Septembrie 2026

Interviu cu Alex Sisca - McLaren F1

Nr. 45

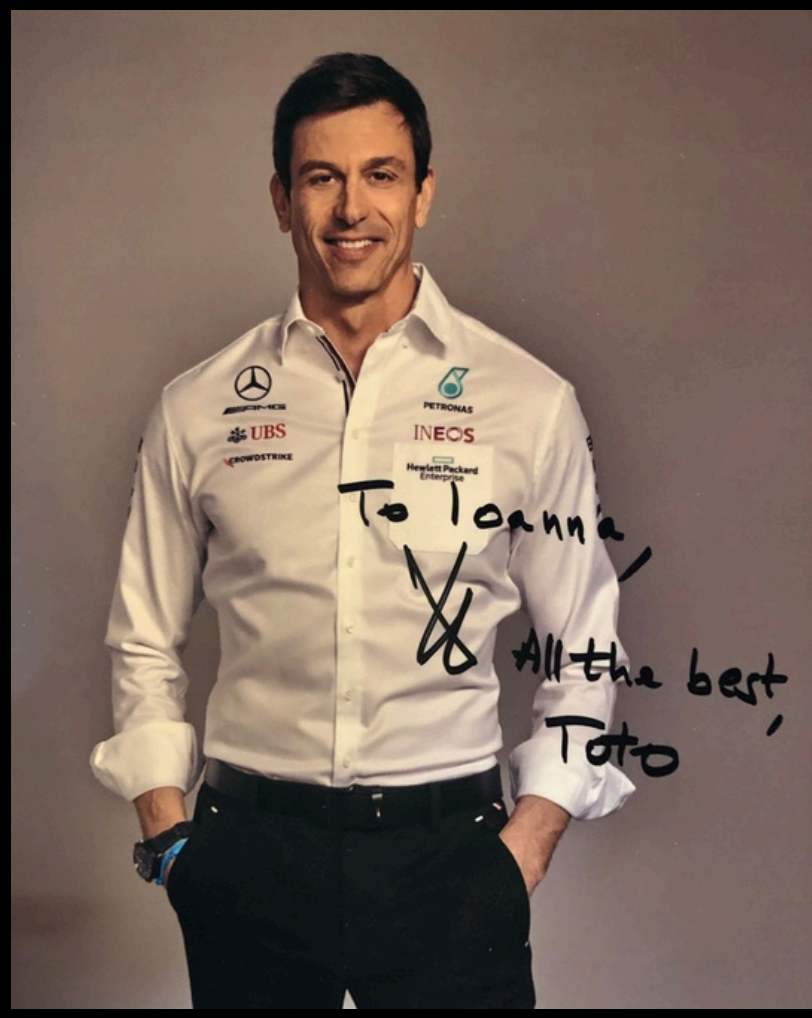
GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



DE VORBĂ CU TOTO WOLFF

VIS DEVENIT REALITATE

Toto Wolff, şeful echipei Mercedes F1 şi omul din spatele celor 8 titluri mondiale consecutive la constructori. Eu, o fană înfocată a echipei Mercedes, ce a crescut cu F1 pe fundal încă din copilărie, neştiind că ani mai târziu acest sport va ajunge să reprezinte o parte atât de mare din cine sunt.



Mi-am făcut un cont de Twitter pentru a fi mai aproape de comunitatea F1 şi nu a durat mult până am ajuns într-un grup de fete ce împărtăşeau aceeaşi pasiune pentru Mercedes. Am ajuns rapid să formăm o legătură şi să discutăm în fiecare weekend cursele împreună. Din aceste conversaţii s-a născut ideea unui *fanbook* pentru Toto.

DE IOANA MATEI

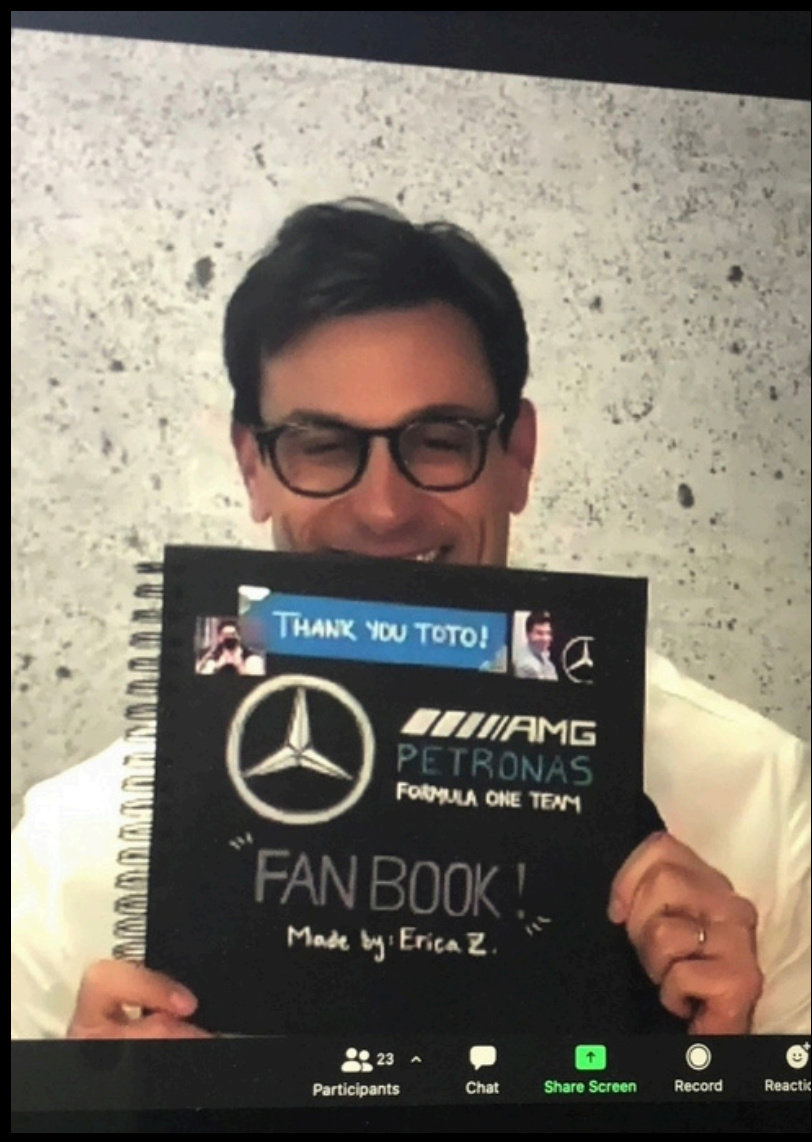
Una dintre fete s-a gândit că ar fi frumos să îi trimitem lui Toto un album cu mesaje pentru ziua sa de naştere din 12 ianuarie 2021. Ideea mi s-a părut imediat specială şi am vrut să fac parte din proiect.

