

MA CSAPATTULAJDONOS AZ EGYKORI NEVES AUTÓVERSENYZŐ

*„Soha senki sem válhat világbajnokká ebben a sportban...,
ha nincs mögötte egy erős, kiváló és szervezett csapat.”*

(Michael Schumacher)

Régi igazság, hogy nem tudjuk, kivel élünk szomszédságban. Vajon hányan sejtik a Mátyás király körút lakói közül, hogy pár házzal odébb a magyar autósport egyik ikonikus alakja, a formula autózás nemzetközi szinten is számon tartott versenyzője, Szigetvári Mátyás él, aki hosszú autóversenyzői múlt után jelenleg az általa alapított Szigetvári Racing Team tulajdonosa.

- **Hogy került a Hunyadivárosba?** - kérdeztük Szigetvári Mátyást.

- Szarvasi születésű vagyok. Budapest és Németország után 1990-ben költöztem vissza újra Magyarországra. Húsz éve élek Kecskeméten, és ebből az utóbbi 14-et a Hunyadivárosban. Ha én egyszer valahol jól érzem magam, ott sokáig maradok, ezért vagyok két újabb költözés után még mindig ebben a városrészben. 2007-ben a versenyautó szerelőműhelyemet is ideépítettem, és a szomszédos vendéglátóegység megvásárlásával, majd megszüntetésével még tovább bővítettem a helyi adottságaimat. Többen kérdezték már, hogy lehet vidékről csapatot versenyeztetni. Én a szívemben mindig kisvárosi maradtam. Zavart, ha Pesten végigmentem az utcán, és senki nem köszönt. Itt a Hunyadivárosban mire eljutok a következő sarokig, már hárman intenek vagy villantanak az autóval. Én itt érzem jól magam. Máskülönb pedig Kecskemét az „ország közepe”. Könnyen eljut ide a pesti, de az osztrák versenyzőm is. A vásárlás vagy a kulturális programok szempontjából is minden megtalálható itt – mondhatni ugyanúgy, ahogy a fővárosban. Fontos szempont volt még, hogy közelebb kerültem a Szarvason élő szüleimhez, de ez a város amúgy is a szívem csücske. Itt gokartoztam négy évig, itt lettem magyar válogatott.

- **Hogyan lett autóversenyző?**

- Az általános iskola 5. osztályában beiratkoztam a gokart szakkörbe. Márciusra megépítettünk egy autót, s azt a feladatot állították elénk, hogy aki a kézilabdapályán bolyákkal kialakított pályán megnyeri a háziversenyt, az indulhat az Úttörőház színeiben az országos gokartbajnokságon. Ez volt az első győzelmem négy keréken 1978-ban. Ami a tanulmányaimat illeti, autószerelői és felsőfokú vendéglátói végzettségem van. Később, 1989-ben az olaszországi Henry Morrogh Autóversenyző Iskolában autóversenyző vezetőképző diplomát is szereztem. Előtte egy évvel már magyar bajnokként mentem ki Németországba versenyezni a Walter Lechner csapathoz. A Forma Ford, illetve az NSZK Forma-3-ban versenyezve *(ami abban az időben a Forma-1 előtti utolsó előtti lépcsőfokot jelentette – a szerk.)* Európa-bajnoki 3. helyeztekként jöttem haza 1990-ben – úgy, hogy félidőben csak egy ponttal voltam lemaradva az elsőtől. Ebben az évben 16 EB-futamon indultam, ebből ötöt

megnyertem, de mivel a technikai sport egyik mozgatórugója a pénz, látni lehetett, hogy a kinti nemzetközi versenyzésnek vége szakad. Az anyagi lehetőségeim ezt követően már „csak” a magyar bajnokságokon való szereplést tették lehetővé. Mindezt arról az oldalról is érdemes nézni, hogy nem sokan voltak, akik abban az időben egyáltalán kijutottak, és hosszabb-rövidebb ideig nemzetközi versenyzést tudtak finanszírozni. Ekkor még a szocialista rendszerben éltünk. Németországba vízum kellett, és az akkor igényelhető valutával még turistaként is igen sok korlátozás volt, nemhogy még versenyeken induljunk.

