



PRESSCLIPPINGS

Thursday - Friday

23-24.07.2026

Hungaroring

[illegible]

Hamilton elárulta az NS-nek, róla nevezték el a Hungaroring egyik kanyarját

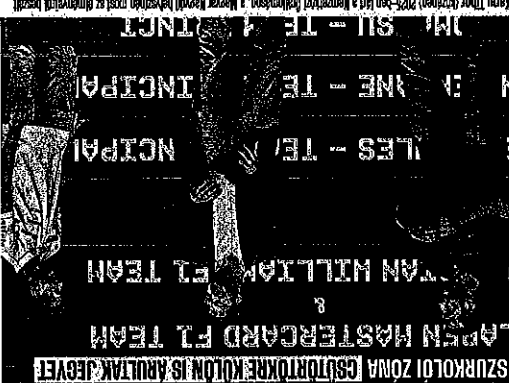
A képen a magyarországi kézilabdáké a kézilabda világbajnokság 1990-es magyarországi rendezésének egyik pillanata látható. A képen a magyarországi kézilabdáké a kézilabda világbajnokság 1990-es magyarországi rendezésének egyik pillanata látható. A képen a magyarországi kézilabdáké a kézilabda világbajnokság 1990-es magyarországi rendezésének egyik pillanata látható.

Nagydíj előtt a Hungaroringen

Alonso büszke az Aston fejlesztéseire, optimista és a javulást reméli

Az elmúlt hétvégén a brit versenyző a Hungaroringen mutatott ki egy újabb lépést a versenyben. Alonso büszke az Aston fejlesztéseire, optimista és a javulást reméli. A spanyol versenyző a versenyen a 10. helyen ért célba, ami egy jó eredmény a jelenlegi körülmények között. Alonso elmondta, hogy a csapatnak sikerült újat hoznia a versenyre, és ez segítette a javulást. A versenyző optimista a jövőre várható javulással kapcsolatban.

VP-ALLOS
Az elmúlt hétvégén a brit versenyző a Hungaroringen mutatott ki egy újabb lépést a versenyben. Alonso büszke az Aston fejlesztéseire, optimista és a javulást reméli. A spanyol versenyző a versenyen a 10. helyen ért célba, ami egy jó eredmény a jelenlegi körülmények között. Alonso elmondta, hogy a csapatnak sikerült újat hoznia a versenyre, és ez segítette a javulást. A versenyző optimista a jövőre várható javulással kapcsolatban.

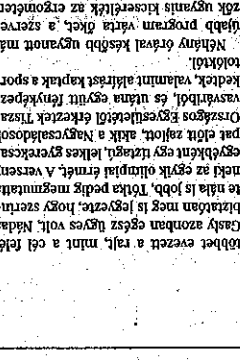


Kapú Tíbor az úrból is figyelte a Hungaroringet

Kapú Tíbor (közvetlen) 2020. június 24. a Hungaroringen a versenyen a 10. helyen ért célba, ami egy jó eredmény a jelenlegi körülmények között. Tíbor elmondta, hogy a csapatnak sikerült újat hoznia a versenyre, és ez segítette a javulást. Tíbor optimista a jövőre várható javulással kapcsolatban.



mindenképp, és bár előtte Kapu Tíbor a versenyen a 10. helyen ért célba, ami egy jó eredmény a jelenlegi körülmények között. Tíbor elmondta, hogy a csapatnak sikerült újat hoznia a versenyre, és ez segítette a javulást. Tíbor optimista a jövőre várható javulással kapcsolatban.



abban esetben, amikor a csapatnak sikerült újat hoznia a versenyre, és ez segítette a javulást. Tíbor optimista a jövőre várható javulással kapcsolatban.

Kajakverseny és csocso az F1-es pilótákkal



abban esetben, amikor a csapatnak sikerült újat hoznia a versenyre, és ez segítette a javulást. Tíbor optimista a jövőre várható javulással kapcsolatban.

14-15: Oldal



SEN 

ANTONELLI
karrierje első
húnygaronggi
sikereire készül

karriere als hunger für sicherheit

SIKERÉRE KÉSZÜL

SIKERÉRE KÉSZÜL

2028. július 24., péntek

С. И. НЕПРЕД

27 NICOHULKENBERG

SR

subjektiv
objektiv

objektiv

SZERELÉS ALATT

THE

АНОГАМ РІТКАМ ЛАТІУК

ANICO HÜLKENBERG

AUTÓJÁT: A SZEREIŐK

JAVABAN DOIGOZNAK

A MÉNET PILOTA AUDIÁJÁN

BESZÁMOLÓ

A-14-15. OLDALON.

SZABÓ Miklós

Wikis

Nyar! Extra

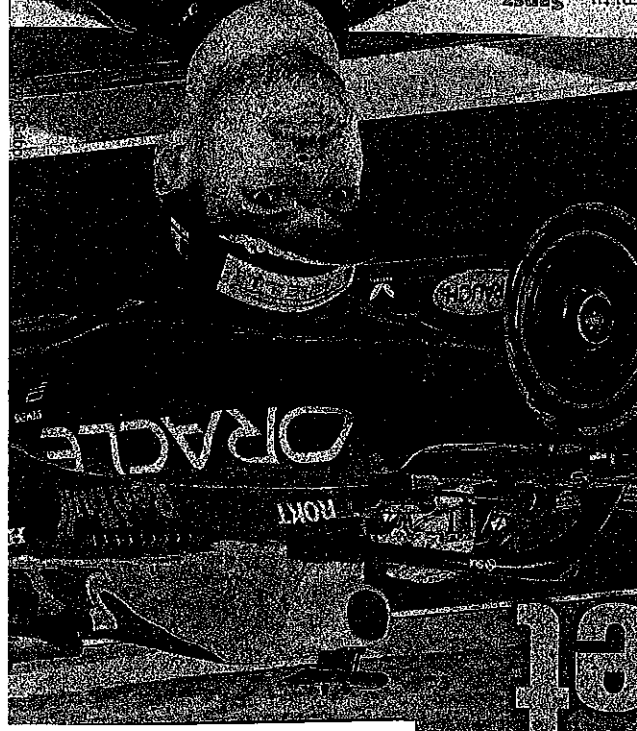
Nálunk mindig esélyes a holland

Nagyt lehet

Szakítani!

Verstappen

sikereivel



Blikk
2020.09.24

► A magyarod!
pályán nem ritka,
hogymeglepo
eredmény születtik

Forma-1 Magyar Nagydíj, Max Verstappen nyer 7,75

te van. De ott volt 1990-ben a belga Thierry Boutsen, aki itt aratott a harmadik győzelmét. A hollandok pedig nem voltak csapattársai. Rivalisálta a pályán nem is csapattársai voltak. George Russell az egyetlen brit versenyző, aki nem nyert. George Russell az egyetlen brit versenyző, aki nem nyert. George Russell az egyetlen brit versenyző, aki nem nyert.



Max Verstappen
bizonyított
Mogyoródon
Sáncz
már sokszor
csapattársai
George Russell
az egyetlen brit versenyző, aki nem nyert.

A FERRARI FAVORITKÉNT KÉSZÜL A MAGYAR NAGYDÍJRA? RUSSELL SZÁMÁRA MÉG VAN VISSZAÚT?

[Horváth Liliána](#)

2026.07.23. 11:02

[HTTPS://INDEX.HU/SPORT/FORMAL/2026/07/23/FORMULA-1-ELNOK-VEZIRIGAZGATO-STEFANO-DOMENICALI-NYILATKOZAT-A-HUNGARORINGROL-41-MAGYAR-NAGYDIJ/](https://index.hu/sport/forma1/2026/07/23/formula-1-elnok-vezirigazgato-stefano-domenicali-nyilatkozat-a-hungaroringrol-41-magyar-nagydi/)

Nincs megállás, szünet nélkül folytatódik a 2026-os világbajnokság: a 11. állomás a megújult Hungaroring, ahol a 41. Magyar Nagydíjat rendezik meg. Andrea Kimi Antonelli visszatért a dobogó tetejére, és 50 pontra nőtt az előnye a nullázó George Russell előtt, miközben a Mogyoródon rekordtartónak számító Lewis Hamilton is beékelődött a két Mercedes-pilóta közé. Noha összességében továbbra is az „ezüstnyilak” számítanak a fő esélyesnek, sokan a Ferrarit várják az élre Mogyoródon, ahol több csapatra és versenyzőre is meghatározó hétvége vár a nyári szünet előtt.

ERRŐL BESZÉLNEK – A LEGFORRÓBB TÉMÁK A Paddockból

Antonelli visszatért a dobogó felső fokára, Russell számára van még visszaút?

Andrea Kimi Antonelli megszakította három versenyt felölelő nyeretlen sorozatát, és a múlt hétvégi Belga Nagydíjon ismét győzelmet aratott. Legközelebbi üldözője, **George Russell** eközben már az első körben kiesett a **Lewis Hamilton**nal történt ütközés után, így hátránya 50 pontra nőtt, és az összetett második helyét is elvesztette a Ferrarival újra előretörő brit ellen.

A Mercedes-versenyzők között így egyetlen hétvége alatt **megduplázódott** a különbség, és Russellnek újra tetemes hátrányból kell visszakapaszkodnia, miközben a **Ferrari** egyre meggyőzőbb kihívóvá lép előre. A brit nemcsak a ponthátránya miatt van nehéz helyzetben, hiszen korábban sem a jobb teljesítményének köszönhetően közeledett, ráadásul **rejtélyes probléma** is hátráltatja.

Russell az elmondása szerint az Osztrák GP óta küszködik azzal, hogy az **egyeneselekben tempót veszít** Antonellivel szemben. A pilóta és a csapat keményen dolgozott a háttérben, azonban akárhányszor azt hitte, hogy rájött a probléma okára, kiderült, hogy tévedett, így továbbra sincs megoldás. A **vezetési stílusán** is változtató Russell számára ugyanakkor jó hír, hogy a gond kevésbé fogja éreztetni a hatását Magyarországon, mint Silverstone-ban vagy Spa-Francorchamps-ban tette, hiszen a Hungaroringen nincsenek hosszú egyenes szakaszok és energiafelhasználás szempontjából is kedvező.

A brit előtt így adott a lehetőség, hogy még a nyári szünet előtt javítson a helyzetén, és a Mercedesnek a leállás során lesz lehetősége még inkább górcső alá venni a rejtélyes problémát.

A Ferrari számít a favoritnak a Magyarországon?

A Ferrari Silverstone-ban és Spa-Francorchamps-ban is nehéz hétvégére számított, mivel a két helyszín karakterisztikája kevésbé kedvezett az autójának, és felnagyította annak gyengeségeit. Ennek ellenére Angliában győzelmet és kettős dobogót ünnepelhetett, míg Belgiumban második és negyedik hellyel zárt. A csapat már korábban is **a Hungaroringet jelölte meg az egyik legkedvezőbb pályájának**, így az elmúlt futamhétvégéken mutatott teljesítménye alapján talán most először érkezhethet valódi favoritként egy versenyhétvégére.

Charles Leclerc ugyanakkor figyelmeztetett: a Ferrarit Monacóban is fő esélyesnek tartották, mégis elmaradt az előzetes várakozásoktól, miközben a Mercedes ért el sikert a hercegség utcáin. A monacói pilóta, aki a Scuderia idei második győzelmét szerezte, és legutóbbi pole pozícióját éppen a tavalyi Magyar Nagydíjon érte el, nem akarja, hogy a csapat Mogyoródon is ugyanebbe a csapdába essen bele.

A maranellóiak csapatfőnöke, **Frédéric Vasseur** is óvatosságra intett, és kiemelte, a Ferrari nem úgy érkezik meg Magyarországra, mintha könnyű hétvége várna rá, hiszen ugyanúgy a nulláról kezdenek mindent, mint bármely más helyszínen. A francia szakember ugyanakkor hangsúlyozta, az előző két futamhétvégén mutatott jó forma nem kizárólag a külső körülmények szerencsés együttállásának volt köszönhető, hanem az Ausztriában bevetett új erőforrásnak és a folyamatos fejlesztéseknek is, amelyek érezhetően javították az autó beállíthatóságát.

A Ferrarinál bizakodásra adhat okot az is, hogy **Lewis Hamilton** különösen kedveli a magyar nyomvonalat, és a pole pozíciók, valamint a győzelmek számában is csúcstartónak számít a Hungaroringen. A hétszeres bajnok ráadásul nemcsak a helyszínen megszerzett elsőségek örökranglistáját vezeti kilenc pole pozícióval, hanem **ez az F1 történetében is rekordnak számít**: egyetlen másik versenyző sem tudott még ennyiszor az élről indulni ugyanazon a pályán.

Fejlesztésekkel készül a McLaren, változtat a Red Bull is

A Ferrarinak ennek ellenére is van oka az óvatosságra a hétvége előtt, hiszen a **Mercedes** összességében továbbra is a legerősebb csapatnak számít, miközben a **McLaren** és a **Red Bull** sem tétlenkedik. A Hungaroringen az elmúlt két évben kettős sikert szerző wokingiak átfogó fejlesztési csomaggal készülnek a nyári szünetet megelőző utolsó állomásra: a saját tervezésű Macarena-szárny mellett több aerodinamikai módosítás, illetve új padlólemez is érkezik az autóra.

A konstruktóri címvédő már Spa-Francorchamps-ban is erős formát mutatott, noha ezt az eredmények nem feltétlenül tükrözték. **Lando Norris** az időmérőn a legjobb helyekért harcolt, majd a motorbüntetése miatt a tizenharmadik pozícióból rajtolva hetedikként zárt úgy, hogy a verseny tizenhárom leggyorsabb köre az ő nevéhez fűződött. **Oscar Piastri** eközben ötödikként ért célba, annak ellenére, hogy a Leclerc-rel történt ütközés során megsérült a padlólemeze, ami a becslések szerint körönként két-három tizedmásodperces veszteséget okozott.

A Red Bull eközben visszahozza a Belga Nagydíjra leszerelt **Macarena-szárnyát**, igaz, nem teljesen az eredeti specifikációban, hiszen a csapatnak reagálnia kellett a megbízhatósági aggályokra. A „vörös bikák” 2022-ben és 2023-ban is győzelmet arattak Magyarországon **Max Verstappen** révén úgy, hogy a holland még egyszer sem indult a pole pozícióból a helyszínen. A holland 2022-ben a tizedik helyről indulva aratott emlékezetes győzelmet, és nála rosszabb pozícióból mindössze két versenyző tudott nyerni Mogyoródon: Nigel Mansell és Jenson Button. Előbbi 1989-ben a 12., míg utóbbi 2006-ban a 14. rajthelyét váltotta a dobogó felső fokára.

A nagycsapatok mellett a kisebb istállók frissítései is figyelmet érdemelnek: a **Racing Bulls** és az **Aston Martin** is előrelépésre készül. A faenzaiaknál Arvid Lindblad után **Liam Lawson** is megkapja a frissítéseket, és arra lehet számítani, hogy a csapat kettős pontszerzésért küzdhet, míg a silverstone-iakra az év egyik legfontosabb hétvégéje vár...

Meghatározó hétvége előtt áll az Aston Martin

Óriási várakozás előzte meg az **Aston Martin** idei szereplését, hiszen az **Adrian Newey**val és több más neves szakemberrel megerősített istállót sokan az élmezőnybe, sőt akár a bajnoki küzdelembe várták. A **Hondával** kötött együttműködés azonban rémálomszerűen indult, miközben az AMR26 **aerodinamikai teljesítménye** sem felelt meg a várakozásoknak. A helyzet súlyosságát jelezte, hogy a silverstone-iak eleinte teljes futamtávot sem tudtak teljesíteni, ráadásul a mezőnyhöz idén csatlakozó Cadillac is verte őket.

Noha a japán motorgyártó folyamatos változtatásokkal igyekezett reagálni, az autóra eddig nem érkezett átfogó fejlesztési csomag. A tervezőlegenda bevallása szerint fájdalmas volt nézni, ahogyan az ellenfelek sorra hozzák az újításokat, de **tudatos döntés** volt a részükről, hogy Magyarországon időzítik a frissítéseket. A csapat **jelentősen átdolgozott autóval** érkezik a Hungaroringre: az AMR26 tömegén is faragtak, miközben az átfogó aerodinamikai csomag és a karosszériát érintő változtatások miatt **új töréstesztnek** is alá kellett vetni a gépet.

Az előzetes becslések szerint az Aston Martin akár jelentős, **körönként két másodperc** körüli javulást is elérhet az újításokkal. Fontos kiemelni, hogy az istálló nem azonnali megváltást, hanem mindenekelőtt visszaigazolást keres a fejlesztésekkel: azt szeretné látni, hogy jó irányba indult-e el. A Hungaroring ebből a szempontból különösen értékes visszajelzést adhat, hiszen a pálya jellegéből fakadóan háttérbe szorul a motorteljesítmény szerepe, így jobban kirajzolódhatnak az autó valódi erősségei és gyengeségei.

