



Sole Tyre Supplier & Top Sponsor

COMUNICATO STAMPA

Pirelli con due posteriori supersoft a Estoril

Per il round portoghese del WorldSBK, Pirelli ripropone per il posteriore la SCX in due varianti, di gamma e di sviluppo, entrambe soluzioni supersoft volte a compensare il poco grip dell'asfalto

Pirelli e il **Campionato del Mondo FIM Superbike** fanno tappa a **Estoril** per il penultimo round stagionale, il secondo in Portogallo dopo quello corso a Portimão ad agosto. Una pista che Pirelli conosce bene e che offre poco grip risultando quindi piuttosto impegnativa per i pneumatici che devono essere in grado di garantire comunque una buona aderenza. Per questo motivo l'allocazione per i piloti della classe WorldSBK prevede due **pneumatici in mescola supersoft per il posteriore, la SCX di gamma e la sua versione di sviluppo in specifica D0820**. Quest'ultima è già stata utilizzata nel round francese e in quello italiano a Cremona e, grazie alla nuova mescola più resistente ma con prestazioni simili in termini di aderenza, ha ottenuto ottimi consensi.



Un tracciato con poco grip è un ottimo proving ground per la supersoft di sviluppo

"Sono ormai diversi anni che corriamo a Estoril con il WorldSBK, possiamo dire che conosciamo molto bene le caratteristiche di questo circuito anche perché l'asfalto è lo stesso dal 2006, quindi abbiamo uno storico di informazioni e dati molto solido. Il layout è molto variegato e la superficie spesso cambia, in termini di feeling percepito, tra una curva e l'altra, per questo è piuttosto impegnativo per i pneumatici che sono sottoposti a forti sollecitazioni. La pista è piuttosto scivolosa, quindi è necessario usare mescole soft che possano generare più grip, oltre a compensare più rapidamente le differenze di temperatura tra il fianco destro e quello sinistro, che sono tipiche dell'Estoril. Tutte le nostre soluzioni di gamma hanno già dato prova quest'anno di essere adatte a diverse situazioni e anche la SCX di sviluppo in specifica D0820 ha dimostrato di essere un'evoluzione molto valida. Già alla sua prima apparizione a Magny-Cours ha dato un riscontro molto positivo ed è poi stata largamente utilizzata a Cremona, quindi crediamo che sia un'ottima opzione anche per questo round, data la sua nuova mescola che mantiene i livelli di grip della SCX di gamma risultando al contempo più protetta in termini di usura. Sarà quindi interessante per noi valutarne le prestazioni anche su questo tracciato piuttosto impegnativo, così da raccogliere ulteriori informazioni utili in ottica sviluppo".

DA TENERE D'OCCHIO



- **Gamma orientata al morbido:** entrambe le soluzioni anteriori per i piloti del **WorldSBK** saranno di gamma, con 8 unità di **SC1** e altrettante di **SC2**. Per il **posteriore** ci sono la **SCX di gamma** e la **supersoft di sviluppo in specifica D0820**, presenti in 8 unità ciascuna, oltre a 5 unità di **SC0** e a 4 di **SCQ**, quest'ultima destinata solamente a Superpole e Superpole Race. In caso di pioggia, ciascun pilota avrà a disposizione 3 pneumatici **Intermedi** e 8 **SCR1**, sia per l'anteriore che per il posteriore. Per l'anteriore, ogni pilota del **WorldSSP** avrà a disposizione 7 unità di **SC1** e 6 di **SC2**, mentre per il posteriore saranno 7 quelle di **SCX** e 6 quelle di **SC0**. Tutte le soluzioni di questa classe sono di gamma.
- **Asfalto scivoloso:** il circuito presenta un asfalto datato, risale al 2006, e piuttosto scivoloso, ancora meno performante in caso di alte temperature. L'utilizzo di mescole più morbide è quindi la scelta giusta per compensare la scarsità di grip offerto dalla superficie.
- **Temperature diverse sulle spalle dei pneumatici:** quella di Estoril è una delle piste più tecniche ed impegnative per i pneumatici, perché il layout con quattro curve a sinistra e nove a destra presenta carichi molto differenti. Le curve a destra sono piuttosto veloci e generano alte temperature nella spalla corrispondente del pneumatico, mentre quelle a sinistra, inclusa la chicane, sono molto più lente e producono temperature decisamente più basse. Nella lunga curva finale che immette sul rettilineo d'arrivo i pneumatici devono sostenere un'alta velocità di percorrenza combinata con elevati angoli di inclinazione e offrire trazione quando i piloti aprono il gas per cercare la migliore spinta in uscita. In rettilineo le moto sviluppano velocità notevoli e all'arrivo alla prima curva, una staccata piuttosto impegnativa, viene messo alla prova il supporto che il pneumatico anteriore può offrire.

Maggiori dettagli sull'allocazione pneumatici sono disponibili nelle schede tecniche allegate al presente comunicato.