Am scris mesajul cu multă atenție. Poate că la momentul respectiv, nu realizam cât de departe urma să ajungă. Pentru mine era pur şi simplu un mod de a îi transmite unui om pe care îl admiram de ani de zile câteva rânduri şi de a îi mulțumi, într-un fel, pentru ceea ce reprezenta echipa pentru mine.



După ce toate mesajele au fost strânse, fata care avusese ideea a pregătit *fanbook*-ul și l-a trimis la fabrica Mercedes din Brackley. Știam că urma să ajungă la echipă, dar nu aveam nicio certitudine că Toto avea să îl vadă personal. Apoi, lucrurile au luat o întorsătură pe care niciuna dintre noi nu o anticipase. La ceva timp după ce *fanbook*-ul a ajuns la Brackley, organizatoarea proiectului a primit un mesaj de la Mercedes. Toto văzuse *fanbook*-ul!

Nu doar că îl primise, dar a fost atât de încântat de gestul nostru, încât și-a dorit să ne răsplătească. Mercedes ne-a propus un apel pe Skype cu Toto de aproximativ o oră, în cadrul căruia fiecare dintre noi avea ocazia să se prezinte și să îi adreseze o întrebare.



Așadar, în seara de 12 martie 2021, m-am trezit față în față cu laptopul și, pentru prima dată, cu Toto Wolff.

Aveam emoțiile până în gât. Simțeam că, deși mă descurc foarte bine la vorbit în engleză, în momentul acela aveam să uit complet și cele mai de bază cuvinte. Am tras aer în piept și m-am prezentat. I-am spus că sunt din România și, în sinea mea, am sperat să văd un mic zâmbet din partea lui. Până la urmă, Toto are origini românești, iar gândul că omul din fața mea avea această legătură cu țara mea făcea momentul și mai special.



Apoi, a venit momentul să îi adresez o întrebare. Privind lucrurile din perspectiva de acum, cred că am nimerit fără să știu o întrebare care avea să rămână în istorie într-un mod extrem de interesant. L-am întrebat ce îl ține motivat după atâția ani în care Mercedes dominase Formula 1 și câștigase, sezon după sezon, titluri mondiale. Cum reușești să păstrezi aceeași foame de victorie atunci când ai ajuns deja în vârful sportului?

Toto mi-a spus că este o întrebare foarte interesantă. A făcut o comparație simplă, dar care mi-a rămas în minte: chiar și lucrurile care îți plac foarte mult pot deveni monotone dacă le faci la nesfârșit.

A dat exemplul unei relații sau al mersului la același restaurant în fiecare zi și a explicat că, la un moment dat, poate apărea rutina. În Formula 1, lucrurile sunt cu atât mai complicate cu cât oamenii pot pleca la alte echipe, iar tu trebuie să găsești constant motive pentru care cei mai buni oameni să rămână alături de tine. Dar partea care mi s-a părut cea mai interesantă a venit când mi-a spus că întrebarea mea era cu atât mai potrivită în acea zi. Tocmai încheiaseră o zi de teste, o zi în care lucrurile nu merseseră deloc așa cum își doreau. Avuseseră probleme la cutia de viteze, iar rezultatele fuseseră, în propriile lui cuvinte: groaznice. Pentru o echipă obișnuită să câștige, chiar și o singură zi în care simți că lucrurile îți scapă din mână poate deveni un motiv de mobilizare. Iar exact asta se întâmplase. Momentul în care succesul nu mai părea garantat, îi făcuse pe el și pe ceilalți membri ai echipei să fie și mai dornici să revină a doua zi, să muncească, să rezolve problemele și să construiască din nou o mașină capabilă să câștige. În 2021, răspunsul lui mi s-a părut logic. Astăzi, însă, îl privesc cu totul altfel. La momentul conversației noastre, Mercedes venea după șapte titluri consecutive la constructori și avea să câștige și al optulea la finalul acelui sezon. Puțin mai târziu, însă, ordinea de forțe din Formula 1 avea să se schimbe. Dacă aș avea astăzi ocazia să îi pun din nou o întrebare lui Toto Wolff, probabil nu l-aș mai întreba ce îl motivează atunci când câștigă. L-aș întreba cum reușește să gestioneze momentul în care echipa care era obișnuită să fie în vârful clasamentului nu mai obține aceleași rezultate și cum transformă pierderea dominației într-o nouă sursă de motivație. Fără să îmi dau seama, întrebarea mea din 2021 a fost doar începutul unei conversații la care, cinci ani mai târziu, aș avea încă o întrebare de pus.

Privind în urmă, sunt extraordinar de recunoscătoare că am avut parte de această experiență. Chiar și acum, la mai bine de cinci ani distanță, îmi este greu să realizez pe deplin că acel apel chiar s-a întâmplat. Uneori mă uit, din nou, la înregistrarea conversației și mă regăsesc în aceeași fată emoționată din fața laptopului, cu aceleași emoții și cu aceeași pasiune pentru Formula 1. Mă uit la acel videoclip cu multă mândrie și, poate mai ales, cu emoție. Pentru mine, nu este doar o amintire în care am vorbit cu Toto Wolff. Este dovada unui lucru în care am crezut încă de atunci: că pasiunea pentru ceva poate crea conexiuni pe care nu le-ai fi considerat niciodată posibile.



Totul a pornit de la un cont de Twitter, câteva fete care iubeau aceeași echipă, un *fanbook* și câteva rânduri trimise către Brackley. Nu știam atunci unde avea să ajungă acel mesaj. Știam doar că voiam să fac parte din poveste.

MALAEZIA REWIND

DE SPIDER



Malaezia este unul dintre Marile Premii care mereu au oferit curse spectaculoase. Dintre toate, poate nici una nu a fost mai spectaculoasă decât prima ediție, cea din anul 1999.

Sepang, circuitul acestei curse a fost primul proiectat de la zero de Hermann Tilke, urmat în deceniile viitoare de Bahrain, Shanghai, Instanbul, Austin etc. Circuitul se distingea prin lățimea lui masivă, cu un minim de 16 metri și un maxim de 22. În comparație cu circuitele clasice care aveau în medie aproximativ 12 metri lățime, Sepang era extraordinar de lat, oferind monoposturilor mai mult spațiu pentru a depăși.

