In Malesia il dubbio non è se pioverà, ma quando. Per questo motivo, è più che probabile che sul circuito di Sepang, inaugurato nel 1999, faranno il loro debutto gli pneumatici Pirelli intermedi e da bagnato. Per la prima volta i team proveranno anche una mescola sperimentale hard. Due set di questa nuova versione di pneumatici hard saranno infatti consegnati ai team per le due sessioni di libere del venerdì, per una valutazione del feedback nelle condizioni estreme della Malesia. Il resto dell'allocazione dei pneumatici per il weekend è invariato.

Come in Australia, anche in Malesia le mescole hard e soft saranno le scelte Prime e Option ma, dato che a Sepang la pioggia è una costante, è probabile che entreranno in azione anche le mescole intermedia e wet. Il pneumatico intermedio, contraddistinto dal logo azzurro, ha un battistrada caratterizzato da leggere scanalature lungo tutta la superficie della gomma. Il pneumatico wet, con logo arancione, ha un design del battistrada asimmetrico. Il disegno è più denso verso la parte esterna del pneumatico, mentre un canale centrale e due canali più piccoli all'interno aiutano a eliminare l'acqua in modo più efficace. La quantità d'acqua dissipata varia a seconda della profondità delle scanalature, che sulle gomme intermedie è di 3 millimetri, per cui possono affrontare pozzanghere fino a circa 2 millimetri di profondità.

In caso di maggiore quantità d'acqua sono richieste le wet. Il momento in cui bisogna passare dalle intermedie alle wet e viceversa – detto 'crossover point' – è di vitale importanza per la strategia e in Malesia sarà la chiave della tattica dei team.

Il pneumatico wet ha un battistrada di 5 millimetri e può affrontare un livello di acqua fino a 5 millimetri senza rischio di aquaplaning. Un singolo pneumatico da bagnato Pirelli dissipa fino a 60 litri d'acqua al secondo a 300 km/h, per cui una monoposto di Formula Uno a piena velocità eliminerà 240 litri d'acqua al secondo.

Le intermedie, invece, dissipano 20 litri d'acqua al secondo, contro i 10 litri al secondo eliminati da un pneumatico stradale – ma a velocità decisamente inferiori.

La Malesia è in netto contrasto rispetto al primo GP della stagione in Australia, con caldo e umidità associati a una superficie della pista molto più aggressiva. Durante la gara, questo dovrebbe portare a tre o quattro pitstop. Il circuito di Sepang è lungo 5,543 km, 56 i giri in gara, per un totale di 310,408 km. Un tracciato duro sui pneumatici, evidente fin dalla prima frenata decisa all'ingresso della curva 1. La curva 2 è persino più severa: l'irregolarità della superficie e le sospensioni rigide fanno sì che spesso la ruota interna perda contatto con l'asfalto, spostando tutto il carico sull'anteriore esterna.

Dopo il primo complesso di curve c'è un lungo curvone a destra che si affronta a 250 km/h, dove il sottosterzo costringe il pilota a fare delle correzioni. Il pneumatico anteriore sinistro, qui il più sollecitato, è soggetto a un carico verticale di 830 kg.

Oltre ai due rettilinei principali, insolitamente divisi da una curva stretta, c'è una successione rapida di curve veloci che sottopongono monoposto e pneumatici a un'accelerazione laterale di oltre 3G. In accelerazione in uscita di curva, la temperatura del pneumatico posteriore sinistro raggiunge un picco di 150°C. La famosa curva stretta tra i due rettilinei è non solo cruciale, ma anche un punto-chiave di stress per gli pneumatici, vista la combinazione in contemporanea di frenata, curva e accelerazione.

© riproduzione riservata
pubblicato il 7 / 04 / 2011