

La nuova Formula Uno affronta una delle prove più dure in calendario: la Malesia, un circuito ben noto per l'asfalto abrasivo e per le condizioni climatiche estreme, che variano dal caldo intenso agli acquazzoni monsonici. Per far fronte a queste condizioni difficili, Pirelli ha scelto le mescole più dure del proprio range: i P Zero Orange hard e i P Zero White medium. Tutti gli pneumatici quest'anno sono stati sviluppati per aumentarne la durata e ridurre il degrado, senza compromettere però i livelli di performance.

Paul Hembery, Direttore Motorsport Pirelli ha detto che "In Malesia ci sarà il debutto in gara del nostro pneumatico hard, insieme alla mescola media. Quest'ultima ha performato molto bene a Melbourne, ma la Malesia presenta ovviamente grandi differenze con l'Australia. Passiamo dall'asfalto liscio di Melbourne a una superficie altamente abrasiva, e da condizioni relativamente fresche dell'Albert Park a temperature molto più alte di Sepang. Ciò rappresenta una sfida tanto per le nuove monoposto quanto per i piloti; inoltre, non dobbiamo dimenticare che siamo ancora nelle fasi iniziali del Campionato. Le qualifiche bagnate in Australia hanno permesso alle squadre di testare le gomme da bagnato 2014, e questa conoscenza potrebbe rivelarsi molto utile a Sepang".

Jean Alesi, commentatore tecnico Pirelli sostiene che "La Malesia è una delle gare più difficili dell'anno, sia per i piloti sia per le gomme, ma se si mantiene un buon ritmo si può limitare lo stress sugli pneumatici. Il più grande nemico delle coperture in Malesia è il degrado termico. Dovrà ancora passare qualche gara prima di vedere tutto il potenziale di ogni squadra, il che rende la situazione molto interessante. L'altra cosa che ho sempre associato con la Malesia è la pioggia battente. Il modo in cui le gomme da bagnato sono evolute da quando guidavo io è incredibile: credo che nessuno avrebbe potuto prevedere il tasso di dispersione dell'acqua che è possibile raggiungere oggi. Il vero problema a Sepang sono le pozzanghere che, in caso di aquaplaning, possono far perdere il controllo della vettura. L'acqua alzata, inoltre, limita la visibilità dei piloti".

✘ Il circuito dal punto di vista degli pneumatici:

Sepang è un circuito veloce, con una media di oltre 210km/h in qualifica e diverse curve ad alta velocità. Queste accelerazioni rendono la trazione particolarmente importante. Poiché i Team in genere preferiscono un alto carico aerodinamico, gli pneumatici devono affrontare non solo importanti carichi laterali ma anche elevati carichi verticali, equivalenti al peso di 830 kg. Questa combinazione di forze determina il degrado termico e meccanico. Il P Zero Orange hard è una mescola high working range, adatta a condizioni estreme, mentre il P Zero White medium è una mescola a "basso working range". La finestra di utilizzo di tutte le mescole è stata allargata quest'anno.

Lo stesso vale per le gomme da bagnato. Il battistrada posteriore è stato riprogettato per migliorare la resistenza all'aquaplaning in caso di pioggia battente, mentre la mescola del pneumatico da bagnato estremo è stata modificata per permettere di coprire una più ampia

gamma di condizioni. Quest'anno il Cinturato Blue wet può disperdere fino a 65 litri di acqua al secondo a 300 km/h: cinque litri in più rispetto allo scorso anno.

La gomma anteriore sinistra è particolarmente sollecitata in Malesia: la temperatura del battistrada può arrivare fino a 120 gradi centigradi. In termini di attrito, Sepang si piazza al quarto posto, dopo Silverstone, Barcellona e Suzuka.

La pioggia influenzò la strategia dello scorso anno. I primi 5 piloti effettuarono tutti quattro pit stop. I punti di crossover furono cruciali. Sebastian Vettel (Red Bull) vinse la gara: il tedesco iniziò con le mescole intermedie, passò alle medium, per poi completare due stint con le gomme hard e finire la gara con le medium.

Pirelli ha prodotto un video di presentazione del GP malese, disponibile sul canale Youtube di PneusNews, al seguente link: [anteprima Malesia](#)