RALLYCAFE

rallycafe.hu

MotoGP MAGYAR NAGYDÍJ KÜLÖNSZÁM

MotoGP HUNGARIAN GRAND PRIX SPECIAL ISSUE



MARC MÁRQUEZ ÉS A TÖBBIEK

BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

MEGJELENT A
RALLYCAFE
2025/3. LAPSZÁMA



32 CIKK 136 OLDALON AZ AUTÓ-MOTORSPORT KÜLÖNBÖZŐ SZAKÁGAIRÓL: RALI | TEREPRALI | RALIKROSSZ | FORMA-1 | FORMA-4 | MOTORSPORT | MOTOKROSSZ | ENDURO
AUTONAVIGÁTOR MELLÉKLET | 40. MAGYAR NAGYDÍJ MELLÉKLET

A MAGAZIN MEGVÁSÁROLHATÓ:
BOLTOK: AUCHAN, SPAR, INTERSPAR, TESCO | ÚJSÁGOSOK: RELAY, INMEDIO
BENZINKUTAK: OMV, SHELL, MOL, ORLEN | MAGAZINLY.COM OLDALON



Fotó/Photo: PSP / FIM Pictures

Főszerkesztői előszó

Kedves Olvasó!

Négy héttel azután, hogy a Superbike-világbajnokság magyarországi fordulójának keretében összességében sikeresen lezajlott a Balaton Park Circuit első igazi erőpróbája, most a gyorsaságimotoros-világbajnokság mezőnye vendégeskedik hazánkban. Ráadásul jelenlegi formájában először, hiszen 33 évvel ezelőtt, a legutóbbi Magyar Nagydíj idején még nem MotoGP-nek hívták a királykategóriát, a Moto2, a Moto3 vagy éppen a MotoE pedig még végképp nem létezett.

Éppen ezért számít hatalmas mérföldkőnek ez a mostani hétvége a magyar motorsport történetében, hiszen így hazánk ismét felkerült a gyorsasági versenyzés világtérképére. Persze más módon azért időről időre jelen volt, elég csak Talmácsi Gábor pályafutására, illetve a 125 köbcentis mezőnyben 2007-ben elért világbajnoki címére gondolni.

Mindez pedig megalapozta, hogy Magyarország legalább tíz évig fogadhatja a motorversenyzés csúcskategóriáit, amiben Talmácsinak nem csak korábbi sikerei miatt van elévülhetetlen szerepe. Ahogyan a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt., a Magyar Motorsport Szövetség és a Balaton Park vezetése is sokat tett azért, hogy létrejöjjön ez a rendezvény.

Arról nem is beszélve, hogy a hétvége során magyar pilótának is lehet szurkolni. Többek között erről is lehet olvasni a RallyCafe magazin külön számában, amelyben minden szempontból igyekszünk körbejárni a Magyar Nagydíjat, a Balaton Parkot, illetve a MotoGP-t. Szerkesztőtársaimmal együtt őszintén bízunk benne, hogy a következő oldalak hozzátesznek a remélhetőleg egyébként is élményekben gazdag napokhoz.

Sebők Máté
Főszerkesztő

Editor's Foreword

Dear Reader,

Just four weeks after the Balaton Park Circuit hosted its first major event with the Hungarian Round of the World Superbike Championship – which, all in all, proved a success – Hungary now welcomes the MotoGP paddock for a landmark occasion. And landmark it truly is, as this marks the first time the premier class visits the country in its current form. The last Hungarian Grand Prix took place 33 years ago, at a time when the top category wasn't yet called MotoGP, and there was no sign of Moto2, Moto3 or MotoE.

That's what makes this weekend such a significant milestone in the history of Hungarian motorsport. It signals Hungary's long-awaited return to the global stage of motorcycle racing. Of course, the country hasn't been entirely absent from the scene in recent decades – Gábor Talmácsi's career, and especially his 2007 World Championship title in the 125cc class, are testament to that.

His legacy has helped pave the way for Hungary to host top-level motorcycle racing for at least the next ten years, and Talmácsi's role in making that possible goes far beyond his results on track. The Hungarian Mobility Development Agency (HUMDA), the Hungarian Motorsport Federation, and the management of Balaton Park have each played a pivotal part in bringing this event to life.

And there's more reason for local fans to get excited: there will be Hungarian representation on track this weekend as well. You can read about that – and much more – in this special issue of RallyCafe magazine, where we explore the Hungarian Grand Prix, Balaton Park and MotoGP from all angles. Together with my fellow editors, I genuinely hope these pages will add something special to what is already shaping up to be a weekend full of unforgettable moments.

Máté Sebők
Editor-in-Chief









TARTALOM

Hermann Henrik: Több év után elérkeztünk a mondat végére 4–9

A COVID idején kezdődött a Balaton Park sikertörténete – **Interjú Walterné Dancsó Adrienn**-nel, a pálya operációs igazgatójával 10–15

A háttér – Hogyan jön Magyarországra a MotoGP és a Superbike-világbajnokság? 16–21

Talmácsi Gábor mostani munkájára és a múltjára is büszke 22–27

Nézői szempontból jót tettek a változtatások a Balaton Parknak – Interjú **Sebestyén Péterr**el, a gyorsasági-motoros-világbajnokság 125 köbcentiméteres kategóriájának korábbi versenyzőjével 28–33

Minden változik, de a dicsőség örök – A MotoGP története 34–41

A Magyar Nagydíj számokban 42–45

Hányattatott Hungaroring, sikeres Balaton Park? 46–51

A **Rossi**-korszak – A MotoGP elmúlt két évtizede A Doktor szemüvegén keresztül 52–66

Marc Márquez – A megállíthatatlan spanyol zseni 67–75

Joan Mir – Világbajnoki cím egy futamgyőzelemmel 76–81

Fabio Quartararo – Az Ördög, mint Franciaország büszkesége 82–89

Francesco Bagnaia – Az olasz művész, aki alatt életre kelt a Ducati 90–99

Jorge Martín – A szakadék széléről a MotoGP csúcsára 100–108

Spanyol titánok olasz motoron – Eddig a Márquez tesóké az év 109–117

„Remélem, a Balaton Parkon már a mezőny elejében lehetek” – Interjú **Varga Tibor**ral, a gyorsaságimotoros-vb magyar versenyzőjével 118–123

A MotoGP jelenlegi mezőnye 124–128

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

CONTENT

Henrik Hermann: “After many years, we’ve finally reached the full stop” 4–9

The Balaton Park Success Story Began During the COVID Era – **Interview with Adrienn Dancsó Walterné**, Chief Operating Officer of the Circuit 10–15

The Background – How WorldSBK and MotoGP Are Coming to Hungary 16–21

Gábor Talmácsi is Proud of Both His Current Work and His Past 22–27

Balaton Park’s New Layout Seen as a Win for Spectators – Interview with former 125cc World Championship rider, Péter Sebestyén 28–33

Everything Changes, but Glory Endures – The Story of MotoGP 34–41

The Hungarian Grand Prix in numbers 42–45

Troubled Hungaroring – Successful Balaton Park? 46–51

The **Rossi** Era – Two Decades of MotoGP Through The Doctor’s Eyes 52–66

Marc Márquez – The Unstoppable Spanish Genius 67–75

Joan Mir – World Champion With Just One Race 76–81

Fabio Quartararo – El Diablo: The Pride of France 82–89

Francesco Bagnaia – The Italian Artist Who Revived Ducati 90–99

Jorge Martín – Pushed to the Brink, But Rose to the Top of MotoGP 100–108

Spanish Titans on Italian Bikes – So Far, It’s the Márquez Brothers’ Year 109–117

“I Hope I Can Be at the Front at Balaton Park” – Interview with Tibor Varga, Hungary’s Grand Prix motorcycle World Championship rider 118–123

The current grid of the MotoGP 124–128





impresszum

TRP media

RALLYCAFE – autó-motorsport magazin
MotoGP Magyar Nagydíj különszám
Megjelenik negyedévente, alkalmanként tematikus számokkal
Kiadja a TRP Media Holding Kft.
2040 Budaörs, Edison u. 5., 3. em., 29201640-2-13
https://trphungary.com/media, info@trpmedia.hu
Felelős kiadó: Őry Tamás
Felelős szerkesztő: Sebők Máté
Lapszámunk szerzői: Jakusovszky Kristóf (Totalbike), Pestality Máté, Sebők Máté, Szántó Dávid (P1race)
A fotósok, a fotók forrása a képeknél jelölve
Tördelés: Arany Imre
ISSN 2062-2163
Hirdetésfelvétel: TRP Media Holding Kft., info@trpmedia.hu
Köszönetnyilvánítás: interjúalanyaink, szerzőink, hirdetőink és olvasóink, Maricsek Miklós és Szabady Levente (a Rally Cafe alapítói), a TRP Hungary csoport munkatársai

HERMANN HENRIK: TÖBB ÉV UTÁN ELÉRKEZTÜNK A MONDAT VÉGÉRE

HENRIK HERMANN: “AFTER MANY YEARS, WE’VE FINALLY REACHED THE FULL STOP”



A magyar motorsport-társadalom is kivette a részét a munkából

The Hungarian motorsport community also played its part in the effort

Fotó/Photo: Izsó Krisztán/Izsó Photo

Fotó/Photo: Izsó Krisztán/Izsó Photo



A kisebb sorozatok mellett a csúcskategóriák számára is biztonságos a Balaton Park

Balaton Park is safe not only for smaller series

A gyorsasági-motorosvilágbajnokság 1992 után tér vissza Magyarországra, és természetesen először látogat el a Balaton Park Circuitre. De vajon mi győzte meg a Dornát? Mi a helyzet a középeurópai piaccal, és a MotoGP esetleges költözésével? Hogyan zajlottak az előkészületek? Mennyit tesznek hozzá ehhez a magyar versenyzők? Mennyire aktivizálta magát a motoros társadalom? Többek között ezekről is beszélgettünk Hermann Henrikkel, a Magyar Motorsport Szövetség elnökével.

The Superbike World Championship returns to Hungary for the first time since 1990, this time making its debut at the Balaton Park Circuit. But what persuaded Dorna? What’s the situation with the Central European market and the potential relocation of MotoGP? How did the preparations unfold? How much will Hungarian riders contribute? And how active has the local motorcycling community been? We discussed these and other matters with Henrik Hermann, President of the Hungarian Motorsport Association (MAMS).



Egy magyar versenyző jelenléte mindig javít a szurkolói élményen

The presence of a Hungarian rider always enhances the fan experience

Fotó/Photo: Izsó Krisztán/Izsó Photo

Mi volt az a fő indok, amely meggyőzte a Dornát, hogy a gyorsasági sorozatoknak igenis helyük van Magyarországon?

Ez messzire nyúlik vissza, mert az én pályafutásom alatt, valamint velem párhuzamosan is többen dolgoztunk ezen a projekten. Én már 2004-ben, Brnóban tárgyaltam a Dornával [a MotoGP és a Superbike-világbajnokság kereskedelmi jogait birtokló szervezet – a szerk.]. Már akkor volt egyfajta akarat, hogy Európa keleti részének mondott területe is rendezzen versenyt. Ez számukra is egy kifejezetten jó lokációnak, mondhatni, kuriózumnak számított. Egy időben arról is volt szó, hogy Brno beadja a derekát, és nem folytatja, ekkor ismét új helyszínt kerestek. 2007-ben jött Talmácsi Gábor, és onnantól kezdve a sportszakmai indok is sokkal kézzelfoghatóbbá vált, mivel már világbajnokunk is volt. Ezek mind apróságok, de összeadva elég komoly motivációt jelentettek.

Ha vesszük a közép-európai piacot, azt most már elég szépen lefedi a Dorna, gondolok itt Spielbergre és a visszatérő Brnóra.

Abban az időben még nem ez volt. Itt inkább az volt a döntő tényező, hogy 2007 óta van egy világbajnokunk. Azt feltételezik, hogy ahol van egy világbajnok, ott a nézettség és az érdeklődés is nagyobb. Az, hogy most kompromisszumot kötött a Dorna és a pálya, szintén érdekes, mivel eleinte a Hungaroring is szóba került. A lokáció is nagyon fontos. Ezt a többi promóteren is érzem, mert nézik, hogy mi van a létesítmény környékén, és Budapest egy elképesztően frekventált hely. Szeretnek idejönni a külföldiek.

Ráadásul a MotoGP esetében a Hungaroring a hosszú távú terv.

A MotoGP-vel három plusz hét év a szerződés, utána megvizsgálják a Hungaroringre való költözés lehetőségét. Én úgy gondolom, hogy az átalakítások után már azonnal lehetett volna odavinni a gyorsaságimotoros-vb-t, ha nem húzódnak el a munkálatok. A jelenlegi átépítésbe a motorsport nincsen beintegrálva. Ahhoz, hogy a Hungaroringen MotoGP-t lehessen rendezni, további átalakításokra van szükség.

Milyen főbb lépései voltak az előkészületeknek?

Ha megnézzük az elmúlt húsz év történelmét, akkor elmondható, hogy mindig más volt az akarat, akár Sávolyt, akár Hajdúnánást, akár a Balaton Parkot vesszük alapul. Nehéz egy klasszikus menetrendet definiálni. 2013-2014 környékén a Hungaroringre kezdtünk el egy lobbit, ahol abban az időben szintén egy átalakítási elképzelés, felmérés volt. Akkor még Bernie Ecclestone vezette a Forma–1-et, és a két promóter egyeztetett, hogy legyen még egy olyan pálya, ahol mindkét sorozat tud menni. Viszont ez mindig dugába dőlt, mivel kormánygarancia nélkül nem működik. Ez innentől kezdve a magasabb szintű politikának a döntési mechanizmusán múlik, hogy milyen irányba lehet továbbmenni. Megszületett az elhatározás, megalakult a HUMDA [Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség – a szerk.], és akkor szép lassan általuk kezdett ez felépülni. Elsősorban ők tárgyaltak a Dornával.

> ***...megszületett az elhatározás, megalakult a HUMDA és akkor szép lassan általuk kezdett ez felépülni...***

Ezen a hétvégén Varga Tibor révén a MotoE-ben biztosan lesz magyar érdekeltség. Ezenfelül arról is van szó, hogy akár Farkas Kevin is kaphat szabadkártyát a Moto3-ban.

Itt azért van némi összefüggés. Mindig el szoktak vinni egy olyan elemet, ahol van érdekeltség. Ez erről szól, hogy versenyez egy honfitársunk. Ami pedig Kevint illeti, ha jól tudom, remekül alakulnak a tárgyalások. Arra már akár rá is lehetne mondani, hogy igen. Azért bárki nem állhat be egy MotoGP-futamra, ugyanis sportszakmai szempontok alá vetik.

Mennyit tesz hozzá, hogy egy vagy akár több magyarnak is szurkolhatunk?

Nagyon sokat. Erről volt egyeztetés a HUMDÁ-val. Még ha tisztában is vagyunk vele, hogy nem arról szól a dolog, hogy ő lenne az első a dobogón, hanem csak annyi, hogy indul egy magyar versenyző, ez a tény teljesen más aspektusba helyezi a teljes versenyhétvégét a nézők szemében.



Fotó/Photo: Izsó Krisztán/Izsó Photo

Hermann Henrik / Henrik Hermann

What was the key factor that convinced Dorna there is indeed a place for road-racing championships in Hungary?

This ambition dates back many years, with others and me working on this project throughout my career. In 2004, I met with Dorna [the commercial rights holder for MotoGP and WorldSBK], in Brno, and even then there was determination to hold races in Eastern Europe. Hungary offered a compelling, unique location. At one point, Brno considered withdrawing, which prompted a search for a new venue. When Gábor Talmácsi emerged in 2007, becoming a world champion, the sporting side became significantly more tangible. These factors, though modest individually, combined to create substantial motivation.

If we look at the Central European market, Dorna now has it fairly well covered – with Spielberg and the returning Brno both on the calendar.

Back then, this wasn't the case. The decisive factor at the time was that, since 2007, we've had a world champion. The assumption is that where there's a world champion, there tends to be stronger viewership and interest. The fact that Dorna and the circuit have now reached a compromise is also noteworthy, especially considering that Hungaroring was initially part of the conversation. Location plays a major role. I sense this from other promoters too – they're always looking at what's around the venue, and Budapest is an incredibly high-profile destination. International visitors genuinely enjoy coming here.

What's more, when it comes to MotoGP, the Hungaroring remains part of the long-term vision.

The deal with MotoGP is for three years, plus an additional seven, after which the possibility of relocating to the Hungaroring will be considered. In my view, had the renovations not been delayed, the MotoGP World Championship could already have been held there. Motorsport wasn't factored into the current redevelopment plans. To host MotoGP at the Hungaroring, further modifications will be necessary.

> ***...progress required high-level political decision-making. Once HUMDA was established, they gradually built the framework...***

What were the major stages of preparation?

Over the past 20 years, different ambitions have centred on Sávoly, Hajdúnánás and now Balaton Park. Defining a classic timeline is difficult. Around 2013-14, we began lobbying for the Hungaroring, when even F1's Bernie Ecclestone was involved in discussions about a circuit hosting both series. However, without government backing, such plans collapsed. Progress required high-level political decision-making. Once HUMDA (Hungarian Mobility Development Agency) was established, they gradually built the framework and took the lead in negotiations with Dorna.

This weekend, Hungary will certainly be represented in MotoE by Tibor Varga. Beyond that, there's also talk that Kevin Farkas could receive a wildcard in Moto3.

Mit lát, mennyire aktivizálta magát a magyar motoros társadalom az elmúlt időszakban?

Ezt több részre kell bontani. Egyrészt vannak a szuperaktívak, akik a nyílt napokra is eljöttek, többek között a MAMS Gyorsasági Szakágának is volt egy rendezvénye, ahol limitált létszámban a licenccel rendelkező versenyzőket szólítottuk meg. Ha az a kérdés, hogy a szurkolói tábor hogyan néz ki, azt elég nehéz megjósolni. Sajnos az első versenynek nem tett jót, hogy az elmúlt tíz évben többszöri nekifutásra sem jött

> ***...ha van magyar versenyző, akkor azt a lelátómennyiséget, amelyet be tudnak építeni, meg is fogják tölteni szurkolókkal...***

össze. Most viszont a célegyenesben vagyunk, és szerintem, ha van magyar versenyző, akkor azt a lelátómennyiséget, amelyet be tudnak építeni, meg is fogják tölteni szurkolókkal.

De az egyéb rendezvényeket is ide lehet venni, gondolok itt például a MotoGP Fan Festre.

Most már kezdi mindenki elhinni, hogy már nemcsak beszélünk róla, hanem ténylegesen lesz futam. Én azt vallom, hogy amikor már lezajlott, az a biztos.

There is some connection here. They always include an entry on the grid featuring local involvement. It's about showcasing local talent. As for Kevin – if I understand correctly – the negotiations are going very well. It's believed to be close to being finalised. Not just anyone can compete in a MotoGP event, as entry is subject to sporting criteria.

How much does having one or more Hungarians to support add to the event?

> ***...I'm confident that if there's a Hungarian rider, the grandstands will be packed...***

It's hugely important. HUMDA and I discussed this: even if he's not expected to fight for the podium, having a home rider on the grid transforms the experience for local fans.

How active has the Hungarian motorcycling community been recently?

This requires a breakdown. Some have been extremely active, attending open days. The MAMS Road-Racing Division held events targeting licensed riders. As for the fan base, that's harder to predict. The fact that multiple attempts fell through over the past decade didn't help. Now that it's happening, I'm confident that if there's a Hungarian rider, the grandstands will be packed.

Other side events, like the MotoGP Fan Fest, come into play too, don't they?

Yes, definitely. Now people are beginning to believe it's more than talk, that the race really is happening. As I always say: it's only certain once it's done.

What are your overall expectations for the race weekend?

Personally, I feel a great relief – after many years, we've finally reached the full stop – and it's an exclamation mark. I expect many riders to attend and confirm that Hungary will host these championships for the next decade. I also hope it proves that all our efforts and government investment were worthwhile. Finally, I'm optimistic that in the coming years we'll have one or two riders we can cheer for – that is vital. The race itself is important, but having a Hungarian competitor on track makes it the greatest of all.

Dávid Szántó



A MAMS pályanapja mindenkinek nagy élmény volt

The MAMS track day was a great experience for everyone

Fotó/Photo: Izsó Krisztán/Izsó Photo



Mindenkinek megnyugvást jelent, ha a hétvége gond nélkül lezajlik

It's a relief for everyone if the weekend passes without trouble

Fotó/Photo: Izsó Krisztán/Izsó Photo

Mit vár összességében a hétvégétől?

A magam részéről nagy megnyugvást, hogy sok év után elérkeztünk a mondat végére egy hatalmas felkiáltójellel. Azt várom, hogy a régi időknek megfelelően sok motoros eljöjjön, és a jelenlétükkel igazolják, hogy a következő tíz évben biztosítva van a két sorozat magyarországi helye. Illetve, hogy

> ***...azt várom, hogy a régi időknek megfelelően sok motoros eljöjjön...***

nem hiába tettük bele az energiát, és az állam nem feleslegesen invesztálta bele a pénzt. Abban is bízom, hogy a következő években odaér egy-két olyan versenyző, akiknek szurkolhatunk, mert ez nagyon fontos. Bármennyire jó a futam, ha tényleg ott van egy magyar induló, az a legjobb.

Szántó Dávid

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025



Walterné Dancsó Adrienn

Adrienn Dancsó

Fotó/Photo: Simon Kornél/Balaton Park Circuit

A COVID IDEJÉN KEZDŐDÖTT A BALATON PARK SIKERTÖRTÉNETE

THE BALATON PARK SUCCESS STORY BEGAN DURING THE COVID ERA

Fotó/Photo: Balaton Park Circuit

Interjú Walterné Dancsó Adrienn-nel, a pálya operációs igazgatójával

Interview with Adrienn Dancsó Walterné, Chief Operating Officer of the Circuit

Milyen szerepet játszott a koronavírus-járvány a Balaton Park történetében? Milyen kihívásokat kellett megoldani az átépítés során, és hogyan kezelik a különböző visszajelzéseket? Többek között erről is beszélgettünk Walterné Dancsó Adrienn-nel, a pálya operációs igazgatójával.

What role did the COVID-19 pandemic play in the story of Balaton Park? What challenges had to be overcome during the reconstruction, and how does the team handle various forms of feedback? These were among the key topics we discussed with Adrienn Dancsó, Chief Operating Officer of the circuit.

Bár csak bő két éve adták át, a pálya története ennél sokkal régebbre nyúlik vissza, ami az első terveket illeti, igaz?

Igen, a pályának egy jó tizenöt éves története. Gyakorlatilag az igény már akkor megfogalmazódott, illetve a telek vásárlása már akkor megtörtént a tulajdonosok részéről. Igazából maga az építkezés a COVID idején vett lendületet, tehát lépésről lépésre lehetett haladni. Amit el tudok mondani, hogy ez nem egy állami pálya, hanem magántőkéből épült. Nyilvánvaló, hogy a tulajdonosok úgy tudták építeni, ahogyan nekik az ütembe belefért. Amikor pedig a COVID idején az egyéb építkezések leálltak, akkor tudták teljes figyelemmel elővenni ezt a pályát. Akkor határozták meg magának a nyitásnak az időpontját, és ez adta meg azt a löketet, amelyet követően 2023. május 16-án egy nagy hajrában elkészült.

Ez eredetileg autóversenyzésre alkalmas pályának épült. Mikor és miért merült fel, hogy itt motoros eseményeket is rendeznek?

Alapvetően nem volt kimondva, hogy ez egy autós pálya. Az, hogy ennyire sok a kavicsos bukótér, alkalmassá teszi rá, hogy a motoroknak is otthont adjon. Arra viszont nem gondoltak az építés során, hogy a magasabb szintű sorozatoknak a nagyobb tempó miatt nagyobb bukóterek kellenek. Ahogyan az előbb említettem, van olyan rész a pályán, ahol a két nyomvonal gyakorlatilag egymás felé érkezik, így a bukóteret illetően nem nagyon tudunk nőni, ezért nem tudtunk olyan kicsi módosítást elvégezni, amely megfelel a motoroknak. Emellett azt el kell mondanom, hogy világszerte nagyon ritka az olyan versenypálya, amely autóknak és motoroknak is maximálisan megfelel, hiszen vannak ellentétes igények. Ott van például a PET-Pro rendszer: az FIA [Nemzetközi Automobil Szövetség – a szerk.] imádja, és nagyon előtérbe helyezi, de a motornak pont nem jó. Itt meg kellett találni a megfelelő kompromisszumot, ami mind az FIA, mind az FIM [Nemzetközi Motorkerékpáros Szövetség – a szerk.] részéről rengeteg egyeztetést igényelt. Előfordult, hogy egy bejáráson mindkét szövetség képviseletében voltak itt pályaátvétellel foglalkozó szakemberek a legmagasabb szintről, és ők megbeszélték egymással, hogy „nekem ez kellene", „jó, nekünk meg ez". Aztán megtalálták azt a megoldást, amely mindkettőjük számára ideális. A mi tervezői csapatunkkal, illetve a HUMDA-val együttműködve találtuk ki a végső nyomvonalat, illetve a módosításokat, amelyek által a pálya motornak és autónak is jó. Merthogy az mindig is célunk volt, hogy ne veszítsük el az FIA-licencet, hiszen továbbra is otthont adunk autós eseményeknek.

The Balaton Park Circuit officially opened just over two years ago, yet its story goes back much further. Is that correct?

Absolutely. The circuit has a history stretching back around fifteen years. The initial demand was already present back then, and the land was acquired by the owners at that time. However, construction really gained momentum during the COVID period. Progress was made gradually, step by step. It's important to clarify that this is not a state-funded circuit – it was built entirely from private capital. Naturally, that meant the owners could advance the project at a pace that suited their resources. When construction projects elsewhere were suspended due to COVID, they were finally able to focus their full attention on this track. That was when the timeline for the opening was set, and it provided the final push that saw the venue completed in a final sprint by 16 May 2023.

The track was originally designed with car racing in mind. At what point did the idea of hosting motorcycle events come into the picture?

From the outset, it wasn't explicitly stated that this would be a car-only circuit. The extensive gravel run-offs actually make it quite suitable for bikes as well. However, the need for larger run-off areas in higher-level motorcycle championships – due to the greater speeds – wasn't really considered in the original design. As I mentioned, there are sections where the two circuit layouts run toward one another, which limits the available space to expand the run-offs. That meant we couldn't make minor tweaks to bring it fully in line with motorcycle requirements. Moreover, very few circuits globally are truly suited to both cars and bikes – the demands are often contradictory. Take, for example, the PET-Pro system: the FIA loves it and actively promotes its use, but it's not ideal for motorcycles. We had to strike the right compromise, which required extensive consultation with both the FIA and the FIM. On occasion, we even had joint site visits with representatives from both bodies, including top-level circuit homologation experts, who discussed directly with each other: „We'd need this," „Well, we'd prefer that." Eventually, we found a solution that was acceptable to both parties. Working alongside our design team and HUMDA, we finalised the layout and modifications to ensure the circuit met the needs of both cars and bikes. One of our key objectives was never to lose FIA licencing, as the venue continues to host car racing events as well.

> ***...a mi tervezői csapatunkkal, illetve a HUMDA-val együttműködve találtuk ki a végső nyomvonalat...***

> ***...working alongside our design team and HUMDA, we finalised the layout...***

2023 őszén bejelentették, hogy 2024-ben a pálya a Superbike-vb és a tartalékhelyszínként a MotoGP versenynaptárába is bekerül, de ebből nem lett semmi. Mi az oka, hogy akkor még nem valósultak meg azok az átalakítások, amelyeket mostanra már elvégeztek?

In autumn 2023, it was announced that the track would host a WorldSBK round in 2024 and also serve as a reserve venue for MotoGP – but that didn't come to fruition. Why weren't the necessary modifications which have now been completed carried out at that time?



Az új nyomvonal a motorosok igényeinek is meg kellett hogy feleljen

The new layout also had to meet the requirements of motorbikes

Fotó/Photo: Czinkán Dániel

RALLYCAFE



Talmácsi Gábor, dr. Schmidt Ádám, dr. Szondy Szilvia és Walterné Dancsó Adrienn

Gábor Talmácsi, Dr. Ádám Schmidt, Dr. Szilvia Szondy and Adrienn Dancsó

Fotó/Photo: Murányi Gábor/Balaton Park Circuit

Azt gondolom, hogy ez egy hatalmas feladat. Nem látok bele teljesen a szerződéskötés és a jogtulajdonlás menetébe, de az is lehet, hogy az egyeztetések egyszerűen nem haladtak olyan ütemben, amely lehetővé tette volna, hogy az első kapavágás a terveknek megfelelően megtörténjen. Azért ez hatalmas szervezői és építési munka. Én úgy vélem, nem akartak kapkodni vele. Főleg így, hogy mindkét sorozat itt lesz, ráadásul viszonylag közel egymáshoz, egy hónapon belül. Szerintem túlságosan nagy önbizalomra vallott volna, ha nem hagyunk benne valamennyit arra az esetre, ha véletlenül nem úgy sikerülne. Ha mondjuk, ne adj' isten, lenne egy kéthetes fagy télen, ami hátráltatná a munkát, vagy egy hatalmas esőzés, és akkor nem tudnának haladni a teherautók. Ezzel feleslegesen kockáztattuk volna, hogy valamelyik eseményt esetleg halasztani vagy törölni kelljen. Ezt mindenki szerette volna elkerülni. Én azt gondolom, hogy ez a törlés fő oka.

Mennyire volt nehéz megszervezni az átalakításokat, illetve ellenőrizni azokat?

Nagyon sok segítséget kaptunk az FIM-től. Folyamatosan jöttek, és ellenőrizték a különböző lépcsőket. Ha kellett, korrigálták a mi csapatunkkal. És mivel a befektetői csoportnak hatalmas tapasztalata van az építőiparban, ugyanazokkal a cégekkel tudtak dolgozni, hiszen versenypálya-építésre is teljesen alkalmasak. Szerintem talán ez volt a „legegyszerűbb" momentum, maga az építkezés megvalósítása.

Az átalakítások után pilótáktól és újságíróktól is érkeztek visszajelzések a vonalvezetésről, és a pozitív vélemények mellett bírálatok is elhangzottak. Ezekről Önnek mi a véleménye? Egyáltalán hogyan kell kezelni, mennyire kell komolyan venni?

Azt gondolom, hogy mindent komolyan veszünk. Az építő jellegű kritikákat nagyon szeretjük, és amit tudunk, megteszünk. Hogy valakinek nem tetszik a pálya, unalmasnak tartja, vagy ilyesmi, az szerintem egy szubjektív vélemény. A működésünk során mi az autósoktól is folyamatosan ugyanilyen jellegű visszajelzéseket kértünk, és a számegyenesen nullától ezerig mindenféle visszajelzést kaptunk. Igyekszünk kimazsolázni a számunkra fontosakat, ha pedig egy kritikai észrevétel többektől jön, és olyanoktól, akiknek tényleg elhisszük, hogy ez valós probléma, akkor azt igyekszünk kezelni.

> ***...a működésünk során mi az autósoktól is folyamatosan ugyanilyen jellegű visszajelzéseket kértünk...***

2027-ig biztosan a Balaton Park fogadja a MotoGP mezőnyét, az ezt követő időszakot illetően viszont szóba került a Hungaroring. Amennyiben a mogyoródi pálya is alkalmas lesz a rendezésre, csúnyán fogalmazva, meg fognak küzdeni érte, hogy itt maradjon a sorozat?

Úgy vélem, ez hatalmas rendezvény ahhoz, hogy az ember kreáljon egy versenyhelyzetet, és aláígérgessen a másiknak, vagy nem is tudom, mi a jó szó erre. Én úgy érzem, hogy ha szerintük az országnak, illetve a megítélésnek ez a jobb, akkor meg kell barátkoznunk vele, és ez esetben a Superbike futamain fogunk maximálisan helytállni.

Sebők Máté



Az átépítési munkálatok problémamentesen zajlottak le

The reconstruction work was carried out without any issues

Fotó/Photo: Simon Kornél/Balaton Park Circuit

It was a massive undertaking. I wasn't directly involved in the contract negotiations or rights agreements, but it's possible that discussions didn't progress quickly enough to allow construction to begin as originally planned. This is a huge organisational and building effort. I believe there was a conscious decision not to rush it – particularly with both championships now set to race here within just one month of each other. It would have been overconfident not to factor in the possibility of delays – for example, a two-week winter freeze or prolonged rain could have made it impossible for trucks to operate and slowed everything down. That would've introduced unnecessary risk of having to postpone or even cancel one of the events. Everyone wanted to avoid that. In my view, this is the main reason why the original 2024 plans didn't materialise.

How challenging was it to coordinate and oversee the reconstruction work?

We received a great deal of support from the FIM. They visited the site regularly to inspect each phase of the project and worked closely with our team to make any necessary adjustments. Our investor group also has substantial experience in construction, and they were able to work with the same companies that proved fully capable of delivering a project of this scale. In fact, I'd say the actual implementation of the rebuild was probably the "easiest" part of the process.

There's been a range of feedback from drivers and journalists regarding the layout – some highly positive, others more critical. What's your take on this, and how seriously do you take such commentary?

We take everything seriously. Constructive criticism is always welcome, and we act on whatever we reasonably can. Of course, if someone finds the track boring or uninspiring, that's a subjective opinion. We've always sought feedback from drivers and riders and we've heard everything – from one end of the spectrum to the other. Our goal is to extract the most relevant insights. And if critical feedback comes from multiple people whose judgement we trust, and the issue appears genuine, then we'll absolutely work to address it.

> ***...we've always sought feedback from drivers and riders and we've heard everything...***

Balaton Park is confirmed to host MotoGP until 2027. However, the Hungaroring has also been mentioned as a potential venue for the future. If the Mogyoród circuit becomes suitable, would you try to retain MotoGP at Balaton Park?

I think the scale of this event makes it unwise to create a bidding war or engage in undercutting. If the decision-makers feel that switching venues is better for the country or the sport's image, then we'll accept that. In such a scenario, we'll continue to give our utmost to host the Superbike World Championship at the highest level.

Máté Sebők



Fotó/Photo: Simon Kornél/Balaton Park Circuit

A tesztek során a sportbírók és egyéb beavatkozók is felkészülhettek a megmérettetésre

During the tests, the marshals and other intervention personnel also had the opportunity to prepare for the event



A Superbike-vb már túl van a magyarországi látogatáson

WorldSBK has already had its visit to Hungary

Fotó/Photo: Czinkán Dániel

A HÁTTÉR

THE BACKGROUND

Hogyan jön Magyarországra a MotoGP és a Superbike-világbajnokság?

How WorldSBK and MotoGP Are Coming to Hungary

Júliusban a Superbike-világbajnokság látogatásával sikeresen debütált a Balaton Park Circuit a motorsport globális színpadán, a következő napokban pedig már a MotoGP mezőnye veszi birtokba a pályát. Bár a két versenyhétvége helyszínéről, a körülményekről és a pilótákról sok szó esik, arról jóval kevesebbet tudunk, hogyan hozták hazánkba a két sorozatot, milyen hatásai lehetnek a látogatásoknak, és mi a hazai promóter feladata. Ezutóbbi szerepét a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség tölti be. Kérdéseinkre pedig dr. Szondy Szilvia, a szervezet elnök-vezérigazgatója válaszolt.

Hogyan sikerült meggyőzni a jogtulajdonost, a Dornát, hogy az aránylag kisebb mérete ellenére Magyarországra hozza ezt a két sorozatot?

„Többéves tárgyalási folyamat eredményeképp sikerült Magyarországra hozni a Superbike-világbajnokságot és a MotoGP-t. Eleinte nyilván nem túl sokan hittek ennek a projektnek a sikerében, hiszen Magyarországon már 35, illetve 33 éve nem járt a két széria, ám a sok munka végül meghozta a gyümölcsét. Fantasztikus lehetőség tárult elénk, és itt volt egy versenypálya, amelyet persze biztonságtechnikailag alkalmassá kellett tenni arra, hogy Superbike- és MotoGP-futamokat rendezhessünk rajta, ez is megtörtént. Ennek köszönhető, hogy az idén nyáron vendégül láthatjuk mindkét sorozatot."

...egy nagyon szigorú műszaki előírásrendszer van ezeknél a versenysorozatoknál...

Ahogy említette, a balatonfőkajári pályát módosítani kellett a Dorna biztonsági előírásai miatt. Ki irányította ezeket a munkálatokat?

„A Balaton Park Circuit átalakítása, annak megszervezése alapvetően a pálya feladata volt. Természetesen minden a jogtulajdonos iránymutatásai, elvárásai alapján történt. Van egy nagyon szigorú műszaki előírásrendszer ezeknél a versenysorozatoknál, amelyeket pontról pontra be kell tartani. Ezeken a pálya műszaki és sportszakmai személyzete ment végig, és figyelt, illetve figyel most is a betartásukra."

In July, the Balaton Park Circuit made a successful debut on the global motorsport stage by hosting its first Superbike World Championship round, and now, just a month later, it is set to welcome the MotoGP paddock. While much has been said about the track itself, the facilities, and the riders preparing to tackle the new Hungarian venue, far less is known about how these world-class events were brought to the country in the first place, what it took to secure them, what long-term impact they might have on the region, and what exactly the role of the Hungarian promoter entails. That role is fulfilled by HUMDA Hungarian Mobility Development Agency. We put our questions to Dr Szilvia Szondy, the agency's Chair and CEO.

How did you convince the rights holder, Dorna, to bring both series to Hungary, despite the country's relatively small size?

"After a negotiation process spanning several years, we succeeded in bringing both WorldSBK and MotoGP to Hungary. At first, there weren't many who truly believed in the success of the project – after all, neither series had visited Hungary in 35 and 33 years, respectively – but all the hard work has finally paid off. A fantastic opportunity presented itself, and we had a circuit here that, while it needed upgrades to meet safety standards for WorldSBK and MotoGP, was otherwise already in place. That work has now been done, and as a result, both series will be visiting us this summer."

...as a result, both series will be visiting us this summer...

As you mentioned, the track in Balatonfőkajár had to be modified due to Dorna's safety requirements. Who oversaw this process?

"The transformation of Balaton Park Circuit and the coordination of those works were primarily the responsibility of the circuit itself. Naturally, everything was carried out in line with the rights holder's guidance and expectations. These



A jogtulajdonos folyamatosan felügyelte az átépítési folyamatot

The reconstruction process was under constant supervision by the rights holder

Fotó/Photo: HUMDA

A pálya mellett a sportszakmai személyzet felkészítése is elengedhetetlen egy-egy ilyen kaliberű versenyhétvége megtartásához. Ki biztosította, hogy a sportbírók készen álljanak a feladatukra?

