

Il Campionato Mondiale eni FIM Superbike si avvicina al gran finale e il prossimo fine settimana farà tappa sul circuito francese di Nevers Magny-Cours per il penultimo appuntamento stagionale.

Con i titoli iridati già assegnati nelle classi Superbike, Superstock 600 e European Junior Cup, l'appuntamento francese sarà l'ultimo della stagione per la classe Superstock 1000 e quindi quello decisivo per decidere il vincitore della categoria. Restano invece ancora due gare per la Supersport ma, già a Magny-Cours, potrebbe essere eletto il Campione del Mondo 2015.

Nella classe **Supersport Kenan Sofuoglu (Kawasaki Puccetti Racing)** ha di fatto messo una forte ipoteca sul titolo 2015. Con il suo diretto rivale **Jules Cluzel (MV Agusta Reparto Corse)** fuori dai giochi probabilmente fino alla fine del Campionato, il turco ha 33 punti di vantaggio sullo statunitense **Patrick Jacobsen (CORE" Motorsport Thailand)**, che ora in classifica generale è secondo con cinque punti di vantaggio su Cluzel.

Per quanto riguarda la **Superstock 1000 FIM Cup, Lorenzo Savadori (Nuova M2 Racing)** è vicinissimo alla conquista del titolo. Il pilota cesenate ha un vantaggio di ben 25 puntisu **Roberto Tamburini (Team MotoxRacing)** pertanto, se anche quest'ultimo dovesse vincere l'ultima gara, a Savadori basterebbe un solo punto per vincere il titolo. Se invece Savadori non andasse a punti e Tamburini vincessse l'ultima gara, a conquistare il titolo iridato sarebbe il pilota del Team Motoxracing, perchè a parità di punti e di vittorie avrebbe vinto l'ultima gara.

Nonostante il Campionato Mondiale Superbike sia ormai vicino al capolinea Pirelli continua il suo lavoro di sviluppo. Nella classe regina, in caso di pioggia, i piloti potranno provare un nuovo pneumatico posteriore **DIABLO™ Rain** completamente nuovo che si differenzia da quello di gamma per disegno battistrada, struttura e mescola. Nella categoria Supersport la novità è costituita dalla soluzione posteriore U0775, uno sviluppo della SC1 di gamma che dovrebbe garantire un comportamento più omogeneo.

Magny-Cours VS gli pneumatici: il meteo l'incognita più importante insieme ai dislivelli in fase di frenata per gli anteriori

Il circuito francese di Nevers Magny-Cours si appresta ad accogliere il Campionato delle derivate di serie per la quattordicesima volta, la tredicesima consecutiva.

Costruito nel 1960 da Jean Bernigaud, il tracciato si trova nella campagna francese a Magny-Cours, non lontano da Nevers, in Borgogna, e si presenta con una configurazione

molto interessante perchè propone alcune curve già presenti in altri circuiti come quelli di Imola, Estoril, Adelaide e Nürburgring prendendone il nome.

E' lungo 4411 metri, con nove curve a sinistra e 11 a destra e un rettilineo d'arrivo che misura 250 metri. Il tracciato presenta una pendenza massima in salita del 2,38%, mentre quella in discesa è del 2,68%. Il raggio di curvatura minimo è di 5 metri, quello massimo di 474,45 metri.

Quello di Magny-Cours è un tracciato affascinante che si sviluppa su una superficie collinare e che, proprio a causa della sua configurazione, rende molto difficoltosi i sorpassi. La sua percorrenza prevede decelerazioni e ripartenze brusche interrotte da rettilinei piuttosto lunghi, oltre ad un harpin, l'Adelaide, che obbliga i piloti a seguire una delle traiettorie più strette presenti tra i circuiti internazionali, da percorrere in uscita da un rettilineo abbastanza veloce.

Per quanto riguarda la qualità dell'asfalto, esso si presenta molto liscio e quasi privo di irregolarità, per questo motivo non crea problemi particolari agli pneumatici tranne in presenza di dislivelli in cui i piloti sono chiamati ad effettuare frenate: in tal caso gli pneumatici anteriori, specialmente se in mescola morbida, possono essere stressati mentre quelli in mescola dura garantiscono un miglior sostegno in inserimento e quindi sono solitamente preferiti.

Un aspetto non strettamente legato alla configurazione del circuito ma che può comunque influenzare l'andamento delle gare è quello legato al meteo che in questo periodo e in quella zona della Francia è abbastanza imprevedibile. Questo può rendere più ardua la scelta degli pneumatici posteriori. Ecco spiegato perchè, oltre a soluzioni posteriori in mescola morbida, Pirelli porta anche soluzioni in mescola SC1. Se infatti, con condizioni metereologiche stabili e temperature sufficientemente elevate, uno pneumatico posteriore SC0 sarebbe la scelta consigliabile per permettere un livello di grip ottimale, con temperature più basse oppure con un asfalto umido è bene ricorrere a soluzioni più protette come la SC1 così da ottenere un buon compromesso tra grip e resistenza a lacerazione. Se poi dovesse piovere, Pirelli ha come sempre a disposizione pneumatici intermedi e da bagnato oltre ad un nuovo pneumatico posteriore da pioggia.

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport:

A Magny-Cours Pirelli porta in totale **4508 pneumatici** per soddisfare le necessità di tutti i piloti delle diverse classi facenti parte del Campionato Mondiale eni FIM Superbike.

Per quanto riguarda la classe **Superbike**, ogni pilota avrà a disposizione 72 pneumatici, 35 anteriori e 37 posteriori che comprendono soluzioni slick, intermedie e da bagnato. In aggiunta, solo quei piloti che accederanno alla Superpole del sabato riceveranno uno pneumatico posteriore da qualifica in mescola super soft.

