

Pirelli per il penultimo round del Campionato Mondiale Superbike, che si correrà nel weekend all'Autodromo Internacional do Algarve in Portogallo, porterà la gamma completa di mescole SC0, SC1 e SC2 dei pneumatici Diablo Superbike in diverse soluzioni in grado di garantire grip e ottime performance anche con diverse temperature di asfalto. A due soli appuntamenti dal termine della stagione, la battaglia per il titolo iridato è ancora aperta e vede come aspiranti tre piloti di tre case motociclistiche: Max Biaggi su Aprilia, Marco Melandri su Bmw e Tom Sykes su Kawasaki.

Come per ogni round, anche per affrontare questo tracciato, particolarmente sfidante per i pneumatici, Pirelli mette a disposizione dei piloti Superbike molteplici soluzioni slick tra le quali scegliere a cui si affiancano le coperture intermedie e da bagnato.

Per l'anteriore Pirelli porta 2 SC1 e 1 SC2. Ci saranno la N1159 come SC1 di riferimento, utilizzata in tutti i round corsi finora in questa stagione, e la P1280 come soluzione SC1 alternativa di sviluppo introdotta per la prima volta a Donington ed usata anche a Misano Adriatico, Aragòn, Brno, Silverstone e Nürburgring perchè in grado di offrire più grip in caso di basse temperature. A queste si affianca la P773, soluzione SC2 mid-hard già messa a disposizione nell'arco dell'anno in tutte le gare.

Per il posteriore invece Pirelli porta ben 5 diversi pneumatici, 2 in mescola SC0, 2 in mescola SC1 e 1 in mescola SC2. Tra le due SC0 c'è la R874 in profilo maggiorato da 200 già utilizzata a Brno e, nella sua versione con sezione centrale rinforzata in mescola SC2, anche a Phillip Island, Monza e Misano e la R548, introdotta a Misano e utilizzata anche nel round di Brno.

Alle due soluzioni in mescola SC0 si aggiungono la SC1 di riferimento per il 2012, ovvero la P1060 che è stata messa a disposizione in tutte le gare del 2012 tranne quelle di Monza e Mosca, e quella di sviluppo, la R302 che ha visto l'asfalto per la prima volta in occasione dei test di Imola ed è poi stata utilizzata a Donington, Miller, Aragòn, Brno, Silverstone, Mosca e Nürburgring. L'ultima alternativa posteriore opzionabile dai piloti sarà la SC2 N1157 per un utilizzo ideale in caso le temperature fossero piuttosto basse.

La gara dal punto di vista dei pneumatici

La parte del tracciato che mette maggiormente alla prova gli pneumatici è l'ultima curva che ha una lunghezza di 350 metri e un tempo di percorrenza di circa 6.5 secondi: per via dell'ampio raggio di curvatura, circa 150 metri, la moto è in costante accelerazione e passa da 150 a 250 Km/h con un angolo di piega di 50° circa. Questo provoca un incremento molto importante della temperatura sul lato di pneumatico interessato dalla piega, in particolare

per quello posteriore che è chiamato a resistere al forte calore e a garantire al contempo una forte forza laterale e la possibilità alla moto di accelerare. I piloti che riescono ad uscire da questa curva iniziando il rettilineo con la velocità più elevata possono guadagnare un significativo vantaggio sugli avversari.

Al contrario le curve 5, 8, 11, 13, e 14 hanno un raggio di curvatura molto piccolo, approssimativamente 30 metri, che costringe il pilota a frenare fino ad una velocità molto ridotta. Percorsa metà curva, la moto richiede al pneumatico posteriore, che è molto freddo, una forte accelerazione longitudinale fino a 1G con un angolo di piega di 50°. Gli pneumatici sono particolarmente freddi soprattutto quando si inseriscono nelle curve a sinistra, le numero 5 e 13. Ancora una volta i piloti che riescono ad accelerare con un po' di anticipo rispetto agli altri possono trarne un vantaggio importante.

Mentre lo pneumatico posteriore deve passare da temperature basse a temperature elevatissime, quello anteriore è invece chiamato ad altri compiti altrettanto impegnativi. Facendo riferimento alle curve già citate devo essere in grado di entrare in curva in modo rapido e preciso. Al termine del rettilineo di arrivo, quindi alla prima curva che ha un raggio di 100 metri che permette ai piloti di mantenere una velocità superiore ai 100 Km/h, lo pneumatico anteriore è particolarmente stressato perchè deve percorrere circa 80 metri in piega e allo stesso tempo in frenata.

© riproduzione riservata
pubblicato il 19 / 09 / 2012