

Az elektromos autóverseny-sorozatok helye a versenyzők karrierjében

The place of electric car racing series in the careers of drivers

Rafáczné Gerics Dorottya Borbála¹, Dóczi Tamás²

¹Magyar Testnevelési és Sporttudományi Egyetem,
Doktori Iskola, Budapest

²Magyar Testnevelési és Sporttudományi Egyetem,
Társadalomtudományi Tanszék, Budapest

E-mail: gerics.dorka@gmail.com

Összefoglaló

Vizsgálatunkban az autósportban innovatív, a trendeket követve megjelenő elektromos meghajtású autóbajnokságokat elemeztük. Arra kerestük a választ, hogy milyen szerepet tölthet be egy elektromos bajnokság a versenyzők pályafutásában. Kutatásunk során megvizsgáltuk, hogy a 2022-es évben a három legnagyobb jelentőségű elektromos sorozatban induló versenyzők hol tartanak pályafutásukban, és karrierjükben milyen szerepet kap az elektromos járművel versenyzett szezon vagy szezonok. Saját tapasztalataikról és a sorozatokban való versenyzéshez kapcsolódó céljaikról, félig strukturált interjú keretében kérdeztünk öt versenyzőt, és egy elektromos világbajnokság csapattőnököt, valamint megkérdeztük a HUMDA Academy mentorait arról, hogy ők hogyan látják, egy versenyző esetében milyen szerepet tölthet be egy ilyen bajnokság. A kutatás szekunder adatokkal vizsgálta a versenyzők karrierjét és benne az adott sorozat helyét.

A kapott válaszok alapján megállapítottuk, hogy a versenysorozatok, a sorozat presztízsétől függően különböző szerepet tölthetnek be egy sportoló pályafutásában, a nagyobb népszerűségű sorozatok jelenthetnek csúcspontot, vagy lokális csúcspontot, de magasabb rangú, benzines sorozatokhoz való továbblépésre is használhatják, míg az alacsonyabb népszerűségű, de ugyanúgy komoly technikai innovációkat tartalmazók leginkább az amúgy sikeres benzines pályafutással rendelkező versenyzőket vonzzák, akik a hagyományos pályafutásukkal párhuzamosan, kiegészítésként indulnak ezekben a sorozatokban, azok mellett a pályájuk elején tartó

versenyzők mellett, akik nagyobb nyilvánosság elérésére és tapasztalatszerzésre használják ezeket a sorozatokat.

Kulcsszavak: autósport, elektromos versenyzés, karrier

Abstract

Our work focused on electric engine championships that are innovative and are following the trends in motorsport. We sought to investigate what role an championship based on electric vehicles can play in the careers of racers.

In our research, we examined where the drivers participating in the three most significant electric series of 2022 stood in their careers and what role the season or seasons spent racing electric vehicles played. We interviewed five drivers, an electric World Cup-winning team director, and also asked the mentors of HUMDA Academy about their perspectives on the role such championships can play in a driver's career. Additionally, we explored the drivers' own experiences, and their goals related to competing in these series. We analyzed the drivers' careers and the position of the given series within them using secondary data.

The findings revealed that the racing series can play different roles in an athlete's career depending on the prestige of the series. Higher-profile series can serve as a pinnacle or a local peak in a driver's career, or as a stepping stone to higher-ranked, petrol-based series. Meanwhile, lower-profile series, which still feature significant technical innovations, tend to attract drivers with already successful careers in series using combustion engines, who participate in these series

as a complement to their original career. These series also appeal to emerging drivers at the start of their careers, who use them to gain greater public visibility and valuable experience.

Keywords: motorsport, career, electric racing

Bevezetés

Munkánk során a nemzetközi autósportokban újnak számító elektromos versenysorozatokat vizsgáljuk, arra fókuszálva, hogy ezek az innovatív, de a szurkolók körében még nem kimondottan népszerű bajnokságok hogyan illeszkedhetnek a versenyzők pályafutásába.

A téma egyik aktualitását az adja, hogy a környezettudatosság, a Fenntartható Fejlődési Célok (Li, 2020) megvalósítása és ezek alapján a zöld energiák, elektromos járművek használata a mindennapokban megjelenő téma lett (Khawngern és mtsai, 2021), ami nemcsak szakpolitikai szinten, hanem az átlagemberek és háztartások szintjén is értelmezhető. A motorsportok pedig híresen környezetszennyezők (FIA, 2023a), elég csak a nagy terhelésből adódó károsanyag kibocsátásra gondolni, vagy a versenyek során elhasznált gumiabroncsokra stb. (Doytchev, 2019). Éppen ezért figyelmet kapnak azon gazdasági és politikai szereplőktől is, akik nem kimondottan a sportértékük miatt figyelnek fel rájuk. Mindemellet olyan globális jelentőségű innovatív megoldásokat fejlesztenek ki és tesztelnek extrém körülmények között, melyek később a közúti közlekedésben is megjelennek (FIA, 2023b; Fehan, 2013).

A karriert a szociológiai megközelítések „a társadalmi munkamegosztásban való részvétel intézményesült formájaként” értelmezik (Koncz, 2004: 516), míg a humánerőforrás menedzsment a karrier definiálása során a személyes fejlődést és a lehetőségek megvalósítását emeli ki (Bokor és mtsai, 2007). A szakirodalomban egyetértés mutatkozik azzal kapcsolatban, hogy a karrier során az egyén előmenetelében, az ahhoz vezető út megtalálásában és az ezekhez kapcsolódó kihívásokra való felkészülésben, nagy szerepet kap a tudatosság (August, 2018; Lenténé Puskás, 2016; Qi, 2012).

