

A partire da giovedì il circuito inglese di Donington Park aprirà i battenti per accogliere, per la ventitreesima volta nella sua storia, i piloti del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike. E quest'anno, ancor più che negli ultimi anni, a decidere le sorti del Campionato per derivate di serie, saranno proprio quattro piloti britannici che al momento guidano la classifica di campionato. Primo fra tutti il nordirlandese Jonathan Rea (Kawasaki Racing Team) che quest'anno, dopo essere passato da Honda a Kawasaki, sembra inarrestabile con otto gare vinte su un totale di dieci disputate e 240 punti in campionato e che sicuramente cercherà di continuare questa scalata verso il titolo iridato anche sul suolo inglese.

Alle sue spalle, con un distacco di 87 punti, Leon Haslam (Aprilia Racing Team - Red Devils), suo diretto inseguitore e che a Donington Park è di casa. Nettamente più distaccato, a quota 128 punti, è Tom Sykes, compagno di squadra di Jonathan Rea e Campione Mondiale Superbike nel 2013 che quest'anno ha avuto qualche difficoltà ad inizio di campionato ma ora sta risalendo lentamente la china. A soli cinque punti di distacco dall'inglese su Kawasaki, c'è Chaz Davies (Aruba.it Racing-Ducati SBK Team) che quest'anno ha ottenuto il primo posto in Gara 2 ad Aragón ed è salito a podio in altre cinque occasioni.

Con due piloti nelle prime tre posizioni e 240 punti in classifica generale, Kawasaki arriva a Donington alla guida della classifica costruttori, seguita a distanza da Aprilia con 169 punti.

Pirelli per questo appuntamento conferma sostanzialmente le soluzioni già utilizzate con successo nei precedenti round, tra queste sia la SC2 di gamma anteriore che la SC0 e la SC1 di gamma posteriore, a cui si affiancano alcune soluzioni di sviluppo che hanno dimostrato già buone prestazioni e che potranno essere ulteriormente verificate in un circuito che, tipicamente, presenta temperature tra le più fredde fra quelle dei circuiti presenti nel calendario del Mondiale Superbike.

Il circuito inglese di Donington Park vede la luce nel 1931 con l'intento di ospitare le prime gare motociclistiche. Con l'inizio della Seconda Guerra Mondiale il circuito cessa temporaneamente la sua attività fino al 1971 quando viene recuperato da un imprenditore della zona appassionato di sport motoristici. Donington Park è situato nelle Midlands Orientali circa 180 chilometri a nord-ovest di Londra, non lontano dalla famosa foresta di Sherwood, ed è stato progettato all'interno di un anfiteatro naturale così da offrire la possibilità agli spettatori presenti di seguire le gare in modo ottimale.

Questo tracciato è lungo 4023 metri e presenta 12 curve, 7 a destra e 5 a sinistra e il raggio delle curve va da un minimo di 24 metri ad un massimo di 333 metri. Il senso di percorrenza è orario e il pilota in pole position parte sulla sinistra. La pendenza massima è dell'8%

mentre il rettilineo d'arrivo misura 550 metri.

In passato il Campionato Mondiale Eni FIM Superbike ha fatto tappa a Donington in diversi periodi dell'anno come marzo, settembre e poi maggio. A prescindere da quale sia il periodo in cui si corre, Donington resta comunque un'incognita dal punto di vista meteorologico: si possono avere condizioni primaverili e temperature gradevoli così come giornate fredde ed anche piovose. Nel primo caso si potranno utilizzare soluzioni in miscela morbida come la SC0, nel secondo gomme più protette per prevenire il cold tearing o addirittura pneumatici intermedi o da bagnato.

L'usura da lacerazione tende a diminuire molto con le temperature elevate. D'altro canto però, in queste condizioni, il tracciato generalmente offre un grip molto scarso. Quando le gare si corrono sotto la pioggia l'asfalto è scivolo e viscido e questo rende ancora maggiore lo sforzo dei piloti mettendo in risalto o meno le loro capacità di guida su bagnato. Il circuito britannico di Donington Park offre un tracciato di tipo misto anche se abbastanza veloce con molti saliscendi (es. Holly Wood) e alcune curve veloci che obbligano a frenate ed accelerazioni brusche e mettono a dura prova i piloti (es. Melbourne Hairpin). Sul rettilineo in uscita dalla Coppice (curva 8) si raggiunge la più alta accelerazione in uscita di curva.

