőny Spa-Francorchamps után a teljesen megújult **Hungaroringre** tette át a székhelyét, ahol a pénteki első szabadedzéssel vette kezdetét a **41. Magyar Nagydíj** programja. Az első „vasfüggöny mögötti" futam **40. évfordulója** több csapat és versenyző szempontjából is meghatározó: a Mercedest üldöző Ferrari, Red Bull és McLaren is hozott fejlesztéseket, lezárul az ADUO-rendszer második értékelési szakasza, többek között **Fernando Alonso** és **Max Verstappen** is fontos döntés küszöbén áll, miközben az **Aston Martin** a teljes idényét készül megmenteni.

Az új szabálykorszakot csalódást keltő formában kezdő silverstone-iak **átdolgozott autóval** érkeztek meg az év 11. állomására: faragtak az az AMR26 tömegén, miközben az átfogó aerodinamikai csomag és a karosszériát érintő változtatások miatt új töréstesztnek is alá kellett vetniük a gépet. Pályafutása első győzelmét 2003-ban pont Magyarországon elérő **Alonso,** valamint **Lance Stroll** gyakorlása így az adatgyűjtésről szólt.

A hangulat már pénteken is remek volt a lelátókon, miközben **öt versenyző,** Antonelli, Oscar Piastri, Oliver Bearman, Franco Colapinto, valamint Valtteri Bottas a bokszfalról vagy épp a garázsból volt kénytelen figyelni az eseményeket, hiszen csapataik fiatal pilótának adtak lehetőséget. Az első egy órában a Mercedest **Frederik Vesti,** a McLarent a Formula–2-es bajnok **Leonardo Fornaroli,** a Haast **Hirakava Rjó,** az Alpine-t **Paul Aron,** míg a Cadillacet **Colton Herta** vihette pályára.

A nyári szünetet megelőző utolsó futamhétvége előtt általános vélekedés volt, hogy a **Ferrari** lehet a favorit, hiszen az olasz csapat papíron két, számára kevésbé kedvező helyszínen is remekelt, miközben előzetesen is a Hungaroringet jelölte meg az egyik legjobb pályájának. *A **Magyar Nagydíj** egyik legnagyobb kérdése így az volt, a Scuderia képes-e győzelemmel búcsúztatni a szezon első felét.*

A **Ferrari** már a nyitó edzés kezdetén az élre állt, s **Leclerc, Hamilton** sorrendben foglalta el az első két helyet a közepes gumin futott etapok után, míg a harmadikként **Verstappen** következett. E három versenyző maradt az élen a **lágy gumis körök** után is, igaz, a **Red Bull** ezúttal beékelődött a Scuderia párosa közé, ráadásul **Leclerc** csaknem fél másodperccel gyorsabb volt mindenki másnál.

Bő húsz perccel a vége előtt **piros zászló** akasztotta meg a körözést: **Stroll** autóján tört el váratlanul a hátsó futómű, ami egyáltalán nem volt jó hír az Aston Martin számára. Alonso azonnal birtokába is vette a 4381 méter hosszú pályát, amint 17 perccel a vége előtt újra zöldre váltott a bokszutca végi lámpa.

Noha **Leclerc** a folytatásban is maradt az élen, és így az ő elsőségével zárult a hungaroringi nyitány, a **Ferrari** számára némileg aggasztó lehetett, hogy az **autó megadta magát** az utolsó percekben. A monacói a pálya utolsó szakaszán lassult le hirtelen, és noha elvánszorgott a bokszutcáig, a szerelőknek kellett visszatolnia a kocsit a garázsig.

Verstappen 484 ezred lemaradással követte Leclerc-t, míg **Hamilton** további 59 ezreddel maradt el a csapattársától. A **Ferrari, Red Bull** sormintát **Isack Hadjar** tette teljessé, míg az ötödik **Russell** lett. Hatodikként az Audival remeklő **Gabriel Bortoleto** végzett, míg Vesti, Nico Hülkenberg, valamint Lindblad, Lawson sorrendben a **Racing Bulls** versenyzőpárosa zárta az első tízest.

Mindkét **McLaren** kiszorult a top 10-ből: **Lando Norris** a 11., míg a beugró **Fornaroli** a 16. pozíciót foglalta el. **Alonso** eközben 13. lett az Aston Martinnal.

NSO.hu

KAPU TIBOR AZ ŰRBŐL IS FIGYELTE A HUNGARORINGET

VINCZE SZABOLCS
2026.07.24. 10:44

https://www.nemzetisport.hu/f1/2026/07/kapu-tibor-az-urbol-is-figyelte-a-hungaroringet

Már csütörtökön változatos programok várták a szurkolókat a Hungaroring szurkolói zónájában, ahol ezúttal akadtak, akik csak erre a napra látogattak ki, ugyanis a szervezők a hagyományos jegyek mellett ún. fanzone-belépőket bocsátottak ki csütörtökre.

A szurkolói zóna évről évre egyre letisztultabb a Magyar Nagydíjon, már minden szórakoztató programnak megvan a pontos helye, igaz, egyelőre nem mindegyiket vették birtokba a tömegek. Mert míg például a szimulátorok előtt szokás szerint hatalmas sor állt, a dodzsem, az óriáskerék és a gigantikus XXL-hinta üresen állt, illetve utóbbit valamiért még így is beüzemelték egy időre, emiatt úgy nézett ki, mint egy Fellini-film elhagyatott díszlete.

Viszont megtudtuk, hogy a Hungaroringről nagy valószínűséggel még az űrkutatók is hallhattak, ugyanis a szurkolói zóna színpadának vendégei az F2-es, F3-as és a Porsche-szuperkupa fiatal pilótái után magyar híresség voltak, név szerint Kiss Norbert hétszeres kamion Európa-bajnok, a brit F3-ban versenyző Molnár Martin, valamint Kapu Tibor űrhajós.

Utóbbi elmondta, hogy mielőtt 2025-ben útnak indultak a Nemzetközi Űrállomásra, meg kellett adnia tíz hely nevét a hazájában, hogy majd jeleznek, ha elhaladnak fölötte – Kapu Tibor pedig harmadikként a Hungaroringet jelölte meg. Miután röviden beszélgettek az idei Formula–1-es idényről, mindannyian elvégeztek egy vizuális tesztet, amelyet az F1-es pilóták is rendszeresen megcsinálnak, hogy ellenőrizzék, mennyire képesek a legfontosabb dolgokra koncentrálni, főleg a rajtoknál.

A teszt során teniszlabdák úsznak a képernyőn, melyek közül négyet kell szemmel követni, és a végén megmondani a rájuk írt számot. Ez nem is olyan egyszerű, mint elsőre hangzik, de eredményesen megküzdött vele mindenki, és bár előtte Kapu Tibor a fejét ingatva mondta a mikrofonba, ő éppen a kifogásokat keresi, hogy miért nem sikerül neki jól a teszt, egyszer sem rontott.

Kiss Norbertet egyébként többen is felismerték a színpad előtt, többek között egy mandalóri jelmezbe öltözött szurkoló, aki sisakján és köpenyén ötvözte a Ferrari és a Star Wars motívumait, és így kért közös képet a magyar pilótától.

Aki a színpadnál végzett, és még kíváncsi volt a versenyautókra, annak igencsak szednie kellett a lábát a hagyományos boxutca-látogatásra, amelyen kedvenc csapatuk színeibe öltöző szurkolók tömött sorokban nézték, ahogy a Mercedes és a Haas szerelői gyakorolják a kerékcserét, sőt, hatalmas éljenzésben törtek ki, amikor az egyik másodpercek alatt lezajlott – a műveletet pénteken már élesben is megismételhetik a szabadedzéseken.

NSO.HU

KAJAKVERSENY ÉS CSOCSÓ AZ F1-ES PILÓTÁKKAL

VINCZE SZABOLCS
2026.07.23. 18:55

https://www.nemzetisport.hu/f1/2026/07/kajakverseny-es-csocso-az-f1-es-pilotakkal

Minden bizonnyal felejthetetlen élményekben volt része annak a Nagycsaládosok Országos Egyesületétől érkezett tíz gyermeknek, akik csütörtökön látogattak ki a Hungaroringre, és nemcsak pilótákkal, hanem olimpiai bajnok kajakosokkal és válogatott futballistával is találkoztak.

„Nekem is vennem kell otthonra ilyen VR-szemüveget" – mondta **Gyulay Zsolt,** a Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatója („civilben" olimpiai és világbajnok kajakos), miután elegáns ruhában, fehér ingben, egy óriási hajrá után kiszállt a paddockban felállított ergométeres kajakból, amely össze volt kötve a fejre csatolható 3D-szemüveggel. Aztán elégedetten nézett az eredményjelzőre, az ugyanis azt mutatta, hogy az élre ugrott, miután jobb időt evezett, mint Tótka Sándor és Nádas Bence, akik még aktív kajakosként K4 500 méteren alig több mint egy hónapja nyerték meg az Európa-bajnokságot.

„A srácok nem adtak bele mindent... – tette hozzá szerényen, de mint kiderült, ő is rendesen készült a csütörtöki összecsapásra. – *Ilyen ergométerem nekem is van otthon, hetente több alkalommal használom, az igazi kajakomat pedig a Hajógyári-szigeten tárolom, bár mostanában ritkán tudom használni a Sziget Fesztivál előkészületei miatt. A gépet a pilóták is kipróbálhatták, de esélyük sem volt!"*

Ezalatt az Alpine istálló két versenyzőjét, Pierre Gaslyt és Franco Colapintót értette, akiknek fiatal kajakosaink magyarázták el az ergométer használatát, több-kevesebb sikerrel, Colapintónak ugyanis nem sikerült egyenesben tartania a virtuális kajakot, és többet evezett a rajt, mint a cél felé, Gasly azonban egész ügyes volt, Nádas biztatóan meg is jegyezte, hogy szerinte nála is jobb, Tótka pedig megmutatta neki az egyik olimpiai érmét. A verseny egyébként egy tíztagú, lelkes gyerekcsapat előtt zajlott, akik a Nagycsaládosok Országos Egyesületétől érkeztek Tiszavasváriból, és utána együtt fényképezkedtek, valamint aláírást kaptak a sportolóktól.

Néhány órával később ugyanott már újabb program várta őket, a szervezők ugyanis kicserélték az ergométert egy csocsóasztalra, majd felbukkant a 63-szoros válogatott futballista, Priskin Tamás és a Williams pilótái, Alexander Albon és Carlos Sainz Jr. is, akikkel őrületes csocsózás kezdődött. A paddockba kilátogató gyerekek láthatóan ezt is nagyon élvezték, és felejthetetlen emlékekkel tértek haza a Hungaroringről.

Index.hu

A Mercedesnél úgy látják, a legkisebb rossz valósul meg velük épp a Hungaroringen

KTI-BLÁ
2026.07.25. 08:31

HTTPS://INDEX.HU/SPORT/FORMA1/2026/07/25/LEWIS-HAMILTON-MERCEDES-ELLENI-HARC-HUNGARORING/

A pénteki nap a Ferrari tündökléséről szólt Mogyoródon, miközben úgy tűnik, eldőlt Fernando Alonso jövője is.

Ha már csapaton kívül helyez valaki nyomást az összetett élén álló Mercedes-pilótára, Kimi Antonellire, úgy a lehető legjobb forgatókönyv az, ha ez a személy a hétszeres világbajnok, a német istállóhoz ezer szállal kötődő Lewis Hamilton az – a többi között erről beszélt a pénteki szabadedzések között Simone Resta, a csapat technikaiigazgató-helyettese, aki azt is megerősítette, igaza volt a szoftverhibára gyanakvó George Russellnek.

Hamilton ugrott az élre a Hungaroringen, a Ferrari jelentős előnyben zárta a pénteki napot

A maranellóiak mögött a Red Bull és a McLaren tűnik hasonlóan gyorsnak, a Mercedes viszont csak negyedik erő egyelőre.

A pénteki nap a Ferrari tündökléséről szólt Mogyoródon, miközben a Mercedesnél szellemet találtak a palackban, és úgy tűnik, eldőlt a kétszeres világbajnok veterán, Fernando Alonso jövője is. Legalábbis erre lehet következtetni **Adrian Newey,** az Aston Martin csapatfőnökének nyilatkozatából, amit a két szabadedzés között tartott sajtótájékoztatón tett. Ugyanitt beszélt **Simone Resta,** a Mercedes technikaiigazgató-helyettese arról, hogyha már jelenleg nem George Russell jelenti a legnagyobb fenyegetést az összetettben vezető Kimi Antonelli pozíciójára, akkor a lehető legjobb forgatókönyv az, hogy a korábbi pilótájuk, a 41 éves Lewis Hamilton teheti meg mindezt...

„Mindkét versenyző nagyon magas szinten teljesít. Voltak jobb és rosszabb hétvégéik, de összességében mindketten erősek eddig. Ez magasabb szintre emeli a küzdelmet, az ilyen kihívások pedig mindig fontosak a csapat versenyképessége szempontjából. Számunkra ez a lényeg. Lewis hihetetlen utat járt be Brackleyben, ezért érzelmileg ma is közel áll hozzánk. Jó látni, hogy ismét az élmezőnyben harcol, mert ez a sportnak is jót tesz" – mondta.

Resta ezt követően a Mercedes szezon eleji technikai problémáiról is beszélt. Elismerte, hogy az új erőforrásszabályokra való átállás nem ment zökkenőmentesen, a gyári csapatnál és a Mercedes-motorokat használó istállók közül főleg a McLarennél több meghibásodás is jelentkezett. Hozzátette ugyanakkor, hogy a motorfejlesztésért felelős részleg az elmúlt hónapokban minden egyes felmerülő hibát külön kivizsgált, és szerinte ennek már látszik az eredménye.

„Őszintén szólva nem számoltam össze az összes meghibásodást, de a szezon első szakaszában valóban több probléma is felmerült a Mercedes-motoros autóknál. Nem volt könnyű szezonkezdet, hiszen teljesen új szabályrendszer szerint dolgozunk, ráadásul a motorrészlegnek egyszerre sok autó erőforrásáért kell felelnie. Mostanra – lekopogom – összességében jó megbízhatósággal tudunk versenyezni. Úgy érzem, tisztán a megbízhatóság szempontjából sokat sikerült előrelépnünk, és ezt jó látni."

Megerősítette azt is, hogy George Russell korábbi gyanúja megalapozott volt: valóban egy szoftveres probléma nehezítette a brit pilóta helyzetét.

„Ugyanaz a szoftver futott minden autón, tehát a hiba mindenkinél jelen volt, de George-ot jobban érintette, mint Kimit. Azt is figyelembe kell venni, hogy az elmúlt versenyeken Kimi

frissebb erőforrással ment, ami természetesen mindig valamivel jobb teljesítményt jelent egy már sokat használt motorhoz képest. Ez a következő futamokon változni fog, amikor George is frissebb erőforrást kap. Több tényező együtt alakította ki a teljesítménykülönbséget: ott volt a szoftver, de az is számított, hogy Kimi más program szerint használta az erőforrást, mint George. A végső képet ezek együtt adták ki."
Resta szerint Russell szerepe azért is fontos volt, mert a 28 éves pilóta következetesen jelezte a mérnököknek, hogy valami nincs rendben az autójával, a csapat pedig végül ennek nyomán találta meg a probléma forrását.
„Nagyon hálásak vagyunk George-nak azért, hogy rámutatott minderre, és segített megtalálni a helyes irányt. Végül sikerült megtalálnunk a megoldást, és erre a hétvégére már el is készült a javítás. Természetesen ő is örül annak, hogy a végére jártunk a problémának. Ez igazi csapatmunka volt. Nem volt egyszerű feladat, mert az új szabályok mellett még mindig rengeteg dolgot tanulunk, de ezzel is tettünk egy újabb lépést előre" – jelentette ki a szakember.
Az Aston Martint képviselő Adrian Newey közben gyakorlatilag megerősítette, hogy Fernando Alonso a következő idényben is az új szabályrendszert csapnivalóan kezdő csapatnál maradhat. A legendás tervező szerint a kétszeres világbajnok nemcsak a pályán nyújtott teljesítményével, hanem a fejlesztési munkában is pótolhatatlan szerepet tölt be.
„Fernando kivételes versenyző. Rengeteget ad a csapatnak, nemcsak a vezetésével, hanem a visszajelzéseivel is. Eléggé biztos vagyok benne, hogy jól érzi magát nálunk, és arra számítok, hogy folytatni fogjuk a közös munkát" – jelentette ki.