A silverstone-iaknak így a nyári szünetben elegendő idő áll majd rendelkezésükre, hogy kiértékeljék a fejlesztési csomag első tapasztalatait, mielőtt a **Holland Nagydíjon** megérkezik a **Honda továbbfejlesztett erőforrása**.

Zárul az ADUO-rendszer második értékelési szakasza

Noha a Nemzetközi Automobil-szövetség (FIA) az idén bevezetett **ADUO-rendszer** első értékelési szakaszának eredményeit sem hozta nyilvánosságra, a **Magyar Nagydíjjal** már a második mérési időszak is lezárul, így a nyári szünetben újabb fontos adatok állnak majd rendelkezésre a gyártók motorteljesítményéről.

Az ADUO-rendszer hónapok óta szolgált központi témát, és főleg azóta kikerülhetetlen a résztvevők körében, hogy az első periódusban meglepetésre a **Red Bull Forddal közösen fejlesztett motorját minősítették a legerősebbnek**, miközben a mindkét bajnokságot nagy előnnyel vezető Mercedes hajtásláncá több mint két százalékkal rosszabbnak ítéltetett. A „vörös bikák” így fejlesztési lehetőség nélkül maradtak, míg az „ezüstnyilak” az idei, illetve a következő évre is kaptak egy-egy esélyt az előrelépésre.

A Red Bull természetesen megtámadta az eredményt, és az értékek ellenőrzését kérte, de a szövetség azóta sem foglalt hivatalosan állást az ügyben. A Mercedes csapatfőnöke, **Toto Wolff** múlt hétvégén ráadásul kijelentette, hogy az övék a legerősebb motor, amit a Red Bull sem hagyott szó nélkül. Az osztrákokat irányító **Laurent Mekies** kiemelte, ő is a Mercedes

hajtásláncát tartja a legerősebbnek, ami az elmúlt futamhétvégéken is megmutatkozott, így érdeklődve várja a következő értékelési szakasz eredményét.

A Red Bull Powertrains abban az esetben kaphat újabb fejlesztési lehetőséget, ha a második periódusban a belső égésű motor teljesítményének hátrányát **legalább két százalékra értékelik**. Amennyiben ez bekövetkezik, különösen érdekes kérdés lesz, *miként változhatott ekkorát a kép úgy, hogy a Mercedes a Monacói és a Magyar Nagydíj közötti időszakban nem vetett be új motorspecifikációt*. Egy ilyen eredmény ugyanis azt sugallná, hogy az első értékelési periódus nem feltétlenül tükrözte pontosan a valós erőviszonyokat, vagy az azóta rendelkezésre álló adatok alapján jelentősen módosult a gyártók közötti különbség megítélése.

MI VÁRHATÓ A MAGYAR NAGYDÍJON?

Nincs megállás, szünet nélkül folytatódik a 2026-os világbajnokság: a tizenegyedik állomás **Mogyoród**, ahol a **41. Magyar Nagydíjat** rendezik meg. Silverstone és Spa-Francorchamps után fellelégezhet a Formula–1 mezőnye, hiszen a két energiaszegény pálya után egy olyan nyomvonal következik, amely jóval **kedvezőbb** az idei autók számára, így a futamhétvégén várhatóan kevesebb szó esik majd a „rettegett” energiagazdálkodásról.

A Hungaroring 1986-ban, az első „vasfüggöny mögötti” F1-es nagydíj helyszínévé vált, és azóta is **megszakítás nélkül szerepel a versenynaptárban**. Idén a **40. jubileumát** ünnepli a Magyar GP, miközben a Hungaroring **teljesen megújult infrastruktúrával** várja a mezőnyt és a szurkolókat. A helyszín népszerűsége továbbra is töretlen, a versenyzők mindig örömmel térnek vissza Mogyoródra, és az elmúlt négy évtizedben számos emlékezetes és klasszikussá vált futamnak adott otthont a ma már igazi old school pályának számító Hungaroring.

Ugyan a Nemzetközi Automobil-szövetség (FIA) **négy egyenesmód szakaszt** is kijelölt a pályán, és ezúttal az energiavisszanyerés sem jelent majd akkora fejtörést a sok kigyorsítás miatt, az előzés továbbra sem ígérkezik egyszerű feladatnak. A Hungaroringet gyakran „Monaco falak nélkül” jelzővel illetik, így a rajt- és a pályapozíció várhatóan ezúttal is döntő jelentőségű lesz.

A **Pirelli** szerint ugyanakkor a várható hőség stratégiai szempontból is érdekes versenyt eredményezhet, mivel az előzetes számításai szerint az egy- és a kétkiállásos taktika papíron közelebb kerül egymáshoz. A vasárnapi futam így könnyen igazi **sakkjátszmává** válhat, ugyanakkor valószínűsíthető, hogy a C3-as, C4-es és C5-ös keverékek közül a két keményebb lesz a preferált versenygumi.

A csapatoknak azt kell mérlegelniük, hogy érdemes-e feláldozni a pályapozíciót a frissebb abroncsokért, hiszen továbbra is az 1-es kanyar kínálja a legjobb és egyetlen igazi előzési lehetőséget. Ráadásul a turbulens levegőben autózva gyorsabban túlmelegedhetnek az abroncsok és maga a gép is. Egy jól időzített bokszkiallás, illetve adott esetben egy **virtuális vagy valódi biztonsági autós szakasz** így akár a futam végkimenetelét is meghatározhatja.

A Hungaroringen eddig összesen **tizenkét alkalommal** kellett korlátozást érvénybe léptetni, míg a **piros zászló** legutóbb a 2021-es kaotikus futamon került sor, amelyen **Esteban Ocon** pályafutása első győzelmét szerezte. A francia mellett **Fernando Alonso** és **Oscar Piastri** is Magyarországon állhatott fel először a dobogó legfelső fokára: a spanyol 2003-ban, míg az ausztrál 2024-ben érte el az áttörést.

Ami a **történelmi múltat** illeti, **Hamilton** nyolc győzelemmel vezeti az örökranglistát az egyik kedvenc vadászterületén. A hétszeres világbajnokon kívül a jelenlegi mezőnyből

egyedül **Verstappen** tudott egynél több sikert aratni a helyszínen: a holland kétszer diadalmaskodott Magyaróródon. A korábban említett Ocon, Alonso és Piastri mellett **Norris** is hungaroringi győztesnek mondhatja magát, miután tavaly ő is megszerezte első sikerét Magyarországon.

Ami a **jelenlegi formát** illeti, továbbra is a **Mercedes** számít az első számú esélyesnek, de a várakozások szerint a **Ferrari** nemcsak igazi kihívóvá léphet elő, hanem ismét harcba szállhat a győzelemért is. Eközben a helyszínen az elmúlt két évben diadalmaskodó, összesen pedig rekordnak számító 13 hungaroringi sikerrel rendelkező **McLaren**, valamint a **Red Bull** is meglepetést okozhat, és izgalmassá teheti a szombati kvalifikációt vagy éppen a dobogós helyezésekért zajló küzdelmet.

Tekintve, milyen **fontos az időmérő** a Magyar Nagydíjon, érdekes tendencia, hogy az elmúlt öt évben egyszer sem a pole pozícióból induló versenyző ünnepelhetett a futam végén. A második helyről rajtolva kétszer, míg a harmadikról, a nyolcadikról és a tizedikről egy-egy alkalommal született győzelem. Az összes eddigi magyaróródi futamot figyelembe véve azonban továbbra is egyértelműen kirajzolódik, hogy meghatározó a jó rajtpozíció: a pole pozícióból tizenhat, míg az első rajtsorból összesen huszonnégy alkalommal nyertek.

Hamilton a hungaroringi pole-listát is vezeti: a brit kilenc alkalommal indulhatott az élről, ráadásul legutóbbi időmérős sikerét éppen a helyszínen jegyezte 2023-ban, még a Mercedes színeiben. Kronológiailag nézve pedig éppen hétszeres világbajnok korábbi csapattársa, **Leclerc** szerezte legutóbb a rajtelsőséget Magyaróródon, így a **Ferrari** két olyan versenyzővel várhatja az idei kvalifikációt, aki már szerzett pole pozíciót a technikás pályán.

A Scuderia jelenlegi párosa mellett **Alonso**, **Verstappen**, **Russell** és **Norris** is indulhatott már az élről a Hungaroringen: az Aston Martin spanyolja kétszer, míg a Red Bull hollandja, illetve a Mercedes és a McLaren brit pilótája egy-egy alkalommal szerezte meg a pole pozíciót. Mindez azt jelenti, hogy az egyéni bajnoki összetett 45 pont előnnyel vezető **Antonelli** a Magyar Nagydíjon egyelőre pole pozícióval és győzelemmel sem rendelkezik. Az olasz újoncévében már a Q2-ben kiesett az időmérőn, a futamon pedig a tizenötödik rajthelyről indulva az utolsó pontszerző pozícióban, tizedikként ért célba.

Figyelembe véve, hogy az **idei pole pozíciós** listát Antonelli vezeti hat rajtelsőséggel, míg Russell a fennmaradó négy időmérőn indulhatott az élről, a Mercedes továbbra is veretlennak számít a szombati kvalifikációkon. A kérdés már csak az, hogy a Hungaroringen is folytatódik-e a sorozat.

Míg a pole pozíciók tekintetében a Mercedes sikerszériája töretlen, a versenyeken a **Ferrari** már kétszer is felülkerekedett, ráadásul az elmúlt négy nagydíjon négy különböző győztest ünnepelhetett a közönség: Barcelonában Hamilton, Spielbergben Russell, Silverstone-ban Leclerc, míg legutóbb Spa-Francorchamps-ban Antonelli állhatott fel a dobogó felső fokára. *A változatos sorozat így tovább folytatódhat egy újabb győztesel, de akár a Ferrari újabb sikerével is – az előzetes várakozások alapján utóbbira mutatkozik nagyobb esély a 41. Magyar Nagydíjon.*

HAMILTON ELÁRULTA AZ NS-NEK, RÓLA NEVEZIK EL A HUNGARORING EGYIK KANYARJÁT

Zsoldos Barna
2026.07.23. 18:31

<https://www.nemzetisport.hu/f1/2026/07/hamilton-elarulta-az-ns-nek-rola-nevezik-el-a-hungaroring-egyik-kanyarjat>

Pénteken hivatalos ceremónia keretében jelentik be, milyen nevet visel mostantól a Hungaroring 14 kanyarja, Míg korábban Jean Alesi, most a Nemzeti Sport kérdésére Lewis Hamilton árulta el előre, ő is a pálya halhatatlanjai közé kerül.

Lewis Hamilton és a Hungaroring között különleges kötelék alakult ki az elmúlt évtizedekben, és nem csak azért, mert rögtön az első Magyar Nagydíját megnyerte. A brit klasszis 2007 után további héttel toldotta meg az első diadalt, és nyolc győzelmével egyértelműen a pálya királyának számít.

Az örökranglistán Michael Schumacher négy, Ayrton Senna három elsőséggel követi őt, a jelenlegi mezőnyből pedig Max Verstappen áll a legjobban, kettővel, így Hamilton rekordja belátható időn belül megdönthetetlennek tűnik. Amikor elkezdte halmozni nálunk a sikereket, többször elhangzott az újságírói kérdés, van-e olyan kanyar, amelyről azt szeretné, hogy egy nap a nevét viselje. Ilyenkor mindig a kettést nevezte meg, és amikor csütörtökön arról érdeklődtünk nála, büszkévé tenné-e, ha ez most megtörténne, elárulta, meg is fog történni.

„Én azt hallottam, hogy konkrétan ez a helyzet – mondta a Nemzeti Sport kérdésére Hamilton a Hungaroringen. – Sosem gondoltam volna, hogy ilyesmi megadatik nekem. Abba is nehéz belegondolni, hogy amikor Silverstone-ban versenyzek, egy egyenes viseli a nevem. De 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.”

Hamilton egyébként nem csupán nyolc futamgyőzelmet, hanem kilenc pole pozíciót is szerzett hazánkban, így szombaton rekordot dönthet: egyazon helyszínen még soha senkinek sem sikerült tíz rajtelsőséget kivívnia. A Ferrari sajtóeseményén az M4 Sport arról érdeklődött, melyek az első emlékei a Hungaroringről, és mi a háttere annak, hogy ez a pálya rendre a legjobbat hozza ki belőle:

„Az első emlékem innen a GP2-ből származik, arra már nem emlékszem különösebben, hogy gyerekként tévén néztem az itteni F1-es versenyeket. Nem igazán tudom, miért vagyok itt ennyire sikeres. Ez a pálya megköveteli a késői, valamint a kombinált fékezést a kanyarcúspontok felé. Kicsit gokartos jellege van egy F1-es autóhoz viszonyítva. Többnyire kanyarok alkotják, és nem tudom, miért ment itt mindig is annyira jól, de imádom a pályát, és szerintem minél inkább szeretsz egy pályát, annál jobban teljesítesz rajta.”

NSO.HU

PIASTRI, BERMAN ÉS COLAPINTO SEM ÜL AUTÓBA A MAGYAR NAGYDÍJ KEZDETÉN

H.L

2026.07.22. 12:52

Három csapat nem a megszokott versenyzőpárossal vesz részt a hétvégén rendezendő Magyar Nagydíj pénteki első szabadedzésén.

A szabályok értelmében valamennyi csapatnak **autónként két** pénteki első szabadedzésen kell lehetőséget biztosítania olyan pilótának, akik legfeljebb két Formula–1-es futamon állt rajthoz. A hétvégi **Magyar Nagydíj** előtt összesen három alakulat, a **McLaren**, a **Haas** és az **Alpine** döntött úgy, hogy bokszfalra ülteti egy-egy versenyzőjét a nyitányon.

A wokingiaknál a tesztversenyző, **Leonardo Fornaroli** foglalhatja el Oscar Piastrit ülését. A Formula–2 tavalyi bajnoka Spanyolországban már vezethette az MC40-est, és a legfrissebb hírek szerint jó esélye van rá, hogy jövőre **Oliver Bearman** csapattársa legyen a Haasnál, hiszen Esteban Ocon jövője egyre kérdésesebb az amerikaiaknál.

Bearman Piastrinhoz hasonlóan nem vesz részt az első tréningen a Hungaroringen, a brit pilóta **Hirakava Rjónak** adja át a helyét. Az Alpine-nál eközben **Paul Aron** jut lehetőséghez, az észt Franco Colapintót állítja félre az első egy órában.

A **41. Magyar Nagydíj** programja pénteken **13 óra 30 perckor** rajtol az első szabadedzéssel.

SZEMERKÉLŐ ESŐ FOGADTA A PILÓTÁKAT A HUNGARORINGEN – MINDEN KÉSZ A MAGYAR NAGYDÍJRA

[HTTPS://WWW.NEMZETISPORT.HU/F1/202607/SZEMERKELO-ESO-FOGADTA-A-PILOTAKAT-A-HUNGARORINGEN-MINDEN-KESZ-A-MAGYAR-NAGYDIJRA](https://www.nemzetisport.hu/f1/202607/szemerke-lo-eso-fogadta-a-pilotakat-a-hungaroringen-minden-kesz-a-magyar-nagydi-jra)

ZSOLDOS BARNA

2026.07.23. 12:56

Szürke, esős időben érkeztek meg a Magyar Nagydíj „nulladik” napján csütörtökön a Hungaroringre a versenyzők, akik délután a média kereszttüzében osztják meg gondolataikat a hétvégéről. A rajongókra is izgalmas programok várnak.

Noha manapság már minden nagydíjon jóval később kezdődnek az éremi programok az F1-ben, mint az elmúlt években, csütörtök délelőtt a Hungaroring paddockjában sétálva azért már belebotlottunk néhány „koránkelő” versenyzőbe. Vannak, akik a mai napig szilárdan hiszik, hogy megéri minél előbb akklimatizálódni a nagydíjhelyszínen, és bár a pályabejárás korántsem annyira divatos, mint néhány évvel ezelőtt, azért akadnak még kivételek. A Hungaroring aszfaltján azért is nagy volt az élet, mert a juniorkategóriák (F2, F3) képviselői még lelkesen sétálnak csütörtökön, és persze néhány csapattag kerékpárral is szívesen körbe tekeri a vonalvezetést.

Az eső egyébként nem sokáig szemerkélt, és egy idő után a szürke égbolt is kiderült, de azért ez is jelzi, hogy a mogyoródi dombok között a hétvége folyamán bármikor változhatnak a körülmények. Ez a tavalyi időmérőn is így volt, pedig az a nap óriási hőséggel indult – az izgalmak szempontjából nem bánnánk, ha idén is valami hasonlóan lenne részünk. Egyébként, ahogy keddi cikkünkben „ígértük”, csütörtökre valóban elkészült minden a Hungaroring paddockjában és boxutcájában, teljes pompájukban ragyognak a csapatok monumentális motorhome-jai, ahogy a garázsfelszerelések is a helyükre kerültek.