A sportolói karrier többéves, versenyszerű sporttevékenységet takar, melynek a legmagasabb szinten fizetéssel járó, megélhetést teremtő szakaszai is vannak (Stambulova és mtsai, 2009). Jelen munkában csak a karrier aktív sportolói szakaszával foglalkoztunk, a sport utáni életszakaszt nem vizsgáltuk.

Kutatásunk célja volt, hogy megvizsgáljuk az elektromos autóversenysorozatokban indulók sportolói karrierében hol helyezkedik az adott sorozatban való versenyzés. Tekinthető fő célnak jelenleg egy ilyen jellegű bajnokságon való indulás, vagy inkább ugródeszka a későbbi sikerekhez, esetleg levezetés egy sikeres karrier lezárásaként?

Anyag és módszerek

Kiindulva abból, hogy a sportkarrier üzleti vállalkozásként is értelmezhető, ahol a sportoló és az általa nyújtott teljesítmény maga a termék (András, 2003), a sportolói karriert az üzleti világban értelmezett termék életgörbével is párhuzamba lehet állítani.

A sportolói karriert vizsgálva, lehetséges ábrázolni a sportoló népszerűségét, a csapat- és szponzori szerződések értékét az egyes időszakokban, így megkapva a sportoló karriergörbét.

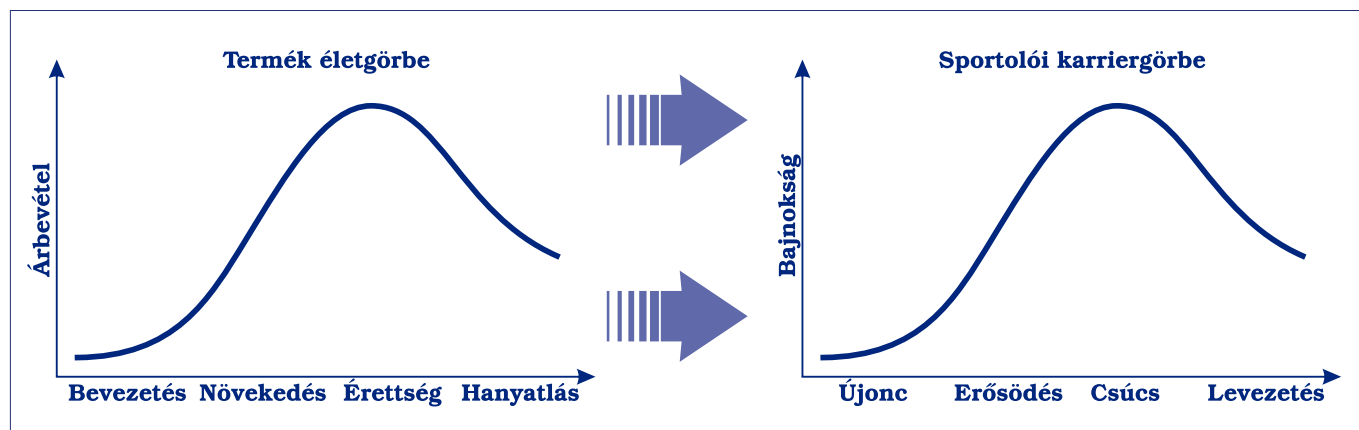
A sportolói karriergörbe

A sportolói termék esetében ezek a szakaszok a következők lehetnek: újonc erősödés, csúcs, levezetés. Az újonc időszakban – avagy a bevezetés szakaszában – a sportoló frissen lépett be az utánpótlás korosztályból a felnőttek közé, alacsony az ismertsége, meg kell győznie a csapatokat, a rajongókat és a szponzorokat is, hogy őt válasszák (1. ábra).

Az erősödés – azaz a növekedés – szakaszában nő a sportoló ismertsége, teljesítményét figyelemmel kísérik a szurkolók, opcióként veszik számba a csapatok, új lehetőségek nyílnak számukra a szponzori piacon. Az ismert képességek ellenére továbbra is magasak a költségek, például hasznos az új támogató bevonása a csapatba kerüléshez.

A karrier csúcán – mely lehet hosszabb időtáv is – a sportágban, a környezetében már mindenki ismeri a nevét és a teljesítményét, pozícionálni tudják a versenytársakkal szemben. A rajongók és a szponzorok nagyra értékelik a megbízhatóságot, a folyamatos láthatóságot, az értéket, melyet sportbéli jelenlétével teremt. Támogatása gazdaságos.

A levezetés során a sportoló teljesítménye nem növekszik tovább. Az új, jellemzően fiatalabb versenytársak elvonják a figyelmet a szponzoroknál, csapatoknál, még ha a szurkolók gyakran visszavonulásuk után is követik kedvencüket.



1. ábra. A Termék életgörbe alapján ábrázolt Sportolói karriergörbe
Figure 1. The product life cycle and the athlete's career curve

A sportolók árbevétele szponzoroktól, csapattól, helyezési díjazásból származhat, de a bajnokság rangja és helyezésük is befolyásoló tényező. Például egy világbajnokságon elért 10. hely nagyobb értékkel bír, mint egy országos bajnoki cím. Mivel a tényleges pénzügyi bevételeket több tényező befolyásolja, nem tartjuk megbízható karrierindikátornak. Az ábrán az Y tengelyen „Bajnokság” néven azon bajnokságok értékét, rangját jelöljük, ahol a versenyző indult, figyelembevée a versenyző által elért helyezést.

