

Dopo una pausa di oltre un mese Pirelli e il Campionato Mondiale eni FIM Superbike tornano in scena in Spagna, sul circuito MotorLand Aragón per il primo appuntamento europeo della stagione 2014. Il round iberico vedrà anche il debutto del meccanismo che prevede la possibilità per Pirelli di fornire una soluzione posteriore diversa ai piloti Superbike e a quelli Superbike EVO, fermo restando il numero complessivo di soluzioni e il quantitativo di pneumatici a disposizione di ciascun pilota. La soluzione dedicata ai soli piloti della Superbike EVO non sarà la stessa per tutti i round, infatti Pirelli nel corso dell'anno intende sviluppare più soluzioni, alcune dedicate ad entrambe le classi, altre solo ad una delle due categorie.

L'obiettivo di Pirelli con questa soluzione è quello di provare ad assottigliare il divario delle motociclette Superbike EVO rispetto alle Superbike, dalle quali si differenziano per cavalli, elettronica e gestione motore, e offrire così la possibilità ai piloti più veloci di questa classe di essere competitivi in gara e, conseguentemente, quello di rendere il Campionato più equilibrato ed avvincente.

MotorLand Aragón VS gli pneumatici: una pista dall'asfalto abrasivo

La Ciudad del Motor de Aragón, più conosciuta come Motorland Aragón, è un circuito lungo 5.344 metri progettato dal famoso architetto tedesco Hermann Tilke ed inaugurato nel 2009 che ospita il Campionato Mondiale Superbike dal 2011.

La caratteristica principale di questo tracciato è l'alta aggressività della pista che incide in modo particolare sugli pneumatici posteriori ed è dovuta principalmente dalla pronunciata rugosità della superficie, dalla frequente presenza di residui sabbiosi trasportati dal vento e, in alcuni casi, dalle temperature medio-basse che si possono incontrare nel mese di aprile. La sabbia che si deposita sul manto stradale impedisce inoltre il corretto contatto tra battistrada e asfalto, causando perdite di aderenza in percorrenza e derive verso il centro di curva. L'obiettivo prefissatosi da Pirelli è stato quello di cercare di trovare il giusto compromesso tra stabilità e rigidità delle mescole e il grip che possono esprimere a caldo. Gli pneumatici anteriori, oltre all'usura causata dall'aggressività dell'asfalto, dovranno sopportare la violenta frenata in fondo al rettilineo opposto al rettilineo dei box e le forti pendenze che causano un carico sull'anteriore elevato così come le curve veloci e i molteplici cambi di direzione, dove viene richiesta una buona precisione ed aderenza al suolo.

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport:

Pirelli porta a MotorLand Aragón un totale di 4755 pneumatici per tutte le classi del Campionato Mondiale Superbike e la European Junior Cup di cui 2107 per la classe regina,

1404 per la Supersport, 464 per la Superstock 1000, 540 per la Superstock 600 e 240 per la European Junior Cup.

Ciascun pilota della classe Superbike avrà a disposizione per l'intero weekend di gara 75 pneumatici DIABLO™ Superbike di cui 35 anteriori e 40 posteriori. Tre le soluzioni anteriori, la SC1 e la SC2 standard a cui si aggiunge una nuova SC1 di sviluppo, la specifica S1699, che dovrebbe offrire un maggior sostegno nell'approccio delle curve a favore di una migliore precisione di guida.

