

## DER GROSSE PREIS VON KANADA 2019 – VORSCHAU –

### WIEDER IM EINSATZ: DIE WEICHSTEN REIFEN DER P ZERO FORMEL 1 RANGE

*Mailand, 03. Juni 2019* – Wie in Monaco erwartet die Teams der Formel 1 auch in Kanada keine konventionelle Rennstrecke. Denn Teile des Circuit Gilles Villeneuve – benannt nach dem berühmtesten Formel 1 Piloten Kanadas – sind für den öffentlichen Straßenverkehr freigegeben, wenn keine Motorsportveranstaltungen stattfinden. Wie für den Stadtkurs in Monte-Carlo nominierte Pirelli für den Track in Montreal die drei weichsten Mischungen aus der P Zero Formel 1 Range: C3 für den P Zero White (Hart), C4 für den P Zero Yellow (Medium) sowie C5 für den P Zero Red (Soft). Doch damit enden die Gemeinsamkeiten. Der Circuit Gilles Villeneuve stellt für Fahrer, Autos und Reifen eine einzigartige Herausforderung dar. Das gilt insbesondere für die weichste Mischung C5, die in dieser Saison erst ihren zweiten Einsatz hat.

#### Die Eigenschaften der Strecke



- Die semipermanente Rennstrecke im Parc Jean Drapeau in Montréal hat einen glatten Asphalt. Zu Beginn des Grand-Prix-Wochenendes ist der Kurs besonders grün, das heißt sehr rutschig. Doch im Verlauf der drei Tage verändert sich die Beschaffenheit der Strecke im hohen Maße, bedingt durch den Reifenabrieb, der die Fahrbahnoberfläche gummiert und den Grip erhöht.
- In Kanada dreht sich alles um die Traktion und das Bremsen. Zu den Herausforderungen für die Fahrer gehört es, Wärme in die Vorderreifen zu bekommen. Weil es keine weiträumigen Auslaufzonen gibt, kommt es häufig zu Safety Car Phasen, was die Strategie selbstverständlich beeinflussen kann.

- Das Wetter ist wechselhaft, allerdings sind kühle Temperaturen und Regen zu dieser Jahreszeit keine Seltenheit. 2011 wurde das Rennen aufgrund des Regens mehrmals unterbrochen, was dazu führte, dass der Grand Prix von Kanada 2011 mit einer Dauer von mehr als vier Stunden das bislang längste Rennen der Serie ist. Aufgrund der kühlen Wetter- und Streckenverhältnisse ist vor allem zu Beginn des Wochenendes mit Körnung (Graining) auf den Reifen zu rechnen.
- Im Gegensatz zum Kurs in Monaco bietet der Circuit in Montreal viele Möglichkeiten zum Überholen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist wesentlich höher, insbesondere auf den langen Geraden. Zudem gibt es etliche Passagen, in denen die Fahrer kräftig aufs Bremspedal treten müssen. Die Bremsen werden auf dieser Strecke also stark belastet, was die Teams nicht außer Acht lassen dürfen.
- Im vergangenen Jahr nutzten die Teams verschiedene Strategien. Die meisten Fahrer kamen nur einmal an die Box, was nicht zuletzt von einem frühen Safety Car beeinflusst wurde. Die beiden Bestplatzierten begannen das Rennen nicht mit der weichsten verfügbaren Mischung. Das könnte auch an diesem Wochenende der Fall sein. Sebastian Vettel (Ferrari) und Valtteri Bottas (Mercedes) starteten mit den ultrasoftem Slicks – sie entsprechen in etwa der aktuellen Mischung C4 - bevor sie auf die supersoftem Slicks wechselten, die aus der diesjährigen Range gestrichen wurden.





### **Mario Isola – Head of F1 and Car Racing**

*"Im Großen und Ganzen entspricht unsere Reifen-Nominierung für Kanada der des vergangenen Jahres, als die hypersoftem Slicks nach dem Rennen in Monaco ihren zweiten Einsatz in der Saison hatten. Der Hauptunterschied zu 2018: Die härteste an diesem Wochenende verfügbare Mischung ist etwas härter als ihr Gegenstück aus dem Vorjahr. Zudem gibt es 2019 kein Äquivalent zu den Supersofts, so dass der Härtegrad der nominierten Mischungen insgesamt weiter auseinander liegt. Wir haben für das Rennen in Montreal dieselben drei Mischungen ausgewählt wie für Monaco. Einige Teams vergleichen die Strecke in Montréal allerdings eher mit der in Baku. Dort hatten wir eine insgesamt härtere Mischungs-Konstellation aufgrund der höheren Geschwindigkeiten, der längeren Geraden sowie der Herausforderung, die Temperaturen der Vorder- und Hinterreifen möglichst auszugleichen. Das Rennen in Montréal bietet viel Abwechslung hinsichtlich der Strategie, der Action auf der Strecke sowie des Wetters. Die Teams wissen nie genau, was sie erwartet. Daher ist es besonders wichtig, im Freien Training möglichst viele Reifendaten zu erheben, um gut informiert auf sich veränderte Umstände reagieren zu können".*

## Weitere Pirelli News

- Im Gegensatz zum Rennwochenende in Monaco, für das die Teams sich insbesondere mit Reifensätzen der weichsten Mischung eindeckten, wurden für Montréal auch die härteren Mischungen in höherer Zahl geordert. Ferrari wählte fünf Sätze des Mediums, mehr als jedes andere Team. All dies könnte darauf hindeuten, dass einige Teams planen, sich mit den Mediums im zweiten Drittel des Qualifyings (Q2) für Q3 zu qualifizieren. Dann könnten sie am Sonntag das Rennen auch mit dieser Mischung beginnen.
- Pirelli ist offizieller Titelsponsor des Großen Preises von Kanada, so wie später auch beim Großen Preis von Frankreich. Der italienische Reifenhersteller wird auch beim offiziellen Formel 1 Fan-Festival vertreten sein, das am kommenden Samstag in Chicago stattfindet.
- Pirelli führte kürzlich auf dem Circuit Paul Ricard in Frankreich mit Ferrari und Red Bull einen erfolgreichen zweitägigen Test des Regenreifen-Prototyps 2020 durch. Der nächste Entwicklungstest für die Slick-Reifen 2020 findet nach dem Großen Preis von Österreich statt.
- Oliver Solberg, der 17-jährige Sohn des ehemaligen Rallye-Weltmeisters Petter Solberg (der 2003 mit Subaru und Pirelli Reifen seinen Titel gewann), wurde kürzlich jüngster Gesamtsieger einer FIA Rallye-Meisterschaft. Mit einem von Pirelli ausgestatteten Volkswagen Polo R5 gewann er in Lettland den jüngsten Lauf zur Rallye-Europameisterschaft.

MIN. STARTING PRESSURES (slicks)		EOS CAMBER LIMIT	
	<b>22.0</b> psi (front)   <b>20.0</b> psi (rear)	<b>-3.50°</b> (front)   <b>-2.00°</b> (rear)	

-  *Twitter @Pirellisport*
-  *Instagram/pirelli\_motorsport*
-  *Facebook/PirelliMotorsport*
-  *The Racing Spot:  
Racingspot.pirelli.com*
-  *Pirelli F1 Press Area:  
f1pressarea.pirelli.com*