

Dopo il debutto dello scorso anno Pirelli fa ritorno a Mosca sul circuito Moscow Raceway per il giro di boa del Campionato Mondiale Superbike, giunto all'ottavo round stagionale dei 15 previsti. Sul tracciato russo scenderanno in pista i piloti delle classi Superbike e Supersport e i partecipanti della Coppa delle Nazioni 2013. La classifica generale Superbike è sempre più combattuta e al vertice continuano ad alternarsi diversi piloti, tra questi Tom Sykes (Kawasaki Racing Team), attuale leader del Campionato e reduce da una splendida doppietta ottenuta sul circuito di Imola, i compagni di squadra dell'Aprilia Racing Team Sylvain Guintoli e Eugene Laverty e l'italiano della BMW Marco Melandri. Oltre che per le prestazioni offerte dai piloti questa prima parte della stagione 2013 ha regalato soddisfazioni anche grazie all'ottimo lavoro svolto dai nuovi pneumatici da 17 pollici Diablo Superbike che finora hanno dimostrato le loro qualità contribuendo in modo fondamentale a migliorare i tempi sul giro e battere record storici. Anche in Supersport, dove vengono utilizzati gli pneumatici intagliati Diablo Supercorsa SC, Sam Lowes (Yakhnich Motorsport) guida la classifica a 140 punti, ma è tallonato dai piloti del MAHI Racing Team India Kenan Sofuoglu a 106 e Fabien Foret a quota 85.

Il circuito russo farà da cornice anche alla seconda delle tre tappe previste per la Coppa delle Nazioni 2013, trofeo monogommato Pirelli promosso dal magnate russo Alexander Yakhnich e riservato ai piloti con età minima di 16 anni. Pirelli garantisce ai piloti un minimo di 1 set di gomme da asciutto (SC1 anteriore e posteriore) e 1 set di gomme da bagnato per ogni gara. All'anteriore avranno a disposizione pneumatici Diablo Supercorsa in mescola SC2 di gamma (R1031) nella misura 120/70-17, per il posteriore Diablo Supercorsa SC1 di gamma (R303) nella misura 180/60-17.

Il Moscow Raceway è un tracciato automobilistico e motociclistico situato nei pressi di Syčëvo, nel Volokolamskij rajon, a circa 80 chilometri ad ovest di Mosca inaugurato lo scorso anno. I lavori di costruzione del circuito, progettato dal famoso architetto tedesco Hermann Tilke, sono iniziati nell'ottobre 2008 e, dopo un periodo di interruzione, sono ripartiti a giugno del 2010, per poi terminare a metà del 2012. Questo circuito presenta un totale di 18 differenti configurazioni che variano da un massimo di 4.070 metri a un minimo di 1.357 metri di lunghezza anche se quelle principali sono due: quella di 3.955 metri usata solitamente per le competizioni automobilistiche e l'altra, lunga invece 3.931 metri destinata alle gare motociclistiche come la Superbike. La prima competizione in assoluto organizzata sul tracciato è stata quella della World Series by Renault corsa il 14 e 15 luglio del 2012, a seguire la pista ha ospitato il Campionato delle derivate di serie alla fine di agosto dello scorso anno.

Il tracciato presenta 10 curve a sinistra e 7 a destra, un dislivello massimo del 4% e la partenza sul lato destro per il pilota in pole position. Il layout del circuito russo prevede una

parte abbastanza lenta e tecnica, ed una parte composta da 2 due lunghi rettilinei consecutivi molto veloci. Per gli pneumatici anteriori, la pista richiede un buon bilanciamento tra tenuta di traiettoria per la parte guidata, e solidità/supporto per le violente staccate e gli inserimenti in prossimità dei rettilinei, per gli pneumatici posteriori invece, questo layout non presenta particolari criticità. Tuttavia su entrambi gli pneumatici, anteriore e posteriore, lo scorso anno la pista è risultata essere molto aggressiva a causa della costante presenza di sedimenti sabbiosi sulla superficie stradale e nelle asperità dell'asfalto. La presenza di sabbia comporta una riduzione netta dell'area superficiale d'impronta dello pneumatico, compromettendo notevolmente il grip tra mescola ed asfalto. Come conseguenza di questo, si innescavano forti scivolamenti in curva, che su un asfalto appena prodotto (e di conseguenza abbastanza abrasivo), generavano abrasioni da sfregamento sugli pneumatici. Il fenomeno poi è andato via via migliorando con il progredire della pulizia di pista e la crescente deposizione di gomma.

