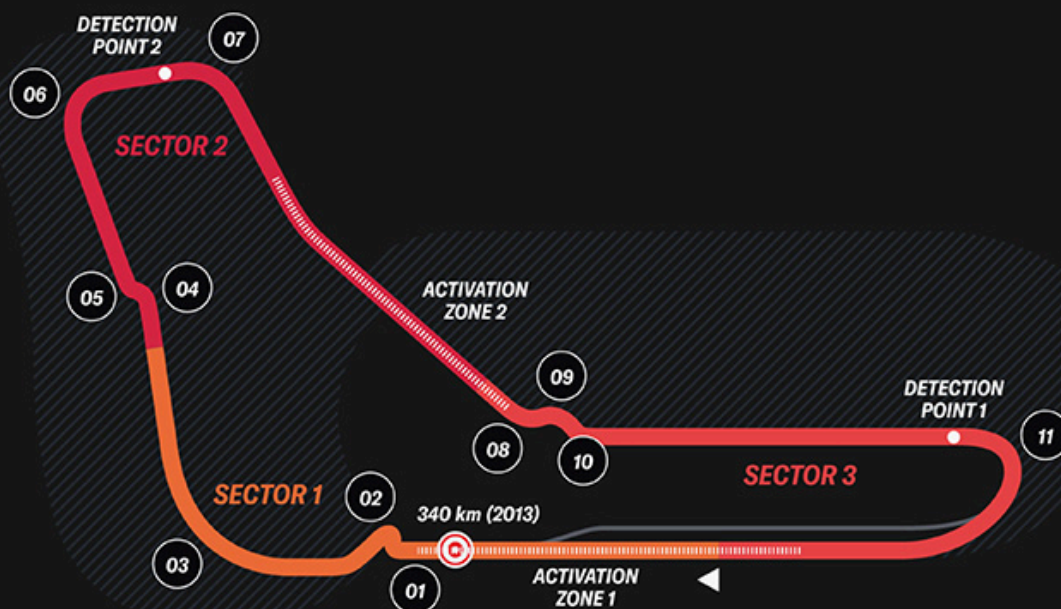




AUTODROMO NAZIONALE MONZA

GRAN PREMIO D'ITALIA



Un weekend speciale

Maranello, 2 settembre 2025 – Monza e il suo Autodromo Nazionale, culla del motorsport e tempio della velocità, tornano ad accendersi per il weekend più atteso dell'anno, quello del Gran Premio d'Italia, sedicesima prova della stagione 2025 di Formula 1, nonché gara di casa per il team di Maranello.

Celebrazioni. Come spesso è accaduto negli ultimi anni, la Scuderia ha scelto Monza per celebrare in modo speciale la propria storia e i suoi sostenitori, che fin da mercoledì a Milano potranno stare a contatto con

Charles Leclerc e Lewis Hamilton in una serie di eventi da non perdere. Al centro dell'attenzione ci saranno i 50 anni dalla vittoria – arrivata proprio a Monza il 7 settembre 1975 – del primo titolo mondiale di Niki Lauda con la Scuderia Ferrari, cui si affianca il tributo ai tifosi che in quell'occasione assieparono il circuito oltre la naturale capienza per abbracciare il ritorno dell'iride in Italia dopo un'attesa di undici anni.

Il tracciato. L'Autodromo Nazionale di Monza, costruito nel 1922 e rimasto quasi inalterato nella sua anima da alta velocità, è una delle piste più iconiche del calendario di Formula 1, del quale ha sempre fatto parte con l'unica eccezione del 1980, quando la gara si svolse a Imola. Lungo i 5.793 metri del percorso le monoposto toccano velocità altissime grazie ai lunghi rettilinei sui quali è possibile spingere al massimo. I tratti rapidi del circuito sono uniti tra loro da curve altrettanto celebri: basta pensare alla Variante del Rettifilo, in fondo al rettilineo del traguardo, alla Roggia, che segue la Curva Grande, che i piloti affrontano in pieno, e alla variante Ascari, che arriva dopo le due curve di Lesmo e lancia verso la celebre Parabolica, ora intitolata al grande Michele Alboreto. L'efficienza aerodinamica è fondamentale per avere velocità di punta ed è dunque scontato vedere vetture con ali particolarmente scariche: la natura della pista impone tuttavia di tenere in conto anche il comportamento delle monoposto nelle varianti, dove serve trazione in uscita per limitare i problemi legati alle gomme e potersi difendere in gara quando si viene attaccati. Anche ai freni è richiesta estrema efficienza dal momento che i piloti devono poter passare da 340 a 80 km/h nel breve spazio di 150 metri, come accade alla prima staccata dopo il via. Due le zone DRS: sul rettilineo principale e dopo la seconda curva di Lesmo, anche se Monza è la pista che premia meno la possibilità di aprire l'ala posteriore dal momento che già in condizioni standard la resistenza all'aria degli alettoni è minima.

