

Iunie 2026

Interviu cu Cristiana Oprea

Nr. 39

# GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



# CAMPION

Din anul 1950, an de an, încoronăm un campion mondial, anume pilotul cu cele mai multe puncte la finalul sezonului. Metoda de desemnare a campionului poate provoca surprize, deoarece, în mod teoretic, poți câștiga campionatul fără victorii sau cu victorii puține. Precum a zis celebrul comentator Murray: „În Formula 1 orice se poate întâmpla și, de obicei, se întâmplă”, vom vedea un caz uluitor în care un campion a câștigat cu o singură victorie.

În anul 1958 a avut loc această mare surpriză. Este, de asemenea, primul sezon în care s-a acordat și titlul la constructori. La piloți bătălia la titlu în acel an a fost între compatrioții Mike Hawthorn și Stirling Moss, care pilotau pentru Scuderia Ferrari, respectiv R.R.C Walker Racing Team. Duelul dintre cei doi s-a purtat de-a lungul a 11 curse de campionat.

Sezonul a debutat în America de Sud cu Marele Premiu al Argentinei. Din cauza căldurii excesive distanța cursei a fost redusă de la 400 km la doar 313 km.



Foto: gettyimages.com

# MINIMAL

## DE SPIDER

În pole a fost „El Maestro” - Juan Manuel Fangio. Din cauza distanței reduse a cursei, echipa lui Moss a riscat cu o strategie fără opriri la boxe. Hawthorn a realizat cu câteva tururi înainte de final că rivalul său nu va opri, așa că a început să crească ritmul. Pneurile lui Moss s-au degradat fantastic până la carcasă, dar a reușit să se târască până la sfârșit și așa a câștigat prima cursă. Hawthorn a terminat pe trei.

Foto: gettyimages.fr



Patru luni mai târziu a avut loc Marele Premiu de la Monaco. Britanicul de la Scuderia s-a retras în turul 47 din cauza unor defecțiuni la pompa de alimentare, iar rivalul său și mai devreme din cauza unor probleme la motor. În Olanda, Moss a pornit de pe locul al doilea, iar Hawthorn de pe cinci, urmând ca amândoi să urce câte un loc până la finalul cursei, terminând pe primul, respectiv al patrulea loc.

Câteva zile mai târziu a avut loc cursa de 500 de mile de la Indianapolis, unde cei doi nu au participat.

A urmat Marele Premiu al Belgiei, care purta titulatura de cel al Europei. În primul tur,

Moss, dintr-o greșeală la schimbarea vitezelor, și-a distrus motorul, ducând la abandonul său. Marele Premiu a fost câștigat de Tony Brooks, urmat pe locul al doilea de Hawthorn.

Prima și singura victorie a sezonului pentru Hawthorn a venit abia în Franța. Mike și colegul său, Luigi Musso, s-au calificat pe primele două locuri ale grilei, rivalul său la titlu terminând abia pe locul șase. Musso a fost implicat într-un accident grav în turul 10 al cursei. În urma impactului a fost transportat la spital, însă din păcate, a murit câte ore mai târziu. Cursa – în stilul caracteristic al primelor decenii ale Formulei 1 – a continuat și a fost câștigată de Hawthorn, urmat de Moss.

La Silverstone, în primii șapte piloți, am avut șase britanici și un american pe locul 2. Pilotul de la Walker Racing era în pole, dar după primul tur Collins a preluat conducerea. Moss avea să se retragă în turul 27, după o defecțiune la motor, urmând un 1-2 pentru Scuderia. De menționat că Bernie Ecclestone, da, acel Bernie Ecclestone, a înregistrat două monoposturi în această cursă, iar după acest mare premiu Fangio s-a retras.

Următoarea oprire a fost în Portugalia, o cursă pe care Stirling Moss a dominat-o, iar rivalul său a terminat pe locul doi. În acest Mare Premiu a avut loc un eveniment cu totul deosebit, fiind încă amintit ca unul din cele mai mari gesturi de fair-play nu doar din Formula 1, ci din orice sport. Un moment care avea să determine campionul. În ultimul tur, mașina lui Hawthorn s-a răsucit și i-a murit motorul; mulți voiau să îl ajute și să-l împingă, dar ar fi dus la descalificarea lui. Stirling Moss a îndepărtat publicul curios și Hawthorn a reușit să pornească. Totuși

va fi descalificat deoarece monopostul lui mersese câțiva metri în sensul greșit al circuitului. Moss a dat dovadă de fair-play și i-a luat apărarea lui Hawthorn, decizia privind descalificarea fiind anulată ulterior.

Ultima oprire este în Maroc. Pilotul Scuderiei trebuia să obțină cel puțin locul trei și cel mai rapid tur pentru a câștiga titlul. A plecat din pole, dar a căzut imediat pe trei, rivalul său preluând conducerea. Până la finalul cursei Mike a reușit să urce înapoi o poziție și să termine pe locul doi. La acea vreme, doar cele mai bune șase



rezultate contau în clasamentul piloților și, deși în total era 49 la 41 în favoarea pilotului Ferrari, după păstrarea doar a celor mai bune șase rezultate, punctajul era de 42 la 41, ajutorul din Portugalia dovedindu-se decisiv.

„Numai în locul lui Moss să nu fii atunci”, probabil mulți dintre voi v-ați gândit, dar un lucru curios s-a întâmplat: acesta nu a regretat niciodată ce a făcut. Desigur, el a simțit că titlul i se cuvenea, dar până la moarte a fost convins că a fost mai bine să piardă titlul acela decât să-l câștige din cauza unei descalificări pe care o considera nedreaptă. Astfel, Moss s-a dovedit a fi un adevărat gentleman.

# MINTEA LA COMANDĂ

Succesul în Formula 1 depășește talentul brut și tehnologia. Deși atenția publicului se concentrează pe forța fizică a piloților, componenta mentală este la fel de importantă, iar mentalitatea corectă poate schimba complet performanța. Într-un sezon cu peste 20 de curse, piloții trebuie să rămână stabili emoțional și concentrați sub presiune extremă. În realitate, viteza, agresivitatea și determinarea nu sunt suficiente pentru a câștiga constant, iar diferența dintre campioni și restul este dată de rezistența psihologică.