A pálya irányítói a szurkolókról sem feledkeztek meg – azoknak, akiknek, nincs lehetőségük kilátogatni a hétvége további részében, külön vásárolhatnak csütörtöki belépőt a szurkolói zónába (nagyjából 13 ezer forintnak megfelelő euróért), és élvezhetik a programokat, F1-es játékokat, kiegészítő tevékenységeket. A délután egyik fénypontja számukra az lehet, amikor a szurkolói színpadon testközelbe kerülhetnek az F2-es, F3-as pilótákhoz, de a magyar autóversenyzés képviselői is eljönnek, sőt, Kapu Tibor úrhajóssal is találkozni lehet. Akik szemfülesek voltak, és hamar lecsaptak a „High Speed test” jegyekre, azok a délutáni boxutca-látogatáson is részt vehetnek, vagyis hiába beszélünk „nulladik” napról, látszik, hogy csütörtökön a versenyzőknek, a médiaképviselőknek és a rajongóknak is bőven lesz mit csinálniuk.

Kimi Antonelli: Apám azt mondta, ha még egyszer ilyet csinálok, kitekeri a nyakamat, mint egy csirkének

BORBÉLY LÁSZLÓ

2026.07.23. 19:29

[HTTPS://INDEX.HU/SPORT/FORMA1/2026/07/23/FORMULA-1-2026-MAGYAR-NAGYDIJ-MEDIANAP-MERCEDES-KIMI-ANTONELLI-FERRARI-CHARLEC-LECLERC-RED-BULL-MAX-VERSTAPPEN/](https://index.hu/sport/forma1/2026/07/23/formula-1-2026-magyar-nagydijszabadedzése-kimi-antonelli-ferrari-charlec-leclerc-red-bull-max-verstappen/)

Rohamosan közeledünk a 41. Formula–1-es Magyar Nagydíjhoz, amelynek pénteki szabadedzése előtt immár 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.

Csütörtökön a medianapon minden versenyző elmondhatta gondolatait az idénről, a legtöbbet a jelentős szabályváltoztatások jelentette pluszkihívások, illetve a versenyzés megmaradt élvezeti faktora érdekelt, 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 Alonsoék várakozásait is meghallgathattuk, a jövő szerdán már a 45. születésnapját ünneplő klasszis a spanyol válogatott méltatása mellett az Aston Martin projekjének jövőjéről is beszélt.

Charles Leclerc: A Mercedes a favorit a kvalifikáción, de...

A Ferrari monacói pilótája szerint azért is különösen nehéz a mai autók finomhangolása, mert rendkívül érzékenyek a változásokra az autók, és nagyon kis módosítás is nagy hatással lehet a teljesítményre.

Charles Leclerc elmondta, hogy ő sem rajong azért, hogy az energiavisszanyerés miatt taktikázni kell azon, hogy a pálya mely szakaszán lehet tövig nyomni a gázt, és hol kell arra figyelni, hogy az akkumulátor sem merüljön le, de nem akar kifogásokat keresni, és véleménye szerint mindenkinek az adott lehetőségéből kell kihozni a legtöbbet.

„Nagyon sok változó van, nyitottnak kell lenni arra, hogy megtaláld a jó megoldást, de rengetegen vannak, akik mind azért dolgoznak, hogy segítsék a munkánk. A Formula–1 világában folyamatosan kell alkalmazkodni a körülményekhez, mindezt pedig a lehető leggyorsabban” – mondta.

Azt nem állíthatjuk, hogy a monacói legsikeresebb F1-es helyszíne lenne a Hungaroring, hiszen háromszor is a negyedik helyen futott be, így még mindig vár az első dobogós helyezése a Magyar Nagydíjon. Lehet esélye a Ferrarival ezúttal erre?

Azt látni kell, hogy egy körön még mindig a Mercedes a referenciapont, nagyon nehéz lesz az időmérőn bármit kezdeni velük. Minden autónak megvan a maga karakterisztikájából adódó előnye, és talán ezen a pályán, ezekkel a lassú kanyarokkal közelebb lehetünk a Mercedesekhez

– vélekedett az erőviszonyokról Leclerc.

Verstappen a 2025-ös feltámadásának megismétlésében reménykedhet

A négyszeres világbajnok **Max Verstappen** többször is felemelte a szavát az idei szabályok kapcsán, így ezúttal sem maradhatott ki a kérdések közül.

„Minden más motorversenyben, ha a kanyarban találsz tempót, az ingyen idő, itt pedig lehet, hogy ha túl jól csinálod meg a kanyart, akkor ennek többszörösét bukod el a következő egyenesben. Nem optimális, hogy azon kell sakkozgatni, hogy kitaláld, hogyan érheted el a legjobban az egyenesben a tempót.”

A Magyar Nagydíjon 2022-ben és 2023-ban is diadalmaskodó holland versenyző legutóbb csak a 9. lett, és annyira elkeseredett volt a Red Bull teljesítménye miatt, hogy azt mondta, **csapata 2025-ben már egy versenyt sem nyerhet meg**. Ekkor 97 ponttal volt Oscar Piastri és 88 ponttal Lando Norris mögött a tabellán, **az utolsó 10 futamból viszont aztán 6-ot is megnyert, kétszer-kétszer pedig a 2. és 3. lett**, így a végén csak 2 ponttal maradt le a vb-címről.

Erre a felvetésre a jelenleg az élvonalas Kimi Antonellitől 113 pontra tanyázó Verstappen nevetve azt felelte, hogy most is jó lenne egy hasonló idénzárás.

Antonelli: Apám azt mondta, ha még egyszer ilyet csinállok, kitekeri a nyakamat

De ha már az élvonalas, a fiatal olasz aligha képzelhetett volna szebb 2026-os idényt, amelyet úgy is vezet 45 ponttal Lewis Hamilton, és 50-nel csapattársa, George Russell-lel szemben, hogy kétszer rendkívül peches volt, és pont nélkül zárt a technika miatt.

Robbanásszerű fejlődésének egyik zálogaként a szimulátor segítségét emelte ki, amelyben az új kanyarvételi technikát fejleszteni tudta, és a végtelenségig begyakorolt elemeknek a futamokon is sok hasznát tudja venni.

A nap legjobb mondata is hozzá kapcsolódik, amikor édesapjára, a szintén korábbi autóversenyző **Marco Antonellire** terelődött a szó. Elmondása szerint családjá őríási támogatója a karrierjének, de van, amit még az idősebb Antonelli is rosszallóan jegyez meg: mégpedig a pályaelhagyások miatti figyelmeztetéseket.

Hamilton nagy hibája után a Belga Nagydíjat megnyerő Antonelli őríását lépett a vb-cím felé

Spában Charles Leclerc és Max Verstappen állhatott még a dobogóra.

Nem egyszer fordult elő, hogy utolsó figyelmeztetésig jutott el, ami után egy újabb hiba miatt Spában például **a Belga Nagydíj 1. helyét** is elbukta volna, mivel Leclerc csupán 1,9 másodpercre követte, az időbüntetés pedig 5 másodperc lett volna ezért.

Igen, srácok, azt hiszem, mind tudjátok, hogy szeretem a pályát kicsit túlságosan is kihasználni, amire mindenképpen figyelnem kell. Ha a spái esetet nézzük, butaság volt, mondtam is magamnak, hogy »mi a bánatot csinállok«, ilyen volt Barcelonában és Miami-ban is, ezen mindenképpen kell dolgoznom. Persze, néha a versenyben a lehető legjobban ki kell használnom a pálya határait, de ha olyan esetben is ezt teszem, amikor egyébként nincs is erre szükségem, akkor felesleges bajba kerülhetek. Mondom még egyszer, ezen mindenképpen dolgoznom kell, és apám egyik első szava is az volt a verseny után, hogy: »Gratulálok a győzelemhez, de...« – és mindig jön egy de – »...ha még egyszer meglátom, hogy feleslegesen elhagyod a pályát, kitekerem a nyakadat, mint egy csirkének.« Szóval ezen mindenképpen kell dolgoznom még – mondta nevetve Antonelli.

Csapattársa, **George Russell** futamok óta sérüléssel küszködik, de reméli, hogy a Magyar Nagydíjon gond nélkül tud teljesíteni, arra a felvetésre, hogy a közel-keleti helyzet miatt eddig törölt, és év végén kérdésessé váló versenyek miatt kevesebb lehetősége lehet ledolgozni a hátrányát azt felelte, hogy ő csak imád versenyezni, és minden évben reméli, hogy a lehető legtöbb lehetősége lesz erre.

„Persze, nagyon jó lenne 24 versenyes idény, én szeretném, hogy minél több legyen, mert imádok versenyezni és csatázni a pályán, mindegy, hogy végül hány futamon kell ezt megtennem” – mondta Russell, aki szerint a Ferrari erős kihívója lehet az eddigi mind a tíz időmérőt behúzó Mercedesnek a versenyhétvége során.

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.

Jacques Villeneuve, az 1996-os Magyar Nagydíj győztesének relikviája Budapestre érkezett

VADÁSZ MÁRTON

2026.07.24. 06:30

A 2026-os Formula–1-es Magyar Nagydíj dobogósai a híres Moët & Chandon pezsgővel ünnepelnek majd a pódiumon. A Champagne magyarországi története több mint 200 évre, a motorsporthoz fűződő kapcsolata pedig közel egy évszázadra nyúlik vissza.

A Moët & Chandon, a Formula–1 hivatalos champagne-a idén is elhozza az ünneplés ikonikus hagyományát a magyar fővárosba. A 2026. július 24–26. közötti Magyar Nagydíj hétvégéjén a világhírű francia ház a pályán, és Budapest-szerte is jelen lesz, egy kizárólag erre az alkalomra tartogatott meglepetéssel, melynek a Rodolfo Champagne & Cocktail bar ad otthont.

A Ház motorsporthoz fűződő öröksége 1936-ig nyúlik vissza, amikor Tazio Nuvolari a Vanderbilt Kupa megnyerése után egy Moët & Chandon Jeroboammal ünnepelt. A ma már elmaradhatatlan győzelmi locsolás viszont csak 1967-ben, a Le Mans-i 24 órás verseny után született meg Dan Gurney jóvoltából; ő volt az első, aki a pezsgőjét a nézőkre locsolta.

Számunkra a Magyar Nagydíj hétvégéje jóval több egy versenynél – az ünneplés és a közös öröm alkalmá. Idén azt szerettük volna, hogy a Moët & Chandon Budapest legszebb helyszínein is jelen legyen. Meggyőződésünk, hogy kiemelten fontos, hogy a fővárosban ilyen magas színvonalú események kerüljenek megrendezésre, hiszen ezek a minőségi turizmus egyik legfőbb motorját jelentik: a világ élvonalát vonzzák a városba, és tovább erősítik Budapest nemzetközi rangját.

– mondta Kacsóh Gábor, a Fine Brands Company, a márka hivatalos hazai forgalmazójának társtulajdonosa.

Az 1743-ban alapított Moët & Chandon a franciaországi Champagne-régió legnagyobb szőlőültetvényein gazdálkodik, és kivételes savoir-faire szakértelmét gazdag champagne-kínálatán keresztül osztja meg világszerte. Magyarországon egyébként 1815-ben járt először, amikor a Pesten élő Mr. Miller 100 palack *vin blanc mousseux*-t (akkori értéken 350 frank) rendelt.

Az 1996-os Magyar Nagydíjat Jacques Villeneuve nyerte Damon Hill és Jean Alesi előtt – erős pillanat a Williams meghatározó szezonjában. A dobogós ceremónia után a három versenyző saját kezűleg írta alá a győztesnek járó háromliteres Jeroboam palackot, mely a Rodolfo Champagne & Cocktail Bar-ban tekinthető meg.

A 2026-os Formula–1-es Magyar Nagydíjat a július 25–26-ai hétvégén rendezik.

Lenyűgöző a Hungaroring, az F1 elnöke szerint hosszabb távon terveznek a Magyar Nagydíjjal

KSZSZ

2026.07.23. 11:06

Stefano Domenicali, a Formula–1 elnök-vezérigazgatója szerint a felújított Hungaroring lenyűgöző, ők pedig készen állnak arra, hogy a magyarországi F1-es futam hosszabb távú jövőjéről egyeztessenek az illetékesekkel.

A pálya 40. születésnapja és a hétvégi [41. Magyar Nagydíj](#) alkalmából a versenysorozat első embere a formula.hu szaklapnak adott exkluzív interjút, amelyben kiemelte, 1986-ban még senki nem gondolta volna, hogy a mostanihoz mérhető fejlesztés megy majd végbe a Hungaroringen.

Lenyűgöző. Rendkívül büszke vagyok arra, amit a promóter és a kormány végrehajtott, teljesítve a velünk kötött megállapodást, ami arról szólt, hogy a legjobb minőségű infrastruktúrát biztosítsák számunkra

– fogalmazott. A 61 éves szakember azt mondta, nemzetközi szinten is nagyon pozitív a vélemény a Hungaroring Sport Zrt. és Magyarország elkötelezettségét illetően.

„Nemcsak a promóter, hanem az ország is úgy pozicionálja magát, hogy referenciaként szolgálhat a sport világában. Lehetne más a helyzet, de tényekkel lehet bizonyítani a hatékonyságot. Nem akarunk politizálni, 1986 óta azonban hihetetlen elkötelezettséget láttunk a Forma-1 iránt, függetlenül attól, ki volt a miniszterelnök vagy ki volt kormányon” – nyilatkozta Domenicali. Hozzátette, „Magyarország mindig elsődleges prioritásként kezelte a befektetések terén az F1-et és ezt nem fogjuk elfelejteni”. Az olasz szakember kiemelte, fontos, hogy a promótert képviselő Ariane Frank-Meulenbelt és a Hungaroring Sport Zrt.-t elnök-vezérigazgatóként irányító Gyulay Zsolt között hosszú évek óta stabil az együttműködés, ami a sportág érdekeit szolgálja. Domenicali arról is beszélt, hogy Magyarország új kormányának tagjaival, a miniszterelnökkel és a miniszterekkel is örömmel várja a közös munkát.

Meggyőződésem, hogy nemcsak a miniszterelnök, de a kormányában tevékenykedő miniszterek is értékelni fogják azt az erőfeszítést és nagy gazdasági hatást, amelyet a verseny az országra gyakorol. Igazán remélem, hogy lesz ideje megélni ezt az eseményt, és ha lesz ideje eljönni, örülni fogunk, ahogy a minisztereknek is

– fogalmazott.

Az elnök-vezérigazgató a hosszabb távú jövőről is szót ejtett, és jelezte, az elvégzett fejlesztésekre és az eddigi stabil együttműködésre alapozva ők készen állnak a tárgyalásokra.

A Hungaroring 1986 óta szerepel a versenynaptárban, ez a legkésebb bizonyítéka az F1-es világbajnokság iránti hűségnek. Emellett elvégezték a megfelelő felújításokat, én pedig úgy gondolom, készen állunk rá, hogy a még távolabbi jövőről egyeztessünk

– jelentette ki az MTI alapján.

Domenicali részletekbe nem bocsátkozott, de megemlítette, hogy később akár sprintfutamos hétvégére is sor kerülhet Magyarországon. Az idén hat ilyen fordulót rendeznek, jövőre többet terveznek. „Annyit elmondhatok, hogy a Hungaroring szerepel azon pályák listáján, amelyek esetében egyértelműen beszélhetünk erről, mert szeretnénk előrelépni ezen a területen” – mondta.

A 41. Formula–1-es Magyar Nagydíjat vasárnap 15 órakor rendezik, a program azonban pénteken kezdődik a szabadedzésekkel. A hétvége eseményeit folyamatosan követheti az Indexen, a vasárnapi futamról pedig percről percre közvetítéssel jelentkezünk.

Index.hu

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

BORBÉLY LÁSZLÓ

2026.07.23. 14:04

[HTTPS://INDEX.HU/SPORT/FORMA1/2026/07/23/FORMULA-1-2026-MAGYAR-NAGYDIJ-CSUTORTOKI-SAJTONAP-BOTTAS-PEREZ-GASLY-BORTOLETO-HULKENBERG-OCON/](https://index.hu/sport/forma1/2026/07/23/formula-1-2026-magyar-nagydijsutortoki-sajtonap-bottas-perez-gasly-bortoleto-hulkenberg-ocon/)

Csütörtökön a médianappal megkezdődött a Formula–1-es Magyar Nagydíj versenyhétvégéje, amely a vasárnapi főfutammal tetőzik majd be. Addig is néhány pilóta már elmondhatta véleményét az idény szabályváltozásaival, saját autója és egyéni teljesítményével kapcsolatban, és persze szóba kerültek a magyarországi szurkolók is.