„A sportbíróképzés többhónapos folyamat volt, amely a Magyar Motorsport Szövetség égisze alatt zajlott. Sportszakmai szempontból ezt a MAMS bonyolította le, illetve felügyelte, és a hathatós segítségével ezt is sikerült időben végig vinni. Ennek eredményeképp kellő számú sportbíró áll készen a két rendezvényre."

Szükség volt arra, hogy a HUMDA átalakuljon a szervezési feladatok ellátásához? Milyen konkrét feladatai voltak és vannak a szervezetnek?

„A HUMDA évekkel ezelőtt úgy jött létre, hogy ezt a két világraszóló eseményt meg tudja rendezni. Most a cég a Superbike-világbajnokság és a MotoGP hazai promótere, ami egy komplex feladatot jelent számunkra. Mi állunk kapcsolatban a jogtulajdonossal, teljes mértékben nekünk kell összefognunk a két eseményt rendezvényszervezési, sportszakmai és kommunikációs oldalról is. Tehát lényegében minden szereplőt nekünk kell koordinálni annak érdekében, hogy két, minden

championships are governed by a very strict set of technical regulations that must be followed to the letter. The circuit's technical and sporting staff worked through them point by point and continue to ensure full compliance."

Beyond the track, preparing the sporting personnel is also essential to host race weekends of this calibre. Who made sure that the marshals were ready for their tasks?

"Marshal training was a process lasting several months, held under the umbrella of the Hungarian Motorsport Federation. From a sporting standpoint, it was organised and supervised by the Federation, and with their strong support, we were able to complete it in time. As a result, a sufficient number of trained marshals are now ready for both events."

Did HUMDA need to undergo any changes to handle the organisational duties? What specific responsibilities has the agency taken on?

"HUMDA was founded several years ago with the aim of hosting world-class events like these. The company now acts as the official domestic promoter of WorldSBK and MotoGP, which presents us with a complex and multi-faceted task. We are in direct contact with the rights holder and are



A felújítással párhuzamosan háromszáz sportbírót képeztek ki

Alongside the renovation, three hundred marshals were trained

Fotó/Photo: Balaton Park Circuit

szempontból professzionális eseményt szervezhessünk. Nagyon örülünk a feladatnak, a két versenyhétvégére pedig várunk mindenkit szeretettel, hiszen a szurkolók számára külön attrakciókkal, különleges eseményekkel is készülünk."

...a szurkolók számára külön attrakciókkal, különleges eseményekkel is készülünk...

Bár még az idei versenyhétvégék sem mentek le, nem szabad elfelejteni, hogy a szerződések szerint mindkét sorozat még kilenc évig visszatér Magyarországra. Hogyan építkeznek a jövőre nézve?

„Rendezői oldalról minden itthoni szereplőnek ez lesz az első MotoGP- és Superbike-fordulója, így sok kérdéssel most szembesülünk először. De gyűjtjük az információkat, amelyekből folyamatosan tanulunk, és a rendezvények után ezekből

fully responsible for coordinating both events in terms of logistics, sporting matters, and communications. Essentially, we have to bring all parties together to deliver two events that are professional in every respect. We're excited to take on this challenge and look forward to welcoming everyone across the two weekends. Fans can also expect special attractions and unique experiences during the race events."

...we're excited to take on this challenge and look forward to welcoming everyone...

Even though this year's race weekends are still to come, both series are set to return to Hungary for another nine years under the current contracts. How are you planning for the future?

"For all the domestic parties involved in organising the events, this will be the first MotoGP and WorldSBK round



Fotó/Photo: PSP/Lukasz Swiderek

A jövőben remélhetőleg minél több magyar versenyzőnek lehet majd szurkolni

Hopefully, in the future, there will be more and more Hungarian riders to cheer for

levonjuk a megfelelő következtetéseket, a megszerzett tudást pedig visszük tovább."

Már idén is feltűnnek majd magyar pilóták a pályán mind a Superbike-világbajnokság, mind a MotoGP hétvégéjén. A mostani események hogyan segíthetik az utánpótlást, hogy még több magyar versenyző juthasson el ilyen szintre?

„Azt reméljük, hogy a két sorozat látogatása által a mai gyerekek kedvet kapnak és inspirációt szereznek a motorsporthoz,

> ***…így alakulhat ki egy szélesebb bázis, amelyből új Talmácsi Gáborok nőhetnek ki…***

elkezdenek iránta érdeklődni, esetleg belekóstolnak a sportágba. Így alakulhat ki egy szélesebb bázis, amelyből új Talmácsi Gáborok nőhetnek ki."

Nem lehet elmenni a két versenyhétvége gazdasági hatásai mellett sem. Ilyen tekintetben milyen eredményekre számítanak?

„Szerintem közel ugyanolyan nemzetgazdasági hatás várható a Superbike-világbajnokság és a MotoGP érkezése kapcsán, mint a Forma–1-es futam kapcsán. Országimázs szempontjából kiemelt jelentőségű, hogy milyen figyelem irányul ezáltal a térség, a Balaton turisztikai látványosságaira. És mivel a két versenyhétvége mellett számtalan rendezvény lesz itt, a Balaton Park Circuiten is, ezeket össze is lehet kötni. Mindennek pedig várhatóan mérhető hatása lesz a látogatók számára, így gazdasági szempontból is kiemelt jelentőségű jelentőségű ez a lehetőség."

Pestality Máté

they've hosted – so we're encountering many questions for the first time. But we're collecting experience, learning throughout the process, and after the events we'll draw the necessary conclusions and carry the knowledge forward."

Even this year, Hungarian riders will feature on track during both the WorldSBK and MotoGP weekends. How can these events help nurture young talent, so that more Hungarian racers can reach this level in the future?

"We hope that the presence of these two series will spark interest and inspire today's children to take an interest in motorsport – perhaps even get involved themselves. That's

> ***…that's how we can build a broader base from which future riders, potentially the next Gábor Talmácsi, can emerge…***

how we can build a broader base from which future riders, potentially the next Gábor Talmácsi, can emerge."

The economic impact of the two race weekends is also an important factor. What kind of results do you expect in that regard?

"I believe the economic impact of bringing WorldSBK and MotoGP to Hungary could be on a similar scale to that of a Formula 1 Grand Prix. In terms of national image, the level of attention directed at the region and the tourist appeal of Lake Balaton is hugely significant. And since a wide range of events will be held at Balaton Park Circuit alongside the two race weekends, visitors will have the chance to tie multiple experiences together. All of this is expected to result in measurable effects on visitor numbers – which makes this opportunity economically important as well."

Máté Pestality



A felújított Balaton Park Circuit

The renovated Balaton Park Circuit

Fotó/Photo: HUMDA



Talmácsi Gábor a Balaton Parkon
Gábor Talmácsi at Balaton Park

Fotó/Photo: Izsó Krisztán/Izsó Photo

TALMÁCSI GÁBOR MOSTANI MUNKÁJÁRA ÉS A MÚLTJÁRA IS BÜSZKE

GÁBOR TALMÁCSI IS PROUD OF BOTH HIS CURRENT WORK AND HIS PAST

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

Talmácsi Gábor 2007-ben világbajnoki címet ünnepelhetett a 125 köbcentiméteres kategóriában. De vajon sikerei mekkora motivációt jelentettek a mai fiatalok számára és mennyiben járult hozzá a MotoGP magyarországi visszatéréséhez? Milyen volt az akkori légkör Brnóban? Mi a helyzet a magyar motoros társadalommal? Hogyan emlékszik vissza azokra az évekre, és manapság mit csinál? Többek között ezekről beszélgettünk vele.

Gábor Talmácsi became world champion in 2007 in the 125cc category. But how much motivation have his successes provided for today's young riders, and to what extent did they contribute to the return of MotoGP to Hungary? What was the atmosphere like back then in Brno? What's the current state of the Hungarian motorcycling community? How does he look back on those years, and what is he doing nowadays? We discussed these topics and more with him.



Fotó/Photo: Michelin Motorsport Moto / Flickr

Talmácsi idejében Brno volt a Magyarországhoz legközelebbi pálya a versenynaptárban
In Talmácsi's time, Brno was the closest track to Hungary on the racing calendar

Azt látjuk, hogy rengeteget segítesz az utánpótlásnak. Mit gondolsz, a sikereid mekkora motivációt jelentettek nekik, amikor eldöntötték, hogy motorversenyzők szeretnének lenni?

Ezt inkább tőlük kellene megkérdezni. Én azt sajnálom, hogy rengeteg év kimaradt és nagy lett ez a különbség. Ez az utánpótlás akkor született, amikor én megnyertem a világbajnokságot, és azóta nem volt magyar szereplője egyik sorozatnak sem. Ez az első év, amikor állandó pilótája van a MotoGP-nek. Persze a Red Bull Rookies Cupban korábban is volt, de a világbajnokságon nem. A mostani fiatalok egyáltalán nem ügyetlenek, sokan vannak, akik betöltötték a 18. életévüket, és már elég jó tempójuk van.

Mennyiben járult hozzá a világbajnoki címed és a karrieríved ahhoz, hogy visszatérhessen Magyarországra a motorversenyzés?

Szerintem ez volt annak az alapja, hogy felsőbb szinteken tudjak beszélni, és megértsék azt, hogy mi a motorsport a világban. Sok év kellett ahhoz, hogy megtaláljam ennek a módját és az útját, hogy kormányzati szinten legyen érdeklődés a téma iránt. Ez nem automatikusan jött, nagyon sokat tettem azért, hogy ez létrejöjjön. Egyrészt tudtunk alapozni a korábbi sikerekre, másrészt a MotoGP egy nagyon jó időszakában van.

We see you're helping the next generation a lot. How much motivation do you think your successes gave them when they decided they wanted to become motorcycle racers?

That's really a question for them. What I regret is that many years were lost, and the gap has grown quite large. The current next generation started around the time I won the world championship, and since then there hasn't been a Hungarian competitor in any world championship competitions. This is the first year with a full-time Hungarian rider in MotoGP. Of course, there were Hungarians in the Red Bull Rookies Cup before, but not in the World Championship. The young riders now are by no means unskilled; many of them are already over 18 and have very competitive pace.

How much did your world title and career contribute to motorcycle racing's return to Hungary?

I believe it laid the groundwork for me to engage with higher levels and help people understand what motorsport means globally. It took many years to find the right way and approach to generate governmental interest in the topic. It didn't happen automatically; I worked very hard to make it happen. On one hand, we could build on past successes, and on the other hand, MotoGP is currently in a great phase. It has



Fotó/Photo: Wikimedia Commons

Talmácsi 2007-ben lett világbajnok / Talmácsi became world champion in 2007

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

Rengeteg nagy sztárral és óriási követőbázissal rendelkeznek, hovatovább a világ negyedik legnézettebb sportága.

Amikor versenyeztél, akkor Brno volt az a helyszín, amely a legközelebb feküdt Magyarországhoz. Mennyire helyénvaló az az állítás, hogy ez volt a hazai hétvége?

Azért az túlzás, hogy ez volt a hazai hétvége. Inkább azt mondanám, hogy sok magyar szurkoló látogatott ki, de hazai sosem volt. Most viszont véleményem szerint az itthoni emberek, a magyarországi média és a motorsportot nem követő személyek is sokkal közelebb tudnak kerülni ehhez a sporthoz, és jobban beleláthatnak. Gondolok itt például a június végén az az Akvárium Klubban megrendezett MotoGP Fan Festre. Az pedig biztosan egy nagyon jó mutató, hogy anno hányan mozdultak meg értem. Azt gondolom, hogy most ismét meg fognak.

Akkor szerinted is tűkön ülve várja a motoros társadalom a hétvégét?

Biztosan megvannak azok a fanatikusok, akik eddig is követték a futamokat. Szerintem új szurkolók is jönnek. Alaphelyzetben van 200 ezer aktív motoros Magyarországon, plusz a családjuk. És persze vannak azok az emberek, akik nem űzik ezt, de szeretik a motorsportot és szurkolnak a magyar sportolóknak. Úgy vélem, ezen emberek összessége fogja követni ezeket a futamokat. Ráadásul a turizmus és a balatoni régió is felkapottabbá válik, úgyhogy ezt egyfajta országimázsnak, országreklámnak is felfoghatjuk.

> ***...nagyon jó érzés elmondani, hogy Marc Márquez ellen versenyezhettem...***

Rengeteg legendával versenyezhettél, találkozhattál a paddockban, gondolok itt például az akkoriban szemtelenül fiatal Marc Márquezre. Ezeket hogyan élted meg, illetve mai szemmel mennyire értékelődik fel az, hogy versenyezhettél velük?

Nyilván felértékelődik, de én azt gondolom, hogy inkább a munkásságom az, ami értékesebb jelenleg. Persze, az előbbi is kell, de az is nagyon fontos, hogy utána mit csinálsz, és azt gondolom, hogy én nagyon aktív vagyok. Ott van az akadémia, a képzés és a támogatás a versenyzők menedzsmentje tekintetében. Úgyhogy most inkább erre vagyok büszke, de persze a múlt is boldogsággal tölt el. Azt pedig nagyon jó érzés elmondani, hogy Marc Márquez ellen versenyezhettem – és le is győztem –, de ez nem csak róla mondható el. A MotoGP-ben például Valentino Rossival is mehettem.

Akkor lehet mit mesélni az unokáknak.

Igen. Persze a mai fiatalok is nagyon minőségi szinten versenyeznek, de az enyém ennél is magasabban volt. Ezzel nem őket szeretném degradálni, hanem azt szeretném érzékeltetni, hogy már akkor hihetetlen tempót diktáltunk.

A motorozásból egyébként mindig lehet tanulni. A motorsport rengeteg területén dolgoztam, és mindig sokat fog-



Az a valenciai második hely valójában aranyat ért Talmácsinak (balra)

That second place in Valencia was as good as gold for Talmácsi (left)

Fotó/Photo: DPPI

many top stars and a large following – it's actually the fourth most-watched sport worldwide.

When you raced, Brno was the closest venue to Hungary. How accurate is it to say that it was like a home race?

That's a bit of an exaggeration. I would rather say that many Hungarian fans attended, but it was never a home race. Now, however, I believe people in Hungary, the Hungarian media, and even those who don't usually follow motorsport can get much closer to the sport and understand it better. For example, the MotoGP Fan Fest held at the end of June is a good example. And a sure sign of this is how many people came out for me back then – I think they will do so again.

Do you think the Hungarian motorcycling community is looking forward to the race weekend?

There are definitely fans who have been following the races all along. I also expect new fans to come. There are about

> ***...it's a great feeling to say I raced against Marc Márquez...***

200,000 active motorcyclists in Hungary, plus their families. And of course, there are people who don't ride but love motorsport and cheer for Hungarian athletes. I believe all these people together will follow the races. Moreover, tourism and the Lake Balaton region will become more popular, so this can also be seen as a kind of national image and promotion.

You raced against and met many legends in the paddock, such as the then very young Marc Márquez. How did you experience these moments, and looking back, how much more do you value having raced with them?



Fotó/Photo: Repsol Media Service / Red Bull Content Pool

Talmácsi az akkor még nagyon fiatal Marc Márquezzel is versenyzett / Talmácsi also raced against the then very young Marc Márquez

lalkoztam ezzel. Úgy is lehet fejlődni, ha egyébként nem ülsz a motoron. Persze mindennek ez az alapja, de annyira komplex rálátásom lett a sportban, hogy ezt a motorozásomba is be tudom építeni. És ezért tudnak nehezebben legyőzni, és ezért tudok nekik segítő kezet nyújtani. Ez nem arról szól, hogy együtt menjünk, és akkor gyorsabb vagy lassabb vagyok, hanem arról a konzultációról, amely utána történik. Jó dolog,

> ***...komplex rálátásom lett a sportban, hogy ezt a motorozásomba is be tudom építeni...***

hogy lehet valakitől kérdezni. Szeretném, ha még többet kérdeznének, de idővel egyre bátrabbak lesznek, és jobb kérdéseket fognak feltenni.

Összességében mit várs a hétvégétől?

Hogy biztonságosan lemenjenek a versenyek, jó futamokat láthassunk, és meglegyen a szurkolói élmény, a turistákat is beleértve. Mindig roppant izgalmas, amikor új pálya kerül a naptárba, hiszen nemcsak a szakemberek és a szurkolók,

Obviously, that experience gains value over time, but I think my current work is more significant. Of course, the past is necessary, but what you do afterward matters as well. I feel I'm very active now: there's the academy, training, and rider management support. So I'm prouder of this now, although my past also gives me satisfaction. It's a great feeling to say I raced against Marc Márquez – and even beat him – but it's not just about him. I also raced against Valentino Rossi in MotoGP.

> ***...I'm not trying to diminish them, just to show that we were setting an incredible pace back then...***

So you'll have some good stories for the grandchildren.

Yes. Of course, today's youngsters race at a very high level too, but mine was even higher. I'm not trying to diminish them, just to show that we were setting an incredible pace back then.

You can always learn from riding. I've worked in many areas of motorsport and have always been very involved. You can develop even when you're not on the bike. Of course, this is



Fotó/Photo: Simon Kornél/Balaton Park Circuit

Talmácsi Gábor / Gábor Talmácsi

hanem maguk a versenyzők sem ismerik pontosan. Ennek tükrében biztos, hogy izgalom tekintetében is különleges futamokra számíthatunk mindkét hétvégén. 40 évvel ezelőtt láthattuk, hogy a Hungaroring feltette a világtérképre Magyarországot, ezt most a Superbike-vb és a MotoGP is megteszi.

Szántó Dávid

the base, but I've gained such a complex insight into the sport that I can incorporate it into my riding. That's why I'm harder to beat and can also lend a helping hand to others. It's not about riding together and who is faster or slower, but about the consultation afterwards. It's great to be able to ask questions. I'd like more people to ask questions, and over time they'll become bolder and ask better questions.

Overall, what do you expect from the weekend?

I hope the races run safely, we see good racing, and the

> ***...that's why I'm harder to beat and can also lend a helping hand to others...***

fans – tourists included – have a great experience. It's always very exciting when a new track enters the calendar because not just the experts and fans, but the riders themselves don't know it well yet. In light of this, we can expect especially exciting races on both weekends. Forty years ago, the Hungaroring put Hungary on the world map, and now both the Superbike World Championship and MotoGP will do the same.

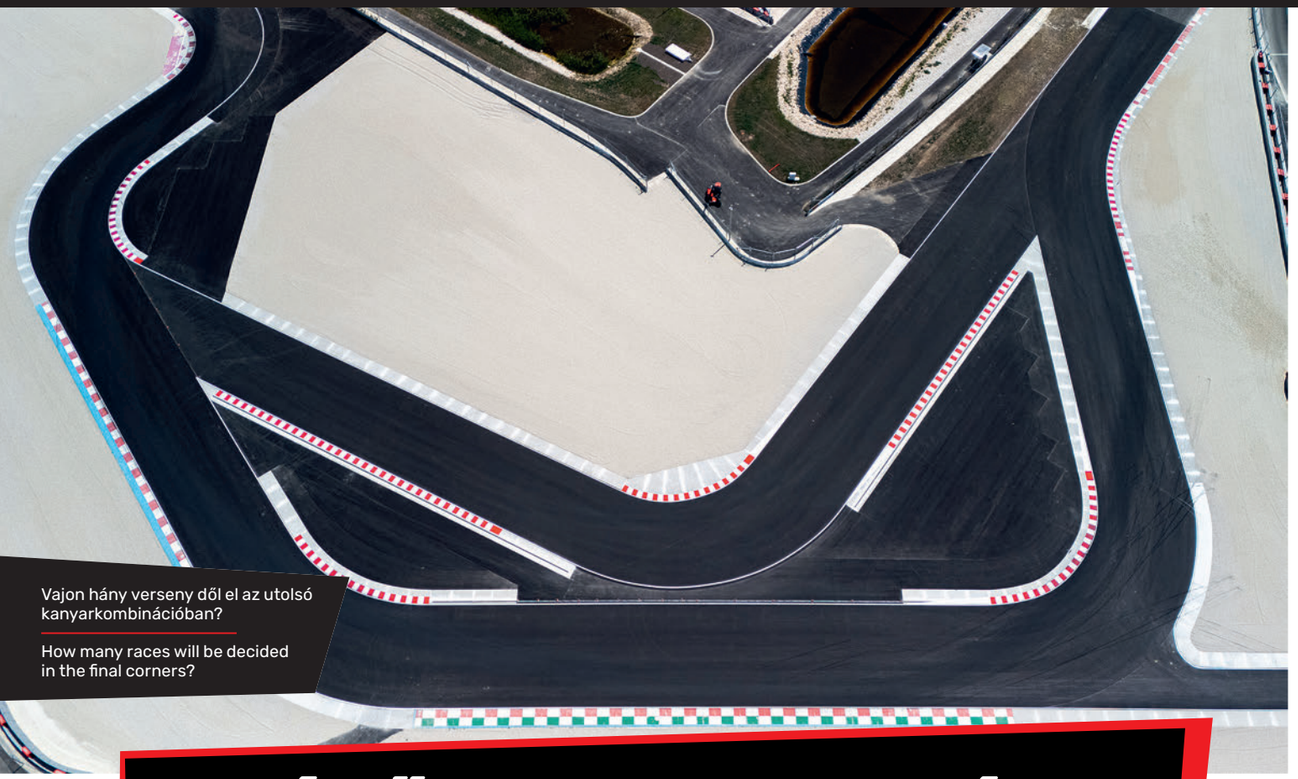
Dávid Szántó



Fotó/Photo: Wikimedia Commons

Talmácsi 2009-ben a MotoGP-ben is kipróbálhatta magát

Talmácsi got to try himself out in MotoGP in 2009



Vajon hány verseny dől el az utolsó kanyarkombinációban?

How many races will be decided in the final corners?

NÉZŐI SZEMPONTBÓL JÓT TETTEK A VÁLTOZTATÁSOK A BALATON PARKNAK

BALATON PARK'S NEW LAYOUT SEEN AS A WIN FOR SPECTATORS

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

Interjú Sebestyén Péterrel, a gyorsasági-motoros-világbajnokság 125 köbcentiméteres kategóriájának korábbi versenyzőjével

Interview with former 125cc World Championship rider, Péter Sebestyén

Milyen a Balaton Park versenyzői szemmel? Jót vagy rosszat tettek a pályának a szükséges átalakítások? Melyik másik helyszínre hasonlít a legjobban, és menynyi bukás várható a hétvégén? Többek között ezekről a témákról beszélgettünk Sebestyén Péterrel, a gyorsaságimotoros-világbajnokság 125 köbcentiméteres kategóriájának korábbi pilótájával.

What does Balaton Park look like through the eyes of a rider? Have the mandatory modifications improved or compromised the circuit? Which track does it most closely resemble, and how many crashes might we see over the weekend? We discussed all this and more with former 125cc World Championship rider Péter Sebestyén.

Te mentél a pályán?

Egyszer, egy promóciós film forgatása kapcsán mentem rajta egy utcai BMW-vel. Igazából ennyi, de utcai gumikon, teljes utcai motoron, illetve a kérés is az volt a pálya részéről – akkor még a régi nyomvonal volt –, hogy tényleg csak óvatosan, mert akkor még nem is volt meg a licenc. Ez tényleg csak egy promófilm volt, ám nehéz volt megállni, hogy néha ne húzzam meg egy kicsit a gázt, de ennyi volt az ottani tapasztalatom.

Milyen érzéseid, gondolataid voltak akkor?

Szerintem először is fontos, mert nyilván érdemes a csapatok szemszögéből is gondolkodni, hogy logisztikai szempontból



Fotó/Photo: PS56 Team

Sebestyén Péter 2022-ben még maga is versenyzett

In 2022 Péter Sebestyén was still racing

Have you ridden the circuit yourself?

Yes, once – during the filming of a promotional video. I rode it on a street-legal BMW with road tyres. That was pretty much it. It was the old layout back then, and the request from the track was to take it easy, as they hadn't secured the licence yet. It really was just for a promo film, but I'll admit it was hard not to give it a little throttle here and there. That's the full extent of my experience on the track.

What were your thoughts and feelings at the time?

From a team's perspective, I think it's important to highlight how modern the whole facility is. Logistically, it's very well thought-out, and visually, it's very impressive. It's big, everything is accessible, so in that sense I'd say it's definitely among the most modern circuits. Most tracks on the MotoGP calendar are quite up to date, but I genuinely think this one stands among the best. The infrastructure is first-rate.

As for the layout itself, I tend to enjoy tracks of this type, so I might be slightly biased. I've always done well at stop-and-go circuits. Still, I've always loved the old-school tracks – like the ones in the UK with flowing, high-speed layouts. This one is the opposite, but it can still be enjoyable. It's more about straights, heavy braking zones, tight turns, back on



Fotók/Photos: Simon Kornél/Balaton Park Circuit

A pálya első átalakított szakasza / The first modified section of the track

az egész létesítmény nagyon modern, és remekül néz ki. Nagy, minden elérhető, szóval tényleg úgy vélem, hogy a pálya ezen a téren mindenképpen a legmodernebbek közé tartozik. A MotoGP-ben a pályák nagy része modern, de tényleg azt gondolom, hogy ez a legjobb helyszínek közé tartozik. Az infrastruktúra tehát nagyon klassz.

Ami magát a nyomvonalat illeti, én amúgy is szeretem az ilyen jellegű pályákat, úgyhogy lehetséges, hogy kicsit húzok ebbe az irányba. Mindig is erős voltam a „stop-and-go" pályákon, bár a nagy kedvenceim a régi vágású pályák, mint például az angliai, amely lendületes, gyors nyomvonallal rendelkezik. Ez ennek az ellenkezője, de ezt is lehet élvezni. Ez arról szól, hogy egyenes, nagy féktáv, szűken való elfordulás, nagy gáz, egyenes, nagy féktáv… Ez összességében a modern pályákra teljes mértékben igaz, mert itt tud kialakulni jó csata, sok előzési pont van. A pálya elsőre szűknek tűnt, sok kritika is érte emiatt, de amikor én motoroztam rajta azzal a tempóval, utcai motoron, utcai gumival, akkor érdekes módon egyáltalán nem volt vészes. A tempóhoz képest egészen jó a szélessége.

> ***…az egész létesítmény nagyon modern, és remekül néz ki…***

Könnyen tanulható, nincs benne szintkülönbség, ami olyan szempontból jó, hogy sok terület könnyen belátható, a beállítások terén picit könnyebb. Az élvezeti faktor tekintetében Portimãóval biztosan nem fog versenyezni, de más szépségei vannak. Az aszfalt minősége kifejezetten jó volt. Úgy gondolom, hogy a technológiát illetően itt is a legmodernebb eszközökkel dolgoztak, ami érezhető is volt.

Tudjuk, hogy a biztonság miatt szükség volt a nyomvonalbeli változtatásokra, de mit gondolsz, ezek javítottak vagy rontottak a vezetési élményen?

Nyilván motorral mindenki jobban élvezi, amikor nyélen lehet menni és le kell lapolni. Pont olyan kanyarokat vettek ki, amelyek nem is igazán kanyarok, hanem az ember hosszan, nyújtottan megy nagy tempóval, kicsit oldalra mászik a motor. Ez persze egy élvezetes része, viszont nézői szempontból, illetve a verseny minőségét tekintve egyáltalán nem gondolom, hogy a módosítások visszalépést jelentenének. Főként lassítókat tettek be, amelyek kifejezetten jó előzési pontok, izgalmasabbá teszik a versenyt. Jobban megdolgozzák az első gumikat, míg a kivett gyorsabb részek pont a hátsó abroncsokat terhelték volna. Kicsit így más jellegű lett a pálya. Nagyon nehéz. Valaki szereti a szusit, valaki nem, és akik nem szeretik, azokat nem tudom meggyőzni. Nem gondolom, hogy ez egy rossz pálya lenne, én kifejezetten várom a versenyt.

the throttle – and repeat. That's quite typical for modern circuits, and it creates good racing with plenty of overtaking spots. At first sight, the track seemed narrow, and it did receive criticism for that. But when I rode it – at lower speed, on a road bike with road tyres – interestingly, it didn't feel bad at all. Considering the speeds involved, the width actually quite reasonable.

It's easy to learn. There are no elevation changes, which helps because large sections of the track are clearly visible, and that makes setup work a little simpler. In terms of pure riding experience, it won't compete with somewhere like Portimão, but it has its own charm. The asphalt quality was particularly good, and I believe the technology used in building it was state-of-the-art – and you can feel that.

> ***…at first sight, the track seemed narrow, and it did receive criticism for that…***

We know the changes to the layout were made for safety reasons. In your view, did they enhance or reduce the riding experience?

Obviously, riders enjoy sections where they can stay fully on the throttle and really lean the bike over. The corners they removed weren't even really corners – just long, fast bends where the bike drifts slightly sideways at high speed. That's definitely fun for riders, but from a viewer's standpoint, and in terms of racing quality, I don't think the changes were a step backwards at all. Mostly, they added chicanes, which are great overtaking opportunities and make the racing more exciting. They place more stress on the front tyres, while the fast sections that were removed would've taken more out of the rears. So the overall character of the track has shifted slightly. But it's a matter of taste – some people like sushi, some don't, and if you don't like it, I can't convince you otherwise. I don't think this is a bad track at all. In fact, I'm genuinely looking forward to the race.

> ***…I'm genuinely looking forward to the race…***

Danilo Petrucci said Balaton Park feels like a mix between Most and Mandalika. Which track does it remind you of the most?

Most came to mind for me as well. It also features stop-and-go corners. The first chicane there is well-known: hard braking, a very slow turn, and then hard on the gas again.



Sebestyén (balra) a Red Bull Rookies Cupban – később a gyorsaságimotoros-vb 125 köbcentis géposztályában is rajthoz állt

Sebestyén (left) competed in the Red Bull Rookies Cup – later also raced in the 125cc class of the Grand Prix motorcycle World Championship

RALLYCAFE



Akár közvetlenül a célvonal előtt is változhat a sorrend
The order could even change right before the finish line

Fotó/Photo: Turoczy Balázs/Balaton Park Circuit

Danilo Petrucci szerint a Balaton Park Most és Mandalika keveréke. Te melyik pályához hasonlítanád?

Most nekem is eszembe jutott, ott is vannak stop-and-go kanyarok. Főleg az első sikán híres arról, hogy megérkeznek, nagy féktáv, nagyon lassan elfordul, majd nagy gázzal el lehet indulni. Azt is követi egy rendkívül csiki-csukis szűk rész, amely valóban nagyon hasonlíthat, illetve azon a szakaszon

That's followed by a very twisty, narrow section, which is quite similar. There's also no elevation change through that part of the circuit – just like Balaton Park. The same is true for Mandalika. It also has that somewhat angular, stop-and-go feel, so I can definitely relate to that comparison. Maybe there's a bit of Magny-Cours in it too, with its boxy, tight corners – although that circuit has elevation changes, which

Mostban sincs szintkülönbség. Ez Mandalikára is igaz, az szintén kissé szögletes pálya lett, stop-and-go jelleggel, úgyhogy ezzel teljes mértékben tudok azonosulni. Talán egy kicsit Magny-Cours is, mert ott is vannak szögletes, szűk kanyarok, bár ott azért a szintkülönbség is közrejátszik. Az is egy kifejezetten szűk pálya, ahol szoktak lenni jó versenyek.

Ez egy balos pálya, Talmácsi Gábor pedig még a tavalyi sajtótájékoztatón mondta, hogy balra kanyarodni könnyebb. Ezt meg tudod erősíteni vagy cáfolni? Vagy ez személyes preferencia?

Igen, egy személyes oldala is van, én is szeretem a balos pályákat. Emellett egy idegrendszeri szempont is van, miszerint – nagyon leegyszerűsítve – az agy a balkanyarokra jobban rá tud állni, könnyebben megy, természetesebb a mozgás abba az irányba. A másik pedig a motor ergonómiája: az első fék a jobb oldalon található, és balkanyarba menet sokkal jobb pozícióban lehet fogni, illetve fékezni. Ugyanez igaz a hátsó fékre, amelyet persze most már a kormányra is felhoztak, de mi még az a korosztály vagyunk, amelynek tagjai a pedált szokták meg, azt használják, és a kanyarban is azzal korrigálják a motort. Ezt egy jobbosban nehezebb megoldani, egy-

> ***...az agy a balkanyarokra jobban rá tud állni...***

szerűen ott nem fér be eléggé a versenyző lába. De mondom, erre már van technológiai megoldás, hogy felhozzák a kormányra, de ez még mindig nem teljesen ugyanolyan, hiszen a kormányon túl sok mindent kell csinálni.

Amikor egy új pályára megy a mezőny, vagy amikor te új pályára mentél, tapasztalataid alapján több bukás történt, vagy kevesebb, mert óvatosabbak voltak a pilóták?

Szerintem profi szinten ebben nincs különbség, mivel a motorversenyzés arról szól, hogy minél gyorsabban találjuk meg a határokat, és ott is maradjunk. Vannak, akik ezt túllépik, valaki direkt úgy közelíti meg, hogy először inkább a határ fölé megy, majd utána visszavesz. Nem gondolom, hogy a pálya, illetve az aszfalt minősége ezt befolyásolja. Elég csak belegondolni az esőbe: ha megnézzük a statisztikákat, ilyenkor a legtöbbször sokkal kevesebb az esés, mert mindenki jóval élesebben koncentrál. Persze vannak olyan pályák, amelyekről tudjuk, hogy nagyon csúsznak, például Mandalika, mert azt nem sokat használják, nincs felgumizva, és poros, de nincs sokkal több esés. Sokkal inkább a pálya jellegén múlik, hogy sok a féktáv, lassú, meg kell fékezni, szűken kell befordítani a motort, amiben azért már benne lehet, hogy itt jobban fogják erőltetni, és lehetnek kisebb elcsúszások. Általában az a stratégia, hogy olyan helyen kell kockáztatni, ahol az esésnek nincs „nagy tétje", ezek pedig általában a lassabb kanyarok, amelyekből bőven akad ezen a pályán, úgyhogy lehet, hogy bátrabban fogják feszegetni a határokat.

Sebők Máté

does make a difference. But it's also a narrow track where racing tends to be good.

This is a left-hand circuit. Last year, Gábor Talmácsi said at a press event that left-handers are easier. Do you agree, or is that more of a personal thing?

There is a personal element, for sure. I also prefer left-handed circuits. But there's also a neurological factor. To put it simply, the brain is generally more in tune with left-handers – they feel more intuitive, and body movement tends to flow

> ***...the front brake is on the right-hand side, and when heading into a left-hander, you can reach and use it in a much better body position...***

better in that direction. Then there's the bike's ergonomics. The front brake is on the right-hand side, and when heading into a left-hander, you can reach and use it in a much better body position. It's the same with the rear brake. Nowadays, it can be mounted on the handlebar, but we're from the generation that's used to the foot pedal, and we still use that to correct the bike mid-corner. That's harder to do in right-handers – there's simply less room to position your leg properly. Of course, there are technical solutions now – moving the rear brake to the handlebar – but it's still not quite the same, especially when your hands are already busy with everything else.

When the field arrives at a brand-new circuit – or when you yourself first rode a new track – did you find that there were more crashes, or fewer, because riders were being cautious?

At the professional level, I don't think it makes much difference. Racing is about finding the limit as quickly as possible – and then staying on it. Some riders overshoot it, while others deliberately go beyond it early and then dial things back. I don't think the track itself or the surface quality really affects that. Just look at wet races – the statistics show there are often fewer crashes in the rain, simply because everyone is concentrating much more. Of course, some tracks are known for being slippery – like Mandalika – simply because they're not used much, there's no rubber laid down, and they're dusty. But that doesn't always mean there are more crashes. It really depends on the track's nature. If there are a lot of braking zones, slow corners, and you have to stop the bike hard and turn it tightly, that increases the chance of pushing too far. The usual tactic is to take risks in places where a crash doesn't carry big consequences – and Balaton Park certainly has no shortage of those slower corners. So I think we'll see riders pushing the limits more aggressively in those sections.

Máté Sebők



A gyorsaságimotoros-világbajnokság története hosszú időre nyúlik vissza

The history of the Grand Prix motorcycle World Championship goes back a long way

Fotó/Photo: Maurice Büla

MINDEN VÁLTOZIK, DE A DICSŐSÉG ÖRÖK – A MOTOGP TÖRTÉNETE

EVERYTHING CHANGES, BUT GLORY ENDURES – THE STORY OF MOTOGP

Már több mint 75 éve csapnak össze szezonról szezonra a világ legjobb prototípusmotor-versenyzői a MotoGP keretein belül. A gyorsaságimotoros-világbajnokság királykategóriája, amely csak az elmúlt évtizedekben kapta meg mai nevét, hosszú és izgalmakban gazdag történelmet tudhat maga mögött.

KEZDETEK: NAGY-BRITANNIA ÉS OLASZORSZÁG A CSÚCSON

Európa számos országában már a két világháború között rajongtak a gyorsasági motorversenyzésért, de az első világbajnoki sorozatot csak a második világégés után, 1949-ben indították el. A naptár akkor még nagyobbrészt utcai pályákból állt, és az első szezon is egy ilyenen, a legendás man-szigeti nyomvonalon kezdődött meg. Az első versenyt a 350 köbcentis géposztály számára tartották, méghozzá 1949. június

...az első versenyt a 350 köbcentis géposztály számára tartották, méghozzá 1949. június 13-án...

13-án. A királykategória mezőnye, az 500 köbcentis motorok négy nappal később gördültek ki a sziget utcáira. Június 17-én aztán a Nortont hajtó brit Harold Daniell lett az első ember,

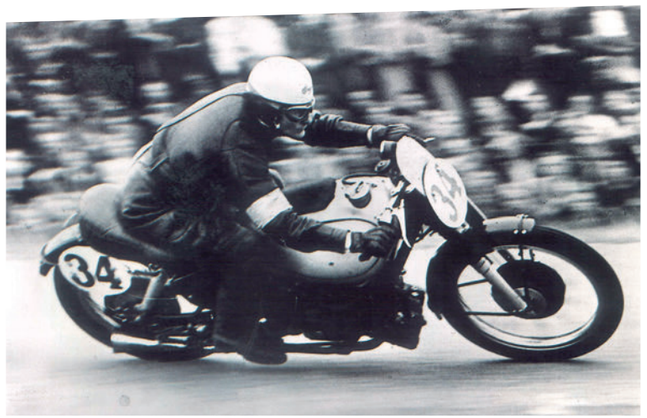
For over 75 years, the world's best prototype motorcycle racers have gone head-to-head season after season in what is now known as MotoGP. The premier class of Grand Prix motorcycle racing, which only received its current name in recent decades, boasts a long and thrilling history.

