Noiembrie 2026

Interviu cu Maria Josceanu

Nr. 49

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



È NATA UNA STELLA

DE STEFAN RIZEA

Dacă te uiți la grila modernă a Formulei 1, vei observa că basmele în care un puști talentat sparge toate barierele și ajunge direct în elita motorsportului încă se mai scriu. Un astfel de exemplu viu este Andrea Kimi Antonelli. Născut în inima Italiei, la Bologna, o regiune unde sunetul motoarelor este religie și casă pentru branduri legendare, Kimi nu a captat atenția doar pentru că a urcat rapid în ierarhie, ci pentru că traiectoria lui sfidează aproape orice regulă convențională a debutului în sportul de performanță.



Rădăcinile în garaj și umbra tutelară a tatălui, Marco Antonelli

Pentru a înțelege cine este Kimi Antonelli, trebuie să te uiți la omul care i-a pus prima dată volanul în mână: tatăl său, Marco Antonelli. Fost pilot în campionatele de Superturismo și GT, dar și fondator al propriei echipe de curse (Antonelli Motorsport/AKM Motorsport), Marco a crescut în mijlocul mirosului de benzină și al anvelopelor uzate. Pentru micul Kimi, garajul nu era o destinație de weekend, ci propria sa sufragerie. O poveste amuzantă și grăitoare, spusă de părinții săi, arată că, pe când avea doar câteva săptămâni, Kimi adormea în cărucior în timp ce mașinile de curse urlau pe pit lane. La vârsta de trei ani, primise deja în casă un simulator adus de la un salon auto din Bologna, care a devenit jucăria lui favorită.

Un moment de cotitură s-a petrecut când Andrea avea în jur de 10 ani. Pe circuitul de la Adria, tatăl său l-a luat pe genunchi într-un bolid Lamborghini Super Trofeo. Marco controla pedalele, în timp ce băiatul ținea volanul și schimba treptele. Când mașina a intrat brusc în supraviraj la prima frânare puternică, Kimi a corectat derapajul instinctiv și perfect. Atunci, Marco a realizat că fiul său nu are doar o pasiune de copil, ci un simț nativ al echilibrului și al vitezei. Cu toate acestea, relația lor a fost mereu bazată pe o disciplină dură: tatăl a știut exact când să-l protejeze și când să-l arunce în ape adânci, oferindu-i structura unei echipe de curse pe propriul teren.

Ascensiunea fulgerătoare: Saltul peste Formula 3 și marele pariu Mercedes

Parcursul lui Antonelli spre F1 pare desprins dintr-un scenariu de film de la Hollywood. După o carieră impresionantă în kartingul de juniori, încununată cu titluri europene consecutive sub tutela programului de juniori Mercedes (unde a fost cooptat de la frageda vârstă de 12 ani), Kimi a trecut la monoposturi cu o eficiență implacabilă. A câștigat tot ce se putea în Formula 4 (atât campionatul italian, cât și cel german ADAC în 2022), apoi a făcut un pas rar întâlnit: a

trecut direct din Formula Regională în Formula 2, sărind complet etapa intermediară de Formula 3. Un astfel de pariu riscant ar fi zdrobit mulți tineri, însă talentul brut l-a ajutat să obțină victorii spectaculoase în F2 (cum a fost cea pe ploaie de la Silverstone sau succesul din Ungaria).

Foto: wikimedia.org



Când Mercedes s-a trezit în fața deciziei uriașe de a-l înlocui pe legendarul Lewis Hamilton, Toto Wolff nu a ezitat să mizeze totul pe cartea tânărului italian. Presiunea a fost colosală de la prima apariție oficială, un debut marcat inclusiv de un accident violent în antrenamentele libere de la Monza, sub privirile miilor de fani italieni care îl doreau erou. Dar tocmai aceste lecții dureroase l-au călit, transformându-l dintr-un adolescent copleșit de așteptări într-un pilot redutabil pe circuit, capabil să scrie istorie.

Lucruri pe care puțini le știu despre Kimi Antonelli

Dincolo de timpii pe turul de pistă și interviurile oficiale din zona media, băiatul din Bologna ascunde câteva detalii inedite:

De unde vine numele „Kimi”? Mulți cred că prenumele lui este doar o poreclă modernă, dar adevărul este că părinții lui – fiind fani înrăiți ai Marelui Circ – i-au pus „Kimi” ca al doilea prenume (Andrea Kimi Antonelli) drept un omagiu direct adus celebrului campion finlandez Kimi Räikkönen.

Idolii săi din afara pistei: Deși a crescut studiind ore în șir înregistrări vechi cu Ayrton Senna (pe care le urmărea pe DVD-uri alături de tatăl său), Kimi are un respect imens și pentru fotbal, fiind un mare admirator al lui Lionel Messi.

Cu picioarele pe pământ (și acasă): În timp ce majoritatea piloților de Formula 1 se mută imediat în paradisurile fiscale din Monaco sau Elveția, Kimi a preferat să rămână fidel orașului său natal, Bologna, menținându-se aproape de prietenii din copilărie, de familie și de rădăcinile sale italiene autentice.

Școala în paralel cu F1: În primii ani de ascensiune și chiar la debutul în Marele Circ, Kimi a trebuit să jongleze cu manualele școlare. Colegii îl ajutau cu notițele, iar profesorii îi trimiteau temele online în timp ce el bifa circuitele lumii. A recunoscut că materiile preferate au rămas educația fizică și limba engleză, în timp ce matematica îi dădea bătăi de cap.

