

Mai 2026

Interviu cu Valentin Răducan

Nr. 35

GAZETA **F1** ÎN ROMÂNIA



PARFUM DE

Asemănările tulburător de elegante dintre un monopost de F1 și o femeie frumoasă

Există bărbați care spun că iubesc viteza. Alții spun că iubesc femeile. Puțini au curajul să recunoască adevărul: cele două pasiuni funcționează după aceleași reguli. Un monopost de Formula 1 și o femeie superbă au mai multe în comun decât ar admite vreodată un inginer din paddock sau un gentleman. Ambele sunt construcții sofisticate, imposibil de înțeles, complet și capabile să-ți accelereze pulsul înainte să scoți primul cuvânt. Diferența este că monopostul îți distruge bugetul oficial. Femeia elegantă îl distruge și pe cel emoțional.



Foto: formulaonehistory.com

Aerodinamica seducției

În Formula 1, fiecare linie există cu un scop. Nimic nu este desenat întâmplător. O curbă de aripă poate aduce două zecimi pe tur. O suprafață modelată greșit poate transforma victoria într-un dezastru televizat. Exact ca o apariție feminină

F(EMEIE)1

DE MV3P

memorabilă. O femeie care intră într-o încăpere nu merge. Ea generează flux de aer. Privirile se lipesc de ea precum monoposturile de sol în *ground effect era*. Conversațiile pierd aderență. Dacă în F1 aerodinamica produce *downforce*, în viața reală frumusețea produce altceva: tăcere. Acea tăcere scurtă în care un bărbat uită ce voia să spună și se uită la pahar ca un pilot care tocmai a ratat punctul de frânare. Când în sfârșit vorbesc, bărbații devin brusc ingineri amatori, analizând unghiuri, detalii și probabilități fără să înțeleagă nimic concret.



Suspensia: arta de a absorbi șocurile

Un monopost performant nu câștigă doar prin putere, ci și prin felul în care absoarbe imperfecțiunile circuitului. O femeie elegantă face exact același lucru cu lumea. la peste picior replici slabe, filtrează ego-uri masculine, zâmbește diplomat la glume reciclate și continuă să înainteze cu o grație pe care nici cel mai bine setat sistem de suspensie n-ar putea-o reproduce. În Formula 1, dacă suspensia cedează, mașina devine imposibil de controlat. În relații, dacă răbdarea cedează, devine imposibil de dormit pe partea dreaptă a patului.

Foto: abc.net



Temperatura ideală

Anvelopele de Formula 1 funcționează perfect într-o fereastră foarte precisă de temperatură. Prea reci, nu oferă aderență. Prea fierbinți, se degradează dramatic. Bărbații experimentați știu că același principiu se aplică și în conversațiile cu femeile. Dacă ești prea rece, pari indiferent. Dacă ești prea intens, pari suspect. Trebuie găsit acel echilibru fin între mister și interes, exact ca un pilot care știe când să atace și când să conserve pneurile. Lewis Hamilton poate gestiona softurile peste 25 de tururi. Un bărbat matur încearcă să gestioneze un „Bine.” primit pe WhatsApp fără să intre în panică. A doua variantă este, statistic, mai dificilă.

Foto: dailymail.com



Telemetria feminină

Inginerii de Formula 1 monitorizează absolut tot: temperaturi, presiuni, consum, vibrații, uzură. O femeie observă aceleași lucruri fără laptop. Știe dacă ai ezitat o jumătate de

secundă înainte să răspunzi. Știe dacă ai privit discret spre masa vecină. Știe dacă parfumul de pe cămașă nu este al ei. Și, asemenea unui director tehnic italian, nu va spune nimic imediat. Va lăsa datele să se acumuleze. Apoi, într-un moment aparent liniștit, va deschide discuția cu celebra formulă: „Vrei să vorbim puțin?”. În acel moment orice pilot ar prefera o pană la 320 km/h.



Și apoi există sunetul

Orice pasionat adevărat de Formula 1 îți va spune că există ceva aproape senzual în sunetul unui monopost care trece în plină accelerație. Nu este doar zgomot. Este vibrație. Este promisiune. Este adrenalina transformată în muzică mecanică. La fel, există femei care nu intră într-o încăpere, ele schimbă frecvența încăperii. Uneori printr-un parfum discret. Alteori prin felul în care își aranjează părul. Sau prin acea combinație imposibil de definit dintre inteligență, feminitate și siguranță de sine. Și, exact ca în Formula 1, magia nu stă niciodată într-un singur element. Ci în armonia perfectă dintre toate.



Monoposturile și tocurile au aceeași filozofie

Ambele sunt construite absurd de aproape de asfalt. Ambele par imposibil de controlat pentru cine nu are experiență. Și ambele devin spectaculoase exact când sunt conduse cu încredere. Există ceva aproape poetic în felul în care o femeie sigură pe ea merge pe tocuri, la fel cum există magie în felul în care un pilot atacă un viraj rapid fără să ridice piciorul de pe accelerație. Din exterior pare simplu. În realitate, este un dans perfect între risc și control.



Aripa spate „Macarena”

În Formula 1 modernă aripa spate este o capodoperă de seducție inginerescă. Mai ales acele modele flexibile care, la viteze mari, par că dansează subtil în aer, aproape provocator, ca și cum monopostul ar avea propria coregrafie. Fanii au botezat unele dintre ele „Macarena” (recunoaște, ai fredonat un pic).

Și sincer... comparația cu feminitatea vine natural. Pentru că există femei care nu trebuie să facă gesturi mari pentru a destabiliza complet atmosfera. O mișcare discretă a șoldului. O întoarcere lentă a privirii. O rochie care pare să sfideze legile aerodinamicii exact cât trebuie. La fel ca aripa spate de Formula 1, adevărata artă nu stă în exagerare, ci în acel joc fin dintre control și libertate. Prea rigidă și totul devine rece. Prea flexibilă și riști descalificarea. Dar când echilibrul este perfect... toată lumea observă. Inclusiv rivalii.



Calificările și prima întâlnire

În Formula 1 calificările sunt seducție pură. Totul este despre impresia perfectă pe un singur tur. Rezervor gol. Anvelope noi. Zâmbet impecabil. Toată lumea pare mai rapidă, mai strălucitoare și mai bine pregătită decât este în realitate. Abia cursa de duminică arată adevărul: cine are consistență, cine rezistă sub presiune și cine începe să se plângă după primele două

viraje ale vieții. Prima întâlnire este Q3. Relația începe abia după primul pit stop emoțional.

