

Comunicato Stampa

02 SETTEMBRE, 2014

Anteprima del Gran Premio d'Italia

Panoramica del tracciato di Monza:

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

“Dopo le sfide di Spa, è il momento di scendere su un'altra pista dove il motore gioca un ruolo molto importante Monza. Grazie alla vittoria in Belgio, dove pensavamo di rimanere sulla difensiva, arriviamo in Italia piuttosto fiduciosi e ottimisti. Pur sapendo di essere stati favoriti da una serie di circostanze fortuite durante l'ultimo Gran Premio, abbiamo comunque raggiunto performance soddisfacenti nel corso del week-end e abbiamo saputo volgere la situazione a nostro vantaggio al momento opportuno.

E a Monza intendiamo mantenere lo stesso approccio. Senza dubbio sarà il tracciato più veloce dell'anno, con i suoi quattro lunghi tratti (quasi il 75% del tracciato) da percorrere a tutto gas. I gruppi propulsori funzioneranno a pieno regime per circa 13 secondi in tre diverse fasi, senza contare il rettilineo dei box, sul quale i piloti dovranno affondare il pedale dell'acceleratore per ben 17 secondi – ancora di più che su una pista da dragster. Quest'anno le velocità massime saranno senza precedenti (nell'ordine dei 10 km/h in più rispetto al 2013) e ruoteranno intorno ai 350 km/h, che per ora è il record della stagione. Ecco perché il motore endotermico subirà forti sollecitazioni in gara e, nel limite del possibile, dovremo utilizzare nuovi componenti per ottimizzare prestazioni e affidabilità.

Per gli altri elementi del gruppo propulsore, invece, la prova sarà meno impegnativa. Il turbo, ad esempio, non girerà a velocità eccessive sui rettilinei, mentre il MGU-K sarà poco sfruttato: dovendo affrontare solo due curve, le frenate dureranno poco più di due secondi, un intervallo insufficiente per ricaricare il 100% della batteria. Inoltre, per ridurre il raggio delle curve, i piloti devono salire sui cordoli, limitando enormemente le opportunità di creare energia. Per compensare la perdita, il MGU-K inizierà a recuperare energia nel momento esatto in cui il pedale dell'acceleratore si troverà a metà corsa per sovraccaricare il motore a combustione interna. Il MGU-H, a sua volta, ricaricherà il MGU-K sui rettilinei.

Sappiamo che il prossimo week-end non sarà facile e che ci presenteremo alla griglia di partenza da outsider ma, come abbiamo già dimostrato a Montréal e Spa, siamo pronti a cogliere al balzo le occasioni che si presenteranno. La strategia a Monza sarà proprio questa: rimanere focalizzati sul programma e tenere gli occhi ben aperti sin dal semaforo verde.”

Novità da Total

Il carburante da F1 di Total sarebbe perfetto per una Renault Clio e potrebbe persino esaltarne le prestazioni, grazie alla formulazione estremamente simile a quella di Total Excellium. L'unica controindicazione è che i carburanti da F1 sono super senza piombo ottimizzati con un indice di ottano illimitato per evitare le detonazioni, perciò gli automobilisti si ritroverebbero a pagare dieci volte il prezzo di una benzina standard al distributore! Non perché i componenti siano più costosi, ma perché la produzione è limitatissima. Al contrario, il propulsore Renault Energy F1-2014 è compatibile con Total Excellium, ma con una perdita di potenza pari al 5%, ovvero circa 30 CV. La base dei due carburanti è la stessa, ma il primo è paragonabile a un capo prêt-à-porter, il secondo a un modello d'alta sartoria.

Renault Energy F1-2014: curiosità

- Nonostante il motore endotermico funzioni a pieno regime per il 75% del giro, il consumo di carburante al chilometro è di gran lunga inferiore se confrontato con i circuiti più lenti. Il dato è dovuto alla velocità costante con cui i piloti affrontano il percorso, che sollecita molto

meno i componenti interni rispetto al continuo susseguirsi di accelerazioni e decelerazioni. In linea teorica, sarebbe possibile affrontare il Gran Premio d'Italia con una quantità di carburante inferiore ai 100 kg autorizzati, ma le scuderie stabiliranno la loro tattica solo dopo le prove libere di venerdì.

- Probabilmente a Monza i team giocheranno il loro unico jolly annuale per modificare i rapporti di trasmissione: potranno montare un ultimo rapporto più lungo, incrementando così la velocità massima delle monoposto. Tuttavia, è necessario tenere conto del fatto che il cambiamento sarà irreversibile fino alla fine della stagione e se un rapporto più lungo potrebbe rivelarsi vantaggioso su circuiti veloci come Suzuka, non sarebbe però l'ideale per Singapore. Prima di prendere qualsiasi decisione, è necessario soppesare pro e contro.
- Il circuito di Monza annovera due vere curve: la Parabolica e le Lesmo. La Parabolica è un semicerchio da percorrere in quarta a una velocità costante di 180 km/h, dove il gruppo propulsore deve erogare la massima potenza per tutta la traiettoria.
- Per affrontare le chicane in meno di 8 secondi, i piloti frenano a più di 300 km/h, scendono a 80, e accelerano nuovamente per tornare a 300 km/h. La fase di frenata dura 1-2 secondi, cioè un battito di ciglia, perciò è importante che la vettura sia stabile anche in accelerazione. Per questo, gli ingegneri presteranno particolare attenzione alle mappature dei motori e alla loro interazione con la configurazione aerodinamica a bassa deportanza.
- La Renault RE30 fu la prima monoposto turbo a trionfare al Gran Premio d'Italia nel 1981, al comando di Alain Prost. Partendo dal terzo posto della griglia, il campione si lanciò alla testa del gruppo, guadagnando progressivamente terreno e terminando la corsa 22 secondi prima delle Williams di Alan Jones e Carlos Reutemann. L'anno successivo, Renault vinse nuovamente con René Arnoux. Da quel momento, le monoposto alimentate da motori Renault hanno riportato sei vittorie sul suolo monzese: una con Mansell nel 1991, due con Hill nel 1993 e nel 1994 e una con Herbert nel 1995. Sebastian Vettel è stato l'ultimo a salire sul gradino più alto del podio nel 2011 e 2013 con la Red Bull.

Per Maggiori Informazioni:

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