

LBRIS

We know  
books

# FĂRĂ LIMITĂ DE VITEZĂ

UN AN ÎN FORMULA 1

Guenther **Steiner**

Traducere din limba engleză de  
**Arnold Cobilanschi**

pilot  
books

## CUPRINS

<b>Prefață</b>	009
<b>Extrasezon</b>	011
<b>Presezon</b>	043
<b>Perioada de teste</b>	059
<b>Presezon</b>	071
<b>Perioada de teste</b>	083
<b>Noul sezon</b>	089
<b>Vacanța de vară</b>	237
<b>Continuarea sezonului</b>	255
<b>Final de sezon</b>	331
<b>Postfață</b>	353
<b>Mulțumiri</b>	365
<b>Sursele fotografiilor</b>	367

Luni, 13 decembrie 2021

Circuitul Yas Marina, Insula Yas, Abu Dhabi

**C**el mai probabil, nu multă lume va fi surprinsă că îmi încep cartea cu o înjurătură, dar tot ce pot să spun este: mă bucur că s-a terminat dracului și sezonul ăsta! A fost un coșmar de la început și până la sfârșit. Eu nu beau prea mult, dar anul ăsta am fost tentat să trec la profesioniști. Whisky direct în venă. De asta am avut nevoie, uneori!

Totuși, nu era vorba doar de anul ăsta. Porcăria asta a apărut chiar dinainte. Totul a început, probabil, când am fost dați afară de la Melbourne, la începutul sezonului 2020. Ne gândeam că vom concura din nou peste două săptămâni, dar ne așteptau luni și luni de incertitudine. Vom supraviețui? Vom mai concura vreodată? Vă dați seama, nimeni nu știa. Era clar că vreo patru echipe puteau să cedeze atunci, inclusiv noi. Pete Crolla, *team managerul* nostru, avea ședințe cu reprezentanții FIA<sup>01</sup> și ai Formulei 1 de două sau trei ori pe săptămână și, în timp ce ne ținea la curent cu tot ce se întâmpla, eu și Gene încercam să rămânem pe linia de plutire. Până și competiția în sine a fost în pericol o vreme, pentru că nu știam cât avea să dureze pandemia. Urmau să fie trei luni? Trei ani? Trei generații?

În final, Formula 1 și-a încetat activitatea vreo nouăzeci de zile. E incredibil, când te gândești la asta. Mai ales că e vorba de un sport renumit pentru continuitate. Singurele momente când sportul ăsta se oprește aproape complet sunt pauza de vară și Crăciunul, deși chiar și atunci continuă să se întâmple multe în culise. Eu, de exemplu, continui să-mi fac treaba chiar și atunci. Credeți că iau pauză pe timpul verii sau de Crăciun?

01 Fédération Internationale de l'Automobile. (n. trad.)

Fiți serioși. Am lucruri de rezolvat. Acele nouăzeci de zile, însă, au fost o perioadă chiar de rahat.

Ce a făcut bine Formula 1, ca organizație, pe durata celor nouăzeci de zile, a fost să se comporte ca și cum situația avea să se îndrepte, măcar atât cât era posibil. Asta însemna că, atunci când aveam să ieșim din casă și să concurăm din nou, trebuia să fim pregătiți s-o luăm din loc. O grămadă de oameni au muncit din greu ca să facă acest lucru posibil și și-au asumat un risc enorm. Până la urmă, cât timp poți să ții un motor în funcțiune, până rămâne fără benzină sau se strică? A fost o perioadă tensionată.

Noi, ca echipă, a trebuit să ne reorganizăm în repetate rânduri ca să o dăm înainte. Nu mai puteam să continuăm în același fel, sperând că vor veni și vremuri mai bune. Cu siguranță, nimeni nu putea să facă asta. Un aspect prevăzut de programul „înapoi la curse“, conceput de FIA și Formula 1, a fost păstrarea regulamentului existent. Prin urmare, în loc să concepem de la zero o mașină pentru sezonul următor, trebuia să dezvoltăm mașinile pe care le aveam deja. Din păcate, modelul nostru din 2020 nu era unul prea grozav și, de aceea, am decis să nu-l mai dezvoltăm pentru restul sezonului 2020 și pe parcursul lui 2021 - ceea ce, ca să fiu sincer, ar fi fost ca și cum am fi încercat să facem rahatul bici - și să-l folosim așa cum e, mai mult sau mai puțin. Urma, așadar, să investim totul în proiectarea unui nou concept de mașină, în conformitate cu noul regulament.

