

Con il quarto round alle porte il Campionato Mondiale Eni FIM Superbike entra nel vivo della stagione e anche Pirelli contribuirà con nuove soluzioni a mantenerne alta la competitività e la spettacolarità. In particolare, oltre al weekend di gara, il lunedì successivo Imola sarà il palcoscenico dei secondi test ufficiali, dopo i primi svolti ad inizio stagione a Phillip Island e prima di quelli previsti a Portimão il 21 e 22 luglio. I test saranno l'occasione per team e piloti di provare diverse soluzioni di sviluppo che Pirelli metterà loro a disposizione.

Tuttavia, già per il weekend di gara, ci saranno due nuovi pneumatici a disposizione dei piloti Superbike e Supersport. Nella classe regina i piloti Evo potranno contare su un nuovo pneumatico a loro dedicato, sempre in mescola SC0 ma più adatto e ancora più performante in caso di temperature elevate. In Supersport, debutto per la mescola SC0 di gamma, la più scelta dai piloti quando le temperature lo permettono perchè quella in grado di garantire il grip e le performance più elevate.

Al momento il Campionato piloti Superbike si presenta come una battaglia in casa Kawasaki con Tom Sykes leader e il compagno di squadra a 15 punti, ma tra i due si frappono anche il francese dell'Aprilia Sylvain Guintoli. Al quarto posto Jonathan Rea su Honda che in Gara 2 ad Assen ha dato prova di grande forza andando a vincere sul bagnato. Anche nel Campionato costruttori è battaglia tra la casa di Akashi, leader della classifica, e quella di Noale che insegue con un distacco di soli 8 punti.

L'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari dal punto di vista dei pneumatici: asfalto aggressivo e forti oscillazioni di temperatura Nel layout per gare motociclistiche l'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari è un circuito di 4936 metri con 9 curve a destra e 13 a sinistra in cui si corre in senso antiorario. E' un circuito abbastanza tecnico con curve e staccate complesse, e che si percorre ad un ritmo elevato che richiede ottime doti nella guida su due ruote. Nell'agosto 2011 circa il 70% del manto stradale del tracciato è stato riasfaltato riacquistando un buon grip meccanico ma incrementando al contempo notevolmente l'aggressività sugli pneumatici posteriori, soprattutto con temperature medio-basse.

Per quanto riguarda i pneumatici posteriori sono due i punti del tracciato più impegnativi:

1) La lenta Curva Tosa in cui il pneumatico assume un'impronta a terra assottigliata e allungata ma offre comunque trazione senza perdere aderenza laterale. In uscita di curva il pneumatico posteriore si riscalda meno rispetto alle curve veloci, la temperatura esterna del pneumatico passa da 50° centigradi all'ingresso in curva a 120° in uscita di curva sulla spalla impegnata con un angolo di piega di circa 56°

2) Alla Variante alta la temperatura del pneumatico oscilla repentinamente da -55° a + 55° mentre si passa da un lato all'altro del pneumatico ad una velocità di ben 100°/s. Nella parte della variante la cintura in acciaio del pneumatico aiuta il riscaldamento del lato opposto della mescola che verrà utilizzata dopo meno di un secondo.

La scelta dei pneumatici anteriori è molto più legata allo stile di guida del pilota. Con rettilinei e staccate decise ed in discesa, curve dalla lunga percorrenza, variazioni di pendenza, chicane e tornanti, generalmente la griglia dei pneumatici anteriori è sempre mista. Per gli anteriori il punto più impegnativo è la Rivazza dove il pneumatico anteriore subisce fortissime sollecitazioni e in circa mezzo secondo il carico sul pneumatico passa da 125 Kg a 250 Kg.

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport:

Ad Imola Pirelli porta un totale di 4642 pneumatici per le gare e oltre 500 per i test ufficiali del lunedì successivo al weekend di gare. 2065 sono i pneumatici destinati ai piloti Superbike, 1372 quelli per la Supersport, 464 per la Superstock 1000 e 585 quelli per la Superstock 600, oltre ai 156 destinati alla European Junior Cup.

Nella classe Superbike, in cui i piloti utilizzano pneumatici slick Diablo Superbike e all'occorrenza pneumatici intagliati da bagnato Diablo Rain e intermedi Diablo Wet, ogni pilota avrà a disposizione 71 pneumatici di cui 36 anteriori e 35 posteriori, fermo restando il fatto che ne possono utilizzare e bollinare per regolamento un massimo di 24 per tutto il weekend di gare.

