

Aprilie 2026

Interviu cu Victor Ionescu

Nr. 28

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



JIM CLARK

DE ADRIAN

Istoria sportului cu motor este plină de personaje atipice, dar niciunul nu a fost precum **Jim Clark**. Înainte de a fi „regele” Formulei 1, Jimmy a fost un simplu băiat de la țară, a cărui singură ambiție era să aibă grijă de oile familiei sale în liniștea din Kilmany, Scoția.

Motorsportul era considerat de părinții săi o activitate periculoasă. Totuși, sub aripa lui Ian Scott-Watson și a clubului Ednam Young Farmers, Jim a început să „fure” meserie în raliuri locale. Momentul de cotitură a venit pe 16 iunie 1956, la Crimond. Condusese un mic DKW Sonderklasse de doar 856 cc. Deși a terminat ultimul, timpii săi au fost atât de consistenți și de rapizi încât organizatorii l-au penalizat pe Scott-Watson la handicap, convinși că au făcut „sandbagging” pentru a trișa. Nu le venea să creadă că un novice poate fi atât de eficient.

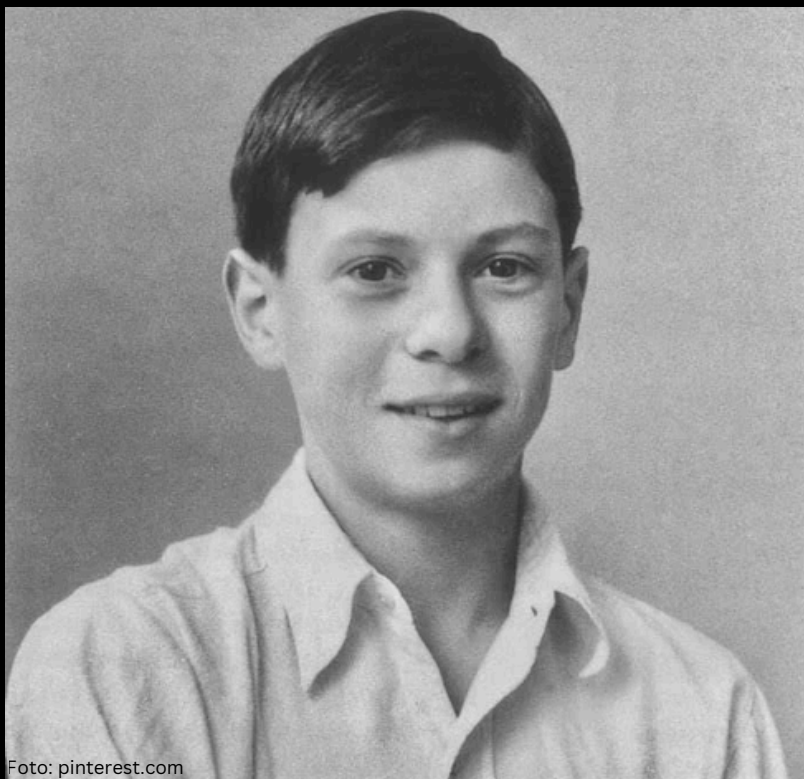


Foto: pinterest.com

Lotus

Când l-a întâlnit pe **Colin Chapman**, geniul din spatele echipei **Lotus**, s-a produs „scânteia” care a schimbat istoria. Chapman a văzut în Clark pilotul ideal: un om care nu lupta cu mașina, ci devenea una cu ea. În 1960, fermierul scoțian debuta în Formula 1, iar lumea avea să descopere rapid că acest tânăr timid era, de fapt, cel mai rapid om de pe planetă.



Foto: auto123.com

În 1962, Chapman a introdus **Lotus 25**, prima mașină cu șasiu monococ, iar Clark devine prelungirea metalului. Un an mai târziu, în 1963, Jim zdrobea concurența: **7** victorii din **10** curse și titlul mondial la doar 27 de ani. La Spa, pe o ploaie torențială, a câștigat cu un avans de aproape **5 minute**. Lumea sportului avea un nou rege, unul care își rodea unghiile de emoție înainte de start, dar care devenea „**Invincibilul**” imediat ce se cupla la mașină.

1965 - Titlul in F1 si Indy 500



Foto: macsmotorcitygarage.com

În sezonul din 1965, Jim Clark a reușit imposibilul: a câștigat titlul mondial în F1 și legendarul Indianapolis 500 în același an, o performanță unică în istorie.

În timp ce restul grilei de Formula 1 se pregătea pentru prestigiosul Grand Prix al Principatului Monaco, Jim Clark făcea o alegere care avea să intre în istorie: a întors spatele Europei pentru a merge la Indianapolis. La Indy, a condus 190 din 200 de tururi cu revoluționarul Lotus 38, prima mașină cu motor central care a câștigat cursa, dotată cu o suspensie asimetrică „offset”.

În Formula 1, Clark a dominat sezonul, câștigând șase din cele nouă curse la care a luat startul.



Foto: reddit.com/r/formula1

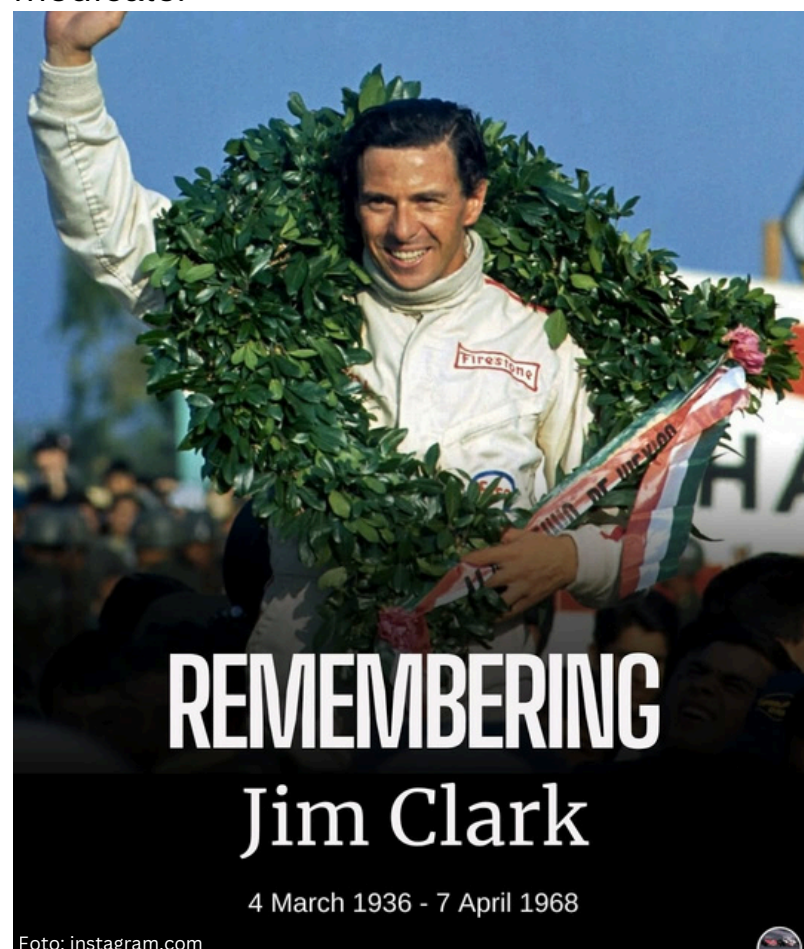
Tragedia de la Hockenheim

Sau secunda în care zeii au devenit muritori. Pe 7 aprilie 1968, într-o zi mohorâtă, într-o cursă de Formula 2 la Hockenheim, o cursă de rang secund pe care Clark o disputa doar din loialitate pentru echipă. La viteza de **240** km/h, pe o linie dreaptă prin pădure, un pneu a explodat. Monopostul sau Lotus 48 a părăsit trasa ideală și s-a izbit violent de un copac, acesta pierzându-și viața la doar 32 de ani.

