

A distanza di meno di due settimane dall'ultimo round svoltosi ad Imola che ha visto trionfare la Ducati con una splendida doppietta di Chaz Davies, il Campionato Mondiale MOTUL FIM Superbike fa tappa a Donington Park, in Inghilterra, per il sesto appuntamento stagionale che si correrà dal 26 al 28 maggio 2017.

Per questo appuntamento Pirelli ha deciso di portare per la classe WorldSBK le stesse soluzioni già viste in azione ad Imola, in particolare per verificare le buone prestazioni dimostrate da alcune soluzioni di sviluppo quali ad esempio la SC1 V0952 anteriore e la SC0 V0602 posteriore che proprio nel round italiano sono state molto utilizzate dai piloti.

Inoltre, anche considerando il clima particolarmente variabile della zona, in caso di pioggia i piloti della classe regina potranno contare su un nuovo pneumatico posteriore da bagnato che si affiancherà a quello di gamma.

Per i piloti della classe WorldSSP la novità sarà costituita da una nuova SC1 di sviluppo per l'anteriore, la specifica V1267 che utilizza la stessa mescola della SC1 di gamma ma con un diverso processo costruttivo.

Le temperature, insieme alle particolari condizioni meteorologiche, costituiscono una delle principali sfide del tracciato di Donington Park, che può riservare condizioni primaverili con temperature miti che permettono l'utilizzo di mescole morbide, così come giornate particolarmente fredde, che richiedono l'utilizzo di gomme slick più protette per prevenire gli strappi ed un'eccessiva usura dovuti al freddo, o giornate piovose che costringono i piloti ad affidarsi a gomme intermedie o da bagnato.

☒ Situato nelle Midlands Orientali, circa 180 chilometri a nord-ovest di Londra, il tracciato britannico è stato inaugurato nel 1931 per ospitare le prime competizioni motociclistiche. Nella configurazione attuale presenta una lunghezza complessiva di 4023 metri con 7 curve a destra e 5 a sinistra e senso di percorrenza orario mentre la pendenza massima è dell'8% e il rettilineo d'arrivo misura 550 metri.

Conosciuto nel regno unito con il soprannome di "The Heart of British Motorcycling", questo circuito si presenta come un tracciato di tipo misto, caratterizzato da diversi saliscendi, con alcune curve lente alternate a rettilinei che possono indurre i piloti a compiere frenate ed accelerazioni brusche (come nel caso della Melbourne Hairpin).

Tra gli elementi più interessanti del tracciato vi sono senz'altro le due curve intermedie che interrompono il rettilineo opposto all'arrivo (Old Hairpin e McLeans Corner): brusche come dei tornanti ma veloci come dei curvoni, con una velocità di percorrenza che non scende mai

al di sotto dei 100 Km/h. I piloti che aumentano la velocità minima alla corda e percorrono in modo ottimale queste due curve possono guadagnare decimi molto utili.

Tuttavia, rispetto ad altri circuiti in calendario, il tracciato britannico non è caratterizzato da velocità di percorrenza particolarmente elevate: nel tratto più veloce si superano di poco i 270km/h, mentre la velocità media è di circa 160 km/h.

Inoltre, anche a causa delle particolari condizioni termiche locali, i pneumatici si trovano di solito a lavorare con temperature superficiali piuttosto basse, che possono andare da un massimo di 110° fino ad un minimo di 50°.

☒ Questo tracciato, inoltre, richiede ai pneumatici una notevole flessibilità: nella parte iniziale del circuito, dove è fondamentale una buona stabilità sull'avantreno, il pneumatico anteriore dovrà mantenere il più possibile la propria conformazione e garantire il supporto necessario per gestire le curve in discesa; il posteriore è invece messo a dura prova in particolare nelle fasi di accelerazioni brusche caratteristiche di questo circuito.