BEGINNINGS: BRITAIN AND ITALY LEAD THE WAY

Although motorcycle racing enjoyed a strong following across Europe even before the Second World War, the first official World Championship wasn't launched until after the conflict, in 1949. The calendar back then was largely made up of street circuits, with the inaugural season kicking off at one of the most legendary of them all — the Isle of Man TT course. The very first race was held on 13 June 1949, in the 350cc class. Four days later, the premier category – the 500cc class

...the very first race was held on 13 June 1949, in the 350cc class...

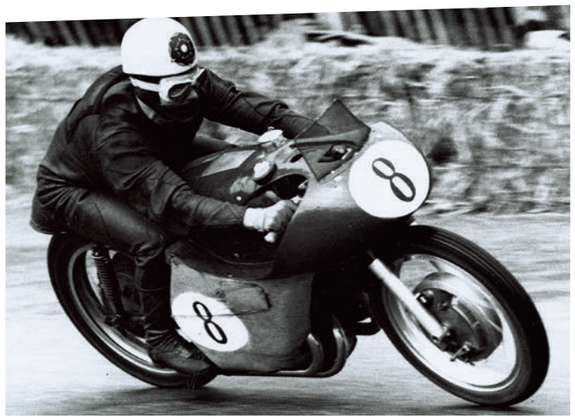
– took to the roads of the island. On 17 June, Harold Daniell became the first rider to win a premier class Grand Prix, riding a Norton. That year's championship title was claimed by fellow Brit Leslie Graham aboard an AJS.



Leslie Graham lett az első 500 köbcentis világbajnok

Leslie Graham became the first 500cc world champion

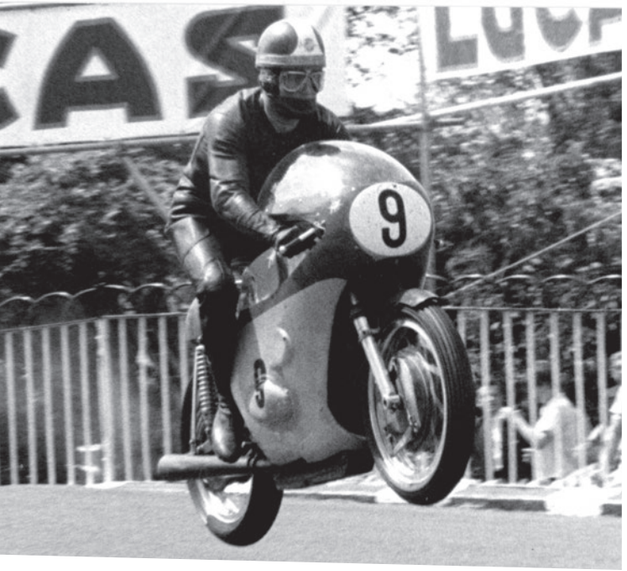
Fotó/Photo: FIM



Geoff Duke, a királykategória első sokszoros világbajnoka

Geoff Duke, the first premier class world champion to win multiple titles in succession

Fotó/Photo: FIM



Giacomo Agostini minden rekordot megdöntött, és a legfontosabbakat a mai napig ő tartja

Giacomo Agostini broke every record, and still holds the most important ones today

Fotó/Photo: FIM

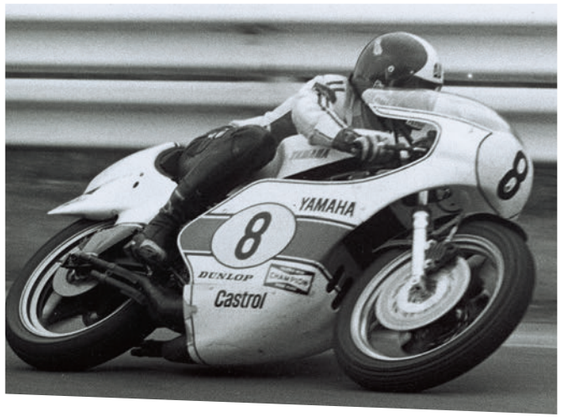
aki elmondhatta magáról, hogy vb-futamgyőztes a királykategóriában. A géposztály első bajnoki címét pedig honfitársa, az AJS-t vezető Leslie Graham szerezte meg.

A brit pilótáknak a következő évek ugyancsak hozták a sikereket, hiszen 1965-ig csupán négy alkalommal nem közülük került ki a bajnok. Négy-négy trófeát vihetett haza Geoff Duke, John Surtees és Mike Hailwood is, aminek köszönhetően a mai napig az örökranglista megosztott ötödik helyén találjuk őket. Viszont a brit gyártók már nem voltak ilyen eredményesek,

> ***...a stafétát az olasz márkák vették át, előbb a Gilera, majd az MV Agusta tört az élre...***

nekik csupán egy bajnoki cím jutott az első szezont követően. A stafétát ugyanis az olasz márkák vették át, előbb a Gilera, majd az MV Agusta tört az élre. Főként az utóbbi emelkedett ki, hiszen 1956 és 1974 között tizennyolc alkalommal tudhatta magáénak az egyéni bajnoki címet.

A Domenico Agusta gróf által alapított gyártónak Surtees volt az első ikonja a globális színpadon, majd Hailwood iratkozott fel erre a listára. A márkát – és közben önmagát – viszont az olasz Giacomo Agostini rakta fel a legmagasabb polcra, miközben 1966 és 1972 között verhetetlen volt. Agostini hét MV



Agostini utolsó vb-címe a japán gyártók első egyéni sikerét jelentette

Agostini's last world championship title marked the first individual success for Japanese manufacturers

Fotó/Photo: Maurice Büla

British riders dominated the early years, with only four premier class titles between 1949 and 1965 going to non-British competitors. Geoff Duke, John Surtees and Mike Hailwood each claimed four championships during this era, leaving all three tied for fifth place on the all-time premier class title list to this day.

However, while British riders flourished, their manufacturers did not maintain the same level of success. After Graham's triumph, no further titles were secured by UK brands. Instead, Italian marques took over, with Gilera making the early breakthroughs before MV Agusta established dominance. The latter stood out in particular,racking up an astonishing 18 premier class titles between 1956 and 1974.

> ***...Italian marques took over, with Gilera making the early breakthroughs before MV Agusta established dominance...***

MV Agusta first rose to global prominence with Surtees, followed by Hailwood. But it was the Italian Giacomo Agostini who elevated both the brand and himself to legendary status. Between 1966 and 1972, Agostini was simply unbeatable, winning seven consecutive premier class titles with MV Agusta. In 1975, he added an eighth – this time with Yamaha – a record that still stands as the most premier class titles won by a single rider. In total, Agostini claimed 15 World Championships across all categories, thanks to a further seven crowns in the 350cc class – another record that remains unbeaten.

Agustával begyűjtött bajnoki címéhez 1975-ben hozzátett még egyet, de ezt már a Yamahával. Így pedig a mai napig vezeti a királykategóriás bajnoki örökranglistát. Ahogy mellékesen tizenöt bajnoki címmel a teljes gyorsaságimotoros-vb-t tekintve is övé a rekord, mivel a nyolchoz még hét másikat tett hozzá a 350 köbcentis géposztályban.

Ha ennyi még nem lenne elég, Agostinihez két másik történelmi jelentőségű fordulatot is köthetünk. Egyrészt 1972-ben kijelentette, hogy nem versenyez többet a Man-szigeti TT-n, mivel az túl veszélyes. A hírhedt versenyhelyszín 1977-re aztán többek között az ő nyomására kikerült a naptárból, ahogy nemsokára az összes többi utcai pálya is. A másik pedig a japán gyártók nagy korszaka, amely Agostini 1975-ös sikerével vette kezdetét. Az volt ugyanis a Yamaha és egyben a japán márkák első bajnoki címe a nagyok között.

Agostini's influence extended far beyond his on-track achievements. In 1972, he famously refused to compete at the Isle of Man TT, citing safety concerns. His stance helped accelerate the circuit's removal from the World Championship calendar, which took effect in 1977, and soon all other street circuits followed. Agostini was also a central figure in another major turning point: the rise of Japanese manufacturers. His 1975 title marked not only Yamaha's first in the premier class, but also the first for any Japanese brand – a new era had begun.

THE RISE OF THE JAPANESE MANUFACTURERS

Even in the early 1970s, with MV Agusta still dominating, it was difficult to imagine any other manufacturer regularly challenging for the 500cc world title. But the Italian marque's



A Honda első világbajnoka Freddie Spencer lett

Freddie Spencer became Honda's first world champion

Fotó/Photo: Maurice Büla



Fotó/Photo: FIM

A 90-es évek felét Mick Doohan uralta

Mick Doohan dominated the half of the 90s

A JAPÁN GYÁRTÓK ELŐRETÖRÉSE

Az MV Agusta dominanciáját látva még az 1970-es évek elején is nehéz lehetett elképzelni, hogy egy másik gyártó is rendszeresen odaérhet az 500 köbcentis világbajnokság élére. Az olasz márka viszont 1976-ban kivonult a versenyzés világából, ami megnyitotta az utat a japán vetélytársai előtt. A felkelő nap országának technikája már korábban is ott volt a mezőnyben, de bizonyos szabályváltozások miatt az 1960-as évek végétől egy időre lényegében eltűntek. A megváltozó előírások arra késztették a márkákat, hogy a korábban használt négyhengeres motorblokkok helyett kéthengereseket vessenek be, amelyek aztán a következő harminc évben meghatározták a sorozatot. A Yamaha, amely gyári programjával 1973-ban tért vissza, már egy ilyen erőforrással ült fel először a trónra.

Agostini 1975-ös diadala egy hihetetlen sorozatot nyitott meg: egyetlen szezon kivételével 2021-ig csak japán gyártók adtak bajnokot a legnagyobb géposztálynak. A Suzuki a Yamaha első bajnoki sikerét követően egy évvel ért fel először a csúcsra Barry Sheene-nel. A Honda, amely ma már a széria legeredményesebb márkája címet viseli, 1983-ban jutott fel először a bajnoki dobogó tetejére Freddie Spencer által. Ráadásul Spencer egyben az Amerikai Egyesült Államok első bajnoka is lett, amelyet 1987-ben Ausztrália követett a sorban Wayne Gardner révén. A korszak tehát több nagyszerű pilótát is adott a szériának, de közülük ki kell emelni Eddie Lawsont. Az amerikai motoros előbb a Yamaha, majd a Honda trófeái

...Agostini 1975-ös diadala egy hihetetlen sorozatot nyitott meg...

számát is növelte. Mindeközben pedig a saját gyűjteményét négydarabosra bővítette, amivel ma ő is ott van az örökranglista megosztott ötödik helyén.

A Honda egészen sokáig le volt maradva a Yamahával szemben az eredményesség tekintetében, de aztán 1994-ben Mick Doohan folyamatos jó szereplése végre egy bajnoki

withdrawal from racing in 1976 paved the way for its Japanese rivals. Brands from the Land of the Rising Sun had already made appearances on the grid, but rule changes at the end of the 1960s forced them into a temporary retreat. Revised regulations encouraged the use of twin-cylinder engines over the previously dominant four-cylinder layouts,

...Agostini's title in 1975 marked the beginning of a remarkable era...

and these powerplants would go on to define the championship for the next three decades. Yamaha, having reinstated its full-factory programme in 1973, was the first Japanese manufacturer to claim the crown with such an engine.

Agostini's title in 1975 marked the beginning of a remarkable era: with only one exception, every premier class champion between then and 2021 rode machinery built in Japan. Suzuki followed Yamaha's breakthrough just a year later, taking its first title with Barry Sheene. Then came Honda – now the most successful brand in the sport's history — which claimed its maiden premier class championship in 1983 through Freddie Spencer. The American's success was also a first for the United States, a milestone later matched by Australia in 1987 thanks to Wayne Gardner.

That period gave rise to several great champions, but one who stood out was Eddie Lawson. The American not only added titles to Yamaha's record but later did the same with Honda, expanding his personal tally to four in the process. That haul places him tied for fifth on the all-time list.

For a time, Honda still trailed Yamaha in terms of overall success, but that began to change in 1994 when Mick Doohan finally converted his consistent form into a long-awaited title. From there, the Australian embarked on a dominant run that brought five consecutive championships, elevating him to fourth place on the all-time title list. His reign came to



A MotoGP-korszakban előbb Valentino Rossi, majd Marc Márquez emelkedett a többiek fölé

In the MotoGP era, first Valentino Rossi, then Marc Márquez rose above the rest

Fotó/Photo: PSP / Lukasz Swiderek



Az utóbbi években ritkán lehetett elkapni a Ducatit

In recent years, it has been rare to catch Ducati

Fotó/Photo: PSP / Lukasz Swiderek

címben kulminálódott. Az aszakai márka legendáját aztán még négy további évig senki sem tudta legyőzni, aminek köszönhetően ma is az övé a ranglista negyedik pozíciója. Doohan szárnyalásának 1999-ben egy csúnya sérülés vetett véget, ami egyben arra nézve is véglegesen elvette az esélyét, hogy kipróbálja magát a sorozat mai korszakában (bár egyébként a kora miatt valószínűleg erre amúgy sem került volna sor).

A MOTOGP-ÉRA

2002-re egy mindenre kiterjedő átalakításon esett át a királykategória. Először is megkapta a ma már jól ismert MotoGP nevet az 500 köbcentis vb helyett, amely a 990 köbcentis erőforrások érkezésével amúgy is értelmét vesztette volna. A térfogat növekedésével együtt a kéthengeres blokkokat ismét leváltották a négyhengeresek. Viszont ez az állapot nem sokáig maradt változatlan, mivel 2007 és 2011 között 800 köbcentis erőforrások használatát írta elő a szabálykönyv. 2012-től egészen 2026-ig íródik a következő 1000 köbcentis időszak, amelyet majd a 850 köbcentis vált fel. Persze technikai fronton eközben más téren is jelentős változások történtek, többek között meghatározóvá váltak az aerodinamikai és elektronikai fejlesztések.

Ami az éra pilótáit és csatáikat illeti – amelyekről részletesen olvashatnak magazinunk egy másik cikkében –, két meghatározó motoros emelkedett ki ezekben az években.

...Márquez dominanciájának egy komoly sérülés vetett véget...

Először is ott volt Valentino Rossi, aki már az 500 köbcentisek között is felért a csúcsra, majd 2009-ig hat másik diadalával katapultált az örökranglista második helyére. A másik pedig Marc Márquez, aki 2013 és 2019 között hatszor lett a MotoGP legjobbja, így a széria harmadik legeredményesebb versenyzőjének nevezheti magát – és idén minden esélye megvan arra, hogy tovább növelje ezt a számot. Egyébként Rossi elsősorban a Yamaha, Márquez (eddig) kizárólag a Honda számára szállított bajnoki serlegeket.

Márquez dominanciájának egy komoly sérülés vetett véget, de könnyen lehet, hogy a következő években amúgy sem tudta volna folytatni sorozatát. Ugyan a 2020-as évek egy Suzuki és egy Yamaha bajnoki címmel indultak, de azt követően egy új főszereplő lépett be a képbe: a Ducati. A bolognai márka első trófeáját még 2007-ben Casey Stoner révén gyűjtötte be, és a következőre egészen Francesco Bagnaia 2022-es sikeréig várnia kellett. Viszont onnantól kezdve már szinte futószalagon jöttek a győzelmek, amelyek sora a mai napig kitart. Mindeközben a 2023-as szezon fontos változást hozott, hiszen ekkor vezették be a szombati sprintfutamokat, amelyek minden hétvégén egy második lehetőséget is biztosítanak a pontszerzésre.

Pestality Máté

a sudden end in 1999 following a serious injury — one that definitively ended any chance he had of racing into the modern era of the championship (not that it was likely, given his age by that point anyway).

THE MOTOGP ERA

In 2002, the premier class underwent a sweeping transformation. Most notably, it adopted the name we know today — MotoGP — replacing the traditional 500cc World Championship title. The change coincided with the arrival of 990cc four-stroke engines, making the former name obsolete. Alongside the increase in displacement, four-cylinder engines replaced the twin-cylinder units that had dominated for decades. However, this configuration was short-lived: from 2007 to 2011, the technical regulations mandated the use of 800cc engines. The current 1000cc era began in 2012 and is set to run through the end of the 2026 season, at which point a new 850cc formula will be introduced.

In parallel, technical evolution has continued at pace. Aerodynamics and electronics have become increasingly influential, reshaping how bikes are developed, raced, and understood — making engineering prowess as decisive as raw rider talent.

As for the riders who defined the era — a subject explored in greater detail elsewhere in this issue — two figures stand tall. First came Valentino Rossi, who had already reached the summit during the 500cc days. He went on to claim six additional titles by 2009, propelling himself to second place on the all-time premier class championship list. Then came Marc Márquez, who between 2013 and 2019 won six MotoGP titles in seven seasons, establishing himself as the third most decorated rider in the sport's top tier.

Márquez's dominance was ultimately cut short by a major injury, though there's every chance his streak would have ended regardless. The 2020s opened with championship wins for Suzuki and Yamaha, but the narrative has since shifted decisively in favour of a new powerhouse: Ducati.

...Márquez's dominance was ultimately cut short by a major injury...

The Bologna-based brand secured its first premier class title in 2007 with Casey Stoner, but would have to wait until 2022 — and Francesco Bagnaia — to lift the trophy again. Since then, however, Ducati has become a relentless force, racking up victories with impressive consistency, a run that continues to this day. A pivotal rule change arrived in 2023 with the introduction of Saturday sprint races, offering riders a second chance to score points at every Grand Prix weekend.

Máté Pestality



A MAGYAR NAGYDÍJ SZÁMOKBAN

THE HUNGARIAN GRAND PRIX IN NUMBERS

Először látogat a gyorsaságimotoros-világbajnokság mezőnye a Balaton Park Circuitre. Ez már önmagában érdekesség, ám messze nem ez az egyetlen számadat a fordulóval, illetve magával a pályával kapcsolatban. Ennek jártunk utána, avagy jöjjenek a Magyar Nagydíjat hétvégét érintő számok 1-től 50 ezerig.

1 A gyorsaságimotoros-világbajnokság először látogat el a Balaton Park Circuitre. A királykategória (1949-től 2001-ig az 500 köbcentiméteres géposztály, 2002 óta a MotoGP) történetében tizenkét másik helyszín van, ahol mindössze egyszer versenyeztek, ám jelen esetben természetesen nem ez a cél.

2 A gyorsaságimotoros-vb korábban kétszer járt Magyarországon, és ezen alkalmakkor két különböző futamgyőztes született a legmagasabb kategóriában. 1990-ben Mick Doohan pályafutása első diadalát érte el, míg két évvel később Eddie Lawson saját maga utolsó, illetve a Cagiva egyetlen sikerét aratta. Az biztos, hogy idén új nyertest avatunk, kérdés, hogy ki lesz az.

4,075 Kilométerben mérve ilyen hosszú a Balaton Circuitnek azon része, amelyen a gyorsaságimotoros-vb pilótái versenyeznek. Az idei versenynaptár maradék huszonegy helyszínéből mindössze a sachsenringi és a valenciai aszfaltcsík rövidebb.

7 A Balaton Park Circuit egyike annak a hét helyszínnek, amely a gyorsaságimotoros-vb mellett a Superbike-világbajnokságnak is otthont ad idén. Utóbbi persze már múlt idő, hiszen a szériamotoros mezőny magyarországi fordulóját négy héttel ezelőtt rendezték meg.

12-15 Méterben mérve a legtöbb szakaszon ebben a tartományban mozog a pálya szélessége. Azonban akad olyan pont, amely szélességben a 21 métert is eléri.

17 Ennyi kanyart tartalmaz a Balaton Park Circuitnek azon nyomvonala, amelyet a gyorsaságimotoros-vb igénybe vesz. Ez a MotorLand Aragónnal és Mandalikával holtversenyben a negyedik legtöbb a versenynaptárban. Ebből tíz balos és hét jobbos, így a balatonfőkajári aszfaltcsík azon hat helyszín közé tartozik, ahol a pilóták az óramutató járásával ellentétes irányban köröznek..

Grand Prix motorcycle racing is heading to Balaton Park Circuit for the first time. That alone is headline-worthy, but it's far from the only interesting stat related to the event or the venue. We dug into the data – here are the key figures for the Hungarian Grand Prix, from 1 to 50,000.

1 This will be the inaugural motorcycle Grand Prix held at Balaton Park Circuit. Only seven other circuits in the history of the series have hosted a single event so far – though this time the goal is clearly a long-term commitment.

2 Grand Prix motorcycle racing has previously visited Hungary on two occasions, with two different riders taking victory in the premier class. In 1990, Mick Doohan claimed the first win of his career, while two years later Eddie Lawson secured what would turn out to be his final triumph – and Cagiva's only one. One thing is certain: we'll have a new winner this year. The only question is who it will be.





A Balaton Park a rövidebb pályák közé tartozik

Balaton Park is among the shorter tracks

Fotó/Photo: Turoczy Balázs / Balaton Park Circuit

22 Hazánk a huszonkettedik olyan ország, amelynek egy második pályája is bemutatkozik a gyorsasági-motoros-vb-n. Magyarország mellett tizenkét másik ország adott pontosan két helyszínt a sorozatnak.

28 Magyarország a huszonnyolcadik olyan ország, amely legalább harmadszor fogadja a gyorsasági-motoros-vb-t. Venezuela és Törökország ennyinél meg is álltak, hazánknak viszont egészen más céljai vannak hosszú távon.

4.075 Measured in kilometers, this is the length of the configuration used for Grand Prix motorcycle racing action at Balaton Park. Among the remaining 21 tracks on the 2025 calendar, only Sachsenring and Valencia feature shorter lap lengths.

7 The Balaton Park Circuit is one of seven venues this year to host both Grand Prix motorcycle racing and the Superbike World Championship. The latter, of course, is already in the past, as the production-based series held its Hungarian round four weeks ago.

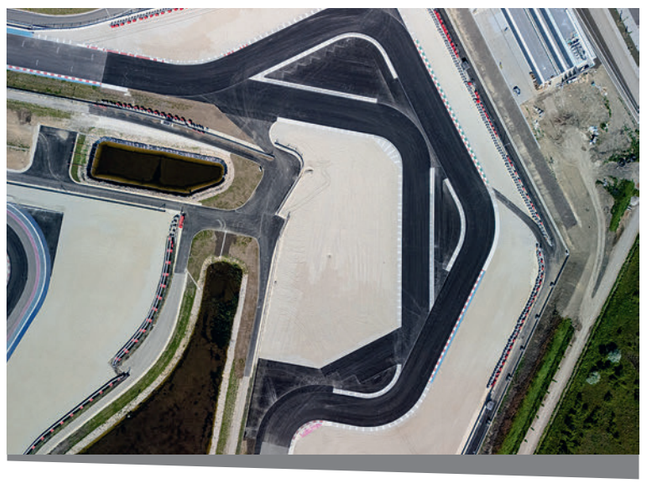
12–15 In metres, this is the typical track width over most of the sections. However, the circuit does widen out to as much as 21 metres at select points.

17 The layout of Balaton Park Circuit used by Grand Prix motorcycle racing features 17 corners, tying it with MotorLand Aragón and Mandalika for the fourth-highest turn count on the calendar. Of these, ten are left-handers and seven are right-handers – placing the Balatonfőkajár track among the six venues where riders race in an anti-clockwise direction.

22 Hungary becomes the 22nd country in the history of Grand Prix motorcycle racing to have hosted the championship at two different circuits. In addition to Hungary, 12 other countries have provided exactly two venues for the series.

28 Hungary becomes the 28th country to have hosted Grand Prix motorcycle racing at least four times. That's where the tally stopped for Venezuela and Turkey – but Hungary has clearly other ambitions.





Fotó/Photo: Gresini Racing



A sorozat eddig hetvennégy helyszínre látogatott el

The series has visited seventy-four venues so far

33 Magyarország ennyi év után tért vissza a világbajnokság programjába. Ennyire hosszú szünet egyetlen másik ország esetében sem volt.

75 A Balaton Park Circuit a sorozat történetének hetvenötödik különböző állomása. Ami a többi helyszínt illeti, negyvenhét pálya fekszik Európában.

240 Kerekítve átlagosan ennyi méterenként kell kanyarodniuk a pilótáknak. Ennél gyakrabban sehol máshol nem kell fordulni, ami a jelenlegi versenynaptárat illeti.

668 méterben számolva ilyen hosszú a leghosszabb egyenes. Ez a 2025-ös versenynaptár helyszínei közül a tizennyolcadik a rangsorban.

18 000 A pálya aszfaltozásához mintegy 18 ezer tonna kötőréteget, valamint ugyanennyi kopóréteget használtak fel. Emellett 21 200 köbméter útalapréteget fektettek le.

50 000 Az átalakítási munkálatok során 50 ezer négyzetméterrel növelték a bukóterek területét, vagyis az addigi állapothoz képest mintegy háromszorosára bővítették ki. Ehhez körülbelül 15 ezer köbméter 8-16 milliméter szemcseátmérőjű kavicsot használtak fel.

Sebők Máté

33 That's how many years have passed since Hungary last featured on the world World Championship calendar. No other country has ever experienced a longer absence.

75 Balaton Park becomes the 75th different venue to host a round in the history of the series. 47 of the remaining circuits are located in Europe.

240 Roughly this many metres separate each corner on average. None of the other circuits on the current calendar feature more changes of direction than this one.

668 In metres, this is the length of Balaton Park's longest straight – ranking 18th among 2025 venues.

18,000 Approximately 18,000 tonnes of binder course and an equal amount of surface course were used to pave the track. Additionally, 21,200 cubic metres of base layer were laid down.

50,000 During the reconstruction work, run-off areas were extended by 50,000 square metres – nearly tripling their previous size. Roughly 15,000 cubic metres of gravel with a grain size of 8-16 mm was used during the process.

Máté Sebők

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

HÁNYATTATOTT HUNGARORING, SIKERES BALATON PARK?

TROUBLED HUNGARORING – SUCCESSFUL BALATON PARK?

Az eddigi két Magyar Nagydíj meglehetősen hányatottra sikeredett, ugyanis egyik versenyhétvége sem mozgatta meg a nézőket. Ráadásul eleinte a versenyzők sem voltak elragadtatva a Hungaroringtől. Ennek ellenére az 1990-es és az 1992-es forduló bekerült a történelemkönyvekbe, ahol egy ausztrál és egy amerikai győzelem született.

The two Hungarian Grands Prix held so far have been decidedly troubled, as neither race weekend managed to stir much enthusiasm among spectators. Moreover, the riders were not initially impressed by the Hungaroring. Nevertheless, the 1990 and 1992 rounds earned their place in the history books, producing an Australian win and an American win respectively.

A Hungaroring kétszer fogadta a gyorsaságimotoros-vb mezőnyét

The Hungaroring has hosted the Grand Prix motorcycle world championship twice

Fotó/Photo: Urbán Tamás/Fortepan



1990-ben John Kocinski mindent vitt a 250-es Magyar Nagydíjon

In 1990, John Kocinski swept everything at the 250cc Hungarian Grand Prix

Fotó/Photo: Wikimedia Commons

Ugyan a MotoGP-korszakban először fogják megrendezni a Magyar Nagydíjat – és természetesen a Balaton Park Circuit is most debütál –, mégsem a 2025-ös versenyhétvége lesz az első, amikor hazánkba látogat a mezőny. A gyorsaságimotoros-világbajnokság 1990-ben és 1992-ben már versenyzett Magyarországon, egészen pontosan a Hungaroringen. A következőkben ezt a két viadalt fogjuk felidézni.

Akkoriban az 500 köbcentiméteres motorok számítottak a csúcskategóriának, ezeket a 250-es, a 125-ös, valamint az oldalkocsis kiírás követte. A legkisebb géposztály futamát az akkor mindössze 17 éves Loris Capirossi húzta be, miután

...az 500 köbcentiméteres motorok számítottak a csúcskategóriának...

három körrel a vége előtt állt az élre. A 250-esek között John Kocinski diadalmaskodott, mindezt annak ellenére tette óriási fölényben, hogy a másodikként célba érő Helmut Bradl is nagy tempót diktált. Az oldalkocsisok között pedig óriási dráma történt, ugyanis a világbajnoki címért hajtó Steve Webster – Gavin Simmons párosnak motorhiba miatt idő előtt ki kellett állnia. A dicsőség végül az Alain Michel – Simon Birchall kettős ölébe hullott.

A királykategória versenyét úgy bonyolították le, hogy a lényegi kérdések már eldőltek: Wayne Rainey bebiztosította első világbajnoki címét. Eleinte az amerikai motoros vezette

Although Hungary is set to host its first MotoGP-era Hungarian Grand Prix in 2025 – and the Balaton Park Circuit will make its debut – this won't be the series' first visit to the country. The Grand Prix motorcycle World Championship previously raced in Hungary in 1990 and 1992, both times at the Hungaroring. Below, we revisit those two events.

At the time, the 500cc class was considered the premier category, followed by 250cc, 125cc and sidecars. The smallest-capacity class in 1990 was won by a then 17-year-old Loris Capirossi, who snatched victory with three laps to go. In the 250cc race, John Kocinski dominated, despite strong pace from runner-up Helmut Bradl. The sidecar race saw high drama when title contenders Steve Webster and Gavin Simmons were forced to retire early due to mechanical failure, handing the win to Alain Michel and Simon Birchall.

...at the time, the 500cc class was considered the premier category...

In the premier class, Wayne Rainey had already clinched his first world title, so the main championship battle was settled before the race began. Rainey initially led, with Mick Doohan charging through the field behind him. After overtaking Wayne Gardner, Kevin Schwantz and Eddie Lawson, Doohan passed Lawson halfway through the race and seemingly hit the afterburners to claim his maiden 500cc win – finishing an impressive 25 seconds clear of second-placed Lawson. Schwantz came home third, 54 seconds behind, while Rainey was forced to retire.



Fotó/Photo: Wikimedia Commons

Eddie Lawson az első alkalommal második lett a Hungaroringen, de két évvel később ezt is megfejelte

Eddie Lawson was second at the Hungaroring the first time but two years later he topped that

a versenyt, Mick Doohan pedig nagy tempót diktálva loholt szorosan mögötte, miután több vetélytársát is leküzdötte. A sort Wayne Gardnerrel kezdte, majd Kevin Schwantz és Eddie Lawson következett. Utóbbit úgy tudta megelőzni, hogy kollégája szélesre szaladt. A Honda versenyzője féltávnál

...annak volt betudható, hogy a hétvége teljes érdektelenségbe fulladt...

előzte meg a Yamaha pilótáját, utána pedig valósággal begyújtotta a rakétákat, és megszerezte élete első 500-as győzelmét. Érdekesség, hogy a második helyezett Lawsonnal szemben több mint 25 másodperces előnyt épített ki. A harmadik helyre Schwantz ért oda, aki már 54 másodperces hátrányban szelte át a célvonalat, Rainey pedig feladni kényszerült a viadalt.

A Magyar Nagydíj azonban messze elmaradt a várakozásoktól. Ez elsősorban annak volt betudható, hogy a hétvége

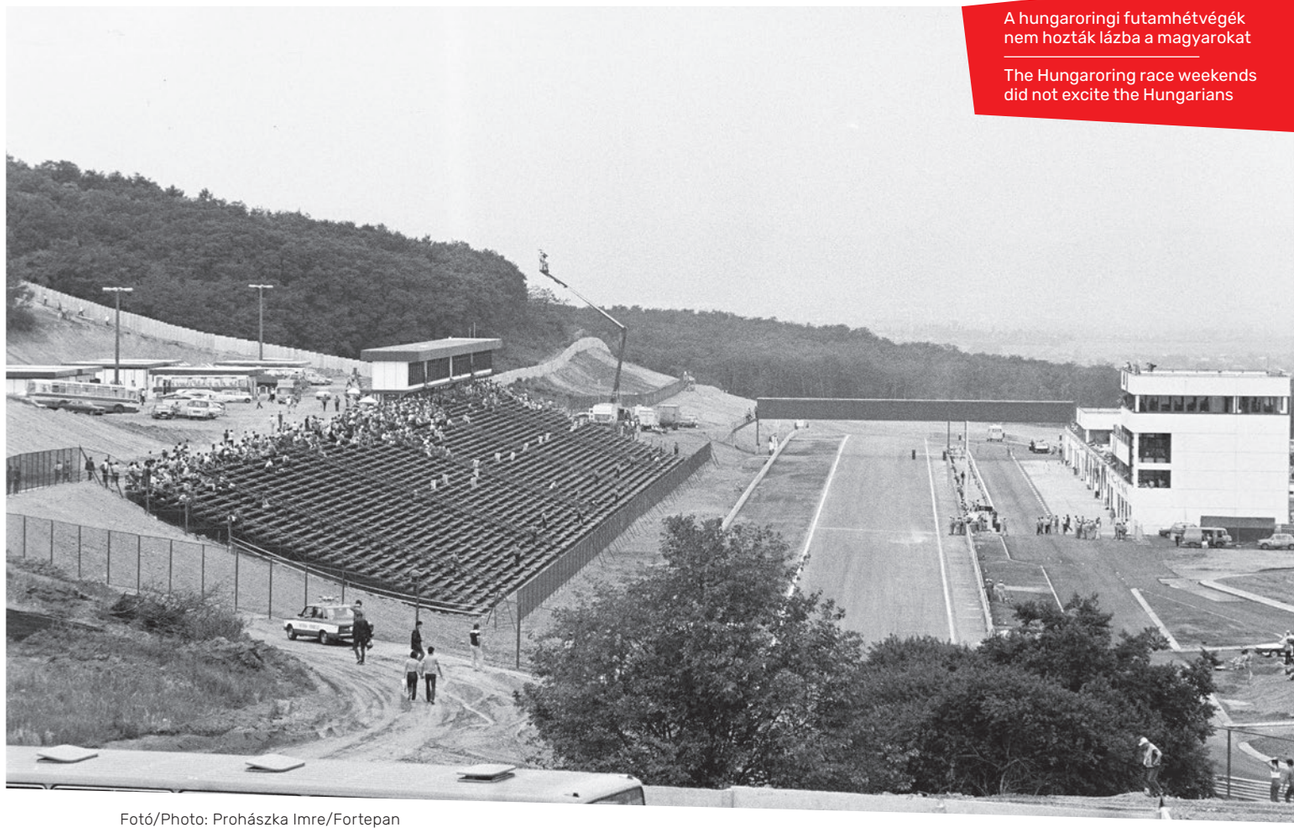
Despite the on-track action, the event fell well short of expectations. First and foremost, the weekend was met with indifference: attendance was a mere 15,000. The low turnout caused significant financial losses, and although the Hungaroring initially appeared on the 1991 calendar, the race was ultimately dropped. Secondly, the expected on-track battles never materialised – with only the 125cc race offering genuine excitement. This was perhaps inevitable, as the event was held on 2 September as the penultimate round of the season,

...despite the on-track action, the event fell well short of expectations...

by which time the premier-class title had already been decided. Lastly, riders were strongly critical of the circuit, particularly its condition. Doohan even described the surface as "life-threatening", calling it "the worst motorcycle venue in the world."

A hungaroringi futamhétvégék nem hozták lázba a magyarokat

The Hungaroring race weekends did not excite the Hungarians



Fotó/Photo: Prohászka Imre/Fortepan

teljes érdektelenségbe fulladt, ugyanis elképesztően kevés, mindössze 15 ezer néző látogatott ki. Ezért a szervezőknek hihetetlen veszteséggel kellett szembenézniük, és a Hungaroring ugyan az 1991-es előzetes programban is szerepelt, ám végül nem rendezték meg a nagydíjat. Másodsorban a remélt csaták is elmaradtak, mindössze a 125 köbcentis kategória csempészett némi izgalmat a futamokba. Ezt persze azzal is lehet magyarázni, hogy a versenyt szeptember 2-án, a bajnokság utolsó előtti fordulójaként rendezték, és, ahogyan azt fentebb említettük, a királykategória világbajnoki címe ekkorra már eldőlt. Harmadrészt a versenyzők sem voltak elragadtatva a pályától, melynek elsősorban az állapotát nehezményezték. Doohan egyenesen az „életveszélyes" jelzőt aggatta az aszfaltcsíkra, és úgy fogalmazott, hogy „ez a világ legrosszabb motoros létesítménye".

1991 tehát kimaradt, de 1992-re visszatért a sorozat, ekkor azonban egy jóval szerencsésebb, július közepi időpontot kapott a forduló. Ráadásul a Hungaroring is átesett egy komolyabb ráncfelvarráson, ugyanis kicserélték a rázóköveket, újraaszfaltozták a pályát, valamint a biztonsági paramétereket

As a result, the Hungarian Grand Prix was skipped in 1991. However, the series returned in 1992, this time with a more favourable mid-July slot. The Hungaroring had also undergone a major overhaul: kerbs were replaced, the surface was repaved, and safety upgrades were carried out with prior approval from both the FIM (International Motorcycling Federation) and FIA (International Automobile Federation).

In theory, the event was back on track – but in practice, it

...Rider feedback, however, was more positive this time around...

fell short once more. Spectators again stayed away from the 1992 race weekend. Near-empty grandstands persisted into Sunday, although to be fair, light rain fell at the start of the main race. Rider feedback, however, was more positive this time around. Giacomo Agostini, who had retired in 1977, described the updated venue as "visually excellent" and



A későbbi világbajnok Àlex Crivillét 1992-ben kizárták a Magyar Nagydíjról

Future world champion Àlex Crivillé was disqualified from the Hungarian Grand Prix in 1992

Fotó/Photo: Wikimedia Commons

A második hungaroringi királykategóriás viadalon a korábbi világbajnok Wayne Gardneré lett az utolsó pontszerző hely

At the second Hungaroring premier class race, former world champion Wayne Gardner scored the last point

Fotó/Photo: Wikimedia Commons



is megnövelték. Erre előzetesen a FIM (Nemzetközi Motorkerékpáros Szövetség), valamint az FIA (Nemzetközi Automobil Szövetség) is áldását adta.

Elméletben tehát minden sínen volt, a gyakorlatban viszont ez messze nem így nézett ki: a nézők az 1992-es futamhétvégére sem látogattak ki. A szinte üres lelátók helyzetén a vasárnap sem javított, persze ehhez hozzá kell tenni, hogy a verseny elején némi eső is érkezett a pálya fölé. A pilóták véleménye viszont valamelyest javult. Az 1977-ben visszavonult Giacomo Agostini akkoriban úgy fogalmazott, hogy „ránézésre kiváló a pálya", és „sokat javult a két évvel ezelőttihez képest". Ezenfelül a szakemberek is remek munkát végeztek.