Strălucirea podiumurilor și a șampaniei ascunde un mediu psihologic extrem de dur. Fanii văd spectacolul, rivalitățile și tehnologia, dar piloții trăiesc o realitate complet diferită, în care liniștea mentală și controlul interior contează mai mult decât forța brută. Presiunea de a performa este constantă, iar așteptările publicului și ale echipelor creează un stres permanent. În plus, cerințele fizice sunt extreme: piloții pot pierde până la 4 kg într-o cursă, suportă des forțe de 2-6G și își mențin pulsul ridicat timp de ore întregi, totul în timp ce iau decizii în fracțiuni de secundă.



## DE GABI

Dincolo de spectacol, viața din F1 implică un efort mental continuu și o presiune aproape permanentă. Calendarul de curse, deplasările constante și lipsa de odihnă afectează profund echilibrul psihic al piloților. Există cazuri extreme, precum accidente cu forțe de 40G sau mai mult, după care piloții revin rapid în competiție. Chiar și campioni precum Lewis Hamilton au recunoscut dificultăți emoționale și mentale, subliniind că menținerea performanței este o luptă continuă.



Campionii din Formula 1 își construiesc identitatea astfel încât să nu depindă de rezultate. Ei separă valoarea personală de performanță, ceea ce le permite să gestioneze mai bine eșecurile și presiunea. Mulți piloți lucrează cu psihologi sportivi, folosesc meditația, vizualizarea și tehnici de *mindfulness* pentru a rămâne calmi sub presiune. Scopul este atingerea unei stări de „prezență totală”, în care reacțiile devin instinctive, iar deciziile sunt luate fără blocaje mentale. Frica nu este eliminată, ci transformată în motivație și focus.

În Formula 1, eșecul nu este o excepție, ci o parte constantă a drumului către succes. Chiar și cei mai buni piloți din lume pierd curse, fac greșeli sau sunt afectați de probleme tehnice. Statistica arată că rezultatele din F1 variază frecvent de la o cursă la alta, ceea ce evidențiază cât de imprevizibil este acest sport și cât de important este modul în care gestionezi un rezultat negativ.

Diferența dintre un pilot obișnuit și un campion nu este absența greșelilor, ci modul în care acestea sunt procesate. Campionii nu se blochează în emoții negative și nu rămân concentrați pe ceea ce a mers prost. În schimb, ei folosesc un proces mental clar: recunosc greșeala, analizează rapid ce s-a întâmplat, se întorc la sarcina imediată și își ajustează abordarea pentru viitor. În plus, ei practică auto-iertarea, ceea ce le permite să nu ducă stresul unei greșeli în următoarele curse.

Această mentalitate transformă eșecul dintr-un punct final într-un instrument de progres. În loc să fie o sursă de frustrare, devine o sursă de informații. De aceea, în sportul de elită, se spune adesea că nu greșelile te opresc, ci modul în care reacționezi la ele.



Foto: mynorthwest.com

Deși atenția publicului este aproape întotdeauna asupra pilotului, Formula 1 este în realitate unul dintre cele mai complexe sporturi de echipă din lume. În spatele fiecărei victorii se află sute de oameni: ingineri, mecanici, strategii, analiști de date și personal de suport. Fiecare decizie tehnică, fiecare reglaj al mașinii și fiecare strategie de cursă este rezultatul unei colaborări intense. Fără această structură, performanța pilotului ar fi imposibilă.

Această realitate schimbă complet modul în care poate fi înțeles succesul. Un podium nu este doar rezultatul unui tur perfect, ci al unei munci colective desfășurate pe parcursul a săptămâni sau chiar luni. Din acest motiv, mulți piloți ajung să vadă succesul nu ca pe o realizare individuală, ci ca pe rezultatul unei echipe întregi care funcționează la cel mai înalt nivel.



Foto: reddit.com

În același timp, impactul unui pilot nu se limitează la rezultate. Personalitatea, atitudinea și modul în care gestionează presiunea influențează fanii, echipa și chiar cultura sportului. Un pilot poate inspira milioane de oameni nu doar prin victorii, ci și prin felul în care reacționează la eșecuri, cum își menține calmul și cum își păstrează motivația. Astfel, succesul în Formula 1 devine mai mult decât un scor sau un trofeu, devine o combinație între performanță, influență și contribuție la un efort colectiv mult mai mare.

# GIUSEPPE „NINO” FARINA

## 60 de ani de neuitare

Pe 30 iunie 1966, primul campion mondial al Formulei 1 murea pe o șosea udă din Alpii Savoiei, prins în epava mașinii sale după ce acvoplanase și lovisese un stâlp de telegraf, departe de publicul și pistele care îl consacraseră. Șase decenii mai târziu, numele lui, Giuseppe Farina, se pronunță tot mai rar. De aceea merită să-l amintim.



Foto: racefans.net

## Omul din Torino

Giuseppe „Nino” Farina s-a născut la 30 octombrie 1906 la Torino, în familia lui Giovanni Farina, fondatorul caroseriei Stabilimenti Farina, unde mașinile erau aerul respirat zilnic. Deși a crescut înconjurat de viteza din cel mai industrial oraș al Italiei, a ales conștient să-și riște viața pe pistă în loc să o trăiască în siguranța doctoratului în științe politice și a titlului de „Dottore”.

În anii '30, i-a atras atenția legendei Tazio Nuvolari, mentorul sub care a crescut rapid, câștigând trei campionate italiene consecutive între 1937 și 1939. În 1936, intrase în echipa lui Enzo Ferrari, terminând cursa Mille Miglia pe locul 2 cu un Alfa Romeo 8C. Războiul i-a reținut din avânt, dar Nino a câștigat Marele Premiu al Națiunilor de la Geneva în 1946 (cu Alfa Romeo 158) și Marele Premiu de la Monaco în 1948 (cu Maserati 4CLT).

