

# De csak a kellő mértékben

A JÓFIÚ PATIKAMÉRLEGEN ADAGOLJA KI AZ AGRESSZIÓT, HOGY A VERSENYPÁLYÁN MINDENKIT MAGA MÖGÖTT HAGYJON. AZ INTERJÚ ALATT CSAK EGYSZER EMELI FEL A HANGJÁT. MICHELISZ NORBERT VILÁGBAJNOK AKAR LENNI. ILYEN KÖZEL MÉG NEM VOLT A CÉLHOZ, A HONDÁVAL RÉVBE ÉRNET.

**A**pulzusod 180–200 egy rohadt meleg overállban, legalább még egy óráig. Az aszfalt 60–70 fokos, a levegő 40. A feszültség egészen addig munkál benned, amíg ki nem hunynak a startot jelző fények. Verseny közben már nyugi van, a szívverésed beáll 130–150-es tempóra. Ezt is kontrollálnod kell, akárcsak a légzésed – és az autót. Ha a lámpák kihunynak, aztán már nincs idő gondolkozni, rágódni, csak a dolgot teszed.

## EZA SZERÉNY SRÁC

Az autóversenyzés alapból igazságtalan verseny, a helyezkedés már bőven a pályán kívül elindul. Michelisz Norbert egy kis ország pilótája létére kapott gyári támogatást a japán Honda autógyártól, jövőre már így fog versenyezni a túraautó-világbajnokságban. Hímesháza lakossága kétszázszor férne el a Hungaroring tribünjein, ebből a kis Baranya megyei faluból indult el Michelisz, akinek jövőre reális esélye lehet arra, hogy világbajnok legyen.

„2005. szeptember 13.” – vágja rá, mikor megkérdezem, mikor ült először versenyautó-

ban. A Hungaroringen tesztelt a Zengő Motorsport meghívására. Huszonegy éves volt. Valószínűleg ő volt az a pécsi egyetemista, aki a legtöbbet vezetett autót – autó nélkül. „Hirtelen lett nagy a szabadság, el lehet képzelni, mennyit ültem a szimulátor előtt.

Volt, hogy nyolc–tíz órát vezettem” – mondja nevetve. Mohácsról került át a mérnökinformatikus-képzésre, a tanulás mellett rengeteget gyakorolt.

Wéber Gábor autóversenyző, a Forma-1-es közvetítések szakkommentátora 2001-ben szimulátoros világbajnok is volt, ő is rengeteget ült a monitor előtt, Norbit pedig folyamatosan figyelte. „A piszok jónál egy fokkal volt jobb, az alaptempója kiegyensúlyozottan gyors volt. Rengeteget cseteltünk.

Mint a szivacs, szívta magába az információkat, látszott, hogy nagyon intelligens versenyző” – mondja róla Wéber, aki szintén a Zengő Motorsport igazolt versenyzője volt ekkortájt. Mikor a csapat tulajdonosa, Zengő Zoltán megkérdezte, nem tudna-e egy tehetséges fiatal szimulátorost, azonnal rávágta, hogy egyet biztosan. Meghívták egy tesztversenyre a Hungaroringre.

Mondogatta már a gimnáziumban is, hogy autóversenyző szeretne lenni, a barátok pedig „jó fejek voltak, reálisan látták, hogy erre nincs sok esély”. A Hungaroringen nem árulták el neki a köridőket, de a Zengő meglátta benne a lehe-

tőséget. Egészen addig a családi Ford Sierrával ment 130–140-es tempó volt a csúcs, aztán egyszer csak ott találta magát, hogy versenyezhet. És bár Michelisznak akkor nem mondták el a köridőket, mi most felfedjük a titkot (Wéber Gábor emlékezete alapján).

Norbi stabilan 2 perc 24 másodperces köröket ment, a második helyezett aspiráns legjobb eredménye 2:25 volt. „Egyenletesen nagyon gyors volt, minden körben, nemcsak egy kifutott eredménye volt. Toronymagasan kitűnt a mezőnyből nemcsak az idejével, a hozzáállásával is” – mondja Wéber.

