

Il prossimo weekend il Misano World Circuit Marco Simoncelli ospiterà il settimo appuntamento del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike, che segnerà il giro di boa del campionato oltre che il ritorno nel calendario Superbike del circuito romagnolo dopo l'assenza dello scorso anno. In questo round Pirelli introdurrà alcune nuove soluzioni di sviluppo sia per i piloti Superbike che per quelli Supersport.

Nella classe regina verranno messe a disposizione dei piloti una nuova soluzione anteriore alternativa della SC2 di gamma, la T0020, che utilizza una mescola che come durezza si posiziona a metà strada tra la SC1 e la SC2 e che deriva dai test di Imola di maggio. Ci sarà anche una nuova opzione posteriore dedicata esclusivamente ai piloti Superbike (non utilizzabile pertanto da quelli EVO), la T0722, in mescola SC0, la prima soluzione morbida progettata ad hoc per i piloti Superbike.

In Supersport invece la novità è la soluzione anteriore in mescola SC1 S1485, che dovrebbe garantire un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida.

In Superbike la sfida è più aperta che mai dopo la doppietta realizzata da Melandri nell'ultimo round corso sul circuito di Sepang. Quello di Misano Adriatico è storicamente un circuito favorevole alle Aprilia ma il vantaggio di Tom Sykes (Kawasaki Racing Team) sul pilota italiano della casa di Noale è ancora di 54 punti mentre su Sylvain Guintoli (Aprilia Racing Team), secondo in classifica generale, si è accorciato a 13.

A Misano torneranno di scena anche le classi minori della Superstock 1000 e Superstock 600 e della European Junior Cup dopo l'assenza sul circuito malese.

Il Misano World Circuit Marco Simoncelli è un tracciato di 4226 metri con 10 curve a destra e 6 a sinistra, una larghezza minima di 12 metri e un totale di 1850 metri di rettilinei con il rettilineo di arrivo che misura 510 metri. Il pilota in pole position parte sulla destra.

✖ Il circuito è stato realizzato nel 1969 ed aveva una lunghezza iniziale di 3488 metri ma, dopo un progetto di ristrutturazione, nel 1993 la pista viene allungata a 4060 metri e viene costruita una palazzina con nuovi box. Nel corso degli anni la zona paddock viene ingrandita e vengono costruite diverse tribune e alla fine del 2006 iniziano i lavori di ammodernamento del circuito che riguardano l'allungamento della pista a 4180 metri e l'inversione del senso di marcia che diventa orario, mentre il circuito assume la denominazione ufficiale con cui è conosciuto oggi, ovvero "Misano World Circuit". Dopo la realizzazione di una nuova corsia di uscita dai box lunga circa 250 metri, il circuito ha raggiunto il chilometraggio attuale.

Quello di Misano è un tracciato molto curvilineo, la sezione più impegnativa è sicuramente quella successiva al "curvone" veloce: una serie di curve destrorse che impongono alle gomme un elevato stress meccanico e termico sulla spalla impegnata. I rettilinei sono invece relativamente brevi e non permettono velocità di punta elevate, ma creano diversi punti di staccata e di accelerazione.

Anche se il layout del tracciato non è particolarmente complicato, la scelta dei pneumatici non è banale. Qui ancora di più che in altri contesti, è necessario tener conto delle condizioni di pista e di meteo. Abbiamo infatti un asfalto molto consumato e irregolare, con scarsissimo grip meccanico ma con un discreto tenore di abrasività, e avremo in più un caldo estivo che comprometterà molto la precisione delle traiettorie e la pulizia nella guida.

Al pneumatico posteriore saranno quindi richieste diverse caratteristiche: in primis un buon grip per improntare il più efficacemente possibile il manto stradale e permettere una buona trazione, nello stesso tempo servirà un'elevata protezione termica, perchè gli scivolamenti saranno abbondanti e il working range delle gomme sarà molto alto; per ultimo una buona resistenza all'abrasione per permettere il completamento della gara senza gravose perdite di grip. Da tener presente che maggiori saranno gli scivolamenti del pneumatico, maggiore sarà il working range e come conseguenze verranno penalizzate sia la costanza di prestazione sia la resistenza all'abrasione.

