

Mai 2026

Interviu cu Luca Vișoreanu

Nr. 34

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



2008 2.0

DE ANDREAS

Performanțele lui Kimi Antonelli din startul sezonului 2026 au readus inevitabil în discuție unul dintre cele mai impresionante începuturi de carieră din istoria modernă a Formulei 1, cel al lui Lewis Hamilton din 2008. La doar 19 ani, Antonelli a devenit primul pilot din istorie care își transformă primele trei pole position-uri în victorii, preluând și conducerea campionatului după doar câteva curse.

Cu aproape două decenii înainte, Hamilton intra în al doilea său sezon în Formula 1 într-o manieră asemănătoare, afișând o maturitate și o constanță rare pentru vârsta sa. Deși contextul și epocile sunt diferite, începutul spectaculos al italianului amintește tot mai mult de momentul în care Formula 1 descoperea un viitor campion mondial.



Hamilton 2008: al doilea sezon al unui viitor campion

După un sezon de debut aproape perfect în 2007, Lewis Hamilton a intrat în 2008 fără perioada clasică de adaptare prin care trec majoritatea piloților tineri. În doar al doilea său sezon în Formula 1, britanicul pilota deja

cu calmul și consecvența unui veteran, devenind rapid omul de referință al echipei McLaren în lupta pentru titlu.

Startul de sezon a confirmat imediat acest lucru. Hamilton a câștigat în Australia și Monaco, a urcat constant pe podium și a demonstrat o maturitate impresionantă în curse tensionate. Mai mult decât viteza pură, ceea ce impresiona era controlul pe care îl avea asupra momentelor decisive, calitate rar întâlnită la un pilot atât de tânăr. La finalul sezonului, Hamilton avea să devină cel mai tânăr campion mondial din istoria Formulei 1 la acel moment, un record care confirma că începutul său spectaculos nu fusese întâmplător.

Kimi Antonelli a avut și el un start de sezon impresionant în 2026. După locul doi din Australia, italianul a câștigat consecutiv în China, Japonia și Miami, toate victoriile venind din pole position. Astfel, Antonelli a devenit primul pilot din istoria Formulei 1 care își transformă primele trei pole-uri în victorii, preluând rapid conducerea campionatului.



Începutul unei noi ere în 2026

Deși este încă prea devreme pentru comparații definitive, începutul lui Kimi Antonelli amintește inevitabil de ascensiunea lui Lewis Hamilton din 2008. La doar 19 ani, italianul nu impresionează doar prin rezultate, ci și prin calmul și naturalețea cu ajutorul cărora gestionează cursele și presiunea din jurul său.

Semnele existau încă dinainte de debutul său în Formula 1. În seriile inferioare, Antonelli a fost considerat unul dintre cele mai mari talente ale generației sale, dominând rapid competițiile de juniori și atrăgând atenția Mercedes încă de la vârste foarte mici. Stilul său curat, viteza în calificări și adaptarea rapidă au făcut ca mulți să îl compare cu marile nume care au ajuns devreme în Marele Circ, inclusiv Hamilton.

Sezonul 2025, primul său an complet în Formula 1, a confirmat rapid potențialul lui Antonelli. Chiar dacă nu s-a luptat constant pentru victorii, italianul a impresionat prin constanță, ritm și maturitate, demonstrând că poate face față presiunii dintr-un top team. În 2026, progresul a devenit evident: rezultate mari încă din primele curse, conducerea campionatului și senzația tot mai clară că Formula 1 asistă la ascensiunea unui pilot capabil să domine noua generație.



Ce îi apropie și ce îi diferențiază

Între Lewis Hamilton în 2008 și Kimi Antonelli în 2026 există multe asemănări: talent precoce, adaptare rapidă și capacitatea de a câștiga aproape imediat la cel mai înalt nivel. Ambii au intrat în Formula 1 susținuți de proiecte puternice și au demonstrat încă din primele sezoane că pot gestiona presiunea unui top team.

Totuși, contextul este diferit. Hamilton a crescut într-o eră mai imprevizibilă și mai brutală din punct de vedere al pilotajului, într-un paddock mai puțin protejat și cu mai puțină tehnologie de pregătire. Antonelli beneficiază de simulatoare avansate, programe moderne de dezvoltare și o pregătire construită special pentru Formula 1 încă din adolescență. În schimb, presiunea mediatică și așteptările publicului sunt astăzi mult mai mari și mai apăsătoare.

Chiar și așa, începutul italianului a reușit ceva rar: să readucă amintirea momentului în care Formula 1 descoperea un tânăr pilot capabil să schimbe rapid ordinea sportului.

ULTIMA ZI

Există campioni mondiali care sunt uitați după câțiva ani și piloți care nu au câștigat niciodată titlul suprem, dar care au rămas nemuritori pentru fani. Gilles Villeneuve face parte din a doua categorie.

Pentru tifosii Ferrari, canadianul nu a fost doar un pilot rapid. A fost simbolul curajului absolut, al pasiunii și al unui stil de pilotaj care părea imposibil de controlat. La mai bine de patru decenii de la moartea sa, numele lui încă provoacă emoție în lumea Formulei 1.



Foto: autosport.com

De pe zăpezile din Canada direct în F1

Înainte să ajungă în Marele Circ, Villeneuve concursa în curse de snowmobile prin Quebec. Acolo și-a format reflexele incredibile și stilul agresiv care avea să-l facă celebru mai târziu.

Nu venea dintr-o familie bogată, dar avea ceva ce nu putea fi învățat: talent pur.

După câteva curse spectaculoase în competițiile nord-americane, Gilles i-a atras atenția lui James Hunt, care l-a recomandat echipelor din Formula 1.

PE PĂMÂNT

DE GABI

În 1977 a primit șansa de a debuta pentru McLaren, iar foarte repede a ajuns în atenția lui Enzo Ferrari. Mulți au fost surprinși când Ferrari l-a ales ca înlocuitor pentru Niki Lauda. Villeneuve avea puțină experiență și părea un pariu riscant. Dar Enzo Ferrari vedea în el ceva diferit.



Trădarea de la Imola

Pentru Ferrari, Gilles nu era doar un pilot. Era omul care dădea totul pentru echipă, indiferent de risc.

