

Nel prossimo weekend il Motomondiale Superbike fa tappa a Donington, la "culla" di questo campionato, il circuito dove si corse la prima sfida del Mondiale delle moto derivate di serie. Era il 1988, da allora il campionato è cresciuto enormemente in popolarità e importanza, ma non sono cambiate le caratteristiche del circuito inglese. Il meteo è da sempre l'incognita più grande, come ricorda Giorgio Barbier, racing director di Pirelli moto: "Su questo circuito nelle stagioni passate abbiamo corso in diversi periodi dell'anno come marzo, settembre e poi maggio. Agli inizi degli anni '80, esattamente nel 1989, siamo stati accolti anche da 4 gradi e da una bella nevicata! Da quel momento si è sempre cercato di spostare questo appuntamento verso la stagione più calda e anche per questo motivo quest'anno vi si correrà a fine maggio. Ciononostante Donington a livello meteorologico e, più nello specifico, a livello di temperature è sempre un'incognita: si possono trovare condizioni primaverili con temperature gradevoli che quindi permettono di usare anche mescole morbide come la SC0 così come giornate particolarmente fredde ed anche piovose dove si è costretti ad utilizzare gomme intermedie o da bagnato piuttosto che gomme slick più protette per prevenire gli strappi e l'eccessiva usura causati dal freddo".

Oltre ai nuovi pneumatici Diablo SC0 introdotti a Monza, sia per la classe Superbike che per quella Supersport Pirelli ha sviluppato alcune soluzioni per il posteriore in mescola media che, soprattutto nel caso di temperature rigide, potrebbero rivelarsi preziose per team e piloti. In caso di bel tempo la scelta dei piloti ricadrà sui più prestazionali SC0 di gamma.

In ottica Campionato Superbike, la cui classifica vede al comando il pilota Aprilia Sylvain Guintoli (137 punti) tallonato da vicino dal compagno di squadra Eugene Laverty (124), dall'inglese Tom Sykes (119) su Kawasaki e dall'italiano Marco Melandri (96) su BMW, il round potrebbe mischiare ulteriormente le carte in tavola soprattutto in caso di pioggia perchè i piloti britannici conoscono molto bene questo tracciato e perchè sono specialisti del bagnato.

Il circuito di Donington Park è lungo 4.023 metri, con 7 curve a destra e 5 a sinistra, il senso di percorrenza è orario e il pilota in pole position parte sulla sinistra. La pendenza massima è dell'8% e il raggio delle curve va da un minimo di 24 metri ad un massimo di 333 metri. Il tracciato è composto in parte da traiettorie veloci con diversi saliscendi (es. Holly Wood) ed in parte da curve lente intervallate da rettilinei che obbligano a frenate ed accelerazioni brusche come alla Melbourne Hairpin (curva 10). Inoltre sul rettilineo in uscita dalla Coppice (curva 8) si raggiunge la più alta accelerazione in uscita di curva. Se paragonato ad altri circuiti Donington Park è un circuito dove non si raggiungono velocità elevatissime. La velocità massima è appena superiore ai 260 km/h, e la velocità media si assesta sui 160 Km/h. Un abisso rispetto ai 340 Km/h di Monza od ai 320 Km/h di Phillip Island, con velocità medie di 200 Km/h o di 180 Km/h. Unitamente alle tipiche condizioni termiche locali, questo

comporta per gli pneumatici una condizione di lavoro estremamente fredda: la temperatura superficiale oscilla infatti da un massimo di 110° fino ad un minimo estremamente basso di 50°. Soprattutto nella prima parte del circuito è richiesta una grande stabilità sull'avantreno: in particolar modo a caldo, dove l'elasticità e la rigidità dello pneumatico diminuiscono, potrebbe risultare necessario l'uso di un anteriore rigido. Ciò che interessa maggiormente il posteriore sono invece le fasi di accelerazione brusche e violente che caratterizzano il circuito, specialmente quella in uscita dalla Coppice. In condizioni climatiche fredde la mescola battistrada, specialmente quella più morbida, fatica a raggiungere le temperature di esercizio corrette e, per via delle rigidità elevate, rischia di subire in fase di apertura del gas lacerazioni e strappi superficiali. 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. Per garantire quindi traiettorie più precise, si può ricorrere all'utilizzo di soluzioni più morbide.

Saranno 3768 gli pneumatici che Pirelli porterà a Donington per il quinto round del Campionato Mondiale eni FIM Superbike. Il quantitativo, inferiore a quello che di solito viene portato nelle altre gare europee, è motivato dal fatto che nel circuito inglese gareggeranno solo le classi Superbike e Supersport. Al posteriore esordisce tra le soluzioni da asciutto la nuova gomma morbida SC0 digamma che in realtà, seppur con la specifica in mescola centrale rinforzata, ha già messo in mostra le sue doti a Monza dove è stata utilizzata da tutti i piloti in griglia permettendo a Melandri e Sykes di battere record storici.



© riproduzione riservata
pubblicato il 27 / 05 / 2013