

Il Campionato Mondiale Eni FIM Superbike arriva al giro di boa della stagione con il settimo appuntamento che si svolgerà a partire da domani presso l'Autódromo Internacional do Algarve, a Portimão, in Portogallo, che ospiterà il Campionato per l'ottavo anno consecutivo.

Pirelli per la classe regina metterà a disposizione dei piloti soluzioni già consolidate e già utilizzate con successo nel corso dell'anno, tra queste alcuni pneumatici di gamma ed altri di sviluppo. Per la Supersport diverse le nuove soluzioni di sviluppo a disposizione dei piloti che avranno un nuovo anteriore e due nuovi posteriori da poter testare ed eventualmente utilizzare in gara. L'appuntamento portoghese non si concluderà domenica con la conclusione delle gare. Per lunedì sono infatti previsti i secondi test ufficiali, dopo quelli di inizio anno in Australia. Per l'occasione Pirelli chiederà ai team di sviluppo pneumatici di testare, comparandoli con pneumatici di gamma e pneumatici già più volte utilizzati, alcuni pneumatici di sviluppo.

✖ L'Autódromo Internacional do Algarve è stato inaugurato nel 2008 su progetto dell'architetto Ricardo Pina. Il tracciato misura 4592 metri con un rettilineo d'arrivo che ha una lunghezza di 835 metri 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.

Se inizialmente il circuito, per via del nuovo asfalto, offriva molto grip ed era particolarmente aggressivo tanto da dover essere percorso con pneumatici ad elevatissima resistenza meccanica per evitare profonde lacerazioni della superficie battistrada e per limitare l'asportazione della mescola per attrito, nelle ultime stagioni l'asfalto del circuito portoghese ha perso man mano il suo carattere aggressivo, smussando di molto la severità sugli pneumatici e perdendo parte del suo naturale grip, inoltre negli ultimi due anni si è corso tra giugno e luglio in alcuni casi con temperature dell'asfalto anche elevate in cui anche le soluzioni morbide avevano la tendenza ad andare in crisi dal punto di vista del grip.

Questo tracciato è uno dei circuiti che più esalta la capacità dello pneumatico di lavorare in condizioni molto differenti. Nello specifico la parte più impegnativa per i pneumatici è l'ultima curva che ha una lunghezza di 350 metri e un tempo di percorrenza di circa 6.5 secondi e che, con un raggio di curvatura di circa 150 metri, costringe il pilota a mantenere la moto in costante accelerazione e a passa se da 150 a 250 Km/h con un angolo di piega di circa 50°. Ne consegue un notevole incremento della temperatura sul lato di pneumatico interessato dalla piega, in particolare per quanto riguarda quello posteriore che deve resistere al calore elevato e garantire allo stesso tempo una forte forza laterale e la possibilità alla moto di accelerare. I tempi di percorrenza alti e gli angoli di piega fissi possono generare quindi elevati spinning e significativi picchi di temperatura localizzati a

45-50° sulla spalla dello pneumatico. Questo indebolimento della mescola per via termica può causare, anche con un asfalto liscio, un'asportazione importante di materiale. Ecco spiegato perchè alla fine delle gare è possibile notare le spalle degli pneumatici molto consumate.

Le curve 5, 8, 11, 13, e 14 presentano invece un raggio di curvatura molto piccolo, all'incirca di 30 metri, e il pilota è costretto a frenare fino a velocità molto ridotta. Percorsa metà curva, allo pneumatico posteriore freddo è richiesta una forte accelerazione longitudinale fino a 1G con un angolo di piega di 50°. In generale gli pneumatici sono particolarmente freddi soprattutto quando si inseriscono nelle curve a sinistra, le numero 5 e 13. I piloti che riescono ad accelerare con un po' di anticipo rispetto agli altri possono trarne un vantaggio importante.