## DE IONUT BLINDU

### 13 mai 1950. Silverstone.

În 1950, Alfa Romeo l-a cooptat pentru prima ediție a Campionatului Mondial de Formula 1, alături de Juan Manuel Fangio, Luigi Fagioli și britanicul Reg Parnell. Cei patru au ocupat primul rând al grilei la Silverstone în fața a 120.000 de spectatori, printre care se numărau Regele George al VI-lea, Regina Elisabeta (Regina Mamă) și Prințesa Margaret.

Farina a câștigat din pole position, a stabilit cel mai rapid tur și a devenit primul învingător din istoria Campionatului Mondial, cu 2 secunde și 6 sutimi avans față de Fagioli. Fangio a abandonat cu nouă tururi înainte de final din cauza unei probleme la conducta de ulei, în timp ce Parnell a sosit la 52 de secunde de lider. Premiul istoric a fost de 500 de lire sterline, echivalentul a aproximativ 20.000 de dolari astăzi.

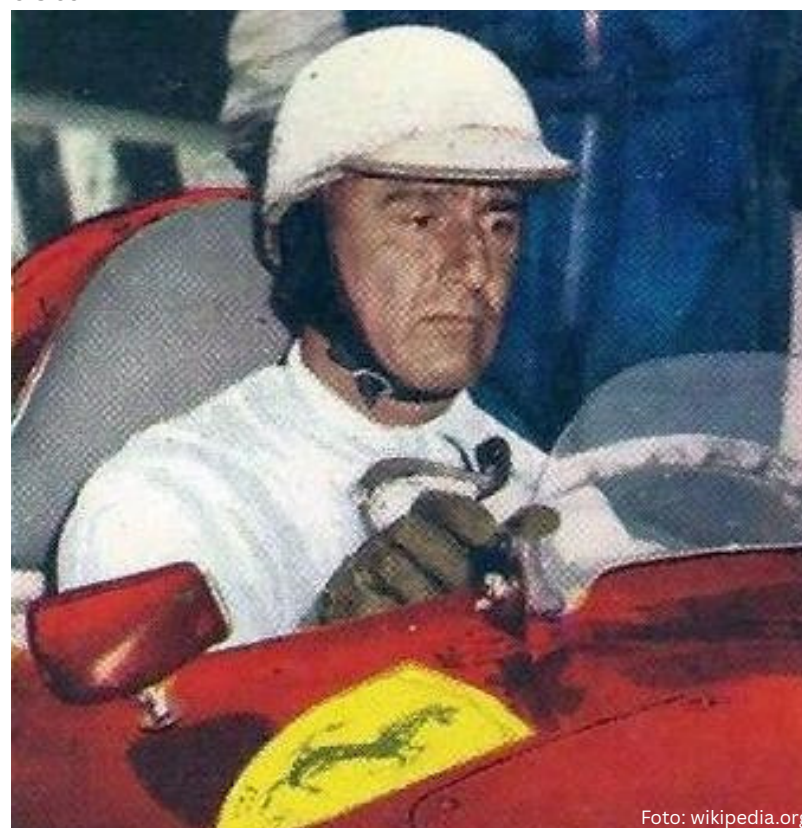


Foto: wikipedia.org

Victoriile au continuat în Elveția și Italia. Titlul s-a decis la Monza, unde Fangio a abandonat din cauza cutiei de viteze, iar apoi s-a retras din nou după ce preluase mașina lui Piero Taruffi. Farina a câștigat cursa cu peste un minut avans față de Alberto Ascari, devenind primul campion mondial din istoria Formulei 1, la 43 de ani, la o diferență de 3 puncte de Fangio.

### Stilul care a definit o generație

Nu poți vorbi despre Farina fără să pomenești silueta sa la volan: cu brațele întinse, spatele drept și capul ușor dat pe spate. Un stil distinctiv pe care Stirling Moss l-a copiat conștient, deși îl descria pe Farina drept „periculos” și spunea că „toată lumea se ferea de el, pentru că nu ținea cont de nimeni pe pistă”.

Enzo Ferrari îl numea în memoriile sale din „*Piloti, che gente...*” drept „un om de oțel, în interior și în exterior”, capabil de performanțe uluitoare, recunoscând că se temea de imprevizibilitatea lui pe circuit. Farina însuși mărturisea simplu că doar cu volanul în mână se simțea „un om complet”. Această dualitate s-a văzut în 1952, când Farina a mers la patul de spital al lui Fangio după accidentul grav al argentinianului, aducându-i propria cunună de lauri a victoriei.



Foto: gettyimages.com

### Ultimii ani și un final absurd

După titlul din 1950, Farina nu a mai ajuns în vârful ierarhiei: Fangio a dominat sezoanele ulterioare, iar Alberto Ascari a dictat legea în 1952 și 1953. Italianul a adunat podiumuri și a bifat ultima sa victorie în campionat la Nürburgring, în 1953. La vârsta de 46 de ani și 276 de zile, devenea al treilea cel mai în vârstă câștigător din istoria Formulei 1.

Trupul său a fost testat dincolo de limite: a suferit arsuri grave în vara lui 1954, când rezervorul mașinii sale Ferrari a explodat, și a recurs la injecții disperate cu morfină în Argentina, în 1955, pentru a amorti durerile în timpul curselor, până când corpul a spus „Stop”.

S-a retras din curse, a devenit dealer de Alfa Romeo și Jaguar, a colaborat cu Pininfarina și a rămas aproape de Formula 1. Până pe 30 iunie 1966, când se îndrepta spre Reims pentru a fi consilier tehnic și dublură pentru Yves Montand în filmul „*Grand Prix*”. Lângă Chambéry, pe o ploaie torențială de vară, mașina sa, Lotus Cortina, a acvaplanat, s-a izbit violent de un stâlp de telegraf și s-a înfipt într-un copac. Farina a fost găsit mort în epava strivită pe partea șoferului, la doar 59 de ani.

