

La Formula Uno torna sull'epico circuito di Suzuka in Giappone dove, per far fronte agli elevati livelli di energia scaricati, scenderanno in pista le due mescole più dure della gamma Pirelli: il P Zero Orange hard e il P Zero White medium, la stessa combinazione vista l'ultima volta a Monza. La superficie della pista di Suzuka è abbastanza abrasiva, per cui l'usura e il degrado potranno essere alti. Al momento le previsioni suggeriscono temperature fresche, condizione non insolita per il Giappone in questo periodo dell'anno. Non di rado, in passato, ci sono state gare bagnate a Suzuka.

Paul Hembery, direttore Motorsport Pirelli: "Il Giappone è uno degli highlights del calendario, non solo per noi ma per tutta la Formula Uno. I tifosi sono meravigliosi, pieni di entusiasmo e competenza. Suzuka è un vero e proprio circuito per piloti: rappresenta una sfida considerevole per le gomme, con alcuni dei più elevati carichi di energia laterale dell'anno. Per questo, ci aspettiamo dai due ai tre pit stop e la gestione degli pneumatici costituirà una parte fondamentale della gara. Ovviamente, potremo dire qualcosa in più dopo le prove libere. E' una pista dove spesso sul pneumatico si trovano ad agire diverse forze contemporaneamente e i cambiamenti di quest'anno, con una maggiore coppia e un ridotto carico aerodinamico delle vetture, richiedono un maggiore grip meccanico. Se un pneumatico va bene a Suzuka, può funzionare bene quasi ovunque".

Jean Alesi, consulente tecnico Pirelli: "Suzuka è un circuito meraviglioso per un pilota. E' molto tecnico: direi che la 130R è una delle curve più impegnative di tutto l'anno, richiede il giusto set-up e una monoposto assolutamente piantata a terra. Anche le Esse dietro i box sono estremamente impegnative: se si commette un solo errore qui, interrompendo l'intera sequenza, si perde molto tempo. Ho corso molte volte a Suzuka con la pioggia: in queste situazioni, la visibilità è estremamente bassa. Si assiste, inoltre, ad una notevole evoluzione della pista nel corso del weekend. Anche la superficie è molto abrasiva e, all'inizio del weekend, "verde"; i piloti devono però prestare molta attenzione ai cambiamenti della pista e reagire ad essi".

Il circuito del Giappone è caratterizzato da elevati carichi di energia laterale, combinati con un basso impegno longitudinale. La curva 15, nota come 130R, viene presa a velocità superiori ai 300km/h. Questo pone un carico permanente sulle gomme, sottoponendole (insieme con il pilota) a massicce forze g. In particolare, è la gomma anteriore sinistra ad essere molto sollecitata a Suzuka.

Il P Zero White medium è un pneumatico "low working range", in grado di raggiungere prestazioni ottimali anche a basse temperature. Il P Zero Orange hard, invece, è un pneumatico "high working range", adatto a temperature più elevate. Basse temperature sono attese per il Gran Premio del Giappone di quest'anno, con possibilità di pioggia.

L'asfalto di Suzuka è piuttosto abrasivo ma vi è un elevato grado di evoluzione pista. Scegliere il giusto set-up è essenziale per poter mantenere la traiettoria ottimale.

Potrebbero esserci fenomeni di graining: soprattutto nelle prime fasi del fine settimana quando la pista è "verde". La strategia vincente lo scorso anno è stata di due soste: la Red Bull di Sebastian Vettel si fermò al 14° e al 37° giro. Il tedesco iniziò con le medium e completò i suoi ultimi due stint con le gomme dure.

Maggiori informazioni su Suzuka e sui pneumatici sono contenute nel nuovo video in animazione 3D prodotto da Pirelli.

[youtube [http://www.youtube.com/watch?v=Wa2dT1c\\_4Lo](http://www.youtube.com/watch?v=Wa2dT1c_4Lo)]

© riproduzione riservata  
pubblicato il 2 / 10 / 2014