Moștenirea

Lumea a intrat în stare de șoc. Colin Chapman și Graham Hill au fost devastați. Chris Amon a sintetizat durerea tuturor: „*Dacă i s-a putut întâmpla lui, ce șanse mai avem noi restul? Am simțit că ne-am pierdut liderul.*”

Moartea lui Jim a marcat sfârșitul erei „amatoare” în siguranță. Prietenul său apropiat, Sir Jackie Stewart, a transformat durerea pierderii lui Jimmy într-o cruciadă personală. A forțat introducerea barierelor, a zonelor de degajare și a echipamentelor medicale.



REMEMBERING
Jim Clark

4 March 1936 - 7 April 1968

Foto: instagram.com

LETOPISET, EFOAN

Către fanii de acum și cei ce vor să vie

Iubite cititoriule de azi și, mai cu seamă, tu, cel din vremurile ce-or să vină, care poate vei răsfoi aceste rânduri ca pe o cronică veche și prăfuită, să știi că în anul de grație 2026 s-a abătut asupra neamului iubitorilor de Formula 1 o năpastă strașnică și nemaivăzută. Nu foamete, dar un cântec de *săbii* prin Orientul Mijlociu. Nu lipsă de strategii, ci o **cumplită și neîndurătoare pauză**. Zice-se că niște raze, nu de lună, nici de soare obișnuit, ci mai năzdrăvane și cu nărav rău, au tulburat rânduiala curselor și au făcut pe mai-marii sportului să zică: „Stop jocului, că nu-i de șagă!”. Și astfel, luna lui Prier, care altminteri ar fi fost plină de vuiet de motoare și strigăt de comentator, s-a făcut pustie și tăcută ca o uliță duminica dimineața. Și cât ține această tăcere? Ei, dragii mei, ține destul cât să scoată din minți și pe cel mai răbdător dintre fani... săptămâni întregi, lungi ca postul Paștelui, în care nici o roată nu se-nvârte și nici un semafor nu se stinge. Dar să nu crezi că neamul fanilor de Formula 1 a șezut cu mâinile în sân, privind în gol ca niște statui. Nicidecum! Căci, precum omul gospodar care-și face de lucru și-n vreme de iarnă, așa și **fanul și-a găsit îndeletniciri felurite**. Întâi și întâi, s-a apucat de glume, multe și nu tocmai bune. Internetul, acel târg fără margini, s-a umplut de vorbe de duh îndoielnice, de meme-uri obosite și de râsete silite, ca la o petrecere unde lăutarii nu mai știu cântecul. Apoi, cu o râvnă demnă de o pricină mai mare, au început a se jelui și a cânti despre noile rânduieli ale

DE CRISTINA

FIA, pe care le-au întors pe toate fețele, le-au sucit, le-au răsucit și le-au judecat cu foc, de parcă fiecare fan ar fi fost însuși marele dregător al regulamentelor.

Dar ceea ce nu lipsește nicicând, nici în vremuri de belșug, nici în vremuri de secetă sportivă, este pomenirea acelei istorii fără sfârșit: **Abu Dhabi 2021**. Ahh! Subiect veșnic, ca o poveste spusă la gura sobei, care nu se mai termină și nu se uită. Și așa, din vorbă-n vorbă, mai trece o zi din lunga pauză. Ba mai mult, unii dintre dâșii, mai iscușiți ori mai disperați, și-au alcătuit chiar și un **kit de supraviețuire**: câteva curse vechi, bine păstrate ca vinul bun; niște documentare despre piloți, ca să nu le uite chipul; jocuri și simulări, unde fiecare se face, pentru o clipă, stăpân peste volan și destin; și, peste toate, o răbdare mare, mare de tot, cum rar se vede.

Iar acum, către tine, cititorule din viitor, care poate vei zâmbi citind aceste rânduri și vei zice: „Ce vremuri ciudate!”, să știi că, oricât s-ar schimba lumea, un lucru rămâne neschimbat: dragostea pentru acest sport năvalnic. Căci **fanul de Formula 1** nu-i doar privitor, ci **pătimaș, glumeț, cârcotaș, visător** și, mai presus de toate, **răbdător**. El suferă în pauză, dar nu pleacă; oftează, dar nu uită; așteaptă, dar nu renunță.

Și când, într-un târziu, luminile se vor aprinde iarăși și motoarele vor răcnii ca niște fiare dezlegate, atunci toată această tăcere se va preface într-un singur strigăt de bucurie.

Așa a fost în Prier 2026.

Și, cine știe, poate așa va mai fi.

NUME MULTE, PUNCTE PUȚINE

DE ANA-MIRELA

Vorbim despre Jonkheer Karel Pieter Antoni Jan Hubertus „Carel” Godin de Beaufort, pilotul din Formula 1 cu mai multe nume decât puncte. Din fericire a concurat sub numele scurt de Carel Godin de Beaufort. Cu origini nobile, Carel a luat startul în 26 de Mari Premii în F1, iar zestrea lui a fost de doar 4 puncte. Pe lângă faptul că are unul dintre cele mai lungi nume din istoria F1, Carel merită reținut și pentru că a fost primul olandez care a punctat în Formula 1, dar și în alte competiții de motorsport.

Carel a fost încă din adolescență un tip curios, rebel și extrem de pasionat de mașini și viteză și cu un simț al umorului... aparte. Un fel de domnul Goe de viță nobilă, dar care nu a pus dulceață în șoșonii musafirilor, ci le-a legat mașina de copac. Da, da, exact așa cum ai citit. Cu un cablu de cauciuc a legat de copac mașina a doi magistrați veniți în vizită la tatăl său. Când aceștia au pornit mașina pentru a pleca, aceasta a ricoșat cu viteză în copac; din fericire cei doi bărbați au avut doar răni ușoare. Fiind singurul băiat al familiei, cel care a moștenit și titlurile nobile, beneficia de răsfățul excesiv al părinților, în mod special al mamei, care i-a fost alături până la sfârșitul vieții, pe tatăl său pierzându-l când avea doar 16 ani.

