

In attesa di saperne di più in merito alle decisioni relative alla fornitura di pneumatici per la stagione 2014, Pirelli ha diramato le decisioni in merito alle mescole scelte per il weekend. Per la gara di casa, a Monza, Pirelli ha scelto di portare gli pneumatici P Zero Orange hard e P Zero White medium: la stessa combinazione vista a Spa, per il Gran premio del Belgio. Ma, se a Spa è soprattutto la forza laterale ad interessare gli pneumatici, a Monza sono l'energia longitudinale e gli elevati livelli di grip meccanico ad impegnare invece le coperture. Considerato che il set-up deve essere un compromesso tra le sezioni lente e quelle veloci del circuito, le gomme giocheranno a Monza un ruolo cruciale, con diverse opportunità di strategia. Il circuito risale al 1922, è qui che Pirelli ha ottenuto la sua prima vittoria in un Gran premio, quando Gastone Brilli Peri ottenne il titolo nel 1925, alla guida di un'Alfa Romeo. Dopo aver cambiato aspetto molte volte nel corso degli anni, il circuito moderno è molto diverso dall'originale.

Circa il 75% del giro a Monza è speso a tutto gas; ci sono anche alcune aree di forte frenata, che sollecitano in modo altrettanto pesante le gomme. Nell'approcciare la prima chicane, le monoposto frenano da 340 a 80 kmh in soli 150 metri. C'è un'alternanza di rettilinei e curve molto veloci. Nella Parabolica si arriva a 3.7g: forza trasmessa anche attraverso le gomme. Tre i settori che impegnano molto le gomme: prima chicane, con forte frenata; variante Ascari, con rapidi cambi di direzione; Parabolica, curvone ad ampio raggio che stressa lateralmente gli pneumatici. A Monza la velocità di punta sul rettilineo può raggiungere i 340 kmh, a seconda del set-up. La forza risultante può riscaldare lo pneumatico fino a 130 gradi centigradi: il picco di temperatura dell'intera stagione. I primi due piloti a podio, lo scorso anno, (Hamilton e Perez) usarono una strategia ad una sola sosta, con Perez che era partito dal 13° posto sulla griglia. Hamilton iniziò con la media per poi passare alla hard, scelta inversa invece per Perez. Il pilota più alto in classifica ad usare una strategia a due soste fu Michael Schumacher, arrivato poi sesto. Le squadre utilizzano un pacchetto aerodinamico specifico per Monza, in genere con i più bassi livelli di carico aerodinamico dell'anno. Ciò pone l'accento sul grip meccanico piuttosto che su quello aerodinamico.

Paul Hembery: "Monza è la nostra gara di casa, a solo mezz'ora di distanza dalla nostra sede di Milano. E' facile capire perché si parla di "tempio della velocità": è, infatti, il tracciato più veloce della stagione, ed i lunghi rettilinei e le curve veloci scaricano molta energia sulle gomme. Ciò significa che l'overheating ed il blistering possono diventare un problema se non controllati. Quindi, una corretta gestione degli pneumatici può avere un effetto molto importante sulla gara e sulla strategia: è una cosa che i Team dovranno valutare durante le prove libere di venerdì. Qui vengono messe alla prova non solo le prestazioni degli pneumatici ma anche la durata, in quanto ci sono molti impatti ad alta velocità con i cordoli, altro aspetto importante di una delle gare più popolari dell'anno."

Jean Alesi: "Amo Monza, ho dei ricordi fantastici di questo circuito. Sono stato due volte in pole e sono stato in testa per molti giri, dovendo retrocedere solo per problemi meccanici. Dal punto di vista delle gomme, è una gara molto impegnativa, con il giro più veloce dell'anno, è quindi naturale portare le mescole più dure. Le vetture corrono con basso carico aerodinamico, in modo da poter scivolare un bel po' nelle curve: gestire questo aspetto sarà una delle chiavi per ottenere il meglio dalle gomme. Un altro aspetto importante a Monza è avere la giusta pressione degli pneumatici: bisogna evitare che sia troppo bassa, soprattutto per i cordoli che vengono colpiti ad alte velocità. L'atmosfera che si respira a Monza è bellissima, i tifosi sono davvero entusiasti, è davvero speciale".



© riproduzione riservata
pubblicato il 3 / 09 / 2013