A Red Bull korábbi csapatfőnöke, Christian Horner esetleges érkezéséről szóló találgatásokat viszont nem kívánta érdemben kommentálni. Mint mondta, folyamatosan hallja ezeket a pletykákat, de semmi olyat nem tud mondani, ami megerősítené őket, ráadásul az Aston Martin jelenlegi vezetői struktúrájával teljes mértékben elégedett.
„Lehetnek kisebb finomhangolások, de azokkal az emberekkel, akik most az Aston Martinnál dolgoznak, nagyon elégedettek vagyunk."
A 67 éves szakember felidézte első magyarországi élményeit is, ugyanis már a legelső, 1986-os Magyar Nagydíjon itt dolgozott, megjegyezte, a rekkenő hőség máig élénken él az emlékezetében, mindettől pedig hirtelen nagyon öregnek érzi magát.
„Budapest akkor teljesen más volt. Mindenütt Trabantokat és Ladákat lehetett látni. Ha jól ment a sorod, Trabantod volt, ha pedig igazán jól ment, akkor Ladád. Akkor még nagyon erősen érződött rajta a keleti blokk hangulata, ma viszont már igazi európai város benyomását kelti. Óriási változáson ment keresztül az elmúlt negyven évben, de egy valami nem változott: az emberek mindig nagyon kedvesek és vendégszeretők voltak. Ezért is jövök vissza évről évre örömmel Magyarországra."

Legkedvesebb hungaroringi emlékeként Nigel Mansell 1992-es világbajnoki címének bebiztosítását említette, amelyet fiatal tervezőként pályafutása egyik meghatározó pillanataként élt meg.
„Az első Magyar Nagydíjon Patrick Tambay versenymérnöke voltam, és ha jól emlékszem, azon a hétvégén volt a legversenyképesebb a Haas Lola. A legjobb hat között küzdöttünk. Aztán következtek a Leyton House-os évek 1988 és 1990 között. Őszintén szólva arra már nem emlékszem pontosan, mi történt 1991-ben a Williamsszel, de 1992-ben Nigel itt biztosította be a világbajnoki címét. Azt gondolom, már nem volt meglepetés, hogy világbajnok lett, inkább az volt a kérdés, hogy mikor, nem pedig az, hogy egyáltalán megszerzi-e a címet. Tudom, ez talán nagyképűen hangzik, de addigra az autónk már ekkora fölényben volt. Fiatal tervezőként átélni az első világbajnoki címet egészen fantasztikus élmény volt" – nosztalgiázott a Nemzeti Sport újságírójának kérdésére Newey, még mielőtt a második szabadedzés elkezdődött volna.
Szombaton, fél egytől már a harmadik, egyben utolsó gyakorlásé lesz a terep Mogyoródon, hogy aztán 16 órakor elkezdődjön az időmérő.
A 41. Formula–1-es Magyar Nagydíjat vasárnap, 15 órakor rendezik. A hétvége eseményeiről az Index folyamatos helyszíni tudósításokkal jelentkezik.

Index.hu

Hamilton ugrott az élre a Hungaroringen, a Ferrari jelentős előnyben zárta a pénteki napot

BORBÉLY LÁSZLÓ, KOCSMÁR-TÓTH ISTVÁN
2026.07.24. 18:04

HTTPS://INDEX.HU/SPORT/FORMA1/2026/07/24/FORMULA-1-2026-MAGYAR-NAGYDIJ-2.-SZABADEDZES-HELYSZINI-OSSZEFOGLALO/

A két Ferrari zárta a legjobb köridővel a 41. Magyar Nagydíj pénteki napját. Charles Leclerc az első, a hétszeres világbajnok – péntektől hivatalosan is a kettes kanyar névadójának számító – Lewis Hamilton a második szabadedzést húzta be. A maranellói istálló ráadásul tekintélyes előnyt tudhat magáénak, a harmadik leggyorsabb Lando Norris már mintegy fél másodperccel végzett a vörösök mögött. Az eddig minden pályán pole-t autózó Mercedes egyelőre csak a negyedik legerősebb konstrukciónak tűnik a mogyoródi körülmények között.

A nap második felében már **az első szabadedzésen** „pihenők", így a világbajnoki pontversenyt vezető **Kimi Antonelli,** vagy éppen **Oscar Piastri** is részt vehettek, és a fő kérdés az volt, hogy a kifejezetten visszafogottan kezdő Mercedes és McLaren mennyit tud javulni a látszólag nagy előnyben lévő Ferrarikhoz és Red Bullokhoz képest.

Az első etapot a legjobban kezdő Charles Leclerc **(akiknél a jelek szerint jön a baba), valamint a nyolc mogyoródi sikerével rekorder, és immár itteni „halhatatlan"** Lewis Hamilton **ismét az élen kezdett, ezúttal azonban a riválisok lemaradása már az első etapokon is jóval kisebbnek bizonyult. Nagyjából fél távnál – már lágy keverékre váltva –** Lando Norris **ugrott az élre, mintegy három tizeddel megelőzve a Ferrarikat. Nem sokkal később pedig** Max Verstappen **zárkózott fel másodiknak.**

Az edzést ezúttal **Franco Colapinto** balesete miatt kellett piros zászlóval megszakítani, az argentin a célegyenesre fordító jobbosban vágta oda az Alpine-ját.

Mintegy 25 perc volt hátra a tréningből, amikor újraindulhatott a körözés. Leclerc és Hamilton egy darabig még kivárt a lágy gumik feltételével, amikor aztán megtették, rögvest visszaálltak az első 2 helyre – változatlan sorrendben, azaz a monacói volt elöl, míg tőle, második nekifutásra már csak 37 ezreddel elmaradva érkezett a hétszeres világbajnok csapattárs.

Az összetett élén álló Antonelli érzésre nehezen vette fel a fonalat, több látványos elfékezése is akadt, negyedórával a második szabadedzés vége előtt pedig csak a 13. helyen állt a 22 autóból álló mezőnyben. A hátránya pedig majd 2 másodpercre rúgott a 3. nekifutásra már Leclercet is megelőző, 1:18.729-es idővel élre ugró Hamilton mögött.

A sorrend az élen már nem változott, pedig Norris kifejezetten sokat kockáztatva, így pedig a pálya széli fűbe többször is „belenyalva" igyekezett ezen változtatni. A világbajnoki címvédő így is nagyot javult, hiszen az első szabadedzés tizenegyedik helyéhez képest végül harmadiknak jött fel – igaz, egy ezred híján fél másodperces hátránnyal a tréninget behúzó honfitársa mögött.

A negyedik legjobb idő Verstappen, az ötödik **George Russell,** a hatodik **Isack Hadjar** neve mellé került.

A pénteki program után a Ferrari kifejezetten erős pozícióban van, mögötte pedig a McLaren és a Red Bull volt képes hasonló tempóra. Kisebb meglepetés, hogy a szezon legdominánsabb csapatának számító, tízből tíz pályán pole-pozíciót szerző, valamint nyolc futamgyőzelmet bezsebelő Mercedesek egyelőre csak negyedik erőnek tűnnek.

Ha a szombat sem hoz gyökeres változást, az élcsapatok mögött a Racing Bulls és az Audi pályázik a legjobb eséllyel – önerőből is – a pontszerzésre.

Ami az alacsonyabb kategóriákat illeti, az **F3-asok** közül a szabadedzésen remeklő Freddie Slater is 4 századdal megelőző **Tuukka Taponen** (1:33.411), az **F2-esek** mezőnyében pedig **Kush Maini** (1:28.896) szerezte meg az 1. rajtkockát a pénteki időmérő edzésen.

A 41. Formula–1-es Magyar Nagydíjat vasárnap, 15 órakor rendezik. A program szombaton 12 óra 30 perctől a harmadik edzéssel folytatódik. A hétvége eseményeiről az Index folyamatos helyszíni tudósításokkal jelentkezik.

Index.hu

A saslik 7700, a gyümölcslé 5000, a sör 2450 forintba kerül a Hungaroringen

BORBÉLY LÁSZLÓ, KOCSMÁR-TÓTH ISTVÁN
2026.07.24. 15:59

Hazánkba érkezett a Formula–1-es világbajnokság mezőnye, és vonzotta magával a turisták tömegét is a mogyoródi Hungaroringre, valamint környékére.

A magyarországi F1-es pályára rendszeresen már a megelőző év végén elkelnek a belépők, az óriási felhajtás pedig az árakra is „jótékony hatással van".

A mogyoródi aszfaltcsík melletti standoknál a kilátogatók természetesen ételhez és italhoz is juthatnak az egész napos eseménysorozatok idején, ezeknek pedig azért nem meglepő módon meg is kérik az árát.

A 2026-os viadalon **egy főétel ára 6700 forinttól** (grillcsirke + kenyér + savanyúság) **7950-ig** (kolbász bagettben) **terjed,** a saslik kenyérrel 7700-ért ehető, a két húspogácsás hamburgerért 7300-at kérnek el, a rántott húsos szendvicsért pedig 6800-at.

Lángost 3250-től 4800 forintig terjedően vehetünk a simától a sajtos-tejfölösig, a pizzáért 6800-at kell kifizetni.

Ha csak a köreteket nézzük, a kenyér 500 forintos tételének duplája a bagetté, miközben **a sült krumpli már 2400-ba kerül**, hozzá a szószok egységesen 650-ért választhatók.

Valtteri Bottas: A Hungaroringen mindig remek a hangulat, a szurkolók vidámak, valószínűleg az olcsó sör miatt is

A pilóták véleménye szerint nálunk kevesebb hátránya van az év legnagyobb problémájának.

A folyadékot illetően a sör viszi a prímet, **a Valtteri Bottas által olcsónak titulált nedűért 2450 forintot kérnek el**, a citromos fajta 2000-ért vehető, míg a félliteres **ásványvíz 900 forintba kerül**.

Ha egészségesebb italra vágyunk, akad stand, ahol **frissen facsart gyümölcslevet** is lehet kapni, akár **5000 forintért fél literjét**.

A 41. Formula–1-es Magyar Nagydíjat vasárnap 15 órakor rendezik, a hétvége eseményeit az M4 Sport közvetíti élőben, az Index pedig folyamatosan érkezik helyszíni tudósításokkal.

Index.hu

Leclerc kezdett az élen, a Mercedes másodperces hátrányban, a McLaren csak a vert mezőnyben Mogyoródon

BorbÉly László, KOcsmár-Tóth István 2026.07.24. 14:34
https://index.hu/sport/forma1/2026/07/24/formula-1-2026-magyar-nagydij-1.-szabadedzes-helyszini-osszefoglalo/

Charles Leclerc magabiztos előnnyel húzta be az első szabadedzést Mogyoródon. A Formula–1-es Magyar Nagydíj hétvégéjének rajtján a Red Bullok szintén biztatóan mozogtak, szemben a Mercedesekkel és a McLarenekkel. A legkellemesebb csalódást azonban alighanem az Audik összteljesítménye jelenti. Helyszíni összefoglaló.

Csütörtökön a médianappal vette kezdetét a 2026-os Magyar Nagydíj versenyhétvégéje, itt minden versenyző elmondhatta gondolatait az idényről, a legtöbbeket a jelentős szabályváltoztatások jelentette pluszkihívások, illetve a versenyzés megmaradt élvezeti faktora érdekelte, de azért akadtak kisebb kitekintések is. Az első etapban például a mercedeses időszakában hazánkban kétszer is dobogós Valtteri Bottas a remek mogyoródi hangulat és az olcsón kapható magyarországi sörök között talált érdekes kapcsolatot.

Az előző idényben a mezőny vége felé (vagy az újonc Cadillac esetében még ott sem) szereplő istállók után a sajtótájékoztatón **Fernando Alonsóék** várakozásait is meghallgathattuk, a jövő szerdán már a 45. születésnapját ünneplő klasszis a spanyol válogatott méltatása mellett az Aston Martin projektjének jövőjéről is beszélt. Ezt követően pedig a vasárnapi főfutam legnagyobb esélyesei is elmondták véleményüket a versenyhétvége előtt. Hogy marad-e az időmérőkön eddig látott Mercedes-dominancia, arra már nem sokat kell várnunk, viszont azt már most is tudjuk, mit nem követhet el többet a világbajnokságot vezető Kimi Antonelli.

Antonelli és Piastri is kiülte az első szabadedzést, és egy kicsit a Mercedes és a McLaren is

Amire viszont biztosan nem kellett figyelnie, hogy mit hogyan csinál az első szabadedzésen, a világbajnoki tabellán fölényesen élen álló versenyző ugyanis nem vett részt az első gyakorláson, helyét a Mercedes tartalék pilótája, **Frederik Vesti** vette át, a McLarennél Oscar Piastrit a 2025-ös F2-es bajnok **Leonardo Fornaroli** helyettesítette, az Alpine-nál Franco Colapintót **Paul Aron**, a Haasnal Oliver Bearmant **Hirakava Rio**, a Cadillacnél pedig Bottast **Colton Herta**.

A várakozásoknak megfelelően kifejezetten jól kezdtek a Ferrarik, míg az első tréning első ötven percében a Red Bull bizonyult a második legerősebb autónak. Szűk negyedórával a leintés előtt ugyanis **Charles Leclerc, Max Verstappen, Lewis Hamilton, Isack Hadjar** sorrendben álltak a legerősebb köridőket tekintve élen a versenyzők. Az összetett harmadik helyezettje, **George Russellé** volt az ötödik legjobb idő – míg a beugrós Vesti a hetedik pozícióban tanyázott.

A tréning különösebb atrocitás nélkül ment végig, egyedül az Aston Martinját megtörő **Lance Stroll** balesete miatt kellett piros zászlót lengetni, de a pályabírók gyors beavatkozásának köszönhetően néhány perc után folytatódhatott is a körözés. A hajrához közeledve **Carlos Sainz** mérte el a célegyenes végi féktávot, ám még a gumifal előtt meg tudott állni. Ugyan a csapattól aligha kap buksisimogatást a történtekért, az ottani lelátószakaszon helyet foglaló érdeklődők kifejezett attrakcióként kezelték a hibát.

A címvédő McLaren haloványan muzsikált: a világbajnok **Lando Norris** a legjobb tíz közé sem tudott bekerülni, míg a Piastrit helyettesítő Fornaroli a 16. lett.

A tréning kellemes meglepetései közé tartozott az Audi teljesítménye: **Gabriel Bortoleto** a hatodik, **Nico Hülkenberg** a nyolcadik helyen zárt. A legjobb tíz között még a két Racing Bulls nyitott. A legjobb köridő végül maradt Leclercé (1:19.075), akihez képest egyedül Verstappen tudott fél másodpercen belül maradni (+0.484). A 10. helyezett **Liam Lawson** már 1,8 másodperces hátránnyal kezdett. A második szabadedzést 17 órakor kezdik majd a csapatok.

A nap az **F3-asok** első szabadedzésével indult, amelyen a pontversenyben második helyre kapaszkodó brit **Freddie Slater** (1:33.947) kezdett a legjobban, az őt egy ponttal megelőző amerikai Ugo Ugochukwu a nyolcadik lett, a **F2-eseknél** pedig **Dino Beganovic** (1:30.720) volt a leggyorsabb. **Lewis Hamilton** nemcsak az edzésteljesítménye miatt, hanem immáron a kettes kanyar hivatalos névadójaként is említést érdemel.

A 41. Formula–1-es Magyar Nagydíjat vasárnap 15 órakor rendezik, a program pénteken kezdődik a szabadedzésekkel. A hétvége eseményeiről az Index folyamatos helyszíni tudósítással jelentkezik.

Index.hu

A Magyar Nagydíj előtt vált biztossá: érkezik a trónörökös Leclerc-éknél

BorbÉly László, KOcsmár-Tóth István
2026.07.24. 15:46

Már jó ideje pletykáltak róla, s bár hivatalos megerősítés eddig még nem volt, most Charles Leclerc kedvese, Alexandra a Hungaroringre érkezve először mutatta meg a világnak szépen gömbölyödő pocakját.

A Ferrari monacói pilótája még novemberben jegyezte el párját, akit nem sokkal a 2026-os idény rajtja előtt vett el feleségül.
Alexandra Saint Mleux és Charles Leclerc kapcsolata 2023-ban kezdődött, először a wimbledoni teniszbajnokságon mutatkoztak együtt.
Az elmúlt hetekben egyre több találgatás kapott szárnyra, miután a francia influenszer rendre testét igencsak eltakaró ruhákban jelent meg.
A mogyoródi pályára azonban lényegesen szűkebb öltözékben érkezett meg, amelyben egyértelműen kivehető pocakjának gömbölyödése.
A 41. Formula–1-es Magyar Nagydíjat vasárnap 15 órakor rendezik, a program pénteken kezdődik a szabadedzésekkel. A hétvége eseményeit az M4 Sport közvetíti élőben, az Index pedig folyamatosan érkezik helyszíni tudósításokkal.

