

Mai 2026

Cu Hohenzollern la volan

Nr. 32

GAZETA **F1** ÎN ROMÂNIA



„NICKY” DE

HOHENZOLLERN

Principele Nicolae de Hohenzollern, fratele regelui Carol al II-lea, a fost una dintre figurile centrale ale începuturilor automobilismului sportiv din România interbelică. Fascinația sa pentru tehnologie și viteză s-a manifestat încă din tinerețe, când petrecea mult timp în garajele curții regale, nota Sabina Cantacuzino. Menționa și că înjura la fel ca șoferii curții regale și a fost aproape analfabet până la vârsta de 15 ani.



S-a născut la 5/18 august 1903, la Sinaia, România, fiind cel de al doilea fiu al Reginei Maria și Regelui Ferdinand. Botezat de însuși țarul Nicolae al II-lea al Rusiei după numele său, familia alintându-l „Nicky”.

DE CRISTINA

După Primul Război Mondial, Principele pleacă în Marea Britanie, la Colegiul Eton, unde nu va excela, dar devine un pasionat al aviației și al sportului în general, fiind îndrăgostit și de schi. Pasiunea pentru zbor nu era un moft, era o vocație sinceră, recunoscută public. Presa franceză a vremii îl descria drept unul dintre cei mai buni aviatori români.



După o perioadă de educație în Marea Britanie, în toamna anului 1926, Nicky revine în România. Un an mai târziu, în **1927**, participă la **curșa de coastă de pe Feleac**, unde, la volanul unui model **Sunbeam 3.0-Liter Super Sports**, aceasta fiind și prima achiziție de top a Principelui, în 1926, a obținut victoria la clasa sa, învingând piloți experimentați. Această perioadă marchează debutul său real în motorsport.

Din 1927 până în anul 1930, Nicolae a ocupat o funcție politică pe care nu și-a dorit-o niciodată.

Momentul de vârf al carierei sale ca pilot de curse a venit pe circuitul de la **Le Mans**. Principele Nicolae a intrat în startul celor 24 de ore de la Le Mans, ediția a unsprezecea,

17-18 iunie 1933, cu un **Duesenberg Model SJ (numărul 2 de concurs)**, una dintre cele mai mari și mai puternice mașini din cursă. „Motorul său de 6,9 litri cu opt cilindri în linie și compresie forțată dezvoltă 320 CP, cu o viteză maximă de 215 km/h.” Din cele 36 de exemplare existente, unul a ajuns în proprietatea prințului, care a apelat la dealerul parizian de lux Joseph Cattaneo drept copilot și mecanic de pregătire.



Foto: motorclasic.ro

După prima oră de cursă, Nicolae era în primii zece. Până la ora a șasea, echipajul urcase deja pe locul cinci, în timp ce Joseph „Papa” Cattaneo preluase conducerea pentru schimbul său. Finalul a fost însă neașteptat: mașina a fost descalificată, spre dezamăgirea publicului, după o oprire la boxe efectuată cu un tur mai devreme decât permitea regulamentul, o greșeală de strategie, nu o necesitate tehnică. Cursa a reunit nume importante ale epocii, precum Tazio Nuvolari și Raymond Sommer, care au obținut victoria la volanul unui Alfa Romeo 8C 2300.



Foto: historia.ro

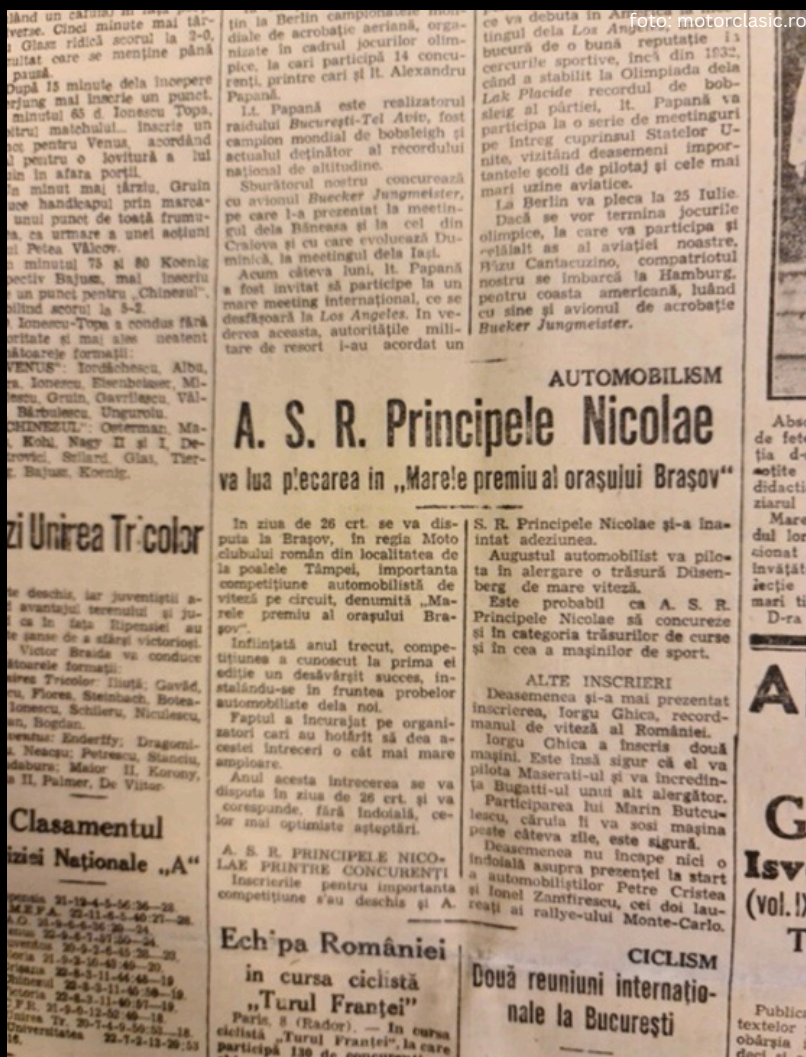
Nicky s-a înscris și pe lista de start de la **Le Mans 1934**, formând un echipaj cu Whitney Straight. Cei doi nu au putut porni în cursă din cauza problemelor întâmpinate la motorul aceluiași SJ de 6.9l.

