

Le Formula 1 del 2017 faranno un salto in avanti prestazionale importante, grazie ad un salto indietro nella larghezza dei pneumatici. Per qualche nostalgico della Formula 1 dei bei tempi passati, il passaggio alle gomme più larghe porterà -nel 2017- qualche tocco di quell'aggressività, di quel look estremo e in un certo senso esotico, che le F1 anni 70 e 80 regalavano insieme a quel loro senso di essere del tutto inguidabili e ingestibili se non da autentici superuomini. E in effetti, con tanta gomma a terra in più al retrotreno e anche sull'asse anteriore, viene da pensare a F1 'monstre': missili terra-terra capaci di assicurare accelerazioni esplosiva e velocità in curva al limite della balistica. Ecco quindi che questa scelta costituirà lo step più importante della rivoluzione tecnica appena approvata per il prossimo anno e per quelli a venire. Una scelta di sintesi fra due indirizzi: il desiderio di ritrovare un simbolismo capace di offrire alle F1 del futuro un aspetto più da sogno, da maggiore emozione visiva; e anche la necessità di gestire, grazie a pneumatici più larghi, le maggiori prestazioni la rivoluzione tecnica porterà.

A parlare di tecnica nel motorsport si rischia sempre di esagerare in un senso o nell'altro: eccesso di tecnicismo o banalizzazione. Ma tentando di tenere una via di mezzo, ecco cosa accadrà ai Gran Premi dal prossimo anno. La F1 è in crisi di spettacolo e il Circus ha deciso di tentare la strada delle maggiori prestazioni. Già quest'anno, terzo dell'era del motore ibrido, le monoposto stanno viaggiando di media fra 2 e 3 secondi al giro più veloci rispetto al 2015. Ora si vuole un altro salto in avanti: le prossime F1 dovranno essere di altri 3-4 secondi più veloci. Per ottenere questo risultato aumenterà il carico aerodinamico: dopo molte discussioni si è arrivati a una scelta tecnica che dovrebbe garantire dal 15 al 20% di carico in più. Avremo quindi monoposto più veloci in curva, mentre saranno forse penalizzate (sempre rispetto a oggi) nella loro velocità massima in rettilineo. E per garantire livelli di aderenza adeguati a fronte di questa accelerazione prevista nelle curve, ecco le gomme più larghe.

✖ Pirelli sta già sperimentando in pista, su monoposto di due o tre anni fa, gomme in misura attuale ma contenenti novità sia di mescola sia di costruzione, rivolte a quello che sarà il risultato 2017. Da inizio agosto -settimana più settimana meno- scenderanno in pista monoposto attuali (o dello scorso anno) equipaggiate dei primi prototipi di pneumatico più largo. E si tratterà di un incremento notevole: da 245 a 305 millimetri la larghezza della gomma slick anteriore, che diventerà quindi larga quasi quanto la posteriore attuale; da 325 a 405 per quella posteriore. Quasi inalterato sarà il diametro totale: da 660 mm a 670, ovvero il diametro attuale della gomma Pirelli F1 in versione rain, ovvero con battistrada scolpito anziché liscio. Sempre lo stesso il calettamento, ovvero il diametro del cerchio: 13 pollici, come da tradizione che rende le F1 qualcosa di unico nel panorama del motorsport mondiale, e al quale la F1 non vuole rinunciare. Questo anche se la Pirelli, in senso

propositivo, aveva già provato in pista con successo pneumatici per cerchio da 18" e sarebbe stata aperta a spingersi verso misure ancora maggiori.

Per intenderci (e sempre senza troppa attenzione al calcolo precisissimo) il pneumatico anteriore aumenterà in larghezza di quasi 25%; il posteriore di oltre 30%. E lo stesso aumento caratterizzerà l'impronta a terra del pneumatico: in larghezza e quindi, per trasmissione aritmetica, anche nell'area di contatto a terra. Da qui l'incremento in aderenza, e quindi in capacità di trasmettere la potenza a terra con ovvio aumento delle prestazioni in curva, in accelerazione e anche in frenata.

Basterà tutto questo per assicurare alla Formula 1 il progresso di spettacolarità che tutti di augurano? E' presto per dirlo. Senza dubbio incideranno anche le potenze sempre in aumento: ormai la barriera degli 800 cavalli è avvicinata quando non superata, e di parecchio nelle brevi fasi di gara in cui si utilizzano i vari boost consentiti dalla tecnologia motoristica. Il traguardo dei 900 cavalli non è lontano e ciò permetterà di rispondere al calo di velocità originato, come si diceva all'inizio, all'incremento del carico aerodinamico e anche al maggiore 'ingombro' aerodinamico dovuto a pneumatici più larghi. Certamente, come detto, il salto in termini di prestazione sarà importante. Un salto in... largo, che metterà i piloti alla prova con velocità medie maggiori, il che metterà più al centro della scena la capacità umana. E questo, nelle corse, è da sempre il metro di riferimento per emozionarsi davanti a certe scene offerte da questo sport meraviglioso.

© riproduzione riservata
pubblicato il 1 / 06 / 2016