

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



STILL

Există momente în sport pe care nu le poți planifica. Le aștepti, le visezi, le construiești, lupți pentru ele și, uneori, vin în cel mai neașteptat loc posibil. Duminică, pe circuitul din Barcelona, Lewis Hamilton a trăit unul dintre aceste momente. Nu în culorile în care a scris istorie timp de peste un deceniu, ci în roșul aprins al Scuderiei.

31 de curse. Atâtea i-au fost necesare britanicului de 41 de ani să câștige primul Mare Premiu purtând emblema celor de la Ferrari. Unii ar zice că e mult, alții că e puțin. Prin comparație, Max Verstappen a avut nevoie de doar o cursă, același Hamilton a avut nevoie de 10 curse la mandatul său cu echipa Mercedes, dar la polul opus, Sergio Perez a avut nevoie de nu mai puțin de 190 de curse, iar Carlos Sainz și Lando Norris, 150, respectiv 110 curse.

Mercedes a venit la Barcelona cu o serie perfectă: șase curse, șase victorii în 2026. Erau favoriții clari, mai ales că pista catalană este cunoscută pentru uzura ridicată a anvelopelor, un domeniu în care Mercedes nu a avut nicio problemă în acest sezon.



Foto: crash.net

WE RISE

DE IONUT BLINDU

Strategia Ferrari a ieșit repede la iveală, în turul 12, Hamilton intră la boxe, pornind pe anvelope soft. O decizie care i-a forțat pe Russell și Antonelli să intre mai devreme decât planificaseră în pit, pierzând acel ritm pe care îl construiseră cu grijă. În turul 28, Hamilton merge din nou la boxe, o nouă mutare neașteptată. De data aceasta, schimbă și Mercedes: Russell a lăsat să fie surclasat de fostul său coechipier.

În turul 41, Fernando Alonso s-a oprit pe marginea pistei, provocând un VSC, care a schimbat cursa. Ferrari a reacționat instant, Hamilton a intrat la pit stop și a ieșit în fruntea cursei. Cu anvelope hard proaspete și aer curat în față, Hamilton nu a mai lăsat nicio șansă. A accelerat, a gestionat, a dominat ultimele tururi cu autoritatea unui campion care știe exact ce are de făcut și când are de făcut.



Foto: crash.net

Conform clasamentului, Antonelli rămâne lider în campionat, dar avansul față de Russell s-a redus la 50 de puncte, iar Hamilton este doar la 41 de puncte distanță față de lider, într-o formă de zile mari.

„Am pornit la drum cu un vis care părea aproape imposibil anul trecut, dar nu ne-am pierdut niciodată speranța, iar echipa a continuat să mă susțină. Am făcut atâtea schimbări și am înregistrat atâtea îmbunătățiri. Pe lângă asta, am cea mai grozavă echipă de fani pe care și-ar putea-o dori vreodată un sportiv, așa că vă mulțumesc tuturor. Am urmărit la televizor succesele Ferrari când eram mai tânăr. Și, de când concurez aici, m-am uitat mereu pe ecrane și m-am întrebat cum ar fi să câștig cu mașina aceea - iar momentul a venit.”
(Lewis Hamilton)



Foto: aninews.in

Oamenii care l-au criticat pe pilotul britanic că a ales Ferrari în locul unui alt sezon la Mercedes au uitat un lucru esențial: Hamilton nu a fugit, ci a alergat spre un vis pe care îl purta cu el de când era copil și urmărea cursele la televizor, întrebându-se cum ar fi să câștige în acel bolid roșu. Duminică, și-a dat singur răspunsul. Al 106-lea triumf din carieră, devenind al șaptelea cel mai bătrân câștigător din istoria Formulei 1.



Foto: formula1.com

Lewis Hamilton a câștigat duminică mai mult decât o cursă. A câștigat liniștea de care avea nevoie de când a plecat de la Mercedes. Și, cel mai important, și-a câștigat înapoi acel zâmbet larg pe care îl știm cu toții, zâmbetul unui om care nu face sport pentru bani sau pentru recorduri, ci pentru că asta e ceea ce este el. Exact asta au arătat lacrimile de la final: bucuria nesimulată a unui campion care refuză să renunțe.



Foto: seattletimes.com

CIRCUITE FANTOMĂ

Formula 1 este un sport care privește mereu spre viitor. În fiecare an apar circuite noi, facilități moderne și proiecte tot mai ambițioase. Totuși, în umbra acestui progres se află locuri care, cândva, au găzduit Marele Circ și care astăzi există doar în amintirile fanilor, în fotografii îngălbenite sau în fragmente de asfalt uitate de timp.

De la tribune abandonate și drumuri publice, până la construcția unor circuite ce nu au văzut niciodată un monopost de Formula 1, povestea acestor piste este o călătorie fascinantă prin istoria sportului. Iată ce a rămas din câteva dintre cele mai interesante circuite pierdute ale Marelui Circ.

Reims-Gueux (Franța)

Puține circuite evocă nostalgia Formulei 1 clasice la fel de bine precum Reims-Gueux. Situat în nord-estul Franței, traseul era alcătuit în mare parte din drumuri publice și a găzduit 11 Mari Premii ale Franței între 1950 și 1966. Liniile drepte lungi și vitezele impresionante au transformat circuitul într-unul dintre simbolurile epocii de aur ale motorsportului.



DE ANDREAS

Deși cursele au dispărut de mult de aici, Reims-Gueux continuă să impresioneze și astăzi. Tribunele, clădirea boxelor și vechile panouri publicitare au fost restaurate parțial și pot fi încă admirate de vizitatori. Privind aceste construcții este ușor să îți imaginezi monoposturile Ferrari, Maserati sau Mercedes trecând în viteză pe lângă ele. Reims nu mai este un circuit funcțional, dar a devenit un adevărat muzeu în aer liber dedicat istoriei Formulei 1.

AVUS (Germania)

Dacă Reims era spectaculos, AVUS era pur și simplu bizar. Situat la periferia Berlinului, circuitul era format aproape în întregime din două linii drepte uriașe, unite la capete de viraje extrem de rapide. În anii săi de glorie, monoposturile atingeau viteze impresionante pentru acea perioadă, transformând fiecare cursă într-un test de curaj mai degrabă decât de tehnică.