A început să conducă pe domeniul familiei sale, apoi pe drumurile publice având nenumărate accidente. Pentru a se distra, obișnuia să lege chibrituri de crengile copacilor, apoi încerca să le culeagă din mers, în timp ce conducea un Jeep al armatei canadiene. Altă dată a încercat să



strecoare un VW Beetle sub o remorcă, nu a reușit, doar a avariat mașina.

Fascinația sa pentru mașini nu s-a oprit la a le conduce, ci a fost curios să vadă și din ce piese sunt compuse, astfel că la 16 ani a demontat un BMW 328i până la ultima piuliță, ca apoi să îl assembleze la loc. Și pentru că el era olandez și nu român, nu i-au rămas piese în plus când l-a reasamblat, în schimb nu a strâns bine roata dreapta spate, iar aceasta s-a desprins în timp ce conducea cu 160km/h.

Înainte de a concura în sporturile cu motor Carel, la îndemnul tatălui său, abandonează școala pentru a fi ofițer de cavalerie, ajungând chiar comandant de tanc. Însă pasiunea lui pentru mașini a fost mai puternică, iar atunci când providența i l-a scos în cale pe dealerul de mașini Thieu

Hezemans, Carel se lasă convins de acesta că ceea ce își dorește cu adevărat să facă este să aibă o carieră în motorsport. Mai mult, Hezemans este suficient de persuasiv, încât îl determină pe Carel să cumpere de la el un Porsche, marcă auto căreia avea să îi rămână fidel și devotat, concurând aproape exclusiv cu aceasta, unul dintre motive fiind că era printre puținele în care încăpea, având o conformație robustă; el însuși făcând glume de tema asta, de unde i s-a tras și porecla de „*Fatty Porsche*”.



Nobilul olandez excentric debutează în motorsport la 21 de ani, în Tulip Rally, fără rezultate notabile. Un an mai târziu, în 1956, Hezemans îi face cunoștință cu Fritz Huschke von Hanstein, directorul de competiții de la Porsche, ce îi înlesnește participare, printre altele, la Nürburgring 1000 km și Le Mans 24h, la aceasta din urmă concurând chiar alături de Thieu Hazemans. În august 1957 avea să concureze pentru prima dată în Formula 1, la Marele Premiu al Germaniei, pilotând tot un Porsche și terminând pe locul 20 din 24 de piloți care au luat startul.

Cariera lui în F1 se întinde pe 8 sezoane (1957-1960 și 1962-1963), iar cea mai bună clasare într-o cursă a fost P5, iar în clasamentul general a ocupat poziția 14, în ultimul său sezon.

De-a lungul carierei a avut numeroase accidente, unul dintre cele mai serioase fiind la Grand Prix-ul Berlinului în 1959, unde a zburat cu mașina în afara circuitului, însă spre norocul său căderea i-a fost amortizată de crengile copacilor, mașina aterizând pe roți, iar olandezul reușind să revină cu ea pe circuit. Din păcate, peste doar câteva minute, pe același circuit, Jean Behra nu a fost la fel de norocos, pierzându-și viața într-un accident similar.

Cinci ani mai târziu, pe 2 august 1964, lordul de Maarsbergen avea să își găsească sfârșitul în urma unui accident suferit în timpul antrenamentelor pentru Marele Premiu al Germaniei, pe circuitul de la Nürburgring.

Deși nu a avut rezultate remarcabile în Formula 1, fiind un pilot destul de controversat, Carel a fost totuși considerat de mulți din breaslă un pilot talentat, un *self-made driver*, care a reușit să țină pasul cu piloți ce aveau în spate o întreagă echipă, el învățând pe cont propriu să piloteze, concurând cu mașinile proprii și autofinanțându-și participările la curse.

Carel Godin de Beaufort rămâne unul dintre ultimii piloți amatori ce au concurat în Formula 1, iar în memoria sa este expus la Muzeul Louwman din Haga emblematicul său Porsche portocaliu.



MONZA

MOTO

DE SPIDER

Câți dintre voi ați avea curaj să faceți un tur rapid pe Monza? Probabil mulți dintre voi ați fi ezitanți. Doar e Monza, cu cele mai mari viteze, o simplă greșală te poate trimite în parapet cu 200 de km/h. Ați avea ezitări cu mașina, dar cu motocicletă? Oare au existat oameni destul de nebuni să facă asta? Da, și nu doar un tur, ci curse întregi.

În zilele timpurii ale Campionatului Mondial de Motociclism, înainte ca termenul de MotoGP să existe, Monza nu era un circuit ocozional, ci circuitul Marelui Premiu al Italiei. Era un circuit unic, care includea ceva ce nimeni înainte și nimeni după n-a mai îndrăznit să pună într-o cursă de motociclete; înclinație la acel nivel. Famosul oval al Monzei făcea parte din traseul oficial al Marelui Premiu.

Dacă deceniile timpurii ale curselor de motociclism vi se par destul de nășăbuite în ceea ce privește siguranța, Monza era cireșa de pe tort. Drepte lungi, aspirații cu zeci de motocicliști, zone de scăpare practic neexistente, frânări puține, dar tari, tot ceea ce e periculos a avea pentru un circuit de motociclete se afla aici.



Foto:www.reddit.com

Dar totuși, până în anii '70 acest circuit a rămas în calendar. Dar totul avea să se schimbe cu tragicul eveniment din Marele Premiu al Italiei din anul 1973, cursa care a sigilat relația dintre Monza și motociclete. În cursa de 250cc un accident a declanșat o reacție în lanț. La acea viteză și mai ales în

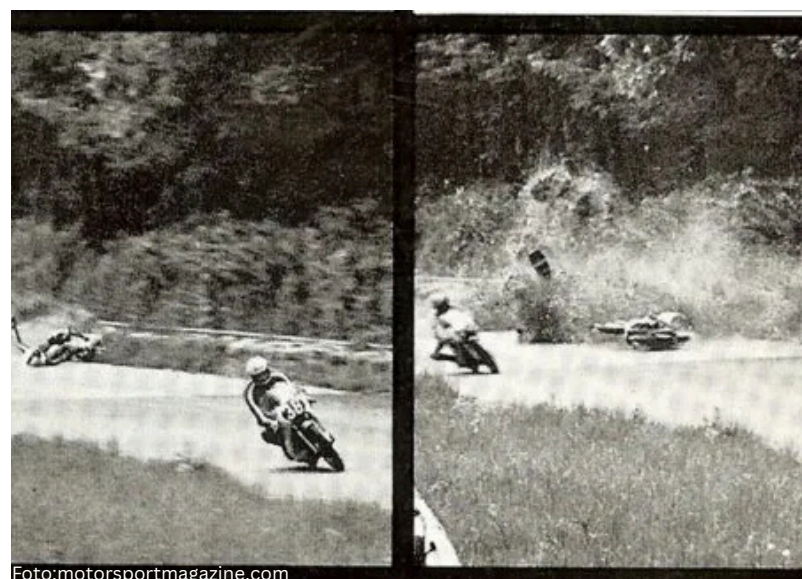


Foto:motorsportmagazine.com

acele condiții nu aveai zonă de ameliorare. Opt motocicliști implicați, doi decedați Jarno Saarinen și Renzo Pasolini. A ridicat niște semne mari de întrebare în ceea ce privește riscul: „Mai merită?”, iar răspunsul a fost unul categoric „Nu!”. Motociclismul în urma acestui eveniment a început a se orienta spre circuite line și cu zone de scăpare permissive, Monza urma să fie istorie după puțin timp.