Anul următor la **Le Mans**, în **15-16 iunie 1935**, la ediția cu numărul 13, participă alături de pilotul Emile Beghin. Mașina lui Nicolae era același **Duesenberg SJ**, dar de această dată poartă **numărul de concurs 1**. Cursa a avut loc în condiții meteo dificile, cu ploi intermitente. A fost o ediție record cu 58 de mașini la start, cel mai mare câmp de dinaintea războiului. La finalul primului tur, Duesenberg-ul se afla în top 5, în spatele Alfa Romeo-urilor lui Lewis, Sommer și Chinetti. Mașina a abandonat, pe seară, în turul 38 din cauza unei probleme la alternator. Această participare din 1935 este considerată apogeul carierei sale de pilot. Cursa a fost câștigată de Johnny Hindmarsh și Luis Fontés pe o Lagonda, rupând seria de patru victorii consecutive ale Alfa Romeo.



gettyimages
Credit: Keystone-France

În '36, Nicky apare pe lista participanților la startul **Marelui Premiu al Brașovului**, dar participarea sa nu s-a concretizat în cele din urmă, în locul său pilotând Jean Calcianu. Nefiind singura dată când se întâmpla asta, Principele apărea înscris în mai multe curse ale aceluiași an, dar fără participare. El a participat, însă, la **Marele Premiu al Bucureștilor**.



Unele surse spun că a fost lăsat de către adversari să preia conducerea în primele tururi, dar rezultatele au fost surprinzător de modeste. Maşina înscrisă în cursele din acel an, **Duesenberg Type 122-30**, a fost una foarte rară, existând doar 4 exemplare în lume. Nicolae a cumpărat această maşină în anul 1936, chiar dacă avea deja 13 ani vechime. Surse menţionează ca motorul a fost schimbat prin '30, dar şi faptul că un al cincilea şasiu, Type 122-32, şi-a făcut apariţia şi a ajuns în garajul lui Felice Trossi,



Foto: motorclasic.ro

în Italia. Trossi fiind preşedintele şi acţionarul majoritar al Scuderiei Ferrari. Din fericire, maşina lui Nicky se află astăzi la **Muzeul Tehnic Profesor Inginer Dimitrie Leonida din Bucureşti**.



Foto: motorclasic.ro

Cel puţin până în 1936, Principele Nicolae a fost văzut ca personajul central în jurul căruia gravitau piloţi celebri, ingineri şi maşini de clasă. Este exclus din Casa Regală şi exilat din România în 1937 din cauza tensiunilor cu fratele său. Îşi schimbă numele în Nicolae Brana şi pleacă. El moare în anul 1978, în data de 9 iunie, la Madrid. Astfel, dincolo de orice titlu sau funcţie oficială, Nicolae de Hohenzollern se remarcă drept unul dintre pionierii sportului cu motor din România, un pilot care a avut un rol important în definirea unei perioade marcante ale istoriei.



Foto: historia.ro

APĂ ȘI PLUMB

În Formula 1 suntem cu totul obișnuiți ca echipele să împingă limitele regulamentului, dar poate niciuna într-un mod la fel de ciudat precum cea despre care voi povesti în acest articol.

De obicei, echipele în dezavantaj sunt cele ce caută cele mai inovative metode pentru a recupera față de celelalte, iar acest caz nu a fost o excepție. Tyrrell era o echipă care, fără nicio îndoială, era decăzută față de forma ei de altă dată, când se bătea la titluri. În 1984 au încercat să obțină de la un producător un motor cu turbină, dar nu au reușit. Eșecul lor nu a însemnat că și alte echipe urmau să aibă aceeași soartă. Toate echipele aveau în acel sezon un motor cu turbină, în afară de Tyrrell. Acest fapt îi pune în situație în care aveau 100 de cai putere în minus față de toate celelalte echipe. Nu e nevoie să menționăm de ce un asemenea dezavantaj este extrem de problematic. Situația lor era cât se poate de neagră. Orice speranță la competitivitate putea fi aruncată pe geam.



Foto: motorsport.com

DE SPIDER

Dar în F1 nu există obiceiul deznădejdiei, așa că echipa s-a pus pe căutat soluții, iar căutarea lor avea să dea roade mari. Greutatea minimă fusese stabilită ținând cont de monoposturile cu motor turbo, care aveau motoare și rezervoare mai grele. Echipele care aveau motor cu aspirație naturală trecuseră de cerința pentru kilogramele în plus prin utilizarea unui rezervor de apă.

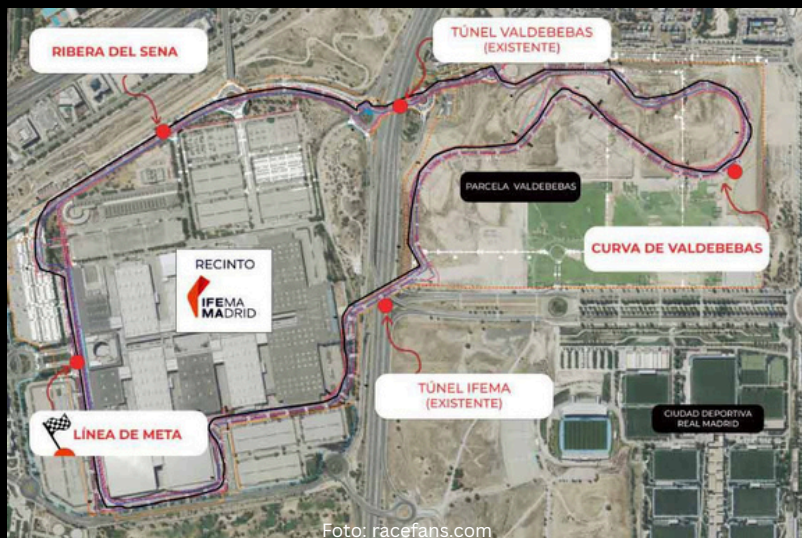


Foto: reddit.com

Echipele îl goleau în timpul cursei ca apoi să îl umple după final, rezultând la inspecție o greutate regulamentară, dar în timpul cursei cu mult sub. FIA a interzis umplerea rezervoarelor după cursă pentru a opri acest mod de a trișa, dar echipa Tyrrell a venit cu o idee nouă. În loc să reumple rezervorul după cursă, aveau să umple rezervorul în timpul pit stop-ului. În acest mod l-au deghizat ca un sistem de răcire pentru motor, dar după o inspecție post cursă la Detroit, s-a observat că „apa” lor avea în mari proporții plumb, unul din cele mai dense metale. Arătând limpede că apa avea doar rolul de balast post cursă pentru a atinge limita greutății legale, în timpul cursei rulându-se sub limită. Evident, echipa și piloții au fost descalificați în acel sezon.