Az esősen induló csütörtöki napon gyorsan kisütött a nap, ahogyan a csapataktivizációkhoz közeledtünk, és a szerencsések a tavalyi vb-címért a végsőig harcban levő **Oscar Piastri**val vagy éppen az 1996-os világbajnok **Damon Hill**-l-el is találkozhattak, aki épp itt nyerte első versenyét 1993-ban, és ugyanitt diadalmaskodott 1995-ben is.

A csapatok hétvégére létesített főhadiszállásai már réges-régen készen álltak a nap nyitányára, világbajnoki helyezésekkel ellentétes irányban pedig a személyes találkozókat is megkezdtek, elsőként az újonc Cadillac-pilótával.

Valtteri Bottas elmondta, hogy az újonccsapat folyamatosan fejlődik, de ezt csak apránként tudja megtenni, óriási előrelépés nem várható, de saját magával kapcsolatban a kihagyást követően úgy érzi, hogy már ott tart az autó és a szabályok megértésében, valamint a tempóban, amit elvárna.

„A nagy csapatokkal szembeni hátrány ledolgozása nehéz, hiszen egy örökkévalóság óta itt vannak, jól olajozott gépezetekkel működnek, és persze ezek a csapatok is fejlesztenek folyamatosan, így nehéz ledolgozni a hátrányt. Remélhetőleg az új idényben nagyobb tudunk előrelépni, amihez az új gyár is segítség lesz” – mondta Bottas, hozzátéve, hogy az új szabályokhoz mindenkinek alkalmazkodni kell, és bár neki nem annyira stílusa az energia-visszanyerésre fókuszálás nyújtotta extra kihívás.

A Magyar Nagydíjnak otthont adó Hungaroringgel kapcsolatban kellemes emlékeket őriz, és mindig szívesen tér ide vissza:

Itt mindig remek a hangulat, rengeteg finn zászló is szokott lenni, kedvesek és vidámak az emberek, lehet, hogy az olcsó sör miatt is – viccelődött a finn versenyző.

Csapattársa, az ugyancsak kihagyás után visszatérő **Sergio Pérez** hozzátette, elértek az idényben arra a pontra, amikor már a jövő évi autón van a fókusz, és hangsúlyozta, nem azzal foglalkozik, mennyi futam adatik meg számára, hanem élvezi azt a lehetőséget, ami még előtte áll.

„Voltak kétségeim a visszatéréssel kapcsolatban, de bebizonyítottam magamnak, hogy megvan még bennem a tempó. A legnagyobb kihívás a visszatérésben az, hogy hamar el lehet szokni a Formula–1 világának örült tempójától, erre az életstílusra visszaállni, hogy akár minden héten más országban ébredsz, azért nem mindig könnyű.”

Az Alpine-nál versenyző **Pierre Gasly** is hangsúlyozta, hogy csak azzal kell foglalkozni, amit kontrollálni tud, és abból kihozni a maximumot, igaz, ő ezt már az idei szabályváltoztatások okozta nehézségekkel kapcsolatban mondta. A francia versenyző is kitért a Hungaroring nyomvezetésére:

„Nagyon élvezem ezt a pályát a remek kanyarok miatt, és az ilyen típusú aszfaltcsíkokon kevésbé van hatása az energia-visszanyerésnek és az akkumulátor töltésének is.”

Az Audinál **Gabriel Bortoleto** az alkalmazkodóképesség fontosságát hangsúlyozta, és azt, hogy a versenyzőknek nagy hatása lehet ebben a típusú Formula–1-ben, hogy milyen technikákkal próbál meg boldogulni.

„A motorsportnak nem egy technikáról kellene szólnia, amit megtanulunk gokartban, hanem alkalmazkodni az új kihívásokhoz” – véli.

Nico Hülkenberg ugyancsak kiemelte, hogy a nem éppen nagy tempójú egyenesekkel, sokkal inkább a technikás lassú kanyarokkal tarkított magyarországi pályán kevésbé problémás az akkumulátortöltöttség kérdése, ugyanakkor arról is beszélt, hogy véleménye szerint az új F1-es szisztéma megtanulása az idősebb pilóták számára sem jelent nagyobb hátrányt, mint a fiataloknak.

„Persze változik az F1, a kanyartempó most alacsonyabb, de ugyanúgy élvezetes, csak meg kell tanulnia mindenkinek, hogyan kezelje ezt a helyzetet. Talán nem annyira dinamikus, mint volt, de még mindig rendkívül élvezetes az F1-ben versenyezni” – mondta a Haasnál versenyző **Esteban Ocon**.

A francia versenyző ugyanakkor lényegesen kritikusabb volt az új szabályokkal kapcsolatban, és véleménye szerint ezek kiveszik a pilóták kezéből sokszor az irányítást. Egy szemléletes példát is mondott az energia-visszanyerés problematikáját illetően:

„ha olyan pontján fogy el a töltöttség, akkor az **képes minket »megölni« az adott körön**. Alapvetően is három-négy tizedet tud veszíteni az ember a tavalyi kanyarok tempójához képest, ami rendkívül frusztráló, de ha egy nagy egyenesben jön el a kritikus pont, azzal gyakorlatilag másodperceket tudunk veszíteni.”

A Formula–1-es Magyar Nagydíj hétvégéjéről, amely pénteken a szabadedzésekkel veszi kezdetét, folyamatosan számolunk be helyszíni anyagokkal.

(Borítókép: Valtteri Bottas a Hungaroringen 2026. július 23-án. Fotó: Kaszás Tamás / Index)

Káprázatos, öreg Mercedes safety carok érkeztek a Hungaroringre

Tiltáson pörög a Forma-1-es Magyar Nagydíj, vagyis az év legfontosabb és legnépszerűbb motorsportos eseménye a Hungaroringen. Maga az F1 egyáltalán nem érdekelt – a technikai sportok közül egyedül a MotoGP köt le –, a körítés azonban mindig tartogat olyat, amitől lemegyek hídba. Ez idén se volt másképp: a hivatalos, vadiúj Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+ safety car mellé érkezett néhány fantasztikus, régi biztonsági autó is. Mind Mercedes, mind elképesztően kíváncsi. Mesélek róluk.

Jakusovszky Kristóf

Közzétéve: 2026. 07. 23. 18:01

<https://totalcar.hu/magazin/2026/07/23/mercedes-safety-car-hungaroring-f1/>

A mostani egy brutális szörny

Kezdjük az aktuális biztonsági autóval, ami egy tűzokádó Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+. Ez egy teljesen új autó, amit a Magyar Nagydíjon használnak először, és érdekesség, hogy ez az első összkerekes safety car. Bár egy F1-es versenyautóhoz képest aranyos játéknak tűnhet, a GT 63 Pro valójában egy könnyörtelen célszerszám.

A GT 63 Pro motorja a több brutál Merciből ismert, kézzel készült, négyliteres, kétturbós V8-as, ami ebben a kivitelben egészséges 620 lóerőt és 850 Nm-t tud. A kétajtós, hosszú orrú GT-vel tehát odébb lehet állni, irgalmatlanul gyors autóról van szó.

Az aerodinamikai elemeket továbbfejlesztették: az aktív hátsó szárnyal, az új terelőelemekkel és az első splitterrel az új safety car tisztességes mennyiségű leszorítóerőt termel, és a tempós kanyarokban is stabil marad. A GT 63 alatt karbon-kerámia fékek pörögnek, így a megállással se lesz gond. Az autó jelzőfényeit is továbbfejlesztették, amiknél érdekesség, hogy a fényerejük állítható, így ez precízen hozzáigazítható a külső fényviszonyokhoz.

A Mercedes egyébként 30 éve szállítja a [Forma-1](#) safety carjait, az előző AMG GT Black Seriést 2022 óta, vagyis 4 évig használták. Az évfordulós dekorációval ellátott, új GT 63 Prot a Hungaroringen állítják hadrendbe először. Bár az autókat rendszeresen cserélgetik, úgy tűnik, hogy a pilóta bevált: 2000 óta, azaz 26 éve a korábbi DTM-versenyző, Bernd Mayländer terelgeti a biztonsági autókat.

Lenyűgöző korábbiak is érkeztek

A Mercedes nem bízta a véletlenre az évfordulót: a használatos safety car mellé hoztak két olyat is, amiket már nyugdíjaztak. Az egyik egy SLS AMG, a másik pedig egy CLK 55 AMG. Mindkét Mercit ezüst színű, és jóval szerényebb, mint a drámai külsejű, GT3-as versenyautókra hasonlító Black Series. A kevésbé hivalkodó külső azonban nem jelenti azt, hogy a korosabb AMG-k ne lennének legalább olyan menők, mint a vadiúj.

A CLK 55 AMG a második safety car, amit a Mercedes útnak indított az F1-ben: 1997-től 1999-ig használták. A C208-as CLK legmérgesebb változatába egy 5,4 literes, szívó V8-ast lógattak, ami 347 lóerőt és 540 Nm-t tud. Különösen érdekes ebben az autóban, hogy az 1999-ben bemutatott szériaváltozat előtt két évvel már ezzel nyomták a Forma-1-es versenyautók felvezetését.

Az egyik legszexibb modern Mercit is használták az F1-ben az ikonikus 300 SL-t idéző, az öreghez hasonlóan sirályszárnyas SLS AMG tökéletesen megtestesíti, hogy miről szól egy AMG. A motorházteteje szinte végtelen, a kabin apró, és még úgyis végtelenül kíváncsinak látszik, hogy az arányai egyértelműen különösek. Csodálatosan szexi darab, nem véletlen, hogy a Mercedes beállította biztonsági autójának.

Az [SLS AMG](#) egyébként összesen négy évig dolgozott a világ versenypályáin: először 2010 és 2012 egy sima SLS AMG-t használtak, majd 2012 és 2014 között egy erősebb, SLS AMG GT-vel haladtak a világ leggyorsabb versenyautói előtt. Mindkét változat hosszú motorházteteje alatt ugyanaz a legendás, 6,2 literes V8-ast találhatók. Az SLS 571 lóerőt tudott, a GT pedig 591-et.

Budapest belvárosába is jutott néhány

Úgy látszik, hogy a Mercedes több helyszínen is szeretné megünnepelni, hogy harminc éve szállítanak biztonsági autót a Forma-1-nek. A budapesti Fashion Streetre két másik, szintén ezüst fényezésű AMG jutott, nehogy az F1-en kívül szerényebb legyen a biztonság.

Az egyik egy fantasztikus, durván kiszélesített Mercedes CLK 63 AMG. Bár gyanús, olyan, mint egy Black Series, valójában ez még sima CLK 63 AMG-nek számít, a rendszám Black Series később érkezett. Ezt a C209-es belső kódú CLK 63-at egyébként 2006 és 2007 között használták.

A másik autónál azonnal gyanús lehet, hogy kombi, vagyis T-modell. Ez azért lehet így, mert ez egy medical car, vagyis orvosi autó. A baleset helyszínére is illik gyorsan odaérni, ezért az 2004 és 2007 között egy C 55 [AMG](#) T-modellt rendszeresítettek a feladathoz. Hatékonyan odébb lehet vele állni: egy 5,4 literes, 367 lóerős V8-as hajtja.

Kiderült, ennyiért ehetsz-ihatsz 2026-ban a Hungaroringen

A szokásosnál egy nappal hamarabb kinyitottak a vendéglátóegységek a Forma-1-es Magyar Nagydíjon. Idén nem lóttak ki az árak.

Fehér Patrik

2026.07.23. csütörtök 18:54

https://www.vezess.hu/forma-1/2026/07/23/ennyiért-ehetsz-ihatsz-2026-ban-a-hungaroringen-magyar-nagydij-bufearak/#google_vignette

Tekintve, hogy a pályára lépéskor korlátozzák, hogy mennyi ételt és italt vihet az ember a Hungaroringre a Forma-1-es Magyar Nagydíjra, **mindig kardinális kérdés**, hogy milyen árakkal kell számolni a büféknél és a vendéglátóegységeknél. Ennek járt utána a Vezess a helyszínen.

Azt már tavaly láttuk, hogy az új főlelátó mögötti terület nagyobb, ennek megfelelően pedig meg is nőtt a vendéglátóhelyek száma. De mi mennyibe kerül? Nézd meg galériánkban az alábbi képre kattintva!

Tekintve, hogy a pályára lépéskor korlátozzák, hogy mennyi ételt és italt vihet az ember a Hungaroringre a Forma-1-es Magyar Nagydíjra, **mindig kardinális kérdés**, hogy milyen árakkal kell számolni a büféknél és a vendéglátóegységeknél. Ennek járt utána a Vezess a helyszínen.

Azt már tavaly láttuk, hogy az új főlelátó mögötti terület nagyobb, ennek megfelelően pedig meg is nőtt a vendéglátóhelyek száma. De mi mennyibe kerül? Nézd meg galériánkban az alábbi képre kattintva!

Összességében az árak nem szálltak el, a legtöbb tétel tolerálható mértékben növekedett – más kérdés, hogy a 7-8 ezres hamburgerek és gyrosok nem megszokottak a hétköznapiakon. Az egységáras italokért fizetendő összeg egyáltalán nem változott, a kávé viszont 200 forinttal drágább lett.

Leszolta maradi pilótatársait az F1-es ifjonc

Baka Gábor

2026.07.24. péntek 08:50

<https://www.vezess.hu/forma-1/2026/07/24/leszolta-maradi-pilotatarsait-az-f1-es-ifjonc/>

A Magyar Nagydíj jelenti a 2026-os Forma-1-es világbajnokság nyári szünet előtti utolsó futamát, és bár az még nem világos, hány forduló lesz összesen, azért amolyan felezőpontnak tekinthető.

A Hungaroring csütörtöki sajtónapján a versenyzők egymásnak egészen ellentmondó véleményeket fogalmaztak meg az új szabályok szerinti versenyzésről, főleg az energiafelhasználás és akkumulátorhasználat miatt különösen nehéz silverstone-i és spái fordulók fényében.

A sportágba egy év kihagyás után a vadonatúj Cadillacnél visszatért Sergio Perez arról beszélt, hogy bár kihívást jelentett számára az F1 ritmusához, az utazásokhoz való visszaszokás, összességében a elégedett az eddigi teljesítményével, mind az időmérőkön, mind a futamokon, ám a versenyzéssel már jóval kevésbé, 2026-nak ez a legfőbb negatívuma:

„Hogy mi lesz a jövő évi változások hatása? Nehéz kiismerni ezeket a szabályokat, amíg az ember nem tett próbát, nem tudja. Az F1 és az FIA komoly munkát végzett az év eleje óta, de az igazságot nem lehet elrejtteni, ez most nem Forma-1” – fejtegette a mexikói veterán.

Az alpine-os Pierre Gaslyt is szembesítették Oscar Piastri korábbi megjegyzésével, miszerint a mai autókban néha akár kiszámíthatatlanul is a mesterséges intelligencia, az algoritmus diktálja a hajtást, ami frusztráló:

„Teljesen egyetértek vele. Több eleme is van ennek. Az egyik a kiszámíthatatlanság: az egyik körön másfél tizedet hoz a rendszer, aztán meg semmi, az időmérőn ezek az eltérések nagyon sokba kerülhetnek, ha épp tétre menő körön jön elő, több helyet is bukhat az ember. Másrészt a futamon is rossz, mert az ember mindig igyekszik a leggyorsabban menni, de ha nincs rásegítés, vagy jön a motoros töltés, akkor a kanyarokban kell ellensúlyozni, hozni a tempót, ott kell kockáztatni, hogy megcsúszik az autó, hogy előbb elkoptatjuk a gumit. Nekem ez így idegen, mert gyerekkoromtól úgy tanultam, hogy a lehető leggyorsabban érkezzünk meg a kanyarba.”

Később, a hivatalos versenyzői sajtótájékoztatón Piastrit újra megkérdezték, milyen „kiszámíthatatlan” segédeszközzel versenyezni.

„A kimerítő válaszhoz kellene vagy fél óra. Ez előző, nagyon kiérett hibrid erőforrásoknál is számított a tanulás, a programozás, az MI, de azoknál egy-egy kis eltérés sokkal kisebb hátránnyal járt. Idén viszont a hajtás felét adja a rásegítés, és nagyjából nincs befolyásunk arra, az mikor jön. Egyes pályákon, mint Silverstone-ban, Spában sokkal rosszabb a helyzet, itt kevésbé lesz az, de azt azért nehéz feldolgozni, hogy a általában egy egyenesben is elfogy a hajtás fele” – magyarázta az ausztrál. Kontrasztosan beszélt a témáról az Audi fiatal versenyzője, a második szezont teljesítő Gabriel Bortoleto, amikor felvetették, hogy sok versenyző nem szereti a 2026-os autókat, nehezen alkalmazkodik az energiamenedzsmenthez, és ahhoz, nem egyszer az autó algoritmus a dönt a rásegítésről:

„Hogy az algoritmusok? Nos, a Forma-1-ben vagyunk, nem? Itt fejlesztjük a jövő technológiáit. Ha mi nem használunk minden rendelkezésre álló dolgot, akkor nem is tudom, mit csinálunk itt. Korábban azért panaszkodtak a pilóták, mert túl sok dolguk volt, most azért, valami átveszi bizonyos feladataikat? Nekem tetszik, tetszik, hogy a szoftver körről körre tud alkalmazkodni.”