Sezonul 1982 trebuia să fie anul lui Villeneuve. Ferrari avea una dintre cele mai rapide mașini, iar canadianul părea pregătit să lupte pentru titlul mondial. Totul s-a schimbat, însă, la Marele Premiu de la Imola. Spre finalul cursei, Ferrari le-a transmis piloților să reducă ritmul și să menajeze mașinile până la finish. Gilles a înțeles că pozițiile trebuie păstrate. Era lider, cu Didier Pironi în spatele lui. Doar că în ultimul tur, Pironi l-a atacat și l-a depășit. Villeneuve s-a simțit trădat, pentru el nu era doar o manevră de cursă, ci o încălcare a unei înțelegeri între colegi. A plecat furios de pe podium și le-a spus apropiaților că nu va mai vorbi niciodată cu Pironi.



Ziua în care totul s-a sfârșit

După episodul de la Imola, ceva se schimbese în Gilles Villeneuve. Cei din jur spuneau că era mai tăcut, mai tensionat și mult mai agresiv decât de obicei. Nu putea accepta ce se întâmplase cu Didier Pironi, iar următoarea etapă, Marele Premiu al Belgiei de la Zolder, devenise pentru el mai mult decât o simplă cursă.

Încă din primele sesiuni se vedea că forțea la maximum, iar Villeneuve împingea monopostul până la limită în fiecare viraj. În calificări, tensiunea a crescut și mai mult când Pironi a obținut un timp mai bun decât el. Cu doar câteva minute înainte de finalul calificărilor, canadianul a ieșit din nou pe pistă pentru încă un tur rapid. Pneurile erau deja uzate, iar Ferrari îi transmitea practic să renunțe și să revină la boxe. Circuitul Zolder era îngust și foarte rapid în anumite sectoare. În timp ce încerca să îmbunătățească timpul, Gilles a ajuns din urmă monopostul pilotului german Jochen Mass, care rula lent în afara traiectoriei ideale. Acesta s-a deplasat spre dreapta pentru a-i face loc pe partea stângă, exact cum făceau de obicei piloții mai lenți. Numai că Villeneuve alesese deja dreapta pentru depășire. Ferrari-ul lui Villeneuve a urcat peste roata mașinii lui Mass și a fost aruncat în aer cu o forță incredibilă. Monopostul s-a rostogolit de mai multe ori și s-a rupt aproape complet. În urma impactului, Gilles



a fost aruncat din cockpit împreună cu scaunul și centurile de siguranță. Pentru cei aflați pe marginea circuitului, scena a fost șocantă. Resturi din Ferrari erau împrăștiate peste tot, iar liniștea care a urmat accidentului a spus imediat cât de gravă era situația. Medicii au intervenit rapid, iar Villeneuve a fost transportat de urgență la spitalul din Leuven. Avea răni extrem de grave, în special la nivelul coloanei cervicale. Deși medicii au încercat tot posibilul, starea lui era fără speranță.



În seara zilei de 8 mai 1982, Gilles Villeneuve a fost declarat decedat la doar 32 de ani. Deși nu a devenit niciodată campion mondial, Gilles Villeneuve a rămas unul dintre cei mai iubiți piloți din istoria Formulei 1 și un simbol etern al Ferrari. Ani mai târziu, fiul său, Jacques Villeneuve, a reușit să îndeplinească visul pe care Gilles nu a apucat să-l realizeze: a devenit campion mondial de Formula 1 în 1997.

F1 IN CANADA

DE ADRIAN

După o scurtă pauză de primăvară, rămânem în continuare pe continentul nord-american, dar de data asta urcăm un pic mai spre nord, la Montreal. Pe circuitul ce poartă numele marelui și regretatului pilot **Gilles Villeneuve**, motoarele vor începe din nou să se tureze, iar pentru prima oară în istorie, weekendul canadian va include și o cursă de Sprint.



Foto: tripadvisor.com

Dar lucrurile nu au stat dintotdeauna așa; până să se stabilească pe circuitul de pe insula Notre-Dame, Marele Premiu al Canadei s-a perindat prin mai multe locuri din țară. Totul a început în 1967, la **Mosport Park**, un circuit rapid, vălurit, din Ontario, oarecum asemănător cu Red Bull Ring din Austria și extrem de periculos, care a avut onoarea de a găzdui prima ediție oficială din Formula 1 a Marelui Premiu al Canadei. Câștigată de **Jack Brabham**, cursa a demonstrat rapid că noul continent are un public avid de viteză.



Foto: sportsmatik.com

Mosport Park

Pentru o vreme, evenimentul a alternat între Mosport Park și peisajele idilice, dar la fel de brutale, de la **Mont-Tremblant**, din Quebec. Era o epocă romantică și sălbatică a motorsportului, în care piloții se luptau nu doar între ei, ci și cu infrastructura precară și standardele de siguranță aproape inexistente. Însă, după ce accidentele grave de la Mosport au dovedit că circuitul nu mai putea ține pasul cu evoluția și viteza monoposturilor, Canada a fost la un pas de a pierde cursa din calendar.



Foto: racer.com

Mont-Tremblant

Mutarea la Montreal

Salvarea a venit în 1978, chiar din partea orașului Montreal, care a avut ideea genială de a amenaja în timp record un circuit stradal pe aleile insulei artificiale Notre-Dame, locul unde cu un deceniu în urmă se desfășurase Expoziția Universală. Astfel, pe data de **8 octombrie 1978**, Marele Premiu al Canadei își stabilea definitiv casa la Montreal.



Această primă cursă a fost câștigată chiar de eroul local, **Gilles Villeneuve**, la volanul unui Ferrari. Într-o duminică în care termometrele abia arătau **5°C**, spectatorii canadieni au îndurat cel mai rece weekend din istoria Formulei 1 pentru a-și vedea favoritul scriind istorie. Gilles, obișnuit cu gerul din Canada, a zburat pe asfaltul înghețat, obținând atunci prima sa victorie din carieră și transformând circuitul, instant, într-un loc de cult.