Monaco și femeia imposibilă

Circuitul stradal din Monaco este îngust, elegant, periculos și absurd de greu de cucerit. Exact ca anumite femei. Toată lumea visează la ele. Puțini reușesc să le înțeleagă. Și chiar și cei care au succes ies de acolo transpirați, epuizați și convinși că au trăit ceva irepetabil. Iar partea fascinantă este că nimeni nu ezită să încerce din nou anul următor.



Ultimul tur

Și poate cea mai frumoasă asemănare dintre un monopost și o femeie rămâne aceasta pentru că niciunul nu poate fi explicat complet în cifre. Poți măsura viteza, cuplul, temperatura, apăsarea aerodinamică. Poți descrie culoarea ochilor, parfumul, eleganța unei rochii negre. Dar niciun tabel de telemetrie și nicio poezie nu vor surprinde exact acel moment când inima accelerează fără avertisment. Momentul acela scurt și perfect în care auzi în depărtare un monopost coborând o linie dreaptă... sau simți că o femeie tocmai ți-a schimbat direcția vieții fără să atingă volanul.

Campionii mondiali și femeile pe care nu le uiți niciodată

În Formula 1 pentru un titlu mondial ai nevoie de talent, nervi de oțel, inteligență, rezistență psihică și capacitatea rară de a

rămâne elegant sub presiune. Exact ca în cazul femeilor care devin imposibil de uitate. Există frumuseți care atrag priviri pentru o clipă, la fel cum există monoposturi rapide într-un singur weekend. Dar adevăratele câștigătoare sunt cele care rezistă un sezon întreg în memoria unui bărbat. Cele care știu când să accelereze și când să tacă. Când să lupte și când să lase misterul să câștige cursa. Cele care nu au nevoie să demonstreze permanent ceva, pentru că prezența lor are deja siguranța unui număr 1 pe monopost. Iar un bărbat care întâlnește o asemenea femeie înțelege brusc de ce un titlu mondial se sărbătorește cu lacrimi, șampanie și mâinile tremurânde pe trofeu. Pentru că unele victorii nu sunt despre viteză. Sunt despre cine rămâne lângă tine după ultimul tur.



Final de cursă

Poate că tocmai de aceea Formula 1 și femeile frumoase fascinează atât de mult. Ambele reprezintă forme diferite ale perfecțiunii imposibile. Le privești și știi că în spatele eleganței există muncă, precizie, nerv, risc și caracter. Ambele pot fi delicate și devastatoare în aceeași secundă. Ambele îți pot oferi cea mai frumoasă senzație din lume sau cea mai scumpă lecție. Iar când noaptea cade peste circuit, luminile boxelor se sting încet și în aer rămân doar mirosul de benzină încinsă și o urmă fină de parfum feminin... înțelegi ceva important: Unii oameni trăiesc pentru destinație. Alții pentru cursă. Cei norocoși le întâlnesc pe amândouă în aceeași privire.

ESENȚA LUI

Evoluția unui pilot care a simplificat Formula 1

Max Verstappen a ajuns în Formula 1 cu un profil rar: foarte tânăr, foarte rapid și foarte direct în stilul de pilotaj. De la început, diferența față de alți piloți nu a fost doar viteză, ci modul în care abordează duelurile roată la roată, fără ezitare și fără un proces de adaptare gradual tipic debutanților.



În primii ani, acest stil a fost vizibil în aproape fiecare weekend. Existau momente de performanță clară, dar și situații în care agresivitatea în dueluri ducea la incidente sau pierderi de poziții. Cursa de la Monaco din 2015 este adesea menționată ca exemplu al acelei perioade: rapiditate evidentă, dar lipsa de finețe în gestionarea unor situații de cursă complexe.



VERSTAPPEN

DE MATEI ALEXANDRU

În această etapă, Verstappen era un pilot definit mai mult de reacție decât de control.

Pe măsură ce experiența s-a acumulat, stilul său a început să se stabilizeze. Nu prin schimbări bruște, ci prin reducerea progresivă a greșelilor și printr-o mai bună înțelegere a momentelor în care riscul este necesar și a celor în care nu este.

Sezonul 2021 a reprezentat un punct important în această evoluție. Lupta pentru campionat a fost intensă pe tot parcursul anului, iar curse precum Silverstone și Monza au evidențiat cât de fină devenise linia dintre duel sportiv și interpretarea limitelor regulamentului. A fost un sezon în care presiunea constantă a scos la suprafață atât agresivitatea, cât și capacitatea de adaptare în situații limită.



Din 2022 încolo, schimbarea a devenit mai evidentă din perspectiva rezultatelor și a modului în care erau obținute.

În această perioadă, Verstappen a început să fie asociat mai mult cu controlul curselor decât cu lupta directă. În numeroase weekenduri, diferența s-a făcut în ritmul de cursă, consistența și gestionarea pneurilor, nu în dueluri spectaculoase.

Curse precum Suzuka 2023 și Spa 2023 ilustrează această etapă. Starturi curate, ritm stabil pe parcursul *stint*-urilor și capacitatea de a menține un avantaj fără variații majore în performanță. În aceste situații, cursa a fost mai puțin despre reacție și mai mult despre execuție.

Un alt aspect important în această perioadă este eficiența în cursele pornite din poziții mai puțin favorabile.

Brazilia 2024 este un exemplu relevant, unde recuperarea pozițiilor a fost realizată printr-un ritm constant și o gestionare precisă a traficului și a strategiei. Nu a fost o cursă definită de momente spectaculoase individuale, ci de acumulare progresivă de performanță pe durata întregului Grand Prix.



Privit în ansamblu, evoluția lui Verstappen în Formula 1 poate fi descrisă ca o tranziție de la un pilot bazat pe risc și instinct la unul bazat pe control și eficiență.

În primii ani, accentul era pus pe capacitatea de a câștiga poziții în dueluri directe, uneori cu un grad ridicat de risc. În prezent, accentul s-a mutat pe reducerea erorilor și pe maximizarea fiecărei situații în care există avantaj competitiv.

