Pirelli sarà Event Main Sponsor del prossimo round del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike che si disputerà in Malesia presso il Sepang International Circuit il prossimo 8 giugno. La denominazione ufficiale di questo sesto appuntamento stagionale sarà pertanto Pirelli Malaysian Round.

Il Direttore Racing di Pirelli Moto, Giorgio Barbier, ha dichiarato a riguardo: "L'Asia, ed in particolare il sud est asiatico, è il mercato delle due ruote di gran lunga di maggiori dimensioni al mondo. In particolare negli ultimi anni il segmento delle moto di cilindrata superiore sta avendo una crescita molto forte e tutte le maggiori case motociclistiche hanno ormai un insediamento produttivo in loco.

Anche noi avvieremo la nostra produzione di pneumatici per moto in Indonesia a partire dal 2015 e diventare Event Main Sponsor di questo round del Campionato Mondiale Superbike ci è sembrata un'ottima opportunità di visibilità in una zona del mondo che recentemente ha destato il forte interesse di tutte le case motociclistiche perchè terreno fertile e certamente ricco di appassionati delle due ruote".

Quello del Campionato Mondiale Superbike non sarà un debutto in Malesia ma piuttosto un ritorno a distanza di vent'anni. Pur non avendo infatti mai corso sul circuito di Sepang, il circus delle derivate di serie era già approdato in questa nazione agli inizi degli anni '90 per quattro stagioni consecutive: nel 1990 e 1991 a Shah Alam, nel 1992 e 1993 presso il circuito di Johor.

Il Sepang International Circuit è stato costruito nel 1999 a breve distanza dalla capitale malesiana di Kuala Lumpur, nel distretto di Sepang dello stato del Selangor.

Come molti altri circuiti, è stato progettato dall'architetto tedesco Hermann Tilke ed è ritenuto uno dei circuiti più efficenti e tecnologici fin dalla sua inaugurazione anche se, a distanza di quindici anni, non ha mai subìto opere di ristrutturazione perciò presenta un asfalto piuttosto sconnesso.

A questo appuntamento Pirelli arriva con le soluzioni di gamma dedicate alla classe Superbike e a quella Supersport e alcuni pneumatici di sviluppo, tra cui un nuovo pneumatico posteriore da bagnato sviluppato per le peculiarità del circuito malesiano.

Per team e piloti sarà un round molto importante prima di quello di Misano Adriatico che segnerà l'ingresso nella seconda metà della stagione. Dopo la prova di forza del Kawasaki Racing Team e di Tom Sykes, che nell'ultimo round di Donington Park hanno realizzato una splendida doppietta portandosi in testa sia al campionato piloti che a quello costruttori, il

Mondiale sembrerebbe indirizzarsi verso una lotta a quattro tra Sykes, il compagno di squadra Loris Baz, Jonathan Rea e Sylvain Guintoli mentre a contendersi il mondiale costruttori sarebbero oltre alla casa di Akashi anche Aprilia e Honda.

Sepang International Circuit VS gli pneumatici: temperature elevate ed umidità giocano un ruolo fondamentale

Il Sepang International Circuit è un tracciato di 5548 metri ed è caratterizzato da curve molto guidate e da due lunghi rettilinei. Le massime velocità raggiunte sul primo rettilineo, lungo 920 metri, vengono interrotte da un tornante lento che collega il primo al secondo rettilineo, favorendo azioni di sorpasso.

Essendo un circuito molto variegato la scelta degli pneumatici non è immediata. Nella parte guidata ci sono sezioni dove è necessario garantire alla moto una buona agilità, l'approccio con uno pneumatico anteriore morbido potrebbe a tal fine migliorare la precisione di inserimento e rendere più facile la tenuta di traiettoria. In aggiunta, essendo presenti lungo il tracciato alcuni punti sconnessi dove la generazione di vibrazioni è comune, l'uso di un anteriore morbido agevola l'ammortizzazione delle gobbe presenti.

Al contempo, per garantire una buona frenata ed evitare fenomeni di schiacciamento (squashing) in fondo ai rettilinei, è consigliabile l'utilizzo di uno pneumatico anteriore rigido, in grado di mantenere la propria compattezza anche ad elevati livelli di carico longitudinale.