A ridicat și niște semne de întrebare pentru cursele de mașini și nu cu mult după aceea secțiunea de oval a fost scoasă, au început să introducă șicane care să încetinească mașinile, organizatorii realizând că siguranța piloților e mai importantă decât viteza pură. Așa Monza a ajuns din unul dintre cele mai letale circuite, unul mult mai sigur.

GRILA DE START... LA ROAST

DE MATEI ALEXANDRU



Fernando Alonso nu mai aleargă doar împotriva celorlalți. Aleargă împotriva timpului și, mai ales, împotriva versiunii lui din trecut. Intră în paddock la 44 de ani cu același aer de siguranță absolută, ca și cum nimic nu s-a schimbat. Ca și cum 2006 nu e un reper îndepărtat, ci o stare permanentă. Două titluri mondiale care încă mai cântăresc greu, dar care spun mai mult despre cine a fost decât despre cine este. Cariera lui a devenit un cerc. Plecări dramatice, reveniri calculate, promisiuni reinventate: Renault, Ferrari, McLaren, Alpine, Aston Martin. Nu e traseul unui pilot care caută locul perfect, ci al unuia care refuză să accepte că acel loc poate nu mai există. De fiecare dată vine cu aceeași convingere: „Acum e momentul.” Și de fiecare dată realitatea răspunde mai repede decât ar vrea el. Frustrarea se strecoară pe radio, printre replici scurte și tonuri ridicate. Nu e doar nerv, e ruptura dintre așteptare și adevăr. Și totuși, Alonso încă poate. Din când în când scoate un tur care nu are sens, o depășire care pare din altă eră. Momente rare, dar suficient de puternice încât să-ți

amintească de ce a fost considerat unul dintre cei mai compleți piloți din istorie. Problema e că momentele astea nu mai definesc prezentul. Sunt excepții. Spune că nu are rivali, că lupta e doar cu el însuși. Într-un fel, e cea mai sinceră declarație pe care o face. Pentru că adevărata lui competiție nu mai e pe pistă, e în oglindă. E un pilot care nu a acceptat niciodată ideea de final. Care nu știe să închidă capitole. Care continuă să conducă, chiar și atunci când drumul nu mai duce unde își imagina. Și totuși, fără el, Formula 1 ar fi mai ordonată. Mai eficientă. Dar ar pierde tensiunea aia imprevizibilă care face sportul viu. Alonso nu aduce doar rezultate. Aduce conflict, emoție, imperfecțiune. Adică spectacol. Al treilea titlu? Poate nu va veni niciodată. Dar poate că nici nu mai contează asta. Pentru că Alonso nu mai încearcă să demonstreze că e cel mai bun. Încearcă să demonstreze că încă nu e gata.

Foto: planetf1.com



RAGAZZI

Prima victorie a lui Kimi Antonelli în Formula 1 l-a adus într-un club select, fiind unul dintre cei 16 piloți italieni care au câștigat în această competiție. Când spui „Italia” în contextul F1, de obicei te gândești la echipele Ferrari sau Alfa Romeo, dar pe lângă aceste echipe au existat și mulți piloți italieni care au obținut victorii.

Giuseppe „Nino” Farina

Un nume de referință deschide lista: Giuseppe „Nino” Farina, un om care nu a fost doar primul campion italian din Formula 1, ci chiar primul învingător din istoria competiției, câștigând cursa inaugurală a primului sezon F1 la Silverstone în 1950. Două victorii suplimentare obținute de Farina în cele șapte curse ale sezonului i-au adus titlul de prim campion mondial de Formula 1, iar în anii următori, până la retragerea sa din competiții în 1955, și-a adăugat în palmares încă două succese. Farina și-a pierdut viața mai târziu, într-un tragic accident rutier, în 1966.

Foto: f1.com



Alberto Ascari

Următorul pe listă este cel mai prolific învingător italian și singurul multiplu campion mondial: Alberto Ascari. După ce și-a făcut debutul în primul sezon al

DIN F1

DE GABI

Formulei 1, în 1950, Ascari a început seria victoriilor cu două succese în 1951, pentru Ferrari. Șase urcări pe prima treaptă a podiumului în 1952 i-au adus titlul mondial, performanță pe care a repetat-o în 1953, cu cinci victorii. Ascari rămâne singurul campion mondial italian al Scuderiei. Și-a pierdut viața într-un accident în timpul unei sesiuni de antrenament la Monza, în 1955, lăsând întreaga Italie în doliu.



Vittorio Brambilla

În 1975, după o pauză de aproape 10 ani fără victorii italiene, un nou învingător a fost Vittorio Brambilla, care obținea astfel singurul său succes în cariera de 74 de curse. Pasionat de condusul pe ploaie, Brambilla și-a demonstrat talentul în Marele Premiu al Austriei din 1975, depășindu-i pe James Hunt și Niki Lauda pentru a prelua conducerea cursei. Din cauza vremii, cursa a fost scurtată, iar în timp ce sărbătorea victoria, Brambilla a pierdut controlul și a lovit zidul, scăpând însă nevătămat.

Foto: redbull.com



Riccardo Patrese

Titlul de cel mai experimentat pilot italian revine lui Riccardo Patrese, care a adunat 256 de starturi între 1977 și 1993. Această perioadă îndelungată în Formula 1 i-a adus și șase victorii, prima având loc pe străzile din Monaco în 1982, pentru echipa Brabham.

Deși a obținut încă o victorie în 1983, Patrese a trebuit să aștepte până în 1990 pentru următorul succes, de data aceasta alături de Williams, ceea ce îi conferă în continuare recordul pentru cel mai lung interval dintre două victorii, de șase ani, șase luni și 28 de zile.

Foto: f1.com



Giancarlo Fisichella

Trecem în 2003, când următoarea victorie a unui pilot italian a venit într-un mod spectaculos, prin Giancarlo Fisichella, de la echipa Jordan, care a fost în cele din urmă declarat câștigător al dramaticului Mare Premiu al Braziliei. Din cauza unei erori de cronometrare la finalul cursei, care fusese oprită cu steag roșu după două accidente grave, victoria fusese inițial acordată lui Kimi Raikkonen de la McLaren, înainte ca situația să fie corectată.

Fisichella avea să mai obțină două victorii pentru Renault în perioada în care echipa din Enstone câștiga titluri mondiale, în 2005 și 2006, ultima victorie, în Malaezia, reprezentând cel mai recent succes al unui pilot italian înaintea primei victorii a lui Antonelli, obținută weekendul trecut în China.