Această schimbare explică și percepția generală asupra stilului său actual. În locul variabilității tipice începutului de carieră, apare o constanță ridicată a performanței. În momentele în care pachetul tehnic este competitiv, cursele tind să fie controlate într-un mod foarte direct.

Foto: planetf1.com



În acest context, Verstappen nu mai este definit de momente izolate de risc sau eroare, ci de capacitatea de a transforma avantajul într-un rezultat final cu un grad ridicat de predictibilitate.



Evoluția sa reflectă, în cele din urmă, una dintre realitățile moderne ale Formulei 1: la nivel de top, diferențele nu mai sunt făcute doar de viteza pură, ci de modul în care aceasta este gestionată pe parcursul întregului weekend.

PERSONALITAS VINCIT

Ce tip de pilot Formula 1 ești în funcție de personalitatea ta?

De la Aristotel, care spunea că „suntem ceea ce facem în mod repetat”, până la psihologia modernă, ideea de personalitate a fost mereu o încercare de a înțelege de ce oamenii gândesc, simt și acționează diferit. Filosofi și gânditori precum Immanuel Kant sau Carl Jung au încercat să explice tiparele ascunse din spatele comportamentului uman, sugerând că fiecare persoană are o structură interioară unică, dar recognoscibilă.

Acest quiz pornește de la aceeași idee: personalitatea ta poate fi „citită” prin alegerile pe care le faci.

Ai 10 întrebări, iar la fiecare răspuns vei primi un anumit punctaj. La final, aduni punctele și afli cu ce pilot de Formula 1 semeni cel mai mult. Nu există răspunsuri corecte sau greșite, doar stiluri diferite de a gândi, la fel ca pe grila de start din F1.

1. Îți pică internetul fix înainte de startul cursei. Ce faci?

A) Încep să țip la router, îl trântesc, eventual îi dau foc.

+1 punct

B) Mă uit calm pe geam și îmi accept destinul.

+3 puncte

C) Scot hotspot, cablu, satelit, magie neagră. O rezolv eu cumva.

+2 puncte

DE CRISTINA



Foto: Pinterest

2. Prietenii tăi întârzie 40 de minute la F1-Watchparty.

A) Îi sun non-stop și le țin un discurs despre disciplină.

+4 puncte

B) Fac meme-uri cu ei și râd toată seara.

+2 puncte

C) Plec fără ei. Dacă vin, bine. Dacă nu... și mai bine.

+3 puncte

3. Cineva îți spune că ai greșit, dar tu știi că ai dreptate.

A) Intru în mod Verstappen și mă cert 20 de minute.

+1 punct

B) Zâmbesc cu diplomație și mă răzbun fiind perfect data viitoare.

+5 puncte

C) „Haha, da, oricum...” și uit în 3 secunde.

+2 puncte

4. Primești un mesaj cringe la 2 noaptea.
 A) Dau screenshot la toți prietenii instant.
+2 puncte
 B) Analizez mesajul ca Schumi analizând reguli FIA.
+4 puncte
 C) Las seen și merg la somn.
+3 puncte
5. Ai câștigat un concurs important.
 A) Sar, urlu, alerg prin casă ca un tifosi când prinde Ferrari podium.
+1 punct
 B) Apelez la nonșalanță și atât.
+3 puncte
 C) Mulțumesc tuturor, inclusiv vecinului de la 3.
+5 puncte



6. Cineva îți fură mâncarea din frigider.
 A) Încep investigația completă. ADN, amprente, tot.
+4 puncte
 B) „It's just food.”
+3 puncte
 C) Declar război.
+1 punct



7. Cum reacționezi când faci o gafă în public?
 A) Fac eu glume primul, pentru a nu face alții.
+2 puncte
 B) Mă prefac că a fost intenționat.
+1 punct
 C) Dispar din existență pentru 48h.
+4 puncte
8. Ce energie ai într-un grup?
 A) Gremlin hiperactiv care creează haos.
+2 puncte
 B) Lider natural fără să încerc prea mult.
+1 punct
 C) Observator misterios care vorbește rar, dar are dumele și hazul la el.
+3 puncte
9. Cum conduci în jocurile video?
 A) Agresiv. Frânele sunt opționale.
+1 punct
 B) Curat și calculat.
+5 puncte
 C) Haotic, dar cumva merge.
+2 puncte

10. Dacă ai avea un team radio F1 în viața reală, ce ai spune cel mai des?

A) „WHY IS EVERYONE SO SLOW?”

+1 punct

B) „Leave me alone, I know what I'm doing.”

+3 puncte

C) „Guys... guys... this is actually kinda funny.”

+2 puncte



Rezultate:

12-16 puncte

Ești ultra-competitiv, încăpățânat și probabil transformi orice joc casual într-un campionat mondial.

Tu nu „participi”. Tu vii să domini.

Tipul de pilot:

Max Verstappen

Fernando Alonso

Michael Schumacher

17-21 puncte

Ești haos controlat. Foarte meme-able.

Probabil râzi în situații în care nu ar trebui și faci atmosfera mai bună fără efort.

Tipul de pilot:

Lando Norris

Yuki Tsunoda

Andrea Kimi Antonelli

22-26 puncte

Calm, sarcastic, low-maintenance.

Tu ești genul care poate spune 3 cuvinte și totuși să fie cel mai amuzant din cameră.

Tipul de pilot:

Kimi Räikkönen

Nico Hülkenberg

Valtteri Bottas

Oscar Piastri

27-31 puncte

Perfecționist, inteligent, strategic.

Probabil corectezi oamenii automat și ai un Excel mental pentru orice.

Tipul de pilot:

Sebastian Vettel

George Russell

Niki Lauda

32-36 puncte

Carismatic, emoțional, dramatic uneori, dar foarte iubit.

Ai energie de personaj principal și probabil muzica ta preferată sună cinematic.

Tipul de pilot:

Lewis Hamilton

Charles Leclerc

Ayrton Senna

37-40 puncte

Rece sub presiune, calculat și aproape enervant de competent.

Tu nu faci haos, tu îl organizezi.

Tipul de pilot:

Alain Prost

Nico Rosberg

Jenson Button

Stimați cititori, aici se încheie acest quiz! Indiferent ce rezultat v-a ieșit, important e că acum știți dacă în trafic sunteți Verstappen pe radio sau Räikkönen la interviuri. Fiecare are puțin „main character energy” de Formula 1.

