



ARCCAL A VILÁG

Michelisz Norbert lett a Seat Leon Európa-kupa 2009-es bajnoka, a magyar gyorsasági autósport eddigi legnagyobb sikerét aratva. De honnan jött ez a gyors és intelligens fiatalember, és milyen jövő vár rá a világ legjobb túrakocsi-versenyzői között? Az *autóMAGAZIN* utánajárt.

Imola, szeptember 19-e, szombat. Itt, kérem, dráma van! A szabályok szerint a pályán nem lehet gumit melegíteni, ennek ellenére Diego Roda cikcakkban haladva nekimegy Michelisz Norbert kék Seat Leonjának, behorpasztva a jobb oldali ajtót. Az Európa-kupa magyar élvivője egy pillanatra leblokkol, túl későn fékez, majd a kavicságyba csúszik. – Az én hibám volt. Nem kalkuláltam azzal, hogy az új fékbetétek még nem fognak jól. Borzasztó-

an éreztem magam abban a fél órában, amíg az edzés végét vártam... – idézi vissza a mindent eldöntő versenyhétvége, sőt, az egész szezon mélypontját Michelisz. Tudja, hogy emiatt az utolsó rajtkockából kell megkezdenie a szombati futamot.

A rajt előtt Zengő Zoltán csapatfőnök – mint mindig, ha baj van – próbál lelket önteni pilótájába. – Zoli, te hiszel a sorsszerűségben? Hogy ennek az egésznek valami oka, értelme van? –

kérdezi Norbi. – Igen, hiszek. Menj, és kalapáld el őket! – feleli Zengő. És Norbi ment, és elkalapálta őket. Átsiklott a mezőnyön, mint kés a vajon, meg sem állt a hetedik helyig, ami a túraautós sorozatokban szokásos sorrendcsere révén (az első nyolc helyezett fordított sorrendben rajtol a következő futamon) első rajtsort jelentett vasárnapra. Miután lerajtolta egykori Renault Clio-kupás ellenfelét, a pole-ból induló Bárkócs Zoltánt, nem nézett többé vissza.



Michelisz Norbert

Mohácson született 1984. augusztus 8-án, de egy 1200 lelkes Baranya megyei faluban, Hímesházán nőtt fel. Édesanyja a helyi iskola igazgatója, édesapja mezőgazdasági vállalkozó. Először 13 éves korában vezetett személyautót – korábbi ralikrosszversenyző nagybátyja öreg Zsiguliját – a közeli földutakon, majd a számítógépes szimulátorok kezdtek érdekelni. Több szimulátorbajnoki cím megnyerése után, **2005-ben keresték meg a Zengő Motorsporttól, hogy tesztelésre hívják a Hungaroringre egy Renault Clióval.** A teszt olyan jól sikerült, hogy Michelisz 2006-ban a Suzuki Swift-kupában indult és az év végén bajnok lett. A következő évadban megnyerte a Renault Clio-kupát is. 2008-ban a csapattal tartott a SEAT Leon Európa-kupa versenyekre, ezzel párhuzamosan részt vett a hazai Leon-kupasorozatban is. Számos siker és kudarc után Monzában megszerezte az első győzelmét. Ebben az idényben már az Európa-kupa volt fókuszban, amit négy edzéselőséggel (Valencia, Brno, Brands Hatch, Oschersleben) és öt futamgyőzelemmel – köztük az idényzáró imolai verseny megnyerésével – zsebelte be. Jelenleg a második diplomájára koncentrál a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán.

Okosan vezetve, a tempóját kontrollálva rajt-cél győzelmet aratott, ezzel fő riválisa, az olasz Pedalá eredményétől függetlenül megszerezte a sorozat Európa-bajnoki címét. Amikor visszaért a depóba, a két magyar csapat emberei ujjongva, nemzeti zászlókat lobogtatva vették körül az autóját, és kórusban skandálták: „Szép volt, Norbi!”

– Ez volt eddig a legjobb versenyem. Nemcsak azért, mert gyors voltam, hanem, mert fejben is sikerült jól összerakni – mondja az újdonsült bajnok, tíz nappal az álma megvalósulása után. – Az elmúlt egy hétben egyik interjúról a másikra járkáltam. Nem volt időm bemenni még az egyetemre sem. Csak mostanra fogtam fel igazán, hogy mit vittünk véghez – mondja. Hogy mit? A legendás Cserkúti Öcsi 1987-es remeklése (amikor két Eb-futamon dobogóra állhatott) óta a magyar autósport legnagyobb nemzetközi sikerét aratta.