Foto: formula1.com



Kimi Antonelli nu este doar „noua speranță a Italiei” ce a obținut un titlu pentru țara sa după 73 de ani, ci dovada vie că generația următoare vine cu o viteză teribilă. Cu un ADN profund legat de masele de oțel și motoarele turate din Emilia-Romagna și cu o determinare de fier, micul „Iceman” de la Bologna a lăsat deja o amprentă uriașă asupra istoriei sportului.

FEMEI ÎN F1

DE ANA-MIRELA



Foto: shutterstock.com

Giovanna Amati este ultima femeie care a concurat în Formula 1... deocamdată?! Existența F1 Academy să fie oare cea care „previne” participarea femeilor în F1 sau vom mai avea parte de astfel de prezențe?

Aceasta se naște la Roma pe 20 iulie 1959 sau 1962, după alte surse. Încă de mică se îndrăgostește de mașini, motociclete și viteză. Așa cum aflăm din cartea lui Crispian Besley - *Driven to Crime: True Stories of Wrongdoing in Motor Racing*, pentru a experimenta adrenalina vitezei își cumpără, fără știrea părinților, o motocicletă Honda 500cc. A avut, ce-i drept, și șansa unui statut financiar care să-i permită o astfel de extravaganță, mama sa fiind actrița Anna Maria Pancani, iar tatăl, Giovani Amati, proprietarul unui lanț de cinematografe. Giovanna avea doar 15 ani când și-a luat „vehiculul libertății” și a reușit ca timp de doi ani să îl ascundă de ochii părinților. Pentru că era prea mică pentru a avea permis de conducere, dar și pentru a nu afla părinții ce face, ieșea doar seara târziu pe străzile Romei se și bucura de gustul vitezei pe două roți.

Statutul privilegiat a avut și un revers al medaliei; în februarie 1978 Giovanna a fost răpită din fața casei de un grup de bărbați. De aici înainte informațiile care au apărut în presă pe marginea acestui subiect diferă puțin de la sursă la sursă. Dacă și cât au fost exagerări de dragul senzaționalului nu cred că vom ști. Cert este că Giovanna a fost răpită cu o dubă și dusă într-o casă veche, nu departe de locuința familiei ei. Pe toată perioada de 74 de zile (75 după alte surse), Giovanna a fost ținută într-o cușcă de lemn de mărimea unui coșciug. În tot acest timp a fost maltratată și abuzată, singurul dintre răpitori care s-a purtat bine cu ea fiind Jean-Daniel Nieto. Răpitorii au cerut o răscumpărare substanțială de la familia Amati, însă pentru că tatăl Giovannei a anunțat autoritățile, acestea au blocat conturile bancare ale familiei.

Planurile autorităților de a descuraja potențialii răpitori nu coincideau cu ale părinților fetei, care voiau să plătească răscumpărarea, numai să își salveze copilul, mai ales după ce bărbații au amenințat că îi vor tăia o ureche Giovannei dacă nu vor primi banii.

Având conturile bancare blocate, familia Amati a recurs la vânzarea bijuteriilor și a altor bunuri pentru a putea strânge suma de 800 milioane lire, însă chiar și așa se pare că banii nu ar fi fost suficienți. Aici apare din nou o inadvertență în relatările din presă. Se spune că o mare parte din sumă a fost strânsă datorită încasărilor lanțului de cinematografe deținute de tatăl Giovannei, încasări provenite în principal din vânzarea biletelor pentru blockbusterul Star Wars. Cert este faptul că Giovanna s-a întors cu bine acasă în aprilie. În urma raziei făcute de poliție în ascunzătorile din zonă au fost arestate șapte persoane, însă nu și Jean-Daniel Nieto. În plus, nici urmă de bani, deși familia plătise răscumpărarea fetei.

Foto: theparcferme.com



Gangster-story all'italiana

Roma, 24 maggio - La *love story* tra Giovanna Amati (nella foto a destra), diciottenne figlia del «re dei cinema romani», e il suo rapitore, il marsigliese Daniel Nieto, tramonta in Via Veneto. Rapita in febbraio e liberata dai carabinieri alla fine di aprile, Giovanna non sa resistere alla voce del cuore: dopo telefonate e rose rosse acconsente a incontrare Daniel in Via Veneto. I carabinieri, che hanno intercettato le telefonate, arrestano però il marsigliese, dopo una colluttazione, e mentre Giovanna tenta di difenderlo. Qui sopra: Nieto appena catturato. Il 1° giugno lui sarà condannato a quattro anni e mezzo di carcere, lei denunciata per oltraggio ai carabinieri.

Pentru unii jurnaliști povestea nu s-a încheiat aici... Au apărut relatări conform cărora în perioada în care a fost ținută ostatică, Giovanna a dezvoltat sindromul Stockholm, îndrăgostindu-se de Nieto, despre care se spune că pe parcursul celor aproape 3 luni și-ar fi schimbat comportamentul față de ea, trecând de la violență la empatie. Povestea merge mai departe, s-a scris că poliția a început să pună la îndoială spusele Giovannei și dorința ei de a contribui la prinderea răpitorilor, astfel încât i-a fost pus sub ascultare telefonul.

