

A partire dalla Stagione 2013 Pirelli fornirà a piloti e team della World Superbike Serie (WSBK) pneumatici racing da 17 pollici anziché, come finora, da 16,5". PneusNews.it ha chiesto a Giorgio Barbier, direttore delle attività sportive di Pirelli moto, quali sono le ragioni che hanno portato a questo "importante passo", come lo descrive l'azienda, e quali benefici ne trarranno i piloti. Come prevedibile, Barbier ha mantenuto il riserbo professionale per quanto riguarda i costi che sosterrà Pirelli nel ruolo di fornitore del campionato Superbike e di come questo si confronti con l'impegno nella Formula 1. Altrettanto dicasi per la domanda se il passaggio pianificato alle gomme da 17" nel 2013 rappresenti un segnale dell'intenzione di Pirelli di voler prolungare la fornitura del WSBK oltre il 2015.

PN: Come siete arrivati alla decisione di cambiare la misura delle gomme da 16.5" a 17"? Lo spunto è partito dai piloti e dai team oppure è stata un'iniziativa di Pirelli?

Giorgio Barbier: ne abbiamo discusso a lungo con Paolo Flammini (CEO di Infront Motor Sports, l'ente organizzatore della Serie). Per essere preciso, Maurizio e Paolo lo avevano proposto già nel 2004, quando la regola è stata introdotta per la prima volta nel WSBK. Tuttavia le squadre allora erano contrarie a questa scelta, perché, sebbene avessero lavorato con diversi produttori di pneumatici, tutti i piloti usavano ruote da 16,5". A quel tempo anche noi avevamo esperienza in competizione solamente con i cerchi da 16,5 pollici e ci sembrava nel nostro interesse non perdere questo vantaggio. Prima di annunciare questo cambiamento, abbiamo informato tutti i produttori del WSBK, durante un meeting del TTclub a Magny-Cours, e Flammini ha presentato il concetto alla DIM, che ha risposto positivamente. Ora tutti sono pronti per compiere questo passo di avvicinamento alle moto da strada.

PN: Quali vantaggi trarranno i piloti da questo cambiamento?

Giorgio Barbier: Noi siamo convinti che il nostro compito nel campionato sia lavorare per piloti, team e produttori con l'obiettivo di apportare vantaggi e miglioramenti, ma anche di trasferirli ai consumatori. Questo vale sia per i pneumatici da competizione che per le gomme approvate DOT per l'uso stradale. La nostra gamma "Diablo" copre un vasto range di prodotti che va dal WSBK al segmento supersport; il passaggio allo slick sportivo da 17 pollici e quindi l'uso della misura di ruota commercialmente disponibile, rende ancora più semplice raggiungere il nostro obiettivo.

PN: La conversione alla nuova dimensione comporterà dei costi aggiuntivi per piloti e team? Prevede che saranno necessarie più sessioni di test durante la Stagione

2012/13 per questa novità?

Giorgio Barbier: Certamente no. Fin dall'inizio del WSBK abbiamo mantenuto strutture, materiali e profili dei 16.5" più vicini possibile a quelli dei prodotti standard. Lo sviluppo dell'attuale slick da 17" si basa sull'esperienza già maturata nelle serie World Endurance, IDM e French Superbike; adesso verrà eliminata l'ultima differenza. In linea di massima si può dire che, avendo un fianco più alto, una gomma da 16,5 pollici teoricamente può presentare un volume di aria leggermente superiore. Tuttavia richiede anche uno sforzo maggiore durante l'assetto della moto per poterne trarre dei benefici. Al contrario, le gomme da 17" sono una soluzione più "plug and play" e rendono il set-up più semplice. Secondo noi questa considerazione è molto importante nel motorsport di oggi, soprattutto in vista del regolamento WSBK recentemente annunciato per il 2012, che accorcia le sessioni di training da 60 a 45 minuti.

PN: In che misura Pirelli pensa di poter trarre benefici da questo cambiamento, in termini di trasferimento di know-how tra le gomme da pista e la produzione di serie?