A 25 éves Baranya megyei srácot nem bódította el a siker, meg az azzal járó országos ismertség, és ez Michelisz szerint így is marad. Az egykori szimulátorbajnokból meseszerű fordulattal lett autóversenyző a versenyzés minden aspektusát, minden percét élvezve, de nem titkolja, hogy a televíziós interjúk, a sajtóban való szereplés kissé fásztja. – Ez is a „csomag” része, ezt is csinálni kell, ha azt akarjuk, hogy az emberek, a szponzorok tudjanak ró-

lunk – véli, profi hozzáállását megvilágítva. Zengő Zoltán határozottan úgy gondolja: ő lehet a „következő Talmácsi”, a magyar motorsport sikerembere, amihez a csapatfőnök szerint minden adottsággal rendelkezik. „Norbi nagyon tehetséges és gyors, ehhez kétség sem férhet. Jól bánik a médiával és megvan benne a kellő alázat, ami szerintem a legfontosabb tulajdonság egy autóversenyzőnél.”

Michelisz négy éve első nekifutásra zsebelte be a Suzuki Swift-kupa, majd a Renault Clio-kupa bajnoki címét, mielőtt tavaly bemutatkozhatott a Seat Leon Európa-kupa mezőnyében.

– Amikor megnyertem az első két versenyemet a Suzukival, egy kicsit elvesztettem a kapcsolatot a talajjal. Azt gondoltam, ez könnyű lesz, meg hogy én vagyok a legjobb – ismeri el tipikus kezdőhibáját Michelisz. – Aztán egyszer-kétszer „pofára estem”, és a családom, meg a csapat segítsége kellett, hogy túl legyek a csalódásokon. Szerencsére időben kaptam az első pofont: rájöttem, hogy még nagyon sok tanulnivalóm van.

Rájött, hogy minden versenyen lehet és kell is valami újat tanulni, a pályáról, az autóról, a gumikról, az ellenfelekről. Elbizakodottságnak immár nyoma sincs, ennek helyét egy pozitív értelemben vett magabiztosság vette át, ami a legjobbaknak segít kitűnni a jó

BAJNOKSÁG FELÉ

„Megnyertem az első két versenyemet, és elvesztettem a kapcsolatot a talajjal. Azt gondoltam, én vagyok a legjobb. Szerencsére időben kaptam az első pofont.”





Ha lenne csapatbajnokság a Seat Leon Európa-kupában, azt a Zengő Motorsport nyerte volna Michélsz, Larini és Wéber 110 pontjával



Brands Hatch-ben a pólusról indulva fölényesen nyert. Ugyanott a Top 10-be repítette a WTCC-s Leont (lent), de a versenye csak az első kanyarig tartott



INTERJÚ: ZENGŐ ZOLTÁN CSAPATVEZETŐ

„SOHA NEM VOLT MÉG ILYEN KÖZEL A WTCC”

Mivel magyarázza Michélsz Norbert idei remeklését az Európa-kupában?

Zengő: Norbi nagyon ügyes srác, kétségtelenül a mezőny egyik leggyorsabb pilótája. Fialat kora ellenére megvan benne a kellő alázat, ami szerintem a legfontosabb egy autóversenyző esetében. Megvan a magához való esze, mert vezetés közben sokféle ingert fel kell tudni dolgozni. Sok fiatal pilóta nem érzi, hogy hol lehet padlóig nyomni a gázt, és hol kell elvenni egy kicsit. Bizonyos versenyhelyzetekben gondolkodni kell, átlátni az egész mezőnyt.

Hogyan készülnek fel a versenyekre?

Zengő: Kialakult egy jó csapat, amelynek tagjai – Bári Gergely versenymérnök, Monori Gyula főszerelő, meg a két pilóta, Wéber Gábor és Michélsz Norbi – megtalálta a közös hangot. A csütörtöki pályabejárást után ők hárman vagy négyen egyeztetnek. Norbi a korábbi tapasztalatai, illetve szimulátoros gyakorlásai alapján elmondja, hogy szerinte mikre kell figyelni. Megvizsgálják az aszfalt minőségét, a rázókövek magasságát és azt, mennyire használhatók a pályán kívüli, műfüves részek. Ezen paraméterek figyelembevételével állítják be a versenyautót. Az adott pályán, a korábbi futamokon már bevált alapbeál-

lítással kezdünk, azon módosítunk. Elég nagy adatbázisunk van, ami lehetővé teszi, hogy visszanyúljunk a korábbi tapasztalatainkhoz.

Technikai értelemben Norbi mennyire segíti a mérnökök munkáját?

Zengő: Ezen a téren szintén az elmúlt két évben szerzett tapasztalatokból építkeztünk. Norbi jól alkalmazkodik a változásokhoz, és most már el is tudja mondani, hogy mit is szeretne. Tizedmásodperc pontossággal meg tudja mondani azt is, egy adott körön hol, mennyi időt „hagyott benn”. Ezt csak a nagyok tudják.

Volt-e mélypont a szezon során, amin elúszhatott volna a bajnoki cím?

