

Archiviato da poco il weekend in terra spagnola, il Campionato Mondiale Eni FIM Superbike fa tappa il prossimo fine settimana nei Paesi Bassi, sullo storico circuito di Assen che ospita il Campionato delle derivate di serie dal 1992. Pirelli, fornitore unico di tutte le classi del Campionato, sia per la classe Superbike che per quella Supersport conferma le soluzioni scelte in occasione della gara di Aragón con il chiaro obiettivo di verificare se le nuove soluzioni che hanno debuttato pochi giorni fa sul circuito spagnolo sono effettivamente valide. Ma questa sarà anche la possibilità per Pirelli di introdurre una nuova soluzione anteriore dedicata ai piloti Superbike, la T1467, che utilizza sempre una miscela medio-morbida come la SC1 ma che, a differenza della S1699 è più protetta da usura e allo stesso tempo dovrebbe essere più stabile di una SC2.

Inoltre il circuito olandese, il lunedì successivo al weekend di gare, farà da cornice al terzo appuntamento dei Pirelli SBK Track Days, così come già successo in Thailandia a marzo e, tre giorni fa, ad Aragón, in Spagna.

[youtube <http://www.youtube.com/watch?v=HDKQRkgXGWw>]

Il TT Circuit Assen è un circuito che è stato progettato fin dall'inizio per essere utilizzato dalle due ruote. E' unanimamente riconosciuto come uno dei circuiti più impegnativi del campionato ed è anche noto come "La Cattedrale" o "L'Università delle due ruote" data l'elevata velocità media di percorrenza e visto che, nonostante le modifiche degli ultimi anni che ne hanno alterato in parte la nomea, il circuito resta tra quelli che più mette a dura prova sia le moto che i piloti e gli pneumatici.

Il TT Circuit Assen ha visto la luce nel 1925 ma nei primi 30 anni era un tracciato aperto al traffico durante l'anno e su cui ogni tanto si svolgevano corse su strade di campagna. All'epoca il tracciato era lungo addirittura 28 chilometri e solo nel 1955 fu costruito il circuito più moderno e simile a quello che conosciamo noi oggi, non più aperto al traffico e con una lunghezza complessiva ridotta a 7705 metri. Più di recente, nel 2006, tutta la prima parte del circuito molto veloce è stata eliminata riducendo di quasi 1500 metri la lunghezza del tracciato. In quell'area sono state costruite nuove tribune più capienti delle precedenti, affacciate sul nuovo complesso di curve iniziali lente. Oggi, a seguito delle molte modifiche che sono state apportate negli anni, la pista misura 4.542 metri con il rettilineo più lungo di 970 metri, 11 curve a destra e 6 a sinistra.

Su questo tracciato i pneumatici non sono molto stressati dal punto di vista termico ma devono comunque fornire grande precisione e molta stabilità direzionale al pilota. Un ruolo chiave è poi giocato dal meteo: nel mese di aprile non è difficile imbattersi in condizioni meteorologiche variabili e temperature anche rigide.

✖ L'asfalto di questo circuito, composto da una percentuale bituminosa alta, gode di una forte dipendenza tra tenore di aggressività della pista e temperatura esterna, pertanto con temperature basse, le soluzioni posteriori possono soffrire problemi di lacerazione, in particolare se si utilizzano soluzioni morbide e quando la pista è ancora poco gommata, come solitamente accade nella giornata di venerdì.

Analizzando il circuito, si inizia con una prima curva a destra molto lunga con un tempo di percorrenza di circa 15 secondi in cui è importante che gli pneumatici posteriori e anteriori siano ben bilanciati così da mantenere una traiettoria perfetta anche ad una velocità media superiore ai 100 Km/h. Si arriva poi alla successiva curva ad U a sinistra, che presenta un raggio di curvatura inferiore a 20 metri e in cui il pilota deve cambiare l'angolo di piega ad una velocità di 70 gradi al secondo, quindi, già piegato a circa 40° sul lato sinistro freddo dei pneumatici deve frenare forte, uscire dalla curva alla velocità massima garantita dallo pneumatico anteriore e poi accelerare quasi da fermo utilizzando al massimo il grip garantito dal pneumatico posteriore. Questa variazione repentina da una lunghissima curva percorsa ad una velocità elevata e costante ad un'improvvisa curva ad U nella direzione opposta caratterizzata da frenata in piega e accelerazione è molto impegnativa sia per il pneumatico che per il pilota.