Az 1990-es szezonhoz hasonlóan ezúttal is négy kategória látogatott el a Hungaroringre. A 125 köbcentisek között Ales-

...a Magyar Nagydíj ezt követően a feledés homályába merült...

sandro Gramigni diadalmaskodott, míg a 250-esek versenyén Luca Cadalora látta meg elsőként a kockás zászlót. Az oldalkocsisok viadalán a Rolf Biland – Kurt Waltisperg páros bizonyult a leggyorsabbnak.

A királykategória, azaz az 500 köbcentis mezőny futamát Doug Chandler várhatta az élről. Az első rajtot az eső miatt visszafújták, az újraindítást követően Randy Mamola kezdett a legjobban, azonban nem tudta leszakítani magáról Rainey-t. Miközben az első helyezettek egymást gyepálták, Lawson csendben megérkezett, aki a javuló körülményekre bazírozva megnyerte a futamot, megszerezve saját maga utolsó, illetve a Cagiva egyetlen diadalát. Mögötte végül Chandler és Mamola zártak. További érdekesség, hogy az első hét helyből hatot amerikai pilóta kaparintott meg, sőt az első ötben csak ők végeztek. Az első európai Juan Garriga volt, aki nyolcadikként zárt. Rainey ötödik lett, Doohan pedig nem indult, mivel egy súlyos sérülésből lábadozott.

Ennek ellenére a Hungaroring 1993-ra ismét kikerült a körforgásból. Ugyan Bernie Ecclestone-nak, a Forma–1 akkori vezetőjének voltak olyan törekvései, hogy a Száguldó Cirkusz mellett a gyorsaságimotoros-vb helyét is megszilárdítsa Mogyoródon, hovatovább első számú tartalékhelyszínként is szerepelt a pálya, mégsem lett belőle semmi. A Magyar Nagydíj ezt követően a feledés homályába merült, és mindössze apró pislákolások tűntek fel a horizonton Sávoly vagy éppen Hajdúnánás esetében. Egészen 2025. augusztus 22-ig...

Szántó Dávid

"a big improvement over two years ago". The improvements were clearly recognised by the professionals.

As in 1990, four categories competed. In the 125cc class, Alessandro Gramigni emerged victorious, while Luca Cadalora claimed the 250cc win. In the sidecar competition, Rolf Biland and Kurt Waltisperg proved fastest.

In the premier class, Doug Chandler led off the line, but the first start was abandoned due to rain. On the restart, Randy Mamola got the best launch, but couldn't shake Rainey. As the front-runners battled, Eddie Lawson calmly took advantage of the drying track, securing the win – his final Grand Prix victory and the only one ever for Cagiva. Chandler and Mamola completed the podium. Remarkably, six of the top seven

...the Hungarian Grand Prix faded into obscurity...

finishers were American; in fact, the top five were all from the USA. The top European, Juan Garriga, finished eighth. Rainey crossed the line fifth, while Doohan missed the event due to injury.

Despite the improved track and better racing, the Hungaroring was dropped again for 1993. Bernie Ecclestone – then the head of Formula 1 – lobbied for the motorcycle world championship to gain a permanent foothold in Mogyoród alongside F1, even listing the track as the series' primary reserve venue. Yet nothing materialised. The Hungarian Grand Prix faded into obscurity, with only brief glimmers of revival through later projects in Sávoly and Hajdúnánás. That was the case – until 22 August 2025.

Dávid Szántó

A ROSSI-KORSZAK

THE ROSSI ERA

A MotoGP elmúlt két évtizede A Doktor szemüvegén keresztül

Two Decades of MotoGP Through The Doctor's Eyes



Fotó/Photo: Milagro / DPPI

Valentino Rossi és a rivalizálásai rendkívül népszerűvé tették a MotoGP-t

Valentino Rossi and his rivalries made MotoGP extremely popular



Az utolsó 500-as év hozta meg Rossi első királykategóriás vb-címét

The last 500cc season brought Rossi his first premier class world championship title

Fotó/Photo: FIM

Valentino Rossi 2000-től 2021-ig versenyzett a gyorsaságimotoros-világbajnokság királykategóriájában, pályafutása tehát felöleli a sorozat előző két évtizedét. Cikkünkben a Doktor karrierjén keresztül mutatjuk be ezt az izgalmakkal teli húsz évet.

Valentino Rossi competed in the premier class of the Road Racing World Championship from 2000 to 2021, making his career a perfect lens through which to explore the last two decades of the series. This feature retraces those 20 action-packed years through the journey of the man known as The Doctor.

AZ ÁTMENET ÉVEI

Az 1949-ben indult gyorsaságimotoros-világbajnokság királykategóriája az első ötven évében folyamatos fejlődésen ment keresztül, miközben sorban szállította a legendás pilótákat és pillanatokat. Viszont az új évezreddel együtt hirtelen jelentős változások egész sora köszöntött a sorozatra. Először is ott volt az 1990-es éveket uraló Mick Doohan sérülése, majd visszavonulása, amely több szempontból is hatással volt az elkövetkező évekre. Valamint 2002-ben elindult a MotoGP-éra, és ez együtt járt azzal, hogy az 500 köbcentis motorblokkokat 990 köbcentis erőforrások váltották fel.

Mindkét esemény hozzájárult ahhoz, ahogy a korszak meghatározó alakja, Valentino Rossi kiemelkedett a mezőnyből. Az olasz pilóta a kisebb géposztályokban gyorsan megmutatta

...az 500 köbcentis motorblokkokat 990 köbcentis erőforrások váltották fel...

a tehetségét, majd 2000-ben, egy évvel Doohan sérülése után, megérkezett a királykategóriába. Rossi a Honda kötelékébe került, amely épp azt kereste, ki fogja betölteni az ausztrál legenda által hagyott űrt. A fiatal tehetség megkapta maga mellé versenymérnöknek Jeremy Burgesst, aki korábban többek között Doohan sikereiből is kivette a részét. Emellett a technikai változások is kedveztek Rossinak, aki kiválóan alkalmazkodott az új feltételekhez.

THE TRANSITIONAL YEARS

The premier class of Grand Prix motorcycle racing, which began in 1949, spent its first fifty years in a state of constant evolution – producing legendary riders and unforgettable moments along the way. But with the turn of the millennium came a wave of sweeping changes. One such shift was the career-ending injury and eventual retirement of Mick Doohan, who had dominated the 1990s. Then, in 2002, came the dawn of the MotoGP era, which brought with it a change in engine regulations: the 500cc two-strokes gave way to 990cc four-stroke machines.

Both developments paved the way for the rider who would define the era: Valentino Rossi. Having already demonstrated his talent in the lower classes, the Italian made his premier-class debut in 2000, just a year after Doohan's injury. Rossi signed with Honda, a manufacturer eager to find its next big star to fill the void left by the Australian legend. Crucially, he was paired with race engineer Jeremy Burgess, a key figure in Doohan's past success. And as the technical regulations evolved, Rossi's ability to adapt quickly and extract the maximum from new machinery set him apart.

But even before he had the chance to race with the 990cc bikes, Rossi had already proven to Honda that they had found their new ace. In his rookie season, he finished runner-up to Kenny Roberts Jr., and one year later – in the final season of the 500cc era – he emerged as world champion. His main rival during this time, and into the early MotoGP years, was



Fotó/Photo: FIM

Rossi a Hondával aratta első sikereit a legmagasabb géposztályban / Rossi achieved his first successes in the premier class with Honda



Fotó/Photo: Milagro / DPPI

Viszont mielőtt használni kezdte volna a 990 köbcentis blokkot, már bizonyította a Hondának, hogy személyében megtalálták a következő sikerkovácsot. Első szezonjában még „csak" második lett Kenny Roberts Jr. mögött, de egy évvel később, az utolsó 500 köbcentis idényben már nem talált legyőzőre. Legfőbb kihívója ekkor és az első MotoGP-szezonban is a Yamahán ülő Max Biaggi volt. A két olasz pilóta parázs csatákat vívott a pályán és néha azon kívül is. Kapcsolatuk kimondottan ellenséges volt ezekben az években, és ez 2001-ben még tettlegességig is fajult. Viszont mindez nem zökkentette ki Rossit, aki 2003-ban, már márkatársa, Sete Gibernau előtt, szerezte meg a harmadik királykategóriás trófeáját. Ám az idényre Daijiro Kato tragédiája rányomta a bélyegét: a Honda japán reménysége a szuzukai szezonnyitón hunyt el egy szerencsétlen bukás következtében.

Hiába a közös sikerek, Rossi nem érezte jól magát a Hondánál, így 2004-re meglepőt húzott: átigazolt a Yamahához. A hangvillás gyártó ekkoriban technikailag nem képviselte ugyanazt a szintet, mint az aszakai márka, és bajnoki címet legutóbb 1992-ben ünnepelhetett. Ezt maga a pilóta is észrevette: „tíz évvel le vannak maradva" – mondta egy barátjának, amikor először megnézte közelebbről új motorját. Azonban közösen mégis megtalálták a sikerhez visszavezető utat, hi-

fellow Italian Max Biaggi, who rode for Yamaha in these years. The two clashed frequently both on and off the track, and their rivalry reached boiling point in 2001 when tensions spilled over into physical confrontation. Yet Rossi remained unfazed. By 2003, he had claimed his third premier-class title – this time defeating his fellow Honda rider, Sete Gibernau. However, the season was overshadowed by tragedy: the Japanese rising star, Daijiro Kato, lost his life following a crash in the opening round at Suzuka.

...the 500cc two-strokes gave way to 990cc four-stroke machines...

Despite all the success, Rossi didn't feel completely settled at Honda – and for 2004, he made a shock move to Yamaha. At the time, the Iwata-based manufacturer was far from the technical benchmark set by its rivals in Asaka, and it hadn't celebrated a premier-class title since 1992. Rossi quickly realised the scale of the challenge: "They're ten years behind," he reportedly told a friend after inspecting his new machine. Yet, against all odds, rider and team found their way

szen sokakat meghökkentve egymás után kétszer is megverték a Hondákat: előbb ismét Gibernau, majd Marco Melandri is kikapott Rossitól. A Doktor egyik meghatározó ellenfele, Biaggi eközben távozott a sorozatból.

ÚJ KIHÍVÓK

Kiemelkedő bajnoki szezonjai után kevesen gondolták, hogy 2006-ban Rossinak komolyan tartania kell vetélytársaitól, annak ellenére, hogy a Honda és az egyre versenyképesebb Ducati – amely 2003-ban debütált a sorozatban – pilótái is ellene vonultak fel. Viszont a Doktor többször hibázott, három futamot sem fejezett be, amit a pontokat szorgosan gyűjtögető Nicky Hayden használt ki. A szezonzáróra még Rossi vezetésével fordultak rá, de az olasz versenyző a negyedik körben bukott, így pedig Hondáját a harmadik helyen bekormányzó Hayden emelhette fel a trófeát. Sajnos azonban ezt túl kevés ideig élvezhette ki, mivel 2017-ben egy közúti balesetben életét vesztette.

A következő szezonra meghatározó változás köszöntött a MotoGP-re: a 990 köbcentis motorblokkok helyett jöttek a 800 köbcentisek. Az új korszak pedig felülírta a gyártók közt addig meglévő technikai különbségeket, aminek a Ducati központjában nagyon örültek. A bolognai gyártó motorja igazi



Rossi nagy sorozatát Nicky Hayden szakította meg

Rossi's long streak was broken by Nicky Hayden

Fotó/Photo: Box Repsol

back to the top together. In a move that stunned many in the paddock, they beat Honda two years in a row – first overcoming Gibernau once more, then getting the better of Marco Melandri. Meanwhile, one of Rossi's long-standing rivals, Max Biaggi, left the series altogether.

NEW CHALLENGERS

After such dominant championship campaigns, few believed Rossi would face a serious threat in 2006 – even though Honda and the steadily improving Ducati, which had joined the grid in 2003, were throwing everything at him. But uncharacteristic errors cost him dearly: Rossi failed to finish three races, and that opened the door for Nicky Hayden, who consistently collected points. Heading into the final round, Rossi still led the championship. However, an early crash on lap four ended his hopes, and Hayden, who brought his Honda home in third, was crowned champion. Tragically, Hayden's triumph would be short-lived: he lost his life in a road accident in 2017.

The following year brought another major shift to MotoGP, with the 990cc era giving way to 800cc machines. This new chapter reshuffled the technical hierarchy – and Ducati, in particular, benefitted. The Bologna-based manufacturer had built a raw powerhouse of a bike: difficult to tame, but blisteringly fast in the right hands. And in 2007, those hands

...it didn't take long for tensions to rise inside the garage...

belonged to newly signed Casey Stoner, who stormed to the championship with ease, leaving a struggling Rossi and Honda's Dani Pedrosa in his wake.

A new challenger appeared on the scene in 2008. After two failed title campaigns, Yamaha opted for a fresh approach and promoted Jorge Lorenzo – a two-time 250cc World Champion – to be Rossi's teammate. It didn't take long for tensions to rise inside the garage. In fact, the atmosphere became so toxic that a wall was erected between the two sides of the box. The conflict stemmed from differing tyre preferences: Rossi requested that the team switch to Bridgestone rubber, while Lorenzo refused to abandon the Michelins.

Still, despite the drama, Rossi had a dominant season. Lorenzo – plagued by crashes and injuries – couldn't keep pace, and Rossi stormed to a sixth premier-class title, ahead of Stoner. The Australian remained in contention for much of the season, but after their unforgettable showdown at Laguna Seca, Rossi gained the mental upper hand. Stoner returned to form in 2009, but with both Ducati and Honda slightly off the pace, Yamaha's duo emerged as the dominant force. The intra-team battle proved more intense than in previous years, but Rossi managed to fend off Lorenzo and secure his seventh – and ultimately final – MotoGP crown.

erőgépnek bizonyult, amelyet ugyan nehéz volt megülni, de a frissen igazolt Casey Stoner mégis megállíthatatlanul hasított vele. Stoner magabiztosan húzta be a bajnoki címet az egyaránt küszködő Honda és Yamaha vezérpilótája, Dani Pedrosa és Rossi előtt.

2008-ban egy újabb kihívó tűnt fel a színen. A két elbukott bajnoki hadjárat után a Yamaha frissíteni akart, így a friss két-

...az istállón belül aztán nem sokáig maradt nyugodt a levegő...

szeres 250 köbcentis világbajnokot, Jorge Lorenzót tette meg Rossi csapattársának. Az istállón belül aztán nem sokáig maradt nyugodt a levegő, sőt annyira elmérgesedett a viszony, hogy egy fal került a boksz két oldala közé. Az ügy hátterében az állt, Rossi megkérte a csapatot, hogy térjenek át a Bridgestone gumik használatára, de Lorenzo nem volt erre hajlandó.

Ám Lorenzo ebben az évben, főként bukásai és sérülései miatt, még messze elmaradt a Doktortól, aki a közjáték ellenére magabiztosan szerezte meg a hatodik királykategóriás bajnoki címét Stoner előtt. A címvédő sokáig ott loholt Rossi nyomában, ám az emlékezetes Laguna Seca-i ütközetük után



Hiába a nehezen vezethető Ducati, Casey Stoner 2007-ben legyőzte Rossit – és mindenki mást is

Despite the difficult-to-handle Ducati, Casey Stoner defeated Rossi — and everyone else — in 2007

Fotó/Photo: Ducati Media House



2008-ban és 2009-ben Rossi visszavágott a mezőnynek

In 2008 and 2009, Rossi fought back against the competition

Fotó/Photo: Box Repsol



Jorge Lorenzo nemcsak legyőzte, hanem lényegében el is kergette a Yamahától Rossit

Jorge Lorenzo not only defeated Rossi but basically pushed him out of Yamaha

Fotó/Photo: Matt Billings / Flickr

az olasz versenyző mentálisan felülkerekedett rajta. Stoner 2009-ben is visszatért az esélyesek közé, ám a Ducati és a Honda kisebb visszaesése miatt a Yamaha kettőse kiemelkedett a mezőnyből. A házon belüli csata a korábbi éveknél sokkal jobban megizzasztotta Rossit, de végül ekkor még le tudta győzni spanyol csapattársát, begyűjtve hetedik, és egyben utolsó MotoGP-trófeáját.

Lorenzót 2010-ben aztán már nem lehetett megfogni, és rutinos csapattársát imitáló dominanciával ért fel a királykategória csúcsára, a bajnoki címről ismét lemaradó Pedrosát megelőzve. Mindazonáltal Rossi „eltűnésének" prózai oka volt: mugellói hatalmas bukásában nyílt lábtörést szenvedett, ami miatt négy futamot is ki kellett hagynia. Eközben újfent meglepő váltásra szánta el magát, hiszen átült a Stoner távozásával felszabadult gyári Ducatira. A Yamahát elsősorban azért hagyta ott, mert a japán gyártó már csak második számú pilótaként számított volna rá a jövőben.

> ***...a házon belüli csata a korábbi éveknél sokkal jobban megizzasztotta Rossit...***

In 2010, Lorenzo could no longer be denied. With a calm, calculated dominance reminiscent of his veteran teammate, the Spaniard soared to the top of the standings, beating Pedrosa to the title. As for Rossi, his season was derailed by a nasty crash at Mugello, where he suffered an open leg fracture that forced him to miss four races. Meanwhile, behind the scenes, he made a shock decision: to switch to Ducati, taking over the factory seat vacated by Stoner. Rossi left Yamaha partly because the Japanese manufacturer had started to view him as a number-two rider for the future.

> ***...as for Rossi, his season was derailed by a nasty crash at Mugello...***

In Italy, expectations were sky-high – many hoped for a dream partnership between national hero and national brand. But the Rossi-Ducati union failed to live up to the hype. Over two seasons, the Bologna-based team, lagging behind in the development race, couldn't provide a title-contending machine, and Rossi never became a serious threat for the championship. One memory from that period surely stayed with him for a more tragic reason: the 2011 season was marked by the loss of Marco Simoncelli. The charismatic Italian died at Sepang following a crash that left him in the path of Rossi and Colin Edwards – neither of whom could avoid contact.

Ugyan Olaszországban ekkor mindenki várta a csodát, de Rossi és a Ducati párosa végül nem tudta beváltani a hozzá fűzött reményeket. A Doktor két évet töltött a fejlesztési versenyben lemaradó bolognai alakulatnál, de ezalatt nem tudott a bajnokesélyesek közé kerülni. Viszont a 2011-es szezon biztosan így is élénken él az emlékezetében, egy szomorú ok, Marco Simoncelli tragédiája miatt. Simoncelli Sepangban egy bukás után pont honfitársa és barátja, Rossi, valamint Colin Edwards előtt került a földre, akik már nem tudták kikerülni.

Egyébként 2011-re ismét a Honda vált fő erővé, amit az újonnan szerződtetett Stoner váltott bajnoki címre, Lorenzót utasítva maga mögé. 2012-ben aztán fordult a kocka, a Yamaha-pilóta szezonzárós bukása ellenére újra felült a trónra, amihez Pedrosát gyűrte maga alá szoros küzdelemben. Ezt úgy tudta megtenni, hogy egy fontos technikai változáshoz kellett alkalmazkodnia, hiszen a 800 köbcentis blokkok helyett innentől 1000 köbcentiseket használtak a MotoGP-ben.

FELTŰNIK A LEGNAGYOBB ELLENFÉL

A 2013-as szezonra újfent jelentős átalakulások voltak a mezőnyben. Először is Rossi két sikertelen ducatis év után visszatért a Yamahához, miközben az olasz gyártó leigazolta Andrea Doviziosót. A Hondánál Stoner meglepően korai visszavonulása – ma már tudjuk, hogy a krónikus fáradtság szindróma kínozta – miatt változtak meg a tervek, a japán

By 2011, Honda had re-established itself as the dominant force – and it was Casey Stoner, newly signed to the factory team, who capitalized on that momentum. The Australian clinched the title, finishing ahead of Lorenzo. In 2012, however, the tables turned once more. Despite a crash in the season finale, Lorenzo reclaimed the crown after a season-long battle with Pedrosa. One key factor was his ability to adapt to a major technical shift: the 800cc engines were replaced by new 1000cc power units, ushering in another chapter of MotoGP evolution.

THE EMERGENCE OF HIS GREATEST RIVAL

The 2013 season brought another wave of changes to the grid. After two disappointing years at Ducati, Rossi returned to Yamaha, while the Italian manufacturer signed Andrea Dovizioso in his place. Over at Honda, Stoner's shock retirement – now understood to be the result of chronic fatigue syndrome – reshuffled the factory team's plans. Pedrosa retained his seat, and the team welcomed a new recruit: reigning Moto2 champion Marc Márquez.



Fotó/Photo: Box Repsol



Marc Márquez valósággal berobbant a MotoGP-be

Marc Márquez literally burst onto the MotoGP scene

Fotó/Photo: Box Repsol

Rossi és Márquez eleinte kifejezetten jó viszonyban voltak...

Rossi and Márquez were initially on very good terms...

Fotó/Photo: Box Repsol





...később viszont ez megváltozott

...but later that changed

Fotó/Photo: Box Repsol

márka így nem engedte el Pedrosát. Viszont a spanyol pilóta új csapattársat kapott, a friss Moto2-es világbajnok Marc Márquez személyében.

Márquez berobbanására pedig nem kellett sokat várni. Rögtön a második futamát megnyerte, és a hajrához érkezve már a tabellát is kényelmes előnnyel vezette. Viszont az Ausztrál Nagydíjról egy furcsa hiba miatt kizárták, ugyanis nem teljesítette időben a kötelező kiállást. Lorenzo eközben beindult, és a Phillip Island-ivel együtt megnyerte az év utolsó három viadalát, amivel visszajött a küzdelembe. Végül azonban ez sem volt elég a honfitársa ellen, aki a szezonzárón elért harmadik helyével a sorozat valaha volt legfiatalabb bajnoka lett.

...Márquez berobbanására pedig nem kellett sokat várni...

Rossi, aki a 2013-as idényt a Yamahára történő visszaszokásnak szentelte, 2014-ben ismét megtalálta a tempóját. Azonban ebben az évben nem lehetett felvenni a versenyt Márquezzel. A Honda csillaga tizennyolcból tizenöt futamot fejezett be elsőként, és ennek hála magabiztosan szerezte meg a bajnoki címet, miközben a második helyre a Doktor futott be. A két kiválóság ekkor még baráti viszonyt ápolt, de ez nem tartott ki sokáig.

A Yamaha 2015-re felszívta magát, és bajnoki motort adott Rossi és Lorenzo alá. Az M1 az olasz pilóta alatt működött

It didn't take long for Márquez to make his presence felt. He won just his second race in the top class and soon built up a comfortable lead in the standings. But controversy struck at the Australian Grand Prix, where he was disqualified for failing to pit in time for a mandatory bike change. Meanwhile, Lorenzo surged back into contention, winning the final three races of the season – including Phillip Island – and taking the title fight down to the wire. Ultimately, it wasn't enough: Márquez secured third in the Valencia finale and became the youngest world champion in MotoGP history.

...It didn't take long for Márquez to make his presence felt...

While Rossi spent 2013 reacclimating to Yamaha machinery, he rediscovered his form in 2014. However, there was no stopping Márquez that year. The Honda phenom won 15 of 18 races, securing the championship with ease – Rossi finishing a distant second. At the time, the two stars shared a cordial relationship. But that wouldn't last.

By 2015, Yamaha had regrouped and delivered a championship-caliber machine for both Rossi and Lorenzo. The M1 worked especially well under the Italian rider, who won the season opener and led the standings all the way until the

A két kiemelkedő versenyző kapcsolata a sepangi események hatására romlott meg véglegesen

The relationship between the two outstanding riders deteriorated permanently due to the events in Sepang

Fotó/Photo: Gigi Soldano / DPPI



jobban, aki megnyerte a szezonnyitót, majd egészen az utolsó forduló leintéséig vezette is az összetettet, ám végül mégis az idényzárót megnyerő Lorenzo lett a bajnok. De a paddock ebben az évben nem a két csapattárs, hanem Rossi és Márquez „csattanásaitól" volt hangos. Ők ketten először az Argentin Nagydíjon kerültek összetűzésbe, amikor a Doktor egyik manővere után a spanyol versenyző bukott. Majd jött a Holland TT, amelyet a Yamaha motorosa vitatott körülmények között nyert meg vetélytársa előtt.

...a Yamaha 2015-re felszívta magát, és bajnoki motort adott Rossi és Lorenzo alá...

De mindez semmi volt ahhoz képest, ami az Ausztrál Nagydíjtól kezdve köszöntött rájuk. Rossi ekkor azzal vádolta meg Márquezt, hogy tudatosan honfitársát, Lorenzót segíti a bajnoki párharcban, őt pedig akadályozza, amit persze a másik fél tagadott. Így értek el a Maláj Nagydíjig, ahol egy ütközés után elszabadultak az indulatok. A két motoros a Pedrosa és Lorenzo mögötti harmadik helyértharcolt, amikor találkoztak, és Márquez bukott. A felügyelők ezt látva kiterelés miatt megbüntették Rossit, akinek így a szezonzárón a mezőny végéről kellett indulnia. Bár Valenciában innen is felkapaszkodott a negyedik helyig, csapattársa győzelme miatt meg kellett elégednie a bajnoki ezüsttel.

A következő idényre már lenyugodtak a kedélyek. A kiegyenlített bajnoki csata Márquez sikerével zárult, a dobogóra rajta kívül sorrendben Rossi és Lorenzo állhatott fel. A Honda-pilóta győzelmének legalább részben az volt a kulcsa, hogy jóval kevesebbszer nullázott, mint a Yamaha párosa. Ugyan utólag nem *e*zt a szezont szokás kiemelni a korszakból, mindenképp meg kell emlékezni róla, hogy Rossi ekkor került utoljára igazán közel a MotoGP-trófeához.

VÉGJÁTÉK

A 2017-es év az erősorrend átrendeződését hozta. Persze azt nem a gyári programjával frissen csatlakozó KTM rúgta fel, hanem leginkább a Ducati. A bolognai márka az egyre fontosabbá váló aerodinamikai fejlesztéseket kihasználva odaért közvetlenül a Honda mögé, a Yamaha mellé. Viszont a gyártó első számú pilótája nem az újonnan szerződtetett Lorenzo, hanem Dovizioso volt. Az olasz pilóta biztos kézzel gyűjtötte



Fotó/Photo: Honda Racing Corporation

A 2010-es évek végén Márquezt nem lehetett megállítani / At the end of the 2010s, Márquez was unstoppable



Dani Pedrosa vagy Rossi helyett Andrea Dovizioso vált az első számú kihívóvá

Instead of Dani Pedrosa or Rossi, Andrea Dovizioso became the main challenger

Fotó/Photo: Honda Racing Corporation

...by 2015, Yamaha had regrouped and delivered a championship-caliber machine for both Rossi and Lorenzo...

But none of that compared to what unfolded from the Australian Grand Prix onward. Rossi accused Márquez of deliberately helping fellow Spaniard Lorenzo in the title fight and trying to hinder him – something Márquez naturally denied. Tensions boiled over at the Malaysian Grand Prix, where the two collided while battling for second place behind Lorenzo, resulting in Márquez crashing out. The stewards penalized Rossi for forcing him wide, meaning he had to start from the back of the grid for the final round. Despite climbing all the way to fourth in Valencia, it wasn't enough – Lorenzo's win sealed the championship and relegated Rossi to runner-up.

Tensions cooled for the following season. A tightly contested title race ended in Márquez's favor, with Rossi and Lorenzo completing the championship podium. One key factor in the Honda rider's triumph was his consistency: he scored points more regularly than the Yamaha duo. While this season isn't always highlighted as one of the era's most dramatic, it does mark the last time Rossi came genuinely close to reclaiming the MotoGP crown.

FINAL ACT

The 2017 season brought a reshuffling of the competitive hierarchy. But it wasn't the freshly entered factory KTM team that caused the shake-up, it was primarily Ducati. The Bologna-based manufacturer capitalized on the increasingly crucial field of aerodynamic development and closed the gap to Honda, drawing level with Yamaha. Interestingly, it wasn't the newly signed Lorenzo who led the charge, but Andrea



Pedrosa (elöl) 2018-ban fejezte be állandó versenyzői karrierjét, egy év múlva Lorenzo (jobb szélén) is követte őt

Pedrosa (front) ended his full-time racing career in 2018, followed by Lorenzo (far right) a year later

Fotó/Photo: Honda Racing Corporation

a pontokat, aminek köszönhetően Rossit és annak új csapattársát, Maverick Viñalest is megelőzte. Sőt, az elfogyni látszó Doktor csak ötödik lett, miközben Viñales felállhatott a bajnoki dobogó alsó fokára. Ám mindez nem igazán számított, mivel Márquez ismét kényelmes előnnyel verte meg a teljes mezőnyt, még ha nullázásai kissé hátráltatták is.

Az összkép a következő szezonra sem változott meg drasztikusan, csak Márquez előnye nőtt Doviziosóval szemben. A harmadik helyre ezúttal Rossi ért oda, lényegében ugyanannyi pontot szerezve, mint egy évvel korábban. 2019-re aztán

Dovizioso. The Italian rider racked up points with a steady hand, managing to beat both Rossi and his new teammate, Maverick Viñales. In fact, the aging Doctor only finished fifth overall, while Viñales claimed the bottom step of the championship podium. Not that it mattered much – Márquez once again triumphed comfortably over the field, despite a few race-ending setbacks.

The overall picture didn't change drastically the following year, though Márquez extended his lead over Dovizioso. Rossi finished third this time, collecting virtually the same number

Fotó/Photo: Gigi Soldano / DPPI



2020 végén Rossi Doviziosótól is elköszönt – bár ő később még visszatért

At the end of 2020, Rossi also said goodbye to Dovizioso – although he later made a comeback

megsemmisítővé vált Márquez fölénye, aki a királykategóriában hatodszorra emelhette fel a trófeát. Doviziosónak ismét csak az ezüst jutott, a bronz pedig Viñaleshez került. Rossi életét számos probléma, több bukás is megnehezítette, aminek következményeképp hetedikként zárt. Eközben sorban még két ikonikus ellenfele, Pedrosa, majd Lorenzo is szögre akasztotta a sisakját.

„...a MotoGP-t is közelről érintette a 2020-ban megjelenő koronavírus...”

Ahogy a világ minden részét, a MotoGP-t is közelről érintette a 2020-ban megjelenő koronavírus. A globális pandémia miatt a naptár Európán kívüli fordulóit nem rendezték meg, aki pedig igazolhatóan elkapta a vírust, nem állhatott rajthoz. Így járt Rossi is, ám a szezonja amúgy sem sikerült fényesen. Technikai problémák és esések is visszavetették, de ennek ellenére sem ő volt az év fő vesztese, hanem Márquez. A spanyol pilóta a jerezi szezonnyitón szerencsétlenül bukott, és olyan komolyan megsérült, hogy az idény hátralévő

of points as the season before. By 2019, however, Márquez's dominance became overwhelming: he claimed his sixth premier-class title. Dovizioso had to settle for another runner-up finish, and Viñales rounded out the podium in third. Rossi, plagued by several issues and crashes throughout the season, ended up seventh. Meanwhile, two of his iconic rivals – Pedrosa and then Lorenzo – both hung up their helmets for good.

Just like every other part of the world, MotoGP was hit hard by the emergence of the coronavirus in 2020. Due to the global pandemic, all rounds outside Europe were cancelled, and any rider who tested positive for the virus was not allowed to race. Rossi was among those sidelined, although his season was already far from ideal. Technical issues and crashes further hampered his efforts – yet he wasn't the biggest loser of the year. That unfortunate distinction went to Marc Márquez. The Spaniard suffered a heavy crash at the Jerez season opener, resulting in a serious injury that forced him to miss the entire season. What's more, the long recovery and Honda's struggles meant Márquez wouldn't return to top form until 2024, when he made the switch to Ducati.

By the end of the 2020 season, the standings had some surprising new names at the top. Against all odds, the title



Fotó/Photo: Yamaha Racing

Rossi a sorozat legnagyobb ikonjaként vonult vissza / Rossi retired as the greatest icon of the series

részét teljesen kihagyta. Sőt, az elhúzódó sérülései és a Honda visszaesése miatt egészen 2024-ig, a Ducatihoz történő igazolásáig nem talált igazán magára.

A 2020-as szezon végére a tabella élén friss nevek szerepeltek. A trófeát meglepetésre az egyetlen futamot nyerő Joan Mir és a Suzuki hozta el, amely egyébként két évvel később kivonult a szériából. Mir mögött a Yamaha-szatellitcsapat Petronas SRT-t erősítő Franco Morbidelli zárt. Az idény végén ismét visszavonult egy korábban meghatározó pilóta, mégpedig Dovizioso. A helyét honfitársa, a később két bajnoki címet szerző Francesco Bagnaia vette át a gyári Ducatinál.

Mindeközben a Yamahánál is nagy változásokra szánták el magukat. Ennek eredményeképp Rossi 2021-re már nem a gyári istállónál, hanem a Petronasnál kapott lehetőséget, ahonnan Fabio Quartararót léptették elő. A csere pedig gyorsan igazolta magát, hiszen Quartararo Bagnaiát megverve azonnal felért a csúcsra. Viszont talán még egy kicsit a csatájukat is elhomályosította, hogy a MotoGP előző húsz évének központi figurája, Valentino Rossi elbúcsúzott a sorozattól.

Pestality Máté

went to Joan Mir and Suzuki, despite the Spaniard winning only a single race.

Just two years later, however, Suzuki would withdraw from the series altogether. Behind Mir, Franco Morbidelli, riding for Yamaha's satellite team Petronas SRT, finished as runner-up. The season also saw the retirement of another key figure: Andrea Dovizioso. His seat at the factory Ducati squad was taken by fellow Italian Francesco Bagnaia, who would later become a two-time world champion.

Meanwhile, big changes were also underway at Yamaha. As part of a major reshuffle, Rossi was no longer racing for the factory team in 2021. Instead, he was given a seat at Petronas, while Fabio Quartararo was promoted in his place. The move paid off immediately: Quartararo defeated Bagnaia and soared to the top of the world. Yet even that title battle was arguably overshadowed by something more emotional – the farewell of the man who had been the defining figure of the past two decades in MotoGP: Valentino Rossi.

Máté Pestality

RALLYCAFE

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

A MEGÁLLÍTHATATLAN SPANYOL ZSENI

THE UNSTOPPABLE SPANISH GENIUS



Marc Márquez hihetetlen magasságba jutott

Marc Márquez reached incredible heights

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

Marc Márquez pofátlanul fiatalon lett világbajnok a MotoGP-ben, és sokszor, sokféleképpen mutatta meg a világnak, hogy bármilyen nehéz helyzetből képes felállni. A spanyol klasszis harcolt Valentino Rossival, hatszor ment mennybe a Hondával, rengeteg rekord fűződik a nevéhez, és most, 32 évesen is úgy motorozik, ahogy a világon senki más. Portré a gyorsasági motorversenyzés egyik legnagyobbjáról.

Marc Márquez became a world champion in MotoGP at a ridiculously young age, and has shown the world – many times, in many ways – that he can rise from any difficult situation. The Spanish star fought Valentino Rossi, won six titles with Honda, holds countless records, and even at 32, he still rides like no one else in the world. A portrait of one of the greatest figures in motorcycle racing.

NÉGYÉVESEN KEZDTE

Amikor Marc Márquez 1993-ban megszületett a spanyolországi Cerverában, valószínűleg még a szülei sem sejtették, hogy belőle lesz az egyik legsikeresebb és legjobb motorversenyző, aki valaha élt. A karrierjét egy karácsonyi ajándék állította pályára: négyévesen megkapta élete első motorját. A spanyol kissrácról hamar kiderült, hogy őrületesen tehetséges: az első motorja után mindössze három évvel már gyorsasági motoros bajnokságban döntögetett.

HE STARTED AT FOUR

When Marc Márquez was born in 1993 in Cervera, Spain, not even his parents could have imagined he would become one of the most successful and greatest motorcycle racers of all time. His career was set in motion by a Christmas present: at the age of four, he received his first motorbike. It quickly became clear that the Spanish youngster was insanely talented – just three years later, he was already competing in road racing championships.

He diligently collected trophies and medals, showing great skill in national and regional championships. It's no surprise that many took notice of his talent, and in 2008 came the breakthrough: Márquez made his debut in the 125cc class of the Grand Prix motorcycle World Championship – the same class that Gábor Talmácsi had won a year earlier. At fifteen, Márquez finished the season in thirteenth place, but had already made an impression: he took third place at Donington Park, marking his first world championship podium.



Márquez rendkívül már nagyon fiatalon megmutatta magát a Moto3-ban / Márquez showed his potential in Moto3 at a very young age

Fotó/Photo: KTM Images / Red Bull Content Pool

Szorgalmasan gyűjtögette a kupákat és érmeket, ügyesen motorozott az országos és regionális bajnokságokban. Talán nem meglepő, hogy többen felfigyeltek a tehetségére, ami 2008-ban meg is hozta az áttörést: Marc Márquez ekkor állt rajthoz először a gyorsaságimotoros-vb 125 köbcentis kategóriájában – ahol egyébként egy évvel korábban Talmácsi Gábor lett világbajnok. A tizenöt éves Márquez végül tizenharmadik helyen zárta a szezont, de már ekkor megmutatta, hogy mire képes: a Donnington Parkban harmadik lett, az volt élete első világbajnoki dobogós helyezése.

2009-ben már gyári KTM-mel vágott neki a szezonnak: Spanyolországban ismét dobogóra állhatott, sőt, Franciaországban megszerezte élete első pole pozícióját is. A 2009-es szezont végül a nyolcadik helyen zárta. 2010-ben rátett egy

...Márquez nem okozott csalódást: a szezon negyedik futamától kezdve öt versenyt nyert zsinórban...

újabb lapáttal: leigazolt az Ajo Motorsporthoz, ahol végre felülhetett az akkoriban legütőképesebbnek számító Derbire. Márquez nem okozott csalódást: a szezon negyedik futamától kezdve öt versenyt nyert zsinórban (Mugello, Silverstone, Assen, Barcelona és Sachsenring), ami előtte csak Valentino Rossinak sikerült 1997-ben. Ezután további öt futamon állhatott a dobogó legfelső fokára, ezzel 2010-ben be is húzta élete első világbajnoki címét.

