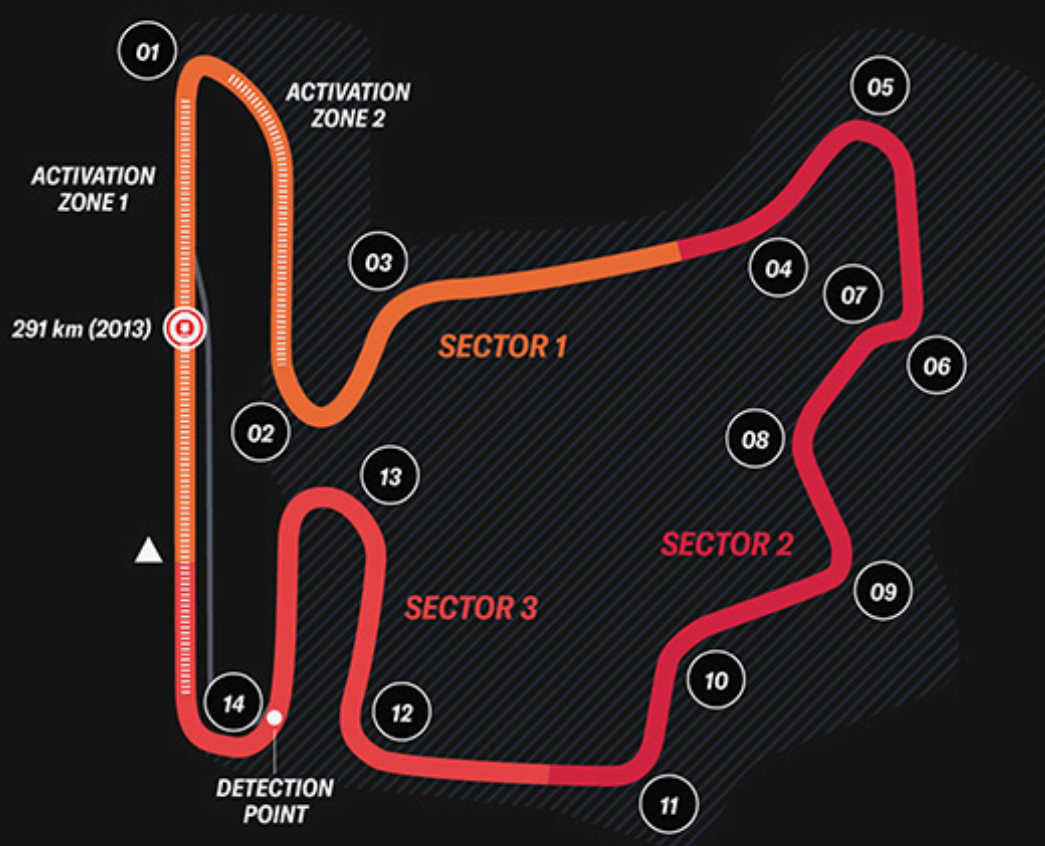




HUNGARORING

GRAN PREMIO D'UNGHERIA



In Ungheria prima della pausa estiva

Maranello, 30 luglio 2025 - Il Mondiale di Formula 1 si avvicina alla pausa estiva con il Gran Premio di Ungheria, quattordicesima tappa della stagione e ultimo appuntamento prima dello stop imposto dal regolamento FIA ai team. Il circuito dell'Hungaroring, fin dal 1986 sede della corsa, è pronto ad accogliere la Formula 1 per la

quarantesima volta, offrendo come sempre un tracciato impegnativo, tecnico e reso ancora più selettivo dalle condizioni climatiche tipicamente torride del periodo.

La pista. Situato a pochi chilometri da Budapest, il circuito ungherese è lungo 4.381 metri ed è caratterizzato da un layout stretto, tortuoso e senza veri rettilinei, eccezion fatta per quello di partenza. Proprio per questo viene spesso paragonato a un kartodromo in scala maggiore: il ritmo è serrato, le curve si susseguono una dopo l'altra e il margine d'errore è ridotto al minimo. Le due zone DRS – sul rettilineo del traguardo e nell'allungo tra curva 1 e curva 2 – offrono le uniche reali opportunità di sorpasso, che restano comunque limitate, rendendo la qualifica il momento cruciale del weekend.

Temperature elevate. Il circuito mette alla prova piloti e vetture su più fronti. Le alte temperature dell'aria e dell'asfalto – abituali per l'Hungaroring – rendono fondamentale una corretta gestione termica sia delle gomme che di power unit e cambio, qui particolarmente sollecitato con circa 78 cambi di marcia per ogni giro. A fare la differenza sarà il bilancio della monoposto: un assetto preciso, unito a un buon carico aerodinamico, è essenziale per evitare pattinamenti e usura eccessiva degli pneumatici, soprattutto nelle fasi centrali della gara.