Inițial, pista a purtat numele de „*Circuit Île Notre-Dame*”, însă după tragica dispariție a lui Gilles Villeneuve la Marele Premiu al Belgiei din 1982, circuitul a fost redenumit în onoarea sa. De atunci, fiecare weekend de cursă începe sub semnul unei promisiuni scrise direct pe asfaltul liniei de sosire: „*Salut Gilles*”.



Un alt reper important de pe circuitul canadian este „**Zidul Campionilor**”, aflat la ieșirea din ultima șicană a pistei (virajele 13-14). Acesta și-a primit numele după ediția din 1999, când trei campioni mondiali, Michael Schumacher, Damon Hill și Jacques Villeneuve au comis exact aceeași greșeală: au forțat prea tare ieșirea din șicană, au pierdut controlul și au fost proiectați direct în zid. De-a lungul anilor, lista victimelor celebre s-a extins, adăugând nume grele precum Jenson Button, Sebastian Vettel sau Max Verstappen, dovedind că această barieră nu ține cont de titluri atunci când piloții îi sfidează limitele.



O bornă istorică majoră s-a atins în 1973, pe circuitul de la Mosport Park, unde a apărut în premieră **Safety Car** în Formula 1.

Din cauza unei ploi torențiale și a unui accident grav, organizatorii au trimis pe pistă un **Porsche 914** galben pentru a neutraliza cursa. Însă debutul acestei tehnologii a fost un fiasco: pilotul mașinii de siguranță s-a poziționat greșit în fața plutonului, ratând liderul real și creând o confuzie monumentală în rândul oficialilor.

Într-o epocă în care cronometrul se făcea manual, cu foaia și pixul, haosul a fost atât de mare, încât a fost nevoie de verificări intense, abia după trei ore de la steagul în carouri stabilindu-se oficial câștigătorul cursei, în persoana lui Peter Revson.



Recorduri și statistici

Cel mai **rece** Grand Prix în 1978: în acel octombrie de debut pe insula Notre-Dame, termometrele au arătat doar 5°C. Piloții s-au luptat cu o pistă care se comporta ca un patinoar, fiind un test extrem de supraviețuire pentru pneuri și mecanică.

Cel mai lung Grand Prix din toate timpurile în 2011: o cursă intrată în legendă care a durat nu mai puțin de 4 ore, 4 minute și 39 de secunde. Din cauza unui potop, cursa a fost întreruptă mai bine de două ore. Finalul a fost de film: Jenson Button a câștigat în ultimul tur, după ce trecuse de șase ori pe la boxe, avusese o penalizare, un acroșaj cu coechipierul său și fusese pe ultimul loc.



Jacques Villeneuve

Singurul titlu mondial al piloților din vitrina Canadei a fost adus de **Jacques Villeneuve** în **1997**, pilotând pentru **Williams**. Rebel, excentric și faimos pentru părul vopsit în culori stridente, „Jax” a fost un monstru de luciditate la volan. Spre deosebire de stilul instinctiv și spectaculos al tatălui său, Jacques pilota cu o precizie matematică. În acel sezon de grație 1997, aflat la doar al doilea său an în Formula 1, a dus o luptă psihologică și pe pistă și în afara ei de o mare intensitate cu Michael Schumacher, pe care l-a învins dramatic în finala de la Jerez. Jacques devenea astfel campion mondial, demonstrând că geniul la volan se moștenește, chiar dacă se exprimă prin metode complet diferite.



BULGARIAN LION

În Formula 2 avem diverși piloți din țări cu tradiție în motorsport, precum Italia, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Spania sau Germania. Totodată, există și piloți cu origini balcanice, cum este Dino Beganovic, de origine bosniacă, care concurează sub steagul Suediei. Însă există și un pilot din sudul Dunării care reprezintă Bulgaria și regiunea Balcanilor în ultima etapă spre Formula 1: Nikola Tsolov.

Foto: facebook.com/NikolaTsolovRacing



Fost pilot în Formula 4 Spaniolă, cu rezultate foarte bune în Formula 3 și acum în primul sezon complet de Formula 2, atletul Red Bull a început cum nu se poate mai bine acest sezon, fiind lider cu doar un punct în fața ocupantului locului 2, și anume, Rafael Câmara.

De ce contează pentru noi rezultatele lui Nikola Tsolov?

Dintr-un motiv foarte simplu. Avem un pilot la granița cu noi care ne poate motiva și demonstra că nimic nu este imposibil. Într-adevăr, pentru performanțe ai nevoie de un buget mare și de susținere puternică din partea sponsorilor și, evident, să aparții

DE VLAD BAICU

unei filiere puternice, precum Red Bull, Academia Ferrari, Mercedes etc., dar contează atât munca, sacrificiile pe care le faci pentru a ajunge la cel mai înalt nivel, cât și dorința de a scrie noi pagini de istorie.

Foto: facebook.com/NikolaTsolovRacing



Nikola Tsolov este mai mult decât un model pentru viitoarele generații de piloți, este un leu într-o arenă dominată de tigri, gheparzi și lupi.

Pentru bulgar urmează un nou circuit, Canada, cu celebrul zid al campionilor, reprezentând o nouă provocare nord-americană pentru el. Multă baftă și *let's go racing!*

Foto: facebook.com/NikolaTsolovRacing



GÂNDURI

Era o seară de vară târzie, stăteam pe balcon cu o bere rece în mână și mă uitam la niște *highlights* vechi pe telefon. Ca de obicei, am ajuns să mă cert singur cu mine despre piloții ăștia: Hamilton, Schumacher, Senna, Vettel, Verstappen, Alonso. Toți monștri, dar fiecare în felul lui și niciodată nu se potrivesc perfect într-un top.

Senna era genul care te speria. Nu conducea, posedea pista. Când ploua, parcă el dicta cum cade apa. Dar era și omul care putea să se calce singur pe burtă din cauza orgoliului. Dacă erai în fața lui, știai că o să încerce să treacă, chiar dacă riscul era prostesc. Avea acea intensitate care te făcea să crezi că F1 e mai mult decât un sport.

Foto: reddit.com



Schumacher era altfel. Rece, calculat, nemilos de eficient. Venea din karting cu o disciplină germană care părea că nu lasă loc de greșală. A transformat Ferrari-ul într-o mașină de război. Dar nu era doar viteză brută, știa exact când să preseze, când să lase, când să-și construiască un avantaj de 0,2 secunde pe tur care să-l facă de neatins.

