Comunicato Stampa

09 OTTOBRE, 2013

Anteprima Renault Sport F1 del Gran Premio del Giappone

Rémi Taffin, Direttore Prestazioni di Pista di Renault Sport F1, commenta il circuito di Suzuka e l'impegno di Renault in vista del GP del Giappone

In questo circuito si alternano sezioni veloci, curve ampie, "esse" e tornanti. Non a caso Suzuka è una delle prove più impegnative dell'anno per i motori di F1. Il suo tracciato a forma di "otto" racchiude tutti i tipi immaginabili di curve.

Si comincia con la sezione compresa fra la prima curva e la Spoon, che assomiglia alla maggior parte delle curve. Il motore deve essere reattivo, con una curva di potenza omogenea, e rispondere con generosità alle richieste di coppia del pilota. Per ottenere questo risultato gli ingegneri lavorano sul passaggio dai quattro agli otto cilindri, iniettando benzina nel preciso istante in cui serve la coppia. Se l'erogazione di coppia è corretta, il pilota riesce a evitare pattinamenti in caso di scarsa aderenza.

Il 90% della seconda parte, dall'uscita della Spoon al termine del rettilineo dei box, si percorre alla velocità massima. Siamo molto attenti alla scelta dei punti di innesto delle marce, cercando il miglior compromesso fra la velocità di punta e le svolte più lente della prima sezione del circuito. La sfida è ulteriormente aggravata dalle condizioni meteo, che spesso sono instabili a Suzuka. La direzione del vento può cambiare da un giorno all'altro e questo parametro è molto importante nella scelta dei rapporti del cambio. Con il vento in coda, il motore passa più tempo al limite; viceversa, se il vento è frontale, diminuisce la velocità massima. Entrambe le situazioni possono mettere in seria difficoltà il pilota in fondo ai rettilinei.

È uno dei più bei circuiti agonistici della stagione e l'adrenalina sarà alle stelle, soprattutto dopo il nostro triplice podio in Corea e per il momento d'oro di Sebastian Vettel, a un passo dalla conquista del Mondiale Piloti. In questo autodromo, in passato, siamo andati molto forte e ci torniamo con la voglia di portare a casa un altro buon risultato.

Statistiche del circuito di Suzuka

Lunghezza (km)	Velocità media (km/h)	Velocità massima (km/h)	% di giro alla massima accelerazione	Consumo di carburante per giro (kg)	Consumo di carburante (l/100 km)
5,807	216	319	62	2,7	67

Circuito di Suzuka: tre sezioni in dettaglio

Le "esse" (curve da 3 a 7)

Questa sequenza velocissima è formata da una successione di curve che obbliga le auto a bruschi cambi di direzione. I piloti entrano in curva 3 a 245 km/h e mantengono questa velocità fino all'uscita delle "esse". I repentini cambi di direzione sottopongono a grandi forze centrifughe il circuito di lubrificazione e i componenti interni del motore, spingendo il carburante e l'olio contro le pareti dei serbatoi, con il rischio di compromettere la corretta alimentazione delle pompe. Gli ingegneri devono verificare regolarmente i livelli minimi. Cruciale è anche la scelta dei rapporti, dato che i piloti passano circa quindici secondi in quarta o in quinta in questa porzione di circuito.

Spoon (le curve "a cucchiaio" 13 e 14)

Ecco un altro classico di Suzuka. Le auto si immettono nella curva 13 a circa 180 km/h, scalano e poi accelerano brevemente all'ingresso della 14. Frenano ancora per ridurre la velocità a 140 km/h. Per affrontare al meglio questo tratto è essenziale trovare un buon ritmo. Troppa aggressività sull'acceleratore e i piloti perdono tempo nella curva 14 e ne pagano le conseguenze nella 130R. Se accelerano troppo tardi, invece, sprecano decimi preziosi fra l'imbocco e il punto di corda. La sfida consiste a dare alle auto la coppia necessaria nel momento in cui ne hanno bisogno.

130R

La 130R è un curvone veloce considerato alla stregua di un rettifilo dai motoristi, perché il pilota la percorre a tavoletta. Questo lungo "rettilineo" è un'interminabile sezione di 1250 metri che parte dall'uscita della Spoon. Si affronta a quasi 310 km/h e sottopone piloti e monoposto a elevate forze centrifughe. In uscita i piloti frenano per scendere al di sotto dei 100 km/h ed entrare nella chicane che precede il rettilineo dei box. Gli ingegneri devono elaborare dei motori prestanti, che contribuiscano all'azione frenante e alla stabilità del retrotreno in questo incredibile passaggio.

Per Maggiori Informazioni:

Gabriella Favuzza
Corporate Communication Manager
+39 06 4156486
gabriella.favuzza@renault.it