

# GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA

OCTOMBRIE 2025 | NR. 15



STAT BOX  
Lewis Hamilton,  
5000 and counting...

CÂND SCAUNUL  
ÎNCEPE SĂ SE CLATINE  
Pilotaj sub presiune

ÎMPĂRAȚI PE 4 ROȚI  
Piloții de azi,  
suveranii de ieri

# Când scaunul începe să se clatine

În contextul actual al sezonului 2025 din Formula 1, în care Max Verstappen, deși părușe complet ieșit din lupta pentru titlu, reușește cursă după cursă să erodeze diferența uriașă față de lider, am ales să rememorez câteva momente similare din istoria Marelui Circ, acele puncte culminante în care un campion aparent sigur s-a trezit brusc amenințat, iar echilibrul forțelor din campionat s-a clătinat dramatic înainte de final.

## Jenson Button - 2009

În primăvara lui 2009, Jenson Button părea de neoprit. Brawn GP echipa improvizată din cenușa fostului Honda a produs un miracol tehnic: monopostul BGP 001, cu celebrul „dublu difuzor”, a fost atât de avansat încât a dominat primele curse ale sezonului. Button a câștigat șase din primele șapte Grand Prix-uri, un început de campanie cum doar marii campioni reușiseră în istorie. După Marele Premiu al Turciei avea un avans de 26 de puncte (enorm, în epoca punctajului 10-8-6-5-4-3-2-1), iar lumea deja îl încorona campion.

Dar vara a adus realitatea dură. Pe măsură ce rivalii, în special Red Bull Racing, cu Sebastian Vettel și Mark Webber au înțeles și copiat soluțiile aerodinamice ale Brawn, avantajul tehnic s-a evaporat. În același timp, condițiile de temperatură au început să se schimbe, iar monopostul Brawn, care depindea de o încălzire rapidă a pneurilor, a suferit enorm în cursele mai reci din Europa.



Button, care la început conducea cu încredere și agresivitate, a devenit brusc precaut. În câteva weekenduri cheie Germania, Ungaria, Belgia a fost complet invizibil, abia intrând în puncte. Presiunea a crescut, presa britanică a început să vorbească despre o posibilă „prăbușire psihologică”, iar Vettel tăia din diferență la fiecare cursă. În doar câteva etape, avansul lui Button s-a înjumătățit, iar Red Bull părea că are momentumul.

Totuși, Button a rezistat. Deși nu a mai câștigat nicio cursă după Turcia, constanța și gestionarea riscurilor l-au salvat. Momentul decisiv a venit la Interlagos, în Brazilia, unde, pornind de pe locul 14, a făcut o cursă inspirată, agresivă și plină de depășiri — tocmai genul de performanță care îi lipsise în vară. A terminat pe 5 și a devenit campion mondial, într-un final care a părut mai degrabă o ușurare decât o glorie pură.



### Michael Schumacher – 2003

La începutul anilor 2000, Michael Schumacher și Ferrari păreau de neatins. Între 2000 și 2002, dominarea Scuderiei a fost totală, campionatele câștigate cu luni înainte de final, rivali umiliți, o mașină perfectă, așa că atunci când sezonul 2003 a început, toată lumea presupunea că va fi doar o repetiție a succeselor trecute, dar Formula 1 avea alte planuri. Regulamentele au fost schimbate, Bridgestone (furnizorul de pneuri al Ferrari) a început să piardă teren față de Michelin, iar noul val de tineri Kimi Räikkönen la McLaren și Juan Pablo Montoya la Williams au adus un aer de rebeliune. Schumacher a câștigat câteva curse la început, dar, pentru prima dată după ani întregi, nu mai avea mașina dominantă.



În a doua jumătate a sezonului, presiunea s-a amplificat. Kimi Räikkönen, cu un stil calm și constant, aduna puncte cu o regularitate implacabilă, în timp ce Schumacher avea parte de ghinioane și erori neobișnuite. În SUA, la Indianapolis, o ploaie neașteptată a adus haosul iar după acea cursă, diferența dintre cei doi era de doar două puncte. Deodată, titlul care părea o formalitate devenise o luptă la baionetă.

Ferrari părea obosită, Schumacher tensionat, iar media germană vorbea pentru prima dată despre „sfârșitul unei ere”. Totul s-a decis la Suzuka, în Japonia. Acolo, în condiții dificile și cu o presiune uriașă, Schumacher a reușit să strângă exact cât avea nevoie un singur punct, locul 8, după o cursă haotică. A fost cel mai modest rezultat cu care a devenit campion mondial, dar și unul dintre cele mai importante. Acel sezon a arătat că, dincolo de talent și superioritate tehnică, rezistența mentală și instinctul de supraviețuire pot fi cele care fac diferența între un campion adevărat și un simplu lider temporar.



