

Comunicato Stampa

23 OTTOBRE, 2013

Anteprima Renault Sport F1 del Gran Premio d'India

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

Il circuito di Buddh è uno dei più interessanti per i motoristi in quanto riunisce all'interno del medesimo tracciato diverse sfide ben distinte. Ci sono momenti di massima accelerazione, come sul rettilineo di ritorno, che richiedono una notevole potenza massima, ma ci sono anche tratti più tecnici, come la curva 1 o l'ultima porzione. Inoltre, ci sono diverse curve in cui occorre fornire una coppia sostenuta ai regimi medi. È sempre difficile trovare un buon compromesso tra l'esigenza di potenza e l'agilità a regimi bassi e medi.

Vanno presi in considerazione anche fattori esterni: la superficie della pista è generalmente molto scivolosa all'inizio del weekend. Nonostante venga pulita al termine di una sessione, nel corso della notte si ricopre di polvere proveniente dai campi circostanti. Per aumentare la tenuta, possiamo dare al pilota sequenze di coppia meno aggressive, anche se prendendo la curva a una velocità inferiore l'auto perde un po' di mordente all'uscita. In questo modo, riusciamo anche a limitare l'usura degli pneumatici.

Non vediamo l'ora di andare in India. Nelle ultime due corse abbiamo registrato un'incredibile serie di successi, conquistando la nostra duecentonovesima pole position – un record per i motoristi di F1 – e due podi consecutivi per la prima volta dal 1996. Ora siamo concentrati sul presente e sul fatto che abbiamo ancora due titoli da vincere e quattro Gran premi da correre. Faremo il possibile per aiutare i nostri partner a realizzare i loro obiettivi nei due campionati.

Statistiche del circuito di Buddh

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)
5,125	204	314	65	2,35	66

Autodromo di Buddh: tre tratti nel dettaglio

Curva 1

Dopo il rettilineo della partenza, il tracciato prosegue in pendenza verso la curva 1 prima di risalire verso la 3. Questo dislivello produce una potente forza in senso verticale che spinge il pilota e l'auto verso il suolo. Anche i fluidi sono spinti contro il fondo dei serbatoi e il loro prelievo può essere difficoltoso.

Rettilineo di ritorno (tra le curve 3 e 4)

Il circuito di Buddh è composto da tre rettilinei: quello di fronte ai box, quello che collega le curve 3 e 4 e quello che conduce il tracciato fino alla curva 5. La seconda curva da 1200 metri è la più lunga. Il motore funziona alla massima accelerazione per oltre 15 secondi. È interessante notare che questo rettilineo comincia con una discesa e risale nella seconda metà. Tale conformazione influenza sulla scelta delle marce, che devono essere selezionate tenendo conto del rilievo.

Curve 10 e 11

La seconda parte del circuito è molto più sinuosa, spostando l'enfasi dalla potenza allo stato puro all'agilità. Le curve 10 e 11, che insieme formano un profilo simile a quello della Spoon Curve del circuito di Suzuka, sono particolarmente impegnative. I piloti devono giocare con il pedale dell'acceleratore per un periodo piuttosto prolungato per portare l'auto al limite. Anche i sistemi di lubrificazione e alimentazione vengono portati al limite sotto l'effetto della forza centrifuga.

Per Maggiori Informazioni:

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