VALENTIN RĂDUCAN



Q De unde a pornit pasiunea dumneavoastră pentru sporturile cu motor și ce încă vă ancorează în ea?

Mi-au plăcut motoarele de când mă știu, la fel cursele auto (și nu numai), îmi place să cred că sunt o fire competitivă. Am făcut sport toată viața și consider asta un atu major. Când eram copil, în garajul familiei de la țară se găseau o Dacia 1300 din 1975 (mașina mamei, ce acum este la recondiționat, urmând a deveni mașină clasică certificată) și două motociclete, o Mobra de 80cc și un MZ 350 ale bunicului meu. Consider că am fost într-un fel privilegiat pentru acea epocă, având acces la câteva reviste auto franceze din anii '80.

Avocat de profesie și analist de Formula 1 din pasiune, Valentin Răducan este portretizat pe site-ul racinglife.ro ca fiind „cel mai fin analist al F1 și probabil cel mai bine informat când vine vorba de istoria acestui sport și a curselor de Grand Prix. Licențiat în istorie și drept, și-a format astfel un stil analitic foarte plastic, cu rădăcini care coboară până la Sammy Davis Jr., Giovanni Canestrini, Rodney Walkerley, Denis Jenkinson și de ce nu, al nostru Jenny Dumitrescu. Pentru el există patru vârste ale evoluției GP Racing-ului, fiecare exemplificată de etalonul acesteia în mânăuarea volanului: Georges Boillot, Bernd Rosemeyer, Jim Clark, Michael Schumacher. Detestă superficialitatea în abordare (de la documentare la prezentarea unui subiect) și părerologia de rețele sociale. Pasionat dintotdeauna de istoria militară, literatură (cu înclinație către cea literatură franceză, de la Renaștere la Simbolism), sport și bineînțeles cărți.”

Dacă nici asta nu te face curios să explorezi cele peste 600 de articole scrise de el, interviul de față cu siguranță o va face.

(*Sport Auto* a lui Jabby Crombac, *L'Automobile Magazine*), în timp ce în bibliotecă aveam aproape toată colecția Almanah Auto și trei cărți ale lui Dumitru Lazăr din anii '70. Probabil că declanșatorul a fost un articol comemorativ dedicat lui Enzo Ferrari scris de Dumitru Lazăr pentru Almanah Auto 1989, urmat de un lung articol de tip autobiografie scris de Petre Cristea în aceeași ediție a almanahului... La 30 de ani distanță am scris singurul text riguros documentat (și foarte lung) dedicat celui mai mare pilot român, realizat după luni petrecute în biblioteci, arhive și în discuții cu persoane care l-au cunoscut (inclusiv Marin Dumitrescu)... Apoi, când

Universul Copiilor a început să publice într-un număr din 1991 câteva imagini cu monoposturile de F1 ale sezonului 1990, însoțite și de mici texte de prezentare, chimia a fost completă și nu mai știu din ce motiv am devenit fan Ferrari și Alain Prost (poate are legătură cu articolul lui D. Lazăr din 1989).



Q Cum se vede Formula 1 din perspectiva de comentator față de cea de simplu fan?

Nu mă consider propriu zis comentator de F1/motorsport, niciodată nu am făcut-o. Mai degrabă mă regăsesc în postura de analist și istoric al fenomenului. Oportunitatea, privilegiul de a ajunge în cabină o datorez prietenului meu Berti Panaiot, care mi-a oferit șansa de a-l acompaña în 2017. Dar, una peste alta, comentatorul/jurnalistul/analistul trebuie să păstreze un grad ridicat de obiectivitate, să fie imparțial și să ofere informații de calitate în mod coerent, evitând superficialitatea și cancanul. Din păcate, aceste două aspecte au devenit mai pregnante în era actuală față de trecut. Vremuri... Fan pot spune că sunt din 1990, deși prima cursă vizionată a fost în 1991 (atunci au început transmisiile la Televiziunea Română, era epoca premergătoare televiziunii prin cablu). Fanul se poate manifesta zgomotos, este prin definiție subiectiv (oricine este până la urmă). Când ești comentator TV trebuie să fii conștient că spusele tale sunt ascultate de zeci sau sute de mii de oameni și devii fără să vrei formator de opinie...

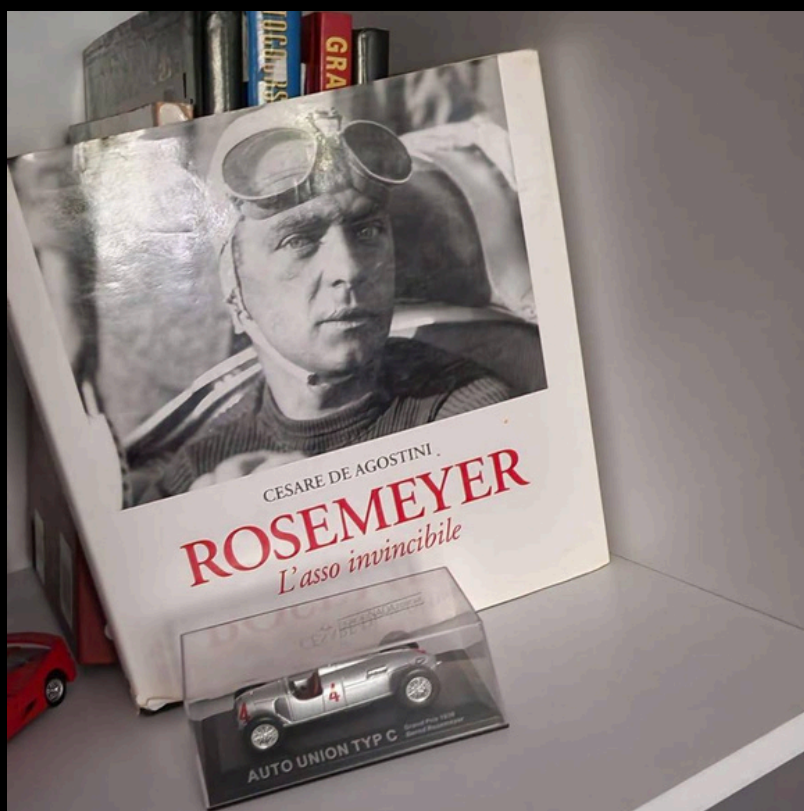
Q Care sunt cele mai dificile momente din cabina de comentariu și cum reușiți să treceți peste ele?

