Dopo il round malesiano, Pirelli sarà Event Main Sponsor anche del gran finale del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike che si disputerà il prossimo fine settimana in Qatar, presso il Losail International Circuit di Doha. L'ultimo round stagionale prende quindi la denominazione ufficiale di Pirelli Qatar Round.

“Siamo contenti che quest'anno Dorna sia riuscita a riportare il Campionato Mondiale Superbike in Qatar e in Malesia, due trasferte extracontinentali per noi molto importanti, motivo per cui abbiamo deciso di esserne Event Main Sponsor” ha dichiarato il Direttore Racing di Pirelli Moto, Giorgio Barbier, aggiungendo “Così come la Malesia è un palcoscenico di rilievo per accrescere la nostra brand awareness nel sud est asiatico, il Qatar è un trampolino di lancio verso il Medio Oriente. In tal senso Pirelli accoglie molto di buon grado gli sforzi che Dorna ha intrapreso quest'anno nella strutturazione di un calendario sempre più internazionale e che il prossimo anno ci auguriamo possa essere ancora più ricco di appuntamenti ed ottimizzato nelle date”.

Per questo appuntamento Pirelli porterà in pista un totale di 3101 pneumatici che saranno messi a disposizione dei piloti Superbike e Supersport, le sole due classi che sono chiamate a correre in Qatar. Sia per Pirelli che per il Campionato Mondiale Superbike quello sul circuito di Losail non è un debutto bensì un ritorno dopo quattro anni di assenza: il Campionato delle derivate di serie ha infatti corso per cinque anni consecutivi, dal 2005 al 2009, su questo tracciato. La novità assoluta risiede però nel fatto che per la prima volta il Mondiale Superbike si correrà in notturna grazie all'efficiente impianto di illuminazione artificiale di cui è dotato il circuito qatariota.

Già assegnati i titoli Supersport, Superstock 1000, Superstock 600 e quello della European Junior Cup, l'ultimo round sarà un palcoscenico tutto dedicato alla classe regina a cui faranno da contorno anche il Campionato Mondiale Supersport e la Qatar Superbike.

Due i piloti che si contendono il titolo di Campione del Mondo Eni FIM Superbike 2014: Tom Sykes in sella alla sua Kawasaki ZX-10R e l'alfiere dell'Aprilia Sylvain Guintoli sulla RSV4 Factory. L'inglese si schiera in griglia con un vantaggio di 12 punti sul francese e gli basterà amministrare il vantaggio per vincere il titolo, dal canto suo Guintoli è reduce da una serie di ottime prestazioni essendo arrivato sul secondo gradino del podio sei volte nelle ultime otto gare vincendone anche una e dimostrando costanza e di avere a disposizione un'Aprilia che, da alcuni round, sembra essere diventata la moto da battere. Questo è dimostrato anche dalla classifica del Mondiale Costruttori che vede la casa di Noale in testa con ben 23 punti di vantaggio sul colosso di Akashi. Quest'ultimo round sarà quindi decisivo per assegnare sia il titolo piloti che quello costruttori.

✘ Il Losail International Circuit si trova a pochi chilometri di distanza dall'aeroporto di Doha, in Qatar, ed è stato inaugurato nel 2004. E' uno dei pochi circuiti al mondo che offre la possibilità di gareggiare in notturna, grazie ad un perfetto impianto di illuminazione. Il tracciato ha una lunghezza di 5,380 chilometri, con il rettilineo d'arrivo che misura 1068 metri, 6 curve a sinistra e 10 a destra. La pista ha una larghezza di 12 metri e, a parte il rettilineo principale, il resto del tracciato si presenta come un mix di curve veloci e medie, tra cui due sinistre veloci. Il pilota che parte dalla pole position si schiererà sul lato destro della griglia. Nonostante il tracciato sia quasi completamente circondato da erba artificiale atta a limitare l'afflusso di sabbia proveniente dal deserto, nelle qualifiche i pneumatici si trovano spesso a fronteggiare la presenza di sabbia sull'asfalto.

Il vento che spira sulla penisola del Qatar che è in pianura muove solitamente molta sabbia che si va a depositare sulla pista che pertanto nelle qualifiche si presenta molto sporca. I piloti che sono chiamati a pulirla devono percorrere curve con raggi costanti in cui il pneumatico anteriore tende a rimanere piegato sullo stesso punto creando dei binari d'usura sugli anteriori. Sui posteriori, per lo stesso motivo, si creano delle "macchie di leopardo".

Fino al 2009 il Campionato ha sempre fatto tappa in Qatar in primavera correndo in diurna, questa è quindi la prima stagione in cui si corre a inizio novembre e in notturna. Tutto ciò porta con se alcune incognite che possono influenzare le prestazioni dei pneumatici. Oltre alla sabbia sopracitata i pneumatici potrebbero dover fronteggiare una temperatura diversa rispetto a quando si corre in diurna tipica delle ore notturne nelle zone desertiche come quella in cui è costruito il circuito di Losail.

