

Pirelli, per il secondo anno consecutivo, sarà Event Main Sponsor dell'ultimo round del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike che si disputerà il prossimo fine settimana presso il Losail International Circuit di Doha, in Qatar. Questo round è quindi stato denominato Pirelli Qatar Round. Pirelli per l'occasione cercherà di consolidare le informazioni ottenute durante l'anno relativamente alle nuove soluzioni sviluppate e scese in campo nel corso della stagione con l'obiettivo di valutare quali e quante di queste potrebbero eventualmente entrare a far parte della gamma.

Il Losail International Circuit, inaugurato nel 2004, è situato a pochi chilometri di distanza dalla capitale del Qatar e tra i suoi punti di forza può vantare un innovativo impianto di illuminazione che offre la possibilità di gareggiare in notturna. Il tracciato è lungo 5,380 chilometri, di cui 1068 metri sono quelli del rettilineo d'arrivo. Sei le curve a sinistra e 10 quelle a destra con una larghezza della pista di 12 metri. Fatta eccezione per il rettilineo principale, il tracciato è composto da curve di alta e media velocità. Anche se l'erba artificiale è posizionata intorno al circuito e dovrebbe limitare il depositarsi di sabbia proveniente dal deserto, solitamente nelle prime sessioni i pneumatici trovano spesso sabbia sull'asfalto.

✘ Purtroppo infatti la penisola del Qatar è totalmente o quasi in pianura e quando si alza il vento solitamente muove molta sabbia che si va poi a depositare sulla pista sporcandola. Nelle sessioni del venerdì per pulirla i piloti sono solitamente chiamati a percorrere curve con raggi costanti in cui lo pneumatico anteriore resta piegato sullo stesso punto creando dei binari d'usura sugli anteriori mentre sui posteriori, per il medesimo motivo, si formano delle chiazze in cui lo pneumatico è più usurato.

A partire dall'anno scorso il Mondiale Superbike ha iniziato a correre in notturna e alla fine dell'anno su questo circuito mentre fino al 2009 il Campionato ha sempre fatto tappa in Qatar in primavera correndo in diurna. Questo implica anche una temperatura diversa rispetto a quando si corre in diurna. Il circuito inoltre non è mai stato riasfaltato quindi ora si presenta più consumato e richiede pneumatici, soprattutto anteriori, con un buon grip capaci di compensare quello perso negli anni dall'asfalto.

Su questo circuito 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. All'anteriore bisogna utilizzare un pneumatico capace di assorbire l'elevata potenza accumulata durante la frenata senza subire uno schiacciamento elevato, al posteriore invece bisogna puntare su un pneumatico morbido per improntare correttamente il manto stradale e fornire la trazione adeguata. Questa scelta però è resa più complessa dalla presenza costante di sabbia sul circuito che ne riduce il grip e produce micro scivolamenti laterali (stick and slide) con conseguenti strappi sulla superficie del battistrada.

Per l'appuntamento che chiude la stagione 2015 del Campionato Mondiale eni FIM

Superbike, Pirelli porta in Qatar un totale di 2721 pneumatici che saranno a disposizione dei piloti Superbike e di quelli Supersport, le sole due classi che saranno presenti.

In Superbike, ogni pilota avrà un carnet di 65 pneumatici, 32 anteriori e 33 posteriori in diverse soluzioni slick oltre ai pneumatici intermedi e da bagnato. I piloti che accederanno alla Superpole del sabato avranno anche un pneumatico posteriore da qualifica in mescola super soft.

Le soluzioni da asciutto sono in totale sei, tre slick per l'anteriore e altrettante per il posteriore. Per l'anteriore sono previste tre soluzioni in mescola SC1. La prima è la T1616, che ha debuttato ad Jerez ed è stata portata poi anche a Magny-Cours ma che i piloti avevano potuto provare anche nel corso dei test effettuati a Portimão a giugno. Questa soluzione, rispetto alla SC1 di gamma, dovrebbe migliorarne ulteriormente la stabilità limitando eventuali fenomeni di movimento a caldo. La seconda SC1 disponibile è la ormai nota S1699 che ha debuttato con successo ad Aragón nel 2014, offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida ed è stata la soluzione più utilizzata all'anteriore nel corso del 2015. Questa soluzione di sviluppo quest'anno è stata portata a tutti i round disputati.

✘ L'ultima opzione per l'anteriore è la T1467, altra soluzione di sviluppo, che ha debuttato con successo ad Assen ed è stata utilizzata anche a Imola, Donington e Portimão. In mescola SC1, rispetto alla S1699, è più protetta da usura e allo stesso tempo è più stabile di una SC2.

Per il posteriore Pirelli conferma le soluzioni già viste in azione nell'ultimo round a Magny-Cours. La SC0 di gamma, ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate, offre massima improntabilità su asfalti lisci e massimo sviluppo di trazione alle alte temperature oltre alla più elevata stabilità al decadimento termico delle prestazioni. Ha debuttato in Thailandia e finora è stata portata anche a Aragón, Assen, Imola, Donington, Portimão, Laguna Seca, Sepang, Jerez e Magny-Cours. In alternativa a quella di gamma i piloti potranno utilizzare la T0611, soluzione di sviluppo che ha debuttato a Imola ed è stata portata anche a Portimão, Misano, Laguna Seca, Sepang, Jerez e Magny-Cours. Questa gomma utilizza una mescola molto morbida in grado di offrire un livello di grip molto alto se utilizzata con temperature elevate.

L'ultima soluzione disponibile è la SC1 T1392, che ha debuttato con successo quest'anno ad Aragón ed è stata poi portata anche ad Assen, Imola, Donington, Portimão, Misano e Magny-Cours. Rispetto alla SC1 di gamma ha un diverso sistema costruttivo che le garantisce un comportamento più omogeneo e costante per tutta la durata della gara.

In Supersport, oltre alle soluzioni da bagnato, i piloti avranno due soluzioni anteriori e due posteriori. Per l'anteriore la SC1 di gamma, ideale per circuiti mediamente severi e la SC2 di gamma in mescola media, ideale per piloti aggressivi e che preferiscono la compattezza della fascia battistrada.

Al posteriore due soluzioni, una in mescola SC0 e l'altra in mescola SC1. La SC0 U0442, che ha debuttato a Misano ed è stata portata anche a Sepang e Magny-Cours e rispetto alla soluzione di gamma dovrebbe offrire maggiore stabilità, e la SC1 di gamma in mescola media, ideale per circuiti mediamente severi e già portata quest'anno a Buriram, Aragón, Assen, Imola, Donington, Portimão e Misano.

© riproduzione riservata
pubblicato il 13 / 10 / 2015