125 UTÁN 600

2011-ben Márquez komoly szakmai kihívással találta szembe magát: a Moto2-ben folytatta, vagyis a 125-ös kétütemű versenymotor után egy sokkal gyorsabb, 600-as négyüteművel kellett bizonyítania. Bár a szezon rosszul indult, hiszen az első három futamon nem szerzett pontot, a negyedik versenytől kezdve biztossá vált, hogy a spanyol a Moto2-ben is lazán megállja a helyét. Először Le Mans-ban nyert, aztán további hat fordulóban is a dobogó legtetejére állhatott, amivel csúnyán megizzasztotta a kategória éllovasát, Stefan Bradlt.

Végül Márqueznek nem adta ki a bravúr: Malajziában nagyot zakózott az edzésen, megsérült a látóidege, így a szezon utolsó két versenyhétvégéjén nem állhatott rajthoz. Bár a világbajnoki címet elbukta, és a motorsportban nincs olyan, hogy mi lett volna, az így is tisztán látszott, hogy már az első szezonjában kőkeményen megmutatta a Moto2 mezőnyének, hogy ki az a Marc Márquez. Ahogy azt a legtöbben sejtették,

...Márquez didn't disappoint: from the fourth race of the season, he won five in a row...

In 2009, he raced with a factory KTM: he stood on the podium again in Spain, and in France he claimed his first-ever pole position. He finished the 2009 season in eighth place. In 2010, he took it up another level: he joined Ajo Motorsport, where he finally rode the then-dominant Derbi. Márquez didn't disappoint: from the fourth race of the season, he won five in a row (Mugello, Silverstone, Assen, Barcelona, and Sachsenring), something only Valentino Rossi had managed before in 1997. He went on to win five more races, securing his first world title in 2010.

FROM 125 TO 600

In 2011, Márquez faced a serious professional challenge: he moved up to Moto2, meaning he had to prove himself on a much faster 600cc four-stroke bike after the 125cc two-stroke machine. Although the season started badly – he didn't score any points in the first three races – from the fourth round onwards it became clear that the Spaniard could hold his own in Moto2 as well. He took his first win at Le Mans, followed by six more victories, putting serious pressure on championship leader Stefan Bradl.



Márquez már első Moto2-es idényében sem volt messze a végső győzelemtől

Márquez was not far from the ultimate victory even in his first Moto2 season

Fotó/Photo: GEPA pictures / Red Bull Content Pool



2012-ben már senki nem tudta megállítani Márquezt a középső géposztályban

In 2012, no one could stop Márquez in the middle class

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

nem kellett sokat várni az áhított címre: 2012-ben tizenhét futamból kilencet megnyert a Moto2-ben, a szezont komoly pontelőnnyel zárta Pol Espargaró előtt, így magabiztosan behúzta a világbajnoki címet.

HONDA, KIRÁLYKATEGÓRIA, DIADAL

Teljesen egyértelmű volt, hogy Márqueznek a MotoGP-ben a helye: ezt a Honda is így gondolta, és a 2013-as szezonra leigazolta a megállíthatatlan spanyol srácot. Nem árt megemlíteni, hogy itt még mindig csupán húszéves volt, tehát szemtelenül fiatalon kapott olyan lehetőséget, amelyről a legtöbb motorversenyző még álmodni sem mer. Ráadásul nem valami sokadrangú csapathoz került: a Honda akkoriban a mezőny egyik legpotensebb motorját szállította.

Márquez csapattársa az a Dani Pedrosa lett, aki 2012-ben épp csak lemaradt a világbajnoki címről a yamahás Jorge Lorenzo mögött. Ő vélhetően nem örült a fiatal titán érkezésének. Márquez már a szezon elején tokostul rúgta rá az ajtót

In the end, Márquez couldn't pull off the miracle: in Malaysia, he crashed heavily in practice, injuring his optic nerve, which forced him to miss the final two race weekends of the season. Although he lost the title – and motorsport doesn't deal in "what ifs" – it was already clear that even in his first season, Márquez had made a serious impact on the Moto2 field. As most had predicted, the long-awaited title wasn't far off: in 2012, he won nine of the seventeen races in Moto2 and wrapped up the season with a strong points lead over Pol Espargaró, securing the world championship with confidence.

HONDA, THE PREMIER CLASS, TRIUMPH

It was absolutely clear that Márquez belonged in MotoGP – and Honda thought so too, signing the unstoppable Spanish rider for the 2013 season. It's worth noting that he was still only twenty, meaning he received an opportunity most racers wouldn't even dare to dream of at such a young age. And it wasn't with some backmarker team: Honda at the time had one of the most competitive bikes on the grid.

Márquez's teammate was Dani Pedrosa, who had narrowly missed the world title in 2012 to Yamaha's Jorge Lorenzo. Pedrosa likely wasn't thrilled about the arrival of the young prodigy. Márquez made a statement from the very start of

...Márquez finished on the podium in every race he finished...

the season: he took third in Qatar, making it clear he had his eyes on the title even as a rookie. If anyone had doubts after the first race, the Spanish rider quickly dispelled them: he won the second round of the season. In doing so, he broke a record – no one had ever won a premier class race at such a young age.

What followed was a run of form rarely seen in the sport: Márquez finished on the podium in every race he finished. Despite coming away with zero points from two races, he still managed to edge out defending champion Lorenzo by four points. With that, Márquez etched his name permanently into the history of motorcycle racing. He became the youngest rider ever to win the premier class title. And he did it in his debut season – something last achieved by Kenny Roberts in 1978. But that wasn't all: only three other riders – Mike Hailwood, Phil Read, and Rossi – had ever won titles in three different categories.

NO STOPPING FROM THERE

Márquez stayed with Honda, and in 2014 pulled off something that left everyone wide-eyed: he won the first ten races of the season in a row. Then he won three more, securing the championship with a hefty points lead over seven-time

RALLYCAFE

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

a többiekre: Katarban azonnal bezsebelt egy harmadik helyet, ezzel nem túl finoman jelezte, hogy már az első szezonjában is igényt tart a trónra. Ha az első futam után bárkinek kétségei lettek volna, azt a spanyol pilóta nagyon hamar eloszlatta: az

...Márquez már a szezon elején tokostul rúgta rá az ajtót a többiekre...

idény második futamán a dobogó legtetejére állhatott. Utóbbival rekordot döntött, hiszen előtte még senki nem tudott ennyire fiatalon futamot nyerni a királykategóriában.

Ezután olyan diadalmenet kezdődött, amilyet ritkán lát a sportág: Márquez minden versenyen dobogóra állt, amin célba ért. Két futamon nullázott, de még így is négy ponttal megverte a címvédő Lorenzót. Ezzel Márquez örökre beírta magát a gyorsasági motorversenyzés történelmébe. Ő lett a legfiatalabb versenyző, aki világbajnok lett a királykategóriájában. Ráadásul mindezt az első szezonjában hozta össze, ami előtte utoljára Kenny Robertsnek sikerült 1978-ban. De ez még nem minden: Márquezen kívül összesen három pilóta (Mike Hailwood, Phil Read és Rossi) tudta összehozni, hogy három kategóriában is világbajnok lett.

INNEN MÁR NEM VOLT MEGÁLLÁS

Márquez maradt a Hondánál, és 2014-ben olyat gurított, amit valószínűleg mindenki kerek szemekkel nézett: zsinórban megnyerte a szezon első tíz versenyét. Azután behúzott még hármat, így vaskos pontelőnnyel nyerte a világbajnokságot a hétszeres királykategóriás világbajnok Rossi előtt. Elérkeztünk 2015-be, abba a botrányokkal teli évbe, amikor Rossi és Márquez konfliktusa elérte a csúcsát.

A vádakkal és csúnya taktikázással teli év leghírhedtebb pillanata az volt, amikor Malajziában Rossi és Márquez összeakadt a futamon. Egy hosszú, több szempontból sem épp sportszerű eseménysorozat végeredménye volt ez, amiből végül Rossi jött ki szerencsétlenül. Az olasz klasszis komoly esélyekkel indult, de végül elbukta a világbajnoki címet. A Honda versenyzője 2015-ben harmadik lett a világbajnokságban.

Márquez azonban nem állt meg itt: 2016-ban, 2017-ben, 2018-ban és 2019-ben is megszerezte a MotoGP világbajnoki címét. A 2019-es volt Márquez nyolcadik végső győzelme, amiből hatot a legmagasabb kategóriában szerzett. Utóbbival egy bajnoki címre van Valentino Rossitól, aki héttel zárta profi pályafutását.

SÉRÜLÉSEK ÉS HANYATLÁS

2020-ban a világjárvány kitörése miatt a tervezettnél jóval később indult a szezon. Az akkor még mindig csak 27 esztendős pilóta Jerezben ígéretesen motorozott, azonban néhány körrel a verseny vége előtt hatalmasat bukott: a motor rá-



Márquez előbb a legfiatalabb futamgyőztes...

Márquez was first the youngest race winner...

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool



...majd a legifjabb világbajnok lett a királykategóriában

...then became the youngest world champion in the premier class

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

www.rallycafe.hu



2019-ben Márquez már a nyolcadik vb-címét zsebelte be, és megállíthatatlannak tűnt

In 2019, Márquez claimed his eighth world championship and seemed unstoppable

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

esett a kezére, és eltörte azt. Márquezt sikeresen megműtötték, és a következő hétvégén el is indult, ami nem bizonyult jó döntésnek. A karjában lévő titánlemez eltört a terheléstől, Márquez pedig visszalépett, nem állt rajthoz több versenyen 2020-ban. A felkarcsontját újra meg kellett műteni, mivel több hónap után sem gyógyult úgy, ahogy kellett volna. Összesen kilenc hónapot kellett kihagynia a sérülés miatt, ami saját elmondása szerint karrierje legnehezebb időszaka volt.

Márquez 2021-ben, a szezon harmadik versenyhétvégéjén, Portimãóban tért vissza, ahol a hetedik helyen ért célba. Bár a korábbi sérülései erősen hátráltatták, úgy tűnt, hogy fokozatosan visszatérhet a korábbi formájához. Nem így történt: motokrosszozás közben bukott, és ismét – úgy, mint 2011-ben – a látásával adódtak problémák. Szerencsére meggyógyult, a 2021-es világbajnokságot pedig a hetedik helyen zárta.

A korábbi sérülések és a Honda hanyatlása Márquez 2022-es és 2023-as szezonját is beárnyékolták. A hatszoros királykategóriás világbajnok 2022-ben tizenharmadik, 2023-ban tizennegyedik helyen zárta a bajnokságot, amihez nagyban hozzájárult, hogy rengeteg futamot kellett kihagynia műtétek és a változatlanul messze nem tökéletes fizikai állapota miatt.

MARC MÁRQUEZ, A FŐNIX

A hosszú, keserves küzdelem után 2024-ben indult Márquez feltámadása. Ebben az évben szakított a nevével szorosan összefonódó Hondával, és a Gresini Racinghez igazolt tesója, Álex Márquez mellé. Az idősebbik fivér életében először egy

premier class champion Rossi. This brought us to 2015, the infamous year full of controversy, when the conflict between Rossi and Márquez reached its peak.

The most notorious moment of a season full of accusations and dirty tactics culminated in Malaysia, where Rossi and Márquez clashed during the race. It was the result of a long,

"...Márquez didn't stop there he won the MotoGP title again in 2016, 2017, 2018, and 2019..."

complex, and far-from-sportsmanlike series of events, and ultimately, it was Rossi who came out worse. The Italian legend had a strong chance at the title but lost out in the end. The Honda rider finished the 2015 championship in third place.

But Márquez didn't stop there: he won the MotoGP title again in 2016, 2017, 2018, and 2019. The 2019 crown marked

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool



Márquez 2020-ban súlyosan megsérült / Márquez suffered a serious injury in 2020

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool



A Hondával töltött utolsó évek gyötrelmesen teltek Márquez számára

The final years with Honda were painfully difficult for Márquez

Márquez's eighth world championship, six of them in the premier class. That put him just one title behind Valentino Rossi, who ended his career with seven premier class crowns.

INJURIES AND DECLINE

In 2020, the season started much later than planned due to the pandemic. The then-27-year-old rider looked promising in Jerez but suffered a massive crash just a few laps before the end of the race: the bike landed on his arm, breaking it. Márquez underwent successful surgery and lined up again the following weekend – which proved to be a mistake. The titanium plate in his arm broke under the stress, and Márquez withdrew, not racing again that season. His upper arm had to be operated on again, as it hadn't healed properly even after several months. In total, he missed nine months – his most difficult period as a racer, by his own admission.

Márquez returned in 2021 at the third round of the season in Portimão, where he finished seventh. Though his previous injuries seriously hindered him, it looked as though he might gradually return to his former form. But it wasn't to be: he crashed while riding motocross and again suffered vision problems – just like in 2011. Fortunately, he recovered, and ended the 2021 season in seventh place.

Previous injuries and Honda's decline overshadowed Márquez's 2022 and 2023 seasons. The six-time MotoGP world champion finished thirteenth in 2022 and fourteenth in 2023, largely due to missing many races for surgeries and remaining far from full physical fitness.



Márquez a Ducatin, a Gresini színeiben ismét meg tudta csillogtatni tudását

Riding the Ducati for Gresini, Márquez was once again able to showcase his skills

Fotó/Photo: Ducati Media House



A gyári Ducatinál Márquez újra a régi fényében tündöklöl / At the factory Ducati, Márquez is shining again in his old glory

Ducati nyergében vághatott neki a szezonnak. Egész évben pompásan motorozott, látszott, hogy ezúttal tényleg megvan rá az esély, hogy visszatérjen a régi önmagához. A 2024-es szezon csúcspontja Márquez számára egyértelműen az volt, amikor Aragóniában, a szezon tizenkettedik futamán, bő három év után ismét nyerni tudott.

„...a nyolcszoros világbajnok őrületes formában van...”

2024-ben Jorge Martín lett a világbajnok, az ezüstöt Francesco Bagnaia húzta be, Marc Márquez pedig a dobogó legalsó fokára állhatott. A gyári Ducatinál látták, hogy a nyolcszoros világbajnok őrületes formában van, így gyorsan leigazolták Enea Bastianini helyére. Ennél jobb döntést nem is hozhattak volna: Márquez 2025-ben olyan parádésan motorozik, amire évek óta nem volt példa. Egészen más dimenzióban mozog, mint bármelyik másik versenyző: A sprinten szinte verhetetlen, és vasárnapi futamon is baromi nehéz elkapni. A hatszoros MotoGP-világbajnok idén nyerni jött, és ha így folytatja, 2025-ben összehozhatja a hetedik bajnoki címét is a királykategóriában.

Jakusovszky Kristóf

MARC MÁRQUEZ, THE PHOENIX

After a long and painful struggle, Márquez's comeback began in 2024. That year, he parted ways with Honda – the team with which his name was closely associated – and joined Gresini Racing alongside his brother, Álex Márquez. For the first time in his career, the older Márquez rode a Ducati. He was excellent all year – it was clear that this time he truly had a chance to return to his old self. The highlight of the 2024 season came at round twelve in Aragón, where Márquez won again after more than three years.

Jorge Martín was the 2024 world champion, Francesco Bagnaia took second, and Marc Márquez stood on the third step of the podium. The factory Ducati team recognized that the eight-time world champion had rediscovered top form and quickly signed him to replace Enea Bastianini. They couldn't have made a better decision: in 2025, Márquez is riding with a brilliance not seen in years. He's operating on a completely different level to anyone else – nearly unbeatable in the sprint races and brutally hard to catch on Sundays. The six-time MotoGP champion came to win in 2025, and if things continue this way, he could well clinch his seventh premier class title.

Kristóf Jakusovszky



Joan Mir a kiegyensúlyozottságának köszönhetően lett világbajnok a MotoGP-ben

Joan Mir became MotoGP world champion thanks to his consistency

Fotó/Photo: Lukasz Swiderek / PSP / FIM Pictures

JOAN MIR – VILÁGBAJNOKI CÍM EGY FUTAMGYŐZELEMMEL

JOAN MIR – WORLD CHAMPION WITH JUST ONE RACE

Nem mindennapi karrierívet rajzolt magának Joan Mir. Az alsóbb géposztályokban, valamint első királykategóriás szezonjaiban is erős teljesítményt nyújtott, azonban 2022-ben egy törés következett be, amelyből azóta sem állt fel. De vajon mit csinált a motorozás előtt? Kihez csatlakozott 2018-ban, mielőtt feljuthatott a MotoGP-be? Hogyan keveredett a 2020-as trófeához? Mi okozhatta a törést? A következőkből ez is kiderül.

Joan Mir Mayrata egy spanyol versenyző, aki kétszeres világbajnoknak mondhatja magát, 2020-ban a MotoGP összetettbéli győzelmét is bezsebelte, de ne szaladjunk még ennyire előre. Eddig összesen tizenkét alkalommal intette le elsőként a kockás zászló, valamint további huszonegy dobogót jegyezhetett.

EGY ÚJABB TEHETSÉG

Mir 1997. február 1-jén látta meg a napvilágot Palma de Mallorca városában. A legtöbb versenyzővel ellentétben azonban viszonylag később csöppent bele a motorozás világába. Édesapja – akit szintén Joan Mirnek hívnak – gyermekkorában egy skateboard-üzletet üzemeltetett, így eleinte e sportág iránt érdeklődött. A motorsport iránti szeretete viszonylag későn alakult ki. Első lépésként elszegődött a Chicho Lorenzo nevével fémjelzett motoros iskolába, ahol azonnal lerítt róla, hogy igenis van tehetsége a motorozáshoz.

Ennek egyébként két oka is volt. Egyrészt Joan Perelló 2011-ben teljes szezont futhatott a 125 köbcentis kategóriában. Érdekesség, hogy a 36-os is innen származtatható,

...azonnal lerítt róla, hogy igenis van tehetsége a motorozáshoz...

ugyanis unokatestvére is ezt a számot használta. Másrészt ekkor már a sorozatot is követte, és Valentino Rossitól inspirálódott a legtöbbet. 2022-ben elárulta, a kedvenc jelenete a Jorge Lorenzo elleni manővere, amelyet a 2009-es Katalán Nagydíjon mutatott be.

2013-ban már a Red Bull Rookies Cupban húzhatta a gázkart. Tehetsége ebben a sorozatban is hamar megmutatkozott. Első versenyén, Austinban kapásból az első tízben zárt, a silverstone-i második viadalon pedig a dobogó középső foka is összejött neki. Az első győzelemre a második idényig kellett

Joan Mir's career trajectory has been anything but ordinary. He delivered strong performances in the junior categories and during his early years in the premier class, but his form took a drastic dip in 2022 – from which he has yet to recover. But what did he do before racing? Who did he join in 2018 before stepping into MotoGP? How did he end up clinching the 2020 title? And what exactly triggered his downfall? All of that becomes clear below.

Joan Mir Mayrata is a Spanish rider and a two-time world champion, having sealed the 2020 MotoGP crown. But let's not get ahead of ourselves. To date, he has crossed the line first on twelve occasions and recorded a further 21 podium finishes.

ANOTHER RISING TALENT

Born on 1 February 1997 in Palma de Mallorca, Mir took a slightly different path compared to most racers, entering the world of motorcycles relatively late. His father – also named Joan Mir – ran a skateboard shop when Joan was a child, meaning his early interest lay in board sports. It took time for his love of racing to develop. His first proper step into the sport came at Chicho Lorenzo's racing school, where his natural talent was immediately evident.

There were two key influences. Firstly, cousin Joan Perelló competed full-time in the 125cc category in 2011. That's where the iconic number 36 comes from – it was Perelló's number. Secondly, Mir was already a keen MotoGP follower and took most of his inspiration from Valentino Rossi. In 2022, he revealed that his all-time favourite moment was Rossi's daring move on Jorge Lorenzo at the 2009 Catalan GP.

By 2013, he was on the Red Bull Rookies Cup grid, and his talent was just as apparent there. He broke into the top ten on debut in Austin and claimed a podium at Silverstone. His first

...his natural talent was immediately evident...

win came the following season at Jerez, triggering a breakthrough year. He picked up two further victories and narrowly lost the title to a certain Jorge Martín by just 57 points.

In 2015, he stepped up to the CEV Moto3 Junior World Championship and made a blistering start – winning four of



Bár kikapott Jorge Martíntól (88-as), Mir (36-os) már a Red Bull Rookies Cupban bizonyított

Although he lost to Jorge Martín (88), Mir (36) had already proven himself in the Red Bull Rookies Cup

Fotó/Photo: Gold & Goose/Red Bull Content Pool

várni, az áttörés Jerezben következett be. A sikert további két győzelem követte, összetettben pedig 57 ponttal kapott ki egy bizonyos Jorge Martíntól.

Mir 2015-ben már a CEV Moto3 Junior-vb-n indulhatott, ahol igencsak bekezdett, hiszen az első hat versenyből négyet behúzott. Albacetében azonban kiesett, utána pedig már nem tudta fenntartani ezt a szintet, és végül a negyedik helyen végzett a szezon végén. Örömét abban lelhette, hogy az Ausztrál Nagydíjon a sérült Hiroki Onót helyettesíthette a Moto3-ban. Ezt a futamot nem tudta befejezni, miután a 6. körben belekeveredett egy balesetbe.

A spanyol 2016-ban már teljes szezont futhatott a „harmadosztályban", és debütáló szezonja remekül sikerült. Spielbergben győzelmet ünnepelhetett, a szezon végén pedig az ötödik helyen zárt, aminek következtében az „Év újonca" címet is bezsebelte. Egy évvel később ennél is tovább ment, ugyanis összesen tíz diadalt jegyezhetett, a világbajnokságot pedig utcahosszal nyerte meg Romano Fenati előtt.

the opening six races. But a crash in Albacete halted his momentum, and he eventually finished fourth overall. One highlight was a Moto3 wildcard appearance at the Australian GP, where he substituted for the injured Hiroki Ono. Unfortunately, that race ended early due to a lap 6 incident.

By 2016, Mir had secured a full-time Moto3 seat. His rookie season was a success, taking a win in Spielberg and finishing fifth overall – earning him Rookie of the Year honours. The following season, he stepped it up dramatically, winning ten races and cruising to the title ahead of Romano Fenati.

A FAST-TRACK ROUTE TO MOTOGP

He graduated to Moto2 in 2018 and, although he didn't win a race, he bagged four podiums and finished sixth overall. That was enough to catch the eye of Suzuki. By 2019, Mir was a MotoGP rider, joining the premier class after just one season in Moto2 – following in the footsteps of Maverick Viñales.

MEG SEM ÁLLT A MOTOGP-IG

2018-ban felkerült a Moto2-be, ahol ugyan győzni nem tudott, de összesen négyszer ünnepelhetett a dobogón, összettettben pedig hatodikként zárt. Ez az eredménylista pedig elég volt, hogy felkeltse a Suzuki vezetőségének figyelmét. 2019-ben már a MotoGP-ben kapott szerződést, és Maverick Viñales után ő volt a második olyan versenyző, akit úgy vittek fel a királykategóriába, hogy mindössze egy szezont teljesített a középső géposztályban.

Mir debütáló szezonja azonban messze nem a tervek szerint alakult. Ez persze nem az eredménylistája miatt mondható el, hiszen négyszer is az első tízben zárt, hanem egy sérülés miatt. A brnói szezonközi teszten hatalmasat esett, aminek következtében súlyos tüdősérülést szenvedett. Ennek kapcsán 2025 elején felidézte, hogy egy hét után tudott lábra állni. Ugyan keveset kommunikáltak a külvilág felé, de dokumentumfilmet kellett volna készíteniük azokról a hetekről. Végül két hétvégét kellett kihagynia, de azok után sem volt tökéletes állapotban. Bár ezt az eredményei nem annyira tükrözték...

AZ A BIZONYOS KURTA ÉVAD...

A 2020-as szezon azonban meghozta Mirnek a várt áttörést, igaz, a szóban forgó idény meglehetősen furcsán alakult. A sor a koronavírus-világjárvánnyal kezdődött, amely nem csupán jelentősen átszabta a programot, de a kezdést is egészen júliusig tolta el. Aztán Marc Márquez kiválásával jött az újabb fordulat. Ami pedig a megrendezett versenyeket illeti, szinte folyamatos volt a csillaghullás, és mindössze egy stabil pontja volt az élmezőnynek: maga Mir. Bár nehezen kezdődött számára a szezon, az Osztrák Nagydíjtól kezdve összekapta magát, és folyamatosan szállította a konzisztens eredményeket. Ez a megbízhatóság pedig a világbajnokságban csúcsosodott ki, ugyanis az aragóniai forduló után átvette a vezetést, azt pedig már ki sem engedte a kezei közül. Az akkor 23 éves versenyző úgy hódította el a címet, hogy mindössze egyszer állhatott fel a pódium legfelső fokára, és még az is belefért, hogy Portugáliában nullázzon. Kontextusba helyezve ezt a megdöbbentő adatot, és bebizonyítva a szezon szürrealitását és kiszámíthatatlanságát, Fabio Quartararo úgy lett nyolcadik, hogy háromszor is nyert.

Mir 2021-es idénye szintén a megbízhatóság jegyében telt. Amikor célba ért, azt kivétel nélkül az első tízben tette. Ez azonban ezúttal nem kamatozott, de így is elcsente az összettebéli bronzérmet. Sőt, a 2022-es év eleje is remekül indult, Portimãótól azonban csőstül jött a baj.

TÁVOZIK A SUZUKI, ÉRKEZNEK A GONDOK – TALÁN AZ ALSÓNEMŰK MIATT?

A szóban forgó versenyt nem fejezte be, ezzel pedig egy hihetetlen pechszéria kezdődött el számára. Ezen nagydíjhétvégétől lapzártánkig ötvenhét főfutamot teljesített, ebből



Mir 2017-ben Moto3-as világbajnok lett

In 2017, Mir became Moto3 world champion

Fotó/Photo: Nuno Laranjeira/FIM Pictures

However, his debut campaign didn't quite go to plan. While he did manage four top-ten finishes, a huge crash during a Brno test changed the narrative. He suffered a serious lung injury and later recalled in early 2025 that it took him a week to stand on his own two feet. While little was communicated at the time, Mir later admitted that those weeks could've been the subject of a documentary. He missed two rounds, and even after his return, was far from fully fit – though that wasn't always obvious from his results.



2020-ban Mir bajnoki címre vezette a Suzukit

In 2020, Mir led Suzuki to the championship

Fotó/Photo: GIGI SOLDANO/DPPI Media



Mir a Suzukival vált sikeressé, de a gyártó kivonulása miatt új motor után kellett néznie

Mir found success with Suzuki, but had to look for a new bike due to the manufacturer's withdrawal

Fotó/Photo: Michelin Motorsport Moto / Flickr

mindössze huszonötöt tudott befejezni. Ráadásul az idény első harmadában hivatalossá vált, hogy a Suzuki kivonul a MotoGP-ből. Ez a döntés sokként érte a spanyolt, aki a hír hallatán elsírta magát. Ennek fejébe Spielbergben megsérült, és bokatörést szenvedett, aminek következtében négy fordulót is ki kellett hagynia. Bár meg-meg tudott villanni, de összességében elmondható, hogy ez az év elindította a lejtőn Mirt, és azóta is megállíthatatlanul száguld a szakadék felé.

...ennek ellenére is elképesztően pechesen alakul az évada...

Persze azért jó dolog is történt vele, ugyanis ez év nyarán feleségül vette Alejandra Garro Lópezt, az esküvőn pedig többek között Remy Gardner és Tito Rabat is feltűnt. Ebben a periódusban az is biztossá vált, hogy hiába a Suzuki távozása, Mir mégsem marad ülés nélkül, ugyanis a Honda csapott le a spanyolra. Csapattársa pedig az a Márquez lett, aki vele kapcsolatban korábban kiemelte, hogy kellőképpen agresszív, de gyengéje, hogy nem tudja megnyerni a versenyeket.

A Hondára való váltás is ígéretesen indult. Az előszezon alatt annyira lenyűgözte az aranyszárnyasok konstrukciója, hogy haza is vitt egyet. Mindezt úgy, hogy a Suzukinál töltött időszaka alatt még nem rendelkezett motoros jogosítvánnyal közúton. Az idény azonban meglehetősen nehezen alakult

THE SHORTEST OF SEASONS... WITH THE BIGGEST PRIZE

2020 brought the breakthrough Mir was looking for – though the season itself was anything but normal. COVID-19 wreaked havoc on the calendar, delaying the start until July. Then came Marc Márquez's injury, which turned the title race on its head. In the chaos that followed, only one rider remained consistently strong: Mir. After a shaky start, he hit his stride from the Austrian GP onwards and began to deliver steady results.

That consistency became his greatest asset. He took over the championship lead in Aragón and never looked back. Aged just 23, he sealed the title with only one race win – and even a DNF in Portugal didn't derail his charge. To put it into context: Fabio Quartararo finished eighth in the standings despite winning three races. The surreal nature of the season made Mir's calm approach all the more effective.

Mir's 2021 season continued in similar fashion. Every time he saw the chequered flag, he was inside the top ten. It wasn't enough to retain the title, but he still secured third overall. And even the start of 2022 looked promising – until disaster struck in Portimão.

SUZUKI LEAVES, THE STRUGGLES BEGIN – WAS IT THE UNDERWEAR?

That race ended in retirement – and marked the beginning of a nightmare run. From that Grand Prix until the present, Mir has started 57 main races and finished just 25. To make matters worse, it became official early in the season that Suzuki would exit MotoGP. The news devastated Mir – he later admitted he broke down in tears when he found out. Then came another blow: a fractured ankle in Spielberg forced him to miss four rounds.

Though he occasionally showed flashes of speed, 2022 was clearly a turning point – and not for the better. Since then, his form has spiralled – it's been a freefall ever since.

Not everything was negative, though. That summer, he married Alejandra Garro López, with notable guests including Remy Gardner and Tito Rabat. Despite Suzuki's exit, Mir didn't end up without a seat – Honda signed him, pairing him with

...a crash in Mugello ruled him out of not only the Italian GP but two subsequent rounds as well...

Marc Márquez, who once said Mir was aggressive enough to fight at the front, but lacked the ability to win races.

The move to Honda began with optimism. Mir was so taken by the bike during pre-season testing that he took one home. Ironically, he didn't even have a road licence during his time with Suzuki. But the season quickly unravelled. A crash in

RALLYCAFE

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

a számára. A mugellói edzésen újabb sérülést szenvedett, aminek következtében nemcsak az Olasz Nagydíj hátralévő részét, hanem az elkövetkezendő két fordulót is ki kellett hagynia. Mindössze egyszer fért be az első tízbe, az Indiai Nagydíjon az ötödik helyen látta meg a kockás zászlót.

A 2024-es esztendő még ennél is rosszabbul sikerült. Ebben az évben egyszer sem végzett az első tízben, már ami a főfutamokat illeti. Ha a teljes szezonos pilótákat nézzük, mindössze csapattársát, Luca Marinit tudta megelőzni. 2025 februárjában elárulta, nagyon sokáig nem élvezte ezeket az éveket és a versenyzést, és csak muszájból ment el a hétvégékre. Akkor úgy fogalmazott, tisztában van vele, hogy amennyiben nem az ő szája íze szerint alakulnak a dolgok, akkor lejtmenetbe kerül, mert el van kényeztetve. Ennek ellenére mégis hosszabbított az aszakaiakkal, és 2026-ig biztosan a most már Castrol logóval ellátott vasat fogja terelni.

Az idei szezonra már egy jóval ígéretesebb koncepciót kapott a feneke alá, ennek ellenére is elképesztően pechesen alakul az évada. A szezon első negyedében inkább saját hibákból nem látta meg a kockás zászlót, az elmúlt hétvégéken viszont rendre összeakadt versenytársaival. Ezt pedig házon belül is már csak némi iróniával tudják konstatálni...

Egy dolog biztos: Mirnek van egy sajátos rituáléja a versenyek előtt. Amikor felveszi a bőrruhát, először a jobb csizmáját és kesztyűjét veszi fel. A fejét és a fát is megérinti, mielőtt kigurul a pályára, és csak a bal oldalról száll fel a motorra. Külön érdekesség, hogy a kék alsónemű hordását is elhagyta, mivel úgy véli, az balszerencsét hoz neki.

Szántó Dávid

Mugello ruled him out of not only the Italian GP but two subsequent rounds as well. His best result? Fifth in India – his only top-ten of the year.

Things got worse in 2024. He failed to finish inside the top ten in any main race. Among full-time riders, only team-mate Luca Marini fared worse. In February 2025, Mir admitted that he hadn't enjoyed racing for a long time and had only shown up out of obligation. He added that when things don't go his way, he tends to spiral – calling himself "spoiled" in that regard.

...bad luck continues to hound him...

Yet despite everything, he extended his contract with Honda and is now confirmed to race their Castrol-backed machine through 2026.

This year's package is a step forward on paper – but bad luck continues to hound him. Early-season crashes were largely of his own making; lately, it's been contact with other riders. Even within the team, the situation is met with a shrug and a dose of dry humour.

One thing has remained constant: Mir's quirky race-day rituals. He always puts on his right boot and glove first, taps both his helmet and the bike before heading out, and mounts from the left side only. Oh – and he's ditched his blue underwear too, convinced it brings bad luck.

Dávid Szántó

Fotó/Photo: Honda Racing Corporation



A Hondánál Mir egyelőre nem találta meg a számításait

Mir has yet to find his footing at Honda

AZ ÖRDÖG, MINT FRANCIAORSZÁG BÜSZKESÉGE

EL DIABLO: THE PRIDE OF FRANCE



Fabio Quartararo lett Franciaország első királykategóriás világbajnoka

Fabio Quartararo became France's first premier class world champion

Fotó/Photo: Yamaha Racing

Ugyan már fiatalon nagy sikereket ért el, nem mindig volt egyértelmű, hogy Fabio Quartararo a MotoGP-ben is megállja a helyét. Ám végül felnőtt a feladathoz, és 2021-ben visszajuttatta a Yamahát a csúcsra. El Diablo ezzel örökre beírta magát a történelemkönyvekbe, hiszen ő lett a királykategória első francia bajnoka.

TESTET ÖLT AZ ÖRDÖG

Fabio Alain Quartararo 1999. április 20-án látta meg a napvilágot Nizzában. Egy olasz, pontosabban szicíliai gyökerű családba született meg, amelytől nem volt idegen a motorsport. Édesapja, Étienne egy ideig maga is versenyzett kétkerekű gépekkel, a 125 köbcentis kategóriában francia bajnokságot nyert, később pedig indult a 250 köbcentis géposztály világbajnoki futamán.

A fiatalabb Quartararo pályafutása alig négyéves korában kezdődött Franciaországban. Viszont ahhoz, hogy ideálisabb körülmények között, jobb lehetőségek mellett készülhessen, a család később Barcelonába költözött. A fő vonzerőt a Katalán Királyi Autóklub versenysorozatai jelentették, amelyek meghozták az első sikereket is az ifjú tehetség számára, hiszen sorban az 50, a 70 és a 80 köbcentis mezőnyben is bajnokká avatták. Emellett 2012-ben megnyerte a rangos Mediterrán pre-Moto3-as szériát is.

...az 50, a 70 és a 80 köbcentis mezőnyben is bajnokká avatták...

Ebben az időszakban még egy jelentős dolog történt Quartararóval: megkapta a mai napig használt El Diablo, vagyis Az Ördög becenevet. Ekkor egy olyan sisakot használt, amelyet egy piros ördög díszített, és ennek következtében vetélytársai ráaggatták a nevet, amelyet aztán felvállalt és a mai napig használ. Saját elmondása szerint ezzel azt üzeni, folyamatosan azért dolgozik, hogy a sebességének hála félelmetes legyen a pályán.

Quartararo 2013-tól már a világ akkor legerősebbnek tartott utánpótlás-sorozatában, a Spanyol Moto3-as bajnokságban tűnt fel. Az idény elején hullámzó teljesítményt nyújtott, de az utolsó három futamot megnyerte. Ez pedig elég volt ahhoz, hogy alig 1 ponttal megelőzve Marcos Ramírezt a széria addigi legfiatalabb bajnokává váljon. 2014-re pedig világbajnoki rangot kapott a sorozat: ez lett a FIM Moto3-as junior-világbajnokság. Az újdonsült széria első szezonjában nem volt ellenfele a nizzai motorosnak, tizenegy versenyből kilencet az első, a maradék kettőt pedig a második helyen fejezett be, és magabiztosan hozta el a bajnoki címet.



Quartararo már fiatalon megvillantotta tehetségét

Quartararo showed his talent early on

Fotó/Photo: Box Repsol

Although he tasted success at a young age, Fabio Quartararo's path to MotoGP prominence wasn't always guaranteed. But he ultimately rose to the challenge, and in 2021, he returned Yamaha to the top step. With that, El Diablo etched his name into the history books as the first-ever French premier class World Champion.

THE DEVIL TAKES FORM

Fabio Alain Quartararo was born on 20 April 1999 in Nice, France, into a family with Sicilian roots and a connection to motorsport. His father, Étienne, was a former motorcycle racer himself, having won the French championship in the 125cc category and even competed in a 250cc World Championship round.

Quartararo's own career began at the age of just four in his native France. However, in pursuit of better training conditions and opportunities, his family relocated to Barcelona. There, the Catalan Royal Automobile Club's racing series provided the perfect launchpad for the youngster, who went on to claim titles in the 50cc, 70cc and 80cc classes. In 2012, he added the prestigious Mediterranean pre-Moto3 title to his growing list of honours.



Fotó/Photo: Box Repsol

Első Moto3-as idényében Quartararo két dobogót szerzett / In his first Moto3 season, Quartararo earned two podiums

NEHÉZSÉGEK A MOTOGP ELŐSZOBÁJÁBAN

Kétségtelenül nagy dolog, amikor lényegében egyvalaki kedvéért változtatnak meg egy szabályt, Quartararóval pedig pont ez történt. Az utánpótlásszériákban elért sikerei 2014-re a gyorsaságimotoros-világbajnokság kapujába repítették, de oda akkor még 16 éves kor alatt senki sem nevezhetett. Viszont a szezon előtt az előírás alól felmentették a Moto3-as junior-világbajnokot, azaz Quartararót, aki így 15 évesen megérkezett a globális színpadra.

