

Riparte, dopo la pausa estiva, il Campionato Mondiale Eni FIM Superbike. Come già accaduto a Sepang, ultimo round disputato, Pirelli sarà Event Main Sponsor del prossimo round del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike che si disputerà in Spagna nel Circuito di Jerez il prossimo 18-20 settembre. La denominazione ufficiale di questo undicesimo appuntamento stagionale sarà pertanto Pirelli Spanish Round.

Il round in terra andalusa potrebbe essere decisivo per l'assegnazione del titolo iridato nella classe Superbike: l'alfiere del Kawasaki Racing Team Jonathan Rea attualmente guida la classifica piloti con 452 punti e un vantaggio importante di 144 punti sul suo diretto inseguitore, il ducalista Chaz Davies. Con tre round ancora da disputare e 150 punti in palio, al nordirlandese basterebbero 6 punti (considerando il maggior numero di vittorie realizzato durante la stagione rispetto a Davies) per aggiudicarsi il titolo di Campione del Mondo con due gare di anticipo rispetto alla fine del Campionato. Analoga la situazione per quanto riguarda il Mondiale Costruttori della classe regina: anche in questo caso Kawasaki è in netto vantaggio su Ducati, i due costruttori sono separati infatti da 112 punti.

Più combattuta la classe Supersport che vede ancora in lotta per il titolo il turco Kenan Sofuoglu su Kawasaki con 168 punti in classifica, il francese Jules Cluzel su MV Agusta con 155 e lo statunitense Patrick Jacobsen con Honda a quota 140 punti. La classifica costruttori supersport vede invece in vantaggio di 1 punto MV Agusta su Kawasaki, rispettivamente a 173 e 172 punti, più distanziata Honda a 152.

Nonostante la stagione sia arrivata nella sua fase conclusiva, il lavoro di sviluppo di Pirelli continua. La casa di pneumatici italiana è già proiettata verso la stagione 2016. In Superbike, dopo l'esito positivo dei test di giugno a Portimão, Pirelli vuole consolidare i feedback ottenuti e per questo motivo da qui a fine anno porterà in gara alcune delle soluzioni viste finora solo nei test portoghesi.

✘ Per quanto riguarda la classe Supersport, già lo scorso anno Jerez ha dimostrato di poter essere un ottimo campo di prova per valutare maneggevolezza e prestazioni per quelle soluzioni che potrebbero poi essere utilizzate nel difficile appuntamento di inizio anno a Phillip Island, ecco perchè Pirelli metterà a disposizione dei piloti due nuove soluzioni in misura maggiorata 190/60.

Jerez de la Frontera è un paese situato in Andalusia, nel sud della Spagna vicino alla cittadina di Cadice, da cui prende il nome il famoso circuito inaugurato l'8 dicembre del 1985. Quando è stato costruito, il tracciato era lungo 4218 metri poi, dopo alcune modifiche alla Curva Sito Pons e grazie all'inserimento della Chicane Senna, è diventato più lungo e veloce ed ora misura in totale 4423 metri. Nell'ultimo decennio inoltre, è stata allungata la corsia di uscita box e, al fine di rendere il circuito più sicuro, sono state asfaltate le vie di fuga di alcune curve. L'ultima riasfaltatura completa del circuito risale al 2005.

Il 69%, ovvero 3038 metri, della lunghezza complessiva della pista, è costituito dalla somma della lunghezza dei rettilinei, mentre 1385 metri, ovvero il restante 31%, sono curve. Il

rettilineo d'arrivo misura 600 metri ed ha una larghezza di 12 metri mentre nel resto della pista la larghezza si riduce a 11 metri.

In totale il circuito presenta tredici curve, otto a destra e cinque a sinistra, con un raggio di curvatura che varia dai 30 metri delle curve 2, 6 e 13 ai 116 metri della curva 4. La pendenza massima si registra sul rettilineo principale ed è pari al 5,1%, il gradiente massimo è invece del 5% all'uscita della curva 5. La pendenza laterale massima è del 7,46% all'uscita delle curve 2, 6 e 13 mentre quella minima del 4,70% si trova alle curve 4 e 12.

In generale il circuito di Jerez è molto apprezzato dai piloti e dai team che lo scelgono molto spesso per effettuare test privati nel corso dell'inverno. Questo è dovuto al fatto che il tracciato è molto variegato, presenta infatti una serie di curve a velocità bassa, media e veloce che sono tecnicamente valide per mettere a punto la moto.

Per quanto riguarda gli pneumatici, proprio per il fatto che il circuito presenta curve molto variegate, in un giro completo i posteriori raggiungono livelli di stress abbastanza bilanciati tra lato destro e sinistro. Nonostante i carichi laterali generati durante la percorrenza non siano particolarmente elevati, per rispondere alle esigenze del tracciato che presenta tratti veloci alternati da curve lente, alcune delle quali sopraelevate, è necessario uno pneumatico posteriore ben bilanciato a livello di maneggevolezza, sostegno e supporto in piega. Vale inoltre la pena ricordare che la tipologia di asfalto utilizzato per coprire la pista di Jerez ha una grana abbastanza aggressiva, anche se ora lo è meno rispetto al passato. Questo fattore non deve comunque essere sottovalutato perchè potrebbe creare problemi di abrasione o usura disomogenea sul posteriore.