In presenza di basse temperature la mescola battistrada, specialmente se morbida, fatica a raggiungere le corrette temperature di esercizio e, per via delle rigidità elevate, rischia di subire lacerazioni e strappi superficiali in fase di apertura di gas. In questi casi, è consigliato utilizzare soluzioni posteriori con una buona robustezza meccanica come quelle in mescola SC1. Questo effetto di usura da lacerazione tende invece a diminuire in presenza di temperature più elevate ma, in questo caso, si riscontra anche una notevole diminuzione del grip naturalmente offerto dall'asfalto.

Per il round in terra inglese Pirelli porta un totale di 4815 pneumatici per far fronte alle esigenze dei piloti di tutte le quattro classi del Campionato Mondiale MOTUL FIM Superbike. Fatte salve infatti le classi Superstock 1000 e WorldSSP300 che nel corso dell'anno utilizzano sempre le stesse soluzioni di gamma, nella classe WorldSBK e in quella WorldSSP i piloti hanno sempre a disposizione almeno due soluzioni per l'anteriore e altrettante per il posteriore.

Tutte le categorie inoltre, in aggiunta ai pneumatici da asciutto, possono sempre contare su pneumatici da bagnato in caso di tempo avverso. In occasione di questo round la sola classe WorldSBK avrà inoltre a disposizione, in aggiunta a quello di gamma, un nuovo pneumatico da pioggia posteriore che rispetto alla soluzione standard in 190/60, si presenta in misura 200/60, ovvero la stessa utilizzata per i pneumatici da asciutto.

Per la classe WorldSBK Pirelli conferma quindi le otto soluzioni slick, cinque per l'anteriore

e tre per il posteriore, già portate ad Imola per l'ultimo round disputato.

All'anteriore i piloti ancora una volta avranno a disposizione la gamma completa con la morbida SC1, la media SC2 e la dura SC3, oltre alle due soluzioni di sviluppo SC1 V0952, che utilizza la stessa mescola della SC1 di gamma ma presenta differenti soluzioni strutturali e che è stata la soluzione anteriore più utilizzata in Gara 2 ad Imola, e la V1271, che i piloti hanno potuto provare per la prima volta in assoluto in occasione dei test ufficiali di Motorland Aragón e che hanno poi utilizzato ad Assen e ad Imola.

Per quanto riguarda il posteriore alla morbida SC0 di gamma si affiancherà come ad Imola la nuova soluzione di sviluppo V0602, che proprio nel round italiano è stata usata da un buon numero di ploti soprattutto in Gara 1 ma che necessita di essere testata su diversi circuiti per capirne le reali potenzialità. Come terza opzione, soprattutto in caso di basse temperature tipiche del primo mattino, ci sarà la V1199 che propone una mescola SC1 con particolari accorgimenti strutturali.

Qualche differenza rispetto ad Imola sarà invece presente tra le soluzioni da asciutto destinate alla classe WorldSSP che in totale resteranno comunque cinque. All'anteriore, oltre alle SC1 e SC2 di gamma ci sarà una nuova soluzione di sviluppo, la V1267, che utilizza la stessa mescola della SC1 di gamma ma con un diverso processo costruttivo.

Per il posteriore i piloti potranno scegliere tra la SC0 di gamma e la SC1 di sviluppo V0705, soluzione di sviluppo in mescola SC1 alternativa alla SC1 di gamma e che i piloti hanno provato per la prima volta sul circuito tedesco del Lausitzring nel 2016. Era presente anche a Motorland Aragón quest'anno per il primo round europeo della stagione.

Orari SBK Donington 2017

La giornata di venerdì si aprirà alle ore 10.45 con la prima sessione di prove libere (FP1), dopodiché i piloti scenderanno in pista per la FP2 alle ore 15.30. Si proseguirà nella giornata di sabato con la FP3 alle ore 10.05, mentre le qualifiche saranno di scena a partire dalle ore 12.00. Si proseguirà poi con Gara 1 alle ore 16.00. A chiudere il GP di Donington sarà Gara 2 nella giornata di domenica alle ore 16.00. La diretta tv sarà disponibile su Italia 1 in chiaro, mentre lo streaming sarà accessibile da Sportmediaset.it.

© riproduzione riservata
pubblicato il 24 / 05 / 2017