

Con le sue alte temperature e il più alto numero di curve di ogni altro tracciato in calendario, ben 25, il Gran Premio d'Europa, a Valencia, si presenta come il terreno ideale per i pneumatici P Zero White medium e P Zero Yellow soft. Sul terzo circuito stradale consecutivo dell'anno, dove i sorpassi sono notoriamente difficili, questa combinazione mette in evidenza sia le prestazioni sia la durata dei pneumatici. Proprio come a Monaco, le qualifiche saranno cruciali: la velocità del pneumatico morbido sarà determinante per scalare posizioni sulla griglia, mentre la consistenza e la durata della gomma media rappresenteranno un elemento fondamentale per la strategia. Molte delle curve sono veloci e scorrono le une nelle altre; il ridotto spazio di manovra e la relativa vicinanza delle monoposto, in termini di velocità, contribuiscono a rendere difficili i sorpassi. L'ultima sequenza di curve viene affrontata in rapida successione a 290km/h, seguita da un'area di forte frenata nell'ultima curva dove le monoposto passano da 310 a 60km/h in meno di 130 metri. La decelerazione raggiunge il picco massimo di 5,2 g, con un elevato rischio di bloccaggio della ruota, anche se il layout della curva rende comunque difficile il sorpasso. Ciò porrà l'accento sulla strategia, poiché i piloti cercheranno di guadagnare posizioni sia con i pit stop sia in pista.

Lo scorso anno, gli apripista adottarono tutti la stessa strategia: partire con le gomme morbide e fermarsi tre volte prima di completare l'ultimo stint con le gomme medie. Con le vetture vicinissime tra loro, la tattica giusta sarà ancora più importante in questa gara. Come tutti i circuiti cittadini, si assisterà ad un'evoluzione della pista man mano che questa si gommerà nel corso del weekend.

Il Direttore Motorsport Pirelli, Paul Hembery, ha commentato: "Valencia non potrebbe rappresentare contrasto più grande con i circuiti cittadini precedenti: il tracciato è molto veloce e le temperature sono alte, con una notevole energia che si scarica sugli pneumatici. Ad accomunarlo, invece, agli altri è la difficoltà di sorpasso, che rende le qualifiche ancora più importanti. Quindi ci aspettiamo una gara abbastanza lineare, con due o tre soste a seconda della tattica scelta dai Team - anche se lo scorso anno una squadra optò per una strategia ad una sola sosta. Le temperature dovrebbero essere costantemente alte per tutto il weekend, per cui non ci aspettiamo variazioni rilevanti da questo punto di vista. Per questa gara, abbiamo scelto la combinazione di pneumatici soft e medium, che ha dimostrato di essere un perfetto compromesso tra prestazioni e durata, consentendo ai piloti di sfruttare la velocità di cui hanno bisogno, traendo però vantaggio, anche, dai lunghi stint di gara."

Note tecniche sui pneumatici:

- I freni sono molto sollecitati a Valencia, in alcuni punti si passa da 300 a 60 km/h. Questo

impegna, in particolare, gli pneumatici anteriori, soggetti a due forze diverse: devono rallentare la monoposto e, al contempo, garantire una buona entrata in curva. Tuttavia è la trazione più che la frenata a rappresentare la più grande forza longitudinale su questo circuito.

- Uno dei fattori chiave a Valencia, con le sue 25 curve, è garantire alle vetture una buona entrata in curva, elemento che deve essere considerato già nella fase di set up della vettura. Se una sospensione rigida è ideale per questo, al tempo stesso una sospensione sufficientemente morbida è però necessaria per assicurare un buon livello di grip meccanico nelle curve lente. Come al solito, si tratta di un delicato compromesso.
- L'asfalto sulla pista di Valencia non è particolarmente abrasivo: infatti, è molto scivoloso all'inizio del fine settimana. Tuttavia, la trazione costante richiesta significa anche che gli pneumatici posteriori lavorano duramente e le squadre dovranno tenere d'occhio l'usura in questo settore.

© riproduzione riservata
pubblicato il 19 / 06 / 2012