

Si sono svolti ieri all'autodromo "Enzo e Dino Ferrari" di Imola (che domenica ha ospitato il settimo appuntamento del mondiale Superbike, con doppietta di Tom Sykes) i test ufficiali che hanno visto coinvolti tutti i team Superbike, eccezion fatta per il Kawasaki Racing Team, e molti dei team della classe Supersport. In particolare, prima dell'inizio della stagione, ogni casa motociclistica propone al promotore del campionato e a Pirelli un team Superbike e uno Supersport designati per portare avanti lo sviluppo dei pneumatici e a cui, nel corso dei test ufficiali, viene data la possibilità di testare anche alcune soluzioni mai portate in gara. In Superbike i "team di sviluppo" prescelti dalle case sono Fixi Crescent Suzuki, Team Ducati Alstare, BMW Motorrad GoldBet SBK, Aprilia Racing Team e Pata Honda World Superbike e Kawasaki Racing Team, in Supersport Honda PTR, ParkinGo MV Agusta Corse, Yakhnich Motorsport e MAHI Racing Team India.

Nel corso dei test, gli ultimi previsti per la stagione, tutti i team Superbike hanno avuto a disposizione per l'anteriore la SC2 di gamma (R982) di durezza media già disponibile nei primi sette round, ottimale per temperature esterne elevate perché garantisce solidità alla fascia battistrada, e per il posteriore sia la SC0 di gamma (la soluzione morbida che ha esordito a Monza nella specifica con fascia centrale rinforzata), sia la SC1 di gamma (R828) in mescola media. Oltre a questi pneumatici i piloti dei team di sviluppo avevano a disposizione per l'anteriore anche la SC1 di gamma (R426) e per il posteriore cinque nuovi pneumatici Diablo Superbike che come durezza si posizionano nell'area della SC0, quindi in mescola morbida, e si differenziano tra di loro per struttura, profili e materiali interni. Questi pneumatici sono stati progettati in ottica 2014 e in particolare per affrontare temperature particolarmente elevate. Nello specifico alcune di queste soluzioni potrebbero rivelarsi molto efficaci in circuiti come quello turco di Intercity Istanbul Park o quello australiano di Phillip Island che storicamente sono particolarmente provanti per gli pneumatici per via del loro layout e delle alte temperature riscontrabili.

In Supersport tutti i piloti avevano a disposizione per l'anteriore il Diablo Supercorsa in mescola SC1 di gamma (P1177) e la R303, ovvero la SC1 standard in mescola media per il posteriore. Oltre a queste soluzioni i team di sviluppo hanno potuto utilizzare all'anteriore la S753, soluzione di sviluppo portata solo a Portimão che come durezza della mescola si posiziona a metà strada tra la SC1 e la SC2, offrendo più stabilità e rigidità della SC1 ma anche più grip della SC2, e la nuova S0014, nuova soluzione di sviluppo in mescola media SC1 progettata come alternativa della SC1 di gamma che sfrutta un processo produttivo differente. Per il posteriore invece sono state messe a disposizione dei piloti appartenenti ai team di sviluppo quattro soluzioni posteriori inedite in mescola SC0 sempre con l'obiettivo di testare pneumatici che potrebbero rivelarsi utili nel breve e lungo periodo in situazioni di particolare caldo.

“Per noi i test sono un momento molto importante e fondamentale per lo sviluppo dei nostri prodotti” ha dichiarato il Direttore Racing di Pirelli Moto Giorgio Barbier “E’ chiaro che il poco tempo che abbiamo a disposizione per i test non ci aiuta ma sono comunque contento del lavoro svolto oggi e ringrazio i team e i piloti che si sono prestati a provare tutte le soluzioni che avevamo portato fornendoci feedback preziosi. Sulla base dei dati raccolti in questa giornata potremo fare delle importanti valutazioni e decidere quali pneumatici hanno dato riscontri positivi su cui valga la pena continuare a lavorare ed eventualmente utilizzarli già nella stagione in corso.”



Una bella immagine di Marco Melandri in uscita di curva

© riproduzione riservata  
pubblicato il 2 / 07 / 2013