

Dopo il circuito cittadino di Singapore, dove sono state utilizzate le due mescole più morbide del range Pirelli, la Formula Uno si trasferisce direttamente a Suzuka, tracciato per il quale la P lunga ha scelto la combinazione di pneumatici più duri: P Zero Orange hard e P Zero White medium. Scelta indotta dalle caratteristiche del tracciato che presenta alcune tra le curve più veloci e impegnative del campionato, come la leggendaria 130R.

Gli elevati carichi a cui sono sottoposti i pneumatici in queste curve possono determinare un surriscaldamento del battistrada, che richiede quindi l'impiego delle mescole a maggior durata per garantire il grip. Quest'anno il Gran Premio si svolgerà una settimana prima rispetto al passato e potrebbe fare più caldo del solito. Ciò nonostante, le condizioni climatiche notoriamente variabili di Suzuka potranno rendere necessario l'impiego delle gomme intermedie o da bagnato. Le scuderie dovranno essere sostanzialmente pronte a tutto.

Paul Hembery, Direttore Motorsport Pirelli: "Suzuka è uno dei circuiti più aggressivi per i pneumatici, insieme a Silverstone e Spa. Negli ultimi anni alcuni tratti sono stati riasfaltati, riducendo un po' della notoria rugosità dell'asfalto, ma questo non sminuisce la sfida globale posta da Suzuka. Come abbiamo potuto sperimentare in passato, non è insolito poi dover affrontare condizioni meteorologiche estreme: o forti piogge o molto caldo.

I piloti amano guidare su questo circuito e nel corso del fine settimana di gara abbiamo il privilegio di incontrare fan tra i più appassionati al mondo: sono una parte vitale di ciò che rende così speciale la trasferta a Suzuka. Naturalmente, Jules Bianchi sarà nei nostri pensieri più che mai durante il weekend del Gran Premio del Giappone".

Le sfide per i pneumatici: Suzuka è un circuito veloce e scorrevole, con elevati carichi laterali nelle curve veloci, ma bassi carichi longitudinali perché le frenate e le accelerazioni non sono particolarmente violente. I piloti mantengono una velocità alta nel corso di tutto il giro, percorrendo curve molto lunghe come la 130R (il nome indica il raggio di 130°) e la Spoon, sottoponendo le gomme a carichi elevatissimi. La 130R viene percorsa in pieno nella marcia più alta a velocità superiori ai 300 km/h, condizione che determina l'accelerazione laterale continua più elevata di tutto il campionato. Benché Suzuka sia stato recentemente riasfaltato, la superficie rimane abbastanza abrasiva. Il tracciato evolve molto durante il fine settimana di gara: il venerdì di solito è abbastanza "verde", condizione che rischia di generare graining se la pista non fornisce una adeguata aderenza. Suzuka è un tracciato in cui, tradizionalmente, i valori di degrado e usura sono elevati, per cui la gestione dei pneumatici diventa ancor più importante. Il rischio di pioggia e di intervento della safety car, oltre alle diverse opportunità di sorpasso, rendono questo uno dei circuiti in cui sono possibili molteplici strategie.

La strategia vincente del 2014: La gara iniziò dietro la safety car e si corse in condizioni di bagnato, dall'inizio alla fine. Lewis Hamilton vinse con la sua Mercedes scattando dalla seconda posizione in griglia, partendo con i Cinturati Blue wet per poi fermarsi al 14° e al

35° giro per montare i Cinturato Green Intermediate.

Differenza di prestazione prevista tra le due mescole: tra 0,6 e 0,8 secondi al giro.

Il numero di gara scelto dal team Pirelli: #5, Christian Staurengi, hospitality manager.

“Amo il numero 5 così tanto che l’ho persino tatuato sul mio piede! Il numero 5 si presenta come le mie iniziali: una C su una S, e poi la mia famiglia è composta da cinque persone”.

Chi seguire su Twitter questa settimana: @serenawilliams. Oltre a condividere il cognome con un famoso team, Serena non ha molto a che fare con la Formula Uno. Consigliamo però di seguirla perché, proprio su Twitter, ha recentemente annunciato la sua presenza nel Calendario Pirelli 2016, che sarà lanciato a fine dell’anno. Con 5,4 milioni di followers su Twitter, supera anche Lewis Hamilton.

I pneumatici utilizzati finora



i pneumatici utilizzati finora in F1