La scurt timp după eliberare, Giovanna ar fi început să primească flori și scrisori de dragoste de la Nieto. Mai mult de atât, tânăra a primit un telefon în miez de noapte de la Jean-Daniel propunându-i să se vadă a doua zi pe Via Veneto. Până să ajungă la locul întâlnirii, unde Nieto o aștepta cu un buchet de trandafiri, acesta fusese deja arestat.

Peste ani, Giovanna avea să declare că tot ce s-a scris în presă în perioada respectivă au fost doar povești inventate de ziariști, singura ei dorință după eliberare fiind de ajuta poliția să aresteze întregul grup infracțional. După ce s-a încheiat această etapă din viața italiencei, demnă de un film de acțiune presărat cu dramă (nu exagerez cu nimic, dacă vreți mai multe detalii picante dați căutare pe Google), și-a putut vedea liniștită de visul ei de a deveni pilot.

În 1981, împreună cu bunul ei prieten Elio de Angelis (găsiți pe scurt povestea lui în ediția nr. 26 a Gazetei), Amati urmează cursurile unei școli de motor racing.

foto: flickr.com



A început să concureze la nivel profesionist în același an în Formula Abarth unde a câștigat mai multe curse, a obținut un pole position și într-o cursă a stabilit cel mai rapid tur de circuit. A avansat apoi la Formula 3 Italiană și Formula 3000, competiții în care s-a descurcat onorabil.

În 1987 a concurat pentru scurt timp și Super Formula Japonia, însă fără succes. Giovanna s-a dovedit a nu fi intimidată de ceilalți piloți, chiar dacă erau bărbați. Cu unul dintre ei a avut un incident pe pistă ce a continuat în afara ei. La cursa de la Hockenheim, în 1990, când Phil Andrews a depășit-o cu un tur se pare că ar fi strigat la ea că a ieșit puțin din limitele circuitului. După cursă, în parc fermé, din spusele lui Andrews, Giovanna cea vulcanică s-a îndreptat către el cu o sticlă de apă, din acelea vechi, din sticlă, cum avea să precizeze el, și cu siguranță nu cu intenția de a-i oferi de băut. Salvarea lui a venit de la Colin Bennet, managerul echipei CoBRa Motorsport, pentru care concura Amati, care a strigat la el să îl facă atent asupra pericolului și care a reușit în timp util să ia sticla din mâna italiencei. Deși am putea crede că lucrurile s-au încheiat aici, nu a fost așa. Două săptămâni mai târziu, la testele de pe circuitul Oulton Park, Andrews avea să experimenteze cel mai terifiant accident din viața lui, așa cum a declarat ulterior.





Protagoniștii principali fiind mai vechii „prieteni” Andrews și Amati. În timp ce Phil urca dealul din virajul Knickerbrook a întâlnit-o pe circuit pe Giovanna, ce probabil se îndrepta către boxe. Când a ajuns în dreptul ei, italianca a tras brusc de volan spre stânga, acroșându-l pe Andrews ce rula cu o viteză de aproximativ 260 km/h.

Ce a urmat impactului avea să fie descris de Phil Andrews ca fiind cel mai înfricoșător incident al lui de pe un circuit. *„Tot ce-mi amintesc este că am văzut un cer senin, superb, fără niciun nor. Am rămas așa suficient de mult timp cât să-mi treacă prin minte: «La naiba, o să ajung direct în copaci!»”*

În mod miraculos monopostul a revenit pe circuit: *„Îmi amintesc că, după impact, am ieșit din mașină, m-am uitat în urmă și am văzut câmpul de resturi – era o priveliște impresionantă. Cutia de viteze se separase, practic, de motor. Iarba luase foc din cauza uleiului scurs.”* Din fericire pilotul britanic nu a avut nici măcar o zgârietură, însă s-a ales cu o sperietură pe cinste.

Dacă Amati a făcut asta intenționat sau nu, doar ea poate ști, însă în urma incidentului nu s-a arătat foarte interesată de soarta lui Phil, din spusele celor din paddock ce au asistat la întregul incident.

Câțiva ani mai târziu avea să vină și primul contact al Giovannei cu Formula 1, în 1991, când a testat monopostul Benetton, parcurgând 30 de tururi cu acesta. Adevăratul debut în Formula 1 va fi în ianuarie 1992, când semnează cu Brabham, alăturându-se lui Eric Van de Poele, la o distanță de 8 ani de când ultima femeie (Desire Wilson) concurase în F1. Echipa ar fi vrut să îl ia pe Akihiko Nakaya care concura în F3000 Japonia, însă nu au putut face asta din cauza problemelor pe care japonezul le avea cu superlicența, fiind refuzat de FIA.



Foto: instagram.com

Prima sa încercare de a se califica pentru o cursă în F1 a fost la Marele Premiu al Africii de Sud, însă nu i-a fost deloc ușor. După șase „piruete” în antrenamentele libere, nici în calificări nu i-a mers prea bine, nereușind să obțină un timp suficient de bun pentru a lua startul. Situația avea să se repete atât în Mexic, cât și pe Interlagos.

Soarta nu i-a surâs Giovannei, pentru că a prins un sezon foarte slab al echipei Brabham. După cele trei încercări nereușite de a lua startul într-un Mare Premiu de Formula 1, este înlocuită de debutantul Damon Hill, care reușește să se califice în doar două dintre cele 8 curse ce vor urma. Monopostul era departe de a fi competitiv, nici celălalt pilot al echipei neavând rezultate notabile.

