Di ritorno sul circuito spagnolo che ha ospitato per la prima ed unica volta il Mondiale delle derivate di serie nel 1990 e che quest'anno vedrà assegnare il titolo iridato nella classe Superbike, l'azienda di pneumatici italiana mette a disposizione dei piloti soluzioni in mescola morbida e intermedia

Quella di Pirelli e del paddock del Campionato Mondiale eni FIM Superbike non è la prima volta assoluta ad Jerez. Il circuito spagnolo ha infatti già ospitato, seppure in una sola occasione, il Campionato delle derivate di serie, nel lontano 1990. Per la tappa conclusiva della stagione 2013, che deciderà le sorti della classe regina del Campionato assegnando il titolo iridato, Pirelli metterà a disposizione dei piloti pneumatici posteriori in mescola morbida SC0 e in mescola media SC1, tra questi l'apprezzata SC0 di gamma che tante soddisfazioni ha regalato finora ai suoi progettisti e ai piloti.

Ancora una volta, come già successo lo scorso anno e in molte occasioni negli ultimi anni, il Campionato Mondiale eni FIM Superbike si deciderà nel corso dell'ultima tappa. Lo scorso anno Max Biaggi su Aprilia riuscì a laurearsi Campione del Mondo per soli 0,5 punti di vantaggio su Tom Sykes, il pilota inglese della Kawasaki ha ora l'opportunità di prendersi la rivincita che gli spetta: con 37 punti di vantaggio su Eugene Laverty e 38 su Sylvain Guintoli, piloti dell'Aprilia Racing Team e diretti inseguitori, a Sykes basta infatti un quarto posto in una delle due gare per laurearsi campione nel caso Eugene Laverty dovesse vincerle entrambe.

Per quanto riguarda il Campionato Costruttori Aprilia guida la classifica generale con 500 punti seguita da Kawasaki a 465, l'ultimo round sarà fondamentale per decidere chi vincerà il Mondiale Costruttori, così come sarà fondamentale per Kawasaki l'apporto del secondo pilota del team nella corsa per il titolo.

Mentre il Campionato Mondiale FIM Supersport così come la Superstock1000 FIM Cup hanno già i loro vincitori, Sam Lowes (Yakhnich Motorsport) e Sylvain Barrier (BMW Motorrad GoldBet STK), nelle classi minori del Superstock 600 FIM European Championship e della European Junior Cup tutto è ancora da stabilire.

Nella Superstock 600 è una battaglia tutta italiana con Franco Morbidelli (San Carlo Team Italia) che guida la classifica seguito a distanza di 10 punti da Christian Gamarino (Team Goeleven) e a 14 da Alessandro Nocco (San Carlo Team Italia).

Nella European Junior Cup, campionato dedicato ai giovani talenti del motociclismo, il neozelandese Jake Lewis ha un vantaggio di 4 punti sul diretto inseguitore, il francese Robin Anne, e di 5 sullo spagnolo Augusto Fernandez, ma potenzialmente anche l'ungherese Peter Sebestyen, il francese Guillaume Raymond e tutti i piloti fino alla nona posizione in classifica possono matematicamente ancora vincere il campionato.

Il Circuito di Jerez de la Frontera si trova in Andalusia, nella Spagna del sud, vicino a Cadice ed è stato inaugurato l'8 dicembre 1985. Inizialmente il tracciato misurava 4218 metri poi nel corso degli anni, grazie ad alcune modifiche che hanno riguardato tra l'altro la Curva Sito Pons e l'inserimento della Chicane Senna, è stato reso più lungo e veloce. Negli ultimi dieci anni è stata prima allungata la corsia di uscita box (che ora termina alla curva Expo '92) e poi sono state asfaltate le vie di fuga di alcune curve per rendere il circuito più sicuro. Il circuito è stato asfaltato per l'ultima volta nel 2005. Da molti piloti Jerez, così come Assen, è considerato un circuito di riferimento perchè presenta una serie di curve a velocità bassa, media e veloce tecnicamente ideali per mettere a punto la moto, motivo per cui è spesso scelto dai team per effettuare i propri test privati.