MAD RING

DE ANDREAS

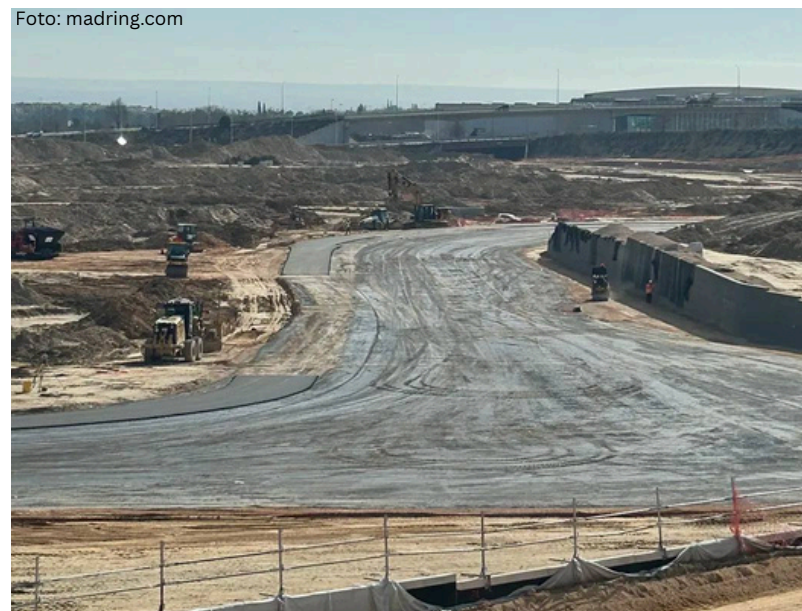


Madridul se pregătește să intre pe harta Formulei 1 odată cu debutul circuitului MADRING, un proiect ambițios care marchează revenirea Marelui Circ în capitala Spaniei după 45 de ani. Gândit ca un traseu urban modern, integrat în zona IFEMA și Valdebebas, noul Grand Prix promite să aducă un mix de spectacol, tehnologie și identitate locală.

Proiectul este susținut de o viziune clară: transformarea cursei într-un eveniment global, nu doar într-un weekend de motorsport. Iar implicarea lui Carlos Sainz, ambasador al circuitului, subliniază importanța acestui moment pentru motorsportul spaniol. MADRING nu este doar o nouă destinație în calendar, ci începutul unei noi ere pentru Formula 1 în Madrid.

De la plan la realitate

Proiectul MADRING a trecut rapid de la planuri la execuție, iar lucrările avansează conform calendarului stabilit. Un moment important a fost atins odată cu asfaltarea primului strat pe virajul La Monumental,



punctul central al circuitului, care începe deja să definească identitatea traseului. În paralel, lucrările continuă pe restul circuitului, cu asfaltarea sectoarelor din Valdebebas și dezvoltarea infrastructurii esențiale. Clădirea boxelor și garajele echipelor sunt deja vizibile, iar procesul complet de asfaltare, desfășurat în trei etape, este programat să fie finalizat până la finalul lunii mai. Cu fiecare săptămână, MADRING devine din ce în ce mai concret, iar cu doar câteva luni înainte de debut, proiectul nu mai este doar o promisiune, ci o realitate în plină construcție.

Virajul care definește circuitul

Piesa centrală a MADRING este fără îndoială La Monumental, virajul 12, care promite să devină unul dintre cele mai spectaculoase din Formula 1. Cu o lungime de 550 de metri și un banking extrem de 24%, este deja anunțat drept cel mai lung și unul dintre cele mai solicitante viraje din calendar. Forma sa semicirculară și diferența de nivel, care ajunge până la 10 metri, creează un adevărat „perete” de asfalt.

Pentru piloți, provocarea va fi una unică. Aproximativ șase secunde petrecute în viraj, la viteză mare și sub forțe laterale intense, vor testa atât abilitățile de pilotaj, cât și rezistența fizică. În același timp, construcția acestui sector a fost cea mai complexă din întregul proiect, necesitând precizie milimetrică și soluții tehnice avansate.

La Monumental nu este doar un viraj, ci elementul care dă identitate circuitului și promite să devină imaginea definitorie a noului Grand Prix din Madrid.

Foto: mading.com

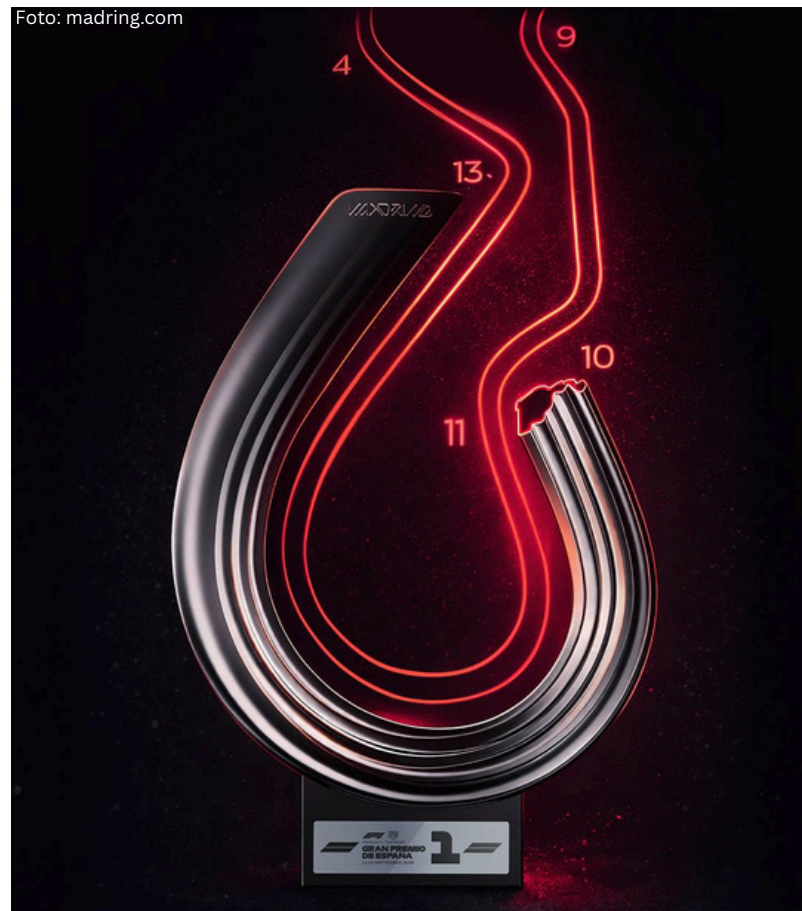


Trofeul „Monumental”

Primul simbol oficial al noului Grand Prix din Madrid a fost deja dezvăluit: trofeul „Monumental”, piesa care va fi ridicată de primul câștigător al noii ere de Formula 1 în capitala Spaniei. Inspirat direct din layout-ul circuitului și din celebrul viraj La Monumental, trofeul transformă ADN-ul pistei într-un obiect vizual puternic.