Din acest punct de vedere, trebuie să-i recunosc meritul lui Gene, pentru că ar fi putut la fel de bine să se opună și să zică: „Îmi bag picioarele. Nu-mi mai bat capul cu asta“. Cred că mulți ar fi făcut-o, mai ales din cauza incertitudinii care plana asupra sportului nostru. Chiar și atunci când am revenit la curse, nimeni nu știa pentru cât timp. În fiecare zi, citeam

despre apariția unei noi tulpini de COVID și stăteam tot timpul cu frica-n sân.

În toți acești ani în care am lucrat în sporturile cu motor, cea mai grea decizie cu care m-am confruntat a fost să renunțăm la sezonul 2021. În acest domeniu, cu toții suntem foarte competitivi, iar să alegi cu bună știință să fii de rahat un sezon întreg contrazice atât valorile noastre, cât și întreaga noastră luptă de zi cu zi. Cu fiecare weekend în care aveam o cursă, starea echipei era din ce în ce mai proastă. Când ajungeam la circuit, toți încercau să fie optimiști, dar, apoi, pe parcursul weekendului, nu făceau decât să-și piardă încrederea puțin câte puțin.

- Ce căutăm noi aici? spuneau. E un rahat!

În tot acel sezon, rolul meu a fost să spun echipei, de câte ori era nevoie, de ce făceam ceea ce făceam și să le reamintesc că există o lumină la capătul tunelului. Sau poate ar trebui să spun la capătul tunelului aerodinamic. Vedeți, mai sunt și un comediant de doi lei!

- Uitați cum stă treaba, ne așteaptă vremuri bune, le tot spuneam. Trebuie să aveți încredere.

Din fericire, au avut și au rămas. Aveam pe atunci un grup de oameni foarte, foarte buni în echipă. 60% din staff era cu noi de vreo patru-cinci ani sau chiar mai mult, ceea ce era foarte tare. Uneori, nu reușeam să rămânem în formă, dar măcar știam cum să ne păstrăm personalul.

Faptul că ne-am retras din sezonul 2021 a fost, totuși, o decizie bună. Sunt sigur. La fel și Gene. În 2020, un sezon normal pentru noi din punctul de vedere al cheltuielilor și al dezvoltării mașinii (dar care s-a dovedit a fi unul de rahat dintr-o grămadă de alte motive), bugetul nostru total a fost de 173 de milioane de dolari, în timp ce Ferrari a avut 463 de milioane, iar Mercedes chiar mai mult de atât. Aproape jumătate de miliard. E o diferență de la cer la pământ. Chiar și dacă am fi folosit jumătate din timpul care ne-a fost alocat în 2021

LRPIS | Walter  
Koch

în tunelul aerodinamic pentru dezvoltarea mașinii, tot am fi terminat ultimii. Atunci, de ce am mai face-o? Eram de treizeci și șase de ani în lumea sporturilor cu motor și știam că uneori trebuie să te resemnezi când condițiile nu sunt favorabile și să te mulțumești doar să-ți îmbunătățești situația, când e posibil.

În 2021, după cum era prevăzut în noul regulament, partea din buget de care depindea performanța noastră, adică cea care viza proiectarea și dezvoltarea, producția de componente și testarea, era limitată la 145 de milioane de dolari pentru fiecare echipă. Ca să profităm din plin de asta, am decis să folosim mașina din 2020 și în 2021 și să investim cât mai mult în dezvoltarea mașinii pentru sezonul 2022. Cele mai mari trei salarii din fiecare echipă nu erau incluse în acest buget, așa că, pe lângă faptul că îmi oferea o scuză bună ca să-mi măresc serios salariul, însemna și că băieții de la Mercedes, Ferrari și Red Bull încă aveau avantajul că puteau să angajeze cei mai buni oameni. Sau cel puțin trei dintre ei. Sunt OK cu asta. E mai bine decât înainte.

