



Gazeta F1 România

Frânarea ne accelerează de către Spider

În Formula 1 monoposturile au motoare V6 hibrid turbo. Poate vă gândiți: „Ce, V6? Hibrid? Turbo? Ce naiba sunt ăstea?”. Nu vă îngrijorați, pentru asta sunt aici să vă explic. V6 se referă la configurația motorului: 6 cilindri dispuși în două bănci de câte 3, formând un unghi asemănător literei „V”. Turbo înseamnă că motorul folosește o turbină pentru a acționa un compresor care introduce aer comprimat în cilindri, crescând astfel puterea. Hibrid înseamnă că nu folosește doar benzină pentru a produce miscarea ci și electricitate.

Ne vom concentra pe partea de hibrid în acest articol. În 2025 partea de generare a curentului electric este realizată de MGU-K și MGU-H. MGU vine de la Motor Generator Unit. K vine de la cuvântul englezesc kinetic, care înseamnă cinetic. H este de la cuvântul heat care înseamnă căldură. Din cauză că MGU-H va fi eliminat începând cu 2026 o să explicăm doar MGU-K-ul.

Ca monopostul să se miste trebuie să aibă energie cinetică. Când trebuie să frâneze monopostul trebuie să elimine din energia cinetică dar din cauză că energia nu poate fi distrusă trebuie convertită într-o altă formă de energie. Frânele clasice precum cele de pe mașina dumneavoastră fac asta prin transformarea în energie termică (încălzirea frânelor). Acest lucru însă din punctul de vedere al eficienței este groaznic. Toată energia cinetică care a fost transformată în energie termică se va pierde în atmosferă. Dar în Formula 1 acest lucru e doar parțial, pentru că o bună parte din energia cinetică e convertită în energie electrică care apoi propulsează din nou monopostul, pentru aceasta se numeste și ERS (energy recovery system). Cum se face asta?. Nu vă speriați, nu e așa de complicat. Singurele lucruri de știut sunt faptul că curentul merge de la plus la minus și magneți au doi poli care se resping dacă sunt de același fel și atrag dacă sunt de feluri diferite.

Să ne imaginăm că avem un magnet care are o gaură în mijloc și e agățat pe o bară. Dacă pe o parte a magnetului punem un alt magnet care e fixat, cu același pol, primul magnet se va învârti din cauza forței de respingere dintre cei doi magneți. Deja am creat rotație doar cu ajutorul magneților, poți pune chiar doi în fiecare parte ca să accelerezi rotația. Dar apare o problemă, nu e o rotație completă, deoarece se va ajunge ca cei doi magneți să aiba polii diferiți unul lângă celălalt care nu cauzează rotație ci, o opreste. Pentru a ne fii de ajutor și a avea o rotație completă trebuie inversați polii într-un magnet ceea ce pentru un magnet normal e imposibil. Pentru unul normal e, dar nu pentru o bobină care se comportă ca un magnet atunci când trece curent prin ea iar dacă schimbi sensul curentului, se schimbă și polii: ce era nord devine sud și invers. Problema noastră de mai sus e rezolvată. O rotație începe cu poli indentici unul lângă celălalt care cauzează o respingere între ei doi așa că partea mobilă se va învârti. Aici doar cu magneți normali am dat de problema atracției dintre poli opuși dar pentru că unul din cei doi magneți este un electro-magnet vom inversa sensul curentului și așa vom inversa și poli între ei și o să își continue rotația până ajungem la

punctul de unde am plecat unde vom avea din nou poli diferiți unul lângă altul și din nou vom inversa sensul poli așa reîncepând același ciclu de rotație de la care am plecat. Avem deja tot ce este îndeajuns pentru a roti roțile monopostului (de notat că MGU-K nu rotește direct roțile, ci se conectează mecanic la arborele cotit al motorului și contribuie cu putere la transmisie). De notat că nu contează dacă bobina este partea fixă sau partea mobilă, de fapt MGU-K-ul din câte știm are electromagneții ca fiind statorul și magnetul ca rotor.

Dar MGU vine de la Motor-Generator Unit. Am văzut partea motor, dar partea generator care produce curentul care învârt motorul unde este? Poate pare banal dar face tot procesul descris mai sus pe invers. Relația între magneți și curent merge în ambele sensuri. Dacă cu ajutorul energiei electrice producem energie mecanică pentru a produce rotație, dacă folosim energie mecanică să învârtim rotorul producem energie electrică. Când pilotul frânează o parte din energia roților este preluată de MGU-K pentru a învârti rotorul.

Aceste explicații sunt rudimentare și nu intră în detalii tehnice amănunțite pentru că în primul rând, nu am cunostințe prea avansate și în al doilea rând nu știm prea multe detalii exacte despre MGU-K. Dacă doriți o detaliere mai amănunțită puteți să le obțineți pe grupul Tech Talk al acestei comunități care s-a deschis recent.