DE SEARĂ

DE MATEI ALEXANDRU

Foto: wallpaperflare.com



Mulți l-au urât pentru asta. Eu l-am respectat. Era ca un contabil care știa să omoare concurența cu pixul.

Hamilton a venit mai târziu și a schimbat complet jocul. A luat tot ce era bun de la cei dinainte și a pus deasupra o relaxare aparentă, combinată cu o ambiție feroce și o eleganță rară. Șapte titluri nu vin din întâmplare. A știut să se reinventeze, să supraviețuiască perioadelor proaste la McLaren și să stoarcă Mercedes-ul până la ultima picătură, aducând un stil și o conștiință socială care au marcat întreg sportul. Uneori pare că se plânge prea mult, alteori pare că se joacă. Dar, când e motivat, e aproape imposibil de bătut în turul de calificare și rămâne un *benchmark* pentru consistență și talent pur de-a lungul atâtor ani.



Foto: wall.alphacoders.com

Vettel... Vettel a fost copilul minune care a ajuns prea devreme sus. Patru titluri cu Red Bull, apoi a început coborârea. A avut momente de geniu absolut, depășiri curate, curse inteligente. Dar i-a lipsit acea duritate rece pe care o aveau Senna și Schumacher. Când presiunea s-a întesit la Ferrari, s-a văzut că era mai uman decât voia lumea să recunoască. A plecat cu capul sus, fără să se agațe.



Foto: wallpaperflare.com

Alonso e altceva. E vulpea bătrână care refuză să moară. A câștigat două titluri când era copil, apoi a bătut capul de zid ani de zile cu mașini mediocre. Și totuși, mereu a părut cu un pas înaintea tuturor la capitolul inteligență de cursă. Știe să gestioneze pneurile, să anticipeze strategia, să te enerveze până te faci de râs. La Aston Martin încă arată că are mai mult în el decât mulți tineri. E genul care nu se dă bătut nici dacă ar conduce un tractor.



Foto: dreamstime.com

Și apoi e Verstappen. Max e o combinație ciudată între toți. Are agresivitatea lui Senna, disciplina lui Schumacher, talentul brut al lui Hamilton și încăpățânarea lui

Alonso. Plus ceva extra: o nonșalanță olandeză care îl face să pară că nu-i pasă chiar atât de mult, deși știe exact ce face. A transformat Red Bull-ul într-o dinastie și a făcut-o arătând că poate câștiga și când mașina nu e perfectă. Uneori exagerează la limită, alteori e chirurg. E tânăr încă, dar deja pare că aparține aceleiași categorii grele.

Foto: sportphotogallery.com



Nu există un „cel mai bun” clar. Depinde de pistă, de mașină, de epocă, de ce vrei tu să vezi. Senna în ploaie, Schumacher la strategie, Hamilton la calificare și consistență pe termen lung, Alonso la management de cursă, Verstappen la lupta roată la roată. Toți au momente în care par de neatins. Și toți au avut perioade în care au arătat ca niște muritori.

Eu unul? Dacă aș avea o singură cursă și aș putea alege unul din ei la volan, aș sta mult pe gânduri. Ar fi imposibil să aleg unul singur, fiindcă fiecare ar aduce ceva unic și de neegalat în felul lui. Pur și simplu nu se poate decide. Dar n-aș paria împotriva niciunuia.

Așa e cu marii piloți. Nu-i compari ca să alegi un câștigător. Îi compari ca să-ți amintești de ce naiba iubești sportul ăsta.

DE CRISTIAN

Organizarea înainte de cursă

Urmând anunțul că Max va participa la cursă, am decis cu câțiva prieteni să mergem peste weekend să urmărim acțiunea pe circuit. Am stabilit să pornim sâmbătă dimineața spre circuit, stând peste noapte în camping pentru a fi acolo și duminică. Apropiindu-ne de circuit, conducând pe dealurile din regiunea Eifel, entuziasmul începea să crească, anticipând oricând dezvăluirea „Iadului Verde”. Am ajuns în zona liniei de start/sosire a circuitului, unde aglomerația deja se formase. Sute de fani mergeau spre circuit, iar mașinile erau blocate pe drum mergând spre parcare. Am ajuns într-un final la parcare, undeva la 20 de minute de circuit de mers pe jos, și ne-am făcut drumul spre *grandstand-ul* principal al circuitului.

Deși ajunsesem cu 3 ore în avans, zonele principale de urmărit cursa erau ocupate până la capacitatea maximă, accesul fiind restricționat de voluntarii care direcționau fanii. Planul era să mergem în zona de paddock pentru a merge pe circuit înainte de startul cursei (*grid walk*), alături de alți fani. Însă, din cauza volumului masiv de fani, procedurile inițiale au fost schimbate, alături de zonele de acces și alte informații organizatorice. Deși eram într-un canal de WhatsApp cu informații publicate de organizatorii evenimentului, lipsa explicațiilor specifice și a informării voluntarilor a făcut orientarea fanilor un coșmar. Sute de fani, printre care și noi, ne-am găsit umblând pe lungimea de



start/sosire pentru a găsi accesul în interiorul circuitului, primind un răspuns diferit de la fiecare voluntar pe care îl întrebam. Am ajuns într-un final, însă, pentru a intra era nevoie de o brățară pe care o primeam pe baza tichetului la una dintre intrările principale. Neavând destul timp să luăm brățările și să ne întoarcem, am renunțat cu scopul de a ne îndrepta spre primele viraje ale circuitului și a securiza un loc în tribune.

În spatele uneia dintre tribunele principale (vis-à-vis de pit lane) se afla o zonă dedicată fanilor, unde erau amplasate standuri pentru constructori și sponsori. Aici erau expuse diferite mașini, unele au făcut parte din ediții precedente ale cursei, iar altele erau edițiile curente. Printre cele mai populare aflate acolo erau Audi-ul R8 cu numărul 16, Mercedes-ul AMG GT3 cu numărul 3 (mașina lui Max) și monopostul de F1 al lui Max. Printre altele, fanii puteau urmări cursa pe un ecran mare în zona meselor pentru mâncare, iar alte standuri ofereau oportunitatea de a concura și cuceri Nordschleife într-un simulator de curse.



