Pirelli è pronta a scendere in pista per il primo round stagionale del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike con la nuova gamma di pneumatici da 17 pollici Diablo Superbike da asciutto, Diablo Wet per condizioni intermedie e Diablo Rain da bagnato. Pirelli è presente nelle gare delle derivate di serie fin dagli albori del Campionato alla fine degli anni '80 ma con la stagione che sta per prendere il via saranno 10 gli anni consecutivi di presenza della casa milanese in qualità di fornitore unico di pneumatici per tutte le classi facenti parte del Campionato Mondiale Superbike, unicità questa che conferisce al marchio della P lunga il primato di monogomma più longevo, e di conseguenza più di successo, della storia degli sport motoristici a livello internazionale.

Il primo round del 2013 segna un traguardo epocale nella storia delle competizioni su due ruote anche per il passaggio da pneumatici da 16,5" ai nuovi 17 pollici. Gli ingegneri della Pirelli nel corso dell'inverno e nella passata stagione hanno lavorato assiduamente riprogettando totalmente i nuovi pneumatici che ora hanno nuovi profili e fianchi, un'impronta a terra aumentata e garantiscono una riduzione dei movimenti e migliorata stabilità e capacità di inserimento in curva oltre al mantenimento delle prestazioni nel corso della gara. Anche la gamma mescole è stata riprogettata ex novo sulla base della nuova struttura dei pneumatici da 17 pollici ed ora le nuove mescole sono più morbide, più versatili e più performanti.

Il primo appuntamento stagionale del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike avrà luogo come consuetudine nello spettacolare circuito di Phillip Island, situato nell'omonima isola nella regione di Victoria 150 chilometri a sud di Melbourne, dal 22 al 24 febbraio ma tutti i team saranno in pista già lunedì 18 e martedì 19 per i test ufficiali di inizio stagione. In realtà alcuni team hanno già svolto dei pre test nelle giornate di giovedì 14 e venerdì 15 febbraio a cui Pirelli non ha partecipato per mantenersi neutrale e non favorire nessuno dal momento che erano test privati che non coinvolgevano tutti i team. Proprio per evitare che i team che hanno partecipato ai pre test fossero avvantaggiati rispetto a quelli che non vi hanno preso parte, Pirelli ha deciso di fornire loro solo gli pneumatici di gamma mentre il range completo di pneumatici previsti per Phillip Island con le soluzioni di sviluppo specificatamente studiate per il circuito australiano saranno a disposizione nei test ufficiali a cui tutti i team parteciperanno e, ovviamente, per l'intero weekend di gara.

Il tracciato di Phillip Island, realizzato nel 1956, è un circuito dal layout affascinante con un susseguirsi di curve veloci e ad ampio raggio spezzato da due soli tornantini, dove di solito si assiste a molti sorpassi. L'unico rettilineo di una certa lunghezza, quello davanti ai box, è in discesa e si raggiungono velocità di punta tra le più elevate di tutti i circuiti in calendario. Molto caratteristici e suggestivi i vari tratti vicini al mare particolarmente amati dai fotografi di tutto il mondo.

Nel mese di dicembre 2012 il circuito ha subìto un grosso intervento di "maquillage" che ha visto la prima riasfaltatura della pista in 14 anni, il precedente strato d'asfalto risaliva infatti al 1998. Sono servite 5 mila tonnellate di asfalto caldo versati in due giorni per rimettere a nuovo i 4448 metri di pista e rendere il tracciato australiano il più liscio e uno dei più veloci al mondo. Questo intervento di lifting giocherà sicuramente un ruolo chiave quest'anno dal punto di vista degli pneumatici che dovranno affrontare un asfalto nuovo (e quindi più usurante) su cui non si è ancora mai corso.

Phillip Island dal punto di vista dei pneumatici:

Quello di Phillip Island è da sempre uno dei circuiti più impegnativi del calendario Superbike per quanto riguarda gli pneumatici che sono sottoposti ad un forte e costante lavoro termo-meccanico, soprattutto sul lato sinistro. Rispetto al circuito di Monza infatti, dove il lavoro è solo termico e la parte sottoposta a stress è solo quella centrale per via dei lunghi rettilinei che surriscaldano lo pneumatico, a Phillip Island si assiste ad un surriscaldamento di una zona ma al contempo si è anche sull'angolo massimo di piega

che genera forze di deriva diverse con torsione e lavoro obliquo molto forti.