Cel mai celebru element al traseului era virajul nordic, care avea un *banking* spectaculos de aproximativ 43 de grade, mult mai abrupt decât orice viraj întâlnit astăzi în Formula 1.



Circuitul a găzduit Marele Premiu al Germaniei din 1959, însă caracterul său periculos și dezvoltarea continuă a sportului au făcut ca AVUS să dispară rapid din calendar.

Astăzi, o mare parte din fostul circuit este integrată în autostrada A115. Mii de șoferi circulă zilnic pe porțiuni care, cu peste șase decenii în urmă, găzduiau monoposturi de Formula 1 în una dintre cele mai neobișnuite locații din istoria Marelui Circ.

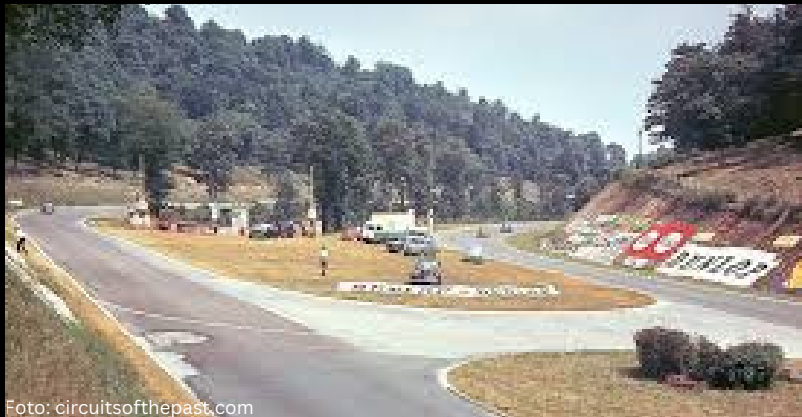


Foto: circuitsofthepast.com

Rouen-les-Essarts (Franța)

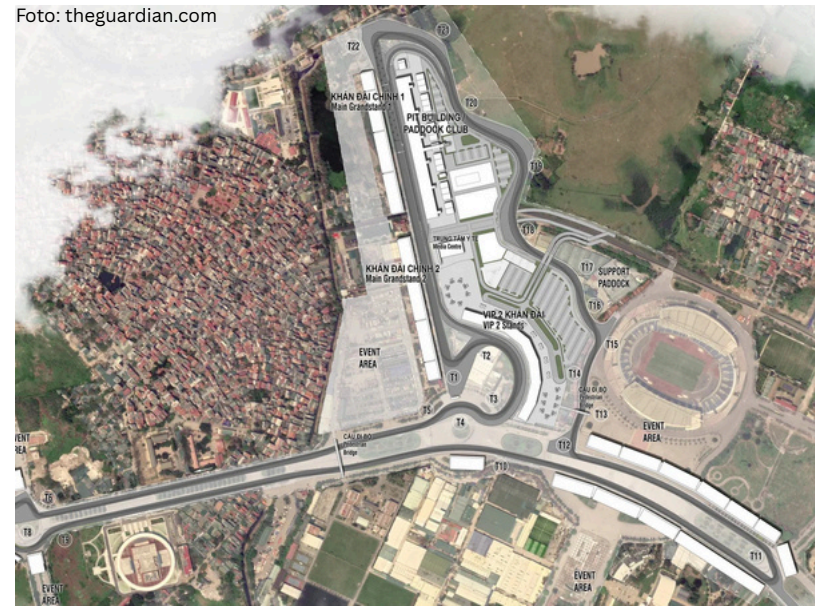
Ascuns printre dealurile și pădurile din Normandia, Rouen-les-Essarts este considerat de mulți pasionați unul dintre cele mai frumoase circuite care au găzduit vreodată Formula 1. Traseul era rapid, îngust și urmărea relieful natural al terenului, oferind o combinație spectaculoasă de coborâri, urcări și viraje de mare viteză.

Circuitul a găzduit cinci Mari Premii ale Franței între 1952 și 1968 și era apreciat atât de piloți, cât și de spectatori pentru caracterul său unic. Totuși, pe măsură ce Formula 1 a devenit mai rapidă și standardele de siguranță au crescut, traseul nu a mai putut ține pasul cu cerințele moderne ale sportului.

Astăzi, mare parte din fostul circuit este deschisă traficului public. Cei care parcurg drumurile din zonă pot recunoaște încă forma unor viraje celebre și pot observa

urme ale vechii infrastructuri. Deși motoarele de Formula 1 au amuțit aici de zeci de ani, spiritul circuitului continuă să fie prezent în peisajul normand.

Foto: theguardian.com



Hanoi (Vietnam)

Hanoi ocupă un loc aparte în istoria Marelui Circ. Circuitul stradal din capitala Vietnamului a fost construit special pentru Formula 1 și trebuia să debuteze în calendar în 2020. Totul era pregătit pentru prima cursă, însă pandemia de COVID-19 a dus la anularea evenimentului, iar problemele apărute ulterior au pus capăt proiectului.

Astfel, Hanoi a devenit unul dintre puținele circuite construite pentru Formula 1 care nu au găzduit niciodată un Grand Prix, rămânând până astăzi simbolul unei oportunități ratate.

Ecourile trecutului

Deși Formula 1 a părăsit de mult aceste locuri, urmele sale sunt încă vizibile. Fie că vorbim despre tribunele restaurate de la Reims, autostrada care a înghițit AVUS, drumurile publice din Rouen sau circuitul-fantomă din Hanoi, fiecare dintre aceste piste spune o poveste despre evoluția Marelui Circ. Astăzi, Formula 1 privește spre viitor, însă o parte din farmecul său rămâne ascunsă în aceste locuri uitate de timp, unde eoul motoarelor pare să nu fi dispărut niciodată complet.

FAVORITII INTERNETULUI

DE MATEI ALEXANDRU

Dacă te uiți la Formula 1 de azi și o compari cu ce era acum câțiva ani, pare aproape un alt sport. Nu pentru că s-ar fi schimbat monoposturile sau regulile, ci pentru că s-a schimbat felul în care trăiesc fanii acest sport. Iar social media a avut un rol uriaș aici.