Ajungând în 1999 pe această pistă, situația în clasamentul piloților era una strânsă, Mika Häkkinen fiind liderul cu 66 de puncte, urmat de Eddie Irvine cu 60 de puncte. Scuderia, pentru a îl ajuta pe Irvine, l-a adus pe Schumacher înapoi după 99 de zile de la accidentul său de pe Silverstone, care i-a rupt piciorul. Pentru Schumacher era exclusă orice luptă la titlu în acel an, din cauza curselor la care a lipsit și în care a fost înlocuit de Mika Salo, astfel aflându-se în clasament la mai mult de 30 de puncte în spatele lui Häkkinen, în penultima cursă a sezonului. Dar el s-a întors pentru a-l ajuta pe coechipierul său, Eddie Irvine, în lupta pentru titlul de campion mondial.

Din cauză că circuitul era nou și nu se mai concurase pe el până atunci, iar vremea țării, aflată la Ecuator și înconjurată de ocean, era foarte imprevizibilă, ploile reprezentau o variabilă ce putea apărea oricând. Predicțiile meteo pentru sâmbăta calificărilor anunțau ploi torențiale între orele două și patru după-amiaza, chiar în timpul calificărilor. Dar, spre fericirea echipelor, s-a dovedit că predicția meteo fusese greșită, iar calificările au avut loc pe o pistă uscată, la fel ca și cursa. În calificări, de la Schumacher era de așteptat să aibă o performanță modestă, în urma accidentării sale. A obținut pole position-ul la aproape o secundă distanță de următorul pilot. Coechipierul său, într-un monopost identic, a obținut locul doi, urmat de cele două McLaren-uri, cu britanicul Irvine pe trei și „finlandezul zburător” pe patru.



Foto:f1.com

La începutul cursei, primele patru poziții au rămas identice cu cele din calificări. Schumacher, pentru a-l ajuta pe Irvine în campionat, îi cedează poziția și continuă să încetinească până când este prins de cele două McLaren-uri. Scopul lui era clar: să-i țină în spate și să-i permită lui Irvine să-și creeze un avantaj. Nu a mers exact cum a plănuit și, în turul cinci, un tur după ce l-a lăsat pe Irvine să treacă, Coulthard reușește să-l depășească pe pilotul german prin interior, forțându-și calea spre locul doi. Schumacher mergea atât de încet, încât comentatorii englezi începeau să speculeze că ceea ce făcea pilotul Scuderiei nu era o strategie pentru ajutarea coechipierului său, ci rezultatul unor probleme mecanice ale monopostului. Dar comentatorii speculau greșit, depășirea lui Coulthard fiind, în realitate, o greșeală de apărare a pilotului echipei din Maranello.

Această eroare nu conta foarte mult, deoarece rivalul la titlu al lui Irvine nu era Coulthard, ci Häkkinen, deci trebuia să termine în fața acestuia. Așa că Schumacher a continuat să meargă încet pentru a crea o distanță mai mare între britanic și finlandez. Lupta pentru locul întâi avea să se termine dezamăgitor, cu retragerea britanicului de la McLaren din cauza unor probleme la injectoare. Munca germanului devenea astfel crucială, mai ales din cauza coechipie-



Foto:f1i.com

rului său, ce era pe o strategie cu două opriri la boxe. Ajugând la prima oprire, McLaren face un pariu strategic și îl trimit pe Häkkinen cu un rezervor pe jumătate plin, cu speranța de a trece de Schumacher. Un pariu care a eșuat, finlandezul ieșind în spatele germanului. Irvine nu avea un avantaj destul de mare pentru a ieși pe primul loc după al doilea pitstop, dar spre norocul lui, și McLaren prin pit stop-ul mai scurt l-a forțat pe Häkkinen să facă două opriri la boxe. După al doilea pit stop, Irvine a revenit pe locul doi, în timp ce Häkkinen a ieșit pe patru, în spatele lui Johnny Herbert, pe care l-a depășit imediat. Schumacher l-a lăsat apoi pe Irvine să treacă, iar Irvine a revenit astfel pe locul doi.


Foto:motorsportmagzine.com

În urma inspecției tehnice, ambele monoposturi Ferrari au fost descalificate din cauza măsurătorilor *badgeboard*-ului, care erau în afara limitelor regulamentului. În mod normal, o echipă ar accepta această decizie, precum a și făcut Scuderia inițial. Totuși, au făcut apel în tribunal. Cum ai putea să faci apel împotriva unor măsurători clare? Răspunsul, prin a ataca validitatea măsurătorilor și interpretarea regulamentului, lucru care le-a și reușit, arătând că, folosind măsurători mai precise, se încadrau în cei 5 mm de toleranță prevăzuți de regulament. Astfel, rezultatele au fost reinstaurate, oferindu-i britanicului prima șansă la titlu în ultima cursă, din Japonia, cu un avantaj de patru puncte.

STRULOVITCH REZISTĂ

DE CRISTINA



Foto: Pinterest

Lance Jacob Strulovitch, acest „Zece negri mititei” transformat în: „Și din 10 n-a mai rămas nici unul”: Lance Stroll. Crescut cu sirop de arțar în loc de lapte și în cel mai pufos puf dintre toate pufurile existente. Puf! Atât de repede îi povestești întreaga carieră în Formula 1. Cât ai zice: „puf”. Ținut în puf de către bogătașul Lawrence Stroll, daddy boss-ul de la Aston Martin F1 Team. Extrapolând nesimțit, acest puf vine și din partea mamei sale, belgiancă. Pentru ce este cunoscută Belgia? Ciocolată, bere și vafe (*waffles*). Produse care au consistența de „puf”. Ciocolata belgiană se topește „puf” în gură, vafele sunt „puf”, iar spuma berii belgiene e, practic, definiția vizuală a cuvântului „puf”. Și, ca să încheiem cu un calambur complet nejustificat, dar satisfăcător: vă place varza de Bruxelles? Nu de alta, dar al nostru candidat... e cam varză.

Cariera lui este, de altfel, una dintre marile demonstrații ale faptului că succesul poate avea definiții foarte creative. Stroll a ajuns în Formula 1 în 2017, după ce câștigase Formula 3 Europeană, ceea ce sună foarte bine dacă nu te uiți prea atent la context și nu începi să întrebi cine a finanțat călătoria până acolo. Dar să lăsăm răutățile. Băiatul a avut rezultate. A venit pe podiumul de la Baku, Azerbaijan, apoi au mai venit două podiumuri și un pole position. A existat, deci, un moment în care Lance Stroll chiar părea că se pregătește să devină cineva. Problema este că acest moment a rămas cam ca rudele care vin la nuntă, fac o poză, mănâncă sarmalele și pleacă înainte de tort. Sau, mai rău, fug înainte să se strige darul.