„Ha azt mondják a szüleimnek, adják el mindenüket, hogy versenyezhessek, megtették volna.” Ez is mutatja, ahhoz, hogy valaki overállban a volán mögé ülhesen, rengeteg áldozatra van szükség a család részéről is. 2009-ig a versenyzési költségek 10 százalékát teremtették elő. Milliós tétel volt. A csapattal korán tisztázták, hogy meddig tudnak elmenni. „Bár ez az összeg soknak tűnik, visszautasíthatatlan volt az ajánlat, egy ilyenért ma is sorok kígyóznának az irodám előtt” – mondja Zengő Zoltán.

Hogy ő személyesen mekkorát kockáztatott? „Fontos látni – mondja –, hogy ez volt az első



ÍRTA:

ZSIBORÁS GERGŐ

Michelisz Norbert beszél a Forbes szerkesztőségébe, hogy interjút adjon. Sehol egy sajtós, sehol egy asszisztens.

21 évesen ült először versenyautóban

FOTÓK: ORBITAL STRANGERS



Tudatosan építkezett: személyi edzőjével külön programot találtak ki, sportpszichológust fogadott, szponzorokkal tárgyalt.

tehetségkutató verseny Magyarországon. Fogalmunk sem volt a valódi költségekről." Elsősorban a magyar bajnokságra lóttek, majd szép lassan kinőtték. A nemzetközi mezőny már ekkor cél volt, mert Zengő „mindig nagyot álmodott”, de a túraautó-világbajnokság (WTCC) 2005-ben szinte elérhetetlen magasságnak tűnt.

Szerencsés helyzetben voltak, hogy a család is be tudott segíteni, és bár komoly, tízmillióos tételről van szó, Zengő szerint ezt úgy érdemes vizsgálni, hogy egy, a WTCC-ben eltöltött idény büdzséje nagyjából egymilliárd forint (két-hárommillió euró), és Norbi hat évet versenyzett itt a Zengő színeiben. Az addig kipróbált sorozatok büdzséje ennek a tizedét sem közelítette meg.

„Ha neki nem lett volna az a felismerése, ha nem látott volna abban kihívást, hogy ezzel a sráccal együtt akar dolgozni, ma nem lennék itt” – vág közbe Michélsz, amikor arról próbálom kérdezni, mit köszönhet Zengő Zoltánnak. Tíz évig versenyeztek együtt, 2009 viszont fordulópont volt Michélsz életében. Megszerezte első világbajnoki pontjait, jöttek a nemzetközi sikerek. „Onnantól lettem nagyon tudatos, egészen addig csak ajándék volt a versenyzés” – mondja. Zengő szerint is fordulópont volt az a szezon. „Az én és a csapat dolga az volt, hogy

a lehető legtöbb kilométert rakjuk alá. Rengeteget mentünk akkor teszten és versenyen egyaránt, három bajnokságban is versenyztünk. Volt, hogy három–négy hétig folyamatosan úton voltunk.”

A továbblépéshez már biztosabb anyagi feltételek kellettek, nem lehetett a családi kasszából kipótolni a költségeket. Michélsz nagybátyja is versenyző volt: „Pontosan láttam, mekkora feszültséget okoz, ha a konyhapénzből megy a versenyzésre.” Mivel ekkor már biztos volt benne, hogy ebből akar élni, megállapodott a Zengővel, hogy helyet kap a kocsin és az overállon, hogy saját szponzorokat gyűjtsön. Tárcsázni és talpálni kezdett, először regionális szereplőknél, aztán nagyobb cégeknél. Bár 2010-ben még inkább csak Pécsen ismerték, később sem volt könnyebb dolga. „2012-ig egyszerűen le pattantam a multikról, hiába próbálkoztam” – pedig akkor országosan már ismert volt.

Ma azt mondja, jó saleses volt, és semmi extra nem volt abban, hogy maga keresett szponzorokat. „Magyarországon nem feltétlenül a legtehetségesebbek lesznek au-

tóversenyzők, hanem döntő többségben azok, akik meg tudják teremteni a feltételeket, hogy autóversenyzők legyenek.” Mindezek ellenére azt mondja, épp az ő példája mutatja, ha neki sikerült, bárkinek sikerülhet.