✘ I pneumatici anteriori, invece, sono interessati da altri fattori. I saltellamenti dovuti alle ondulazioni dell'asfalto necessitano di moto maneggevoli e stabili in frenata e, di conseguenza, di pneumatici capaci di assorbire in modo ottimali le asperità dell'asfalto e di improntare correttamente nelle curve più veloci. In tal senso sarà interessante notare quale delle diverse soluzioni in mescola SC1 e SC2 portate da Pirelli meglio si adatterà a queste condizioni.

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport:

Per il terzultimo round della stagione 2015 Pirelli porta in pista ben 4282 pneumatici utili a far fronte alle necessità di tutte le classi del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike. In particolare, ciascun pilota della classe Superbike avrà a disposizione 64 pneumatici tra cui scegliere, 35 anteriori e 29 posteriori, ma come da regolamento ne potrà utilizzare solo 24 nell'arco dell'intero weekend di gara.

Oltre alle soluzioni da utilizzarsi in caso di bagnato, ovvero l'intermedio Diablo Wet e la soluzione da pioggia Diablo Rain, ogni pilota potrà optare tra tre diverse soluzioni slick per l'anteriore e due per il posteriore. Inoltre coloro che accederanno alla Superpole del sabato riceveranno un pneumatico posteriore da qualifica in mescola super soft.

All'anteriore due soluzioni di sviluppo in mescola medio-morbida SC1 e una in mescola

medio-dura SC2. Per quanto riguarda le soluzioni SC1 la novità è costituita dalla nuova T1616, che non è mai stata portata in gara finora ma che i piloti hanno potuto provare nel corso dei test effettuati a Portimão a giugno. Questa soluzione, rispetto alla SC1 di gamma, ne migliora ulteriormente la stabilità limitando eventuali fenomeni di movimento a caldo. La seconda SC1 di sviluppo che potrà essere scelta dai piloti è la S1699 che ha debuttato con successo ad Aragón nel 2014, offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida ed è stata la soluzione più utilizzata all'anteriore nel corso del 2014. Quest'anno è stata portata a tutti i round disputati.

L'ultima opzione per l'anteriore è la SC2 di sviluppo U0104, portata in gara per la prima volta a Sepang ma provata e molto apprezzata dai piloti nei test ufficiali di Portimão.

Rispetto alla SC2 di gamma quest'ultima soluzione dovrebbe garantire un grip maggiore, più simile a quello di una SC1.

Per il posteriore due soluzioni in mescola morbida. La SC0 di gamma, ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate, offre massima improntabilità su asfalti lisci e massimo sviluppo di trazione alle alte temperature oltre alla più elevata stabilità al decadimento termico delle prestazioni. Ha debuttato in Thailandia e finora è stata portata anche a Aragón, Assen, Imola, Donington, Portimão, Laguna Seca e Sepang.

In alternativa i piloti potranno utilizzare la T0611, soluzione di sviluppo che ha debuttato a Imola ed è stata portata anche a Portimão, Misano, Laguna Seca e Sepang. Questa gomma utilizza una mescola molto morbida in grado di offrire un livello di grip molto alto se utilizzata con temperature elevate.

In Supersport, tre soluzioni anteriori e altrettante posteriori, oltre alle soluzioni da bagnato. Per l'anteriore due opzioni in mescola SC1 e una in mescola SC2. Alla SC1 di gamma, ideale per circuiti mediamente severi, si affianca la soluzione di sviluppo S1485, che ha debuttato a Misano nel 2014 ed è stata portata anche a Portimão e Magny-Cours. Solitamente garantisce un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida. Quest'anno è stata portata in Australia, Spagna, Olanda, Italia, Gran Bretagna, Portogallo, USA e Malesia. Terza ed ultima opzione la SC2 di gamma in mescola media, ideale per piloti aggressivi e che preferiscono la compattezza della fascia battistrada. Al posteriore Pirelli affiancherà alla SC0 di gamma due nuove soluzioni di sviluppo in mescola morbida e con misura maggiorata di 190/60 rispetto alla classica 180/60 solitamente utilizzata in Supersport. La prima di queste soluzioni è la U0748 che, in circuiti dove si registrano temperature elevate tipiche ad esempio di Jerez e Phillip Island, meglio dovrebbe dissipare il forte stress termico a cui sono sottoposti gli pneumatici. Seconda alternativa sempre in misura maggiorata è la U0757, che, come la U0748, è stata sviluppata soprattutto in ottica Phillip Island e che si differenzia dalla U0748 per interventi a livello di struttura.