Per l'**anteriore** sono previste tre soluzioni slick, due in mescola SC1 e una in mescola SC2. La prima SC1 è la **T1616**, che ha debuttato ad Jerez ma che i piloti avevano potuto provare anche nel corso dei test effettuati a Portimão a giugno. Questa soluzione, rispetto alla SC1 di gamma, dovrebbe migliorarne ulteriormente la stabilità limitando eventuali fenomeni di movimento a caldo. La seconda SC1 disponibile è la **S1699** che ha debuttato con successo ad Aragón nel 2014, offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida ed è stata la soluzione più utilizzata all'anteriore nel corso del 2014. Questa soluzione di sviluppo quest'anno è stata portata a tutti i round disputati.

L'ultima opzione per l'anteriore è la **SC2 di gamma**, ottimale per temperature esterne elevate perché garantisce solidità alla fascia battistrada. Questa soluzione è quella preferita dai piloti aggressivi e che preferiscono la compattezza della fascia battistrada.

Al **posteriore** due soluzioni in mescola morbida SC0 e una in mescola SC1. La **SC0 di gamma**, ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate, offre massima improntabilità su asfalti lisci e massimo sviluppo di trazione alle alte temperature oltre alla più elevata stabilità al decadimento termico delle prestazioni. Ha debuttato in Thailandia e finora è stata portata anche a Aragón, Assen, Imola, Donington, Portimão, Laguna Seca, Sepang e Jerez. In alternativa a quella di gamma i piloti potranno utilizzare la **T0611**, soluzione di sviluppo che ha debuttato a Imola ed è stata portata anche a Portimão, Misano, Laguna Seca, Sepang e Jerez. Questa gomma utilizza una mescola molto morbida in grado di offrire un livello di grip molto alto se utilizzata con temperature elevate.

L'ultima soluzione disponibile è la **SC1 T1392**, che ha debuttato con successo quest'anno ad Aragón ed è stata poi portata anche ad Assen, Imola, Donington, Portimão e Misano. 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.

In **Supersport**, tre soluzioni anteriori e due posteriori, oltre alle soluzioni da bagnato. Per l'**anteriore** due opzioni in mescola SC1 e una in mescola SC2. Oltre alla **SC1 di gamma**, ideale per circuiti mediamente severi, sarà presente la **soluzione di sviluppo S1485**, che ha debuttato a Misano nel 2014. Solitamente questa opzione garantisce un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida. Quest'anno è stata portata in Australia, Spagna, Olanda, Italia, Gran Bretagna, Portogallo, USA e Malesia all'ultimo round corso a Jerez. Terza scelta è quella costituita dalla **SC2 di gamma** in

mescola media, ideale per piloti aggressivi e che preferiscono la compattezza della fascia battistrada.

Al **posteriore** due soluzioni di sviluppo, una in mescola SC0 e l'altra in mescola SC1. Alla **SC0 U0442**, che ha debuttato a Misano ed è stata portata anche a Sepang e rispetto alla soluzione di gamma dovrebbe offrire maggiore stabilità, si affiancherà la **nuova SC1 di sviluppo U0775**, che si differenzia dalla SC1 di gamma per un diverso processo di disposizione della mescola sulla fascia battistrada che dovrebbe garantire maggiore omogeneità e un'usura più graduale.

Ad eccezione della classe Superbike dove si utilizzano pneumatici slick DIABLO™ Superbike, in tutte le altre classi si usano pneumatici **DIABLO™ Supercorsa**. Nella classe **Supersport** vengono usati nelle misure 120/70-17 all'anteriore e 180/60-17 al posteriore con diverse soluzioni in mescola a cui si possono aggiungere soluzioni di sviluppo durante l'anno, nella **Superstock 1000** all'anteriore 120/70-17 si conferma la mescola SC2 mentre al posteriore 200/55-17 da quest'anno viene utilizzata la mescola SC1. Per la categoria **Superstock 600** saranno disponibili nella misura 120/70-17 in mescola SC1 all'anteriore e 180/60-17 in mescola SC2 al posteriore.

Le statistiche 2014 Pirelli per Magny-Cours:

- Numero totale di pneumatici portati da Pirelli: **50**
- Numero di soluzioni (asciutto, intermedio e bagnato) per la classe Superbike: **5 anteriori e 8 posteriori**
- Numero di pneumatici a disposizione di ogni pilota Superbike: **34 anteriori e 38 posteriori**
- Numero di soluzioni (asciutto, intermedio e bagnato) per la classe Supersport: **5 anteriori e 5 posteriori**
- Numero di pneumatici a disposizione di ogni pilota Supersport: **26 anteriori e 26 posteriori**
- Best Lap Awards Superbike vinti da **Marco Melandri** (Aprilia Racing Team), in 1'54.013 (Gara 1, 11° giro) e da **Sylvain Guintoli** (Aprilia Racing Team) in 1'53.660 (Gara 2, 10° giro)
- Best Lap Award Supersport vinto da: **Kenan Sofuoglu** (San Carlo Puccetti Racing), in 1'56.887 al 7° giro
- Temperatura in Gara 1: **aria 14° C, asfalto 13° C**
- Temperatura in Gara 2: **aria 14° C, asfalto 16° C**
- Velocità massima raggiunta dagli pneumatici Pirelli DIABLO™ Superbike in gara: **268 km/h**, realizzata in Gara 1 da Jonathan Rea (Pata Honda World Superbike Team) al

14° giro

- Velocità massima raggiunta dagli pneumatici Pirelli DIABLO™ Supercorsa nella gara Supersport: **251,7 km/h**, realizzata da Jules Cluzel (MV Agusta Reparto Corse) al 5°, 6° e 7° giro

© riproduzione riservata
pubblicato il 1 / 10 / 2015