Az autósportban *újonc kategóriáknak* lehet nevezni a különböző országos és alacsony jelentőségű regionális bajnokságokat, mint például a magyar országos bajnokságok vagy a Central European Zone Cup (CEZ) versenyek. Az *erősödés* során a versenyző már komolyabb nemzetközi jelentőségű bajnokságok kísérő futamain indul, kontinentális és világeseményeken, kisebb kategóriákban. A *versenyző csúcsa* egyéni tényezőktől függ, de a legtöbbnek a szakág világbajnoksága, forma autóknál például a Forma-1 a cél. A sportolói karriergörbén jól látszik, hogy a legtöbb sportoló nem a csúcson hagyja abba, hanem általában alacsonyabb rangú bajnokságokban, kisebb csapatokban eltöltött hosszabb-rövidebb levezetés után.

Az elektromos autósport

A vizsgálat az elektromos meghajtású autósportok három jelentős versenysorozatát mutatja be: az ABB FIA Forma E-t (továbbiakban Forma E), amely 2014 óta városi pályákon zajlik (fiaformulae.com, 2023), a fenntarthatóságot és a környezettudatosságot előtérbe helyezve (FIA, 2019); az FIA eTouring Car Világkupát (további-

akban ETCR), a korábbi Túraautó Világkupa elektromos változatát, amely 2021-ben indult, és magyar sikereket is hozott (electric-tcr.com, 2024); valamint az Extreme E-t, amely 2021-től távoli, klímaváltozástól sújtott helyszíneken szervez versenyeket, és fenntarthatósági célokat szolgál (extreme-e.com, 2023).

Kutatási módszerek

A kutatás során mind a három versenysorozat esetében a 2022-es versenyszezonban állandó jelleggel induló versenyzők karrierét vizsgáltuk. Ennek oka, hogy az ETCR 2023-ban már nem indította el a bajnokságot, valamint, hogy a 2023-as és 2024-es karrierlépések ismeretével vizsgálható az is, hogy azt követően milyen irányba folytatják karrierjüket a versenyzők. Csak az állandó résztvevőket értékeltük, mivel számukra lehet a sorozat valódi karrierállomás.

Munkánk során kvalitatív és kvantitatív módszereket is alkalmaztunk, a téma minél teljesebb és részletesebb megismerése érdekében. Félig strukturált mélyinterjúval kérdeztük az elektromos technikai versenyzés több érintettjét, versenyzőket, csapattulajdonost és a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség versenyzőtámogatási rendszerének (továbbiakban HUMDA Academy) két vezetőjét is.

Michelisz Nórbert, – aki 2022-ben az ETRC-ben is indult –, a HUMDA Academy egyik döntéshozója, csakúgy, mint Talmácsi Gábor korábbi gyorsasági világbajnok is. Mindkettőjünkkel sikerült interjút készíteni, így az Ő meglátásikat is megismertük az elektromos versenysorozatokról, mint célról a magyar utánpótlásversenyzők karrierjében. Hogy teljes képet kapjunk a ver-

senyzői motivációkról az elektromos sorozatok iránt, interjút készítettünk egy fiatal versenyzővel, aki egy belépő kategóriában, az Electric Racing Academy Championship-ben versenyez.

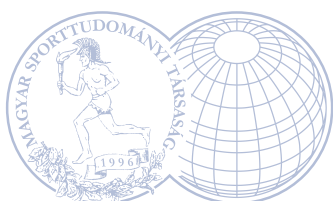
2021-ben az ETCR (akkor még Pure ETCR) első konstruktóri bajnoka egy magyar csapat a Cupra x Zengő Motorsport lett. A csapat tulajdonosát és csapatfőnökét, Zengő Zoltánt is megkérdeztük, hogyan látja csapata és versenyzői karrierjében az indulást és a bajnoki címet, valamint milyen motivációval vágtak neki a 2021-es elektromos bajnokságnak – pusztán a győzelemért vagy más szempontok is szerepet játszottak?

A kutatás során szekunder adatgyűjtés segítségével vizsgáltuk, hogy az adott szezonban hol tartottak a karrierük során, valamint, hogy azt követően hogyan folytatták tovább, ami alapján levonhattuk a következtetést, hogy a karriergörbájükön hol helyezkedett el az adott sorozat. Figyelembe vettük természetesen azt is, hogy a 2022-es szezonban milyen más bajnokságban indult az adott versenyző.

Kutatásunk korlátját jelenti a vizsgált időkeret és az ebből adódó közepes versenyzői létszám, de tekintettel arra, hogy az elektromos versenyzés újdonság a bajnokságok között, és hogy az általunk vizsgált három versenysorozat jelentősen kiemelkedik népszerűségében és elérésében a többi elektromos sorozat közül, így az eredményeink a tágabb elektromos autóversenyzői körre vonatkozóan is érvényesnek tekinthetők.

Eredmények

A vizsgált versenyzőkről elmondható, hogy nagyon különböző életkorúak és ebből is adódóan, a szakmai előmenetelükben is jelentősen különböznek. Bár nemzetközi, a világbajnokságok szintjén álló versenysorozatokról van szó, nem csak tapasztalt, több nemzetközi eredménnyel, vagy kisebb kategóriákban aratott győzelmekkel rendelkező versenyzők indultak, hanem található közöttük több olyan induló, akik a vizsgált időszakban egy, vagy több szezonban sem indultak nemzetközi szinten, vagy egyáltalán nem is teljesítettek egész bajnokságot.



