

Dopo il funesto round svoltosi a pochi chilometri dalla capitale russa in cui si è corsa solo Gara 1 di Superbike a causa del maltempo e del terribile incidente occorso ad Andrea Antonelli nella gara Supersport, il Campionato mondiale Superbike riparte da Silverstone, entrando nella seconda parte di stagione con una classifica generale tutt'altro che chiusa in tutte le classi. In Superbike, grazie al primo piazzamento ottenuto in Gara 1 a Mosca, Marco Melandri porta la sua BMW S1000 RR del team BMW Motorrad GoldBet SBK a soli 32 punti di distacco dal capolista dell'Aprilia Racing Team Sylvain Guintoli che guida la classifica con 239 punti seguito da vicino da Tom Sykes (Kawasaki Racing Team) a soli 4 punti e dal pilota italiano della casa dell'elica a 207 punti. Con 7 round e 14 gare ancora da disputare anche il compagno di squadra del capoclassifica, Eugene Laverty, con 190 punti, e l'altro pilota del team BMW Motorrad GoldBet SBK, Chaz Davies, a quota 174 possono giocarsela fino alla fine. Maggiore il distacco e quindi più difficili sembrano le possibilità di conquista del titolo iridato per gli altri piloti. Anche la classifica costruttori è tuttora aperta con Aprilia che guida con 300 punti seguita da Kawasaki a 267 e da BMW a quota 262, più distaccate Honda, Suzuki e Ducati. Intanto i nuovi pneumatici Diablo Superbike da 17 pollici continuano a regalare soddisfazioni a team e piloti, siano essi in mescola SC0, tendenzialmente la più performante perchè in grado di offrire maggior grip, sia in mescola SC1, quest'ultima utilizzata da tutti i piloti schierati in griglia a Mosca prima dello stop per montare gli pneumatici da bagnato.

In Supersport, a 6 gare dal termine e correndo con pneumatici DOT intagliati Diablo Supercorsa, Sam Lowes sulla Yamaha YZF R6 del team Yakhnich Motorsport conduce fin da Imola la classifica con 140 punti seguito dai piloti del MAHI Racing Team India su Kawasaki ZX-6R, il turco Kenan Sofuoglu a 106 e il francese Fabien Foret a quota 85. Kawasaki guida la classifica costruttori con 155 punti tallonata da vicino da Yamaha a 7 punti di distacco e da Honda a 51, a seguire MV Agusta, Suzuki e Triumph. Solo 5 le gare che restano da disputare per i piloti della Superstock 1000 e della Supertock 600. Oltre a Silverstone, dove si disputeranno due gare, si correrà a Nürburgring, Magny Cours e Jerez. Nella 1000 il francese Sylvain Barrier (BMW Motorrad GoldBet STK) è in testa con 95 punti ma l'italiano Niccolò Canepa (Barni Racing Team) a quota 83, il francese Jeremy Guarnoni (MRS Kawasaki) con 70 e Eddi La Marra (Barni Racing Team) a 69 punti possono ancora aspirare al titolo e lottare fino alla fine. Nella 600 Gauthier Duwelz (MTM-MVR Racing Team) domina la classifica a quota 84 punti seguito da Franco Morbidelli (San Carlo Team Italia) a 74 e da Tony Coveña (Nito Racing) a 65 e Bastien Chesaux (EAB Ten Kate Junior Team) a 64. I risultati ottenuti dai piloti delle classi Superstock, considerando anche i tempi sul giro rispetto ai piloti Superbike, sono ancora più rilevanti se si considera che nella classe 1000 i piloti corrono tutto l'anno con pneumatici Diablo Supercorsa in mescola SC2 all'anteriore e al posteriore, mentre nella 600 corrono con SC2 all'anteriore e SC1 al posteriore.