Per quanto riguarda le opzioni posteriori, oltre ad uno pneumatico super morbido destinato solo ai 20 piloti che accedono alla Superpole, tutti i piloti avranno a disposizione quattro soluzioni di cui tre in comune a tutti e una diversa per piloti Superbike e piloti Superbike EVO. Le tre soluzioni disponibili per tutti i piloti sono: la SC0 di gamma, soluzione morbida ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate perchè offre infatti massima improntabilità su asfalti lisci e massimo sviluppo di trazione alle alte temperature oltre alla più elevata stabilità al decadimento termico delle prestazioni, la SC1 di gamma, in mescola di durezza media, che si posiziona a metà strada tra la soluzione morbida e quella dura ed è la soluzione più versatile e solitamente più utilizzata nel corso dell'anno e la soluzione di sviluppo S1258 che a livello di mescola si posiziona nell'area della SC1 di gamma ma è più robusta e ne migliora le proprietà termico-meccaniche garantendo un'usura minore rispetto alla SC0 in caso di temperature più basse. La quarta soluzione per i piloti Superbike sarà una SC1 di sviluppo (S1185), alternativa della SC1 di gamma che dovrebbe garantire un'usura più omogenea e una migliore performance, mentre i piloti Superbike EVO potranno contare su un'alternativa alla SC0 di gamma, la R1120, in grado di offrire una maggiore resistenza all'usura.

Nella classe Supersport, in cui si utilizzano pneumatici DIABLO Supercorsa SC, 52 pneumatici per ciascun pilota, 23 all'anteriore e 29 al posteriore. SC1 e SC2 di gamma le opzioni per l'anteriore, al posteriore oltre alla SC1 di gamma i piloti avranno a disposizione la specifica S0624, alternativa della SC1 di gamma rispetto alla quale dovrebbe essere più robusta ed offrire più grip, e la SC2 di sviluppo R1288 in mescola dura più protetta rispetto alle SC1 in caso di basse temperature.

Le categorie minori Superstock 1000 FIM Cup e Superstock600 UEM European Championship avranno a disposizione, come per tutto il campionato, gli pneumatici DIABLO Supercorsa SC nelle sole soluzioni di gamma: nello specifico nella 600 i piloti corrono usando la mescola SC1 all'anteriore 120/70 e SC2 al posteriore da 180/60, i piloti della 1000 usano in entrambi i casi la mescola SC2, anteriore sempre 120/70 ma posteriore da 200/55.

Oltre agli pneumatici slick tutte le classi possono fare affidamento su pneumatici intermedi DIABLO Wet, con disegno del battistrada a metà strada tra le soluzioni slick e la soluzione

da pioggia e studiati per migliorare le condizioni di lavoro su pista bagnata/umida e per garantire di concludere la gara in condizioni di pista completamente asciutta, e su pneumatici da bagnato DIABLO Rain, soluzione intagliata per la pioggia.

Le statistiche 2013 Pirelli per MotorLand Aragón:

- Numero totale di pneumatici portati da Pirelli: **4707**
- Numero di soluzioni (asciutto, intermedia e bagnato) per la classe Superbike: **5 anteriori e 6 posteriori**
- Numero di soluzioni per la classe Supersport (asciutto, intermedia e bagnato): **4 anteriori e 5 posteriori**
- Numero di pneumatici a disposizione di ogni pilota Superbike: **33 anteriori e 36 posteriori**
- Numero di pneumatici a disposizione di ogni pilota Supersport: **24 anteriori e 28 posteriori**
- Best Lap Awards Superbike vinti da: **Tom Sykes** (Kawasaki Racing Team), 1'57.973 (Gara 1, 3° giro) e **Chaz Davies** (BMW Motorrad GoldBet SBK), 1'58.860 (Gara 2, 2° giro)
- Best Lap Awards Supersport vinto da: **Sam Lowes** (Yakhnich Motorsport), 2'02.498 (11° giro)
- Temperatura in Gara 1: **aria 18° C, asfalto 26° C**
- Temperatura in Gara 2: **aria 27° C, asfalto 42° C**
- Velocità massima raggiunta dagli pneumatici Pirelli Diablo Superbike in gara: **328,9 km/h**, Marco Melandri (BMW Motorrad GoldBet SBK) e Sylvain Guintoli (Aprilia Racing Team) in Gara 1 rispettivamente al 2° e 14° giro
- Velocità massima raggiunta dagli pneumatici Pirelli Diablo Supercorsa nella gara Supersport: **285 km/h**, Florian Marino (Kawasaki Intermoto Ponyexpres) al 5° giro

© riproduzione riservata
pubblicato il 8 / 04 / 2014