

PIRELLI REVOLUTIONIERT DIE FORMEL 1-REIFEN FÜR 2013



Weichere Mischungen und neue Strukturen für mehr Leistung und mindestens zwei Boxenstopps pro Rennen. Die neuen Formel 1-Reifen sind schneller auf Betriebstemperatur, die Rundenzeiten sinken um etwa 0,5 Sekunden. Die neuen P Zeros und Cinturatos für 2013 wurden von den Pirelli Ingenieuren komplett neu entwickelt. Sie haben nun einen höheren thermalen Verschleiß.

Die Zeitdifferenz zwischen den einzelnen Mischungen steigt auf 0,5

Sekunden pro Runde. Das Ziel: Mehr Boxenstopps und Überholmanöver. Der harte Slick hat dieses Jahr eine andere Farbe: Orange.

Die Formel 1 startet 2013 mit völlig veränderten Pirelli P Zero Slicks und Cinturato Regenreifen. Die Entwicklung dieser neuen Reifengeneration entspricht den Wünschen der Teams und den Regeln des Motorsport Weltverbandes (FIA). Die Veränderungen betreffen hauptsächlich die in 2013 weicheren Mischungen und flexibleren Strukturen.

Das Ziel dieser Innovationen ist es, die Performance zu steigern und den thermalen

Verschleiß zu erhöhen. So sollen mindestens zwei Boxenstopps pro Rennen

garantiert, zudem mehr strategische Optionen ermöglicht werden.

Die Seitenwände sind ebenfalls neu designed. Die Farben fallen schneller auf. Außerdem gibt es eine neue Farbe: Die harte Mischung wird statt der silbernen Markierung der vergangenen zwei Jahre einen orangenen Schriftzug tragen „2013 bleibt Pirelli seiner Philosophie treu, die wir schon im vergangenen Jahr umgesetzt haben, als wir die Formel 1-Reifen von 2011 weiterentwickelten,“ kommentierte Pirellis Direktor Motorsport, Paul Hembery.

„Das Ziel ist es, die Fahrer und Teams immer wieder vor neue Herausforderungen zu stellen. Außerdem wollen wir sicherstellen, dass die Teams bei den Reifen alle die gleichen Chancen haben. Die vergangene Saison startete spektakulär, mit sieben unterschiedlichen Siegern in

den ersten sieben Rennen. Doch mit jedem Grand Prix sammelten die Teams mehr

Informationen und verstanden die Reifen immer besser. Das Resultat: Bei den letzten Rennen gab es immer weniger Wettkämpfe und manchmal nur noch einen Boxenstopp. Dieses Phänomen konnten wir schon 2011 beobachten. Viele Fans waren enttäuscht. Und einige Teams baten uns, unsere Reifen dieses Jahr weiter zu entwickeln, um neue Herausforderungen zu bieten. Unsere Kollektion für 2013 mischt die Karten wieder neu. Die Reifen fördern Überholmanöver und garantieren zwei bis drei Boxenstopps pro Rennen.“

Während der Entwicklung der P Zeros und Cinturatos für 2013 arbeiteten die Pirelli

Ingenieure mit Computer Simulationen. Dabei nutzten sie eine ausgeklügelte Prognose-Software. Diese Simulationen wurden ergänzt um Labortests der Mischungen und Daten, die während der Rennen 2012 und gesammelt wurden. Hinzu kamen private Tests, bei denen der Renault R30 7.000 Kilometer absolvierte.

Am Steuer von Pirellis Testauto saßen Jaime Alguersari und Lucas Di Grassi in

Jerez, Spa und Barcelona (zwei Tests) sowie Paul Ricard (für einen Test auf nasser

Strecke). Ihr Debüt hat die neue Reifengeneration beim ersten Formel 1-Test Anfang Februar

in Jerez.

Höhere Temperaturen, weichere Seitenwände, verbesserte Performance Die dominierende Charaktereigenschaft der Formel 1-Reifen 2013 von Pirelli sind die weicheren Mischungen. Dadurch erreichen die Slicks schneller ihre Betriebstemperatur und liefern um 0,5 Sekunden schnellere Rundenzeiten im Vergleich zur vergangenen Saison. Die schnelle Entwicklung der Reifentechnologie von Pirelli ermöglicht es, dass der neue harte Slick – der P Zero Orange – ähnlich weich ist wie der Medium von 2012.

Das Ergebnis ist ein schnellerer thermaler Verschleiß. Außerdem hat der Reifen ein

größeres Temperaturfenster, in dem er Höchstleistung liefern kann. Die Traktion

wurde auch verbessert, vor allem am Kurvenausgang, beim Beschleunigen und beim

Bremsen. Das führt zu schnelleren Rundenzeiten.

Der Zeitunterschied zwischen den Mischungen beträgt nun mehr als eine halbe

Sekunde pro Runde. Ein deutlicher Unterschied zum vergangenen Jahr, in dem die

Differenz oft kleiner war, insbesondere in der zweiten Saisonhälfte. Der schnellere

thermischen Abbau und der größere Leistungsunterschied zwischen den einzelnen

Mischungen führt zu häufigeren Überholmanövern.

Jedem Auto werden per Barcode elf Slick-Sätze zugewiesen

Die Formel 1-Reifen werden in den Laboren von Pirelli in Mailand entwickelt und in

der Fabrik im türkischen Izmit produziert. Nachdem sie die Qualitätskontrolle und

andere UÅNberprüfungen durchlaufen haben, werden die Reifen zum Logistik-Zentrum

von Pirelli im britischen Didcot geschickt. Von dort werden sie an die einzelnen

Rennstrecken geliefert. Jedes Auto erhält pro Rennwochenende elf Reifensätze: sechs der härteren und fünf der weicheren Mischung. Insgesamt hat Pirelli zu jedem Rennen 1.800 Reifen im Gepäck.

Die Reifen werden, den FIA Regeln entsprechend, jedem Team mittels des Barcodes zufällig zugeteilt. Vertreter der FIA verteilen die Reifen an die Teams. Pirelli ist in diesen Prozess nicht involviert. Jeder Reifen hat einen Barcode, der noch vor der Vulkanisation in die Seitenwand eingefügt wird. Dieser Barcode ist praktisch der „Personalausweis“ des Reifens.

Das Pirelli F1 Team an der Strecke besteht in diesem Jahr aus rund 55 Mitarbeitern. Dazu gehören Reifenmonteure, Logistikexperten, Hospitality-Mitarbeiter und Ingenieure. Wie immer, hat jedes Team einen Pirelli Ingenieur, der nur für sie zuständig ist.