Creat de Pininfarina, designul combină linii precise și suprafețe tensionate pentru a sugera mișcare chiar și în repaus. Un detaliu roșu înconjoară structura și integrează

Foto: mading.com



traseul complet al circuitului, legând trofeul de identitatea Madridului și a cursei. Prezentat în cadrul unei ceremonii oficiale, în prezența lui Carlos Sainz, trofeul reprezintă mai mult decât o recompensă sportivă. Este un simbol al începutului, al ambiției proiectului MADRING și al momentului în care Formula 1 scrie un nou capitol în Madrid.

Foto: atleticodeMadrid.com



Un spectacol dincolo de circuit

MADRING nu este gândit doar ca un circuit de Formula 1, ci ca un eveniment care transformă întregul oraș într-o scenă. Stadionul Metropolitano va avea un rol central în weekendul de cursă, găzduind concerte, zone de activare și experiențe dedicate fanilor. De aici vor fi organizate și transporturi către circuit, oferind o experiență integrată, în care spectacolul începe înainte de startul cursei.

Parteneriatul cu Atlético de Madrid aduce un plus de identitate locală. Clubul va avea o zonă exclusivă de hospitality în interiorul circuitului, oferind fanilor și partenerilor o experiență premium, inspirată de cultura și energia Madridului. Astfel, MADRING devine mai mult decât un Grand Prix, un eveniment în care motorsportul se îmbină cu muzica, sportul și lifestyle-ul urban.

Foto: motorsport.com



Partenerii din spatele proiectului

Amploarea proiectului MADRING este susținută și de parteneriate strategice puternice. Banco Santander se alătură ca partener fondator, continuând o relație de lungă durată cu Formula 1 și contribuind la dezvoltarea experiențelor pentru fani și a vizibilității globale a evenimentului. În același timp, prezența TAG Heuer în titulatura oficială a cursei subliniază poziționarea premium a Grand Prix-ului.

Împreună, aceste parteneriate confirmă ambiția Madridului de a construi un eveniment de referință în calendarul Formula 1, atât din punct de vedere sportiv, cât și comercial.



Foto: madring.com

Un nou reper pentru F1

MADRING nu este doar o nouă oprire în calendar, ci un proiect care își propune să redefinească modul în care este trăit un Grand Prix. De la designul circuitului și elemente spectaculoase precum La Monumental, până la implicarea orașului și a partenerilor, Madridul își construiește un eveniment cu ambiții globale.

Cu un debut programat pentru 2026, toate semnele indică faptul că acest circuit are potențialul de a deveni rapid un reper în Formula 1 modernă. MADRING nu vine doar să completeze calendarul, ci să lase o amprentă.

HARUL

Formula 1, la fel ca orice sport, are mereu o doză de imprevizibil. Unii piloți își pun speranțele într-un safety car apărut la momentul perfect, alții într-o schimbare bruscă de vreme sau într-o cursă care se întoarce miraculos în favoarea lor. Totuși, poate cel mai neașteptat „om al speranței” care și-a făcut apariția pe un circuit de Formula 1 nu a fost un pilot, ci **Neil Horan**.



Foto: mirror.co.uk

Activism pe pistă

În timpul Marele Premiu al Marii Britanii 2003, desfășurat pe circuitul Silverstone, cursa a fost marcată de un incident extrem de periculos. În turul 11, un bărbat a reușit să pătrundă pe pistă în timp ce monoposturile rula cu peste 300 km/h, punând în pericol viețile celor implicați. Intrusul a fost identificat drept Neil Horan, un fost preot irlandez cunoscut pentru acțiuni excentrice și proteste religioase. Acesta a alergat pe linia dreaptă Hangar Straight, fluturând pancarte cu mesaje precum „Read the Bible” și „The Bible is always right”, încercând să atragă atenția asupra convingerilor sale.

FORMULEI 1

DE GABI



Foto: reddit.com/r/formula1

Piloții au fost nevoiți să evite în ultimul moment coliziunea cu intrusul, într-o situație descrisă drept „nebunie totală”. Oficialii au introdus imediat safety car-ul, iar un comisar de pistă a intervenit rapid și l-a imobilizat pe bărbat înainte ca situația să degenereze. Cursa a continuat după neutralizare, iar victoria i-a revenit pilotului brazilian Rubens Barrichello.

Nu era pentru prima dată când Neil Horan recurgea la astfel de gesturi radicale. El avea să devină mai cunoscut ulterior după ce a provocat un incident și la Jocurile Olimpice de la Atena 2004, unde a împins un atlet aflat în cursă.

După incident, Neil Horan a fost arestat și condamnat la închisoare pentru pătrundere ilegală și punerea în pericol a participanților.

Foto: wikipedia.com



DESIGN

Monoposturile F1 nu sunt doar printre cele mai rapide mașinării, ci și opere de artă care reprezintă reputația unei echipe prin culori, design și sponsori. Aceste *liveries*, fiind lansate pe sezon sau la diferite ocazii, nu sunt doar pentru *show*, ci joacă un rol important în imaginea piloților și a echipei. De asemenea, conceptul unui design în F1 trebuie să respecte niște reguli clare impuse de FIA, dar și proiectat cu grijă pentru a nu afecta aerodinamicitatea mașinii.

Echipelor le este permis să fie cât mai creative, condiția fiind ca monoposturile ambilor piloți să fie asemănătoare. Această regulă a fost impusă din 1999, când echipa British American Racing (BAR), care mai târziu a devenit Mercedes AMG de astăzi, a anunțat participarea cu două *liveries* complet diferite, în cinstea sponsorilor principali: Lucky Strike (în roșu/alb) și State Express 555 (în albastru/galben).



Foto: reddit.com

Tom Moser, reprezentantul pentru *sponsorship* al echipei, a declarat că i se părea „logic să promoveze individual marii sponsori”, însă FIA nu le-a oferit confirmarea, deoarece ar fi provocat

ÎN VITEZĂ

DE ANDREEA Ț.

confuzie pe circuit atât celorlalte echipe, cât și fanilor. Cei doi piloți BAR, Jacques Villeneuve și Ricardo Zonta, au pilotat într-un final un monopost destul de ciudat privind designul, acesta fiind împărțit în două jumătăți, urmărind unicitatea principalilor sponsori.



Întorcându-ne la proiectarea *look-ului* unui monopost, acesta nu constă într-o simplă alegere de culoare, ci în spate este un proces complex care îmbină viziunea artistică cu publicitatea, dar și cunoștințele tehnice. Realizarea completă a unui *livery* poate dura chiar și luni, rareori produsul final fiind același cu ideea inițială. Numărul pilotului, precum și logo-ul echipei din care face parte trebuie vizibile, de cele mai multe ori pe aripa din față. Însă partea provocatoare a designerilor este de a plasa și restul sponsorilor, întrucât să primească aceeași vizibilitate, fiind luată în considerare și locația acestora pe monopost (fiecare loc are o anumită valoare și primește un anumit procent de atenție din partea publicului).

