

Il prossimo fine settimana "La Cattedrale" del motociclismo, come viene ormai da tempo soprannominato il TT Circuit Assen, si appresta a festeggiare il 25° anniversario di svolgimento del Campionato Mondiale Motul FIM Superbike sul tracciato situato circa 200 km a nord-est di Amsterdam.

Nel quarto appuntamento della stagione 2016 Pirelli, per la prima volta, metterà a disposizione dei piloti della classe SBK la nuova soluzione anteriore di gamma SC3 che costituisce l'opzione in assoluto più dura della linea Diablo Superbike ed è una novità assoluta per il 2016.

La nuova soluzione SC3, disponibile in gamma sia per l'anteriore che per il posteriore, è quella più robusta tra quelle presenti ed è stata sviluppata dal brand della P lunga grazie all'esperienza acquisita nel corso degli anni con la partecipazione al Campionato Mondiale FIM Endurance e alle numerose vittorie in competizioni quali la 24 Ore di Le Mans e il Bol d'Or. Si tratta quindi di una soluzione che nasce soprattutto per essere utilizzate nel corso di gare endurance o in tutti quei casi in cui è richiesta una elevata resistenza e una durata delle prestazioni superiore a quelle che le altre mescole sono in grado di garantire.

All'anteriore, la SC3 si dimostra versatile ed offre prestazioni costanti. Nello specifico rispetto ad una SC1 garantisce un chilometraggio maggiore a scapito però del grip e del contact feeling, mentre se paragonata alla SC2 continua ad offrire un chilometraggio superiore ma, per contro, una minore precisione di guida.

Per questi motivi la SC3 sarà un'ottima soluzione per tutti quei contesti di gara, come ad esempio le tappe europee più fredde, in cui è necessario utilizzare una soluzione molto protetta e resistente che difficilmente possa strapparsi con il freddo.

Il circuito olandese, il lunedì successivo al fine settimana di gare, farà da cornice al secondo appuntamento dei Pirelli SBK Track Days, così come già successo in Thailandia a marzo.

Il TT Circuit Assen è stato progettato ed è nato come un circuito per sole competizioni motociclistiche. E' considerato uno dei circuiti più impegnativi del campionato e per questo gli sono stati affibbiati nomignoli quali "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 i pneumatici.

✖ Il circuito nasce nel 1925 anche se in realtà nei primi trent'anni di vita era sostanzialmente 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 28 chilometri e solo nel 1955 fu costruito il circuito più moderno simile a quello odierni e non più aperto al traffico. Nel passato più recente, nel 2006, tutta la prima parte del circuito molto veloce è stata eliminata riducendo di quasi 1500 metri la lunghezza del tracciato e dando spazio a nuove tribune più capienti delle precedenti, affacciate sul nuovo complesso di curve iniziali lente. Oggi il tracciato è lungo 4542 metri con il rettilineo più lungo di 970 metri, 11 curve a destra e 6 a sinistra.

I pneumatici su questo tracciato non sono molto stressati dal punto di vista termico ma sono comunque chiamati a fornire grande precisione e molta stabilità direzionale al pilota. Inoltre il meteo è sicuramente un fattore da non sottovalutare: nel mese di aprile non è difficile imbattersi in condizioni variabili e temperature anche piuttosto rigide.

L'asfalto di questo circuito presenta una percentuale bituminosa piuttosto elevata e 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.

Le soluzioni per le classi Superbike e Supersport

Come sempre, oltre a pneumatici da asciutto, tutte le classi del Campionato Mondiale MOTUL FIM Superbike in caso di condizioni climatiche avverse hanno a disposizione pneumatici da bagnato Diablo Rain e pneumatici intermedi Diablo Wet.

Per quanto riguarda le soluzioni da asciutto nella classe SBK sono costituite da pneumatici slick Diablo Superbike di gamma a cui, in alcuni casi, si affiancano soluzioni di sviluppo. I piloti per l'appuntamento di Assen avranno a disposizione quattro soluzioni anteriori e altrettante posteriori, oltre al pneumatico posteriore da qualifica che può essere utilizzato solo dai piloti che accedono alla seconda sessione di Superpole del sabato.

☒ All'anteriore a disposizione dei piloti ci saranno due soluzioni di sviluppo e due di gamma. Tra quelle di sviluppo la SC1 S1699, molto apprezzata dai piloti già nei primi tre round, e la SC2 U0176, che, a livello di mescola, si posiziona più o meno a metà strada tra una SC1 e una SC2 anche se più vicina alla media che alla morbida. Come gamma, oltre alla già ben nota SC2, i piloti per la prima volta potranno provare la nuova SC3, l'anteriore più duro della gamma 2016.

Per quanto riguarda il posteriore, i piloti avranno a disposizione le stesse soluzioni già

presenti nell'ultimo round svoltosi in Spagna. Nello specifico ci sarà innanzitutto la SC0 di gamma, la più morbida ed quella ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate offrendo la massima improntabilità su asfalti lisci e massimo sviluppo di trazione alle alte temperature oltre alla più elevata stabilità al decadimento termico delle prestazioni. La seconda soluzione è costituita dalla SC1 di gamma, che presenta una durezza media della mescola che si posiziona a metà strada tra la soluzione morbida e quella dura ed un'ottima alternativa alla SC0 quando le temperature sono troppo basse oppure l'asfalto è particolarmente abrasivo. Terza soluzione è rappresentata dalla SC1 di sviluppo U0989, che ad Aragón non ha avuto modo di essere valutata appieno dai piloti. L'ultima opzione è la SC2 di gamma, la soluzione dura della gamma che viene utilizzata con asfalti severi e abrasivi e/o in condizioni di bassa temperatura esterna.

Nella classe WorldSSP per l'anteriore saranno presenti sia la SC1 che la SC2 di gamma affiancate ancora una volta dalla SC1 di sviluppo S1485 che dovrebbe offrire un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida.

Due invece le opzioni per il posteriore: la SC1 di gamma, già presenti nei primi tre round e che offre una durezza media della mescola che si posiziona a metà strada tra la soluzione morbida e quella dura, e la SC1 di sviluppo U0563, che rispetto alla SC1 di gamma dovrebbe offrire una maggiore robustezza.

Orari Assen 2016

Venerdì 15 aprile le FP1 saranno disputate alle ore 11.15 e le FP2 alle ore 14.30, mentre sabato 16 la FP3 si svolgerà alle ore 9.45 prima delle due manche di qualifica alle ore 11.30 e 11.55. La Gara 1 è alle ore 14.00. Domenica 17 aprile Gara 2 sarà sempre alle ore 14.00, con la Supersport che sarà di scena alle ore 12.20.

Il gran premio sarà trasmesso in diretta sia su Eurosport, accessibile dalla pay-tv di Sky, che su Italia 1 e 2.

© riproduzione riservata
pubblicato il 12 / 04 / 2016