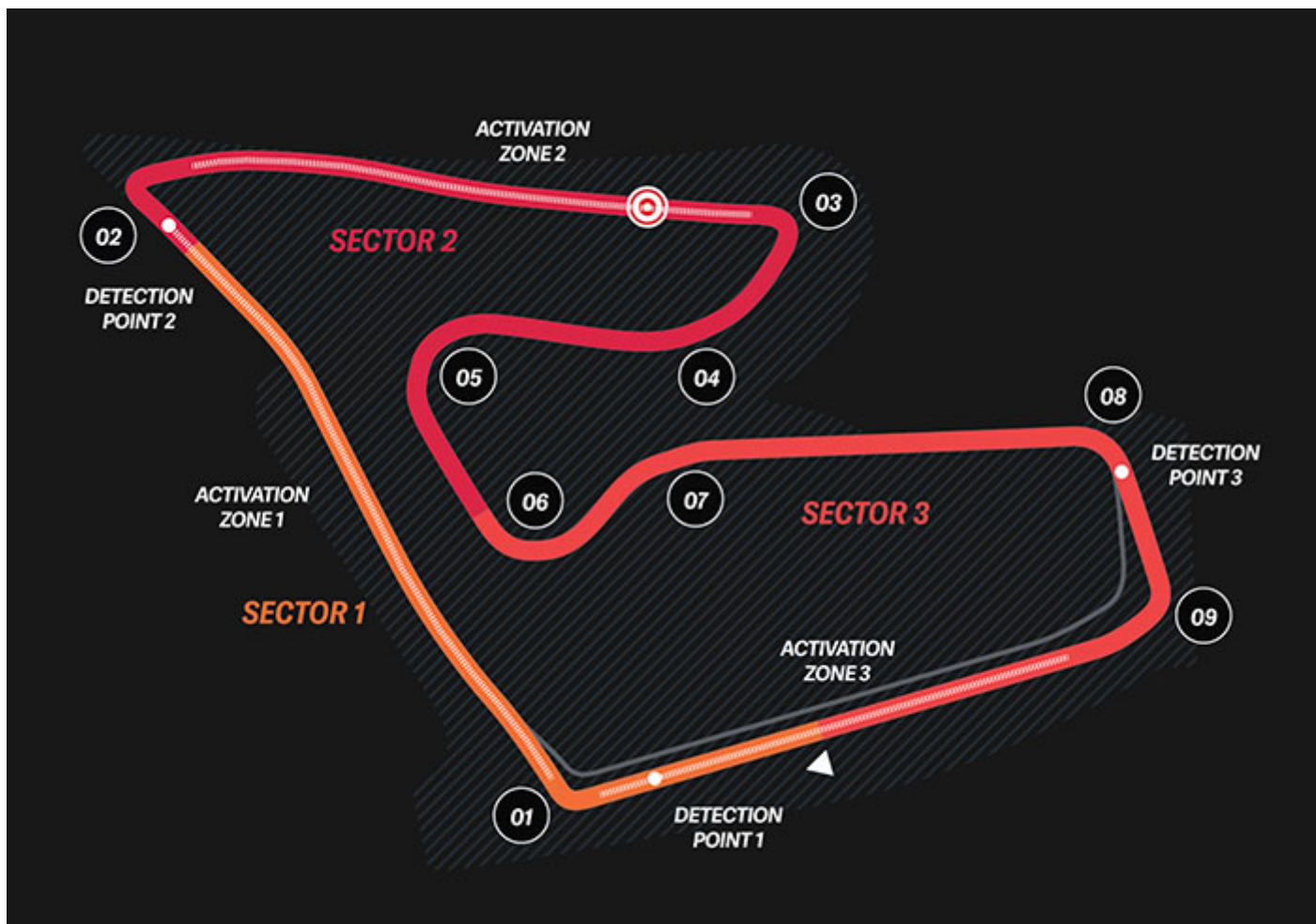




Gran Premio d'Austria

SPIELBERG



Maranello, 28 giugno 2023 – Va in scena questo fine settimana il 35° Gran Premio d'Austria, nona gara della stagione 2023, che si svolge sul circuito di Spielberg, sulle montagne della Stiria. Il tracciato è tra i più corti del campionato, con appena 4,3 km di lunghezza, dieci curve e una continua variazione altimetrica. Le power unit vengono messe alla prova dai tre lunghi rettilinei ma gli impegnativi curvoni che si trovano nel settore 2 fanno sì che quello di Spielberg resti comunque un circuito da medio-alto carico aerodinamico. Le tre zone DRS – sul rettilineo principale; sulla salita fino a curva 3 e nel rettilineo tra la 3 e la 4 – facilitano i sorpassi che sono particolarmente frequenti alla frenata di curva 3 – l'unico punto veramente impegnativo per i freni – e alla staccata di curva 4.

