

L'appuntamento del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike che si correrà il prossimo weekend in Portogallo, all'Autódromo Internacional do Algarve, è l'ottavo appuntamento stagionale dei tredici previsti a calendario e Pirelli continua nella sua attività di sviluppo, per offrire ai piloti di tutte le classi soluzioni sempre nuove e più performanti e, allo stesso tempo, per mantenere i propri prodotti che sono in vendita sul mercato sempre aggiornati e competitivi.

Ecco spiegato perché la casa di pneumatici italiana per Portimão metterà a disposizione dei piloti ben 4 nuove soluzioni posteriori, due per la classe regina e altrettante per la Supersport. Le novità sono tutte soluzioni in mescola morbida, che dovrebbero adattarsi meglio sia al layout del circuito portoghese ricco di saliscendi e piuttosto impegnativo per i pneumatici, sia alle temperature che tipicamente in questo periodo dell'anno dovrebbero essere particolarmente elevate nella zona dell'Algarve.

In ottica Campionato questo round potrebbe rivelarsi fondamentale: in Superbike dopo la doppietta di Misano Tom Sykes (Kawasaki Racing Team) guida la classifica generale con 251 punti, con un vantaggio di 39 punti sul pilota francese Sylvain Guintoli (Aprilia Racing Team) e di 41 sul compagno di squadra Loris Baz. In Supersport è battaglia tra Michael VD Mark (Pata Honda World Supersport), 135 punti in classifica, e Jules Cluzel (MV Agusta Reparto Corse), 107 punti.

✖ Il tracciato portoghese è stato disegnato dall'architetto Ricardo Pina e misura 4592 metri con il rettilineo d'arrivo che ha una lunghezza di 835 metri e con 9 curve a destra e 6 a sinistra, una pendenza massima di 57 metri e raggi di curva che vanno da un minimo di 23 metri ad un massimo di 207 metri. Il pilota in pole position parte dal lato destro della pista. Dopo l'inaugurazione nel 2008, l'asfalto del circuito ha perso parte del suo grip e, in generale, l'Autódromo Internacional do Algarve, è uno dei circuiti che più esalta la capacità del pneumatico di lavorare in condizioni molto differenti.

La parte del tracciato più dura per i pneumatici è l'ultima curva, lunga 350 metri, che ha un tempo di percorrenza di circa 6.5 secondi: a causa dell'ampio raggio di curvatura di circa 150 metri, la moto è in costante accelerazione e passa da 150 a 250 Km/h con un angolo di piega di 50° circa. Questo provoca un incremento notevole della temperatura sul lato interessato dalla piega, in particolare quello posteriore che deve resistere al forte calore e garantire il grip e l'accelerazione della moto. Avendo tempi di percorrenza alti e angoli di piega fissi (soprattutto in caso di assenza di grip) si generano quindi elevati spinning e significativi picchi di temperatura localizzati a 45-50° sulla spalla dello pneumatico. L'indebolimento della mescola per via termica causa, anche con un asfalto più liscio, importanti livelli di asportazione di materiale. Per questo motivo al termine delle gare è

possibile notare le spalle dei pneumatici molto consumate.

Le curve 5, 8, 11, 13, e 14 hanno invece un raggio di curvatura molto piccolo, approssimativamente 30 metri, in cui il pilota deve frenare fino ad una velocità molto ridotta. Percorsa metà curva, la moto richiede al pneumatico posteriore, che è molto freddo, una forte accelerazione longitudinale pari ad a 1G con un angolo di piega di 50°. I pneumatici sono particolarmente freddi soprattutto quando si inseriscono nelle curve a sinistra, ovvero le numero 5 e 13.

Il pneumatico posteriore passa da temperature basse a temperature elevatissime, mentre quello anteriore, facendo riferimento alle curve sopracitate, deve essere in grado di entrare in curva in modo rapido e preciso. Il pneumatico anteriore è particolarmente stressato al termine del rettilineo di arrivo, perché la prima curva ha un raggio di 100 metri e permette ai piloti di mantenere una velocità superiore ai 100 Km/h, mantenendo la piega per circa 80 metri, in frenata.

Considerando il caldo pre-estivo, secondo Pirelli sarà molto importante bilanciare questi aspetti nella scelta del pneumatico posteriore: grip della mescola, resistenza all'asportazione di materiale, elasticità del pneumatico a caldo, movimento in percorrenza e perdita di supporto.