Foto: taipeitimes.com



Jarno Trulli

De-a lungul unei cariere lungi în Formula 1, cu 252 de starturi între 1997 și 2011, Jarno Trulli a devenit renumit pentru performanțele sale puternice în calificări, o abilitate care, probabil, l-a ajutat să obțină singura sa victorie în curse, în 2004.

Pilotând pentru Renault, Trulli a obținut primul dintre cele patru pole-uri din cariera sa la Marele Premiu al Monaco, iar în ziua cursei a reușit să păstreze prima poziție, oferindu-i italianului o victorie memorabilă pe legendarul circuit de la Monte Carlo.

Foto: f1grandprix.motorionline.com



Aceștia sunt doar câțiva dintre piloții italieni care au obținut victorii memorabile în Formula 1. Pe lângă ei, alți învingători italieni includ Luigi Fagioli, Piero Taruffi, Luigi Musso, Lorenzo Bandini, Michele Alboreto, Elio de Angelis, Teo Fabi și Pierluigi Martini, fiecare lăsându-și amprenta în istoria Marelui Circ.

SPEED DUEL

CU AXY ȘI ANTAL



Salutare prieteni! Eu sunt Axy și mă bucur să vă regăsesc și în Gazetă. Sunt fan motorsport încă din copilărie, iar visul meu este acela de a deveni comentator sportiv. Inspirația mea principală vine din partea perechii de comentatori de F1 de pe Digi Sport, cu care am copilărit, Florin Ion, intervievat în ediția precedentă a Gazetei și Antal Putinică, pe care am avut plăcerea deosebită de a îl intervieva zilele trecute într-o conversație pe WhatsApp! De la cei doi am avut și am în continuare foarte multe de învățat, sunt oameni deosebiți din partea cărora am primit și o foarte importantă susținere! Antal nu mai are nevoie de nicio prezentare, așa încât vă invităm alături de noi într-o călătorie în lumea fascinantă a motorsportului.

Când ați luat primul contact cu motorsportul, cum s-a întâmplat și când ați realizat importanța pe care o va avea în viața dumneavoastră?



Primul contact s-a întâmplat devreme, ca în Star Trek . Aveam 7-8 ani și am descoperit lumea vitezei citind cartea „Cavalerii Riscului”. Pentru un copil din România comunistă era SF. Am citit-o de zeci de ori, era fascinantă! Lumea asta magică a fost completată și prin intermediul surprizelor din gumele Turbo. Abia mai tarziu, când am devenit comentator, am putut să dau glas pasiunii. Puneam în vorbe toate visurile copilăriei. Iar când am plecat de la Pro Tv și m-au căutat alte televiziuni (Eurosport și Antena 1), am înțeles că poate fi drumul meu în viață.



Wow! Am citit și eu „Cavalerii Riscului”, pentru care vă mulțumesc foarte mult! Primul contact l-am luat în 2017, când aveam 9 ani, și am devenit rapid fan înfocat, petrecându-mi foarte mult timp documentându-mă mai ales pe teme istorice. Prin luna mai a lui 2019, când MotoGP avea weekend la Mugello, m-a „vizitat” prima dată visul de a deveni comentator!



Ce vi se pare că lipsește din creșterea și ascensiunea uluitoare în popularitate a Formulei 1 din ultimii ani? S-au câștigat mulți fani cu ajutorul serialului de pe Netflix, filmului cu Brad Pitt, jocurilor video și colaborărilor (de exemplu KitKat, Lego etc.).



Inițial, locomotiva acestui sport era RACING-ul. Să concurezi era un *must*, să câștigi era esențial! Marketingul era, cumva, „inclus”: piloții ERAU vedete de la bun început, nicidecum create din dorința de a „influența vânzările”. Erau oameni, cu toată fragilitatea și efemerul ființei. Erau eroi, fără îndoială. Și concureau pentru faimă și ego, nicidecum pentru bani și *deal-uri* cu *brand endorsement*. Iar pilotajul era PUR. Trebuia să îmbânzești o bestie, cu mâinile goale, fără asistență automatizată. Iar dacă nu erai atent o clipă, mașina se întorcea asupra ta ca un tigru ce sare pe dresorul său. Într-o luptă directă, atât de disproporționată, puțini scăpau. Azi, F1 a devenit un brand. BANUL este locomotiva, iar toate deciziile sunt luate, dacă vrei, la contabilitate. Termeni ca audiență, expunere, profitabilitate, relevanță etc., sunt indicii căutați în orice decizie. Poezia s-a pierdut în matematici fără suflet, îmbrăcate însă în haine sclipitoare care atrag. Pe vremuri, o bucată de ciocolată era cautată pentru gustul său. Acum, este aleasă după ambalajul care te atrage și locul premium la raft.



Dacă ați putea retrăi 3 curse comentate, din orice competiție (F1, F2, F3, MotoGP, WEC, Indy etc.), care ar fi acelea?



Ar fi cursele pe care le-aș dori cu un altfel de final. Aș vrea să am puterea asta, ca prin comentariu să schimb inevitabilul. MotoGP - Sepang 2011 Marco Simoncelli; F1 - Suzuka 2014 Jules Bianchi; Indycar - Pocono 2015 Justin Wilson.



De-a lungul celor peste 30 de sezoane urmărite și comentate, ce transfer/debut/retragere din Formula 1 v-a surprins cel mai tare?



Retragere - Nico Rosberg 2016; revenire - Michael Schumacher 2010; transfer - Ayrton Senna la Williams in 1994



Da, retragerea lui Rosberg chiar a fost un șoc, mai ales la 5 zile după ce ieșise campion. Dar probabil că mentalul îi fusese afectat de lupta in-house cu Hamilton din ultimii ani. Revenirea lui Schumacher nu m-aș fi gândit că a fost așa surprinzătoare, el testând inclusiv monoposturi de GP2 la acea vreme.



Discuția abia acum se încinge, te așteptăm pentru continuarea ei în ediția următoare...

REAL SAU VIRTUAL?

În motorsport momentele legendare se nasc, la propriu de jos, de la primele clipe în care viitorul pilot urcă într-un kart.

Kartingul este prima formă de exercițiu, de interacțiune cu realitatea, unde se învață cultura competiției, se descoperă reflexele, se educă controlul fin al emoțiilor unde agresivitatea stârnește spectacolul.

Spuneam că, în karting, totul începe de jos, la propriu, pentru că toată experiența e atât de aproape de asfalt, fiecare viraj, fiecare greșeală se simt imediat, nu există sisteme care să regleze decizia luată, mai degrabă se antrenează controlul pur, instinctiv. Se educă toate simțurile datorită legăturii directe cu kartul, cu mirosul cauciucului încins pe asfalt, cu mirosul combustibilului, e un haos controlat care provoacă psihicul și trezește la intensitate maximă dorința de a câștiga.