Jerez dal punto di vista dei pneumatici

Il tracciato di Jerez è lungo 4423 metri, di questi 3038 metri sono la somma della lunghezza dei rettilinei, pari circa al 69% dell'intera pista, mentre 1385 quelli delle curve, pari a circa il 31%. Il rettilineo d'arrivo misura 600 metri ed ha una larghezza di 12 metri mentre nel resto della pista è di 11 metri. Tredici le curve totali, cinque a sinistra e otto a destra con un raggio di curvatura che varia da 30 metri della curva 2, 6 e 13 ai 116 metri della curva 4. La pendenza massima è del 5,1% sul rettilineo principale mentre il gradiente massimo è del 5% all'uscita della curva 5. La pendenza laterale massima si registra all'uscita delle curve 2, 6 e 13 ed è pari al 7,46%, quella minima è del 4,70% alle curve 4 e 12. Il pilota che parte dalla pole position posizionerà la sua motocicletta sul lato destro della pista.

Le curve di questo tracciato sono molto varie, in un giro completo si registrano sui pneumatici posteriori livelli di stress abbastanza bilanciati tra lato destro e lato sinistro. Anche se i carichi laterali generati durante la percorrenza non sono molto elevati, per poter far fronte alle differenti esigenze del tracciato (tratti veloci alternati da curve lente, alcune di queste sopraelevate) è necessario uno pneumatico posteriore con un buon bilanciamento di maneggevolezza, sostegno e supporto in piega.

La grande versatilità di utilizzo dell'attuale gamma posteriore Pirelli è in grado di rispondere esaustivamente alle esigenze di questo circuito. L'unica incognita rimane come sempre la temperatura, ma con SC1 in caso di temperature fresche e SC0 in caso di temperature calde, Pirelli sarà in grado di coprire anche la variabile metereologica. Bisogna però notare che la tipologia di asfalto utilizzato per coprire la pista di Jerez ha una grana abbastanza aggressiva, fattore da non sottovalutare perchè potrebbe indurre a problemi di abrasione o usura disomogenea sul posteriore (soprattutto con l'utilizzo di mescole

morbide). Nello specifico, essendo un circuito che richiede un buon livello di grip al posteriore, si è deciso di accostare ai prodotti standard SC1 e SC0 delle soluzioni corrispondenti con grip analogo ma maggiormente protette a sforzi meccanici di taglio e di strappo.

Dal punto di vista dell'anteriore invece, i saltellamenti dovuti alle ondulazioni dell'asfalto oltre a richiedere moto maneggevoli e stabili in frenata, necessiteranno di pneumatici in grado di assorbire le asperità dell'asfalto e di improntare correttamente nelle curve più veloci. Verranno portate due soluzioni morbide (SC1 e alternativa leggermente più rigida) per permettere ai piloti di trovare il loro giusto compromesso senza rinunciare alla prestazione.

Jerez dal punto di vista tecnico

“A Jerez il Campionato Mondiale Superbike ha fatto tappa una sola volta, nel lontano 1990, e poi non vi ha mai più corso” ha dichiarato il Direttore Racing di Pirelli Moto Giorgio Barbier “Per questo motivo i dati in nostro possesso sul comportamento degli pneumatici non sono molti ma comunque qualche informazione l’abbiamo visto che il circuito è spesso meta di test privati da parte dei team soprattutto nel periodo invernale per via della posizione strategica nel sud Europa. E’ una pista impegnativa ma l’asfalto non è particolarmente abrasivo, anche se quando le temperature si alzano troppo, soprattutto in estate, tende a diventare scivoloso. Nel periodo in cui corriamo noi l’unico inconveniente potrebbe essere causato da una leggera nebbia mattutina perchè il circuito, un po’ come quello di Laguna Seca, non è molto distante dal mare ma allo stesso tempo è anche vicino ad una zona desertica e leggermente collinare. La conseguenza di ciò potrebbe essere uno sbalzo termico tra le prime ore del mattino e il pomeriggio, motivo per cui abbiamo portato anche una SC0 di sviluppo più protetta per prevenire eventuali possibilità di cold tearing. Di per sè è un tracciato non particolarmente veloce ma molto tecnico e selettivo, sono certo che i piloti lo apprezzeranno molto e che vedremo delle belle gare e un gran finale degno di questo bellissimo Campionato”.