

Ultimo appuntamento stagionale con il Campionato Mondiale Motul FIM Superbike 2016: archiviata ad Jerez la lotta per il titolo in Supersport, dove Kenan Sofuoglu ha trionfato per la quinta volta in carriera, e nelle classi Superstock 1000 e European Junior Cup, la massima competizione per derivate di serie arriva in Qatar per assegnare l'iride nella classe Superbike.

Gli unici ad avere ancora matematicamente la possibilità di conquistare il titolo iridato sono entrambi piloti Kawasaki, Jonathan Rea e Tom Sykes, con il Campione del Mondo in carica che si presenta sotto le luci artificiali del Losail International Circuit con 48 punti di vantaggio sul compagno di squadra.

Inaugurato nel 2004 a circa 30 chilometri dal centro di Doha, capitale del Qatar, il circuito di Losail è stato costruito in un anno: per il terzo anno consecutivo le gare del Campionato Mondiale FIM Superbike si disputeranno in notturna, grazie al potente ed innovativo impianto di illuminazione che rende particolarmente suggestiva l'intera struttura del tracciato, circondato per la maggior parte da vegetazione artificiale, nel tentativo di limitare il depositarsi di sabbia proveniente dal deserto. Nelle prime sessioni del venerdì i piloti sono solitamente chiamati a percorrere curve con raggi costanti per cercare di "pulire" il più possibile la traiettoria dai residui sabbiosi depositati sull'asfalto: in questa situazione gli pneumatici anteriori rimangono piegati sullo stesso punto nelle varie fasi di piega, creando dei binari d'usura, mentre sui posteriori l'usura si evidenzia con delle chiazze sul battistrada.

Il Losail International Circuit non è mai stato riasfaltato, quindi ora presenta una superficie consumata che richiede pneumatici con un buon grip, capaci di compensare quello perso nel corso degli anni dall'asfalto. A partire dal 2014 il Campionato Mondiale FIM Superbike ha disputato il round in Qatar in notturna, mentre fino al 2009 il Campionato ha sempre corso in primavera e in orari diurni. Il tracciato richiede un buon compromesso tra la stabilità dell'avantreno durante le brusche ed impegnative frenate e un buon livello di trazione soprattutto sul posteriore, in modo da impostare correttamente le traiettorie nelle curve veloci. Lo pneumatico anteriore deve essere in grado di assorbire l'elevata potenza accumulata durante la frenata e contemporaneamente contrastare il rischio elevato di uno schiacciamento, mentre per il posteriore bisogna optare per una miscela morbida, capace di improntare in modo efficace il manto stradale e fornire contemporaneamente un'adeguata trazione.

Le soluzioni per la classe Superbike e Supersport

Pirelli, nell'ottica del lavoro di consolidamento delle soluzioni in vista del prossimo anno,

propone ai piloti della classe Superbike quattro soluzioni slick per l'anteriore - due di gamma e due di sviluppo - e tre per il posteriore, di cui due di sviluppo.

✖ In Superbike, per lo pneumatico anteriore i piloti potranno scegliere tra due SC1 di sviluppo: la nota S1699, la soluzione più usata nella passata stagione e presente in tutti e tredici i round del 2016, che offre un migliore sostegno nell'approccio alle curve, soprattutto in un circuito come quello di Losail. Un'altra soluzione di sviluppo disponibile è la U0176, realizzata con una mescola che si posiziona a metà strada tra una SC1 ed una SC2, che ha debuttato quest'anno ad Assen ed è stata utilizzata anche a Misano, Lausitzring, Magny-Cours e Jerez.

Le altre due soluzioni sono SC2 ed SC3 di gamma. La prima è una soluzione di durezza media, ottimale per l'utilizzo con temperature esterne elevate perché garantisce solidità alla fascia battistrada e viene scelta soprattutto dai piloti con uno stile di guida più aggressivo in quanto conferisce una maggiore stabilità; la seconda è la soluzione più robusta tra quelle disponibili, la cui mescola si è rivelata essere particolarmente resistente nel caso in cui venga utilizzata con asfalti abrasivi.

Per la scelta del pneumatico posteriore, i piloti potranno invece contare su due soluzioni morbide, la SC0 di gamma, ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate, e la SC0 con mescola di sviluppo V0377, che si differenzia dalla versione standard per alcuni accorgimenti strutturali. A disposizione anche la SC1 di sviluppo V0007, che presenta la stessa mescola della media di gamma con diverse soluzioni tecnologiche dal punto di vista della struttura.

Insieme alla soluzione intermedia Diablo Wet di gamma, nel remoto caso di pioggia i piloti della classe Superbike potranno contare su Diablo Rain sia per l'anteriore che per il posteriore.

Per quanto riguarda la classe Supersport, sono tre le soluzioni Pirelli Diablo Supercorsa SC per l'anteriore e due per il posteriore. Per lo pneumatico anteriore sarà disponibile la SC1 di gamma, che massimizza l'impronta a terra e la "presenza" dell'anteriore, la SC1 con mescola di sviluppo V0533, a metà strada tra una soluzione media e una dura, e la SC2 di gamma, ideale con temperature esterne elevate poiché garantisce solidità alla fascia battistrada. Per la scelta dello pneumatico posteriore, la proposta di Pirelli si focalizza su due soluzioni di gamma: SC0, che offre la massima improntabilità su asfalti lisci ed il massimo sviluppo di trazione alle temperature più alte, e la SC1, utilizzabile in presenza di un asfalto particolarmente abrasivo.

Orari SBK Qatar 2016

Venerdì 28 ottobre

15:30-16:30 Supersport prove 1

16:45-17:45 Superbike prove 1

18:45-19:45 Supersport prove 2

20:00-21:00 Superbike prove 2

Sabato 29 ottobre

14:30-14:45 Superbike prove 3

15:00-15:15 Supersport prove 3

16:30-17:10 Superbike Superpole

17:30-18:10 Supersport Superpole

19:00 Superbike gara 1 (17 giri, km. 91,480)

Domenica 30 ottobre

15:00-15:15 Supersport warm up

15:30-15:45 Superbike warm up

17:15 Supersport gara (15 giri, km. 80,700)

19:00 Superbike gara (17 giri, km 91,480)

© riproduzione riservata

pubblicato il 25 / 10 / 2016