

8 AUGUST 2025

PREȚ 10 LEI

# GAZETA F1 ROMÂNIA



**PRESA INDEPENDENTĂ  
LIBERĂ DE STAT**

STIMA NOASTRĂ ȘI MÂNDRIA,  
FLORIN - F1 ÎN ROMÂNIA

# ARTA MANIPULĂRII AERULUI ÎN F1

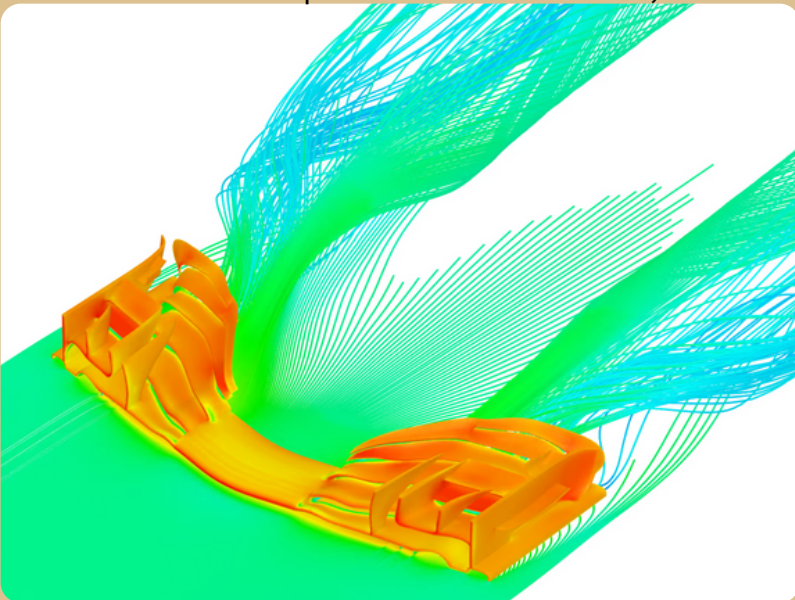
de Spider



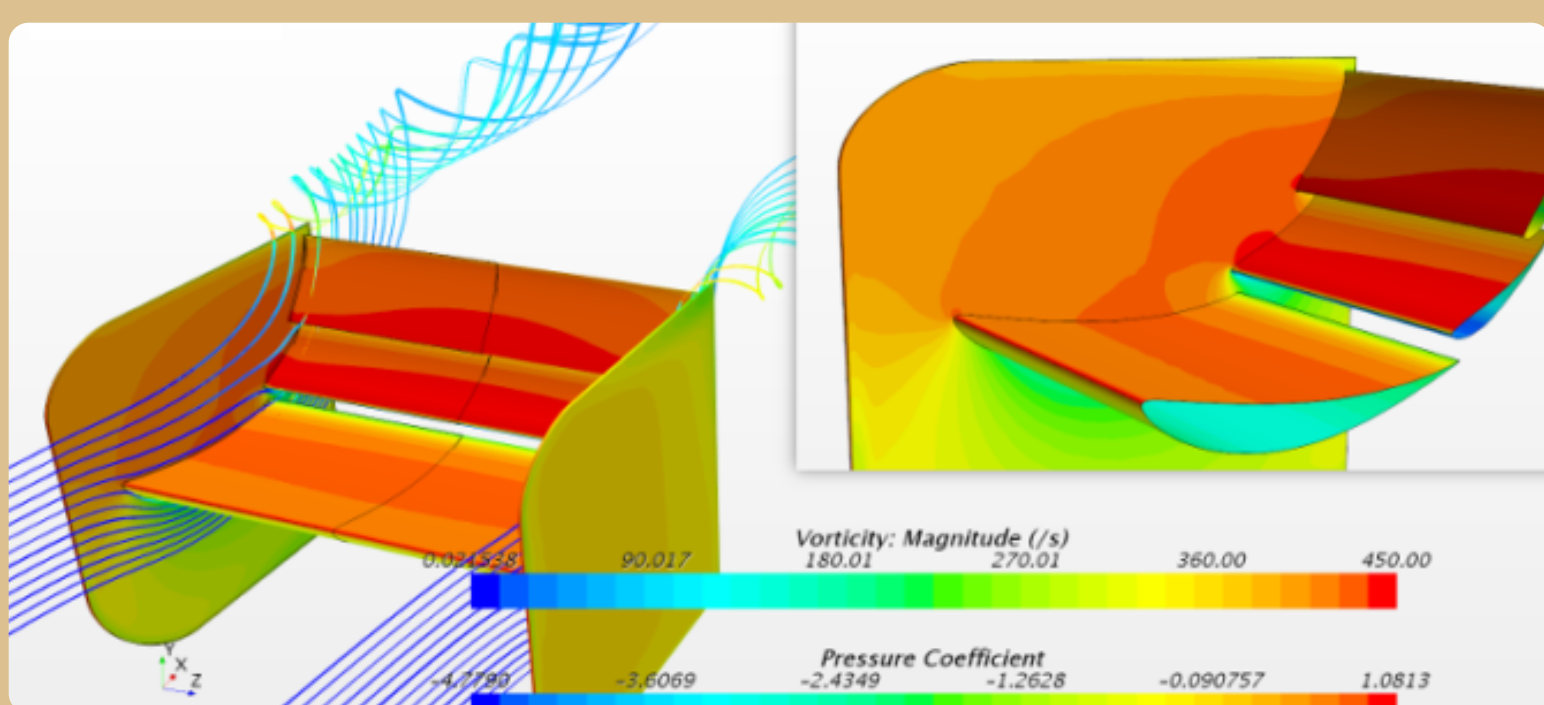
*Monoposturile de Formula 1 sunt cele mai rapide mașini pe circuite nu din cauză că accelerează cel mai repede, pentru că nu o fac, ci pentru aderența lor extrem de mare care le permite să vireze cu viteze extraordinare. Cel mai încet viraj din tot calendarul este acul de păr de la Monaco, luat cu aproximativ 48 km/h. Aderența lor superioară este motivul pentru care aproape toate virajele sunt luate cu cel puțin 100 km/h. Pentru a crește aderența trebuie crescută frecarea dintre roată și suprafața pe care este. Fără o forță de frecare mare, ca de exemplu gheața, unde frecarea e mică, dacă întorci roțile vei vedea că mașina nu va vira.*