Index.hu

Hamilton, Senna, Schumacher és Alesi is „halhatatlanná" vált a Hungaroringen

2026.07.24. 13:48
BorbÉly László, KOcsmár-Tóth István

HTTPS://INDEX.HU/SPORT/FORMA1/2026/07/24/FORMULA-1-2026-MAGYAR-NAGYDIJ-HUNGARORING-KANYARKERESZTELO-LEWIS-HAMILTON/

Lewis Hamilton és Jean Alesi is „halhatatlanná" vált a Hungaroringen, miután péntek délben a mogyoródi aszfaltcsík kanyarkeresztelőjén a hétszeres világbajnok britről és a korábban hazánkban nagy balesetet szenvedő franciáról is elneveztek egyet.
Az első szabadedzéssel az F3-asok és az F2-esek után a Formula–1-esek mezőnye is megkezdte körözgetését a Hungaroringen, de ezt a legjobbak már egy olyan pályán teszik meg, ahol már nem csak számokkal jelölik a kanyarokat.

Azt már napokkal ezelőtt lehetett tudni, hogy a 11-es Jean Alesi nevét viseli innentől, pénteken pedig azt is megtudtuk, hogy a Magyar Nagydíjat eddig nyolcszor megnyerő brit **Lewis Hamiltonról** a 2-es kanyart nevezték el, de az ugyancsak hétszeres világbajnok Michael Schumacherről vagy éppen Ayrton Sennáról is elneveztek egyet-egyet.

Origo.hu

Még el sem kezdődött az F1-es Magyar Nagydíj, de Verstappen máris kiakadt

Göbölyös András

https://www.origo.hu/sport/f1/2026/07/f1-max-verstappen-forma1-kiakadas

„Ez nem valódi, nem erről szól a versenyzés" – fakadt ki a Forma–1-es Magyar Nagydíj előtt Max Verstappen. Red Bull négyszeres világbajnok F1-es pilótája szerint az energiamenedzsment és az aktív aerodinamikai rendszerek miatt a sport egyre távolabb kerül attól, amit valódi autóversenyzésnek lehet nevezni. Verstappen szerint az új motorszabályok elveszik a sport lényegét, az előzések pedig már nem a versenyzők tudásáról, hanem az energiamenedzsmentről szólnak.

Max Verstappen, a Red Bull négyszeres F1-es világbajnok pilótája már a szezon elején is a száguldó cirkusz új irányának egyik legnagyobb kritikusa volt. A most futó idény előtt gyökeresen átalakították a Forma–1-es autókat: csökkent a leszorítóerő, könnyebb és keskenyebb lett a kasztni, miközben a hajtásláncokban az elektromos komponens szerepe jelentősen megnőtt.

Az energiamenedzsment kulcskérdéssé vált, a pilótáknak gyakorlatilag minden körben egyensúlyozniuk kell a teljesítmény és az energiafogyasztás között.

Miért nem szereti Verstappen az új F1-es szabályokat?

A múlt heti Belga Nagydíj után is több pilóta panaszkodott a motorszabályokra, most pedig Verstappen adott hangot csalódottságának – ahogy azt az idei szezonban már többször is megtette.

A Forma–1-es Magyar Nagydíj előtti sajtónapon a négyszeres világbajnok mondandójának nagy részét az idén bevezetett technikai szabályoknak szentelte. A holland sztárpilóta szerint az erőforrások energiafelhasználásának kezelése természetellenesebbé és kevésbé hitelessé tette a vezetést.

Verstappen hangsúlyozta, hogy kritikája nem abból fakad, hogy a Red Bull már nem uralja a bajnokságot, hanem abból a meggyőződéséből, hogy a Forma–1 elveszítette a lényegét.

Már nagyon régen elmondtam a véleményemet ezekről a szabályokról. Kezdetben sokan azt mondták, hogy csak panaszkodom, és inkább maradjak csendben. Most viszont egyre többen kezdik felismerni azt, amit én már évekkel ezelőtt előre jeleztem"

– idézi az olasz Autoracer a négyszeres világbajnokot, aki hozzátette, hogy véleményét kizárólag a sport iránti szenvedély motiválja.

„Ennek semmi köze ahhoz, hogy éppen nem nyerek. Egyszerűen csak a Forma–1 mint sporttermék érdekel" – hangsúlyozta Verstappen, akinek kritikájának középpontjában továbbra is az energiamenedzsment áll.

Verstappen szerint az új szabályok teljesen megölik az igazi versenyzést

A holland szerint ez arra kényszeríti a versenyzőket, hogy folyamatosan változtassanak vezetési stílusukon annak érdekében, hogy megfeleljenek az elektromos energia leadását szabályozó algoritmusoknak. Verstappen szerint ennek egyértelmű ellentmondása, hogy egy gyorsabban teljesített kanyar akár hátrányt is jelenthet a következő egyenesben.

Ha gyorsabban veszel be egy kanyart, akkor a következő egyenesben többet veszítesz. Ennek nem így kellene működnie. Bármely más versenysorozatban, ha időt nyersz egy kanyarban, az köridőnyereséget jelent. Itt viszont állandóan azon kell gondolkodnod, hogy mikor válts sebességet, hogyan fékezz vagy miként térj vissza a gázra"

– folytatta Verstappen, aki úgy érzi, az új szabályok teljesen kiforgatják az autóversenyzés alapfilozófiáját.

Verstappen legnagyobb problémája, hogy az új motorszabályok mesterségesen kiegyenlítik a teljesítményeket. Másik fő kritikája az előzések jelenlegi formáját érinti. Az akkumulátor-kezelés és az aktív aerodinamikai rendszerek kombinációja miatt sok összecsapás már jóval a féktáv előtt eldől.

„Előfordul, hogy az előtted haladó minden akkumulátor-energiáját elhasználja a védekezésre, te pedig anélkül, hogy bármit is tennél, egyszerűen elhaladsz mellette a következő egyenesben. Sokkal jobban szeretem, amikor felzárkózom valakire, és a féktávon próbálom megelőzni. Ma már gyakran az előzés egyszerűen az egyenes közepén történik" – vélekedett Verstappen, aki ezt nehezen tudja valódi autóversenyzésnek tekinteni.

Az igazi rajongók ezt megértik. Aki nem követi igazán a motorsportot, annak ez fantasztikusnak tűnik, mert sok előzést lát. De ez nem valódi. Nem erről szól a versenyzés"

– jelentette ki a négyszeres világbajnok, aki ezt követően ejtett néhány szót az RB22-es technikai fejlődéséről.

Verstappen szerint a Red Bull autója végre kiszámíthatóbb, mint a szezon első felében. A holland pilóta ugyanakkor hangsúlyozta, hogy a jelenlegi Forma–1-ben rendkívül nehéz reálisan megítélni az autók valódi erősorrendjét, részben azért, mert a riválisok folyamatosan új fejlesztéseket vetnek be.

Verstappen végezetül a jövőjéről is ejtett néhány szót. A Red Bull pilótája már többször is jelezte, hogy készen áll arra, hogy távozzon a Forma–1-ből, most azonban korántsem fogalmazott ennyire borúsan.

Nem tudok sokat mondani, mert nem történik sok dolog. Dolgozom a csapattal, próbáljuk gyorsabbá tenni az autónkat, még úgy is, hogy a szabályok nem olyanok, amilyennek szeretnénk őket. Imádok versenyezni, és egyszerűen csak megpróbálok együtt élni azzal, amink van. Még akkor is, ha az, amink ma van, nekem nem tetszik"

– tette hozzá Verstappen, aki 91 megszerzett ponttal csak a hetedik helyen áll a világbajnoki pontversenyben.

A 41. Forma-1-es Magyar Nagydíjat vasárnap 15 órakor rendezik a Hungaroringen, a program pénteken kora délután kezdődik a szabadedzésekkel.

Origo.hu

Leclerc autója is megadta magát, piros zászlóval indult az F1-es Magyar Nagydíj

Klár Bence

https://www.origo.hu/sport/f1/2026/07/magyar-nagydij-forma-1-2026-elso-szabadedzes-leclerc

Már az első gyakorlás során felvillant a piros zászló a Hungaroringen. A Forma-1-es Magyar Nagydíj első szabadedzésén Lance Stroll autója megadta magát, ezért öt percig állt a mezőny. A legjobb időt Charles Leclerc futotta, de a monacói pilóta Ferrarija is meghibásodott.

A Forma-1-es Magyar Nagydíj első szabadedzésével vette kezdetét a mogyoródi versenyhétvége. Budapest már javában F1-lázban ég, péntek délelőtt George Russell magyar szurkolókkal találkozott, de a McLaren sztárjai, Lando Norris és Oscar Piastri is üdvözölték a rajongókat.

Piros zászló a Forma-1-es Magyar Nagydíj első szabadedzésén

Sorra érkeztek a versenypályára a pilóták a Hungaroringen, a Ferrarik feltűnése után Charles Leclerc futotta a legjobb időt, és az élen is maradt.

Lance Stroll autója több mint fél óra elteltével megadta magát, fel is villant a piros zászló, az Aston Martint pedig gyorsan eltávolították a pályáról.

Charles Leclerc Ferrarija is csődöt mondott

Öt perccel később folytatódhatott a szabadedzés, amely során Carlos Sainz hozta rá a frászt a Williams mérnökeire, miután alaposan elfékezte magát, a gumik csak úgy füstöltek. A spanyol végül folytatni tudta, a leggyorsabb Leclerc azonban a bokszutcába bejövet parkolta le a Ferrarit, a szerelők már rohantak is a meghibásodott autóhoz.

A legjobb időt így is a monacói futotta,
a második leggyorsabb Max Verstappen volt, a harmadik legjobb időt pedig Lewis Hamilton autózta.

A Forma-1-es Magyar Nagydíj pénteken 17 órakor folytatódik a második szabadedzéssel.

Origo.hu

Baleset a Magyar Nagydíjon: összetörte az autóját az F1-es sztárpilóta – videó

Klár Bence

A második szabadedzésen is történt egy piros zászlós megszakítás a Hungaroringen. A Forma-1-es Magyar Nagydíj pénteki napján az Alpine pilótája, Franco Colapinto a falhoz csapta az autóját. A Ferrari a második gyakorláson is folytatta menetelését, ezúttal Lewis Hamilton futotta a legjobb időt.

A Forma-1-es Magyar Nagydíj első szabadedzésén piros zászlós megszakítás történt az Aston Martin pilótája, Lance Stroll miatt, akinek meghibásodott az autója. A második gyakorláson ideális körülmények, 23 fokos hőmérséklet – némi széllökésekkel – fogadta az F1-es mezőnyt a Hungaroringen.

Az Alpine pilótája a falhoz csapta az autóját

Stroll nem is gördült ki a második gyakorlásra, az autóját nagy erőkkel javították a szerelők, az Aston Martin csapatából csupán Fernando Alonso rótta a köröket a pályán. Hamar a Ferrarik ugrottak az élre, Lewis Hamiltont – akiről nemrég a Hungaroring 2-es kanyarját nevezték el – csapattársa, az első szabadedzésen leggyorsabb Charles Leclerc követte. Az egyéni vb-pontverseny éllovasa, az első gyakorlást kihagyó Kimi Antonelli csupán a hatodik helyen autózott másfél másodperces hátrányban, a fiatal olasz egyelőre messze volt az élbolytól.

A második szabadedzés féltávjánál egyre többen lágy gumikra váltottak, melyet követően Lando Norris ugrott az élre, majd felvillant a piros zászló.

Az Alpine pilótája, Franco Colapinto az utolsó kanyarban durván kisodródott és falhoz csapta az autóját

– számára természetesen véget is ért a második etap. Az argentin versenyzőnek nem esett baja, miután kiszállt az autóból, megvitatta a versenymérnökével a történteket.

Az F1-es Magyar Nagydíj második szabadedzését Lewis Hamilton nyerte

Antonellinek a Mercedes hátsó kerekeivel támadt problémája, miközben a Ferrarik továbbra is jó tempót futottak, az élen Hamilton és Leclerc állt.

A végén ez már nem is változott, a legjobb időt a hétszeres világbajnok teljesítette csapattársa előtt,

a harmadik helyen Norris zárt, a két Mercedes meglepetésre csak az 5. és a 13. pozíciót csípte el.

A Forma-1-es Magyar Nagydíj szombaton 12.30-kor folytatódik az utolsó szabadedzéssel, az időmérő pedig 16 órakor kezdődik.

Mno.hu

Nem a Mercedesnek kedveznek az előjelek Mogyoródon

https://magyarnemzet.hu/sport/2026/07/magyar-nagydij-2026-f1-hungaroring-mogyorod-antonelli

Wiszt Péter
2026. 07. 24. 6:05

A következő napokban már sorozatban a 41. évben ad otthont a Hungaroring a Forma–1-es Magyar Nagydíjnak, ennél régebb óta csak a monzai pálya van jelen egyfolytában a versenynaptárban. Noha több riválisis jelentős fejlesztéseket hozott, jó esély van arra, hogy vasárnap olyan pilóta ünnepelhet, aki korábban még nem állhatott a mogyoródi dobogó tetejére. A Mercedes és a Ferrari is az évtizedben először nyerhet a Hungaroringen, bár az eső valószínűsége vasárnap délután a legnagyobb, ez pedig meg is kavarhatja az erőviszonyokat.

Követi-e valaki Damon Hill, Fernando Alonso, Jenson Button, Heikki Kovalainen, Esteban Ocon és Oscar Piastri példáját? Mostanáig ez a hat pilóta volt az, aki pályafutása első Forma–1-es győzelmét a Hungaroringen szerezte. A közelmúltból Piastri sikere kevésbé, Oconé már annál inkább volt meglepetés, és ha idén valaki csatlakozna a névsorhoz, az legalább akkora szenzáció lenne. Arra már nagyobb esély van, hogy olyasvalaki nyerje az idei, 41. Magyar Nagydíjat, aki máshol már igen, de Mogyoródon még nem nyert futamot. Már csak azért is, mert a két Mercedes-versenyző – a világbajnoki éllovas Andrea Kimi Antonelli és az ötvenpontos hátránnyal harmadik George Russell – és a júliusban feltámadt Charles Leclerc (Ferrari) sem diadalmaskodott még itt a jelenlegi élmezőnyből.

A McLaren a Hungaroringen teszteli a fejlesztését

Az idény felét, egyben a négyhetes nyári szünetet megelőzően azonban az Aston Martin és a legjobb középcsapatnak számító Racing Bulls mellett a McLaren is jelentős fejlesztésekkel érkezett, mindez pedig kiszámíthatatlanabbá teszi az erőviszonyokat. A wokingiak az elmúlt két évben egyaránt kettős győzelmet arattak a Hungaroringen, ám idén összesen van négy dobogós helyezése a konstruktőri címvédőnek.

– Most már világos ütemtervünk van a fejlesztés terén, de az autó egyes területein néhány hónapba telt, mire megvalósultak a változtatások. Így Magyarországon láthatjuk majd ennek a megközelítésnek az első eredményeit, majd remélhetőleg még több javulás jön az év hátralévő részében – mondta a McLaren csapatfőnöke, Andrea Stella.

Az elmúlt öt évben senki nem tudta sikerre váltani a mogyoródi pole-pozíciót, és bár 2026-ban eddig tízből hétszer az élről indult pilóta győzött, inkább a magyarországi sorozat folytatása várható.

A Mercedes idén mostanáig minden időmérőt megnyert, vasárnap viszont már többször botladozott, és a Hungaroring karakterisztikája – kevés hosszú egyenes, nagy leszorítóerőt igénylő sok kanyar – is főleg a Ferrarinak és a Red Bullnak kedvezhet. No, meg persze a McLarennek, még ha a különleges hátsó szárnyat egyelőre csak az edzéseken teszteli a címvédő.

Az időjárás sem a Mercedesnek kedvez?

A 25 Celsius-fok környéki hőmérséklet és a többségében száraznak jósolt időjárás aligha befolyásolja az eseményeket. Ugyanakkor az előrejelzés alapján a teljes hétvége során épp **vasárnap délután a legnagyobb az eső valószínűsége Mogyoródon, és a nedves körülmények szintén hatással lehetnek a történésekre.**

Antonelli így is bizonyítana, és tovább növelné előnyét a rekordgyőztes Lewis Hamilton (Ferrari), valamint a technikai problémái és lemaradása miatt egyre inkább bosszús csapattársa, Russell előtt. Az olaszok ötvenedik futamgyőzelmére törő tinédzser Mogyoródon nyerte a Forma–2-es karrierje egyetlen főfutamát, tavaly viszont csupán tizedik lett az elitkategória versenyén.