- Michael Schumacher mellett olyanokkal versenyzett, mint Alexander Wurz, a neves osztrák autóversenyző-dinasztia harmadik generációjának tagja, Giancarlo Fisichella, olasz autóversenyző, aki jelenleg is a Ferrari Formula–1-es csapat tesztpilótája, vagy Heinz-Harald Frentzen és Karl Wendlinger, akik később a Forma–1-be is eljutottak.

- Schumival és a többiekkel nagyon sok estét töltöttem együtt 1988-89-90-ben, amikor ők a Forma 3-ba mentek, én pedig a Forma Ford EB-re. Eszembe jut Bernd Schneider is, aki 89-ben a német nagydíj 12. helyezettje lett, és még sok nagynevű versenyző, akikkel szinte hetente együtt voltunk a Hockenheimringen és más helyszíneken. Kesjár Csabával egy csapatban versenyeztem itthon és kint is. Nagyon sokat köszönhetek neki és az édesapjának. Ők hívtak ki maguk után, és törték nekem az utat. Nem gondoltam, hogy Csabának 26-évesen 1988 élete utolsó éve lesz, pedig ő lett volna az első magyar versenyző, aki Formula–1-ben szerepel.

- Hogyan lett csapattulajdonos?

- Németországból hazaérkezve már hétszeres magyar bajnokként folytattam a hazai versenyzést. 1998 augusztusában lett egy súlyos balesetem. A Hungaroringen egy versenyzőtársam átugratott az autómon, és a hátsó kerekétől fejsérülést szenvedtem. Mivel a jó látásom odalett, 11-szeres magyar bajnokként végleg befejeződött az autóversenyzői pályafutásom. Nem volt könnyű talpra állni, mert 21 évig én csak az autóversenyzéssel foglalkoztam. A családom, köztük az akkor nyolchónapos kislányom erősítette bennem a lelket. A feleségem mondogatta, hogy olyan jó nevem van a magyar autósportban, miért nem építetek fel egy ütőképes csapatot. Ma is hálás vagyok a biztatásáért. A Szigetvári Racing Team a saját nevem alatt 2004-ben indított először versenyzőt, s a szezon végére már 6-8 pilótából válogathattam. Ma az országban 3-4 csapattulajdonos van, de nem egy csapatot teljes egészében a versenyzők tartanak el. Az enyémet nem, mert a korábban versenyzőként engem segítő szponzorok most a csapatomat is támogatják. Ez azért kivételesen jó helyzet, mert így megválgozhatom, kivel dolgozom együtt. Saját versenyzését természetesen nálam is a versenyző finanszírozza, de nem kerül pénzébe az a munka, amit én adok. Öt évvel ezelőtt újabb kihívás elé állított az élet. Stroke-ot kaptam, lebénult a baloldalam. A kislányom kötötte be a cipőmet, gombolta be az ingemet. Másfél évig úgy látszott, hogy nem csinálom tovább, s most mégis itt vagyok.

- Milyen sikereket tudhat maga mögött csapattulajdonosként, s milyen tervei vannak a jövőre nézve?

