

Il prossimo weekend il circuito di Donington Park, in Gran Bretagna, ospiterà il Campionato Mondiale eni FIM Superbike e Pirelli per la ventunesima volta. Al quinto round il Mondiale arriva con due piloti britannici, Jonathan Rea e Tom Sykes, in testa alla classifica rispettivamente con 139 e 135 punti e con Kawasaki leader nella classifica costruttori con 4 punti di vantaggio su Honda. L'appuntamento britannico ospiterà le sole classi Superbike e Supersport e la European Junior Cup, le categorie stock torneranno in scena il 22 giugno sul circuito di Misano Adriatico.

Per quanto riguarda gli pneumatici, Pirelli propone un nuovo pneumatico supersoft da qualifica che dovrebbe garantire un elevato livello di grip permettendo, come sempre, un massimo di due giri lanciati alla ricerca del tempo da pole position. Confermate le soluzioni di gara, anteriori e posteriori, già viste in azione negli scorsi appuntamenti; i piloti Evo inoltre torneranno ad avere come soluzione dedicata la R1120, che rispetto alla R1368 che avevano a disposizione ad Imola e pur essendo sempre una miscela morbida, è più protetta in caso di temperature più basse e quindi più indicata ad essere utilizzata su un circuito come quello di Donington Park dove solitamente non si incontrano temperature elevate.

Il circuito di Donington Park, costruito nel 1931, attualmente è lungo 4023 metri con 7 curve a destra e 5 a sinistra e senso di percorrenza orario. A livello metereologico e di temperature è sempre un'incognita: vi si possono trovare sia condizioni primaverili con temperature piacevoli che permettono quindi l'utilizzo di mescole morbide come la SC0 così come giornate fredde ed anche piovose dove si è costretti ad utilizzare gomme intermedie o da bagnato piuttosto che gomme slick più protette per prevenire gli strappi ed una eccessiva usura dovuti al freddo. Spesso le gare si corrono sotto la pioggia che rende l'asfalto scivolo e viscido e questo rende ancora più elevato lo sforzo dei piloti mettendo allo stesso tempo in risalto o meno le loro capacità di guida su bagnato.

Quello di Donington Park è un tracciato di tipo misto abbastanza veloce con molti saliscendi (es. Holly Wood) e alcune curve lente intervallate da rettilinei che obbligano i piloti a frenate ed accelerazioni brusche come alla Melbourne Hairpin (curva 10). Sul rettilineo in uscita dalla Coppice (curva 8) si raggiunge la più alta accelerazione in uscita di curva. Gli elementi più interessanti del circuito sono le due curve medie che interrompono il rettilineo opposto all'arrivo (Old Hairpin e McLeans Corner) perchè sono contemporaneamente brusche come un tornante ma veloci come un curvone e la velocità di percorrenza non scende mai sotto i 100 Km/h.

✖ Se paragonato ad altri quello di Donington Park è un circuito dove non si raggiungono velocità elevatissime e, a causa anche delle condizioni termiche locali, questo si traduce in una condizione di lavoro estremamente fredda per gli pneumatici la cui temperatura

superficiale oscilla infatti da un massimo di 110° fino ad un minimo estremamente basso di 50°. Nonostante la temperatura di lavoro sia quella di un normale impiego stradale gli pneumatici devono essere flessibili: nella prima parte del circuito dove è richiesta una grande stabilità sull'avantreno lo pneumatico anteriore dovrà mantenere il più possibile la propria conformazione e garantire il supporto necessario per gestire le curve in discesa; il posteriore è invece messo in esame in particolare nelle fasi di accelerazione brusche e violente che caratterizzano il circuito, specialmente quella in uscita dalla Coppice. Con il freddo la mescola battistrada, specialmente se morbida, fatica a raggiungere le temperature di esercizio corrette e, per via delle rigidità elevate, rischia di subire in fase di apertura gas lacerazioni e strappi superficiali. In questi casi, è consigliato utilizzare soluzioni posteriori robuste meccanicamente. L'usura da lacerazione tende invece a diminuire con temperature più elevate ma, in questo caso, a diminuire notevolmente è il grip offerto dal tracciato.

Pirelli porta in Gran Bretagna per il quinto round del Campionato Mondiale eni FIM Superbike un totale di 3634 pneumatici che serviranno a coprire le necessità dei piloti delle classi Superbike e Supersport e della European Junior Cup. Di questi 2044 sono quelli dedicati alla classe regina, 1410 quelli per la Supersport e 180 quelli per la European Junior Cup.

In Superbike a disposizione dei piloti ci sono ad ogni round pneumatici slick Diablo Superbike e pneumatici intagliati da bagnato Diablo Rain e intermedi Diablo Wet. Ogni pilota per l'intero weekend di gara può contare su un pacchetto di 70 pneumatici, 35 anteriori e 35 posteriori, con 3 soluzioni differenti all'anteriore e 3 al posteriore.

Per l'anteriore i piloti avranno a disposizione soluzioni già conosciute ed apprezzate, ovvero la SC1 e SC2 di gamma e la SC1 di sviluppo S1699, che negli ultimi tre appuntamenti è stata la soluzione più utilizzata dai piloti schierati in griglia perchè offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida.

In totale sono 4 le soluzioni al posteriore, due in comune per tutti i piloti e la terza diversa per Superbike ed Evo. A disposizione di tutti i piloti i due prodotti di gamma già presenti nei precedenti round: la SC0, soluzione morbida ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate, e la SC1, in mescola di durezza media, che si posiziona a metà strada tra la soluzione morbida e quella dura e che offre migliori performance quando le temperature non sono particolarmente elevate. Confermata poi, per i soli i piloti Superbike, la SC1 di sviluppo S1185, già ampiamente utilizzata ad Aragón e ad Assen come alternativa della SC1 di gamma rispetto alla quale garantisce un'usura più omogenea e una migliore performance e che a Donington potrebbe rivelarsi una scelta su cui puntare.

✖ Dopo la parentesi di Imola, ritorna per i soli piloti Evo la soluzione SC0 di sviluppo R1120, già vista in azione ad Aragón ed Assen come alternativa della SC0 di gamma in grado di offrire una maggiore resistenza all'usura. Rispetto alla R1368 che era presente ad Imola, la R1120 può essere utilizzata anche in caso di temperature non particolarmente elevate, per questo motivo sarà presente a Donington. Debutto invece per il nuovo pneumatico da qualifica in mescola molto morbida T0223 che permetterà ai piloti di fare 1-2 giri alla massima prestazione alla ricerca del miglior tempo per qualificarsi grazie all'ottimo livello di grip che questa copertura è in grado di offrire. In Supersport, pneumatici intagliati Diablo Supercorsa SC, pneumatici intermedi Diablo Wet e pneumatici da bagnato Diablo Rain, 23 anteriori e 24 posteriori per un totale di 47 pneumatici a pilota. SC1 e SC2 di gamma per l'anteriore, al posteriore SC1 di gamma e la specifica di sviluppo S0624, alternativa della SC1 di gamma già vista in azione ad Aragón, Assen e Imola. La European Junior Cup utilizzerà come sempre pneumatici di gamma Diablo Supercorsa SC1 all'anteriore e SC2 al posteriore.

© riproduzione riservata
pubblicato il 20 / 05 / 2014