– Saját hibáink miatt értékes pontokat veszítettünk, és tudjuk, hogy ezen javítanunk kell. A csapat teljes erőbedobással dolgozik azon, hogy megértse a problémákat, kijavítsa azokat, és biztosítsa mindkét versenyzőnek azokat az eszközöket, amelyekkel minden hétvégén a legtöbbet hozhatják ki a lehetőségeikből. Magyarország egészen más kihívást jelent, mint a közelmúlt pályái. Silverstone és Spa inkább energiakorlátozott pályák voltak, míg a Hungaroring sokkal energiaigényesebb karakterisztikájú, és mindez megváltoztatja az autóval szembeni követelményeket és a hétvége megközelítését is – nyilatkozta a Mercedest irányító Toto Wolff.

Antonelli is kihagyja az első szabadedzést

Antonelli idén egy órával kevesebbet készülhet a hétvége fontosabb eseményeire, ugyanis az első szabadedzésen a dán Frederik Vesti ül helyette autóba. Ezenkívül további négy csere várható a pénteki nyitányon: a japán Hirakava Rjó Oliver Bearmant (Haas), az észt Paul Aron Franco Colapintót (Alpine), az olasz Leonardo Fornaroli Oscar Piastrit (McLaren), míg az amerikai Colton Herta Valtteri Bottast (Cadillac) váltja.

A száguldó cirkusz mellett az F2, az F3 és a Porsche-szuperkupa versenysorozatokban is fordulót rendeznek a hétvégén, tehát a Mogyoródra kilátogatóknak a betétfutamokra is érdemes lehet figyelni.

Ez a 2032-ig szóló szerződés értelmében még évekig így is marad. Már szerdán rengeteg fénykép- és autogramkérő rajongó várta az érkező csapatokat a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren, és a felújított Hungaroringen is telt ház lesz, úgyhogy a hangulatra aligha lesz panasz sokak egyik kedvenc helyszínén.

Mno.hu

Mozgásba lendültek az F1-es versenygépek – képeken a Hungaroring pénteki napja

Fotó: Mirkó István2026. 07. 24. 20:19

https://magyarnemzet.hu/galeria/mozgasba-lendultek-az-f1-es-versenygepek-kepeken-a-hungaroring-penteki-napja/1

Nepszava.hu

Ferrari-fölény a Hungaroringen, Lewis Hamilton volt a leggyorsabb

A hétszeres világbajnok Lewis Hamilton, a Ferrari brit versenyzője végzett az élen a Forma-1-es Magyar Nagydíj pénteki második szabadedzésén a mogyoródi Hungaroringen. Mögötte csapattársa, az első tréningen leggyorsabb kört autózó monacói Charles Leclerc zárt másodikként, a világbajnoki címvédő brit Lando Norris (McLaren) pedig harmadikként.

https://nepszava.hu/3329754_forma-1-magyar-nagydij-lewis-hamilton-masodik-szabadedzes
2026.07.24. 18:46

A második gyakorláson már az az öt versenyző is autóba ült, aki az első tréningen „átadta a helyét" az adott istálló tartalékpilótájának. Ennek megfelelően Valtteri Bottas (Cadillac), Franco Colapinto (Alpine), Oliver Bearman (Haas), valamint Oscar Piastri (McLaren) mellett az összetettben éllovas olasz Andrea Kimi Antonelli (Mercedes) is „belekóstolt" a Hungaroringbe.

Ami az időjárási körülményeket illeti, a levegő a kora délutáni szabadedzéshez hasonló hőmérsékletű volt, az aszfalt azonban csaknem 10 Celsius fokot hűlt, így a gumikezelés szempontjából jelentős volt a változás.
A gyakorlás első felében Hamilton futotta meg a leggyorsabb kört, aztán Colapinto csúszott bele a gumifalba a 14-es - Szisz Ferencről elnevezett - kanyarban, ezért néhány percig állt a tréning. A folytatásban aztán Norris és Max Verstappen (Red Bull) is jobb időt ment Hamiltonnál, majd Leclerc állt az élre, Hamilton viszont javított, s mindössze 37 ezredmásodperccel maradt el csapattársa idejétől. A versenyszimulációs körözés előtt a britek hétszeres világbajnoka aztán még tovább gyorsult, s ezúttal majdnem 1.5 tizedmásodpercet javított Leclerc idején, ezzel pedig az élen zárta az edzést. Antonelli csak a 13. pozícióban fejezte be a gyakorlást, negyedikként Verstappen, ötödikként George Russell (Mercedes), hatodikként Isack Hadjar (Red Bull) végzett.
A Forma-1-es program szombaton 12.30 órakor a harmadik szabadedzéssel folytatódik.

Nepszava.hu

Magyar Nagydíj: Charles Leclerc volt a leggyorsabb az első szabadedzésen

https://nepszava.hu/3329738_forma-1-magyar-nagydij-elso-szabadedzes-charles-leclerc-ferrari
2026.07.24. 16:49

Charles Leclerc, a Ferrari monacói pilótája volt a leggyorsabb a Forma-1-es Magyar Nagydíj első pénteki szabadedzésén. A második Max Verstappen (Red Bull) lemaradása már közel fél másodperc volt. Charles Leclerc közel fél másodperces előnnyel nyerte a Forma-1-es Magyar Nagydíj első szabadedzését. A monacói pilóta ugyanakkor nem lehet százszázalékosan elégedett, ugyanis tíz perccel a tréning vége előtt meghibásodott az autója.
A négyszeres világbajnok Max Verstappen (Red Bull) lemaradása már közel fél másodperc volt Leclerc-hez képest, őt szorosan követte Lewis Hamilton (Ferrari). A címvédő és a 2025-ös Magyar Nagydíjat is megnyerő Lando Norris csak 11. lett a McLarennel.
A tréning sok izgalmat nem hozott, Lance Stroll megcsúszása mellett az egyetlen izgalmas jelenet az volt, amikor Carlos Sainz Jr. a célegyesen végén „kockásra fékezte" a gumijait, miután elrontotta a féktávot a Williamsszel.
A világbajnoki tabellát fölényesen vezető Andrea Kimi Antonelli nem vett részt az első gyakorláson, helyét a Mercedes tartalékpilótája, Frederik Vesti vette át. A McLarennél Oscar Piastrit a 2025-ös F2-es bajnok Leonardo Fornaroli helyettesítette, az Alpine-nál Franco Colapintót Paul Aron, a Haasnal Oliver Bearmant Hirakava Rio, a Cadillacnél pedig Bottast Colton Herta.
A második szabadedzést 17 órakor kezdik majd a csapatok.

f1vilag.hu

RUSSELL: TELJESEN MÁS KIHÍVÁS VÁR A MERCEDESRE A HUNGARORINGEN

2026.07.25., szombat, 12:10

https://f1vilag.hu/hirek/russell-teljesen-mas-kihivas-var-a-mercedesre-a-hungaroringen/

George Russell szerint a Hungaroring karakterisztikája miatt a Mercedes belgiumi problémája csak töredékét okozhatja a spái időveszteségnek, az autó azonban a pénteki edzéseken így is messze volt az ideálistól.

Russell a Belga Nagydíj teljes hétvégéjén arra panaszkodott, hogy autójának nem megfelelő az egyenesbeli sebessége. A Mercedes úgy vélte, **egy szoftverhiba miatt nem maradt elegendő energiája a kör második felére**, ahol az időmérőn önmagában 0,4 másodpercet veszített Kimi Antonellivel szemben.

A helyzetet tovább nehezítette a spái pálya energiaigényes karakterisztikája. Ez éles ellentétben áll a Hungaroring megállásokkal és kigyorsításokkal tarkított vonalvezetésével, valamint a számos kemény féktávval, amelyek során energia nyerhető vissza.

Russell az első és a második szabadedzésen kissé elmaradt az élen álló Ferrarik tempójától. Úgy véli azonban, hogy **amennyiben Budapesten is ugyanaz a probléma jelentkezne, annak hatása a teljesen eltérő pálya miatt csupán a belgiumi veszteség 10 százaléka lenne**.

„Őszintén szólva nem igazán foglalkoztam vele, mert egyszerűen bíztam abban, hogy a csapat mindent megoldott" – kezdte Russell. „Még ha pontosan ugyanaz a problémánk lenne is, mint a múlt héten, a különbség valószínűleg csak 10 százaléka lenne annak, amit akkor láttunk, pusztán a pálya karakterisztikája miatt."

„Ez a hétvége egy teljesen más fenevad, ezek az erőforrások pedig meglehetősen lenyűgözőek ezen a pályán: minden kanyarból 350 kW áll rendelkezésre, a hátsó gumik pedig komoly terhelést kapnak a kör során."

A brit versenyző elismerte, hogy **a Mercedesnek az edzések után még bőven akad tennivalója.**

„Csapatként még dolgoznunk kell, és őszintén szólva Kimi és én is úgy éreztük, hogy az autó messze volt a nagyszerűtől."

„Úgy gondoljuk, van még lehetőség a javulásra. Nagyon erős volt a szél, amely péntekről szombatra irányt vált, ez pedig sok mindent meg fog változtatni."

F1vilag.hu

TRABANTOS ÉS LADÁS BUDAPEST: NEWEY ÍGY EMLÉKSZIK AZ 1986-OS MAGYAR NAGYDÍJRA

https://f1vilag.hu/hirek/trabantos-es-ladas-budapest-newey-igy-emlekszik-az-1986-os-magyar-nagydijra/

2026.07.25., szombat, 11:45

Adrian Newey az első, 1986-os Magyar Nagydíj emlékeit felidézve beszélt az akkori rekkenő hőségről, valamint arról, milyen hatalmas változáson ment keresztül Budapest az elmúlt 40 évben.

Newey 1986 közepén csatlakozott a Haas Lola csapatához, így már a legelső Magyar Nagydíjon is jelen volt. Amikor akkori tapasztalatairól, illetve kedvenc magyarországi emlékeiről kérdezték, a brit szakember egészen az első hungaroringi versenyig tekintett vissza.
„Visszamennék 1986-hoz. Nagyon öregnek érzem magam, hiszen már 40 év telt el azóta" – fogalmazott Newey. „Arra emlékszem, hogy nagyon meleg volt. A verseny előtt három- vagy négynapos tesztet tartottunk. A háttérben láttuk a nagy vízicsúszdát, és abban a hőségben rengeteg szerelő kívánta azt, bárcsak inkább azon lehetne."
Newey számára nemcsak a Hungaroringen uralkodó forróság maradt emlékezetes, **hanem az akkori Budapest utcaképe is, amely jelentősen eltért a maitól.**
„Nagyon más Budapest volt. Akkoriban mindenütt Trabantok és Ladák jártak. Ha sikeres voltál, volt egy Trabantod. Ha igazán sikeres voltál, akkor egy Ladád. Nagyon más volt."
„Erősen olyan érzést keltett, mint egy, a keleti blokkból éppen csak kilépett város, most viszont már valódi európai városnak érződik. Az évek során tehát óriási volt a változás, az emberek azonban mindig nagyon barátságosak és vendégszeretők voltak. Mindig örömmel jövök ide."

F1VILAG.HU

VERSTAPPEN A JÖVŐJÉRŐL: A RED BULL OLYAN SZÁMOMRA, MINT EGY MÁSODIK CSALÁD

2026.07.25., szombat, 11:23
https://f1vilag.hu/hirek/verstappen-a-jovojerol-a-red-bull-olyan-szamomra-mint-egy-masodik-csalad/

Max Verstappen továbbra sem erősítette meg, hogy a következő idényben is a Red Bullnál versenyez-e, sőt azt sem, hogy egyáltalán folytatja-e Forma-1-es pályafutását. Azt viszont elárulta, lojális csapatához.

A holland versenyző szerződése 2028 végéig érvényes a Red Bull-lal, a megállapodás azonban olyan záradékokat is tartalmaz, amelyeket a nyáron aktiválhat, lehetővé téve számára, hogy az év végén távozzon. Forma-1-es lehetőségei ugyanakkor korlátozottak, miközben az osztrák csapat is folyamatos előrelépést mutat az RB22-es versenyautóval.

Verstappen Spa-Francorchamps-ban megszerezte második dobogós helyezését az idényben, és úgy látja, a Red Bull jó irányba halad. Arra ugyanakkor felhívta a

figyelmet, hogy a riválisok fejlesztései gyorsan megváltoztathatják az erőviszonyokat.

„Igen, azt hiszem, egyszerűen csak próbáljuk megérteni az autó alapvető működését" – mondta Verstappen a média, köztük az F1VILÁG.HU képviselőinek egy hungaroringi sajtóbeszélgetésen. „Néha valamivel egyértelműbben jött a teljesítmény."

„Máskor még mindig akad néhány problémánk, amelyet meg kell oldanunk, de a tendencia felfelé mutat. Ezt szerintem mindig jó látni."

„Ugyanakkor ki kell várni, hogy mi történik, amikor mások jelentős fejlesztésekkel érkeznek. Előfordul, hogy van egy jó hétvégéd, aztán a következő alkalommal valaki hoz egy két-három tizedet érő fejlesztést, és máris minden egy kicsit másképp fest. Ezért tényleg versenyről versenyre kell haladnunk."

Felfelé ívelő pályán a Red Bull

A 28 éves versenyző számára egyértelműen **kulcsfontosságú, hogy a Red Bull győzelemre képes autót biztosítson számára**, ha meg akarja tartani, ám nem ez az egyetlen meghatározó szempont. Verstappen jól akarja érezni magát annál a csapatnál, amelynek színeiben versenyez, és hangsúlyozta, hogy a Red Bullnál jelenleg pontosan ez a helyzet. A holland pilóta a 2016-os Spanyol Nagydíj óta szerepel az istállónál.

Amikor arról kérdezték, a győzelmeken kívül milyen tényezők fontosak számára ahhoz, hogy a Red Bullnál maradjon, Verstappen így felelt: „Az, hogy jól érezzem magam. Én pedig jól érzem magam. Azért mondom, hogy nincs miről beszélni, mert semmi sem történik."

„Én csak arra összpontosítok, hogy megpróbáljam kihozni a legtöbbet az autóból. Ahogy korábban is elmagyaráztam, már ennek a kezelése is elég bonyolult. Igen, egyszerűen ezt teszem. Úgy értem, ez a csapat olyan számomra, mint egy második család. Most egyszerűen csak próbáljuk egy kicsit jobban megérteni az autónkat, és természetesen szeretnénk visszatérni a győztes útra."

„De úgy értem, egyetlen hétvégén voltunk közel. Természetesen remélem, hogy ez valamivel gyakrabban megtörténik majd, nem csupán egy hétvégén. De ahogy korábban is mondtam, határozottan javuló tendencia látható. Ez pedig jó."

F1VILAG.HU

EZÉRT KELLETT ALONSÓNAK ELKERÜLNIE A KERÉKVETŐKET A HUNGARORINGEN

2026.07.25., szombat, 10:34

HTTPS://F1VILAG.HU/HIREK/EZERT-KELLETT-ALONSONAK-ELKERULNIE-A-KEREKVETOKET-A-HUNGARORINGEN/#GOOGLE_VIGNETTE

Az aerodinamikai adatgyűjtés pontossága érdekében kérték Fernando Alonsót arra, hogy kerülje a kerékvetőket a Magyar Nagydíj nyitóedzésén, miközben az autóján észlelt oszcillációkat a Honda vizsgálja.

Az Aston Martin jelentős fejlesztésekkel érkezett meg a hétvégi Magyar Nagydíjra, a pénteki edzésnap tehát jóformában adatgyűjtésről szólt a csapat számára. A nap nem is ment simán: Lance Stroll a hátsó felfüggesztés hibája miatt megpördült majd megállt a pályán, a második gyakorláson pedig nem is tudott autóba ülni.

Mivel az Aston Martin híján van a tartalékalkatrészeknek, a csapat Silverstone-ból reptet Magyarországra néhány új elemet, amik várhatóan megérkeznek a délelőtt folyamán.

A fedélzeti felvételeken eközben oszcillációk is láthatók voltak, amire Alonso panaszkodott is. Newey szerint ennek kivizsgálása már a Honda feladata.

„Ami az oszcillációkat illeti, igen, ez valójában a Hondának szóló kérdés. Látják az adatokban, és dolgoznak a megoldáson" – tette hozzá.

F1VILAG.HU

HAMILTON FIGYELMEZTETETT: A FERRARI FÖLÉNYE ELLENÉRE IS VAN MÉG MIN JAVÍTANI

2026.07.25., szombat, 09:00

https://f1vilag.hu/hirek/hamilton-figyelmeztetett-a-ferrari-folenye-ellenere-is-van-meg-min-javitani/

A Ferrari uralta a Magyar Nagydíj pénteki edzésnapját, Lewis Hamilton és Charles Leclerc egy-egy szabadedzést nyert meg. A jelentős előny ellenére mindkét versenyző óvatosságra intett a Hungaroringen.