**Aderența (frecarea) poate fi crescută prin două modalități. Fie alegi materiale cu un coeficient mai mare de frecare, fie alegi să împingi mașina mai mult în drum. Formula 1 a mers pe a doua idee, să împingă monoposturile în jos.** Acum poate vă întrebați: „Ce jiu jitsu au făcut acești ingineri ca să reușească să împingă mașina în jos fără a adăuga greutate în plus?”. Monoposturile pentru a avea o apăsare mai mare manipulează aerul prin care trec. În mod principal o fac prin diferența de presiune. Dacă ați umflat vreodată un balon, când suflați în el, îndesați mai mult aer, astfel crescându-i presiunea. Când presiunea e mai mare decât cea a atmosferei, aerul din balon împinge cu o forță mai mare spre exterior decât aerul din afară o face spre interior, așa rămânând umflat. Aici avem o apăsare din interiorul balonului spre exterior care menține balonul umflat. De asemenea, când aerul nu e constâns de o barieră fizică, aerul din zona cu presiune mare se mută spre cel din zona cu presiune mai mică. Acest exemplu se vede atunci când se găurăște un balon. Aerul din interior la o presiune mai mare decât cea atmosferică iese prin gaură ca să intre în atmosferă. Aceleași principii le folosesc și monoposturile.

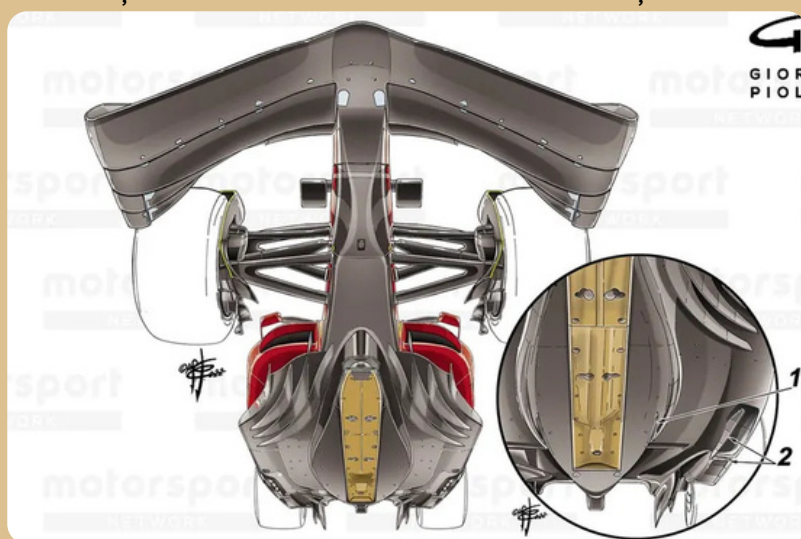
**Aici vine o diferență între aripi și podea, în ceea ce privește apăsarea. Aripile au două moduri cu care crează apăsare.** Primul este prin împingerea aerului în sus. Cu toții vedem că aripile sunt curbate în sus, deci redirectionează aerul sus, spre deosebire de un avion care are aripa curbată în jos și, potrivit legii a treia a lui Newton, aerul împinge aripa în jos cu aceeași forță. Cu cât aripa e mai curbată cu o pantă mai mare în sus, cu atât aerul e împins mai mult în sus, deoarece aerul



care lovește aripa urmărește ca traiectorie forma ei dar, aici există o limită. Dacă unghiul de atac e prea mare, aripa ajunge mai mult ca un zid, deoarece aerul nu îi mai poate urmări forma. A doua modalitate vine prin diferența de presiune care vine de la faptul că, aripa, ca orice obiect care trece prin aer, îl împinge din calea sa și temporar în spatele lui se creează o zonă de presiune mică. Dar această diferență de presiune nu e modul principal prin care aripa spate creează apăsarea, dar este modul principal prin care podeaua o face.