La particolarità del tracciato di Phillip Island è quindi quella di generare al contempo sia un stress meccanico che uno stress termico a cui gli pneumatici sono costantemente sottoposti. Una peculiarità del circuito di Philip Island è la famosa *left hand turn*, la parabolica più lunga tra tutte le curvature presenti nei circuiti del Campionato Mondiale eni FIM Superbike. Oltre ad essere la più lunga, questa curva presenta anche un raggio medio-largo che permette una percorrenza a gas pieno, con un angolo di piega fisso e per un lungo lasso di tempo.

In queste condizioni, il pneumatico è costretto a lavorare per diverso tempo con sforzi meccanici localizzati su una piccola fascia di battistrada e, proprio in quella zona di utilizzo continuativo, si registra un aumento rapido di temperatura. Un innalzamento termico locale di questo tipo causa una perdita di aderenza sull'asfalto che a sua volta, a causa dello sfregamento tra battistrada e manto stradale, determina un ulteriore aumento di temperatura per attrito ed un'abbondante asportazione di materiale. Vi è quindi un aumento esponenziale ed incontrollato di temperatura in grado di generare una decomposizione termica della mescola (l'ormai noto blister) e che può essere limitato soltanto dall'abilità del pilota e da una messa a punto minuziosa dell'elettronica che però è complessa perchè dovrebbe essere tarata per ogni singola curva.

Il fenomeno sopra citato avviene a prescindere dalla tipologia dell'asfalto. Esso può

certamente determinare la velocità di riscaldamento, ma il risultato finale è comunque imprevedibile. Ad esempio, se un asfalto molto liscio e con poco grip come quello degli anni passati può aumentare i momenti di perdita di trazione obbligando i piloti a continue manovre di recupero del grip, un asfalto con un buon grip (come probabilmente sarà quello di quest'anno), se da una parte limita gli scivolamenti, dall'altra sarà molto più aggressivo ed avrà un tenore di abrasione e riscaldamento a parità di slide decisamente superiore.

Il circuito presenta inoltre diverse curve veloci che hanno un impatto intensivo sull'anteriore. Fino ad oggi la tematica dell'usura sull'anteriore non si era mai presentata a causa di un asfalto completamente liscio, ora invece con il nuovo asfalto (sicuramente molto più rugoso del precedente) questo aspetto potrebbe giocare un ruolo determinante.

Ovviamente gli ingegneri Pirelli hanno lavorato nell'ottica di prevenire i problemi di cui sopra progettando delle soluzioni di sviluppo che potranno far fronte alle criticità presentate dal circuito di Phillip Island.

Phillip Island dal punto di vista tecnico:

"Il circuito di Phillip Island è da sempre uno dei più spettacolari e affascinanti del calendario ma, al contempo, è anche uno dei più ostici e impegnativi per tutti i costruttori di pneumatici che vi si trovano a gareggiare proprio per via del particolare layout del tracciato che stressa gli pneumatici soprattutto sul lato sinistro" ha dichiarato Giorgio Barbier, Racing Director Pirelli Moto "Inoltre nel nostro caso specifico anche il periodo in cui si svolgono le gare, che coincide in Australia con l'estate e quindi con le

temperature più alte, sicuramente rende un tracciato già difficile ancora più provante per gli pneumatici che sono costretti a lavorare a temperature elevatissime. A quanto sopra descritto quest'anno si aggiunge un'ulteriore incognita, ovvero il nuovo asfalto che nessuno, compresa la Pirelli, ha potuto provare finora. Se da un lato, come ogni nuovo asfalto, assicurerà una superficie in grado di offrire un grip ottimale, dall'altro la severità ed aggressività sugli pneumatici sarà maggiore. Per via degli ingressi veloci in curva, presenti in particolare nella prima parte, oltre agli pneumatici posteriori quest'anno saranno messi a dura prova anche quelli anteriori. Ovviamente come ogni anno Pirelli ha dovuto spedire gli pneumatici in Australia con largo anticipo, ancor prima che i lavori di rifacimento dell'asfalto fossero terminati, pertanto per ovviare alle problematiche termico-dinamiche tipiche di questo circuito abbiamo progettato delle soluzioni di sviluppo che si differenziano nella struttura e nelle mescole (pur essendo tutte della stessa misura) che garantiranno ai piloti di poter portare a termine le gare. Il circuito australiano sarà per Pirelli una sfida anche perchè vedrà il debutto in gara dei nuovi pneumatici da 17 pollici, il che rende il

round australiano sicuramente un appuntamento molto importante".