Forma E

2022-ben 19 állandó indulója volt a Forma E versenysorozatnak, valamint 4 versenyző csatlakozott be helyettesként, vagy szabadkártyás indulóként. A mintában minden sportoló férfi volt, átlagéletkoruk 30 év, a legfiatalabb induló 23, a legidősebb pedig 41 éves volt.

Az adott időszakot vizsgálva látható, hogy a legtöbben végig a Forma E-ben versenyeztek, ami karrierjük csúcspontját jelentheti. Több év egy sorozatban azt sugallja, hogy nem akartak vagy nem tudtak váltani, amit az is alátámaszt, hogy a 2023-as szezonban a 19 versenyzőből csak 3 hagyta el a sorozatot.

Azok közül, akik nem töltötték mind a 4 évet a Forma E-ben, mindenki alacsonyabb rangú sorozatokban indult előtte. Jellemzően utánpótlás-sorozatoknak tekinthető kategóriákban, a Forma 2-ben vagy az IndyLights-ban. Közülük egyedül Nyck de Vries használta láthatóan fejlődésre, pozíciója erősítésére a sorozatot, ő 2023-ban a Forma-1-ben folytathatta, igaz, a vártnál gyengébb teljesítménye miatt csak 10 futam erejéig. Őt tekinthetjük úgy, hogy a karrierének erősödő időszakában vett részt a versenysorozatban, míg a többiek esetében egy relatív csúcspontnak számít a Forma E-ben töltött időszak.

ETCR

2021-ben Pure ETCR néven indult, 2022-ben már FIA által is elismert sorozatként folytatta, majd 2023-ban már nem tudták elindítani gazdasági nehézségek miatt az elektromos túraautó bajnokságot. A 2022-es évben 13 versenyző indult a bajnokságban, és ebből csak ketten nem teljesítettek egész szezont, 2. forduló után váltotta egymást két pilóta, a többiek végig versenyezték az összes futamot. Az átlagéletkor magasabb volt a Forma E-hez képest (36 év), de a szóráss is, a legfiatalabb versenyző 26, míg a legidősebb 52 éves volt. Az ETCR-ben szintén csak férfiak indultak.

Az ETCR versenyzőinek legfeltűnőbb eltérése a Forma E-vel szemben a 2022-ben párhuzamos bajnokságokban résztvevő versenyzők aránya. A 11-ből mindössze 3 versenyző volt, aki a 2022-es szezonban csak az ETCR-ben indult. A versenyzők jellemzően benzines túraautó bajnokságokban és hosszútávú versenyeken álltak rajthoz az elektromos sorozat mellett. A versenyzők a 2022-es szezont megelőző tapasztalataik alapján sokszínűnek mondhatók, vannak világbajnok és

Európa-kupa bajnokok, de volt olyan versenyző is, aki számára ez volt az első jelentős nemzetközi bajnokság. Jellemző viszont, hogy azt a bajnokságot, vagy mondhatni előremeneteli lépcsőt, amit a benzines sorozatokban elkezdtek, az ETCR-ben való részvételük alatt is folytatták, azt követően pedig ugyanazon az íven haladtak tovább.

Így volt ezzel Michelisz Norbert is, aki 2019-ben megnyerte a Túraautó Világkupát, majd ugyanott is folytatta a versenyzést, amellet, hogy 2022-ben csatlakozott az ETCR mezőnyéhez, ahol 7. helyet ért el, miközben a túraautó világkupában 4. lett összetettben. A túraautó világkupát 2023-tól a TCR World Tour váltotta, Michelisz részvételével, aki 2023-ban és 2024-ben is megnyerte azt.

Michelisz a döntésével kapcsolatban elmondta: *„A felkérés maga nyilván nagyon megtisztelő volt, ugyanakkor ugye más szakágban is versenyeztem a Hyundai-nak és a dilemmát elsősorban az okozta, hogy két párhuzamosan futó bajnokságot hogyan tudok majd összehangolni, tehát semmiképpen sem akartam úgy elvállalni, hogy nem vagyok teljesen biztos abban, hogy nem fog a túraautós szereplésem kárára menni”*. Számára leginkább nem előrelépés volt a sorozat a karrierében, hanem a kíváncsiság hajtotta és az, hogy ott legyen azon az úton, amit a szakma legnagyobb szereplői, a gyártók kijelöltek.

Zengő Zoltán szintén hasonló motivációkról mesélt: *„A Cupra vezetője megkérdezte, hogy mit szólnánk, én meg azt válaszoltam neki, hogy miért is ne vághatnánk bele egy új kalandba? Errefelé megy az összes multinacionális cég, ezt az irányt követik a gyártók, ebből nem lenne jó kimaradni.”* Elmondása szerint tartott attól, hogy ha az elektromos bajnokság nélkülük erősödik meg, akkor akár a benzines versenyzésben is veszélybe kerülhet a pozíciójuk. Utólag már nem biztos benne, hogy ilyen nagy energiát fektetne bele, bár büszke arra, hogy egy újonnan alakult versenysorozatban ők az első világbajnokok. Értékelése alapján a csapat számára érdekes új kihívás volt, szorosabbra tudták fűzni a kapcsolatukat a gyártójukkal, a Cuprával, de ezen kívül más jelentősége nem volt az ETCR-ben való szereplésnek.

