

Il Campionato Mondiale eni FIM Superbike entra nella parte finale della stagione con quattro round ancora da disputare per la classe Superbike e tre per quella Supersport prima dell'assegnazione dei titoli iridati per il 2013. Teatro dell'undicesimo round stagionale il circuito Intercity Istanbul park che per la prima volta in assoluto ospita il paddock delle derivate di serie e dove scenderanno in pista esclusivamente i piloti delle classi Superbike e Supersport. Per Pirelli questa pista non è del tutto nuova, gli ingegneri del brand della P lunga vi sono già stati con il circus della Formula 1 nel 2011, lo è però per i nuovi Diablo Superbike da 17 pollici così come per i Diablo Supercorsa SC che dovranno affrontare un tracciato notoriamente molto aggressivo per gli pneumatici senza possibilità di effettuare dei test nei giorni che precedono il round. Proprio per questo motivo, forte anche delle informazioni ricavate dalle competizioni di Formula 1 e MotoGP che si sono corse in passato su questo circuito, per permettere ai piloti di correre senza dover rinunciare alle prestazioni Pirelli ha progettato per la Superbike due soluzioni di sviluppo, una in mescola SC0 e l'altra in mescola SC1, studiate ad hoc per circuiti particolarmente ostici come sono quello turco e quello australiano di Phillip Island. E' stato quindi compiuto dagli ingegneri Pirelli uno sforzo in termini di sviluppo delle soluzioni SC0 e SC1 di gamma, di per sé già molto valide, nel tentativo di migliorarne le proprietà termico-meccaniche e il grip.

Seguendo la stessa filosofia è stata sviluppata anche una soluzione in mescola morbida dedicata alla classe Supersport sulla base dei feedback ricevuti dopo il test di Imola e mettendo a punto il nuovo profilo provato e particolarmente apprezzato nel corso dei test del lunedì successivi all'appuntamento italiano. L'obiettivo, in entrambe le classi, è quello di offrire ai piloti delle soluzioni adatte a circuiti con asfalti aggressivi e in cui di solito si corre con temperature piuttosto elevate, pneumatici che se ritenuti validi potrebbero rivelarsi fondamentali anche per altri appuntamenti in calendario, in primis quello australiano. Il circuito Intercity Istanbul Park si trova nella periferia sud-est della città turca, ovvero nella parte asiatica, non lontano dall'aeroporto internazionale Sabiha Gökçen. E' stato disegnato dal famoso architetto di circuiti Hermann Tilke in un'area collinare della città in modo che il tracciato offrisse molti saliscendi e un percorso variegato.

L'Intercity Istanbul Park è lungo 5338 metri con una larghezza minima di 14 e massima di 21,5 metri. Presenta un totale di 14 curve, 6 a destra e 8 a sinistra, da percorrere in senso antiorario con partenza sul lato sinistro per il pilota in pole position. La lunghezza del rettilineo d'arrivo è di 655,5 metri ma il rettilineo più lungo misura 720 metri, il raggio di curvatura massimo è di 15 metri mentre la pendenza massima è del 8,1%. Il tracciato ha visto il suo battesimo ospitando il 21 agosto 2005 il Gran Premio di Turchia di Formula 1, nell'ottobre dello stesso anno ha ospitato anche la prima competizione su due ruote con Gran Premio di MotoGP vinto proprio dall'attuale pilota del team BMW Motorrad GoldBet SBK,

Marco Melandri.

Il tracciato turco è una combinazione di dislivelli pronunciati, curve tecniche e rettilinei veloci. Sebbene il suo layout risulti essere molto scorrevole e perfettamente adatto alle corse motociclistiche, le sue caratteristiche tecniche richiedono un delicato compromesso nel set-up delle moto, che devono essere maneggevoli nelle sezioni lente e stabili in quelle veloci. Al contempo, anche la scelta dei pneumatici giocherà un ruolo importante. Il punto più tecnico, e più complicato da gestire, è sicuramente la Curva 8, soprannominata "Diabolica" e per certi versi simile alla Curva Parabolica di Monza, che a causa dell'alta velocità di inserimento, impone agli pneumatici una forza laterale ed un carico verticale ben sopra le medie. La sua peculiarità è una circonferenza composta da 3 apici, simile ad una delle sezioni multi-apice del vecchio Nürburgring. In questa curva, soprattutto con le temperature elevate previste per il periodo, potrebbero innescarsi diversi problemi di spinning, sarà quindi necessario utilizzare un posteriore in grado di minimizzare le perdite di aderenza.

Un altro punto interessante è il contrasto tra la velocissima curva 1 e la violenta staccata prima della chicane in discesa, parte soprannominata da alcuni "il Cavatappi turco" in riferimento al famoso Cavatappi di Laguna Seca. Sarà necessario stabilizzare il più possibile l'avantreno per evitare effetti di pompaggio sull'anteriore, che potrebbero penalizzare sensibilmente la precisione nel flip-flop e nella tenuta di linea. Anche qui, la trazione del posteriore gioca un ruolo chiave per assicurare una buona precisione di guida. Nonostante quanto detto sopra, l'utilizzo di una soluzione morbida come la SC0, non è esente da rischi. Va tenuto in considerazione che, sia il layout del tracciato, sia la composizione dell'asfalto, che presenta un alto contenuto di materiale ghiaioso, potrebbero portare all'innescarsi di usure meccaniche sugli pneumatici. L'utilizzo di soluzioni meccanicamente protette potrebbe risultare necessario, laddove il sopraggiungere di usure disomogenee comprometta le prestazioni dello pneumatico. Al fine di garantire un buon livello di prestazione, ma anche un alto tenore di resistenza meccanica sono stati sviluppati i due prototipi posteriori S1190 e S1258, la prima particolarmente adatta per temperature elevate, la seconda per temperature medie.