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport:

Essendo quello di Phillip Island un circuito unico nel suo genere per le ragioni sopra descritte, per far fronte alle particolari caratteristiche del tracciato australiano e mettere i piloti nelle migliori condizioni per correre Pirelli ha progettato diverse soluzioni di sviluppo che si affiancano o sostituiscono del tutto quelle di gamma che potranno invece essere ampiamente utilizzate nel corso degli altri appuntamenti europei in calendario. A Phillip Island, trattandosi di tappa extraeuropea, saranno presenti solo i piloti delle classi Superbike e Supersport, per un totale di 56 piloti e **3580 pneumatici portati da Pirelli**.

Per la classe **Superbike**, che vedrà scendere in griglia 21 piloti (19 permanent e 2 wild cards), Pirelli metterà a disposizione quattro soluzioni slick da asciutto all'anteriore e altrettante per il posteriore. A queste si aggiungono lo pneumatico posteriore da qualifica che i piloti potranno utilizzare nelle tre sessioni della Superpole del sabato e le soluzioni da intermedio e da pioggia disponibili sia per l'anteriore che per il posteriore.

All'**anteriore** le slick scelte da Pirelli prevedono una soluzione SC1 di gamma in mescola morbida e tre soluzioni SC2 in mescola media, di cui una di gamma e due di sviluppo più robuste progettate ad hoc per affrontare il nuovo asfalto australiano.

Per il **posteriore** Pirelli offrirà ai piloti quattro soluzioni di sviluppo, due SC1 in mescola media e due SC2 in mescola dura. Delle due SC2 una (la R1300) si posiziona a metà strada tra le SC1 e la SC2 R1301 e offre migliore resistenza all'usura rispetto alle SC1 e più grip rispetto all'altra SC2. Tutte le soluzioni posteriori sono state sviluppate utilizzando particolari materiali interni con l'obiettivo di mantenere le temperature d'esercizio basse evitando il surriscaldamento nella zona estrema di battistrada sinistro. Il surriscaldamento sul lato sinistro che può causare blister non è infatti risolvibile

banalmente utilizzando una mescola più dura come si potrebbe pensare bensì raffreddando lo pneumatico dall'interno con l'utilizzo di materiali strutturali specifici. Allo stesso tempo una mescola troppo morbida come la SC0 con il nuovo asfalto australiano particolarmente abrasivo andrebbe incontro ad un'usura troppo rapida, ecco perchè non è stata portata a questo appuntamento.

Per quanto riguarda la **Supersport**, la cui griglia per il round italiano prevede un totale di 35 piloti (33 permanent e 2 wild cards), la filosofia di base seguita da Pirelli è stata la medesima utilizzata per le scelte Superbike. A disposizione dei piloti ci saranno da asciutto

due soluzioni, l'una in mescola SC1 morbida e l'altra in mescola SC2 media, per l'anteriore e tre soluzioni per il posteriore, una SC1 media e due SC2 in mescola più dura di cui una (la R1287) si posiziona a metà strada tra la SC1 e la SC2 più dura ed è in grado di garantire una migliore resistenza meccanica della SC1 e un maggior grip

rispetto alla SC2 più robusta.

Le statistiche 2011 Pirelli per Phillip Island:

• Numero totale di pneumatici portati da Pirelli: **3874**

• Numero di soluzioni (asciutto, intermedia e bagnato) per la classe Superbike: **5 anteriori e 6 posteriori**

• Numero di soluzioni per la classe Supersport (asciutto, intermedia e bagnato): **5 anteriori e 5 posteriori**

• Numero di pneumatici a disposizione di ogni pilota Superbike: **33 anteriori e 34 posteriori**

• Numero di pneumatici a disposizione di ogni pilota Supersport: **31 anteriori e 29 posteriori**

• Best Lap Awards Superbike vinti da: **Max Biaggi** (Aprilia Racing Team) in 1′ 31.785 (Gara 1, 4° giro) e **Carlos Checa** (Althea Racing) in 1' 32.846 (Gara 2, 6° giro)

• Best Lap Awards Supersport vinto da: **Fabien Foret** (Kawasaki Intermoto Step) in 1' 35.274 (2° giro)

• Temperatura in Gara 1: **aria 31° C, asfalto 42° C**

• Temperatura in Gara 2: **aria 34° C, asfalto 54° C**

• Velocità massima raggiunta dagli pneumatici Pirelli in gara: **324,6 km/h,** Max Biaggi in Gara 1 al 5° giro

© riproduzione riservata
pubblicato il 18 / 02 / 2013