ANUNȚURI LOCURI DE MUNCĂ

- Caut șofer cu superlicență și cel puțin patru titluri mondiale în FIA F1 WDC. -DI. Lupu
- Caut Team Principal cu cel puțin 20 de ani experiență – Feraru SRL

Rubrica Toci-Roțiilor

1. În ultimi 70 de ani recordul pentru cele mai multe victorii în Formula 1 s-a schimbat doar de 5 ori.
2. Două perechi de tată-fiu au devenit campioni mondiali. Graham și Damon Hill împreună cu Keke și Nico Rosberg.
3. Ferrari a fost ultima echipă din Formula 1 care să folosească motoare V12, până în 1995 când au trecut la V10.

Rivalitatea dintre James Hunt și Niki Lauda – O pagină legendară din Formula 1 de către Gabi Iacob



Rivalitatea Hunt-Lauda a fost una dintre cele mai intense și memorabile din istoria Formulei 1. Ea s-a desfășurat între piloții James Hunt (Marea Britanie) și Niki Lauda (Austria), din sezonul 1973 până în 1979, anul retragerii lui Hunt din competiție. Cei doi piloți, atât prieteni cât și rivali, au oferit fanilor curse spectaculoase și un sezon 1976 de neuitat.

Gazeta F1 România

James Hunt (1947–1993) era cunoscut pentru stilul său de viață nonconformist, atitudinea rebelă și pilotajul instinctiv. A debutat în Formula 1 în 1973 și a obținut titlul mondial în 1976, într-un sezon marcat de lupta directă cu Lauda. După retragerea din sport în 1979, Hunt a devenit comentator sportiv, rămânând o figură carismatică în lumea motorsportului.

Niki Lauda (1949–2019), în schimb, era recunoscut pentru abordarea sa calculată, precizia tehnică și determinarea ieșită din comun. A debutat în 1971, a câștigat primul titlu mondial în 1975, iar în 1976 a suferit un accident grav pe circuitul de la Nürburgring. În mod remarcabil, a revenit pe pistă doar după șase săptămâni, continuând lupta pentru titlu cu Hunt. De-a lungul carierei, Lauda a obținut trei titluri mondiale (1975, 1977, 1984) și a devenit ulterior om de afaceri și consilier în Formula 1.

Head-to-head results []

Driver	Championship position							Wins	Podiums	Championships
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979			
 Niki Lauda	18th BRM	4th Ferrari	1st Ferrari	2nd Ferrari	1st Ferrari	4th Brabham	14th Brabham	16	39	2
 James Hunt	8th Hesketh	8th Hesketh	4th Hesketh	1st McLaren	5th McLaren	13th McLaren	NC Wolf	10	23	1

Sezonul de Formula 1 din 1976 este considerat unul dintre cele mai palpitate și dramatice din toate timpurile, fiind marcat de rivalitatea intensă dintre James Hunt și Niki Lauda. Cei doi piloți, cu stiluri și personalități complet diferite, au fost implicați într-o luptă strânsă pentru titlul mondial, iar evenimentele care au avut loc pe parcursul anului au transformat acest sezon într-o adevărată legendă.

La începutul sezonului, Niki Lauda, pilotul Ferrari, părea de neoprit. Cu o mașină fiabilă și rapidă, el a dominat primele curse, obținând multiple victorii și creând un avans considerabil în clasament. James Hunt, aflat la McLaren, a avut un început mai dificil, confruntându-se cu probleme tehnice și descalificări controversate.

Totul s-a schimbat dramatic pe 1 august 1976, în timpul Grand Prix-ului Germaniei de la Nürburgring, când Lauda a suferit un accident aproape fatal. Mașina sa a luat foc după ce a ieșit de pe pistă, iar pilotul a suferit arsuri grave pe față și plămâni. Mulți au crezut că nu va supraviețui, dar Lauda a reușit o revenire incredibilă – după doar șase săptămâni, s-a întors în Formula 1 la Marele Premiu al Italiei, șocând lumea sportului.



Între timp, Hunt a profitat de absența rivalului său și a câștigat mai multe curse, apropiindu-se de Lauda în clasament. Totul s-a

decis în ultima etapă a sezonului, Marele Premiu al Japoniei, desfășurat în condiții meteo extreme, cu ploaie torențială. Lauda, considerând că pista era prea periculoasă, s-a retras voluntar după doar câteva tururi, punând siguranța înaintea titlului. Hunt a continuat cursa și a terminat pe locul 3, acumulând suficiente puncte pentru a deveni campion mondial al sezonului 1976, cu un avans de doar **un punct** față de Lauda.

Acea luptă, încărcată de emoție, risc, dramă și respect reciproc, a rămas în istorie ca simbolul pur al pasiunii și curajului din Formula 1.