### Nico Rosberg - 2016

Sezonul 2016 a fost unul dintre cele mai tensionate dueluri interne din istoria recentă a Formulei 1. Lewis Hamilton venea după două titluri consecutive și era, fără îndoială, omul de bătut. Mercedes domina sportul, iar Rosberg colegul său de echipă, părea condamnat la rolul de „număr doi”. Dar Nico a început anul cu o hotărâre tăcută și un ritm impecabil. După primele patru curse, Rosberg câștigase tot, Hamilton în schimb, fusese lovit de probleme tehnice și starturi slabe. Diferența din clasament ajunsese la aproape 50 de puncte — iar presa deja vorbea despre un al treilea titlu consecutiv pentru ca fiind pierdut.

Sezonul 2016 a început cu tensiuni evidente între colegii de la Mercedes. La Marele Premiu al Spaniei, în Barcelona, Hamilton și Rosberg s-au ciocnit la start, într-un incident care a dus la abandonul lui Rosberg și a provocat pagube serioase monoposturilor ambilor piloți. Acea cursă a amplificat presiunea psihologică și a arătat că rivalitatea dintre cei doi nu va fi doar pe pistă, ci și în mintea fiecăruia.



Totuși, Hamilton nu a renunțat. A început să recupereze în vară, câștigând cursă după cursă — Monaco, Canada, Austria, Marea Britanie, Ungaria, Germania. La pauza de vară, Rosberg își văzuse tot avantajul evaporat: Hamilton era acum lider. A fost momentul în care scaunul lui Nico s-a clătinat — nu în sensul clasic al carierei, ci al controlului psihologic. Pentru a treia oară în trei ani, Hamilton părea pe cale să-l doboare.



Dar ceva s-a schimbat. După pauza de vară, Rosberg a revenit într-o formă uluitoare: concentrat, calculat, fără greșală. În Belgia, a câștigat o cursă impecabilă pe ploaie. Următoarele etape, Italia și Singapore, i-au adus victorii consecutive. În tot acest timp, Hamilton a fost lovit de ghinion și probleme tehnice, cea mai gravă fiind defecțiunea motorului în Malaysia, care l-a costat o victorie aproape sigură. Aceste evenimente au readus echilibrul în campionat, iar diferența dintre cei doi piloți s-a redus dramatic, transformând fiecare cursă rămasă într-un adevărat duel psihologic. Finalul sezonului s-a transformat într-o luptă de nervi și strategii: Hamilton a încercat totul pentru a-l depăși pe Rosberg, inclusiv celebra tactică din Abu Dhabi, unde a încetinit ritmul intenționat pentru a-l prinde pe Rosberg în luptă cu ceilalți piloți. Nico nu a greșit niciun moment, a gestionat cursa impecabil, a menținut ritmul perfect și a terminat pe locul 2 suficient pentru a-și asigura primul și singurul titlu mondial din carieră. Ceea ce a urmat a fost neașteptat și șocant pentru fani și pentru întreaga comunitate F1: la doar câteva zile după ce și-a atins visul vieții, Rosberg a anunțat retragerea din sport. Pentru el, titlul nu a fost doar o victorie, ci o bătălie completă fizică, mentală și emoțională.



# Curiozități din F1

## Mercedes - eliptică de campion

Sezonul acesta este pentru prima dată când pentru echipa Mercedes nu concurează un campion mondial. Mercedes și-a făcut debutul în F1 în anul 1954, când la mijlocul sezonului s-a alăturat Juan Manuel Fangio, ce urma să ia al doilea titlu din carieră în sezonul acela cu ei. În anul imediat următor echipa s-a retras din toate competițiile sportive în urma dezastrului din cursa de 24 de ore de la Le Mans, unde și-a pierdut viața pilotul Pierre Levegh, dar și 81 de spectatori. Aveau să revină peste 30 de ani în sporturile cu motor, iar în F1 abia în 2010, când pentru ei a concurat septuplul campion mondial Michael Schumacher. După retragerea acestuia la echipă a venit Lewis Hamilton ce avea să fie campion mondial încă din primul an la echipă. Astfel, sezonul acesta este primul din istoria echipei Mercedes în care pentru aceasta nu pilotează un campion mondial.