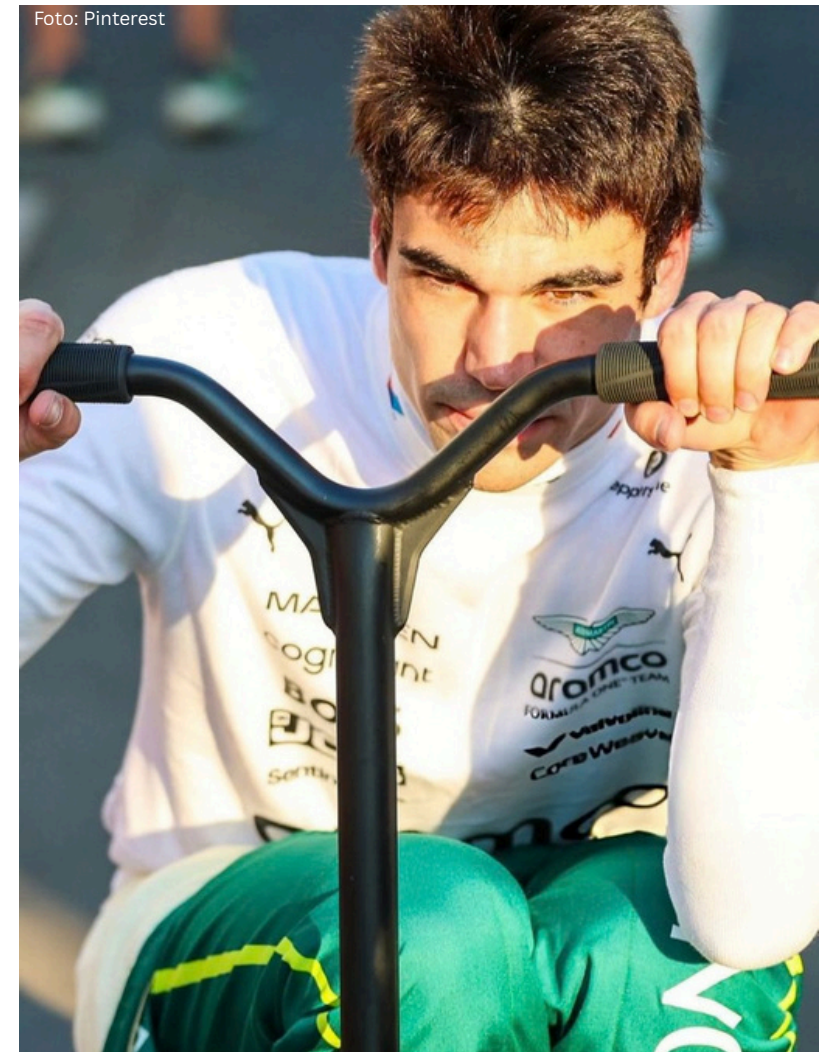


Foto: Pinterest

Pentru că, după 204 Grand Prix-uri, Stroll are trei podiumuri, zero victorii și un singur pole. Iar în 2026, după 15 curse, bilanțul arată ca un formular completat de cineva care a uitat să apese „Save”: zero puncte, zero clasări în top 10, dar 10 abandonuri. Sâmbătă a marcat DNF-ul numărul 10, în turul 9. N-a luat Baku, săracu’.



Foto: Pinterest

Și, să-l numim cel mai banal pilot din istoria Formulei 1 ar fi nedrept. Istoria acestui sport este mult prea generoasă cu mediocritatea. Au existat piloți care au intrat în F1 cu mai mult entuziasm decât talent și au ieșit după câteva curse, lăsând în urmă doar niște fotografii, o statistică și câțiva mecanici traumatizați. Lance a reușit ceva mult mai complicat: a transformat mediocritatea într-un proiect pe termen lung.

Poate că aceasta este, de fapt, adevărata măreție a lui Lance Stroll. Nu viteza. Nu constanța. Nu rezultatele. Continuitatea. Într-un sport în care fiecare loc de pe grilă este vânat de oameni care au visat din pruncie să ajungă acolo, Lance a descoperit secretul suprem: nu trebuie neapărat să cucerești castelul dacă ai deja cheia de la ușa aia din spate.

Și astfel, după sute de curse, Lance Jacob Strulovitch rămâne acolo unde îl știm: în Formula 1, undeva între „poate” și „cum, Doamne iartă-mă?”

Așa că nu, Lance Stroll nu e neapărat cel mai jalnic pilot din istoria Formulei 1. E doar cel mai bine finanțat argument împotriva meritocrației, îmbrăcat într-un costum ignifug. Iar asta, în lumea asta, chiar e un fel de record.


Foto: Pinterest

ELIAS JULIAN RĂDUȚĂ

DE VLAD BAICU

Între două roți și patru

În motorsport, există cariere construite în jurul unei singure discipline. Există însă și piloți pentru care competiția nu s-a oprit niciodată la o singură categorie sau la un singur tip de vehicul. Elias Julian Răduță este unul dintre acești piloți. De-a lungul carierei sale, a trecut de la motocross și enduro la automobilism, ajungând să concureze atât pe trasee de off-road, cât și la viteza în coastă, cu prototipuri precum Osella PA 2000, Norma M20F și Wolf Mistral.



Foto: Facebook FRAS

Motocross - Prima școală

Născut pe 2 august 1991, Julian Răduță a început motocrossul la doar nouă ani. În următorii ani, rezultatele au venit constant: locul 4 în Campionatul Național la 65 cc în 2001, două locuri secunde la 65 și 85 cc în 2002 și 2003, un alt loc secund la 85 cc în 2004 și locul 2 în Campionatul Balcanic la 125 cc în 2005. În 2006, la doar 15 ani, devenea campion național la 125 cc după primele cinci etape. Tot în 2006, Răduță a reprezentat România la *Motocross of European Nations*, desfășurat la Zărnești, alături de Mihai Stoichescu și Szabolcs Demeny. România a încheiat competiția pe locul 13, iar Julian a obținut pozițiile 26 și 28 în cele două curse de 125 cc. Un an mai târziu, avea să facă pasul către Campionatul European de Motocross EMX2 Junior, unde a continuat experiența internațională.