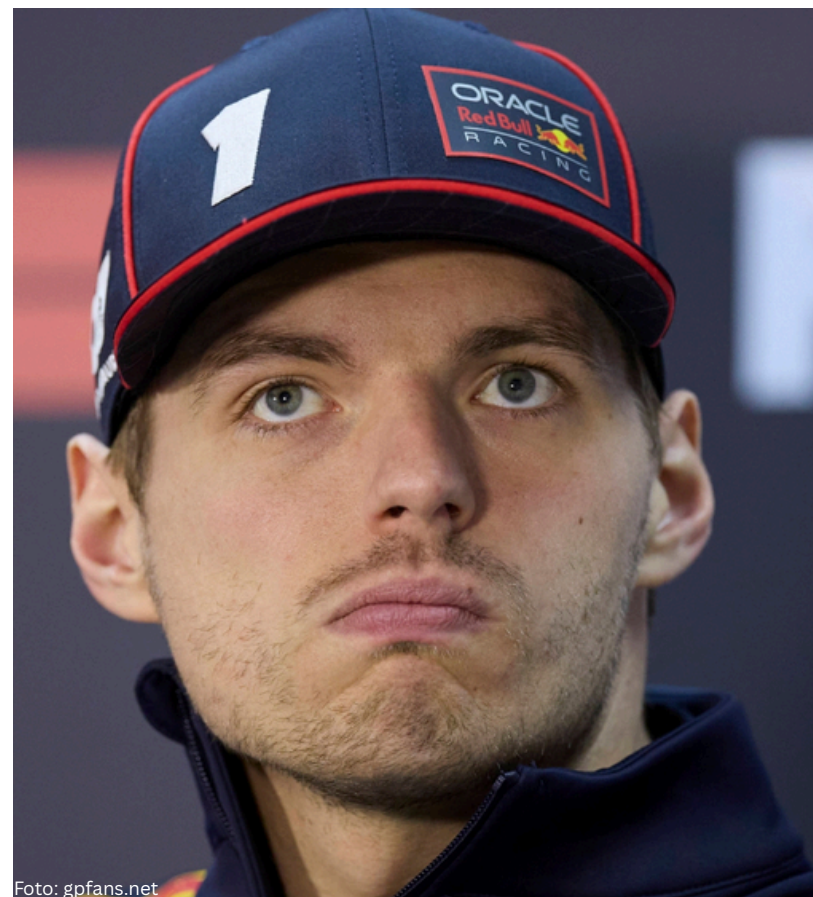
Înainte, îți alegeai favoritul destul de simplu: cine câștigă mai mult, cine prinde podiumuri, cine are o mașină bună. Acum, lucrurile sunt mult mai nuanțate. Un pilot poate să nu fie mereu pe podium, dar să fie printre cei mai iubiți din paddock datorită personalității sale online.

Un exemplu clar este Lando Norris. Dincolo de performanțele lui de pe circuit, Norris a devenit extrem de popular datorită felului relaxat în care apare online. Face stream-uri pe Twitch, interacționează cu fanii pe TikTok și nu se ia prea în serios. Are acel vibe de „tip normal care întâmplător conduce o mașină de F1”. Pentru mulți fani tineri, asta îl face mult mai ușor de urmărit decât un pilot „clasic”, mai distant.

Foto: <https://www.youtube.com/@LNdeletedstreams>



La polul opus, dar la fel de interesant, îl avem pe Max Verstappen. Verstappen nu este genul de pilot care să posteze constant sau să caute atenția social media. Și totuși, are o bază uriașă de fani. De ce? Pentru că imaginea lui online este construită indirect: performanță brută, agresivitate pe pistă, zero „zgomot” în afara ei. Într-un fel, tocmai lipsa social media îl face mai „misterios”, iar asta atrage un alt tip de public.



Apoi este Lewis Hamilton, probabil cel mai bun exemplu de pilot care a înțeles perfect puterea social media. Hamilton nu este doar un campion pe pistă, ci și o figură culturală. Postările lui de pe Instagram nu sunt doar despre curse, ci și despre modă, artă, activism și stil de viață. Practic, el a depășit granițele F1 și a devenit un brand global. Fanii nu îl urmăresc doar pentru ce face în calificări, ci pentru întreaga lui imagine.

Foto: gq-magazine.co.uk



Un alt nume interesant este Charles Leclerc. Monegascul are o prezență online mai discretă, dar foarte umană. Se vede mult din personalitatea lui: reacții sincere după curse, momente mai vulnerabile, uneori frustrări evidente. Tocmai asta îl face ușor de simpatizat. Fanii simt că văd „omul din spatele căștii”, nu doar pilotul perfect.

Foto: motorsport.com



Și nu putem să-l uităm pe Daniel Ricciardo, care este aproape un simbol al carismei în F1 modernă. Ricciardo a fost ani la rând unul dintre cei mai „marketabili” piloți, nu doar pentru rezultate, ci pentru energia lui pozitivă, zâmbetul constant și meme-urile care au apărut în jurul lui. În social media, el a devenit genul de pilot pe care îl simți apropiat chiar dacă nu îl cunoști personal.

Foto: manos-schilde.be



Toate aceste exemple arată același lucru: în Formula 1 modernă, nu mai contează doar viteza. Contează și povestea din jurul pilotului. Social media a transformat piloții în personaje continue, nu doar în apariții de două ore duminică.



Foto: skysports.com

Fanii nu mai aleg favoriții doar cu ochii pe clasament. Aleg pe cine urmăresc zilnic pe telefon, pe cine le apare în feed, pe cine le face ziua mai interesantă cu un story sau un clip scurt din paddock. Unii devin populari pentru autenticitate, alții pentru mister, alții pentru spectacol.

Și poate cel mai interesant efect este că acum fiecare pilot are șansa să fie „văzut”. Înainte, dacă nu aveai o mașină competitivă, dispăreai ușor din atenție. Acum, chiar și fără rezultate de top, poți rămâne relevant dacă știi să comunici cu publicul.



