

Il prossimo appuntamento con la Formula 1 sarà nel prossimo fine settimana in Bahrain, uno dei tre circuiti sui quali Pirelli non ha ancora corso. A differenza però del Gran premio di Hockenheim in Germania e del Gran premio degli Stati Uniti, all'azienda italiana il circuito di Sakhir non è del tutto sconosciuto, avendo lì effettuato due sessioni di test nel dicembre 2010 e nel gennaio 2011, in vista del suo ritorno in Formula Uno. Il primo test fu però interrotto da una tempesta di sabbia che sporcò il circuito, costringendo la test car a fermarsi: un evento che evidenzia una delle principali caratteristiche del circuito mediorientale, che sorge nel bel mezzo del deserto. La sabbia invade spesso la pista, riducendone il grip, ma è molto difficile predire quando e come questo può avvenire.

Ancora una volta, Pirelli porterà i pneumatici P Zero White medium e P Zero Yellow soft: la stessa combinazione scelta in Australia e in Cina. Tuttavia, le alte temperature ed il grip variabile del Bahrain sottoporranno i pneumatici ad una sfida ancora maggiore rispetto a quelle già affrontate sinora.

“Il circuito del Bahrain pone una serie di sfide tecniche che porteranno al limite le prestazioni delle nostre gomme medie e morbide: si pensi, ad esempio, alle alte temperature che superano i 30 gradi”, ha dichiarato Paul Hembery, Direttore Motorsport Pirelli.

“Durante i passati test abbiamo raccolto alcuni dati sulla pista, ma da allora tanto le gomme quanto le macchine sono cambiate: sarà, dunque, un po' come ripartire da zero. Tuttavia, ci aspettiamo un elevato degrado delle gomme che sicuramente metterà i Team alla prova per quanto riguarda le strategie. Inoltre, poiché il circuito non è stato utilizzato così spesso, prevediamo una costante evoluzione delle condizioni del tracciato nel corso del weekend.”

“La presenza di sabbia in pista - continua Hembery - può rappresentare un problema, in quanto ci vuole del tempo per ripulirla e potrebbe causare del graining. Dunque, la gestione degli pneumatici sarà ancora una volta determinante, anche in Bahrain; in particolare, la trazione posteriore sarà la chiave per una buona qualifica e per un passo di gara decisivo”.

Il circuito di Sakhir tornerà al suo originario disegno di 5,412 chilometri, dopo che nell'ultima gara svoltasi nel 2010 si era scelto di utilizzare il layout chiamato Endurance Circuit che prevedeva l'inserimento di un complesso di curve che portava la lunghezza del tracciato a 6,299 km. Le 15 curve e la larghezza variabile del tracciato offrono molte opportunità di sorpasso. Trazione e frenata costituiscono le sfide principali del circuito, con le monoposto che, nella prima curva, passano da 315km/h a 65km/h in soli 130 metri, in un tempo di tre secondi. Questo scarica sugli pneumatici forze equivalenti a 5G.

La sabbia, inoltre, può rendere la pista molto sporca, soprattutto all'inizio del weekend, quindi è molto importante per i piloti mantenere la giusta traiettoria, in particolare nel

settore veloce ma tortuoso che va dalla curva 4 alla 7.

Il commento del pilota Pedro de la Rosa (HRT): “Il Bahrain International Circuit mette a dura prova gli pneumatici posteriori poiché vi sono molte curve che si affrontano in prima, seconda e terza marcia, dove sono richiesti elevata trazione e grip, con il risultato di sollecitare molto le gomme. Questo lo rende un circuito ideale per svolgere i test sui pneumatici. Proprio qui, quando ero test driver Pirelli, ho effettuato due sessioni di test. E’ stata un’esperienza fantastica e mi sono divertito un sacco, anche perché siamo stati colpiti da una tempesta di sabbia! Ho corso con la pioggia, con la grandine e perfino con la neve, ma non mi era mai capitato di incontrare una tempesta di sabbia: è stato veramente incredibile. La pista è molto impegnativa anche per i freni, poiché la prima, la quarta e l’ultima curva prevedono frenate molto brusche, dove si passa dalla settima alla seconda marcia.

E’ un circuito ideale per i sorpassi con il rettilineo principale lungo un kilometro, ed altri due lunghi rettilinei tra la curva uno e la curva 4 e, nel tratto finale, tra la curva 13 e la curva 14. Anche il DRS sarà molto importante: attivandolo e entrando nella giusta scia, sorpassare non dovrebbe essere un problema. In Bahrain il vento può avere una grande influenza sul comportamento della vettura e sulla frenata, così quando si passa da 320km/h a 70km/h, se si sbaglia di un paio di metri, è molto facile bloccare le ruote anteriori e andar lisci, come spesso avviene nella curva 1. Si deve cercare di ridurre quanto più possibile il camber, in modo da far aderire la maggior parte della superficie della gomma a terra, al fine di ottenere una buona frenata e la giusta trazione. È necessario, inoltre, ridurre il carico aerodinamico a causa del gran numero di rettilinei. Si tratta di un circuito abbastanza standard per quanto riguarda i pit-stop. Mi aspetto una strategia di due soste, considerati i nuovi profili delle gomme Pirelli che consentono di sfruttarle al meglio e considerata la minore usura che caratterizza gli pneumatici quest’anno”.

Il commento del collaudatore Pirelli, Lucas di Grassi: “Quello del Bahrain è un circuito molto difficile per quanto riguarda il consumo delle gomme ed il set-up delle vetture. Ci sono molti rettilinei lunghi dunque è necessario avere il giusto equilibrio, ma contare su una buona trazione è fondamentale per ottenere un buon tempo sul giro. La giusta combinazione tra DRS e gestione delle gomme sarà fondamentale per le qualifiche. In particolare, uscire al meglio dalle curve per affrontare i rettilinei sarà determinante per fare il tempo. Si tratta di un circuito sempre molto imprevedibile in termini di evoluzione della pista. La sabbia è un fattore importante. La presenza di sabbia in pista riduce l’aderenza e fa scivolare la macchina, aumentando il consumo delle gomme”.

© riproduzione riservata

pubblicato il 18 / 04 / 2012