

Si è conclusa oggi sul circuito di Phillip Island la due giorni di test che ha visto coinvolti i piloti di Superbike e Supersport. A dominare nella classe Superbike è stato in entrambe le giornate Alex Lowes che con la sua Suzuki GSX-R1000 del team Voltcom Crescent Suzuki ha realizzato il miglior tempo in 1'30.859 nella terza sessione di prove. In Supersport è stato invece il francese della MV Agusta Jules Cluzel il migliore in pista realizzando nell'ultima sessione di oggi il tempo di 1'32.967.

Giorgio Barbier, Direttore Attività Sportive di Pirelli Moto, ha così commentato al termine delle due giornate di test: "Che il circuito di Phillip Island metta a dura prova i pneumatici credo sia ormai risaputo, per questo motivo è molto importante il lavoro che svolgiamo insieme ai team così come lo stile di guida dei piloti e il setting delle moto, entrambi fattori determinanti. In tal senso ci tengo a ricordare che il consiglio di Pirelli è quello di tenere i pneumatici in termocoperta a 95-100 gradi per un'ora e, in ogni caso, non oltre le due ore onde evitare la possibile perdita delle proprietà della gomma se sottoposta ad eccessivo e prolungato riscaldamento. Per quanto riguarda le pressioni è importante non scendere eccessivamente in modo da avere anche corrette temperature d'esercizio. Fatta questa importante precisazione, un ruolo importante sarà sicuramente giocato anche dal meteo, i test si sono svolti con temperature relativamente basse, comprese tra i 25 e i 36 gradi di asfalto, ma Phillip Island ci ha storicamente abituato in passato a temperature ben più elevate."

✖ Per quanto riguarda il weekend di gara, nella classe Superbike ogni pilota avrà a disposizione 5 soluzioni anteriori e 7 posteriori per un totale di 72 pneumatici, 32 per l'anteriore e 40 per il posteriore. Come sempre, oltre ai pneumatici slick Diablo Superbike, i piloti potranno contare su pneumatici intermedi Diablo Wet e da bagnato Diablo Rain.

All'anteriore le slick scelte da Pirelli prevedono, oltre alle soluzioni di gamma in mescola SC1 e SC2, anche la SC1 di sviluppo S1699, pneumatico che ha debuttato lo scorso anno ad Aragon ed è stato poi il più utilizzato nella passata stagione. Sia quest'ultima soluzione che la SC2 erano presenti anche nei test effettuati lunedì e nella giornata di oggi.

Per il posteriore Pirelli conferma le due soluzioni di sviluppo utilizzate nel corso dei test, ovvero la S1633, pneumatico che lo scorso anno era stato quello di riferimento per tutti i piloti in gara, e la nuova S1687, altra soluzione in mescola SC1 ma con maggiore resistenza meccanica rispetto alla SC1 di gamma dello scorso anno, a cui si aggiungono altre due nuove specifiche di sviluppo: la T1105 e la T1392, due soluzioni che utilizzano una mescola analoga a quella della S1687 ma che si differenziano per un diverso processo costruttivo e per la presenza di diversi materiali strutturali atti a migliorare le prestazioni del pneumatico e a limitare il surriscaldamento soprattutto nella zona sinistra del battistrada, uno dei

problemi principali che sono chiamati ad affrontare gli pneumatici posteriori sul circuito di Phillip Island.

Inoltre in occasione della Superpole di sabato, in aggiunta alle gomme da gara, ciascun pilota partecipante ad una delle due sessioni di Superpole potrà utilizzare uno pneumatico da qualifica in mescola supersoft in grado di garantire massime prestazioni per un giro lanciato alla ricerca del miglior tempo per lo schieramento in griglia.



Jules Cluzel

Anche in Supersport l'obiettivo delle soluzioni portate da Pirelli è il medesimo con la differenza che, rispetto alla Superbike, i tempi di percorrenza sono maggiori e, conseguentemente, anche lo stress a cui sono sottoposti i pneumatici, in questo caso intagliati e non slick, è maggiore.

All'anteriore i piloti potranno scegliere tra due soluzioni, le medesime già utilizzate nei test: la SC1 di gamma e la SC1 di sviluppo S1485 che lo scorso anno aveva debuttato a Misano con discreto successo.

Per il posteriore, in aggiunta alla nuova soluzione di sviluppo T1538 già utilizzata nei test, i piloti potranno contare su una ulteriore nuova soluzione di sviluppo, la T1394, due specifiche in misura 190/60 (al posto della misura standard 180/60).

Aumentando la dimensione aumenta infatti anche l'area di contatto del pneumatico e questo dovrebbe aiutare a dissipare il forte stress termico a cui le gomme sono sottoposte in questo circuito.

© riproduzione riservata
pubblicato il 17 / 02 / 2015