## Ultimul podium non-european

Într-un sport în care majoritari sunt europenii este un eveniment inedit ca un podium să nu includă niciun pilot de pe bătrânul continent. Ultima data s-a întâmplat asta acum 35 de ani, la Marele Premiu al Japoniei, când pe primele două poziții au terminat brazilienii Nelson Piquet și Roberto Moreno, iar pe locul 3 Aguri Suzuki. Podiumul pilotului nipon a fost și unicul obținut de echipa Larrousse în cele 8 sezoane în care a concurat în Formula 1.

## Constanța - cheia succesului

Uneori o singură victorie într-un sezon este suficientă pentru a deveni campion mondial. Ne-a demonstrat asta Keke Rosberg în 1982 când, deși a câștigat doar Marele Premiul al Elveției, a obținut titlul de campion mondial. Este adevărat că pe lângă constanța de care a dat dovadă pe parcursul sezonului, au fost și alte evenimente care au facilitat accesul său la titlu. Iar printre ele se numără moartea tragică a pilotului Ferrari Gilles Villeneuve, ratarea ultimelor patru curse de către Didier Pironi, liderul clasamentului la momentul la care s-a accidentat, dar și faptul că cei doi piloți McLaren nu au putut ține pasul cu Rosberg în a doua jumătate a sezonului.

# Împărați pe 4 roți

Ca orice bărbat, stăteam și cugeteam la evenimente istorice și apoi îmi zisei: „Oare dacă ar fi ca piloți de pe grilă să fie o figură istorică, care ar fi?” și așa s-a născut ideea pentru acest articol.

Începând cu campionul mondial din 2024, pe Verstappen l-aș asocia cu împăratul Iustinian I. Când a venit la Red Bull, echipa era deja puternică, dar prin perseverență, ambiție extraordinară și multă muncă, el i-a condus spre culmile gloriei de altădată. Totuși, la fel ca Iustinian, care a trebuit să facă față plăgilor, războaielor și revoltelor, Verstappen trebuie să mențină echipa de la prăbușire prin eforturi supraomenești. Traectoria lui la Red Bull, în acest moment, este aproape identică cu cea a împăratului: măreție uriașă, dar mereu pe muchia prăpastiei

Pe Piastri l-aș asocia cu Alexandru Macedon. A venit într-o echipă care nu era printre cele mai puternice, dar prin muncă și talent a transformat-o într-o forță redutabilă. La fel ca Macedonia în fața grecilor, Piastri s-a ridicat împotriva celor care păreau favoriți, inclusiv propriul său coleg și până acum pare să-i depășească. Totuși, succesul vine și cu provocări interne: tensiuni, așteptări și presiune din interiorul propriei „armate”. Ca și Alexandru, el trebuie să-și mențină echilibrul între lupta din afară și cea din interior, pentru a continua „cucerirea”.

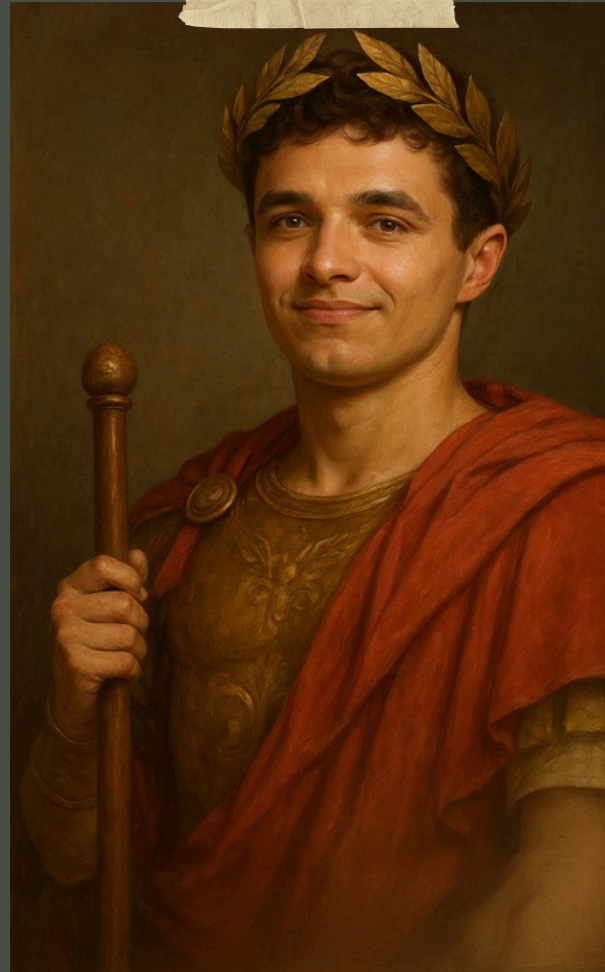
Pe Norris l-aș asocia cu Cezar. Totul părea să meargă perfect pentru el: talent, viteză, oportunități, dar din interior s-a ridicat un adversar mai periculos decât toți ceilalți, iar cei din exterior nu l-au lăsat nici ei în pace.



