

Come nella passata stagione anche quest'anno 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 2 agosto e l'appuntamento sarà pertanto denominato Pirelli Malaysian Round.

A riprova del forte interesse verso un mercato in forte crescita come quello asiatico, il circuito malesiano, il lunedì successivo al weekend di gare, ospiterà anche il sesto appuntamento dei Pirelli SBK Track Days, l'iniziativa lanciata quest'anno da Pirelli per portare in pista i motociclisti di tutto il mondo amanti del brand della P lunga.

In occasione del round di Sepang i piloti Superbike potranno inoltre provare due nuovissime soluzioni, una anteriore ed una posteriore, rispettivamente la U0104, una SC2 di sviluppo mai utilizzata prima in gara ma provata e molto apprezzata dai piloti nei test ufficiali di Portimão e la T1257, una SC0 di sviluppo che con temperature molto elevate dovrebbe garantire un ottimo grip.

Sepang International Circuit VS i pneumatici: mescole morbide per garantire grip con temperature molto alte

Il Sepang International Circuit, questo il nome ufficiale del tracciato malesiano, sorge non lontano dalla capitale malesiana ed è stato costruito nel 1999 a breve distanza dalla capitale malesiana di Kuala Lumpur, nel distretto di Sepang dello stato del Selangor. Dopo quasi vent'anni di assenza dalla Malesia il Campionato Mondiale Superbike è tornato lo scorso anno a correre su questo tracciato che, come molti altri circuiti in calendario, è stato progettato dall'architetto tedesco Hermann Tilke ed è ritenuto uno dei circuiti più moderni e tecnologici, l'unica pecca è che dalla sua costruzione non è mai stato rinnovato e quindi anche il suo asfalto è piuttosto usurato.

Il circuito misura 5548 metri e presenta molte curve guidate e due lunghi rettilinei di cui il più lungo di 920 metri seguito, dopo un tornante lento, dal secondo rettilineo. Una sezione, quest'ultima, dove vengono effettuati diversi sorpassi.

Per quanto riguarda la scelta degli pneumatici questo è un circuito che richiede dalle moto una buona agilità. In questo caso, vista anche la presenza di alcuni punti sconnessi dove la generazione di vibrazioni è comune, uno pneumatico anteriore morbido potrebbe migliorare la precisione di inserimento e rendere più facile la tenuta di traiettoria oltre ad agevolare l'ammortizzazione delle gobbe presenti.

Allo stesso tempo però, al fine di garantire una buona frenata ed evitare fenomeni di

schiacciamento (squashing) in fondo ai rettilinei, sarebbe meglio l'utilizzo di uno pneumatico anteriore rigido, in grado di mantenere la propria compattezza anche ad elevati livelli di carico longitudinale. Viste le temperature elevate e essendo i movimenti in schiacciata maggiormente enfatizzati da queste condizioni, la scelta dovrebbe ricadere su una soluzione SC2, ecco perchè oltre a quella di gamma Pirelli porta anche una nuova soluzione di sviluppo sembra in mescola medio dura.

Al posteriore la parola d'ordine è grip e per questo Pirelli mette a disposizione dei piloti tutte soluzioni morbide. Infatti il mix tra asfalto molto usurato e temperature elevate necessita l'utilizzo di pneumatici morbidi che possano penetrare correttamente nel manto stradale e quindi 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. Nella zona centrale del profilo su entrambi i rettilinei si raggiungono altissime temperature di mescola che possono dar vita a fenomeni di blister, soprattutto se dovesse piovere e si dovessero utilizzare pneumatici da bagnato, molto morbidi e deformabili.

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport:

A Sepang, in occasione del secondo round asiatico della stagione Superbike 2015, Pirelli porta per i piloti Superbike e Supersport un totale di 2925 pneumatici. Di questi 1710 sono quelli destinati alla Superbike mentre 1215 quelli per la Supersport.

Ogni pilota Superbike potrà scegliere tra 35 pneumatici anteriori e 33 posteriori per un totale di 5 soluzioni anteriori e 6 posteriori che comprendono come sempre pneumatici intermedi e da bagnato e lo pneumatico posteriore da qualifica che può essere utilizzato solo nel corso della Superpole di sabato.

All'anteriore tre le soluzioni a disposizione dei piloti: la SC1 di sviluppo S1699, che ha debuttato con successo ad Aragón nel 2014 e quest'anno è stata portata in tutti i round perchè offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida, e la SC2 di gamma, ottimale per temperature esterne elevate perchè garantisce solidità e supporto alla fascia battistrada. Terza ed ultima opzione sarà la nuova U0104, una SC2 di sviluppo mai utilizzata prima in gara ma provata e molto apprezzata dai piloti nei test ufficiali di Portimão. Rispetto alla SC2 di gamma dovrebbe garantire un grip maggiore più simile a quello di una SC1.

Per il posteriore tre soluzioni tutte in mescola morbida SCO. Non può mancare la SC0 di gamma, che offre massima improntabilità su asfalti lisci e massimo sviluppo di trazione alle

alte temperature oltre alla più elevata stabilità al decadimento termico delle prestazioni, e la SC0 di sviluppo T0611, che ha debuttato a Imola ed è stata utilizzata anche a Portimão e Misano oltre ad essere stata portata anche a Laguna Seca. A queste due soluzioni si affianca la nuova T1257, una SC0 di sviluppo al suo debutto assoluto che, con temperature molto alte e quindi poco grip dell'asfalto, dovrebbe essere comunque in grado di garantire un ottimo grip.

In Supersport 23 pneumatici anteriori e 22 posteriori per ogni pilota con 4 soluzioni anteriori e altrettante posteriori, sempre comprensive di pneumatici intermedi e da bagnato.

All'anteriore la SC1 di sviluppo S1485, che ha debuttato a Misano nel 2014 ed è stata portata anche a Portimão e Magny-Cours. Questa soluzione solitamente garantisce un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida e quest'anno è stata già portata in Australia, Spagna, Olanda, Italia, Gran Bretagna, Portogallo e USA. Seconda opzione è la SC2 di gamma, in mescola media, ideale per piloti aggressivi e che preferiscono la compattezza della fascia battistrada.

Così come in Superbike anche qui al posteriore solo soluzioni in mescola morbida, nello specifico: la SC0 di sviluppo U442 che ha debuttato a Misano e che rispetto alla soluzione di gamma dovrebbe offrire maggiore stabilità, e la SC0 di gamma che quest'anno è stata portata solo a Assen ed è ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate.