

Dopo la pausa agostana, il mondiale Superbike riparte dalla Germania, facendo tappa nello storico circuito del Nürburgring, che fa parte del calendario delle moto derivate di serie dal 2008. Il round tedesco segna anche il ritorno della mescola SC0 Pirelli per le gomme posteriori, particolarmente apprezzata dai piloti per l'elevato grip ma che a Mosca e Silverstone non è stato possibile portare a causa delle temperature troppo basse e per la conformazione stessa dei due circuiti.

A 5 round (10 gare per i piloti Superbike) dalla fine della stagione, la classifica finale resta quantomai incerta con tre case, Aprilia, Kawasaki e BMW a contendersi il titolo costruttori e almeno 4 piloti di 4 nazionalità diverse e di tre case motociclistiche distinte che possono sicuramente aspirare al titolo di Campione Mondiale Superbike 2013. Una situazione molto fluida e che raramente si è vissuta negli anni precedenti.

Situazione analoga in Supersport dove a lottare per il titolo sono Sam Lowes su Yamaha e Kenan Sofuoglu e Fabien Foret su Kawasaki. Tutti i piloti Supersport al Nürburgring potranno contare sulle due mescole SC1 posteriori già viste in azione a Silverstone, in particolare potranno ulteriormente testare la SC1 di sviluppo R1591 che nel round inglese ha visto le preferenze della maggior parte dei piloti schierati in griglia. Il decimo round del Campionato Mondiale Superbike farà da cornice anche alle classi Superstock e alla European Junior Cup, per le quali sono previste ancora due gare dopo l'appuntamento tedesco. Il prossimo weekend infine si correrà anche il terzo ed ultimo appuntamento della Coppa delle Nazioni 2013.

Il circuito del Nürburgring, lungo 5137 metri, così come lo conosciamo oggi poco ha a che fare con lo storico tracciato che si componeva dei circuiti Nordschleife e Südschleife, quest'ultimo ormai demolito. Il tracciato su cui si corre ora e che ha sostituito i due anelli (nord e sud) è il Gp-Strecke, inaugurato nel 1984 e costruito proprio nella zona in cui sorgeva la Südschleife. Dopo la costruzione originaria, nel 2002 fu costruita dopo il rettilineo dei box anche la sezione denominata "Mercedes Arena". La pista consta di 9 curve a destra e 7 a sinistra e la partenza per il pilota in pole position è sul lato sinistro. Partenza sul lato sinistro per il pilota in pole position. Questo tracciato è caratterizzato da un asfalto molto datato e piuttosto consumato. La sua principale criticità è legata alla levigazione del manto stradale che ha portato negli anni ad una netta diminuzione del grip meccanico ed alla formazione di avvallamenti. Avendo un layout costituito da diverse curve veloci e molteplici cambi di direzione è auspicabile adottare

soluzioni posteriori con un buon grip, per minimizzare gli effetti di sottosterzo e deriva. La carenza di grip viene maggiormente accentuata nei punti dove si ha una significativa inclinazione e dove la velocità di percorrenza è alta, in questi casi diventa anche molto difficile discriminare le diverse soluzioni posteriori. Generalmente, se le condizioni climatiche offrono delle temperature medio alte, il circuito non è particolarmente aggressivo nei confronti degli pneumatici posteriori, ma il livello di grip è scarsissimo. Sono presenti nel circuito anche alcuni punti dove sono richieste staccate veloci e brusche. Questo aspetto gioca un ruolo importante nella scelta dell'anteriore, perchè se l'asfalto richiede un buon grip di mescola per affrontare con precisione le curve, le frenate impegnative e gli inserimenti violenti richiedono invece un buon sostegno da parte dello pneumatico. Per questa ragione al Nürburgring la griglia degli anteriori risulta essere sempre molto variegata in funzione dello stile di guida del pilota.

“Abbiamo corso in questo circuito alla fine degli anni '90, per la precisione nel '98 e nel '99, e poi dopo un'assenza di dieci anni siamo tornati nel 2008, questo sarà quindi il sesto anno consecutivo che il Campionato delle derivate di serie scenderà in pista su questo tracciato” spiega il Racing Director di Pirelli Moto, Giorgio Barbier “Con 7 anni di esperienza alle spalle possiamo pertanto affermare di conoscere molto bene questa pista che, dal punto di vista degli pneumatici, si caratterizza ormai per un asfalto molto liscio e quindi con poco grip. Aldilà di questo aspetto bisogna inoltre tener sempre in considerazione la forte varietà climatica ancor più accentuata dalla foresta in cui il circuito si colloca. La differenza di temperature, significativa tra mattina e pomeriggio, può dar vita anche a fenomeni di cold tearing, ecco spiegato perchè, pur avendo deciso di portare la SC0 che piace molto ai piloti perchè più performante in termini di grip rispetto alle altre mescole, abbiamo voluto e dovuto portare anche due soluzioni in mescola SC1 più protette in caso le temperature fossero più basse. Se ci dovessero essere le condizioni sarà anche interessante per noi poter rivedere in azione le nuove specifiche in mescola SC1 R1431 in Superbike e R1591 in Supersport che finora hanno dimostrato eccellenti qualità ma su cui abbiamo bisogno di raccogliere altri dati per valutarne la reale superiorità rispetto alle SC1 in gamma”.



Marco Melandri, alfiere della Bmw



Tom Sykes

© riproduzione riservata

pubblicato il 27 / 08 / 2013