Octombrie 2026

Interviu exclusiv cu Dr. Colin Kolles

Nr. 46

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



DR. KOLLES ȘI HRT F1

DE ANDREI BENEA

Chiar dacă nu avem un circuit la noi în țară și nici vreun pilot pe grila de start în F1, am avut și continuăm să avem români implicați în diferite alte poziții importante. Unul dintre ei este Colin Kolles, un medic stomatolog născut în Timișoara în anul 1967 care a emigrat în Germania și a intrat în Formula 1 în 2005 ca manager al echipei Jordan, după ce a fost cumpărată de Alex Shnaider. Kolles s-a aflat la conducerea echipei Hispania Racing Team la debutul acesteia în Formula 1, în 2010. Anterior Colin condusese cu succes structuri în formulele de juniori Euro F3 și Formula 3.



Foto: formula1techandart.wordpress.com

Din cauza problemelor financiare grave și a întârzierilor de plată către Dallara, furnizorul șasiului, monopostul HRT F110 a fost asamblat direct în boxele circuitului, forțând echipa să rateze complet toate testele din presezon și să utilizeze frâne de oțel în loc de carbon, mult mai lente în primele etape. În ciuda unei rotații masive de piloți, printre care Bruno Senna, Karun Chandhok, Sakon



Foto: flickr.com

Yamamoto și Christian Klien au încercat să compenseze lipsa totală de dezvoltare tehnică a mașinii, Kolles a reușit miracolul de a menține echipa pe linia de plutire și de a termina pe locul unsprezece la constructori, datorită unor clasări favorabile care au devansat rivalii de la Virgin.

Trecerea la sezonul 2011 a adus un monopost ușor modificat numit F111 și un moment crucial în istoria echipei, atunci când Kolles a bătut palma cu Red Bull pentru a-l aduce pe Daniel Ricciardo începând cu Marele Premiu al Marii Britanii de la Silverstone. Relația dintre managerul Colin Kolles și debutantul la HRT Daniel Ricciardo a fost guvernată de o abordare pragmatică și protectoare din partea conducerii echipei. Kolles și-a asumat rolul de mentor sever, dar corect, reducând în mod deliberat presiunea media și sportivă de pe umerii tânărului pilot australian împrumutat de la Red Bull, deși monopostul Hispania F111, utilizat în sezonul de Formula 1 din 2011, a fost proiectat sub conducerea tehnică a lui Geoff Willis și Paul White.

Colin Kolles a remarcat imediat la Ricciardo un bagaj tehnic extrem de solid, clădit pe cele cincizeci și cinci de podiumuri din categoriile inferioare, însă, dincolo de cifre, managerul a fost impresionat de o maturitate sportivă rar întâlnită la un debutant de douăzeci și doi de ani. Kolles a văzut în Ricciardo o capacitate formidabilă de adaptare rapidă la presiunea Formulei 1, o atenție deosebită la detalii în feedbackul oferit inginerilor și o dorință puternică de a stoarce performanță dintr-un monopost extrem de dificil și necompetitiv.

Această abilitate nativă de a absorbi informații noi și de a progresa vizibil cu fiecare tur parcurs pe circuit i-a demonstrat imediat șefului de echipă că australianul posedă calitățile unui pilot extrem de talentat din motorsportul mondial, o viziune pe care performanțele ulterioare ale lui Ricciardo au confirmat-o pe deplin.

Foto: instagram.com



Din cauza constrângerilor bugetare severe ale echipei conduse de Colin Kolles, mașina a reprezentat o evoluție directă a modelului precedent Dallara F110, păstrând aceeași structură centrală pentru a evita costurile aferente noilor teste de impact obligatorii ale FIA. Deși Ricci era cel mai lent de pe grilă, Kolles i-a oferit libertatea de a învăța din greșeli, punând accentul pe acomodare.

Această strategie orientată spre acumularea de experiență a dat roade în cursele în care Daniel a obținut cele mai bune rezultate ale sale din acel an, terminând pe locul 18 în MP al Ungariei și ulterior repetând această performanță în MP al Indiei. În plus, încrederea acordată de conducerea echipei s-a reflectat și în sesiunile de calificări de la finalul sezonului, unde Daniel Ricciardo a început să-și devanseze mai experimentatul coechipier, Vitantonio Liuzzi, culminând cu o clasare pe locul 21 în calificările Marelui Premiu din Abu Dhabi, un progres atribuit atmosferei protective.

Colin Kolles a plecat de la echipa de Formula 1 HRT la finalul sezonului 2011, deoarece noul management al grupului de investiții Thesan Capital a decis să schimbe direcția strategică și să mute sediul central din Germania în Spania. Această relocare nu a fost pe placul româno-germanului Kolles, determinându-l să părăsească postul de șef de echipă pe 15 decembrie 2011.

Ulterior, el s-a concentrat pe operațiunile propriei sale companii de motorsport, dr. Colin Kolles și a coordonat proiecte majore în Campionatul Mondial de Anduranță sub brandurile Lotus și Vanwall Racing Team. De asemenea, el a revenit pentru o scurtă perioadă în Formula 1 în cursul anului 2014, când a activat în calitate de consultant de management pentru echipa Caterham F1.

FORD RACING 125

DE VLAD BAICU

125 de ani de motorsport

În 2026, Ford sărbătorește 125 de ani de motorsport. O aniversare care începe cu o cursă din 1901 și continuă astăzi în Formula 1, la Pikes Peak și în cursele de anduranță.

Povestea începe pe 10 octombrie 1901, la Grosse Pointe, Michigan. Henry Ford a luat startul cu automobilul său „Sweepstakes” într-o cursă împotriva lui Alexander Winton, unul dintre cei mai cunoscuți constructori și piloți ai perioadei.



Foto: Ford Social Media

Ford a câștigat.

Victoria avea să fie mai importantă decât un simplu rezultat sportiv. Succesul i-a oferit lui Henry Ford vizibilitatea și sprijinul financiar necesare pentru a-și continua proiectul automobilistic. Doi ani mai târziu, în 1903, avea să fie fondată Ford Motor Company. De aici vine și una dintre ideile centrale ale aniversării Ford Racing 125: Ford consideră că s-a născut din motorsport. În deceniile ce au urmat, competițiile au devenit o parte esențială din identitatea companiei Ford. Constructorul american a concurat în numeroase discipline, de la curse de circuit și NASCAR până la rally și anduranță. Unul dintre cele mai importante capitole a fost scris la 24 Hours of Le Mans, unde Ford GT40 a obținut patru victorii consecutive între 1966 și 1969. Mașina a devenit astfel una dintre cele mai cunoscute creații din istoria curselor de anduranță.

