

Comunicato Stampa

03 GIUGNO, 2014

Anteprima del Gran Premio del Canada

Panoramica del tracciato di Montréal:

Rémi Taffin, Direttore Attività in Pista di Renault Sport F1:

"All'inizio della stagione, avevamo detto che avremmo recuperato il ritardo e che saremmo tornati in pista a partire dal Gran Premio del Canada. Nelle ultime quattro gare, abbiamo introdotto diverse novità e completeremo questo processo a Montréal. Per la prima volta nella stagione, potremo davvero misurarc ci con la concorrenza.

In Canada presenteremo nuove tecnologie concepite principalmente per migliorare l'affidabilità. Come in occasione delle gare precedenti, sono previsti aggiornamenti a livello di software per migliorare sempre più l'elasticità del propulsore e la gestione dell'energia. Inoltre, abbiamo analizzato con attenzione le problematiche riscontrate a Monaco e preso le misure necessarie affinché non si ripresentino. Abbiamo in particolare studiato il guasto avvenuto sulla monoposto di Vettel e ne abbiamo individuato la causa, ovvero un problema meccanico a livello del MGU-H. Abbiamo nuovamente esaminato il pezzo in questione e intensificato i controlli in fondo alla catena di montaggio per renderlo più robusto. Con Toro Rosso abbiamo analizzato nel dettaglio le complicazioni a livello dello scarico con cui il team si è confrontato e abbiamo cercato di capire come evitare che tali problemi si ripetano in futuro. Abbiamo affinato le nostre capacità diagnostiche e migliorato la nostra conoscenza generale del sistema di scarico nonché del suo comportamento nella monoposto.

Tutte queste evoluzioni si riveleranno estremamente utili a Montréal, dato che il circuito rappresenta la sfida più ardua per i gruppi propulsori dall'inizio della stagione. La presenza nel tracciato di lunghi rettilinei impone al gruppo propulsore di funzionare a pieno regime per gran parte del giro. Il motore a combustione interna è quindi sottoposto a uno stress molto elevato. Come a Barcellona, mi aspetto che le monoposto superino i 330 km/h. I due generatori elettrici (MGU-K e MGU-H) ci aiuteranno per quanto riguarda la velocità di punta e l'accelerazione.

Il circuito presenta poche curve: sarà complesso recuperare l'energia durante il rallentamento tramite l'MGU-K, dato che le monoposto rallentano di rado durante il giro. Di conseguenza, l'accento sarà posto sul MGU-H che recupererà energia attraverso i gas di scarico. In Canada avremo bisogno di più energia possibile dato che saremo proprio al limite con i consumi di carburante. Detto questo, dovremo inoltre trovare il giusto equilibrio tra energia elettrica e benzina tradizionale per scegliere il modo migliore di utilizzare il carburante durante la corsa.

Pur sapendo che la concorrenza è estremamente agguerrita, andiamo a Montréal animati da uno spirito positivo: daremo come sempre il meglio di noi per vincere in pista. Dobbiamo senz'altro dar prova di realismo e umiltà, ma questo Gran Premio sarà un eccellente strumento per valutare quanto siamo stati capaci di riprenderci dopo le delicate prove invernali e quanto lavoro resta ancora da fare."

Il contributo di Total

Quando una formulazione di carburante viene validata da Renault Sport F1, Total la produce e la versa in fusti numerati e sigillati (50 o 200 litri). Un campione viene inviato alla FIA per effettuare l'omologazione tramite cromatografia gassosa. Così nasce un carburante per F1, che a questo punto possiede ormai il suo "codice genetico" ufficiale di riferimento. Un altro campione viene quindi inviato al fornitore incaricato della calibrazione dei flussometri. Per ogni nuova "ricetta" di carburante è necessario un ciclo di convalida completo che va da 3 a 4 settimane. La FIA effettua prelievi in modo casuale durante i weekend di gara, così come sulle monoposte della Top 3. I nostri ingegneri hanno a disposizione i propri cromatografi sui circuiti per verificare in qualsiasi momento la conformità del carburante rispetto al

suo codice di omologazione.

Renault Energy F1-2014: curiosità

- Il Canada presenta il tempo di giro più rapido della stagione di Formula Uno, dato che in media occorrono meno di 80 secondi per completare un giro del circuito Gilles-Villeneuve. I punti di frenata improvvisa, in particolare le varie curve e chicane, richiederanno un aumento del consumo di benzina, tanto che il limite di 100 kg di carburante rischia di essere superato durante la corsa. Il recupero di energia svolgerà quindi un ruolo cruciale per ottimizzare i tempi di giro durante il Gran Premio. Renault ha registrato notevoli progressi in questo campo dall'inizio dell'anno.
- Il propulsore funziona a pieno regime per oltre il 55% del giro del Canada. Pur non raggiungendo i livelli di Spa e Monza, con un'accelerazione massima per circa il 70% del giro, rappresenta una percentuale di potenza massima su un giro importante. Nonostante la velocità di punta e la potenza svolgano un ruolo chiave, sono soprattutto le accelerazioni all'uscita dai tornanti e dalle chicane a far registrare i record.
- Dopo le prove positive di Barcellona e Monaco, Total continuerà a sviluppare nuovi tipi di carburante a Montréal.
- La stabilità del propulsore in frenata è preponderante in Canada, in particolare nella curva 13, il celebre "Muro dei Campioni". Il pilota ha bisogno di sentire che la sua monoposto sia sufficientemente stabile per poter passare da 320 km/h a meno di 100 e prendere la curva. Una coppia troppo elevata o debole perturberebbe l'equilibrio della vettura e, nella peggiore delle ipotesi, potrebbe far andare il pilota contro il muro.
- I motori Renault hanno registrato cinque successi in Canada, tutti nella precedente era dei motori aspirati (1989, 1993, 1996, 2006, 2013). Eddie Cheever si è aggiudicato un secondo posto a bordo della RE40 a motore turbo nel 1983, ma l'americano ha terminato la gara a una buona distanza dal vincitore. Renault ha inoltre conquistato la pole position per nove volte sul circuito Gilles-Villeneuve: otto con i V10 e V8, e una volta con un V6 turbo, nel 1985 con Elio de Angelis al volante della Lotus.

Per Maggiori Informazioni:

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