A második szabadedzésen a Scuderia kisajátította az első két helyet, miközben közel fél másodperces előnyt épített ki a mezőny többi tagjával szemben. **A hétszeres Forma-1-es világbajnok Hamilton ennek ellenére hangsúlyozta, hogy az SF-26-oson továbbra is javítani kell. Hamilton 1 perc 18,729 másodperces köridővel végzett az élen a második gyakorláson, másfél tizedmásodperccel megelőzve csapattársát, Charles Leclerc-t. A monacói versenyző korábban az első szabadedzésen bizonyult a leggyorsabbnak. „Összességében stabil napunk volt" – mondta Lewis Hamilton. „A körülmények meglehetősen nehezek voltak, a szél kissé trükkössé tette a helyzetet, a pálya pedig néhány helyen eléggé hepehupásnak érződött." „Az autó jobbnak érződött a második szabadedzésen, és a két gyakorlás között sikerült sokat előrelépnünk, bár továbbra is van néhány terület, amelyen javítanunk kell. Az éjszaka folyamán minden adatot átnézünk, tovább dolgozunk az egyensúlyon, és remélhetőleg holnapra még egy kis teljesítményt találunk." Leclerc még óvatosabban értékelt, és arra számít, hogy az időmérőre jelentősen csökkennek majd a különbségek. A kilencszeres futamgyőztes ezért kijelentette, hogy Hamiltonnak és neki is hibátlan munkát kell végeznie a hétvége érdemi szakaszaiban. „Az összteljesítményünk meglehetősen jónak tűnik, ami pozitívum" – fogalmazott a monacói. „Még hosszú út áll előttünk ezen a hétvégén, ezért résen kell lennünk, és keményen kell dolgoznunk azért, hogy holnap is az élen maradjunk."**

„Nagyon szoros lesz az időmérő. Nem számítok arra, hogy ugyanolyan különbséget látunk majd a riválisainkhoz képest, mint ma, ezért tökéletes munkát kell végeznünk. Ha megfelelő lesz az érzés az autóban, biztos vagyok benne, hogy jó eredményt érhetünk el."

Vezess.hu

Norris az élen Hungaroringen az időmérő előtt

2026 Forma-1 Magyar Nagydíj, 3. szabadedzés

Baka Gábor
2026.07.25. szombat 13:36

https://www.vezess.hu/forma-1/2026/07/25/2026-forma-1-magyar-nagydij-3-szabadedzes/

Nagy adok-kapokot hozott a Forma-1-es Magyar Nagydíj utolsó szabadedzése, melyen végül a McLaren bizonyult a legjobbnak, de a Ferrarit és a Mercedest sem szabad leírni a kvalifikációra.
Szombaton 12.30-kor mérsékelten szeles, ragyogóan napos, enyhe időben – 25 Celsius-fokos levegő-, 51 fokos aszfalthőmérséklet – kezdődött a 2026-os Forma-1-es Magyar Nagydíj utolsó, harmadik szabadedzése a továbbra is igen poros, itt-ott problémás felületű Hungaroringen.
A pénteki nap a Ferrarié volt, az időmérő előtt a többieknek kellett valamit találniuk, hogy eséllyel küzdhessenek a 41. Magyar Nagydíj pole-jáért.
Rövid kivárás, 2 és fél perc után a pályára elsőként pénteken az utolsó kanyarban falba csúszó Franco Colapinto hajtott ki, míg mások kivártak, hagyták, hogy az argentin takarítsa a port, vigye fel a gumit a versenyívre.
Bő 7 perc telt el, mire újabb autó is nekifutott: a másik pénteki balesetező, a második gyakorlást ki is hagyó Aston Martin-os Lance Stroll hagyta el a bokszutcát. Lassan aztán a a cadillaces Valtteri Bottas és az audis Nico Hülkenberg is kiment.
Majdnem negyed óra után végre többen is munkához láttak, Oscar Piastri, a ferrarisok, Fernando Alonso is kört kezdett.
A McLaren ausztrálja a lágy Pirelliken 1:19,918-zal nyitott, amitől Charles Leclerc elsőre két-, Lewis Hamilton hattizeddel maradt el.
A címvédő Lando Norris aztán kis híján kilenctizeddel javította meg csapattársa idejét, 1:19,062-re faragta le a kört.
20 perc telt el, amikor jött a Cadillac „szokásos" műszaki hibája: Sergio Perez a 2., Hamilton-kanyarban állt le füstölő autóval – a rádiózás alapján elszállt a motor, ráadásul a hátsó fékek is kigyulladtak. Előkerült a piros zászló.
A bokszutcát 6 perc után nyitották meg újra, mások mellett ekkor ment ki először a két Mercedes-pilóta és a Red Bull-os Max Verstappen is.
A holland a 3. helyre, Isack Hadjar mögé került, majd rögtön hátrébb is csúszott, amikor Leclerc is gyorsabb tudott lenni nála. Elsőre a bajnoki éllovas Kimi Antonelli nyolctizedes hátránnyal csak a 6. időt hozta, majd körét törölték is, George Russell viszont a 2. helyre hozta be a Mercedest, ahonnan Piastri tolta hátrébb.
Hamilton újabb lágy gumis gyors körén az addigi legjobb időt teljesítette 1:19,053-mal, 9 ezreddel előzte meg mclarenes honfitársát, Leclerc viszont majdnem négytizeddel gyorsabb volt, ő és utána Antonelli futotta az első két 1:18-as kört.
Többen az utolsó negyedórában is folytatták a gyors körök hajszolását, előbb Antonelli, majd Norris állt az élre. Hamilton egy pillanatra mindenkinél gyorsabb volt, de aztán Norris visszavette az elsőséget, a világbajnok elsőként 1:18 alá ment: 1:17,939.
Bár a ferrarisok és a mercedesesek próbálkoztak még, az utolsó percekben már nem változott a sorrend az élmezőnyben. A végére pályára lépett viszont Arvid Lindblad, akinek autójában rohammunkával erőforrást cseréltek a Racing Bullsnál.
Az edzés rajtszimulációkkal zárult.
A Magyar Nagydíj időmérője szombaton 16 órakor kezdődik, a futam vasárnap 15 órakor rajtol.

Vezess.hu

Baj lehet az aszfalttal a Magyar Nagydíjon

Az egyes kanyarokban toldozott-foldozott, másutt épp szétmorzsolódó borítás komoly gondokat okozhat a Hungaroringen. A vasárnapi Nagydíjra igyekeznek javítani.

Baka Gábor
2026.07.25. szombat 12:05

A 2026-os Forma-1-es Magyar Nagydíj hétvégéjének első, pénteki edzésnapján a pilóták gyenge tapadással szambesültek, sok volt a csúszkálás, elfékezés, a második gyakorláson az alpine-os Franco Colapinto a falba is csúszott az utolsó kanyarban.
A hibák egy része a szélből, illetve a szokatlanul poros felületből fakadt, ám úgy tűnik, mélyebb probléma is van a háttérben: maga az aszfalt gyűrődik és töredezik egyes helyeken – a jelenség a pénteki versenyzői megbeszélésen is téma volt.
„Kár, mert a vezetés szempontjából a Hungaroring az egyik legélvezetesebb pálya. A harmadát újraaszfaltozták, de sajnos elég rossz munkát végeztek. Nagyon huplis. Sokunk elfékezte az első kanyart, az utolsó kanyarban pedig morzsolódik az aszfalt. A kanyar közepén megyünk, nem érintjük a csúcspontot, ami azért elég fura" – **idézte** a The Race a mercedeses George Russellt.
Az első kanyarban az új és a régi aszfalt találkozásánál lévő szintkülönbség a gond, a rendezők a versenyíven és a belső előzési íven igyekeztek simábbá tenni a felületet. Az aszfalt morzsolódása már ismert volt az elmúlt hetekben, az első kanyarban elvégzett javítás eddig ki is tartott, ugyanakkor a friss „foltok" tapadása eltér a környező felület tapadásétól.
Emlékezetes, hogy az idei Monacói Nagydíjon az utolsó kanyarban az aszfalt szétesése miatt jó időre le kellett állítani a versenyt, az érintettek szeretnék elkerülni, hogy ezúttal is hasonlóan alakuljanak a dolgok, ezért további javítások is várhatók.

Reagált a Hungaroring
A hírekre a Hungaroring délután közleményben reagált, jelezték, hogy a célegyenesbeli problémákat már orvosolták:
„Tavasszal a Hungaroring Sport Zrt., nemzetközi szakértők bevonásával, a Stratégiai Fejlesztési Program kivitelezése alatt intenzíven igénybe vett pályacsík szakaszokat – az 1-es, a 2-es, a 12-es, 13-as és 14-es kanyarokat és bukótereket – új kopórétteggel látta el. (A célegyenes újra-aszfaltozása már korábban, a 2025-ös futam előtt megtörtént.)
Max Verstappen tegnapi észrevételére reagálva a Hungaroring szakemberei a jelzett burkolati egyenetlenségeket a célegyenesben infratechnológiával visszalágyították és hengereléssel javították."

Vezess.hu

A Hungaroringen szólt be az F1-nek a világbajnok

A mclarenes Lando Norris maró kritikát fogalmazott meg a Forma-1 jelenlegi irányvonala kapcsán, a sport vezetése felé. Cserben hagyták a pilótákat, "eladták" a sportágat.

Baka Gábor
2026.07.25. szombat 11:37

A 2026-os Forma-1-es szabályváltozások a pilótákat és a nézőket is erősen megosztja, az új hibrid erőforrások rontanak a versenyélményen, sőt nem egyszer kiveszik az irányítást a versenyzők kezéből. A Magyar Nagydíj sajtónapján a címvédő Lando Norris minden korábbinál kritikusabban beszélt arról, hogy az F1 vezetése a pénzügyi érdekek miatt épp a sportág lényegét „adta el".
„A Forma-1-et leginkább az üzleti érdek mozgatja, nem az a fő, hogy a sportot a lehető legjobbá tegyék. A lényeg, hogy a lehető legtöbb pénzt hozza. Nem így kéne lennie, nem így kellene irányítani. Az 50-50 [hajtási megoszlású] *hibridek meg az ilyenek jelentik a problémát. És ezt az egészet csak azért vezették be, hogy újabb csapatokat csábítsanak be, hogy több pénzt kereshessenek"* – **magyarázta** a világbajnok.
Míg a Forma-1 vezérigazgatója, Stefano Domenicali gyakran hivatkozik a folyamatosan növekvő nézőszámokra, a közönség egyre kedvezőbb demográfiai megoszlására – több a fiatal rajongó –, de a McLaren pilótája szerint nem lehet csak a nézőszámokkal indokolni a változtatásokat, főleg, ha a sportjelleg sérül.
„Az öt évvel ezelőtti vagy a Dirve to Survive előtti nézők utálnák a mai F1-et. A nézőket ma sokkal inkább érdekli a versenyzők személyisége, mint maga a Forma-1 mint sport, kevésbé izgatja őket, hogy alakul a futam, csak az, hogy az adott pilóta jól szerepelt vagy sem."
„A szurkolók is megváltoztat, rendben, de azért mégiscsak a versenyzőknek kellene a legnagyobb befolyást biztosítani. És nem azért mert önző céljaink vannak, hanem mert úgy gondoljuk, mi tudjuk legjobban, milyennek is kellene lennie a versenyzésnek, mi lehetséges, mi nem. Mi mindenkinek a legjobbat szeretnénk, a nézőknek a legjobb élményt, a pilótáknak a legjobb, legélvezetesebb versenyzést. De pillanatnyilag nem ez a helyzet, nekünk alig van szavunk. A F1 vezetésének többet számított, hogy jöjjön az Audi meg más csapatok, mint a versenyzők véleménye" – panaszolta az amúgy már a Drive to Survive-érában befutott Norris.

Vezess.hu

Ezt benézték, kínos névválasztás a Hungaroringen

A Forma-1-es Magyar Nagydíj pénteki napján leleplezték a Hungaroring kanyarjainak neveit is. Az egyik magyarul hangzatos név kellemetlen emlékeket idéz.

Fehér Patrik
2026.07.25. szombat 08:48

Ahogy pénteken a Vezessen megírtuk, a 41. Magyar Nagydíjra neveket kaptak a Hungaroring eddig csak számozott kanyarjai – szurkolói szavazatok alapján, szakértői bizottság véleményezését követően választották ki azokat az embereket és egyéb dolgokat, akik és amelyek így kaptak örök emléket a magyar F1-es pályán.
Hogy ezek a nevek kinek hogy tetszenek, vagy épp nem tetszenek, egyéni preferencia kérdése. Míg a pilótaneveket csak elvétve kritizálta a nagyközönség, addig a sikán új nevén, a *Driving Center*en többen meghökkentek. Tény, hogy szokatlan egy névadás, de elég csak a spái Buszmegállóra gondolni, ahol szintén a hely funkciója adta a fordítók nevét.
Ami viszont a legtöbb reakciót szülte, az a 3-as kanyar új neve. A magyar Forrás névvel nincs is semmi gond, ismerve azt, hogy a Hungaroring a Három-forrás-völgyben épült 1986-ban. A jobbos száma adja magát, így a mögé biggyesztett szó is.

Az angol név azonban sokakban rossz emlékeket ébresztett.
Hivatalosan *Spring* néven fut ugyanis így a kanyar neve, ám a spring szó nem csak forrást (meg tavaszt), hanem rugót is jelent. A rugónak és a Hungaroringnek pedig van is kapcsolata, mégpedig **Felipe Massa súlyos, 2009-es időmérős balesete,** amikor a Ferrari brazilját épp a 3-as kanyar utáni egyenesben verte fejbe a Rubens Barrichello Brawn-jából elszabaduló alkatrész. Ez a kapcsolat pedig sokaknak eszébe jutott a külföldi rajongók közül, többek között a Forma-1 hivatalos Instagram-oldalán **osztották meg gondolataikat.**

Vezess.hu

Magyarországon mutatja meg fiának Alonso az F1-et

Először vitte el Fernando Alonso Forma-1-es versenyhétvégére kisfiát, a csöppség ott volt a Hungaroringen apja karjaiban.

Fehér Patrik
2026.07.25. szombat 06:01

Fernando Alonso márciusban apa lett, párja, Melissa Jimenez világra hozta a spanyol versenyző első gyermekét. A kis Leonard Alonso Jimenezt eddig nem lehetett sehol sem látni, négy hónaposan azonban úgy döntött a család, hogy ideje elvinni őt apa munkahelyére.
A famíliát már csütörtökön a ferihegyi reptéren kiszúrták, de a kisbaba később a hungaroringi bokszutcában, az Aston Martin garázsában is felbukkant.
Leonard Alonso édesapja első Forma-1-es futamgyőzelmének helyszínén találkozhat élőben először a sportággal – a kétszeres világbajnok 2003-ban nálunk esett át a győzelmi tűzkeresztségen.
Épp a Magyar Nagydíj hétvégéjén derült fény arra, hogy Charles Leclerc képében **újabb versenyzővel bővül a pilótaapukák sora:**

Hamarosan apa lehet a Ferrari F1-sztárja

A Magyar Nagydíjon derült ki az örömhír, gyakorlatilag biztos, hogy Charles Leclerc hamarosan belép az F1-es apukák klubjába.

Vezess
2026.07.24. péntek 16:56

Hivatalos közlés még nincs, de igen valószínűnek tűnik, hogy Charles Leclerc felesége, Alexandra gyermeket vár: árulkodó pocakkal lehetett látni a hungaroring paddockjában. *(Frissítés: a cikk megjelenése után személyesen is belefutottunk a hölgybe a pályán, testközelből győződhettünk meg arról, hogy várandós.)*
A Magyar Nagydíj hétvégéjére közös kutyusukkal, Leóval befutott pilótafeleség idén tavasszal ment hozzá a Ferrari sztárjához, a monacói pilóta az esküvő alkalmából egy különleges maranellói sportkocsiba ültette párját.
A 29 éves, kilencszeres futamgyőztes Leclerc a jelenlegi mezőny negyedik apukája lehet Nico Hülkenberg, Max Verstappen és Fernando Alonso után.

Vezess.hu

Újabb F1-edzés, újabb baleset a Hungaroringen

2026 Forma-1 Magyar Nagydíj, 2. szabadedzés

Igen nehéz körülményeket kaptak a Forma–1-esek a Magyar Nagydíj második edzésén, gyenge tapadás, szél nehezítette a munkát. Volt, aki le is esett a pályáról. A nap a Ferrarié.