În 2009, Răduță revenea în echipa României la *Motocross of European Nations*, de această dată la Cernivtsi, Ucraina. România a terminat pe locul 15, iar Julian a fost clasat pe locurile 26 și 24 în cele două manșe ale clasei sale. În aceeași perioadă, numele său apărea și în competiții internaționale precum ADAC MX Masters.



Foto: Julian Raduta Social Media

Mai mult decât Motocross

În 2010, Răduță continuă programul de motocross pentru Top Cross TCS, terminând pe locul 2 la MX1 în cadrul Campionatului Național de Motocross pe Echipe de la

Odorheiu Secuiesc. În paralel, începea să concureze și în endurocross, demonstrând că experiența sa pe două roți putea fi transferată și către discipline cu trasee și condiții foarte diferite. Palmaresul consemnat în 2015 îl prezenta drept multiplu campion național și est-european la motocross, campion național la hard enduro în 2013 și câștigător al Motocross Cup în 2013 și 2014. Dar, în acel moment, o nouă direcție începea să prindă contur: automobilismul.

Automobilism

Pasiunea pentru automobilism sportiv apăruse încă din 2007, când circuitul de la Ciolpani găzduia primele probe de macadam organizate împreună cu Titi Aur. În 2008, Julian a urmat un curs de pilotaj, însă motocrossul a rămas prioritatea sa pentru moment, inclusiv printr-un sezon petrecut alături de fratele său Adrian în Campionatul Olandei de Motocross.



Debutul automobilistic propriu-zis a venit în 2015, la o etapă de viteză în coastă, la volanul unui Renault Clio. La Marele Premiu al Orașului Brașov, a fost cel mai rapid dintre debutanți și a obținut locul întâi în această categorie. Trecerea pe patru roți nu a însemnat însă renunțarea la motocicletă.

Controlul vehiculului, reacțiile rapide și experiența acumulată în competițiile de motocross începeau să fie transferate către automobilism.

În 2016, a continuat programul cu Renault Clio, iar în 2019 a trecut la Mercedes-Benz 190 Evo 2, concurând în Campionatul Național de Viteză în Coastă la categoria E2+3000. Era deja o etapă diferită a carierei, cu un automobil mult mai puternic și pregătit pentru competiție.


Foto: Julian Raduta Social Media

OSella - Primul mare salt

După ani de experiență pe două și patru roți, Răduță a făcut în 2024 pasul către prototipuri, la volanul unui Osella PA 2000. La Transalpina Challenge, primul său start cu un astfel de automobil, a terminat pe locul 3 la general și în Categoria II.

Momentul cel mai important al sezonului a venit la Trofeul Straja. Răduță a obținut prima sa victorie la general în Campionatul Național de Viteză în Coastă, cu timpul de 5:54,712, impunându-se în fața lui Emil Ghinea și Dominic Marcu. Osella avea să devină astfel una dintre mașinile definitorii ale noii sale etape în automobilism.



Foto: Julian Raduta Social Media

2025 - Două lumi în paralel

În 2025, Răduță a continuat în viteza în coastă cu Norma M20F, dar motocrossul și enduro-ul au rămas la fel de importante. La Campionatul Național de Motocross a concurat în MX1 pentru Top Cross T.C.S., iar după primele șase etape avea 124 de puncte.

În același an, a făcut și pasul către Red Bull Romaniacs, una dintre cele mai dificile competiții off-road din lume. Concurând în categoria Adventure Ultimate pentru CFMOTO-Xplorator, Răduță a terminat pe locul 5 la general, iar în cea de-a patra zi de off-road a obținut locul 3 al categoriei.



Foto: Julian Raduta Social Media

2026 - Wolf Mistral și Red Bull Romaniacs

În 2026, povestea automobilistică a continuat cu un nou prototip: Wolf Mistral. La Marele Premiu al Brașovului, Răduță a terminat pe locul 2 în grupa SS/SC-3000, cu timpul de 3:05,467. În paralel, a rămas activ în MX1 și a revenit la Red Bull Romaniacs în Adventure Ultimate, după experiența din 2025. La ediția din 2026 a încheiat din nou pe locul 5 al categoriei, confirmând continuitatea unei carierei care se desfășoară simultan pe asfalt și în off-road.



Cariera lui Julian Răduță nu poate fi împărțită simplu între „motociclist” și „pilot auto”. Cele două discipline s-au dezvoltat în paralel, fiecare contribuind la experiența celeilalte. Motocrossul a fost prima școală, de la clasele mici până la campionate naționale, competiții europene etc. Automobilismul a început cu Renault Clio, a continuat cu Mercedes-Benz 190 Evo 2 și a ajuns la prototipurile Osella, Norma și Wolf. Iar motocicleta nu a dispărut niciodată din poveste. În timp ce pe asfalt concura cu prototipuri de viteză în coastă, Răduță revenea pe două roți pentru motocross, enduro și Red Bull Romaniacs.

Poate tocmai aceasta este particularitatea carierei sale: nu a fost nevoit să aleagă între două roți și patru. Le-a transformat pe amândouă în parte din aceeași poveste, una construită în jurul competiției, indiferent dacă traseul se află pe asfalt, pământ sau printre munți.

ALEX SISCA



De la visul din copilărie de a deveni fotbalist și până la garajul unei echipe de Formula 1, drumul lui Alex Sisca a fost unul pe cât de neașteptat, pe atât de frumos. A trecut prin domenii și experiențe diferite: fotbal, catering, customer support și IT, iar fiecare etapă i-a oferit lucruri pe care le folosește astăzi în paddock: disciplină, atenție la detalii, capacitatea de a lucra sub presiune și, mai ales, spirit de echipă.
Astăzi, Alex face parte din echipa McLaren și trăiește Formula 1 din interior, după ce ani la rând a urmărit cursele la televizor, fascinat de mașini, zgomot și spectacol. Pentru el, paddock-ul nu înseamnă doar curse și adrenalină, ci și foarte multă muncă, coordonare și oameni care lucrează împreună pentru ca totul să funcționeze.

Q **Care este prima ta amintire legată de Formula 1? Cum ai luat contact cu sportul acesta și ce te-a făcut să îl îndrăgești atât de mult?**

Primele mele amintiri (probabil similare cu ale multor alți copii) cu lumea F1 sunt din copilărie, atunci când stăteam pe canapea și mă uitam cu tatăl și unchiul meu, în fiecare duminică, la cursele de F1. Tata era un mare fan Michael Schumacher și țin minte că eu eram fascinat de mașinile de pe circuit, de zgomot, de culori și de tot acel haos frumos.