Rispetto al passato Pirelli dovrà affrontare un circuito dall'asfalto più consumato in cui sarà quindi necessario che i pneumatici, soprattutto anteriori, siano in grado di garantire un buon grip compensando quello perso negli anni dall'asfalto.

Sono pochi i punti in cui viene richiesta la piena apertura del gas però, per affrontare adeguatamente il tracciato, è richiesto un buon compromesso tra stabilità dell'avantreno durante le frenate impegnative e un buon livello di trazione al posteriore per impostare correttamente le traiettorie nelle curve veloci. La scelta dei pneumatici deve ovviamente rispecchiare queste esigenze. Sull'avantreno, c'è quindi bisogno di un pneumatico capace di assorbire l'elevata potenza accumulata durante la frenata senza subire uno schiacciamento elevato. Sul posteriore invece è necessario puntare su un pneumatico morbido per improntare correttamente il manto stradale e fornire la trazione adeguata. Questa scelta però viene enormemente complicata dalla presenza costante di sabbia sul circuito. Essa infatti riduce drammaticamente il grip del pista e produce inevitabilmente micro

scivolamenti laterali (stick and slide) con conseguenti strappi sulla superficie del battistrada. Un pneumatico morbido potrebbe non reggere gli stress meccanici generati da questi scivolamenti.

Per questa ragione Pirelli ha deciso di portare per l'anteriore un prodotto come il T0020 capace di improntare adeguatamente l'asfalto qatariota ma con livelli di supporto/compattezza paragonabili a SC2 e con una migliorata resistenza all'usura meccanica. Al posteriore invece oltre alla SC0 di gamma sarà presente quella di sviluppo, la T0722, un pneumatico morbido che associa al grip della SC0 di gamma una stabilità di prestazione migliorata e una migliore resistenza meccanica, in grado di lenire l'usura meccanica in caso di sabbia sulla pista.

✘ Saranno 3101 i pneumatici che Pirelli porterà a Losail per l'ultimo 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 qatariota gareggeranno solo le classi Superbike e Supersport. Nello specifico, rispetto al totale di pneumatici portati da Pirelli, 1751 sono quelli riservati alla classe regina e 1350 quelli per la Supersport. Ogni pilota Superbike avrà a disposizione 33 pneumatici anteriori e 34 posteriori, per i piloti Supersport il quantitativo sarà di 25 anteriori e altrettanti posteriori.

Nel dettaglio, per la classe Superbike la casa della P lunga porta 3 diverse soluzioni slick per l'anteriore e 3 per il posteriore, oltre al pneumatico posteriore da qualifica e alle soluzioni da intermedio, disponibile in quantità di 3 per l'anteriore e per il posteriore, e da pioggia, in numero di 8 sia per l'anteriore che per il posteriore.

La scelta delle slick per l'anteriore prevede una SC1 in mescola medio-morbida e due SC2 in mescola medio-dura. La SC1 sarà la S1699, soluzione di sviluppo che offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida ed ha debuttato con successo ad Aragón per poi essere la soluzione più utilizzata anche ad Assen, Imola, Donington, Misano, Portimão, Laguna Seca, Jerez e Magny-Cours.

Per quanto riguarda le SC2, ci sarà sia quella di gamma, ottimale per temperature esterne elevate perché garantisce solidità alla fascia battistrada, che la T0020, che utilizza una mescola che come durezza si posiziona a metà strada tra la SC1 e la SC2. Quest'ultima è stata portata finora solo ai test di Imola e al round di Misano e Jerez, dovrebbe garantire maggiore grip rispetto alla SC2 di gamma e una più elevata robustezza rispetto alla SC1.

Al posteriore due SC0 e una SC1. Alla SC0 di gamma, che offre massima improntabilità su asfalti lisci e massimo sviluppo di trazione alle alte temperature oltre alla più elevata

stabilità al decadimento termico delle prestazioni, si affianca la SC0 di sviluppo T0722, che fino a Magny-Cours era a disposizione dei soli piloti Superbike e che ha debuttato a Misano come la prima soluzione SC0 dedicata esclusivamente alla classe Superbike.

La SC1 a disposizione dei piloti sarà la specifica S1185, anch'essa inizialmente disponibile per i soli piloti Superbike e da Portimão a disposizione anche dei piloti EVO.

Per la Superpole del sabato sarà come sempre utilizzabile una gomma super morbida per permettere ai piloti di ottenere il miglior tempo per il piazzamento in griglia.

I piloti della Supersport avranno a disposizione per l'anteriore le due soluzioni di gamma, la SC1 in mescola morbida e la SC2 in mescola media già utilizzate e portate in tutte le gare corse quest'anno.

Per il posteriore SC1 di gamma, ideale per tracciati moderatamente severi e presente in tutti i round corsi fino a Misano, e SC1 di sviluppo S0624, alternativa della SC1 di gamma rispetto alla quale risulta essere più robusta ed offrire più grip, era presente anche ad Aragón, Assen, Imola, Donington, Portimão e Magny-Cours.

© riproduzione riservata
pubblicato il 28 / 10 / 2014