Șase decenii mai târziu, Formula 1 e păzită de protocoale medicale care ar părea science-fiction pentru pionierii din 1950. Lumea lui Farina pare de pe altă planetă. Și totuși, fiecare pilot care se așază în cockpit, întinde brațele perfect drept spre volan și simte vibrația motorului, repetă fără să știe un gest pe care Nino Farina l-a inventat. Prima pagină a istoriei nu se rescrie, iar pe prima pagină a Formulei 1 scrie un singur nume: **GIUSEPPE „NINO” FARINA.**

# EL CAMINO DE SAN SILVERSTONE

Dintotdeauna am avut convingerea că lucrurile bune trebuie împărtășite, așa că bună tuturor și bine ați venit! Hai, nu trebuie să vă descălțați, intrați așa că oricum au rămas niște urme de pneuri pe podeaua din sufrageria minții mele, urme care sper să nu se șteargă niciodată. Bucuria pe care vreau să o împărtășesc cu voi astăzi are legătură cu vizita mea la unul din cele mai iubite locuri ale lumii Formulei 1: Circuitul de la Silverstone.



La acest tur rapid prin Anglia am ajuns mulțumită ajutorului tatălui meu, priceput în ale internetului și următor amator de F1. Eu, fiind singura pasionată de motorsport din familie, am plecat în această călătorie exact ca o copilă mergând în prima ei tabără: cu inima plină de bucurie și un ghiozdan în spate.

Asa că, la 6 dimineața într-o vineri, mi-am început pelerinajul cu destinația legendarului circuit de la Silverstone. Drumul a fost dur, transportul feroviar englez fiind un CFR mai entuziasmat, dar totul avea să merite cu vârf și îndesat. Am luat un taxi de la hotelul din Milton Keynes până la circuit, o aventură în sine, deoarece din oraș am găsit taxi care să mă ducă încolo

## DE GABBY

dar înapoi ba! Momentul în care am văzut muzeul în fața ochilor și am auzit vuietul motoarelor, însă, mi-a șters ca prin magie orice nemulțumire aș fi avut față de taximetristul care m-a adus, el la rândul său crezându-se probabil cel puțin Senna.



M-a copleșit, din nou, o bucurie ca a unui copil. Clădiri văzute numai în poze și știute din povești, aflate acum în fața mea! Muzeul Silverstone, o imensitate din metal și sticlă, m-a primit cu o accesibilitate neașteptată: lifturi, semnalizare clară și un personal deschis și zâmbitor, care m-a ghidat până la intrarea în muzeu. Clădirea gigantică ascundea în spatele magazinului de merch care ne primea la intrare un perete întreg din sticlă, pe două etaje, prin care se puteau vedea circuitele adiacente celui legendar, și mașinile supercar care concureau pe el. Așteptând terminarea experienței de familiarizare cu istoria motorsportului pe circuit, sub forma unui scurt clip care începuse deja pentru un alt grup înainte să ajung, m-am trezit uitându-mă cu sufletul la gură ba pe geam la National Circuit, ba la Quali-ul pentru Barcelona, proiectat pe un ecran în sala de așteptare. Apoi a venit rândul grupului meu să înceapă vizualizarea clipului scurt menționat mai sus, urmată de intrarea în muzeul propriu-zis.

Expoziția în sine a fost pe cât de mică din punct de vedere al spațiului, pe atât de impresionantă; o privire în trecut, care m-a ghidat spre o înțelegere mai bună a prezentului. Nu cred că pot descrie în cuvinte cât de minunat este să fii înconjurat de atâtea monoposturi, vechi (de la cilindriul de tablă pe roți) și noi (un monopost Aston Martin din 2025). La un moment dat, mi-au dat poate chiar și niște lacrimi. Un moment aproape de neegalat. (Deoarece am mers și la RB MK7, care pentru mine a fost o experiență și mai minunată).

Printre multiplele costume de cursă expuse, incluzând unele din cele ale lui Hamilton și Russell, am fost profund surprinsă de cel al lui Susie Wolff, singura piesă de memorabilia a unei femei expusă, din câte am văzut.



Deși eu nu sunt neapărat o fire tehnică, mini expozițiile interactive și plăcuțele explicative m-au făcut să înțeleg mult mai bine ingineria fantastică de sub fibra de carbon. Iar simulatorul m-a făcut să înțeleg că poate eu, șofer de mașină cu motor "văr primar" cu cel de Vespa, nu sunt încă la fel de Max Verstappen cum mă simt atunci când, cu voia 1.2-ului, depășesc un camion pe drum drept. Vizita la muzeu s-a încheiat cu un video interactiv neobligatoriu, care deși a fost deosebit de interesant, mi-a dat puțin rău de mișcare din cauza domului LED pe care a fost proiectat și a scaunelor care produceau sunete și vibrații similare celor din condițiile de cursă. Pentru persoanele sensibile la mișcare sau lumini puternice nu este cel mai bun final al turului de muzeu. Dar nu vă îngrijorați, experiența muzeului este perfect completă și fără acel video!



Formula Experience a fost la rândul său un pas spre a înțelege și aprecia mai profund dexteritatea și efortul fizic supraomenesc pe care îl depun acești oameni, un alt sentiment de neuitat despre care aș putea scrie zile întregi. Pe scurt, trebuie trecut pe la un birou de check-in în clădirea Silverstone Wing, unde mai apoi aștepti într-o sală imensă cu scaune, beanbags, cafea, și mini loc de joacă pentru copii. Apoi, pe grupuri, ești chemat de un membru al personalului care face un briefing scurt, în care explică regulile, steagurile, și câteva detalii despre mașină și tehnici de cursă.



Cel nimerit de mine povestea despre cum concura în karting cu Lando Norris! Apoi a urmat îndreptarea spre circuitul Stowe, echiparea cu căști și mănuși, și îmbarcarea în mașini cu ajutorul personalului. Eu am ales cursa în Single Seater, dar mai există și varianta de a conduce un supercar pe circuitul de Formula 1, unde aveți de ales dintre 3 producători mai underground de fel: Aston Martin, Ferrari sau McLaren. Poate ați mai auzit de ei... Pentru cei care au mai venit cu cineva, au fost disponibile locuri în mini-tribune pentru a putea urmări persoanele dragi pe circuit. Organizarea generală a experienței de Single Seater a fost absolut impecabilă.



