Comunicato Stampa

26 GIUGNO, 2013

ANTEPRIMA RENAULT SPORT F1 DEL GRAN PREMIO DI GRAN BRETAGNA

Rémi Taffin, Direttore Prestazioni di Pista di Renault Sport F1, commenta il circuito di Silverstone l'impegno di Renault in vista del GP di Gran Bretagna

Anche con l'aggiunta della nuova Loop lenta, il tracciato di Silverstone rimane uno dei più difficili sul calendario per il motore. Poco più del 60% del giro viene percorso alla massima accelerazione e la velocità media è ben oltre i 200 km/h. Le numerose curve veloci mettono a dura prova l'RS27, in particolare la sequenza Maggots-Beckett-Chapel, dove le velocità medie si aggirano attorno ai 250 km/h senza mai scendere al di sotto dei 190 km/h. Le velocità e i cambi di direzione sottopongono le vetture a ingenti forze laterali, pertanto i sistemi di alimentazione e lubrificazione devono essere resistenti dato che i liquidi vengono spinti da un lato all'altro. Un'attenzione particolare viene dedicata al circuito dell'olio e al collettore del carburante, specialmente verso la fine della gara, per evitare un'avaria del motore.

Data la presenza sul tracciato di quattro rettilinei, tutti gli sforzi sono volti a garantire i giusti rapporti ai regimi più alti per ottenere un'accelerazione potente e una potenza immediata. L'Hangar Straight è il rettilineo più lungo, con 875 m e picchi di 310 km/h, quindi è importante raggiungere la massima velocità appena prima della zona di frenata per la Stowe, una curva verso destra da affrontare in 4^{a}. Tuttavia, le note condizioni atmosferiche inglesi possono influire sulla scelta del rapporto, in quanto la direzione del vento può cambiare rapidamente, aumentando o diminuendo gli intervalli di tempo alla massima velocità.

Oltre alle curve veloci, dobbiamo tenere in considerazione anche le curve più lente, come la Club e la nuova Loop, che riducono la velocità media e richiedono guidabilità e risposta ai bassi regimi. Serve un compromesso per fare bene, ma la flessibilità dell'RS27 dà il meglio su questo tipo di circuiti.

Avendo tutti i nostri team la propria sede nel Regno Unito, è come competere ancora una volta in casa. Per questo faremo tutto il possibile affinché ciascuno dia il massimo di fronte al proprio pubblico.

Statistiche del circuito di Silverstone

Lunghezza (km)	Velocità media (km/h)	Velocità massima (km/h)	% di giro alla massima accelerazione	Consumo di carburante per giro (kg)	Consumo carburante (l/100 km)
5,891	217	309	61	2,55	62

Circuito di Silverstone: tre curve in dettaglio

The Loop

Questa stretta curva verso sinistra venne aggiunta durante la revisione del tracciato in vista del Gran Premio di Gran Bretagna del 2010. Preceduta dalla Village, una curva lenta verso destra affrontata in 2^{a} a circa 110 km/h, la Loop è la curva più lenta del circuito. Ingranando la 2^{a}, i piloti rallentano fino a raggiungere una velocità compresa tra 85 e 90 km/h per superare questo insidioso tornante. Una buona uscita è fondamentale perché porta direttamente alla curva Aintree – una curva che si affronta velocemente sull'asciutto – e poi al successivo Wellington Straight. In questo punto della pista, il compito principale del team di ingegneri è quello di erogare l'esatta coppia richiesta dal pilota per permettergli di controllare lo slittamento delle ruote e ottimizzare la trazione disponibile. Il vincitore dello scorso

anno, Mark Webber, seppe sfruttare al meglio la situazione, percorrendo il rettilineo del Wellington Straight affiancato a Fernando Alonso, prima di attaccarlo dall'esterno all'entrata della Brooklands.

Copse

Molto si è scritto, e a ragione, riguardo al complesso delle curve Maggots e Becketts, ma la Copse, la curva verso destra che le precede, è altrettanto emozionante. Con una velocità di 265 km/h è la seconda curva più veloce del circuito dopo la Maggots, dove la velocità raggiunge il picco massimo. I piloti sopraggiungono a circa 300 km/h in 7^{a}, talvolta scalando in 6^{a} per via dell'entrata cieca, sfiorando appena il freno per evitare di alterare l'equilibrio della monoposto, immediatamente prima di spingere a fondo sull'acceleratore all'uscita dalla curva. Il tempo che intercorre dal momento in cui il pilota stacca il piede dall'acceleratore al momento in cui dà nuovamente gas è poco meno di un secondo. La sfida degli ingegneri Renault è pertanto quella di consentire al motore di funzionare efficacemente come interruttore, passando dallo stato "fully off" allo stato "fully on" quasi istantaneamente.

Vale

La curva Vale è l'ultimo grande punto di rallentamento del tracciato, dove i piloti tentano in genere di sfruttare al massimo le zone di frenata per guadagnare un ultimo decimo extra durante le qualifiche. Contrariamente alla Loop, i piloti affronta la Vale ad alta velocità, generalmente attorno ai 275-280 km/h. Un intervento energico sul freno potrebbe bloccare le ruote posteriori, compromettendo l'entrata e, di conseguenza, l'uscita dalla curva. Una penalizzazione che accompagnerebbe i piloti fino alla Club, la curva verso destra di 180° che immette sul rettilineo di partenza. Una curva eseguita correttamente permette al pilota di guadagnare un decimo, mentre un errore può fargli perdere anche mezzo secondo. Compito degli ingegneri è fornire il corretto livello di overrun per stabilizzare la coda della vettura in frenata. Tuttavia, il dilemma da risolvere è sempre lo stesso: un overrun insufficiente costringerebbe il pilota a bloccare il posteriore della monoposto, mentre un overrun eccessivo renderebbe difficoltoso un rallentamento della vettura, causando potenzialmente il blocco delle ruote anteriori.

Il motore Renault RS27

NOME: RS27-2013

CONFIGURAZIONE: 2.4L V8

NUMERO DI CILINDRI: 8

NUMERO DI VALVOLE: 32

CILINDRATA: 2400cc

PESO: 95 kg

ANGOLO V: 90°

REGIME MASSIMO: 18.000 giri/min

CARBURANTE: TOTAL

OLIO: TOTAL

POTENZA: >750 CV

CANDELE: scarica su mezza superficie

ACCENSIONE: induttiva ad alta energia

PISTONI: lega d'alluminio

BLOCCO MOTORE: lega d'alluminio

ALBERO: lega d'acciaio nitrurato con contrappesi in lega di tungsteno

BIELLE: lega di titanio

SISTEMA DI ASPIRAZIONE: 8 farfalle

Team a cui Renault fornisce il motore nella stagione 2013

RB9 INFINITI REDBULL RACING

E21 LOTUS F1 TEAM

FW35 WILLIAMS F1 TEAM

CTO3 CATERHAM FI TEAM

Palmarès di Renault in F1

11 Titoli Costruttori

1992: Williams-Renault

1993: Williams-Renault

1994: Williams-Renault

1995: Benetton-Renault

1996: Williams-Renault

1997: Williams-Renault

2005: Renault F1 Team

2006: Renault F1 Team

2010: Red Bull Racing

2011: Red Bull Racing

2012: Red Bull Racing

10 Titoli Piloti

1992: Nigel Mansell

1993: Alain Prost

1995: Michael Schumacher

1996: Damon Hill

1997: Jacques Villeneuve

2005: Fernando Alonso

2006: Fernando Alonso

2010: Sebastian Vettel

2011: Sebastian Vettel

2012: Sebastian Vettel

Per Maggiori Informazioni:

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