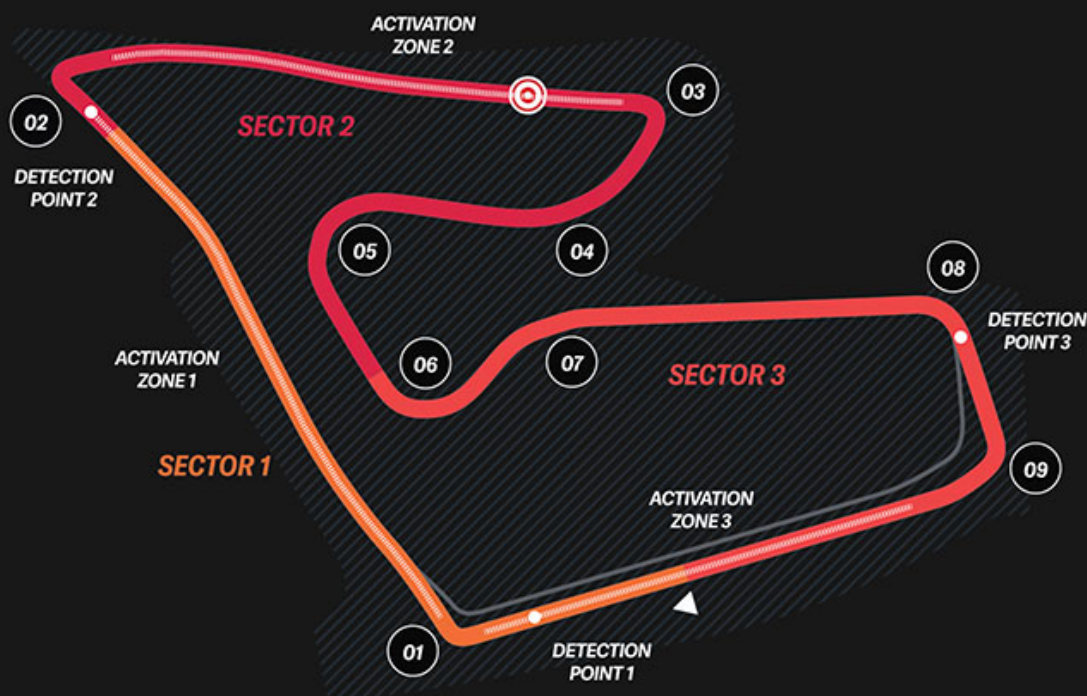




SPIELBERG CIRCUIT

# GRAN PREMIO D'AUSTRIA



## Charles, Lewis e Dino pronti per Spielberg

Maranello, 25 giugno 2025 – Il Mondiale di Formula 1 torna in Europa dopo la gara canadese con la doppietta in Austria e Gran Bretagna. Il primo appuntamento vede squadre e piloti in scena a Spielberg, tra le montagne della Stiria, a pochi chilometri da Graz. Per la seconda volta in questa stagione la Scuderia Ferrari HP si presenterà al weekend con tre piloti. Dino Beganovic, giovane svedese in forza alla Academy di Maranello, già in pista nella prima ora di prove libere in Bahrain al posto di

Charles Leclerc, tornerà infatti al volante della SF-25 del monegasco nella sessione del venerdì mattina, come previsto dal regolamento che vuole in macchina un giovane pilota con non più di due gare all'attivo.

**La pista.** Il tracciato ha una lunghezza di 4.318 metri con dieci curve, tre zone DRS consecutive e un giro che si completa in poco più di un minuto, caratterizzato da saliscendi e curve che ai piloti piacciono molto. La trazione è importante in uscita dalle curve lente ma altrettanto lo è la precisione in frenata, specie nelle curve 3, 4 e 9, quest'ultima in discesa prima del traguardo. I sorpassi non sono particolarmente difficili e per questo la corsa austriaca è spesso una delle più spettacolari della stagione.

**Meteo e gomme.** Data la posizione, incastonata tra le montagne, le previsioni meteorologiche a Spielberg sono sempre molto incerte: dal sole cocente si può rapidamente passare a forti acquazzoni, pertanto piloti e strateghi devono essere preparati ad ogni eventualità. A differenza dello scorso anno, il weekend di Spielberg adotterà il formato tradizionale. La prima sessione di prove libere è prevista venerdì alle 13.30 CEST, con la seconda alle 17. Sabato le qualifiche sono in programma alle 16, precedute alle 12.30 dall'ultima sessione di libere. Il Gran Premio d'Austria prenderà il via domenica alle ore 15: da percorrere 71 giri per un totale di 306,452 km.