**Podeaua în această generație de mașini creează majoritatea forței de apăsare.** O face prin crearea unei diferențe de presiune dintre aerul deasupra mașinii și aerul de sub podea. Podeaua din punct de vedere aerodinamic are doar un singur rol, să se asigure că aerul de sub ea iese cât se poate de repede. Cum o fac nu este un principiu total străin nouă. Oricine a udat vreodată cu furtunul știe că dacă acoperi o parte din capul lui, apa iese cu o viteză mai mare pe acea parte neacoperită, neexistând o congestie a apei, dar de ce se întâmplă acest lucru? Datorită efectului Venturi. Acest efect se referă la reducerea presiunii unui fluid care rezultă atunci când un fluid în mișcare accelerează pe măsură ce curge dintr-o secțiune a unei conducte într-o secțiune mai mică (îngustă). Același principiu se aplică și aerului. Podeaua e curbată formând două „tuneluri Venturi” (impropriu zis tunel, deoarece este între podea și pistă), aerul fiind înghesuit într-o zonă mai mică în mișcarea lui sub podea, accelerează așa rezultând ca în zona „tunelului” să avem o presiune scăzută. Diferența de presiune dintre podea și aerul de deasupra monopostului creează apăsarea, la fel ca la aripă, dar la o scară mult mai mare.



**Acum vine întrebarea, de ce două moduri diferite de a crea apăsarea?** Ambele moduri sunt bune, dar vin cu avantaje și dezavantaje fiecare. Dezavantajul aripii este că se comportă ca o mini-parașută. Ca să împingi aerul în sus îți trebuie o energie cu care să o împingi, și aceea este cea cinetică a monopostului, astfel absorbind din ea. Astfel creează o rezistență aerodinamică mai mare, care face ca monoposturile să accelereze mai încet. Din această cauză echipele la fiecare Mare Premiu trebuie să facă o balanță între apăsarea aripii și rezistența care o va provoca. Podeaua nu are un efect așa mare de parașută, dar riscul cel mare este să pierzi toată apăsarea. Toată ideea din spatele podelei este să se asigure că „tunelurile” sunt înguste, dacă nu mai sunt, s-a dus apăsarea. Acest lucru necesită ca mașina să fie foarte joasă în mod permanent. Pentru aceasta trebuie ca suspensia să fie foarte rigidă. Oricine a mers vreodată cu o mașină cu o suspensie rigidă poate confirma că nu e o experiență nici măcar decentă, aproape toate denivelările fiind simțite din plin.

# PLAYLISTUL EDIȚIEI

de Cristina



🎤 Hei, hei, hei! Ține-te bine, urmează ceva ce n-ai mai auzit! E timpul pentru...

📱 F1 Hits! Piloții dau tonul!  
Rămâi pe frecvență, pentru că urmează să râzi, să cânti și să pornești în turul muzical al grilei de Formula 1!  
Special performance by ... NICOLAE GUȚĂ!