Un alt factor important este mediul din care monopostul este văzut. Designerii trebuie să

țină cont de faptul că mașina va fi urmărită în mișcare, la viteze foarte mari, din diferite unghiuri și în condiții variate de lumină. Astfel, contrastele puternice și liniile bine definite sunt preferate pentru a evidenția forma monopostului și pentru a face sponsorii cât mai vizibili. De asemenea, camerele TV și fotografiile influențează modul în care culorile sunt percepute, ceea ce determină echipele să testeze designul în simulări digitale înainte de producția finală.

În ultimii ani, tehnologia a schimbat semnificativ procesul de creare al unui *livery*. Software-urile de modelare 3D permit echipelor să vizualizeze monopostul în detaliu înainte de aplicarea efectivă a designului. Acest lucru reduce timpul și costurile necesare pentru modificări, oferind în același timp posibilitatea de a experimenta cu mai multe variante.

Foto: carthrottle.com



Așadar, odată ce întregul design este stabilit, este momentul să fie aplicat mașinii. Nu este doar o vopsire rapidă, ci un proces extrem de detaliat care necesită precizie și tehnici specializate. Mașinile de F1 sunt de obicei vopsite, nu învelite, pentru a optimiza aerodinamica, a menține greutatea redusă și a asigura durabilitatea. Chiar și mici perturbări ale vopselei pot afecta fluxul de aer, așa că designerii colaborează cu aerodinamicii pentru a se asigura că designul nu încetinește mașina. Vopseaua

este în general preferată, însă unele echipe folosesc uneori folii din vinil pentru elemente specifice sau modele unice. McLaren a ales vinil pentru unele dintre designurile sale, iar Alpine l-a folosit pentru detaliile *livery-ului* Deadpool vs Wolverine la Marele Premiu al Belgiei din 2024. Vinilul face mai ușor designurile complexe, dar nu este la fel de durabil sau eficient aerodinamic ca și vopseaua.

Foto: the-race.com



Nu în ultimul rând, *liveries-urile* speciale au devenit o practică tot mai populară. Acestea sunt create pentru evenimente speciale, aniversări sau colaborări cu sponsori și pot diferi semnificativ față de designul standard. Deși trebuie să respecte în continuare regulile FIA, aceste variații oferă echipelor oportunitatea de a-și surprinde fanii și de a genera interes suplimentar în jurul unui Grand Prix.



Foto: topgear.com

GENIUL BRITANIC: COLIN CHAPMAN

DE ADRIAN

Începuturi în doi

Știți cum e vorba, în spatele oricărui bărbat de succes stă o femeie puternică, iar Colin Chapman nu ar fi reușit să înființeze compania Lotus în 1952 fără sprijinul crucial al soției sale, Hazel (născută Williams), cea care i-a împrumutat suma de **25 de lire** (aproximativ £900 în zilele noastre) pentru a pune bazele afacerii. Hazel nu a fost doar soție, ci și administratorul care a ținut echipa pe linia de plutire în momentele critice.



Foto: motorsportmagazine.com

Termenul de „geniu” poate fi uneori suprautilizat, însă impactul și influența sa asupra ingineriei auto și a motorsportului mondial dăinuie până în prezent.

Colin Chapman, pe numele întreg **Anthony Colin Bruce Chapman**, s-a născut pe 19 mai 1928 și a crescut în Muswell Hill, în nordul Londrei. Tatăl său administra hotelul „The Railway”, situat lângă gară, în localitatea învecinată Hornsey. Chapman a studiat ingineria structurală la University College London, a activat pentru scurt timp în Royal Air Force – unde a învățat să piloteze – și, în cele din urmă, a lucrat pentru compania British Aluminium. Adevărata „școală” a fost însă „The Railway Hotel”, pub-ul tatălui său. În garajul din spatele hotelului, în 1948, a luat naștere primul Lotus (Mark 1). Nu era un monopost sclipitor, ci doar un Austin 7 modificat pentru competiții de off-road. Acolo a învățat Chapman prima lecție: dacă faci o mașină suficient de ușoară, ea va „pluti” acolo unde monștrii grei se scufundă.



Foto: magnetomagazine.com

Primii pași în motorsport

Fiecare vehicul nou era numerotat consecutiv, trecând de la denumirea de „Mark” la cea de „Type”. Dacă Mark 1 a fost experimentul, Mark 3B a reprezentat prima bornă comercială: a fost prima mașină construită special pentru un client. Până când a ajuns la Mark 6, cererea devenise atât de mare încât Chapman a început să vândă mașinile sub formă de kit-uri (pe piese), o strategie ingenioasă prin care clienții evitau taxele mari pe vehiculele noi, iar el obținea fonduri pentru cercetare.

Cu Mark 2, într-un eveniment privat pe circuitul Silverstone, Chapman a terminat în fața unor piloți care participau la cursă cu modele Bugatti Type 37. A fost momentul în care Chapman, cuprins de microb, a decis că de acum înainte va lua parte doar la curse pe circuit.



Foto: maronline.org.uk

În cele din urmă, dorința lui Chapman de a avea succes în motorsport l-a condus către cursa de 24 de ore de la Le Mans și apoi spre Formula 1. Mașinile sale mici și ușoare duceau adesea lipsă de putere brută, dar manevrabilitatea superioară și greutatea redusă față de concurență însemnau că puteau învinge modelele înscrise de Ferrari și Maserati. El este autorul celebrului citat: „**Să adaugi putere te face mai rapid pe liniile drepte. Să scazi greutatea te face mai rapid peste tot**”.

Chapman făcea primii pași în Formula 1 cu **Lotus 12**, primul monopost al mărcii, construit după specificațiile din Formula 2 (clasa 1500 cc, fără compresor mecanic). Tot pe Type 12 debuta un nou sistem de suspensie independentă pentru puntea spate, compus dintr-un amortizor și trei brațe inferioare, proiectat chiar de Chapman. Acest sistem, cunoscut sub numele de „Chapman strut”, a avut efecte

pozitive imediate asupra manevrabilității la viteze mari. Modelul și-a făcut debutul la Marele Premiu al Principatului Monaco, fiind condus de Cliff Allison și de viitorul campion mondial Graham Hill. Deși revoluționară prin soluțiile tehnice, nu a fost o mașină care să „rupă gura târgului” în materie de rezultate imediate.



