Dopo la gara oltreoceano dello scorso weekend che ha visto il ritorno di Pirelli e del Campionato Mondiale eni FIM Superbike nel circuito californiano di Laguna Seca, in cui a trionfare sono stati Tom Sykes su Kawasaki in Gara 1 e Eugene Laverty su Aprilia in Gara 2, il campionato delle derivate di serie ritorna in Europa, per la precisione in Francia, dove il prossimo weekend presso il circuito di Magny-Cours si svolgerà il penultimo round di Campionato.

Magny-Cours segna anche il ritorno delle classi minori del Campionato Mondiale eni FIM Superbike che in America non erano presenti. La battaglia per il titolo iridato è ancora aperta in tutte le classi, con Tom Sykes (Kawasaki Racing Team) che guida la classifica Superbike con un vantaggio di 23 punti dal diretto inseguitore Eugene Laverty (Aprilia Racing Team), mentre in Supersport a Sam Lowes (Yakhnich Motorsport) bastano due punti per laurearsi Campione del Mondo ai danni del turco Kenan Sofuoglu (MAHI Racing Team India) che sicuramente cercherà di rendergli la vita difficile.

Per quanto riguarda il circuito di Nevers Magny-Cours che ospiterà questa tappa Superbike per l'undicesima volta consecutiva e la dodicesima in assoluto, esso è situato nella campagna francese a Magny-Cours, non lontano da Nevers, in Borgogna. Costruito nel 1960 da Jean Bernigaud fu poi acquistato dal consiglio dipartimentale della Nièvre e portato a livelli internazionali per ospitare gare nazionali e internazionali come anche il Bol D'Or. Alcune curve del tracciato riproducono l'andamento di curve presenti in altri circuiti prendendone il nome (ad esempio la curva veloce Estoril o il tornantino

Adelaide).

"Siamo ormai arrivati alla conclusione di questo campionato, mancano solo due round, ed è comunque bello vedere come l'assegnazione del titolo sia tutt'altro che certa con 3-4 piloti in Superbike di 3 case costruttrici diverse che si daranno battaglia fino all'ultima curva per diventare il nuovo Campione Mondiale" ha dichiarato il Direttore Racing di Pirelli Moto Giorgio Barbier "Quello di Magny-Cours è un circuito che conosciamo molto bene, sono più di dieci anni che ci corriamo e non abbiamo mai avuto problemi particolari, quest'anno per la prima volta utilizzeremo pneumatici da 17 pollici anche in Superbike, sarà interessante vedere se ci sarà un miglioramento dei tempi rispetto allo scorso anno. Ormai, giunti in questa fase finale del Campionato, abbiamo raccolto sufficienti dati sulle mescole di gamma essendo state tutte utilizzate molteplici volte e quindi abbiamo una conoscenza del nostro prodotto ben più ampia avendolo visto in azione in diverse occasioni durante l'anno. La SC0 posteriore, ad esempio, abbiamo visto che può funzionare bene anche con temperature non

particolarmente elevate, per questo motivo abbiamo deciso di portarla anche a Magny-Cours sapendo quanto sia apprezzata da tutti i piloti per il grip e le prestazioni che può garantire".

Magny-Cours dal punto di vista dei pneumatici

Il tracciato di Magny-Cours è lungo 4411 metri, con nove curve a sinistra e 11 a destra e un rettilineo d'arrivo che misura 250 metri. La pendenza massima in salita è del 2,38%, mentre in discesa del 2,68% con un raggio di curvatura minimo di 5 metri e massimo di 474,45 metri. Il pilota in pole position partirà dal lato destro della pista. Il circuito francese è caratterizzato da brusche decelerazioni e ripartenze, intervallate da rettilinei mediamente lunghi, disposti su una superficie collinare. Nella sua configurazione è previsto anche un harpin (Adelaide) con una delle traiettorie più strette presenti tra i circuiti internazionali, da percorrersi in uscita da un rettilineo abbastanza veloce.

Aldilà di questi aspetti tecnici, la superficie dell'asfalto è estremamente liscia e regolare e pertanto il circuito di Magny-Cours non si è mai presentato come una sfida particolarmente impegnativa per gli pneumatici, inoltre non è particolarmente amato dai piloti in quanto non offre opportunità di sorpasso.