Fernando Alonso — Unde s-au dus anii mei 🕒

George Russell — Hai în Mercedes, Hai în avion 🚗✈️

Oscar Piastri — Locul unu 🏆

Lando Norris — Ești soare și nor(ris) ☀️💖

Max Verstappen — Sunt bengos 😎

Charles Leclerc — Așa sunt zilele mele 🌈

Lewis Hamilton — Mă bate vântul în față 🌬️

Kimi Antonelli — Nu-i căruță ca Merțanu 🚗

Alex Albon — Mi-ar pune dușmanii taxă 💰

Niko Hülkenberg — Popa și poliția 🏠🚗

Esteban Ocon — Numai eu ies vinovat 🙄

Lance Stroll — Eu mă joc cu banii 🎲🏠

Isak Hadjar — E talent băiatu 🎶

Pierre Gasly — Franța but mai șei 🍷

Liam Lawson — Atunci când te crezi rege 🎉

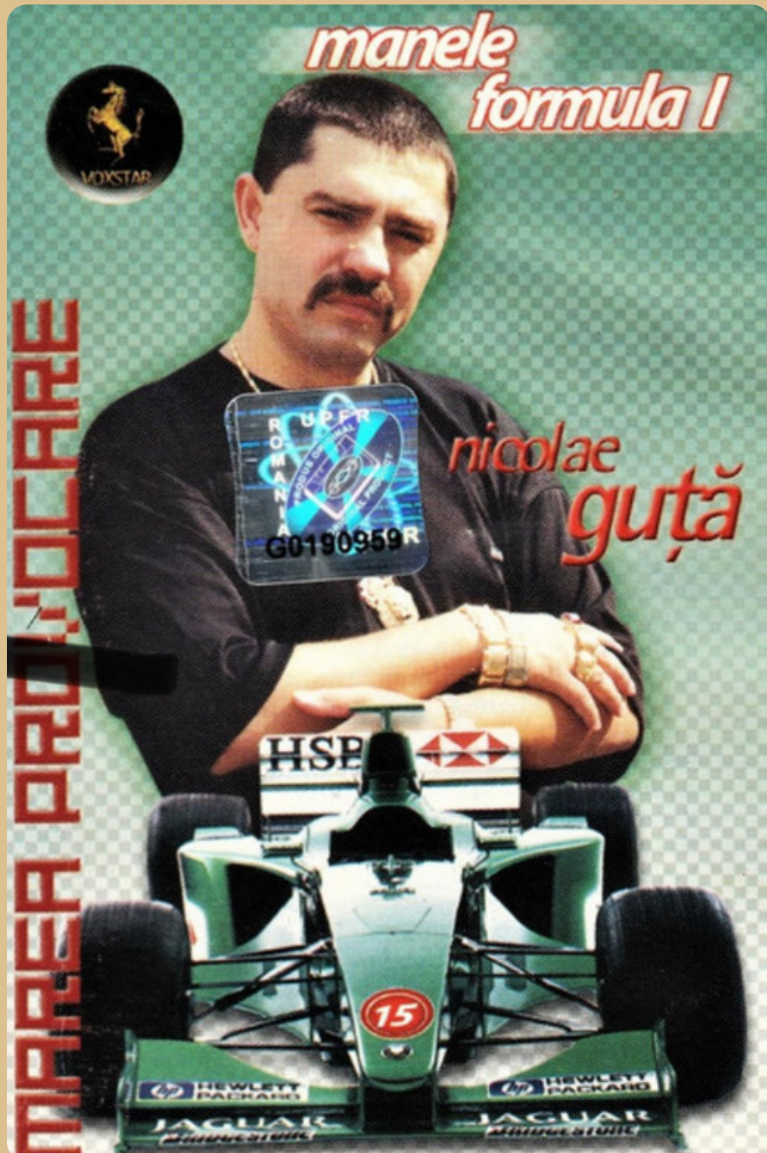
Carlos Sainz — Gigolo 💋💖

Gabriel Bortoleto — Copacabana 🍹

Yuki Tsunoda — Imi iau LOGAN 🚗

Ollie Bearman — Câinii latră, ursul trece 🐕

Franco Colapinto — Hai lasă-mă



# CAPSULA TIMPULUI

de Adrian

## 2 august

- 1953 – Ascari câștigă GP-ul Germaniei pe Nürburgring pentru Ferrari.
- 1970 – Ultima victorie a lui Jochen Rindt, la Hockenheim.
- 1992 – Mansell devine campion mondial la GP-ul Ungariei.

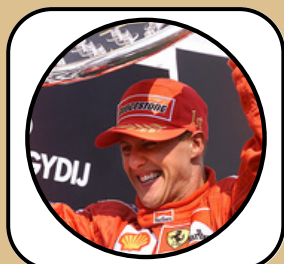


## 3 august

- 1958 – Peter Collins moare în timpul GP-ului Germaniei.
- 1986 – Piquet învinge la Hockenheim după un duel dur cu Senna.

## 4 august

- 1941 – Se naște John Watson, celebru pentru revenirea de pe P22 în P1 în 1983, Long Beach GP.
- 1991 – Mansell câștigă în Germania, Senna abandonează.



## 5 august

- 2001 – GP-ul Ungariei - Schumacher egalează recordul lui Prost (51 victorii) și devine campion pentru a 4-a oară.
- 2007 – Alonso îl blochează pe Hamilton la boxe în calificări. Scandal major la McLaren.

## 6 august

- 1972 – Ickx domină pe ploaie la Nordschleife.
- 2006 – Prima victorie din carieră pentru Jenson Button, la Hungaroring\*.

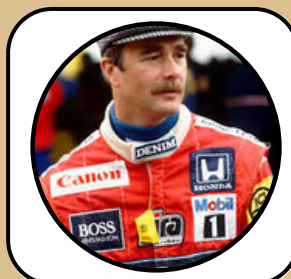


## 7 august

- 1983 – Arnoux câștigă pentru Ferrari în Germania.
- 1988 – Senna controlează strategic GP-ul Ungariei.

