

Monza è popolarmente conosciuta come 'il tempio della velocità', essendo il circuito più veloce nel calendario, ma per Pirelli significa soprattutto 'casa'. L'Autodromo Nazionale di Monza si trova a solo mezz'ora di macchina dalla sede milanese del Gruppo e, essendo stato inaugurato nel 1922, è uno dei più antichi circuiti della storia della Formula Uno. L'attuale tracciato di 5,793 km è il risultato di molti cambiamenti, ma la sua fama di pista velocissima resta. Per questo Pirelli ha scelto di portare qui le sue soluzioni più dure: il P Zero Silver hard e il P Zero White medium, la stessa combinazione scelta anche per l'ultimo Gran Premio di Spa, un altro circuito che scarica molta energia sui pneumatici.

A Monza, in particolare, sono tre i settori che impegnano molto le gomme: la prima chicane, caratterizzata da una forte frenata in discesa; la curva Ascari, con i suoi rapidi cambi di direzione; e la famosa Parabolica, un curvone ad ampio raggio che stressa in laterale i pneumatici.

Oltre a queste curve impegnative, Monza ha anche alcuni dei rettilinei più veloci dell'anno in cui le monoposto raggiungono circa 340 chilometri orari, il che significa che le temperature dei pneumatici possono arrivare a picchi di 130 gradi centigradi.

Con velocità medie così elevate, si può ottenere un notevole vantaggio scegliendo il pneumatico giusto: di conseguenza, la strategia giocherà un ruolo particolarmente importante nell'ultima gara europea della stagione 2012.

"Per Pirelli Monza è probabilmente la gara più importante dell'anno", ha dichiarato Paul Hembery, direttore Motorsport di Pirelli. "Per noi, infatti, rappresenta l'occasione di tornare a casa e mostrare alla nostra gente e ai tanti appassionati di Formula Uno le nostre gomme e la nostra tecnologia specializzata. C'è un'atmosfera davvero speciale qui. Non solo, Monza è anche uno dei circuiti più impegnativi per i pneumatici a causa delle elevate velocità e dei notevoli carichi laterali che si scaricano su di essi, secondi solo a Spa. Arrivando qui direttamente dal circuito belga, le squadre non avranno particolari difficoltà con le gomme dure e medie. Le temperature possono essere molto alte in Italia, il che sollecita ulteriormente le gomme, quindi ci aspettiamo due soste ai box. Lo scorso anno la strategia si rivelò essere un ingrediente chiave per il successo su questa pista, e il podio venne deciso solo all'ultimo giro. Ci aspettiamo lo stesso anche quest'anno."

Il collaudatore Pirelli Lucas di Grassi ha aggiunto: "Monza è il circuito più veloce di tutta la stagione, il che è davvero emozionante. E' abbastanza difficile da guidare poichè le monoposto corrono con un carico aerodinamico talmente basso che non sono sempre facili da controllare. Quindi è tutta questione di giusto compromesso tra carico aerodinamico e guidabilità. Devi essere deciso in frenata. Inoltre, i molti rettilinei e curve danno buone opportunità di sorpasso. E' importante gestire le gomme in termini di trazione. Le zone di trazione, infatti, stressano molto i pneumatici e occorre effettuare una buona uscita di

curva per non perdere secondi sul giro. Ci sono alcuni settori del circuito di Monza che scaricano molta energia sulle gomme: uno di questi è la Parabolica. Un altro è la chicane: qui devi attaccare davvero i cordoli e guadagnare così tempo prezioso. Lo scorso anno, abbiamo effettuato alcuni test su questo circuito e le gomme dure e medie funzionano molto bene qui. Sono sicuro che avremo un'altra bella gara."



Note tecniche sui pneumatici:

- Anche se le alte velocità e le curve veloci sono ciò che rendono famosa Monza, non mancano anche frenate brusche che stressano in modo significativo i pneumatici: nella prima chicane, per esempio, la monoposto decelera da 340km/h a 80 km/h in soli 150 metri. A velocità così basse, le gomme devono fornire tutto il grip meccanico per consentire all'auto di affrontare la curva. Le vetture spendono circa il 75% del giro a pieno gas e circa il 15% in frenata.
- Con la più alta velocità media sul giro dell'anno, le monoposto corrono con il più basso carico aerodinamico di tutta la stagione. I Team hanno sviluppato un pacchetto aerodinamico specifico per minimizzare la resistenza. A tal proposito, le squadre hanno anche realizzato un assetto molto basso, anche se questo può portare alcune vetture a toccare con il muso il tracciato durante gli urti.
- Sulla Parabolica, i piloti sopportano un'accelerazione di 3.7g, che stressa molto anche la struttura dello pneumatico. A ciò si aggiungono gli impatti sui cordoli che gli pneumatici subiscono alla chicane. Tuttavia, gli pneumatici sono ben preparati a queste sollecitazioni: durante i test di laboratorio vengono "lanciati" sui cordoli a 260km/h.

© riproduzione riservata
pubblicato il 6 / 09 / 2012