Despre experiența ei în F1 Amati spune că:

„Toată atenția era îndreptată asupra mea, pentru că eram singura femeie din campionat, dar cu acea mașină nu puteam obține performanțe... La acea vreme, Brabham ducea lipsă de sponsori și de buget. Motorul meu pierdea ulei, apă, totul; iar când am cerut să fie înlocuit, nu existau piese de schimb. A fost, așadar foarte dificil, iar toate celelalte mașini aveau performanțe mult mai bune decât a noastră. Nu am reușit să mă calific cu acea mașină, iar problema a fost că, ulterior, nu mi s-a mai oferit nicio altă șansă.” După scurta incursiune în F1, Giovanna participă cu succes în diverse competiții de motorsport, fiind chiar campioană a Porsche Supercup, la categoria feminină. Se retrage din racing în anul 2000 când acceptă să lucreze în televiziune ca prezentator de emisiuni de sport. Revine paisprezece ani mai târziu ca invitat pe circuitul de la Misano, la volanul unui Mercedes SLS AMG al echipei GDL Racing, participând la o etapă din Campionatul Italian GT.

Dintre cele cinci femei care au ajuns în Formula 1, doar Maria Teresa de Filippis și Lella Lombardi au luat startul într-o cursă de F1. Lella fiind și singura care a punctat, însă a trecut jumătate de secol de când s-a întâmplat asta, iar perspectivele actuale nu ne încurajează să sperăm prea curând la o prezență feminină într-o echipă de F1.

Anul acesta am avut parte de două teasere, unul în aprilie, când Doriane Pin, campioana din F1 Academy a pilotat monopostul Mercedes din 2021, pe circuitul de la Silverstone. Iar cel de-al doilea a avut-o protagonistă pe Jamie Chadwick, pilot și ambasador al Atlassian Williams Racing, ce a pilotat monopostul Williams FW47 pe Autódromo Internacional do Algarve preț de 32 de tururi. Vom vedea ce va urma...

MR. BEAN

DE CRISTINA

Puțini actori au reușit să construiască un personaj atât de recognoscibil precum Rowan Atkinson. Cu un umor actoricesc inconfundabil și talentul de a spune o poveste întreagă fără să rostească aproape niciun cuvânt, britanicul a devenit cunoscut în întreaga lume drept Mr. Bean. Dar, dincolo de sacoul maro, cravata roșie și celebrul Mini verde, există un om cu o pasiune mult mai serioasă: automobilele, ingineria și motorsportul. Iar dacă Mr. Bean ar fi avut acces la garajul său, probabil că ursulețul Teddy ar fi fost ultimul lucru de care s-ar mai fi ocupat.


Foto: Getty Images

Născut pe 6 ianuarie 1955, în Consett, Anglia, Rowan Sebastian Atkinson a studiat ingineria electrică și electronică la Newcastle University și Oxford. Înainte de a deveni unul dintre cei mai apreciați comedianți britanici, era deja fascinat de tehnologie și mecanică. Succesul a venit prin *Not the Nine O'Clock News, Blackadder*, *Mr. Bean* și seria *Johnny English*, însă în viața reală este mult mai rezervat decât personajele sale. Există totuși un subiect care îi schimbă imediat expresia: mașinile. *„Cars are my great obsession”*, declara într-un interviu pentru GQ, iar colecția sa demonstrează că nu este doar o pasiune de weekend.


Foto: Goodwood

Garajul lui Atkinson a găzduit automobile cu istorii și personalități foarte diferite. Printre ele se numără Aston Martin V8 Vantage, cumpărat în 1984, un Aston Martin V8 Zagato, Mercedes-Benz 500E, Lancia Thema 8.32, cu motor V8 derivat de la Ferrari, și legendara Lancia Delta HF Integrale, model consacrat în Campionatul Mondial de Raliuri.

A deținut și un Honda NSX, supercarul japonez la dezvoltarea căruia a contribuit Ayrton Senna, un nume care nu mai are nevoie de prezentare pentru niciun fan al Formulei 1. În colecția sa s-au mai regăsit un BMW 328 din 1939, un Jaguar Mark VII, un Ford Falcon Sprint din 1964, precum și automobile de lux precum Bentley Mulsanne și Rolls-Royce Phantom. Nu toate au rămas în proprietatea sa, însă alegerea lor spune multe despre gusturile unui om interesat mai degrabă de inginerie și istorie decât de simplul prestigiu al unei mărci.


Foto: gq-magazine.co.uk

Piesa de rezistență a colecției a fost, fără îndoială, McLaren F1. Cumpărată în 1997 pentru aproximativ 640.000 de lire sterline, mașina proiectată de Gordon Murray reprezenta o adevărată revoluție: motor BMW V12, trei locuri și scaunul șoferului poziționat central. Cu o viteză maximă de peste 370 km/h, McLaren F1 a devenit unul dintre cele mai emblematice supercaruri construite vreodată. Atkinson nu a tratat-o ca pe o investiție, ci ca pe o mașină pe care voia efectiv să o conducă, inclusiv în deplasările obișnuite. Relația lor a trecut din păcate prin două accidente, cel din 2011 provocând pagube atât de mari încât reparațiile au costat aproximativ 910.000 de lire sterline. Actorul a păstrat automobilul până în 2015, când l-a vândut pentru o sumă estimată la aproximativ 8 milioane de lire.