Strategia e traffico. La strategia di gara, specie dopo la corsa dell'anno scorso vinta da Charles Leclerc con la Ferrari, potrebbe essere orientata per molti piloti sulla sosta unica, ma sarà necessario scendere in pista per raccogliere riscontri più precisi. Quel che è certo è che la qualifica sarà critica sotto il profilo della gestione del traffico: la scia è infatti un vantaggio significativo del quale nessuno si vuole privare, ma per averla si rischia di trovarsi nel traffico o - specie negli ultimi secondi di Q1, Q2 e soprattutto Q3 - addirittura di non fare in tempo a lanciarsi prima che sventoli la bandiera a scacchi che segna la fine di ciascuna sessione. Trovare il giusto compromesso non sarà affatto facile e porterà

all'estremo le capacità di gestione tanto dei piloti quanto degli strateghi.

Programma. Il formato del weekend sarà quello tradizionale, fatto di tre sessioni di prove libere – due al venerdì alle ore 13.30 e 17 CEST e una al sabato alle 12.30 –. Le qualifiche saranno sabato pomeriggio alle 16 mentre la gara scatterà domenica pomeriggio alle 15 con i consueti 53 giri pari a 306,72 km.



Come ogni anno, attendiamo con impazienza il momento di scendere in pista a Monza, quest'anno ancora di più, visto che veniamo dalla gara di Zandvoort nella quale non abbiamo ottenuto i risultati sperati pur avendo dimostrato di avere il passo per fare bene. Essere circondati dalla passione dei nostri tifosi è una motivazione straordinaria per tutta la squadra, che ci spinge a mettere l'anima in tutto ciò che facciamo. Vogliamo dare il massimo per ripagare il loro costante supporto, tuttavia, per riuscirci dobbiamo mettere da parte le emozioni e concentrarci sull'esecuzione perfetta del weekend, dal primo giro di prove libere all'ultimo della corsa di domenica. Nell'arco della stagione abbiamo fatto progressi in termini di competitività, ma con un gruppo di avversari così vicino nelle prestazioni, dovremo essere impeccabili per ottenere i risultati che ci siamo prefissati. Daremo tutto quello che abbiamo, sapendo di poter contare sull'amore e sul sostegno dei nostri tifosi.

Fred Vasseur

Team Principal

1113

GP disputati



76

Stagioni in F1



Monaco 1950

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



248 (22,28%)

Vittorie



254 (22,82%)

Pole position



263 (23,63%)

Giri più veloci



834 (24,98%)

Podi



Ferrari stats GP d'Italia

75

GP disputati



1950

(A. Ascari e D. Serafini 2°; P. Whitehead 7°; C. Biondetti rit.)



20 (26,67%)

Vittorie



23 (30,67%)

Pole position



19 (25,33%)

Giri più veloci



72 (33,33%)

Podi



Tre domande a...

Piero Ferrari

VICEPRESIDENTE FERRARI

1.

Quest'anno, in occasione del Gran Premio d'Italia, Scuderia Ferrari HP celebrerà i 50 anni dal primo titolo mondiale di Niki Lauda. Cosa convinse suo padre a puntare su questo giovane austriaco quasi sconosciuto, nel 1974?

È stata una combinazione di istinto e fiducia. Clay Regazzoni aveva detto a mio padre che Niki aveva un

talento straordinario e una sensibilità fuori dal comune. Poi arrivò il Gran Premio di Monaco: Niki fu eccezionale al volante di una monoposto che non poteva competere con i top team. Mio padre seguì quella gara da Fiorano e decise subito che valeva la pena puntare su di lui. Ripensandoci oggi, è incredibile come una decisione così semplice, basata sull'istinto e su una corsa vista in TV, abbia cambiato la storia della Ferrari.

2.

Lei era a Monza il 7 settembre 1975, quando Niki conquistò il suo primo titolo mondiale. Qual è il ricordo più vivido di quella giornata?

Non dimenticherò mai quell'atmosfera. Clay Regazzoni vinse la gara e, con Niki terzo al traguardo, avevamo la certezza matematica del titolo. Dopo il podio, Niki ed io ci abbracciammo — e ricordo di aver desiderato che quel momento non finisse mai. Non fu solo una vittoria per la Ferrari; fu l'inizio di una nuova era, e per me ebbe un valore profondamente personale, come festeggiare con l'amico di una vita.

3.

Niki era conosciuto come "il computer umano", ma dai suoi ricordi emerge un lato molto diverso. Com'era lontano dalla pista?

Era brillante, ma anche divertente, spensierato e pieno di vita. La sera uscivamo spesso a cena a Modena, tra risate, scherzi e persino scommesse sui risultati dei Gran Premi... Chi perdeva pagava per tutti! Dietro la sua precisione e disciplina, c'era un ragazzo che amava la vita e l'amicizia. È questo il Niki che porterò sempre con me.

Clicca qui per leggere per intero l'articolo di Piero Ferrari sul sito del Ferrari Magazine

<https://www.ferrari.com/it-IT/magazine/articles/piero-ferrari-niki-lauda-tribute>

Profilo
Piero Ferrari
Nato il: 22/05/1945
A: Castelvetro di Modena (MO)

Scarica qui ritratti ad alta risoluzione di Piero Ferrari:

download

Gran Premio d'Italia, numeri e curiosità

1.