C'è poi una veloce chicane da percorrere a velocità elevata, circa 150 Km/h la prima a sinistra e circa 110 km/h la seconda a destra, e il pilota deve passare molto velocemente dalla massima piega a sinistra alla massima piega a destra, cambiando l'angolo alla notevole velocità di circa 90 gradi al secondo. In questa fase i pneumatici posteriori e anteriori sono messi a dura prova perché devono permettere ai piloti di attraversare la chicane nel più breve tempo possibile.

Successivamente si presenta una situazione inversa rispetto alla prima curva con una stretta svolta a sinistra con raggio di curvatura di circa 50 metri seguita da una curva larga a destra, dove la motocicletta mantiene un angolo di piega di 50 gradi per circa 8 secondi. Il pneumatico posteriore deve garantire la migliore accelerazione possibile in uscita dalla curva, permettendo al pilota di incrementare la velocità da 90 a 150 km/h nel più breve tempo possibile.

Sono 4524 gli pneumatici che Pirelli porta ad Assen per il quarto appuntamento del Campionato Mondiale eni FIM Superbike. Anche in questo caso, come ad Aragón, questo quantitativo è necessario a supplire alle necessità delle quattro classi facenti parte del Campionato Mondiale e della European Junior Cup.

In totale per la classe Superbike i pneumatici sono 1855 e ogni pilota Superbike ha a

disposizione 34 anteriori e 37 posteriori, per i piloti Supersport il quantitativo è di 22 anteriori e 25 posteriori a pilota e complessivamente sono 1269 i pneumatici portati per questa classe. Per la Superstock 1000 il quantitativo è di 640 pneumatici, 560 quelli per la Superstock 600. Infine ai piloti della European Junior Cup sono destinati 200 pneumatici.

✖ Per la classe regina Superbike ogni pilota dispone di 3 soluzioni da asciutto per l'anteriore e 3 per il posteriore oltre a pneumatici intermedi e da bagnato e al pneumatico posteriore da qualifica che i piloti possono usare nelle due sessioni della Superpole del sabato. Anche qui, come ad Aragón, sarà presente anche un pneumatico posteriore da bagnato di sviluppo, la soluzione T1161, che dovrebbe offrire maggiore stabilità in rettilineo e in frenata. All'anteriore oltre alla SC2 di gamma e alla SC1 di sviluppo S1699 Pirelli porta una nuova soluzione, la specifica T1467, che utilizza sempre una miscela medio-morbida come la SC1 ma che, a differenza della S1699 è più protetta da usura e allo stesso tempo dovrebbe essere più stabile di una SC2. Per il posteriore le stesse tre soluzioni già portate in Spagna: SC0 e SC1 di gamma e la soluzione di sviluppo T1392, che si differenzia dalla SC1 di gamma per un diverso sistema costruttivo che le garantisce un comportamento più omogeneo e costante per tutta la durata della gara.

Per la Supersport tornano le soluzioni già viste in azione ad Aragón lo scorso weekend: per l'anteriore la SC1 di gamma e la SC1 di sviluppo S1485, che ha debuttato a Misano nel 2014 ed è stata portata anche a Portimão e Magny-Cours lo scorso anno. Questa seconda soluzione solitamente garantisce un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida e quest'anno è stata portata per ora solo in Australia. Al posteriore la SC0 e la SC1 di gamma e la soluzione morbida T0957 che ha debuttato proprio ad Aragón e che si differenzia dalla SC0 di gamma per un diverso sistema costruttivo che le garantisce un comportamento più omogeneo e costante per tutta la durata della gara.

Anche in questa appuntamento, come in tutti quelli della stagione in corso, le categorie Superstock 1000 FIM Cup e Superstock600 UEM European Championship avranno a disposizione pneumatici Diablo Supercorsa nelle sole soluzioni di gamma: SC1 anteriore e SC2 posteriore per la Superstock 600, SC2 anteriore e SC1 posteriore per la Superstock 1000. La European Junior Cup si corre invece con mescole SC1 anteriore e SC2 posteriore.