Lo scorso anno, già dai turni del venerdì, le condizioni di usura degli pneumatici erano ottimali e tutte le soluzioni posteriori venivano ben scalate in funzione del grip complessivo della mescola. L'unica criticità intrinseca del circuito è legata alle frenate con dislivello, che possono mettere in crisi gli anteriori con mescola morbida. Ecco spiegato perchè alcuni piloti preferiscono adottare soluzioni SC2 per ottenere un miglior sostegno in inserimento. Invece un aspetto non dipendente dal circuito, ma che può rendere più difficoltosa la scelta delle soluzioni posteriori, è indubbiamente il meteo che, in questa regione della Francia ed in questo periodo dell'anno, è spesso variabile e freddo. Se in condizioni metereologiche stabili, il pneumatico posteriore SC0 sarebbe la scelta consigliabile per permettere un livello di grip ottimale, con temperature basse oppure con un asfalto umido è bene ricorrere a soluzioni medie, per ottenere un buon bilancio tra grip e resistenza a lacerazione.

Per questo motivo sono disponibili, insieme allo pneumatico SC0, due soluzioni medie: la SC1 standard ed un nuovo prototipo particolarmente irrobustito contro gli strappi da freddo e gli sforzi da taglio.

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport

per la A Magny-Cours tornano in pista tutte le classi del Campionato Mondiale eni FIM Superbike, ecco perchè per questo penultimo appuntamento stagionale Pirelli ha portato un totale di 4352 pneumatici per soddisfare le esigenze dei piloti di Superbike, Supersport, Superstock 1000 e 600 e European Junior Cup. In particolare gli pneumatici riservati ai piloti Superbike sono 1314, 1744 quelli per la Supersport, 512 Superstock 1000 e 540 quelli per la Superstock 600, oltre ai 222 previsti per la European Junior Cup. Ogni pilota Superbike avrà a disposizione 32 pneumatici anteriori e 34 posteriori, per i piloti Supersport il numero sarà di 23 anteriori e 26 posteriori.

I piloti della classe regina **Superbike** potranno contare su 3 soluzioni slick per l'anteriore e altrettante per il posteriore, oltre allo pneumatico posteriore da qualifica in quantitativo di 2 per pilota e alle soluzioni da intermedio, 3 per l'anteriore e pari numero per il posteriore, e da pioggia, in quantità di 8 sia per l'anteriore che per il posteriore. All'anteriore alla SC1, in mescola morbida ideale per temperature esterne basse e/o circuiti mediamente severi, e alla SC2, ottimale per temperature esterne elevate perché garantisce solidità alla fascia battistrada, entrambe di gamma e portate a tutti round corsi quest'anno, si affiancherà una soluzione di sviluppo, la S283, in mescola SC1 e che ha debuttato al Nürburgring, rispetto alla SC1 di gamma dovrebbe offrire maggiore robustezza. Al posteriore SC0 e SC1 di gamma, a cui si aggiunge una SC1 di sviluppo, la R1431, portata per la prima volta ad Imola ed usata dai piloti nei round di Mosca e Silverstone e portata a Nürburgring, dovrebbe offrire più resistenza alla lacerazione ma pari grip rispetto alla SC1 di gamma. La SC0 è l'opzione sicuramente preferita dai piloti quando le temperature sono sufficientemente elevate per poterla utilizzare, è infatti ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate e offre massima improntabilità su asfalti lisci e massimo sviluppo di trazione alle alte temperature oltre alla più elevata stabilità al decadimento termico delle prestazioni.

Per la classe **Supersport** all'anteriore sarà presenti la SC1 di gamma in mescola morbida già utilizzata e portata in tutte le gare corse finora nel 2013 a cui si aggiungerà una nuova soluzione di sviluppo, la S14, in mescola media SC1 testata ad Imola e progettata come alternativa della SC1 di gamma sfruttando un processo produttivo differente. Per il posteriore anche nella classe Supersport ci saranno la SC1 di gamma che è stata portata a tutti i round corsi quest'anno, a cui si affiancheranno due soluzioni di sviluppo: la SC0 S510 ideale nel caso di temperature più elevate e già utilizzata a Monza, Portimão e Imola, e la SC1 R1591 che ha debuttato a Silverstone ed è stata portata anche a Nürburgring, dovrebbe offrire più resistenza alla lacerazione ma pari grip rispetto alla SC1 di gamma.

© riproduzione riservata
pubblicato il 3 / 10 / 2013