Formula 1, de asemenea, are un capitol important în istoria Ford. Prin Ford-Cosworth DFV, constructorul american a contribuit la una dintre cele mai spectaculoase perioade din istoria campionatului. Motorul V8 a obținut 155 de victorii în F1 și numeroase titluri mondiale.

Ford Racing, înapoi în prim-plan

În 2026, Ford revine oficial în Formula 1 prin Red Bull Ford Powertrains, colaborarea cu Red Bull Racing și Racing Bulls marcând o nouă etapă în istoria companiei. Aniversarea de 125 de ani este celebrată și în alte discipline. La Pikes Peak, Super Mustang Mach-E, purtând numărul 125, a reprezentat aniversarea într-un mod spectaculos. În paralel, Ford pregătește pentru 2027 revenirea la vârful curselor de anduranță, printr-un program de prototipuri pentru Le Mans. Astfel, 125 de ani de motorsport nu reprezintă doar o privire spre trecut, e o punte între prima cursă a lui Henry Ford din 1901 și următoarea generație de mașini de competiție. Ford a început prin a concura înainte ca Ford Motor Company să existe, iar 125 de ani mai târziu, încă aleargă și câștigă.

BOTT AS(S) RIDER

DE CRISTINA

Dacă îi spui lui Valtteri Bottas că următorul Mare Premiu este la câteva sute de kilometri distanță, probabil primul lucru pe care îl va verifica nu este orarul zborurilor. Va verifica traseul posibil pe bicicletă.

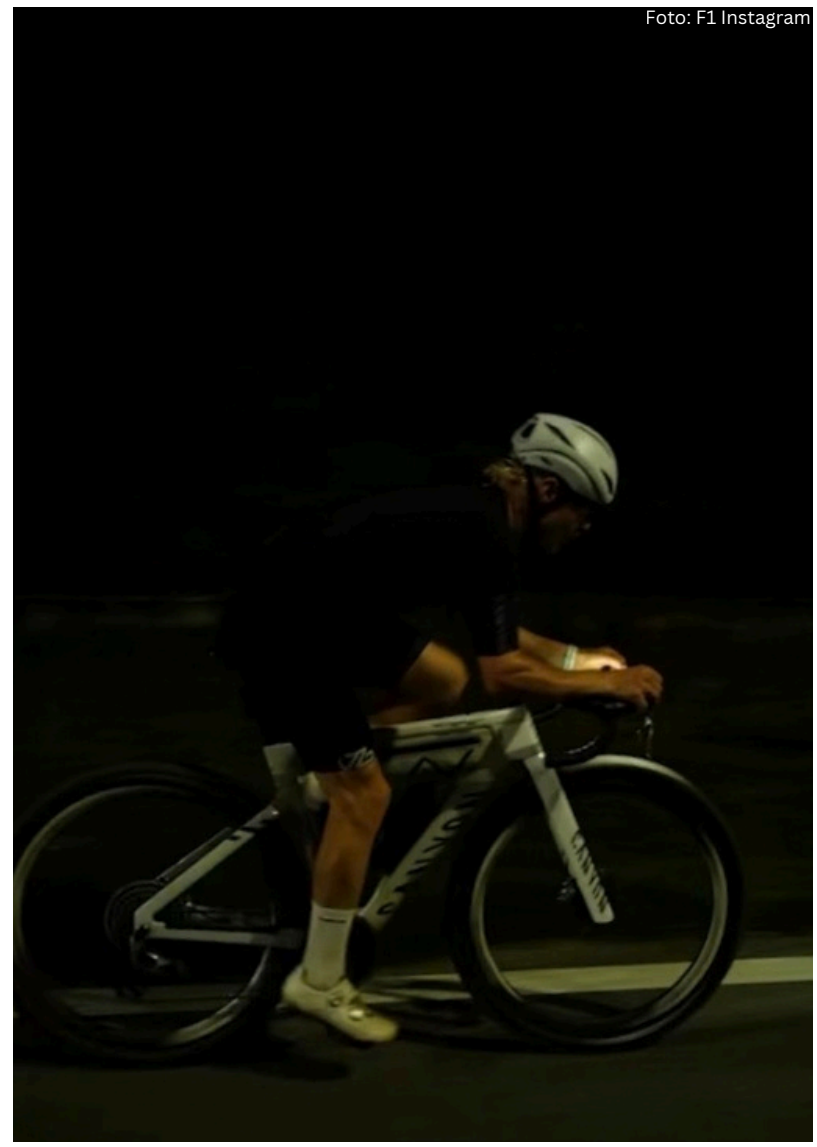
Pe 5 octombrie 2026, după Marele Premiu al Bahrainului desfășurat la Sepang, în Malaezia, The Flying Finn trebuia să facă ceea ce fac toți ceilalți piloți din Formula 1 după o cursă: să ajungă la următoarea destinație, Singapore. Drumul dintre cele două țări nu este unul pe care cineva să-l considere în mod normal o oportunitate de antrenament. Pentru Bottas, a devenit exact asta. În timp ce colegii săi se pregăteau să urce în avion, finlandezul și-a luat bicicleta, și-a pregătit echipamentul și a decis să pedaleze până la Singapore.

Foto: Valtteri Bottas Social Media



Bottas nu a pornit într-o simplă plimbare de câteva ore. El a traversat Malaezia timp de patru zile, a pedalat 419,67 kilometri, a mers inclusiv noaptea, a trecut prin jungle și plantații și a întâlnit șerpi, șopârle, crocodili, vaci și chiar un câine care a decis să-l urmărească.

