TC2000 en Concordia: la tecnología de Pirelli ante un circuito de alta exigencia

El TC2000 llega a Concordia para disputar la tercera fecha del campeonato y Pirelli tendrá un papel central en el rendimiento de los SUV de 500 HP. El trazado entrerriano, con 4.700 metros, desniveles, rectas veloces y diez curvas exigentes, pondrá a prueba la gestión de neumáticos durante todo el Gran Premio NEXON.

TC2000 en Concordia: la tecnología de Pirelli frente a un circuito de máxima exigencia

El **TC2000 en Concordia** no solo será una batalla de pilotos, equipos y estrategias deportivas. También será una prueba técnica de enorme exigencia para los neumáticos. En la tercera fecha del **47º Campeonato de TC2000 YPF Energía Argentina**, que se disputará del **1 al 3 de mayo** en el **Parque Autódromo Ciudad de Concordia**, la tecnología de **Pirelli** tendrá un rol determinante en el rendimiento de los nuevos SUV de 500 caballos de potencia.

La categoría llega a Entre Ríos para disputar el **Gran Premio NEXON**, en un circuito que obliga a trabajar con precisión sobre la puesta a punto, las presiones, las temperaturas y el comportamiento del neumático durante cada tanda. En un campeonato cada vez más parejo, donde Toyota comenzó dominando, Chevrolet busca recuperar terreno y varios pilotos

jóvenes se mezclan con nombres de experiencia, la administración de los neumáticos puede ser una de las claves del fin de semana.

Concordia presenta una extensión de **4.700 metros** y un dibujo que combina sectores veloces, desniveles naturales y diez curvas que ponen a prueba la resistencia estructural del caucho. Según el informe técnico de Pirelli, el neumático más exigido será el **delantero izquierdo**, una referencia fundamental para equipos e ingenieros al momento de planificar la puesta a punto y la estrategia de carrera.

Un circuito que castiga y exige equilibrio

El trazado entrerriano es mucho más que una pista rápida. Su combinación de rectas, curvas de distinto radio y cambios de dirección obliga a encontrar un auto equilibrado. No alcanza con tener buena velocidad final: también se necesita tracción, estabilidad en frenaje, buena respuesta en los sectores trabados y un manejo eficiente de las cargas sobre cada neumático.

Ese equilibrio será decisivo en los SUV del TC2000, vehículos de **500 HP** que demandan una estructura capaz de soportar fuertes transferencias de peso, aceleraciones intensas, frenajes profundos y cambios de apoyo constantes. En este contexto, la degradación, la temperatura y la presión de trabajo no serán detalles menores: pueden definir una clasificación, una defensa de posición o el ritmo en la parte final de la carrera.

El propio **Daniel Dable**, gerente de Marketing de Pirelli Argentina, remarcó que Concordia exige un trabajo intenso por sus constantes cambios de dirección y que la prioridad de la marca será garantizar que la tecnología en pista esté a la altura de la exigencia que plantea el autódromo.

P Zero Slick DH: el neumático para pista seca

Para condiciones de pista seca, Pirelli pondrá a disposición el **P Zero Slick DH**, en medida **265/660-18**. Se trata del compuesto elegido para responder a las necesidades de los nuevos SUV del TC2000, con una estructura preparada para soportar las demandas de potencia, apoyo y carga lateral que plantea la categoría.

En Concordia, este neumático tendrá que trabajar en un rango muy preciso. Si la temperatura sube demasiado, puede perder rendimiento y comprometer su vida útil. Si la presión no alcanza el punto ideal, el auto puede perder estabilidad, tracción o capacidad de frenado. Por eso, la lectura de los datos durante entrenamientos y clasificación será tan importante como la velocidad pura.

La recomendación técnica para el **Pirelli P Zero Slick DH 265/660-18** incluye una **comba máxima delantera de -2.5°**, una **comba máxima trasera de -2.0°**, una **presión en frío de 22 PSI** y una **presión en caliente de 33 PSI**. Estos valores serán referencia para los equipos al momento de adaptar los autos al comportamiento del circuito.

Cinturato Rain: la alternativa ante la lluvia

El clima también puede jugar su partido en Concordia. Para condiciones de pista mojada, Pirelli dispondrá del **Cinturato Rain**, en medida **285/645-18**. Este neumático está pensado para evacuar agua de manera eficiente y sostener la adherencia en situaciones donde la pista puede cambiar rápidamente.

En una categoría tan sensible al detalle técnico, la lluvia puede transformar por completo el desarrollo del fin de

semana. Una pista húmeda obliga a modificar referencias de frenado, cuidar más la tracción y evitar excesos en los pianos o zonas de menor grip. En ese escenario, el Cinturato Rain puede convertirse en una herramienta estratégica para quienes logren interpretar mejor las condiciones.

Para este compuesto, Pirelli recomienda **comba máxima delantera de -2.0°**, **comba máxima trasera de 0.0°**, **presión en frío de 26 PSI** y **presión en caliente de 36 PSI**.

