

Suzuka è uno dei circuiti più popolari nel calendario della Formula Uno. Quest'anno Pirelli porterà qui i pneumatici più duri del suo range: i P Zero Orange hard e i P Zero White medium. Questa combinazione è particolarmente adatta a rispondere alle sfide di questo famoso tracciato, collocato nel bel mezzo del Giappone, vicino a Nagoya.

Suzuka è conosciuto per le curve particolarmente veloci, come la 130R e la Spoon, che incidono notevolmente sul consumo e sul degrado delle gomme. Di conseguenza sono attesi due o tre pit stop. L'altra caratteristica significativa è il clima estremamente variabile, con precipitazioni abbondanti. Nel 2010 a causa di violenti temporali, le qualifiche vennero rimandate alla domenica mattina. La gara dello scorso anno, invece, si è svolta in condizioni di caldo, con temperature che hanno superato i 30 gradi centigradi - questo da un'idea della variabilità del clima del Gran Premio giapponese.

“Suzuka è uno dei circuiti dove sperimentiamo i più alti livelli di usura e degrado di tutto l'anno, dovuti alla superficie abbastanza abrasiva e, soprattutto, agli elevati carichi di energia che si scaricano sulle gomme”, ha affermato Paul Hembery, direttore motor sport Pirelli. Alle curve molto veloci, si aggiungono, inoltre, aree di forte frenata e curve molto strette. Quello di Suzuka è un circuito che richiede molto in termini di energia laterale e poco in termini di trazione, perché il layout è molto scorrevole e le curve si susseguono l'una dietro l'altra. Per questi motivi abbiamo scelto quest'anno di portare le due mescole più dure della nostra gamma. La strategia è destinata ad essere ancora una volta protagonista della gara - l'anno scorso, con mescole soft e hard, c'è stata una media di 2 pit stop. Il Giappone è velocità pura e le gomme che abbiamo selezionato per questo fine settimana permetteranno ai piloti di dimostrarlo davanti ai tifosi giapponesi, sempre molto calorosi”.

Note tecniche sui pneumatici

La curva 15 è la più veloce in campionato, si prende a 310 km/h in settima marcia. Le monoposto corrono con il massimo carico aerodinamico possibile, combinato con una accelerazione laterale di 3.1g. Ciò sottopone la struttura dello pneumatico ad alcune delle condizioni di esercizio più impegnative di tutto l'anno.

Alti livelli di stress sugli pneumatici possono causare blistering se la monoposto non ha il giusto set-up. Questo fenomeno è il risultato di un riscaldamento localizzato, in particolare sulla spalla dello pneumatico, durante le curve.

La maggior parte dei piloti dello scorso anno ha effettuato una strategia di due soste. Solo

tre hanno scelto di iniziare la gara sulla mescola più dura - da posizioni più arretrate in griglia di partenza - e questa strategia si è rivelata utile per guadagnare posizioni in pista. Sebastian Vettel ha vinto partendo dalla pole, in una gara che è stata caratterizzata dall'ingresso della safety car già al primo giro.

© riproduzione riservata
pubblicato il 8 / 10 / 2013