Cu toate astea, ce m-a făcut să mă îndrăgostesc cu adevărat de acest sport, adult fiind, a fost sezonul 2021 și lupta dramatică și spectaculoasă la titlu dintre Lewis Hamilton și Max Verstappen — acolo s-a cimentat pasiunea mea pentru „Marele Circ”.

Q **Ai ajuns în Formula 1 după un traseu neobișnuit, care a trecut prin fotbal, catering, customer support și IT. Care dintre aceste experiențe îți este astăzi cea mai utilă în paddock?**

Sincer, cred că fiecare experiență mi-a adus ceva valoros în felul ei - de la fotbal am învățat disciplina și spiritul de echipă, din catering ritmul alert și atenția la detalii, iar din customer support și IT răbdarea și gândirea orientată spre soluții.



În spatele acestui lucru sunt însă foarte multe ore de muncă, depuse în orice condiții meteo, fie că plouă, e caniculă sau vânt, „*the show must go on*”, cum se zice. Toată această pregătire se întâmplă cu mult înainte ca monopostul să iasă pe circuit sau ca echipele să fie prezente, și este exact partea care nu ajunge niciodată sub privirea camerelor. În esență, când fanii văd primul tur de pe circuit, munca noastră este deja de mult timp terminată. Noi construim, la propriu, parte din scena pe care se desfășoară, apoi tot spectacolul - iar fără ea, un Grand Prix nici nu ar putea începe.



Q Ai urmărit Formula 1 la televizor și îți puneai alarma la orice oră din noapte era nevoie doar ca să nu ratezi cursele. Cum s-a schimbat relația ta cu F1 după ce ai ajuns să lucrezi chiar în paddock?

Aș putea să o spun într-un mod amuzant: alarma a rămas exact aceeași în fiecare weekend de Grand Prix, tot la ore imposibile sună pentru cursele extra-europene. Diferența majoră e că vizionarea, de cele mai multe ori, nu mai are loc pe canapeaua de acasă sau din patul meu, ci chiar acolo, în mijlocul acțiunii.

Iar când urmăresc cursa alături de colegi, pe televizoarele din motorhome, emoțiile parcă sunt mai intense. Bucuria și extazul unei victorii se simt complet diferit atunci când le trăiești live, cu echipa lângă tine. Nu mai ești doar un spectator care ține pumnii de acasă și strigă la televizor când se întâmplă ceva dramatic - faci parte din poveste și poate chiar pleci cu hainele îmbibate de șampanie de la muncă. Practic, pasiunea a rămas la fel de mare ca în copilărie, doar că acum o trăiesc din interior. Și, sincer, asta face totul de zece ori mai special.



Q Ai lucrat în IT înainte să ajungi în Formula 1, inclusiv pe partea de troubleshooting și infrastructură. Cât de mult folosești astăzi în paddock mentalitatea de „problem solving” dobândită acolo?

Foarte mult. Aș spune că este unul dintre cele mai valoroase lucruri pe care le-am adus cu mine de la fostul job. Acolo am învățat că, de cele mai multe ori, nicio problemă nu seamănă cu alta și că soluția nu vine niciodată de-a gata; trebuie să o cauți, să o testezi și, uneori, chiar să improvizezi pe loc. Exact aceeași mentalitate o folosesc și acum în paddock.

Nicio zi de muncă nu este la fel și, la fel, niciun weekend de cursă nu seamănă cu altul. Fiecare vine cu provocările lui: o defecțiune neașteptată, o schimbare de ultim moment, o condiție meteo care dă totul peste cap și, de fiecare dată, trebuie să găsim rapid modalități diferite de a le rezolva. Din IT am rămas cu reflexul de a nu intra în panică, ci de a analiza situația calm și de a merge pas cu pas până găsesc soluția. Iar partea cea mai frumoasă este că fiecare provocare rezolvată vine cu o doză mare de satisfacție. Practic, ca în *troubleshooting*, sentimentul acela de „am reușit să fac lucrurile să funcționeze din nou” este cel care mă motivează și astăzi.



Q Ai fost atât fotbalist, cât și antrenor de fotbal înainte de cariera în F1. Ce ai luat din experiența de a lucra cu o echipă de fotbal și aplici astăzi într-un mediu în care colaborarea dintre oameni este esențială

Din fotbal am luat, înainte de toate, înțelegerea importanței muncii în echipă. Este esențială și se aplică la fel de bine și aici. Fie că vorbim despre un teren de fotbal sau despre un garaj de Formula 1, principiul rămâne același: fiecare membru are rolul lui, iar acel rol este întotdeauna important.

Ca fotbalist și mai apoi ca antrenor, am învățat că o echipă nu câștigă datorită unui singur om, ci datorită felului în care toți se coordonează și se completează. Exact asta regăsesc și în echipa în care activez acum: unul fără celălalt nu am reușit să ducem la bun sfârșit „meciul”. Fiecare piesă contează și, tocmai de aceea, încrederea și comunicarea dintre colegi fac toată diferența. Iar din postura de antrenor am mai luat ceva valoros: capacitatea de a înțelege oamenii, de a vedea ce anume îi motivează și cum pot contribui cel mai bine. Este o abilitate care mă ajută enorm într-un mediu unde totul depinde de colaborare și de felul în care lucrăm împreună sub presiune.



Q Dacă te-ai întoarce în 2013, când lucrai într-un restaurant în Italia, și cineva ți-ar spune că peste aproximativ 12 ani vei lucra în garajul unei echipe de Formula 1, ai crede povestea?

Sincer? Probabil că nu aș fi crezut o asemenea poveste. În 2013, copil fiind, lucram în acel restaurant din Italia, iar Formula 1 era pentru mine ceva ce urmăream la televizor, dar părea o lume complet inaccesibilă, la kilometri distanță de realitatea mea de atunci. Nu m-aș fi gândit că viața mă va aduce aici.

Și tocmai de aceea, chiar și acum, am foarte multe momente în care nu realizez pe deplin ce mi se întâmplă și unde am ajuns. O simt ca pe un privilegiu să pot face parte din această lume și, totodată, să am și eu o mică contribuție la rezultatele echipei. Sunt momente în care mă opresc pur și simplu, mă uit în jur și îmi dau seama cât de departe am ajuns față de băiatul care își punea alarma noaptea doar ca să nu rateze o cursă. Cred că asta e și frumusețea drumului meu: mi-a arătat că, indiferent de unde pornești, cu pasiune, multă muncă și puțin noroc poți ajunge în locuri și situații surprinzătoare. Iar dacă m-aș întoarce să îi spun povestea asta tânărului din 2013, cred că cel mai mult l-ar bucura să afle că nu a renunțat niciodată la optimism și la credința că lucruri faine se pot întâmpla.