A csapat versenyzőinek egyéni motivációiról is kérdeztük Zengő Zoltánt, aki elmondta, hogy számukra ez inkább csapatverseny volt, mint egyéni, hiszen a különleges lebonyolítás miatt előfordult, hogy a három autó a pályán mind egy csapathoz tartozik. A magyar versenyző, akit

egyébként ő javasolt a csapat keretébe, nagy sikerrel és alázattal tette meg a megfelelő lépéseket, amivel mások elismerését is kivívta. A többi versenyzőről úgy látja, hogy a gyári csapat hívására érkeztek, leginkább a kíváncsiság és a naprakészség miatt, mintsem amiatt, hogy ezzel komoly érdemeket érhetnének el.

Ezek alapján elmondható, hogy a pilóták nagyobb részét az újdonság, valamint a sorozat jövőbe mutatósága motiválta a részvételre, de karrierjüket közben párhuzamosan építették. Természetesen nem szabad megfeledkezni azokról a versenyzőkről sem, akik az ETCR-es szereplésük előtt nem indultak nagyobb jelentőségű nemzetközi bajnokságban. Számukra az, hogy a WTCR betétfutamaként az Eurosporton közvetített bajnokságban indulhattak, mindenképpen előrelépés volt, bízva abban, hogy a pozíciójukat megerősítve növelik a népszerűségüket és ennél erősebb és népszerűbb bajnokságban is ülést kapnak.

Extreme E

Az Extreme E egy elektromos terepversenysorozat, melynek különlegessége, hogy a világ különböző olyan pontjain versenyeznek, melyek fokozottan érintettek a klímaváltozás hatásai által, úgy, mint az amazóniai esőerdő, vagy az északi-sarkvidék. A szabály csapatversenyt ír elő, ahol egy férfi és egy nő kell, hogy a csapat tagja legyen, akik ugyanolyan távot tesznek meg a versenyben. A motorsport napjainkban jellemzően a férfiak sportja, így ebben a versenysorozatban is igen eltérő tapasztalatú, pályafutásuk nagyon különböző pontjain álló versenyzőket találhattunk.

A versenysorozatban 2022-ben összesen 28 versenyző állt rajthoz, de csak 12 olyan induló volt, aki minden versenyhétvégét teljesített, tehát ezt a 12 sportolót vizsgáltuk. Az átlagéletkor itt a legmagasabb, 38 év, beszédesebb, hogy a 12 vizsgált versenyzőből öt fő 40 év feletti. Az indulók között 6 olyan állandó induló is van, aki az Extreme E előtt nem teljesített még teljes szezont jelentősebb nemzetközi bajnokságban, ebből öt női versenyző.

A kevésbé tapasztalt versenyzők ellenpontját jelenti az indulók másik csoportja, közöttük több Dakar Rally győztest és szakasz-győztest, illetve rallycross világbajnokot is találunk. Míg a „kezdő” versenyzőknek egyedüli bajnokságuk az Extreme E, a tapasztaltabb pilóták között – az ETCR-hez hasonlóan – megfigyelhető, hogy más sorozatok-

ban is indultak párhuzamosan, a sorozat előtt és alatt pedig ugyanabban a benzines sorozatban indultak és azt folytatták is.

Az Extreme E tehát eltérő pozíciót tölt be a két eltérő profilú versenyzőcsoport karrierjében. Az amatőrnek tekinthető, főleg női versenyzőknél lehetőséget ad a felemelkedésre, ismertségük, megbízhatóságuk növelésére, míg a profi versenyzők számára a benzines karriergörbéjük mellett inkább egy új kihívás.

Megbeszélés és következtetések

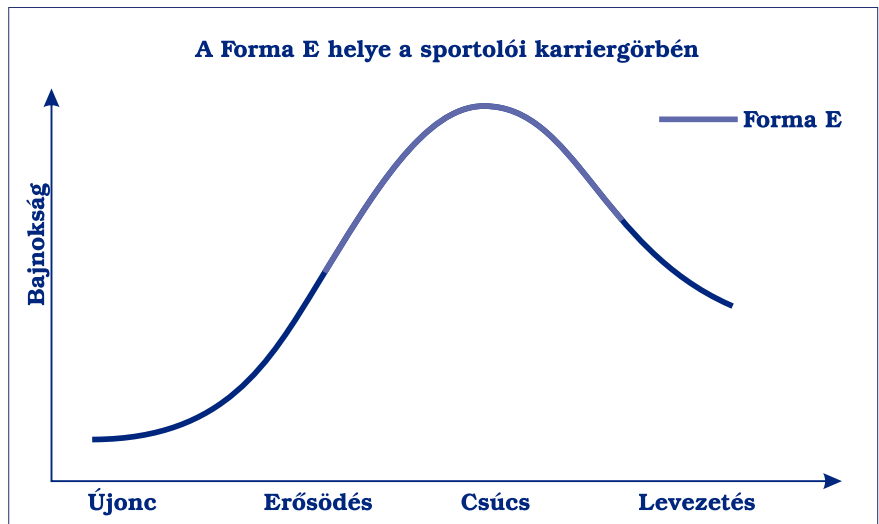
A Forma E esetében megállapítottuk, hogy a legtöbb versenyző esetében csúcspontnak, vagy a későbbi előmenetel tükrében majd relatív csúcspontnak tekinthető (2. ábra).

