



PRESS RELEASE

PREVIEW DO GRANDE PRÊMIO DO JAPÃO

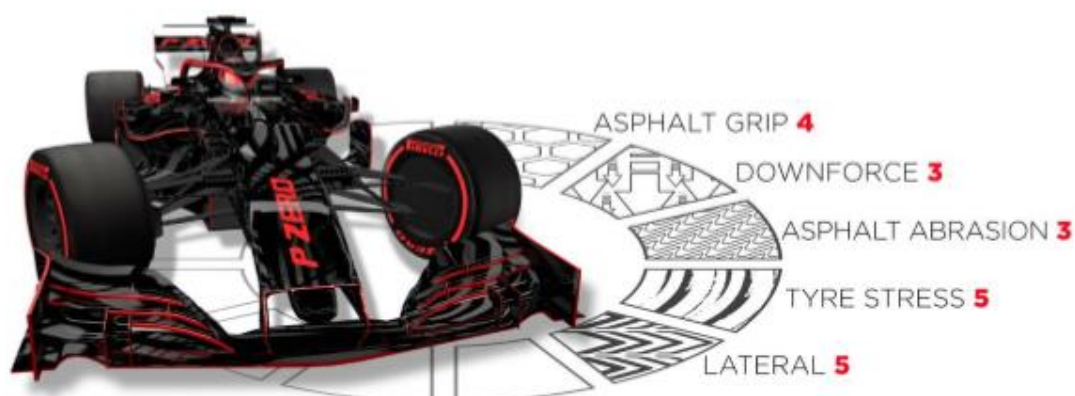
SUZUKA: GRANDES CURVAS E ALTA ENERGIA

Milão, 1º de outubro de 2018 – Para o Grande Prêmio do Japão, no épico circuito de Suzuka, a Pirelli nomeou o médio, o macio e o supermacio. Essa combinação já foi selecionada por quatro vezes nesta temporada. Isso é para lidar com as notórias demandas de alta energia de Suzuka, com longas curvas como a 130R e a Spoon. Na realidade, os carros estão quase sempre fazendo curvas em um ritmo implacável em Suzuka, um dos fatos que fazem do autódromo japonês um dos mais amados do calendário. Um ano atrás, o recorde da pista foi batido no Classificatório. Essa marca será reduzida ainda mais desta vez, como geralmente vem sendo o caso nesta temporada?

OS TRÊS COMPOSTOS SELECIONADOS



O CIRCUITO DO PONTO DE VISTA DO PNEU





- *Apesar de nominalmente a seleção de pneus ser a mesma do ano passado, na verdade ela é um degrau mais macia, uma vez que todos os compostos são um degrau mais macios que seus equivalentes de 2017.*
- *O ritmo do circuito, com suas famosas curvas rápidas, faz com que em Suzuka as forças laterais sejam preponderantes, mais do que tração e frenagens.*
- *O clima geralmente é imprevisível nessa época do ano, com chuvas frequentes. Isso faz com que seja difícil estimar a evolução da pista.*
- *O uso e degradação dos pneus são tradicionalmente altos. Em Suzuka, os pneus são submetidos a uma das mais altas cargas de energia do ano.*
- *As equipes tendem a correr com altos índices de pressão aerodinâmica, concentrada nos pneus, para maximizar a aderência. Isso faz com que os pneus recebam forças multidirecionais ao mesmo tempo.*
- *No ano passado, a estratégia vencedora foi de uma parada. Isso foi parcialmente influenciado pela entrada de um safety car e de um safety car virtual, coisas que não incomuns no Japão.*

Mario Isola, gerente mundial de Motorsport da Pirelli: "Suzuka proporciona alguns dos níveis de energia mais altos do ano. Isso pode levar a níveis de uso e degradação maiores do que costumamos ver. Também é o único circuito da temporada em forma de "8", o que significa que o uso dos pneus direitos e esquerdos sejam semelhantes. Em 2017, a estratégia de uma parada triunfou em Suzuka. Mas antes disso, a tendência era de duas paradas. Será interessante ver se os pneus mais macios e os carros mais velozes deste ano proporcionarão estratégias diferentes. As equipes sempre tentarão fazer apenas uma parada, mas é claro que isso depende de um equilíbrio no gerenciamento dos pneus. Dependendo do tempo perdido em um pit stop, fazer duas paradas pode ser mais rápido."

O QUE HÁ DE NOVO?

- *O programa de desenvolvimento de pneus da Pirelli para 2019 continua. A Renault vai correr em Suzuka por dois dias, após o Grande Prêmio do Japão.*
- *O Blancpain GT Series, que tem fornecimento exclusivo da Pirelli, terminou no último fim de semana, em Barcelona. O Belgian Audi Club Team WRT e Raffaele Marciello se sagraram campeões.*

PRESSÕES MÍNIMAS PARA A LARGADA / LIMITES DE CANGAGEM

MIN. STARTING PRESSURES (slicks)		EOS CAMBER LIMIT	
	23.0 psi (front) 21.0 psi (rear)	-3.00° (front) -1.75° (rear)	

PNEUS NOMEADOS PARA A TEMPORADA

GRAND PRIX							
Australia				✓	✓	✓	
Bahrain			✓	✓	✓		
China			✓	✓		✓	
Azerbaijan				✓	✓	✓	
Spain			✓	✓	✓		
Monaco					✓	✓	✓
Canada					✓	✓	✓
France				✓	✓	✓	
Austria				✓	✓	✓	
Great Britain		✓	✓	✓			
Germany			✓	✓		✓	
Hungary			✓	✓		✓	
Belgium			✓	✓	✓		
Italy			✓	✓	✓		
Singapore				✓		✓	✓
Russia				✓		✓	✓
Japan			✓	✓	✓		
United States				✓	✓	✓	
Mexico					✓	✓	✓
Brazil			✓	✓	✓		
Abu Dhabi					✓	✓	✓



@pirellibrazil



@Pirelli_Br



@pirelli_br

www.campneus.com.br ----- www.pirelli.com

Mais informações:

Néctar Comunicação Corporativa / Assessoria de Imprensa da Pirelli

(11) 5053-5110 / imprensapirelli@nectarc.com.br

Renata Justi – (11) 5053-5123 / renata.justi@nectarc.com.br

Fábio Santos – (11) 5053-5121 / fabio.santos@nectarc.com.br

Cadu Tupy – (11) 5053-5115 / cadu.tupy@nectarc.com.br