Cu toții suntem competitivi și vrem ca echipa noastră să aibă succes. Bun, deci nu aveam nicio șansă să câștigăm prea multe curse în curând. Totuși, în 2018, Haas, care era și încă este cea mai mică echipă de pe grilă, a adunat 93 de puncte și a terminat pe locul 5 în clasamentul constructorilor. Nu-i rău pentru o echipă care avea doar trei ani. Se pare că nu suntem chiar așa fraieri.

Singurul lucru care a ajutat echipa să rămână în picioare sezonul trecut, pe lângă prezența mea liniștitoare, glumele mele haioase și discursurile extraordinare pe care le-am ținut, era că în culise cream mașina care speram să ne readucă în competiție în 2023. Până atunci, avusesem două sezoane promițătoare, în 2016 și 2017, un sezon al naibii de bun în 2018, unul destul de dificil în 2019, unul de rahat în 2020 și unul mort în 2021. Asta înseamnă câte trei în fiecare taler al balanței. Sunt o groază de

lucruri pe care încercăm să le realizăm acum. Nici nu mai vorbim despre ce urmează.

Oricum, în câteva ore am zborul spre Italia, așa că trebuie să plec. Ciao!

**D**acă aş fi primit un bănuţ de la fiecare om care, în ultimele şase zile, mi-a cerut părerea despre ce s-a întâmplat între Lewis<sup>01</sup> şi Max<sup>02</sup> în Abu Dhabi, aş fi avut destui bani ca să-l fur pe Adrian Newey, naiba să-l ia! Oricum n-aş fi făcut-o. El e mult prea spectaculos pentru stilul meu. După cursă, am avut câteva zile în care mi-am vizitat mama, iar fiecare om cu care m-am întâlnit în oraş voia să ştie ce părere aveam.

- De ce mă mai întrebaţi? spuneam. Eram prea ocupat să urmăresc un rus care nu a terminat cursa şi un german care s-a clasat pe locul 14.

Dar, de fapt, eu ce cred despre asta? Ei bine, cu siguranţă s-a produs foarte multă confuzie în jurul acestui episod. Îmi aduc aminte că stăteam la standul de comandă de pe zidul boxelor şi ascultam ordinele directorului de cursă, gândindu-mă: „Ce naiba se întâmplă aici?“ Atunci nu mi s-a părut mare lucru, dar asta şi pentru că nu cunoşteam toate detaliile. Totuşi, a fost distractiv. Săracu' Toto<sup>03</sup> aproape că a făcut naibii infarct!

Până la urmă, ambele echipe au câştigat câte un titlu mondial. Bravo lor. Red Bull a câştigat titlul piloţilor, iar Mercedes pe cel al constructorilor. Mie mi-ar conveni oricare dintre ele. Mercedes şi-a retras contestaţia, aşa că am mers mai departe. Am trecut peste.

Ultimele zile mi-au prins foarte bine. Eu sunt genul de idiot care vede doar jumătatea plină a paharului, aşa că, de îndată ce s-a risipit impactul imediat al sezonului, am început

01 Lewis Hamilton. (n. trad.)

02 Max Verstappen. (n. trad.)

03 Toto Wolff, fost pilot de curse austriac, investitor şi CEO-ul echipei Mercedes-AMG F1. (n. trad.)

să mă entuziasmez pentru următorul. Majoritatea oamenilor presupun că, după încheierea unui sezon, tot ce-ţi doreşti este să te relaxezi. Prostii! Eu mă relaxez doar atunci când maşina şi piloţii mei se descurcă bine - ceea ce înseamnă că nu m-am mai relaxat de mai bine de trei ani!