Giorgio Barbier: E' una cosa che facciamo già da tempo: nel 1999 Pirelli è stata la prima ad introdurre la misura 195/55-17, approvata DOT, in un campionato europeo (SST1000) e dopo pochi anni questa dimensione è stata accettata nel primo equipaggiamento. L'anno scorso abbiamo deciso di introdurre due nuove misure, 180/60-17 (in WSSP) e 200/55-17 (in SST1000 FIM cup), e i produttori di moto ci hanno sostenuto in questo spostamento; nel frattempo queste misure sono già state omologate per le moto Aprilia e Ducati e sono in corso anche altre omologazioni. Questo significa che le nuove moto sportive oggi sono già equipaggiate dalla Casa con pneumatici molto competitivi da 17 pollici. Tutti gli ulteriori sviluppi della prossima generazione di gomme slick saranno, entro un breve periodo di tempo - sei mesi, un anno - trasferiti nelle gomme racing in commercio e, dopo poco, anche nelle nostre gomme supersportive per uso stradale.

PN: In quali particolari criteri di performance vi aspettate dei miglioramenti nelle gomme da circuito e quali saranno i benefici concreti che, tramite i prodotti derivati, ricadranno sui motociclisti di ogni giorno e i consumatori finali?

Giorgio Barbier: rispetto alle slick da 16.5", i nostri nuovi pneumatici da 17" hanno un battistrada più spesso che offre caratteristiche di superiore maneggevolezza e uniformità. Inoltre la superficie di contatto del pneumatico è circa il 10% più ampia, grazie al profilo più alto e alla carcassa capace di sopportare più forza laterale. Tutte queste caratteristiche porteranno sicuramente benefici significativi ai motociclisti di tutto il mondo

PN: Nel mondo delle moto di tutti i giorni, le gomme da 16.5" sono forse considerate "esotiche" e la loro produzione comporta un processo senza dubbio più complesso. Queste considerazioni, sommate alla potenziale riduzione dei costi di produzione, giocano un ruolo nella decisione di portare i 17 pollici nel campionato Superbike?

Giorgio Barbier: I 16.5" sono una misura che viene utilizzata esclusivamente in gara; nessuna casa produttrice le utilizza per il primo equipaggiamento. Questo accade per le regole stabilite dall'ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organisation) che si preoccupa che gli utilizzatori possano confondersi tra i 16" e i 17". Potrebbe infatti essere pericoloso montare una gomma da 16,5" su una di queste due ruote.

PN: Quali benefici ha ricavato Pirelli dal trasferimento della tecnologia tra motosport e produzione di serie? Ci sono, ad esempio, testimonianze che dimostrano che il brand Pirelli o il suo prestigio nel segmento moto sono aumentati grazie al suo ruolo di fornitore del WSBK?

Giorgio Barbier: la competizione sul mercato è qualcosa che conosciamo bene perché è una sfida che affrontiamo tutti i giorni. Per mantenere la posizione di leadership in un segmento bisogna veramente dimostrare ai rivenditori e ai clienti progressi continui. I motociclisti sono molto sensibili a quello che accade sul mercato e sono, mediamente, più informati degli automobilisti. Inoltre i motociclisti sono meno protetti: la pelle è più vicina all'asfalto e fidarsi della propria attrezzatura non è solo una questione di divertimento. Ciò significa che performance in sicurezza è la cosa più importante che dobbiamo garantire perché possano godersi la loro passione!

Quindi, possiamo dire che il campionato Superbike è molto importante per rimanere vicini ai bisogni del mercato, perché il legame tra moto e gomme del WSBK e la nostra produzione di serie è molto stretto.

PN: Considera la partecipazione al WSBK come un benefit per i rivenditori di pneumatici moto? Come il coinvolgimento nel Superbike può ripagare i dealer?

Giorgio Barbier: Qui parliamo di una interessante nicchia ad alta tecnologia. Il mercato delle moto supersport non è più quello che era fino al 2008, ma i prodotti, moto e gomme, utilizzati nel WSBK rimangono sempre un punto di riferimento per i motociclisti e un buon argomento di vendita per i rivenditori.





PneusNews.it ha chiesto a Giorgio Barbier, direttore racing moto di Pirelli, i motivi del passaggio in WSBK ai pneumatici racing da 17 pollici



Pirelli è fornitore dal 2004 della World Superbike Serie

© riproduzione riservata

pubblicato il 15 / 02 / 2012