Foto: F1 Instagram

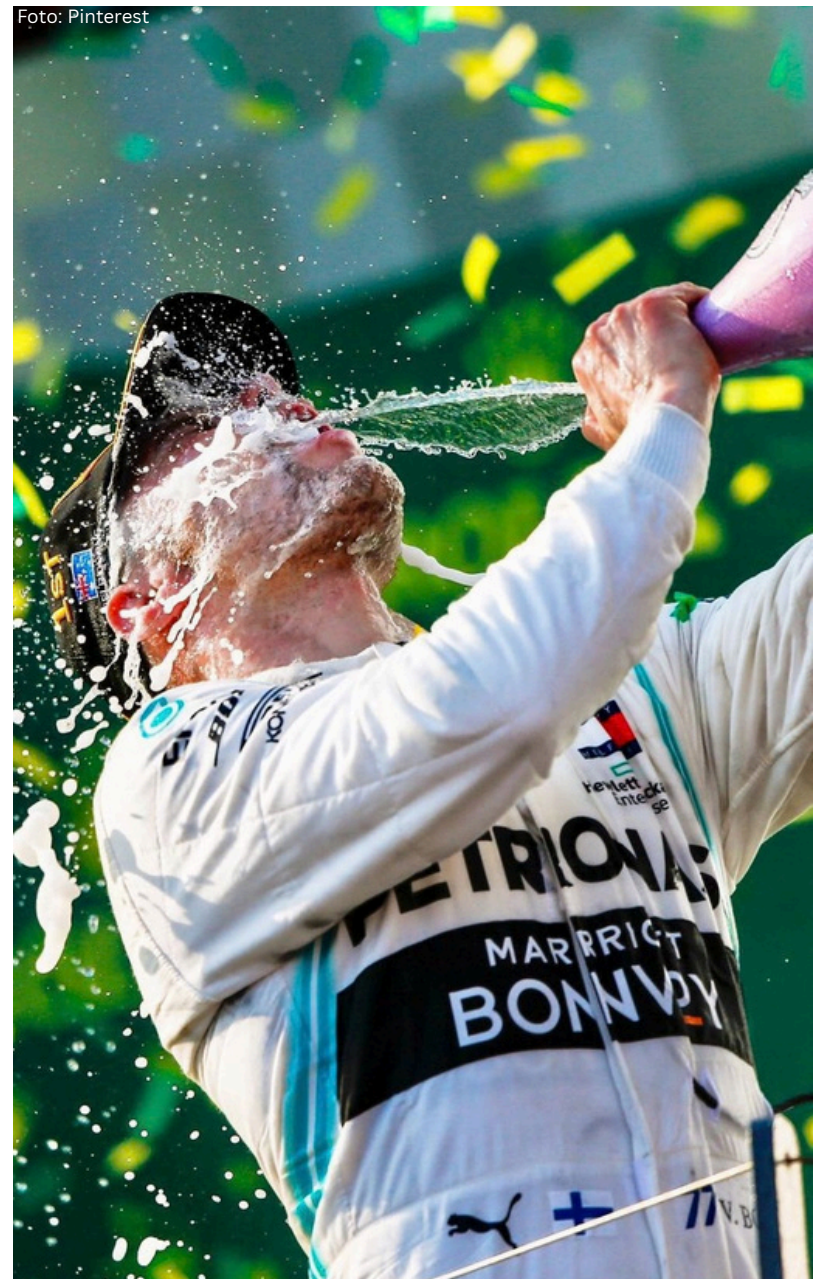


Pentru cine îl urmărește doar din Formula 1, poate părea o nebunie apărută din senin. "*I'm really glad I did it because I saw pretty much the whole of Malaysia in a few days and the wild side of it, like the jungles, the plantations, bit of riding at night as well*", a spus pentru presa din Singapore. Pentru Bottas, povestea a început cu mult înainte.



Valtteri Viktor Bottas s-a născut pe 28 august 1989, la Nastola, în Finlanda. Tatăl său, Rauno, avea o mică firmă de curățenie, iar mama sa, Marianne, lucra ca antreprenor funerar. A studiat mecanică auto în Heinola și a efectuat serviciul militar obligatoriu în Finlanda. Pasiunea pentru motorsport a început la șase ani, odată cu kartingul. După mai mulți ani în competițiile finlandeze, Bottas a urcat în formulele de juniori, câștigând în 2008 Formula Renault Northern European Cup și Formula Renault Eurocup, apoi campionatul GP3. În 2013, la 23 de ani, debuta în Formula 1 cu Williams, echipă alături de care a obținut șase podiumuri în 2014 și a încheiat sezonul pe locul patru.

Retragerea neașteptată a lui Nico Rosberg, imediat după titlul mondial din 2016, i-a deschis drumul către Mercedes, unde a devenit coechipierul lui Lewis Hamilton. Între 2017 și 2021, Bottas a câștigat zece curse și a obținut 20 de pole position-uri, contribuind la cinci titluri consecutive la constructori. În 2019 și 2020, a încheiat campionatul pe locul al doilea, de fiecare dată în spatele lui Hamilton, fără să cucerească însă titlul mondial.



În 2022 s-a alăturat echipei Alfa Romeo, devenită ulterior Kick Sauber. După sezonul 2024, a rămas fără un loc de titular și s-a întors la Mercedes ca pilot de rezervă. În 2026, Bottas a revenit pe grilă alături de Sergio Pérez, la noua echipă Cadillac. Iar, în paralel cu Formula 1, finlandezul și-a descoperit o a doua mare pasiune: ciclismul.



Foto: Pinterest

Bicicleta fusese prezentă în viața lui Bottas cu mult înainte să devină o pasiune. Într-un interviu pentru Canyon, el povestea că primele sale amintiri legate de ciclism sunt tot din copilărie: mergea cu bicicleta la școală încă de la șase ani, indiferent dacă era vară sau iarnă.

Mai târziu, când a început să se pregătească serios pentru motorsport, bicicleta a devenit una dintre metodele prin care își antrena rezistența. Nu era încă o pasiune în sine, ci o unealtă. După mutarea la Monaco, în 2013, a descoperit ciclismul de șosea într-un cu totul alt mod: munți, drumuri de coastă și kilometri care nu aveau nicio legătură cu un circuit de Formula 1. Apoi a cunoscut-o pe Tiffany Cromwell. Ciclista australiană profesionistă i-a oferit acces la o lume pe care Bottas o privea deja cu interes: tactică, antrenamente, curse, tehnologie, echipe și tot ceea ce înseamnă viața unui ciclist profesionist. Din acel moment, pentru el bicicleta a început să fie mai mult decât o metodă de pregătire pentru Formula 1. „*When I started riding more than running, I could quickly feel the gains and it just became an addiction*”, spunea Bottas pentru Canyon. A început să simtă că devine mai bun și, ca orice sportiv competitiv, a vrut să vadă cât de departe poate merge. „*Cycling is good for the head as well*”, explica el în același interviu.

Cu timpul, a început să concureze și în competiții de gravel, în special pentru că, după cum spunea chiar el, îi place să se provoace și să-și împingă limitele. Iar gravel-ul are un avantaj suplimentar: după o cursă grea poate exista și „*a bit of beer involved*”.



