

Un asfalto molto abrasivo e un alto livello di caldo e di umidità rendono il week-end del GP di Malesia un'autentica sfida per piloti, monoposto e pneumatici. I più che probabili temporali del pomeriggio fanno prevedere la prima discesa in pista del 2015, in week-end di GP, per le gomme Cinturato intermedie e full wet. Paul Hembery, Direttore Motorsport Pirelli: "Il GP d'Australia di due settimane fa ci ha confermato ciò che avevamo visto già nei test pre-campionato: in ogni sessione a Melbourne i tempi sul giro sono risultati inferiori di due o più secondi rispetto al 2014. Questo aumenta di molto i livelli di carico sui pneumatici: un dato che promette di rivelarsi ancora più delicato a Sepang, dove le gomme sono messe a dura prova da uno degli asfalti più abrasivi del campionato, dal grande carico imposto da molte curve veloci e dalle elevate temperature ambientali. Per tutte queste ragioni, la scelta per il secondo GP stagionale è caduta sulle due gomme più dure della gamma F1: il P Zero Orange hard e il P Zero White medium, così come è sempre avvenuto in Malesia dal ritorno di Pirelli in F1, nel 2011. Dopo il singolo pit-stop a Melbourne, favorito dall'ingresso della safety car nelle prime fasi di gara, a Sepang dovremmo vedere il ritorno di due o più pit-stop per pilota, forse anche di più se interverrà la pioggia. In Malesia i livelli di consumo e degrado sono sempre elevati: un'efficace gestione degli pneumatici e della strategia sono quindi una delle chiavi per il successo."

Le sfide maggiori per i pneumatici: la Malesia ha tutto per rendere difficile la vita alle gomme: curve veloci con elevati carichi laterali, un asfalto aggressivo, alte temperature ambientali e un fondo piuttosto irregolare (il circuito venne costruito su una palude). I livelli di degrado meccanico e termico per i pneumatici sono quindi elevati e a ciò si aggiungono gli alti carichi verticali imposti da assetti aerodinamici ad alto carico necessari per le monoposto.

✘ Le frequenti piogge tendono a lavare quasi ogni giorno l'asfalto del circuito, portando via la gomma depositata e rendendo l'evoluzione del tracciato particolarmente difficile da prevedere. I frequenti temporali tropicali aumentano la possibilità di safety car e anche di gara interrotta prima del numero di giri previsto. Il drenaggio del circuito può diventare un ulteriore problema, con grandi pozzanghere. In caso di pioggia in gara, la lettura del giusto momento in cui sostituire i pneumatici (punto di cross-over) può costituire la differenza fra vincere e perdere. Data la ridottissima possibilità di provare sul bagnato finora nel 2015, prove bagnate il venerdì o il sabato mattina potranno consentire ai team di concentrarsi sull'identificazione dei punti di cross-over, raccogliendo informazioni preziose per la gara.

La gomma maggiormente stressata a Sepang è l'anteriore sinistra, particolarmente a inizio gara quando l'elevato carico di carburante tende a rendere la frenata particolarmente difficile.

La strategia vincente nel 2014: Lewis Hamilton e Nico Rosberg, primo e secondo con le Mercedes, utilizzarono un anno fa la stessa strategia su tre pit-stop: tre turni su gomme medie e uno breve finale su gomme hard. Il pilota meglio piazzato con due sole soste fu Nico Hulkenberg, quinto sotto la bandiera a scacchi. Il GP di Malesia si corre su 56 giri.

Differenza cronometrica prevista fra medium e hard: 1,0-1,2 secondi al giro.

Meteo previsto per il week-end: temperature fra 24 e 34 gradi e 80% di umidità, con elevate probabilità di temporali specialmente nel tardo pomeriggio. Il numero di gara scelto dagli uomini del Team Pirelli: #27, Mario Isola (Pirelli racing manager). "Il 27 era il numero di gara di Gilles Villeneuve quando, a 11 anni, conobbi la Formula Uno. Da quel momento feci un pressing incredibile su mio padre per iniziare a gareggiare, finché lui cedette e mi comprò un kart con il quale ovviamente iniziai a correre con il 27 che da allora è sempre stato il mio numero fortunato."

Chi seguire questo week-end su Twitter: @f1bastard. Uno dei più irriverenti, politicamente scorretti ed estremamente divertenti account su Twitter. Nessuno è risparmiato dalle sue analisi spesso acide, ma altrettanto spesso dolorosamente realistiche. Merita una visita, specialmente su quei temi che vedono la F1 prendersi troppo seriamente...

© riproduzione riservata  
pubblicato il 25 / 03 / 2015