## 8 august

- 1953 – S-a născut Nigel Mansell, campion mondial în Formula 1 în 1992 și singurul care a câștigat apoi și titlul CART în 1993.
- 2001 – Heinz-Harald Frentzen este demis de la echipa Jordan, în plin sezon de F1.





# CULISELE CHAT-ULUI PARALEL

de Andreas

*Un asalt grav asupra comunității a avut loc, dar liderul suprem și-a făcut datoria de obște și ne-a salvat pielea. Dar cine sunt cei care au complotat?*

Era o zi toridă de vară. Membrii comunității își reveneau după cursa de pe Hungaroring - unii din beția victoriei favoritului lor, alții după doza de calmante după încă un fiasco marca Ferrari - pe când inamicii și-au pus planul în aplicare. Întâlnirile comunității F1 în România au făcut valuri în București provocând o multitudine de sentimente în cei din jur: de la admirație și gelozie la invidie și ură.

Motivați de cele din urmă, gașca lui P stătea la discuții aprinse despre cum să acapareze fenomenul și să profite de pe urma lui. S-au aruncat cuvinte grele și s-au golit multe pahare înainte ca planul să ia contur. P și asociații săi, B și S, au bătut palma și au părăsit localul în care erau cu un zâmbet perfid pe buze, mulțumiți fiind de planul lor diabolic.

Ziua cursei începe, gașca își cheamă prietenii, rudele și apropriații să vizioneze cursa într-un local care la prima vedere pare cochet, însă la o a doua privire farmecul se disipează și energiile din jur își arată adevărata față. Oamenii se simt bine, cursa rulează în fundal, așa că e momentul perfect pentru P să declanșeze planul mult clocit. Le zice tuturor „Voi face o filmare cu localul, vă rog să vă comportați corespunzător! Și pe cinstea mea dacă nu aduc aici toată comunitatea F1 în România și ne îmbogățim noi pentru încă 2 generații”. Lumea se conformează, se aranjează și își pune masca de vibe pozitiv pe față. P își face nefăcutele cu ajutorul asociaților săi,

editează videourile și le pregătește de „livrare”. Colega lui, Silvana, îi pregătește textele avizate și construite de echipe de PR cu multe resurse în spate.

Se apropie seara și P era deja infiltrat în grupul de Whatsapp. Dă groapă la un Monster cu Lando Norris și urlă sinistru „Acum ori niciodată!”, deschide aplicația Whatsapp și începe să trimită „momeala”: videourile pregătite și textul aferent. Complicele său, Silvana, dă rapid reacturi la fiecare mesaj, ba chiar lasă un comentariu menit să genereze FOMO (fear of missing out) și culmea, trimite un gif cu Ayrton Senna - wtf?. Doamna dirigintă îl ia rapid la întrebări pe P, dar acesta pare versat în ceea ce face, evită răspunsurile compromițătoare și încearcă să se mențină sub acoperire. Nu durează mult și apare cavalerul pe un cal alb, Florin. Deja e clar că serviciile și milițienii grupului și-au făcut datoria și au raportat mai sus pericolul.

Cu protocolul defensiv care ne-a obișnuit, ștersul mesajelor și răspunsuri kilometrice, liderul suprem îl dezamorsează pe P lent și tacit. Inculpatul își dă seama că e depășit numeric și depășit ca strategie în acest duel strategic și încet-încet se retrage. Zorii zilei mai aduc câteva schiaune ale conspiratorilor, însă revolta pare înnăbușită și comunitatea e în siguranță. Totuși P rămâne pe chat, curios, și ne face să ne întrebăm: oare va veni cumva el cu noi la Halftime? Îndurați pauza de vară pentru a găsi răspunsul...



# MINUNEA DE LA HUNGARORING 6 AUGUST 2006

de Adrian

## ***Ploaia, haosul și inspirația au scris istorie în Formula 1.***

Într-o cursă în care nimic nu părea posibil, Jenson Button a reușit ceea ce părea un miracol: prima sa victorie în Formula 1, la volanul unui monopost Honda care în mod obișnuit nu se lupta cu primele poziții. Britanicul a pornit de pe locul 14 pe grilă și a câștigat Marele Premiu al Ungariei într-un stil dominant, într-o zi în care vremea, strategia și talentul au făcut diferența.

## ***Calificări sub semnul ghinionului***

Weekendul de la Budapesta nu a început sub cele mai bune auspicii pentru Button. În calificări, britanicul a fost penalizat cu 10 locuri pe grilă pentru schimbarea motorului, după ce obținuse un promițător loc 4. Astfel, a fost nevoit să ia startul din linia a șaptea, pe poziția a 14-a, într-o cursă ce se anunța dificilă. Pole-ul i-a revenit lui Kimi Räikkönen (McLaren), urmat de Felipe Massa și Rubens Barrichello, colegul lui Button.