Foto: reddit.com

Dar un salt uriaș a fost apariția și dezvoltarea mașinii **Lotus 18**, cea care i-a adus echipei lui Chapman prima victorie, în 1960, la Monaco, prin **Stirling Moss**.

Modelul Lotus Type 18 a devenit primul monopost cu motor central construit vreodată de Lotus, reprezentând o îmbunătățire remarcabilă față de predecesorii săi cu motor față, Type 12 și 16. Mai târziu, Chapman avea să declare că a considerat modelul Type 18 drept prima mașină de Formula 1 veritabilă a companiei. Mașina a fost dezvoltată ca un model polivalent, putând fi configurată pentru Formula 1, Formula 2 sau Formula Junior. Varianta de Formula Junior a fost, de altfel, mașina în care legenda **Jim Clark** și-a făcut debutul în competițiile de monoposturi.

Foto: lotuscars.com



Consacrarea

Dacă Lotus 18 a fost scânteia, anii '60 au reprezentat explozia care a lăsat restul lumii automobiliste în urmă. Consacrarea definitivă a lui Colin Chapman a venit odată cu introducerea unor concepte care sunt și astăzi pilonii Formulei 1 moderne.



Foto: motorsportmagazine.com

Lotus 25

În 1962, Chapman a prezentat **Lotus 25**, prima mașină cu șasiu monococă. În loc să folosească un cadru clasic din țevi de oțel, Chapman a proiectat o structură unitară, inspirată din aviație, unde caroseria însăși prelua sarcinile structurale. Rezultatul? O mașină de trei ori mai rigidă și mult mai ușoară. Cu acest model, legendarul **Jim Clark** a zdrobit concurența, câștigând 7 din cele 10 curse ale sezonului 1963 și aducând primul titlu mondial pentru Lotus.



Foto: snaplap.net

Lotus 49

Dacă debutul a fost promițător, consacrarea a venit prin două modele care au rescris legile fizicii.

În 1967, **Lotus 49** a șocat grila introducând motorul ca element structural: propulsorul Cosworth DFV nu mai era doar o piesă, ci devenea „coloana vertebrală” a mașinii, susținând șasiul și suspensia spate.

Un deceniu mai târziu, Chapman a „îmblânzit” aerul cu **Lotus 78**. Aceasta a fost prima mașină care a utilizat **efectul de sol**, folosind podeaua ca pe o aripă de avion inversată pentru a „aspira” mașina spre asfalt. Rezultatul? Viteze în viraje care păreau imposibile, forțând toți rivalii să abandoneze vechile concepte pentru a supraviețui în fața genialului Lotus.



Foto: reddit.com

Lotus 78

Moștenirea

Colin Chapman s-a stins din viață în 1982, la doar 54 de ani, însă „amprenta” sa este vizibilă pe fiecare mașină de Formula 1 care rulează astăzi pe pistă. Nu a lăsat în urmă doar o listă de trofee, ci un întreg cod genetic al vitezei: șasiul monococă din fibră de carbon, utilizarea motorului ca element structural și obsesia pentru aerodinamică sunt toate ramificații ale ideilor sale curajoase.



Foto: otodunya.com

GRILA DE START ... LA ROAST

Lando Norris - Viteză de Formula 1, atitudine de duminică dimineța

Prietenul nostru Lando Norris e genul de pilot care pare că a intrat în F1 ca atunci când mergi la sală pentru prima dată și, din greșeală, te pui la aparatul profesioniștilor. Restul trag de fiare ca niște animale, iar el e acolo: „ok... cred că apăs pe asta?” și, cumva, tot iese bine.

Dacă Max Verstappen e ca un cuțit japonez super ascuțit și Lewis Hamilton e ca un ceas elvețian perfect reglat, Lando e ca un controller de PlayStation: uneori răspunde impecabil, alteori apeși și nu știi dacă a înregistrat comanda. Are viteză, clar, dar consistența lui e ca vremea în UK: schimbă starea de la un tur la altul. Un moment e soare și pole position vibes, următorul e ploaie și „hai că vedem ce strategie mai inventăm”. E genul de pilot care te face să crezi că urmează să dea lovitura... și apoi e ca trailerul unui film bun care nu mai apare niciodată. În cursă, Lando e ca cineva care merge la examen și știe materia, dar nu are chef să demonstreze tot. Poate scoate maxim, dar uneori pare că zice: „merge și așa”. Alții sunt în modul turbo, el e în modul eco, cu boost ocazional.

Radio-ul lui e ca un voice chat între prieteni, nu ca un centru de comandă militar. Când alții sună ca niște generali în război, Lando sună ca băiatul care a pierdut meciul pe FIFA și râde: „yeah, tyres are gone... anyway”. E ca diferența dintre un pilot de

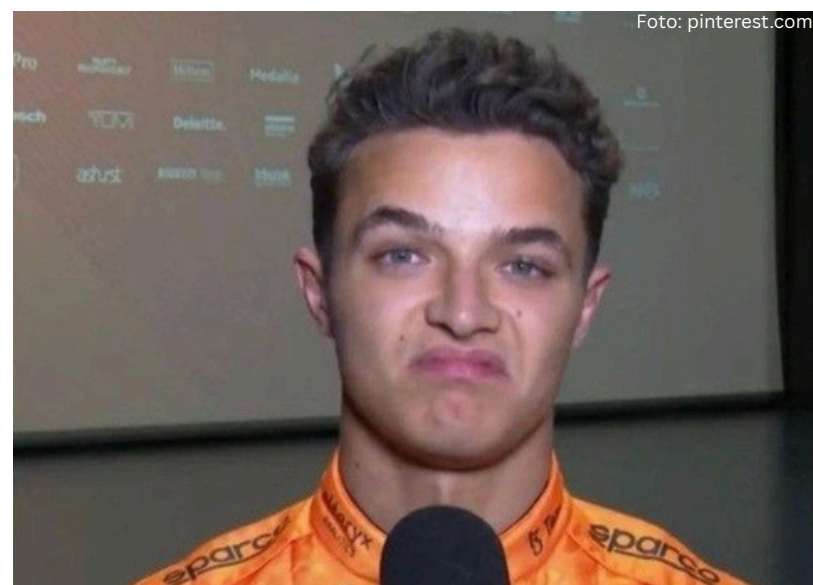
DE MATEI ALEXANDRU

avion în turbulențe și un pasager care zice „haha, ce senzație”.

Și personalitatea lui? E ca tipul ăla din grup care vine la competiție cu zâmbetul pe față, în timp ce restul sunt încruntați. Dacă ceilalți sunt ca niște gladiatori într-o arenă, Lando e ca cineva care a venit la festival și a nimerit într-o luptă pe viață și pe moarte.