Il circuito di Spielberg si completa in poco più di un minuto, il che significa che i distacchi sono molto ridotti e che anche pochi millesimi possono fare una grande differenza. Riuscire a mettere insieme tutti gli elementi sarà fondamentale. Il fatto che sette delle dieci curve siano a destra, unito ai notevoli cambi di pendenza, rende la sfida ancora più impegnativa. Abbiamo lavorato intensamente a Maranello con l'obiettivo di combinare al meglio tutti i fattori necessari ad avere la migliore prestazione. Charles, Lewis e tutta la squadra sono determinati a fare del loro meglio su una pista che spesso regala una delle gare più spettacolari della stagione.

Fred Vasseur

Team Principal

## Ferrari stats

**1108**

GP disputati



**76**

Stagioni in F1



**Monaco 1950**

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



**248 (22,38%)**

Vittorie



**253 (22,83%)**

Pole position



**263 (23,74%)**

Giri più veloci



**832 (25,03%)**

Podi



# Ferrari stats GP d'Austria

**36**

GP disputati



**1951**

(L. Bandini 1°; J. Surtees rit.)



**6 (16,66%)**

Vittorie



**8 (22,22%)**

Pole position



**5 (13,88%)**

Giri più veloci



**29 (26,85%)**

Podi



## Tre domande a...

Diego Ioverno

SCUDERIA FERRARI HP, SPORTING DIRECTOR

**1.**

La pista di Spielberg è famosa per i suoi saliscendi e i duelli, a volte controversi, che costringono i direttori sportivi a chiedere chiarimenti alla direzione gara. Recentemente è salito alla ribalta anche il problema dei track limits su questa pista. Cosa è stato fatto per questo aspetto?

La pista di Spielberg regala spesso gare interessanti con lotte serrate anche fino agli ultimi giri, perché la sua conformazione consente facilmente i sorpassi e la grande ampiezza delle vie di fuga spinge i piloti a portare le vetture al limite. Proprio quest'ultima caratteristica ha generato negli anni qualche problema. L'International Sporting Code prescrive che la macchina debba sempre avere una porzione del contact patch della gomma a contatto con la pista per non incorrere nei *track limit infringement*, che generano delle penalizzazioni: in qualifica si procede alla cancellazione del tempo, mentre in gara si ammettono tre infrazioni prima che scatti la penalizzazione di 5 secondi. Negli ultimi anni la Federazione ha deciso di applicare la regola alla lettera e ciò ha comportato un incremento esponenziale delle infrazioni, rendendo quindi pressante la necessità di risolvere il problema. I deterrenti fisici sono la soluzione più efficace. Per anni si sono usati alti cordoli arancioni, con l'effetto collaterale di danneggiare o far decollare la macchina. Oggi è comune utilizzare le *gravel trap*, aree ricoperte di ghiaia dove si perde molta velocità. Le *gravel trap* hanno ridotto notevolmente il problema, ma Spielberg resta comunque uno dei circuiti dove è più comune incorrere in penalità per track limit.

## 2.

Il Mondiale è tornato in Europa per rimanerci fino a dopo la pausa estiva. Dal punto di vista delle operazioni veicolo, si può dire che la vita diventi più semplice o il livello di complessità rimane invariato?

Questa fase del campionato ricorda la Formula 1 "di una volta", quando le gare erano soprattutto europee. Tornare in Europa comporta un approccio completamente diverso per le operazioni sulla vettura e

le operazioni logistiche in generale, che ha degli aspetti positivi e negativi. Innanzitutto, la movimentazione delle merci avviene su gomma e non via aereo o via mare. È un sistema di trasporto più veloce ma non necessariamente più semplice o prevedibile, perché spesso è necessario organizzare dei trasferimenti parziali di materiale che ripassano dalla fabbrica tra una gara e l'altra, e anche perché – soprattutto d'estate – il traffico può rallentare i tempi di percorrenza anche in maniera significativa. In secondo luogo, correre in Europa semplifica la vita del personale che viaggia, perché si rientra a Maranello dopo ogni gara, e il bilanciamento vita-lavoro ne trae sicuramente giovamento. Infine, in Europa utilizziamo il nostro motorhome come hospitality, come abbiamo già fatto a Monaco e in Spagna. Nel motorhome cerchiamo di dare il massimo del comfort e la migliore accoglienza possibile ai membri della squadra, oltre che ai nostri ospiti e ai partner. In questo caso le attività di movimentazione, montaggio e smontaggio sono imponenti e richiedono l'impiego di molto personale.

