

Il Circuito delle Americhe, in Texas, è uno dei tracciati più recenti della Formula Uno, essendo stato inaugurato solo nel 2012. Per la prima volta, Pirelli ha deciso di portare qui le mescole medie e morbide (negli anni scorsi aveva portato mescole hard e medie). Questa scelta versatile per il 2014 mira a far fronte alle diverse richieste della pista, caratterizzata da tre lunghi rettilinei e da numerose curve tecniche. Tra queste, la curva 1 - un tornante a raggio costante che scarica molta energia sulle gomme - ed altre curve con veloci cambi di direzione, che ricordano un po' Silverstone o Suzuka. Con le sue 20 curve e diverse variazioni altimetriche, Austin è un tracciato davvero impegnativo: si pensi, ad esempio, alla staccata in salita dopo lo start che rende difficile trovare il giusto punto di frenata. Questi elementi lo rendono un circuito davvero emozionante, amato sia dai piloti sia dagli spettatori.

Dopo gli Stati Uniti le squadre si sposteranno direttamente in Brasile per gareggiare il 9 novembre a Interlagos, circuito per il quale è stata fatta la stessa scelta di mescole: media e soft.

Paul Hembery, direttore Motorsport Pirelli: "L'America è un mercato chiave per Pirelli. Quindi siamo davvero felici di tornare a Austin che, oltre ad essere una grande città, è anche un posto fantastico per gareggiare. La pista ha ormai tre anni, per cui dovrebbe offrire teoricamente una maggiore aderenza rispetto agli anni precedenti. Con le gomme medie e soft ci aspettiamo due soste, ma dovremo aspettare le prove libere per confermare le nostre previsioni. Molto dipenderà dalle condizioni atmosferiche. Anche se la gara si svolge nel mese di novembre, sono attese condizioni calde ma variabili: il degrado termico sarà, quindi, un fattore importante. Quanto questo influenzerà il degrado generale e l'usura, e quindi la strategia di gara, alla luce anche della nuova generazione di vetture di quest'anno, lo scopriremo solo lì. Negli anni scorsi si è rivelata sempre vincente una strategia ad una sosta, anche perché la gara arriva relativamente tardi nella stagione, quando ormai la maggior parte delle squadre ha capito come ottenere il massimo dalle gomme".

Jean Alesi, consulente tecnico Pirelli: "Quello di Austin è soprattutto un circuito eccitante per i piloti. La frenata al termine della salita dopo i box e il suo tornantino a sinistra offrono possibilità di attacco. Anche le 'esse' che seguono consentono linee diverse e possibilità di inventarsi qualcosa nell'ottica dell'attacco a un concorrente. E' un tracciato non noioso: le possibilità per superare ci sono e questo è un dato tecnico che già di per sé è garanzia di Gran Premi interessanti. Ad Austin c'è poi da tenere presente un altro dato tecnico importante: la notevole variazione di temperatura che vi si può incontrare. Negli anni passati, al mattino presto ha fatto anche parecchio freddo; ma con il sole si può arrivare all'ora delle qualifiche con molto caldo in pista. Questo può rendere complesso individuare

la finestra ideale di utilizzo del pneumatico: una sfida, per team e piloti, che si aggiunge alle tante già presenti su ogni circuito”.

I tre lunghi rettilinei tendono a far raffreddare le gomme, rendendo critiche le aree di frenata. Questo ha degli effetti anche sull'ingresso nelle curve veloci, in quanto le mescole devono tornare in temperatura molte velocemente.

Il P Zero White medium è un pneumatico “low working range”, in grado di raggiungere prestazioni ottimali anche a basse temperature. Il P Zero Yellow soft, invece, è un pneumatico “high working range”, adatto a temperature più elevate.

Nel corso del Gran Premio degli Stati Uniti dello scorso anno abbiamo assistito ad un'ampia varietà di temperature: dai 18 ai 37 gradi centigradi. La combinazione di rettilinei e curve richiede un buon compromesso in termini di carico aerodinamico, ponendo un forte accento sul grip meccanico degli pneumatici. Oltre alla lunga curva 1 e ai veloci cambi di direzione della prima parte del giro, anche la curva 11 è molto impegnativa per le gomme. I piloti cominciano a frenare quando le monoposto entrano in curva, determinando un' irregolare distribuzione di carichi sulle coperture.

La strategia vincente dello scorso anno fu a una sosta: Sebastian Vettel, Reb Bull, partì con le mescole medium per poi montare le hard al 27° giro. I primi 12 piloti effettuarono una sola sosta.

Maggiori informazioni sul circuito delle Americhe e sui pneumatici sono contenute nel nuovo video in animazione 3D prodotto da Pirelli e disponibile sul nostro canale Youtube

[youtube <http://www.youtube.com/watch?v=y667E5eCTPU>]

© riproduzione riservata
pubblicato il 29 / 10 / 2014