I piloti nati a Monza ad aver corso il Gran Premio d'Italia all'Autodromo Nazionale: si tratta di **Vittorio Brambilla**,

che prese il via sette volte nella gara di casa con un settimo posto come miglior risultato nel 1976, con la March-Ford. Il pilota rischiò anche la vita a Monza, quando, nel 1978, venne colpito da una gomma nella carambola che avrebbe portato alla morte dello svedese Ronnie Peterson. Sono altri due i piloti locali che hanno lasciato un segno nel Mondiale di Formula 1. Uno è

Fabrizio Barbazza, che ottenne due punti nella stagione 1993 con la Minardi-Ford, ma scese in pista a Monza solo con la mediocre AGS nel 1991 fallendo la qualificazione.

L'altro è **Ernesto "Tino" Brambilla**, fratello di Vittorio, che nel 1963 rimase escluso dalla griglia su una Cooper a motore Maserati della Scuderia Centro Sud e sei anni più tardi disputò solo la prima giornata di prove per poi ritirarsi dall'evento. Le cause della rinuncia si perdono nel tempo: Brambilla disse di aver scelto di dare forfait a causa della scarsa competitività della 312 F1-69 che gli era stata affidata (con la quale Pedro Rodriguez sarebbe effettivamente giunto al traguardo doppiato di due giri), un'altra versione vuole che il pilota si fosse fatto male in un incidente con la motocicletta Paton del fratello Vittorio, con cui era, in verità, caduto proprio a Monza pochi giorni prima del Gp di Formula 1; l'ultima narra che

Brambilla si ruppe un braccio facendo sciocchezze in sella a una moto davanti al "Bar dei stupid" di via Ghilini, che "Tino", detto anche "il Gorilla di Monza", frequentava abitualmente. Non pretendiamo di dire la parola definitiva su come andarono le cose, ma di sicuro Ernesto non corse quel GP, né alcuna altra gara del Mondiale di Formula 1.

11.

Gli ingredienti del risotto alla Monzese, la risposta della Brianza al risotto alla Milanese. Si tratta di riso, scalogno, burro di malga, brodo vegetale, Parmigiano Reggiano, vino bianco, timo, olio extravergine d'oliva, sale, pepe e salsiccia di tipo luganega. **È proprio questa salsiccia** tipica monzese **il vero elemento distintivo** e la principale differenza tra i due piatti, insieme al fatto che a Milano si usa lo zafferano, che dona al piatto l'inconfondibile colore giallo, mentre a Monza il riso si serve bianco.

39.

Il numero di iscritti ai Gran Premi d'Italia 1961 e 1989, entrambi disputati a Monza. Nel 1961 a prendere poi il via furono 32 piloti con la **Scuderia Ferrari** che monopolizzò le prime quattro posizioni della classifica con il tedesco **Wolfgang Von Trips** che ottenne la pole position davanti al messicano **Ricardo Rodriguez**, allo statunitense **Richie Ginther** e al rivale per il titolo **Phil Hill**. Lo statunitense il giorno dopo avrebbe vinto la corsa e il campionato in una gara che fu funestata dall'incidente tra **Jim Clark** e **Von Trips** avvenuto sul rettilineo prima della curva Parabolica che costò la vita al pilota tedesco e a 14 spettatori. **Nel 1989 a prendere il via furono 26 piloti** con la pole che andò alla McLaren di **Ayrton Senna**, che batté di oltre un secondo le Ferrari di **Gerhard Berger** e **Nigel Mansell**, seconda e terza. La corsa venne vinta dal compagno del brasiliano, **Alain Prost**, davanti a **Berger** e a **Thierry Boutsen** con la Williams.

55.

I comuni della Brianza - la zona nella quale sorge l'Autodromo Nazionale - che ha una superficie totale di 405,4 km² e una popolazione residente di 870.113 abitanti. Il più popoloso è ovviamente Monza con 123.983 cittadini, il più piccolo è Aicurzio con i suoi 2.080 abitanti.

1810.

L'anno di realizzazione della statua de "La Legge Nuova", sul duomo di Milano. Ideata dall'artista Camillo Pacetti fu chiaramente presa a modello dallo scultore francese Frederic-Auguste Bartholdi per la realizzazione della Statua della libertà che sarebbe stata donata dal Paese transalpino agli Stati Uniti nel 1886.



ambipar®



PERONI
NASTRO AZZURRO
0.0%



RICHARD MILLE



Bitdefender



ZCG



ESPACIO

Vantage



MAHLE

SKF



VISTAJET



GIORGIO ARMANI



IVECO

Garrett
ADVANCING MOTION



NEWS

SPORTS CARS

FORMULA 1

COLLEZIONI



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
telefono: +39 0536.949450 • fax: +39 0536.949049

Copyright 2025 - Tutti i diritti sono riservati