L'ottavo round del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike che si correrà nel fine settimana al Misano World Circuit Marco Simoncelli, è per diversi motivi uno dei più attesi della stagione. Il tracciato romagnolo farà infatti da cornice al grande rientro di Max Biaggi, pilota romano sei volte Campione del Mondo che, a quasi 44 anni, tornerà a calcare la scena nel Mondiale delle derivate di serie come wild card in sella ad un'Aprilia, team con il quale nel 2012 ha vinto il suo ultimo mondiale in Superbike prima di annunciare il ritiro dalle competizioni.

Insieme a Max Biaggi tornerà in pista anche Luca Scassa che gareggierà a sua volta come wild card, su una terza Ducati Panigale R messa a disposizione dall'Aruba.it Racing-Ducati SBK Team, dopo un grave infortunio che l'anno scorso gli ha impedito di scendere in pista per il resto della stagione. Oltre a questi due nomi eccellenti che sicuramente faranno accorrere molti appassionati italiani a Misano, il prossimo weekend potrebbe rivelarsi molto importante anche in ottica campionato: se Jonathan Rea dovesse realizzare un'altra doppietta, la quinta stagionale, potrebbe seriamente ipotecare il titolo mondiale.

Non meno importanti le novità lato Pirelli: la casa di pneumatici ha infatti sviluppato per il secondo appuntamento italiano diverse nuove soluzioni, per la precisione due posteriori per la Superbike e una posteriore per la Supersport, che potrebbero rivelarsi fondamentali per affrontare il nuovo asfalto del circuito romagnolo e le temperature particolarmente elevate che solitamente si riscontrano in questo periodo.

A conclusione del weekend di gara il circuito di Misano ospiterà anche il secondo, dopo quello di Imola, Pirelli SBK Track Day italiano, l'iniziativa dedicata a tutti i motociclisti del brand Pirelli che possono per un giorno vivere le emozioni della Superbike girando in pista nel circuito in cui il giorno primo hanno corso i campioni del Mondiale per derivate di serie.

I Pirelli SBK Track Days prevedono 7 appuntamenti su 13 circuiti in cui si svolge il Campionato Mondiale eni FIM Superbike. Il track day di Misano ha confermato la passione dei motociclisti italiani per il brand della P lunga, tutti i posti disponibili sono andati infatti esauriti già ad aprile pochi giorni dopo l'apertura delle iscrizioni.

Il Misano World Circuit Marco Simoncelli, questa la denominazione ufficiale del circuito dedicato alla memoria del famoso pilota motociclistico italiano, è un tracciato lungo 4226 metri con 10 curve a destra e 6 a sinistra, una larghezza minima di 12 metri e un totale di 1850 metri di rettilinei con il rettilineo di arrivo che misura 510 metri. Il circuito romagnolo è stato progettato nel 1969 con una lunghezza iniziale di 3488 metri e nel 1972 è iniziata l'attività sportiva. A seguito di un progetto di ristrutturazione, nel 1993 la pista diventa lunga 4060 metri e viene costruita una palazzina con nuovi box e una sala stampa di 600mq.

Negli anni a seguire viene completata la palazzina sul rettilineo di arrivo e i box e la zona paddock viene ingrandita e vengono costruite diverse tribune. A partire dal 2005 il circuito subisce una forte ristrutturazione e alla fine del 2006 iniziano i lavori di ammodernamento del circuito che riguardano l'allungamento della pista a 4180 metri e l'inversione del senso di marcia che diventa orario, mentre il circuito assume la denominazione ufficiale con cui è conosciuto oggi, ovvero "Misano World Circuit".

Con la realizzazione, all'inizio del 2008, di una nuova corsia di uscita dai box lunga circa 250 metri che ha richiesto la modifica della "variante del rio", il circuito ha poi raggiunto il chilometraggio attuale ed è ora omologato per ospitare 75.000 spettatori. All'inizio di marzo di quest'anno infine in dieci giorni il circuito è stato completamente riasfaltato con la posa di 53.000 mq di asfalto, oltre ad interventi quali quelli che hanno interessato le vie di fuga, ridisegnate in base ai calcoli di sicurezza DroCAS per aumentare la capacità decelerante in avaria mantenendo inalterati gli spazi di manovra in caso di errore, i nuovi cordoli con drenaggi incorporati e riprofilatura di quelli esistenti, la rivisitazione del sistema di drenaggi superficiali e sezioni e profili rivisti per aumentare la planarità superficiale. Inoltre sono stati realizzati due nuovi raccordi, Brutapela e Acquedotto, che introducono curve con disegni originali appositamente studiate per le scuole di guida sicura, sono state applicate nuove vernici antiderapanti rimovibili ed è stata effettuata la riprofilatura di tutte le curve per migliorare le dinamiche dei veicoli e il piacere di guida. Sono state così create anche due nuove configurazioni di circuito: il "Brutapela Track", da 986 mt, posizionata a ridosso della omonima tribuna che occupa la zona del Rio e la variante del Parco con le sue sette curve e la "3.5 Track", lunga 3211 metri con nove curve.