Foto: Pinterest

A participat la curse în Statele Unite și Europa, a devenit cofondator al FNLD GRVL, evenimentul desfășurat în regiunea sa natală, Lahti, și a început să fie prezent tot mai mult în comunitatea ciclismului.

În 2026, pasiunea ajunsese suficient de departe încât Bottas s-a calificat pentru Campionatul Mondial de Gravel după ce a terminat pe locul al cincilea la categoria sa de vârstă într-o cursă de calificare din Cehia. Din păcate pentru el, Campionatul Mondial a avut loc chiar zilele trecute, în weekendul Marelui Premiu de la Singapore, așa că Formula 1 a avut prioritate.



Marele Premiu al Bahrainului din 2026 a fost mutat la Sepang, în Malaezia, din cauza situației din Orientul Mijlociu. Pentru Bottas, cursa nu a mers deloc bine. A ales pneuri slick pe o pistă umedă, a ieșit în pietriș și cursa lui s-a terminat prematur. În mod normal, acesta ar fi fost momentul în care un pilot își ia bagajele și se gândește la următoarea etapă. Bottas s-a gândit la bicicletă. Ideea de a merge pe două roți până în Singapore nu a apărut complet din neant. Partenera lui, Tiffany, îl încurajase să exploreze Malaezia pe bicicletă, iar Bottas a transformat sugestia într-un plan real. În loc să ia avionul, a anunțat simplu pe rețelele de socializare: „*Yes I am riding to Singapore*”. Numai că nu avea de gând să aleagă traseul cel mai simplu. A vrut drumuri de gravel, trasee mai puțin umblate și, a văzut cât mai mult din țară. Prima zi a fost relativ scurtă. A pedalat 56,6 kilometri de la Sepang până la Port Dickson, dar a făcut-o și noaptea, pe porțiuni de drum întunecate. A doua zi a venit adevărata provocare: 161,91 kilometri în aproape șase ore. A trecut prin zone din interiorul Malaeziei, prin plantații și pe drumuri departe de traseele turistice. The Finn a pedalat prin întuneric, cu o lanternă, iar în jurul său nu avea circuite luminate și zone de siguranță, ci păduri și drumuri izolate. A întâlnit șerpi, șopârle, vaci și un câine care s-a hotărât să-l urmărească. Potrivit relatării sale, chiar și unii dintre șerpi au fost surprinzător de „chill”. „*I don't really like snakes but I saw a couple and they were really chill!*”, avea să spună Bottas după ce a ajuns în Singapore.



El nu a vrut ca aventura să-i afecteze weekendul de Formula 1. Traseul fusese planificat dinainte, iar distanțele fuseseră împărțite astfel încât ultimele zile să fie mai ușoare. „*Everything was really well planned*”, a explicat. Ultima etapă fusese aproape o zi de recuperare, iar Bottas susținea că astfel de distanțe nu sunt neobișnuite pentru el. După patru zile și 419,67 km, a ajuns la Singapore. „*Sometimes you just have to jump into things. You have to just go for it”,* a spus Bottas. *„It sounded a little bit like a crazy idea but actually ended up being absolutely fine.*”



În timp ce cariera lui de Formula 1 a fost adesea prezentată prin comparația cu Hamilton și prin întrebarea „cât de aproape a fost de titlu?”, viața lui din afara circuitului este mult mai relaxată. Și, uneori, mult mai amuzantă. În 2023, de exemplu, Bottas a transformat o fotografie cu posteriorul său devenită virală într-un calendar caritabil. Fotografia fusese realizată de Paul Ripke în Aspen și îl arăta pe Bottas gol, din spate, într-un râu. Din glumă s-a născut Bottass 2024, un calendar în care finlandezul a decis că dă foarte bine gol pe cameră.


Foto: AUTO BILD

Cariera lui Valtteri Bottas poate fi privită în multe feluri. Poate fi povestea unui pilot care a ajuns la Mercedes și a fost coechipierul unuia dintre cei mai mari piloți din istoria Formulei 1. Poate fi povestea unui om care a câștigat zece Mari Premii și a terminat de două ori vicecampion mondial (2019 și 2020), dar nu a reușit niciodată să pună mâna pe trofeul pe care și l-a dorit cel mai mult. Sau poate fi povestea unui finlandez care, undeva pe parcurs, a descoperit că nu trebuie să trăiască doar pentru Formula 1.

Bicicleta a fost prezentă în copilărie, ulterior a fost metodă de antrenament. A devenit apoi o pasiune, după care o competiție, un eveniment, o comunitate și, în cele din urmă, un mod de a călători. Bottas nu doar pedalează. Participă la curse, se califică pentru Campionatul Mondial, organizează FNLD GRVL și caută constant noi provocări. Iar aventura Malaezia–Singapore este cea mai bună imagine a acestei transformări.

Și, dacă traseul se dovedește a avea 419,67 kilometri, câteva porțiuni de junglă și niște șerpi „foarte chill”, cu atât mai bine. Pentru că, după cum spune chiar Bottas: „*You have to just go for it*.”

CL16 – INIMĂ DE MONEGASC

DE STEFAN RIZEA

Oțel de Maranello și lupta unui pilot sub semnul destinului

Dacă există un pilot pe grila actuală a Formulei 1 care întruchipează cel mai pur spirit al motorsportului, acela este fără îndoială Charles Leclerc. Pentru monegasc, Formula 1 nu este doar un job sau un sport de performanță; este o moștenire lăsată de cei care au crezut în el când totul părea imposibil și o promisiune făcută unui singur om: Jules Bianchi. Privind spre parcursul său din acest sezon, Leclerc rămâne una dintre cele mai fascinante figuri ale Marelui Circ – un pilot capabil de momente de magie pură pe un tur de calificări, dar și un competitor care luptă neîncetat cu presiunea uriașă de a readuce titlul mondial în curtea Scuderiei Ferrari.

Foto: formula1.com



Rădăcinile unei pasiuni: De pe străzile din Monaco spre culmile lumii

Născut pe 16 octombrie 1997 în principatul Monaco, Charles a crescut având sunetul motoarelor drept fundal sonor al copilăriei sale. Cu toate acestea, drumul lui nu a fost pavat doar cu oportunități financiare, așa cum s-ar crede despre cineva născut în enclava de pe Coasta de Azur. Tatăl său, Hervé Leclerc, a fost la rândul său pilot de karting, iar sprijinul familiei a fost adesea pus la încercare de costurile uriașe ale acestui sport.