## ***Un start ud și haotic***

Ziua cursei a adus o surpriză rară la Hungaroring: ploaie. Pentru prima dată în istoria Marelui Premiu al Ungariei, cursa începea pe pistă udă, iar echipele au fost puse în fața unei decizii tactice cruciale privind pneurile. Startul a fost agitat, iar Button a profitat de condițiile dificile pentru a urca rapid în clasament. Încă din primele tururi, el a arătat un ritm fantastic pe pista udă, făcând depășiri curate și eficiente, în timp ce alți piloți se chinuiau să-și țină monoposturile pe traseu.



## ***Momentul decisiv – abandonul liderilor***

Pe măsură ce cursa a progresat, liderii au început să piardă teren sau să abandoneze. Kimi Räikkönen, care conducea, a ieșit violent din cursă după ce s-a ciocnit cu Vitantonio Liuzzi, într-un moment care a schimbat complet dinamica cursei. Alonso, campionul mondial en-titre și liderul clasamentului general, părea favorit la victorie după ce a condus o bună parte din cursă. Totuși, o greșeală la boxe – o roată prost fixată – l-a forțat să abandoneze în turul 51.



## ***Ascensiunea lui Button și controlul total***

Cu principalii rivali ieșiți din ecuație, Jenson Button a preluat conducerea cursei și nu a mai privit înapoi. Deși pista începea să se usuce, iar condițiile de aderență erau imprevizibile, britanicul a menținut un ritm incredibil și a comunicat excelent cu echipa sa pentru alegerea perfectă a momentului în care să treacă pe pneuri de uscat. Când a trecut linia de sosire, după 70 de tururi de efort și concentrare, după 113 curse, în care a fost de 10 ori pe podium, dar niciodată pe cea mai înaltă treaptă, după un start de sezon cu probleme, Jenson Button intră în istorie și câștigă pentru prima dată în carieră o cursă de Formula 1. A fost mai mult decât o victorie – a fost o demonstrație de caracter, răbdare și talent, într-o zi în care Hungaroringul a răsplătit curajul și pasiunea.

# PILOȚII DE F1 ȘI PASIUNILE LOR. CĂ FAC DINCOLO DE CIRCUIT?

de Gabi

*Formula 1 este un sport care cere un nivel extrem de concentrare, disciplină și performanță. Însă, dincolo de granițele circuitului, piloții sunt oameni cu interese, pasiuni și hobby-uri diverse. În acest articol, explorăm viețile personale ale cinci dintre cei mai populari piloți ai momentului: Lewis Hamilton, Charles Leclerc, Oscar Piastri, Lando Norris și Max Verstappen.*

## **Lewis Hamilton – Arta, moda și activismul**

Lewis Hamilton, multiplul campion mondial, este un exemplu de sportiv complex, cu pasiuni care depășesc motorsportul. Este cunoscut pentru dragostea sa față de modă, fiind un oaspete frecvent la Săptămânile Modei din Paris și New York. A colaborat cu branduri de top și chiar a lansat colecții proprii alături de Tommy Hilfiger.

## **Charles Leclerc – Pian și emoție**

Charles Leclerc, starul Ferrari, are o legătură profundă cu muzica. În timpul pandemiei a început să studieze pianul și a ajuns chiar să compună câteva piese instrumentale, pe care le-a lansat oficial pe platforme de streaming. Muzica reprezintă pentru el o formă de exprimare emoțională și un refugiu față de presiunea competiției.

## **Max Verstappen, Lando Norris, Oscar Piastri – Sim racing**

Pasiunea pentru sim racing a devenit o constantă în lumea Formula 1, iar unii dintre cei mai talentați piloți de pe grilă o demonstrează cu mândrie. Verstappen, renumit pentru dominația sa pe circuitele reale, este la fel de competitiv și în mediul virtual, participând frecvent la curse de anduranță online. Lando Norris, pe de altă parte, este un pionier al acestei mișcări, fiind co-fondatorul echipei de esports „Team Quadrant” și menținând o prezență activă pe platformele de streaming. Noul val de piloți, reprezentat de Oscar Piastri, a îmbrățișat și el cu entuziasm sim racing-ul, considerându-l o modalitate excelentă de a-și perfecționa abilitățile de pilotaj și de a se menține în formă mentală. Dincolo de sim racing, acești tineri sportivi își dedică timpul și altor pasiuni: Verstappen se relaxează la bordul yachtului său, Norris se bucură de golf, iar Piastri este, de asemenea, un pasionat al muzicii.