Cu pregătire temeinică, inspirație și noroc se pot evita momente așa zis dificile. Dar toată lumea face greșeli. A fi comentator de F1 în România diferă însă mult în raport cu a fi comentator SKY F1, de exemplu. Astfel că, nefiind aproape niciodată la fața locului și neavând în spate o întreagă rețea informațională, când apar momente tensionate sau contradicții în desfășurarea evenimentelor de pe pistă, este ceva mai dificil să afli detalii așa rapid. De aceea e bine să existe mereu un cuplu de comentatori. Unul care să răsfoiască rapid Regulamentul (tehnic, sportiv, financiar) și să stea cu un ochi pe fluxul informațional, iar celălalt să țină telespectatorii conectați. Chiar și limitați de cele expuse mai sus, consider că am oferit informații și detalii tehnice și sportive peste nivelul uzual. Iar în ce privește partea de istorie a fenomenului, mergând chiar până la originile din 1894/95, noi nu am fost cu nimic mai prejos, ba dimpotrivă. De-a lungul timpului am invitat mai mulți fani în cabina și astfel au putut vedea de la fața locului cum stau lucrurile, care sunt limitările cu care se confruntă un comentator, dar și metode de abordare etc.



Q Sunteți avocat de profesie și comentator din pasiune, două lumi care par diferite, dar cer rigoare și claritate. În ce fel v-a modelat profesia de avocat modul în care analizați Formula 1 și comunicați cu publicul?

Avocatura este profesia de bază. Dar înainte de a fi licențiat în drept, am absolvit Facultatea de Istorie - Universitatea din București, promoția 2003. Deci pot fi numit, cu indulgență, și istoric. Consider că formația de istoric (cu tot ce ține de asta), șlefuită încă din anii de școală și liceu în care participam la multiple olimpiade a avut un impact mai mare asupra modului în care scriu și analizez F1 și istoria curselor, așa cum înclinația către literatura antică, apoi cea clasică și cea realistă, a influențat stilul de scris. În combinație cu profesia de avocat, asta a anulat superficialitatea din abordare și a creionat o manieră pe care o consider riguroasă, bazată pe documentare adecvată. Citind articolele mele - în special cele de istorie a GP-urilor, dar și biografiile câtorva dintre cei mai mari piloți, de la Boillot la Schumacher, veți găsi la finalul fiecăruia o bibliografie vastă. Iar cunoscătorii pot observa anumite influențe venind de la marii istorici (cu precădere Tucidide, Polibi, Titus Livius, Machiavelli, Voltaire, Mommsen), dar și de la marii jurnaliști de motorsport (Rodney Walkerley, Jenks, G. Canestrini, De Agostini, N. Roebuck, C. Nixon).



Cum se trăiește o cursă live, la circuit, ce impresii v-a lăsat trăirea pe viu a motorsportului?

Prima cursă la care am fost, Hungaroring 1998, marcată de acea victorie faimoasă a lui Michael Schumacher, a produs asupra adolescentului de atunci o impresie unică, ce nu poate fi comparată cu nimic din ce am trăit ulterior. Iar sunetul motoarelor V10 de 3l a fost ceva de neimaginat atunci. La fel și fanii pe un alt tipar, atmosfera mai permisivă, relaxată, fără artificialitatea prea des întâlnită azi. Cea mai emoționantă, tensionată cursă rămâne însă pentru mine Suzuka 2000, văzută la TV în dimineața zilei de 8 octombrie 2000. Totuși, vizionarea unei curse live, de la circuit, vine cu anumite limitări în privința informării și apare tendința de a te împărți între vizionarea spectacolului de pe pistă și căutarea unor informații online. În 1998 nu aveam nici internet și nici telefon mobil...



Ați ales să scrieți constant despre motorsport și în afara televiziunii. Ce vă oferă scrisul ca formă de exprimare pe care microfonul și ritmul live nu vi le pot oferi?

Din nou, așa cum am remarcat anterior, întrebarea are ceva clișeistic, nenatural. Scriu despre motorsport din 2011, venind cu o abordare radical diferită față de ce era și este în continuare în presa din România (cu excepția articolelor lui Mihai Fira). Îmi place să cred că am influențat pe unii ce încearcă

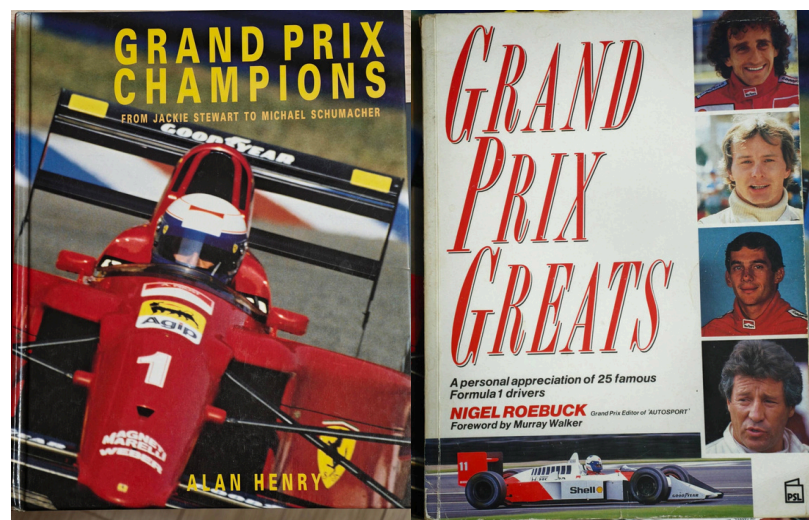


aceeași notă... Încă din școala generală, profesorii (în special cei de lb. română, istorie și lb. latină) au considerat că am talent la scris și anumite calități de analist și portretist - în stilul lui Voltaire sau G. Călinescu dacă vrei, iar asta a generat încredere în mine suplimentară. La microfon e poate mai ușor, dar de destule ori îți pot scăpa unele chestii pe care doreai să le expui, dar un anumit eveniment petrecut pe pistă te face să abandonezi subiectul. Nu te poți pierde în amănunte (tehnice sau „delicatese” legate de istoria curselor), cu excepția sesiunilor de antrenamente libere. În plus, nu pot spune că am voce, aptitudini de comentator în accepțiunea comună, fiind mai degrabă analistul și istoricul care completează pe veritabilul comentator, prietenul meu Berti.