„Úgy gondolom, az autóversenyzés sosem csakis egy adott vezetési stílusról szólt, sosem úgy működött, hogy valamit örök életünkre mindig úgy csinálunk, ahogy gokartozás közben tanultuk. Fontos, hogy képesek legyünk alkalmazkodni. Azért vagyunk mi a világ 22 legjobb versenyzője. Nyilván néha engem is frusztrál, ha nem tudok megcsinálni valamit, de ez ettől is élvezetes a versenyzés” – mondta a brazil.

De az új autókhoz való alkalmazkodás után mellett a gyors pilóták továbbra is lehetnek gyorsak?

„Hát, Verstappent már lassúnak látják? A hétszeres világbajnok lassú lett idén? Leclerc lassú? Szerintem továbbra is nagyon versenyképesek. Szóval nem. Lewis még jobb is, mint tavaly volt. Max továbbra is örületesen erős, és a címvédő Lando is nagyon gyors, amikor épp nem romlik el az autója.”

Nem csak Baumgartner: magyar pilóták a Hungaroring F1-programjában

Hazánknak eddig egy Forma-1-es pilótája volt, de meglepően sok magyar volt, akik miatt kimehettünk szurkolni az F1-re, a Hungaroringre. Emlékszel rájuk?

Fehér Patrik

2026.07.24. péntek 06:02

https://www.vezess.hu/forma-1/2026/07/24/nem-csak-baumgartner-magyar-pilotak-a-hungaroring-f1-programjaban/#google_vignette

40 éves a Forma-1 magyar helyszíne, a Hungaroring, és kisebbfajta csoda, hogy megszakítás nélkül visszajár ide a mezőny. Csak azt sajnálhatjuk kicsit, hogy eddig nem sok versenyhétvégén szoríthattunk olyan pilótának, aki a piros-fehér-zöld színeket képviseli...

...ez azonban hatalmas tévedés!

Tény, hogy csúcskategóriás versenygépet csak két magyar, és egy magyar kötődésű pilóta vezetett a mogyoródi dombok között, de ha a teljes versenyhétvégeket nézzük, akkor egy csokorra való versenyzőt össze lehet szedni.

Kesjár Csaba

Szinte egy időben azzal, hogy a Forma-1 megvetette Magyarországon a lábát, a hazai formautós szcénából kitört Kesjár Csaba. 1986-ban már nemzetközi sikerei is voltak, az osztrák Formula Ford után 1987-ben jöhetett az NSZK F3-as bajnoksága.

Egy igencsak belerázódós szezon volt ez, Kesjárt leginkább a középmezőny elejében lehetett megtalálni, ennek ellenére a média gyakorlatilag úgy beszélt róla, mint a pilóta, aki a Forma-1-es mezőnybe *be fog* jutni. Nem kis nyomás lehetett ez.

Az elvárások ilyen magasra emelésének is volt talán köszönhető, hogy – legalábbis a nyomtatott sajtóban – alig esett szó arról a hétvége során, hogy Kesjár aktív szerepet kap az F1-hétvégén. Nem ismert, hogy mikor derült ki, de a jelek szerint talán csak a pénteki edzésnapon vált biztossá, hogy a magyar versenyző a Zakspeed versenygépével három kört megtehet a Forma-1-es futam leintése után. Ennek ellenére csak pár mondatot kapott a több bekezdéses pénteki beszámolók végén az üléspróba, meg a vasárnap délutáni magyaros program.

És mi történt azután, hogy Kesjár körözött? A magyar sajtóban nem sok minden. Ahogy böngészünk az **Arcanum Újságokat**, az volt az érzésünk, hogy kicsit mintha természetesnek vette volna ezt mindenki, egyfajta kötelező lépésnek az F1 felé. *„Életemben először ültem Forma-1-es versenyautóban. Nem hittem, hogy megvalósul a nagy álmom, s a magyar közönség előtt mutatkozhatok be egy ilyen nagy teljesítményű autóval. Kissé tartottam a nagy sebességtől, de utóbb kiderült, félelmem alaptalannak bizonyult. Szenzációs, szavakba foglalhatatlan érzés. Nagyon boldog vagyok, külön köszönet a Zakspeed vezetőinek, hogy segítettek.”* – Békés Megyei Népújság, 1987. augusztus (42. évfolyam, 180-204. szám)

A végső álmom aztán nem valósult meg, Kesjár Csaba 1988-ban elhunyt egy F3-as edzésbalesetben.

Baumgartner Zsolt

A debreceni születésű pilóta már tényleg eljutott a Forma-1-ig. A formautós lépcsőfokok mászása jól ment neki, 2001-ben már az F3000-ben találta magát, közvetlenül a Forma-1 alatt. 2002-re a széria egyik legjobb csapatához igazolt, és ugyan az eredmények nem nagyon jöttek, de Eddie Jordan így is leigazolta Baumgartnert a Jordanhez. Első F1-es tesztjére még ebben az évben sor került.

2003 már egy picivel jobban alakult az F3000-ben, de a végén ez nem számított, mert a Magyar Nagydíj pénteki napján a csapat állandó versenyzője, Ralph Firman megsérült, amikor leszakadt a Jordan hátsó szárnya. Baumgartnert ugrasztották a helyére, aki hazai pályán debütált versenyhétvégén az F1-ben.

Tervben volt, hogy a magyar versenyző 2004-re is marad, ám a szponzori megállapodásokat nem sikerült tető alá hozni a sárga alakulatnál. Átnyergelt hát a mezőny legkisebb csapatához, a Minardihoz, ahol aztán megszerezte az első magyar Forma-1-es pontot is.

Baumgartner az első Magyar Nagydíján kiesett műszaki hiba miatt, 2004-ben pedig öt körös hátránnyal lett 15., utolsó a célba érők között.

Hanóch Nisszáni

Listánkra feltettük az izraeli, de Magyarországon élő üzletembert is, aki 2005-ben, gyakorlatilag a 42. születésnapjára vett magának egy szabadedzést a Minardinál. Nisszáni nagyon kínos produkciót nyújtott: csigalassú volt, a vetélytársak panaszkodtak rá, ő maga meg az autóra, hogy annak túl sok a leszorítóereje – bizony, ezt mondta!

Első és utolsó F1-es edzését végül a sódérágyban fejezte be Nisszáni, aki nem szállt ki az autóból, hanem azzal együtt emelte ki a daru a kavicsból és vitte biztonságos helyre. A pilóta állítólag azért maradt a kocsiban, mert elfelejtette, hogy a kormányt ki kell venni a helyéről, és úgy tud kiszállni.

40 éves a Forma-1 magyar helyszíne, a **Hungaroring**, és kisebbfajta csoda, hogy megszakítás nélkül visszajár ide a mezőny. Csak azt sajnálhatjuk kicsit, hogy eddig nem sok versenyhétvégén szoríthattunk olyan pilótának, aki a piros-fehér-zöld színeket képviseli...

...ez azonban hatalmas tévedés!

Tény, hogy csúcskategóriás versenygépet csak két magyar, és egy magyar kötődésű pilóta vezetett a mogoródi dombok között, de ha a teljes versenyhétvégéket nézzük, akkor egy csokorra való versenyzőt össze lehet szedni.

Kesjár Csaba

Szinte egy időben azzal, hogy a Forma-1 megvetette Magyarországon a lábát, a hazai formaautós szcénából kitört Kesjár Csaba. 1986-ban már nemzetközi sikerei is voltak, az osztrák Formula Ford után 1987-ben jöhetett az NSZK F3-as bajnoksága.

Egy igencsak belerázódós szezon volt ez, Kesjárt leginkább a középmezőny elejében lehetett megtalálni, ennek ellenére a média gyakorlatilag úgy beszélt róla, mint a pilóta, aki a Forma-1-es mezőnybe be fog jutni. Nem kis nyomás lehetett ez.

HIRDETÉS

Kesjár Csaba (Kép: Fortepan / Szalay Béla)

Az elvárások ilyen magasra emelésének is volt talán köszönhető, hogy – legalábbis a nyomtatott sajtóban – alig esett szó arról a hétvége során, hogy Kesjár aktív szerepet kap az F1-hétvégén. Nem ismert, hogy mikor derült ki, de a jelek szerint talán csak a pénteki edzésnapon vált biztossá, hogy a magyar versenyző a Zakspeed versenygépével három kört megtehet a Forma-1-es futam leintése után. Ennek ellenére csak pár mondatot kapott a több bekezdéses pénteki beszámoló végén az üléspróba, meg a vasárnap délutáni magyaros program.

És mi történt azután, hogy Kesjár körözött? A magyar sajtóban nem sok minden. Ahogy böngészünk az **Arcanum Újságokat**, az volt az érzésünk, hogy kicsit mintha természetesnek vette volna ezt mindenki, egyfajta kötelező lépésnek az F1 felé. *„Életemben először ültem Forma-1-es versenyautóban. Nem hittem, hogy megvalósul a nagy álmom, s a magyar közönség előtt mutatkozhatok be egy ilyen nagy teljesítményű autóval. Kissé tartottam a nagy sebességtől, de utóbb kiderült, félelmem alaptalannak bizonyult. Szenzációs, szavakba foglalhatatlan érzés. Nagyon boldog vagyok, külön köszönet a Zakspeed vezetőinek, hogy segítettek.”* – Békés Megyei Népújság, 1987. augusztus (42. évfolyam, 180-204. szám)

A végső álmom aztán nem valósult meg, Kesjár Csaba 1988-ban elhunyt egy F3-as edzésbalesetben.

Baumgartner Zsolt

A debreceni születésű pilóta már tényleg eljutott a Forma-1-ig. A formaautós lépcsőfokok mászása jól ment neki, 2001-ben már az F3000-ben találta magát, közvetlenül a Forma-1 alatt. 2002-re a széria egyik legjobb csapatához igazolt, és ugyan az eredmények nem nagyon jöttek, de Eddie Jordan így is leigazolta Baumgartnert a Jordanhez. Első F1-es tesztjére még ebben az évben sor került.

2003 már egy picivel jobban alakult az F3000-ben, de a végén ez nem számított, mert a Magyar Nagydíj pénteki napján a csapat állandó versenyzője, Ralph Firman megsérült, amikor leszakadt a Jordan hátsó szárnya. Baumgartnert ugrasztották a helyére, aki hazai pályán debütált versenyhétvégén az F1-ben.

HIRDETÉS

Tervben volt, hogy a magyar versenyző 2004-re is marad, ám a szponzori megállapodásokat nem sikerült tető alá hozni a sárga alakulatnál. Átnyergelt hát a mezőny legkisebb csapatához, a Minardihoz, ahol aztán megszerezte az első magyar Forma-1-es pontot is.

Baumgartner az első Magyar Nagydíján kiesett műszaki hiba miatt, 2004-ben pedig öt körös hátránnyal lett 15., utolsó a célba érők között.

Baumgartner Zsolt (Kép: Robert Cianflone/Getty Images)

Hanóch Nisszání

Listánkra feltettük az izraeli, de Magyarországon élő üzletembert is, aki 2005-ben, gyakorlatilag a 42. születésnapjára vett magának egy szabadedzést a Minardinál. Nisszání nagyon kínos produkciót nyújtott: csigalassú volt, a vetélytársak panaszkodtak rá, ő maga meg az autóra, hogy annak túl sok a leszorítóereje – bizony, ezt mondta!

Első és utolsó F1-es edzését végül a sóderágyban fejezte be Nisszání, aki nem szállt ki az autóból, hanem azzal együtt emelte ki a daru a kavicsból és vitte biztonságos helyre. A pilóta állítólag azért maradt a kocsiban, mert elfelejtette, hogy a kormányt ki kell venni a helyéről, és úgy tud kiszállni.

Hanóch Nisszání (Kép: Vladimir Rys/Bongarts/Getty Images)

Akiknek a Forma-1 kapujában szurkolhattunk

Forma-1-es hétvégére nem csak a Forma-1 miatt érdemes járni, számos betétfutamot is rendeznek. Ezek ráadásul igen nevesek: a formaautós szériák legjobbjait az F1-es csapatok mindig is testközelből figyelték, ha már úgys egy helyen és időben versenyeznek.

Az F1-es nevelőszériáig eljutó magyarokból ugyani több volt, mint F1-es pilótából, de azért ez a lista sem mondható túl bőségesnek. Ráadásul van is átfedés **Baumgartner** révén, aki az F3000-ben, az F1 akkori első számú nevelőszériájában 2001-ben és 2002-ben is indult a Hungaroringen. Második indulásakor hetedik lett a 20 fős mezőnyben.

Ezt követően 2011-ig kellett várni egy újabb magyar színre lépéséig. Kiss Pál Tamás a GP3-ban, a mai Forma-3-nak megfeleltethető szériában vitézkedett két éven keresztül. Év végi 16. és 12. helyezései ugyan nem voltak erősek, de első évében még futamot is nyert – igaz, nem nálunk. A Hungaroringen két 10. hely jelentette a csúcst, bár úgy, hogy 2012-ben volt egy 3. helye is, a pályán, viszont megbüntették.

Néhány évvel ezelőtt szinte a semmiből bukkant fel Tóth László neve, aki két szezont a Forma-3-ban teljesített 2021-ben és 2022-ben. A szezonoikat pont nélkül zárta, legjobb magyarországi eredménye egy 23. helyezés volt.

A kevés figyelmet kapó széria, ahol szinte hemzsegték a magyarok

A formaautózás világán túl is van élet a Forma-1-es versenyhétfőjén. Ez napjainkban a Porsche Szuperkupát jelenti, mely gyakorlatilag az utolsó felvonás akcióból a vasárnapi Forma-1-es futam előtt. Erről nem sokan tudnak, idén már tévében sem közvetítik a kupás Porsche 911-esek futamait.

Az 1993 óta futó szériában gyakoriak a vendégpilóták, akiknek sokszor maga a Porsche biztosít lehetőséget egy-egy beugrásra, kiválasztva egy ismertebb arcot az adott versenyhelyszínről. A 2001-ig visszatekinthető archívum szerint így fordult meg a mezőnyben Zengő Zoltán (2001), Barta Attila (2002), Weber Gábor (2003), Talmácsi Gábor (2004), Szabó Gergő (2004), Palik László (2005), Kiss Norbi (2007) és Walter Csaba (2010).

Rajtuk kívül voltak olyanok, akik teljes szezont teljesítettek a Szuperkupában. Ebben a magyar BOVI Motorsport volt Rácz István és Bódis Kálmán támasza az ezredforduló utáni években. A hazai autós gyorsasági élet akkortájt vitézkedő Lekeney György 2016-ban és 2018-ban képviselte a magyar színeket, míg Vincze Ádám 2019-ben.

Van még valaki?

Vannak, bizonyára még sokkal többen. Sajnos azonban nincs az az adatbázis, mely megmondja azt, hogy például kik álltak rajthoz az első Forma-1-es futamok BBK, vagyis Béke és Barátság-kupa betétfutamán. Említhetjük viszont a 2003-as és 2004-es évet, amikor a magyar Renault Clio-kupa futama is bekerült a hétfői F1-es menetrendbe, melynek mezőnye csak magyarokból állt.

Két új épülettel bővült a Hungaroring a Forma-1-re

Immár teljes pompájában állnak a Forma-1-es csapatok motorhome-jai a Hungaroring paddockjában, kettő ezek közül teljesen új.

https://www.vezess.hu/forma-1/2026/07/23/ket-uj-epulettel-bovult-a-hungaroring-a-forma-1-re/#google_vignette

A Forma-1-es csapatok az európai versenyhelyszíneken saját motorhome-jukat állítják fel a paddockban. A létesítmények az egykori lakóautókból, pótkocsikból mára többemeletes üveg-fém – esetleg alpesi jellegű fa – palotákká fejlődtek, melyeket kamionok tucatjai szállítanak a helyszínekre és csapattagok tucatjai építenek fel, majd bontanak le.

Nincs ez másképp a Hungaroringen sem, ahol a **Magyar Nagydíjat** megelőző csütörtök reggelére immár tényleg elkészültek a főhadiszállások. Noha 11 csapatos jelenleg a mezőny, motorhome-ból mégis 14 van, ugyanis az F1-nek, az FIA-nak, a Pirellének és a DHL-nek is van ilyen létesítménye. Ha nem jön ki a matek, az nem véletlen: azért nem 15 a motorhome-ok száma, mert a Red Bull és a Racing Bulls közös fedélen osztozik – igaz, ez méretében kitesz kettőt is.

