

Il circuito di Interlagos, nel cuore di San Paolo, è il secondo circuito più corto dell'anno, dopo Monaco, con una serie di curve, tornanti e differenze altimetriche che ne fanno una sfida affascinante per i piloti, le vetture e, naturalmente, per gli pneumatici. A Interlagos sono state scelte le mescole medium e soft, ma tradizionalmente vi è un alto rischio di pioggia; infatti, le previsioni iniziali annunciano precipitazioni per una parte del fine settimana.

Le numerose curve racchiuse in soli 4,309 km impegnano molto gli pneumatici, e la relativa mancanza di lunghi rettilinei non offre loro la possibilità di raffreddarsi. Inoltre, la superficie è tradizionalmente irregolare, con curve ad alta velocità e vie di fuga strette, che richiedono la massima concentrazione. Interlagos è ben nota soprattutto per l'entusiasmo dei suoi fan e per l'atmosfera unica. E' un circuito dove in passato si sono decisi molti titoli, ma, con l'assegnazione dei doppi punti ad Abu Dhabi, non sarà così questo fine settimana.

Paul Hembery, direttore Motorsport Pirelli, ha dichiarato: "Il Brasile è uno dei più grandi mercati per Pirelli, quindi è un piacere essere qui tra i nostri amici e sostenitori. Il circuito impegna molto le gomme a causa della quasi ininterrotta successione di curve, alcune delle quali sono ad alta velocità. Quindi, saper sfruttare al massimo le coperture e le strategie sarà chiaramente di vitale importanza per la gara. In passato abbiamo assistito a molte gare bagnate a Interlagos, e sembra che anche quest'anno ci sia questo rischio. Il tutto contribuisce a mantenere alta la reputazione di questo circuito, che ha sempre regalato gare eccitanti e, ne siamo sicuri, sarà il caso anche questo weekend".

Jean Alesi, consulente tecnico Pirelli, ha aggiunto: "A Interlagos ho corso 12 volte: è un circuito che amo moltissimo. Estremamente faticoso per il pilota: si è sempre in curva oppure in accelerazione a ruote sterzate. Si guida sempre in appoggio, e questo alla lunga è impegnativo a livello fisico. E' poi uno dei pochi tracciati da percorrere in senso antiorario: una condizione particolare per l'affaticamento soprattutto del collo, anche se questo è un aspetto che era più critico in passato, quando in Brasile si correva a inizio stagione e quindi con minore allenamento specifico, di pista, di quello su cui i piloti possono contare correndovi ora nel finale di campionato. So che quest'anno si parla di nuovo asfalto. Mi è successo molte volte in passato, ma alla fine si tratta sempre di un circuito con un fondo molto ondulado. Anche con l'asfalto nuovo, la tendenza di Interlagos è di essere piuttosto scivoloso il venerdì; poi, sessione dopo sessione, emerge la caratteristica di base dell'asfalto brasiliano, che finisce per essere piuttosto abrasivo.

Il circuito dal punto di vista degli pneumatici:

Interlagos è uno dei pochi circuiti in calendario che si percorre in senso antiorario (insieme

al Circuito delle Americhe e a Yas Marina).

Il P Zero White medium è una mescola "low working range", in grado di raggiungere prestazioni ottimali anche a basse temperature. La gomma morbida invece è "high working range", adatta a temperature più elevate.

A Interlagos gli pneumatici sono spesso soggetti, contemporaneamente, a forze laterali e longitudinali. Questo aumenta la temperatura della mescola.

Il carico aerodinamico è generalmente alto; le richieste di grip aerodinamico e meccanico sono, più o meno, uguali.

La strategia vincente lo scorso anno è stata di due soste. Sebastian Vettel, Red Bull, partì con le gomme medie, montò un nuovo set di medie al 24° giro, per poi passare alle hard al 47° giro. Prima dell'inizio della gara non c'era stato nessun giro su asciutto, rendendo più difficili i calcoli di strategia.

© riproduzione riservata
pubblicato il 3 / 11 / 2014