Il GP Cina ha regalato alcune gare decisamente caratterizzate dalla strategia in tema di pneumatici. Curve veloci, un asfalto liscio, tanti punti ideali per i sorpassi: sono queste le chiavi di lettura di un circuito che il P Zero Bianco medio e il P Zero Giallo soft sanno bene come affrontare, in condizioni ambientali generalmente non molto calde.

Paul Hembery, Direttore Motorsport Pirelli, ha affermato: “In Cina troviamo spesso tempo variabile, ma con temperature di solito parecchio inferiori a quelle che abbiamo sperimentato due settimane fa in Malesia. Un anno fa il meteo fu abbastanza stabile, con temperature fresche. Ma gli anni precedenti sono stati caratterizzati anche da tempo mutevole, e questa è una variabile che potremmo incontrare nuovamente il prossimo week-end. Il circuito di Shangai impone lo stress maggiore sull’anteriore sinistra, mentre le grandi necessità di trazione mettono a dura prova le gomme posteriori. Condizioni che potrebbero diventare ancora più complesse se dovesse fare molto caldo. Situazione, questa, che renderebbe il circuito cinese -molto largo e quindi aperto alle battaglie e ai sorpassi- ancora più complesso sul fronte pneumatici, anche se le temperature elevatissime dello scorso GP in Malesia hanno mostrato che la nostra gamma di pneumatici sa bene come fare fronte a questa sfida. Dal punto di vista della strategia, i dati disponibili finora rendono probabile un GP a due soste”.

Le sfida maggiore sul fronte pneumatici: Le curve costituiscono circa l’80% del circuito di Shanghai, il che mostra quanto i pneumatici siano soggetti a grandi livelli di energia per la quasi totalità del giro. Tanti i punti di accelerazione in uscita dalle curve, con i piloti che devono guardarsi dal pericolo dello slittamento delle gomme. Il carico aerodinamico è medio, perché a molte curve veloci si contrappongono lunghi rettilinei.

Temperature basse possono facilitare la formazione di graining su entrambe le mescole a disposizione, con il conseguente aumento di consumo e degrado particolarmente all’anteriore. Forze importanti insistono sulle gomme anteriori nelle numerose curve, particolarmente nella prima dopo il rettilineo che è quasi un cerchio completo. Anche le tante frenate impongono stress elevato sui pneumatici, con importanti e ripetuti trasferimenti di carico verso l’anteriore.

Il P Zero Bianco medio è caratterizzato da una mescola low working range, il contrario per la P Zero Giallo soft che è una high working range. La scelta di accoppiare queste due mescole consente di rispondere nel modo più efficace a un’ampia gamma di esigenze tecniche, infatti questa combinazione sarà piuttosto frequente nel corso del campionato. La curva 13 del circuito, leggermente sopraelevata, impone alle monoposto un forte carico verticale che finisce per aumentare notevolmente dell’impronta a terra delle gomme.

La strategia del vincitore 2014: Lewis Hamilton ha vinto un anno fa con una strategia a due pit-stop: soft-medium-medium sull'arco dei 56 giri di gara. Il campione del mondo partì con le soft per passare alle medie al 17° giro, montandone poi un nuovo treno dal 38° alla bandiera a scacchi. La strategia a due soste fu comune ai primi 15 piloti al traguardo. Su 27 giri il turno di gara più lungo su pneumatici medium; 17 giri il numero massimo di fila con gomme soft. Delta cronometrico atteso fra le due mescole: 1,2-1,4 secondi al giro.

Meteo più probabile per la gara: fra 11 e 15 gradi ambiente, cielo abbastanza nuvoloso, 10% di possibilità di pioggia il giorno della gara ma con alta chance di variabilità nel corso del week-end.

Il numero di gara scelto dal Pirelli team: #12, Max Damiani (coordinatore capo degli ingegneri F1 Pirelli). "Il mio numero è il 12, per due ragioni. Portava il 12 la Ferrari 312T di Niki Lauda, che fu la prima macchinina regalatami dai miei genitori, e Niki Lauda resta una delle persone più affascinanti e con la quale è più bello lavorare nel paddock. La seconda ragione è legata al calcio: 12 è il numero che contraddistingue la curva Maratona dello stadio torinese, quella tradizionalmente occupata dai tifosi della mia squadra del cuore, il Torino. Proprio quei tifosi si dice siano il vero 12° uomo in campo.

Chi seguire questa settimana su Twitter: @f1speedreader, l'account personale di uno dei più affascinanti e conosciuti scrittori e commentatori di F1, il canadese Gerald Donaldson. Le sue eccezionali biografie, fra le quali quelle di Juan Manuel Fangio e James Hunt, offrono alcuni stupendi retroscena del passato, utilissimi anche per capire molte cose di oggi. Seguite anche il suo blog su www.f1speedwriter.com.

© riproduzione riservata
pubblicato il 7 / 04 / 2015