Foto: bbc.co.uk

Formula 1 a devenit astfel mai mult decât o competiție pe circuit. Este o combinație între sport, entertainment și social media. Iar fanii nu mai aleg doar cine este cel mai rapid, ci cine le spune cea mai bună poveste.

MONACO DE ROMÂNIA

DE MV3P

De la corespondentul nostru special pe probleme de aerodinamică și gropi: Bebe Cauciucatu'. Marele Premiu al României: Singurul circuit din lume unde *Safety Car-ul* e un tractor cu remorcă, iar linia de sosire e o groapă nesemnalizată!

Rezumatul gazetarului: Dacie 1310 înfiptă într-un cap de pod. Cum a decurs cursa pentru Marele Premiu pe Circuito Grande de pe DJ 222N, omologat recent de FIA.



Tulcea, *paddock-ul* de la Cortul cu pește prajit: Luminile s-au stins. Nu pentru că a început cursa, ci pentru că a sărit siguranța la primărie din cauza aparatului de prăjit caras din zona VIP. Așa a debutat istoricul Mare Premiu al României, un eveniment așteptat de iubitorii de motorsport cu aceeași intensitate cu care așteaptă dezăpezirea pe E87. Am ajuns la fața locului în urma unui pont primit pe surse (adică un mesaj vocal pe WhatsApp de la cumătru-meu, șef la Drumuri și Poduri): „Bă, vino repede la Virajul 4, că s-a înfipt o Scuderie într-un cap de pod și blochează tot *paddock-ul!*” Ceea ce am găsit la fața locului depășește orice imaginație a lui Toto Wolff.

Turnul 4: Chicane-ul din Beton Armat

Circuitul, o combinație letală de drum județean, uliță și o porțiune de pământ galben, are un *layout* nemilos. Virajul 4, cunoscut în popor drept Canionul de la Pătlăgeanca, a fost scena primului incident major al weekend-ului. Pilotul echipei Red Bull Racing Mioveni, nea Fane, aflat la volanul unei Dacii 1310 break vopsită în roșu Ferrari (cu bidineaua), a încercat un undercut agresiv pe interior. Din păcate, a făcut un under-bridge. Mașina, beneficiind de o aerodinamică activă (garnitura de la portiera stângă flutura în vânt generând un efect de sol devastator), a ratat apexul și s-a înfipt cu botul direct în stâlpul de beton al podului.

„*Telemetria nu minte.*”, ne-a declarat nea Fane, ieșind pe geamul din stânga, pentru că ușa se blocase din '98. „Am intrat cu 40 la oră, am simțit o pierdere bruscă de apăsare aerodinamică și apoi un impact cu cel mai dur material din univers: infrastructura națională. Halo-ul din beton armat m-a salvat de la decapitare, dar radiatorul a cedat. Cred că am luat un con de la o stână pe traiectorie și m-a scos în decor.” Comisarii de pistă (doi localnici care coseau iarba de pe margine) au aruncat imediat steagul galben, folosind o cârpă de la trusoul de scule.





Safety Car-ul: U-650 cu Girofar

Imediat, Direcția de Cursă (reprezentată de un polițist local care tocmai își termina gogoșa) a decretat Cod Galben. Pe pistă a intrat cel mai temut Safety Car din lume: un tractor U-650, tractând o remorcă plină cu baloți de lucernă, menită să absoarbă șocurile și să curețe pista de cioburi de parbriz.

Girofarul portocaliu al tractoristului, nea Mitică, lumina intermitent peste caroseriile ruginie ale monoposturilor. „Atenție, piloți, Bernd de la Agronomie a ieșit pe pistă!” a urlat comentatorul de la megafoanele satului. „Păstrați distanța! Balotul din remorcă s-a deplasat și riscă să cadă pe Virajul 7!”

Ritmul a fost unul infernal: 14 km/h, deoarece nea Mitică se uita în stânga și-n dreapta după o vacă ce-i scăpase pe linia dreaptă.

Pit-Stop-uri la limita subzistenței

În timp ce Safety Car-ul rula în ritmul melcului cu tracțiune integrală, echipele au profitat pentru a face un overcut la boxe. La Scuderia Vulcanizarea din Colț, pit-stop-ul a fost o adevărată lecție de inginerie.

Mecanicii au schimbat cauciucurile Pirelli Cinturato (de iarnă, deși e iunie, pentru aderență pe noroi) în 4 secunde. Însă procedura completă a durat 45 de minute,

timp în care șeful de echipă a trebuit să semneze un proces-verbal cu poștașul și mecanicii care au mâncat fiecare câte o jumătate de parizer.

„Am ales o strategie cu o singură oprire”, a explicat inginerul de cursă, scuturând preșul de la ambreiaj.

„Dacă plouă, trecem pe galoși. Dacă ninge, punem lanțuri. Dacă iese soarele, dăm cu spray d-ăla de pornire la rece direct în carburator.”



Final de cursă: Activ aero și groapa nesemnălizată

Cursa s-a reluat cu un *rolling start*. Liderul, Neluțu, aflat pe o Dacie Papuc cu eleron spate din tablă de zinc, se lupta roată la roată cu Gheorghită, pilotul unui Olcit cu galeria de evacuare tăiată (care imita perfect sunetul unui motor V10 hibrid, deși tușea a Sputnik).

Pentru a se apăra pe linia dreaptă, Neluțu a activat Dacia Rustic System: a dat manual jos geamul pentru a reduce rezistența la înaintare și a răci motorul prin ventilație naturală.



Dar Marele Premiu al României nu se câștigă la sprint. Se câștigă la Marele Canion de la Ceatalchioi - o groapă nesemnălizată de 2 metri lățime și jumătate de metru adâncime, proaspăt omologată de FIA ca Zonă de Frânare Regenerativă.

Pentru a trece linia de sosire, monopostul trebuie să coboare în groapă, să atingă nadirul șasiului (să scânteie pe asfalt) și să urce pe partea cealaltă, păstrând cel puțin trei roți.

Neluțu plonjează în crater. Mașina zboară, atinge apogeul aerodinamic, pierde bara față, toba de eșapament, o bucățică din istoria automobilismului românesc și o pereche de ochelari de soare atârnați în parbriz. Cade cu un zgomot asurzitor, suspensia spate strigând după milă, dar... trece linia de sosire!