## 3.

**Fino a questo punto la Scuderia Ferrari HP ha stabilito il pit stop più veloce in otto gare su dieci e mediamente il livello di qualità e rapidità della crew è stato eccellente. Come si è arrivati a questa continuità e a questi risultati?**

Negli ultimi anni abbiamo lavorato molto sui pit stop, a tutti i livelli: ovviamente sulla formazione, la preparazione e l'allenamento degli operatori, ma anche a livello tecnico. L'abbiamo fatto con l'obiettivo di mettere i ragazzi nella condizione di poter eseguire pit stop al massimo della prestazione, che per noi significa non tanto cercare la velocità assoluta, quanto cercare di stare costantemente sotto i tre secondi, così da mettere i nostri strateghi in condizione di poter prevedere realisticamente dove uscirà la macchina dopo la sosta ai box. Questa impostazione aiuta ad avere poi anche soste più veloci, perché avendo pit stop costantemente buoni è statisticamente molto probabile diventare anche veloci, cosa che ci rende senz'altro contenti. Per ottenere questo risultato, negli anni, abbiamo intensificato la quantità degli allenamenti, rafforzato la preparazione della squadra e lavorato anche sulla parte "umana"

dell'operazione. Inoltre, anche per le attrezzature del pit stop replichiamo lo stesso flusso che eseguiamo sui componenti della vettura a livello di preparazione, monitoraggio, gestione e risoluzione dei problemi. Una cosa che ci rende particolarmente soddisfatti della costanza di prestazione delle prima dieci gare è che l'abbiamo ottenuta anche con una grande rotazione degli operatori. Con l'aumento delle gare, infatti, abbiamo ritenuto che l'unico modo per garantire una buona performance in tutto il corso della stagione, mantenendo un bilanciamento vita-lavoro accettabile, fosse far ruotare le figure impegnate in pista.

#### Profilo

Diego Ioverno

Nato il: 31/05/1974

A: Bologna (Italy)

Scarica qui ritratti ad alta risoluzione di Diego Ioverno:

download

## Gran Premio d'Austria, numeri e curiosità

# 29.

**La posizione del PIL austriaco nella classifica mondiale** secondo gli ultimi dati (fine 2023) elaborati dall'OEC (Observatory of Economic Complexity), con un controvalore di 512 miliardi di dollari. Il 12,6% del PIL proviene proprio dalla Stiria. Il bene più importato dall'estero sono le automobili e la cosa non deve sorprendere, dato che non esistono produttori austriaci ma solo fabbriche che assemblano vetture straniere.

# 70.

**La percentuale di ingresso della Safety Car da quando si corre a Spielberg (1997).** La prima si è vista nel 1998, quando Toranosuke Takagi portò con sé fuori pista Johnny Herbert ed Esteban Tuero, e i due piloti della Sauber – Pedro Diniz e Mika Salo – vennero a contatto. **L'ultima** si è vista **nel 2023** in seguito a uno scontro al primo giro tra Yuki Tsunoda ed Esteban Ocon. Nel 2020 di Safety Car ce ne furono addirittura due, un record.

# 2461.

**Il numero di giri percorsi dalla Scuderia Ferrari sul circuito di Spielberg da quando ha la attuale conformazione (1997),** più di qualunque altra squadra. Tra i piloti questo primato spetta invece a **Lewis Hamilton**, con 914 passaggi.

# 2995.

**L'altezza in metri dell'Hoher Dachstein, montagna che si trova al confine fra l'Alta Austria e la Stiria e rappresenta il punto più alto per ognuno di questi due Länder (regioni).** Il massiccio fa anche parte del Land Salisburghese e questo fa sì che il monte sia chiamato "Drei-Länder-Berg", ovvero "la Montagna dei Tre Länder". **Nel 1997 il massiccio è stato inserito**, insieme con Hallstatt e il Salzkammergut, **nell'elenco dei Patrimoni dell'umanità dell'Unesco.** In Stiria ci sono comunque molte altre splendide montagne e ben 788 sono vette oltre i duemila metri.



# 10085.

**I metri di lunghezza del tunnel Plabutsch, che conduce attraverso le colline di Steinberg all'estremità ovest della città di Graz, il più lungo del Paese tra quelli a due corsie.**

Questa struttura fa parte dell'autostrada A9 Pyhrn Autobahn, che si snoda su una lunghezza di 230 km dalla diramazione Voralpenkreuz (Sattledt, Alta Austria) fino a Spielfeld (Stiria), al confine con la Slovenia. La galleria collega la diramazione Graz-Webling con Gratkorn a nord della città e ha decongestionato in maniera significativa il traffico a partire dal 2004.



ambipar®



PERONI  
NASTRO AZZURRO  
0.0%



RICHARD MILLE



Bitdefender



ZCG



ESPACIO



MAHLE

SKF



GIORGIO ARMANI



IVECO

Garrett  
ADVANCING MOTION





Questa è una email generata automaticamente, non è possibile rispondere.  
Se non vuoi più ricevere queste comunicazioni, clicca qui

---

Scuderia Ferrari HP Press Office  
email: [ScuderiaFerrariPressOffice@ferrari.com](mailto:ScuderiaFerrariPressOffice@ferrari.com)  
telefono: +39 0536.949450 • fax: +39 0536.949049

Copyright 2025 - Tutti i diritti sono riservati