Bár a Forma E esetében is megfigyelhető, hogy néhány versenyző az adott szezonban más bajnokságban, vagy versenyfutamon is indult, ezek jellemzően egy-egy kiemelkedő verseny (például: Nürburgring 24H, Dakar Rally), így a Forma E tekinthető a fő bajnokságnak, a pályafutás fő ívének.

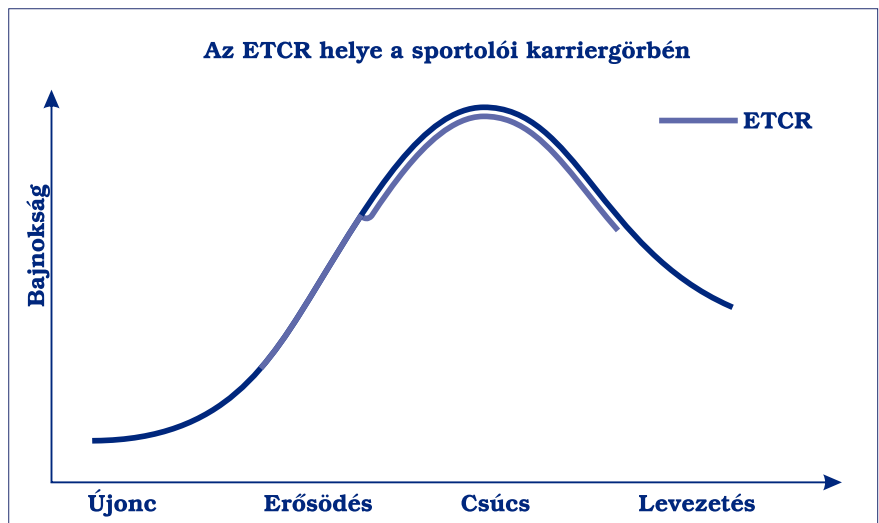
Az ETCR esetében az interjúk, illetve a versenyzők karrierének vizsgálata is azt mutatják, hogy a versenyzők leginkább a szakmai kihívás, az új trendek követése és a gyártóknak való megfelelni akarás miatt választották a sorozatot. Az elektromos bajnokság mellett legtöbbször más bajnokságban is folyamatosan sikerrel versenyeztek, a plusz bajnokság miatt nem törték meg a karrierük ívét, inkább kiegészítésként vettek részt a sorozatban.

Mellettük, bár kisebb arányban, megtalálhatók azok a versenyzők is, akik karrierük elején tartottak, a nemzetközileg valamennyire ismert, ugyanakkor világszinten közvetített bajnokságot az erősödésükhöz próbálták felhasználni (3. ábra).

Az ETCR helyzetét így két szakaszban jelenítettük meg a görbén: megjelenítettük azon versenyzők helyzetét, akik az erősödés szakaszában kívánják felhasználni, illetve a már erős és csúcson lévő versenyzők esetében a pályafutásuk fő



2. ábra. A Forma E helye a sportolói karriergörbén
Figure 2. The place of formula e in the athlete's career curve

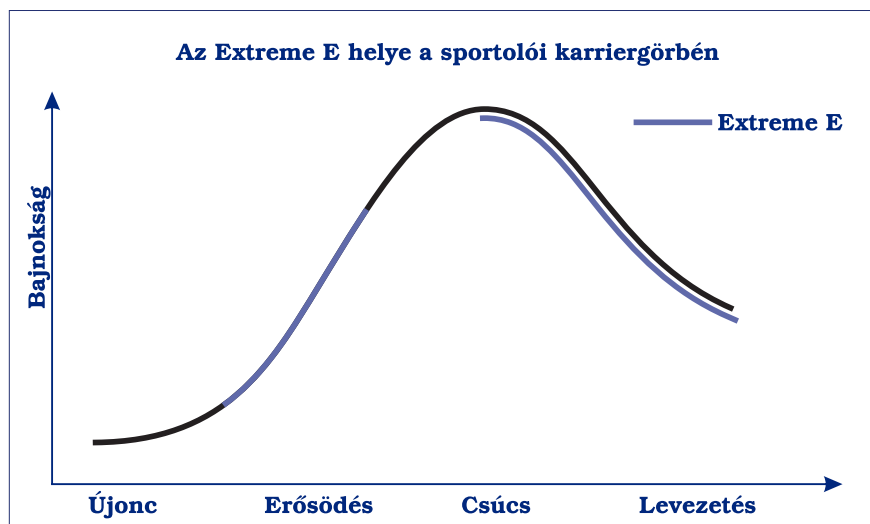


3. ábra. Az ETCR helye a sportolói karriergörbén
Figure 3. The place of ETCR in the athlete's career curve