Podiumul

Neluțu câștigă Marele Premiu! Pe podium, în loc de imnuri solemne, un taraf local atacă un cover dupa Gică Petrescu - „Să tragem o beție... beau, beau, beau...”, iar șampania Zarea Sec, agitată bine în prealabil de mecanici, stropește mulțimea de fani adunați cu lăzile de bere la cort.

Când a fost întrebat de presa străină care este secretul succesului pe acest circuit unic în lume, Neluțu a zâmbit, și-a șters uleiul de pe frunte și a răspuns: „În Formula 1 te lupți cu sutimile de secundă. La noi, te lupți cu capacele de canal. Azi, aerodinamica a fost de partea mea, iar capra de la roata stângă-spate a ținut până la linia de sosire. La anul, vrem să aducem cursa de noapte. Doar că trebuie să strângem bani să punem becuri pe uliță.”

Notă de subsol: FIA a anunțat că va trimite o delegație să studieze „Capul de Pod”. Vor să-l introducă în calendarul de F1, sub denumirea de „Zidul Campionilor”, dar versiunea hardcore.



FORMULA

Trecerea de la **Formula 1** la cursa de **24h de la Le Mans** are o tradiție lungă și glorioasă. Pentru mulți piloți, succesul în F1 nu e complet fără să cucerească cea mai faimoasă cursă de anduranță din lume, aceasta fiind un pas esențial în obținerea „**Triple Crown**” al motorsportului: **Marele Premiu al Principatului Monaco, Indianapolis 500 și Le Mans 24h.**

Relația dintre aceste două domenii s-a transformat considerabil de-a lungul deceniilor. De la perioada romantică în care piloții treceau cu ușurință de la o mașină la alta, până la era contemporană a angajamentelor de tip „corporate”, iată cum au reușit atât „refugiații”, cât și campionii din Formula 1 să domine circuitul de la Sarthe.



Foto: www.ausmotive.com

Anii '50-'60 - Epoca romantică

În primele decenii ale motorsportului, conceptul de „specializare” era absent. Piloții de elită participau la un Grand Prix de Formula 1 într-un weekend, iar în următorul concureau la curse de anduranță.

Mike Hawthorn e primul care deschide lista, în **1955**. Cel care avea să devină primul campion mondial britanic din F1, în 1958, a

LE MANS

DE ADRIAN

câștigat la Le Mans la volanul unui Jaguar D-Type, într-un an marcat însă de cea mai mare tragedie din istoria curselor (accidentul în care au murit peste 80 de spectatori).



Foto: www.scotsman.com

Phil Hill a fost un adevărat fenomen. Având deja o victorie la Le Mans în **1958**, a reușit în **1961** să obțină atât **titlul mondial** în **Formula 1**, cât și victoria în cursa de la **Le Mans**. Cu trei victorii la general pe circuitul de la Sarthe (1958, 1961, 1962), Hill a demonstrat capacitatea unui pilot de elită din acea perioadă de a excela atât în sprintul intens din Formula 1, cât și în maratonul solicitant din Franța, dominând ambele discipline simultan.



Foto: rossoautomobili.com

Jochen Rindt, viitorul campion de Formula 1 (titlu acordat postum în 1970), a obținut în **1965** o victorie memorabilă la Le Mans

pentru echipa privată NART Ferrari. Această performanță a reprezentat ultima victorie generală a mărcii italiene pentru o perioadă de aproape șase decenii.



Foto: rossoautomobili.com

Anii '70 - Specializarea și gloria eternă

F1 și cursele de anduranță încep să se separe tehnologic, mașinile devin extrem de diferite, iar calendarele competiționale devin mai aglomerate. Apar piloții care, deși fac performanță în F1, își găsesc adevărata nemurire la Le Mans.

În **1972**, **Graham Hill** a reușit să completeze cea mai exclusivistă performanță din motorsport: **Tripla Coroană**. Deja dublu campion de F1 și câștigător de cinci ori la Monaco, dar și învingător la Indianapolis 500 în '66, britanicul mai avea nevoie doar de o piesă pentru a completa puzzle-ul. Ea a venit la volanul unui prototip Matra-Simca, cu care Hill a câștigat cursa de 24 de ore de la Le Mans. Până în ziua de azi, rămâne singurul pilot care deține „**Triple Crown**”, cel mai aproape de acesta fiind Fernando Alonso.



Foto: goodwood.com



Foto: motorsportmagazine.com

„**Monsieur Le Mans**” este numele primit de pilotul belgian Jacky Ickx, după ce acesta a reușit să se impună **de 6 ori** pe circuitul de la Sarthe. Cu o carieră decentă în Formula 1, în care a adunat 8 victorii și terminând de două ori pe locul doi la general, acesta s-a impus la Le Mans în 1969, 1975, 1976, 1977, 1981 și 1982.

Anii '80 – '90: Separarea totală și „refugiații” din F1

În această perioadă, regulile stricte de siguranță și contractele exclusive din F1 fac aproape imposibilă participarea piloților activi la Le Mans. Cursa de 24 de ore devine locul unde foștii piloți de F1 vin să își demonstreze clasa după ce au părăsit Marele Circ.

Derek Warwick reușește să își treacă numele pe lista selectă a câștigătorilor de la Sarthe. După o carieră lungă și respectată în Formula 1, unde a pilotat pentru echipe precum Renault, Arrows sau Lotus, britanicul face pasul spre anduranță și cucerește trofeul în 1992 la volanul unui prototip Peugeot 905, demonstrând că reflexele din F1 nu se pierd ușor.

O altă poveste de succes este scrisă în 1997, când Michele Alboreto, fostul vicecampion mondial de F1 din 1985 (care a luptat la titlu cu Alain Prost la volanul unui Ferrari) își găsește o a doua tinerețe în motorsport.

Italianul câștigă cursa de 24 de ore la volanul unui prototip Porsche intrat sub steagul echipei Joest Racing, făcând echipă cu un oarecare tânăr debutant și cel care avea să devină noul rege absolut din Franța, pe numele său **Tom Kristensen**.