Singurul lucru la care-mi stă mintea acum e noua maşină, iar primele indicii m-au făcut să fiu optimist şi prudent deopotrivă. Evident, încă nu ştiu ce fac celelalte echipe, lucru care mă nelinişteşte, dar am fost ieri la Maranello să văd care era situaţia şi se pare că stăm bine. N-a fost uşor nici pentru oamenii ăia, blocaţi într-un birou din Italia în timp ce echipa o dădea în bară. Din cauza tuturor restricţiilor cauzate de pandemie, nu am putut să merg acolo la fel de des pe cât aş fi făcut-o în mod normal. În plus, dacă sunt acolo şi le vorbesc faţă în faţă şi glumesc cu ei, ajung să nu mai lucreze şi nu vreau să le distrag atenţia. Mai ales acum. Din fericire, echipele noastre din Maranello şi Banbury, în Marea Britanie, au reuşit să-şi păstreze cumpătul şi sunt la fel de concentrate şi de motivate ca şi mine să ne întoarcem în competiţie.

Merg să-mi petrec Crăciunul la casa noastră din Italia, ceea ce înseamnă că n-o să mai călătoresc trei săptămâni. Asta nu se întâmplă prea des. Totuşi, sigur voi lucra, cel puţin până pe 23 decembrie. Săptămâna dintre Crăciun şi Anul Nou este una dintre puţinele din an când abia dacă se întâmplă ceva la muncă. Prin urmare, în săptămâna aceea voi fi forţat să mă relaxez. În alţi ani, am încercat să demarez noi proiecte pe parcursul acelor zile, dar n-a avut niciun rost. Toată lumea spunea ceva de genul „Da, te sun mâine“, însă nimeni n-o făcea niciodată.

Una dintre marile diferenţe dintre sezonul trecut şi următorul, fapt care ar trebui să fie un avantaj, este că în sezonul următor vom avea doi piloţi care nu mai sunt debutanţi. A trebuit să avem grijă să nu fim prea duri cu ei, mai ales cu maşina pe care o aveam. Anul viitor, însă, vor avea şansa să

LIBRIS | We know books

demonstreze de ce sunt în stare. În 2021, cu doar vreo două excepții, au putut să lupte doar pentru locurile 19 sau 20. Anul viitor cred că va fi diferit, iar echipa va pune o presiune mult mai mare pe ei. Totuși, până la urmă, sunt angajați bine plătiți, care trebuie să livreze rezultate. Fără milă!

020

## Luni, 20 decembrie 2021 Turnurile Guenther, nordul Italiei

**D**e ce dracu' ar vrea cineva să-mi ia un interviu despre Formula 1 cu cinci zile înainte de Crăciun? Oamenii ăștia n-au nimic mai bun de făcut? N-au și ei o viață personală?

- Ai face bine să nu-mi pui întrebări despre sezonul care tocmai s-a încheiat, i-am spus. Nu știu ce-ți fac dacă mă mai întrebi ceva!

Din fericire, a vrut să vorbim despre cum a fost înființată echipa Haas, așa că, până la urmă, i-am cruțat viața. De fapt, e o poveste destul de interesantă, așa că aș putea să v-o spun și vouă chiar acum.

Vă aduceți aminte de vremea în care marii constructori din Formula 1, precum BMW, Honda și Toyota, începuseră să părăsească competiția? Asta a dat naștere temerii că nu vor fi suficiente echipe pe grilă și a început să se vorbească despre fabricarea mașinilor pentru clienți și despre includerea celei de-a treia mașini pentru fiecare echipă. Nu a ieșit nimic din asta. În consecință, au devenit mai permisivi în ceea ce privește acordarea licențelor de înscriere. Una din cereri a venit din partea unei echipe numite USF1, cu sediul în apropiere de actualul sediu al echipei Haas, în Carolina de Nord. Cererea a fost depusă în iunie 2009, ei urmând să intre în competiție anul următor.

Echipa a fost creată de inginerul Ken Anderson și de jurnalistul și *team managerul* Peter Windsor. La un moment dat, după ce le-a fost acceptată înscrierea, Peter m-a contactat în legătură cu niște lucrări pe care voia să le realizeze, în numele echipei, compania mea specializată în materialele compozite. Așa i-am cunoscut. La scurt timp după asta, m-a sunat Bernie<sup>01</sup>.

01 Bernie Ecclestone, fostul director executiv al Formula 1 Group. (n. trad.)

021

Era îngrijorat că USF1 nu va fi gata la timp pentru sezonul 2010 și voia să știe ce părere aveam. La început, nu am putut să-i spun prea multe, dar, după câteva luni, era destul de clar că echipa nu avea să fie pregătită să înceapă testele în ianuarie.

