

Le due soluzioni più morbide della gamma F1 Pirelli - il P Zero Red Supersoft e il P Zero Yellow soft - scenderanno in pista anche per il Gran premio del Canada, ma questa volta dovranno affrontare una sfida ben diversa rispetto a quella vista due settimane fa a Monaco. Anche il circuito Gilles Villeneuve è un tracciato semipermanente, ma molto più veloce e con maggior degrado degli pneumatici rispetto a quello monegasco. Le condizioni meteo variabili, che potrebbero chiamare in pista il Cinturato Green intermedie, rendono il Canada una delle gare più eccitanti e imprevedibili dell'anno, con una alta percentuale di pit stop, incidenti e safety car.

Il circuito di Montreal, per la sua natura semi-permanente, tende a gommarsi progressivamente nel corso del weekend, e questo rende il tempo sul giro progressivamente più veloce. Le aree di forte frenata (il Canada è il circuito più impegnativo per i freni), e la trazione richiesta per uscire dalle curve lente e a media velocità, impegnano notevolmente le gomme, soprattutto quelle posteriori.

In generale, l'asfalto presenta un livello di grip molto basso e questo fa sì che le vetture tendano a scivolare molto: fenomeno che aumenta ulteriormente l'usura dello pneumatico. Quindi, saper gestire le gomme in Canada è fondamentale, e le caratteristiche della pista rendono quasi impossibile effettuare lunghi stint con un solo pit stop, come è avvenuto a Monaco.

I 4,361 km di pista offrono, inoltre, molte possibilità di sorpasso, ma ciò comporta un rischio, in quanto i fuori pista tendono a sporcare molto le coperture. L'anno scorso, la gara è stata interrotta per quasi due ore a causa di forti piogge prima che il pilota della McLaren, Jenson Button, vicesse la gara, dopo essere rientrato ai box sei volte (una delle quali per un drive-through). Quest'anno, ci saranno molte meno soste se le condizioni rimarranno asciutte - ma la strategia pneumatici ricoprirà ancora un ruolo importante per l'esito finale della gara.

“Da Monaco andiamo in Canada: due delle gare più spettacolari dell'anno”, ha commentato Il Direttore Motorsport Pirelli, Paul Hembery. “Non solo Montreal è un posto fantastico per gareggiare, ma è anche un grande circuito. Le gomme soft e supersoft potranno qui mettere molto più in mostra le proprie potenzialità rispetto a quanto fatto a Monaco, dove i piloti erano comunque limitati da velocità medie molto basse che non consentivano di scaricare tutta l'energia necessaria sugli pneumatici. Ciò gli ha consentito di completare run molto lunghi anche con le supersoft, cosa che non accadrà a Montreal dove gli pneumatici hanno molto più lavoro da fare. Gli pneumatici hanno tradizionalmente svolto un ruolo molto importante in questa gara, soprattutto in caso di pioggia. Abbiamo visto lo scorso anno come essere sulla gomma giusta al momento giusto abbia permesso a Jenson Button di vincere il

Gran Premio del Canada, anche dopo sei soste ai box. In realtà quella gara è stata tutt'altro che tipica, dunque abbiamo ancora pochi dati relativi alle prestazioni della supersoft in Canada in condizioni normali. Le sessioni di prove libere saranno fondamentali per le squadre per capire esattamente come gli pneumatici funzionano, in particolare, con il pieno di carburante. Ci attendiamo strategie differenziate che possano consentire ai Team di coprire tutte le possibili eventualità".