# MEME-URILE SĂPTĂMÂNII

orice asemănare cu persoane reale este pur întâmplătoare



# CALENDARUL COMUNITĂȚII

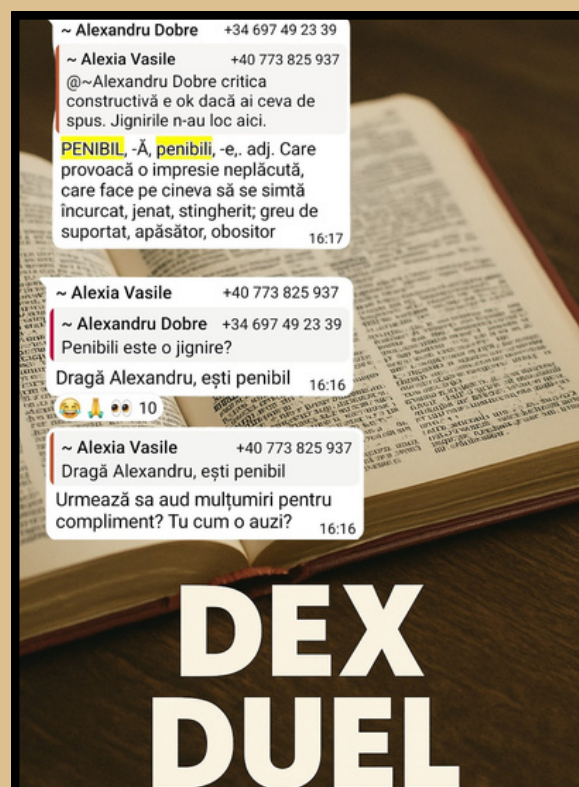
**3 august:** comunitatea s-a reîntâlnit la Halftime pentru a viziona cursa împreună, în timp ce unii au făcut deplasarea la Hungaroring pentru a ne reprezenta și acolo

**5 august:** ziua de naștere a Alexiei Vasile 🎂

**6 august:** coletele cu stickere și/sau breloc încep să ajungă la membrii comunității



## LIVE CHAT WORDS OF WISDOM



# HUNGARORING, ÎNTRE DORINȚĂ ȘI REALITATE

de Vlad-Ștefan Vlăsceanu



*Începând cu noiembrie 2024, o seară de început de iarnă doar din punct de vedere al sezonului și după produsele de la Pepco, căci de rest, temperaturile erau demne de Țipetele Gretei legate de încălzirea globală. Să revenim pe subiect, am decis o mână de oameni să ne facem curaj și să mergem la cel mai apropiat Grand Prix de România, cel din capitala maghiară. Procesul de achiziție nu durează mult, iar biletele sunt trimise... în următorul paragraf.*

Cum a început luna iulie am simțit cum se apropie, evenimentul pe care îl aștept de la prima cursă urmărită vreodată. Singurul lucru care mă împiedica să fiu pe deplin fericit și nerăbdător pentru eveniment era faptul că bilete nu le aveam încă, deoarece Formula 1 trimite biletele în mediul online cu câteva zile înainte. Odată primite, cu 5 zile înainte, bucuria a fost completă și gândul a fost complet, MERG LA HUNGARORING, MERG LA O CURSĂ DE F1!

S-a plecat **de joi** din București către Budapesta, din punct de vedere al alegerii hotelului/pensiunii/cazării, pot recomanda să se încerce să se caute o cazare în partea de Est a capitalei, sau chiar în orașele Föt sau Mogyoród, deși probabil aceste trebuie luate de cu un an înainte (adică de acum, așa că dacă aveți în plan să mergeți, check Booking

sau Airbnb). Pe drum, atmosfera a fost una calmă, cel puțin în mașină, ajungând în jurul orei 16:30 în Budapesta, doar aglomerația tipică orei unei zile din mijlocul săptămânii, de rest nu conștientizai faptul că urmează un weekend al regelui motorsportului, dar, era ziua dinaintea furtunii, o furtună bună.

**Ziua de vineri** a fost cea de relaxare, ajungându-se undeva în jurul orei 10:30, vizitând absolut orice stand posibil, de la cel cu mâncare la cel cu merch și încercând să exploram pe îndelete circuitul, împrejurimile acestuia și care sunt locurile cele mai bune de vizionat, pentru un plătit de bilet general access. Recomandarea mea, pentru viitor, este ca în ziua de vineri să ajungeți chiar mai devreme și să explorați absolut tot, chiar dacă asta presupune cozi kilometrice. O mențiune specială, legat de stand-urile ce se afla în interiorul „circuitului”/evenimentului, la cele de merch, prețurile sunt aproximativ asemănătoare cu cele de pe site-urile de specialitate (f1/site-urile echipelor), în schimb la mâncare, doar în zona tribunei noi, prețurile sunt puțin mai mari la mâncare, dar dacă vă îndepărtați din zona

Hungaroring Platinum, veți constata că se schimbă puțin treaba și începe și cardul să mai zâmbească, la sume mai mici.