Anii 2010 - Excepțiile moderne

În era simulatoarelor și a programelor fizice intense, să vezi un pilot activ de F1 la Le Mans devine o raritate. Cu toate acestea, s-au scris două pagini memorabile.

Nico Hülkenberg produce șocul secolului în 2015, în motorsport. Pilot activ la Force India în Formula 1, germanul primește o derogare rară din partea echipei pentru a concura la Le Mans cu Porsche, la clasa de top LMP1. Fără experiență anterioară în această cursă, Hülkenberg se adaptează instant și câștigă trofeul de la prima încercare, o performanță uluitoare care nu mai fusese realizată de un pilot activ de F1 de zeci de ani.



În **2018** și **2019**, vine rândul lui **Fernando Alonso** să facă spectacol. Dezamăgit de monopostul McLaren necompetitiv în Formula 1, spaniolul își începe vânătoarea personală pentru „**Tripla Coroană**”. Alonso semnează cu Toyota Gazoo Racing și domină circuitul de la Sarthe, obținând două victorii consecutive la general. Prin acest succes, el demonstrează lumii întregi că reflexele și geniul unui campion mondial de F1 rămân intacte, indiferent de mașină sau de formatul cursei.



Anii 2020 - Noua eră Hypercar

Odată cu introducerea noii clase regine „**Hypercar**”, regulile jocului s-au schimbat, iar Le Mans devine un magnet pentru foștii piloți de F1. Aceștia au găsit în anduranță șansa de a se lupta din nou pentru victorii la general și trofee mari, nu doar pentru puncte obținute cu greu la coada grilei din Formula 1

În 2023, Antonio Giovinazzi aduce un strop de magie italiană pe circuitul de la Sarthe. La exact 58 de ani de la victoria istorică a lui Jochen Rindt din '65, fostul pilot Alfa Romeo F1 dă lovitura vieții. La volanul prototipului Ferrari 499P, Giovinazzi câștigă cursa chiar la revenirea oficială a mărcii de la Maranello la clasa de top, scriind una dintre cele mai frumoase pagini din istoria modernă a Scuderiei.



Foto: automobilist.com

În **2025**, vine rândul lui Robert Kubica să își ia revanșa, după ce în 2021 mașina i s-a oprit chiar în ultimul tur al cursei, în timp ce era la conducere la clasa LMP2.

Răzbunarea a venit în stil mare. Pilotând un prototip Ferrari 499P Hypercar pentru echipa privată AF Corse, Kubica a făcut o cursă magistrală pe timp de noapte și pe ploaie. Mașina a rezistat, iar polonezul a reușit o victorie impresionantă la general, ridicând în sfârșit trofeul deasupra capului la Le Mans.



Foto: ferrari.com

Ediția din **2026** a cursei de 24 de ore de la Le Mans nu a făcut decât să reconfirme această legătură cu Marele Circ. După o bătălie superbă la clasa Hypercar, victoria a revenit prototipului Toyota cu numărul 7. La volanul acestuia s-au aflat doi foști piloți de Formula 1, **Kamui Kobayashi** (fost pilot la Toyota) și **Nyck de Vries** (fost pilot AlphaTauri), care, alături de Mike Conway, au gestionat perfect presiunea unui final de cursă intens disputat.



Foto: bbc.com

Pentru de Vries este prima victorie la Sarthe, în timp ce Kobayashi își trece în cont al doilea succes la general, demonstrând încă o dată că reflexele formate în F1 pot fi atuuri importante pentru a supraviețui și a domina în anduranță.

Concluzie

Istoria demonstrează că trecerea de la Formula 1 la Le Mans nu reprezintă un pas înapoi sau un final de carieră, ci testul suprem al maturității unui pilot. Circuitul Sarthe necesită flexibilitate, muncă în echipă și o rezistență mentală extremă, în timp ce Marele Circ recompensează talentul pur și viteza pe distanțe scurte.

De la romantismul anilor '50, când specializarea nu exista, până la prototipurile tehnologice de astăzi, există încă o legătură indestructibilă între cele două domenii. Piloții de F1 aduc la Le Mans precizia microscopică și reflexele de sprint, în timp ce anduranța le oferă șansa de a intra într-un club select al nemuritorilor, unde simpla viteză nu este niciodată de ajuns. În cele din urmă, pentru a fi considerat un pilot complet, drumul spre glorie trece inevitabil prin pragul celor 24 de ore.



Foto: f1.com

OPEN

Un element la care rareori ne gândim în ceea ce privește monoposturile de Formula 1 este designul lor *open wheel*. Această serie, cunoscută ca „vârful tehnologic al motorsportului” a decis să rămână la formatul *open wheel*, în timp ce majoritatea mașinilor normale s-au mutat pe un design *closed wheel* chiar din anii '30.

Și în Formula 1 au existat monoposturi *closed wheel*, dar niciunul permanent în această formă. Exemplul cel mai cunoscut este W196, care avea o versiune *streamliner*. În primă fază au existat dubii față de închiderea roților, chiar în cadrul echipei, motiv pentru care *streamliner*-ul era doar o versiune a monopostului și nu era prezent permanent.

Motivul pentru care exista o reticență asupra formatului *closed wheel* consta în materialul necesar pentru acoperirea monoposturilor, care adăuga aproximativ 70-100 de kg în plus, ceea ce reprezenta 10-15% din greutatea standard a monopostului



Foto: gettyimages.com

CLOSE

DE SPIDER

Din formula $a=F/m$ reiese că accelerația este direct proporțională cu forța de tracțiune și invers proporțională cu masa monopostului. Dacă forța motorului rămâne aproximativ constantă, creșterea masei reduce raportul F/m , deci accelerația scade și performanțele dinamice se diminuează. Din acest motiv, soluția nu a fost utilizată pe toate circuitele.



Foto: conceptcars.com

Dar inginerii Mercedes s-au bizuit pe acest design datorită unui avantaj major pe care îl avea. Din formula pentru accelerație nu am menționat că nu se ia în considerare un al treilea element care afectează accelerația, anume rezistențele la înaintare. Ele complică în practică accelerația și o fac să nu fie constantă, deci viteza nu devine o ecuație liniară. Tocmai din acest motiv inginerii au crezut că pe unele circuite versiunea de *streamliner* e mai bună.