✖ A differenza del posteriore, che subisce poche ma intense sollecitazioni meccaniche/termiche, l'anteriore è costantemente impegnato in curve a percorrenza lente e ad ingresso rapido con raggio di curvatura piccolo. Questo costringe il pilota a frenate brusche, anche in discesa. Generalmente non si osservano problemi di usura sui pneumatici anteriori e quindi si usano spesso gomme con elevato grip (SC1). L'aspetto importante da considerare è però il supporto dell'anteriore a caldo (necessario per una buona precisione), in particolar modo durante l'inserimento nella prima curva.

Pirelli si presenta all'ottavo appuntamento del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike portando un totale di 4362 pneumatici in grado di far fronte alle esigenze di tutte le classi. Di questi 1855 sono dedicati ai piloti Superbike, 1350 a quelli Supersport, 432 sono quelli per la Superstock 1000, 525 per la Superstock 600 e 200 per la European Junior Cup.

In Superbike ciascun pilota può contare per l'intero weekend di gara su una fornitura di 72 pneumatici Diablo Superbike di cui 32 anteriori e 40 posteriori. All'anteriore tre le alternative: la SC1 e la SC2 standard e la SC1 di sviluppo S1699, che ha debuttato con successo ad Aragón ed offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida. E' stata la soluzione più utilizzata anche ad Assen, Imola,

Donington e Misano.

Quattro in totale le opzioni posteriori, di cui due in comune a tutti i piloti e una terza diversa per piloti Superbike e per quelli EVO. Le due soluzioni disponibili per tutti i piloti sono la SC0 di gamma, soluzione morbida ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate e la S1185, SC1 di sviluppo inizialmente disponibile per i soli piloti Superbike e ora a disposizione anche dei piloti EVO. Ha debuttato ad Aragón come alternativa della SC1 di gamma rispetto alla quale garantisce un'usura più omogenea e una migliore performance. Nuove invece le soluzioni ad hoc per ciascuna classe. La terza ed ultima soluzione per i piloti Superbike sarà la nuova SC0 di sviluppo T0384 portata finora solo ai test di Imola e che rispetto alla soluzione di gamma dovrebbe garantire un grip eccellente anche con temperature molto elevate.

Nella categoria EVO i piloti potranno contare invece sulla nuova SC0 di sviluppo T0532, portata finora solo ai test di Imola e che, se confrontata con la SC0 di gamma, dovrebbe offrire migliori performance a parità di solidità e durata. Inoltre i 20 piloti che accederanno alla Superpole del sabato avranno come sempre a disposizione un pneumatico da qualifica in mescola molto morbida che permette 1-2 giri alla massima prestazione.

In Supersport, i pneumatici Diablo Supercorsa SC nel carnet di ciascun pilota saranno 54 divisi tra 27 all'anteriore e 27 al posteriore. SC1 e SC2 di gamma saranno le opzioni per l'anteriore affiancate dalla nuova soluzione di sviluppo in mescola SC1 S1485 che ha debuttato con successo a Misano e che dovrebbe garantire un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida. Al posteriore oltre alla specifica S0624, alternativa della SC1 di gamma, rispetto alla quale risulta essere più robusta ed offrire più grip, già presente anche ad Aragón, Assen, Imola e Donington i piloti potranno contare su due nuove soluzioni morbide. La T0813 che utilizza un profilo già utilizzato quest'anno in Australia e lo scorso anno a Jerez e Istanbul ed è stata progettata tenendo in considerazione il layout del circuito di Portimão e le alte temperature che vi si potrebbero incontrare in questa stagione. Rispetto alla T0814, l'ultima opzione anch'essa morbida con elementi interni atti a controllare la temperatura d'esercizio diversi rispetto alle altre soluzioni, la T0813 si differenzia per la temperatura d'esercizio che dovrebbe permettere alla gomma di restare più fredda.

Oltre ai pneumatici da asciutto, saranno disponibili gli intermedi Diablo Wet e quelli da bagnato Diablo Rain per tutte le classi.

© riproduzione riservata
pubblicato il 2 / 07 / 2014

Pirelli pronta a scendere in pista con quattro nuove soluzioni
posteriori per le classi Superbike e Supersport | 4