Promovat la Ferrari în 2019, după un singur sezon impresionant la Sauber, Leclerc a devenit rapid cel mai tânăr câștigător din istoria Scuderiei în era modernă și un adevărat idol ce dă speranță miilor de suporteri îmbrăcați în roșu (Tifosi).

Foto: motorsportmagazine.com



Radiografia unui sezon intens: Între ambiții și realitatea pistei

Actualul sezon l-a găsit pe Leclerc prins în vârtejul unei lupte acerbe, unde fiecare weekend de cursă aduce un test de rezistență atât pentru mașină, cât și pentru psihicul său. La Maranello, presiunea este întotdeauna la cote maxime, iar cerințele fanilor și ale conducerii nu acceptă locurile

secunde. Din punct de vedere al pilotajului, Charles continuă să fie un veritabil maestru al calificărilor. Abilitatea sa de a stoarce fiecare sutime dintr-un monopost, găsind milimetrii perfecți pe un apex dificil, rămâne o marcă înregistrată. Cu toate acestea, sezonul acesta a adus provocări strategice și tehnice majore. Bătălia din clasament nu se dă doar împotriva rivalilor direcți de la celelalte echipe de top, ci și în gestionarea resurselor monopostului pe distanța lungă a unui Mare Premiu.

Dinamica din garaj adaugă un plus de spectacol și tensiune. Să împarți boxa sau să lupți roată la roată în acest peisaj hiper-competitiv înseamnă că Leclerc trebuie să-și folosească nu doar talentul brut, ci și o maturitate tactică desăvârșită. Chiar și atunci când cifrele sau problemele tehnice ale monopostului par să îi pună bețe în roate, monegascul refuză să dea înapoi.

O iubire roșie ca focul și un viitor sub semnul întrebării

Pentru Leclerc, Ferrari este mai mult decât o echipă; este o familie adoptivă. Relația sa cu Tifosi este una simbiotică. Chiar și atunci când strategiile greșite sau fiabilitatea l-au costat victorii sigure în trecut, dragostea publicului din Italia pentru el nu a scăzut nicio secundă. Momentele în care a evoluat la maximum pe circuitele de casă sau în fața unei mări roșii au demonstrat că legătura emoțională dintre el și suporteri rămâne cel mai puternic combustibil al său.


Foto: firstclasse.com


Foto: facebook.com

Până atunci, pe ecranul cronometrului sau în privirea concentrată din spatele vizierei, o certitudine rămâne neatinsă: Charles Leclerc nu conduce doar pentru a bifa prezența pe grilă. El pilotează cu sufletul plin de emoție,purtând cu mândriegreutatea unui vis roșu care așteaptă să devină realitate.

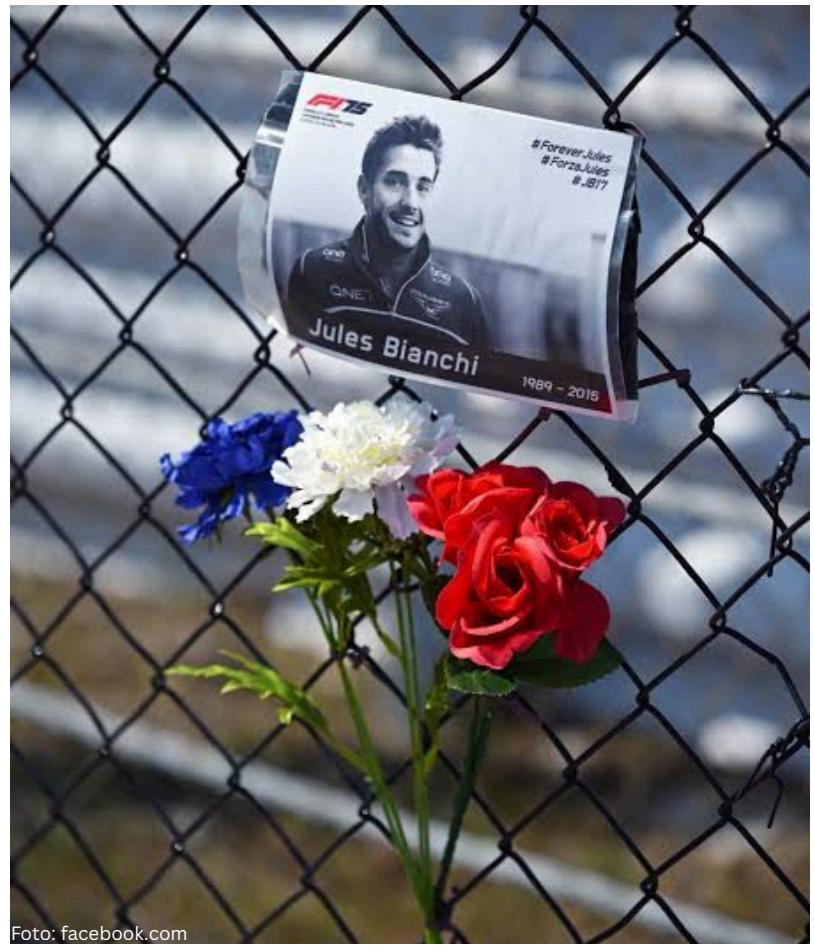


Foto: facebook.com

1 ORĂ CU DR. COLIN KOLLES


Foto: www.gettyimages.de

Când am început să mă întreb ce legături au românii cu Formula 1, mi-am dorit să descopăr povești și oameni care pot oferi o perspectivă din interiorul acestui univers.

Așa am ajuns la Dr. Colin Kolles, un nume cu experiență în culisele Formulei 1, care putea să-mi ofere mai mult decât o simplă poveste despre curse: o imagine a modului în care funcționează acest sport dincolo de ceea ce vedem pe circuit.

Q **Bună seara! Sunt Ionuț Blîndu, colaborator la Gazeta F1 în România și vă mulțumesc că ați acceptat propunerea noastră de interviu.**

Cu mare drag.

Q **Am pornit cu această idee a interviului cu dumneavoastră de la o simplă căutare privind legăturile posibile dintre lumea Formulei 1 și România. Vreau totodată să vă întreb de unde a apărut pasiunea dumneavoastră pentru mașini și curse?**

Pasiunea a venit prin intermediul tatălui meu, Romulus Kolles, care a mers la curse în România și care era o personalitate relativ cunoscută în motorsportul românesc. Am participat la Raliul Dunării (ediția din 1985 – n.r.), unde am mers cu un Audi Quattro, iar în echipaj îl aveam pe Helmut Potsche.

Q **Dumneavoastră ați plecat din România înainte de Revoluție sau după Revoluție?**

Înainte de Revoluție, în 1980.

