

Dopo il debutto in gara a fine febbraio sul circuito australiano di Phillip Island, i nuovi pneumatici Pirelli Diablo Superbike da 17 pollici fanno ritorno in Spagna, a Motorland Aragón, dove lo scorso anno erano stati provati per la prima volta in assoluto dai piloti Superbike in occasione di un test svoltosi il lunedì successivo al weekend di gara. In Australia, aldilà degli ottimi tempi fatti registrare, una comparazione realistica con i predecessori da 16,5 pollici non è stata possibile per via del nuovo asfalto. Quello che i nuovi pneumatici da 17" sono chiamati ad affrontare a Motorland Aragón è quindi il primo vero confronto diretto con i Diablo Superbike usati fino allo scorso anno.

Il primo appuntamento europeo del Campionato Mondiale eni FIM Superbike avrà luogo quest'anno nel circuito di Motorland Aragón dal 12 al 14 aprile. La Ciudad del Motor de Aragón, meglio nota come Motorland Aragón, è un circuito motoristico situato ad Alcañiz, località della comunità autonoma spagnola dell'Aragona. Lungo 5.344m, il tracciato è stato progettato dal noto architetto tedesco Hermann Tilke ed inaugurato nel 2009. Dal 2011 ospita il Campionato Mondiale Superbike.

Trattandosi appunto della prima tappa europea, Motorland Aragón vedrà l'esordio annuale di Superstock 1000 FIM Cup e Superstock 600 UEM European Championship che da quest'anno utilizzeranno i medesimi pneumatici utilizzati già lo scorso anno dalla classe Supersport, ovvero i nuovi Pirelli Diablo Supercorsa SC.

A differenza della classe Supersport dove vengono utilizzati nelle misure 120/70-17 all'anteriore e 180/60-17 al posteriore con diverse soluzioni in mescola a cui si possono aggiungere soluzioni di sviluppo durante l'anno, nella Superstock 1000 i nuovi Diablo Supercorsa SC saranno usati solo in mescola SC2 sia all'anteriore 120/70-17 che al posteriore 200/75-17 mentre per la categoria Superstock 600 saranno disponibili nella misura 120/70-17 in mescola SC1 all'anteriore e 180/60-17 in mescola SC2 al posteriore. Motorland Aragón infine sarà anche la cornice della prima gara della European Junior Cup che quest'anno si correrà con moto Honda CBR500R gommate con Diablo Supercorsa in mescola SC1 per l'anteriore e SC2 per il posteriore.

Motorland Aragón dal punto di vista degli pneumatici:

A Motorland Aragón l'aspetto più importante da prendere in considerazione per la scelta degli pneumatici posteriori è sicuramente l'elevato tenore di aggressività della pista. Dovuto principalmente alla pronunciata rugosità della superficie e alle temperature medio-basse che probabilmente si incontreranno nel mese di aprile, viene ulteriormente intensificato

dalla frequente presenza di residui sabbiosi trasportati dal vento. Questi ultimi infatti, depositandosi sul manto stradale, impediscono il corretto contatto tra battistrada e asfalto, causando perdite di aderenza in percorrenza e derive verso il centro di curva.

Non è infatti inusuale vedere, durante le prime prove del weekend e nel corso del warm up, forti usure e lacerazioni da freddo sugli pneumatici posteriori. Proprio per questo motivo quando si corre ad Aragón ad inizio o a fine campionato, quindi quando le temperature sono più basse, si cerca di stare il più protetti possibile, portando pneumatici posteriori ad elevata resistenza meccanica (SC1 e SC2) ed evitando mescole morbide che incorrerebbero in gravi problemi di cold tearing ed abrasione.

La scelta degli pneumatici anteriori invece, aldilà dell'aggressività dell'asfalto che incide solo parzialmente sulla loro usura, deve tenere in considerazione altri due aspetti chiave:

- il primo è la violenta frenata in fondo al rettilineo opposto al rettilineo dei box (il più lungo del Campionato del Mondo dopo quello di Monza, 1.212 metri) e le forti pendenze che causano un carico sull'anteriore elevato. Entrambe necessitano di un grande sostegno da parte dell'anteriore, per impedire vibrazioni e movimenti in inserimento. In questo caso per aggirare questo genere di problemi, l'anteriore più indicato è sicuramente la soluzione SC2.
- il secondo aspetto è invece legato alle curve veloci e ai molteplici cambi di direzione, dove viene richiesta una buona precisione ed aderenza al suolo. Per ridurre al minimo i tempi di percorrenza, non è possibile trascurare il grip della mescola anteriore, ecco perché molti piloti preferiscono indirizzarsi verso soluzioni più morbide come la SC1 in grado di offrire maggiore trazione.

© riproduzione riservata
pubblicato il 8 / 04 / 2013