Rămânem în același context, al pasiunii pentru motorsport, dar schimbăm mediul de la realitate la experiențe virtuale, imersive, însă ne dăm seama că nu se schimbă sentimentul, pasiunea rămâne, se schimbă doar elementul stimulat.

Plecând de la faptul că termenul imersiv nu este inclus în Dicționarul Explicativ al limbii

DE CRIS

române, totuși știm că este derivat din substantivul imersiune, cuvânt care descrie o tehnologie, o artă care atrage participantul, oferindu-i sentimentul că are acces la o altă lume, care îi stimulează simțurile și în care poate simula realitatea, acest concept fiind ales pentru a completa antrenamentele reale.

Practic în acest context, universul virtual antrenează concentrarea și precizia. Piloții folosesc simulatoarele pentru a corecta greșelile, testează anumite setări, pun în aplicare diferite strategii și observă anumite reacții în condiții limită.



Kartingul și simulatoarele de Formula 1 sunt oportunități pentru public de a trăi o parte din emoția unui pilot, la karting se poate experimenta adrenalina, contactul direct, spiritul competiției, iar fenomenul imersiv, datorită cockpit-urilor moderne, tehnologiei, reușește să apropie publicul de experiența reală, altfel cele două ne aduc cu un pas mai aproape de universul Formulei 1. Experiențele de tip Formula X creează un mediu complementar experiențelor de tip karting, astfel încât pasiunea nu se împarte ci se completează, emoția poate să fie diferită, însă scopul final este același, acela de a apropia cât mai mulți oameni de acest fenomen.

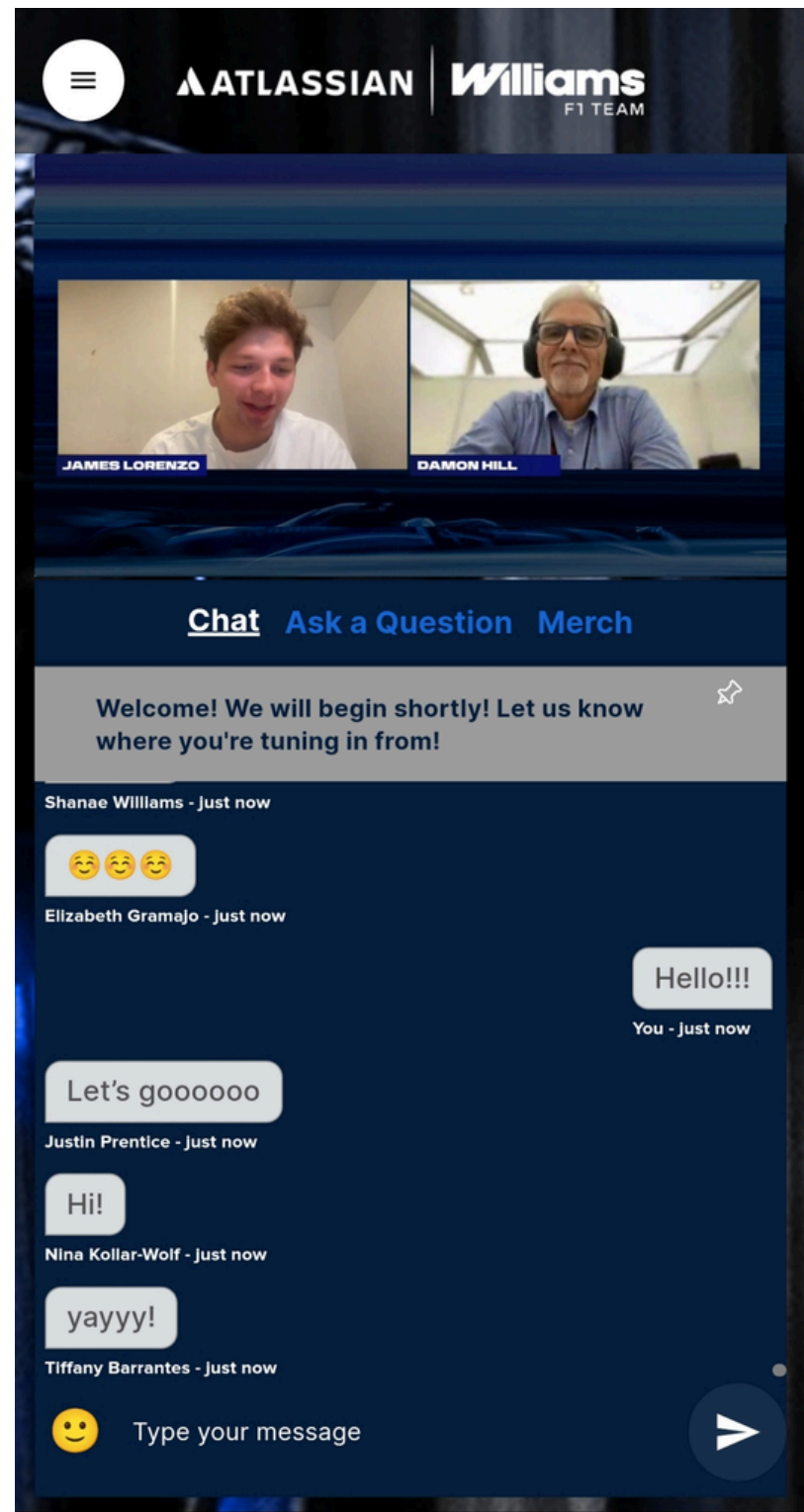
F2F CU DAMON HILL

de Andreea Țunduc

Damon Hill, campion mondial în 1996, s-a reîntors la Williams în calitate de ambasador oficial, echipă la care a avut cel mai mare succes în cariera sa de F1. Cu această ocazie și pentru a-i celebra titlul mondial câștigat la Suzuka acum 30 de ani, echipa a organizat un eveniment online numit „WClub Exclusive Q&A with Damon Hill in Suzuka” chiar pe parcursul Grand Prix-ului din Japonia, în care a invitat fanii doritori să îi adreseze o întrebare lui Damon.



Intrarea a constat în a avea un cont Williams și a trimite o întrebare organizatorilor, dar și puțin noroc pentru a fi selectat. Întrebarea mea a fost „If you could bring something from the past to the way Formula 1 is racing nowadays, what would it be?” și, surprinzător, am primit un link și un cod pentru a participa la acest Q&A. A fost pentru prima dată când am putut lua parte la un astfel de eveniment și mi-a plăcut maxim. Evenimentul a avut loc vineri, ora 06:00, și a durat aproximativ 20 de minute, timp în care Damon a răspuns la 10 dintre întrebările adresate live pe chat de fani. Au participat iubitori ai F1 din întreaga lume.



Host-ul întâlnirii a fost James Lorenzo, probabil unul din organizatorii Williams, el fiind cel care alegea și adresa întrebările. Pentru a avea șansa mai mare de a primi un răspuns, am trimis vreo 3-4, printre care și cea de mai sus, și am avut norocul să îmi răspundă! (dar la întrebarea „What is your favorite track?”). Răspunsul a fost acesta:

James Lorenzo: „So, Andreea simply asks: what is your favorite track?”