La parte più interessante è costituita però dalle due curve medie che interrompono il rettilineo opposto all'arrivo (Old Hairpin e McLeans Corner), due curve secche come un tornante ma veloci come un curvone in cui non si scende mai sotto i 100 Km/h. I piloti che aumentano la velocità minima alla corda e percorrono in modo ottimale queste due curve possono guadagnare decimi molto utili.

☒ Rispetto ad altri tracciati Donington Park non è un circuito che permette di raggiungere velocità particolarmente elevate, la velocità massima è appena superiore ai 270 km/h, e la velocità media si assesta poco sopra i 160 Km/h, dati questi molto distanti dai 320 Km/h con medie di 180 Km/h di Phillip Island. Considerando anche le condizioni climatiche locali, gli pneumatici si trovano di solito a lavorare con temperature superficiali piuttosto basse che oscillano da un massimo di circa 110° fino ad un minimo estremamente basso di 50°. Ecco perchè la loro flessibilità è fondamentale e deve garantire di raggiungere i soliti 55° di piega e le solite accelerazioni laterali nonostante la temperatura di lavoro sia quella di un normale impiego stradale.

La prima parte del tracciato richiede una grande stabilità all'avantreno e il pneumatico anteriore dovrà essere in grado di mantenere la propria conformazione garantendo il supporto necessario a percorrere le curve in discesa.

Il posteriore risulta interessato in particolare nelle fasi di accelerazione brusche e violente tipiche di questo circuito, specialmente quella in uscita dalla Coppice. Con il freddo la mescola battistrada, in particolare quelle morbide, non riesce a raggiungere agevolmente le temperature di esercizio corrette e, a cause delle rigidità elevate, potrebbe subire in fase di apertura gas lacerazioni e strappi superficiali. In questi casi, è consigliato utilizzare soluzioni posteriori più robuste meccanicamente.

Per questo appuntamento oltremarica Pirelli porta a Donington Park 4260 pneumatici, che serviranno a coprire le esigenze delle classi Superbike, Supersport, Supersport 1000 e European Junior Cup dal momento che la Superstock 600 non sarà presente in Inghilterra.

Ciascun pilota Superbike avrà a disposizione 34 pneumatici anteriori e 38 posteriori, mentre per i piloti Supersport il quantitativo è di 22 anteriori e 23 posteriori. In Superbike 3 soluzioni da asciutto per l'anteriore e 3 per il posteriore oltre ai pneumatici intermedi e da bagnato e al pneumatico posteriore da qualifica che può essere usato solo nelle due sessioni della Superpole del sabato.

All'anteriore ad affiancare la SC2 di gamma troviamo ancora una volta 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' stata la soluzione più utilizzata all'anteriore nel corso del 2014 e quest'anno è stata portata anche nei primi cinque appuntamenti del 2015. Terza ed ultima opzione per l'anteriore è costituita dalla specifica T1467, soluzione di sviluppo che ha debuttato con successo ad Assen ed è stata utilizzata anche ad Imola. In mescola SC1, rispetto alla S1699, è più protetta da usura e allo stesso tempo è più stabile di una SC2.

✘ Per il posteriore le stesse due soluzioni già portate in Spagna e ad Assen: SC0 di gamma e 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. A queste si aggiunge come terza opzione proprio la SC1 di gamma, una soluzione molto versatile che ben si adatta a diverse temperature e che ha debuttato in Thailandia ed è poi stata portata anche ad Aragón e Assen.

Per la Supersport confermate le soluzioni scese in campo ad Aragón, Assen e Imola: all'anteriore la SC1 di gamma e la SC1 di sviluppo S1485, che ha debuttato a Misano nel 2014 ed è stata portata anche a Portimão e Magny-Cours lo scorso anno. Quest'ultima soluzione dovrebbe garantire un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida e quest'anno è stata portata in Australia, Spagna, Olanda e Italia.

Al posteriore alla SC1 di gamma viene affiancata la soluzione morbida T0957 che ha debuttato ad Aragón ed è poi stata portata anche ad Assen e a Imola. Si differenzia dalla SC0 di gamma per un diverso sistema costruttivo che le garantisce un comportamento più omogeneo e costante per tutta la durata della gara.

© riproduzione riservata
pubblicato il 20 / 05 / 2015