

Da venerdì 20 a domenica 22 ottobre 2017 Pirelli sarà impegnata nel penultimo round stagionale del Campionato Mondiale Motul FIM Superbike che si svolgerà presso il circuito spagnolo di Jerez de la Frontera.

Dal momento che, come da calendario, nell'ultimo round in Qatar le classi WorldSSP300 e STK1000 non parteciperanno, quello di Jerez sarà di fatto l'ultimo appuntamento per i piloti di queste categorie e quindi sarà decisivo per l'assegnazione dei rispettivi titoli iridati ma, in alcuni casi, anche in ottica Classifica Costruttori. Ecco perché Pirelli ha deciso di esserne Event Main Sponsor di questo round che, per l'occasione, viene rinominato Pirelli Spanish Round.

Con il titolo della classe WorldSBK già assegnato a Jonathan Rea per il terzo anno consecutivo, l'attenzione si sposta tutta sulle classi minori che nel corso dell'anno hanno dimostrato spesso un maggiore livello di competitività rispetto alla classe regina regalando agli appassionati gare spettacolari e molto combattute.

Nel Campionato Mondiale FIM Supersport 300 è battaglia a due tra i piloti Yamaha, Marc García (Halcourier Racing) e Alfonso Coppola (SK Racing), con lo spagnolo che al momento guida la classifica generale con 4 punti di vantaggio sull'italiano.

Nel Campionato Europeo FIM Superstock 1000 i piloti potenzialmente ancora in gioco per il titolo sono tre: Michael Ruben Rinaldi (Aruba.it Racing - Junior Team), attuale leader di Campionato con 128 punti, Florian Marino (PATA Yamaha Official STK 1000 Team) che segue a 120 e il turco Toprak Razgatlıoğlu (Kawasaki Puccetti Racing) con un ritardo di 14 punti dal primo.

Diversa la situazione nel Campionato Mondiale FIM Supersport che vede in testa Lucas Mahias (GRT Yamaha Official WorldSSP Team) seguito da Kenan Sofuoglu (Kawasaki Puccetti Racing) e, in terza posizione, da Sheridan Morais (Kallio Racing). Con il turco fuori dai giochi per via del brutto incidente rimediato a Magny-Cours, l'unico a poter contrastare il francese resta l'altro pilota Yamaha, il sudafricano che ora ha un distacco di 32 punti ma che, con 50 punti ancora in palio, resta potenzialmente in gioco per il Mondiale. Tutto da decidere il Campionato Costruttori con Yamaha che guida la classifica con 216 punti, 25 in più di Kawasaki.

Per quanto riguarda i pneumatici, Pirelli dovrà fronteggiare un circuito che conosce bene ma con l'incognita di un asfalto completamente nuovo dal momento che i lavori di riasfaltatura del tracciato sono terminati alla fine dell'estate. Per questo motivo il brand della P lunga metterà a disposizione dei piloti sia soluzioni di gamma che di sviluppo già

utilizzate in passato, fatta eccezione per due nuove opzioni anteriori, una per la classe WorldSBK e una per la WorldSSP600. Quella per la classe regina, specifica W0418, è uno sviluppo della SC3 di gamma da cui si differenzia per il processo costruttivo, mentre quella per la Supersport, specifica W0379, è un'alternativa alla SC2 di gamma. In entrambi i casi queste soluzioni dovrebbero offrire maggiore protezione dall'abrasività che potrebbe presentare il nuovo asfalto.

Il circuito di Jerez de la Frontera è stato inaugurato nel dicembre 1985 e sin dall'inaugurazione è diventato una delle strutture più apprezzate dai piloti.