Interviurile lui sunt ca feedback-ul după un proiect la școală: „da, putea fi mai bine, dar e ok”. Frate, ești la 300 km/h, nu prezinți un PowerPoint. Are energia aia de „chill” chiar și când situația e orice, dar nu chill.

Și, totuși, fix asta îl face memorabil. E ca un episod filler într-un serial bun: poate nu avansează povestea cum trebuie, dar e entertaining și nu vrei să-l sari. Nu e cel mai dominant, nu e cel mai intimidant, dar e ca o melodie catchy pe care o fredonezi fără să vrei. Pe scurt, Lando Norris e ca un elev super talentat care stă în ultima bancă: știi că poate să ia 10 oricând, dar, de cele mai multe ori, zice „las' că e bine și 8-ul ăsta”.



F1 PLANET

Partea I a fost doar începutul. Am văzut cum turma pornește, cum se stabilesc ierarhiile și cum instinctul iese la suprafață în cele mai pure forme ale lui. Dar adevărata sălbăticie din Formula 1 nu se oprește după primele dueluri.

Pentru că, odată ce haosul inițial s-a așezat, ecosistemul intră într-o fază și mai interesantă: una în care controlul este doar o iluzie, iar natura începe să-și impună propriile reguli.

În partea a II-a, jungla devine mai tăcută... dar mult mai periculoasă. Urmează momentele în care ritmul se rupe, strategiile se rescriu în timp real, iar cei care păreau invincibili descoperă cât de fragilă este, de fapt, dominația.

Bine ați revenit în habitat.

7. SAFETY CAR: Momentul în care toată jungla e obligată să pretindă că s-a liniștit.

În orice ecosistem, există un moment rar în care toți prădătorii trebuie să se oprească. Nu pentru că vor, nu pentru că s-au maturizat emoțional, ci pentru că a apărut ceva mai mare decât instinctul lor imediat. În Formula 1, acel ceva este: *Safety Car-ul*. Și nu există nimic mai comic în tot sportul decât felul în care niște creaturi care acum 17 secunde încercau să-și smulgă reciproc poziția trebuie brusc să formeze un șir ordonat și să se comporte ca și cum toată lumea a venit acolo pentru plimbare.

TV PART 2

DE MV3P

Naratorul spune grav: „După conflictul violent, ecosistemul intră temporar într-o stare de armistițiu impus. Dar tensiunea nu dispare. Ea doar circulă în cerc, încălzindu-și pneurile.” Și exact asta face *Safety Car-ul*. Nu calmează nimic. Doar comprimă haosul, resetează ierarhiile, amplifică paranoia strategică și îi face pe toți să vorbească la radio ca niște animale captive care au înțeles că urmează încă o luptă. *Safety Car-ul* este pauza în care Formula 1 își trage sufletul... ca să poată deveni din nou violentă în condiții optime.



8. PLOAIA: Când mediul decide că toți sunt egali și nimeni nu mai știe nimic.

În natură, vine uneori acel moment în care ecosistemul însuși decide: „Până aici a fost despre voi. De acum este despre mine.” În Formula 1, acel moment se numește: ploaie. Ea este marele egalizator. Marele destabilizator. Marele poet sadic al sportului. Pe uscat, lucrurile pot fi calculate.

Pe ploaie, Formula 1 devine brusc ceea ce a fost mereu în adânc: instinct cu volan. Naratorul șoptește aproape cu respect: „Odată cu schimbarea vremii, ierarhiile se



rescriu. Cei puternici devin vulnerabili. Cei răbdători devin letali. Iar cei care au confundat încrederea cu invincibilitatea sunt imediat corecțai de suprafața umedă.”

Ploaia scoate la suprafață adevărul despre orice pilot, cât simte, cât riscă, cât anticipează, cât înțelege mașina și cât din tot ce făcea pe uscat era talent și cât era doar confort. Pe ploaie, Formula 1 nu mai este despre mașină. Este despre nerv. Și exact ca în natură, când vine furtuna, toți devin brusc mult mai sinceri.

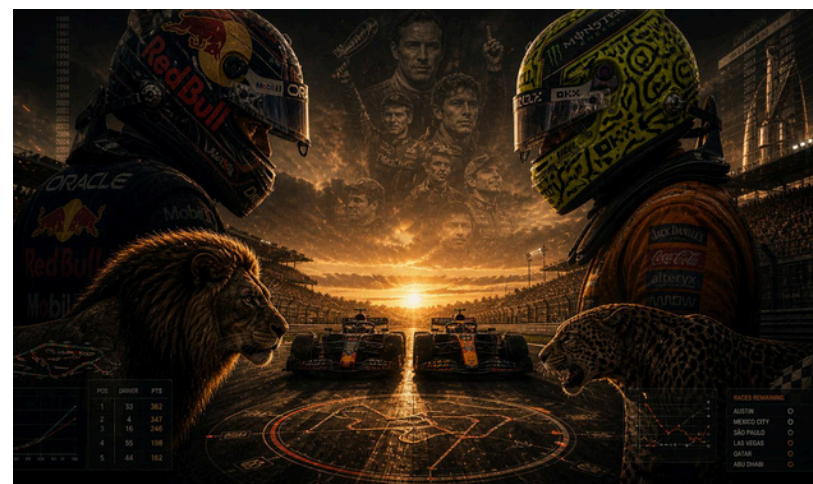


9. RADIO-UL DE ECHIPĂ: Sunetele prin care speciile comunică stres, furie și nevoia urgentă de validare tactică.

Dacă ai scoate imaginile și ai lăsa doar sunetele radio din F1, ai obține cel mai bun documentar despre comportament sub presiune din istoria televiziunii. Pentru că radio-ul nu este comunicare. Radio-ul este panică filtrată, ego comprimat, strategie emoțională și uneori un strigăt foarte scump

către univers. Naratorul ar spune: „*Sub stres intens, specia vocalizează. Unele sunete indică frustrare. Altele, confuzie. Altele, nevoia de a fi lăsată în pace exact când ar trebui ascultată cel mai atent.*”

Și da, toate acestea există în F1. Ai mormăieli de frustrare, izbucniri de teritoriu, reproșuri pasiv-agresive și acel tip de tăcere rece care spune: „*Am înțeles strategia voastră. O consider greșită și o voi ține minte.*” În niciun alt sport nu auzi atât de clar sunetul instinctului care încearcă să negocieze cu managementul. Și asta e minunat.