Q Care este cea mai mare surpriză de care ai avut parte de când ești în F1?

Am avut multe surprize plăcute de când sunt aici, dar, fiind un fost fotbalist, cea mai mare a fost să văd jucători și antrenori la doar doi pași de mine, oameni pe care până atunci îi vedeam doar la televizor. Să îi întâlnești pe viu, în carne și oase, este un sentiment greu de descris pentru un fan înfocat.

Apoi au urmat momente pe care nu le voi uita niciodată: să fac parte din pozele echipei la câștigarea unei curse, să pot sta de vorbă cu piloții sau să am onoarea să dau noroc cu Zinedine Zidane la Monaco, în 2025. Sunt genul de momente la care, cu ceva ani în urmă, nici nu aș fi îndrăznit să visez. Cred că tocmai asta face experiența atât de specială: dincolo de munca în sine, F1 mi-a oferit întâlniri și trăiri care vor rămâne cu mine pentru totdeauna. Sunt lucruri pe care le voi povesti cu drag și peste ani.



Q De curând te-ai alăturat echipei de mini-fotbal Sinatra Football Club, cum reușești să jonglezi cu toate responsabilitățile tale?

Recunosc că nu este mereu ușor să le gestionez pe toate, dar cred că totul se rezumă la organizare și la pasiune. De fiecare dată când sunt în țară, mă dedic cu mare responsabilitate antrenamentelor echipei, încerc să recuperez ce am pierdut cât am fost plecat și antrenorul să mă găsească în cea mai bună formă posibilă.
Un rol important îl au colegii, care mă susțin în tot ceea ce fac și sunt foarte înțelegători cu programul meu. Știu că meseria mă poartă des departe de casă, iar sprijinul lor contează enorm. La rândul meu, atunci când sunt acasă, încerc să-mi contribui la meciuri cât de bine pot și să le arăt că prețuiesc încrederea pe care mi-o acordă.

Ce e amuzant este că, într-un fel, trăiesc în două echipe: una în paddock și una pe terenul de mini-fotbal. Iar în ambele se aplică exact același principiu, dacă ești dedicat și tragi alături de colegii tăi, găsești mereu o cale să faci lucrurile să funcționeze. Și, dacă tot am ajuns să vorbim despre echipă, aș vrea să lansez și o invitație: dacă există pasionați de mini-fotbal care ar dori să susțină o echipă mică, dar cu vise mari, îi așteptăm cu drag alături de noi. Orice sprijin contează și ne ajută să creștem.

Q Cum e viața de familie când ești atât de mult timp departe de casă?

Este greu să fii departe de confortul casei tale, de familie, de prieteni și de tabieturile tale. De multe ori pierzi momente pe care cu greu le mai poți recupera: evenimente, zile de naștere, uneori chiar și concediile. Sunt lucruri care contează și care îți lipsesc atunci când ești la mii de kilometri distanță. Însă am pornit la drum împreună cu soția mea, conștienți amândoi de ceea ce presupune acest job. Tocmai de aceea încercăm să găsim mereu echilibrul între distanță și momentele petrecute împreună, să profităm la maximum de timpul în care suntem unul lângă celălalt și să acordăm importanță acestor momente. Și, sincer, ce bine că există tehnologie! Un simplu apel pe FaceTime face uneori toată diferența și scurtează, măcar puțin, distanța dintre noi. :)

Q Cum arată o zi din viața ta atunci când ești liber sau în vacanță, cum îți place să îți petreci timpul?

Am diverse hobby-uri și pasiuni, dar cel mai mult îmi place să petrec timpul cu familia și prietenii și să recuperez, cumva, orele pe care le pierd cât sunt plecat. După un ritm atât de alert, pentru mine liniștea de acasă devine cea mai bună formă de relaxare. Îmi place tare mult să ies la plimbare cu cățelul meu, Rico. Sunt momentele mele de deconectare completă. În general, când am timp liber, încerc să mă rup de tot ce înseamnă muncă și telefon și să fiu cu adevărat prezent pentru cei dragi. Cred că, după atâtea zile petrecute departe, tocmai aceste momente simple sunt cele care mă încarcă cel mai mult. În esență, vacanța perfectă pentru mine nu înseamnă neapărat ceva spectaculos, ci mai degrabă timp de calitate cu oamenii și cu lucrurile care contează cu adevărat; un șezlong, o umbrelă și lipsa responsabilităților fac o vacanță reușită.

Q Când erai copil, ce ți-ai fi dorit să devii? Cum este viața ta de acum față de cum ce îți imaginai atunci că va fi?

Când eram copil, cel mai tare îmi doream să devin fotbalist și să îmbrac într-o zi tricoul naționalei României. Era visul care mă făcea să alerg pe teren ore în șir și care îmi dădea o direcție în viață. Viața mea de acum este cu siguranță diferită față de cum și-o imagina Alexandru la 7 ani. Nu am ajuns fotbalist profesionist, așa cum visam atunci, dar drumul m-a purtat către locuri și experiențe pe care nici nu le-aș fi putut visa la vârsta aceea, până în garajul unei echipe de Formula 1.



Și, cu toate că traiectoria a fost alta, sunt profund mulțumit de cum am evoluat, de cine am ajuns și de viața pe care o trăiesc în momentul de față. Cred că, dacă l-aș întâlni pe acel copil, i-aș spune că visurile lui nu s-au stins, doar au luat o formă diferită, la fel de frumoasă.



Q Care consideri că este cea mai mare realizare a ta de până acum și care este cel mai important țel al tău pentru viitor?