Așa cum Cezar a trebuit să lupte într-un dublu război, în senat și pe câmpul de luptă, Norris se confruntă cu provocări interne și externe (Piastri și Verstappen) care îi testează fiecare decizie, fiecare mișcare.

Acum ajugând la favoriții publicului, ferrariștii. Pe Leclerc l-aș asocia cu Napoleon Bonaparte. Este tânăr, extrem de talentat și ambițios, iar momentul în care a ajuns la Ferrari a fost asemănător cu momentul în care Napoleon prelua comanda într-un context plin de provocări. Leclerc a fost aproape de glorie, a demonstrat măiestrie și a arătat că poate conduce echipa spre performanțe extraordinare, dar circumstanțele externe, presiunea

enormă și câteva decizii greșite l-au împiedicat să atingă succesul deplin. La fel ca Napoleon în campania sa din Rusia, Leclerc a arătat curaj, strategie și determinare, chiar dacă rezultatul final nu a fost cel pe care și-l dorea. Pe Hamilton l-aș asocia cu împăratul Heraclie. La fel cum Heraclie a avut mari victorii și a fost admirat pentru forța și măiestria sa, Hamilton a dominat Formula 1 ani la rând. Însă, la fel ca împăratul, și el se confruntă cu momente în care nu mai poate controla totul și trebuie să lupte pentru a rămâne relevant într-un mediu tot mai competitiv. Glorie extraordinară, dar presiunea și schimbările din jur îl testează constant. Pe Russell l-aș asocia cu împăratul Alexie I Komnenos. A venit la echipă fix după perioada de glorie, într-un moment în care Mercedes nu mai domina ca înainte. De atunci se



chinuie să readucă echipa acolo unde era sus, încercând să reconstruiască performanța și să stabilească din nou controlul. La fel ca Alexie, Russell trebuie să navigheze prin provocări interne și externe, să ia decizii strategice și să transforme o situație dificilă într-o șansă de revenire la vârf

Pe Gasly l-aș asocia cu Hannibal Barca. Mereu a avut echipe mai slabe, monoposturi care nu erau capabile de victorie dar, în ciuda limitărilor, a împins mereu la maximum și a reușit performanțe impresionante pentru nivelul monopostului. La fel ca Hannibal, care a înfruntat forțe mult mai puternice și a obținut victorii spectaculoase, Gasly a arătat că talentul și determinarea pot depăși resursele limitate.

Mai sunt și alți împărați pe 4 roți, dar deocamdată ne oprim aici. (Va urma...)

# Culori de o zi: povestea special livery-urilor

Formula 1 nu mai este doar despre viteză brută și inginerie de vârf; este un spectacol vizual de clasă mondială, iar "Special Liveries" (schemele de culori unice) au devenit cea mai strălucitoare formă de expresie. Odată o raritate, aceste design-uri temporare au ajuns în sezonul 2025 un instrument esențial de marketing, nostalgie și omagiu, captând imaginația fanilor și oferind sponsorilor o vizibilitate fără precedent.

## Epocile de aur și omagiile fără preț

Tendința livery-urilor speciale are rădăcini adânci, adesea legate de momente istorice, aniversări și parteneriate iconice.

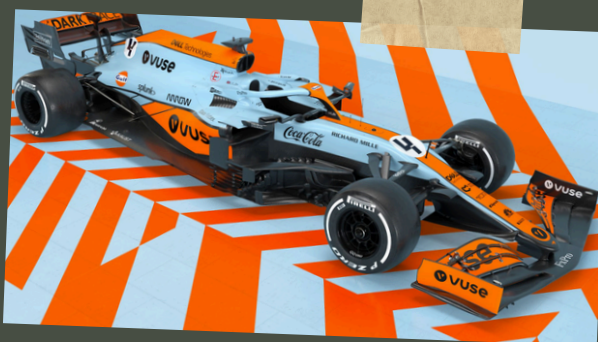
**Ferrari** a apelat la nostalgie, adoptând în 2020 la Mugello o nuanță de roșu burgund mai închis, specifică primelor lor mașini din anii 1950, pentru a celebra cursa cu numărul 1000 în Formula 1.