Zengő: Mindig van mélypont. Hol azon aggódtunk, mi lett volna, ha nincs az a defekt, hol meg azon, hogy bár ne törtük volna össze a kocsi pár körrel a cél előtt, vagy hogy elfogy a pénzünk. A műszaki hibák miatt elvesztett eredményeket mindig nehéz feldolgozni. Imolában a szívinfarktus kerülgetett, amikor Norbi a kavicságyba csúszott az időmérőn. Picit több szerencsével akár 25-30 ponttal többel is megnyerhettük volna a bajnokságot – de akkor elmaradt volna a drámai végjáték, ami mindenkiből a legjobbat hozta ki.



A következő lépés a WTCC lehet. Milyenek a kilátások egy világbajnoki szezonra 2010-ben?

Zengő: Előrehaladt tárgyalásokat folytatunk a Seat hazai importőrével, a Porsche Hungariával. Jövőre szeretnénk kétautós csapatot indítani a WTCC-ben. Az Európa-kupához képest ötször-hatszor több pénzre, 1-1,2 millió euróra van szükségünk. Konkrét szerződésünk egyelőre nincs, de minden örömmel a világbajnoki szereplésen dolgozom. Még soha nem voltunk ilyen közel a WTCC-hez!

Az interjút Simon István készítette.



Felemelő pillanat: a bajnoki címet győzelemmel ünneplő Micheliszt élteti a maroknyi magyar csapat Imolában

pilóták közül. A magabiztos ember aurája a pályán kívül – például fotózásunk alkalmával – is körülengeli. Norbi első szóra megtesz bármit, amire kérjük, nem vitatkozik, nem nyafog. Vajon a pályán is ilyen békés természetű? – Régebben nagyon toleráns voltam, ha valaki kirakott, nem törlesztettem. De rájöttem, hogy a pályán kell kivívni magadnak a respektet, így az idén már nem bántam kesztyűs kézzel senkivel. Akkor is megéri keménykedni, ha utólag esetleg megbüntetnek, mert összességében sokkal többet hoz a konyhára az a tisztelet, amit kivívsz a többiek előtt – véli meggyőződéssel.

A magyar autós nemcsak az Európa-bajnoki mezőnyben, hanem a kontinens egyik legkeményebb márkakupájában, a spanyol Seat Leon-kupában is bizonyította már rátermettségét. Spanyolországban szerzett pályaismeretének nagy hasznát veheti majd a karrierje későbbi szakaszában, ráadásul idén ő a bajnoki cím egyik esélyese a helyi menők mellett. – Képzeld el, milyen lenne, ha a spanyol bajnokság legjobbjait idehoznánk a Hungaroringre, amit Norbi úgy ismer, mint a tenyerét. Kapnának kétszer negyven percet, hogy betanulják a pályát, beállítsák az autót, és annyi. Ugyanez történik velünk a spanyol bajnokságban, ahol mi vagyunk az idegenek – és Norbi így is a legjobbak egyike – érzékelteti a helyzetet Zengő.

Michélsz tavasszal közgazdász-ként végzett a Pécsi Tudományegyetemen, jelenleg másoddiplómája meg-

szerzésére készül. – Az őszi félévben még nem tettem be a lábamat az egyetemre a versenyek miatt. Remélem, megismernek még a tanáraim! – mondja kissé aggódva. Az egyetem, a tanulás sok fontos dologra ébresztette rá, melyeknek a versenyzés során is hasznát veszi. – Ami érdekel, abba nagyon sok energiát vagyok hajlandó fektetni, ami viszont nem, azt elég nyögvenyelősen végzem el. De néha muszáj rászánnia magát az embernek, hogy azokat a dolgokat is megcsinálja, amihez egyébként nincs kedve.

Az Európa-kupa bajnoki címe után a következő lépcsőfok a túraautó-versenyzés csúcsát jelentő WTCC lehet. A Zengő Motorsport minden követ megmozgat, hogy előteremtse a jövő évi világbajnokságon való indulás anyagi háttérét. – Az álmom, hogy egy gyári csapat versenyzője legyek a WTCC-ben – mondja a bajnok. – Ehhez hozzásegíthet, hogy nagyon jó kapcsolatban vagyunk a Seat-tal. Jaime Puig, a márka sportigazgatója személyesen is érdeklődik irántam, ennek többször is jelét adta. De néhány „hiányosságomra” is rámutatott. Felhozta például, hogy megkönnyíteném a dolgukat, ha német vagy spanyol pilóta lennék. Ezen én nem tudok változtatni, és nem is szeretnék energiát pazarolni ilyesmire. A vezetésemre nem volt panaszuk, és végeredményben azt hiszem, csak ez számít!

Szöveg: Simon István

Képek: Szabó-Jilek Ádám, Zengő Motorsport