10. LUPTA PENTRU TITLU: Migrația finală a celor care nu mai concurează pentru hrană, ci pentru nemurire.

La începutul sezonului, toți sunt animale competitive. La mijlocul sezonului, unii devin prădători reali. La finalul sezonului... cei rămași în lupta pentru titlu nu mai sunt doar concurenți. Sunt creaturi care au depășit nevoia de a câștiga o cursă. Acum luptă pentru a-și înscrie ADN-ul în istoria speciei. Și aici Formula 1 devine altceva. Mai rece. Mai personală. Mai frumoasă. Mai periculoasă. Naratorul documentarului spune, aproape solemn: „*Pe măsură ce sezonul se apropie de final, conflictul încetează să mai fie despre teritoriu imediat. Acum este despre memorie. Despre cine va rămâne. Despre cine va fi rostit după ce zgomotul va dispărea.*” Asta este

lupta pentru titlu. Nu mai este despre pneuri, puncte, strategie, sau chiar despre mașină. Este despre ceva mult mai vechi și mult mai puternic, anume nevoia creaturii de elită de a nu dispărea fără urmă. Și aici F1 atinge forma ei cea mai pură. Pentru că în acel punct, fiecare viraj devine declarație, amenințare, memorie în formare și posibilă legendă.



Concluzie: Formula 1 nu este un sport. Este o rezervație naturală cu telemetrie.

Poți s-o îmbraci cum vrei: în date, în grafice, în branding, în comunicare corporate, în aerodinamică, în simulatoare, în hospitality și espresso premium. Dar dedesubtul tuturor acestor lucruri, Formula 1 rămâne exact ce a fost dintotdeauna: o lume a instinctelor aflate în conflict la limită.

Acolo există prădători, oportuniști, lideri de haită, creaturi care pândesc, creaturi care domină, creaturi care rezistă și creaturi care, pentru o fracțiune de secundă, găsesc linia perfectă și devin evolutiv mai mult decât om. Poate tocmai de aceea ne uităm.

Nu doar pentru viteză. Nu doar pentru tehnologie. Nu doar pentru spectacol. Ci pentru că acolo undeva, foarte adânc, recunoaștem ceva. Recunoaștem acel

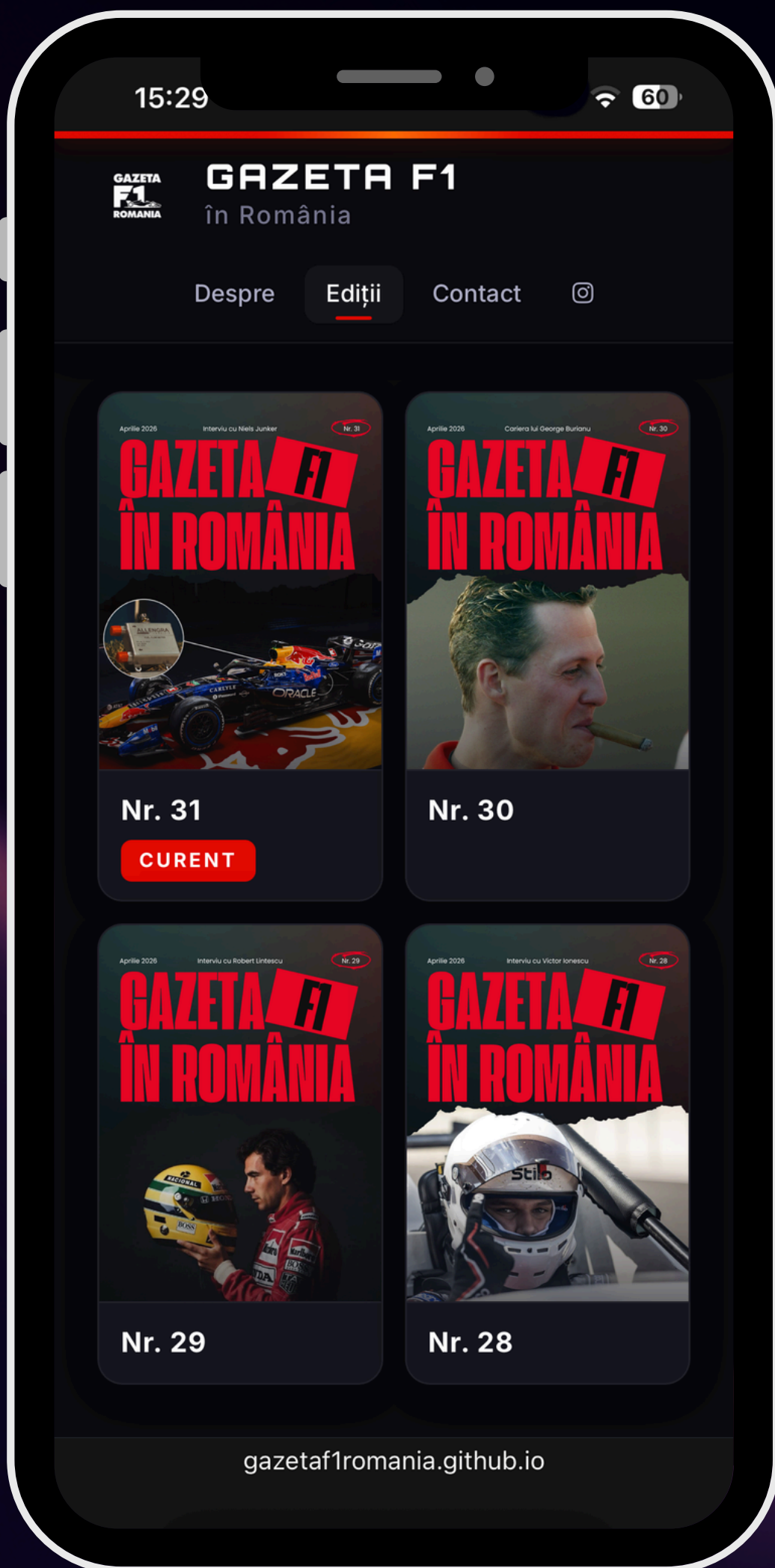
moment în care instinctul, riscul și dorința de a învinge devin una singură.

Și atunci înțelegem, fără să ni se explice: nu privim 22 de piloți. Privim 22 de animale evaluate care încearcă să lase urme pe asfalt înainte să le șteargă timpul.

Iar asta... nu e doar competiție. Asta e natură la peste 300 km/h.



Epilog: Dacă Animal Planet ar produce Formula 1, probabil n-ar schimba nimic. Ar adăuga doar o voce gravă pe fundal care să spună: „În habitatul său natural, pilotul de Formula 1 își apără poziția cu o combinație rară de inteligență, agresivitate și disperare perfect controlată. Uneori câștigă. Alteori învață. Dar niciodată nu încetează să vâneze.” (@Antal , @Cătălin – vocea voastră este perfectă și pentru asta 😊). Și sincer? Ar fi cel mai corect rezumat al sportului!



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

Andreea Ț.