Avantajul designului *closed wheel* este cel ce reduce rezistența la înaintare a aerului. În versiunea *open wheel* roțile creează turbulențe mari, care implicit duc la o

rezistență a aerului mai mare la înaintare. Acum, un fapt despre această rezistență ne vine în ajutor: rezistența nu crește liniar. De exemplu, dacă mergi de două ori mai repede decât viteza x , rezistența nu va fi de două ori mai mare, ci quadratică, adică, dacă ai o viteză x și ajungi la viteza $2x$, rezistența la viteza $2x$ va fi de 2 la puterea a doua ori cea de la viteza x , adică de patru ori mai mare. La viteza $3x$ va fi de trei la puterea a doua ori rezistența la viteza x , adică de nouă ori cea de la x . La viteza $4x$, de patru la puterea a doua ori cea de la viteza x , adică de 16 ori mai mare. După cum vedeți, creșterea este extraordinar de mare și rapidă.

Inginerilor Mercedes le-a venit o idee: oare pe circuite de viteză mare, precum Monza, beneficiul rezistenței mai mici depășește deficitul kilogramelor în plus? Acest calcul este greu de făcut pe hârtie într-un mod concludent. Pe de o parte ai beneficiul rezistenței scăzute, care oferă, la viteze mari, o accelerație mai ușoară și implicit o viteză de vârf mai mare, dar oare depășește deficitul pe restul circuitului, cu o accelerație mai lentă la început și viteze mai mici, precum și o frânare mai lungă datorită masei în plus?



Foto: gettyimages.com

Multe întrebări, puține răspunsuri, dar pentru a afla, trebuie să vedem pe pistă. Așa că nemții s-au apucat de treabă, debutând în 1954 la Reims în marele premiu al Franței. Cu această versiune, Fangio a reușit să câștige marele premiu. Urma să fie folosit și la Monza, dar nu de toți piloții Mercedes. Tot Fangio a câștigat cu *streamliner*-ul.



Foto: motorsportmagazine.com

Ultima apariție a *streamliner*-ului avea să fie la Monza în 1955, unde Sterling Moss urma să câștige. Din acel an, Mercedes decide să se retragă pentru câteva decenii din motorsport după tragicul accident de la cursa de douăzeci și patru de ore de la Le Mans.

Odată cu ei, avea să se ducă și ideea de *closed wheel* în Formula 1, ulterior, urmând ca FIA să interzică acest design din dorința de a se diferenția de *sport car*-uri, cerând în mod expres ca roțile să fie aflate în afara șasiului, ceea ce forțează un design *open wheel*, regulă ce a rămas până în ziua de astăzi.

Acum, acest experiment rămâne doar o curiozitate istorică, dar ne putem gândi: dacă ar fi continuat, ar fi devenit designul *closed wheel* normativ? Din păcate, răspunsul nu îl vom ști niciodată.

HEARTBEAT BY

A fost odată ca niciodată, că de n-ar fi, nu s-ar povesti...

Așa încep toate poveștile românești cu adevărat frumoase. Și așa am simțit nevoia să încep și eu, mai ales că urmează să vă povestesc despre un erou de pe la noi și al său cal înaripat.

Eroul nu este chiar Făt-Frumos, însă își trage seva din rădăcinile românești. E isteț întocmai ca personajul din basm, iute la minte și mânat de dorința de a fi mereu primul, de a izbândi. În spatele său stau oameni de nădejde, pe care se poate baza. Iar în drum apar deseori pericole și arătări ce îi vor răul.

Calul este chiar un cal, mai mereu cabrat pe picioarele din spate, negru ca o panteră, cu aripi de ing(in)er puse în față și în spate. Este năvălaș, rapid, cu reflexe de sălbăticiune și care e iute ca vântul atunci când se așterne la drum. Are nevoie însă de un erou care să îl strunească și să îl protejeze.

Împreună, se înțeleg de minune și fac o pereche imbatabilă: Bitdefender și Ferrari.



BITDEFENDER

DE ANTAL



Nu vreau să cad în ligheanul cu nostalgie, însă exact așa am văzut lucrurile în recent încheiatul Circuit Bitdefender. În culori de acuarelă ale anilor '70, citite cu o voce calmă, fără grabă. Și le-am văzut cu voi, oameni buni, și mai ales prin ochii voștri. Și le-am văzut, ca niciodată, în toată țara!

Nu pot așterne în cuvinte emoțiile prin care am trecut. Îmi pare rău, nu sunt un virtuos al cuvintelor, deși mi-aș dori asta! Însă vă spun exact ceea ce simt, în cuvinte simple și directe. Și vă pot povesti exact cum a fost, pentru că am avut ocazia unică să fiu parte din această călătorie minunată.

București, Sibiu, Cluj, Iași, Timișoara – orașe care așteptau să se bucure împreună de

acest eveniment național. Strânse în pumn, precum degetele unei mâini, cele 5 orașe au răspuns cu entuziasm Circuitului Bitdefender. Și pentru că românii au cerut, Bitdefender i-a ascultat. Și a adus în țară monopostul Scuderiei Ferrari HP.

Imaginile cu care au fost inundate platformele sociale au vorbit de la sine, însă eu vreau să vă șoptesc și ce s-a întâmplat pe lângă mașină.



Bucureștiul e București! Și dacă ar vedea ceva extraordinar, „capitaliștii” sunt prea mândri să recunoască. Și totuși, am văzut oameni impresionați, care nu își puteau dezlipi privirea de mașină. Pentru ca imediat, în drumul lor grăbit, să se scuture brusc și să meargă mai departe. Doar ei știu cum le-a rămas întipărită imaginea în minte.



În Sibiu, entuziasmul a fost molipsitor. Singurul eveniment în aer liber, mai mult un pit stop de 4 ore, a adus o mulțime de tineri împreună în Piața Mare. Acolo, nici nu am apucat bine să cobor din mașină (parcarea fiind la vreo 5 minute de mers pe jos), că am și fost interpelat de un grup de elevi. Pasiunea lor sinceră și dorința de a ști totul despre monopost m-au obligat să îmi refac discursul, care s-a transformat într-o discuție liberă, ca pe vremurile când eram student!