- Legeredményesebb versenyzőm Pődör Balázs volt, aki 2004-ben került a csapatomba, s már a rákövetkező évben abszolút magyar bajnok lett, 2008-ban pedig megnyerte a Formula Renault 2000 Kupát. Számtalanszor állt dobogós helyen, s 2013-14-15-ben három éven át volt ezüstérmes az országos bajnokságon a Dallarával. Jelenleg van egy osztrák versenyző, Joseph Halwasch, egy osztrák-magyar pilótám, Olivér Ofner és szintén sokat várok a Műegyetemen most végzett Kőszegi Tamástól. Utóbbi Forma-3-as Dallarával, a többiek egy-egy Formula Renault-val versenyeznek. Én mindig a nyitott karosszériájú, együléses formula autókban gondolkodtam, és soha nem akartam 2-3-nál többet. Az említetteken kívül is több fiatal van még a látókörömben, de nagyon ritkán párosul az, hogy valaki tehetséges és támogatói is vannak, azaz alkalmas arra, hogy hosszú távon lehessen gondolkodni benne. Pődör Balázssal az évek folyamán barátsággá mélyült a kapcsolatunk. Most, hogy már nem versenyez, az utánpótlás szempontjából is figyelemmel kísérem az általa vezetett gokartiskola tevékenységét. Olivér Ofner és Kőszegi Tamás még fiatalok. Úgy a magyar bajnokságon, mint a Formula Renault Euroseriában gondolkodva szép jövő állhat előttük. Joseph Halwasch tizenvalahány éves gokartozás után ült át idén versenyautóba. Életkora ellenére reményteljes kihívás a számomra, mert igen fogékony, minden tanácsot azonnal kivitelez.

- Ön nemcsak a Szigetvári Racing Team csapatfőnökeként tevékenykedik, hanem a gyorsasági autós szakágon belül a formulaautósok érdekeinek képviselőjeként is részt vállal a szervezési munkákban. Egyszer nyilatkozta, hogy míg ennél jóval kisebb eredményeket felmutató sportágakba nagy pénzeket öl az állam, az autósportban nagy tehetségek kallódnak el támogatás híján.

- Most is így gondolom. Van ugyan egy Hungaroringünk, ami a világ egyik legcsodálatosabb pályája lenne, ha megfelelően karbantartanák. Sajnos, 1986-os átadása óta nem tudunk kinevelni rajta Forma-1-es magyar pilótát.

- Milyen nevünk van most külföldön?

- Amiatt, hogy Forma-1-et rendezünk, ismernek bennünket, és szívesen jönnek ide. Első magyarként sikeresen fut a Túraautó-világbajnokságon is az Európa-kupa és többszörös világbajnoki futamgyőztes autóversenyzőnk, Michelisz Norbert. Nincs tehát rossz nevünk. Ugyanakkor nagyon sajnálom, hogy olyan versenyzőket engedünk el, mint a sok éven át igen kiváló eredményeket hozó Kiss Pál Tamás, aki mögé nem álltak magyar támogatók, pedig minden tehetsége meg lett volna ahhoz, hogy Forma-1-es versenyző legyen. Júniusban például dobogós harmadik helyen végzett a ralikrossz Európa-bajnokság második fordulójában a norvégiai Hellben.

- Ebben a sportban nagyon sok múlik azon, hogy épp milyen paraméterekkel bíró autó van a versenyző alatt. Fejleszthető-e még az „emberi tényező” is?

- Igen, de ez nagyon nehezen megfogható. Említettem, hogy '90-ben öt EB-futamot is megnyertem, mindegyiket esőben. Szárazon mindig 3-5 tizeddel lassabb voltam. Ha megkérdezné valaki, hogy vizes pályán mit csináltam másképp, máig nem tudnám megmondani. A mostani a 39. szezonom. Ebből nyolc év gokart, a többi autó. Mindent összevetve a németországi versenyzésem három évében tanultam a legtöbbet. Ezeknek a „sűrű éveknél” a tapasztalataira épültek rá a későbbi hazai eredmények, és mindaz, amit ma megpróbálok átadni a versenyzőimnek.

Nekem közel negyven év után is öröm minden, ami a versenyekkel jár: logisztika, bepakolás, kipakolás, milyen alkatrész kell, milyen autóval mi a teendő... Az autósport kudarcokkal és örömeikkel teli minden pillanatát élvezem. A világ legboldogabb embere vagyok. Van egy gyönyörű egészséges kislányom, aki immár 19 éves, és elmondhatom, hogy a hobbimból élek. Ettől többet mit adhatott volna a Jóisten?

*Kada Erika interjúja
Megjelent 2016. 09. 22-én Kecskeméten
a Hunyadvárosi Hírmondó IX. évfolyam 17. számában*