

I Team si spostano a Barcellona per la seconda quattro giorni di test dell'anno. La sede è il Circuit de Catalunya: un luogo ideale per i test, soprattutto per le temperature miti che caratterizzano la regione tutto l'anno ma anche per il layout del circuito che mette sotto pressione le prestazioni delle vetture e degli pneumatici. La storia dimostra che se una vettura è veloce a Barcellona può esserlo nella maggior parte dei circuiti: questo è quanto i Team cercheranno di stabilire nei prossimi quattro giorni.

Paul Hembery, direttore Motorsport di Pirelli, ha dichiarato: "A Barcellona i Team avranno a disposizione l'intera gamma di pneumatici P Zero 2013 per le loro nuove vetture. Essendo un circuito ben noto, le squadre saranno agevolate nel lavoro di comprensione e di analisi dell'interazione tra le nuove monoposto e la nostra ultima generazione di pneumatici che, rispetto allo scorso anno, sono generalmente più morbidi, più veloci e con un degrado volutamente maggiore. Il fattore limitante nei test di Jerez, a inizio mese, è stata l'eccessiva abrasività della pista, quindi ci auguriamo che questa volta le condizioni possano essere più rappresentative. Ma c'è sempre la possibilità di avere basse temperature ambientali: l'anno scorso, ad esempio, abbiamo visto del ghiaccio in pista al mattino..."

A Barcellona, ogni vettura avrà a disposizione un massimo di 35 set delle nuove Pirelli P Zero supersoft, soft, medie e dure. Se necessario, saranno disponibili anche i Cinturato intermedi e wet. Per i test ogni anno, le squadre hanno a disposizione 100 treni di gomme per vettura. Dei set che saranno testati a Barcellona, Pirelli ne sceglierà 20 per vettura, mentre i Team sono liberi di scegliere gli altri 15 che vogliono provare. I set di pneumatici non usati nei precedenti test di Jerez possono essere utilizzati in questa prova.

Quello di Barcellona è noto per essere un circuito estremamente impegnativo per gli pneumatici. In particolare per l'anteriore sinistro, sottoposto a forte stress a causa del numero elevato di curve a destra presenti su un tracciato lungo 4,655 chilometri. E' la curva tre a mettere maggiormente sotto stress l'anteriore sinistro, con un carico di 3.9g. Anche i posteriori devono resistere allo stress per fornire la trazione combinata necessaria in uscita dalle curve lente.

Il terzo settore, con la sua varietà di curve, è la parte più impegnativa del circuito. Un assetto accuratamente bilanciato è necessario per affrontare le molteplici velocità e le curve, ma durante i test le squadre potranno modificare molti più parametri di quanto non facciano nei weekend di gara, per vedere gli effetti delle modifiche al set-up sulle monoposto e sui pneumatici.

© riproduzione riservata
pubblicato il 18 / 02 / 2013