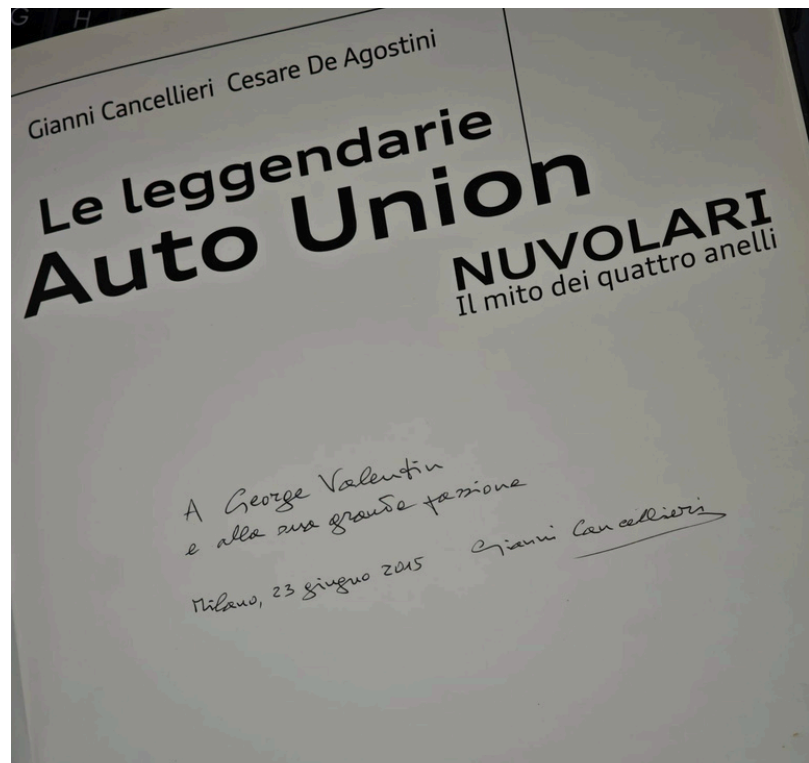
Q Ce cărți ați recomanda celor care abia acum descoperă acest sport?

Cărțile reprezintă una dintre marile mele pasiuni, având în bibliotecile din București și Alexandria mii de volume. Dintre acestea, circa 300 sunt cărți de motorsport. Tabloul este completat de mii de reviste de motorsport, unele vintage (*Autocourse* 1961 sau numere *Autosport* și *Motor Sport Magazine* din anii '50-'60). În format electronic, ca să ne adaptăm la vremuri, se găsesc pe hard cărți și reviste însumând 1.2TB). Pentru cei care descoperă acum F1 (și presupun că au și cunoștințe de limba

engleză măcar), cărți ce pot folosi ca o introducere în fenomen sunt: „*Formula 1: Racing for dummies*” a lui M. Hughes și J. Noble, „*Formula 1: All the Races*” scrisă de Roger Smith și updatată periodic, M. Hughes, „*The complete unofficial encyclopedia of F1*”, Brian Hervey, „*Formula One: The real score?*”.



Aș recomanda și „*Grand Prix Greats*” a lui Nigel Roebuck, ce are un talent narativ excepțional sau „*Grand Prix Champions*” de Alan Henry. Din puținele lucrări în limba română: Dumitru Lazăr, Florin Popescu, „*Bolizii de foc*” și Dumitru Lazăr, „*Cavalerii riscului*”. Despre lucrări fundamentale, gen Denis Jenkinson „*The racing driver*” sau L. Pomeroy, „*The grand prix car*” sau biografiile lui Hamilton și Verstappen scrise de Mark Hughes, mai târziu.





Q Care sunt cursele care v-au cucerit de-a lungul anilor și totodată care sunt cele mai interesante sezoane de Formula 1 pe care le-ați trăit live?

Prima cursă pe care mi-o amintesc este Monaco 1992, cu acel duel faimos Senna vs Mansell, „umflat” de o parte a presei și a fanilor brazilianului (ca și Donington 1993 de altfel). Dar GP-ul văzut în direct ce m-a impresionat cel mai mult este cel de la Barcelona 1996, cea mai mare demonstrație de pilotaj la care am asistat live (condiții meteo teribile, monopost Ferrari F310 subdezvoltat și cu carențe majore în toate departamentele - în special tangajul de vapor și lipsa cronică de apăsare, startul catastrofal al lui Schumacher, motorul V10 ce a funcționat doar în 8 cilindri de la jumătatea întrecerii... și totuși a fost cu 4-6s/tur mai rapid ca oricine după ce a preluat conducerea). Am văzut 35 de sezoane din Campionatul Mondial de F1. Sezonul 1996 este spre exemplu acela care m-a făcut să încerc să nu mai fiu doar un simplu fan, să încerc să mă informez, documentez adecvat (cum o făceam în domeniul istoriei și literaturii pe atunci). Alte sezoane interesante: 1997, 1998, 2000, 2003 (cu tot atacul asupra supremației lui Schumacher, prefer lupta pe plan tehnic de atunci), 2007, 2012, 2017 (pentru duelul abordărilor diametral opuse Mercedes vs Ferrari, ce a coincis și cu debutul meu în cabina de comentariu) 2018, 2021, 2022 (din punct de vedere al pasionatului de partea tehnică)

chiar și 2025. Cursele care m-au cucerit de-a lungul anilor? E impropriu spus „m-au cucerit”. Dar din 1991 până azi, am asistat la câteva curse antologice ce au un loc aparte în inima mea: Spa 1992, Spa 1995 (în top 3 cele mai mari performanțe văzute de mine), Barcelona 1996, Monaco și Spa 1997, Hungaroring 1998, Sepang 1999, Nurburgring, Monza și Suzuka 2000, Montreal 2003, Shanghai 2006, Interlagos 2007, Silverstone și Monza 2008, Sepang 2012, Hungaroring 2014... și ca să scurtăm lista și să facem un salt spre contemporaneitate: Bahrain 2022, Interlagos 2024... Pentru cine are posibilitatea să vizioneze sau măcar să citească materiale serioase despre curse de F1 din trecut, aș recomanda: Interlagos 1991, Hungaroring 1989, Adelaide 1986, Estoril 1985, Monaco și Jarama 1981, Fuji 1976, Monza 1971, Monaco 1970, Nurburgring 1968, Monza 1967, Watkins Glen 1966, Spa 1965, Mexico 1964, Monaco 1961... Nurburgring 1958, Nurburgring 1957, Monza 1955, Pedralbes 1954, Reims, Bremgarten 1953, Nurburgring, Silverstone 1951... Despre unele am scris niște articole vaste.

