

Quest'anno Pirelli porta al GP del Giappone le P Zero Silver hard e le P Zero Yellow soft. Un cambiamento rispetto allo scorso anno quando in pista scesero gomme medie e soft. In ogni caso, le mescole attuali sono più morbide rispetto alle soluzioni della passata stagione e offrono, come abbiamo potuto vedere negli scorsi Gran Premi, maggiori performance. Questo dato non si è, però, sempre tradotto in un miglioramento dei tempi sul giro, a causa delle nuove regole tecniche che hanno rallentato leggermente le monoposto e le hanno avvicinate tra loro da un punto di vista della velocità. Gli stessi pneumatici raggiungono picchi prestazionali per un tempo più prolungato e Suzuka è uno dei circuiti che impegna maggiormente le gomme.

Al pari di Barcellona, su questa pista si registrano i più elevati carichi di energia per gli pneumatici P Zero, principalmente per la presenza di un gran numero di curvoni veloci come la 130R e la Spoon. La 130R è la curva più veloce dell'intero campionato con i suoi 310 km orari in settima marcia, dove le gomme sono soggette a tre forze simultanee: carico aerodinamico, tenuta in curva e accelerazione. Qui si raggiunge una forza laterale di 3,1 g - che non rappresenta, comunque, il valore massimo poiché la 130R è una curva aperta. Mentre è nella curva 7, la Dunlop, che l'energia laterale raggiunge 3,4 g. Proprio per tali sollecitazioni meccaniche e termiche, non è insolito che la temperatura delle gomme possa superare i 110 gradi centigradi.

Le condizioni metereologiche possono rappresentare un problema in Giappone: in passato le qualifiche sono state addirittura posticipate alla domenica mattina a causa di piogge molto forti: per questo, Pirelli porterà a Suzuka anche le intermedie Cinturato Green e le Cinturato Blue da bagnato.

Paul Hembery, direttore Motorsport Pirelli, ha commentato: "Suzuka è uno degli appuntamenti più impegnativi dell'intero calendario di Formula Uno per Pirelli. E lo è non solo dal punto di vista tecnico ma anche per la sua atmosfera unica. I fan giapponesi sono tra i più entusiasti e ci accolgono sempre con molto calore. Dal layout del circuito deriva, invece, la sfida tecnica: Suzuka è una pista classica per i piloti, per certi versi simile a Spa e Monza proprio per la presenza di alcune delle curve più affascinanti in calendario: curve impegnative che non consentono il più piccolo margine di errore. Sebbene a prima vista le mescole che porteremo quest'anno in Giappone possono sembrare troppo dure, non lo sono affatto. Nonostante le sollecitazioni su battistrada e struttura, le mescole portate sono perfettamente in grado di resistere alle forze importanti cui sono sottoposte, giro dopo giro. Saltare la soluzione intermedia tra le due mescole dovrebbe anche aumentare le opportunità di diversificare le strategie che, come già sperimentato nel corso del Campionato, possono dar vita a vittorie memorabili, o consentire a piloti partiti da posizioni sfavorevoli di ottenere ottimi risultati. L'anno scorso il Campionato piloti si è deciso in Giappone, ma la forte

competitività cui abbiamo assistito indica che siamo ancora lontano dal poter immaginare a chi verrà assegnato il titolo. Questo ci farà stare con il fiato sospeso fino alla fine”.

Note tecniche sui pneumatici

- Mentre la lunga successione di curve scarica molta energia sui pneumatici, la natura scorrevole della pista fa sì che questo tracciato presenti la minore richiesta di trazione dell'anno. L'unica sezione in cui ai pneumatici è richiesto di fornire trazione integrale è tra l'uscita della curva 11 e la chicane finale. Anche l'impegno nelle frenate è relativamente basso.
- Il pneumatico anteriore destro ha un compito particolarmente difficile in Giappone: nella curva 130R, ad esempio, su di esso si scarica l'equivalente di 800 kg di carico aerodinamico - alla massima velocità.
- Alti livelli di stress sui pneumatici possono dar luogo a blistering se il set-up della macchina non è quello corretto. Questo fenomeno è il risultato di un accumulo di calore localizzato, in particolare sulla spalla dello pneumatico, quando si flette. Se non si interviene, riducendo le pressioni sullo pneumatico, parti del battistrada si possono staccare e questo incide ovviamente sulle prestazioni.

© riproduzione riservata
pubblicato il 2 / 10 / 2012