Pirelli torna in scena in Spagna il prossimo weekend per il primo appuntamento europeo del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike che avrà luogo anche quest'anno sul circuito di Motorland Aragón dal 10 al 12 aprile. Non solo gare però perchè il circuito iberico ospiterà, il lunedì successivo al fine settimana di gare, il secondo appuntamento dell'iniziativa Pirelli SBK Track Days, dopo quello che si è svolto in Thailandia sul nuovo circuito di Buriram. I Pirelli SBK Track Days sono giornate di sessioni in pista organizzate dalla casa di pneumatici su alcuni dei circuiti più belli del calendario del Mondiale Superbike e dedicate a tutti i motociclisti amanti del brand della P lunga.

[youtube http://www.youtube.com/watch?v=RKEkCynnG6k]

Essendo la prima tappa europea, Motorland Aragón vedrà l'esordio annuale di Superstock 1000 FIM Cup e Superstock 600 UEM European Championship, oltre che della European Junior Cup.

A differenza degli anni passati, la novità di quest'anno è che nella Superstock 1000, in accordo con Dorna, con i team e accogliendo la richiesta dei piloti, Pirelli ha deciso di fornire per il posteriore i Diablo Supercorsa non più in mescola SC2 bensì nella più morbida e prestazionale SC1 che sicuramente contribuirà a rendere ancora più avvincenti le gare di questa classe.

I pneumatici Diablo Supercorsa vengono utilizzati in tutte le classi tranne nella classe regina dove si utilizzano pneumatici slick Diablo Superbike. Nella classe Supersport vengono usati nelle misure 120/70-17 all'anteriore e 180/60-17 al posteriore con diverse soluzioni in mescola a cui si possono aggiungere soluzioni di sviluppo durante l'anno, nella Superstock 1000 all'anteriore 120/70-17 si conferma la mescola SC2 mentre al posteriore 200/55-17 da quest'anno verrà utilizzata appunto la mescola SC1. Per la categoria Superstock 600 saranno disponibili come in passato nella misura 120/70-17 in mescola SC1 all'anteriore e 180/60-17 in mescola SC2 al posteriore. Infine la European Junior Cup che anche quest'anno si correrà con moto Honda CBR500R gommate con Diablo Supercorsa in mescola SC1 per l'anteriore e SC2 per il posteriore.

MotorLand Aragòn VS i pneumatici: asfalto abrasivo e possibilità di temperature basse

La Ciudad del Motor de Aragón, meglio nota come Motorland Aragón, è un circuito motoristico situato ad Alcañiz, località della comunità autonoma spagnola dell'Aragona. Il circuito è lungo 5344 ma nella configurazione utilizzata dal Campionato Mondiale Superbike il giro ha una lunghezza di 5077 metri. Il tracciato è stato progettato dal noto architetto

tedesco Hermann Tilke, inaugurato nel 2009, e dal 2011 ospita il Campionato Mondiale Superbike.

Questo circuito si caratterizza per l'elevato tenore di aggressività dell'asfalto che interessa in modo particolare i pneumatici posteriori. Presenta infatti una superficie con una rugorosità molto pronunciata che si unisce a temperature non troppo alte e tipiche del mese di aprile. Inoltre la possibile presenza di residui sabbiosi trasportati dal vento accentua questa abrasività. La sabbia che si deposita sul manto stradale impedisce infatti il contatto ottimale tra battistrada e asfalto e causa così perdite di aderenza in percorrenza e derive verso il centro di curva. Non è quindi inusuale vedere, durante le prime prove del weekend e nel corso del warm up, forti usure e lacerazioni da freddo sui pneumatici posteriori.

Le soluzioni posteriori scelte da Pirelli per questo tracciato hanno lo scopo di trovare il giusto compromesso tra stabilità e rigidità delle mescole e il grip che possono esprimere a caldo. La scelta dei pneumatici anteriori invece, aldilà dell'aggressività dell'asfalto che incide solo parzialmente sulla loro usura, deve tenere in considerazione altri due aspetti chiave. Il primo è la violenta frenata in fondo al rettilineo opposto al rettilineo dei box e le forti pendenze che causano un carico elevato sull'anteriore. Entrambe queste situazioni necessitano di un grande sostegno da parte dell'anteriore al fine di impedire vibrazioni e movimenti in inserimento. Il secondo aspetto da tenere in considerazione è, al contrario, legato alle curve veloci e ai molteplici cambi di direzione, dove è necessaria una buona precisione ed aderenza al suolo. Per ridurre al minimo i tempi di percorrenza, non è possibile trascurare il grip della mescola anteriore, ecco perchè sono state portate due soluzioni morbide come la SC1 in grado di offrire maggiore trazione.

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport:

La casa della P lunga porterà a Aragón un totale di 4644 pneumatici per coprire le necessità delle quattro classi facenti parte del Campionato Mondiale Eni FIM Superbike e della European Junior Cup. Le categorie minori Superstock 1000 FIM Cup e Superstock600 UEM European Championship avranno a disposizione, come per tutto il campionato, i pneumatici Diablo Supercorsa nelle sole soluzioni di gamma: nello specifico nella 600 i piloti corrono usando la mescola SC1 all'anteriore e SC2 al posteriore, mentre i piloti della 1000 usano la mescola SC2 all'anteriore e per la prima volta la SC1 al posteriore.

Ogni pilota Superbike avrà a disposizione 34 anteriori e 37 posteriori, per i piloti Supersport il quantitativo sarà di 22 anteriori e 25 posteriori. Per la classe regina Superbike Pirelli propone 3 soluzioni da asciutto per l'anteriore e 3 per il posteriore a cui si aggiungono come sempre il pneumatico posteriore da qualifica che i piloti potranno utilizzare nelle due

sessioni della Superpole del sabato e le soluzioni da intermedio, disponibili in quantità di 3 per l'anteriore e per il posteriore, e da pioggia, in quantità di 8 sia per l'anteriore che per il posteriore. In questo caso sarà presente anche uno pneumatico posteriore da bagnato di sviluppo, la soluzione T1161, che dovrebbe offrire maggiore stabilità in rettilineo e in frenata.

All'anteriore alle slick SC1 e SC2 di gamma, si aggiunge la SC1 di sviluppo S1699 che ha debuttato con successo ad Aragón nel 2014 ed offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida, Quest'ultima è stata la soluzione più utilizzata all'anteriore nel corso del 2014 ed quest'anno è stata portata anche in Australia e in Thailandia.

Per il posteriore tre le soluzioni previste, alla SC0 e SC1 di gamma si affiancherà una nuova soluzione di sviluppo, la T1392, che si differenzia dalla SC1 di gamma per un diverso sistema costruttivo che le garantisce un comportamento più omogeneo e costante per tutta la durata della gara.

Per quanto riguarda la Supersport a disposizione dei piloti ci saranno per l'anteriore due soluzioni in mescola medio morbida, ovvero la SC1 di gamma e la SC1 di sviluppo S1485, che ha debuttato a Misano nel 2014 ed è stata portata anche a Portimão e Magny-Cours. Solitamente garantisce un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida e quest'anno è stata portata per ora solo in Australia. Al posteriore i piloti potranno scegliere tra la SC0 e la SC1 di gamma oppure optare per la nuova soluzione morbida T0957, che si differenzia dalla SC0 di gamma per un diverso sistema costruttivo che le garantisce un comportamento più omogeneo e costante per tutta la durata della gara.

© riproduzione riservata
pubblicato il 7 / 04 / 2015