

Il Campionato Mondiale Motul FIM Superbike torna in pista per il decimo round stagionale in programma dal 16 al 18 settembre sul circuito EuroSpeedway Lausitz, in Germania. Dopo la lunga pausa estiva, la massima competizione per le derivate dalla serie fa il suo debutto stagionale in terra tedesca, su un circuito che rappresenta l'unica new entry nel Calendario 2016: insieme a WorldSBK scenderanno in pista anche Supersport, Superstock 1000 ed European Junior Cup, al rientro alle competizioni dopo l'ultimo round disputato a Misano Adriatico lo scorso giugno.

Pirelli ha predisposto per il prossimo weekend di gara soluzioni di gamma e specifiche di sviluppo per affrontare le insidie dell'EuroSpeedway Lausitz, sul quale non viene più disputata alcuna gara del Campionato Mondiale FIM Superbike dal 2007: le caratteristiche del circuito si presentano come un'incognita per la maggior parte di piloti e team, alcuni dei quali hanno avuto a disposizione nelle scorse settimane delle sessioni di test privati per scoprire il layout dell'inedito tracciato.

✖ L'EuroSpeedway Lausitz sorge nella cuore della regione della Lusazia, dalla quale prende il nome, a metà strada tra Dresda e la capitale Berlino. Conosciuto anche con il nome di Lausitzring, questo circuito è il più recente complesso realizzato in Germania per ospitare competizioni motoristiche a due e quattro ruote: dominato dall'imponente Grandstand, l'iconica tribuna che offre una visuale a 360° sul circuito, ospita al suo interno ben tredici diverse configurazioni, compreso l'unico tracciato da speedway esistente in Europa e formato da un triovale.

La configurazione che verrà utilizzata dalle classi del Campionato Mondiale FIM Superbike prevede un giro lungo 4255 metri con tredici curve, di cui sette a sinistra e sei a destra. La larghezza massima del tracciato è pari a 18,5 metri con la prima curva verso sinistra, mentre la pole position partirà dal lato destro della pista.

A pochi round dal termine del Campionato, il Campione del Mondo in carica Jonathan Rea (Kawasaki Racing Team) si presenta al decimo round stagionale con un bottino di 368 punti: il nordirlandese, leader della classifica iridata, ha un vantaggio di 46 punti sul compagno di squadra Tom Sykes (Kawasaki Racing Team), a quota 322. Entrambi i piloti Kawasaki hanno ottenuto una vittoria nell'ultimo round di Laguna Seca, riuscendo ad incrementare il proprio vantaggio su Chaz Davies (Aruba.it Racing - Ducati), terzo nella classifica mondiale con 260 punti.

Kawasaki guida la classifica costruttori con 421 punti ed un vantaggio di 95 lunghezze su Ducati, a quota 326. Honda è attualmente la terza forza del campionato con 241 punti.

Le soluzioni per le classi Superbike e Supersport

Pirelli, forte dell'esperienza in qualità di fornitore per alcuni team impegnati nel Campionato tedesco IDM, ha individuato per la classe Superbike quattro diverse soluzioni per il posteriore: oltre a SC1 ed SC2 di gamma, i piloti potranno contare sulla SC0 con mescola di sviluppo V0377 e sulla nuova SC1 di sviluppo V0007. La prima ha fatto il suo debutto a Donington Park ed utilizza la stessa mescola della SC0 di gamma, alla quale sono stati apportati alcuni accorgimenti strutturali che garantiscono un migliore livello di grip ed un'elevata stabilità. La SC1 di sviluppo è una soluzione inedita che si differenzia da quella di gamma per alcune modifiche strutturali capaci di affrontare al meglio un asfalto severo o condizioni di bassa temperatura esterna.

Per l'anteriore saranno disponibili due soluzioni di gamma, la media SC2 e la dura SC3, oltre a due versioni di sviluppo della SC1, la nota S1699 e la U0176, due soluzioni che offrono una migliore precisione durante le fasi di guida ed un migliore sostegno nell'approccio alle curve.

Oltre alla soluzione intermedia Diablo Wet, in caso di pioggia i piloti della classe Superbike potranno contare su due Diablo Rain di gamma da bagnato e su una di sviluppo per il posteriore, realizzata dai tecnici Pirelli viste le peculiarità del circuito tedesco.

Pirelli ha delineato tre soluzioni di Diablo Supercorsa SC per l'anteriore e tre per il posteriore a disposizione della classe Supersport.

All'anteriore, oltre a SC1 ed SC2 di gamma, i piloti potranno contare sulla SC1 con mescola di sviluppo V0533, la quale si posiziona a metà strada tra le due soluzioni di gamma.

Per il posteriore l'unica soluzione di gamma disponibile per il round tedesco è la SC1, la soluzione più utilizzata in caso di temperature rigide o asfalto particolarmente abrasivo. A disposizione anche la media con mescola di sviluppo V0705, una novità introdotta proprio per affrontare l'incognita del tracciato della Lusazia, ed una SC0 di sviluppo, che garantisce un'elevata stabilità e un migliore livello di grip rispetto alla versione di gamma grazie ad alcune modifiche strutturali.

© riproduzione riservata
pubblicato il 14 / 09 / 2016