Dolci ricordi. Il Gran Premio valido per il Mondiale si è disputato per la prima volta nel 1964 su un tracciato dalla forma a "L" ricavato sulle piste dell'Aerodromo di Zeltweg. A trionfare fu Lorenzo Bandini con la Ferrari 156 F1-63. L'Austria tornò in calendario nel 1970, sul nuovo Österreichring, una pista di

quasi sei chilometri che si snodava sui saliscendi a cavallo tra i comuni di Zeltweg e Spielberg dove la Scuderia fece subito doppietta con Jacky Ickx e Clay Regazzoni al volante delle 312 B. La nuova Spielberg, accorciata e con l'attuale layout, è tornata in calendario dal 1997 al 2003 – Eddie Irvine qui vinse nel 1999, Michael Schumacher nel 2002 e nel 2003 – ed è in pianta stabile nel campionato a partire dal 2014. Lo scorso anno a vincere fu Charles Leclerc con la F1-75.

Video: Saliamo in macchina con Charles a Spielberg



Ritorna il formato Sprint

La gara di Spielberg propone il secondo dei weekend Sprint della stagione – i prossimi saranno in Belgio, Qatar, Stati Uniti e Brasile – che vedono la gara da 100 km del sabato come una competizione a sé stante, con una qualifica dedicata che si tiene ad inizio giornata.

Come si svolge il weekend. Il programma del venerdì prevede un'ora di prove libere (ore 13.30 CET), seguita alle 17 dalle qualifiche per definire la griglia di partenza per il Gran Premio che si tiene domenica alle 15. Al sabato per le qualifiche della Sprint (alle 12 CET) si adotta il formato dello Sprint Shootout: i tempi rispetto alla normale qualifica sono ridotti a 12, 10 e 8 minuti per le tre fasi e ogni pilota ha a disposizione un solo treno di gomme: uno di Medium per SQ1, un altro per SQ2 e un set di Soft per SQ3. Le regole del parco chiuso si applicano dall'inizio delle qualifiche del venerdì fino al via della corsa di domenica. La gara Sprint prenderà il via alle 16.30 e il DRS sarà attivabile fin dal completamento del primo giro. I punti vengono assegnati ai primi otto classificati, da 8 a 1.



Dopo il Canada, torniamo in Europa con alcuni circuiti che sono ormai un classico del calendario, a cominciare da Austria e Gran Bretagna.

A Spielberg affronteremo il secondo weekend Sprint della stagione il che significa che squadre e piloti andranno in qualifica con appena un'ora di prove libere all'attivo. Per questo abbiamo fatto un lavoro particolarmente intenso al simulatore per arrivare preparati al meglio in Austria.

Il nostro principale obiettivo sarà mettere i piloti nelle condizioni di sfruttare al massimo la loro SF-23 come siamo riusciti a fare a Montreal in gara. Vogliamo avere un fine settimana lineare dal venerdì alla domenica: se lo sapremo mettere in atto sono sicuro che porteremo a casa un buon risultato.

Frédéric Vasseur

Team Principal

Ferrari Stats

GP disputati 1060

Stagioni in F1 74

Debutto Monaco 1950 (A. Ascari 2°; R. Sommer 4°; L. Villoresi rit.)

Vittorie 242 (22,83%)

Pole position 243 (22,92%)

Giri più veloci 259 (24,43%)

Podi totali 799 (25,12%)

Ferrari Stats GP d'Austria

Ferrari Stats GP d'Austria

GP disputati 34

Debutto 1964 (L. Bandini 1°; J. Surtees rit.)

Vittorie 6 (17,65%)

Pole position 8 (23,53%)

Giri più veloci 5 (14,70%)

Podi totali 27 (26,47%)

Tre domande a...

DAVIDE MAZZONI, HEAD OF ICE

1. Che sfida rappresenta per voi motoristi il circuito di Spielberg e in particolar modo la lunga salita che porta a curva 3?

Il primo tratto del circuito sino a curva 3, è composto da curve che collegano lunghi rettilinei in salita; per noi motoristi questo tratto del circuito evidenzia non solo le qualità di potenza del motore, ma anche le caratteristiche di guidabilità, che sono fondamentali per garantire un'efficace accelerazione in uscita di curva. Inoltre i quasi 700 m di quota del circuito di Spielberg comportano una ridotta densità dell'aria. Il motore turbo non ne risente a livello prestazionale, ma opera in punti di funzionamento che richiedono mappature specifiche.

2. Tre lunghi rettilinei con DRS aperto. A che tipo di sforzo sono sottoposte le power unit?

Le tre zone DRS implementate in un circuito relativamente corto, nel quale si frena in modo violento solo per un tempo limitato, richiedono un'ottimizzazione estrema della gestione dell'energia della Power Unit. Il sistema composto da ERS, MGU-K, MGU-H ed ICE (internal combustion engine, ovvero il motore termico) viene stressato da continui trasferimenti di energia tra fase di recupero e zone ad alta velocità, nelle quali il rilascio della stessa è fondamentale per tempo sul giro e possibilità di sorpasso.