Az első Moto3-as idényében a korábbi 125-ös világbajnok Emilio Alzamora csapatával, a Monlau Competicióval, valamint a Hondával versenyzett. A szezon nagyszerűen indult a francia pilóta számára, hiszen a második fordulóban rögtön felállhatott a dobogóra, méghozzá a második fokára. Ezt később még egy dobogó követte, azonban az év további részében a biztató eredményei helyett inkább a bukásai domináltak. Az egyik esésben ráadásul meg is sérült, így öt versenyhétvégét ki kellett hagynia. A következő szezonban már a Leopard Racing KTM-jén ült, az áttörése viszont továbbra is elmaradt. Ebben az évben egyszer sem ért oda a dobogóra, és három helyet rontva tizenharmadik lett a tabellán.

Mindezek ellenére lehetőséget kapott a továbblépésre, és 2017-ben a Pons Racing pilótájaként terelgetett egy Moto2-es Kalexet. Azonban a középső kategória sem ízlett túlzottan Quartararónak. Legjobb eredményként egy hatodik helyet tudott felmutatni, az összetettben pedig megismételte előző

It was during this period that Quartararo earned the nickname he still carries today: *El Diablo*. The moniker stemmed from a red devil graphic on his helmet, and it stuck after his rivals began calling him that. He embraced it fully, later saying the name reflected his aim to become a fearsome force on track through pure speed.

By 2013, Quartararo had stepped up to the Spanish Moto3 Championship, widely regarded as the toughest junior series

> ***...went on to claim titles in the 50cc, 70cc and 80cc classes...***

in the world at the time. His performances were inconsistent early in the season, but three consecutive victories to close out the year saw him edge Marcos Ramírez by a single point to become the series' youngest-ever champion. For 2014, the series was granted world championship status and became the FIM CEV Moto3 Junior World Championship. In its inaugural year, Quartararo was untouchable: nine wins from 11 races, with two runner-up finishes, sealing the title with ease.

GROWING PAINS ON THE ROAD TO MOTOGP

It's not every day that a rule is changed for a single rider – but Quartararo was that exceptional case. His achievements as the reigning FIM CEV Moto3 Junior World Champion earned



Fotó/Photo: PSP/Lukasz Swiderek

Hiába a barcelonai győzelem a Moto2-ben, Quartararo alsóbb kategóriás teljesítménye nem győzte meg a közvéleményt

Despite the win in Barcelona in Moto2, Quartararo's lower-class performance didn't convince public opinion

him a special exemption from the minimum age limit of 16, allowing the then-15-year-old to make his debut on the world stage in 2015.

In his rookie season, Quartararo raced with Monlau Competición, run by former 125cc World Champion Emilio Alzamora, aboard a Honda. He made an instant impact, finishing second in just his second Grand Prix. Another podium followed, but the rest of the season was marred by crashes, one of which caused an injury that sidelined him for five rounds. He switched to Leopard Racing and KTM for 2016, but a breakthrough remained elusive. He failed to score a single podium and dropped to 13th in the standings.

Despite that, he earned a Moto2 opportunity in 2017 with Pons Racing. However, the middleweight class didn't suit him much either. He finished the season with a best result of sixth and matched his previous year's championship position. A switch to Speed Up Racing in 2018 yielded some progress, including his first Grand Prix win and a second-place finish, but he still ended the campaign 10th overall – well below expectations.

It was at this point that Yamaha made the surprise call: Quartararo would join its new satellite outfit, Petronas SRT, for the 2019 season. While his early career flashes hadn't been forgotten, the announcement raised eyebrows given his



Fotó/Photo: Yamaha Racing

Első MotoGP-idényében Quartararo lett minden idők legfiatalabb időmérős győztese a legmagasabb géposztályban

In his first MotoGP season, Quartararo became the youngest ever pole sitter in the premier class

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

Quartararo harmadik királykategóriás idényére helyet cserélt Valentino Rossival

By his third premier class season, Quartararo swapped seats with Valentino Rossi



Fotó/Photo: PSP/Lukasz Swiderek

évi eredményét. 2018-ban ismét csapatot és gyártót váltott, hiszen a Speed Up igazolta le. Az olasz márkával egy győzelem és egy második hely is összejött, de a bajnokságban ezúttal sem sikerült megfelelnie a várakozásoknak, mivel csak tizedik lett.

Mindeközben a Yamaha bejelentette, hogy a 2019-es szezonban ***El Diablo*** lesz az új szatellitcsapata, a Petronas SRT pilótája. Bár Quartararo fiatalkori sikereit és megvillanásait nem felejtette el a közvélemény, sokan meglepődtek ezen a döntésen, látva a hullámzó teljesítményét. Az sem feltétlenül mellette szólt, hogy a gyorsaságimotoros-vb kisebb kategóriáiban négy év alatt négy csapatot és egyben négy gyártót járt meg, de kiugró sikereket egyikkel sem tudott elérni.

VÁLASZ A KÉTKEDŐKNEK: EGY IKON SZÜLETÉSE

Quartararo tehát a 2019-es szezonban már a Petronas színeit képviselte Franco Morbidelli csapattársaként. A francia pilótának pedig nem kellett sok idő, hogy mindenkinek megmutassa, helye van a MotoGP-mezőnyben. A tapogatózó kezdés után a negyedik fordulóban, a Spanyol Nagydíjon megvillantotta egyik fő erősségét: megszerezte a pole pozíciót. Ezzel 20 évesen és 14 naposan ő lett a valaha volt legfi-

...a következő idény még ennél is fényesebben kezdődött számára...

atalabb versenyző, aki időmérőt nyert a királykategóriában. És ugyan a jerezi futamot nem fejezte be, de „második hazájában”, Barcelonában – mellékesen ma is a környéken, Andorrában él – már egy második helyre tudta váltani az újabb rajtelsőségét. Ezt még további hat dobogó, majd egy bajnoki ötödik hely követte. Az összetettbeli eredménye értékét tovább növelte, hogy alig 19 ponttal maradt el a Yamaha legjobbjától, Maverick Viñalestől, a márka legendáját, Valentino Rossit pedig megelőzte.

A következő idény még ennél is fényesebben kezdődött számára, hiszen a jerezi szezonnyitón learatta első győzelmét, amelyhez azonnal hozzátett még egyet. Ám a szezon középső szakaszában problémái adódtak a motorral, majd egy sérülés is hátráltatta, így csak a csalódást jelentő nyolcadik helyen zárta az évet. Viszont ez sem tántorította el a Yamahát attól, hogy 2021-re „kicserélje” Rossival, tehát elő-

inconsistency. His record of four teams and four manufacturers in four years of Grand Prix racing – without standout results – didn't appear to bode well.

ANSWERING THE DOUBTERS: THE BIRTH OF AN ICON

By 2019, Quartararo had joined the newly formed Petronas Yamaha SRT outfit, lining up alongside Franco Morbidelli. It didn't take long for the Frenchman to show he belonged in the premier class. After a steady start, he showcased one of his greatest strengths at round four – securing pole position at the Spanish Grand Prix. At just 20 years and 14 days old, he became the youngest rider ever to claim a MotoGP pole.

Although he didn't finish the race in Jerez, he quickly bounced back in what is considered his "second home" of Barcelona – where he still lives nearby, in Andorra – converting another pole into a second-place finish. That podium marked the start of a remarkable rookie campaign, which yielded six more top-three results and fifth in the final



Fotó/Photo: Yamaha Racing

Quartararo visszarepítette a Yamahát a csúcsra

Quartararo brought Yamaha back to the top



Fotó/Photo: Yamaha Racing

Hiába a tetemes előny, Quartararo 2022-ben végül kikapott Francesco Bagnaiától

Despite a significant lead, Quartararo ultimately lost to Francesco Bagnaia in 2022

léptesse a gyári csapatba, a már levezető Doktort pedig a Petronas versenyzőjévé tegye meg.

Az gyorsan kiderült, hogy helyes döntés született, hiszen Quartararo egyaránt megnyerte a második és a harmadik futamot is, majd még három további győzelmet és öt dobogót jegyezhetett fel. Ami pedig ennél is fontosabb, hogy szoros bajnoki küzdelemben legyőzte Francesco Bagnaiát, és így hat év után újra csúcsra juttatta a Yamahát. A címet a misanói Emilia-romagnai Nagydíjon biztosította be, amelyen elég volt negyedikként célba érnie, miután Bagnaia az élről bu-

...a 2022-es szezonban Quartararo ismét sziporkázott...

kott. Ezzel ő lett a királykategória első francia világbajnoka. Érdemeit pedig hazájában is elismerték, és 2024-ben megkapta a legmagasabb francia kitüntetést, a Becsületrendet.

A 2022-es szezonban Quartararo ismét sziporkázott, három futamgyőzelem mellett ötször állhatott fel a dobogóra. Viszont négy alkalommal is nullázott, aminek következtében nem tudta újra felemelni a trófeát. A döntés ezúttal az utolsó fordulóra, a Valenciai Nagydíjra maradt, és mivel Bagnaia ez-

standings. Notably, he ended the year just 19 points behind Yamaha's top factory rider, Maverick Viñales, and outscored Valentino Rossi.

The following season began even more brightly. Quartararo kicked off the 2020 campaign with back-to-back victories at Jerez, appearing poised for a title challenge. But as the season wore on, technical issues with the bike and a mid-year injury derailed his momentum, and he slipped to eighth in the final classification. Nevertheless, Yamaha saw enough to make a bold call: for 2021, Quartararo was promoted to the

...Quartararo won both the second and third rounds of the season...

factory team, replacing Rossi – who moved to Petronas for what would become his final season.

That decision paid off immediately. Quartararo won both the second and third rounds of the season and went on to take three more victories and five additional podiums. Most importantly, he came out on top in a tense title battle against Francesco Bagnaia, delivering Yamaha's first premier class



Az elmúlt években Quartararo csak ritkán tudott jó eredményt elérni a gyenge Yamahával

In recent years, Quartararo has rarely been able to achieve good results with the weak Yamaha

úttal nem esett el, végül 17 ponttal megelőzte a negyedikként célba érő nizzai motorost. Bár egy királykategóriás bajnoki második hely után nem kell magyarázkodni, az eredmény mégis csalódást keltett Quartararo szurkolóiban, mivel az idény felénél még 91 pont volt az előnye az olasz pilótával szemben.

HŰSÉG A PROBLÉMÁK ELLENÉRE

Még 2022-ben Quartararo két évvel meghosszabbította a Yamahával kötött szerződését. Viszont a következő két évben néha biztosan megfordult a fejében, hogy rosszul döntött. A hangvillás gyártó ugyanis látványosan lemaradt a fejlesztési versenyben, főként ami a motor egyenesbeli tempóját és tapadását illeti, de más területeken is voltak problémáik. A francia pilóta 2023-ban még három főfutam- és egy sprintdobogót összehozott, 2024-ben azonban már egyértelműen a mezőny közepében találta magát, csupán két szombati ötödik hellyel „büszkélkedhetett".

Ezt megélve Quartararóban okkal merülhetett fel a távozás gondolata, ám végül mégis kitartott a Yamaha mellett, és 2024-ben további két szezonra aláírt a japán márkával. A hűség jutalma pedig nem is maradt el: idén a koncessziós engedményekkel felvértezett Yamaha érzékelhetően előre tudott lépni. A technikai fejlődés pedig újra lehetőséget adott a francia pilótának a villogásra, aminek legékesebb bizonyítéka, hogy a nyári szünetig négyszer is megszerezte a pole pozíciót, és előbb a Spanyol Nagydíj főfutamán, majd a Német Nagydíj sprintjén is dobogóra állhatott.

Pestality Máté

title in six years. He clinched the championship at the Emilia-Romagna Grand Prix in Misano, where fourth place was enough after Bagnaia crashed out from the lead. With that, Quartararo became the first French rider to win a MotoGP world title – a feat later recognised in 2024 with France's highest civilian honour, the Légion d'honneur.

> ***...in 2022, once again delivered a stellar campaign...***

In 2022, Quartararo once again delivered a stellar campaign, taking three victories and five more podium finishes. However, four non-scores proved decisive. The title went down to the wire in Valencia, but this time Bagnaia stayed upright and sealed the crown, beating Quartararo – who finished fourth – by just 17 points. While a runner-up finish in MotoGP requires no apology, the result still stung for fans, especially given that the Frenchman had held a 91-point lead midway through the season.

LOYALTY IN THE FACE OF ADVERSITY

Back in 2022, Quartararo extended his contract with Yamaha by a further two years. But over the following seasons, he must have occasionally questioned that decision. The Iwata manufacturer fell conspicuously behind in the development race, particularly when it came to straight-line speed and rear grip – though issues were apparent across multiple areas. Despite this, the Frenchman still managed three main race podiums and a sprint top-three in 2023, but by 2024 he was firmly entrenched in the midfield, with his best results being a pair of fifth places in Saturday sprints.

Experiencing such a downturn, thoughts of leaving Yamaha would have been entirely justified – yet Quartararo chose loyalty over uncertainty. In 2024, he committed to a further two seasons with the Japanese brand. And that loyalty is already beginning to pay off: with the help of the concession regulations, Yamaha have made visible strides forward. The technical gains have allowed Quartararo to re-assert himself – most notably with four pole positions before the summer break and podium finishes in both the Spanish Grand Prix main race and the German GP sprint.

Máté Pestality



Az idei évre a Yamaha egyértelműen előrelépett, de ez egyelőre inkább csak egy körön mutatkozik meg

This year, Yamaha has clearly improved, but so far it shows mainly in single-lap performance

Fotó/Photo: Yamaha Racing

Fotó/Photo: Yamaha Racing

AZ OLASZ MŰVÉSZ, AKI ALATT ÉLETRE KELT A DUCATI

THE ITALIAN ARTIST WHO REVIVED DUCATI



Francesco Bagnaia visszavitte a csúcsra a Ducatit

Francesco Bagnaia brought Ducati back to the top

Fotó/Photo: Ducati Media House

Szimpatikus, tehetséges és szerény olasz csávó Valentino Rossi iskolájából: természetesen Francesco Bagnaiáról van szó, aki kemény munkával írta be magát a MotoGP történelmébe. Előtte tizenhárom évvel nem volt olasz bajnok a MotoGP-ben, sőt, előtte Ducatival sem nyert senki bajnoki címet tizenöt évig. Portré az olasz művészről, aki kilátástalan helyzetből, hazai motorral hozta össze a világbajnoki címet.

A likeable, talented and humble Italian guy from Valentino Rossi's school: of course, we're talking about Francesco Bagnaia, who earned his place in MotoGP history through hard work. No Italian had won the MotoGP world title in thirteen years before him – and nobody had taken Ducati to a title for fifteen. A portrait of the Italian artist who, against the odds, won the world championship on a home-grown bike.

A VERSENYZÉS CSALÁDI VONÁS VOLT

Francesco Bagnaia 1997. január 14-én született az olaszországi Torinóban. Bagnaiát már egészen apró gyerekként menthetetlenül berántotta a gyorsasági motorversenyzés világa: apja amatőr versenyeken indult, és egyébként az egész családja rajongott a kétkerekűekért és versenyzésért. A pici Peccót is elvitték MotoGP-futamokra, apja versenyein is lelkesen szurkolt, így szinte borítékolható volt, hogy előbb-utóbb ő is motorra ül majd.

Bagnaiáról hamar kiderült, hogy nagyszerű érzékkel üli meg a motort: 2009-ben megnyerte az európai MiniGP-bajnokságot, 2010-ben és 2011-ben pedig már 125-ös motorral versenyzett. Tempósan lépkedett felfelé: 2012-ben a CEV Moto3-as bajnokságban döntögetett egy kettőötvenes Hondával. Ekkor összetettben harmadik lett Álex Márquez és Luca Amato mögött. A sors furcsa fintora, hogy jelenleg is rendszeresen csatázik a hatszoros MotoGP-világbajnok Marc Márquez öccsével.

> ***...apja versenyein is lelkesen szurkolt, így szinte borítékolható volt, hogy előbb-utóbb ő is motorra ül majd...***

ÚT A KIRÁLYKATEGÓRIÁBA

Bagnaia szépen lépkedett felfelé a ranglétrán: 2013-ban már a gyorsaságimotoros-világbajnokság Moto3-as kategóriájában állt rajthoz, eleinte inkább kevesebb, mint több sikerrel. Még abban az évben csatlakozott Valentino Rossi akkor még frissnek számító projektjéhez, a VR46 Akadémiához. 2014-ben pedig már a Sky Racing Team VR46 színeiben gurult pályára a Moto3-ban. Akkor a tizenhatodik helyen végzett a bajnokságban.

RACING RAN IN THE FAMILY

Francesco Bagnaia was born on 14 January 1997 in Turin, Italy. From a very young age, he was captivated by the world of motorcycle racing: his father competed in amateur races, and his whole family was passionate about two wheels and speed. Little Pecco was taken to MotoGP races and enthusiastically cheered his dad from the sidelines – it was almost inevitable that he'd end up on a bike himself.

Bagnaia's talent became evident early: in 2009, he won the European MiniGP championship, and in 2010 and 2011, he was already racing 125cc bikes. He rose quickly: in 2012, he competed in the CEV Moto3 championship on a 250cc Honda, finishing third overall behind Álex Márquez and Luca Amato. In a twist of fate, he now regularly battles six-time MotoGP champion Marc Márquez's younger brother.



Fotó/Photo: Wikimedia Commons / Box repsol

Bagnaia (jobbra) már a világbajnokság felé vezető úton is bizonyított

Bagnaia (right) had already proven himself on the road to the World Championship

Bagnaia az alsóbb kategóriás időszakának felét a VR46 színeiben teljesítette

Bagnaia spent half of his lower-class career riding for VR46



Fotó/Photo: Wikimedia Commons / Box repsol

Bár az olasz pilóta 2015-ben csapatot váltott (de továbbra is szoros kapcsolatban maradt a VR46-tal), mindig nagy tisztelettel és hálával beszélt az akadémiáról: elmondta, hogy az egész olyan, mint egy család, ahol mindenki együtt dolgozik a sikerért. Hozzátette, arra különösen büszke, hogy ott le-

...2015-ben nem ért el áttörést, 2016-ban azonban már sokkal jobban teljesített...

hetett a kezdeteknél, azt pedig elképesztően nagyszerű dolognak tartja, hogy a valaha volt legnagyobb versenyzőtől tanulhattak fiatalon. Szavakkal leírhatatlannak látta ezt az időszakot.

2015-ben nem ért el áttörést, 2016-ban azonban már sokkal jobban teljesített: végül a bajnokság negyedik helyére hozta be a Mahindrát. 2017-ben aztán sebességet váltott, kategóriát ugrott és visszatért az alma materéhez. Ebben az évben Bagnaiát már a Moto2-ben kellett keresni, ahol ismét a Sky Racing Team VR46 színeiben döntögetett egy Kalex nyer-





Fotó/Photo: Michelin Motorsport Moto / Flickr

Hiába a misanói dobogó, Bagnaia 2020-ban sem győzte meg a nagyközönséget

Despite the podium at Misano, Bagnaia didn't convince the wider audience in 2020

Bagnaia 2019-ben mutatkozott be a MotoGP-ben

Bagnaia made his MotoGP debut in 2019

Fotó/Photo: Michelin Motorsport Moto / Flickr

gében. Az eredményei is ígéretesnek látszottak: 2017-ben ötödik helyen zárta a bajnokságot.

Az olasz versenyző addigi karrierjének legfényesebb sikerét 2018-ban, változatlanul a VR46 színeiben érte el. Bagnaia nyolc futamgyőzelemmel megnyerte a Moto2-es bajnokságot Miguel Oliveira és Brad Binder előtt. Innen már egyenes út vezetett a MotoGP-be.

OLASZ VERSENYZŐ, OLASZ MOTORRAL

Bagnaia tehát 2019-ben világbajnokként lépett feljebb a gyorsasági motorversenyzés legmagasabb kategóriájába. A Ducati szatellitcsapatához a Pramac Racinghez igazolt, a siker azonban nem adta könnyen magát. Az első ducatis évében rendre a középmezőnyben ért célba, abban az idényben egy negyedik hely volt a legerősebb eredménye. A sok kihagyás miatt végül mindössze a tizenötödik helyet tudta megszerezni a szezon végén.

2020-ban maradt a Pramacnál, és az egy évvel korábbi eredményét még egy kicsivel alulmúlta: tizenhatodik lett. Közben az is igaz, hogy abban az évben tizennégy versenyből

ROAD TO THE PREMIER CLASS

Bagnaia climbed the ranks steadily: in 2013, he entered the Moto3 category of the World Championship – though results were hard to come by at first. That same year, he joined Valentino Rossi's then-new VR46 Riders Academy project. By 2014, he was racing in Moto3 for the Sky Racing Team VR46, finishing 16th in the championship.

...while 2015 brought no breakthrough, 2016 showed clear improvement...

Though he switched teams in 2015 (remaining closely linked to VR46), he always spoke with great respect and gratitude about the academy, calling it a family where everyone works together toward success. He was especially proud to have been there from the beginning and considered it an incredible privilege to learn from the greatest rider of all time. He said this period was beyond words.

While 2015 brought no breakthrough, 2016 showed clear improvement – Bagnaia finished fourth in the championship

Fotó/Photo: Ducati Media House



Bagnaia már 2021-ben sem volt messze a vb-címtől

Bagnaia was already close to the world title in 2021

összesen ötször ért célba. A legjobb eredménye egyébként egy második hely volt, amit a San Marinó-i Nagydíjon hozott össze, ahol övé volt a leggyorsabb kör is.

Ekkor úgy tűnhetett, hogy Bagnaiát bedarálja a királykategória, és lassan beleszürkül a középmezőnybe. Hatalmas

> ***...ekkor úgy tűnhetett, hogy Bagnaiát bedarálja a királykategória...***

meglepetésre viszont megkapta élete legnagyszerűbb ajánlatát, amit a legtöbben elkerekedett szemekkel néztek: ülést ajánlottak neki a gyári Ducatinál. Egy tizenötödik és egy tizenhatodik helyezés után ez olyasmi volt, amire valószínűleg még ő maga sem számított. Kockázatos döntés volt, az biztos.

Bagnaia meghálálta az elsőre túlzónak látszó bizalmat: a szezon első versenyhétvégéjén, Katarban azonnal behúzta a pole-t, és végül elcsípte a harmadik helyet. Az olasz pilóta szinte szárnyalt a Ducatival, azonnal látszott, hogy megérte a kockázat. Annyira belejött, hogy 2021-ben összehozott négy futamgyőzelmet, és összesen kilencszer állt dobogón. Végül egy magabiztos második hellyel zárta a szezont, és mindössze 26 ponttal maradt le Fabio Quartararo mögött – ami egészen máshogy is alakulhatott volna, ha Bagnaia nem bukik az idény végén Misanóban, bár ugye tudjuk, hogy a motorsportban nincs feltételes mód. Két kimondottan gyenge év után a harmadik szenzációsan sikerült, és ekkor még nem is tudta, hogy a java csak ezután jön.

2022-ben Bagnaia visszavágott Quartararónak

In 2022 Bagnaia got his revenge on Quartararo



Fotó/Photo: Ducati Media House

PECCO, A VILÁGBAJNOK!

Ekkorra már teljesen egyértelművé vált, hogy Bagnaia pompás választás volt, így az olasz csávó és az olasz csapat 2022-ben ott folytatták a munkát, ahol a 2021-es szezon végén abbahagyták. A huszonkettes szezon azonban rémálomszerűen indult Bagnaia számára: az idény első versenyén összeakadt Jorge Martínnal Katarban, így mindketten nulláztak. A második hétvégén vizes pályán a csalódáskeltő tizenötödik helyre hozta be a gyári Ducatit. Davide Tardozzi csapatmenedzser ekkor még biztosan nem volt boldog, amire a következő versenyek csak rátettek egy lapáttal.

Bagnaia két ötödik és egy nyolcadik hely után végül Jerezben hatalmasat aratott: rekordidővel szerezte meg a pole-t,

> ***...Jerezben hatalmasat aratott: rekordidővel szerezte meg a pole-t, és a versenyen is nyert...***

és a versenyen is nyert. Ezután drámai hullámvasút következett: Le Mans-ban esett, Mugellóban nyert, majd a Katalán és a Német Nagydíjon sem tudta két keréken befejezni a versenyt. A sachsenringi forduló után Bagnaia 91 ponttal volt lemaradva Quartararo mögött, így ezen a ponton valószínűleg mindenki azt gondolta, hogy a ducatis olasz szezonjának már lőttek.

Ő viszont nem így gondolta: felszívta magát, nyert Assenben, aztán Silverstone-ban, a Red Bull Ringen és Misanóban is. Ezzel egyébként történelmet írt, hiszen ő lett az első Ducatival versenyző pilóta, akinek ez a sorozat sikerült. Rajta kívül – márkától függetlenül – csak Rossinak, Marc Márqueznek és Jorge Lorenzónak jött ez össze a MotoGP-ben. Innentől újra volt remény, és bár Bagnaia szezonja nem lett tökéletes, végül sikerült beelőznie Quartararót. A különbség ezúttal csak 17 with Mahindra. Then in 2017, he stepped up again, moving to Moto2 and rejoining the VR46 outfit, riding a Kalex. The results were promising: he finished fifth in the standings.

In 2018, Bagnaia achieved the biggest success of his career to date, still in VR46 colours. He won the Moto2 title with eight victories, ahead of Miguel Oliveira and Brad Binder. From there, the step up to MotoGP was inevitable.

ITALIAN RIDER, ITALIAN MACHINE

Bagnaia entered MotoGP in 2019 as the reigning Moto2 champion, signing with Ducati's satellite team, Pramac Racing. But success didn't come easily. In his debut Ducati season, he often finished mid-pack – his best result was a fourth place, and he ended the season 15th overall.

He stayed with Pramac in 2020 but actually finished one place lower, 16th. Admittedly, out of 14 races, he only finished

2023-ban Bagnaia megvédte bajnoki címét

In 2023, Bagnaia successfully defended his championship title

Fotó/Photo: Ducati Media House



five that year. His best result came at the San Marino Grand Prix – a second place, along with the fastest lap.

At that point, it looked like he might not be cut out for the premier class, and Bagnaia risked fading into the midfield. But

> ***...at that point, it looked like he might not be cut out for the premier class...***

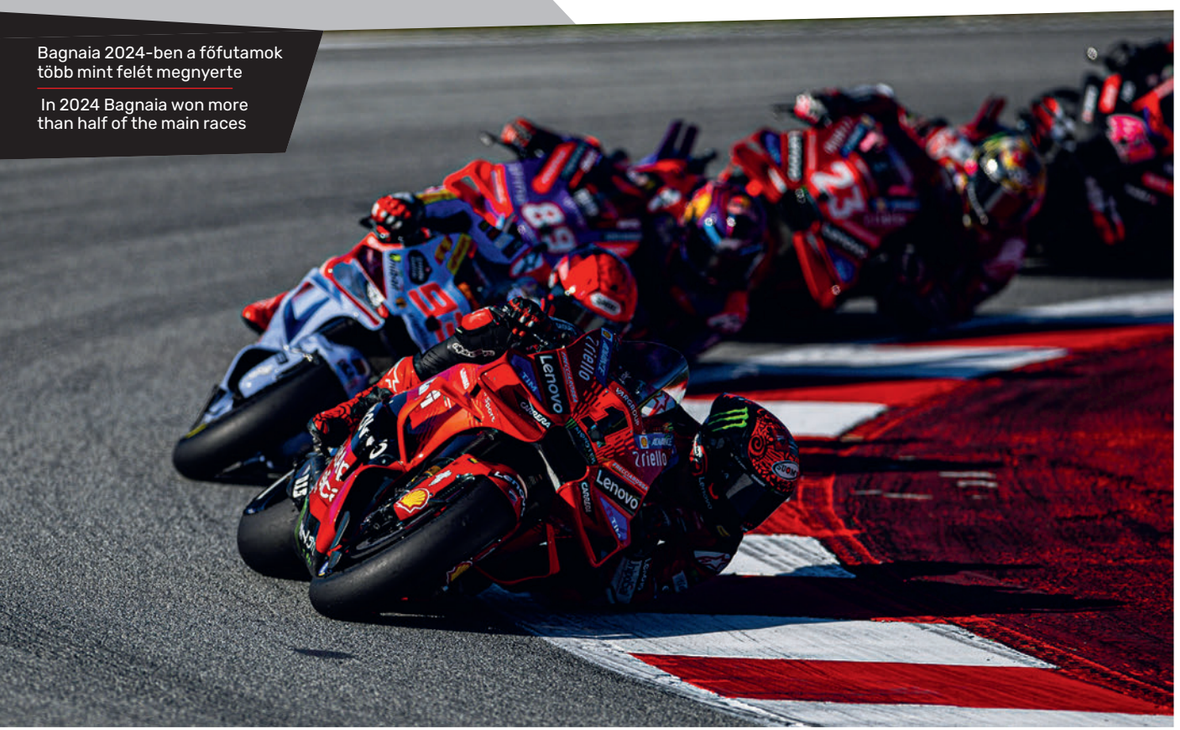
then came a surprise: Ducati's factory team offered him a seat – a move that shocked many, considering he had just finished 15th and 16th in two seasons. It was a gamble, no doubt.



Bagnaia a Ducati legeredményesebb versenyzőjévé vált

Bagnaia became Ducati's most successful rider

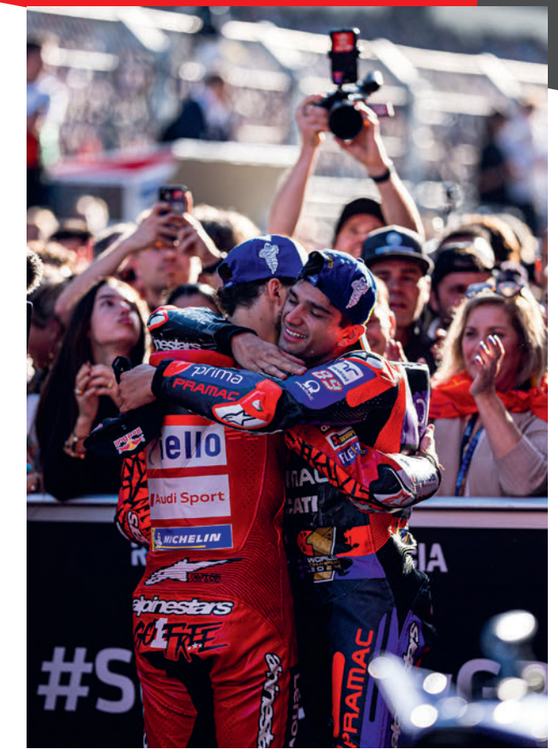
Fotó/Photo: Ducati Media House



Bagnaia 2024-ben a főfutamok több mint felét megnyerte

In 2024 Bagnaia won more than half of the main races

Fotó/Photo: Ducati Media House



Tavaly Begnaia kénytelen volt gratulálni Jorge Martínnak

Last year, Bagnaia had to congratulate Jorge Martín

Fotó/Photo: Ducati Media House



Bagnaia a trónra való visszatérés reményében vágott neki 2025-nek

Bagnaia entered 2025 with hopes of returning to the throne

Fotó/Photo: Ducati Media House

pont volt, vagyis 2022 ugyanolyan szorosan ért véget, mint 2021, csak ezúttal nem francia, hanem olasz bajnokot avattak.

2022-ben meglett hát Bagnaia világbajnoki címe a MotoGP-ben, és ezzel örökre bevéste a nevét a sportág nagyjai közé. Ez a diadal nemcsak neki, hanem a Ducatinak és Olaszországnak is hatalmas dicsőség: a MotoGP utolsó olasz világbajnoka Rossi volt 2009-ben, az utolsó ducatis bajnok pedig Casey Stoner volt 2007-ben.

DUPLÁZÁS, AZTÁN VERESÉG

Bagnaia természetesen maradt a gyári Ducatinál, és 2023-ban ott vette fel a fonalat, ahol 2022-ben, friss világbajnokként letette. A csapat teljesen olasz lett: a gyári Ducatitól elköszönt Jack Miller, a helyét Enea Bastianini vette át. A címvédő erős kihívóra talált a Pramacnál szintén Ducatival motorozó Martín személyében. Bagnaia végül sikeresen megvédte a világ-

Bagnaia repaid the faith. In the opening weekend of 2021 in Qatar, he took pole and went on to finish third. He clicked with the factory Ducati instantly, proving the risk was worth it. That season, he won four races and stood on the podium nine times. He finished second overall, just 26 points behind

> ***…that season, he won four races and stood on the podium nine times…***

Fabio Quartararo – and who knows how it might have turned out had he not crashed at Misano near the end of the year. In racing, though, there's no such thing as "what if." After two underwhelming seasons, his third was a revelation – and even then, the best was yet to come.

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025



Fotó/Photo: Ducati Media House

bajnoki címét: húsz főfutamból hetet megnyert, és összesen tizenötször állt dobogón, ezzel 39 ponttal kerekedett felül spanyol riválisán. Egyébként az ebben az évben bevezetett sprintfutamokon Martín bizonyult jobbnak: kilencet nyert, míg Bagnaia csak négyet.

Martín és Bagnaia pont ugyanúgy váltották egymás között a világbajnoki címeket, ahogyan korábban Bagnaia és Quartararo. 2024-ben Bagnaiának borzalmasan jött ki a lépés: annak ellenére, hogy a kétszeres királykategóriás világbajnok olasz húsz főfutamból tizenegyet megnyert, végül 10 ponttal lecsúszott a világbajnoki címről Martín mögött. Különösen bosszantó lehetett ez, hiszen a spanyol mindössze három vasárnapi viadalon tudott nyerni, a temérdek második hely és kevesebb nullázás miatt a pontversenyben mégis ő kerekedett felül.

PECCO, THE WORLD CHAMPION!

By 2022, it was clear that Bagnaia was the right choice. He and the factory Ducati team picked up where they left off. But the season started horribly: in the opening round, he collided with Jorge Martín in Qatar and both failed to finish. In the second round, he finished a disappointing 15th on a wet track. Ducati team manager Davide Tardozzi surely wasn't pleased – and the following races didn't help either.

After two fifth-place finishes and an eighth, Bagnaia finally delivered a huge win in Jerez – pole position in record time, then victory in the race. What followed was a rollercoaster: he crashed in Le Mans, won at Mugello, then failed to finish both the Catalan and German GPs. After Sachsenring, he

A 2025-ös szezon egyelőre nem Bagnaiáról szól

The 2025 season so far is not about Bagnaia

trailed Quartararo by 91 points. Most people thought his title hopes were done.

But Bagnaia didn't agree. He regrouped and won at Assen, then again at Silverstone, the Red Bull Ring and Misano – a historic streak. He became the first Ducati rider ever to win four consecutive races. In MotoGP, only Rossi, Marc Márquez and Jorge Lorenzo had managed such a streak before. Suddenly, there was hope again. His season wasn't flawless, but he did enough to overhaul Quartararo. He took the title by just 17 points – 2022 ended as tightly as 2021, but this time the champion was Italian.

Bagnaia had done it. He was MotoGP world champion – a historic moment not just for him, but for Ducati and Italy. The last Italian champion had been Rossi in 2009, and the last Ducati champion Casey Stoner in 2007.

TITLE DEFENCE – AND DEFEAT

Naturally, Bagnaia stayed with the factory Ducati team, beginning 2023 as reigning world champion. The squad became fully Italian: Jack Miller left, replaced by Enea Bastianini. Bagnaia faced strong competition from Martín, who also rode a Ducati at Pramac.

Bagnaia successfully defended his title: he won seven of the 20 main races and stood on the podium 15 times, beating Martín by 39 points. In the new sprint races introduced that year, Martín was better – he won nine to Bagnaia's four.

...Bagnaia sits third in the standings, behind the Márquez brothers...

Martín and Bagnaia traded places just like Bagnaia and Quartararo before them. In 2024, despite winning 11 of the 20 main races, Bagnaia lost the championship to Martín by 10 points. Frustratingly, Martín won only three Sunday races – but fewer DNFs and more second places tipped the balance.

Bagnaia appeared in top form in 2024, and expectations were high for another strong season in 2025. But a legendary Spaniard and his brother had other ideas. After a brilliant 2024, Marc Márquez joined the factory Ducati team, and the six-time MotoGP champion has so far dominated the field. His brother Álex follows on his Gresini Ducati. As things stand, Bagnaia sits third in the standings, behind the Márquez brothers, with little to show for his efforts so far in 2025.

2024-ben úgy tűnt, hogy Bagnaia remek formában motorozik, ezért a legtöbben azt várták, hogy 2025-ben is hasonlóan eredményesen szerepel majd, mint a korábbi években. Ebbe azonban beleszólt egy legendás spanyol pilóta és az öccse. A 2024-ben nyújtott parádés teljesítménye miatt Marc Márquezt leigazolta a gyári Ducati, és a hatszoros MotoGP-világbajnok eddig megállíthatatlan gőzhengerként gázolt át a mezőnyön. Őt fivére, Álex követi a Gresini Ducatijával. Az olasz versenyzőnek 2025-ben eddig nem termett sok babér, jelenleg a pontversenyben a harmadik helyen áll a testvérpár mögött.

Jakusovszky Kristóf

Kristóf Jakusovszky



Jorge Martín tavaly beteljesítette álmát
Jorge Martín fulfilled his dream last year

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

A SZAKADÉK SZÉLÉRŐL A MOTOGP CSÚCSÁRA

PUSHED TO THE BRINK, BUT ROSE TO THE TOP OF MOTOGP

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

Jorge Martínt Valentino Rossi inspirálta, és végül az ő teljesítményét megismételve lett a királykategória világbajnoka

Jorge Martín drew inspiration from Valentino Rossi, and by emulating his achievements, ultimately became world champion in the premier class.

Jorge Martín ezen a szinten szerény anyagi hátterű családból származik, és pályafutása többször is veszélybe került, később pedig sérülések és csalódások hátráltatták. Ennek ellenére tavaly megszerezte a világbajnoki címet a MotoGP-ben, az idei éve viszont finoman szólva sem úgy alakult, ahogyan azt eltervezte.

Jorge Martín a gyorsaságimotoros-vb királykategóriájának harmincadik és egyben legutóbbi világbajnoka, miután tavaly sikerült felérnie a csúcsra. A spanyol versenyző összességében már második vb-címét szerezte meg, de a sikerei mellett számos nehézséget kellett leküzdenie, úgy a távolabbi, mint a közelmúltban.

A PÉNZ MIATT TÖBBSZÖR IS VESZÉLYBE KERÜLT A KARRIERJE

Martín 1998. január 19-én született, majd kisgyerekként a harcművészetekbe és a teniszbe is belekóstolt. Végül azonban a motorozás felé vette az irányt, és ebben több személy is inspirálta. Egyrészt édesapja, Ángel, aki maga is két keréken versenyzett, még ha csak amatőr szinten is, másrészt az akkor csúcson lévő Valentino Rossi, akivel a kis Jorge nyolcévesen találkozott. Később elárulta, azt a célt tűzte ki maga elé, hogy megdöntse a kilencszeres világbajnok rekordjait.