Sentimentul din mașină, pe circuit, a fost complet diferit de orice mi-aș fi putut imagina. Felul în care se simte asfaltul, rezistența pe care o opune volanul, timpii de frânare atât de diferiți de cei din viața de zi cu zi! Modul în care simți aerul cum se mulează pe mașină și apoi pe tine, nu-mi venea să cred cât de dificil, dar și cât de revigorant și distractiv poate să fie condusul, comparativ cu ceea ce sunt obișnuită! Un alt lucru care m-a surprins, și de care nu mi-am dat seama până nu m-am dat jos de la volan, a fost efortul fizic depus pentru a rămâne pe fază, în contact cu mașina, fără să îți se facă rău de mișcare.

Această jumătate de oră de condus a schimbat permanent modul în care mă uit acum la curse. (Apropo, doamnelor, suntem invitate de staff să venim și noi în număr mai mare la astfel de experiențe!)

În ciuda căldurii infernale și a transportului nu neapărat perfect, Silverstone mi-a oferit în mod deosebit un sentiment de apartenență. Chiar dacă nu am fost fană înfocată F1 încă din copilărie, ci am redescoperit sportul abia ca adult acum câțiva ani, atmosfera a fost clară: tu aparții aici, cu noi. Iar bucuria aceasta a primit un loc special în sufletul meu. O bucurie împărtășită de zeci, poate chiar spre sute de oameni. Bucuria unui sport atât de departe de noi, dar totuși atât de drag și apropiat.



Deși mi-aș dori ca orice fan F1 să poată vizita acest loc de legendă, sper ca măcar ce am pălăvrăgit eu aici să vă aducă un strop de bucurie. Iar pentru cei care încă nu sunt convinși dacă merită sau nu - luați biletele. Trăiți momentul. Turați motorul. Experiența este de neuitat.



Lights out and away we go!

Sper să vă revăd pe toți poate la un alt weekend de cursă prin Gazetă. Până atunci, hai să ne bucurăm cu toții de acest sport minunat.

# CRISTIANA OPREA



**Q** Bună, Cristiana! Știm deja despre tine că ești una dintre cele mai active femei pilot din motorsportul românesc, însă am vrea să aflăm cum ai ajuns aici, când ți-ai descoperit pasiunea pentru motorsport și ce te-a determinat să faci din ea o profesie? Totul a început din curiozitatea de a descoperi ce înseamnă să controlez cu adevărat o mașină. Am permis de conducere de la 18 ani, dar cariera mea în motorsport a

*Cristiana Oprea este pilot de raliu, jurnalist auto și fondatoarea platformei Femei în Motorsport, un proiect unic prin care promovează femeile din automobilismul și motociclismul românesc. În 2015 a trecut de la arhitectură la motorsport, cu certitudinea că la volan va putea schimba lumea în bine, iar în 2022 a devenit prima româncă pilot care a concurat în Campionatul Mondial de Raliuri. Are o vastă experiență internațională, concurând în 11 țări, cu precădere în Campionatul European de Raliuri. Între competiții, Cristiana scrie despre mașini cu poveste pe blogul ei, [cristianaoprea.ro](http://cristianaoprea.ro).*

*Cristiana este și o pionieră a motorsportului electric: după două sezoane internaționale hibride, 2022 și 2023, în care a promovat sustenabilitatea și inovația participând în singurul campionat electric de raliu din lume, în 2025 și-a adjudecat titlul de campioană la clasa mașinilor electrice din Campionatul Național de Super Rally.*

*Mai presus de trofee, Cristiana consideră sportul un catalizator pentru schimbare și își dorește ca demersul ei să inspire oamenii să aibă curaj să își urmeze visul, confruntând stereotipurile din societate.*

Început întâmplător, câțiva ani mai târziu: în timp ce studiam la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” am acceptat un job ca PR la Federația Română de Automobilism Sportiv, deoarece eram pasionată de mașini și de comunicare. Nu avusesem niciun contact cu motorsportul, așadar a trebuit să învăț din mers ce înseamnă o competiție auto și care sunt diferențele dintre disciplinele de automobilism.

Așa am ajuns copilot alături de George Grigorescu, maestru al sportului și multiplu campion național, care apoi mi-a devenit mentor. Am urmat un curs de pilotaj și la scurt timp am debutat la volan, unde mi-am dat seama că vreau să petrec mai mult timp. A început ca un hobby, care s-a transformat în carieră odată cu apariția primilor sponsori, când am înțeles că o carieră de pilot profesionist este posibilă.



**Q** Ai dus pasiunea la un nivel, în afara pistei, și ai fondat platforma *Femei în Motorsport*, ce te-a impulsionat să inițiezi și să dezvolți un astfel de proiect?

În primii ani am fost singura femeie pilot la startul Campionatului Național de Raliuri, iar asta m-a motivat să îmi explorez mai departe pasiunea și să înțeleg de ce este atât de slabă reprezentarea feminină. Am fondat platforma *Femei în Motorsport* ([www.femeiinmotorsport.ro](http://www.femeiinmotorsport.ro)) în 2019 tocmai pentru că eram văzută ca o excepție și mi-am dorit să arăt că suntem mai multe femei implicate în motorsportul românesc, care însă nu sunt atât de vizibile.

La nivel personal, căutam o comunitate în care să există solidaritate, femei care trec prin aceleași experiențe și care se pot susține reciproc. Acum am trecut deja de 100 de membri pe platformă și a crescut mult numărul fetelor pilot. Reprezentarea e

primul pas spre performanță și e foarte important să avem fete tinere care debutează încă de la 12-13 ani, pentru a putea avea o bază solidă și variată de sportivi care vor progresa ulterior spre campionate mai mari.

Foto: facebook.com/femeiinmotorsport



**Q** Așa cum tu însăși spui pe blogul tău, ai transformat motorsportul într-un stil de viață lăsând în urmă o posibilă carieră de arhitect; cum consideri că au contribuit studiile de arhitectură și urbanism la ceea ce faci acum?