Un alt exemplu a fost cel al echipei **Red Bull Racing** în 2021, la Marele Premiu al Turciei, unde monoposturile au fost vopsite în alb, inspirate de clasicele Honda, ca un tribut adus partenerului lor de motoare care urma să părăsească F1. Un mesaj simplu, dar emoționant, „Arigato” (mulțumesc), a fost afișat pe caroserie.



McLaren a stabilit un etalon în 2021, concurând la Monaco în culorile iconice albastru deschis și portocaliu ale companiei Gulf, un parteneriat vizual care a generat un val uriaș de entuziasm, iar în 2024 tot la Monaco, McLaren a abandonat parțial portocaliul papaya pentru o schemă de culori inspirată de legendarul monopost MP4/4 și, mai ales, de casca lui Senna. Monopostul a fost vopsit în galben, verde și albastru — culorile drapelului brazilian și ale căștii emblematice — un tribut emoționant la 30 de ani de la dispariția campionului brazilian.



## De la Glamour la Flăcări în SUA

Spre sfârșitul sezonului 2024, noile curse din America au fost catalizatorii extravaganței:

Vegas – Spectacol sub Neon: Marele Premiu al Las Vegas-ului, desfășurat sub luminile neon, a încurajat echipele să iasă din tipare:

- **Racing Bulls** (RB), de exemplu, a adoptat un livery „glitter” (scilicet) în nuanțe de albastru și verde, inspirat de cardurile Cash App Visa Glitter Card, integrând perfect produsul sponsorului în estetica opulentă a orașului.



- **Sauber (Kick Sauber)** a mers pe tema "Flăcărilor" (flaming hot), vopsind monopostul într-o schemă neagră cu flăcări neon-verzui, un omagiu adus energiei non-stop a Las Vegas-ului.



## Sezonul 2025: Expoziția Globală de Marketing

Sezonul 2025 a ridicat ștacheta, transformând aproape fiecare cursă majoră într-un eveniment de re-branding.

Omagiul Cireșilor și al Motoarelor la Suzuka  
O dovadă clară a puterii vizuale a acestui trend a venit la Marele Premiu al Japoniei, pe legendarul circuit de la Suzuka. Două echipe, Haas și Red Bull Racing, au surprins cu design-uri special concepute pentru a celebra cultura și parteneriatele locale.

- **Haas** și „Sakura”: Echipa americană, condusă de un japonez (Ayao Komatsu), a marcat sezonul înfloririi cireșilor (sakura) cu un livery plin de flori roz pe fond alb. A fost un omagiu poetic adus primăverii nipone și un contrast spectaculos cu schema lor obișnuită, atrăgând laude pentru sensibilitatea culturală.
- **Red Bull**, în Alb Imaculat: Red Bull a continuat tradiția de a-i mulțumi partenerului său Honda. Monoposturile RB21 au fost vopsite într-o schemă dominantă de alb, cu detalii roșii, inspirată de legendarul monopost **Honda RA272**. A fost o reafirmare vizuală a parteneriatului de succes, chiar dacă acesta se apropie de final.



Miami – culoare, artă și modă:

- **Ferrari**, în parteneriat cu HP, a adăugat accente albastre și albe pe monopost — un contrast puternic cu tradiționalul roșu.
- **Kick Sauber** a mers pe o estetică tip „art car”, cu efect de paint-splatter neon-verde, inspirată de scena din Wynwood.
- **Racing Bulls** a ales un roz intens („Party Pink”), reflectând atmosfera de beach party a orașului și promovând noua băutură Red Bull Summer Edition White Peach.



### Austin 2025: Expoziția Record a Mărcilor

Dacă Suzuka a fost un eveniment simbolic, Marele Premiu al Statelor Unite de la Austin 2025 a marcat un record istoric: șase din cele zece echipe au concurat în culori complet noi, transformând grila de start într-o expoziție de marketing de înaltă intensitate. Piața americană, în plină expansiune, justifică efortul financiar și logistic:

- **Williams (Retro 2002)**: A adoptat un design care amintește de monopostul lor FW24 din 2002 (cu Ralf Schumacher și Juan Pablo Montoya), celebrând totodată aniversarea partenerului lor, Atlassian, fondat în acel an. Nostalgia a mers mână în mână cu istoria recentă a companiei de tehnologie;