La scelta degli pneumatici posteriori dovrà necessariamente tenere in considerazione il livello di gommatura/pulizia della pista, e i piloti dovranno cercare di affrontare i primi turni del week end con uno pneumatico posteriore più robusto (SC2), per poi spostare l'attenzione su soluzioni in mescola SC1. Per quanto concerne invece la scelta degli anteriori, dovrà essere tenuta in considerazione la solidità dello pneumatico, oltre alla sua resistenza meccanica. La SC1 lo scorso anno in alcuni casi poteva innescare problemi di movimento dopo alcuni giri e, per alcuni piloti, questa minore stabilità si poteva tramutare in potenziali chiusure di anteriore. Per migliorare la solidità dell'avantreno in curva e per una migliore garanzia sull'usura, la soluzione più congeniale è sicuramente la SC2.

“Abbiamo corso su questo circuito per la prima volta lo scorso anno pochi mesi dopo l'inaugurazione e siamo stati i primi in assoluto a farlo con le due ruote” - ha dichiarato Giorgio Barbier, Racing Director di Pirelli Moto - Tuttavia per noi è un circuito ancora piuttosto nuovo e di cui non abbiamo molti dati. Nel 2012 vi abbiamo corso alla fine di agosto, l'asfalto era praticamente immacolato con totale assenza di gommatura e i lavori ancora in corso intorno al tracciato avevano inizialmente depositato molta sabbia sull'asfalto causando qualche problema di usura agli pneumatici nel corso dei test e dei turni di prove libere. Quest'anno il circuito è definitivamente terminato e si sono corse diverse competizioni quindi l'asfalto dovrebbe essere più gommato, resta però l'incognita meteo che potrebbe giocare un ruolo importante. Nel 2013 l'appuntamento è stato infatti anticipato di un mese, non sappiamo quali temperature troveremo ma, sulla base dei pochi dati raccolti lo scorso anno, abbiamo ritenuto opportuno privilegiare soluzioni più robuste e più protette come le SC1 e SC2 rispetto alla SC0 che di per sé è più performante ma avrebbe potuto presentare problemi per via dell'aggressività di un asfalto nuovo e nel caso di temperature

non sufficientemente elevate”.

I piloti della classe Superbike potranno contare su 3 soluzioni slick per l'anteriore e altrettante per il posteriore, a cui si aggiungono come di consueto la soluzione posteriore da qualifica e gli pneumatici intermedi, 4 per l'anteriore e altrettanti per il posteriore, e da pioggia, 8 sia per l'anteriore che per il posteriore. All'anteriore, come per ogni gara corsa finora, Pirelli porta la SC1 di gamma (R426) in mescola morbida portata ideale per temperature esterne basse e/o circuiti mediamente severi e la SC2 di gamma (R982) ottimale per temperature esterne elevate perché garantisce solidità alla fascia battistrada. La terza alternativa slick per l'anteriore è costituita dalla soluzione di sviluppo in mescola SC2 R753, una alternativa alla SC2 di gamma che è già stata portata a Phillip Island, Monza, Portimão ed Imola, e che si presenta come tendenzialmente più robusta e quindi più resistente all'aggressività dell'asfalto.

Per il posteriore i piloti potranno scegliere tra la nuova soluzione di sviluppo (R1431) in mescola SC1 portata per la prima volta ad Imola e che è stata progettata con l'obiettivo di offrire più resistenza alla lacerazione ma pari grip rispetto alla SC1 di gamma. L'alternativa di pari mescola è la S513, una soluzione di sviluppo in mescola media portata a Monza e che utilizza la medesima mescola della SC1 di gamma ma presenta una fascia centrale rinforzata. Infine c'è la SC2 R1300, soluzione di sviluppo medio-dura, portata solo a Phillip Island e Donington, che offre migliore resistenza all'usura rispetto alle SC1 di gamma perché più protetta ma allo stesso tempo più grip rispetto alla SC2 di gamma.

I piloti della Supersport all'anteriore avranno ancora una volta a disposizione le due soluzioni di gamma, 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, entrambe già utilizzate in tutte le gare corse fino ad ora. Per il posteriore invece, ci saranno due SC1 e una SC2 così come illustrato per la classe regina. Nello specifico la SC1 R1134, soluzione di sviluppo in mescola media alternativa della SC1 di gamma e già vista a Phillip Island e Monza, e la SC1 R303, in mescola media e ideale per tracciati moderatamente severi, già portata nei primi sette round del 2013. La terza alternativa sarà quella proposta dalla R1287, soluzione di sviluppo medio-dura utilizzata in Australia e che offre migliore resistenza meccanica rispetto alle SC1.



La Superbike e la Supersport si preparano a fare visita per il secondo anno al nuovo circuito Moscow Raceway in Russia.

