



Sole Tyre Supplier & Top Sponsor

### COMUNICATO STAMPA

## **Una nuova posteriore Pirelli debutta sui saliscendi di Portimão**

**L'inedito pneumatico posteriore di sviluppo in mescola soft SC0 sviluppato per i piloti del WorldSBK dovrebbe offrire maggiore protezione dall'usura e costanza**

Il settimo round del **Campionato Mondiale FIM Superbike**, che si correrà in **Portogallo dal 9 all'11 agosto** e di cui **Pirelli è Event Main Sponsor**, vedrà debuttare un nuovo pneumatico posteriore.

In occasione del **Pirelli Portuguese Round** presso l'**Autodromo Internacional do Algarve** di Portimão, **Pirelli** ha scelto infatti di introdurre un'**inedita soluzione di sviluppo posteriore in mescola soft SC0, con specifica D0661**, che rappresenta un'evoluzione in termini di robustezza della SC0 di gamma e che è stata progettata con l'obiettivo di mantenere le prestazioni costanti grazie ad una migliore resistenza all'usura.

Il circuito del sud del Portogallo è noto per i suoi ripidi saliscendi, per i quali viene spesso chiamato informalmente "l'ottovolante". In aggiunta al suo particolare layout, le alte temperature tipiche del periodo estivo lo rendono un proving ground particolarmente esigente e quindi ideale per testare nuove soluzioni perché si tratta di un contesto in cui è cruciale la capacità di gestire i pneumatici. Per questo stesso motivo, come già accaduto in precedenti edizioni, al posto dell'usuale SCQ, **per le qualifiche e la Superpole Race i piloti avranno a disposizione la SCX di gamma.**



### **Una SC0 di sviluppo per il possibile caldo d'agosto**

*"Quello di Portimão non è un circuito che stressa i pneumatici a livello di Most e Phillip Island, ma presenta comunque un layout unico nel suo genere con un'intensa alternanza di curve in salita e discesa, frenate importanti e delle peculiarità da tenere in debita considerazione. Abbiamo molti dati a disposizione che ci derivano sia dalle gare degli anni precedenti sia dai test che abbiamo fatto a gennaio, ma trovandoci a correre in pieno agosto le alte temperature che potrebbe raggiungere l'asfalto rappresentano un'insidia da non sottovalutare. Il caldo può infatti inficiare il grip della pista, generando sliding e quindi una maggiore usura per i pneumatici. Per questo motivo abbiamo ritenuto che questo fosse il circuito ideale per far debuttare la nuova SC0 di sviluppo in specifica D0661 che, pur sfruttando la stessa mescola della SC0 di gamma, presenta un'evoluzione della carcassa. In un certo senso, segue la filosofia già introdotta con la SC1 in specifica D0286 che abbiamo portato a Most e che tutti i piloti hanno apprezzato, sia nelle prove sia in gara. Considerata la natura del circuito, come già accaduto in passato abbiamo anche deciso di sostituire la SCQ, solitamente allocata per qualifiche e Superpole Race, con la SCX di gamma che è più performante in condizioni più critiche e può quindi garantire un utilizzo anche nella Superpole Race".*

# DA TENERE D'OCCHIO



- **SC0 di sviluppo per la WorldSBK:** per l'**anteriore**, in **WorldSBK** verrà riproposta l'accoppiata **SC1** e **SC2** di gamma, con 8 unità ciascuna per pilota. Per il **posteriore**, oltre a 8 pezzi della già citata SC0 di sviluppo, ci saranno anche 8 unità di **SC0 di gamma** e 5 di **SC1 di gamma**, mentre saranno 4 quelle della **SCX** destinata alla Superpole e alla Superpole Race. Per la **WorldSSP**, ci saranno 6 unità di **SC1** e altrettante di **SC2** per l'**anteriore**, che potranno essere combinate con **SC1** o **SC0** (in quantità di 7 e 4 pezzi rispettivamente) al **posteriore**. Tutte le soluzioni per quest'ultima classe sono di gamma.
- **Grip e temperature:** la pista è stata riasfaltata nel 2020, ma presenta ancora un grip chimico piuttosto basso e quindi scarsa aderenza. Lo spinning che ne consegue espone i pneumatici posteriori, e in particolare la spalla destra, a frequenti ed elevate variazioni termiche. L'ultima curva è la più rappresentativa in questo senso: essendo percorsa in costante accelerazione, genera picchi di temperatura molto alti. Allo stesso tempo, in curve di tipo "stop & go" che richiedono frenata e ripresa molto intense, si può verificare il problema opposto, ovvero che nella fase di accelerazione il pneumatico sia più freddo dell'ottimale. Le curve 5 e 13, entrambe a sinistra, sono le due più emblematiche in questo senso.
- **Frenate e sollecitazioni:** mentre il pneumatico posteriore subisce poche ma intense sollecitazioni meccaniche e termiche, la rapidità e la precisione dell'anteriore giocano un ruolo fondamentale nelle curve lente e strette. Le staccate sono brusche e spesso in discesa o in contropendenza, con forti carichi laterali e longitudinali. Tra queste, la curva 1 è la più difficile e impegnativa: qui l'anteriore deve percorrere molti metri in piega e allo stesso tempo in frenata, arrivando a velocità elevata dal lungo rettilineo principale (quasi 1000 metri) e dopo un dosso. Altre curve impegnative sono la 5, un tornante a sinistra in contropendenza in discesa, e la sequenza 10-11, che possono mettere in crisi l'anteriore della moto.

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