

Comunicato Stampa

17 GIUGNO, 2014

Anteprima del Gran Premio di Austria

Panoramica del tracciato di Spielberg:

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

“È un piacere tornare in Austria per la prima volta dal 2003. Il tracciato di Spielberg è interessante, un fluido susseguirsi di curve che a prima vista può sembrare un gioco da ragazzi, ma in realtà nasconde insidie di non poco conto per i gruppi propulsori. Dovremo davvero superarci.

Dal momento che la pista è formata da quattro rettilinei, il motore a combustione interna funzionerà a pieno regime per buona parte del giro – il 50% per l'esattezza, stando alle nostre simulazioni, come a Montréal o Silverstone. Queste accelerazioni prolungate sottoporranno a forti sollecitazioni sia il V6 che il MGU-H, che dovrà recuperare considerevoli quantità di energia prima di distribuirla al MGU-K per ridurre il tempo sul giro. Da questo punto di vista, il circuito di Spielberg condivide le stesse caratteristiche del Gilles-Villeneuve, in Canada.

Il Red Bull Ring conta solo nove curve, perciò il MGU-K non avrà modo di recuperare tanta energia in frenata. Detto questo, dovremo assicurarci che il generatore elettrico sia in grado di erogare al V6 tutta la potenza necessaria, sfruttando al massimo ogni singolo kW accumulato.

L'altitudine del tracciato di Spielberg pone un'ulteriore sfida: per compensare la scarsa pressione atmosferica, il turbocompressore girerà a una maggiore velocità, mettendo a dura prova i limiti dei componenti.

Comunque, siamo riusciti a ricreare queste condizioni climatiche sui nostri banchi di prova, perciò confidiamo nella nostra preparazione. La vittoria ottenuta in Canada è stata senza dubbio un'iniezione di ottimismo, la conferma che abbiamo intrapreso la strada giusta, anche se mancano ancora parecchie tappe prima di poter occupare saldamente il primo gradino del podio.”

Il contributo di Total

Dal 2008, il regolamento tecnico impone alle scuderie l'impiego di composti di origine non fossile, meglio noti come bio-carburanti. L'obbligo di integrare il 5,75% (in massa) di composti provenienti da fonti rinnovabili è uno dei fondamenti della “ricetta” per la F1. Queste molecole non fossili possono contenere ossigeno, come l'etanolo, oppure idrocarburi ottenuti a partire dalla decomposizione batterica degli scarti vegetali della catena alimentare. In questo caso, si parla di carburanti rinnovabili o biocarburanti di seconda generazione. Anche alcuni alcool offrono un numero di ottano elevato, che può risultare utile per contenere il fenomeno del “knock” (battito in testa) nel turbocompressore.

Renault Energy F1-2014: curiosità

- La pista si trova 700 metri sopra il livello del mare, la stessa altitudine del circuito di Interlagos. A questa altitudine i motori aspirati, che sfruttano l'ossigeno contenuto nell'aria, perdono il 7% di potenza, cioè l'1% ogni 100 metri, a causa della rarefazione dell'ossigeno. I motori turbocompressi, invece, non subiscono questa perdita di potenza perché mantengono una pressione costante all'interno del turbo e del compressore indipendentemente dal tasso di ossigeno presente nell'atmosfera. In questo modo, l'aria che circola nel propulsore conterrà sempre la stessa quantità di ossigeno.

- I fan della Formula 1 si ricorderanno sicuramente l'epoca in cui i motori turbo facevano fatica ad avviarsi in Austria e in Sudafrica, due tracciati ad alta quota. Le migliorie apportate al motore di avviamento, al turbocompressore e al motore endotermico dovrebbero aver risolto il problema.
- Questa stagione vede le monoposto sempre più impegnate in simulazioni e altre prove, perciò la preparazione di un Gran Premio richiede ormai il doppio del lavoro al team di Viry-Châtillon. In vista dell'appuntamento austriaco sono state spese circa 100 ore di lavoro, senza contare l'indispensabile operazione di mappatura del motore eseguita dagli addetti al motore sul campo.
- Il consumo di carburante non dovrebbe essere un problema a Spielberg, data la brevità del percorso e il tempo sul giro relativamente limitato. Avendo poche curve, non sono richieste accelerazioni profonde o frenate decise – due fattori che in genere aumentano sensibilmente il consumo di carburante.
- Renault si è imposta tre volte al GP d'Austria. Jean-Pierre Jabouille ha trionfato nel 1980 al volante della sua RS01, seguito da Alain Prost nel 1983 a bordo della poderosa RE40. Jacques Villeneuve è stato l'ultimo campione a bordo di una Williams nel 1997, anno della sua consacrazione nel gotha della Formula 1.

Per Maggiori Informazioni:

Gabriella Favuzza

Corporate Communication Manager

+39 06 4156486

gabriella.favuzza@renault.it