- **McLaren (Efect Iridescent)**: Nou-încoronați campioni la constructori au introdus un livery iridiscent (care își schimbă culoarea), în colaborare cu Google Gemini, accentuând rolul inteligenței artificiale și al inovației în sport;
- **Racing Bulls (Țestoasa Cash App)**: Echipa a șocat cu un model bizar, dar extrem de vizibil – un model negru-ambră inspirat de carapacea de țestoasă, un omagiu adus cardului de debit emis de sponsorul lor principal, Cash App;
- **Haas (Stars and Stripes)**: Pentru cursa de acasă, echipa americană a apelat la patriotism, cu elemente subtile de stele și dungii pe caroserie, reamintind fanilor de rădăcinile sale;
- **Aston Martin (Știința Invizibilă)**: Într-o premieră absolută pentru echipă, Aston Martin a aplicat ecuații și formule științifice pe monopost, sărbătorind "Știința Invizibilă" a F1 în colaborare cu partenerul Aramco;
- **Alpine (Accentul Galben Mercado Libre)**: Alpine și-a modificat schema obișnuită (albastru și roz) cu o bandă mare galbenă, promovând compania de e-commerce Mercado Libre, punându-l în prim-plan pe pilotul argentinian Franco Colapinto, ambasador al mărcii.

# Stat box

de Ionuț Blîndu

## Lewis Hamilton, 5000 and counting...

Finalul cursei de la Austin nu i-a adus lui Lewis Hamilton o clasare pe podium, însă omul recordurilor din Formula 1 continuă să uimească. Ajuns la Ferrari în actualul sezon, după 19 curse fără să urce pe locul trei, britanicul a atins totuși un record greu de egalat în istoria F1: 5000 de puncte.

Situația devine cu atât mai impresionantă cu cât niciun alt pilot nu a depășit pragul de 4000 de puncte. Topul 3 al piloților cu cele mai multe puncte arată astfel: Lewis Hamilton – 5004 puncte, Max Verstappen – 3329 puncte și Sebastian Vettel – 3098 puncte.

Trebuie să menționăm și performanța impresionantă a lui Max Verstappen, eroul cursei, care a dat peste cap traseul în linie dreaptă al celor de la McLaren. Pilotul olandez a câștigat toate etapele posibile ale weekendului, de la calificările în sprint până la cursa de duminică seară. O performanță pe care nu o mai înregistrase un pilot din 2 iulie 2023, la Marele Premiu al Austriei, când tot Max a „cucerit” circuitul.

Verstappen continuă să scrie istorie și în topul pole-urilor: pole-ul obținut sâmbătă este al 47-lea din cariera sa, record ce îl plasează pe locul 3 all-time, alături de Lewis Hamilton (78 de pole-uri) și Michael Schumacher (58 de pole-uri).

Victoria de la Austin l-a adus pe Verstappen la egalitate cu Sebastian Vettel în ceea ce privește clasările pe podium: 122 de podiumuri în 228 de



curse. Recordul absolut este deținut însă de Hamilton, cu 202 podiumuri în 374 de curse.

Fiind pasionat de statistici și de lupta pentru titlu, m-am jucat într-un simulator online de Formula 1 și am descoperit că, dacă Verstappen ar câștiga fiecare cursă și sprint până la final, iar Oscar Piastri și Lando Norris ar termina constant pe locurile 2 și 3, Piastri ar obține titlul la o diferență de 15 puncte față de olandez. Totuși, fiecare pas greșit al australianului îl poate costa enorm, în contextul distanțelor mici dintre cei trei piloți.

Rămâne de văzut ce se va întâmpla în Mexic. Va continua Red Bull dominația sau McLaren va începe să-și apere punctele?

# día de los meuertos?!



Día de los muertos sau cursa din Austin? Eu mare diferență între ele n-am văzut. Sau poate să asociez întreg weekendul din Austin cu un film prost de Halloween? Poate dacă aceste două sărbători nu s-ar apropia cu pași repezi, n-aș fi făcut aceste asocieri. Acum, na, știți și voi ca nici măcar aici, în gazetă, nu poți fi 100% obiectiv.

Acesta este numărul special de toamnă, când motoarele urlă, frânele plâng și piloții se transformă în legende... sau legendă, ca doar Max s-a văzut pe circuit. Circuitul din Austin a fost locul unde unii piloți au prins viață, iar alții... au trecut în lumea umbrelor F1.