Baka Gábor
2026.07.24. péntek 18:05

Pénteken 17 órakor erősen napos, de szeles időben – 24 Celsius-fokos levegő-, 32 fokos aszfalthőmérséklet, utóbbi 13-mal múlta alul a korábbit – folytatódott a 2026-os Forma–1-es Magyar Nagydíj első napja a második szabadedzéssel.
A pályára elsőként a cadillaces Valtteri Bottas gurult ki, majd másfél percen belül már a mezőny több mint fele kint volt – nem körözhetett azonban az Aston Martin-os Lance Stroll, miután **az első gyakorláson** furcsa balesetet szenvedett: a Hungaroringre nagy fejlesztési csomagot kapott autón magától eltört a bal hátsó felfüggesztés. A kanadainak nem esett baja, de az AMR26-ost nem tudták időben megjavítani.
Az első etapokra az autókra nagyjából fele-fele arányban kerültek fel a Pirelli kemény, fehér jelölésű, illetve közepes keverékű, sárga gumijai.
Öt perc után a magyar pályán immár saját kanyarral is rendelkező Lewis Hamilton állt az élen, a nyolcszoros hungaroringi győztes elsőként ment 1:20 alá, csapattársa, az első edzésen műszaki hiba miatt kiállt – vélhetően apai örömök elé néző – Charles Leclerc szűk fél másodperces hátránnyal volt a második, majd 135 ezredre közelítette meg az angolt.
Első körein a bajnoki éllovas Kimi Antonelli komolyan küszködött a tapadással, be is hívták a bokszba.
Annak ellenére, hogy a Forma–3-nak és a Forma–2-nek is voltak már edzései a nap folyamán, a pálya még az F1-esek második edzésén is szokatlanul poros volt.
25 perc után kerültek fel a lágyak az autókra, a nagyobb nevek közül Lando Norris Hamiltonnak szűk négytizedet adva ugrott az élre, utána a Red Bull-os Max Verstappen a 2. időt hozta pirosakon.
A gyenge tapadású utolsó kanyar mindenkinek gondot okozott, még a lágy abroncsokon sem lehetett átvinni komoly tempót. A pályaviszonyok kifogtak az alpine-os Franco Colapintón, aki kicsúszott a 14-es kanyarban. Előkerült a piros zászló.
Az autót viszonylag gyorsan eltávolították, 26 perc maradt, amikor folytatódhatott a körözés.
A ferrarisok a maguk lágy gumis körein megint el tudtak lépni a többiektől, Leclerc 351 ezredet adott Norrisnak, Hamilton pedig csak 37 ezreddel maradt el monacói csapattársától.
Verstappen a rádión törmeléket jelentett a célegyenesen, miközben Hamilton másfél tizedet javítva lett az első, Kimi Antonelli pedig a 2-es kanyarban csúszott ki egy füstölős elfékezés után.
Az utolsó tizenegynéhány perc már a hosszabb, versenyszimulációs etapokat hozta. Leclerc az előtte haladó Russell-lel „csatázott" egy kicsit a célegyenes-ráfordítóban, a monacói kis híján felmászott szalagkorlátra, később még az egyik Red Bullt is megkergette.
A gyakorlás rajtszimulációkkal zárult.
A hungaroringi hétvége szombaton 12.30-kor folytatódik az utolsó szabadedzéssel, az időmérő 16 órakor kezdődik, vasárnap a 41. Magyar Nagydíj 15 órakor rajtol majd.

Totalcar.hu

Fordult a kocka a Hungaroringen az időmérő előtt – Norris ráfeküdt a duplázásra?

Szemmel láthatóan változott az erősorrend a 41. Magyar Nagydíj kvalifikációja előtt: Lando Norris hirtelen a pénteki napot uraló Ferrari elé került az utolsó edzésen.

Kováts Olivér
Közzétéve: 2026. 07. 25. 13:47

Lényegesen melegebb, nyáriasabb időjárás fogadta a Forma–1 mezőnyét a 41. Magyar Nagydíj szombati napján, mint pénteken, de ez is inkább a napsütésben és az 50 fok körüli aszfalt-, mintsem a 25 fokot alulról karcoló levegőhőmérsékletben mutatkozott meg. Némileg változott a pálya, mivel a versenyzők visszajelzései alapján a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) az immáron a háromszoros világbajnok Nelson Piquet nevét viselő 1-es kanyart részben újraaszfaltozták.

Meglehetősen eseménytelenül zajlott a harmadik, egyben utolsó szabadedzés első tíz perce. Sokáig csak Franco Colapinto rendelkezett mért idővel, az argentinnak azonban volt is rá oka, hogy nagyobb dózisban gyűjtögesse a köröket, miután az első két szabadedzésen Paul Aron beugrása, illetve a második szabadedzésen elszenvedett balesete után erre nemigen maradt lehetősége. Az Alpine garázsában estig folyt a munka, ám az esti pálya- és bokszutca-bejárásunk során azt tapasztaltuk, hogy 20:00–21:00 magasságában kifejezetten jól álltak a munkálatokkal az enstone-iak: a nagy ütést kapott hátsó részt összerakták, már a motort járatták.

Ugyanezt azonban a Cadillac nem mondhatta el magáról: folytatódott a Forma–1 új belépőjének kálváriája a körszámban kifejezetten gyengén sikerült belga versenyhétvége után. Sergio Pérez állt meg a 2-es kanyar bukóterében – a mexikói, aki épp csak kihajtott a bokszutcából, a rádión az (egyébként Ferrari-)erőforrásra panaszkodott. 20 perc után így egy rövid időre előkerültek a piros zászlók.

Eredmények tekintetében némi meglepetést hozott a szombati kora délutáni gyakorlás: a pénteki Ferrari-söprés után a Magyar Nagydíj tavalyi győztese, **Lando Norris** állt az élre, ráadásul a hétvége első 1:18 alatti idejét produkálva 1:17,939-cel. A maranellói istálló pilótái viszont az aszfalt 20 fok fölötti melegedése ellenére sem tűntek el az élbolyból: **Lewis Hamilton** 0,117 másodperces hátránnyal lett a második, míg **Charles Leclerc** mintegy három és fél tizedmásodpercet kapott a negyedik helyen.

Először mutatott életjeleket magáról a Mercedes, mellyel a nehezen értelmezhető pénteki nap után **Andrea Kimi Antonelli** a harmadik legjobb időt autózta, alig néhány ezreddel elmaradva Hamiltontól. A világbajnoki éllovas csapattársának, **George Russellnek** viszont továbbra is fel van adva a lecke, mert a mclarenes Oscar Piastri mögött, csak a hatodik helyen hangolt az időmérőre, a lemaradása meghaladja a hat tizedmásodpercet. A legjobb tízbe még a két Red Bull fért be a négyszeres világbajnok **Max Verstappennel** és **Isack Hadjarral,** megelőzve **Liam Lawsont** (Racing Bulls) és **Nico Hülkenberget** (Audi).

Ami a Magyarországra nagyobb fejlesztési csomaggal érkező Aston Martint illeti, a silverstone-i istálló kezdi elkapni a mezőny végét: a kétszeres vb-győztes **Fernando Alonso** és **Lance Stroll** a 17–18. helyen végzett, a Cadillac és a Williams duója előtt.

Totalcar.hu

Szárnyal a Ferrari a Magyar Nagydíjon, sokkoló hátrányban az F1 éllovasa

A 41. Forma–1-es Magyar Nagydíjon eddig minden a Ferrari körül forog: Charles Leclerc az első, Lewis Hamilton a második edzést vitte el. Andrea Kimi Antonelli egyelőre az élboly közelében sincs.

Kováts Olivér
Közzétéve: 2026. 07. 24. 18:40

Eddig elmaradt a Hungaroringen az elmúlt években megszokott, már-már tikkasztó meleg a 41. Forma–1-es Magyar Nagydíj pénteki napján, sőt, a többnyire állandó napsütést néha kisebb felhőtömegek törték meg és egy-egy nagyobb széllökés kísérte.

Egy új remény: megérkezett az Aston Martin B-autója

Bemutatkozott az Aston Martin régóta beharangozott, gigantikus fejlesztési csomagja, amely nem kevesebb mint 16 újítást tartalmaz, gyakorlatilag tetőtől talpig beborítva az AMR26-ot. Sok más mellett új első és hátsó szárny, diffúzor és motorborítás érkezett, de a padlólemez, a hűtőnyílások, a fékek és a felfüggesztések sem maradtak érintetlenül. Nem véletlen, hogy a szabadedzések előtt, ebédidőben megejtett bokszutca-bejáráson a legtöbben az Aston Martin garázsa előtt tolongtak.

Miközben a csütörtöki sajtónapon maga Fernando Alonso sem tudta számszerűsíteni, hogy a *B-autóként* emlegetett csomag mekkora javulást eredményezhet, ennek megfejtésében az első szabadedzés eredményei sem segítettek. Szokatlanul nagy különbségek alakultak ki ahhoz képest, hogy a tavalyi időmérő edzés minden idők legszorosabbja volt azzal, hogy az első tíz helyezett 0,543 másodpercen belül végzett.

Leclerc elkezdte...

Ezzel szemben ez a differencia most a legjobb hármat fedte le, míg egy másodpercen belül csak öten végeztek. A legjobb idővel a 2025-ös pole-birtokos **Charles Leclerc** nyitott, aki 1:19,075-tel zárt a lista élén. A Ferrari monacói versenyzőjének ezzel együtt sem sikerült tökéletesen a napkezdés, mert az utolsó percekben lerobbant az SF–26 alatta. Tőle csaknem fél másodperccel maradt el **Max Verstappen** – akinek az autójára visszatért a Macarena-szárny – míg a Red Bull négyszeres világbajnoka mögött a hétszeres vb-győztes **Lewis Hamilton** autózta a harmadik legjobb időt – mint arról korábban a Totalcar beszámolt, a pénteken nyilvánosságra hozott elnevezések szerint a 41 éves brit pilóta nevét viseli a mogyoródi pálya 2-es kanyarja.

Az első öt sorrendje **Isack Hadjarral** (Red Bull) és **George Russell-lel** (Mercedes) egészült ki, majd a középmezőnyt némi meglepetésre az Audi nyitotta, mely – Német Nagydíj híján – félig-meddig hazai hétvégéjén **Gabriel Bortoletóval** a hatodik, **Nico Hülkenberg** révén a nyolcadik helyen. A négygyűrűsök az első 60 perc egyik beugró újoncát, **Frederik Vestit** fogták szendvicsbe, aki a Mercedesnél vezette a világbajnoki éllovas **Andrea Kimi Antonelli** autóját. A Racing Bulls párosa szintén befért a legjobb tíz közé az újonc **Arvid Lindbladdal,** valamint **Liam Lawsonnal.** Vestin kívül *idegenlégiós* volt **Leonardo Fornaroli, Hirakava Rjó, Paul Aron** és az IndyCart az F1-es álmokért eldobó **Colton Herta** is, akik a McLarennel a 16., a Haasszal a 17., az Alpine-nal a 19., illetve a Cadillac-kel a 20. helyen végeztek.

Tekintettel a fejlesztésekre jegyezzük meg, hogy Alonso a 13. időt autózta az Aston Martinnal, viszont hajszálon múlt a hatalmas baleset a csapat másik autójával, miután **Lance Strollnak** kitört a bal hátsó felfüggesztése. Autóját ráadásul nem is tudták azonnal megjavítani, így a kanadai kihagyta a második gyakorlást.

Hamilton folytatta...
Piros zászlót azonban nemcsak az első, hanem a második edzésen is láthattunk, ezúttal **Franco Colapinto** jóvoltából, aki unortodox helyen, a célegyenesre ráfordító 14-es kanyarban dobta el az Alpine-t. Az autó hátuljával csapódott a falnak, miután a poros-csúszós külső ívre hajtva úgy veszítette el az uralmát az autója felett, mintha kirántották volna alóla a szőnyeget.
Úgyszintén folytatódott a Ferrari hegemóniája, csak azzal a különbséggel, hogy most nem Leclerc, hanem Hamilton zárt az élen, de az ő 1:18,729-es körétől is mindössze másfél tizedmásodperccel maradt el a csapattársa, aki a legfrissebb hírek szerint apai örömök elé nézhet. A harmadik helyre a tavalyi győztes, az első edzésről mindössze egy 11. helyet felmutató **Lando Norris** ért oda, de ő is már fél másodperccel volt lassabb, mint a honfitársa.
Az első ötbe és egy másodpercen belülre Verstappen és Russell fért még be, megelőzve Hadjart, Lawsont, Piastrit, Hülkenberget és Lindbladot. Meglepően hátul zárt a kispadozás után **Antonelli,** aki a 13. helyen csaknem két másodperccel volt lassabb Hamilton körénél. Alonso az újított Aston Martinnal – egy század híján 3 másodperces hátránnyal – a 19. lett, csak **Sergio Pérezt** (Cadillac) és a balesetező Colapintót előzte meg.
A Forma–1 két nevelősorozatában már az időmérő edzésre is sor került: a Forma–2-ben az Alpine indiai pártfogoltja, **Kush Maini,** míg a Forma–3-ban a finn Ferrari-ifista, **Tuukka Tapponen** húzta be a rajtelsőséget.
A királykategória legközelebb a szombaton 12:30-kor kezdődő harmadik szabadedzésen gördül pályára, melyet 16 órától az időmérő edzés követ. A Totalcar természetesen a hétvége folytatásában is a helyszínről tudósít a 41. Magyar Nagydíjon.

Egy új remény: megérkezett az Aston Martin B-autója

Bemutatkozott az Aston Martin régóta beharangozott, gigantikus fejlesztési csomagja, amely nem kevesebb mint 16 újítást tartalmaz, gyakorlatilag tetőtől talpig beborítva az AMR26-ot. Sok más mellett új első és hátsó szárny, diffúzor és motorborítás érkezett, de a padlólemez, a hűtőnyílások, a fékek és a felfüggesztések sem maradtak érintetlenül. Nem véletlen, hogy a szabadedzések előtt, ebédidőben megejtett bokszutca-bejáráson a legtöbben az Aston Martin garázsa előtt tolongtak.
Miközben a csütörtöki sajtónapon maga Fernando Alonso sem tudta számszerűsíteni, hogy a *B-autóként* emlegetett csomag mekkora javulást eredményezhet, ennek megfejtésében az első szabadedzés eredményei sem segítettek. Szokatlanul nagy különbségek alakultak ki ahhoz képest, hogy a tavalyi időmérő edzés minden idők legszorosabbja volt azzal, hogy az első tíz helyezett 0,543 másodpercen belül végzett.
Leclerc elkezdte...
Ezzel szemben ez a differencia most a legjobb hármat fedte le, míg egy másodpercen belül csak öten végeztek. A legjobb idővel a 2025-ös pole-birtokos **Charles Leclerc** nyitott, aki 1:19,075-tel zárt a lista élén. A Ferrari monacói versenyzőjének ezzel együtt sem sikerült tökéletesen a napkezdés, mert az utolsó percekben lerobbant az SF–26 alatta. Tőle csaknem fél másodperccel maradt el **Max Verstappen** – akinek az autójára visszatért a Macarena-szárny – míg a Red Bull négyszeres világbajnoka mögött a hétszeres vb-győztes **Lewis Hamilton** autózta a harmadik legjobb időt – mint arról korábban a Totalcar beszámolt, a pénteken nyilvánosságra hozott elnevezések szerint a 41 éves brit pilóta nevét viseli a mogyoródi pálya 2-es kanyarja.
Az első öt sorrendje **Isack Hadjarral** (Red Bull) és **George Russell-lel** (Mercedes) egészült ki, majd a középmezőnyt némi meglepetésre az Audi nyitotta, mely – Német Nagydíj híján – félig-meddig hazai hétvégéjén **Gabriel Bortoletóval** a hatodik, **Nico Hülkenberg** révén a nyolcadik helyen. A négygyűrűsök az első 60 perc egyik beugró újoncát, **Frederik Vestit** fogták szendvicsbe, aki a Mercedesnél vezette a világbajnoki éllovas **Andrea Kimi Antonelli** autóját. A Racing Bulls párosa szintén befért a legjobb tíz közé az újonc **Arvid Lindbladdal,** valamint **Liam Lawsonnal.** Vestin kívül *idegenlégiós* volt **Leonardo Fornaroli, Hirakava Rjó, Paul Aron** és az IndyCart az F1-es álmokért eldobó **Colton Herta** is, akik a McLarennel a 16., a Haasszal a 17., az Alpine-nal a 19., illetve a Cadillac-kel a 20. helyen végeztek.
Tekintettel a fejlesztésekre jegyezzük meg, hogy Alonso a 13. időt autózta az Aston Martinnal, viszont hajszálon múlt a hatalmas baleset a csapat másik autójával, miután **Lance Strollnak** kitört a bal hátsó felfüggesztése. Autóját ráadásul nem is tudták azonnal megjavítani, így a kanadai kihagyta a második gyakorlást.