Miezul distracției: cursa

Fiind aglomerată zona de start, am găsit locuri doar după prima șicană a circuitului pentru a urmări startul, tribuna fiind la doar câțiva metri de acțiune. Ajunși acolo, într-un scurt timp, turul de formare începuse, entuziasmul nostru și al restului fanilor fiind palpabil atunci când zgomotul și vibrațiile produse de mașini s-au simțit în tribune. Startul anticipat de toată lumea a fost unul electric, având toate mașinile bară la bară în primul tur, în toate cele 3 grupuri de mașini. Fiind dispersate la câteva minute una de cealaltă, nu a fost niciun moment plictisitor, având mereu mașini care treceau prin zona circuitului GP. Competitivitatea șoferilor și diferența de putere între categorii au creat multe momente de depășire în secțiunea de circuit în care ne aflam, însoțite de sunetul uimitor al mașinilor, cauzat de accelerare, frânare și schimbarea vitezelor.

După câteva ore ne-am mutat spre tribunele principale din zona liniei de start/sosire și primul viraj. Confortul scaunelor și adăpostirea de ploaie au fost un plus în tribunele acoperite, dar diferența cea mai mare s-a simțit în trecerea mașinilor la viteză maximă, în paralel cu acțiunea care se întâmpla în pit lane. Am avut ocazia de a asista la depășirea mașinii Mercedes AMG GT3 (#3), pilotată de Max, asupra Porsche-ului GT3 (#911), pentru preluarea conducerii (*net lead*) cursei după doar 2 ore și jumătate de la start. Momentul neașteptat al depășirii și entuziasmul fanilor au făcut această depășire unul dintre cele mai memorabile momente ale cursei pentru noi. Urmând *stint*-urile uimitoare ale lui Max, a venit momentul schimbării piloților, iar pentru că ne aflam fix în dreptul garajului mașinii (#3), am avut șansa să îl vedem pe Max ieșind din mașină pentru a-i face loc următorului pilot.

Înainte de a ne îndrepta spre camping am vrut să mergem în zona paddock-ului (în spatele boxelor). Ajunși acolo, am fost uimit să văd cât de aproape de garaje puteam sta, având ocazia de a urmări ce se întâmpla în interiorul garajelor care erau deschise. Faptul că umblam între boxe și hotelurile de anvelope, care încălzeau și pregăteau pneurile pentru echipe, a făcut să ne simțim mai aproape de acțiune. Fanii puteau să



cumpere pneuri folosite în cursă ca suvenir, direct de la corturile producătorilor, acestea fiind ștampilate cu harta circuitului. Tot aici am găsit alte mașini expuse și zone ale sponsorilor pentru fani, de unde puteam urmări cursa pe ecrane, mânca și primi produse moca. Am urcat pe clădirea unde se aflau boxele pentru a vedea activitatea din boxe de sus. De aici puteam urmări mecanicii întâmpinând mașinile care intrau la boxe, în timp ce aveam un punct înalt de urmărire a mașinilor care treceau pe linia de start/sosire a circuitului. Am avut ocazia să vedem și să auzim acțiunea din boxe, având mașini care intrau pentru schimb de pneuri și alimentare chiar sub noi.



De-a lungul zilei, indiferent de unde ne aflam, se simțea o unitate aparte între noi. Deși era o evidentă separare între fanii care veniseră pentru prima dată (cu ocazia lui Max, ca și noi) și cei care participă la eveniment de câțiva ani, lucrul care ne unea era entuziasmul pentru motorsport. Exclamam la unison atunci când asistam la depășiri sau urmăream acțiunea pe ecrane, uimiți de ingeniozitatea piloților și a mașinilor. Două tipare în care toți ne alăturam erau vociferarea atunci când Mercedes-ul cu numărul #3, condus de Max, trecea pe lângă noi și aprecierea prin aplauze pentru fiecare tur completat de Dacia Logan cu numărul 300.

Se simțea o bucurie uimitoare în tribune când Logan-ul trecea prin fața noastră sau când asistam la pit stop-urile echipei, având fani care atrăgeau atenția altor fani asupra mașinii de fiecare dată când venea.



Camping noaptea

În jurul orei 21 am decis să mergem să ne instalăm cortul. Având parte de încă un coșmar organizatoric, am ajuns să ne plimbăm cu mașina în trafic în jur de 45 de minute, încercând să găsim o zonă de camping deschisă. Voluntarii ne trimiteau dintr-o parte în alta, dar niciuna dintre zone nu ne primea. Am decis să mergem înapoi spre parcare de unde am venit, văzând că și alți fani și-au stabilit cortul acolo (deși voluntarii ne-au spus că nu putem sta peste noapte). Nu am întâmpinat niciun obstacol și, într-un final, s-a adevărat să merite mai mult, având în vedere că nu am fost nevoiți





să plătim costul de camping și ne aflam la 20 de minute de zona principală a circuitului. Drumul cu mașina spre Brunnchen s-a dovedit a fi un mic highlight, având în vedere că am mers de-a lungul porțiunii drepte a ultimului sector de circuit, practic fiind separați doar de un gard. Asta a creat impresia că ne aflam pe circuit, văzând farurile puternice ale mașinilor de curse și viteza cu care treceau pe lângă noi. Dezavantajul a fost că nu am avut ocazia de a urmări cursa pe porțiunea de circuit Nordschleife. Noaptea a fost una lungă, temperatura fiind aproape de îngheț, iar pământul foarte dur. Însă, un sentiment plăcut a fost sunetul de mașini când mă trezeam în timpul nopții și în toiu dimineții.