Într-o declarație ulterioară pentru GQ, a explicat că îi plăcea mai mult perioada în care oamenii nu știau ce mașină conduce. Greu de obținut anonimatul când mergi la cumpărături cu un McLaren.



Foto: gq-magazine.co.uk

Pasiunea sa nu se limitează la colecționare. Atkinson a participat la competiții automobilistice încă de la sfârșitul anilor '80, inclusiv în Renault 5 Turbo UK Cup, iar ulterior s-a orientat spre cursele istorice. A devenit o prezență cunoscută la Goodwood Revival, unde a concurat cu automobile precum Aston Martin DB2, Ford Falcon Sprint și Jaguar Mark VII. În 2014, Ford Falcon-ul său a fost implicat într-un accident în timpul cursei Shelby Cup. Pentru Atkinson, experiența de pe circuit pare să fie la fel de importantă ca mașinile în sine: nu se mulțumește să admire performanța din tribune, ci vrea să simtă fiecare viraj de la volan.



Foto: skoda-motorsport.com

Legătura cu Formula 1 vine firesc pentru un om atât de fascinat de ingineria automobilistică. Atkinson a fost prezent în paddock-ul Marelui Circ, una dintre aparițiile documentate fiind la Marele Premiu al Belgiei din 2014, de la Spa-Francorchamps. Nu este pilot de Formula 1 și nici nu are o prezență constantă în calendarul competițional, însă interesul său pentru tehnologia monoposturilor, performanță și evoluția automobilului îl apropie de universul categoriei regine. În plus, Honda NSX din colecția sa oferă o legătură interesantă cu Ayrton Senna, brazilianul care a contribuit la dezvoltarea modelului și care a demonstrat că talentul unui pilot poate influența inclusiv felul în care este construită o mașină de stradă.


Foto: TikTok

În interviurile sale, Atkinson vorbește cu entuziasm despre experiența condusului și despre evenimentele istorice la care participă. În discuția cu Goodwood Road & Racing din 2025, a descris Goodwood Revival ca pe o experiență automobilistică aparte și a vorbit cu umor despre participarea alături de piloți mult mai experimentați. Despre Jaguarul Mark VII, o mașină impunătoare, a oferit o descriere pe măsură: *„A big old bus, but it goes very well.”* O analiză tehnică nu tocmai convențională, dar probabil suficientă pentru a înțelege că nu ia prea în serios nici măcar propriile performanțe.


Foto: Getty Images

Dincolo de personajele care l-au făcut celebru, Rowan Atkinson rămâne un pasionat autentic de automobile și motorsport. Îl interesează istoria, soluțiile tehnice și oamenii care transformă o mașină într-o legendă. De la McLaren F1, proiectată de Gordon Murray, până la Honda NSX, asociată cu Ayrton Senna, alegerile sale reflectă respectul pentru inginerie și performanță. Poate că Mr. Bean ar avea nevoie de trei încercări să pornească un monopost, dar Rowan Atkinson știe foarte bine ce înseamnă să fii îndrăgostit de lumea curselor. Iar în cazul lui, pasiunea nu se oprește la linia de sosire.

MODĂ, BANI ȘI HAOS

DE IONUT CIOBOTARU

După articolul despre monopostul Williams FW15C, m-am întrebat care este opusul apogeului tehnologic al aceleiași perioade. Răspunsul îl reprezintă echipa de Formula 1 Andrea Moda. În anul 1991, pe când echipa McLaren domina campionatul, Andrea Sassetti, un om de afaceri din industria încălțămintei cumpără echipa Coloni și intră în Formula 1 fără a fi pregătit.

Andrea Moda nu a reprezentat o echipă care a luptat pentru puncte sau pentru un podium, ci a reprezentat pentru mulți una din cele mai slabe echipe de Formula 1 care au concurat vreodată. Anul 1992 a arătat că un loc pe grila de start poate fi cumpărat, dar capacitatea de a concura nu.



Foto: motordiction.com

Povestea echipei Andrea Moda nu începe în anul 1992, ci cu o altă echipă care nu era pregătită pentru Formula 1: Scuderia Coloni. Enzo Coloni a adus echipa din Formula 3000 și avea un buget foarte mic, în 5 ani reușind să pornească în 14 din cele 82 de curse în care a intrat. În 1990, echipa încearcă să se salveze printr-un parteneriat cu Subaru, care a investit într-un motor, dar proiectul eșuează, rezultând că în anul 1991 echipa Coloni să nu se califice pentru nicio cursă.

Andrea Sassetti nu cumpăra o echipă competitivă, ci un nume, un loc în campionat și câțiva oameni. Afacerea s-a încheiat cu trei curse înainte de finalul sezonului 1991, iar redenumirea a venit abia la începutul lui 1992. Sassetti angajează o parte din personalul Coloni și cumpără proiectul unui monopost realizat de Simtek în 1990 pentru o posibilă intrare a BMW în F1. Fundația echipei pare să fie una moștenită și incompletă, de aici pornind probleme pentru anul 1992.