Totalcar.hu

Jean Alesi a Totalcarnak: Verstappen ellen csatáznék – olyan, mint egy pitbull!

Nyilvánosságra hozták a Hungaroring kanyarelnevezéseit a 2026-os Forma–1-es Magyar Nagydíjon: Nelson Piquet, Michael Schumacher és Lewis Hamilton is felkerült a kivételes listára.

Kováts Olivér
Közzétéve: 2026. 07. 24. 15:11

Sok évtizedes adósságát rendezte a Hungaroring azzal, hogy nevet adott a pálya jelenlegi, 2003 óta használatában lévő nyomvonalán található 14 – abból 6 bal- és 8 jobb- – kanyarnak. Igaz, a 4-es kanyarra már jó ideje ráragadt Nigel Mansell neve, ahogyan a 11-es kanyarra is Jean Alesié, a Forma–1-es Magyar Nagydíj 40. születésnapján sor került a régóta várt pillanatra.
A kanyarnevekről még a tavalyi versenyen szavazhattak a szurkolók, a beérkezett javaslatokat pedig egy szakmai grémium bírálta el. Három versenyző, az 1992-es világbajnok Mansell, Alesi, valamint a hétszeres világbajnok Lewis Hamilton már kézlenyomatát adta hozzá, amelyeket betonból kiöntenek, majd az adott kanyarok bukótereiben helyezik el.
A Hungaroring kanyarnevei:

- **1 – Piquet:** Az első két Magyar Nagydíjon győztes Nelson Piquet-ről nevezték az 1-es kanyart. A háromszoros világbajnok az első versenyen itt mutattta be Ayrton Sennával szemben a legendás, driftelős előzését.
- **2 – Hamilton:** 8 futamgyőzelme és 9 rajtelsősége révén Lewis Hamilton a Magyar Nagydíj rekordere. Amikor évekkel ezelőtt nekiszegezték a kérdést, azt mondta, ha egyszer kanyart neveznének el róla, a 2-es választaná. A Ferrari versenyzője a csütörtöki médianapon azonban már lelőtte a poént.
- **3 – Forrás (Spring):** A Három-forrás völgyében terül el a Hungaroring.
- **4 – Mansell:** Két okból is Nigel Mansellről nevezték el a 4-es kanyart: 1987-ban, miközben utcahosszal vezette a versenyt, öt körrel a vége előtt itt gurult el a jobb hátsó kerékanyája, két évvel később pedig a 12. helyről rajtolva itt előzte meg Ayrton Sennát, ami győzelmet ért számára. 1992-ben pedig – habár még nem volt végleges az eredmény – ezen a pályán ünnepelhette a vb-címét.
- **5 – Mogyoród:** A legtöbben – főleg a külföldiek – Budapesttel azonosítják a versenyt, a pálya közigazgatási szempontból Mogyoródon található, és ez a kanyar van a legközelebb a településhez.
- **6–7 – Driving Center:** A sikán közelében helyezkedik a Hungaroring Driving Center, amely Magyarország első vezetéstechnikai centrumaként 1998-ban nyitotta meg kapuit, és a mai napig nap mint nap küzd azért, hogy javítson a közúti közlekedés biztonságán.
- **8–9 – Buda/Pest:** A főváros közelségéről kapta a nevét ez a bal-jobb kanyarkombináció, Budapest ugyanis a csapatok és a versenyzők, de nem utolsósorban a szurkolók körében is népszerű.
- **10 – Duna (Danube):** Magyarország ikonikus folyója után kapta a nevét, mely éppenséggel Budapestet is kettészeli.
- **11 – Alesi:** A Mansell- után az Alesi-kanyar a másik, ami már csak formalitás volt. Az apropót Jean Alesi 1995-ös balesete adja.
- **12 – Schumacher:** Michael Schumacherről nevezték el a harmadik szektor elején található jobbkanyart. A hétszeres világbajnok nemcsak négy győzelmet szerzett a Hungaroringen, de 2001-ben ő és a Ferrari is itt ért fel a csúcsra.

- **13 – Senna:** Ayrton Senna indult az élről az első Magyar Nagydíjon, és habár az első alkalommal csak második lett Piquet legendás előzése után, 1988-ban, 1991-ben és 1992-ben őt intette le elsőként a kockás zászló.
- **14 – Szisz:** Szisz Ferenc magyar származású gépészmérnök volt, a Renault gyár tesztelési osztályvezetője, aki 1906. június 26-27-én Franciaországban megnyerte a világ legelső Grand Prix-jét. A Hungaroring szoborparkjában ma is őrzi az emlékét egy szobor.

Alesi elmondta, ki ellen harcolna a mostani mezőnyből

Jean Alesi több mint 200 versenyen indult 1989 és 2001 között a Forma–1-ben olyan csapatok színeiben, mint a Tyrrell, a Ferrari, a Benetton, a Sauber, a Prost és a Jordan. Pályafutása egyetlen győzelmét az 1995-ös Kanadai Nagydíjon szerezte a maranellói alakulattal, és habár abban az évben szenvedte el a hírhedt balesetét a 11-es kanyarban, egy évvel később ő is pezsgőzhetett a Magyar Nagydíjon. A hivatalos keresztelő előtt, szűk körben tartott kerekasztal-beszélgetésen elmondta, hatalmas megtiszteltetés számára, hogy kanyart neveztek el róla a Hungaroringen.

„Amikor először jártam Magyarországon 1989-ben, az tényleg egy új kaland kezdete volt számomra, mert akkor volt az első szezonom a Forma–1-ben. Nem gondoltam volna, hogy valaha lesz lehetőségem Magyarországon versenyezni, mert az első nagydíjat még a tévében néztem. A második futam már más volt, de emlékszem, hogy a legtöbb pilóta teljesen kikészült a verseny végére. Az 1-es kanyar után volt egy sikán, jött a 2-es kanyar, és még egy sikán. Fizikailag nagyon megterhelő volt" – emlékezett vissza az első magyarországi emlékeire a francia.

„A vezetési stílusom nem passzolt ehhez a pályához, mert eléggé finoman kell bánni az autóval, miközben én nagyon agresszívan vezettem. Fizikailag nagyon kemény volt, és sok kört kellett megtenni, 80-at vagy 77-et" – folytatta az egyszeres futamgyőztes, akinek a véleményét aztán a megújult Hungaroringről is kikérték. „Most az autók jelentik a problémát, mert kétszer akkorák, mint amikor én versenyeztem, miközben a Hungaroring azon pályák közé tartozik, amelyek az ősidők óta itt vannak. Nagyon sok mindenen kell még változtatni, de anélkül, hogy megölnék a sport DNS-ét."

„Amikor megérkeztem Magyarországra, a lányok nagyon kedvesek és csinosak voltak, viszont [a baleset után] kifogtam a kórházban egy udvariatlan nővért. Gyűlölöm a nőket, és ő be akart adni egy injekciót. Tiltakoztam ellene, úgy ragadta meg a karomat. Valahol lenyűgöző volt. Ami magát a balesetet illeti, nagyon magas volt a kerékvető annak a jobb-bal-jobb kombinációnak a kijáratán, és elvesztettem az irányítást az autó felett, miközben a határokat feszegettem vele."

Négy nevet emelt ki, amikor arról kérdezték, ki ellen szeretett a legjobban harcolna: Ayrton Sennával, Alain Prosttal, Nelson Piquet-vel és Nigel Mansell-lel – közülük Piquet-vel és Prosttal azóta is tartja a kapcsolatot, éppúgy, mint Gerhard Bergerrel. Szerinte az idén **Andrea Kimi Antonelli** lesz a világbajnok, de a **Totalcar** kérdésére, miszerint ki ellen menne a jelenlegi mezőnyből, nem a Mercedes 19 éves vb-éllovas üstökösét nevezte meg.

Max Verstappen ellen szívesen harcolnék, mert ő tényleg olyan, mint egy pitbull
– felelte a 62 éves versenyző.

Totalcar.hu

Sergio Pérez a Totalcarnak: Hajlamos vagy elfelejteni, milyen F1-es pilótának lenni

A 41. Forma–1-es Magyar Nagydíj csütörtöki médianapján Sergio Pérez a visszatéréséről, Gabriel Bortoleto pedig a mesterséges intelligenciáról beszélt, miközben Lewis Hamilton súlyos titkot kotyogott ki.

Kováts Olivér

Közzétéve: 2026. 07. 24. 11:21

Tekintve, hogy az idén lesz 40 éve annak, hogy a Forma–1 utat tört magának a *Vasfüggönyön* keresztül, és a mezőny azóta is minden évben tiszteletét teszi a Hungaroringen, nem csoda, hogy hatalmas felhajtás övezi a 41. Magyar Nagydíjat. A motorhome-ok képében mozgó gigapalotáik építésének már napokkal ezelőtt nekiláttak a csapatok, ám a hétvége érdemi része a csütörtöki médianappal vette kezdetét.
Volt oka ünnepelni a Mercedesnek is, hiszen immáron 30 éve a márka által biztonsági autók vezetik fel az F1-es mezőnyt. Ennek alkalmából a stuttgarti gyártó nemcsak egy vadonatúj biztonsági autót villantott, de az elmúlt évtizedek egytől egyig különleges darabjait is kiállította a mogyoródi versenypálya célegyenesében.

Ez kajak volt!

2010-ben vette át a Hungaroring Sport Zrt. elnök-vezérigazgatói székében a stafétát **Gyulay Zsolt**, aki korábban a saját sportjában, a kajakban ért fel fényes sikereket, köztük két olimpiai aranyérmet az 1988-as szöuli olimpiáról. Csaknem 40 év távlatában próbára tehette, működnek-e még a régi reflexek, mert egy ergométeres kajakkihíváson vett részt, amelyhez a szintén olimpiai bajnok **Tótka Sándor** és az olimpiai ezüstérmes **Nádas Bence,** valamint az Alpine versenyzői, **Franco Colapinto** és **Pierre Gasly** csatlakoztak. Természetesen az aktív és profi szinten már inaktív kajakosok húzták tovább a 30 millió forint értékű szimulátorban, melyet nagy érdeklődés vett körül a paddockban.

El lehet felejteni azt is, milyen F1-es pilótának lenni

A napnak a jó része természetesen a főszereplőkről, vagyis a versenyzőkről szólt, akikkel a sajtó leginkább ilyenkor tud kapcsolatba lépni – ennek az ára a motorhome-ról motorhome-ra való szaladás.
A Cadillac versenyzői közül **Valtteri Bottas** azt emelte ki, hogy szereti a Hungaroringet, mert sok finn zászlót lát és sok finn szurkoló jár ide – az utóbbiak kapcsán egy olyan meglátása is volt, hogy valószínűleg *a Magyarországon olcsó sört* sem vetik meg. **Sergio Pérez** a **Totalcar** kérdésére arról beszélt, mi volt a legnagyobb kihívás abban, hogy egy év kihagyás után tért vissza a Forma–1-be:

Hogy őszinte legyek, a legnagyobb kihívás az volt, hogy visszarázódjak abba a ritmusba, amit egy Forma–1-es versenyző napirendje megkövetel. Egy teszttel kezdődött az egész, aztán kaptam egy üzenetet, hogy két nap múlva már egy másik országban kell lennem, majd két nappal később egy újabban. Ha újra fel kell venned ezt az iramot, hajlamos vagy elfelejteni, milyen egy Forma–1-es versenyző élete… Hogy mennyire zsúfolt, mennyire be van osztva minden, gyakorlatilag egy időbeosztás szerint élsz. Ehhez újra hozzászokni volt számomra a legnehezebb, de két-három hónap alatt nem volt más választásom, így hozzászoktam.

Téma volt a szezon feléhez érkezve az új szabályrendszer hatása is, főleg abból az aspektusból nézve, hogy mennyire tette mesterségessé a versenyzést, vagy mennyire tett keresztbe a zsigerien gyors versenyzőknek az, hogy alkalmazkodniuk kell például a mesterséges intelligencia (AI) által is befolyásolt energiagazdálkodáshoz.
„A Forma–1-ben vagyunk, nem? Mi a technológia jövőjét fejlesztjük. Ha nem használjuk ki a világban rendelkezésünkre álló összes eszközt, hogy a magunkra javára fordítsuk, akkor

nem is tudom, miről szólna a Forma–1. Régen az emberek arra panaszkodtak, hogy túl sok a dolguk a versenyzőknek, most meg az a baj, hogy mindezt helyettünk csinálják. Szerintem jó, amíg a szoftver képes alkalmazkodni és megérteni, hogy a kör egyes részen mennyi energiát használsz fel, hogy a következő körökben tudjál fejlődni" – foglalt állást a kérdésben **Gabriel Bortoleto.**

A brazil – aki az idei évben az Audi eddigi összes pontját szerezte – a gyors versenyzők kapcsán is határozott álláspontot képviselt. „Miért, Verstappen lassú? A hétszeres világbajnok [Lewis Hamilton] lassú? Leclerc lassú? Én nem látom, hogy lassúak lennének. Lewis egy kicsit jobb is, mint tavaly volt. Max teljesítménye még mindig elképesztő, miközben Lando regnáló világbajnokként is gyors, ha éppen nem romlik el az autója" – tette hozzá a 20 éves pilóta.

Hamilton-kanyar a Hungaroringen?

Annak ellenére, hogy kényelmesnek mondható, 45 pontos előnnyel vezeti a pontversenyt Hamilton előtt a Forma–1 új csillaga, **Andrea Kimi Antonelli,** meglepően visszafogottan értékelte a 2026-os szezonja első felét. „Nehéz megmondani [hogy én voltam-e a legjobb versenyző]. Úgy gondolom, hogy az egyik legjobb voltam, de nem mondanám, hogy én voltam a legjobb versenyző. Igazság szerint mi követtük el a legkevesebb hibát, és ennek köszönhetően tartunk itt, meg persze van egy nagyon erős autónk" – summázta a 19 éves versenyző.

Kérdezték arról is, hogy a múlt hétvégi Belga Nagydíjon aratott sikere után a születésnapos édesapja megdorgálta azért, mert pengeélen táncolt a pályahatárokkal. „Próbálok dolgozni rajta, mert való igaz, szeretem nagyon is kihasználni a pálya határait. Ezen muszáj dolgoznom, mert emiatt még könnyen bajba kerülhetek. Tényleg apám az elsők közt jegyezte meg ezt. Azt mondta: *»gratulálok, de ez továbbra is rossz, és ha még egyszer meglátom, hogy indokolatlanul elhagyod a pályát, kitekerem a nyakadat, mint egy csirkének«*" – idézte fel a neki címzett *fenyegetést* az olasz.

A Ferrarinál abban bíznak, hogy a hétvégén labdába rúghatnak a Mercedesszel, de ennél is érdekesebb, amit **Lewis Hamilton** mondott az olasz istálló motorhome-jában. A Nemzeti Sport kérdésére ugyanis elárulta, a Hungaroring egyik kanyarját róla fogják elnevezni – a hétszeres világbajnok mind pole-pozíciók (9), mind futamgyőzelmek számában (8) rekorder ezen a pályán, a hétszeres világbajnok mégsem számított rá, hogy valaha ilyen megtiszteltetésben lesz része. Hamilton ezzel részben lelőtte a poént, mert hivatalosan a pénteki nap folyamán hozzák nyilvánosságra a kanyarok neveit.

A Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) sajtótájékoztatóján – az ezzel kapcsolatban korábban megjelent, ellentétes információk ellenére – elhangzott, hogy az Aston Martin komolyabb fejlesztésekkel érkezett a Hungaroringre. A kétszeres világbajnok **Fernando Alonso** azonban az új csomagtól sem vár csodát.

„Nem hiszem, hogy bármit változtatni fog azon a hozzáálláson, hogy a legtöbbet hozzuk ki a lehetőségeinkből. Azért vagyunk itt, hogy futamokat és bajnoki címeket nyerjünk. Nem így kezdtük a szezont, és nem is így fogjuk folytatni, mert még csak ismerkedünk az új szabályokkal, és ott tartunk, hogy fejlesztés terén megtaláljuk a helyes irányt. Más stratégiát követünk, mint a többi csapat, és inkább lemaradtunk egy kicsit még jobban, hogy most majd egyszerre próbáljuk meg behozni a lemaradásunkat. A pályán elfoglalt pozíciónkon ez sokat nem fog változtatni, de büszke vagyok arra a munkára, amit a csapat a bahreini tesztek óta elvégzett" – nyilatkozta a jövő héten a 45. születésnapját ünneplő spanyol.