**Sâmbăta**, prima zi în care trebuie să consideri ajunsul mai repede la circuit, deoarece se formeaza cozi, chiar mai devreme, atât din autostradă, cât și din drumul national, din Föt spre Mogyoród. Undeva în jurul orei 9:00 eram deja la circuit și pot spune că atmosfera era mult mai animată, multă lume care și explora, dar și căuta cele mai bune locuri, întrucât este ziua de calificări. Recomandarea este ca până în ora 12:00 să vă gasiti locul perfect pentru a viziona calificările, urmând să așteptați începerea acestora. Nu e simplu, soarele bate în cap, sunetul mașinilor la un moment dat

poate deveni apăsător, dar, pentru asta ești acolo, vorba aceea, deci nu poți avea motive să te plângi. Sau poți, dacă ești fan Verstappen precum mine, care nu a avut un weekend excelent, dar am lăsat asta deoparte și m-am bucurat de experiența weekend-ului, făcând cateva video-uri și zeci de poze pe durata calificărilor, pregătit și convins că ziua cursei o sa fie una lungă.

**Duminica** a început cel mai devreme, cu plecare undeva la 7:15, parcursă distanța de 26 de km, ajunși undeva în jurul orei 8:20, ne-am luat locul în curba #11, într-un șant și acolo am poposit, nu ne-am aventurat pe la stand-uri, am plecat doar în momentul în care o altă persoană putea să rămână la locul respectiv să păzească amplasarea, încercând, de asemenea, să nu avem oameni băgați până în coaste (da, atât de aproape se stătea unii de alții). F3, F2, Porsche Super Cup, o pauză poate muuult prea lungă și F1! Dacă ești suficient de atent, nu îți trebuie neapărat F1TV/AntenaPlay, decât să vezi ce se întâmplă prin restul circuitului, pentru că de pozițiile în clasament îți poti da seama la momentul trecerii monoposturilor prin zona în care esti amplasat. Prin turul 55, am tulit-o către intrarea pe circuit, care se făcea prin zona tribunei Apex 2, unde deja era full de lume, oamenii văzând cursa de pe telefon, iar până la finalul acesteia, s-a umplut efectiv acea zona. Atenție! Există

posibilitatea ca în momentul deschiderii primului rând de garduri, unii să fie nerăbdători și să împingă atât de tare, încât să te dărâme peste gard, îi putești lăsa să treacă, tot acolo ajungeți și voi, în siguranță. Podium, confetii, bucăți de cauciuc, poze si gura căscată până la urechi, ești pe un circuit de Formula 1, măcar pe picioare, dacă în monopost ai ratat șansa, haha.

La final, plecarea de la circuit spre casa, în care te pregătești emoțional pentru stat la cozi, pentru nervi, claxoane, benzină consumată... nu e așa! Vedeți voi, teoria de acasă nu e aceeași cu practica din teren. Distanța efectivă de la cazare pana la hotel a fost făcută în nici mai mult, nici mai puțin de... 45 de minute. Nu am plecat nici printre primii, nici printre ultimii, am plecat undeva la mijloc, ca să spun așa, fix când ieșeam pe poartă, lumea toata revenea de pe circuit, pentru a vă face o idee.



### Mențiunile speciale, de final:

- Dacă sunteți la prima experiență la un circuit F1, încercați să vă asigurați jumătate de timp pentru explorat (vineri full day, sâmbătă half a day) și jumătate pentru cursa efectiv (sâmbătă the other half, duminică full day)
- Dacă te duci prima data la un circuit F1, îți poti lua general access, dacă vrei să privești în modul pur cursa, fără loc pe scaun precum la teatru/stadion/opera, dar recomandarea mea este să plătești acei bani în plus pentru locul pe scaun, dai un ban, dar ai loc mereu și pleci când vrei tu.
- Nu te agita sa cumperi merch-uri mai mult decât e cazul, deoarece prețurile sunt asemănătoare cu cele de pe site-uri, poate la stand-urile echipelor puțin mai scumpe. P.S. Williams nu se comercializează în Ungaria, deoarece există o firmă cu același nume ce are monopol printr-o decizie a unei curți judecătorești.
- Nu parca unde este și zona de pick-up taxi sau shuttle bus, încearcă să găsești variante alternative, noi am parcat pe câmpurile dinainte de urcarea dealului spre intrarea circuitului, am iesit de fiecare dată repede și bine.



**Ca o concluzie pentru acest întreg articol, când puteți, vă doriți, aveți posibilitatea, mergeți la un weekend de F1, merită din plin!**