A doua zi de cursă

De dimineață am decis să mergem direct la tribuna din fața boxelor pentru a ne securiza locul în anticiparea victoriei mașinii cu numărul #3 și a lui Max, care acum conducea cursa cu zeci de secunde față de locul 2. Am servit cafele la circuit, urmărind mașinile care supraviețuiseră nopții întunecate și reci de la Nürburg. Cursa era mai dispersată, având tot mai rar mașinile care treceau prin față, dar am putut asista Logan-ul intrând la boxe și având servisarea efectuată în fața noastră, confirmare a faptului că a trecut testul nopții. Din păcate, la scurt timp după ce Max a ieșit din mașină, am văzut Mercedes-ul intrând din nou la boxe și fiind împins în garaj, un moment sfâșietor simțit

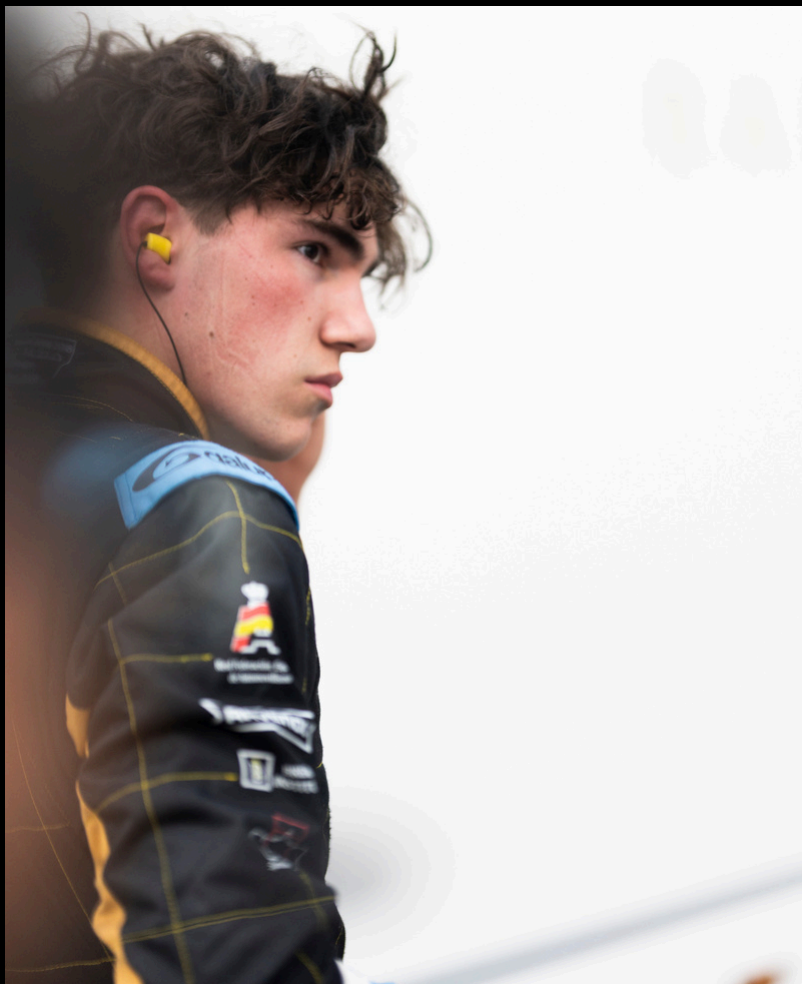
de toți fanii din tribune. Puteam vedea cum fanii părăseau tribuna și locurile se eliberau, în timp ce procesam dezamăgirea că, după 21 de ore, mașina a cedat, furând victoria debutantului Max fără control asupra situației. Atmosfera s-a schimbat brusc și palpabil, atât pentru noi, cât și pentru cei din jur. Am decis să plecăm înainte de final pentru a evita aglomerația și traficul, conștientizând în acel moment diferența dintre cei care veniseră ca suporteri pentru Max și cei care sunt spectatori veterani ai cursei.



Cu toate acestea, pot zice că am fost plăcut surprins de evenimentul cursei. Deși sunt lucruri care pot fi îmbunătățite, atmosfera este una unică față de alte evenimente de motorsport la care am asistat. Distincția vine din partea notorietății circuitului, a provocării cu care piloții se confruntă, dar în special a fanilor, care se simt mai apropiați, o comunitate care pentru o săptămână se adună pentru a urmări efortul și talentul pe care echipele le dispun, având un respect nemaipomenit pentru eveniment ca rezultat al pasiunii pentru motorsport.



LUCA VIȘOREANU



La doar 17 ani, Luca Vișoreanu este deja unul dintre cele mai promițătoare nume ale motorsportului românesc. Triplu campion în Romanian Karting Masters și primul român care a câștigat o cursă în Formula 4 CEZ, Luca continuă în 2026 ascensiunea spre monoposturile mari prin pasul făcut în Eurocup-3, alături de TC Racing, echipa fondată de Thibaut Courtois. După sezoane petrecute în Formula 4 Italia și experiențe importante în competițiile internaționale, tânărul pilot român vorbește despre presiune, sacrificii, obiective și visul care îl împinge înainte în fiecare weekend de cursă. Dincolo de cască și podiumuri, cititorii vor descoperi și latura personală a lui Luca: relația cu familia, copilăria trăită printre circuite, pasiunile din afara motorsportului și mentalitatea care îl ajută să treacă peste momentele dificile.

Q Salut, Luca!
Cât de greu este să te susții financiar într-un astfel de sport? Cât de greu se găsesc sponsori?

În lumea sporturilor cu motor bugetul este foarte important, în primul rând, pentru că este imposibil să concurezi fără el, iar pe măsură ce avansezi în carieră, bugetul crește cu fiecare categorie. Din acest motiv, sponsorii sunt foarte importanți pentru a deschide cât mai multe oportunități și posibilități. Atragerea sponsorilor reprezintă adesea o provocare, deoarece companiile nu doresc întotdeauna să investească în niște categorii atât de mici. Tocmai de aceea, în afara antrenamentelor și a pregătirii pentru curse, contează foarte mult imaginea mea ca pilot și sportiv de performanță pentru a ajunge mai ușor la

potențiali sponsori și să le ofer acestora cât mai mult posibil în cadrul unui parteneriat.

Q Care este cea mai mare provocare tehnică cu care te-ai confruntat într-o cursă: setările mașinii, condițiile meteorologice, pneurile, strategia?