Cu siguranță background-ul academic m-a ajutat în toată munca pe care trebuie să o fac ca să ajung la volan: construirea și consolidarea imaginii mele online și offline, activitatea ca speaker, *pitch*-urile către potențiali sponsori, proiectele de comunicare pe care le construiesc. Toate au ca bază skill-urile și disciplina pe care mi le-am format în facultate.

**Q** Privind în urmă la începuturile tale în raliuri, care au fost cele mai mari provocări cu care te-ai confruntat ca femeie într-un domeniu perceput mult timp ca fiind predominant masculin și cum te-au influențat acestea în dezvoltarea ta profesională și personală?

Cea mai mare și neașteptată provocare a fost *hate*-ul din social media, venit din păcate inclusiv de la unii sportivi, care se simțeau frustrați sau amenințați de prezența mea. Având un parcurs atipic în sportul de performanță, am polarizat opiniile și am fost ținta multor glume sau atacuri, peste care

am trecut odată ce am înțeles că valoarea mea ca om și ca sportiv nu stă în opiniile sau răutatea celor de pe margine.

M-a afectat, atât profesional cât și personal, însă am reușit să trec peste făcând terapie și concentrându-mă pe ce pot controla: felul în care muncesc și lucrurile de care sunt pasionată. Uitându-mă în urmă pot spune că asta mi-a construit reziliența de care am nevoie pentru a-mi duce cariera la următorul nivel. În plus, am învățat pe propria piele cât de important e să ai o vorbă bună sau măcar să nu faci rău când vezi pe cineva că muncește pentru propriul vis. Sunt oameni care mi-au spus că i-am inspirat să își urmeze visul sau să debuteze în motorsport, iar acest sentiment e mai valoros pentru mine decât un podium.



**Q** Pentru cei care urmăresc cursele doar din exterior, un weekend de etapă în FIA ERC pare plin de adrenalină și spectacol. Cum arată însă realitatea din spatele camerelor de filmat și care sunt aspectele mai puțin cunoscute ale vieții unui pilot în timpul unui weekend de curse?

Un weekend de curse la raliu e de fapt o săptămână întreagă, foarte atent planificată, cu un program intens și riguros. De obicei, luni plecăm spre orașul în care se desfășoară raliul. Marți avem o sesiune de antrenamente la volan, unde testăm diferite setări ale mașinii pentru a găsi configurația

ideală pentru suprafața specifică de concurs. Miercuri și joi avem recunoașterea traseului de concurs, 12-14 ore petrecute la volan pentru a scrie și verifica dictarea. Seara ne întoarcem la cazare și verificăm totul pe video. Urmează *shakedown*-ul (antrenamentele oficiale), startul festiv cu sesiunea de autografe și cele 2-3 zile de concurs.

Într-o etapă de european parcurgem în jur de 200 de kilometri competitivi, în total mii de km la volan dacă luăm în calcul și recunoașterile și drumul din România până în țara în care concurăm. Ce nu se vede sunt orele puține de somn, alimentația pe fugă, provocarea de a gestiona și partea de interviuri sau social media, situațiile neprevăzute pe care le rezolvăm cu ajutorul echipei. Iubim acest sport și merită toate sacrificiile pentru a ajunge să trăim emoțiile competiției la acest nivel.



**Q** În motorsport, succesul depinde nu doar de talentul pilotului, ci și de întreaga echipă din jurul său. Cum ai descrie relația dintre pilot, copilot, mecanici și ingineri și cât de importantă este în obținerea unui rezultat bun?

De-a lungul anilor am lucrat cu diferite echipe, cu precădere echipe internaționale care percep prezența echipajului nostru feminin ca un lucru firesc în motorsport.

Contează mult încrederea și respectul reciproc, dar și simțul umorului și abordarea proactivă.

Pentru mine, relația pilot-copilot este mai mult decât o colaborare pe plan profesional. Eu și Alexia suntem prietene bune, știm să ne motivăm și să ne ridicăm una pe cealaltă. Și poate cel mai important, avem amândouă obiective similare, ne plac provocările și vrem să ne autodepășim, să muncim pentru a deveni din ce în ce mai bune. Este important să faci echipă cu oameni cu care rezonzi, pentru că doar așa poți face performanță.



**Q** Participarea la competiții de nivel european presupune nu doar pregătire sportivă, ci și un efort logistic și financiar considerabil. Cum gestionezi presiunea care vine din toate aceste responsabilități și ce ai învățat din toată această experiență?

Asta este cea mai grea și dureroasă parte a motorsportului: oricât ți-ai dori și oricâtă pasiune ar exista pentru sport, bugetul decide dacă concurezi sau nu. Eu vin dintr-o familie normală și nu am un manager care să se ocupe de sponsori și parteneri, așadar această presiune pică pe mine și îmi ia o parte din resursele de sportiv - adică nu mă antrenez pe cât de mult mi-aș dori, pentru că tot eu mă ocup de negocieri, contracte și obligații față de brandurile care ne susțin.

Gestionez totul cu ajutorul echipei pe care mi-am construit-o în jur, din oameni dragi și furnizori de încredere.

De-a lungul anilor am sacrificat mult pe plan personal (concedii, hobby-uri), am riscat, m-am împrumutat pentru a acoperi costuri neprevăzute (de exemplu daunele din accidente) - este enorm de multă presiune, probabil mediul perfect pentru a crește lideri de succes care pot performa în orice alt domeniu. Nu am avut niciodată un plan B și cred că e esențial să fii 200% implicat pentru a reuși.



**Q** Ai spus la un moment dat că vrei să arăți că „mașinile nu au gen”, așa cum se numește unul dintre articolele ce ți-au fost dedicate și despre care spui că este cea mai frumoasă poveste scrisă despre tine. Dar dincolo de mesajul public, în cască, la volan, în secunda în care intri în viraj, simți vreodată că feminitatea ta îți dă un avantaj sau o perspectivă diferită față de coechipierii bărbați sau crezi că în acel moment ea pur și simplu se estompează și rămâne doar pilotul?

