

Il P Zero Red supersoft debutta in campionato, a fianco del già visto P Zero Yellow soft, nel Gran Premio di Monaco, la gara più prestigiosa in calendario. La gomma supersoft offre il massimo livello di grip e di prestazione di tutta la gamma F1 Pirelli, grazie anche a una miscela quest'anno del tutto nuova. Si tratta di una gomma low working range, capace di raggiungere rapidamente la prestazione ottimale: un fattore chiave fra le curve del circuito cittadino del Principato. Per Pirelli gareggiare a Montecarlo significa fare un tuffo nella propria storia sportiva. Il primo GP di Monaco valido per il Mondiale si corse nel 1950, con la vittoria del grande Juan Manuel Fangio al volante di un'Alfa Romeo gommata Pirelli. Anche l'ultimo successo di Fangio a Montecarlo (nel 1957) fu ottenuto con pneumatici Pirelli alla guida della sua Maserati.

Paul Hembery, direttore motorsport Pirelli: "Il GP di Monaco è una di quelle gare che si attendono con emozione: poche parole possono descrivere adeguatamente lo spettacolo. Noi porteremo al debutto in campionato il nostro pneumatico P Zero Red supersoft, quest'anno profondamente rinnovato. Farà coppia con la gomma Yellow soft, come da nostra tradizione nel Principato. A Montecarlo i sorpassi sono tradizionalmente difficili, ma più volte abbiamo visto in passato come la strategia e il degrado dei pneumatici possano favorire i cambiamenti di posizione, e anche i sorpassi in pista. In particolare, sarà cruciale il buon utilizzo della gomma supersoft, che offre un notevole vantaggio cronometrico sul giro. Montecarlo presenta alcuni aspetti del tutto unici, a iniziare dal ritmo di prove che spesso offrono emozioni da ultimo giro della roulette. Ma la giusta preparazione e un'accurata raccolta dei dati pongono i piloti nella condizione ideale per massimizzare il loro potenziale e quello delle monoposto in ottica di gara e anche della sessione di qualifica, che su questo circuito assume un'importanza cruciale."

Monaco presenta una serie di aspetti non convenzionali. E' la gara con la velocità media più bassa e con la curva più lenta dell'intero campionato, in cui è più rilevante l'importanza del grip meccanico delle gomme rispetto a quello aerodinamico. Per questo è certamente il terreno ideale per le gomme supersoft, quelle che offrono la migliore aderenza dell'intera gamma e sono le più rapide a raggiungere la giusta temperatura. Monaco è anche l'unica gara in cui non è possibile rispettare la lunghezza minima obbligatoria, normalmente imposta dal regolamento FIA, di 305 chilometri.

La supersoft è l'unica gomma della gamma P Zero che per questa stagione presenta una nuova miscela, creata per offrire ancora maggiore resistenza al graining e al blistering. Tutti i pneumatici quest'anno sono stati modificati nella carcassa per ottimizzare l'impronta a terra e fornire una maggiore uniformità termica sulla superficie d'appoggio. Queste due caratteristiche migliorano il grip e la maneggevolezza: elementi vitali per le strade di Monaco.

L'asfalto della pista di Monaco è il meno abrasivo dell'anno. Anche le sessioni hanno un calendario differente, con una pausa il venerdì quando il circuito è aperto al traffico pubblico. Questa alternanza non consente al tracciato di evolvere come accade normalmente, non permettendo l'usuale deposito di gomma che ne aumenta l'aderenza.

Con vie di fuga molto limitate, vi è una forte probabilità di incidenti con l'intervento della safety car, e questo deve essere preso in considerazione nei calcoli di strategia. A causa della bassissima usura dei pneumatici e il degrado che caratterizza il Gran Premio di Monaco, quasi sempre l'unica strategia contemplata è su una sola sosta.

La strategia del vincitore del 2014: l'anno scorso la strategia vincente è stata su una sola sosta, indotta dall'intervento della safety car entrata in pista proprio nei giri in cui le Scuderie avevano previsto di effettuare i pit-stop. Nico Rosberg (che ha vinto la gara partendo dalla pole) e il suo compagno Mercedes Lewis Hamilton si sono fermati al 25° giro su 78, passando dalle supersoft alle soft. Il più alto in classifica che ha effettuato due soste è stato Romain Grosjean, giunto ottavo, seguito da altri piloti che hanno provato strategie di gara alternative per guadagnare posizioni partendo dalle ultime file.

Delta cronometrico atteso tra le due mescole: 1.0 - 1.1 secondi per giro.

Il team Pirelli sceglie il numero di gara: #75, Roberto Boccafogli (responsabile ufficio stampa F1)

“Scelgo questo numero in ricordo del GP Monaco 1975, che vide la vittoria di Niki Lauda al volante della Ferrari 312T al primo successo di sempre. Quel successo diede il via alla marcia trionfale di Niki verso il titolo iridato '75. Lauda e la Ferrari erano il mio pilota e team favoriti in quella stagione che segnò il mio innamoramento per la Formula 1.”

Chi seguire su Twitter questa settimana: @pablohembery. Ci troverete un po' di Formula 1, ma anche spunti su vita, arte e ovviamente sulle gesta calcistiche del Bristol City. Un'escursione nella vita e gli interessi del nostro direttore motorsport e dei suoi interessi anche al di là dei Gran Premi.

© riproduzione riservata
pubblicato il 21 / 05 / 2015