3. Raccontaci un po' di te. Quale strada hai fatto per arrivare in Ferrari e cosa rappresenta per te lavorare per questa azienda?

Sin da quando ho iniziato a studiare Ingegneria ho coltivato il sogno, che poi si è tramutato in obiettivo, di lavorare per Ferrari. In quasi 30 anni di carriera, ho potuto contribuire allo sviluppo di motori ad alte prestazioni, sia per applicazioni racing che di serie per due e quattro ruote. La Ferrari l'ho vissuta una prima volta nell'era di Michael Schumacher, come giovane ingegnere pieno di entusiasmo e voglia di fare che ha avuto la fortuna di lavorare in un team incredibile. Questa seconda opportunità la vivo con lo stesso quotidiano entusiasmo, consapevole che la Ferrari è unica e che esserne parte è qualcosa che va meritato quotidianamente.

Profilo

Davide Mazzoni

Nazionalità: italiana

Nato il: 16/7/69

A: Bologna

Gran Premio d'Austria: numeri e curiosità

2. I piloti austriaci che hanno corso per la Ferrari in Formula 1: si tratta del tre volte campione del mondo **Niki Lauda** (che portò il titolo mondiale a Maranello nel 1975 e nel 1977) e di **Gerhard Berger**, che insieme hanno conquistato **con il Cavallino 20 Gran Premi** (15 e 5 rispettivamente). I due austriaci con la Scuderia hanno disputato 153 GP ottenendo anche 30 pole position, 21 giri veloci e 56 podi.

5. Le gare valide per il Mondiale di Formula 1 corse a Spielberg nelle ultime tre stagioni. La pista austriaca ha infatti ospitato il GP d'Austria e il GP di Stiria sia nel 2020 che nel 2021, diventando l'unico circuito della storia a collezionare questo primato. Nella stagione 2020 – molto condizionata dal Covid-19 – si era corso due volte anche a Silverstone e a Sakhir, in Bahrain con due configurazioni di tracciato diverse, mentre nel 2021 solo Spielberg mantenne il doppio appuntamento.

9. I borghi che formano la municipalità di Spielberg, detti in gergo locale Katastralgemeinden. Oltre allo stesso Spielberg si tratta di Einhorn, Laing, Lind, Massweg, Pausendorf, Sachendorf, Schönberg e Weyern.

16. Gli anni di età del giovane apprendista pasticcere Franz Sacher quando, nel 1832, inventò l'omonima torta, una delle più note al mondo. Sacher, che amava particolarmente il cioccolato, era alle dipendenze del cancelliere austriaco Klemens von Metternich e a causa dell'improvvisa malattia del capocuoco, si trovò a dover preparare un dolce per un pranzo ufficiale. Il giovane decise di osare e propose la propria ricetta che si rivelò un successo e ne lanciò la carriera.

29. I giri percorsi nell'unica edizione del GP d'Austria sospesa prima di aver completato tutta la distanza prevista. Era il 1975 e a vincere fu il pilota più vecchio in pista, Vittorio Brambilla – 37 anni – con la March. L'italiano, scattato ottavo, diede prova delle sue doti di guida sul bagnato risalendo il gruppo e portandosi in testa al giro 19 sfruttando un'indecisione di James Hunt, mentre la pioggia aumentava rapidamente di intensità. Alla tornata 29 le condizioni costrinsero la direzione gara a sospendere la corsa che fu però interrotta con la bandiera a scacchi che ne sancì la conclusione. Passato il traguardo, Brambilla perse il controllo della sua vettura e finì contro le barriere danneggiando il muso della monoposto ma ormai la vittoria era acquisita. Vittorio, fratello di **Tino**, uno dei collaudatori più stimati da **Enzo Ferrari**, riportò il tricolore sul gradino più alto del podio dopo il GP d'Italia del 1966, quando a vincere era stato **Ludovico Scarfiotti** con la Ferrari. Fu la sua unica vittoria in Formula 1.



RICHARD MILLE



Bitdefender



HCL
Software

HARMAN
AUTOMOTIVE

Palantir



ZCG



VISTAJET

ECOPOL



GIORGIO ARMANI

MAHLE



SKF

NGK
SPARK PLUGS



FRECCIAROSSA

ManpowerGroup

TECHNOGYM

IVECO

Garrett
ADVANCING MOTION

RIEDEL

ÖHLINS

Sabelt

FOLLOW US



Questa è una email generata automaticamente, non è possibile rispondere.

Motor Sport Press Office

email: press.office@ferrari.com

telefono: +39 0536.949450

fax: +39 0536.949049

formula1.ferrari.com

Copyright 2023 - Tutti i diritti sono riservati