Cred că cea mai mare provocare de până acum a fost chiar la cursa pe care am câștigat-o pe Red Bull Ring. Cursa a fost una marcată de ploaia care a căzut chiar înainte de start, iar toți piloții au decis să treacă pe pneuri de ploaie. Atunci mi-am asumat riscul și am rămas pe pistă pe slick-uri. Am riscat mult la început, dar am simțit că aceasta este cea mai bună strategie pentru noi. Sincer, am avut unele emoții pentru că toată lumea a trecut pe pneuri de ploaie și mă gândeam dacă noi am luat decizia corectă, dar în final am făcut o treabă excelentă.

Practic, într-o cursă sunt multe provocări și tocmai de aceea este important să ai încredere în deciziile tale pentru a găsi cele mai bune soluții de fiecare dată.

Q Tot tu spuneai că, pe măsură ce avansezi la nivel competițional, pregătirea necesară este din ce în ce mai complexă, așa încât am vrea să știm cum te pregătești mental și fizic pentru asta?

Programul meu zilnic include antrenamente fizice speciale care mă ajută să fac față solicitărilor din mașina de curse. Acesta este adaptat provocărilor pe care la întâlnesc pe pistă și astfel încerc să devin și mai rapid având o pregătire fizică și mentală cât mai bună. Lucrez cu o echipa experimentată în motorsport, fac multe exerciții de coordonare și îmbunătățire a reflexelor, dar și exerciții de concentrare, anduranță și lista continuă. Pregătirea mentală contează enorm, așa că lucrez foarte mult și la acest capitol. La asta se adaugă și orele petrecute în simulator. Este multă muncă, e nevoie de antrenament continuu, dar este o parte importantă a pregătirii pentru a fi printre cei mai rapizi pe circuit.



Q Pentru tine, 13 s-a dovedit a fi o zi cu noroc și mă refer aici la 13 martie 2025, atunci când ai urcat pe Red Bull Ring pe cea mai înaltă treaptă a podiumului, devenind astfel primul pilot român care obține o victorie în Formula 4 CEZ (Central European Zone). Ce sentimente ai avut atunci, în special la intonarea imnului României?

Sincer, nu am realizat atunci că era o zi de 13. Poate ar trebui să fie mai multe curse programate într-o zi de 13 pentru că mie nu mi-a adus ghinion deloc. 😊 Am trăit o senzație specială pentru că a fost prima mea victorie într-o cursă de Formula 4. Am avut multe emoții când s-a intonat imnul României și am fost mândru că am putut să urc pentru cea mai înaltă treaptă a podiumului și să reprezint țara mea cu succes într-o competiție din lumea sporturilor cu motor.

Q Cum crezi că ar putea deveni și mai popular motorsportul în țara noastră?

Cred că Formula 1 a devenit o competiție foarte populară în România și sunt din ce în ce mai mulți copii care își doresc să participe la curse. Este important, însă, să se construiască mai multe circuite, să existe campionate de karting puternice, pentru că așa începe totul. Cred că trebuie să profităm și noi de popularitatea Formulei 1 și să ne inspirăm de ceea ce fac țările cu tradiție în lumea sporturilor cu motor la acest nivel pentru a fi cât mai ușor să practici acest sport.

Q Ce i-ai spune unui tânăr din România aflat la început de carieră în motorsport? Dar familiei acestuia?

Tânărului i-aș spune că este nevoie de foarte multă perseverență, maturitate și încredere. Răbdarea și consecvența sunt din nou importante pentru că în acest sport sunt multe momente dificile și care nu țin de tine, este un drum lung și la un moment dat rezultatele vor veni. Familiei i-aș spune că este unul dintre cele mai scumpe sporturi, așa că bugetul este foarte important și este incredibil de greu fără el.

Q Ai făcut pasul în Eurocup-3, ultimul prag înainte de Formula 3, într-un sezon pe care chiar tu l-ai numit esențial pentru viitorul tău. Ce obiective concrete ți-ai setat pentru 2026 și ce ar însemna, pentru tine, să consideri acest an un succes?

Cu siguranță rezultatele bune m-ar ajuta enorm și sper că voi reuși să termin cât mai des în top 10. În același timp, este foarte important să învăț cât mai mult, să mă acomodez cu mașina și să acumulez cât mai multă experiență pentru că vreau să fiu pregătit cât mai bine pentru momentul în care voi face pasul spre Formula 3.

Q După parcursul din Formula 4, ai ales să continui alături de TC Racing, echipa fondată de Thibaut Courtois. Cum a fost procesul găsirii unei noi echipe și cât de mult a contat pentru tine faptul că intri într-un proiect construit de un sportiv de top dintr-un alt domeniu?

Am ales să concurez anul acesta pentru echipa TC Racing, deoarece este o echipă care își dorește să progreseze și are în componență oameni profesioniști care mă pot ajuta să învăț cât mai mult în această fază a carierei mele. Mai mult decât atât, Thibaut Courtois este și el foarte pasionat de acest sport și își dorește să crească cât mai mult echipa și cred că numele său



dă o valoare și mai mare acestui proiect.

Q Pe ce circuit ți-ar plăcea să concurezi și împotriva cui?

Mi-ar plăcea mult să concurez pe circuitul de la Monaco împotriva lui Lewis Hamilton.

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

Ținând cont de cât de greu este să ajungi în Formula 1, mi-ar plăcea să concurez pentru orice echipă. Dacă însă aș putea să aleg eu una, atunci aceasta ar fi Mercedes.

Q Care este pilotul din întreaga istorie a Formulei 1 cu care consideri că te asemeni cel mai mult?

Kimi Räikkönen.

Q Din ceea ce știm despre tine, se pare că ți se aplică vorba aceea conform căreia învățăm mai multe din eșecuri decât din succese. Spun asta văzând din declarațiile tale cum te raportezi la experiențele mai puțin reușite de pe circuit, dar nu numai. Cu siguranță această mentalitate te-a ajutat să progresezi și să obții performanțele remarcabile pe care toți le știm. Ceea ce am vrea să aflăm este cine te sprijină din punctul ăsta de vedere? Cine și ce te ajută să nu te lași doborât de greșeli? Am în jurul meu familia, care mă susține în tot ceea ce fac, iar asta este cel mai important pentru mine. Ceea ce mă ajută, însă, să nu mă las doborât de greșeli este propria pasiune și dorința de a ajunge cât mai sus în acest sport.