Q **Care a fost momentul în care v-ați convins că doriți să intrați în această lume a motorsportului?**

Am decis într-o zi că nu sunt destul de bun pentru a deveni un campion mondial, pentru a face performanță în acest sport. Așa că m-am hotărât să studiez mai departe pentru a deveni medic stomatolog, așa cum este și mama mea și cum sunt mai mulți membri ai familiei. Tocmai de aceea, într-o zi mi-am cumpărat un Go-kart și am mers la pista de kart ca să am o pasiune, fără să o fac în mod profesionist. Nu am avut interes să merg ca un gentleman, ca un om privat la curse, ci am preferat să merg cu kart-ul și am avut mai multă plăcere. De aici mi-a venit ideea de a ajuta tineri talentați să ajungă în Formula 1. Acesta a fost începutul. Și, să știți că în Formula 1 sunt și piloți și personal de echipă talentați, dar și mai puțin talentați. Este pur și simplu un fenomen de masă. Dacă aveți o echipă de fotbal cu 11 jucători talentați, iar adversarul dumneavoastră are o echipă de fotbal cu 30 de jucători netalentați, probabil veți fi învins.

Q **Cu siguranță, prima întâlnire a dumneavoastră cu lumea Formulei 1 trebuie să fi fost specială. Când ați intrat prima dată într-un paddock de F1, ce sentiment ați avut?**

Pot să descriu acel sentiment printr-un singur cuvânt: RĂZBOI. Un război pe care trebuia să-l câștig. Fiindcă trebuie doar să citiți presa din acea vreme, cu precădere pe cea engleză, care a fost extrem de negativă, mai ales la început, la adresa mea, afirmând că vine doctorul stomatolog român, cu bani de la ruși și vrea să ne arate nouă cum funcționează Formula 1.



Foto: www.gettyimages.de

Q **Ați simțit presiune din partea presei sau ați lăsat-o pur și simplu deoparte?**

Din partea presei nu am simțit niciodată presiune, fiindcă vă spun, presa nu mă interesează. Vă rog să nu înțelegeți greșit acest lucru. Nu m-a interesat atunci, iar presa s-a întors cu 180 de grade în abordarea ei legată de mine.

Q **Că tot am ajuns la acest subiect al presei, vedeți că aceasta e foarte prezentă în Formula 1 și se fac extrem de mulți bani din asta.**

Da, și Netflix nu face parte neapărat din presă, dar prezența acestuia a schimbat sportul 100%. Nu vreau să spun dacă schimbarea a fost în bine sau în rău, dar s-a întâmplat cu siguranță. Sunt oameni cărora le place mai mult actuala Formula 1 și sunt oameni care spun că Formula 1 de azi nu e aceeași cu cea care a fost acum 20, 30 sau 40 de ani.


Foto: www.gettyimages.de

Q **E adevărat, această părere depinde foarte mult de felul în care văd oamenii actualul fenomen. O persoană tânără, obișnuită cu acest tip de divertisment, prezent în social media, se bucură foarte mult să vadă un serial despre Formula 1, în timp ce pentru oamenii care au trăit într-o eră în care serialele nu erau o realitate, cu siguranță pare o schimbare nefirească.**

Problema este că serialul produs de Netflix nu are prea mult de-a face cu realitatea. În primul rând, uitați-vă la oamenii cu care au început primele interviuri. De exemplu, Otmar Szafnauer sau Günther Steiner, oameni care nu au supraviețuit alături de mine nici două minute.

Q **Ce-i face „nesupraviețuibili”?**

Günther Steiner, cu care mă înțeleg bine, este doar un inginer. Are un nivel de ingine-

rie care este ok, dar nu are nimic de-a face cu funcția de Team Principal. Otmar Szafnauer a fost toată viața lui un angajat la Honda sau la alte mari corporații, iar pe ambii, prin ceea ce am făcut, i-am pus în genunchi (aici, și în tot interviul în sensul de i-am depășit). Otmar și Honda au fost puși de mine în genunchi. Echipa Red Bull în timpul lui Steiner a fost pusă de mine în genunchi. Astea sunt alte povești, în care ei au încercat să fie mârșavi, să trișeze.

Marea diferență între mine și ei este faptul că în timp ce ei au fost scoși din funcții pe drept, eu nu am fost niciodată scos din funcție. Ei au fost scoși din funcție și fac tot ce le stă în putință să revină, tot felul de acțiuni în social media numai ca să fie prezenți. Astfel de lucruri nu ați putut și nu le veți vedea din partea mea niciodată.

Q **Ați fost Team Principal din 2005 la Jordan, Midland, Spyker și Force India până în 2009. Care este o amintire extraordinară pe care doriți să o povestiți din acea perioadă?**

Pentru că am vorbit de Steiner și Szafnauer, pot să vă povestesc o întâmplare deloc scurtă din acea perioadă, ca să înțelegeți fenomenul. Pe scurt, Honda și Red Bull au trișat. Și atunci, probabil că vă întrebați: Ce-a avut omul acesta cu Honda și Red Bull de au trișat? Păi am avut foarte multe, fiindcă poziția în campionat determina ce sumă de bani primeai în anul următor. Erau cel puțin 5 milioane de dolari per poziție, adică o sumă foarte mare de bani pentru noi, având în vedere că în 2005 – 2006 noi operam cu 50 de milioane de dolari, erau 10% sau mai mult din această sumă.

Deci, ce-au făcut ei? Red Bull a cumpărat echipa Minardi, această achiziție fiind complet legală. Și ce s-au gândit? „Ca să facem echipa Minardi competitivă, le dăm mașinile vechi de un an.”. Regulile Formulei 1 spun că o echipă este legală numai când este un constructor de mașină. Deci ei salvau mulți bani, Red Bull mergea spre exemplu, în 2005 cu mașina lor, în 2006 aveau o mașină nouă, iar Minardi, care se numea Scuderia Torro Rosso, primea mașinile vechi. Astfel, ei economiseau extrem de mulți bani, și erau mai competitivi. Același lucru a fost făcut de Honda, unde era domnul Szafnauer, cu echipa Super Aguri.

Așadar, au fost deodată două echipe satelit care erau în fața noastră, pe nedrept. Acest lucru nu a fost observat de oamenii din afară, care spuneau: „Uite, ce frumos merge Scuderia Torro Rosso. Uită-te cum merge și Super Aguri, iar cei de la Spyker, Jordan sau Midland sunt tâmpiți.”. Aceste povești vă explică, iată, ce înseamnă Formula 1 și în același timp, de ce e război.