Programma. Le monoposto saranno in pista per la prima volta venerdì con le due sessioni di prove libere, alle 13.30 e alle 17 CEST. Sabato si comincerà alle 12.30 con l'ultima ora di preparazione prima delle qualifiche, previste per le 16. Domenica 3 agosto i semafori si spegneranno alle 15: in programma ci sono 70 giri, per un totale di 306,63 chilometri.



Nelle ultime gare abbiamo fatto progressi in termini di competitività e in Belgio, grazie al grande lavoro svolto a Maranello, abbiamo introdotto un pacchetto di aggiornamenti che ha ulteriormente migliorato le nostre prestazioni. Prima della pausa estiva obbligatoria ci attende un'ultima gara, il Gran Premio d'Ungheria, dove vogliamo continuare a crescere. Sarà interessante vedere come si comporterà la SF-25

aggiornata su un tracciato completamente diverso, tortuoso e caratterizzato da tante curve a media e bassa velocità. Charles e Lewis sono entrambi in buona forma e anche la squadra sta lavorando bene. Vogliamo arrivare alla pausa con un altro solido risultato.

Fred Vasseur

Team Principal

Ferrari stats

1111

GP disputati



76

Stagioni in F1



Monaco 1950

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



248 (22,32%)

Vittorie



253 (22,77%)

Pole position



263 (23,67%)

Giri più veloci



834 (25,02%)

Podi



Ferrari stats GP di Ungheria

39

GP disputati



1986

(S. Johansson 4°; M. Alboreto rit.)



7 (17,95%)

Vittorie



8 (20,51%)

Pole position



9 (23,08%)

Giri più veloci



26 (22,22%)

Podi



Tre domande a...

Federica Cimarosti

1.

Il circuito dell'Hungaroring è noto per il suo layout stretto e tortuoso, con pochissimi tratti ad alta velocità. In che modo queste caratteristiche influenzano il setup aerodinamico della SF-25 e quali sono i principali compromessi da affrontare su una pista di questo tipo?

L'Hungaroring è uno dei circuiti meno veloci del calendario. Le sue curve lente e a media velocità, unite alla presenza di pochi rettilinei, hanno un impatto significativo sul setup aerodinamico delle nostre vetture. Si tratta di una gara in cui si corre con carichi aerodinamici alti: le monoposto adottano ali posteriori di maggiori dimensioni e angoli più aggressivi sull'ala anteriore, con l'obiettivo di massimizzare la performance nelle numerose curve del tracciato.

Il corretto bilanciamento tra velocità di punta e prestazione in curva è sempre un aspetto cruciale: all'Hungaroring la penalizzazione dovuta all'aumento del drag generato da un assetto più carico è relativamente contenuta, poiché il rettilineo principale è corto e le sezioni da percorrere in pieno sono poche. Questo consente al team di sacrificare la velocità massima a favore di una maggiore deportanza, migliorando i tempi sul giro grazie a velocità di percorrenza in curva più elevate e a una migliore trazione in uscita dalle curve lente.

Un maggiore carico aerodinamico contribuisce anche a proteggere gli pneumatici, ma un assetto troppo aggressivo può portare a un degrado più rapido durante lo stint; per questo motivo, anche il grip meccanico e la gestione delle gomme assumono un ruolo fondamentale.

2.

Le alte temperature dell'asfalto e i rettilinei brevi rendono la gestione del raffreddamento un aspetto fondamentale

a Budapest. Come si bilancia la necessità di un raffreddamento adeguato con l'obiettivo di minimizzare la resistenza aerodinamica in condizioni così impegnative?

Anche in questo caso si tratta di trovare il giusto compromesso tra le esigenze di raffreddamento e l'efficienza aerodinamica, ovvero tra affidabilità e prestazione.

La SF-25 è stata progettata con diverse configurazioni di raffreddamento, pensate per coprire un ampio spettro di necessità, mantenendo sempre il motore e i freni entro limiti di sicurezza, al minor costo aerodinamico possibile (principalmente legato all'aumento di resistenza aerodinamica dovuto a configurazioni di raffreddamento più spinte).

Ogni livello di raffreddamento viene ottenuto attraverso una serie di componenti specifici e modulari sia in ingresso (imbocchi pance, prese d'aria per il raffreddamento dei freni), che in uscita (veneziane, aperture sul cofano motore, camini). Ognuno di questi elementi può essere parzializzato in base alle condizioni operative.