Come in molti altri circuiti dove entrambe le scelte sono potenzialmente utilizzabili, saranno le condizioni climatiche a dire l'ultima parola. Basandosi sulle condizioni meteo degli anni passati nel periodo di giugno nella zona del circuito, si può a buon titolo supporre che le temperature saranno piuttosto elevate (storicamente sono stati registrati circa 60°C sull'asfalto con più del 70% di umidità relativa) e che l'ago della bilancia penderà verso lo pneumatico anteriore rigido, essendo i movimenti in schiacciata maggiormente enfatizzati da queste condizioni.

La scelta del posteriore deve invece seguire come regola principale la ricerca del grip. Sia l'asfalto molto levigato che le temperature elevate permettono l'utilizzo di pneumatici morbidi, in grado di penetrare correttamente nel manto stradale e quindi di garantire la massima impronta a terra. In alcuni punti del tracciato, infatti, la moto deve essere il più possibile stabile e piantata a terra, per impedire la scomposizione del posteriore in accelerazione.

Nemiche del posteriore sono le altissime temperature di mescola che si raggiungono nella zona centrale del profilo su entrambi i rettilinei. In passato pneumatici posteriori sottoposti ad ingenti stress termici hanno dato vita a fenomeni di blister. Questo fenomeno è ancora più accentuato su pneumatici da bagnato, molto morbidi e deformabili per definizione. Proprio per migliorare la resistenza al blister Pirelli ha sviluppato un prodotto posteriore da pioggia ad hoc opportunamente dotato di una fascia centrale rigida.

Pirelli arriva all'unico round asiatico della stagione Superbike mettendo a disposizione dei piloti Superbike e Supersport un totale di 3456 pneumatici. Di questi 2079 sono quelli destinati alla classe regina mentre 1377 quelli per la Supersport.

In Superbike ciascun pilota per l'intero weekend di gara può contare su un pacchetto di74 pneumatici, 36 anteriori e 38 posteriori, con 3 soluzioni differenti all'anteriore e 3 al posteriore. All'anteriore i piloti potranno contare sulle già note e molto utilizzate SC1 e SC2 di gamma, e su una terza opzione, la R753, una soluzione di sviluppo in mescola di media durezza, alternativa alla SC2 di gamma e già portata lo scorso anno a Phillip Island, Monza, Portimão, Imola, Mosca e Istanbul e quest'anno a Phillip Island. Quest'ultimo è uno pneumatico molto robusto che resiste bene agli asfalti severi e che a Sepang potrebbe essere molto apprezzato.

Saranno tre invece le soluzioni slick tra cui scegliere per il posteriore e a disposizione di tutti i piloti. Essendo quello di Sepang un nuovo appuntamento nel calendario Superbike, Pirelli ha infatti deciso di non portare soluzioni ad hoc sviluppate per la categoria EVO e per quella Superbike ma di concentrarsi su prodotti in grado di mettere tutti i piloti nelle migliori condizioni di correre su un tracciato impegnativo come quello malese.

Per tutti i piloti ci saranno dunque i due pneumatici di gamma già presenti nei precedenti round, ovvero la SC0, soluzione morbida ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate, e la SC1, in mescola di durezza media che si posiziona a metà strada tra la soluzione morbida e quella dura e che offre migliori performance quando le temperature non sono particolarmente elevate, a cui si affianca come terza ed ultima opzione la soluzione di sviluppo S1665, in mescola medio-morbida e presente finora solo a Phillip Island. Quest'ultimo pneumatico, rispetto alla SC1 di gamma, si differenzia per struttura e materiali.

Nel Campionato Mondiale FIM Supersport, 26 anteriori e 25 posteriori per un totale di 51 pneumatici a pilota. SC1 e SC2 di gamma per l'anteriore, al posteriore SC0 e SC1 di gamma le soluzioni previste.

Oltre agli pneumatici slick Diablo Superbike per la classe regine Diablo Supercorsa per la supersport, tutto i piloti avranno a disposizione pneumatici intagliati intermedi Diablo Wet e da bagnato Diablo Rain. In particolare per questo appuntamento i piloti potranno scegliere tra due soluzioni da bagnato posteriori dal momento che oltre al Diablo Rain di gamma Pirelli porta la soluzione di sviluppo R0214, progettata con una fascia centrale in mescola rinforzata e più resistente per affrontare il circuito di Sepang il cui asfalto tende ad asciugare molto rapidamente.

© riproduzione riservata
pubblicato il 4 / 06 / 2014