

Pirelli Diablo Supercorsa SP riceve l'ennesimo riconoscimento di conferma della sua leadership nel segmento dei pneumatici racing per utilizzo stradale: è stato infatti scelto da Honda, nelle misure 120/70 ZR17 per l'anteriore e 190/50 ZR17 per il posteriore, come primo equipaggiamento della nuova CBR1000RR Fireblade SP, la nuova supersportiva fiore all'occhiello della casa di Tokyo.

Gli ultimi nati della famiglia Diablo di Pirelli si confermano quindi nuovamente come la prima scelta per le moto ultraperformanti recentemente introdotte sul mercato dalle più prestigiose case motociclistiche. Diablo Supercorsa SP è infatti già primo equipaggiamento delle supersportive BMW HP4, Ducati 1199 Panigale (base, S e R) e 899 Panigale, Aprilia RSV4 Factory e RSV4 R, EBR 1190 RS, MV Agusta F4, F4 R e F4 RR e Triumph Daytona 675 oltre che di naked quali MV Agusta Brutale 1090 RR e Triumph Speed Triple R e della Ducati Hypermotard SP.

Diablo Supercorsa SP è un concentrato di tecnologia che sfrutta l'esperienza e l'eredità racing maturate da Pirelli nel ruolo di fornitore unico del Campionato Mondiale Superbike sin dal 2004, secondo un'ideale procedura di trasferimento della tecnologia sportiva a prodotti stradali ad alte prestazioni. Questo pneumatico per uso stradale pensato per i piloti professionisti e per i motociclisti che hanno uno stile di guida sportivo su strada ma amano anche la pista, offre performance racing tipiche di prodotti per uso esclusivo in pista permettendo così all'utente di avere un unico prodotto ultra performante che può essere utilizzato in strada o in pista senza necessità di scendere a compromessi.

Rispetto alla versione in mescola SC utilizzata dai piloti delle classi Supersport e Superstock del Campionato Mondiale Superbike, Diablo Supercorsa SP, per meglio adattarsi all'uso su strada, propone uno pneumatico posteriore bimescola e un'usura più regolare a favore del chilometraggio.

Il profilo del Diablo Supercorsa SP offre un maggiore sostegno in frenata e rende la guida più intuitiva e precisa nel mantenimento della traiettoria. Il pneumatico posteriore è stato progettato e sviluppato per aumentare l'area di contatto, il grip, la velocità di discesa in piega. L'accordo dei profili anteriore e posteriore garantisce quindi maggiore maneggevolezza e agilità.

Diablo Supercorsa SP utilizza una soluzione bimescola, per offrire sia un incremento in termini di chilometraggio sia maggiore grip in piega e stabilità su rettilineo. La tecnologia EPT (Enhanced Patch Technology) ha reso inoltre possibile l'utilizzo di un 25% in più di mescola soft nell'area delle spalle (rispetto alla precedente versione del Diablo Supercorsa SP) che rappresenta il 33% dell'estensione del battistrada su ogni lato, garantendo così

maggiore grip già a partire da metà piega. Infine i polimeri usati per la mescola SP conferiscono un rapido warm up ed un grip costante in ogni condizione.

Le performance delle mescole sono ulteriormente rafforzate dall'aggressivo disegno del battistrada ad elemento singolo, che si ripete sei volte sulla superficie del pneumatico. Il risultato è che l'area "nuda" delle spalle slick è più larga del 24% rispetto al precedente Diablo Supercorsa, incrementando così l'area di contatto e il grip. I lunghi incavi longitudinali, che dalla zona centrale del profilo raggiungono la spalla dello pneumatico, assicurano la regolarità di usura anche nell'impiego più severo e aiutano a drenare l'acqua depositata sull'asfalto.

Le soluzioni adottate per la mescola (area con mescola soft più ampia del 25%) e per il battistrada (maggiore estensione dell'area slick sulle spalle) garantiscono un massiccio incremento del grip e della trazione, permettendo alla motocicletta di mantenere una velocità maggiore in fase di piega. Questo ha reso necessario l'impiego di una struttura in grado di offrire maggiore resistenza alla deformazione. Ecco perchè il pneumatico posteriore del Diablo Supercorsa SP, brevettato da Pirelli, presenta una carcassa composta da un'innovativa fibra ad alto modulo, e sviluppata nel Campionato Mondiale Superbike, con un indice di deformazione considerevolmente più basso di quello della fibra normalmente usata negli pneumatici per uso stradale. Il risultato è una carcassa più rigida, sia al centro che nell'area delle spalle, che offre maggiore maneggevolezza e resistenza alle sollecitazioni create dalle entrate aggressive in curva o quando si ha un'accelerazione anticipata a piega non ancora conclusa.