Damon Hill: „Alright, well... I like Suzuka. When I first came here I was actually terrified of it. It was very fast, very difficult to learn and it was much of a run-off. Yeah but, I learned to like it and I got better and better as I came back and I had some of my most important races here, so I have to say Suzuka, it is just right. There are so many different tracks around the world and some tracks are a lot of fun without being scary. So, I would have to say that the Hungary track where I used to race on, I did quite well, and I thought it was like a go-kart track, like a place where you can play with the car and test the limits. Monaco could be fun, but you feel very much like you are restricted and something like...driving with kind of a... you feel very very contained, like you are having to explore the car and the car behaves in a very different way in a track like Monaco to other tracks. So, every track is different. Spa is lovely because it is in a beautiful area. You can actually see the trees and rain, it is one of the most beautiful places we go to.”

A fost o experiență unică să comunicii indirect cu un campion mondial de Formula 1 și cred că este visul oricărui fan. De când urmăresc echipa Williams, ca fan al lor, mai exact din 2025, de când Carlos Sainz, unul dintre piloții mei preferați, s-a transferat, am apreciat efortul echipei pentru a menține o conexiune directă și intensă cu fanii, cum ar fi organizarea unui astfel de eveniment și oferirea unei astfel de șanse, dar și multe altele!

Cum ai putea participa și TU pe viitor? Din dorința de a-l urmări pe Carlos, am început să urmăresc și Williams pe rețelele de socializare și am instalat și aplicația lor oficială. Organizează destul de des acest gen de evenimente, iar aplicația este foarte

interactivă și oferă toate datele necesare atât despre echipă, cât și pentru un întreg weekend de cursă.

În aplicație pot fi găsite și alte activități interesante organizate pentru fani, cum ar fi:

- „Call Carbono” - trimiți un video în care adresezi o întrebare/dilemă din viața ta, iar ei vor răspunde, dacă ești selectat;
- „Tyre or lower” & „Pit Wall Predictions” - jocuri în care participi, faci predicții, câștigi puncte;
- „The Vowles Verdict” - întrebări adresate de fani la care James Vowles, conducătorul echipei, răspunde după fiecare Grand Prix;
- Q&A cu piloții (meet online);
- Quiz-uri.

Cu fiecare interacțiune obții puncte și avansezi în a avea beneficii, giveaways și multe altele. Așadar, ca fan Williams, este un *must* să ai această aplicație, iar pentru restul fanilor care își doresc să se simtă și mai aproape de acțiune, vă recomand să o instalați!

Totuși, astfel de competiții sau evenimente nu sunt întâlnite strict în cadrul acestei echipe. Uneori, pot fi oportunități asemănătoare și la altele, trebuie doar să aflii despre ele la momentul potrivit și să ai și un strop de noroc.



CU GÂNDUL LA FORMULA 1



Victor Ionescu

Victor Ionescu este unul dintre cei mai promițători piloți români de curse auto din generația tânără. Născut în București în 2008, el și-a început cariera în motorsport din adolescență, acumulând experiență atât pe circuitele naționale, cât și internaționale. Cu rezultate notabile în campionate precum Campionatul Italian de Prototipuri și planuri ambițioase pentru competiții europene și mondiale, Victor aspiră să ducă culorile României în topul motorsportului internațional și visează să ajungă în Formula 1.

Q Salut Victor! Ce ne poți spune despre cariera ta de până acum? Mai ales fiind un pilot care nu a făcut karting de la o vârstă fragedă, așa cum se întâmplă de obicei cu cei care aleg un astfel de sport.

Am debutat în motorsport la 13 ani, fără nicio experiență în karting. Cu toate acestea, am reușit să recuperez rapid decalajul față de ceilalți concurenți, devenind vicecampion în seria ROTAX chiar în primul meu an de curse.

Q Ai simțit vreodată că trebuie să recuperezi timpul pierdut?

Nu l-am simțit ca pe un dezavantaj. Deși adversarii mei aveau mult mai multă experiență în karting, duelurile directe m-au forțat să învăț mai repede. Am dovedit că determinarea poate uneori să depășească anii de experiență pe care îi aveau ceilalți.

Q Când ai știu că asta îți dorești să faci, când te-a cucerit sportul ăsta?

Momentul decisiv a fost prima mea cursă din Radical Romanian Cup. Eram în al doilea an de motorsport și am reușit o recuperare incredibilă de pe ultima poziție până pe locul 2, depășind piloți cu experiență în Formula 4. Atunci am înțeles că locul meu este pe pistă.



Q Cum ai gestionat presiunea competiției în primii ani? Dar acum?

Am reușit să gestionez bine presiunea încă de la început. Pentru mine, totul se oprește în momentul în care pornesc motorul și mă concentrez doar pe pistă. Totuși, colaborarea cu Claudiu David a fost extrem de importantă pentru a trece cu succes peste momentele grele.

Q Ai concurat deja pe circuite legendare precum Monza sau Imola. Cum se schimbă perspectiva unui pilot când ajunge pentru prima dată pe un circuit pe care până atunci îl vedea doar la Formula 1? Drumul spre succes implică și eșecuri, pe tine cine și ce te ajută să nu te lași doborât de atfel de momente?

Este un sentiment greu de descris. Pe circuite precum Monza sau Imola simți istoria și „presiunea” legendei în aer. Totul pare ireal până în momentul în care vezi cât de rapid ești pe acele viraje celebre. Atunci visul devine realitate și te concentrezi pe performanță, fiindcă ești acolo să demonstrezi că meriți să fii pe acele piste.



Q Motorsportul românesc începe să producă tot mai mulți piloți talentați, dar drumul spre marile competiții rămâne dificil. Din experiența ta de până acum, care sunt cele mai mari obstacole pentru un tânăr pilot român astăzi și ce ai schimba în ecosistemul motorsportului din România pentru ca următoarei generații să-i fie mai ușor?

Schimbarea ar trebui să înceapă cu o mai bună înțelegere a acestui sport. Avem nevoie de mai multe circuite și de o susținere reală din partea statului. Totodată, este esențial ca sponsorii să înțeleagă mai bine valoarea acestui sport.

Q Cu toții știm că motorsportul e încă unul din cele mai periculoase sporturi. Cum te pregătești mental știind riscurile?

Nu mă gândesc niciodată la ce s-ar putea întâmpla rău. O astfel de mentalitate te încetinește. Conduc mereu concentrat la maximum pe ceea ce am în față, printr-un tunnel vision. Încerc să gestionez riscurile prin antrenament constant, concentrându-mă pe viteza de reacție pentru a putea evita orice incident neplăcut.

Q Care este cel mai mare vis al tău și ce cursă ți-ai dori cel mai mult să câștigi?

