

Con un terzo delle gare del Campionato Mondiale Superbike ormai alle spalle, Pirelli è pronta a tornare in pista per il sesto round del 2013. In Portogallo, all'Autódromo Internacional do Algarve, in cui la Superbike ha fatto tappa solo 8 mesi fa. Fino a questo momento i nuovi pneumatici da 17 pollici utilizzati a partire da quest'anno anche nella classe Superbike si sono comportati molto bene confermando le aspettative sia dei progettisti dell'azienda milanese sia dei piloti che hanno costantemente migliorato tempi sul giro e battuto record anche storici. Dopo l'assenza di Donington, tornano di scena anche le classi minori della Superstock per il loro quarto round.

Il tracciato portoghese che farà da palcoscenico alle 4 classi del Campionato Mondiale Superbike è una pista disegnata dall'architetto Ricardo Pina di 4592 metri con 9 curve a destra e 6 a sinistra, una pendenza massima di 57 metri e raggi di curva che vanno da un minimo di 23 metri ad un massimo di 207 metri. Il rettilineo d'arrivo ha una lunghezza di 835 metri e chi si trova in pole position parte dal lato destro della pista.

“Sarà il primo anno che correremo su questa pista nel mese di giugno e questo ovviamente costituisce una incognita da non sottovalutare - sottolinea il Racing Director di Pirelli Moto Giorgio Barbier - perchè potremmo trovare delle temperature particolarmente elevate a cui non siamo abituati che potrebbero mettere in crisi gli pneumatici causando blister. Ovviamente abbiamo preso le precauzioni del caso e offriremo ai piloti, oltre alle soluzioni di gamma, anche alcune di sviluppo, sia nuove sia già usate con successo a Phillip Island e Monza. Il nostro scopo infatti, oltre a puntare a migliorare costantemente in termini prestazionali, è anche quello di poter mettere sempre a disposizione dei piloti almeno una soluzione che permetta di concludere la gara anche in caso di condizioni limite. Ciò detto, il circuito di Portimão resta in assoluto tra quelli più belli e spettacolari del Campionato Mondiale Superbike con i suoi saliscendi e le sue curve cieche e sicuramente ci regalerà delle bellissime gare”.

Portimão dal punto di vista degli pneumatici:

Dalla sua inaugurazione nel 2008, l'asfalto del circuito portoghese ha via via perso il suo carattere aggressivo, smussando di molto la severità sugli pneumatici e perdendo parte del suo naturale grip. Lo scorso anno, con temperature dell'asfalto al di sopra dei 40°C, persino le soluzioni più morbide avevano la tendenza ad andare in crisi dal punto di vista del grip. Quest'anno, visto che si correrà a giugno, è probabile che le temperature siano persino più alte e questo effetto potrebbe essere ancora più massimizzato. In generale l'Autódromo Internacional do Algarve, è uno dei circuiti che più esalta la capacità dello pneumatico di lavorare in condizioni molto differenti. La parte del tracciato che mette maggiormente alla prova gli pneumatici è l'ultima curva che ha una lunghezza di 350 metri e un tempo di

percorrenza di circa 6.5 secondi: per via dell'ampio raggio di curvatura, circa 150 metri, la moto è in costante accelerazione e passa da 150 a 250 Km/h con un angolo di piega di 50° circa. Questo provoca un incremento molto importante della temperatura sul lato di pneumatico interessato dalla piega, in particolare per quello posteriore che è chiamato a resistere al forte calore e a garantire al contempo una forte forza laterale e la possibilità alla moto di accelerare.

Avendo tempi di percorrenza alti e angoli di piega fissi (soprattutto in caso di assenza di grip) si generano quindi elevati spinning e significativi picchi di temperatura localizzati a 45-50° sulla spalla dello pneumatico. L'indebolimento della mescola per via termica causa, anche con un asfalto più liscio, importanti livelli di asportazione materiale. Per questo motivo al termine delle gare spesso si possono notare le spalle degli pneumatici molto consumate. I piloti che riescono ad uscire da questa curva iniziando il rettilineo con la velocità più elevata possono guadagnare un significativo vantaggio sugli avversari.