Foto: motorclasic.ro

George Burianu, unicul român în cursele de GP

de Valentin Răducan



George Burianu - GP Monaco 1929

Q Se știe că sunteți un mare admirator al lui Bernd Rosemeyer; dacă acesta n-ar fi pierit în acel tragic accident, ar fi putut ajunge în F1 și să aibă rezultate?

Sunt un admirator al tuturor marilor piloți ai istoriei, de la Fernand Charron și Leon Thery la Verstappen și Leclerc. Bernd Rosemeyer ocupă un loc special și pentru unicitatea carierei, pentru că prin prisma vârfurilor atinse în pilotaj nu are rival în lumea GP-urilor. De la a pune în prima linie în prima cursă din cariera automobilistică un Auto Union Type C acoperit (cu parbriz etc.), pe ploaie, deși mai mulți concurenți cu experiență au rulat pe uscat, la Eifelrennen 1936 sau demonstrația în pantaloni scurți și sandale de la Pescara 1937. Amănuntele le aveți în articolul pe care l-am scris despre el în 2018, articol prefațat de fiul său, Bernd Jr. După câștigarea Vanderbilt Cup 1937 a primit un premiu de 20.000 \$ (sumă foarte mare pentru epocă), banii au rămas într-o bancă americană, iar planurile familiei prevedeau o mutare în USA pe viitor. Așa că cel mai probabil ar fi concurat în curse americane. E adevărat că atunci când Varzi a câștigat prima cursă de F1 din istorie, la Valentino Park 1946, Bernd nu avea nici 37 de ani, iar la debutul CM al piloților de F1, ar fi avut 39 ani. Numai că piloții germani aveau multe interdicții în Europa atunci, așa că ar fi putut merge cam de prin 1952 în curse. Poate alături de Mercedes (Le Mans și ulterior F1), având în continuare pe Alfred Neubauer la comenzi și pe Rudol Uhlenhaut în fruntea departamentului tehnic. La 44-45



de ani la volanul unui Mercedes W196 ar fi fost misiune îndeplinită. Dar intrăm prea mult pe tărâmul ucroniei, al istoriei contrafactice. Cert este că din punct de vedere al abilității pure, al vitezei și controlului niciun pilot din prima decadă a CM nu joacă în aceeași ligă cu Rosemeyer la apogeu, cel mai aproape venind Ascari și Fangio. Asta este inclusiv opinia lui Denis Jenkinson, ce i-a văzut la lucru pe toți, a fost prieten cu Fangio și Moss, câștigând chiar Mille Miglia 1955 din postura de navigator al lui Moss.



Q În ce direcție credeți că se îndreaptă motorsportul din România? Este posibil ca pe viitor să vedem un pilot român măcar în Formula 2?

Nu sunt prea conectat la motorsportul românesc. Pentru a ajunge în formule superioare, în afară de talent e nevoie de finanțe serioase (sponsori) și o ghidare specifică. Că un pilot român ar putea ajunge în F2 nu e ceva imposibil. Dar ca un pilot român să ajungă unul de succes în F2 pentru ca apoi să aibă șansa să piloteze în F1... e deocamdată hazardat să sperăm la așa ceva. Un singur pilot român a luat startul în curse de Grand Prix în toată istoria, iar asta sub steagul Belgiei. E vorba de George Burianu (concurând sub numele Georges Bouriano pe Bugatti-uri vopsite galben-culoarea de racing a Belgiei), ce a ocupat locul secund în ediția inaugurală GP de Monaco, 1929, luând startul și în următoarea. L-am dedicat un articol publicat acum vreo 8 ani în revista

Motor Clasic. Cât de cât aproape ar fi fost Petre Cristea dacă nu izbucnea războiul... dar ajungem iar la ucronie.