A pilóta a főszereplő, de csapat nélkül mit sem ér. Michélsz is hangsúlyozza ezt, a futamokat a csapat menedzselte, sőt volt, hogy Zengő a szponzori tárgyalásokra is elkísérte. Michélsz kapcsolati tőkét is a csapat adta meg, és a versenyzési költségek nagy részét is ők teremtették elő (2010-től a teljes büdzsét). Azt mondja, viszszatekintve úgy tűnhet, automatikusan lépdelt előre karrierjében, pedig ez koránt sem volt így. A túraautó-világbajnokság hatalmas kaland volt. „Az, ami ehhez kellett, meghaladt minden addigot, amihez a magyar autósport szokva volt” – mondja.

A csapat nem követte el azt a hibát, hogy beavatta a futamokon egyre sikeresebb pilótáját minden részletbe. Az autóversenyzés nem olcsó mulatság, túlzott teher lett volna Michélsz vállán, ha egy-egy futam előtt pontosan tudta volna, mennyire van kifeszítve a büdzsé. Olyan azért volt, amikor Michélsz is tudta, egy kisebb törés is elég ahhoz, hogy ne tudjanak indulni

a következő futamban, mert egyszerűen nem volt már alkatrészük.

Ezzel együtt is azt mondja, mindez nem volt nagy teher, része az autóversenyzésnek. „Zoli is versenyzett, ő is tudja, hogy van ez. A csapat minden tagja tisztában van a kockázatokkal, akárcsak én, ez része ennek a sportnak.” Bári Gergely, Michélsz versenymérnöke is azt mondja, sohasem érezték, hogy a csapat kasszája épp hogyan áll, ez nem volt extra nyomás rajtuk. „Folyamatosan lépdeltünk előre, de az anyagiakba nem igazán láttunk bele, és ez így volt rendjén.”

Csak hogy érzékeltesük a nagyságrendeket: egy-egy kisebb horpadás, amit a tévénezők észre sem vesznek, öt–hétmillióos tétel is lehet. Norbi egyáltalán nem volt autógyilkos versenyző, de egy tavaly thaiföldi koccanása 15 millió forint volt. A több mint 600 ezer eurós autó egyedi alkatrészekből van összerakva.

Michélszrel egy nagy gond volt: túl jófiú volt. Az a fajta srác, akivel a túraautó-vébé versenyzői közül sem tudott senki rosszban lenni. Ismerőit szerint ebben sokat változott, mert a pályán

ugyan nem árt, ha valaki átgondoltan versenyez, de azért harapni is tudni kell. „Most már ő az a srác, aki előre bocsánatot kér, ha ott van, aztán egyszer csak megfojt” – mondja Wéber. Szerinte a versenyző legyen csak önző és hidegvérű, a pályán erre van szükség.

„A versenyzés egyszeri lehetőségnek indult. Aztán rájöttem, ha nem csinálom jól, akkor fel fogok kelni egyszer majd tíz év múlva, és azt fogom mondani, hogy menj a fenébe, hagytad elúszni a lehetőséget.” Az interjú alatt végig kimérten és nagyon rutinosan beszélő Michélsz csak most emeli fel a hangját, és nyomja meg a „fenébe” szót.

Michélsz a pénzről azt mondja, lehet belőle sok, ha az ember nem azt csinálja, amit szeret. 2010-ben megyei szponzorokkal együtt az akkori

**MICHELISZ IS TUDTA, EGY KISEBB TÖRÉS IS ELÉG AHHOZ, HOGY NE TUDJANAK INDULNI A KÖVETKEZŐ FUTAMBAN, MERT EGYSZERŰEN NEM VOLT MÁR ALKATRÉSZÜK.**

## TÁMOGASSUK EGYÜTT A MAGYAR VÍZILABDA UTÁNPÓTLÁST!

Tankoljon 2016. március 31-ig legalább 25 liter üzemanyagot töltőállomásainkon, és az idén 25 éves OMV Hungária Kft. tankolásonként 25 forinttal támogatja a magyar vízilabda utánpótlást. Részletek a [www.omv.hu](http://www.omv.hu) oldalon.



MOZGÁSBAN  
TART