Al posteriore 4 le soluzioni complessive, due in comune per tutti i piloti, ed una terza diversa per Superbike ed Evo, in pratica ogni pilota avrà 3 soluzioni tra cui potrà scegliere.

❌ La novità è, come già detto, il nuovo pneumatico posteriore per la classe Evo, la specifica R1368: una soluzione in mescola molto morbida e con un ottimo grip ma, allo stesso tempo, in grado di coprire la durata di gara senza presentare un decadimento significativo. Questa soluzione entra in scena solo ora perchè è ideale se utilizzata con temperature piuttosto elevate, tipiche dei mesi da maggio a settembre. Questo pneumatico sarà facilmente riconoscibile perchè presenta due strisce arancioni sul battistrada.

Confermata invece la soluzione destinata ai soli i piloti Superbike, la SC1 di sviluppo S1185, già ampiamente utilizzata ad Aragón e ad Assen come alternativa della SC1 di gamma rispetto alla quale garantisce un'usura più omogenea e una migliore performance.

A disposizione di tutti i piloti, sia Superbike che Evo, ci saranno come sempre due prodotti di gamma: la SC0, soluzione morbida ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate, e la SC1, in mescola di durezza media, che si posiziona a metà strada tra la soluzione morbida e quella dura e che performa meglio quando le temperature non sono particolarmente elevate.

Sempre al posteriore, e solo per i 20 piloti che accedono alla Superpole del sabato, è disponibile uno pneumatico da qualifica in mescola molto morbida che permette 1-2 giri alla massima prestazione alla ricerca del miglior tempo per qualificarsi.

Per l'anteriore confermate le tre soluzioni già presenti ad Aragón ed Assen: la SC1 e la SC2 di gamma e la SC1 di sviluppo S1699, che negli ultimi due appuntamenti è stata la soluzione più utilizzata dai piloti schierati in griglia perchè offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida.

Nel Campionato Mondiale FIM Supersport, 49 pneumatici intagliati Diablo Supercorsa SC per ciascun pilota, 23 anteriori e 26 posteriori.

Confermate le soluzioni SC1 e SC2 di gamma per l'anteriore, al posteriore invece debutta per la prima volta quest'anno lo pneumatico SC0 di gamma, ideale quando le temperature sono più elevate, che si andrà ad affiancare alla SC1 di gamma e alla specifica di sviluppo S0624, alternativa della SC1 di gamma già vista in azione ad Aragón ed Assen. Come in Superbike anche in Supersport oltre agli pneumatici slick sono disponibili pneumatici intermedi Diablo Wet e pneumatici da bagnato Diablo Rain.

Le statistiche 2013 Pirelli per Imola:

- Numero totale di pneumatici portati da Pirelli: 4894
- Numero di soluzioni (asciutto, intermedia, bagnato e qualifica per solo posteriore) per la classe Superbike: 5 anteriori e 6 posteriori
- Numero di soluzioni per la classe Supersport (asciutto, intermedia e bagnato): 4 anteriori e 5 posteriori
- Numero di pneumatici a disposizione di ogni pilota Superbike: 33 anteriori e 40 posteriori
- Numero di pneumatici a disposizione di ogni pilota Supersport: 24 anteriori e 27 posteriori
- Best Lap Awards Superbike vinti da Tom Sykes (Kawasaki Racing Team) in 1'47.274 (Gara 1, 13° giro) e in 1'47.507 (Gara 2, 3° giro)
- Best Lap Award Supersport vinto da: Broc Parkes (Ten Kate Racing Products) in

1'51.952 (9° giro)

- Temperatura in Gara 1: aria 25° C, asfalto 46° C
- Temperatura in Gara 2: aria 28° C, asfalto 54° C
- Velocità massima raggiunta dagli pneumatici Pirelli Diablo Superbike in gara: 289,2 km/h, realizzata in Gara 1 da Jonathan Rea (Pata Honda World Superbike) al 6° giro
- Velocità massima raggiunta dagli pneumatici Pirelli Diablo Supercorsa nella gara Supersport: 255 km/h, Fabien Foret (MAHI Racing Team India) al 13° e ultimo giro.