



Pirelli Tyre S.p.A.

Bollettino Tecnico Campionato Italiano Gran Turismo 2017 (vetture in configurazione GT3)

In riferimento alle gare del Campionato Italiano Gran Turismo 2017 e per le vetture omologate in configurazione GT3, si raccomanda di attenersi alle seguenti Prescrizioni Tecniche per definire i parametri di gestione ottimali degli pneumatici e l'utilizzo di sistemi di riscaldamento (quale ad esempio il sistema denominato "scaldone").

PRESCRIZIONI TECNICHE

Pressione Minima Iniziale (pneumatico freddo): 1.40 bar

Pressione Target (pneumatico caldo): 2.00 bar

Temperatura Battistrada dopo il pre-riscaldamento: ottimale nell'intervallo 70° < > 80°C

Durata pre-riscaldamento: minimo 60 minuti

Camber Massimo Anteriore: -3.5°

Camber Massimo Posteriore: -3.0°

Si informa che il non rispetto di queste indicazioni comporterà uno stress meccanico eccessivo del pneumatico che potrebbe avere ripercussioni sulle performance ed integrità del pneumatico stesso.

Consigliamo di ottimizzare la fase di riscaldamento del pneumatico (già montato su cerchio) tarando opportunamente la durata del ciclo di riscaldamento stesso, questo per ottenere una pressione interna il più possibile simile a quella di esercizio prima del montaggio finale sulla vettura.

L'utilizzo di sistemi di riscaldamento a temperatura tarabile/controllabile possono permettere una durata della fase del riscaldamento stesso più lunga. È importante che i teams verifichino e tengano conto dell'efficienza del loro sistema di riscaldamento nel momento in cui decidono la durata della fase stessa.

In caso di fermo prolungato della vettura (es. rientro al box) è consigliato rimettere gli pneumatici nuovamente all'interno del sistema di riscaldamento.

Raccomandiamo di tarare la pressione a freddo prima dell'utilizzo del sistema di riscaldamento tenendo conto delle pressioni target a caldo di esercizio che si vorranno utilizzare. Raccomandiamo di non settare le pressioni target di esercizio subito dopo il termine della fase di riscaldamento.

Lo stile di guida e l'aggressività del pilota nel giro di allineamento sono molto importanti per minimizzare lo stress generato sulla carcassa del pneumatico. Raccomandiamo inoltre il pilota di evitare sempre una guida troppo aggressiva sui cordoli soprattutto sino a quando gli pneumatici non hanno raggiunto una pressione di esercizio interna simile a quella ottimale/target a caldo di esercizio in gara.

Siamo certi che tutte le indicazioni sopra descritte saranno tenute nella dovuta considerazione e che se necessario i vari teams procederanno ad aggiornare le loro procedure di gestione degli pneumatici.



CAMPIONATO ITALIANO GRAN TURISMO 2017

Rim	Misura	Mescola	Note
18"	245/645-18	WH DH	ant GINETTA G50 - 997 GT4
	265/645-18	WH DH	ant 997 CUP - CAYMAN GT4 post GINETTA G50
	275/645-18	WH DH	ant GALLARDO CUP
	285/645-18	WH DH	ant 991 GT3 CUP - GALLARDO GT3
	305/645-18	WH DH	ant HURACAN SUPER TROFEO
	305/660-18	WH DH	ant MASERATI GT post GALLARDO CUP
	305/680-18	WH DH	post CAYMAN GT4 - 997 GT4
	315/680-18	WH DH	post HURACAN SUPER TROFEO - 997 CUP
	325/660-18	WH DHD	ant MC LAREN MP4 - AUDI R8 LMS ULTRA - 911 GT3R - 997 GT3R - 991 GT3R - CORVETTE
	315/680-18 325/680-18	WH DHD	ant 458 ITALIA - BMW Z4 - SLS AMG - 488 - AMG - AUDI R8 LMS - ASTON MARTIN VANTAGE - MC LAREN 650S - HURACAN GT3 - GINETTA G55
325/705-18	WH		ant BMW M6 - NISSAN NISMO - BENTLEY CONTINENTAL
	DHD		post MC LAREN MP4 - AUDI R8 LMS - AUDI R8 LMS ULTRA - 911 GT3R - 997 GT3R - GALLARDO GT3 - CORVETTE - BMW Z4 - SLS AMG - AMG - 488 - ASTON MARTIN VANTAGE - NISSAN GTR - MC LAREN 650S - BMW M6 - 991 GT3R - HURACAN GT3 - NISSAN NISMO - CORVETTE - BENTLEY CONTINENTAL - GINETTA G55
325/705-18	DH		post MASERATI GT - 991 GT3 CUP
19"	255/650-19	WH DH	ant 458 FERRARI CHALLENGE EVO
	275/675-19	WH DH	ant 488 FERRARI CHALLENGE
	315/705-19	WH DH	post 488 FERRARI CHALLENGE
	305/690-19	WH DH	post 458 FERRARI CHALLENGE EVO
	325/705-19	WH DHD	post 458 ITALIA