Nu uitați, până la sfârșit, i-am pus pe ambii în genunchi, plătind extrem de mulți bani în compensație. Au fost plătiți peste 13 milioane de dolari. Iar Super Aguri a devenit echipă falimentară, după 2008. La sfârșit, eu am cumpărat toate *asset*-urile de la Super Aguri.

Q Pentru Hispania Team Racing?

Nu, pentru firma mea. După care, evident, le-am împrumutat la Hispania Team Racing. Hispania nu a avut nimic. Infrastructura, partea de hardware și software a fost asigurată de firma mea, pe care am creat-o alături de mama mea.



Q În lumina celor povestite, credeți că acest fenomen al echipelor satelit se poate întâmpla și acum? Mai ales că Scuderia Torro Rosso a fost Alpha Tauri și acum este Visa RB.

Între timp, au schimbat regulile, nu mai sunt atât de tari ca înainte. Înainte era totul foarte clar: niciun șurub nu putea să fie la fel.

Q Deci mașinile erau verificate la sânge.

Trebuiau verificate, dar în jocul acesta politic, când a venit Mateschitz cu mulți bani, au încercat să-l protejeze, însă din păcate și-au găsit un adversar care poate că nu avea atâți bani sau resurse, dar a găsit alte soluții. Iar în Bahrain, în anul 2006, când Torro Rosso a apărut, din nou, cu mașina veche a celor de la Red Bull, m-am dus și am făcut protest oficial la FIA. Toți ceilalți au rămas foarte surprinși. Știți că atunci când faci un protest, ai ocazia unui meeting, și clar că reprezentanții Torro Rosso au spus că nu e adevărat, până în momentul în care am scos fix desenele lor în care scria „Scuderia Torro Rosso și Red Bull.”. Atunci domnul Mekies (Laurent Mekies, actual CEO și Team Principal al echipei Oracle Red Bull Racing) a trebuit să se țină cu mâna de zid să nu leșine. Domnul Mekies nu mă va uita niciodată.

Q Pentru că am intrat și un pic în zona tehnică a monoposturilor, credeți că toate schimbările de regulament pe care FIA le-a întreprins și anul acesta și în anul trecut duc acest sport într-un loc mai sigur sau îl vor face din ce în ce mai elitist?

Îmi pare rău, pentru mine acest subiect este surprinzător. Nu am ce să comentez legat de FIA. Uitați-vă la FIFA, la FIA. Nu avem ce să discutăm legat de acest subiect. Fac unele reguli azi, pentru viitorii trei ani și le schimbă după primul an. Regulile le-au schimbat deja pentru următorii trei ani, vor să revină la motorul cu 8 cilindri (celebra configurație V8 – n.r.). Aceste chestii arată o incompetență profundă. Toată lumea vorbește despre reducerea costurilor și se întâmplă exact opusul. Iar *cost-capul* este pur și simplu ceea ce se spune în germană „*augenwischerei*”, adică „spălătură în ochi” (praf în ochi – n.r.). Da, este un *cost-cap*, dar, în primul rând, echipele mari au alte posibilități. Spre exemplu, echipele mari fac un proiect, cum face McLaren acum în WEC, Aston Martin Valkyrie sau Red Bull HyperCar. Aceste echipe care aparțin de OEM (producătorii mari de mașini) fac proiecte din acestea speciale, unde deviază fondurile. În plus, toate acele activitățile de

marketing, salariile piloților și ale executivilor nu sunt în buget, și nu sunt deci în *cost-cap*. Astfel, o echipă ca Mercedes tot are un buget de 300 – 400 de milioane de lire sterline. Și-atunci vin cu: „chestiile acestea sunt plătite de fabrica Mercedes, nu de Formula 1.”, și așa se face jocul. De aceea, echipele mari încă au un avantaj imens.

Q **Cu toate acestea, sunt câteva echipe mari care deși au buget mare și avantaj nu reușesc să facă performanță și să câștige Campionate Mondiale.**

Da, sunt echipe care nu vor câștiga un titlu mondial în Formula 1, preconizez eu, în următorii zece ani, ceea ce este un termen destul de lung. Spre exemplu, Scuderia Ferrari.

Q **Care considerați că este partea din Formula 1 pe care oamenii, fanii, refuză să o înțeleagă, indiferent ce li s-ar spune? Credeți că fanii fac un mit în jurul piloților, datorită faptului că sunt vedete?**

Da, acesta este un lucru normal în timpurile dominate de social media. Și înainte au fost unii piloți, nu așa mulți ca astăzi, care erau vedete. Astăzi, toți cei 20 sunt staruri. Înainte aveai 3-4 piloți care erau staruri, iar pe restul nici nu-i recunoșteai. Numai dacă erai un fan adevărat îi puteai recunoaște. Toate aceste lucruri s-au schimbat odată cu apariția Netflix și social media.

Q **Dintre toate proiectele pe care le-ați avut în lumea Formulei 1, care v-a fost cel mai de suflet, cel mai apropiat?**

Cel mai de suflet a fost Jordan. Fiecare proiect a avut greutățile lui, însă Jordan a fost o echipă care a câștigat curse, dar a fost falimentară. Hispania Racing a fost o echipă creată doar pe hârtie, nu avea nici măcar o șurubelniță. Iar Caterham a fost o altă aventură, într-un mod diferit. Toate au avut o evoluție diferită. Însă echipa de care am fost cel mai apropiat a fost cea care s-a numit Jordan și care a devenit astăzi Aston Martin. Și îmi pare foarte rău pentru unii oameni care au lucrat cu mine și care sunt încă în echipă, spre exemplu, Andy Stevenson, care este Sporting Director și care a fost Team Manager înainte, și sunt sigur că știe și înțelege ce se întâmplă și ce haos este în acea firmă în ziua de astăzi.

Așa ceva nici cu Hispania Racing nu am avut. Imaginați-vă ce se întâmplă acolo. Dacă aș fi într-o asemenea situație, eu m-aș rușina, m-aș ascunde, nici n-aș mai vorbi cu nimeni până aș face lucrurile să funcționeze ca înainte. Se fac greșeli fundamentale. Cine a fost anul trecut Team Principal la Aston Martin? Vă mai amintiți?

Foto: www.gettyimages.de



Q ...Nu îmi aduc aminte.