Kyalami deschide sezonul 1992, un circuit complet renovat pentru care FIA a organizat o sesiune suplimentară de antrenamente pentru ziua de joi. Alex Caffi rulează câteva tururi și asta este tot pentru acea zi, dar și pentru acel weekend. Echipa este exclusă din GP, pentru că nu plătise garanția de 100.000 de dolari cerută pentru intrarea în Formula 1. Sassetti a susținut că nu este o echipă nouă, ci una preluată. Greșeala era a lui, deoarece el cumpărase doar echipa Coloni, nu și locul ei în campionat, așa că FIA a tratat-o ca pe o echipă nou intrată. Consecința era mult mai gravă, deoarece echipa nouă nu poate concura decât cu propriul monopost, iar monopostul cu care Andrea Moda a venit în Africa era un Coloni redenumit. Soluția era S921, un monopost realizat cu ajutorul firmei britanice Simtek, creat de la un proiect conceput în anul 1990 pentru o posibilă intrare a BMW în sport. În Mexic, echipa ajunge cu tot echipamentul, dar monoposturile nu erau gata și niciunul nu a rulat.



Foto: italpassion.fr

După cursa din Mexic, Caffi și Bertaggia au fost înlocuiți, după ce au criticat public pregătirea echipei. La Marele Premiu al Braziliei, locurile lor au fost luate de Roberto Moreno și Perry McCarthy. Moreno era un pilot cu experiență în Formula 1, iar McCarthy testase pentru Williams. Britanicul avea să devină mai târziu cunoscut ca primul Stig din emisiunea Top Gear.

Moreno trece de preclasificare și de calificări și pornește de pe ultimul loc, 26, după ce fusese pe 20 în prima sesiune de joi. Din nefericire, acesta abandonează după 11 tururi, cu o defecțiune la motor. Performanța lui este în contrast cu performanța lui McCarthy, care este ținut afară din preclasificare, cu un timp de 17 minute pe tur.

Urmează dezintegrarea echipei, deoarece Sassetti nu a plătit firma Judd, echipa Andrea Moda nu a avut motoare pentru Canada. Moreno a primit un motor împrumutat de la Brabham, a făcut câteva tururi și tot nu a trecut de preclasificare. În Franța echipa lipsește complet pentru că transportorul echipei a fost prins în blocada camionagiilor francezi. Toate celelalte echipe au trecut. Asta este cea mai bună ilustrare a haosului organizatoric. După acest eveniment, sponsorii se retrag, iar Sassetti finanțează singur echipa.

Monopostul lui devine practic piesă de schimb pentru Moreno. Printr-o greșeală de strategie, pe Silverstone, la cursa lui de acasă, acesta este trimis pe pistă uscată cu pneuri de ploaie. În Ungaria acesta este lăsat să iasă din boxe cu 45 de secunde înainte de finalul sesiunii, deci imposibil să înregistreze un timp. După această cursă, echipa primește un avertisment în care li se cere să facă o încercare serioasă și cu al doilea monopost, altfel riscă excluderea. Brabham se retrage, rămânând astfel 30 de monoposturi, deci nu mai este nevoie de preclasificare, iar Andrea Moda intră automat în calificări. Cu toate acestea, cele două monoposturi sunt lente: Moreno cu 13% mai lent decât timpul pole-ului, McCarthy cu 22% și cu un accident. Niciunul nu se califică. Bomboana de pe colivă, Sassetti este arestat în paddock, acuzat de falsificarea unor facturi pentru piese auto.

Sezonul 1992 s-a terminat pentru Andrea Moda pe 8 septembrie, când FIA a exclus echipa pentru restul campionatului. Într-un an întreg a reușit să se afle pe grila de start o singură dată, la Monaco, iar cursa lui Moreno s-a încheiat după 11 tururi, cu motorul defect. Restul sezonului a fost o înșiruire de motoare neplătite, camioane blocate, piloți abandonați și un patron acuzat de falsificarea unor facturi. Numele a mai apărut în 1993 în CART, ca sponsor, dar în Formula 1 nu s-a mai întors.

Povestea echipei Andrea Moda nu e despre viteză sau tehnologie, ci despre ce se întâmplă atunci când cineva crede că Formula 1 poate fi tranzacționată ca orice alt business. Un loc pe grila Formulei 1 se poate cumpăra, însă o echipă trebuie construită cu multă muncă, profesioniști, bani și răbdare.

MARIA JOSCEANU


Foto: fras.ro

Maria Josceanu face parte din noua generație de sportive care își construiesc treptat un loc în motorsportul românesc, într-un univers în care pasiunea trebuie susținută de disciplină, curaj și multă muncă. A început kartingul la vârsta de nouă ani, și-a continuat parcursul prin Junior Motorsport, iar în 2024 a făcut pasul către competițiile automobilistice. În 2026, și-a extins experiența prin trecerea la cursele de circuit, la volanul unui Suzuki Swift Sport, participând totodată și în Campionatul Național de Viteză în Coastă Electrică, cu un Renault Zoe. În acest interviu, descoperim începuturile sale, provocările primilor ani în competiții și ambițiile unei cariere aflate în plină dezvoltare. Vorbim despre ambiție, experiențe care au format-o și dorința de a demonstra că motorsportul nu are bariere.

Q Ai început kartingul la doar 9 ani, dar atunci îl vedeai mai mult ca pe o distracție. Ce s-a schimbat în momentul în care ai realizat că vrei să faci motorsport la nivel competițional?