Il nuovo asfalto, che è stato sviluppato con una formulazione specifica per contrastare gli effetti della salsedine e dell'umidità, sarà proprio l'incognita più importante che riguarderà i pneumatici quest'anno. Con la riasfaltatura gli avvallamenti presenti in passato dovrebbero essere spariti e il tracciato avrà quindi tempi di percorrenza ridotti, indicativamente di circa un secondo sul giro.

Il tracciato è molto curvilineo e la sezione più impegnativa è sicuramente quella successiva al "curvone" veloce; ovvero una serie di curve destrorse che impongono alle gomme un elevato stress meccanico e termico sulla spalla impegnata. Al contrario i rettilinei sono piuttosto corti e non permettono di raggiungere velocità di punta elevate pur creando diversi punti di staccata e di accelerazione.

Con la riasfaltatura, quest'anno l'asfalto sarà sicuramente molto più aggressivo e abrasivo che in passato sugli pneumatici e, nel caso di temperature elevate, questo potrebbe compromettere molto la precisione delle traiettorie e la pulizia nella guida.

Ecco spiegato perché Pirelli ha portato per questo round pneumatici con mescole di diversa durezza, dalla più morbida alla più dura, in grado di affrontare situazioni diverse in base all'asfalto e alle temperature che si potrebbero riscontrare. Per quanto riguarda gli pneumatico posteriori, essi dovranno offrire un buon grip ma soprattutto resistere sulla distanza a fenomeni di eccessiva usura che potrebbero essere causati dal nuovo asfalto. Inoltre dovranno garantire un'elevata protezione termica per evitare che con temperature elevate gli scivolamenti diventino frequenti.

Non molto diverse sono le considerazioni sui pneumatici anteriori, quelli in realtà più stressati in questo circuito. Le soluzioni portate da Pirelli dovranno mantenere alta la solidità e la stabilità in ingresso curva dell'avantreno.

Per l'ottavo appuntamento in calendario Pirelli porta a Misano un totale di 5108 pneumatici, che serviranno a coprire le necessità delle classi Superbike, Supersport, Superstock 1000, Superstock 600 e della European Junior Cup.

Di questo quantitativo quello dedicato ai piloti Superbike è di 2089 pneumatici, per quelli della classe Supersport ce ne sono 1539, per la Superstock 1000 le gomme sono 720 mentre per la Superstock 600 sono 640 e infine i piloti della European Junior Cup potranno contare complessivamente su 120 pneumatici.

In Superbike ciascun pilota avrà a disposizione 39 pneumatici anteriori e 41 posteriori, con quattro soluzioni da asciutto per l'anteriore e altrettante per il posteriore in aggiunta agli pneumatici intermedi e da bagnato e allo pneumatico posteriore da qualifica che può essere usato solo nelle due sessioni della Superpole di sabato.

All'anteriore i piloti potranno scegliere tra due specifiche in mescola SC1 e due in mescola SC2. Saranno infatti presenti 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 l'altra SC1 di sviluppo, la T1467, che ha debuttato quest'anno ad Assen ed è stata utilizzata anche ad Imola e Donington e che, rispetto alla S1699, è più protetta da usura e allo stesso tempo è più stabile di una SC2.

Per quanto riguarda le due soluzioni in mescola SC2, la SC2 di gamma sarà affiancata dalla soluzione di sviluppo T0020, portata per la prima volta lo scorso anno proprio a Misano ed poi anche a Jerez e Losail e che rispetto alla SC2 di gamma dovrebbe garantire più grip a parità del sostegno offerto.

Al posteriore una SC0, due SC1 e una SC2. I piloti ritroveranno 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 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. In aggiunta a queste due soluzioni che i piloti già conosco ci saranno due nuove soluzioni di sviluppo: la SC1 U562, che rispetto ad una soluzione come la T1392 dovrebbe offrire maggiore resistenza meccanica, caratteristica preziosa sul nuovo asfalto di Misano, e la R1689, in mescola SC2, soluzione sviluppata nelle competizioni endurance che dovrebbe rivelarsi più robusta dal punto di vista meccanico, sempre considerando il nuovo asfalto di Misano.