Verstappen a câștigat din nou, ca un vampir care se hrănește cu speranțele rivalilor. Lando Norris a fost la un pas de victorie, dar a fost prins de blestemul podiumurilor fără trofeu, semn că e încă posedat de ceva spirite care nu prea îl ajută. Ferrari? Ah, dragii de ei. Într-o lume plină de oameni deștepți și inteligență artificială, strategii de la Maranello par singurii oameni care încă ghicesc viitorul echipei în zațul de cafea. Ce sa-i faci? Pe principiul: "Lasă-mă, \*produs celebru de îngrijire a pielii, să-mi beau Lavazza!"

Pe lângă faptul ca această zi a morților este foarte importantă pentru mexicani, și nu numai, pentru noi, fanii Formula 1, e importantă în sensul în care îți dorești să

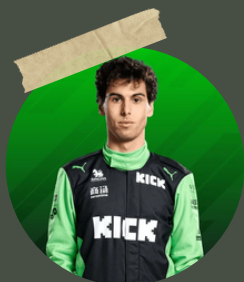
nu te gândești la favoritul tău fix de această sărbătoare. Vreau doar să menționez ca fanii Lewis Hamilton au pregătit deja întreg altarul de sărbătoare în scopul comemorării. Acum grila se mută în Mexic, acolo unde motoarele se aud până dincolo de morminte. Pe 26 octombrie, la Ciudad de México, începe spectacolul Día de los Muertos GP, în care fiecare echipă va încerca să reînvie ce a pierdut în Austin. McLaren speră că spiritele aztece îi vor ajuta pe Norris și Piastri să găsească viteza eternă. Dacă nu, măcar un sombrero mare să le acopere dezamăgirea. Ferrari promite să aducă strategii noi, probabil scrise cu cretă pe ceva asfalt înainte de ploaie. Despre celelalte echipe nici nu mai vorbesc. Personal aștept cu nerăbdare să apară un Casper mic și să avem o surpriză asemănătoare celei în care Hülkenberg a prins podiumul.

Să nu vă mire dacă la finalul cursei, podiumul va arăta ca o petrecere de Halloween: Max în rolul stăpânului întunericului, Norris drept fantoma gloriei pierdute, iar Piastri... probabil un schelet dansator care ține un steag mexican și o lacrimă în colțul ochiului.

Până atunci, dragi cititori de gazetă, aprindeți o lumânare pentru strategii Ferrari și spuneți o rugăciune pentru piloții favoriți, că urmează Mexicul, iar spiritele motoarelor sunt deja neliniștite.



# Cronobox



14 octombrie

**2004** - se naște Gabriel Bortoleto, pilotul brazilian al celor de la Kick Sauber.



15 octombrie

**1983** - MP Africa de Sud - Patrese câștigă cursa, iar Nelson Piquet devine campion mondial pentru a doua oară, profitând de abandonul lui Alain Prost, liderul clasamentului înainte de ultima cursă.



16 octombrie

**1997** - se naște Charles Leclerc, pilotul celor de la Ferrari;  
**2011** - MP Coreea de Sud: Sebastian Vettel ajunge la 20 de victorii în carieră, iar Red Bull devine campioană la constructori.



17 octombrie

**1979** - se naște Kimi Räikkönen, campion mondial în 2007;  
**1999** - MP Malaezia: prima ediție al acestui mare premiu este câștigată de Eddie Irvine, fiind și ultima sa victorie din carieră.



18 octombrie

**1987** - MP Mexic - Williams realizează dubla, cu Mansell pe locul 1 și Piquet pe 2; podiumul este completat de Patrese.



19 octombrie

**1958** - MP Maroc: prima cursă disputată vreodată pe pământ african; victoria îi revine lui Stirling Moss.



20 octombrie

**1991** - MP Japonia - Gerhard Berger se impune, iar Ayrton Senna devine campion mondial pentru a treia oară în carieră;  
**2024** - MP SUA - dublă Ferrari, Leclerc se impune, urmat de Sainz și Verstappen.