Atunci când mi-am dat seama că vreau ca motorsportul să aibă un rol mai important în viața mea, m-am simțit puțin pierdută pentru că nu știam efectiv care erau opțiunile mele și nu știam că automobilismul are atât de multe laturi. Nu am știut din prima că vreau să fiu pilot de curse, iar singurul lucru care s-a schimbat când am început să concurez, a fost *mindset*-ul și îmi doream doar să fiu mai bună decât mine. De anul ăsta, separat de competiții, dezvolt proiecte (webinare informative și activități practice) cu scopul de a informa cât mai mulți tineri despre toate oportunitățile din motorsportul românesc, cu sprijinul FRAS.

Q La debutul din 2024 ai urcat pe podium chiar de la primele etape. Îți mai amintești momentul în care ai realizat că nu ești acolo doar ca să participi, ci chiar poți să te bați pentru rezultate?

La prima mea etapă, cea de Slalom Juniori de la Râmnicu Vâlcea din 2024, cu mașina Junior Motorsport mă aflam pe poziția câștigătoare până la ultima manșă, când am fost depășită cu sub o secundă. Atunci am realizat că nimic nu este imposibil până nu încerci și mi-am „auzit” propriul inginer de cursă spunându-mi să „push, push”.

Q Ai avut rezultate foarte bune la Femina, dar unul dintre cele mai interesante rezultate este acel P3 la

J3, într-o categorie în care podiumul a fost dominat de băieți. Pentru tine, care rezultat a însemnat mai mult?
Cu siguranță cel mai important pentru mine a fost podiumul de la J3, pentru că le-am dovedit colegilor mei că trebuie mereu să-și păzească spatele, chiar dacă le suflă în ceafa o fată.

Q **Ai trecut de la Citroën Saxo VTS la un Suzuki Swift Sport care este transformat treptat într-o mașină de curse. Care a fost primul lucru pe care ai vrut să-l schimbi la noua mașină și de ce?**
Primele modificări pe care i le-am adus mașinii mele au fost scaunul fixat special și schimbătorul de viteze care este înălțat și reglat pentru a-mi face accesul cât mai rapid și mai ușor.

Q **Dacă ai avea un buget nelimitat pentru Swift-ul tău, care ar fi primele trei modificări pe care le-ai face?**
Cred ca aș folosi bugetul nelimitat pentru a aduce mici modificări de putere și rezistență pentru motor, fiind cel din fabrică, cu 125 cp.

Q **Cum reușești să separi Maria de zi cu zi de Maria care urcă într-o mașină de curse și trebuie să fie concentrată sută la sută?**
Cum a zis și Michele Mouton, atunci când mă urc în mașină toate gândurile mele despre orice altceva în afara de cursa pe care o încep dispar. Nu știu cum sau care este explicația științifică, dar sunt sigură că este un moment pe care toți sportivii de performanță îl cunosc.

Q **Există un pilot pe care îl urmărești sau de la care încerci să înveți?**
Nu este un singur pilot pe care sa îl admir. Toți avem stiluri diferite de a conduce și toți putem să învățăm cel puțin un lucru de la ceilalți piloți de pe grila de start.

Q **De la primele curse pe circuit până acum ai făcut deja progrese importante. Care este următorul pas pe care îl ai în minte?**
Deocamdată mașina este încă în stadiul de dezvoltare și îmi propun să folosesc sezonul viitor ca să cunosc cât mai bine materialul de concurs și să experimentez cu stilul meu de condus.



Q **În Slalom ai fost obișnuită să cauți timpul perfect pe trasee foarte scurte. Ce ți-a fost cel mai greu să „dezveți” când ai trecut la circuit, unde trebuie să gândești în viraje și tururi întregi, nu doar într-o singură manșă?**
Am fost nevoită să învăț să-mi dozez energia și concentrarea astfel încât să reușesc să închei cursa fără incidente, fiind obișnuită să dau tot ce am în sub un minut.

Q Ce ai descoperit despre mașină abia după ce ai început să concurezi cu ea, deși înainte aveai impresia că știi deja cum se va comporta?

Cu siguranță am descoperit imprevizibilitatea unei mașini de curse. Se întâmplă ca materialul de concurs, netestat, să vină cu surprize neplăcute în partea de performanță care poate, într-un traseu de slalom sunt nesemnificative dar pe un circuit mare fac diferența între treptele podiumului.

Q Ai concurat deja cu mașini foarte diferite. Pe ce tip de mașină simți că stilul tău de pilotajul tău contează cel mai mult și face cu adevărat diferența și ce anume îți place la acel tip de mașină?

Cel mai bine mă simt atunci când pilotez o mașină cu putere redus,ă dar stabilă deoarece mă provoacă să-i descopăr potențialul maxim.

Q Ești femeie într-un domeniu în care, deși lucrurile se schimbă în bine, probabil că încă există situații în care trebuie să demonstrezi că meriți să fii acolo. Ai avut vreun moment în care ai simțit că ești privită întâi ca femeie și abia apoi ca pilot? Dacă da, cum ai reacționat?

În special la începutul carierei mele de pilot, primeam foarte multe comentarii pe rețelele de socializare de tipul „Sunt mai rapid decât tine și cu ochii închiși.", de la persoane care nu aveau niciun fel de experiență în motorsport. Nu am lăsat comentariile negative să mă demoralizeze, ba chiar le-am folosit ca motivație să dau tot ce pot în timpul unei curse și să dovedesc că locul meu în automobilism este meritat.