Alonso hozzátette: nem tudja számszerűsíteni, hogy mennyit hozhatnak a konyhára az Aston Martin új fejlesztései. „Ha megnézzük az elmúlt öt futamot, a pole-pozíciótól többé-kevésbé ugyanannyira voltunk maradva, ezzel szemben a középmezőnyhöz képest viszonyítva változó volt a hátrányunk. Nehéz pályáink voltak, és ha jól emlékszem, Belgiumban volt, hogy 2,1 másodperccel volt a hátrányunk az előttünk lévő versenyzőhöz képest. Nincs olyan csomag a világon, amivel ekkora különbséget be lehetne hozni" – részletezte az Aston Martin pilótája.

Antonelli: Ma nem lett volna meg a pole

Szerző: **Balogh Bogi, fotó: Mercedes**

https://formula.hu/f1/2026/07/25/antonelli-ma-nem-lett-volna-meg-a-pole

Le kellett lassítania a sárga zászló miatt, de egyébként is lemaradt volna a rajtelsőségről Kimi Antonelli, legalábbis ő így érzi. Szerinte ezen a hétvégén a McLaren és a Ferrari lépéselőnyben van.

Kisebb csata után Lando Norris szerezte meg a pole-t a Magyar Nagydíjra, a Hungaroring egyik specialistáját, Lewis Hamiltont sikerült legyőznie a hajrában. Ebbe a csatába a Mercedes azonban nem tudott beleszólni, George Russell csak a hetedik helyen végzett, Kimi Antonelli pedig, bár tartotta az éllovasok tempóját, Max Verstappen megpördülése miatt lassítani kényszerült az utolsó gyorskörén.

A vb-éllovas szerint ez utóbbi azonban nem változtatott sokat a helyzetükön. „Az a kör már az utolsó kanyar előtt sem volt valami jó, szóval egyébként is elég sok időt kellett volna találnom. Kár, hogy ez most így alakult, de ez hozzátartozik a versenyzéshez. Szerintem egyébként is csak a harmadik hely lett volna a maximum számunkra, a pole-ra esélyünk sem volt. Hét-nyolc századdal lemaradtunk volna róla" – fogalmazott Antonelli a sajtó képviselőinek, többek között a Formula.hu-nak.

Ellenfeleik jó formája egyáltalán nem érte váratlanul a fiatal olaszt, mivel, ahogy azt sokan sokszor hangsúlyozták, idén a fejlesztések időzítése még nagyobb szerepet kaphat. „Igazából számítottunk erre, mert mindketten hoztak újításokat, a Ferrari új szárnyat, a McLaren új padlólemezt. A mi autónkra hosszú ideje nem került fel semmilyen, a leszorítóerőt segítő módosítás" – mondta, hozzátéve, hogy az idei év végkifejletéről a fejlesztési verseny fog dönteni.

Antonelli munkáját az is nehezítette, hogy hogy használtabb keverékeken volt kénytelen körözni a Q3-ban, mint a többiek. „Ez nem volt jó ötlet, nem tudtam kipréselni az autóból azt, ami benne volt. A használt gumikon az önbizalmam is odalett kicsit." A Mercedes pilótája ettől függetlenül reménykedik egy jó versenyben, bár mint kiderült, őt is vizsgálják a sárga zászlós incidens miatt, így még akár büntetés is várhat rá.

Autósport és Formula

Motort cserélnek Russellnél, de szerinte övék a legjobb versenytempó

Műszaki problémája adódott a Q3 leintésekor a britnek, aki reméli, ez nem lesz hatással a futamára – főleg azért, mert a halovány időmérős szereplése ellenére erősnek érzi a Mercedes tempóját.

George Russell és Toto Wolff is megerősítette, hogy folyadékszivárgás miatt kellett félreállnia az F1-es Magyar Nagydíj időmérőjének végén a brit pilótának – aki azonban reméli, hogy beigazolódik a pénteken látottak után, hogy a Mercedesé a legjobb versenytempó.

Mindössze hetedik lett a hungaroringi időmérőn Russell, aki ráadásul a leintés után kénytelen volt leparkolni a pályán a Mercedesét. Ez utóbbi problémáról így nyilatkozott a brit a Sky Sports F1 kamerái előtt:

„Elment a víznyomás és vízszivárgást észleltünk. Úgyhogy amikor meg kellett állnom, az autóból szivárgott a folyadék, szóval nem tudjuk, honnan jött. Reménykedjünk benne, hogy ez semmit nem befolyásol vasárnapra."

Russell később az írott sajtónak, így a Formula.hu-nak nyilatkozva hozzátette: a szivárgást azok után észlelték, hogy a 4-es kanyarnál eltalált egy huplit. Főnöke, Toto Wolff egyébként úgy fogalmazott, hogy a rázókőre hajtott rá keményen a brit.

A Mercedes később megerősítette: motort fognak cserélni a vasárnapi verseny előtt Russell autójában a további vizsgálatok után. Ezzel a brit a negyedik erőforrását fogja elkezdeni használni, ami még benne van a szezonra meghatározott maximális mennyiségben, így nem jár érte rajtbüntetés.

Azonban ezek nélkül sem volt túl erős a Mercedes szombaton a Hungaroringen – de Russell így sem teljesen negatív a kilátásaikat illetően: „Voltak erre utaló jelek már pénteken is, amikor szerintem még messzebb is voltunk. Viszont a miénk a legerősebb versenytempó. Ez azt sugallja, hogy nem az autóval, hanem a gumival van a probléma" – vélekedett.

„Holnap majd eldől, hogy megtaláltuk-e a megfelelő egyensúlyt az időmérős és a versenybeállítás között. Valószínűleg tudtuk volna gyorsabbra állítani az autót az időmérőre a versenyteljesítmény kárára. Az idő majd eldönti, hogy megtaláltuk-e a helyes egyensúlyt. Nehéz lesz előzni, jó lett volna előrébb indulni."

Russell amúgy úgy érzi, hogy az első három hely – azaz Lando Norris és a két Ferrari – biztosan elérhetetlen volt számára a mai kvalifikáción, de talán néhány hellyel végezhetett volna előrébb.

Piastri: Lewis egyszerűen nem nézett bele a tükörbe...

Szerző: Balogh Tamás; Fotó: McLaren

Ezen múlt, hogy nem tudott utolsó gyorskört futni a hungaroringi időmérő végén, de amúgy is egész hétvégén hátrányból kellett futnia az eredmény után a McLaren ausztráljának.

Lewis Hamilton feltartotta az utolsó gyorsköre kezdetén, ezért nem tudott javítani az időmérőt ötödik helyen záró Oscar Piastri. Igaz, eleve hátrányból kellett egész hétvégén futnia az eredmény után az első szabadedzés kihagyása után – a McLaren fejlesztéseivel viszont elégedett Lando Norris pole-ja után.

Miközben a brit csapattárs egész hétvégén bombaformában vezetett és meg is szerezte a rajtelsőséget, Piastri az utolsó gyorskörét nem is teljesíthette. Egyrészt azért, mert a köre előtt sárga zászlóztak az utolsó kanyarban Max Verstappen megforgása miatt, másrészt pedig azért, mert az 1-es kanyarban ott kolbászolt előtte a mért körét már befejező Hamilton...

„Lewis egyszerűen nem nézett a tükörbe, nem a sárga zászló volt a problémám. Kár érte, mert emiatt így sem tudtam kört teljesíteni" – nyilatkozta Piastri a Sky Sports F1 kamerái előtt az eset miatt vizsgálat alá is vont Hamilton kapcsán, míg az írott sajtónak, így a Formula.hu-nak is hozzátette: „A rajtvonaltól kezdve láttam őt, és vártam, hogy félrehúzódik majd egészen addig, amíg majdnem el is találtam őt. Kár érte."

Arra a kérdésre, hogy frusztrálóbb-e a feltartás úgy, hogy Norris pole-ja alapján a McLaren remekül megy a Hungaroringen, így felelt az ausztrál: „Igen, egyértelműen. De enélkül sem volt egyszerű a hétvégém: az első szabadedzés kihagyásának is nagyobb volt a hatása, mint gondoltam, mert mások voltak a pályakörülmények, mint amihez hozzászoktam" – mutatott rá.

„A mai körülmények is nagyon mások voltak, mint tegnap, úgyhogy nehéz volt felzárkózni. Úgy éreztem, minden egyes körrel az időmérőn lassacskán odaérek, ezért jobban szükségem lett volna arra a második körre, mint a legtöbb hétvégén..."

Amikor a McLaren fejlesztési csomagjáról kérdezték, Piastri elmondta: „Eléggé jók, az egyik autó pole-ban van... Úgy gondolom, egyértelműen jó munkát végeztek, erre a lépésre volt szükségünk. Meglátjuk, hogy mindenhol elég segítséget jelent-e, de egyértelműen gyorsabb az autó."

Verstappen: Az autó egyre rosszabb lett

Szerző: Balogh Bogi, fotó: Red Bull Content Pool

Nagyon sokáig tartotta a tempót a Ferrarival és a McLarennel, végül azonban egy megpördüléssel ért véget a négyszeres világbajnok utolsó köre, így csak a hatodik helyre kvalifikált. Érthető módon nem volt boldog az időmérő után.

A hungaroringi időmérő bizonyos pillanataiban úgy tűnt, hogy Max Verstappen akár még a pole-ért való küzdelembe is beleszólhat, a Red Bull azonban a Q3-ban már nem találta a tempót, a holland pedig az utolsó kanyarban tapadásvesztés miatt meg is pördült, így nem tudott a hatodik helynél előrébb végezni. A négyszeres világbajnok szerint továbbra is komoly gondjaik vannak az autóval.

„Általánosságban véve nehéz hétvégénk van. Most viszont nem a gumik kopnak, hanem az autó, ami nagy probléma" – fogalmazott az időmérő leintését követően helyszínen tartózkodó kollégáinknak, Mészáros Sándornak és Gobodics Tamásnak. Mint mondta, bizonyos szempontból teljesen ellentétes irányba haladt, mint a többiek. „Az autó körről körre egyre rosszabb lett, így természetesen egyre nehezebb volt jó kört összerakni. Holnapra ezzel muszáj kezdenünk valamit, mert az autó vezethetetlen."

„Ahogy az utolsó kanyarban is láthattátok, befordultam, és semmi tapadás nem volt hátul. Őrület" – folytatta. Hasonló problémája egyébként csapattársának, Isack Hadjarnak is volt a kvalifikáció korábbi részében, így csapatszintű problémáról van szó. A konkrét gondot Verstappen sem tudta most meghatározni, állítása szerint minden alkalommal olyan, mintha máshonnan eredne; a kérdésre, hogy a visszatérő Macarena-szárny lehet-e a ludas, bizonytalanul válaszolt. Úgy érzi, ebben általában jó, az idei problémákkal azonban el van veszve ő is. „Nem néz ki jól" – summázta.

Norrisé az utolsó edzés Hamilton és Antonelli előtt a Hungaroringen

A McLaren állt az élre az időmérőt megelőzően, de csak bő egy tizeddel előzte a Ferrarit és a magára találó Mercedest. A Red Bull negyedik erő, az Aston Martin a Cadillacek és a Williamsek előtt.

Lando Norris bizonyult a leggyorsabbnak a 41. F1-es Magyar Nagydíj harmadik, utolsó szabadedzésén, de a McLaren világbajnoka alig bő egy tizeddel előzte a ferraris Lewis Hamiltont és a Mercedes vb-éllovasát, Kimi Antonellit. Piros zászló volt a Cadillac miatt, életjelet mutatott az Aston Martin.

Szokás szerint nem kapkodták el a pályára gurulást a csapatok, de mire igazán belelendült volna mindenki a munkába, jött egy piros zászló: Sergio Perez volt kénytelen félreállni, mivel füstölni kezdtek a Cadillac hátsó fékjei, emiatt kellett megszakítani a gyakorlást.

Ekkor Lando Norris állt az élen, és egy darabig ki is tartott az 1:19,0-s köre, aztán viszont megérkeztek a pénteki leggyorsabb Ferrarik: előbb Lewis Hamilton csak ezredekkel vette át a vezetést, majd Charles Leclerc már a hétvége legjobb idejét megfutva ragadta magához az első pozíciót.

Az időmérős szimulációk azonban az utolsó negyed órában érkeztek, ezek után pedig Norris egyedüliként benézett az 1:17-es tartományba, így a fejlesztésekkel megpakolt McLaren zárt az élen. De nem volt nagy az előnye: Hamilton bő egy tizedet kapott csak a Ferrarival, és magára talált a halványabb péntek után a Mercedes is, hiszen Kimi Antonelli csak ezredekkel maradt el a brittől.

Őket a csapattársaik követték a sorban, de Charles Leclerc, Oscar Piastri és George Russell már jelentősebb hátrányban volt. A Red Bullokat így is előzték: Max Verstappen és Isack Hadjar egyértelműen a negyedik erőnek tűnt. A top 10-et a Racing Bullst erősítő Liam Lawson és az audis Nico Hülkenberg tette teljessé. Említést érdemel az Aston Martin is: a teljesen átalakított autóval Fernando Alonsóék a Cadillacek és a Williamsek előtt végzett a 17. helyen.

Folytatás 16 órától az időmérő edzéssel.

Autósport és Formula

Trabantok, Ladák és Nigel Mansell – Newey felidézte magyar F1-es emlékeit

Adrian Newey már az első Formula–1-es Magyar Nagydíjon is a paddock tagja volt. A legendás tervező a Hungaroringen nosztalgiázott, és felidézte első magyarországi élményeit.

Adrian Newey már az 1986-os, első Formula–1-es Magyar Nagydíjon is a mezőny tagja volt, és a Hungaroringen tartott sajtótájékoztatón felidézte akkori emlékeit. Beszélt a forró nyári napról, a Trabantok és Ladák uralta Budapestről, valamint arról is, milyen érzés volt néhány évvel később Nigel Mansell első világbajnoki címének részese lenni.

A sportág egyik legnagyobb tervezőlegendája mosolyogva jegyezte meg, hogy a kérdés hallatán hirtelen nagyon idősnek érezte magát: „Vissza kell mennünk 1986-ba. Ezzel a kérdéssel igazán öregnek érzem magam, hiszen már 40 év telt el azóta. Arra emlékszem, hogy nagyon meleg volt. A verseny előtt egy három-négy napos tesztet tartottunk, a háttérben pedig láttuk a hatalmas vízicsúszdát. Sok szerelő inkább ott lett volna abban a hőségben."

Newey szerint nemcsak a Hungaroring, hanem Budapest is teljesen más arcát mutatta akkoriban: „Nagyon más volt Budapest. Akkoriban mindenütt Trabantok és Ladák voltak. Ha valaki vitte valamire, Trabantja volt. Ha igazán sokra vitte, akkor Ladája. Egészen más világ volt."

„Olyan városnak tűnt, mely frissen került ki a keleti blokkból, míg ma már egy igazi európai város benyomását kelti. Hatalmas változáson ment keresztül az évek során, de az emberek mindig nagyon barátságosak és vendégszeretők voltak. Mindig örömmel jövök ide."

A legendás brit szakember ezután a pályán átélt legkedvesebb magyarországi emlékeiről is beszélt. Az első Magyar Nagydíjon Patrick Tambay versenymérnökeként dolgozott, és úgy emlékszik, hogy akkori csapata, a (Beatrice) Haas Lola akkor mutatta talán a legjobb formáját: „Az első Magyar Nagydíjon Patrick Tambay versenymérnöke voltam. A Beatrice-autó talán akkor volt a legversenyképesebb. Ha jól emlékszem, a legjobb hat között autóztunk."

Newey azt ezt követő években a Leyton House, majd a Williams sikereiért dolgozott, és külön kiemelte az 1992-es idényt, amikor Nigel Mansell éppen a Hungaroringen biztosította be pályafutása első világbajnoki címét: „Nem volt nagy meglepetés, hogy Nigel megnyerte a világbajnokságot, hiszen addigra olyan szezonja volt, amilyen."

„Inkább az volt a kérdés, hogy mikor lesz bajnok, nem az, hogy az lesz-e. Ez talán nagyképűen hangzik, de akkoriban már ennyire domináns volt az autónk" – idézte fel. Bár a Williams fölénye akkoriban egyértelmű volt, Newey számára a siker ennél is többet jelentett: „Viszonylag fiatal tervezőként átélni az első világbajnoki címet egészen hihetetlen élmény volt."