2026-ban a Forma-1 mezőnyében egy vadiúj és egy megújuló csapatot is találunk. Ennek fényében mind a Cadillac, mind az Audi olyan motorhome-ot épített, melyet korábban még nem láthatott a magyar közönség. Ezeket is láthatod alábbi galériánkban, abban a sorrendben, ahogy a paddockban is helyet foglalnak!

A HUNGARORING UTÁN JÖN A MÁSODIK ADUO-MÉRÉS AZ F1-BEN

2026.07.23., csütörtök, 06:14

<https://f1vilag.hu/hirek/a-hungaroring-utan-jon-a-masodik-aduo-meres-az-f1-ben/>

A Magyar Nagydíj lezárul az ADUO második értékelési időszaka, miközben Toto Wolff kijelentette, hogy a Mercedes rendelkezik a legerősebb erőforrással – Laurent Mekies pedig egyetértett vele.

A 2026-os Forma-1-es szezon 11. versenyhétvégéjét ezen a hétvégén rendezik a Hungaroringen. A Magyar Nagydíj nemcsak azért lesz fontos, mert a nyári szünet előtt lezárja az idény első felét, hanem az erőforrások teljesítményének értékelése szempontjából is komoly jelentőséggel bír.

A hungaroringi hétvégével ugyanis véget ér az ADUO második értékelési időszaka. A Nemzetközi Automobil Szövetség által kidolgozott rendszer lehetővé teszi, hogy a teljesítményhátrányban lévő erőforrás-gyártók módosításokat hajtsanak végre saját egységeiken, és csökkentsék lemaradásukat a mércének számító V6-oshoz képest.

Az első ilyen határpontot a Kanadai Nagydíj jelentette. Erre azért volt szükség, hogy realisabb mérések készülhessenek, miután az Irán és az Amerikai Egyesült Államok közötti konfliktus miatt két közel-keleti versenyt is töröltek. Kanada és Magyarország között hat futamot rendeznek, az előírások pedig éppen ekkora időszakot határoznak meg a második méréshez.

A Magyar Nagydíjat követően **az új adatokat elvileg két héten belül nyilvánosságra kellene hozni**, az első értékelési időszak tapasztalatai alapján azonban ez egyáltalán nem vehető biztosra. A szezon első negyedére vonatkozó értékeket ugyanis továbbra sem tették közzé. Kizárólag az erőforrás-gyártók tudták meg, milyen mértékű fejlesztéseket végezhetnek, és mennyi erőforrást fordíthatnak motorjaikra.

A Kanadai Nagydíjat követő értékelés alapján a Red Bull-Ford motorját tekintették a legerősebbnek, miközben a Mercedes még ADUO-kedvezményt is kapott. A hírek szerint a német gyártónak 2-4 százalékos közötti lemaradást kellett behoznia.

„Olyan problémánk volt, amely az összes Mercedes-motort érintette: hiányzott a teljesítmény az egyenesben, és ez nagyon komoly hátrányt jelentett számára. A felelősség 100 százalékban a miénk. Csapatként mindent beleadunk: miénk a legerősebb erőforrás, van egy győzelemre képes autónk, és mindenki a lehető legtöbbet teszi azért, hogy minimálisra csökkentsük a hibákat. Hibák azonban előfordulnak, mert emberek vagyunk” – mondta Toto Wolff a Belga Nagydíj után.

„Büszke vagyok arra, hogy a HPP és az MGP szervezetéhez tartozhatok. Olyan emberek csoportjairól van szó, akik mindenüket beleadják. Idén igazán erős terméket alkottunk, én pedig inkább megbízhatósági problémákat oldok meg, mintsem egy lassú motort vagy autót próbáljak gyorsabbá tenni.”

Laurent Mekies, a Red Bull csapatfőnöke nem mulasztotta el az alkalmat, hogy kiemelve Wolff szavait. A francia szakember – az idény első negyedének ADUO-méréseihez kapcsolódó csalódást követően – egyetértett riválisával.

„Totónak igaza van. Én is úgy gondolom, hogy nekik van a legerősebb erőforrásuk” – nyilatkozta Mekies Spában. „Ezen a hétvégén pedig kétségtelenül jelentős előnyük volt az egyenesben.”

„De nem ez volt az első alkalom. A legtöbb hétvégén előnyben vannak az egyenesekben. Ezen a hétvégén pedig a pálya karakterisztikája miatt ez még nyilvánvalóbbá vált. Meglátjuk tehát, mi történik. Ahogy mondtad, a második időszak egy hét múlva, Budapesten zárul le. Meglátjuk, mi lesz.”

A Magyar Nagydíj után következik a nyári szünet, a figyelem azonban teljes egészében az ADUO-mérések második időszakának eredményeire irányul majd. A Red Bull és a Mercedes erőforrásai közötti értékek már a szezon első hónapjaiban is közel voltak egymáshoz, a sorrend pedig akár meg is fordulhat. Ugyanakkor azzal is számolni kell, hogy a Red Bull erőforrása kevesebb mint 2 százalékkal maradhat el a Mercedesétől, amennyiben utóbbit tekintik a Forma-1 új teljesítményreferenciájának. Ebben az esetben a Red Bull továbbra sem kapna semmilyen fejlesztési lehetőséget.

MOTORVITA, NAGY FEJLESZTÉSEK ÉS VERSTAPPEN JÖVŐJE: FELPÖRÖGTEK AZ ESEMÉNYEK A HUNGARORINGEN!

2026.07.23., csütörtök, 22:57

https://f1vilag.hu/hirek/motorvita-nagy-fejlesztések-es-verstappen-jovoje-felporogtek-az-esemenyek-a-hungaroringen/#google_vignette

Az Aston Martin komoly újításokkal érkezett Magyarországra, a Mercedes több problémára is megoldást talált, miközben ismét téma lett Max Verstappen jövője és a V8-as motorok esetleges visszatérése.

Fejlesztési csomaggal támad az Aston Martin

Az Aston Martin a Hungaroringen veti be idei első jelentős fejlesztési csomagját, Mike Krack szerint azonban annak eredménye önmagában még nem határozza meg a csapat sorsát. Fernando Alonso sem feltétlenül látványos előrelépést vár: számára az a legfontosabb, hogy az újítások egyértelmű irányt mutassanak.

A Mercedes kijavította a spái hibát

A német gyártó szoftveres módosítással orvosolja a George Russell autóján Spában jelentkező, az energialeadást érintő vezérlési problémát. Russell emellett megkönnyebbülten számolt be arról, hogy közelmúltbeli küszködését nem a vezetési stílusa, hanem egy hibás kalibráció okozta. A Magyar Nagydíjon zárul az ADUO második értékelési időszaka is, Toto Wolff pedig úgy véli, jelenleg a Mercedesé a legerősebb erőforrás.

V8-as fordulat jöhet, Verstappen már belefáradt a vitába

Az FIA aktívan vizsgálja a V8-as motorok visszatérésének lehetőségét, a tervezett koncepcióban a hangzás, az egyszerűség, a költséghatékonyság és a fenntarthatóság is központi szerepet kapna. Max Verstappen már 2023-ban figyelmeztetett az új erőforrás-formula várható problémáira, mostanra azonban elege lett kritikái ismételtetéséből.

Pilótapiac: újra terítéken Verstappen és Ocon jövője

Ismét találgatások indultak Verstappen red bullos folytatásáról, miután Jos Verstappent és Raymond Vermeulent a McLaren vendéglátóegységében látták Belgiumban. Esteban Ocon helyzete sem biztos a Haasnál: szerződése 2026 végén lejár, a francia pedig nehéz időszakon és pályafutása legrosszabb szezonkezdetén van túl.

Hamilton talpra állt, Antonelli hibái feszültséget okoznak

Lewis Hamilton egy évvel súlyos hungaroringi mélypontja után a világbajnokság második helyezettjeként tért vissza Magyarországra, és büszkén beszélt idei fordulatáról. A bajnoki éllovas Kimi Antonelli ugyan megnyerte a Belga Nagydíjat, két pályaelhagyása miatt azonban a Mercedes és családja türelmét is próbára teszi.

Negyvenéves a Hungaroring, Malajzia készenlétben

A Hungaroring negyven éve fogadta először a Forma-1 mezőnyét: az évforduló alkalmából felidéztük a Magyar Nagydíj legemlékezetesebb fordulatait. A hétvégén bemutatkozik az új, 612 lóerős Mercedes-AMG biztonsági autó is. Közben Malajzia váratlan visszatérése is szóba került, miután az F1 tartalékhelyszínt keres arra az esetre, ha a közel-keleti futamokat nem lehetne megrendezni.

Nem a Mercedesnek kedveznek az előjelek Mogyoródon

<https://magyarnemzet.hu/sport/2026/07/magyar-nagydi-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 rivális is 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 ideit, 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 élmzőnyből.

A McLaren a Hungaroringen teszteli a fejlesztését

Az idény felét, egyben a négyhetes nyári szünetet megelőzően azonban az Aston Martin és a legjobb közép csapatnak 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 konstruktóri 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 Magyarórón 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 Magyaróróra 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.

Ennyibe kerül egy éjszaka a Forma-1-es Magyar Nagydíj sztárjainak budapesti szállásán – árlista

Kovács Bence
2026.07.24

https://www.origo.hu/sport/f1/2026/07/magyar-nagydij-forma-1-hotel-arak#google_vignette

Miközben Lewis Hamilton a Hungaroringen kialakított motorhome-jában tölti a versenyhétvégét, csapattársa, Charles Leclerc, valamint a Red Bull, a Mercedes és a McLaren pilótái budapesti luxusszállodákban éjszakáznak. A hotelek a Forma-1-es Magyar Nagydíj idején többet kérnek egy-egy szobáért, mint más időszakban. Az árak 300 ezer forintnál kezdődnek, de egy lakosztályért ennél jóval többet kérnek.

Megkérjük az árát egy éjszakai szállásnak azokban a budapesti hotelekben, ahol a [Forma-1-es Magyar Nagydíjra érkező sztárpilóták laknak a hétvégén](#). Az Origo információi szerint a Ferrari és a Red Bull versenyzői ugyanott – a mezőny által nagyon kedvelt Four Seasons Hotel Gresham Palace-ban – foglaltak szobákat, a Mercedes választása az Al Habtoor Palace-ra esett, a McLaren párosa pedig az Aria Hotel Budapestbe költözött be. Utánajártunk, mégis mennyibe kerül egy-egy éjszaka ezekben az ötcsillagos szállodákban.

Four Seasons Hotel Gresham Palace

Információink szerint a Ferrari és a Red Bull versenyzői – Lewis Hamilton kivételével – a Forma-1-es mezőny egyik kedvelt budapesti szálláshelyét választották a Magyar Nagydíj idejére. [Charles Leclerc](#), Max Verstappen és Isack Hadjar a főváros egyik exkluzív ötcsillagos hotelében, a Lánchíd pesti hídfőjénél fekvő Four Seasons Hotel Gresham Palace-ban szálltak meg. Nem kevés pénzért. Egy Superior szoba – ami egyébként máskor "csak" 300 ezer forint körül van – két külön ágygal vagy egy nagy franciaágygal egyaránt [600 ezer forintba kerül egy éjszakára ezen a hétvégén](#). A Dunára nyíló kilátást külön meg kell fizetni, azért pluszban 200 ezer forintot kérnek. A lakosztályokat pedig milliókban mérik.

- Superior szoba egy franciaágygal vagy két külön ágygal 602 ezer Ft/éjszaka
- Szoba egy franciaágygal, Dunára nyíló kilátással 805 ezer Ft/éjszaka
- Lakosztály egy franciaágygal 2,4 millió Ft/éjszaka

Al Habtoor Palace

Úgy tudjuk, a Mercedes versenyzői a korábbi Ritz-Carlton szállodát, új nevén Al Habtoor Palace-t választották, ahol a rajongóknak jó esélyük van [összefutni George Russell-lel](#) és Kimi Antonellivel. Az Andrásy út közelében található ötcsillagos hotelben is többet kell fizetni a Magyar Nagydíj idején. A franciágyas superior szoba ára péntek és szombat éjszaka is meghaladja a 300 ezer forintot – míg más időszakban alig haladja meg a 100 ezret. Természetesen itt is van lakosztály, olcsóbb és drágább egyaránt.

- Superior szoba egy franciaágygal 323 ezer Ft/éjszaka
- Delux szoba egy franciaágygal vagy két külön ágygal 381 ezer Ft/éjszaka
- Executive lakosztály egy franciaágygal és egy kanapéágygal 728 ezer Ft/éjszaka
- Nora lakosztály egy franciaágygal és egy kanapéágygal 1,9 millió Ft/éjszaka

Aria Hotel Budapest

A McLaren párosa az Aria Hotel Budapestben szálltak meg az értesüléseink szerint. Oscar Piastrí és Lando Norris a Szent István-bazilika szomszédságában töltik az éjszakáikat ezekben a napokban. Az ötcsillagos boutique szállodában szintén drágább ez a hétvége, mint a többi. Ugyanaz a szoba, ami máskor 200 ezer forint sincs, most pénteken közel félmillióba kerül.

- Luxus szoba egy franciaágygal, a Zenekertre nyíló kilátással 407 ezer Ft/éjszaka
- Terrace szoba egy franciaágygal, a városra nyíló kilátással 420 ezer Ft/éjszaka
- Aria signature szoba egy franciaágygal és kanapéval 437 ezer Ft/éjszaka

Ezért imádják Magyarországot az Alpine pilótái – exkluzív interjú Gaslyval és Colapintóval

Szabó Eszter

2026.07.24

https://www.origo.hu/sport/f1/2026/07/magyar-nagydi-j-gasly-colapinto-interju#google_vignette

Óriási tömeg fogadta a Corvin Palace előtt az Alpine két pilótáját. A Magyar Nagydíj előtt Pierre Gasly és Franco Colapinto az Origo Sportnak elárulta, hogy Budapest és a magyar szurkolók minden évben különleges helyet foglalnak el a szívükben.

Kígyózó sorok, hatalmas tömeg, folyamatos szurkolás és megszámlálhatatlan közös fotó – talán így lehetne leginkább összefoglalni azt a két órát, amelyet a BWT Alpine hivatalos szurkolói eseményén töltöttünk a a 41. Magyar Nagydíj előtt. Több mint ötszáz rajongó gyűlt össze csütörtök este a Corvin Palace-ban, hogy személyesen is találkozhasson a francia istálló két versenyzőjével, Pierre Gaslyval és Franco Colapintóval. **A Forma–1 két sztárpilótája az Origo Sportnak adott interjújában egyaránt kiemelte, hogy különleges helyet foglal el a szívükben Magyarország. Elmondásuk szerint ennek legfőbb oka a magyar szurkolók szenvedélye és lelkesedése, amelyet évről évre megtapasztalnak a Hungaroringen.**

Szerintem a szurkolók adják ennek a versenynek az igazi varázsát. Hihetetlen szeretettel és lelkesedéssel fogadnak minket minden évben, és ezt tényleg érezzük. Már reggel, amikor kilépünk a szállodából, rengetegen várnak ránk – sokan órák óta csak azért, hogy láthassanak minket. Ez nagyon sokat jelent nekünk. Valahogy mindig azt érzem, hogy itt különösen közel kerülünk a rajongókhoz, és fantasztikus megtapasztalni, milyen szenvedéllyel élik meg a Forma–1-et

- mondta az Origo Sportnak az argentin-olasz Franco Colapinto.

Pierre Gasly: Magyar Nagydíj az egyik legkülönlegesebb állomás az egész szezonban
Az Alpine másik pilótája, Pierre Gasly láthatóan élvezte a fogadtatást: a francia versenyző szinte nem tudott betelni azzal a szeretettel és lelkesedéssel, amellyel a magyar szurkolók körülvették. A tömeg folyamatosan a nevét skandálta, aláírásokat és közös fotókat kértek tőle, Gasly pedig lubickolt a rajongók szeretetében. A francia pilóta lapunknak elmondta, hogy Budapest és a Magyar Nagydíj minden évben az egyik legkülönlegesebb állomása a Forma–1-es szezonnak. Úgy érzi, a magyar közönség szenvedélye és közvetlensége egészen egyedivé teszi a hétvégét, ezért mindig örömmel tér vissza a Hungaroringre.

Amerre a szem ellát, mindenhol szurkolók vannak. Ez minden évben lenyűgöző. Több ezren jönnek ki a pályára, és elképesztő az a szeretet és támogatás, amit kapunk tőlük. Pont ettől lesz Budapest és a Magyar Nagydíj az egyik legkülönlegesebb állomás az egész szezonban.

- nyilatkozta Pierre Gasly.

A hivatalos esemény előtt a két Alpine-versenyző a szurkolóknak is kedveskedett: számos, általuk dedikált sapkát dobáltak a tömegbe, miközben folyamatosan integettek és megköszönték a rajongók támogatását. Gasly és Colapinto arra is biztatta a jelenlévőket, hogy minél többen látogassanak ki a Hungaroringre, és teremtsenek ismét felejthetetlen hangulatot a 41. Forma–1-es Magyar Nagydíjon.