La temperatura, un factor decisivo

Uno de los puntos centrales del informe técnico de Pirelli está en la temperatura de trabajo. La marca no recomienda utilizar los neumáticos por encima de los **110°C**, ya que superar ese umbral puede comprometer la integridad estructural y el agarre.

Además, la diferencia de temperatura entre el lado interno, central y externo del neumático no debería superar los **20°C**, mientras que la diferencia entre el eje delantero y trasero no debería ser mayor a **25°C**. Estos parámetros serán claves para leer si el auto está bien balanceado o si está castigando demasiado un sector específico del neumático.

En términos de carrera, esto puede tener consecuencias directas: un auto que exige demasiado el delantero izquierdo podría perder rendimiento en las últimas vueltas, abrir la puerta a sobrepasos o quedar vulnerable en frenajes. Por eso, la gestión será tan importante como la velocidad de una vuelta lanzada.

El delantero izquierdo, el punto crítico del fin de semana

Pirelli identificó al **neumático delantero izquierdo** como el más exigido en Concordia. Esto marca una pauta clara para el

análisis técnico del fin de semana. Los equipos deberán monitorear especialmente la temperatura, el desgaste y el comportamiento de esa cubierta, porque será la que más carga reciba en los sectores de mayor apoyo.

En un circuito de 4.700 metros con diez curvas y cambios de dirección permanentes, el neumático delantero izquierdo puede convertirse en el termómetro real del auto. Si el balance no es correcto, el piloto puede sufrir subvirancia, pérdida de precisión en el ingreso a curva o una caída de rendimiento progresiva a medida que avance la competencia.

Una prueba técnica para los SUV de 500 HP

La temporada 2026 del TC2000 tiene una particularidad histórica: el protagonismo de los nuevos **SUV de 500 HP**. Esta renovación tecnológica cambió la fisonomía de la categoría y también elevó el nivel de exigencia sobre neumáticos, frenos, suspensiones y puesta a punto.

En Concordia, esa evolución se pondrá nuevamente bajo análisis. Los equipos deberán adaptar autos más potentes y con una arquitectura diferente a un trazado exigente, donde la eficiencia del neumático será determinante. El margen de error será reducido: una mala lectura de presión, un exceso de temperatura o una puesta a punto agresiva puede afectar el rendimiento en clasificación o condicionar la final.

Pirelli, un actor silencioso pero decisivo

En una carrera de TC2000 se habla mucho de pilotos, motores, equipos y estrategias, pero el neumático es uno de los elementos que más influye en el rendimiento real del auto. En Concordia, Pirelli tendrá un papel silencioso pero decisivo:

entregar una herramienta capaz de sostener el ritmo, soportar la exigencia del circuito y permitir que los pilotos exploten el potencial de los SUV.

El desafío será doble. En seco, el P Zero Slick DH deberá garantizar consistencia y rendimiento. En lluvia, el Cinturato Rain tendrá que ofrecer evacuación de agua y confianza. En ambos casos, la clave estará en cómo cada equipo interprete los datos y administre el comportamiento del neumático a lo largo del fin de semana.

Concordia, una fecha que puede marcar diferencias

El Gran Premio NEXON no solo será importante por el campeonato. También puede marcar diferencias técnicas entre los equipos. Quienes logren encontrar rápidamente el punto justo de presión, temperatura y balance tendrán una ventaja considerable en un circuito donde el desgaste y la exigencia del delantero izquierdo estarán bajo observación permanente.

Con **Emiliano Stang** como líder del torneo, **Matías Rossi** al acecho tras ganar en San Juan, **Franco Riva** buscando volver a pelear por la victoria y el regreso de **Franco Vivian** con la Chevrolet Tracker, Concordia tendrá muchos focos deportivos. Pero detrás de cada maniobra, cada vuelta rápida y cada estrategia, habrá un factor técnico decisivo: la tecnología de Pirelli y la capacidad de los equipos para aprovecharla.

Datos técnicos Pirelli para Concordia

Circuito: Parque Autódromo Ciudad de Concordia
Extensión: 4.700 metros

Fecha: 1, 2 y 3 de mayo
Evento: Gran Premio NEXON
Categoría: 47º Campeonato de TC2000 YPF Energía Argentina
Neumático más exigido: delantero izquierdo

Neumáticos disponibles

Pista seca:
Pirelli P Zero Slick DH
Medida: 265/660-18

Pista mojada:
Pirelli Cinturato Rain
Medida: 285/645-18

Recomendaciones Pirelli para TC2000

P Zero Slick DH 265/660-18
Comba máxima eje delantero: -2.5°
Comba máxima eje trasero: -2.0°
Presión en frío: 22 PSI
Presión en caliente: 33 PSI

Cinturato Rain 285/645-18
Comba máxima eje delantero: -2.0°
Comba máxima eje trasero: 0.0°
Presión en frío: 26 PSI
Presión en caliente: 36 PSI

Temperatura:
No trabajar por encima de 110°C.
Diferencia máxima entre lado interno, central y externo: 20°C.
Diferencia máxima entre eje delantero y trasero: 25°C.