

Dopo l'apertura in Australia, il debutto storico in Thailandia e i due appuntamenti di Spagna e Olanda, il Campionato Mondiale Eni FIM Superbike fa tappa in Italia dove il prossimo weekend, presso l'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola, si svolgerà il quinto appuntamento della stagione 2015. Per l'occasione Pirelli farà debuttare un nuovo pneumatico posteriore dedicato ai piloti della classe Superbike, la soluzione di sviluppo T0611. Questa soluzione utilizza una mescola molto morbida in grado di offrire eccellenti prestazioni con temperature elevate dell'asfalto e potrebbe rivelarsi un'opzione molto apprezzata dai piloti.

Al momento Jonathan Rea (Kawasaki Racing Team) guida saldamente la classifica generale piloti con 50 punti di vantaggio sul diretto inseguitore Leon Haslam (Aprilia Racing Team - Red Devils) e 67 sul ducataista Chaz Davies (Aruba.it Racing-Ducati SBK Team), le gare di Imola potrebbero rafforzare il piazzamento del pilota della casa di Akashi ma anche gli alfiere delle due case motociclistiche italiane possono dire sicuramente la loro aspirando a vincere.

Come già accaduto in Thailandia, Spagna e Olanda, il lunedì successivo alle gare Pirelli organizzerà un track day in pista, il quarto appuntamento dell'iniziativa Pirelli SBK Track Days, a cui potranno partecipare previa iscrizione tutti i motociclisti che utilizzano pneumatici moto del brand della P lunga per vivere da vicino le emozioni del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike e sentirsi per un giorno come i campioni del Mondiale per derivate di serie.

L'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari è un circuito situato nella città di Imola e intitolato a Enzo Ferrari, fondatore dell'omonima casa automobilistica, e al figlio Dino. Nella configurazione per gare motociclistiche, è lungo 4936 metri con 9 curve a destra e 13 a sinistra ed uno dei pochi tracciati in cui si corre in senso antiorario. Il raggio delle curve varia da un minimo di 11 metri ad un massimo di 94, il rettilineo d'arrivo ha una lunghezza di 350 metri e chi parte dalla pole position prende il via sulla sinistra.

Dopo diversi lavori di ammodernamento nel corso degli anni, nell'agosto 2011 il circuito è stato oggetto di riasfaltatura del manto stradale, che ha riguardato il 70% circa del tracciato. Il circuito ha riacquisito così un buon livello di grip meccanico ma allo stesso tempo ha incrementato notevolmente l'aggressività sui pneumatici posteriori, soprattutto con temperature medio-basse.

L'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari è universalmente riconosciuto come un tracciato piuttosto tecnico e di difficile interpretazione, con curve e staccate complesse, e richiede ottime doti nella guida su due ruote. Alla Curva Tosa, molto lenta, il pneumatico

posteriore assume un'impronta a terra assottigliata e allungata ma riesce comunque a fornire la trazione richiesta senza perdere aderenza laterale mentre in uscita di curva si scalda meno rispetto alle curve veloci, infatti la temperatura esterna del pneumatico passa da 50° centigradi all'ingresso in curva a 120° in uscita di curva sulla spalla impegnata con un angolo di piega di circa 56°.

Alla Variante alta si passa da un lato all'altro del pneumatico molto rapidamente e la temperatura interna passa da -55° a + 55° gradi ad una velocità di ben 100°/s. Nella prima fase di percorrenza della variante la cintura in acciaio del pneumatico aiuta il riscaldamento del lato opposto della mescola che verrà utilizzata dopo meno di un secondo. A seguire, dopo una lunga discesa, si arriva alla Rivazza dove è il pneumatico anteriore a subire fortissime sollecitazioni perchè in circa mezzo secondo il carico sullo pneumatico passa da 125 Kg a 250 Kg.

✘ In generale per quanto riguarda i pneumatici anteriori, il circuito di Imola avendo un layout estremamente tecnico composto da rettilinei con staccate decise ed in discesa, curve con ampi tempi di percorrenza, variazioni di pendenza, chicane e tornanti, offre una griglia mista, senza criticità rilevanti né per gli anteriori morbidi, né per quelli più robusti.

Per il primo appuntamento italiano del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike Pirelli porta all'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola 4552 pneumatici, quantitativo necessario a far fronte alle necessità delle quattro classi facenti parte del Campionato Mondiale e alla European Junior Cup.

Per la classe Superbike in totale saranno 1911 gli pneumatici dedicati e ciascun pilota Superbike ha a disposizione 34 gomme anteriori e altrettante posteriori, per i piloti Supersport il quantitativo è invece di 22 anteriori e 21 posteriori per un totale complessivo di 1161 pneumatici portati per questa classe. Per quanto riguarda le altre classi, per la Superstock 1000 il quantitativo è di 640 pneumatici, 600 quelli per la Superstock 600 e 240 quelli della European Junior Cup.

In Superbike ogni pilota dispone di 3 soluzioni da asciutto per l'anteriore e 3 per il posteriore oltre agli pneumatici intermedi e da bagnato e al pneumatico posteriore da qualifica che i piloti possono usare nelle due sessioni della Superpole del sabato.

All'anteriore oltre alla SC2 di gamma e alla SC1 di sviluppo S1699 Pirelli riporta, dopo il debutto di Assen, la specifica T1467, che utilizza sempre una mescola medio-morbida come la SC1 ma che, a differenza della S1699 è più protetta da usura e allo stesso tempo dovrebbe essere più stabile di una SC2.

Per il posteriore le stesse due soluzioni già portate in Spagna e ad Assen: SC0 di gamma e SC1 di sviluppo T1392, che si differenzia dalla SC1 di gamma per un diverso sistema costruttivo che le garantisce un comportamento più omogeneo e costante per tutta la durata della gara. A queste si aggiunge come terza opzione la nuova SC0 di sviluppo, T0611, che utilizza una mescola molto morbida in grado di offrire un livello di grip molto alto se utilizzata con temperature elevate.

Per la Supersport tornano in scena le soluzioni già viste in azione ad Aragón e ad Assen: per l'anteriore la SC1 di gamma e la SC1 di sviluppo S1485, che ha debuttato a Misano nel 2014 ed è stata portata anche a Portimão e Magny-Cours lo scorso anno. Questa seconda soluzione solitamente garantisce un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida e quest'anno è stata portata in Australia, Spagna e Olanda.

Al posteriore la SC1 di gamma e la soluzione morbida T0957 che ha debuttato proprio ad Aragón ed è poi stata portata anche ad Assen. Si differenzia dalla SC0 di gamma per un diverso sistema costruttivo che le garantisce un comportamento più omogeneo e costante per tutta la durata della gara.