Q Ce sacrificii a trebuit să faci până acum pentru această carieră? Ce îi lipsește cel mai mult adolescentului Luca și ce i-a lipsit copilului, având în vedere că faci asta de la 8 ani?

Nu pot să zic că simt că am sacrificat ceva, deoarece asta este ceea ce îmi place să fac. Uneori poate este complicat să îmbin sportul cu școala, nu am timp liber aproape deloc, poate am mai ratat unele evenimente, dar în niciun caz nu le văd ca pe niște sacrificii. Dimpotrivă, sunt recunoscător că pot să-mi urmez visul.

Q Se pot lega prietenii adevărate între piloți sau rivalitatea este atât de mare încât nu lasă loc pentru așa ceva?

Cu siguranță se pot lega prietenii foarte bune între piloți chiar dacă uneori rivalitatea este foarte mare, mai ales între coechipierii. Dar la fel de ușor cum se pot lega prietenii, se pot și transforma în cele mai mari rivalități. Nu toți piloții dintr-un campionat îmi vor fi prieteni, dar există un respect foarte mare între noi și asta îmi place foarte mult.



Q Știm că alimentația este foarte importantă pentru un sportiv, dar cu siguranță ai și plăceri „vinovate” sau amintiri legate de mâncarea preferată. Care este gustul copilăriei pentru tine?

Cu siguranță, alimentația face parte din programul meu de pregătire în afara pistei și este strâns legată de sesiunile de antrenamente. Sunt atent la ceea ce mănânc, iar mâncarea românească îmi amintește de copilărie cel mai mult și este mâncarea mea preferată.

Q Ce alte pasiuni ai în afara sportului cu motor, cum îți place să faci în timpul liber?

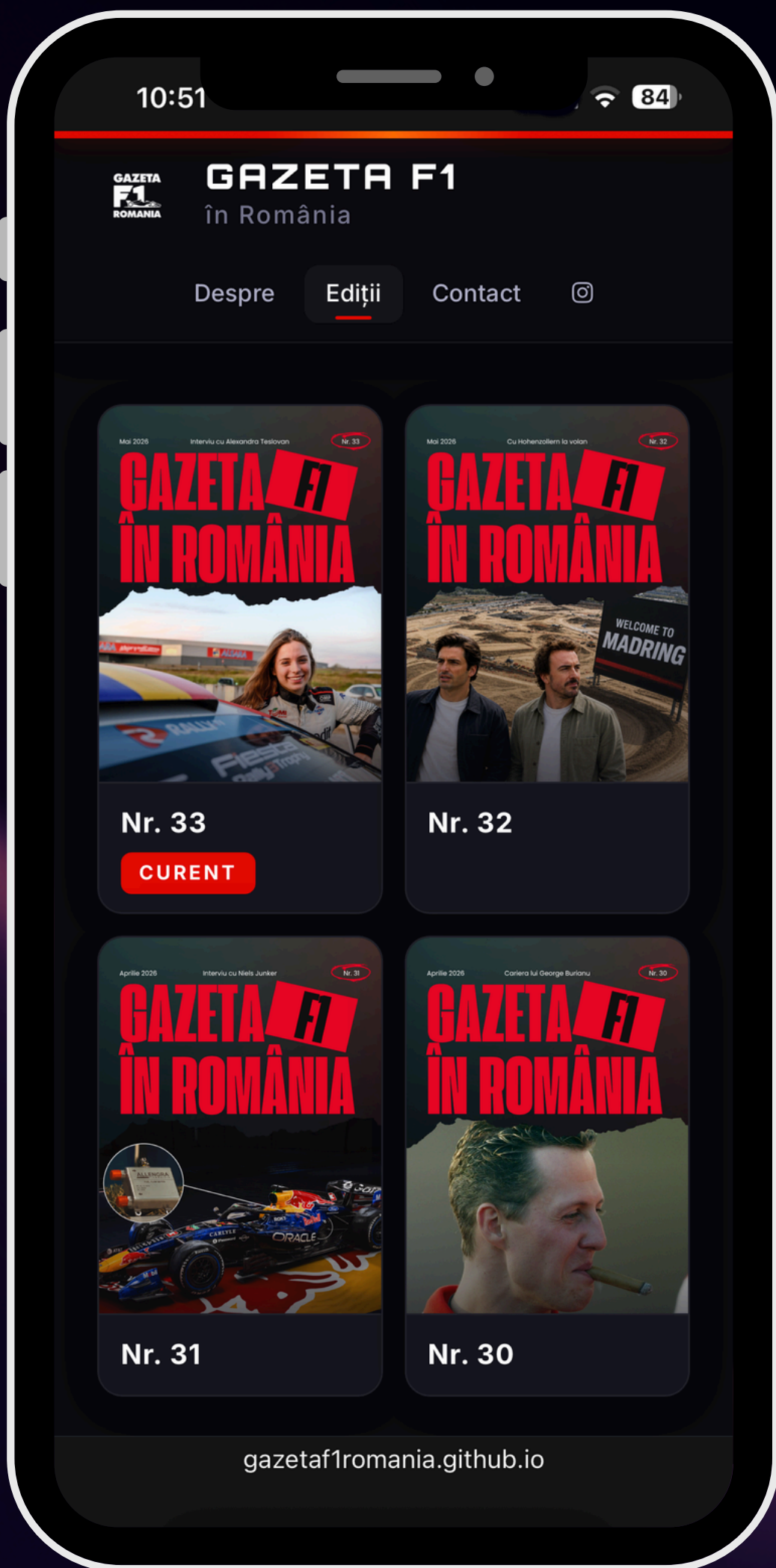
Îmi place mult baschetul și ciclismul montan, așa că, oarecum, cele două pasiuni fac parte și din antrenamentele mele pentru curse. Îmi place mult și automodelismul și de câte ori am ocazia particip și la competițiile cu mașini radiocomandate.



Q Dacă nu ai fi fost pilot, ce altceva ți-ar fi plăcut să faci?

Sincer, nu m-am gândit niciodată serios la ce altceva mi-ar fi plăcut să fac pentru că ceea ce fac acum este ceea ce îmi place să fac cel mai mult și acum mă concentrez 100% să obțin rezultate cât mai bune și să îmi îndeplinesc visurile.





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.