Când port combinezonul, nu mă mai gândesc nicio clipă la faptul că sunt femeie sau că suntem puține în sportul acesta. Tot ce îmi doresc este să pilotez cât mai bine, să simt mașina și să îmi depășesc limitele la volan.

**Q** Recent ai ajuns la cel de-al 44-lea start din carieră, același număr cu care Sir Lewis Hamilton concurează în Formula 1 și pe care l-a făcut celebru. Te-ai gândit la această coincidență, și dacă da, i-ai atribuit vreo semnificație, fie ea superstițioasă, simbolică sau pur amuzantă?

Dacă ar fi să numărăm și starturile la super rally sau viteză în coastă, am depășit chiar și borna de 50 de competiții ca pilot. Inima mea e în raliuri, deci dacă ar fi să mă impresioneze vreun număr, acestea ar fi 11 sau 42.



**Q** Dacă ai putea sta de vorbă cu Cristiana de la prima cursă din 2015, cea de pe ultimul loc, dar terminată fără abandon, ce i-ai spune despre drumul pe care l-a ales? Ai schimba vreo decizie majoră din acest parcurs?

I-aș spune să viseze departe și să nu se îndoiască niciodată de propria putere, pentru că va reuși să obțină tot ce își propune. Nu aș schimba nicio decizie din acest parcurs, însă recunosc că sunt câteva momente cheie în care mi-aș fi dorit măcar un pic de susținere din partea instituțiilor, așa cum am văzut că este posibil în alte țări cu federații afiliate FIA.

**Q** Știm că Dacia ocupă un loc special în viața ta pentru că ți-a fost partener de nădejde în mai multe competiții, dar ce s-a întâmplat cu prima ta mașină de curse, acea Dacia Sandero 0.9 TCe pe care ți-ai construit-o singură?

Prima mea mașină de raliu, Sean D'Or, a ajuns pe mâini bune la Vali Porcișteanu, unde a tot fost pilotată de piloți debutanți. Altfel, din păcate brandul românesc nu mi-a susținut niciodată cariera, așadar nu am vreo legătură emoțională cu Dacia, mai departe de capitolul meu de debut.

**Q** Ai fost prima româncă pilot în WRC, prima în ERC, prima într-un echipaj feminin românesc în ultimii 50 de ani, alături de Diana Hațegan; titlul de „prima” e o onoare, dar poate pune și presiune. Te-ai simțit vreodată mai mult ambasador decât sportiv, și dacă da, cum ai reușit să separi cele două roluri?

De ce aș vrea să le separ? Este cu siguranță o onoare și o responsabilitate frumoasă să arăt că se poate și să deschid drumul pentru alte sportive care vin din urmă. „Prima” a devenit porecla sau alintul cu care mă strigă unii prieteni și cred că ascunde spontaneitatea care mă reprezintă și potențialul proiectelor pe care le aduc în motorsport, faptul că întotdeauna pregătesc o idee nouă, o nouă bornă de atins.

Să fiu prima a atras multă apreciere și respect din partea publicului larg și a oamenilor din motorsport care înțeleg că reprezentarea e doar primul pas către performanță. Nu există performanță peste noapte, nu poți sări pași în sport - cât despre cei care au spus că a fi prima nu e o reușită, cred că nu înțeleg mare lucru din puterea sportului de a fi un catalizator.

**Q** Prin Femei în Motorsport ai construit o comunitate de peste 100 de sportive. Care crezi că va fi diferența reală între generația ta și următoarea generație de fete care vor intra în motorsport, vor avea ele un drum mai ușor sau doar unul diferit?

Pe lângă faptul că avem deja semnificativ mai multe fete pilot, văd deja că au un drum un pic mai ușor, măcar din punct de vedere al abordării în mass-media sau online. Există mai multă solidaritate și susținere publică, mai puțin *hate* pe bază de gen (sau măcar măsuri luate împotriva abaterilor), discurs focusat mai mult pe latura sportivă.

**Q** Michael Schumacher și Sir Lewis Carl Hamilton sunt unii dintre cei mai mari piloți din istoria Formulei 1; crezi că o femeie ar putea ajunge vreodată la un nivel de performanță comparabil, în WRC sau F1/F1 Academy, în următorii 10-15 ani, sau crezi că barierele nu sunt doar de talent, ci și structurale: buget, acces, cultura sportului?

Bariera nu a fost niciodată una de talent, iar asta au demonstrat-o nenumărate fete, organizații și studii, din care amintesc *More Than Equal*. Barierele femeilor către cel mai înalt nivel din motorsport țin de cultură, de stereotipuri, de dublu standard și de lipsa de precedent, care generează o lipsă de încredere în rândul sponsorilor (deci acces greu și inconsecvent la buget de-a lungul carierei). Eu cred că vom vedea nu una, ci mai multe fete în WRC și F1 în următorii 10 ani.



**Q** În 2021 ai fost desemnată reprezentant național FIA Women in Motorsport. Dacă ne uităm la viitor, atât pentru cariera ta, cât și pentru comunitatea *Femei în Motorsport*, care sunt obiectivele și proiectele pe care ți-ai dori cel mai mult să le vezi realizate în următorii ani?

Pentru *Femei în Motorsport*, principalul obiectiv este găsirea sponsorilor care pot susține dezvoltarea platformei. Tot ce există este făcut de mine, de la profilele membrilor de pe website la conținutul pe canalele de social media și articolele dedicate comunității. Resursele mele au devenit tot mai limitate în ultimii ani, iar proiectul poate crește doar cu parteneri care să susțină o dezvoltare coerentă. Cred în puterea voluntariatului și admir proiectele editoriale care s-au dezvoltat așa, însă următorul pas pentru FIM este să conecteze sponsorii cu piloții pentru a putea susține concret fetele la început de drum - acoperind costuri legate de echipament, taxe de înscriere, licențe sau chiar și mașina.

Pentru mine, obiectivul rămâne neschimbat: să concurez un sezon complet în Campionatul European de Raliuri, apoi să revin în WRC.