Il pneumatico posteriore passa da temperature basse a temperature molto elevate, quello anteriore, in riferimento alle curve sopracitate, deve essere in grado di entrare in curva in modo rapido e preciso. Al termine del rettilineo di arrivo, quindi alla prima curva che ha un raggio di 100 metri che permette ai piloti di mantenere una velocità superiore ai 100 Km/h, lo pneumatico anteriore è stressato perchè deve percorrere circa 80 metri in piega e allo stesso tempo in frenata.

✖ Visto il periodo dell'anno in cui si andrà a correre, ovvero a ridosso dell'estate, è importante che i piloti riescano a valutare questi aspetti nella scelta dello pneumatico posteriore: grip della mescola, resistenza all'asportazione di materiale, elasticità del pneumatico a caldo, il tutto per impedire effetti di decompattamento, movimento in percorrenza e perdita di supporto.

Rispetto al posteriore, che subisce poche ma intense sollecitazioni meccaniche/termiche, l'anteriore è sempre impegnato in curve a lenta percorrenza e ad ingresso rapido con raggio di curvatura piccolo che costringe il pilota a frenate brusche, anche in discesa. Generalmente non si osservano problemi di usura sui pneumatici anteriori, ma l'aspetto importante da considerare è il supporto dell'anteriore a caldo e necessario per una buona precisione, in particolar in fase di inserimento nella prima curva.

Per questo appuntamento che segna il giro di boa della stagione 2015 Pirelli ha portato in Algarve un totale di 4433 pneumatici, necessari per le classi Superbike, Supersport, Superstock 1000, Superstock 600 e European Junior Cup.

Ogni pilota Superbike avrà a disposizione 34 pneumatici anteriori e altrettanti posteriori, mentre per i piloti Supersport il quantitativo è di 25 anteriori e 26 posteriori. Nella classe

regina tutti i piloti potranno contare su tre soluzioni da asciutto per l'anteriore e altrettante per il posteriore a cui si aggiungono i pneumatici intermedi e da bagnato e lo pneumatico posteriore da qualifica che può essere usato solo nelle due sessioni della Superpole del sabato.

All'anteriore oltre alla SC2 di gamma sarà presente la SC1 di sviluppo S1699 che ha debuttato con successo ad Aragón nel 2014 ed offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida. E' stata la soluzione più utilizzata all'anteriore nel corso del 2014 e quest'anno è stata portata anche nei primi sei appuntamenti del 2015. Terza opzione per l'anteriore è la specifica T1467, soluzione di sviluppo che ha debuttato con successo ad Assen ed è stata utilizzata anche ad Imola e Donington. In mescola SC1, rispetto alla S1699, è più protetta da usura e allo stesso tempo è più stabile di una SC2.

Al posteriore i piloti ritroveranno due soluzioni già portate negli ultimi quattro appuntamenti, ovvero la SC0 di gamma e la 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. Come alternativa della SC0 di gamma ci sarà la SC0 di sviluppo T0611, che ha debuttato a Imola e che utilizza una mescola molto morbida in grado di offrire un livello di grip molto alto se utilizzata con temperature elevate.

Diverse le nuove soluzioni portate per la Supersport. All'anteriore alle soluzioni scese in campo ad Aragón, Assen, Imola e Donington, ovvero la SC1 di gamma e la SC1 di sviluppo S1485, si affiancherà una nuova SC1 di sviluppo, la U0564, che rispetto alla S1485 dovrebbe essere più protetta da usura e allo stesso tempo più stabile di una SC2.

Al posteriore oltre alla SC1 di gamma Pirelli porta due nuove soluzioni di sviluppo sempre in mescola SC1: la U0593 che utilizza un diverso sistema costruttivo che dovrebbe conferirle maggiore omogeneità e prestazioni più costanti per tutta la durata della gara e la T1394 che utilizza la stessa mescola della SC1 di gamma ma si presenta in misura maggiorata 190. Rispetto alla SC1 di gamma inoltre presenta un diverso sistema costruttivo che dovrebbe conferirle maggiore omogeneità e costanza di prestazioni.

© riproduzione riservata
pubblicato il 5 / 06 / 2015