Rivalitatea legendară dintre James Hunt și Niki Lauda, două dintre cele mai emblematice figuri ale Formulei 1, nu a rămas doar pe circuitele anilor '70. Povestea lor plină de tensiune, respect și dramă a fost atât de intensă încât a depășit granițele sportului și a inspirat producători de film și documentaristi din întreaga lume.

Cel mai cunoscut omagiu adus acestei confruntări este filmul **„Rush” (2013)**, regizat de celebrul Ron Howard. Pelicula recrează cu fidelitate sezonul istoric din 1976, în care Hunt, britanicul rebel și carismatic, se duelează cu Lauda, austriacul calculat și perfecționist. Rolurile sunt interpretate magistral de Chris Hemsworth (Hunt) și Daniel Brühl (Lauda), iar filmul a fost apreciat pentru autenticitatea atmosferei și emoția transmisă, atât pe pistă cât și în afara ei.

Pe lângă „Rush”, rivalitatea celor doi a fost analizată și în format documentar. BBC a lansat în același an **„Hunt vs Lauda: F1's Greatest Racing Rivals”**, o producție ce combină imagini de arhivă, interviuri și mărturii directe despre unul dintre cele mai dramatice sezoane din Formula 1. În plus, documentarul **„1: Life on the Limit” (2013)** oferă contextul mai larg al sportului în acea epocă, subliniind riscurile uriașe la care erau supuși piloții și transformările din lumea F1.

Astfel, povestea lui Hunt și Lauda nu mai aparține doar motorsportului. A devenit parte a culturii populare, un simbol al rivalității bazate pe respect, al curajului dus la extrem și al pasiunii pentru victorie.

MEME-URILE SĂPTĂMÂNII



Gazeta F1 România



Max to
Mercedes



Toto
to Redline

Four pictures of Britney Spears that will make you say "that's not Britney Spears that's young Nico Rosberg"



Conversația săptămânii



Ce s-a întâmplat săptămâna aceasta

- Vlad Ștefan Vlăsceanu a devenit admin
- Răzvan Umbrărescu a făcut parte din echipajul câștigător al cursei de 6 ore de la Sao Paulo în categoria LMGT3.
- S-a deschis pentru prima oară chat-ul în grupul Tech Talk pe 17.07.2025

Sărbătoriți săptămâni

- Pe 16.10.2025 au sărbătorit Melisa Rus ziua de naștere și toate Iulile ziua onomastică
- Pe 15.10.2025 au fost ziua onomastică a tuturor celor ce poartă numele sf. Vladimir.

Poezia săptămânii
de Cristina

Pe grup e liniște, nici bârfă, nici ceartă,
De când e pauză, parcă toți dorm pe hartă.

Gazeta F1 România

Am vrut să scriu ceva, dar nimic nu-mi vine,
Am dat scroll la conversații... și iar pauză, bine.
Un link, două emoji-uri, un sticker banal,
Atât a rămas din racing-ul virtual.
Și atunci m-am gândit, hai să vă provoc,
Să vă amuzați puțin, că altfel nu-i loc.
Poate inventez un zvon, o știre virală,
Numa' bună de băgat în gazeta digitală.
Scriu vers după vers, fără pic de imaginație
Ca-i vacanță-n F1 și n-am inspirație.
Horner a fost demis și nu-i o conspirație
Max pleacă la Mercedes?-am o informație...
Am aflat de curând de la un amic,
Ca Max și cu Toto s-au văzut un pic.
Da' n-au discutat despre ce credeți voi,
Au discutat în privat fix despre noi!
A zis el Max ca nu-i mulțumit, ca Matei Alexandru cică l-a tot bârfit.
Mai sunt și alții care cică nu-l înghit
Și doar de Ana e perfect mulțumit.
I-a mai zis ulterior fără nicio rușine:
"Dacă dorești tu, eu mă mut la tine"
Si așa dragii mei, veți vedea curând
Un Max înfiat de Toto cel blând.
Cu Russell nu știm ce se va-ntampla,
Dar oricum nu ne pasă de așa ceva.
Acum sa revenim la gazeta noastră
Care nu-i perfectă, dar măcar e.
Aveți încredere si citiți-o in continuare
Ceilalți membri vor fi, poate, în gazeta viitoare.
Hai, v-am pupat!
Semnat: a voastră scriitoare.

Ce ne facem fără Formula 1?

Duminica viitoare F1 revine cu MP al Belgiei dar între timp suntem lăsați fără marele circ. Pentru cei ce vor să vadă un alt tip de cursă săptămâna asta venim cu următoarele sugestii

- MotoGP a ajuns în Cehia săptămâna asta. Sprintul va fi sâmbătă de la ora 16 și cursa duminică de la ora 15, pe Digi și Prima sport.
- Indycar va avea cursă duminică de la ora 19 în Toronto.
- NASCAR are cursă duminică de la ora 21.