Quanto detto fin'ora vale in parte anche per il pneumatico anteriore, con in più l'aggravante di dover mantenere alta la solidità e la stabilità in ingresso curva dell'avantreno. Se però il pneumatico posteriore SC0 è già in grado di soddisfare efficacemente i requisiti del tracciato, all'anteriore potrebbero presentarsi problemi di compattezza con l'utilizzo di mescole SC1 e di prestazione con l'utilizzo di mescola SC2, ecco perchè Pirelli ha deciso di introdurre uno pneumatico di sviluppo con rigidità simile a quella della SC2 di gamma, ma con grip e resistenza termica paragonabili a quelli della SC1 di gamma.

A Misano Pirelli metterà a disposizione dei piloti un totale di 4953 pneumatici necessari per coprire le esigenze delle classi Superbike, Supersport, Superstock 1000, Superstock 600 e European Junior Cup.

Di questi pneumatici 2298 sono quelli destinati alla classe regina, 1350 quelli per la Supersport, 512 quelli dedicati alla Superstock 1000, 585 per la Superstock 600 e 208 quelli per i giovani piloti della European Junior Cup.

Nella classe Superbike per l'intero weekend di gara ogni pilota ha a disposizione un pacchetto di 80 pneumatici, di cui 39 anteriori e 41 posteriori, con 4 soluzioni slick Diablo

Superbike per l'anteriore e 3 per il posteriore, oltre ovviamente ad una soluzione intermedia, il Diablo Wet in numero di 3 set per pilota, e ad una da pioggia, il Diablo Rain nel quantitativo di 8 treni a pilota.

✖ All'anteriore i piloti potranno scegliere tra la SC1 e la SC2 di gamma, portate già a tutti round corsi quest'anno, e su due opzioni alternative: la S1699, una soluzione di sviluppo in mescola SC1 che ha debuttato con successo ad Aragón, offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida ed è stata la soluzione più utilizzata anche ad Assen, Imola e Donington; e la nuova T0020, uno sviluppo della SC2 che utilizza una mescola che come durezza si posiziona in realtà a metà strada tra la SC1 e la SC2 e che finora è stata testata solo ad Imola e dovrebbe garantire maggiore grip rispetto alla SC2 di gamma a parità di robustezza.

Per il posteriore tornano le scelte ad hoc per i piloti EVO e quelli Superbike.

Per i piloti EVO ritorna, dopo l'esordio di Imola, la soluzione R1368 che utilizza una mescola molto morbida in grado di offrire molto grip se usata con temperature elevate, mentre per la prima volta anche i piloti Superbike avranno una soluzione a loro dedicata in mescola SC0, la nuova T0722, che dovrebbe presentarsi più equilibrata rispetto a quella di gamma.

Oltre ai pneumatici dedicati a ciascuna classe, tutti i piloti potranno scegliere i due pneumatici di gamma già presenti nei precedenti round, ovvero la SC0, soluzione morbida ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate, e la SC1, in mescola di durezza media che si posiziona a metà strada tra la soluzione morbida e quella dura.

Nella classe Supersport, 27 anteriori e 23 posteriori per un totale di 50 pneumatici a pilota. Per quanto riguarda gli pneumatici da asciutto Diablo Supercorsa SC all'anteriore alla SC1 e SC2 di gamma si affianca una terza soluzione, la nuova S1485, in mescola SC1 che dovrebbe garantire un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida. Per il posteriore SC0 e SC1 di gamma sono ancora una volta le soluzioni previste. Come in Superbike, anche in Supersport i piloti potranno contare su pneumatici intermedi e su pneumatici da bagnato.

Nelle classi minori c'è una sola soluzione a disposizione dei piloti. Nella Superstock 1000 pneumatici Diablo Supercorsa in mescola SC2 sia all'anteriore che al posteriore, in Superstock 600 Diablo Supercorsa SC1 per l'anteriore e SC2 al posteriore così come nella European Junior Cup. Oltre agli pneumatici DOT intagliati, tutti i piloti avranno a disposizione pneumatici intagliati intermedi Diablo Wet e da bagnato Diablo Rain.

© riproduzione riservata
pubblicato il 18 / 06 / 2014