Infine, a Budapest il costo aerodinamico dovuto all'aumento della resistenza è meno penalizzante rispetto ad altri circuiti, proprio per l'assenza di lunghi rettilinei, dove la velocità di punta è meno determinante.

3.

Raccontaci qualcosa di te, di come sei arrivata a lavorare con la Scuderia Ferrari HP e cosa ti piace di più dell'essere parte del team.

Sono entrata in Ferrari nel 2006, dopo alcuni anni trascorsi in un'altra squadra di Formula 1, dove ho imparato molto, ma fin da piccola il mio obiettivo è sempre stato lavorare per il Cavallino. Ho iniziato il mio percorso a Maranello come test engineer in galleria del vento, per poi diventare Aerodynamic Team Leader. In questi anni sono successe molte cose, ho cambiato alcuni ruoli all'interno del team di aerodinamica e sono anche diventata mamma due volte! In particolare, all'interno dell'Aero Track Group mi sono occupata di

raffreddamento dei freni e dello sviluppo degli pneumatici in galleria del vento: è stato davvero entusiasmante. In seguito, ho affrontato una nuova sfida, volta a massimizzare l'integrazione del programma aerodinamico, osservando lo sviluppo aero da una prospettiva diversa e innovativa.

Avere l'opportunità di mettermi alla prova in un ambiente stimolante, lavorando con un team eterogeneo, è davvero un modo straordinario di lavorare. Lo spirito di squadra è la chiave per lottare per la vittoria.

Profilo

Federica Cimarosti

Nata il: 03/07/1975

A: Maniago (PN)

Scarica qui ritratti ad alta risoluzione di Federica Cimarosti:

download

Gran Premio di Ungheria, numeri e curiosità

2.

Le città che sono state capitale dell'Ungheria. Fino al tredicesimo secolo la capitale era **Ezstergom**, località lungo il Danubio al confine con l'attuale Slovacchia, a nord-ovest rispetto a Budapest. La città non fu scelta a caso: era infatti il luogo di nascita e incoronazione di Stefano, primo sovrano d'Ungheria. Quando nel 1241 ci fu l'invasione da parte dei Mongoli, re Béla IV fu costretto a spostarsi a **Buda**, nell'area dove oggi sorgono il Castello, il Bastione dei Pescatori e la chiesa di Mattia, e trasferì quindi lì la capitale. Per la nascita vera e propria di **Budapest**, tuttavia, sarebbe stato necessario aspettare ancora qualche anno, per l'esattezza fino al 1873, quando **Buda, Pest e Óbuda** si unirono in un'unica grande città.

44.

Il numero di lettere della parola più lunga nel vocabolario della lingua ungherese: si tratta di

megszentségteleníthetetleniségeskedéseitekért, traducibile approssimativamente come "per il vostro atteggiarvi come se foste persone che non possono essere denigrate". Non inclusa nel vocabolario ce n'è anche una di 67, eltöredezettségmentesítőtleníttethetetleniségtelenítőtlenkedhetnétek, ma più che di una parola si tratta di uno scioglilingua che si traduce più o meno con "potreste far finta di essere persone che non possono essere costrette a subire la privazione dello stato di non frammentazione". Questi due esempi illustrano perfettamente la natura agglutinante della lingua ungherese, in cui i suffissi vengono aggiunti alle parole per creare significati complessi.

80.

La percentuale di sottosuolo dell'Ungheria in cui è presente acqua. Nonostante sia lontano dal mare, il Paese magiaro può essere a pieno titolo definito "il Paese dell'acqua". Non sorprende dunque che l'Ungheria sia la quinta nazione al mondo per ricchezza di fonti termali, dopo Giappone, Islanda, Italia e Francia.

462.

I punti conquistati nel Gran Premio di Ungheria dalla Scuderia Ferrari. I primi arrivarono nell'edizione inaugurale tra quelle valide per il Mondiale, nel 1986, grazie al quarto posto firmato da **Stefan Johansson**. Al secondo posto c'è Red Bull con 381 punti, al terzo McLaren con 378, al quarto Mercedes con 334. **Tra i piloti il primato spetta a Lewis Hamilton con 286**, che guida

davanti a **Sebastian Vettel (170)** e **Fernando Alonso (143)**.

2008.

L'anno in cui, all'incrocio tra Október 6 utca e Zrínyi utca, nei pressi della grande Basilica di Santo Stefano, è stata inaugurata l'ormai celebre statua del poliziotto grassoccio, detto anche "Uncle Karl". Secondo la credenza popolare rapidamente creatasi, se ci si strofina contro la sua pancia, non a caso il punto più lucido dell'opera, non solo si avrà fortuna ma, ben più importante, non ci si dovrà più preoccupare di esagerare con il cibo perché non si prenderà mai più peso...



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