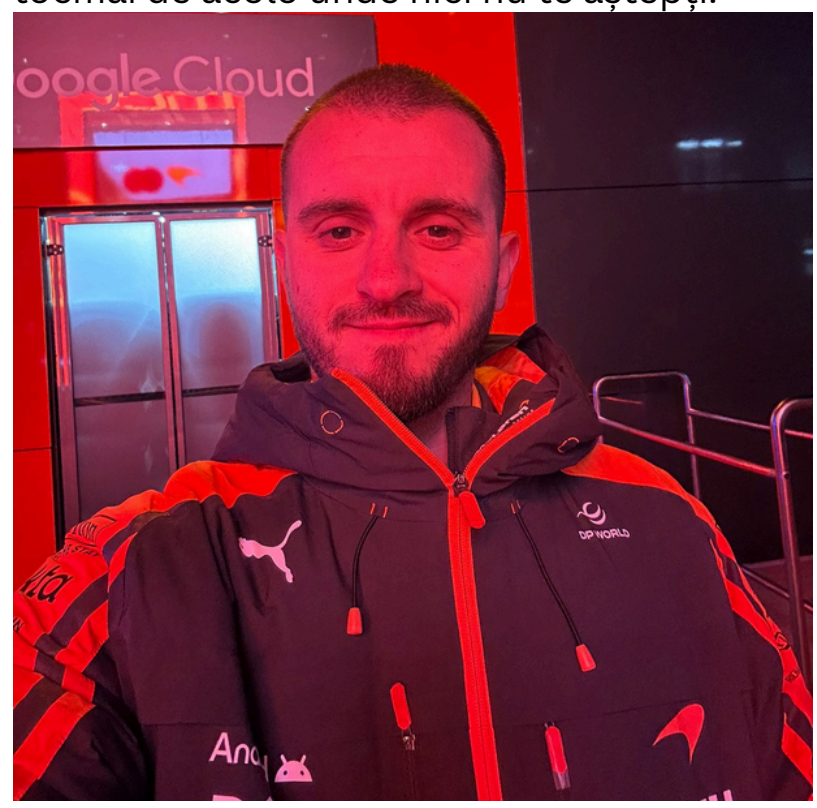
Sincer, cea mai mare realizare a mea nu ține neapărat de carieră, ci de viață în general: am o familie frumoasă, sunt înconjurat de oameni faini, sunt sănătos și, în plus, iubesc ceea ce fac zi de zi (de la fotbal la F1). Cred că acesta este adevăratul succes, să te trezești dimineața împăcat cu tine și recunoscător pentru ceea ce ai. Cât despre viitor, țelul meu este să continui să cresc în acest sport și să mă dezvolt cât mai mult, atât profesional, cât și ca om. Formula 1 este o lume care te provoacă permanent să fii mai bun, iar eu vreau să profit de fiecare oportunitate de a învăța și de a evolua.

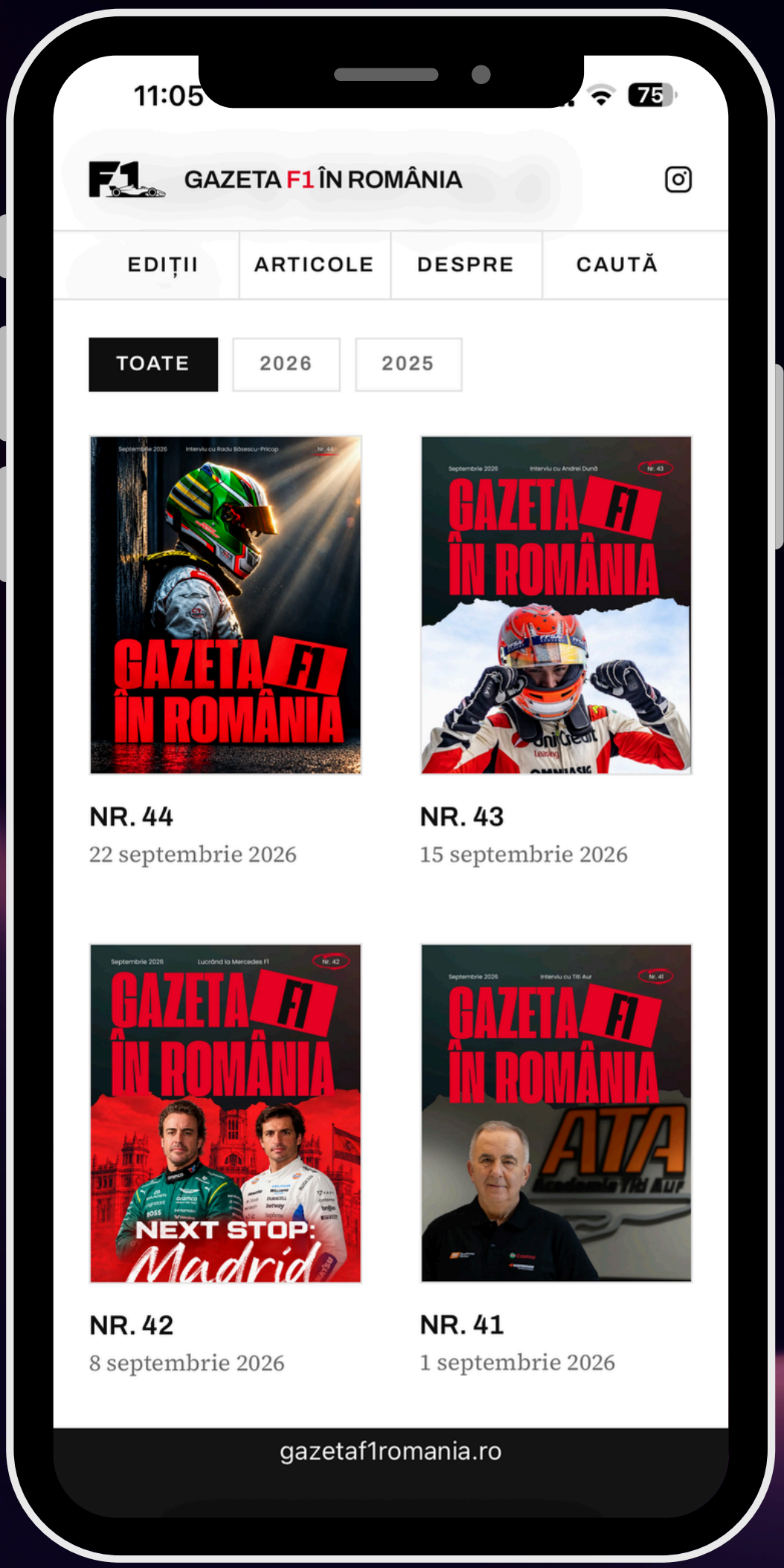
Și, cine știe unde mă va purta acest drum atât de frumos? Îmi place să cred că cele mai bune momente încă urmează, și abia aștept să văd unde pot ajunge.



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

Astea fiind spuse, aș vrea să vă mulțumesc pentru ocazia de a sta la povești cu voi și aș vrea să vă las cu un scurt mesaj pentru toți cei care ne citesc: Lăsați-vă surprinși de viață și nu încetați niciodată să visați. Uneori, cele mai frumoase povești încep tocmai de acolo unde nici nu te aștepți.





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