

A distanza di una settimana dal Gran premio di Gran Bretagna che si è corso a Silverstone, Pirelli si sposta verso un altro luogo mitico del motorsport: Nurburgring in Germania. Gli pneumatici scelti sono il P Zero White medium e il P Zero Yellow soft: una combinazione che non scendeva in pista dal Gran premio di Cina dell'aprile scorso.

In Germania Pirelli porterà pneumatici con la cintura in Kevlar per il posteriore, sia per la mescola morbida sia per la media, gli stessi pneumatici che sono già stati testati nelle sessioni di prove libere del venerdì del Gran premio di Canada. La scelta consegue una serie di problemi agli pneumatici che si sono verificati durante il Gran premio britannico e che, come ha stabilito Pirelli dopo analisi dettagliate, sono stati causati da una combinazione di fattori quali: l'inversione delle posteriori, la bassa pressione degli pneumatici, camber elevati e cordoli alti. Sebbene le gomme Pirelli 2013 per la F1 siano assolutamente sicure - se usate nel modo corretto -, il produttore di pneumatici preferisce portare al Nurburgring posteriori con la cintura in Kevlar, poiché sono gomme di più facile gestione.

"Sorprendentemente, il Nurburgring è uno di quei circuiti che conosciamo meno - spiega Paul Hembery, responsabile Motorsport Pirelli - poiché vi abbiamo corso soltanto una volta da quando siamo tornati in F1; ma siamo certi che la combinazione medium e soft sia il miglior compromesso tra prestazioni e durata. In realtà sono le stesse mescole che abbiamo scelto per questo tracciato nel 2011, ma le gomme attuali sono più morbide e più veloci, quindi ci aspettiamo una gara più veloce con una media di tre pit stop per la maggior parte dei piloti. Complessivamente, il Nurburgring non è un circuito particolarmente impegnativo per gli pneumatici, ma per la gestione gomme occorre tenere in considerazione alcune sue peculiarità, come i cordoli delle chicane. È atteso un divario di 0,8-1,0 secondi tra le due mescole, che dovrebbe rendere le strategie molto versatili. Solo per questa gara e dopo gli incidenti che si sono verificati nel Gran premio di Silverstone, porteremo pneumatici posteriori con la cintura in Kevlar. Anche se la gomma ad alte prestazioni 2013, con cintura in acciaio, è assolutamente sicura se usata correttamente, la versione con la cintura in Kevlar è più facile da gestire e, fino a che non ci sarà un sistema che ci permetterà di far rispettare le specifiche degli pneumatici - come la pressione o il camber -, preferiamo portare pneumatici meno sofisticati, poiché l'utilizzo non corretto delle gomme è stato tra i fattori che hanno contribuito alle rotture di Silverstone. Dal Gran premio di Ungheria in poi ci sarà una nuova gamma completa di pneumatici, che combina le caratteristiche delle gomme 2012 con il miglioramento delle prestazioni della versione 2013".

Costruito accanto al leggendario Nordschleife, il moderno Nurburgring è un circuito veloce e scorrevole in gran parte composto da curve di medie velocità, unite a una sezione tecnica. Una delle grandi variabili sarà, ancora una volta, il meteo, il che renderà una scelta versatile degli pneumatici essenziale per far fronte a una potenziale gamma di temperature differenti.

Nurburgring presenta una serie di cambi di direzione abbastanza veloci. Questo accresce il carico laterale sugli pneumatici e comporta, di conseguenza, un aumento della temperatura. Più che trazione e la frenata che, nel complesso, sono alquanto limitate, è questa la causa principale dell'usura e del degrado degli pneumatici su questo circuito. Le piogge frequenti della zona fanno sì che la pista sia spesso più verde di quanto non siano altri circuiti, in particolar modo all'inizio del fine settimana quando l'umidità lava via la gomma depositata sull'asfalto: più la pista è gommata più aumenta il grip e diminuisce l'usura.

Senza i dati dello scorso anno, il lavoro dei team durante le prove libere sarà particolarmente importante per valutare come l'ultima versione delle gomme 2013 reagisce alle temperature diverse e a differenti carichi di benzina. Le informazioni raccolte il venerdì, e poi confermate nella sessione di prove libere del sabato mattina, servono essenzialmente per decidere la strategia delle qualifiche e di gara.



© riproduzione riservata
pubblicato il 4 / 07 / 2013