Memorabilă a fost întâlnirea cu un domn în etate, ce părea la fel de „verde” ca și noi cand a venit vorba despre Formula 1.



Clujul a însemnat altceva. Foarte mulți influenceri interesați de F1, fără ca aceasta să fie preocuparea lor principală. Mi-a fost greu să plec, dar a trebuit să o fac, pentru că veneam la București pentru a filma emisiunea „Grand Prix”.

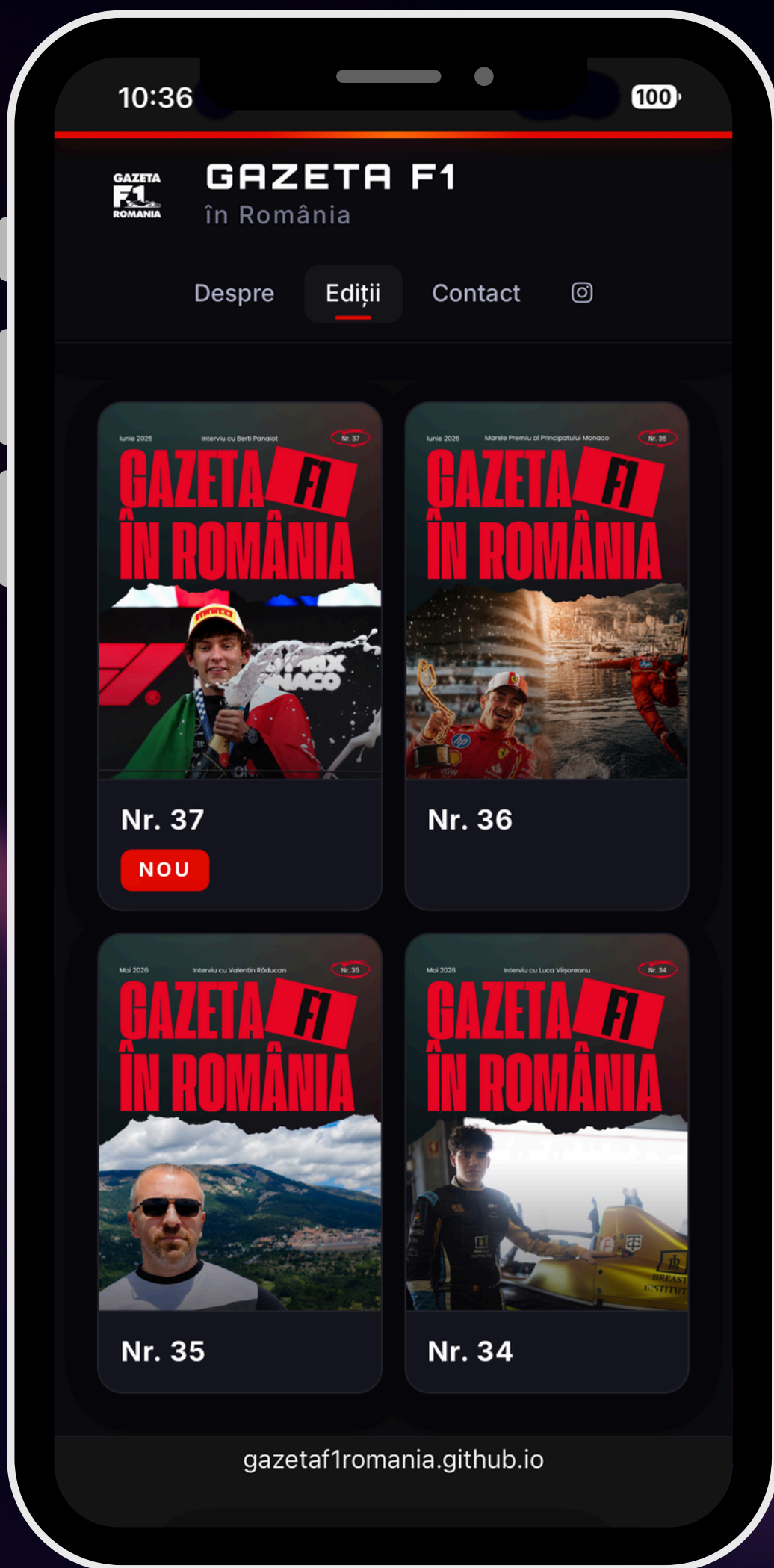


Și a venit mai apoi rândul orașului Iași. Imediat după Ziua Copilului! Iar asta e una dintre amintirile pe care le voi prețui toată viața. Nu pentru că orașul în sine găzduiește al doilea cel mai mare centru tehnologic Bitdefender din lume (și au venit o mulțime de oameni din lumea cybersecurity pentru a înțelege F1; sper că perspectiva mea le-a fost utilă), ci pentru acel sentiment de entuziasm care ne-a cuprins până la urmă și pe noi toți. Zumzetul, agitația, publicul atât de numeros – toate acestea rămân lipite de această clipă în mintea mea!

La Timișoara urma să se încheie acest vis frumos, devenit realitate pentru toată România! „Azi în Timișoara, până ieri în toată țara!”, am încercat eu timid un început de discurs. Și a funcționat! Oameni deosebiți, cu care am discutat deschis ore în șir. Și un moment care mi-a adus lacrimi în ochi: Edi, un puști de numai 7 ani, a venit special în Iulius Town pentru a-mi face cadou o mașinuță. Nu am știut ce să fac în continuare, jur pe verde! Și mi-am adus aminte cât de mult mi-am dorit, copil fiind, o mașinuță metalică precum cadoul lui Edi. Iată că trebuie doar să îți manifesti dorința, pentru că ea devine realitate. Chiar și după 4 decenii! :)



Circuitul Bitdefender s-a încheiat duminică, 14 iunie. Și s-a încheiat cum le-am spus celor de la Bitdefender: cu o victorie Ferrari, care să îmbrace perfect cele 25 de zile în care monopostul Scuderiei Ferrari HP a fost în România. Drumul a fost deschis, acum nu mai rămâne decât ca basmul acesta să continue.



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.