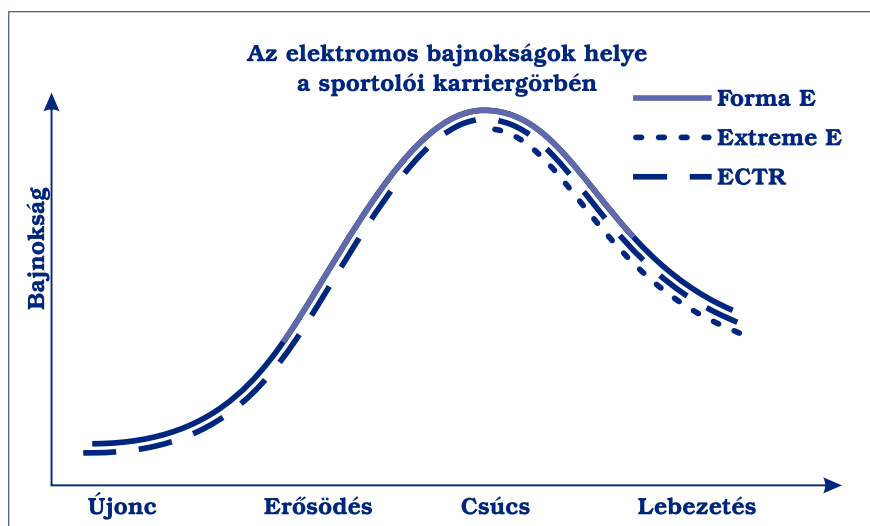
irányvonalával való párhuzamosságot ábrázoltuk. A párhuzamosságot beszélgetésünk során Michelisz Norbert is megerősítette: „Ide neves versenyzők jönnek kipróbálni magukat és a szériát.”

Az Extreme E esetében a versenyzők két markánsan eltérő csoportot alkotnak, így a sorozat is két eltérő helyen illeszkedik a sportolói karriergörbére. Az egyik csoport azon versenyzők, akik korábban nem indultak jelentős nemzetközi bajnokságban, ők az erősödés szakaszának elején járnak. A másik csoportban már befutott, a csúcson, vagy a levezetés szakaszában lévő versenyzőké, akik más bajnokságokban is versenyeztek. Számukra egy kiegészítés az elektromos sorozat, ahogy ez a 4. ábráról is leolvasható.

A jelenleg futó világszintű elektromos versenysorozatok egészen az erősödés korai szakaszától



4. ábra. Az Extreme E helye a sportolói karriergörbén
Figure 4. The place of Extreme E in the athlete's career curve



5. ábra. Az elektromos bajnokságok helye a sportolói karriergörbén
Figure 5. The place of the electric racing series in the athlete's career curve

tókkal szeretne versenyezni. „Az elektromos versenysorozatokban való indulás jóval olcsóbb, mint belsőégésű motorokkal, illetve kisebb a konkurencia is, könnyebb kitűnni a mezőnyből és jobb ülést kapni, mert nincsen annyi induló, mint a hagyományos bajnokságokban, kevésbé népszerű.”

Munkánk során arra a kérdésre kerestük a választ az elektromos autóverseny-sorozatokat kapcsolatban, hogy milyen szerepet töltenek be ezek a versenyzők sportolói pályafutásában, melyre azt a választ kaptuk, hogy versenysorozattól függ. Munkánk eredményeként a vizsgált versenysorozatokat ábrázoltuk a versenyzők sportolói karriergörbéjén, így jól látszódnak az eltérések (5. ábra).

Egy népszerűbb elektromos sorozat, mint a Forma E, a pályafutásuk csúcspontját jelentheti azon versenyzőknek, akik máshol nem tudnak kitűnni a tömegből, és benzines csúcskategóriában nem tudnak világbajnoki sikereket elérni. Ezzel szemben a szurkolók körében kevésbé népszerű ETCR és Extreme E versenysorozatok két különböző helyre illeszthetők a versenyzői karriergörbéjén, melynek oka, hogy versenyzőik két külön csoportra oszthatók annak alapján, hogy hol tartanak a karrierükben. Egyrészt kevésbé sikeres és ismert versenyzők, akik az újonc státusz végén tartanak, vagy abból frissen kilépve az erősödés szakaszának kezdetén vannak, ők mindenképpen az erősödésükhöz használják ezeket a neves nemzetközi versenysorozatokat. A másik nagy versenyzői csoport a már sikeres, befutott versenyzők, akik az elektromos versenysorozatban való indulásuk mellett továbbra is indulnak benzines bajnokságban, míg az elektromos sorozat egyfajta kiegészítés, másfajta tapasztalat szerzése, az új trendek követése számukra.

jelen lehetnek egy versenyző pályafutásában, jelenthetik a karrier csúcspontját, de opcióként a levezetés szakaszában is választhatók, kiegészítő sorozatként párhuzamosan egy benzines bajnokság mellé. Fontos tehát kijelenteni, hogy az elektromos versenyek nem tekinthetők ilyen szempontból egyformának.

A csúcsponton való jelenlét esetében fontos kiemelni, hogy vélhetően ezek vagy lokális csúcspontok, vagy olyan versenyzők karrierében jelentik a csúcspontot, akik magasabban rangsorolt versenyben talán nem érhetnének el kimagasló helyezést. Ellis Spiezia személyes motivációja is ezt igazolja. Az amerikai származású versenyző jelenleg az elektromos go-kart után 2022-ben váltott elektromos formaautó utánpótlásbajnokságra és egész pályafutása során elektromos au-

portra oszthatók annak alapján, hogy hol tartanak a karrierükben. Egyrészt kevésbé sikeres és ismert versenyzők, akik az újonc státusz végén tartanak, vagy abból frissen kilépve az erősödés szakaszának kezdetén vannak, ők mindenképpen az erősödésükhöz használják ezeket a neves nemzetközi versenysorozatokat. A másik nagy versenyzői csoport a már sikeres, befutott versenyzők, akik az elektromos versenysorozatban való indulásuk mellett továbbra is indulnak benzines bajnokságban, míg az elektromos sorozat egyfajta kiegészítés, másfajta tapasztalat szerzése, az új trendek követése számukra.