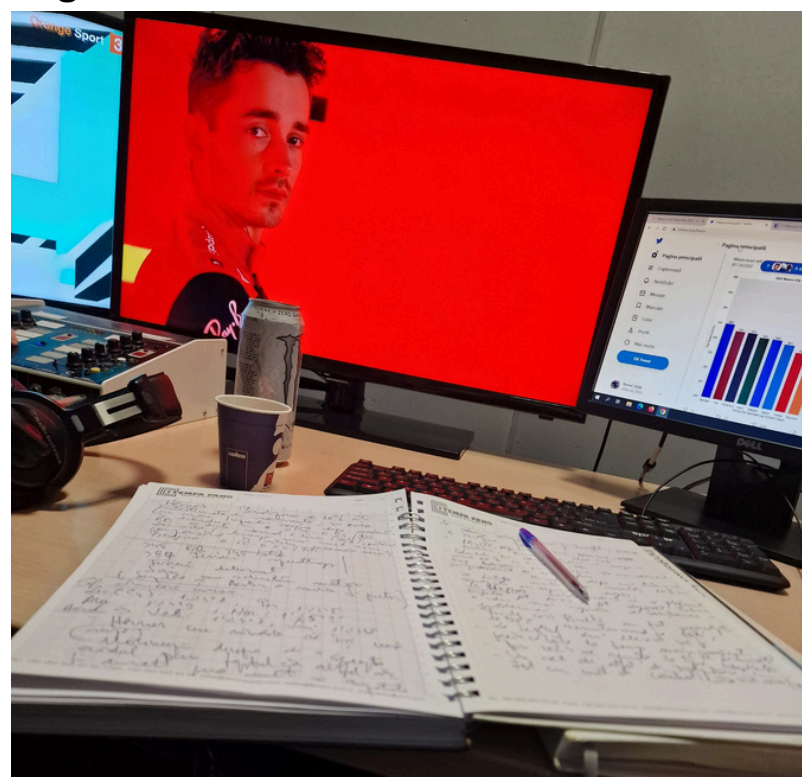


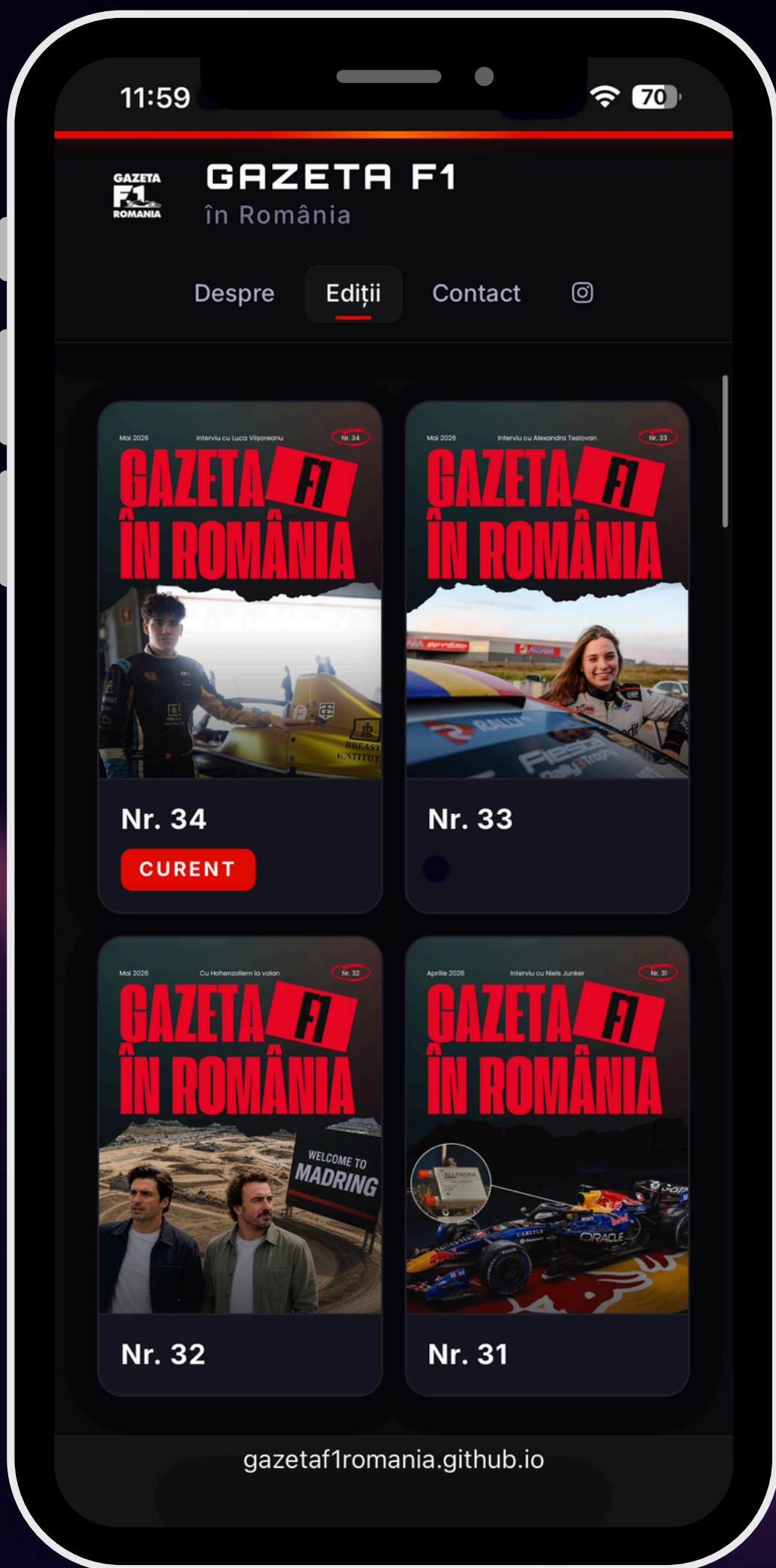
Q Formula 1 din sezonul 2026 a intrat într-o nouă eră, cum vedeți această schimbare din perspectiva echipelor, piloților și a fanilor?

F1 a intrat în 2026 într-o nouă eră grevată de cea mai radicală schimbare de Regulament tehnic din istorie. Doar că Regulamentul Tehnic privind PU arată ca unul făcut de contabili, e slab conceput și mai prost scris. După ce primele curse au dovedit artificialitatea duelurilor (sau a majorității lor), acestea fiind tronate de algoritmul ce controlează partea electrică, FOM și FIA au fost nevoite să își recunoască vina, încercându-se anumite peticiri ce seamănă cu sistemul românesc. A încerca să împaci și capra și varza nu se poate în acest moment. S-a ajuns la o spirală prea complicată ce atrage și mai multe complicații ce la rândul se vor rezolvate cu jonglerii. Un raport 60/40 între motorul termic și cel electric pentru 2027 nu mai e așa sigur cum părea, pentru că intervine factorul financiar strict limitat pentru 2027, o astfel de mutare anulând celebrul ADUO ce s-a dorit un fel șansă pentru o nivelare a performanțelor. În același timp, FIA (Ben Sulayem) încearcă să reducă puterea constructorilor (de motoare în primul rând), sunt șanse să apară și un constructor chinez după 2028... Dar racing-ul pur, visceral, este puternic afectat azi. Că se vor găsi soluții mulțumitoare pe viitor este altceva. Pentru Liberty contează în primul rând să facă



bani, produsul a părut foarte vandabil pentru început, mai ales prin atragerea fanilor noi, formați cu *Drive to Survive*, ce diferă mult de fanii clasici. Problema e că o parte din aceștia au început să înțeleagă că li se livrează un produs artificial, plin de aditivi. Interviu absurd spre comic (un comic grotesc) oferit de Stefano Domenicalli celor de la *The Race* vizând situația F1 nu a făcut decât să înrăutățească lucrurile, cele spuse de italian fiind imediat infirmate prin intervențiile tehnice ale lui Nicolas Tombazis și întrunirea comisiilor ce au luat primele măsuri (cu impact limitat) pentru ieșirea din artificialitate. Niciun pilot pursânge nu agreează un astfel de spectacol. Pentru viitorul apropiat se vor găsi soluții de compromis, dar e posibil ca racing-ul real dorit de Max Verstappen să revină abia din 2030, o dată cu intrarea în vigoare a noului Regulament tehnic.





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.