“Questo è il decimo anno che il circus della Superbike torna a Silverstone - commenta Giorgio Barbier, racing director di Pirelli moto - abbiamo infatti gareggiato su questo circuito dal 2002 al 2007 e poi, dopo una pausa di due anni, tutti gli anni successivi a partire dal 2010 fino ad oggi, inoltre vi corriamo anche con i piloti del British Superbike di cui siamo fornitori unici come nel Campionato Mondiale pertanto è sicuramente un tracciato che conosciamo bene. L'incognita maggiore sarà costituita sicuramente dal meteo che, come sempre in Inghilterra, è molto variabile e potrebbe riservarci qualche sorpresa estiva. Siamo comunque tranquilli perchè con le soluzioni portate siamo in grado di affrontare l'asfalto del circuito inglese sia in condizioni di asciutto che di bagnato senza particolari difficoltà. Sia in Superbike che in Supersport abbiamo per il posteriore una soluzione SC1 alternativa a quella di gamma, entrambe progettate con l'obiettivo di resistere meglio alla lacerazione e quindi di presentare un'usura minore anche se usate con temperature piuttosto basse in cui la SC1 di gamma potrebbe essere più esposta al cold tearing. Il nostro obiettivo da qui ai prossimi round è verificare se queste due SC1 di sviluppo, rispettivamente la R1431 in Superbike e la R1591 in Supersport, offrano effettivamente pari prestazioni rispetto alle SC1 di gamma ampliandone al contempo lo spettro di utilizzo, se così fosse potrebbero diventare le nuove SC1 di gamma per il 2014.”

Il tracciato di Silverstone si trova in Inghilterra, nella contea di Northamptonshire, circa 120 chilometri a nord-ovest di Londra ed è stato costruito su un altopiano spesso caratterizzato da vento oltre che da condizioni meteorologiche particolarmente variabili. In realtà quello che oggi è uno dei circuiti più famosi al mondo e che ospita competizioni di fama internazionale sia motociclistiche che automobilistiche non nacque inizialmente con tale scopo. Silverstone fu creato durante la Seconda Guerra Mondiale nel 1943 come aeroporto militare con tre piste di decollo disposte a formare un triangolo. Solo nel 1948, al termine della guerra, il Royal Automobile Club capì che quell'area poteva essere riadattata per la creazione di un circuito e così il 2 ottobre del 1948 si svolse il primo evento, il RAC Grand Prix. Dapprima il circuito sfruttò le tre piste di decollo unendole tra loro, poi si iniziarono ad utilizzare le vie perimetrali formando un circuito la cui configurazione sarebbe rimasta pressochè tale per quasi quattro decenni. Nel corso degli anni il circuito subisce qualche modifica ma è all'inizio degli anni '90 che vengono apportati i cambiamenti maggiori per limitarne la velocità di percorrenza. Nel frattempo nel 1997 il tracciato viene riasfaltato e nel 1998 vengono colorati i cordoli della pista che oggi sono bianchi e rossi. Nella stagione 2011 viene infine realizzato un paddock nuovo e più grande. Il circuito di Silverstone ha una lunghezza di 5902 metri e una configurazione che prevede 11 curve a destra e 7 a sinistra con partenza sul lato sinistro per il pilota in pole position. E' un circuito lungo e piuttosto complicato per i piloti che offre una combinazione di rettilinei ad alta velocità, con elevate pressioni localizzate al centro del pneumatico anteriore (in particolare alla curva Stowe),

intervallati da curve molto tecniche e veloci, che generano intensi carichi laterali (come alla Beckett) e alti tassi di spining. Questi aspetti, sommati alla presenza di molteplici avvallamenti sull'asfalto, al medio-basso grip meccanico dell'asfalto inglese, ed al pronunciato carattere abrasivo del circuito, giocano un ruolo chiave per la scelta degli pneumatici. La soluzione posteriore corretta deve quindi riuscire a bilanciare resistenza all'abrasione, grip di mescola, compattezza di fascia in percorrenza e spinta in accelerazione. Così come per lo scorso anno, quando vennero utilizzati 2 pneumatici SC1 per completare senza problemi le gare, anche quest'anno il prodotto centrale delle soluzioni disponibili sarà la SC1 nella sua nuova veste in 17". Sarà inoltre presente la nuova versione più compatta e più rapida nella risposta in accelerazione, già vista a Mosca, ed una soluzione simile alla SC2 di gamma, ad elevata resistenza meccanica, per escludere qualsiasi problema legato ad abrasione ed usura. La presenza di bump e di staccate violente sono invece aspetti fondamentali per l'anteriore. La morbidezza di fascia aiuterà senz'altro a copiare meglio le irregolarità stradali e a tenere con più precisione la corsa, dovrà però essere utilizzato uno pneumatico più robusto e solido se dovessero nascere eccessivi schiacciamenti e movimenti di fascia in inserimento. Gli anteriori di gamma SC1 ed SC2 saranno in grado di soddisfare pienamente entrambe le esigenze descritte.



© riproduzione riservata
pubblicato il 30 / 07 / 2013