"Sappiamo che quella di Istanbul è una pista impegnativa per gli pneumatici, ecco perché abbiamo deciso di sviluppare delle soluzioni ad hoc in grado di soddisfare le esigenze di grip e di durata che un circuito come quello turco richiede - ha dichiarato il Direttore Racing di Pirelli Moto Giorgio Barbier - Dalle informazioni che abbiamo sembra che la superficie dell'asfalto sia particolarmente liscia e questo potrebbe causare problemi di grip per le gomme e, conseguentemente, di un'usura anomala dovuta alla costante ricerca di grip da

parte degli pneumatici. Anche la configurazione del tracciato non è affatto banale, a curve molto veloci come ad esempio la curva 8 e la 11 si alternano curve più lente e tecniche che richiedono un buon livello di grip in particolare sulle spalle degli pneumatici. La stessa curva 8 è nota per essere una curva molto tecnica e velocissima con tre apici e un'elevata velocità d'ingresso. A questo si aggiunga che a metà settembre quasi sicuramente troveremo temperature dell'asfalto piuttosto elevate, ecco perchè la somma di tutte queste incognite rende il circuito turco senza dubbio uno dei più difficili da affrontare dal punto di vista degli pneumatici. Con le soluzioni che abbiamo sviluppato sia in Superbike che in Supersport siamo andati nella direzione di un miglioramento delle SC0 e SC1 di gamma per quanto riguarda l'aspetto termico-meccanico ma anche il grip, inoltre la soluzione S1259 della classe Supersport sfrutta il nuovo profilo provato dai piloti nei test di Imola ed apprezzato in egual modo da Sam Lowes e Kenan Sofuoglu. Se il nostro sforzo dovesse risultare efficace allora non escludo che queste soluzioni possano essere utilizzate anche su altri circuiti, simili in termini di impegno richiesto agli pneumatici a quello turco, come quello di Phillip Island".

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport:

Tre le soluzioni slick disponibili per i piloti della classe Superbike all'anteriore: oltre alla SC1 di gamma (R426) in mescola morbida già portata in tutti i round del 2013 e che massimizza l'impronta a terra e la "presenza" dell'anteriore e la SC2 di gamma (R982) di durezza media anch'essa portata in tutti i round corsi quest'anno e ottimale per temperature esterne elevate perché garantisce solidità alla fascia battistrada, ci sarà la SC2 di sviluppo R753 già portata a Phillip Island, Monza, Portimão, Imola e Mosca e ancora più robusta della R982 e quindi più resistente all'aggressività dell'asfalto. Al posteriore oltre a 2 pneumatici da qualifica per pilota in mescola supermorbida, ci saranno quattro soluzioni slick di sviluppo, di cui due mai portate prima in gara. La più morbida della gamma sarà la SC0 S1190, che a livello di mescola si posiziona nell'area della SC0 e offre un grip superiore alla SC1 ma anche resistenza meccanico-termica superiore a quella della SC0 di gamma. Due invece le soluzioni in mescola SC1, entrambe di sviluppo: la S1258 che a livello di mescola si posiziona nell'area della SC1 di gamma con lo scopo di migliorarne le proprietà termico-meccaniche e il grip, e la S514, che ha debuttato a Monza ed è stata portata anche a Portimão, utilizza la stessa mescola della SC1 di gamma ma ha la fascia centrale del battistrada rinforzata, è stata progettata con struttura e materiali interni differenti per mantenerne le temperature d'esercizio particolarmente basse. L'ultima soluzione a disposizione dei piloti è la R1301, una SC2 di sviluppo in mescola dura già portata a Phillip Island e Silverstone, più robusta e protetta in caso di basse temperature. Oltre agli pneumatici slick, se necessario, i piloti potranno infine contare su pneumatici intermedi, 4

per l'anteriore e lo stesso quantitativo per il posteriore, e da pioggia, in quantità di 8 sia per l'anteriore che per il posteriore.

Per la Supersport 2 soluzioni slick per l'anteriore e tre per il posteriore, a cui si aggiungono pneumatici intermedi e da bagnato. All'anteriore ci saranno le due soluzioni di gamma già presenti in tutti i round del 2013: la SC1 in mescola morbida (P1177) ideale per circuiti mediamente severi e la SC2 in mescola media (R1031) ideale per piloti aggressivi e che preferiscono la compattezza della fascia battistrada. Al posteriore invece i piloti potranno scegliere tra la nuova soluzione di sviluppo S1259 con una mescola che come durezza si posiziona nell'area della SC0 e che deriva dai test di Imola e utilizza il nuovo profilo molto apprezzato dai piloti durante i test di luglio. Ci sarà poi la SC1 di gamma R303, in mescola media e ideale per tracciati moderatamente severi, già portata in tutti i round del 2013 e, come terza ed ultima opzione, la R1288, una soluzione di sviluppo dura portata quest'anno solo a Phillip Island e adatta ad asfalti particolarmente aggressivi.



A quattro round dalla fine della stagione il campionato Superbike è ancora apertissimo, con Sykes, Melandri e Guintoli staccati di pochi punti



Per Pirelli quella del circuito di Istanbul Ã" una prova completamente nuova per la Superbike. Il tracciato turco Ã" molto esigente con le gomme



© riproduzione riservata
pubblicato il 9 / 09 / 2013