



EXCLUSIVE TYRE

COMUNICATO STAMPA

Pirelli con un'allocazione pneumatici dedicata per il GP d'Australia

Posteriori di sviluppo e con mescole più dure per Phillip Island, che presenta un nuovo asfalto e, storicamente, è il circuito più impegnativo per i pneumatici tra quelli in calendario

Il Circuito di **Phillip Island**, che ospita il **Gran Premio d'Australia**, è notoriamente tra i circuiti più impegnativi per i pneumatici se non in assoluto quello più difficile. Si tratta infatti di un tracciato spettacolare e vecchio stile, uno dei pochi a non aver subito modifiche in quasi 70 anni di storia. Il suo layout particolare, con la maggior parte di curve a sinistra, la superficie recentemente riasfaltata e le condizioni meteo con possibilità di forte vento e di temperature molto variabili, lo rendono un circuito che pone alti livelli di stress sui pneumatici.

Per affrontare questo appuntamento, **Pirelli** ha deciso di affidarsi per entrambe le classi alle soluzioni anteriori di gamma, soft SC1 e medium SC2, mentre per quanto riguarda il posteriore, la Moto2™ avrà la soluzione soft di sviluppo D0532 già utilizzata a Sachsenring e Aragón e la hard SC3 di gamma, la Moto3™ potrà contare su medium SC2 e su hard di sviluppo C1096, anche questa già nota ai piloti.



Phillip Island è un circuito molto impegnativo, ancor di più dopo la riasfaltatura

“Quello di Phillip Island è un circuito che conosciamo molto bene, ci corriamo infatti da molti anni sia con il Mondiale Superbike sia con il Campionato nazionale Australian Superbike. L'ultima volta ci abbiamo gareggiato con il WorldSBK a febbraio di quest'anno, quindi già con il nuovo asfalto, e possiamo solo che confermare che questa è una pista estremamente impegnativa per i produttori di pneumatici e la riasfaltatura sembra averla resa ancora più aggressiva aumentandone i livelli di abrasività e severità. Va detto che a febbraio i lavori di riasfaltatura erano appena terminati e quindi l'asfalto era ancora fresco e un po' sporco, in questi mesi la situazione potrebbe essere migliorata un po' ma i livelli di abrasività restano comunque elevati. Aldilà del nuovo asfalto, questo circuito è sempre stato molto impegnativo anche e soprattutto per via del suo layout particolare, con quasi tutte curve a sinistra che generano un elevato stress meccanico-termico sui pneumatici. Quello che non sappiamo è come si comporteranno i nostri pneumatici con le Moto2™ e le Moto3™ perché questa è la prima volta che veniamo in Australia con queste classi, anche se immaginiamo che la classe che stresserà maggiormente le gomme sarà la Moto2™. Per questo motivo, in accordo con IRTA, la durata della free practice di Moto2™ del venerdì mattina è stata estesa 15 minuti, per un totale di 55 minuti, per agevolare il lavoro di team e piloti e permettere loro di effettuare dei long run con entrambe le soluzioni posteriori. Data l'unicità di questo circuito, abbiamo infatti deciso di prevedere per il posteriore la soft di sviluppo D0532, già utilizzata a Sachsenring e Aragón, e la SC3, che è la soluzione dura della gamma per Moto2™ mentre i piloti della Moto3™ avranno la medium SC2 come soluzione più morbida e la C1096, una dura di sviluppo già portata in alcuni GP, come alternativa”.



- **Allocazione specifica:** i piloti di entrambe le classi avranno anteriori di gamma, soft SC1 e medium SC2, in numero di 8 pneumatici per ciascuna soluzione; quindi, 2 unità in più rispetto all'allocazione standard che ne prevede 6. In **Moto2™** i posteriori sono diversi rispetto all'allocazione standard: ci sarà come opzione soft la D0532 di sviluppo in 8 pezzi a pilota e come alternativa la hard SC3 in 6 pezzi. In **Moto3™** la medium SC2, che solitamente è la versione più dura, sarà quella più morbida a disposizione dei piloti mentre l'alternativa sarà rappresentata dalla hard di sviluppo C1096, entrambe in 8 pezzi a pilota. Dato che in entrambe le classi le mescole slick restano due all'anteriore e due al posteriore come previsto da allocazione standard, Il numero di pneumatici che ciascun pilota da regolamento può utilizzare nell'arco del fine settimana resta invariato: 8 anteriori e 9 posteriori per un totale di 17 pneumatici a weekend.
- **Layout e stress per i pneumatici:** Costruito nel 1956, Phillip Island è un circuito dal layout affascinante con un susseguirsi di curve veloci e ad ampio raggio spezzato da due soli tornantini, dove di solito si assiste a molti sorpassi. L'unico rettilineo di una certa lunghezza, quello davanti ai box, è in discesa e si raggiungono velocità di punta molto elevate. I pneumatici sono sottoposti ad un forte e costante lavoro termo-meccanico, soprattutto sul lato sinistro, e si assiste ad un surriscaldamento di una zona ma al contempo si è anche sull'angolo massimo di piega che genera forze di deriva diverse con torsione e lavoro obliquo molto forti.
- **La Southern Loop:** Una peculiarità del circuito di Philip Island è la famosa curva 2, chiamata Southern Loop. Si tratta di un curvone molto lungo che presenta anche un raggio medio-largo che permette una percorrenza a gas pieno, con un angolo di piega fisso e per un lungo lasso di tempo. In queste condizioni, i pneumatici sono costretti a lavorare per diverso tempo con sforzi meccanici localizzati su una piccola fascia di battistrada e, proprio in quella zona di utilizzo continuativo, si registra un aumento rapido di temperatura che può causare perdita di aderenza sull'asfalto che, a sua volta, provoca un ulteriore aumento di temperatura per attrito ed un'abbondante asportazione di materiale. Vi è quindi un aumento esponenziale ed incontrollato di temperatura in grado di generare una decomposizione termica della mescola.