

Comunicato Stampa

24 LUGLIO, 2013

ANTERIMA RENAULT SPORT F1 DEL GRAN PREMIO DI UNGHERIA

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

Il tortuoso circuito di Hungaroring, lungo 4,381 km, viene spesso paragonato a una pista di go-kart, con una curva lenta che immette in un'altra, in rapida successione. Questo tragitto sinuoso comporta una velocità media di percorrenza estremamente bassa, appena 182 km/h, rendendo il tracciato ungherese il più lento dopo quello di Monaco. In effetti, poiché solo il 55% del giro viene percorso alla massima velocità, i requisiti per questo circuito sono molto simili a quelli di un tracciato urbano.

Di conseguenza, la potenza erogata dal motore non è la preoccupazione principale, essendo il rettilineo di partenza e il rettilineo di 790 m tra le curve 3 e 4 gli unici punti del tracciato in cui il motore funziona ai massimi regimi. Pertanto, utilizziamo in genere motori alla loro terza gara e lavoriamo sulla risposta di coppia ai bassi regimi e sulla facilità di guida.

I numerosi punti di rallentamento e ripartenza comportano un elevato consumo di carburante per chilometro e la quantità di carburante introdotto all'inizio sarà di conseguenza abbastanza pesante. Si tratta, tuttavia, di un aspetto compensato dalle elevate temperature ambientali medie, che generalmente toccano i 30°C, arrivando anche a sfiorare i 35°C.

Oltre a ridurre il consumo di carburante, le alte temperature esercitano forti pressioni sul sistema di raffreddamento, quindi la dissipazione termica è fondamentale, in particolare se si considera che il motore ha poco tempo per "respirare" nei brevi tratti che separano le curve. Purtroppo, gli elevati requisiti di deportanza imposti dal circuito non ci permettono di inserire prese d'aria aggiuntive per raffreddare il motore, quindi prepariamo attentamente la gara di Hungaroring sui banchi prova di Viry, concentrandoci specificamente sul funzionamento ai bassi regimi in condizioni ambientali critiche.

In genere, il circuito di Hungaroring ha sempre ricompensato il motore RS27, che sui tracciati tortuosi, dove entra in gioco la guidabilità, dà il meglio di sé. Cercheremo di sfruttare al massimo questo aspetto prima della pausa estiva.

Statistiche del circuito di Hungaroring

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)
4,381	182	303	47	1,9	62

Circuito di Hungaroring: tre curve in dettaglio

Curva 2

Dopo l'uscita dalla stretta curva 1 in seconda, i piloti accelerano velocemente fino a ingranare la 6^a prima di frenare, in discesa, verso la curva 2. Il rischio è quello di frenare troppo tardi, bloccando una ruota e compromettendo la traiettoria in entrata nella curva. Al contempo, è anche molto facile premere sull'acceleratore troppo presto, pregiudicando la traiettoria che porta alla curva 3; un errore che

accompagnerebbe i piloti per tutto il rettilineo successivo. La sequenza di curve premia chi mostra pazienza e precisione. Dal punto di vista del motore, l'obiettivo è erogare esattamente la coppia richiesta dal pilota, fattore decisivo tanto in overrun quanto in fase di trazione.

Curve 8 e 9

Nonostante si tratti di due curve distinte, sono inevitabilmente collegate. All'uscita dalla chicane, i piloti accelerano passando dalla 2^a marcia alla 4^a, poi frenano scalando in 3^a per gestire la curva 8. Un rapido colpo di gas per tornare temporaneamente in 4^a prima di sfiorare il freno e scalare nuovamente in 3^a per affrontare la curva 9. I piloti devono fare attenzione a non essere troppo avidi durante la curva 8, perché comprometterebbero la traiettoria verso la curva 9, causando una perdita di velocità fino al tornante 11, visto che la curva 10 viene facilmente affrontata alla massima velocità. L'RS27 deve essere in grado di rispondere in maniera reattiva al rapido cambio di esigenze del pilota durante tutta la sezione, soprattutto quando le scalate di marcia sono immediatamente seguite da accelerazioni.

Curva 14

La curva 14 è l'ultima piega del circuito. Percorsa in 3^a a una velocità di 130-150 km/h, viene gestita in circa due secondi dal punto di virata. Si tratta di una curva insolita, nel senso che non è la classica curva "point and squirt", in cui il pilota frena, svolta e dà immediatamente gas. Al contrario, tiene il piede sui pedali per tutto il tempo necessario ad affrontare la curva, premendo su di essi deliberatamente per tentare di opporsi a un eventuale sottosterzo. Alla fine, il pilota giunge al termine della curva, possibilmente sulla scia giusta per immettersi in maniera ottimale sul rettilineo di partenza/arrivo. Il motore dovrà rispondere in maniera adeguata a questa serie di circostanze relativamente insolite, perché qualsiasi esitazione o un problema di guidabilità potrebbero alterare l'equilibrio della monoposto a metà curva.

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