# Meme-urile săptămânii

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare

Chiriac Cristian dând tag lui Florin pentru că așa a simțit el:



AMC îl vezi pe dr luând tot 10 și la cel mai greu test din istoria grupului:



*Când realizezi  
că ai rezolvat  
quiz-ul, dar nu  
ai dat submit.*



*Jurământul lui  
Hippocrate  
Garda din 29 octombrie*



**Dr. Vasile**

*Participarea la etapa de  
quiz din campionatul F1  
în România*



# Campionatul quizurilor: clasament

#	Participant	„Circuite disparute” by Ana Chirion	„Pneuri” by Ciprian Vasiliu	Puncte general după runda 18/33
1	Vasile R.	9	10	164.5
2	Gabi I.	8	8	157.8
3	Nick	8	9	139.2
4	Matei A.		9	136.75
5	Gabriel D.	5	10	136,81
6	Remo P.	6	5	132.5
7	IM	7	7	122.55
8	Melissa R.	7	9	114.91
9	Adrian	7	4	113.55
10	Andra	3		97.5
11	Cristian C.			86.05
12	Gabriela T	6	8	83.85
13	Marius L.			71.71
14	Spider			67
15	Andrei R.	4		64.18
16	Alin O.	3	9	61
17	Samy		8	56.66
18	Miriam H.			36.75
19	Darius B.			27.25
20	Gabi			26.75
21	Anonym			26
22	Marius T.		9	20
23	Cosmin D.	3	6	18
24	Adi			15.5
25	Mihai		7	15

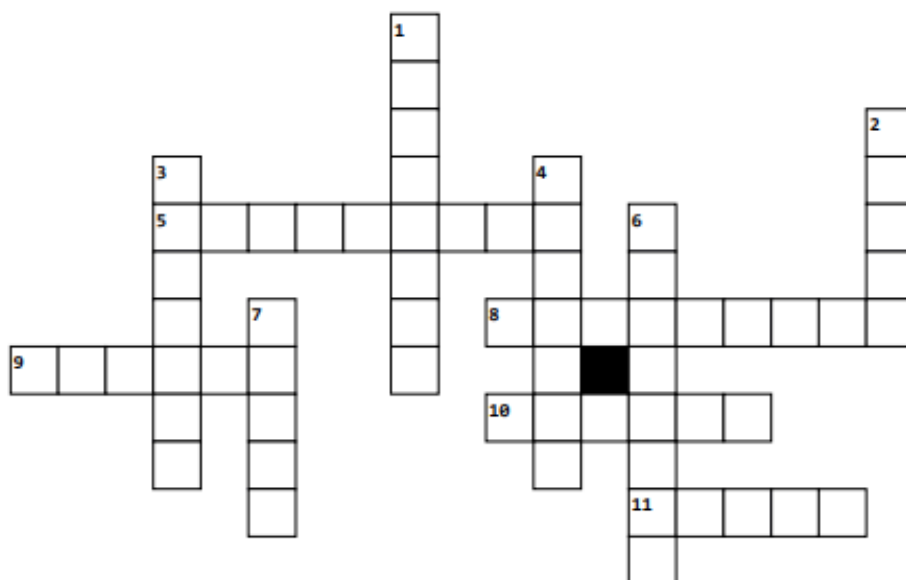
Clasamentul include doar primii 25 de concurenți. Pentru întregul clasament dă click aici.

## Quizurile săptămânii



# Rebus

Găsește termenii și elementele specifice Grand Prix-ului din Mexic în Formula 1. Cei care acceptă provocarea sunt rugați să trimită rezolvarea pe adresa de email a redacției: [gazetaf1romania@yahoo.com](mailto:gazetaf1romania@yahoo.com). Participanții vor fi menționați în ediția următoare.



## Across

5. Termenul spaniol pentru circuit.
8. Numele de familie al fraților cărora le este dedicat circuitul.
9. - Numele stadionului lângă circuit, de unde fanii urmăresc cursele.
10. -Pilotul mexican care nu a reușit niciodată să puncteze în F1 (cel mai bun loc a fost 10 în cursa de acasă).
11. -Constructorul de motoare care a câștigat prima sa cursă F1 în Mexic.

## Down

1. - Pălăria tradițională purtată adesea de suporterii la curse.
2. -Singurul pilot mexican din istorie care a terminat pe podium în cursa de acasă
3. Pilotul care a câștigat ultima cursă pe vechea configurație a circuitului
4. - Tribuna faimoasă de pe circuit, renumită pentru atmosfera incredibilă a fanilor.
6. - Muzicienii tradiționali care cântă la festivitățile de pe circuit.
7. - Câștigătorul de anul trecut

**Cititorii care au trimis soluția pentru jocul din ediția nr. 14 sunt: Gabriela T. și Florin U.**

**Cuvintele din jocul din ediția nr. 14 sunt: AGURNEY, HILL, REVSON, GINTHER, WARD, RAHTMAN, ANDRETTI. Soluția finală este LOGAN SARGEANT.**