**Q** Dar din cele de până acum, ce proiect implementat prin *Femei în Motorsport* consideri că a avut cel mai mare impact și care au fost concret schimbările produse de el?

Din spusele membrilor, platforma și-a atins două obiective importante: a conectat fetele cu mass-media, unele dintre ele dând primul interviu din carieră pentru că un jurnalist le-a descoperit pe Femei în Motorsport; al doilea este inspirația care se consolidează pe măsură ce crește comunitatea și fetele prin mai multă încredere în propriul vis, văzând că nu sunt singure și că tot ce își doresc este posibil.



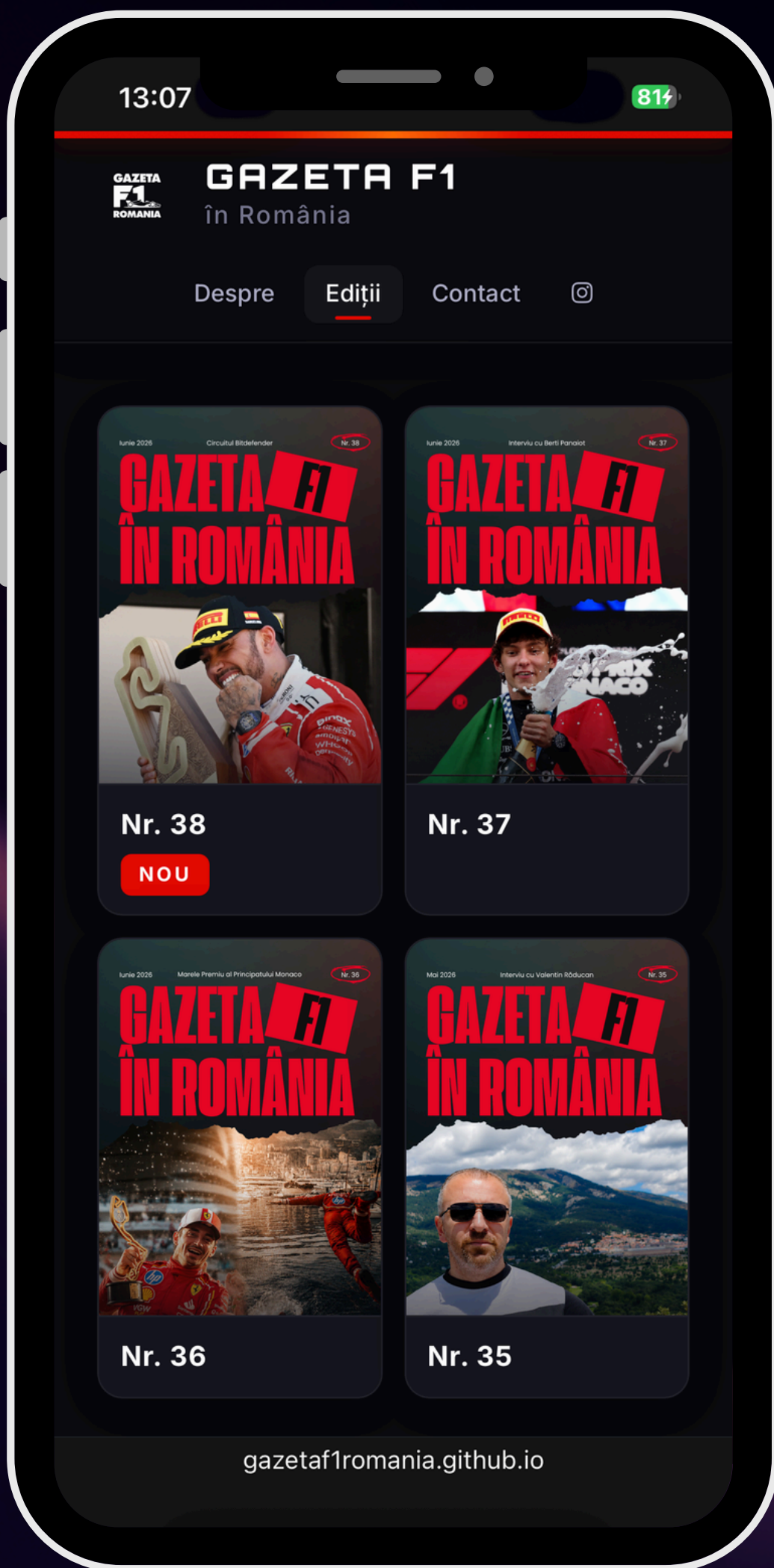
**Q** Dacă ar fi să alegi un singur moment din cariera ta care te definește cel mai bine ca sportiv și ca om, care ar fi acela și ce lecție ai luat cu tine mai departe?

Raliul Croației 2022, debutul meu în WRC. A fost de departe cel mai greu moment, dar și cea mai valoroasă lecție. A fost un vis devenit realitate și totodată apogeul *hate*-ului online către mine, simultan cu o lovitură financiară puternică asupra bugetului nostru din acel sezon. Am început raliul cu un accident, mecanicii au reparat mașina și am ajuns la finish - a fost momentul în care puteam alege oricând să renunț, să mă întorc acasă, dar am mers înainte. A fost greu, nu mai aveam încredere în mine, nu știam cum voi continua sezonul și, cu toate astea, am găsit o soluție.



**Q** Dacă ai un mesaj sau dorești să împărtășești ceva cititorilor Gazetei și noi am omis să te întrebăm, te rugăm să o faci.

Vă mulțumesc și eu pentru ocazia de a-mi spune povestea, care nu ar fi posibilă fără susținerea UniCredit Leasing, Schaeffler și PPC blue. Vă aștept pe probele speciale #DriveYourCourage.



Gazeta F1 în România

# ARHIVA GAZETEI.

Toate edițiile  
acum și pe  
site-ul nostru.

Mergi pe  
[gazetaf1romania.github.io](https://gazetaf1romania.github.io)

## Redacția gazetei

Spider

Gabi

Ana-Mirela

Andreas

Cristina

Adrian

Andreea Ț.