

Il prossimo fine settimana il Gran Premio d'Italia si disputerà a Monza, la gara di casa per Pirelli: si trova, infatti, a solo mezz'ora di auto dal quartier generale della società, a Milano, dove vengono progettate le gomme F1. Con le sue famose curve veloci, come la Parabolica, e i lunghi rettilinei seguiti da chicane lente, dove sono alti i carichi longitudinali in trazione e frenata, il circuito italiano rappresenta una bella sfida per le gomme. Per questo motivo, Pirelli ha deciso di portare qui le due mescole più dure del range F1: il P Zero Orange hard ed il P Zero White medium. Oltre alle forze scaricate, le gomme devono sopportare ulteriori stress derivanti dagli alti cordoli, tipici del circuito italiano. Proprio i cordoli vengono spesso sfruttati dai piloti per trovare la traiettoria più veloce, e lo pneumatico svolge un ruolo chiave nell'assorbire gli impatti come parte della sospensione. Quest'anno, i nuovi regolamenti hanno ridotto i livelli di carico aerodinamico, per cui se da un lato le velocità in curva si sono ridotte, dall'altro le vetture raggiungono le più alte velocità di punta di tutto l'anno, sfiorando i 360km/h.

Paul Hembery, direttore Motorsport Pirelli, ha dichiarato: “Correre in casa è sempre una fonte di immenso piacere e orgoglio per noi, soprattutto perché molti dei nostri dipendenti, che normalmente non viaggiano per le gare, possono vedere i nostri pneumatici in azione. La nostra gara di casa è anche una delle più impegnative dell'anno per gli pneumatici: non a caso, Monza è conosciuta come ‘il tempio della velocità’. Più un circuito è veloce più diventa impegnativo per le gomme a causa dell'accumulo di calore che tutte queste forze determinano. Le vetture corrono con un carico aerodinamico molto basso a Monza, per massimizzare la velocità di punta sui rettilinei. Questo ha un effetto sulle gomme: con un ridotto carico aerodinamico le monoposto tendono a scivolare di più; inoltre, si possono avere dei bloccaggi delle gomme nelle zone di frenata - un elemento chiave a Monza”.

“Monza è la casa della velocità”, ha aggiunto Jean Alesi, consulente tecnico Pirelli.

“Cambiano le monoposto, le regole, i piloti, ma quando corri all'Autodromo la legge è una sola: trovare le migliori condizioni per gestire condizioni limite più vicine ai 400 che ai 300 chilometri all'ora. Per esaltare la velocità massima sui lunghi rettilinei, serve un'aerodinamica estremamente scarica. Alettoni minimi, quindi, il carico aerodinamico va assicurato a livello meccanico. In queste condizioni, il lavoro numero uno per il pilota diventa salvaguardare al massimo gli pneumatici posteriori. Per riuscirci serve un assetto che garantisca buona trazione in uscita dalle chicane, altrimenti le gomme posteriori si usurano rapidamente e a quel punto anche la frenata si allunga molto, con danni terribili a livello di tempo sul giro.

Ma non basta. A quelle velocità pazzesche, quando si va a frenare si innesca l'effetto 'lift': si sente la vettura come se si sollevasse dall'asfalto. È una sensazione esclusiva di Monza: in certi momenti diventa difficile anche tenere la monoposto dritta in rettilineo. Io ho amato

moltissimo Monza. Specialmente quando vi gareggiavo con la Ferrari. Vi ho conquistato un paio di pole position, ho stretto la vittoria in mano fino a due colpi di sfortuna pazzeschi. Ricordo l'emozione di sentire il boato del pubblico in tribuna: indimenticabile. E correvo con un motore 12 cilindri: quest'anno, con il 6 cilindri turbo molto più silenzioso, i tifosi si sentiranno ancora meglio. Beati i piloti di oggi...”

Il circuito dal punto di vista degli pneumatici:

Come a Spa, anche a Monza viene scaricata molta energia sugli pneumatici. Sui rettilinei, la velocità massima può arrivare a toccare i 360km/h; nelle zone di frenata, in un breve lasso di tempo si scende invece fino ai 250 km/h: questo genera una decelerazione di 4,5g. Queste condizioni combinate aumentano la temperatura delle mescole fino a un massimo di 130 gradi sulla superficie del battistrada.

La P Zero White medium è una mescola ‘low working range’, capace di assicurare massime prestazioni anche a basse temperature. La P Zero Orange hard è una mescola ‘high working range’, perfetta per temperature più alte. La temperatura ambientale a Monza è generalmente mite; anche se, in passato, c'è stata qualche gara bagnata (lo scorso anno, ad esempio, cadde della pioggia prima dell'inizio della gara).

I piloti usano il carico aerodinamico più basso dell'anno, al fine di massimizzare la velocità sui rettilinei: elemento fondamentale per ottenere il giro veloce. Questo significa che gli pneumatici devono fornire tutto il grip meccanico necessario per tenere le monoposto in curva.

La strategia vincente dello scorso anno fu a una sosta: Sebastian Vettel, Reb Bull, partì con le mescole medium per poi montare le hard al 23° giro. Il pilota ferrarista Fernando Alonso usò la stessa strategia, arrivando secondo dopo essere partito dalla quinta posizione in griglia.

© riproduzione riservata
pubblicato il 5 / 09 / 2014