A galériánkban megnézheted, hogyan telt az Alpine közönségtalálkozója Budapesten.

Everything we learned on day one at F1's 2026 Hungarian GP

23 Jul 2026

T H E R A C E T E A M

Formula 1 is on the cusp of its 2026 summer break - but there is no 'last day of school' feeling at the Hungarian Grand Prix so far, with teams and drivers up and down pitlane still having much to work through and much to confirm.

From a new Aston Martin to software tweaks that can have an outsized influence on the title battle, here is what we learned during F1's Hungaroring media day.

Russell confident deployment drama is behind him

George Russell believes that [the deployment problems that held him back at Spa](#) and Silverstone, which he described as “effectively numbers on the screen that were not quite calibrated properly”, have been solved.

Not only does that mean he shouldn't be held back on the straights, but also he can concentrate on being able to drive more naturally rather than constantly thinking about finding a solution purely through driving technique.

“It's a huge load off my mind, also while I'm driving because throughout some laps in Silverstone and then throughout the majority of Friday and Saturday in Spa, I was thinking about how I needed to drive to make the power unit fast in the straight, how I pick up the throttle, the gear usage, how early I am before throttle. The data was telling us that was probably the reason [I was lacking speed] but it turned out it wasn't the reason.

“All of that effort over the course of three sessions trying to re-optimize my driving around a new technique was kind of for nothing. So, I'm looking forward now to going into a weekend where I can just try to focus on driving fast, focus on the simple things.” - **Edd Straw**

Leclerc agrees with Piastrì over clash

The stewards' inaction during the Belgian Grand Prix over the contact between Charles Leclerc and Oscar Piastrì was a source of surprise for many, including Piastrì himself.

But even Leclerc looked a little sheepish at the time over having got away without sanction - and his take on the incident four days later supported this impression.

"I kind of agree with Oscar, I think," Leclerc admitted when Piastrì's reaction to the clash was put to him.

"At the end of the day my view in the car is that I try to push the things to the limit. I think with Oscar it was a bit on the other side [of the limit] - so that's probably not the way I want to race all the time.

"It's also risky for me at the end of the day, so, yeah. You're always trying to leave the smallest place available. That was maybe a bit too 'sketchy'." - **Valentin Khorounzhiy**

Cadillac 'a bit scared' of Aston Martin upgrade

Cadillac has managed to pull well clear of Aston Martin in recent rounds, even enjoying an advantage in excess of two seconds per lap at Spa.

But Valtteri Bottas said he's “a little bit scared in a way that if [Aston Martin] makes a big step, then we're at the back”.

That's because while Cadillac has further development planned for 2026, it's bringing “no magic, nothing huge”, so a big Aston Martin improvement would likely leave it cast adrift.

And, incidentally, Sergio Perez and Bottas have very differing opinions on the success of Cadillac's development this year.

Perez believes “we haven't developed enough”, albeit with the caveat that Cadillac is a new team, while Bottas thinks “compared to the top teams, our development rate has been good”.

Cadillac has its own important update at the Hungarian GP as it has a bolstered brakes package. Without it, Bottas said “most likely we would have not” finished the race, given how tough the Hungaroring is on brakes and how much Cadillac suffered at the Red Bull Ring (where neither car made it past lap four). -

Josh Suttill

Bortoleto sticking up for F1's 'AI' engines

The particularities of the Belgian Grand Prix weekend - and the heightened attention to the role of machine learning in managing deployment - meant another round of heavy driver criticism towards the 2026 formula from drivers.

"What I saw was not Formula 1," said Perez, reduced to a spectator by a lap 13 suspension failure. "And I don't want to keep going on it, but definitely it wasn't nice."

But Audi driver Gabriel Bortoleto, the most vocal proponent of the '26 cars for a while now, insisted he doesn't see a problem with the growing prevalence of these forward-thinking algorithms.

"We are in Formula 1. We are developing the future technology. If we are not using all the tools that are available in the world for us, in our favour, then I don't know what F1 is about," Bortoleto argued.

"People used to complain because nowadays the drivers have too much things to do. Now that there are things doing it for us, we are complaining now that they are doing it for us - so, I'm happy with the way it's going.

"It's nice that the software is able to adapt itself and understand what and how much energy you are deploying through the lap and how to evolve through the laps, next laps you are doing.

"I don't think it should change, if I'm very honest, that's my opinion." - JS

Racing Bulls pair get on better than it seemed

The Racing Bulls drivers have already had their fair share of on-track battles in 2026, and Spa was no different, where Arvid Lindblad, aided by a full upgrades package, eventually got the better of Liam Lawson - but not before a tense run through Eau Rouge and braking into Les Combes.

This came just weeks after Lawson was irritated by Lindblad actively spurning a team order - but while it's clear the pair are consistently in each other's way and under heightened (even by F1 standards) pressure to beat one another, things are more cordial between them than you might assume. Lindblad has hailed the team for letting them "race hard but fair" and lifted the lid on the good relationship between the two drivers.

"I think for me, I've honestly been positively surprised in that sense," Lindblad said. "When you're younger, you see so much, so many stories [about team-mate rivalries]. I think Netflix also make it a bit worse than it sometimes is, but there's lots of this sort of stuff.

"But honestly we get along really well, and I have a lot of respect for Liam for that. We raced hard in Spa, and as soon as we saw each other after the race he told me 'well done and a good race' - and I think that was really impressive from him, and I've always tried to do the same."

Lawson added: "I don't know many cars that have gone side-by-side through Eau Rouge and carried on down the whole straight like we did. So yeah, it was good, honestly."

Racing Bulls can also thank a two-hour-delayed easyJet flight to Budapest for reinforcing the pair's relationship.

"Arvid was sat in the middle, so I got the window, so it was alright," was Lawson's assessment. - **Eden Hannigan**

A different kind of Mercedes upgrade

A new-look Mercedes safety car will be deployed at Formula 1's Hungarian Grand Prix if required: an all-wheel-drive variant of the Mercedes-AMG GT.

It marks the 14th different variant of the Mercedes safety car, which debuted with the Mercedes-Benz C36 AMG in 1996.

The original 1996 safety car was present alongside the new Mercedes safety car (or the Mercedes-AMG GT 63 PRO 4MATIC+ to give it its full title) for a photo opportunity with the Mercedes drivers on the Hungaroring start/finish straight on Thursday.

Veteran safety car driver Bernd Maylander said the new safety car "combines the highest levels of safety with impressive sportiness and driving pleasure".

He said it "really comes into its own when cornering and accelerating" with the active suspension.

The car is powered by a 612hp engine and has a top speed of 317km/h with a nine-speed AMG Speedshift MCT 9G transmission.

Mercedes had shared responsibility with Aston Martin between 2021 and 2025 but became the sole supplier again from the start of 2026.

It's covered in a red 30th anniversary livery this weekend. - JS

Antonelli needs to curb his track limits addiction

One of Kimi Antonelli's strengths is analysing where to improve, and even after taking his sixth win of the season at Spa he accepted the criticism from his father, Marco, that he takes too many liberties with track limits.

"I like to use the track sometimes a bit too much, so it's something that I'm trying to work on. I look back at Spa and the track limits [violations] I did were very stupid, I was like 'what the heck am I doing?'"

Antonelli twice exceeded track limits during the race at Spa, both at Raidillon, which made him the only driver to have more than one offence during the race.

While that's two short of the number that triggers a penalty, Antonelli knows that it's not just about the risk of losing time but also the opportunity cost of exceeding track limits when he doesn't need to.

"It's something I need to work on because sometimes in a race I might need to use them. But if I use them when I don't need to, then I might find myself in trouble," he said.

"My dad, [after the race] said, 'congrats, but if I see you doing another track limits [breach] for nothing, I'm going to stretch your neck like a chicken!'" - ES

One-sided Haas battle hasn't been a 'fair fight'

Ollie Bearman has comprehensively outperformed his Haas team-mate Esteban Ocon over the first 10 rounds of F1 2026, beating him 11-3 in qualifying (including sprints) and 'outpointing' him 18-3.

But when Bearman was asked whether he expected to be so far ahead, he cautioned it hasn't always been a "fair fight" at Haas this year because of the parts inconsistency issues that have plagued both drivers.

"I've been on the bad side of [it], I've also been on the good side of that, but it's a shame because it means that you're always chasing a moving target and overnight we can have changes to our car balance without expecting that," Bearman explained.

"All of that to say it's not always a fair fight, the one that we are having, and sometimes we feel like we're fighting with our hands almost tied behind our back."

While Bearman said he's "happy with what I'm doing", he added "the story is not necessarily what you see on the headline".

Ocon said at Spa that he only felt like he had "normal car performance" at two of the 10 rounds so far. Haas has changed a lot of his parts for the Hungarian GP, swapping him onto a different floor, different rear wing and different engine.

Ocon said in Hungary: "I am sure we will come out of this. It is true that it has been persisting for some time now, which is difficult, but we are sticking together, and we will fix it." - JS

Albon eyed engineer expected to work with Verstappen

Alex Albon is on the lookout for a new race engineer for 2026 because James Urwin, who has worked with him since the start of 2022, is moving to a factory-based role next year.

Albon had agreed a move with Tom Hart, who was his performance engineer at Red Bull in 2020, but this move is not going to happen as Hart ultimately decided to stay at Red Bull.

That's partly because Hart is expected to take over from Gianpiero Lambiase as Max Verstappen's race engineer, having already stood in on a number of occasions. But it is not clear exactly what stage any talks with Williams had progressed to.

Fortunately, despite missing out, Albon and Williams have some other accomplished targets.

"We obviously went for Tom. I think Tom's a great guy, a great engineer, but we've also got ideas in place," Albon said.

"James, my current race engineer, he's going to go more towards a factory-based role, which I think he's going to be amazing at.

"For us, it's now just trying to find someone who can take that process on, take the engineering role from James next year. We have a few people in mind, but I think every person that we've gone out to is someone that I've also had an involvement in." - ES

First clues of Aston Martin's B-spec F1 car at Hungarian GP emerge

24 Jul 2026

JOSH SUTTILL, JON NOBLE

<https://www.the-race.com/formula-1/first-clues-of-aston-martin-f1-b-spec-revealed-hungarian-gp/>

The first clues of Aston Martin's much-anticipated B-spec car have emerged on Friday at Formula 1's Hungarian Grand Prix.

The team is overhauling its initial 2026 car with a huge two-step upgrade split across Hungary and Zandvoort, the latter of which will debut alongside Honda's sole 2026 engine upgrade.

On Thursday, very few details of the new Aston Martin could be seen, but by Friday morning at the Hungaroring, the new-look sidepod, floor and rear wing were present on the cars in the garage.

There appeared to be a bigger 'mouse hole' on the floor and a different rear wing actuator.

There had been, in the words of Aston Martin's chief trackside officer Mike Krack, a "\$1million question" over whether Aston Martin would have enough parts to run the upgrade on both cars, but on Thursday in Hungary he said he was "quite confident that we will be ready"

He suggested Aston Martin would "move in a different direction" from some of its more extreme design choices such as the aggressive rear ride height of the car.

There are clear modifications to the bargeboard area and sidepod profile too.

Krack also said the Aston Martin B-spec's debut would be a big test of the team's data and simulations tools.

"When you bring substantial upgrades, it's something that the track team will have to learn as quick as possible," he explained.

"We have no winter testing where you can just do some runs on back-to-backs and all that. So it puts obviously a lot of emphasis on the quality of your data, on the quality of understanding your simulations.

"But we do not expect that we get everything out of it in the first run tomorrow. We need to learn how to manage this and how to get the best out of it.

"The tests that we will have to do, basic tests, be it right height, be it rakes and these kinds of things will come over the next events."

How Ferrari's Macarena wing upgrade borrows from McLaren

23 Jul 2026

JON NOBLE

Ferrari has given us a first glimpse of its upgraded 'Macarena' rear wing, as it takes a leaf out of Formula 1 rival McLaren's book with some new winglet cascades.

As part of an effort to increase downforce for the Hungarian Grand Prix, Ferrari has seized on the opportunity to add some extra aerodynamic elements in the legality box where the rear wing activator normally sits.

This was a move that many teams had opted for at the Monaco Grand Prix – but Ferrari had not - where they swapped out actuators for winglets.

Perhaps well aware of the missed opportunity in Monaco, Ferrari has now joined the trend for a Hungaroring track where downforce is more important than reducing drag down the straights.

As part of its upgrade, it has introduced a triple-element series of wings in the central area -- which is very similar to the version that McLaren used in Monaco.

As well as this winglet, Ferrari has also introduced some extra hangars above the rear wing upper element, which will also help increase downforce.

Ferrari is not alone in upgrading this area of the car, with McLaren getting ready to run its own Macarena wing on track at a race weekend for the first time.

The squad had planned to trial its lower-drag wing at the Austrian Grand Prix but it was removed from the MCL40 before the car even left the garage after some early problems were discovered.

Following modifications that have been worked on at its Woking factory, a revised version of the design has been fitted to Oscar Piastri's car ahead of opening practice.

While no images have yet appeared of the wing in action, it features a different attachment to the activator, which will allow it to flip over completely.

McLaren only plans to test the wing in Hungary this weekend before reverting to its regular design for qualifying.

If the idea works, then it will most likely appear for the first time at the Italian Grand Prix.

Mercedes is also set to run with a new specification of rear wing in Hungary, which features extra winglets on top of the upper flap.

MAX VERSTAPPEN: FERNANDO ALONSO IS STILL A TOP-FIVE DRIVER IN F1

Verstappen believes Alonso does not deserve to be lining up on the back row of the grid every F1 weekend, and admits he would fully understand if the Spaniard decided to retire because of the regulations

[Ronald Vording](#)

Published: Jul 24, 2026, 11:41 AM

<https://www.motorsport.com/f1/news/max-verstappen-fernando-alonso-is-still-a-top-five-driver-in-f1/10841294/>

There is one storyline overshadowing everything else in Hungary: [Aston Martin](#)'s major Formula 1 upgrade package. The Silverstone-based team has deliberately chosen, unlike its rivals, not to introduce small updates over several grands prix, but instead has put everything into what is effectively a B-spec car.

Both Aston Martin drivers have a new chassis, a new aerodynamic concept and, according to Mike Krack, a different rake philosophy this weekend. The gearbox and power unit remain unchanged, however, with Honda set to introduce its first ADUO upgrade at Zandvoort.

The hope is that Aston Martin can take a significant step forward from this weekend onwards, with plenty riding on it. The team not only has to show significant progress to team owner Lawrence Stroll, but also to [Fernando Alonso](#).

The two-time world champion wants to see light at the end of the tunnel after a painful first half of the season, but has already indicated that his decision about the future depends more on the regulations than on Aston Martin's competitive position.

It is a mindset [Max Verstappen](#) says he completely understands.

"Yeah, I mean, I fully agree with him," the Dutchman said in Hungary. "It is not what you want. Of course, Fernando is 44, so it's probably a bit easier for him to say 'I quit', because he has basically already done his career."

"I would love to see Fernando race until he's 60, but I don't think that is realistic in Formula 1."

As is well known, Verstappen is not a fan of the current regulations either, but he looks set to remain in F1. Speaking in Hungary, the Dutchman explained why his situation is different from Alonso's.

"I'm 28 years old, so it's a little bit different. I mean, of course, I can easily stop, it's not a problem, but I love racing.

"I'm just trying to deal with what we have, even though what we have at the moment is not what I like."

Although the RB22 has not been as competitive as Verstappen would like, he is still fighting at the front. That has certainly not been the case for Alonso so far in 2026, although Verstappen believes it should be the basis for any assessment on Alonso's driving ability.

"As a real racer, it's tough, especially when you're not enjoying the regulations and you're not competitive at the moment.

"It's a tough one, because Fernando, of course, doesn't deserve to be in P21. Fernando deserves to be in the top five, minimum."

Alonso continues to receive praise from his fellow drivers for his racecraft, although assessing his outright speed at the age of 44 is extremely difficult, if not impossible, given Aston Martin's current situation.

Team-mate [Lance Stroll](#) is the only real benchmark. In qualifying, Alonso currently leads their head-to-head 8-2.

VERSTAPPEN SAYS F1 2026 POWER ISSUES WON'T BE FIXED BEFORE 2031

23/07/2026 by [Ethan Sether](#)

<https://f1ingenerale.com/en/f1/verstappen-says-f1-2026-power-issues-wont-be-fixed-before-2031/>

Verstappen discusses 2026 F1 regulations and why energy management problems will persist

The debate over the 2026 Formula 1 cars continues to heat up in the paddock.

Following criticism from several drivers after the Belgian Grand Prix, Max Verstappen also spoke about the issue during the Hungarian GP media day, expressing his ongoing frustration with the new cars' behavior.