Nagyjából ugyanekkor el is kezdett minimotorral versenyezni, és két évvel később meg is szerezte első bajnoki címét. A 2008-as gazdasági válság miatt azonban kis híján már a legelején véget ért az út, hiszen mindkét szülője elveszítette a munkáját. Végül nagybátyja segítette ki őket a bajból, és a család évekig rá támaszkodott.

Jorge Martín hails from a modest financial background by MotoGP standards, and his career was jeopardised on multiple occasions; later injuries and setbacks also hampered his path. Despite that, last year he claimed the MotoGP world title, whereas this season has, to say the least, ended up far from what he intended.

Jorge Martín is the 30th – and currently most recent – MotoGP premier-class world champion, having finally reached the summit last year. The Spanish rider secured his second world championship in total, yet alongside success he had to overcome numerous hardships, both long ago and more recently.

HIS CAREER WAS REPEATEDLY THREATENED BY LACK OF FUNDS

Born on 19th January 1998, Martín sampled martial arts and tennis as a child. Ultimately, he was drawn to motorcycling under the influence of two individuals: his father Ángel – who raced on two wheels at amateur level – and the then-dominant Valentino Rossi, whom the eight-year-old Jorge met. He later revealed he had set himself the target of breaking the nine-time world champion's records.

At around the same time he began competing on a minimoto, and two years later he took his first championship title. However, the 2008 economic crisis almost brought his journey to a halt early on; both his parents lost their jobs. Eventually, his uncle came to the rescue, and the family relied on his support for years.

Ennek köszönhetően Martín egyre nagyobb motorokon mutathatta meg tehetségét, és bár a sikerek továbbra is jöttek, 2011 végén ismét kifogytak az anyagi lehetőségekből. Azonban érkezett egy mentőöv, ugyanis meghívták a gyorsaságimotoros-vb előszobájának számító Red Bull Rookies Cup válogatójára. Életkoránál fogva akkor még nem fogta fel, hogy mekkora a tét, de azt tudta, hogy nincs sok esélye a bizonyításra.

Végül bekerült a sorozatba, de 2012-ben nem sok mindent mutatott. A következő idényre viszont sikerült előrelépnie, és

...Martín egyre nagyobb motorokon mutathatta meg tehetségét...

bár a bajnoki címre nem volt esélye a később nála sokkal szerényebb karriert befutó Karel Hanika ellen, a második hely meglett az összetettben. Ezzel együtt ismét szponzorhiányban szenvedtek, és ekkor már tökéletesen tudatában volt, hogy a 2014-es szezonnak mi a tétje.

„Abban az évben nagyon megváltozott a mentalitásom – árulta el a Red Bull hivatalos honlapján megjelent cikkben. – Nem csupán az esélyesség terhe és a győzelmi kényszer nyomott, hanem az is, hogy ez az egyetlen lehetőség. Vagy nyerek, vagy mehetek haza. Ennél nagyobb nyomás nem létezik, ezt lehetetlen [felülmúlni]. »Mindent vagy semmit« volt a tét, és végül a »mindent« valósult meg."



Martín 14 évesen / Martín at 14 years old

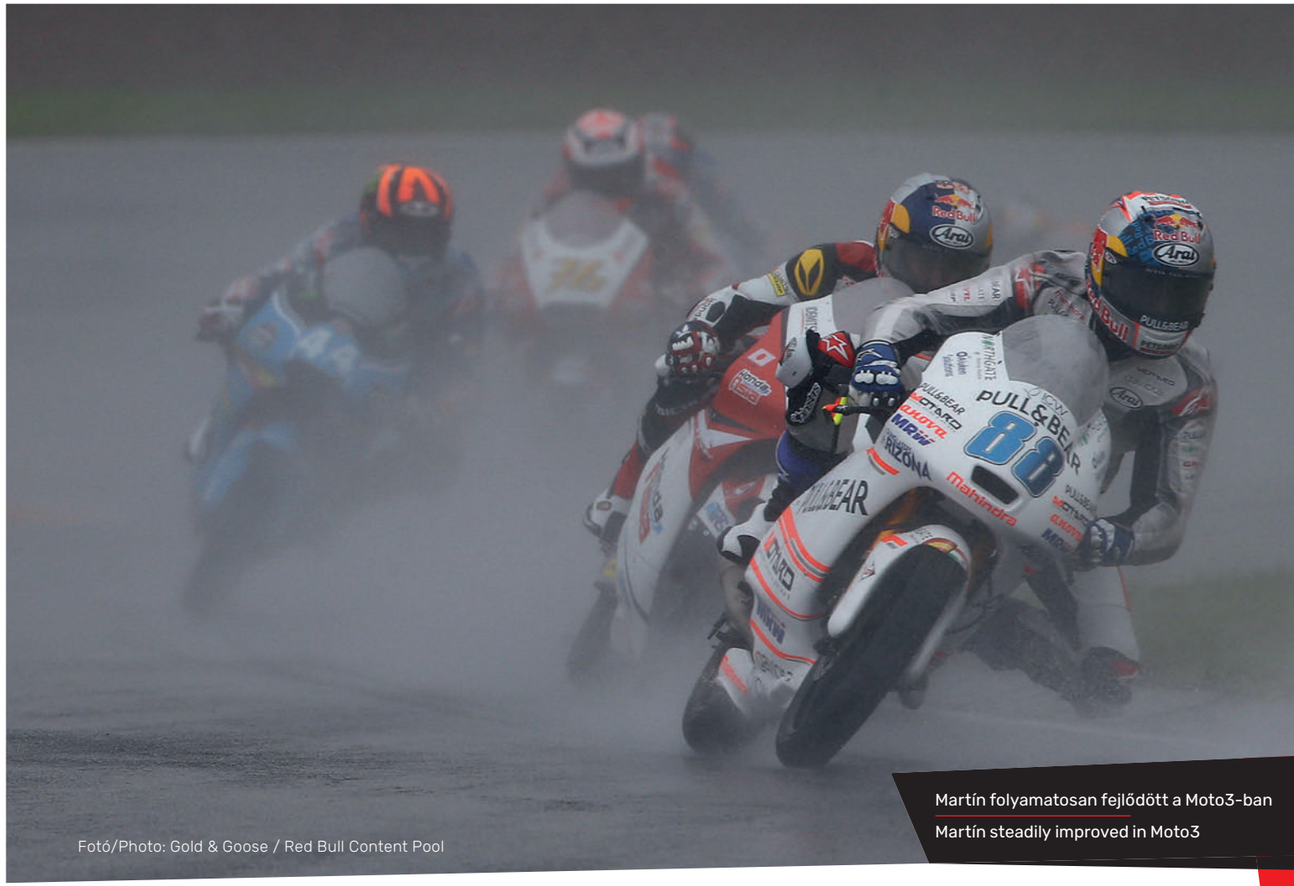
Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool



Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

A Red Bull Rookies Cupban elért bajnoki címe Martínnak egyenes utat jelentett a gyorsaságimotoros-vb mezőnyébe

Martín's championship title in the Red Bull Rookies Cup paved a direct path to the Grand Prix motorcycle World Championship for him



Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

Martín folyamatosan fejlődött a Moto3-ban

Martín steadily improved in Moto3

EGY VB-CÍM A KISEBB KATEGÓRIÁKBAN IS ÖSSZEJÖTT

Valera kezdésként felvitte őt a Moto3-ba, ahol első szezonjában nem sokat mutatott. Mentségére szóljon, hogy egyik csapattársa a karrierjében előrébb járó Francesco Bagnaia

Thanks to that assistance, Martín was able to ride increasingly powerful machines. Although success continued, by the end of 2011 financial resources again ran dry. A lifeline arrived when he was invited to the Red Bull Rookies Cup selection – considered a stepping stone to the world championship. Owing to his age at the time, he did not fully appreciate how high the stakes were, but he knew he had little chance to prove himself.

...thanks to that assistance, Martín was able to ride increasingly powerful machines...

He did gain a place in the series, though in 2012, he failed to make much of an impression. By the next season he prog-



Martín 2018-ban meggyőző teljesítménnyel szerezte meg a legkisebb géposztály bajnoki címét

In 2018, Martín won the championship in the smallest class with a convincing performance

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

volt, akit aztán 2016-ban sem tudott legyőzni, de akkorra láthatóan javult a tempója, és az első dobogó is meglett. Emellett viszont rengeteg kiesést hozott össze.

A 2017-es idénynyitón aztán meglett az első pole pozíció, majd a szezonzárón az első győzelem. A kettő között pedig olyan sorozatot hozott össze, amellyel minden kategóriát figyelembe véve beérte Rossit: zsinórban ötször indulhatott az élről. Mindez előrevetítette, hogy 2018-ban számolni kell vele, és ez így is lett: az első tíz futamon még nagyon ingadozott a teljesítménye, de az év második felére rendkívül stabillá vált, és megszerezte a vb-címet.

Ez pedig egyenes utat biztosított neki a Moto2-be, ahol megint csak nem kezdett jól, de még az idényen belül fejlődött, és kétszer is dobogóra állt. 2020-ban pedig Ausztriában meg is lett neki az első győzelem, sőt, hat forduló után vezette a tabellát, de aztán elkapta a koronavírust, majd többször is kiesett, és amire ismét magára talált, már rég kiszállt a küzdelemből.



2020-ban Martín jól kezdett, de aztán nem volt esélye a Moto2-es elsőségre

In 2020, Martín started well but then had no chance at the Moto2 title

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

ressed: despite having no realistic shot at the title against Karel Hanika – who later had a far less distinguished career – he nonetheless finished second overall. Once again struggling with sponsorship, by then he fully understood what the 2014 season meant.

"That was the year my mentality changed a lot", he admitted in an article on Red Bull's official site. "There wasn't just the pressure that you're the favourite and you have to win, but the pressure of it being the only option – win or go home. There's no more pressure than that, it's impossible... it was all or nothing. And in the end, it was all."

Indeed, victory finally followed in 2014, and that proved pivotal, as it is when his current manager, Albert Valera, noticed him.

Valera was then guiding Jorge Lorenzo's career, and, by his own recollection, it was the future five-time world champion who first drew attention to his fast namesake.

A WORLD TITLE IN THE LOWER CLASSES MATERIALISED TOO

Valera subsequently elevated him to Moto3, where he barely shone in his debut season. In mitigation, one of his teammates was Francesco Bagnaia, then already ahead in his progression. By 2016 Martín's pace had visibly improved; he earned his first podium, though also suffered numerous retirements.

At the 2017 season opener he claimed his first pole position, followed by his maiden victory at the finale. In between, he delivered a run that matched Rossi's across all categories: five consecutive poles.

That foreshadowed a breakthrough year in 2018: while his form fluctuated during the first ten races, he became exceptionally consistent in the second half and ultimately sealed the title.

That provided a direct path into Moto2, where he again started slowly but improved within the season, earning two podiums. In 2020 he took his first win in Austria and led the standings after six rounds, only to contract COVID, then endure some DNFs – and by the time he returned to form, he was well out of contention.

GÖRÖNGYÖS ÚT VEZETETT AZ ELSŐ NAGY ESÉLYIG

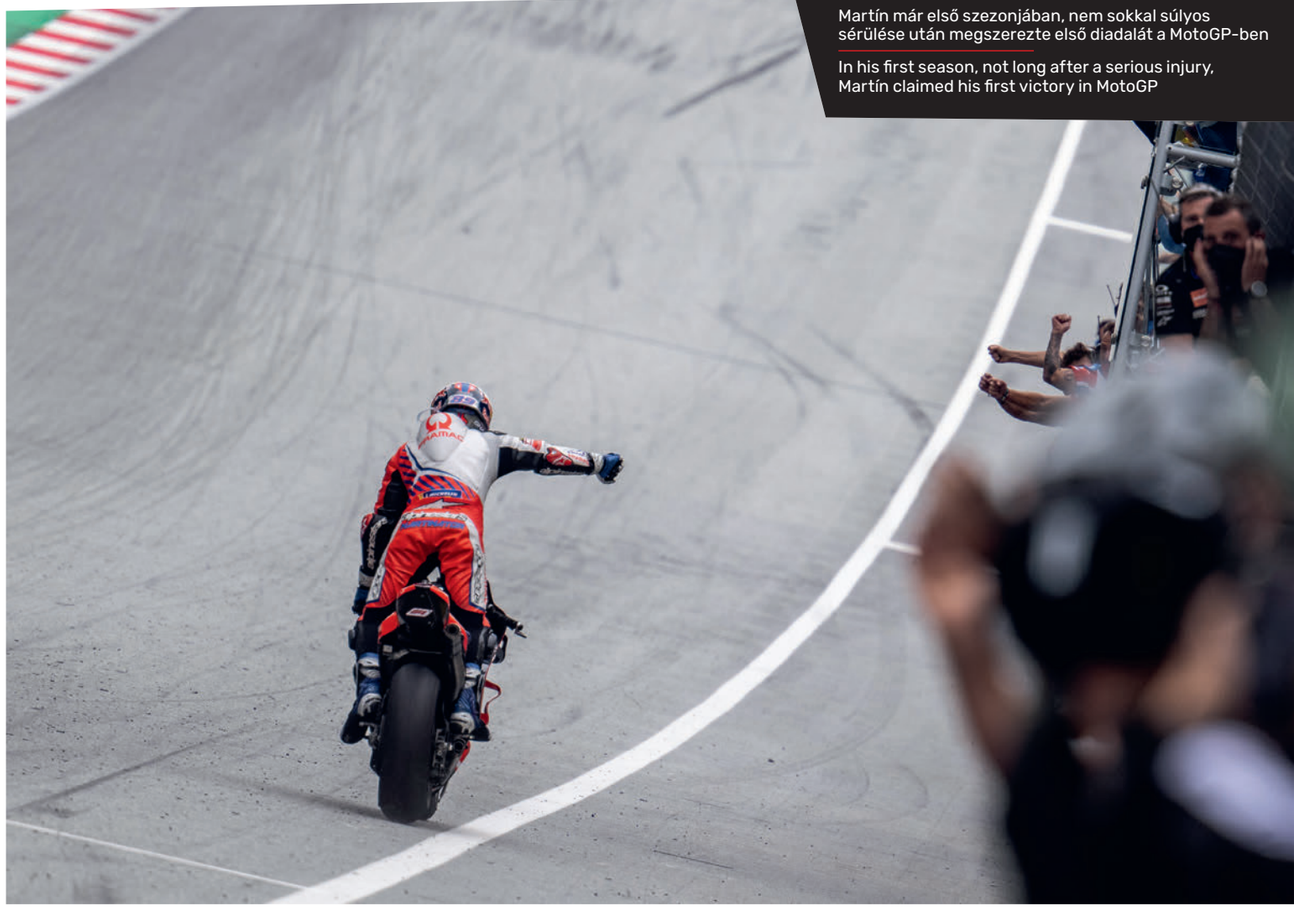
2021-ben aztán debütálhatott a MotoGP-ben, méghozzá az előző évben konstruktőri vb-címet szerző Ducatin, a Pramac csapatánál. Mindjárt a második hétvégéjén meglett neki a pole, amit dobogóra is tudott váltani, de a kockázatvállaló stílus nem mindig jött be: olyannyira, hogy szűk két héttel később súlyos sérülést szenvedett Portimãóban. A visszatérését követő negyedik fordulóban, a Stájer Nagydíjon viszont megszerezte első királykategóriás győzelmét, majd még kétszer dobogóra tudott állni.

A BUMPY ROAD LED HIM TO HIS FIRST MAJOR OPPORTUNITY

In 2021 he finally debuted in MotoGP with the Pramac team, riding a Ducati, fresh from winning the constructors' title the previous year. In only his second weekend he claimed pole

> ***...in only his second weekend he claimed pole and converted it into a podium...***

and converted it into a podium. Yet his high-risk style backfired: barely two weeks later at Portimão he suffered a serious injury. At the fourth round after his return, at the Styrian



Martín már első szezonjában, nem sokkal súlyos sérülése után megszerezte első diadalát a MotoGP-ben

In his first season, not long after a serious injury, Martín claimed his first victory in MotoGP

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

A 2022-es katari idénynyitón megszerezte a pole-t, de aztán visszaesett, majd Bagnaia kiütötte. A szezon későbbi része sem alakult jól, aminek elsődleges oka, hogy Martínnak nem feküdt a Ducati az évi motorblokkja. A mélypontot talán a sepangi viadal jelentette, amikor az élről indulva vezetett, de aztán eldobta a motort. Emellett azt is meg kellett emésztenie, hogy az olasz márka nem őt, hanem Enea Bastianinit vitte fel a gyári csapathoz.

A 2023-as idényt több tényező is pozitívan befolyásolta a spanyol versenyző szempontjából. Ami rajta múlott, hogy edzéstervében egyre nagyobb szerepet kapott a kerékpározás, így javult az állóképessége. Emellett két külső tényezőt is meg kell említeni: a Ducati erőforrása ezúttal jobban passzolt a stílusához, ahogyan az újonnan bevezetett sprintfutamos formátum is.

„...a mélypontot talán a sepangi viadal jelentette, amikor az élről indulva vezetett, de aztán eldobta a motort...”

Ennek ellenére nem kezdett jól, de aztán egyre inkább feljavult a teljesítménye, és Le Mans-ban már megnyerte a rövidebbik versenyt. A Német Nagydíjon pedig már mindkét viadalt behúzta, ám ekkor már messze volt a listavezető Bagnaiától. Sőt, a Katalán Nagydíjra még nagyobb lett a hátránya, ekkor azonban Brad Binder áthajtott az első olasz pilóta lábán, aki ugyan olcsón megúszta az incidenst, de sokáig nem volt tökéletes állapotban.

Ellenfele viszont ezután jött csak igazán lendületbe, és elkezdte sorra nyerni a versenyeket. A Japán Nagydíj után már csak 3 pont volt a hátránya, sőt, a mandalikai sprintet követően már ő vezetett. Ezután azonban jött az összeomlás: az indonéziai főfutamon az élről esett el, Ausztráliában a rossz gumiválasztás miatt bukta el a győzelmet, Katarban pedig jó eséllyel nem kapott tökéletes gumit, így csak a középmezőnyben küszködött. Az idényzárón ugyan még volt matematikai esélye, de a kapkodás előbb egy lesodródáshoz, majd Marc Márquez kiütéséhez vezetett, utóbbi pedig végleg lezárta a párharcot.



Martín már 2023-ban is közel volt a vb-címhez

Martín was already close to the world championship in 2023

Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

HIÁBA A KEVESEBB GYŐZELEM, TAVALY RÉVBE ÉRT

Martínt annyira rosszul érintette az elbukott bajnoki küzdelem, hogy elmondása szerint a tavalyi előszezoni teszteken szabályosan félt motorra ülni, mondván, lehet, hogy nem képes megismételni a 2023-as teljesítményét. Ennek következtében elkezdett pszichológushoz járni, és a munka láthatóan eredményesnek bizonyult. Erre pedig szükség is volt, hiszen 2024-ben már az év elején bejelentkezett a végső győzelemért.

FEWER WINS, YET LAST YEAR HE REACHED HIS GOAL

The championship defeat unsettled Martín so greatly that he admitted being genuinely afraid to ride during preseason tests, fearing he could not replicate his 2023 form. Consequently, he began seeing a sports psychologist, and the work clearly paid off. In 2024 he emerged early as a contender for ultimate victory.

Though both tactical and riding errors reoccurred, overall he rode far more consistently – both compared with his earlier self and, crucially, relative to Bagnaia. The latter won more than half of the main races, while Martín only three. Yet because he repeatedly finished second, the season finale played out in reverse: at the rescheduled final in Montmeló – replacing Valencia due to flooding – he took the last race risk-free in third, more than enough to seal the title.

"In the last laps I couldn't even ride, I started crying a bit," he said immediately after taking the flag, becoming the first satellite-team rider since Rossi's 2001 premier-class triumph. "It was a really emotional race. It's been a long journey, a lot of crashes, big injuries and finally we are back here."

„...despite a sluggish start, his form steadily improved...”

Grand Prix, he clinched his first premier-class victory – and added two more podiums later.

In 2022 at the Qatar opener he secured pole again, but faded in the race, eventually being overtaken by Bagnaia. The season unravelled further: Ducati's engine that year did not suit his style. The low point was in Sepang, where he was leading from the front only to crash out. He also had to swallow the blow that Ducati promoted Enea Bastianini to its factory line-up instead of him.

The 2023 campaign brought several positives for the Spaniard: his training increasingly incorporated cycling, boosting endurance; externally, Ducati's power unit better suited his style, as well as the new sprint-race format suited him.

Despite a sluggish start, his form steadily improved. He won the sprint at Le Mans and then both races at the German Grand Prix. Still, by then he trailed series leader Bagnaia. In fact, his deficit grew even larger by the Catalan Grand Prix – but then Brad Binder accidentally struck the leg of the fallen Italian rider. Although the latter escaped serious injury, he wasn't fully fit for quite some time.

Martín then surged, stringing together successive wins. After the Japanese GP, he trailed by only three points – and following the Mandalika sprint, he led. Then the collapse hit: he crashed from the lead in Indonesia, lost victory in Australia through wrong tyre choice, and likely lacked the optimal tyre in Qatar, leaving him battling midfield. Although he retained a mathematical chance at the finale, haste led to drifting off the track, then to knocking out Marc Márquez – ending the title fight once and for all.

A DEEP TROUGH BEGAN THE NEXT CHAPTER

Martín had signed with KTM in 2020 for MotoGP but activated an exit clause – arguably raising ethical questions – making use of the COVID-19 pandemic to join Ducati instead. Four years later, one could say fate paid him back: when he



Fotó/Photo: Michelin Motorsport Moto / Flickr

Hiába a viszonylag kevés futamgyőzelem, Martín lett 2024 legjobbja

Despite relatively few race wins, Martín was the best in 2024

Bár ekkor is voltak érthetetlen taktikai és vezetési hibái, összességében kijelenthető, hogy sokkal stabilabban ment korábbi önmagához, és ami ennél is fontosabb, Bagnaiához képest. Utóbbi a főfutamok több mint felét megnyerte, míg Martín csak háromszor győzött vasárnap, de mivel sokszor képes volt megelégedni a második hellyel, a szezonzárót ezúttal nagyjából fordított felállásban várhatták a felek. Az árvíz miatt Valencia helyett Montmelóban megrendezett utolsó futamon pedig a spanyol pilóta semmit sem kockáztatva beért a harmadik pozícióban, ami bőven elég volt a vb-címhez.

„Az utolsó körökben szinte már nem is tudtam rendesen motorozni, és egy kicsit már akkor elkezdtem sírni – nyilatkozta közvetlenül a leintés után az újdonsült bajnok, aki Rossi 2001-es sikere óta elsőként ért fel a királykategória csúcsára szatellitcsapat pilótájaként. – Ez egy igen érzelemdús futam volt. Nagyon hosszú út vezetett idáig, sok sérüléssel és nagy bukásokkal együtt, de végre ideértünk."

MÉLY GÖDÖRREL INDULT AZ ÚJ KALAND

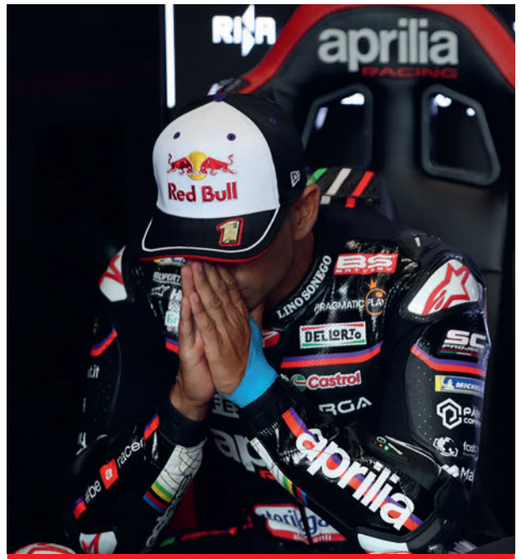
Martínnak 2020-ban szerződése volt a KTM-mel a MotoGP-re vonatkozóan, ám a spanyol versenyző etikailag kissé megkérdőjelezhető módon, a koronavírus-járványt kihasználva aktivált egy kilépési záradékot, így kötött ki a Ducatinál. Négy évvel később, mondhatni, ezt visszakapta a sorstól, hiszen amikor már biztosnak tűnt, hogy idén ő lesz Bagnaia csapattársa a gyári istállónál, jött a fordulat, és a bolognaiak végül Márquezt választották.

Honfitársa pedig még aznap aláírt az Apriliához, annak is a gyári csapatához, ám a közös kaland finoman szólva sem ideálisan indult. A 27 éves versenyző már a legelső idei hivatalos tesztnapon megsérült, majd a szezonnyitó előtt edzésen törte el néhány csontját. Katarban aztán visszatért, de a főfutamon bukott, Fabio Di Giannantonio pedig már nem tudta kikerülni, így tizenegy bordája eltört, tüdejében pedig légmell keletkezett.

> ***…az utolsó körökben szinte már nem is tudtam rendesen motorozni, és egy kicsit már akkor elkezdtem sírni – nyilatkozta…***

A több hónapig tartó lábadozása alatt pedig szintén egy kiskaput kihasználva közölte, a szerződése ellenére 2026-ban már nem az Apriliánál fog versenyezni. A noaleiek persze kötötték az ebet a karóhoz, és a huzavonának végül az lett az eredménye, hogy Martínnak, illetve az ő menedzsmentjének kellett visszakoznia. A felek viszonya azonban talán nem romlott meg véglegesen, legalábbis a Cseh Nagydíjon látottak ezt mutatják: a címvédő idei második versenyhétvégéjén hetedik lett a főfutamon, amiért már-már győztesnek kijáró ünneplésben részesült.

Sebők Máté



Fotó/Photo: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

Martín karrierjének új fejezete eddig finoman szólva sem ideálisan alakul

A new chapter in Martín's career has so far been far from ideal to say the least

appeared set to become Bagnaia's factory-team teammate this year, came the twist, and the Bologna-based team ultimately chose Márquez.

That same day, his compatriot signed with factory Aprilia – but the partnership got off to a far from ideal start. The 27-year-old injured himself on the very first official test day, and later broke several bones during training before the season opener. He returned in Qatar, only to crash in the main race; Fabio Di Giannantonio was unable to avoid him – resulting in eleven broken ribs and a collapsed lung.

> ***…later broke several bones during training before the season opener…***

During his prolonged recovery he again invoked a contractual loophole to announce that despite his agreement, he would not race with Aprilia in 2026. The Noale team dug in, and the dispute forced Martín and his management to back down. However, their relationship may not be irrevocably damaged: at the Czech Grand Prix – his second outing as defending champion – he placed seventh in the main race and received a hero's reception.

Máté Sebők



A 2025-ös idény eddig egyértelműen a két Márquezről szól

The 2025 season so far is clearly all about the two Márquez brothers

SPANYOL TITÁNOK OLASZ MOTORON

SPANISH TITANS ON ITALIAN BIKES

Eddig a Márquez tesóké az év

So Far, It's the Márquez Brothers' Year

2025 nem a papírforma éve a MotoGP-ben: a gyári Ducatihoz igazoló Marc Márquez tokostul rárúgta az ajtót a szezonra, Jorge Martín pedig már a teszteken kiesett. A kétszeres világbajnok Francesco Bagnaia nem találja magát, Álex Márquez viszont olyan bődületes formában motorozik, mint előtte még soha. Idén eddig a spanyol tesókról szólt minden, de messze még a szezon vége. Összefoglaló.

A MotoGP 2024-es szezonja Jorge Martín győzelmével ért véget: a Pramacnál versenyző spanyol pilóta mindössze 10 ponttal előzte meg Francesco Bagnaiát, akinek még a szezon utolsó hétvégéjén is maradt matematikai esélye a győzelemre. Martín azonban nem hibázott, és behúzta élete első világbajnoki címét a királykategóriában. Akadt azonban egy

...a MotoGP 2024-es szezonja Jorge Martín győzelmével ért véget...

másik tényező is, ami legalább olyan fontosnak bizonyult, mint az ő csatájuk: a hamvaiból feltámadó Marc Márquez.

Innen nézve tehát a MotoGP 2025-ös idénye valójában 2024 szeptemberében kezdődött, amikor Marc Márquez 1043 nap után újra futamot nyert a Gresini Ducatijával. A spanyol klasszis a harmadik helyen zárta a szezont, de akkora formában motorozott, hogy a gyári Ducatinál már júniusban látták benne a lehetőséget, így villámgyorsan leigazolták Bagnaia mellé.

POZITÍV ÉS NEGATÍV MEGLEPETÉSEKKEL INDULT A SZEZON

A címvédő világbajnoknak szörnyen indult 2025: a Pramactól a gyári Apriliához igazoló Martín a versenyszezon előtti sepangi teszten óriási esett. Komolyan megsérült: a spanyol versenyző eltörte a lábát és a kezét – utóbbit műteni kellett –, ráadásul később edzés közben is megsérült, így biztossá vált, hogy nem indulhat a szezon első futamán.

Marc Márqueznek tavaly nem volt esélye az összetett dobogó legfelső fokára, de már 2024-ben finoman jelezte, hogy igényt tart a hetedik királykategóriás világbajnoki címére. Mindenki arra volt kíváncsi, hogy a 32 éves zseni mit tud majd kihozni a gyári Ducatiból: a 2025-ös MotoGP-szezon első, Thaiföldön rendezett futamán Márquez eredményekkel válaszolt a kérdésre. Olyan elementáris erővel indította az idényt,

2025 is proving anything but predictable in MotoGP. Marc Márquez, now with the factory Ducati team, came out swinging to start the season, while Jorge Martín, last year's title winner, was ruled out before the season even began. Two-time world champion Francesco Bagnaia is struggling to find his form, but Álex Márquez is riding better than ever. So far, it's been all about the Spanish brothers – but the season is far from over. Here's a recap.

MotoGP 2024 concluded with Jorge Martín claiming victory: the Spanish rider for Pramac edged out Francesco Bagnaia by just 10 points, with the title race staying alive until the final weekend. But Martín made no mistakes and secured his maiden premier class crown. Yet, there was another factor just as crucial as the title duel: the resurgence of Marc Márquez.

Seen from this perspective, the 2025 MotoGP season truly began in September 2024, when Marc Márquez ended a 1043-day win drought with a Gresini Ducati triumph. The Spanish legend finished third in the standings, but his form was so compelling that Ducati's factory team signed him by June to line up alongside Bagnaia.



Jorge Martínnak több okból sem volt esélye a címvédésre

Jorge Martín had no chance to defend his title for several reasons

Fotó/Photo: Red Bull Content Pool

RALLYCAFE

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

Fotó/Photo: Ducati Media House



Marc Márquez rögtön berúgta az ajtót / Marc Márquez made an explosive entrance right from the start

hogy talán a legnagyobb rajongókat is meglepte: szombaton behúzta a pole-t, majd megnyerte a sprintet, vasárnap pedig a főfutamot. Nem maradtak kérdések: Marc Márquez 2025-ben nyerni jött, és minden esélye meg is van rá.

Meglepő fordulat, hogy nem Bagnaia lihegett a nyakában, hanem öccse, Álex. A Gresininél döntögető ifjabb Márqueznek nagyon bevált a tavalyi Ducati, teljes erővel tapadt a bátyjára a pályán. Álex Márquez pontosan ugyanazt csinálta, mint fivére, csak egy hellyel odébb: szombaton másodikként kvalifikált, aztán a dobogó második lépcsőfokára állhatott, majd vasárnap szintén ezüsttel mehetett haza. Bagnaia is másolta a spanyol tesókat, szintén egyetlen hellyel mínuszba csúszva. A kétszeres világbajnok olasznak már ekkor intő jel lehetett, hogy egyáltalán nem talált fogást Márquezéken, esélytelennek tűnt, hogy megfogja Álexet, Marcról pedig ne is beszéljünk.

DÉJÀ VU, AZTÁN BUKÁS

Egy hétvége után kár lett volna messzemenő következtetéseket levonni, kettő után azonban már jól látszott, hogy mi az ábra. Argentínában Marc Márquez pontról pontra megismételte, amit Thaiföldön nyújtott: pole – pipa, sprintgyőzelem – pipa, futamgyőzelem – pipa. Az idősebb Márquez tehát két tökéletes hétvégével nyitotta a 2025-ös idényt, ebből pedig

POSITIVE AND NEGATIVE SURPRISES KICKED OFF THE SEASON

The defending world champion's 2025 started disastrously. Martín, who switched from Pramac to factory Aprilia, suffered a massive crash during pre-season testing in Sepang. He broke both the leg and a hand – the latter required surgery – and further injuries during training confirmed he'd miss the season opener.

...the big question was how the 32-year-old genius would perform on a factory Ducati...

Marc Márquez had no shot at the 2024 crown, but his intent was clear: a seventh premier class title. The big question was how the 32-year-old genius would perform on a factory Ducati. He answered emphatically at the season opener in Thailand. After clinching pole on Saturday, he won both the sprint and main race. His intent was obvious: Marc Márquez came to win in 2025, and he's got every chance.

Surprisingly, it wasn't Bagnaia on his tail, but his younger brother, Álex. Thriving on last year's Ducati with Gresini, Álex

Francesco Bagnaia kihasználta az idősebbik Márquez első hibáját

Francesco Bagnaia capitalized on the elder Márquez's first mistake



Fotó/Photo: Ducati Media House

már megízlelhette, hogy milyennek ígérkezik ez az év. Álex Márquez is duplázott, és két ezüstéremmel zárta a hétvégét.

Bagnaia nem tudta megismételni a Buriramban bemutatott teljesítményét: a sprintet harmadik helyen zárta, a vasárnapi főfutamon azonban a VR46-nál motorozó Franco Morbidelli lenyomta, így az olasz bajnok Argentínában lecsúszott a dobogóról. Mögötte a szintén a VR46 Ducatijával versenyző Fabio Di Giannantonio végzett. Meglepetés, hogy az időmérőn a harmadik helyet megszerző Johann Zarco futott be a főfutamon hatodikként, ami egyben azt is jelentette, hogy a 2024-ben a mezőny végén kullogó Honda is nagyot fejlődött 2025-re.

Amerikában úgy tűnt, hogy fordul a kocka, így izgalmasabb lehet a szezon. Marc Márquez ismét vitte a pole-t és sprintet, a főfutamon viszont eséssel nullázott, így végül Bagnaia nyert az Egyesült Államokban, akit Álex Márquez sem tudott megfogni. Utóbbi ezen a ponton a stabil teljesítménye miatt egy rövid időre át is vette az első helyet a világbajnoki pontversenyben. Azóta már tudjuk, hogy a pillanatnyi átrendeződés nem tartott sokáig.

MINDEN MÁRQUEZÉKRŐL SZÓL

A szezon negyedik futamán, Katarban az idősebbik Márquez visszatért az addig megszokott formájához, és ismét lehozott egy tökéletes hétvégét. Ez onnan nézve különösen bravúros, hogy a főfutamon egy ütközésben megsérült a motorja, és kicsit visszaesett a mezőnyben. Maverick Viñalest a verseny végén guminyomás-probléma miatt megbüntették, így Bagnaia

...Álex Márquez első királykategóriás futamgyőzelmével történelmet írt...

kapott ajándékba egy második helyet, Morbidelli pedig egy harmadikat.

Az ötödik hétvégén a spanyol testvérek otthon voltak: Jerez hazai pálya Márquezéknek, itt végül azonban csak egyikük örülhetett. A pole-t meglepetésre 2021 MotoGP-világbajnoka, Fabio Quartararo szerezte meg, aki egyre ütőképesebben motorozott a gyári Yamahával. A sprinten nem történt meglepetés, a rövidített verseny a 2025-ben szokásossá vált Marc Márquez, Alex Márquez, Pecco Bagnaia sorrenddel zárult. Quartararóért csak rövid ideig lehetett izgulni: egyetlen kör után elesett. A főfutamon az idősebb Márquez túltolta, kicsúszott, és a tizenkettedik helyen zárt, az ifjabbik pedig nyert, mögötte Quartararóval, utána Bagnaiával. Álex Márquez első királykategóriás futamgyőzelmével történelmet írt: ő és Marc lett az első testvérpár, akik közül mindketten futamot tudtak nyerni a MotoGP-ben.

matched his brother move for move, finishing second in qualifying, the sprint, and the main race. Bagnaia followed closely behind the Márquez brothers too, slotting in third. The two-time world champion already looked out of answers – particularly against Marc.

DÉJÀ VU, THEN A CRASH

One weekend is too soon for sweeping conclusions, but after two, the picture was clearer. In Argentina, Marc Márquez repeated his Thailand feat: pole, sprint win, main race win. Two flawless weekends to start the season showed just how dominant he could be. Álex Márquez also banked two more second-place finishes.

...Marc Márquez took pole and the sprint again, but crashed out of the main race...

Bagnaia couldn't replicate his Buriram pace. He finished third in the sprint, but Franco Morbidelli – riding for VR46 – beat him in the main race. Behind him came Fabio Di Giannantonio, also on a VR46 Ducati. Johann Zarco, who surprisingly qualified third, finished sixth in the main race, underlining Honda's considerable improvement from its dismal 2024.

In America, the tide seemed to turn. Marc Márquez took pole and the sprint again, but crashed out of the main race. Bagnaia capitalised, claiming victory, with Álex Márquez unable to catch him. For a brief moment, the younger Márquez even led the championship, though the shake-up was short-lived.

Álex Márquez hazai pályán megszerezte első MotoGP-futamgyőzelmét

Álex Márquez took his first MotoGP race win on home soil



Fotó/Photo: Red Bull Content Pool

IT'S ALL ABOUT THE MÁRQUEZ BROTHERS

At round four in Qatar, Marc Márquez returned to his dominant form with another perfect weekend. That was despite damage to his bike, following a collision. Maverick Viñales was penalised for low tyre pressure, promoting Bagnaia to second and Morbidelli to third.

Round five took the brothers home: Jerez is one of their home circuits, though only one brother celebrated. Fabio Quartararo stunned by taking pole with the factory Yamaha. But the sprint ended in familiar fashion: Marc Márquez-Álex Márquez-Bagnaia. Quartararo crashed out after one lap. On Sunday, the older Márquez overcooked it and finished 12th, while Álex won, followed by Quartararo and Bagnaia. Álex Márquez's maiden premier class win made history – together with his brother, they became the first sibling pair to both win in MotoGP.