✘ Nel 1992 sono stati avviati lavori di ristrutturazione e ammodernamento per migliorarne la sicurezza con modifiche in particolare alla curva Sito Pons e alla chicane Senna, portando la lunghezza del tracciato a 4223 metri. Dieci anni dopo, nel 2002, lunghi e profondi interventi di ristrutturazione sono stati apportati al complesso, come l'allungamento della corsia dei box e la realizzazione di vie di fuga asfaltate. Due mesi fa infine il circuito è stato completamente riasfaltato dopo quasi 10 anni dall'ultima riasfaltatura avvenuta nel 2008.

Il circuito di Jerez si presenta con una composizione variegata, lunghi rettilinei pari al 69% del circuito e curve lente alternate a tratti veloci. Il rettilineo di arrivo, lungo 600 metri, presenta una larghezza pari a 12 metri, leggermente più ampia rispetto al resto della pista, dove la larghezza è di 11 metri. Così come l'aspetto del tracciato, anche il raggio di curvatura è variabile, e va dai 30 ai 116 metri, mentre il gradiente massimo è del 5% in uscita dalla curva 5. Diverse anche le pendenze, con quella laterale massima del 7,46% in uscita dalle curve 2,6 e 13, mentre quella minima è del 4,70% alle curve 4 e 12.

Le soluzioni per le classi WorldSBK e WorldSSP

Sono 5175 i pneumatici che Pirelli porta ad Jerez della Frontera per il penultimo round stagionale, l'ultimo che vedrà in azione i piloti di tutte le quattro classi del Campionato.

Nel WorldSBK saranno sette le soluzioni da asciutto, quattro anteriori e tre posteriori, tra le quali i piloti potranno scegliere. In aggiunta alle slick da gara, coloro che il sabato accederanno alla seconda sessione di Superpole potranno contare come sempre sul pneumatico da qualifica posteriore, in questo caso la soluzione W0692 già vista in azione anche a Portimão e Magny-Cours.

Per l'anteriore Pirelli propone soluzioni sia di gamma che di sviluppo: oltre alla SC1 (morbida) e SC2 (media) di gamma i piloti potranno contare sulla SC1 di sviluppo V0952, che utilizza la stessa miscela della SC1 di gamma ma presenta differenti soluzioni

strutturali, e sulla nuova soluzione W0418, uno sviluppo della SC3 di gamma rispetto alla quale utilizza la medesima mescola ma un processo costruttivo differente e che con il nuovo asfalto di Jerez potrebbe rivelarsi molto utile.

Al posteriore una opzione in mescola morbida e due in mescola media. La soluzione morbida di sviluppo W0576 è stata già portata nei round di Laguna Seca e Magny-Cours come alternativa alla SC0 di gamma.

In aggiunta ci sarà la SC1 di gamma, che offre una durezza media della mescola che si posiziona a metà strada tra la soluzione morbida e quella dura e, come alternativa, la SC1 di sviluppo W0051, già usata a Motorland Aragón, Assen e Lausitzring e che utilizza una mescola diversa rispetto alla soluzione di gamma in grado di garantire un'usura più omogenea e una maggiore tenuta meccanica.

Anche i piloti del WorldSSP avranno a disposizione un carnet di sette soluzioni da asciutto, in questo caso non slick ma intagliate.

Per l'anteriore quattro opzioni: oltre alle SC1 e SC2 di gamma, ci saranno due soluzioni di sviluppo: la SC1 W0378, che utilizza la stessa mescola della SC1 di gamma, e la SC2 W0379 che usa la stessa mescola della SC2 di gamma. Entrambe le soluzioni presentano un diverso processo costruttivo di disposizione della mescola sulla carcassa rispetto alle soluzioni di gamma.

Al posteriore alle soluzioni SC0 (morbida) e SC1 (media) di gamma si affiancherà la SC1 di sviluppo U0563 già utilizzata quest'anno ad Assen e che, rispetto alla SC1 di gamma, dovrebbe offrire una robustezza maggiore e quindi una maggiore resistenza al cold tearing soprattutto in caso di temperature particolarmente basse.

© riproduzione riservata
pubblicato il 16 / 10 / 2017