

L'ultimo GP d'Austria fece parte del Mondiale nel 2003 e si corse sul circuito A1 Ring. Undici anni dopo, ecco l'impianto modificato e ora denominato Red Bull Ring, che domenica ospiterà l'8ª gara del campionato iridato. Pirelli scenderà in campo per il terzo GP di fila con i suoi pneumatici soft e supersoft: la stessa scelta delle gare a Montecarlo e in Canada.

Ma il Red Bull Ring è molto diverso dagli ultimi due circuiti. Nonostante i due rettilinei principali, le sue curve, per la maggioranza ad angolo stretto, daranno come risultato velocità medie abbastanza basse. Si vedranno quindi alettoni piuttosto marcati e le F1 dipenderanno - per il grip meccanico - più dalle gomme che dal carico aerodinamico. Una situazione tecnica che, non avendo nessun Team provato il circuito, sarà una specie di salto nel buio per squadre e piloti.

Paul Hembery, Direttore Motorsport Pirelli, ha dichiarato: "Debuttare su un circuito nuovo è sempre emozionante: tutti partono dallo stesso livello, l'obiettivo è capire nel minor tempo possibile i segreti e le caratteristiche del tracciato per essere subito competitivi. I dati sulla tipologia di asfalto e le ricognizioni effettuate dai nostri ingegneri dicono che i due nostri pneumatici a mescola più morbida offriranno il migliore compromesso fra prestazione e grip. Questo su un circuito che vedrà gli ingegneri alla ricerca di elevato carico aerodinamico. Un punto chiave sarà legato al meteo, tradizionalmente imprevedibile nella zona del circuito.

Così come su ogni pista nuova, il lavoro effettuato nelle prove libere sarà estremamente importante. I Team raccoglieranno il numero massimo di informazioni durante le sessioni del venerdì e di sabato mattina, così da farsi un'idea precisa sul comportamento degli pneumatici con diversi assetti e carichi di carburante e decidere quindi la migliore strategia per qualifiche e gara. Le simulazioni suggeriscono che dovrebbe trattarsi di un GP a due pit-stop, ma le condizioni ambientali e l'evoluzione del tracciato ci offriranno un quadro davvero preciso soltanto dopo le prove libere."

Jean Alesi, consulente Pirelli, ha aggiunto: "Spielberg ritorna nel Mondiale, con alcune modifiche dal circuito precedente e che sarà possibile scoprire soltanto nelle prove del venerdì. In generale, la pista non sembra essere cambiata troppo da quella sulla quale si è gareggiato fino al 2003. Il suo tratto saliente è il continuo saliscendi, che ai piloti piace molto. L'aspetto negativo viene dalle numerose frenate in salita, che rendono molto difficili a sorpassi. Del GP d'Austria di una quindicina d'anni fa ricordo un aspetto divertente: i contadini della zona si lamentavano perché il rumore delle F1 disturbava le mucche, che smettevano di produrre latte per circa una settimana. Speriamo che adesso, con il rumore delle monoposto così ridotto, il latte manchi per qualche giorno in meno..."

Il circuito dal punto di vista degli pneumatici:

Il tracciato alterna curve molto lente ad altri punti più rapidi. I dati di trazione e le forze laterali impongono alle gomme uno stress medio-alto, specialmente nelle curve 5 e 6.

Il Red Bull Ring richiede un elevato carico aerodinamico per le monoposto, così da ottenere il massimo grip possibile anche nei punti più lenti. La combinazione fra carico verticale generato dall'aerodinamica e le accelerazioni laterali imposte dalle curve dà origine a un forte stress sulle gomme.

La P Zero Red supersoft è una copertura a mescola definita 'low working range', ovvero assicura massima performance anche a basse temperature. La P Zero Yellow soft ha mescola 'high working range', perfetta per temperature più elevate e condizioni di pista più dure. La scelta degli pneumatici è quindi ideale per Spielberg, dove le temperature ambiente possono variare anche di oltre 20 gradi e con alto rischio di pioggia.

L'asfalto austriaco è generalmente molto liscio, essendo stato rifatto recentemente. Ciò farà sì che le F1 scivoleranno inizialmente di più, specialmente in avvio di weekend. Bisognerà quindi tenere sotto controllo il graining.

Come accennato, le strategie di gara saranno più chiare dopo le prove libere. A livello di previsione, un formato con partenza sulle supersoft e due stint di corsa con le soft sembrerebbe l'opzione più possibile.

La scelta pneumatici da inizio campionato:

	P Zero Red	P Zero Yellow	P Zero White	P Zero Orange
Australia		Soft	Medium	
Malesia			Medium	Hard
Bahrain		Soft	Medium	
Cina		Soft	Medium	
Spagna			Medium	Hard
Monaco	Supersoft	Soft		
Canada	Supersoft	Soft		
Austria	Supersoft	Soft		