

Dopo Monza, una delle gare a sosta unica più semplici in termini di strategia, la Formula 1 approda sulle strade illuminate di Singapore per uno dei GP tatticamente più complessi. Come nel 2016, sono state nominate le tre mescole più morbide del range - P Zero Yellow soft, P Zero Red supersoft e P Zero Purple ultrasoft - chiamate ad affrontare una gara di 61 giri che arriva quasi al limite delle due ore e sempre con più di un pit stop. Oltre a questa sfida insolita va considerato anche che questo circuito è stradale e di conseguenza presenta diversi livelli di scarsa aderenza, tombini e linee bianche, nonché un'elevatissima probabilità di ingresso della safety car, com'è avvenuto sempre nei nove anni di storia del circuito.

Il circuito dal punto di vista dei pneumatici

- Ogni sessione inizia tardi e continua nel corso della serata, perciò non è possibile utilizzare i soliti riferimenti per prevedere l'evoluzione della pista e la temperatura asfalto.
- Presenta 23 curve, quasi senza soluzione di continuità, quindi c'è molto lavoro per i pneumatici.
- ✘ □ Nonostante sia il circuito con il maggior numero di curve in tutta la stagione, si tratta del secondo giro più lento dell'anno dopo Monaco.
- A Singapore fa caldo anche di notte e per questo motivo potrebbe verificarsi del degrado termico.
- Il pneumatico posteriore sinistro è il più stressato: dal suo consumo dipende la maggior parte delle soste.
- Nel 2016 la strategia vincente è stata a due soste, anche se diversi piloti hanno optato per tre pit stop.

Mario Isola, responsabile Car Racing di Pirelli, ha dichiarato: "Quella di Singapore è quasi sempre una delle gare più combattute, faticose e imprevedibili dell'anno, in cui la strategia gioca spesso un ruolo importante per il risultato finale, anche perché è quasi certo l'ingresso della safety car. Tradizionalmente, su questo tracciato chi ottiene la pole è avvantaggiato per la vittoria, quindi la qualifica ha un ruolo particolarmente importante. In vista della gara, i Team dovranno prestare particolare attenzione ai dati ottenuti nelle prove libere, perché la temperatura asfalto in notturna evolve in modo diverso rispetto a quanto avviene durante il giorno. Capire questo punto sarà la chiave per valutare correttamente i livelli di usura e degrado,

e quindi formulare la strategia di gara più efficace”.

Le tre mescole nominate



Le novità

□ Nella scelta dei set per la gara, i Team hanno favorito la Purple ultrasoft, con i set di Red supersoft e Yellow soft scelti in quantità inferiore.

□ Non ci sono modifiche importanti nel layout del circuito e nelle infrastrutture che ospitano la gara.

□ Pirelli sta proseguendo i test di sviluppo dei pneumatici slick 2018. La settimana scorsa al Paul Ricard sono scesi in pista Lewis Hamilton e Valtteri Bottas su Mercedes effettuando tutto il lavoro previsto dal programma.

□ Pirelli ha conquistato il suo primo titolo FIA del 2017 grazie a Simone Faggioli che ha vinto il Campionato Europeo di velocità in salita con pneumatici P Zero.

□ L'ex pilota di F1 John Watson, famoso per l'abilità nel compiere sorpassi su circuiti stradali, è stato l'ospite d'onore di Pirelli al Salon Privé nel Regno Unito.

Pressioni minime alla partenza (Slick): 18,5 psi (anteriore) - 17,5 psi (posteriore)

Camber Massimo: -3,75° (anteriore) | -2,00° (posteriore)

© riproduzione riservata
pubblicato il 13 / 09 / 2017