A differenza del posteriore, che subisce poche ma intense sollecitazioni meccaniche/termiche, l'anteriore è costantemente impegnato in curve a percorrenza lente e ad ingresso rapido con raggio di curvatura piccolo. Questo costringe il pilota a frenate brusche, anche in discesa. Generalmente non si osservano problemi di usura sui pneumatici anteriori, si usano spesso gomme con elevato grip (SC1). L'aspetto importante da considerare è però il supporto dell'anteriore a caldo (necessario per una buona precisione), in particolar modo durante l'inserimento alla prima curva.

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport:

Pirelli porta a Portimão 4636 pneumatici. In particolare quelli riservati ai piloti Superbike sono 1630, 2016 quelli per la Supersport, 480 per la Superstock 1000 e 510 quelli per la Superstock 600. Ogni pilota Superbike avrà a disposizione 38 pneumatici anteriori e 40 posteriori, per i piloti Supersport il numero sarà di 30 anteriori e 26 posteriori.

I piloti della classe regina Superbike potranno contare su 4 soluzioni slick per l'anteriore e altrettante per il posteriore, oltre allo pneumatico posteriore da qualifica in quantitativo e alle soluzioni da intermedio, 4 per l'anteriore e pari numero per il posteriore, e da pioggia, 8 sia per l'anteriore che per il posteriore. All'anteriore alla SC1 di gamma (R426) in mescola morbida già portata nei primi cinque round ed ideale per temperature esterne basse e/o circuiti mediamente severi, si affiancano 3 soluzioni in mescola SC2: la R982, ovvero la SC2 di gamma portata in tutti i round di quest'anno e ottimale per temperature esterne elevate perché garantisce solidità alla fascia battistrada, la R1220, soluzione di sviluppo già portata a Phillip Island e Monza e alternativa alla SC2 di gamma rispetto alla quale è più robusta e

la R753, un'altra soluzione di sviluppo alternativa alla SC2 di gamma, anch'essa portata a Phillip Island e Monza, ancora più robusta della R1220 e quindi più resistente all'aggressività dell'asfalto e più adatta a piloti che staccano forte.

Al posteriore due soluzioni SC0 e due SC1. La SC0 di gamma, la R1261, dopo le soddisfazioni offerte ai piloti a Monza e Donington, si conferma come una delle opzioni migliori in caso di alte temperature. E' infatti ideale per affrontare asfalti lisci e temperature elevate e offre massima improntabilità su asfalti lisci e massimo sviluppo di trazione alle alte temperature oltre alla più elevata stabilità al decadimento termico delle prestazioni. In alternativa a quella di gamma i piloti potranno optare per la S502, una SC0 di sviluppo in mescola morbida che dovrebbe garantire una maggiore stabilità delle prestazioni soprattutto in caso di temperature elevate. Le SC1 sono invece entrambi soluzioni di sviluppo: la R1255, in mescola media portata già a Phillip Island, dovrebbe rivelarsi più robusta e costante della soluzione di gamma utilizzata di solito e in grado di smaltire meglio il calore, e la S514, che ha debuttato a Monza e utilizza la stessa mescola della SC1 di gamma ma ha la fascia centrale del battistrada rinforzata ed è stata progettata con struttura e materiali interni differenti per mantenerne le temperature d'esercizio particolarmente basse. A Portimão, proprio in previsione delle temperature elevate che potrebbero causare blister, sarà infine presente lo stesso pneumatico da Superpole (S516) con sezione centrale in mescola rinforzata già adottato a Monza.

Per la classe Supersport all'anteriore saranno presenti le due soluzioni di gamma, la SC1 in mescola morbida e la SC2 in mescola media già utilizzate e portate in tutte le gare corse finora nel 2013 a cui si aggiungerà una nuova soluzione di sviluppo, la S753, 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.

Per il posteriore anche nella classe Supersport ci saranno due soluzioni di sviluppo in mescola SC0: la S510, ideale nel caso di temperature elevate e già utilizzata a Monza, e la S523, una nuova opzione che utilizza la stessa mescola della S510 ma lavora meglio quando le temperature sono particolarmente alte. A queste due soluzioni si affianca la SC1 di gamma (R303) che è stata portata a tutti i round corsi quest'anno.



Alcune immagini del mondiale Superbike 2013