- Nicio șansă, Bernie, i-am spus. N-au dracului nicio idee!

Bernie și-a exprimat public îngrijorarea în decembrie 2009, iar în februarie 2010, Charlie Whiting<sup>01</sup>, un bun prieten de-al meu, a făcut o inspecție la sediul central. Câteva zile mai târziu, a confirmat că, după părerea lui, nu puteau să concureze și asta a fost.

În orice caz, unul dintre principalii investitori din echipă, fondatorul YouTube, Chad Hurley, m-a sunat după ce s-a destrămat echipa și m-a întrebat dacă cred că mai există vreo șansă să ajungă o echipă americană pe grila sezonului 2011. Prima mea reacție a fost să fug naibii de povestea asta, știind că USF1 nu fusese în stare de nimic. Apoi, mi-a venit o idee. Deși departe de a fi gata, mașina USF1 era într-un stadiu destul de avansat de dezvoltare, așa că l-am sunat pe Chad și i-am sugerat să contacteze compania care o construia și să încerce să o cumpere.

- Dar nu-i cunosc, mi-a spus Chad.

- Știu, i-am răspuns. Dar îi cunosc eu.

Vedeți? Sunt pur și simplu indispensabil. Cum s-a descurcat lumea fără mine, înainte să mă nasc, naiba știe.

- Lasă-mă să vorbesc cu patronul, am zis. Suntem prieteni buni.

În cele din urmă, Chad m-a dus în Europa, ca să vizitez personal compania și să văd dacă tranzacția era fezabilă. Întâlnirea a decurs bine, dar, înainte să-i comunic verdictul meu, am vrut să aflu părerea cuiva care era implicat în competiție. Cea mai potrivită persoană pentru treaba asta era vechiul meu

<sup>01</sup> Director de cursă, director tehnic, delegat al FIA pentru securitatea circuitelor de Formula 1 și principalul responsabil pentru aplicarea regulamentului în competiții. (n. red.)

prieten și compatriot, Stefano Domenicali, care pe atunci se ocupa de echipa Ferrari de F1. M-a invitat să iau masa cu el la Maranello și mi-a spus ce credea.

- N-o să-ți iasă, Guenther. Tot proiectul e un dezastru. Ai o reputație bună în sportul nostru. Nu o terfeli. Las-o baltă.

Am avut apoi vreo două întâlniri cu Bernie și am discutat despre șansele de reușită ale proiectului, dar în săptămâna următoare l-am sunat pe Chad și i-am spus să-i pună capăt.

- E al naibii de complicat, i-am spus. Tu decizi, Chad, dar eu aș renunța în locul tău.

Și asta a fost.

Au trecut câteva săptămâni și, deși proiectul era mort din fașă, ideea unei echipe americane în Formula 1 încă era tentantă. Nu doar pentru cine ar fi reușit să o pună în practică astfel încât să dea roade, ci și pentru sportul ăsta în general. Era momentul să-l sun din nou pe Stefano.

- Oare Ferrari ar produce o mașină de client pentru o echipă nouă? am întrebat. Și dacă ar face-o, mi-ar vinde-o mie, în caz că aș găsi un investitor?

- Nicio problemă, Guenther. Tu îmi aduci oamenii potriviți, iar eu îți vând mașina.

Atunci a trebuit să pun la punct un plan de afaceri. Totuși, fără avocați și fără trucuri elaborate. Doar o prezentare PowerPoint și un italian înalt și urât, cu o gură cât casa.

- Bine, i-am spus într-o zi soției. Acum, singurul lucru care mi lipsește e un miliardar.

Două săptămâni mai târziu, am dat peste Joe Custer, pe care îl știam de pe vremea când eram la NASCAR și care acum conducea echipa Stewart-Haas. Pentru că nu ne mai văzuserăm de câțiva ani, am stat de vorbă mai bine de o oră. În acea seară, când am ajuns acasă, mi-am dat seama că am ratat o oportunitate. Proprietarul echipei lui, Gene Haas, era exact genul de