Q Când nu ești pe circuit, cât de mult ocupă motorsportul din viața ta? Există lucruri la care ai renunțat, voluntar sau nu, pentru curse și pe care oamenii din afara acestui sport probabil nu le-ar bănui?

Chiar și atunci când nu sunt pe circuit, motorsportul nu dispare din rutina mea, deoarece îmi place să-mi antrenez reflexele, să exersez pe simulator și să-mi pregătesc noi strategii. Am renunțat la o mare parte din ieșirile cu prietenii, weekendurile mele fiind cuprinse de antrenamente sau competiții și am fost mai atentă la stilul meu de viață.

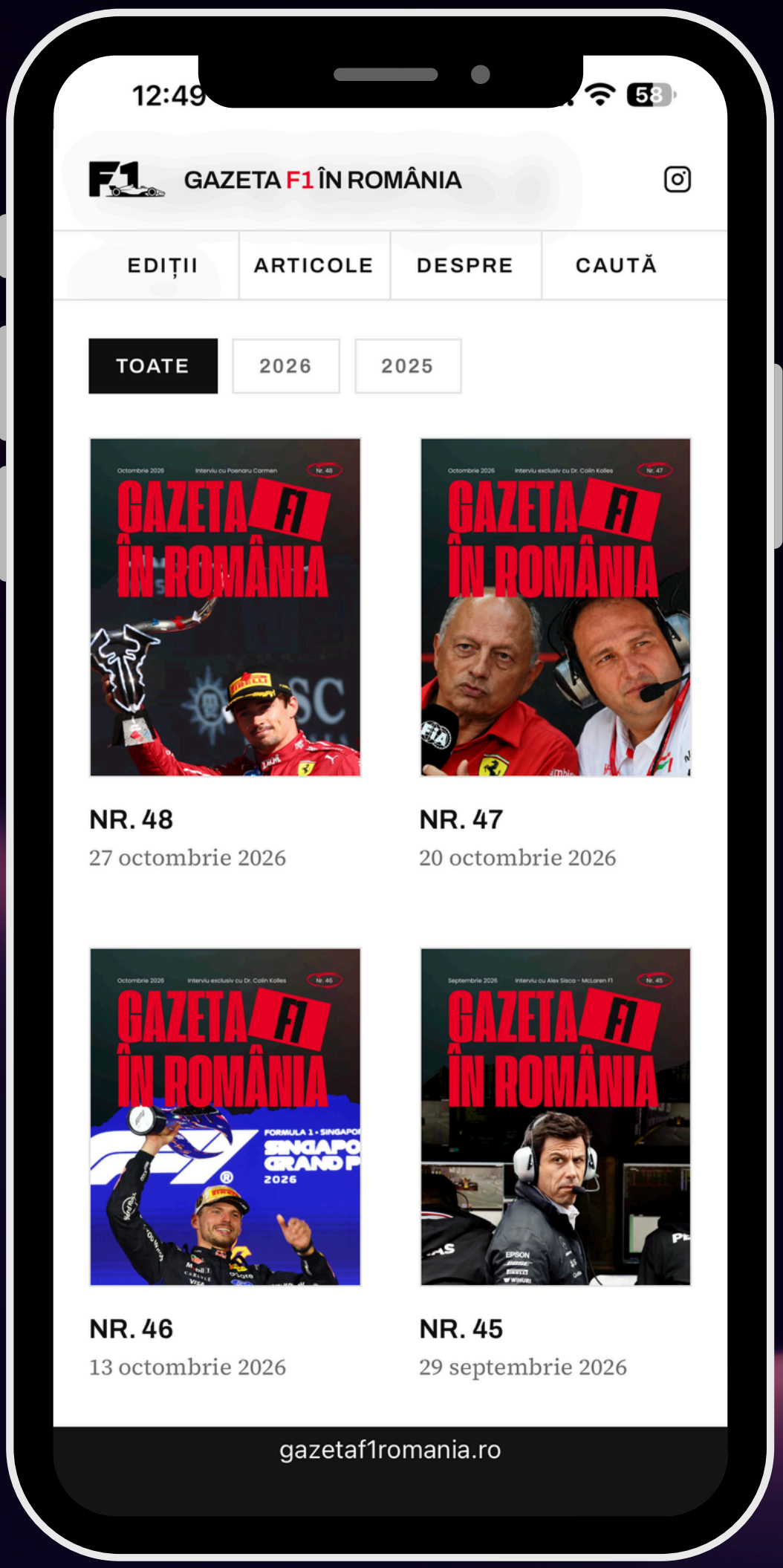
Q Dacă ai putea să-i trimiți Mariei de acum câțiva ani un singur mesaj înainte să urce pentru prima dată într-o mașină de curse, fără să-i dezvălui nimic din ce urmează să se întâmple, ce i-ai spune?

Fii atentă, învață din fiecare lucru și de la fiecare persoană cu care intri în contact și, cel mai important, distrează-te.



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

Vreau să vă mulțumesc mult pentru susținere, atât vouă, cititorilor, cât și redacției Gazetei. 💗



GAZETA F1 ROMANIA Gazeta F1 în România

ARHIVA GAZETEI.

Toate edițiile acum și pe noul nostru site.

Mergi pe
gazetaf1romania.ro

Redacția gazetei
Spider
Gabi
Ana-Mirela
Andreas
Cristina
Adrian
Andreea

Ai ceva să ne spui?
Scrie-ne pe adresa de email
contact@gazetaf1romania.ro