A Gresini versenyzője eddig a szezon egyik pozitív meglepetése

The Gresini rider has been one of the positive surprises of the season so far



Fotó/Photo: Red Bull Content Pool



Johann Zarco mindenkit meglepett Le Mans-ban

Johann Zarco surprised everyone at Le Mans

Fotó/Photo: Red Bull Content Pool

LE MANS AND SILVERSTONE: DRAMA AND MORE DRAMA

Next up was Le Mans in France: Marc Márquez won the sprint, Álex was second, and rookie Fermín Aldeguer grabbed a surprise podium. Bagnaia crashed out and scored no points. Sunday's race brought chaos: in wet conditions, many crashed – Álex Márquez twice – but some stayed upright. Zarco, a wet-weather master, rode superbly and won by 20 seconds over Marc Márquez. An emotional home victory.

Drama continued at Silverstone: Quartararo retired from the lead, and surprisingly, both Marco Bezzecchi and a confident Zarco beat Marc Márquez. For the first time this season, the sprint win didn't go to the elder Spaniard – his brother took it. At the second Spanish round in Aragon, normal service resumed. The sprint saw a Márquez one-two with Aldeguer again third. In the main race: Marc, Álex, Bagnaia.

MARC MÁRQUEZ FLIES, BAGNAIA STRUGGLES

The double MotoGP world champion Bagnaia just can't catch a break: struggling with the bike, the Márquez brothers, and himself. Mugello was telling: only third on Saturday, fourth on Sunday. A poor result on home turf. In the Netherlands, he missed the sprint podium – Bezzecchi, riding the Aprilia, took



Fabio Quartararo közel volt a győzelemhez Silverstone-ban

Fabio Quartararo came close to victory at Silverstone

Fotó/Photo: Yamaha Media

Fotó/Photo: Ducati Media House



Bagnaia hazai pályán újabb mélyütést kapott Márquezéktől

Bagnaia took another heavy blow from the Márquez brothers on home soil

LE MANS ÉS SILVERSTONE: DRÁMA ÉS DRÁMA

A franciaországi Le Mans következett: a sprinten Marc Márquez nyert, Álex Márquez lett a második, és meglepetésre egy újonc, Fermín Aldeguer állhatott a dobogó legalsó fokára. Szomorú, de Bagnaia esett és nullázott. A vasárnap tartogatta az igazi drámát: az esősre forduló futamon sokan zakóztak – Álex Márquez kétszer –, de akadt, aki talpon maradt. A mezőny legjobb esőmenője, Zarco emberfelettit motorozott, és végül 20 másodperccel verte a második helyre befutó Marc Márquezt. Gyönyörű sporttörténelmi pillanat volt, ahogy a francia pilóta hazai közönség előtt ilyen csodás győzelmet aratott.

Silverstone-ban is maradt hely a drámának: a főfutamon Quartararo alól kihullott a motor az első helyről, és meglepő, de Marco Bezzecchi és az előző hétvége mámorában úszó Zarco is lenyomta Marc Márquezt. Sőt, a szezonban először a sprintet nem az idősebbik spanyol, hanem öccse nyerte. third behind the Márquez duo. On Sunday, Marc Márquez won again, Bezzecchi second, Bagnaia third. Álex Márquez broke his hand after a crash with Pedro Acosta.

Sachsenring is Marc Márquez's playground, and he delivered a triple: pole, sprint, main race. Bezzecchi and Quartararo joined him on the sprint podium. On Sunday, crashes galore meant nearly everyone who finished scored points. Marc Márquez finished ahead of a recovering Álex, with Bagnaia third. In the Czech Republic, Marc Márquez again claimed both victories. KTM's Acosta was the weekend's surprise: second in the sprint, third in the race.

> ***...on Sunday, Marc Márquez won again, Bezzecchi second, Bagnaia third...***



Marc Márquez a nyári szünet előtt megállíthatatlan volt

Marc Márquez was unstoppable before the summer break

Fotó/Photo: Ducati Media House

A második spanyolországi futamon, Aragóniában csitultak a kedélyek, jött a papírforma – nagyjából. A sprinten érkezett a Márquez-egy-kettő, míg a harmadik helyre ismét Aldeguer furakodott be a Gresini Ducatijával. A főfutamon pedig a szokásos sorrend alakult ki: Marc Márquez, Álex Márquez, Bagnaia.

MARC MÁRQUEZ SZÁRNYAL, BAGNAIA SZENVED

A kétszeres királykategóriás világbajnok olasznak egyszerűen nem áll össze ez a szezon: a motorral, a spanyol tesókkal és saját magával is küzd. Utóbbira a soron következő viadal a legjobb példa: Bagnaia hazai pályán, hazai közönség előtt sem tudott nyerni – egy szombati harmadik és egy vasárnapi negyedik helyre futotta Mugellóban, ez pedig hatalmas kudarc. Hollandiában sem fért fel a sprintdobogóra: Márquezék után Bezzecchi szerezte meg a harmadik helyet az Apriliával. Assenben vasárnap Marc Márquez nyert, Bezzecchi egy helyet javítva második lett, Bagnaia pedig harmadik. Álex Márquez eközben csúnyán megjárta: összeakadt Pedro Acostával, bukott, és eltörte a kezét.

Marc Márquezt nem véletlenül hívják a Sachsenring királyának, összejött a tripla: a pole, a sprintgyőzelem és a futamgyőzelem is meglett neki. Szombaton Bezzecchi lett a második, Quartararo a harmadik. Vasárnap rengetegen estek, így aki két keréken fejezte be a futamot, pontot is szerzett. Marc Márquez mögé befért a sérülése után lábadozó Álex Márquez, Bagnaia pedig szokásosan a harmadik helyet szerezte meg. Csehországban ismét Marc Márquez nyert mindkét nap. A hétvége sztárja Acosta volt, aki a sprinten második, a főfutamon pedig harmadik lett a KTM-mel.

THE UNSTOPPABLE SPANISH GENIUS

Marc Márquez has been nothing short of sensational in 2025: 11 sprint wins from 12, 8 main race wins from 12. At the season's halfway point, he leads with 381 points, 120 clear of Álex and 168 ahead of Bagnaia. In this kind of form, he's untouchable. Álex has been superb too, consistently racking up points behind his brother. Bagnaia, though, looks lost: Ducati's two-time MotoGP champion is a shadow of himself and can't figure out the Márquez duo – or sometimes even the rest.

Defending champ Martín saw his season unravel early. Returning in the Czech Republic, he's racing more for pride and experience than results. Ducati remains the grid's dominant bike, but competition is tighter. Aprilia, Yamaha, KTM, and even Honda all now have podium – and even race-winning – potential.

Kristóf Jakusovszky



Marc Márquez utcahosszal vezeti a tabellát

Marc Márquez leads the standings by a wide margin

Fotó/Photo: Ducati Media House

„...on Sunday, Marc Márquez Bagnaia azonban nem találja a helyét, sehogy nem képes fogást találni a spanyol duón..."

csupán árnyéka önmagának, és sehogy nem képes fogást találni a spanyol duón – sőt, néha a többieken sem. A címvédő Martín 2025-ös idénye már korábban teljesen elúszott, így a Csehországban visszatérő spanyol sokkal inkább becsületből és a tapasztalatszerzés miatt motorozik. Látszik, hogy továbbra is messze a Ducati a mezőny legdominánsabb motorja, azonban az erőviszonyok sokkal kiegyenlítettebbek, mint tavaly. Simán előfordul, hogy odafér a dobogóra – vagy akár az élre – egy Aprilia, egy Yamaha, egy KTM, sőt, még akár egy Honda is.

Jakusovszky Kristóf



Bagnaia mostanában legfeljebb a dobogónak örülhet

Lately, Bagnaia can be happy with nothing more than a podium

Fotó/Photo: Ducati Media House

„REMÉLEM, A BALATON PARKON MÁR A MEZŐNY ELEJÉBEN LEHETEK”

“I HOPE I CAN BE AT THE FRONT AT BALATON PARK”



Varga Tibor a magyar motorsport egyik legnagyobb reménysége

Tibor Varga is one of the greatest hopes of Hungarian motorsport

Fotó/Photo: HUMDA

Interjú Varga Tiborral, a gyorsaságimotoros-vb magyar versenyzőjével

Interview with Tibor Varga, Hungary’s Grand Prix motorcycle World Championship rider

Legutóbb 2011-ben volt arra példa, hogy magyar versenyzőért szoríthattunk a gyorsaságimotoros-világbajnokság mezőnyében. Akkor Sebestyén Péter a 125 köbcentis kategóriában, a Valenciai Nagydíjon a tizennyolcadik helyen ért célba. Ezt a szünetet szakította meg Varga Tibor, aki 2025 májusában a MotoE Le Mans-i paddockjában tűnt fel. A 18 éves versenyző teljes szezont fut az elektromos kategóriában, melynek mezőnye szintén ellátogat a Balaton Park Circuitre. Ennek apropóján beszélgettünk a fiatal tehetséggel.

Hogyan jött a motorozás iránti szereteted?

Édesapám régebben utcai motoros volt. Emellett pár pályanapra is ellátogatott, és hobbiszinten versenyzett is. Ötéves voltam, amikor először kaptam egy motort. Elmentünk egy erdős területre, ahol tiszta sár volt minden. Egyből látszott hogy nem féltem, hiszen azonnal tövig húztam a gázt, és édesapám egyik barátja azt mondta, hogy vigyen el valahova. Elmentünk a Talmácsi-ringre, utána pedig gyorsan fejlődtem és tanultam, olyannyira, hogy egy hónappal később már versenykörülmények között mehettem.

Milyen eredményeket értél el eddig?

2017-ben tizenkettőből tíz futamon győzve megnyertem a magyar-cseh-szlovák IMR-90 Motard Kupát, valamint második lettem a cseh bajnokság MiniGP Open kategóriájában. 2019-ben Spanyolországban, a Copa de Campeonesben indultam, ám minden hétvégén technikai probléma hátráltatott.

The last time Hungarian fans had a home-grown rider to cheer for in the Grand Prix motorcycle World Championship was back in 2011. Then, Péter Sebestyén lined up in the 125cc category at the Valencia Grand Prix, finishing 18th. That long gap was finally broken by Tibor Varga, who made his appearance in the MotoE paddock at Le Mans in May 2025. The 18-year-old is competing in a full season of the electric category, which also visits Hungary’s Balaton Park Circuit. We sat down with the young talent to talk about his journey so far.



Varga Sebestyén Péter óta az első magyar a gyorsaságimotoros-vb-n

Tibor Varga is the first Hungarian in the Grand Prix motorcycle World Championship since Péter Sebestyén

Fotó/Photo: Michelin Motorsport Moto / Flickr

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025

Fotó/Photo: JuniorGP



Varga idén kifejezetten jól szerepel a JuniorGP-ben

Varga is performing particularly well in JuniorGP this year

2020 és 2022 között a Northern Talent Cupban versenyeztem. Összetettben nem sikerült bajnokságot nyerni, de értem el szép eredményeket, mint például az asseni pályacsúcs, illetve dupla dobogó. Ezzel párhuzamosan háromszor is megdöntöttem a Hungaroring 600-as körrekordját, a vége 1:51.469 lett. 2023-ban versenyeztem először 600 köbcenti-

> ***...háromszor is megdöntöttem a Hungaroring 600-as körrekordját...***

méteres motorral, de még nem mentem teljes szezont. Ezt egy évvel később tettem meg a spanyol bajnokságban, ahol Valenciában kétszer is nekem szólt a magyar himnusz, összességében pedig hét dobogót és egy összetettbéli harmadik helyet szereztem. 2025-ben pedig a MotoE mellett a JuniorGP Stock Európa-bajnokságban versenyzem, itt a harmadik helyen állok, tíz ponttal lemaradva az elsőtől.

How did your passion for riding begin?

My dad used to ride on the road, and also did some track days and amateur-level racing. I was five years old when I got my first bike. We went to a wooded area that was completely covered in mud. It was clear straight away that I wasn't afraid – I immediately went full throttle. One of my dad's friends said he should take me somewhere. We went to the Talmácsi-ring, and from there I progressed quickly. I learned fast – so much so that a month later I was already racing.

What results have you achieved so far?

In 2017, I won 10 out of 12 races to take the Hungarian–Czech–Slovak IMR-90 Motard Cup and finished second in the Czech MiniGP Open Championship. In 2019, I raced in Spain in the Copa de Campeones, but I was plagued by technical problems every weekend. From 2020 to 2022, I competed in the Northern Talent Cup. I didn't manage to win the title overall, but I still had strong results – like the lap record at Assen and a double podium. At the same time, I broke the 600cc lap record at the Hungaroring three times, ending up

Hogyan jött ez a lehetőség, hogy a MotoE-ben versenyezhess?

A spanyol bajnokságban elért tavalyi eredmények miatt felfigyeltek rám. Mindenképpen magyar versenyzőt kerestek ebbe a kategóriába, és a Snipers Team, valamint a HUMDA közös döntése alapján rám esett a választás, ennek természetesen nagyon örülök. A csapat 2024 novemberében vette fel velem a kapcsolatot.

Milyenek az első benyomásaid a sorozat kapcsán?

Ugye ez egy elektromos széria, tehát teljesen más, sosem tapasztaltam még ilyet korábban. Maga a motor nagyon nehéz, mivel 220 kilogramm, kb. 50 kilóval nehezebb, mint egy 600-as. A versenytársaim idősebbek és jóval tapasztaltabbak. Számomra az is furcsa, hogy nincsen hangja a motornak, nincsen vibrálás, és az érzést sem hozza meg. Eddig két versenyhétvégén és négy futamon vagyunk túl, mindegyiken pontot szereztem Magyarországnak. Erre nagyon büszke vagyok, de még nem sikerült oda elérni, ahová szerintem tartozom. Remélem, a Balaton Parkon már a mezőny elejében lehetek!

with a best of 1:51.469. In 2023, I raced a 600cc bike for the first time, though I didn't do a full season. I did that the following year in the Spanish Championship, where the Hungarian anthem was played twice for me in Valencia. Overall, I scored seven podiums and finished third in the standings. In 2025, alongside MotoE, I'm also racing in the

> ***...I broke the 600cc lap record at the Hungaroring three times...***

JuniorGP Stock European Championship, where I'm currently third in the standings, just ten points behind the leader.

How did the MotoE opportunity come about?

I was noticed because of the results I had in Spain last year. They were definitely looking for a Hungarian rider for the category, and the Snipers Team and HUMDA [Hungarian Mobility Development Agency – ed.] jointly decided to go



Fotó/Photo: Michelin Motorsport Moto / Flickr

Varga idén állandó versenyző a MotoE-ben / This year, Varga is a full-time rider in MotoE

Volt már lehetőséged korábban is tesztelni a Balaton Park Circuiten. Hogy tetszik a pálya?

Már két alkalommal is tesztelhettem a BMW 1000-esemmel, amelyet a Magisz Kft.-nek köszönhetek. Maga a pálya tetszik, teljesen új a vonalvezetése, nem is tudnám mihez hasonlítani. Abban biztos vagyok, hogy gyors leszek, mert már korábban is jól mentem. Alig várom a hétvégét, szerintem izgalmas versenyek lesznek.

...a pálya tetszik, teljesen új a vonalvezetése, nem is tudnám mihez hasonlítani...

Ez egyébként jelent számodra némi előnyt, hogy már van pályaismereted?

Mindenképpen. Valószínűleg én ismerem a legjobban a pályát, az pedig nagyon jó dolog, hogy már 1000 köbcentis motorral is edzhettem. Azért sokszor előfordul, hogy akkor vagyok ott először egy adott pályán, de arra is van precedens, hogy csak kisebb kategóriákban mehettem rajta.

Az is rengeteget tesz hozzá, hogy magyar nézők előtt versenyezhetek. Ez egy álom számomra, és eszméleten ebbe belegondolni. Bízom benne, hogy attól el tudnak majd tekinteni, hogy ez egy elektromos sorozat. Tisztában vagyok vele, hogy rengeteg utálója van ennek a kategóriának. Nekem is vér helyett benzin csörgedez az ereimben. Nekem nem az a célom, hogy ebben a kategóriában maradjak, hanem csak szeretnék minél előbb eljutni a MotoGP-be.

Mi a „Szikla” becenév eredete?

Ez nem egy nagy történet. Kovács Ferenc [Varga főszponzora – a szerk.] aggatta rám ezt a nevet. 2018-ban voltam először a Hungaroringen egy 20 lóerős motorral. Ott mentem a 600-asok és az 1000-esek között, és akkor ő mondta, hogy „szikla vagy”. És ez azóta rám ragadt.

Ezt a nemzetközi paddockban is használjátok?

Próbáljuk vinni és mondani a külföldieknek. A spanyolok még nem tudják kiejteni, de idővel megtanítjuk majd nekik.

Milyen a kapcsolatod a többi fiatal magyar versenyzővel? Gondolok itt Farkas Kevinre, Rossi Moorra, Kecskés Bencére és még sorolhatnám a neveket...

Én azt gondolom, hogy mindenki tiszteli a másikat. Egyik pilótával sem vagyunk legjobb barátok, mindenki el van foglalva a saját feladataival.

...nekem is vér helyett benzin csörgedez az ereimben...

Azért van még egy elég fontos kapocs köztetek Talmácsi Gábor személyében. Vele milyen a viszonyod?

Szerencsére egyre jobb. Az idei évben kezdtünk el igazán összeszokni, elsősorban a Balaton Parkon. Mindkét alkalommal egy bokszban lehettem vele, és sokat segített, ugyanis neki rengeteg tapasztalata van a BMW-vel. Amiben tud, természetesen segít. Könnyen együtt tudunk dolgozni.

Példaképnek is mondhatjuk őt számodra?

Mindenképpen.

Milyen terveitek vannak a jövőre nézve?

Szeretnék idén egy dobogót és egy győzelmet a MotoE-ben. Azért azt fontos leszögeznem, hogy nem MotoE-versenyző szeretnék lenni, mivel nem látom magamat ebben a sorozatban. Ezt egyfajta ugródeszkaként szeretném használni a későbbi céljaimhoz, amely a Moto2 lenne. Utána nyilván a MotoGP következik, de persze ahhoz nagyon jól kell szerepelnem a középső géposztályban.

Akár már 2026-ban a Moto2-ben láthatunk?

Teljes szezont még nem fogok futni. Ugyan van még rá esély, de jelenleg úgy állnak a dolgok, hogy nem. A 2026-os idényem egyelőre úgy áll össze, hogy a Moto2 Európa-bajnokságon indulunk, és szabadkártyával tervezünk részt venni a világbajnokság helyszínein. Ez még messze nem biztos, de több csapattal is kommunikálunk, amelyek lehetőséget tudnának ajánlani.

Szántó Dávid

Definitely. I probably know the track better than anyone else, and it's a big plus that I've already trained on it with a 1000cc bike. Often I arrive at a circuit for the first time, or sometimes I've only ridden there in smaller categories.

Racing in front of Hungarian fans also means a great deal to me. It's a dream for me, and it's incredible to think about. I hope people can look past the fact that this is an electric series. I know this category has a lot of haters. I've got petrol in my veins too. I'm not aiming to stay in this category – my goal is to reach MotoGP as soon as possible.

What's the story behind your nickname, "the Rock"?

There's no big story. Ferenc Kovács [Varga's main sponsor – ed.] gave me the name. In 2018, I was at the Hungaroring for the first time on a 20-horsepower bike. I was out on track with the 600s and 1000s, and he said, "you're a rock." And it's stuck ever since.

Do you use the nickname in the international paddock too?

We try to use it and tell people about it. The Spanish guys can't pronounce it yet, but we'll teach them eventually.

What's your relationship like with the other young Hungarian riders, like Kevin Farkas, Rossi Moor, Bence Kecskés, and the others?

I think there's mutual respect. We're not best friends – everyone is focused on their own work.

...this year I want a podium and a win in MotoE...

There's still a strong link between you all: Gábor Talmácsi. What's your relationship with him like?

Luckily, it's getting better. This year we've started working more closely together – mainly at Balaton Park. Both times I was in the same garage with him, and he helped a lot, since he has extensive experience with BMW machinery. He helps out whenever he can. We work well together.

Would you say he's a role model for you?

Definitely.

What are your plans for the future?

This year I want a podium and a win in MotoE. But I have to make it clear – I don't want to become a MotoE rider, because I don't see myself in this category long-term. I want to use it as a stepping-stone towards my goals – first Moto2, and then of course MotoGP, but that will require really strong performances in the intermediate class.

Could we see you in Moto2 as early as 2026?

I won't do a full season yet. There's still a chance, but as things stand, probably not. Right now, the plan for 2026 is to compete in the Moto2 European Championship, and to take part in selected world championship rounds with wildcards. It's still far from confirmed, but we're in talks with several teams that might offer opportunities.

Dávid Szántó

Marc Márquez és a többiek, avagy így is lehet jellemezni a MotoGP idei mezőnyét

Marc Márquez and the others: one way to describe this year's MotoGP lineup

Fotó/Photo: PSP/FIM Pictures

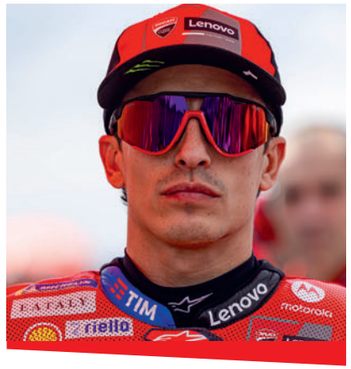


A MOTOGP JELENLEGI MEZŐNYE

THE CURRENT GRID OF THE MOTOGP

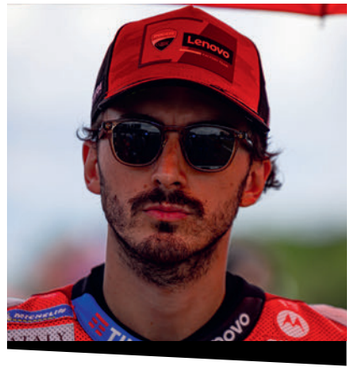
RALLYCAFE

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025



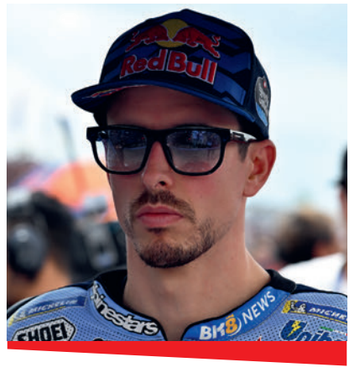
Marc Márquez

Nemzetiség / Nationality: spanyol
Kor / Age: 32
Csapat / Team: **Ducati Lenovo Team**
Gyártó / Manufacturer: **Ducati**
Rajtszám / Racing Number: 93
Debütálás éve / Debut Year: 2013
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 3. / 3rd
Karriercsúcspont / Career Highlight:
hat MotoGP-világbajnoki cím /
Six-time MotoGP World Champion



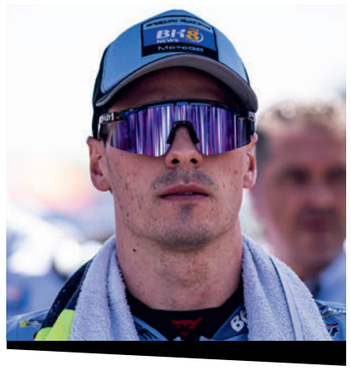
Francesco Bagnaia

Nemzetiség / Nationality: olasz / Italian
Kor / Age: 28
Csapat / Team: **Ducati Lenovo Team**
Gyártó / Manufacturer: **Ducati**
Rajtszám / Racing Number: 63
Debütálás éve / Debut Year: 2019
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 2. / 2nd
Karriercsúcspont / Career Highlight:
két MotoGP-világbajnoki cím /
Two-time MotoGP World Champion



Álex Márquez

Nemzetiség / Nationality: spanyol / Spanish
Kor / Age: 29
Csapat / Team: **Team BK8 Gresini Racing MotoGP**
Gyártó / Manufacturer: **Ducati**
Rajtszám / Racing Number: 73
Debütálás éve / Debut Year: 2020
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 8. / 8th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
Moto2-világbajnoki cím /
Moto2 World Champion



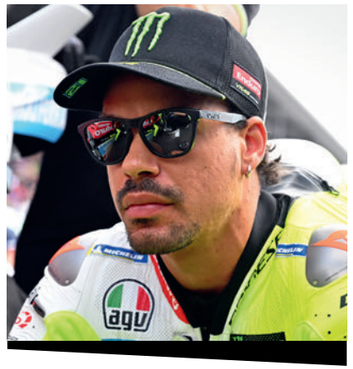
Fermín Aldeguer

Nemzetiség / Nationality: spanyol / Spanish
Kor / Age: 20
Csapat / Team: **Team BK8 Gresini Racing MotoGP**
Gyártó / Manufacturer: **Ducati**
Rajtszám / Racing Number: 54
Debütálás éve / Debut Year: 2025
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: –
Karriercsúcspont / Career Highlight:
MotoGP-futamdobogó /
MotoGP podium finish



Fabio Di Giannantonio

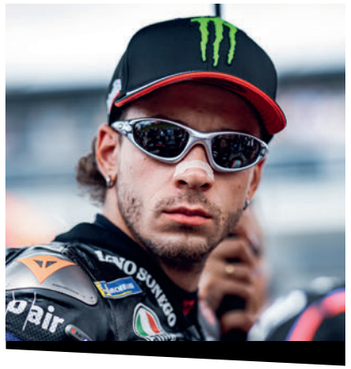
Nemzetiség / Nationality: olasz / Italian
Kor / Age: 26
Csapat / Team: **Pertamina Enduro VR46 Racing Team**
Gyártó / Manufacturer: **Ducati**
Rajtszám / Racing Number: 49
Debütálás éve / Debut Year: 2022
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 10. / 10th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
MotoGP-futamgyőzelem /
MotoGP race win



Franco Morbidelli

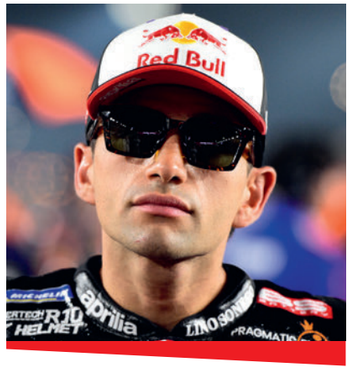
Nemzetiség / Nationality: olasz / Italian
Kor / Age: 30
Csapat / Team: **Pertamina Enduro VR46 Racing Team**
Gyártó / Manufacturer: **Ducati**
Rajtszám / Racing Number: 21
Debütálás éve / Debut Year: 2018
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 9. / 9th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
MotoGP világbajnoki második hely /
MotoGP World Championship runner-up

www.rallycafe.hu



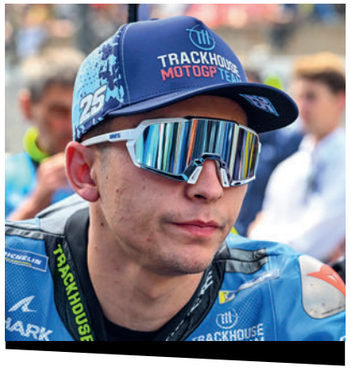
Marco Bezzecchi

Nemzetiség / Nationality: olasz / Italian
Kor / Age: 26
Csapat / Team: **Aprilia Racing**
Gyártó / Manufacturer: **Aprilia**
Rajtszám / Racing Number: 72
Debütálás éve / Debut Year: 2022
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 12. / 12th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
MotoGP világbajnoki harmadik hely /
MotoGP World Championship third place



Jorge Martín

Nemzetiség / Nationality: spanyol / Spanish
Kor / Age: 27
Csapat / Team: **Aprilia Racing**
Gyártó / Manufacturer: **Aprilia**
Rajtszám / Racing Number: 1
Debütálás éve / Debut Year: 2021
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 1. / 1st
Karriercsúcspont / Career Highlight:
MotoGP-világbajnoki cím /
MotoGP World Champion



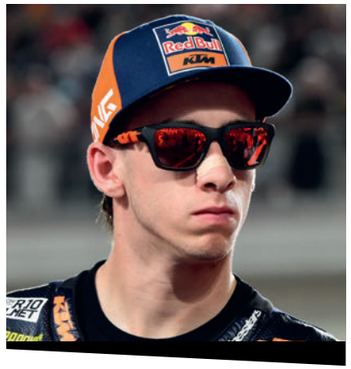
Raúl Fernández

Nemzetiség / Nationality: spanyol / Spanish
Kor / Age: 24
Csapat / Team: **Trackhouse MotoGP Team**
Gyártó / Manufacturer: **Aprilia**
Rajtszám / Racing Number: 25
Debütálás éve / Debut Year: 2022
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 16. / 16th
Karriercsúcspont / Career Highlight: Moto2
világbajnoki második hely /
Moto2 World Championship runner-up



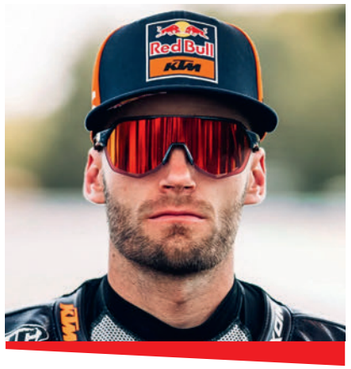
Ai Ogura

Nemzetiség / Nationality: japán / Japanese
Kor / Age: 24
Csapat / Team: **Trackhouse MotoGP Team**
Gyártó / Manufacturer: **Aprilia**
Rajtszám / Racing Number: 79
Debütálás éve / Debut Year: 2025
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: –
Karriercsúcspont / Career Highlight:
Moto2-világbajnoki cím /
Moto2 World Champion



Pedro Acosta

Nemzetiség / Nationality: spanyol / Spanish
Kor / Age: 21
Csapat / Team: **Red Bull KTM Factory Racing**
Gyártó / Manufacturer: **KTM**
Rajtszám / Racing Number: 37
Debütálás éve / Debut Year: 2024
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 6. / 6th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
Moto2-világbajnoki cím /
Moto2 World Champion

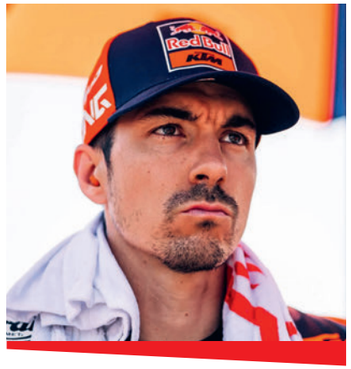


Brad Binder

Nemzetiség / Nationality: dél-afrikai /
South African
Kor / Age: 30
Csapat / Team: **Red Bull KTM Factory Racing**
Gyártó / Manufacturer: **KTM**
Rajtszám / Racing Number: 33
Debütálás éve / Debut Year: 2020
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 5. / 5th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
Moto3-világbajnoki cím /
Moto3 World Champion

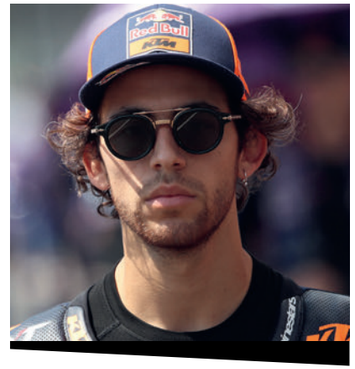
RALLYCAFE

MotoGP BALATON PARK CIRCUIT | 2025. AUGUSZTUS 22–24. | 22-24 AUGUST, 2025



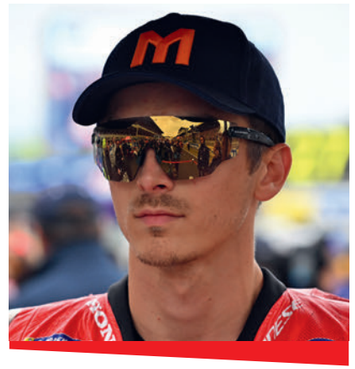
Maverick Viñales

Nemzetiség / Nationality: spanyol / Spanish
Kor / Age: 30
Csapat / Team: **Red Bull KTM Tech3**
Gyártó / Manufacturer: **KTM**
Rajtszám / Racing Number: 12
Debütálás éve / Debut Year: 2015
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 7. / 7th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
Moto3-világbajnoki cím /
Moto3 World Champion



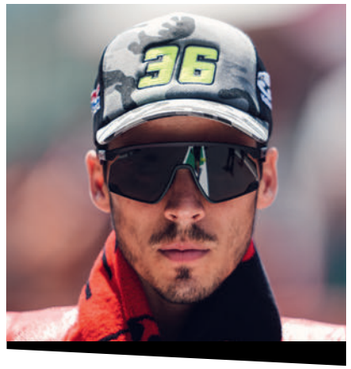
Enea Bastianini

Nemzetiség / Nationality: olasz / Italian
Kor / Age: 27
Csapat / Team: **Red Bull KTM Tech3**
Gyártó / Manufacturer: **KTM**
Rajtszám / Racing Number: 23
Debütálás éve / Debut Year: 2021
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 4. / 4th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
Moto2-világbajnoki cím /
Moto2 World Champion



Luca Marini

Nemzetiség / Nationality: olasz / Italian
Kor / Age: 28
Csapat / Team: **Honda HRC Castrol**
Gyártó / Manufacturer: **Honda**
Rajtszám / Racing Number: 10
Debütálás éve / Debut Year: 2021
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 22. / 22nd
Karriercsúcspont / Career Highlight:
két MotoGP-futamdobogó /
Two MotoGP podium finishes



Joan Mir

Nemzetiség / Nationality: spanyol / Spanish
Kor / Age: 27
Csapat / Team: **Honda HRC Castrol**
Gyártó / Manufacturer: **Honda**
Rajtszám / Racing Number: 36
Debütálás éve / Debut Year: 2019
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 21. / 21st
Karriercsúcspont / Career Highlight:
MotoGP-világbajnoki cím /
MotoGP World Champion



Johann Zarco

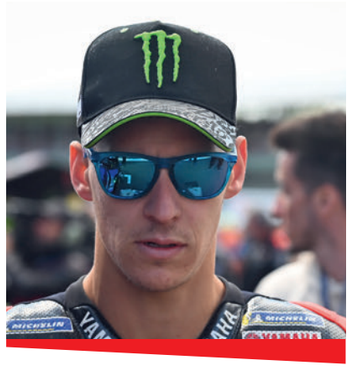
Nemzetiség / Nationality: francia / French
Kor / Age: 35
Csapat / Team: **Castrol Honda LCR**
Gyártó / Manufacturer: **Honda**
Rajtszám / Racing Number: 5
Debütálás éve / Debut Year: 2017
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: 17. / 17th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
két Moto2-világbajnoki cím /
Two-time Moto2 World Champion



Somkiat Chantra

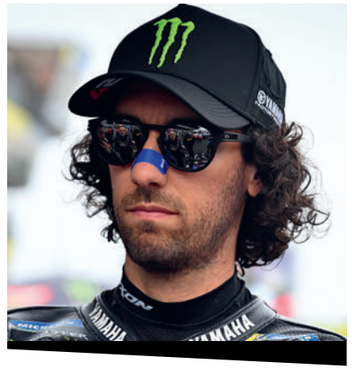
Nemzetiség / Nationality: thai / Thai
Kor / Age: 26
Csapat / Team: **Idemitsu Honda LCR**
Gyártó / Manufacturer: **Honda**
Rajtszám / Racing Number: 35
Debütálás éve / Debut Year: 2025
Tavalyi bajnoki eredmény /
Last Season Result: –
Karriercsúcspont / Career Highlight:
két Moto2-futamdobogó /
Two Moto2 podium finishes

www.rallycafe.hu



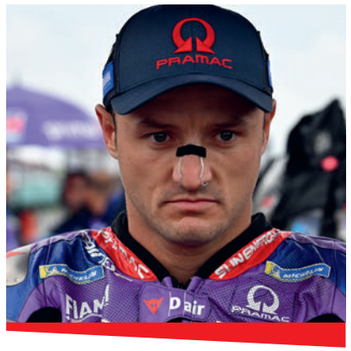
Fabio Quartararo

Nemzetiség / Nationality: francia / French
Kor / Age: 26
Csapat / Team: **Monster Energy Yamaha MotoGP Team**
Gyártó / Manufacturer: **Yamaha**
Rajtszám / Racing Number: 20
Debütálás éve / Debut Year: 2019
Tavalyi bajnoki eredmény / Last Season Result: 13. / 13th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
MotoGP-világbajnoki cím /
MotoGP World Champion



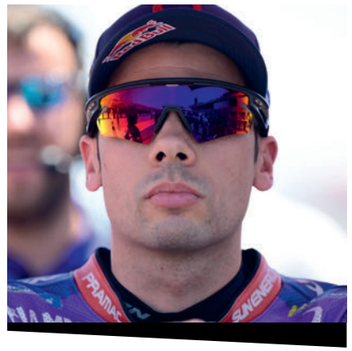
Álex Rins

Nemzetiség / Nationality: spanyol / Spanish
Kor / Age: 29
Csapat / Team: **Monster Energy Yamaha MotoGP Team**
Gyártó / Manufacturer: **Yamaha**
Rajtszám / Racing Number: 42
Debütálás éve / Debut Year: 2017
Tavalyi bajnoki eredmény / Last Season Result: 18. /18th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
hat MotoGP-futamdobogó /
Six MotoGP podium finishes



Jack Miller

Nemzetiség / Nationality: ausztrál / Australian
Kor / Age: 30
Csapat / Team: **Prima Pramac Yamaha MotoGP**
Gyártó / Manufacturer: **Yamaha**
Rajtszám / Racing Number: 43
Debütálás éve / Debut Year: 2015
Tavalyi bajnoki eredmény / Last Season Result: 14. / 14th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
négy MotoGP-futamdobogó /
Four MotoGP podium finishes



Miguel Oliveira

Nemzetiség / Nationality: portugál / Portuguese
Kor / Age: 30
Csapat / Team: **Prima Pramac Yamaha MotoGP**
Gyártó / Manufacturer: **Yamaha**
Rajtszám / Racing Number: 88
Debütálás éve / Debut Year: 2019
Tavalyi bajnoki eredmény / Last Season Result: 15. / 15th
Karriercsúcspont / Career Highlight:
öt MotoGP-futamdobogó /
Five MotoGP podium finishes

RALLYCAFE




SUPER
ENDURO
FIM WORLD CHAMPIONSHIP
HMA
X-GRIP
auner
Husqvarna
SUPERENDURO GP OF HUNGARY
2026.01.31.
MVM
DOME
JEGYEK SZEPTEMBER 1-TŐL
A SUPERENDURO.HU OLDALON