

Due settimane dopo Montecarlo, i pneumatici Pirelli P Zero Yellow soft e P Zero Red supersoft saranno protagonisti sul Circuito Gilles Villeneuve a Montréal: un tracciato semi-permanente, che unisce alcune sezioni di circuito con tratti solitamente utilizzati dalla normale circolazione stradale. Ma Montréal è del tutto differente da Montecarlo. Lo caratterizzano punti da velocità estremamente elevate, condizioni meteo spesso variabili e un asfalto in alcuni punti a bassa aderenza, come parecchi piloti anche di grande esperienza hanno avuto modo di verificare negli anni, andando a sbattere nel famoso muretto dei campioni all'esterno dell'uscita della chicane prima dei box. Un altro fattore importante a pesare sugli pneumatici in Canada è la frenata, con il rischio di elevate temperature sulle gomme posteriori: un fattore da verificare, dato il diverso tipo di frenata assicurato quest'anno dal sistema brake by wire. Il circuito di Montréal presenta anche alcuni cordoli 'importanti', che causano allo pneumatico stress elevato in quanto elemento ammortizzante. Paul Hembery, Direttore Motorsport Pirelli: "In Canada i pneumatici affronteranno stress molto più elevati che a Montecarlo, date le velocità decisamente maggiori. Ciò porterà il grip meccanico al massimo livello, il che è esattamente ciò che serve sull'asfalto di Montréal. Quest'anno, a seguito dell'alta coppia motrice assicurata dal turbo e del ridotto carico aerodinamico, vediamo una frequente tendenza del posteriore a scivolare, causando così un alto stress sugli pneumatici. Ma anche a Montréal, così come già nel Principato, ci aspettiamo valori contenuti di consumo e degrado sui due pneumatici a miscela più morbida fra quelli disponibili quest'anno. Quello canadese è di solito un GP imprevedibile, dove la strategia di gara fa spesso la differenza anche a seguito dell'elevata probabilità di safety car. Come già a Montecarlo, scegliere la strategia ottimale al cambiare delle condizioni sarà elemento chiave per puntare alla vittoria. Storicamente in Canada la possibilità di pioggia è abbastanza elevata: giudicare il momento giusto per cambiare i pneumatici sarà basilare, soprattutto se prove e qualifiche saranno state sull'asciutto."

✖ Jean Alesi, consulente tecnico Pirelli: "Montréal è un circuito insolito e speciale, date le sue alte velocità e la sua combinazione fra tracciato stradale e permanente. Per il pilota, l'aspetto base è mantenere i pneumatici posteriori nella migliore condizione possibile. Senza curvoni veloci, lo stress sulle gomme è soprattutto longitudinale, sviluppandosi in accelerazione e in frenata. Bisogna dosare il gas in uscita dalle curve lente, altrimenti si perde efficienza al posteriore originando difficoltà anche in frenata. Fisicamente, non è un circuito particolarmente faticoso. Il difficile è mantenere la massima concentrazione in frenata, soprattutto alla chicane prima dei box all'uscita della quale c'è il famoso 'muretto dei campioni' ad aspettarti. Non potrò mai dimenticare il Canada, teatro della mia vittoria nel 1995. Fu una giornata eccezionale: mio unico successo in F1, nel giorno del mio compleanno e con il numero 27, lo stesso del mitico Gilles Villeneuve, sulla mia Ferrari. Fu un'emozione incredibile."

Trazione e frenata sono i due punti chiave per le gomme a Montréal. Quest'anno, con più

coppia motrice assicurata dal turbo e con aerodinamica ridotta rispetto al 2013, tutto sarà ancora più difficile. Il rischio maggiore è la perdita di aderenza per eccesso di coppia, e il conseguente riscaldamento eccessivo del battistrada. Frenate estreme possono causare spiattellamenti dello pneumatico: un fenomeno quest'anno meno critico grazie alla sua maggiore resistenza.

Le F1 a Montréal hanno basso carico aerodinamico, per favorire le velocità massime che superano i 300 km/h al termine dei rettilinei. Questo minore carico aerodinamico significa che le monoposto tendono a scivolare in curva: il grip meccanico assicurato dalle gomme diventa ancora più importante.

Il P Zero Red supersoft è uno pneumatico con mescola low working range, cioè capace di assicurare massima resa anche a basse temperature di esercizio. Il P Zero Yellow è invece un high working range, perfetto per temperature di esercizio più alte e superfici più dure. Da non sottovalutare il pericolo pioggia: quella del 2011 fu la gara F1 più lunga di sempre, interrotta ripetute volte.

Una delle maggiori sfide tecniche di Montréal è dovuta al suo asfalto discontinuo, con diverso livello di grip da una zona all'altra della pista. Compito dello pneumatico è 'mediare' fra queste differenze, offrendo un livello di aderenza il più possibile costante in tutte le situazioni.

Nel 2013 Sebastian Vettel ha vinto con la sua Red Bull partendo dalla pole, con una strategia a due pit-stop (supersoft-medium-medium) e dopo avere utilizzato pneumatici intermedi in una qualifica bagnata. Pirelli conferma quest'anno la sua supersoft a fianco della soft che sostituisce il P Zero White medium utilizzato un anno fa. Tutte le mescole 2014 sono leggermente più dure rispetto a quelle del 2013.

© riproduzione riservata
pubblicato il 4 / 06 / 2014