Visul meu cel mai mare este să devin campion în Formula 1. Cursa pe care îmi doresc cel mai mult să o câștig este Monaco Grand Prix.



Q**Care a fost cel mai frumos moment din cariera ta de până acum?**

Fiecare moment are farmecul lui, chiar și cele grele, care devin amintiri amuzante în timp. Dar cel mai special rămâne cursa de la Imola, unde am urcat de pe locul 8 pe 2 în doar 10 tururi. Îmi aduc aminte că urlam în cască de fericire la final, iar îmbrățișarea cu tata, după ce am lăsat mașina în parc, a însemnat totul pentru mine. A fost momentul în care am simțit că tot efortul a meritat.

Q**Urmărești și alte sporturi?**

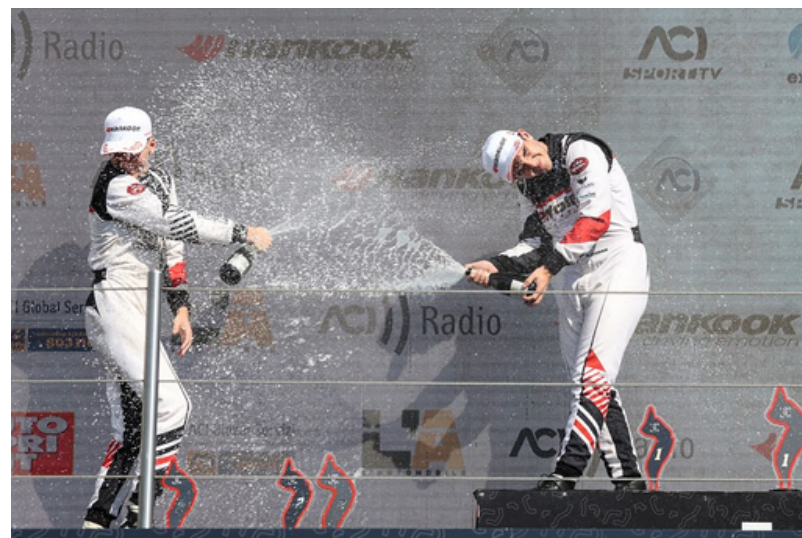
Sincer, nu prea urmăresc alte sporturi. Sunt focusat exclusiv pe motorsport.

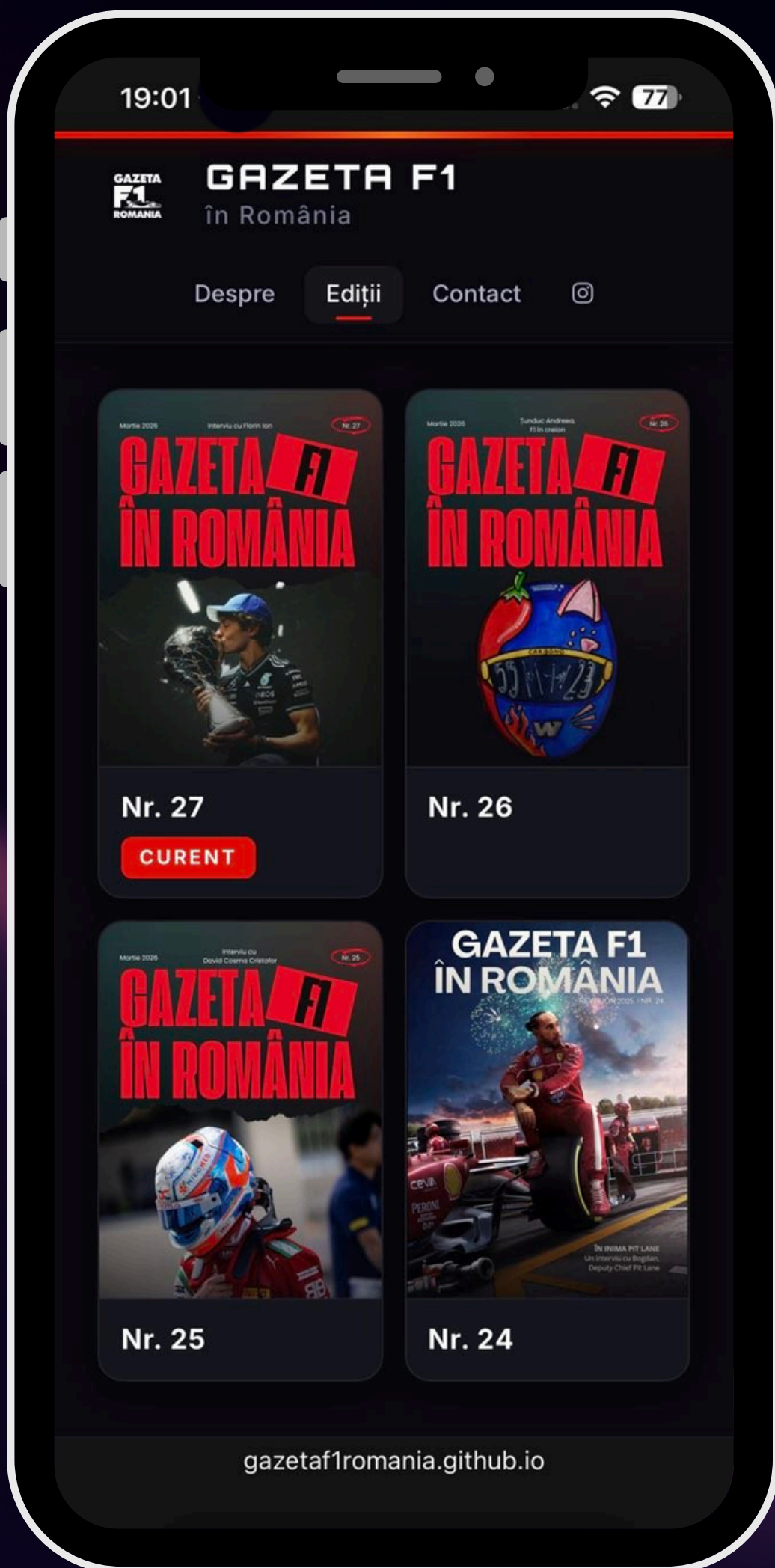
**Q****Ai vreun idol, un pilot pe care îl admiri și căruia vrei să-i calci pe urme?**

Kimi Räikkönen a fost mereu preferatul meu. Îmi place abordarea lui și încerc să aplic asta la fiecare cursă: să rămân tăcut, să nu mă las influențat de zgomotul din jur și să-mi fac treaba cât mai bine pe pistă.

Q**Pentru ce echipă de Formula 1 ți-ar plăcea să concurezi?**

Fără dubiu, Ferrari. Chiar dacă trec prin momente mai grele, Ferrari rămâne Ferrari.





Gazeta F1 în România

ARHIVA GAZETEI.

Toate edițiile
acum și pe
site-ul nostru.

Mergi pe
gazetaf1romania.github.io

Redacția gazetei

Spider

Gabi

Ana-Mirela

Andreas

Cristina

Adrian