Összegzésként elmondható, hogy ezek a versenysorozatok – a sorozat presztízsétől függően – különböző szerepet tölthetnek be egy sportoló pályafutásában, a nagyobb népszerűségű sorozat-

tok jelenthetnek csúcspontot, vagy lokális csúcspontot egy versenyző karrierében, de magasabb rangú, benzines sorozatokhoz való továbblépésre is használhatják, míg az alacsonyabb népszerűségű, de ugyanúgy komoly technikai innovációkat tartalmazó bajnokságok leginkább az amúgy sikeres benzines pályafutással rendelkező versenyzőket vonzzák, akik a hagyományos pályafutásukkal párhuzamosan, kiegészítésként indulnak ezekben a sorozatokban. Meg kell említeni még azokat az újonc időszerződésből éppen kilépő, az erősödés elején tartó versenyzőket is, akik nagyobb nyilvánosság elérésére, tapasztalatszerzésre és képességeik bemutatására használják ezeket a sorozatokat.

Tekintettel arra, hogy az elektromos sorozatok helyzete folyamatosan változik (Motorsport week, 2024), munkánk csak a jelenlegi állapotot mutatja be, hasonló kutatást érdemes lehet a későbbiekben újra elvégezni, akár ugyanezen bajnokságokkal a fókuszban. Emellett kutatásunkhoz kapcsolódóan érdemes lehet pár év múlva újra megállapítani, hogy a jelenleg vizsgált versenyzők hová jutottak tovább a karrierjük során, ténylegesen a megállapítottaknak megfelelő szerepet töltött-e be náluk az elektromos sorozat.

Felhasznált irodalom

- ABB FIA Formula E World Championship. <https://www.fiaformulae.com/en> (letöltve: 2023. 03. 12.).
- András K. (2003): *A sport és üzlet kapcsolata – elméleti alapok*. <http://edok.lib.uni-corvinus.hu/61/1/Andr%C3%A1s34.pdf> (letöltve: 2023. március 19.).
- August, R.A. (2018): Understanding career readiness in college student-athletes and identifying associated personal qualities. *Journal of Career Development*, **47**: 2. 177-192.
- Balaton K., Hortoványi L., Incze E., Laczkó M., Szabó Zs. R., Tari E. (2016): *Stratégiai menedzsment*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Bokor A., Szőts-Kovács K., Csillag S., Bácsi K., Szilas R. (2007): *Emberi erőforrás menedzsment*. Aula Kiadó, Budapest.
- Doytchev, B. (2019): Impact of automotive and motorcycle sport on the environment. *Trakia Journal of Sciences*, **17**: 1. 860-863.
- Extreme E : <https://www.extreme-e.com/en/sustainability> (megtekintve: 2023. 04. 16.).
- Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) (2023a.): *Environmental Report 2023*. <https://www.environmentalreport.fia.com> (megtekintve: 2024.12.16.).
- Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) (2023b.): *FIA Insights: How the FIA is helping to tackle plastic pollution from tyres through research and regulation*. <https://www.fia.com/news/fia-insights-how-fia-helping-tackle-plastic-pollution-tyres-through-research-and-regulation> (letöltve: 2024.12.16.).
- Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). (2019.) *Racing towards a sustainable future*. <https://www.fia.com/news/racing-towards-sustainable-future> (letöltve: 2024.12.16.).
- Fehan, D. (2013): Design of Racing and High-Performance Engines 2004-2013, *SAE International*, PT-157. <https://saemobilus.sae.org/books/design-racing-high-performance-engines-2004-2013-pt-157> (letöltve: 2023. 04. 11.).
- Electric-tcr.com: FIA ETCR – eTouring Car World Cup: <https://electric-tcr.com/en/> (letöltve: 2024. 04. 16.).
- Khaw-ngern, K., Peuchthonglang, Klomkul, L., Khaw-ngern, C. (2021): A Digital Circular Economy for SDG 11 and SDG 12. *Psychology and Education*, **58**: 1. 1380-1386.
- Koncz K. (2004): *Karriermentedzsment*. Aula Kiadó, Budapest, 516.
- Lenténé Puskás A. (2016): *A sportolói karrier és a tanulmányok összehangolásának lehetőségei és kihívásai a Debreceni Egyetemen*. Debrecen, <https://docplayer.hu/47278400-Doktori-phd-ertekezes-lentene-puskas-andrea.html> (letöltve: 2023. 04. 15.).
- Li, R. (Ron) (2020): Strengthening Marine Geodesy's Support for the Sustainability Development Goals. *Marine Geodesy*, **43**: 4. 325-326. <https://doi.org/10.1080/01490419.2020.1747756> (letöltve: 2023. 04. 16.).
- Motorsport Week (2024): *The environmental impact of motorsports: challenges and innovations*. <https://www.motorsportweek.com/2024/08/07/the-environmental-impact-of-motorsports-challenges-and-innovations/> (letöltve: 2024.12.16.).
- Qi, G. (2012): *Sports Information Dissemination Impacts on College Sports Culture, Information and business intelligence Pt 1*. Springer-Verlag Berlin, Berlin.
- Stambulova, N., Alfermann, D., Statler, T., Côté, J. (2009): ISSP position stand: Career development and transitions of athletes. *International Journal of Sport and Exercise Psychology*, **7**: 4. 395-412.