Nici nu vă mai amintiți. Vă spun eu cine a fost și anul trecut și înainte. Omul care a fost când Aston Martin, după ce Otmar Szafnauer a fost dat afară de la Racing Point, unde și acolo au făcut trucaje, fiind puși în genunchi de mine, fiindcă Mercedes le-a vândut mașinile la Racing Point. În anul în care Racing Point a câștigat curse și erau competitivi, aveau un model Mercedes din anul trecut. Ei povesteau presei că au copiat mașina prin fotografii, mai ales domnul Szafnauer, iar unii credeau aceste prostii.

După aceea, domnul Krack a devenit Team Principal, iar acesta a fost angajatul meu în Formula 3. El este un inginer foarte bun, dar nu are nimic de-a face cu funcția de Team Principal. După aceea, l-au luat de la Mercedes pe Andy Cowell, iarăși un inginer care nu are habar. Inginerii sunt *nerds*, în timp ce un Team Principal trebuie să motiveze oamenii, să vorbească cu ei. Aceștia sunt doar profesioniști interesați de date și numere, nu au emoții. De aici începe totul. Newey este un superstar ca inginer, dar nu ca Team Principal, este un om încuiat. Gândiți-vă la profesorii voștri, la un profesor de fizică, de chimie, profesorii tehnici.

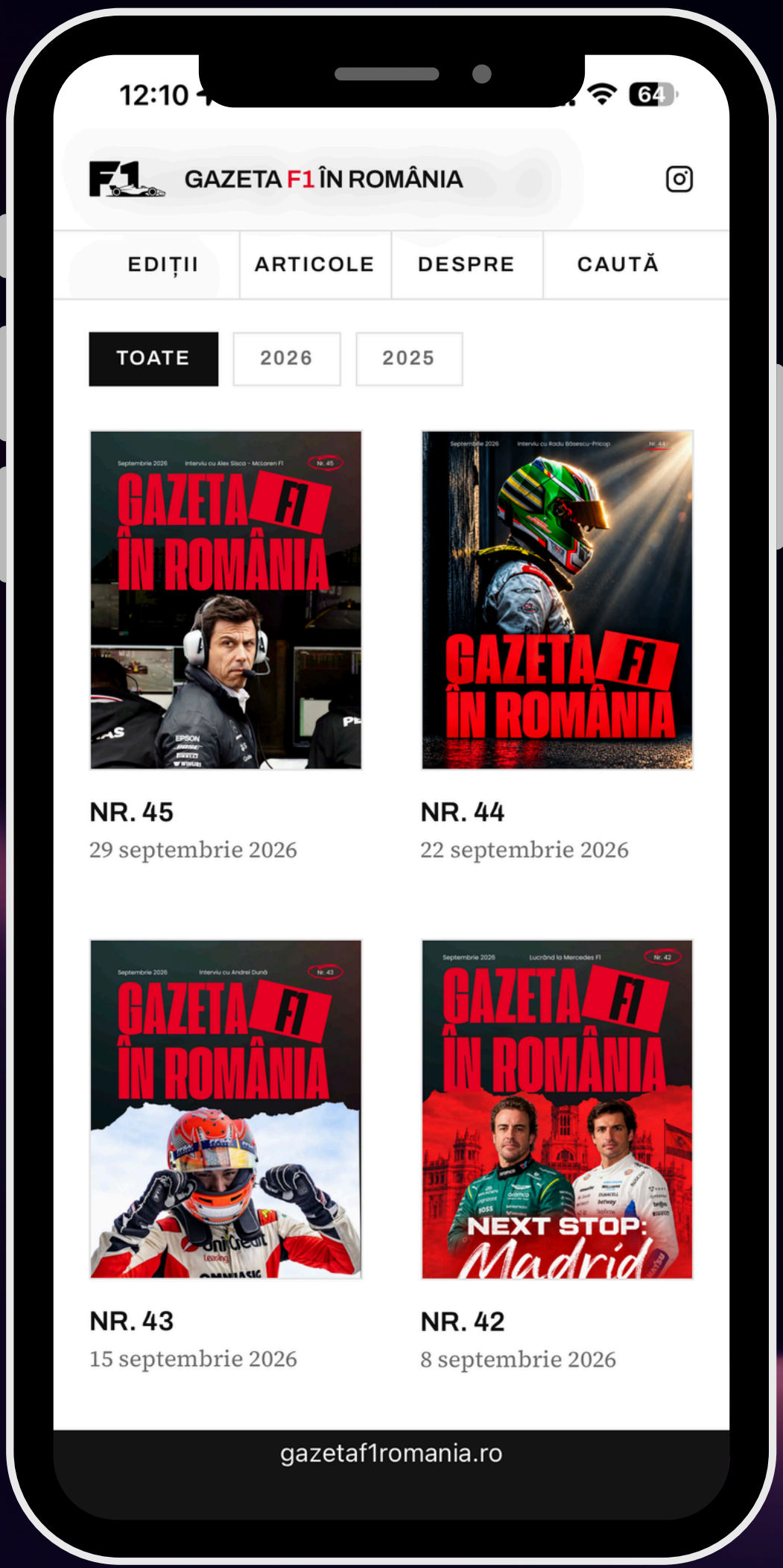
Problema domnului Stroll este aceea că tot timpul ia oameni despre care crede că sunt capabili, neînțelegând că sunt oameni care au fost puși deja pe o poziție. Imaginați-vă un vas mare care merge pe mare într-o direcție, însă e foarte greu să-i schimbi direcția, fie ea bună sau rea. Lawrence Stroll trebuie să găsească persoana corectă, capabilă să schimbe. De exemplu, John Elkann la Ferrari sau Lawrence Stroll la Aston Martin sunt persoane foarte bogate care nu au habar de nimic în domeniul Formulei 1. Punct. Ei angajează pur și simplu. Spre exemplu, la Ferrari, pe Fred Vasseur. După părerea mea, Vasseur a trișat.

Și vă spun și de ce. Eu am fost în Formula 3, într-un timp în care și Fred Vasseur era cu ASM (Association Sportive de Mantes – n.r.), care a fost redenumită ART (All Road Team – n.r.), deci noi eram concurenți. Noi am avut în timpul acela echipa cu cel mai mare succes și deodată a apărut Vasseur cu echipa lui din Franța, atunci când s-a făcut Formula 3 Euro Series. El câștiga totul, fiindcă trișa cu pneurile. După ce s-a creat zona numită „parc fermé”, Vasseur a părăsit competiția.

Foto: www.gettyimages.de



Interviul va continua în ediția următoare a Gazetei, unde vom descoperi mai multe detalii și povești interesante.



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