

Comunicato Stampa

15 APRILE, 2014

Anteprima del Gran Premio di Cina

Panoramica del tracciato di Shanghai

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

“A pochi giorni dal Gran Premio di Cina, siamo più fiduciosi. Nonostante sappiamo che i nostri avversari possono contare su un vantaggio competitivo, abbiamo compiuto considerevoli progressi nelle ultime due prove sia in termini di affidabilità che di guidabilità, soprattutto nella configurazione da gara.

La settimana scorsa, durante le prove in Bahrein, abbiamo testato nuove modalità software di vario tipo, che ci consentiranno di avvicinarci alle prestazioni intrinseche del gruppo propulsore. Nelle prime tre corse della stagione non abbiamo saputo sfruttare appieno il suo potenziale, ma queste migliori tecniche dovrebbero rappresentare la chiave per esplorare i veri limiti del propulsore ibrido. I piloti sperimenteranno una maggiore guidabilità e la vita utile di ogni componente aumenterà.

Allo stesso modo, abbiamo studiato la gestione dell'energia sul giro, in particolare nelle curve lente. Ci rendiamo conto del fatto che i rettilinei siano il nostro punto debole, ma questi nuovi progressi ci offrono più trazione nelle curve – il che permette di risparmiare sugli pneumatici e adottare strategie più flessibili. I nostri sforzi, in effetti, si sono concentrati sulle modalità da gara, perché i risultati più importanti si raggiungono in questo campo, non nelle qualifiche.

Grazie a queste evoluzioni, contiamo di ritornare fra le prime posizioni in Cina. Dei primi quattro Gran Premi, questo è uno dei più delicati. Il circuito prevede un rettilineo molto lungo – che d'altra parte è la sua particolarità –, ma gli ultimi progressi ci daranno i mezzi per affrontarlo.

Inoltre, non manca qualche insidiosa curva da affrontare a velocità medio-bassa, come il primo settore “a chiocciola”, che si ripiega su se stesso. Questo e altre due chicane saranno le occasioni migliori per consentire all'MGU-K di recuperare energia in frenata. In ogni caso, la maggior parte del recupero dell'energia sarà nelle mani del sistema MGU-H nel lungo rettilineo.

In definitiva, non vediamo l'ora di correre in Cina. Certo, siamo ancora all'inseguimento, ma abbiamo preso il ritmo giusto per colmare il gap.”

Il contributo di Total

Generare elettricità a partire dai gas di scarico con un dispositivo sull'asse del turbocompressore non è facile: è necessario far passare la maggior quantità di gas possibile alla maggior velocità possibile sulla turbina calda collocata lungo il flusso dei gas di scarico. La soluzione? Far funzionare il motore benzina a iniezione diretta come un diesel, cioè con una notevole quantità di aria in eccesso ma con poca miscela di carburante. A fronte di queste esigenze, Total ha formulato un carburante caratterizzato da un'elevata velocità di fiamma e una buona stabilità di combustione anche con miscele povere (*lean burn*).

Renault Energy F1-2014: curiosità

- Sul rettilineo principale del circuito di Shanghai, lungo 1,3 km, Renault Energy F1-2014 girerà a pieno regime e alla velocità massima per circa 20 secondi, ossia il 20% del giro.

- In Cina, le condizioni climatiche cambiano repentinamente: nell'arco di un week end le temperature possono passare da 29° C a meno di 20° C. Tale variabilità si ripercuote sulle condizioni della pista e, quindi, sul comportamento delle monoposto.
- La posizione del tracciato di Shangai pone una sfida quanto meno originale: il circuito si trova infatti in una zona industriale, vicino a vari stabilimenti, alcuni dei quali destinati alla produzione di cemento. La concentrazione di particelle di polvere nell'aria è perciò molto elevata e influisce direttamente sulle condizioni dell'asfalto e sul tasso di usura degli pneumatici.
- Nei giri di qualificazione, il pilota può utilizzare a piacere sia il carburante che l'energia contenuta nella batteria. Tuttavia, se dovesse decidere di consumare tutta l'energia in un solo giro, non riuscirebbe più a completarne due lanciati di seguito: dovrebbe aspettare che la batteria si ricarichi prima di premere di nuovo sull'acceleratore e proseguire la sua corsa contro il tempo.

Per Maggiori Informazioni:

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