The main difficulties center on managing energy and the power unit's output. At Spa, many drivers complained about unpredictable power delivery affected by the algorithms controlling the hybrid system. According to Verstappen, this issue will not improve in the coming years.

Verstappen: "We have to live with it"

Answering questions from journalists including F1inGenerale, the four-time world champion admitted he does not expect significant improvements. "Yes, probably it will be like that. As you said, [we will have to live with it until 2031], you answered yourself. Unfortunately, that's the situation and there's not much that can be done."

When asked how strange it is for a driver not to know exactly how the car will respond under acceleration, Verstappen was even more straightforward. "It's simply unnatural. That's the problem. On some circuits it matters a lot more than on others."

The difficulties emerged especially at Spa-Francorchamps, where the heavy reliance on energy management significantly affected performance. Other drivers, such as Oscar Piastri and George Russell, also voiced similar concerns after the Belgian race.

Hungaroring may ease the problem

Verstappen believes the Hungaroring will be less punishing compared to Spa. The track's layout with many corners and shorter straights reduces the importance of energy management compared to the Ardennes circuit.

"Here the driving should be a bit more natural. It remains a slightly strange dynamic, but it will be less painful than Spa. If you slightly anticipate the throttle in some corners, the consequences will be less severe."

The Dutchman's remarks confirm once again how the 2026 power unit topic continues to divide and worry the paddock. With this regulation set to last until 2030, many drivers share the feeling that it will take more time to find a balance to make these cars much more predictable and natural to drive.

Hungaroring Heat Grand Prix: Drivers staggered out of their cars, half-fainting

For years, the Hungarian Grand Prix was characterised by steel-blue skies and plenty of sunshine – the World Championship round was often a veritable battle against the heat, with drivers pushed to the limits of their endurance.

<https://www.speedweek.com/en/a/formula-1/heat-gp-hungaroring-as-drivers-staggered-out-of-their-cars-half-fainting>

Mathias Brunner

24.07.2026 - 09:50

Friday practice for the Hungarian Grand Prix at the end of July 2021. Mick Schumacher, then a Haas GP driver, was astonished: "A track temperature of 63 degrees – I've never experienced anything like that in my career."

The Hungaroring, nestled in a hollow not far from the village of Mogyoród, once again lived up to its reputation: over numerous Grand Prix seasons, the Hungarian Grand Prix has been the hottest Grand Prix of the year, with picture-postcard weather guaranteed.

Over more than 40 years here, I've time and again seen drivers stumble out of their cars, half-fainting after a sweltering Grand Prix at the Hungaroring, looking years older. By comparison, the temperature of just under 30 degrees at the 2026 event will seem almost pleasant.

In 2021, many a Formula 1 fan, like Mick Schumacher, found themselves wondering: 63 degrees – is that actually a heat record for Formula 1?

It may never be possible to answer this question beyond doubt, because no precise measurements were taken at the start of Formula 1's history, and newspapers and books alike recorded varying figures in print.

The prime example of this is the 1955 Argentine Grand Prix: most reporters at the time spoke of 40 degrees in the shade, whilst other reports stated that the temperature in Buenos Aires was 37 degrees. The track temperature was 52 degrees.

In the days when driver changes were still permitted, numerous cars were driven by several drivers because most drivers could not cope with the extreme heat – only the two Argentinians, Juan Manuel Fangio (winner) and Roberto Mieres (5th place) managed to cross the finish line in the 1955 Argentine Grand Prix without being relieved. They were used to such temperatures from their home country.

In the 1950s, Reims in France was considered just as much of a 'hot Grand Prix' as a race at the Hungaroring is in the modern era of Formula 1.

In July 1959, temperatures in Reims at least approached the 40-degree mark, and the American Masten Gregory suffered heatstroke. It was so hot that the track surface began to melt – an effect I personally witnessed in the late 1980s at the US Grand Prix in Phoenix (Arizona). A sneaker print of mine is said to be immortalised there to this day...

I don't know who gave the go-ahead for the daft idea of heading to Texas in July of all months for the 1984 Dallas Grand Prix debut. We do know, however, that there too, with temperatures hovering around 40 degrees, the track began to disintegrate and had to be repaired in a great hurry and in a makeshift manner.

Quick-setting concrete was only part of the solution. Goodyear's tyre engineers could scarcely believe their eyes when they measured the track temperature: 66 degrees!

Keke Rosberg coped best with the heat and won. It was the race in which Nigel Mansell's Lotus ground to a halt shortly before the end, the Briton heroically pushing his car towards the finish line – and then collapsing beside it.

For years, the Malaysian Grand Prix was promoted as the 'hottest Grand Prix of the year', and the high humidity only reinforced that impression.

“It always took three to four days for your body to get used to the heat,” Valtteri Bottas, one of the fittest drivers on the grid at the time, explained to me. “You start with a bit of training outdoors to really get your body working up a sweat. We can’t withstand the heat like the locals do, but those few days of acclimatisation make all the difference.”

NASCAR star Bobby Allison told me in the early 1980s how he used to prepare for hot stock car races in the American South: he simply put his rowing machine in the sauna! And even today, Formula 1 drivers still train in the sauna before a race in the heat.

In July 2019, the Hockenheimring felt like a giant frying pan: the Formula 1 circus was sweating in 39-degree air temperatures, whilst the track had heated up to 60 degrees during the second free practice session.

The record for the hottest race goes to Bahrain in 2005: the temperature never dropped below 41.9 degrees throughout the entire race! Fernando Alonso won in his Renault, with a track temperature of a comparatively moderate 56 degrees.

And for anyone who thinks that races in extreme heat are no longer an issue, I’d like to remind them of Qatar 2023: the American Logan Sargeant staggered out of his Williams, unable to continue the sweltering Qatar Grand Prix or even stay on his feet. His mechanics had to support him; otherwise, Sargeant would have collapsed.

Esteban Ocon had to vomit into his helmet during the race.

George Russell thought he was losing consciousness.

Lance Stroll complained of blurred vision.

Winner and world champion Max Verstappen said after the 2023 Qatar Grand Prix: “That was one of the worst races I’ve ever experienced. The heat! The humidity! It was really pushing the limits.”

Yet the problem in Qatar was self-inflicted for two reasons and, to some extent, predictable.

Firstly, the race was scheduled for early October. Everyone knows that it can get sweltering in Qatar at that time of year. For 2024, the race has wisely been rescheduled to take place after Las Vegas and before the World Championship finale in Abu Dhabi.

The second problem in 2023 was harder to spot. The new kerbs at the Losail International Circuit caused microscopic damage to the Pirelli tyres due to high-frequency stress.

The Milan-based company therefore stipulated for the Grand Prix that drivers must not cover more than 18 laps on a single set of tyres.

This led to three, and in some cases four, pit stops during the race and a faster pace than in other World Championship rounds, as the shorter stints meant the usual tyre management strategy was no longer applicable.

Max Verstappen confirmed: “That was 57 laps at qualifying pace. I’m absolutely knackered.”

GP Hungría La FIA publica la lista de 16 novedades: esto es lo que cambia en el Aston Martin AMR26B

Aston Martin ha registrado ante la FIA 16 modificaciones en el AMR26B para el Gran Premio de Hungría. El equipo de Silverstone renueva su monoplaza en todas las áreas en un intento coordinado por reducir su enorme déficit de rendimiento.

[David Plaza](#)

<https://www.motor.es/formula-1/lista-16-cambios-aston-martin-amr26b-gp-hungria-2026115450.html>

Publicado: 24/07/2026 11:32

El documento de presentaciones de coches que la FIA distribuye cada fin de semana deja pocas dudas sobre dónde está puesto el foco en Silverstone. Mientras McLaren se ha limitado a cinco actualizaciones puntuales y Ferrari o Red Bull han presentado paquetes de dos y tres piezas respectivamente, **Aston Martin multiplica esas cifras: 16 componentes distintos**, repartidos por prácticamente toda la superficie aerodinámica del coche, más otros no visibles que no es obligatorio comunicar a la FIA.

No es una actualización aislada de circuito, de las que buscan un reparto concreto de carga y arrastre para un trazado determinado como el Hungaroring. Es, según la propia clasificación que el equipo entrega a la FIA, un paquete de «rendimiento» de principio a fin: casi todas las piezas comparten esa etiqueta, la que reservan los equipos para los desarrollos que buscan más velocidad en cualquier condición, no solo en Budapest.

Alerón delantero y morro: la pieza que arrastra al resto

El bloque delantero concentra las cuatro primeras modificaciones y funciona, según la descripción técnica del equipo, como un paquete cerrado: **alerón delantero** con reparto de cuerda revisado en vista frontal y en planta, *endplate* con cuerpo, *diveplane* y pie actualizados, y un **morro** más largo y más fino. Las tres piezas están pensadas para trabajar juntas y mejorar el rendimiento de la zona delantera del coche en combinación con el resto de los cambios del fin de semana. A esa renovación se suma el **conducto de freno delantero**, con labio revisado y un deflector trasero más largo. Su función es puramente de acompañamiento: gestionar el flujo alrededor de las ruedas delanteras en línea con la nueva ala, evitando que la mejora de carga en el frontal se traduzca en pérdidas de eficiencia por turbulencia en el neumático.

Suelo: cuatro piezas para todas las superficies permitidas

El segundo gran bloque, y el más numeroso, afecta al **suelo**. Aston Martin ha tocado el cuerpo del suelo, con cambios en todas las superficies que el reglamento permite modificar: las quillas del borde de ataque, actualizadas; el canto del suelo, con el pie y la zona situada delante de la rueda trasera modificados; y el **difusor**, con retoques en el cuerpo principal, las quillas y el winglet.

El equipo describe estos cuatro cambios como un desarrollo unitario, no como piezas independientes: el objetivo es **incrementar la carga generada por el suelo** en su conjunto y trasladar esa ganancia directamente al rendimiento del coche.

No en vano, desde hace años los Fórmula 1 generan buena parte de la carga aerodinámica precisamente ahí y no tanto en los elementos visibles del ala delantera o trasera.

Diario AS

El nuevo AMR26 empieza con Alonso 13º... y bandera roja de Stroll

El español se queda a 2.4 del mejor tiempo de Leclerc con el Aston de las 16 mejoras mientras que a su compañero se le rompe una suspensión trasera. Sainz, último.

Víctor Serrano

Budapest Actualizado a 24 de julio de 2026 14:33 CEST

https://as.com/motor/formula_1/el-nuevo-amr26-empieza-con-alonso-13-y-bandera-roja-de-stroll-f202607-n/

Después de exponer el coche en el *pit-lane* como obliga la norma y ensayas algunas paradas para que los mecánicos entrasen en calor, Alonso se acercó al box de Aston Martin a una hora del inicio de los primeros libres para analizar al detalle junto con Pedro de la Rosa, embajador del equipo, el AMR26 de las 16 mejoras. Luego, bajo la atenta mirada de Newey en el muro de ingenieros, tuvo la primera toma de contacto en la pista de la que salió 13º. A Fernando no le fue mal, pero con Stroll fue otra cosa... Con tantas piezas nuevas que Aston ha llevado a Hungría para la completa revisión del chasis de su monoplaza, había mucho que probar. Por eso, Alonso y Stroll no tardaron en salir para hacer las primeras comprobaciones y comenzar a recoger datos. En ello estaban tras una tanda inicial en la que se colocaban por delante de Cadillac y Williams, cuando llegaron problemas... La suspensión trasera izquierda se le rompía a Stroll sin motivo aparente haciéndole trompear en la salida de la curva 2. Bandera roja.

Muy peligroso, pero sin contacto con el muro. Aston debió de confiar en que se trataba de un fallo puntual porque tan pronto volvió la bandera verde, Alonso regresó a pista con neumático blando (y no duro, como antes), marcó un crono de 1:21.550 y para hacerse con la 13ª plaza a 2.4 del mejor tiempo (Leclerc), superando a Gasly o Albon y dejando a más de 0.5 al Cadillac de Pérez. Esos son los números, para las conclusiones habría que esperar a que llegasen sesiones más representativas.

Complicado inicio para Sainz

Al igual que le pasó en Spa, Sainz tampoco tuvo un inicio fácil en Budapest. Primero tuvo un pequeño roce con Verstappen en el que se molestaron mutuamente (que le costó un aviso de los comisarios), luego levantaron su coche en el box para hacer alguna modificación, después se encontró tráfico en la que debió ser su mejor vuelta de la sesión, y acabó con un bloqueo tremendo de neumáticos al final de la curva

1. Resultado, último de unos Libres 1 que lideró Leclerc (pese a un problema final en su Ferrari) por 0.4 sobre Verstappen, con algún susto sin importancia para Norris o Hamilton y cinco novatos: Fornaroli (por Piastrì), Aron (Colapinto), Hirakawa (Bearman), Herta (Bottas) y Vesti (Antonelli).

EX-FORMEL-1-PILOT

„Dort attackieren, wo anderen der Saft ausgeht!“

23.07.2026 13:10

Von Ann-Sophie Walten

Vor der Sommerpause macht die Königsklasse traditionell Halt in Ungarn.

Ex-Formel-1-Pilot und GPDA-Präsident Alexander Wurz erklärt der „Krone“, wo die Schlüsselfaktoren am Hungaroring liegen – und warum das „Sudern“ über die neuen Motoren reine Zeitverschwendung ist ...

Wenig erholt und mit viel Kummer im Gepäck reist die Königsklasse aus dem belgischen Spa weiter nach Ungarn, wo traditionell der letzte Grand Prix vor der Sommerpause stattfindet. Gleich sechs der 22 Piloten konnten in Belgien nicht auf die volle Leistung ihrer Motoren zurückgreifen. Was im Fahrerlager für reichlich Unmut sorgte ...

Der Grund: Ihre Power Units koordinierten das Laden und Entladen der Hybridbatterie nicht mit maximaler Effizienz. „Klar, die Situation auf energiehungrigen Strecken wie Silverstone oder Spa ist nicht optimal, wenn du Energie sparen musst, um dadurch unterm Strich schneller zu sein“, weiß Ex-Formel-1-Pilot Alexander Wurz.

Die Auswirkungen können unterschiedlich ausfallen: Mal wird am Kurvenausgang zu viel Leistung abgegeben, mal wird am Kurveneingang zu wenig Energie zurückgewonnen. Teilweise wird Leistung ohne erkennbaren Grund zurückgehalten oder das sogenannte Superclipping – das Laden der Batterie über den Verbrennungsmotor unter Volllast – setzt zu früh ein.

„Man kann es negativ sehen oder einfach akzeptieren. Die Entscheidungen sind bereits getroffen worden, und es wird Verbesserungen geben. Es wird nachjustiert“, so Wurz. Und fügt noch hinzu: „Ziel der Formel 1 ist es, dass legendäre Vollgas-Passagen künftig wieder am Limit gefahren werden können.“

Mit den Rennen in Monza und Baku warten im September weitere Strecken, auf denen das Debakel rund um das „Energiemanagement“ erneut zum Unruhestifter werden könnte ... „Welche Geschwindigkeitsunterschiede wir dort haben werden, hängt auch von der Einstellung des Deployments der Teams ab,“ erklärt der Fahrergewerkschaftspräsident.

Gefangen im Hitzekessel

Für das kommende Rennwochenende am Hungaroring gibt es im Wesentlichen zwei Schlüsselfaktoren, die laut Wurz entscheidend sind: „Wer hat die beste Aerodynamik und wer kommt mit den Reifen im Hitzekessel von Budapest thermisch am besten zurecht.“

Die Scuderia Ferrari reist mit Rückenwind nach Budapest. Der zweite Platz von Charles Leclerc und Rang vier von Lewis Hamilton in Spa brachten der Scuderia 30 Punkte und unterstrichen den positiven Trend der vergangenen Rennwochenenden.

Auch die Statistik macht Hoffnung: In bislang 40 Grands Prix auf dem Hungaroring feierte Ferrari sieben Siege und stand 26-mal auf dem Podium. Hamilton ist mit acht Erfolgen zudem der Rekordsieger der Strecke. „Im Durchschnitt sind sie derzeit die zweite Kraft. Auf das Durchschnittsniveau von Mercedes fehlt schon noch ein bisschen was.“

Zwar kann der SF-26 auf eine einzelne Runde im Qualifying derzeit nicht mit Mercedes mithalten – dort scheint die größte Schwäche der Scuderia zu liegen –, bei den Rennenstarts zählt Ferrari jedoch regelmäßig zu den stärksten Teams.

Wurz: „Auf irgendeine Art und Weise scheint der Ferrari sehr flexibel zu sein, was das Energiemanagement und den Energieverbrauch betrifft. Sie können sich die Energie über die Runde gut einteilen und deshalb beim Start oder in den ersten beiden Runden immer wieder an Stellen angreifen, an denen Mercedes mit seiner Energiesoftware bereits der Saft ausgeht ...“