

Come da tradizione, anche quest'anno la stagione del Campionato Mondiale MOTUL FIM Superbike si chiuderà in Qatar dove, presso il Losail International Circuit di Doha illuminato a giorno da luci artificiali, i piloti della classi WorldSBK e WorldSSP si affronteranno nell'ultimo round della stagione 2017.

Con i titoli iridati già assegnati nelle altre classi, l'attenzione sarà tutta rivolta al Campionato Mondiale FIM Supersport che vedrà scendere in pista Lucas Mahias (GRT Yamaha Official WorldSSP Team) con un vantaggio di 20 punti sul turco della Kawasaki Kenan Sofuoglu (Kawasaki Puccetti Racing) che, dopo l'infortunio rimediato a Magny-Cours, cercherà di tornare in pista in Qatar per difendere il titolo di Campione del Mondo in carica.

Per affrontare questo appuntamento, l'unico in calendario a disputarsi in notturna sfruttando il potente ed innovativo impianto di illuminazione offerto dal circuito, Pirelli ha deciso di affidarsi a quelle che durante l'anno sono risultate essere alcune delle soluzioni più apprezzate dai piloti in entrambe le classi.

Il Losail International Circuit, inaugurato nel 2004, è circondato per la maggior parte da vegetazione artificiale per limitare il depositarsi di sabbia proveniente dal deserto anche se spesso, nelle prime sessioni, i piloti sono chiamati a "pulire" il più possibile la traiettoria dai residui sabbiosi depositati sull'asfalto.

Dall'anno della sua inaugurazione il circuito non è mai stato riasfaltato e presenta una superficie consumata che richiede pneumatici con un buon grip, capaci di compensare quello perso nel corso degli anni dall'asfalto. Il tracciato richiede un buon compromesso tra la stabilità dell'avantreno durante le brusche ed impegnative frenate e un buon livello di trazione soprattutto sul posteriore, in modo da impostare correttamente le traiettorie nelle curve veloci. Il pneumatico anteriore deve essere in grado di assorbire l'elevata potenza accumulata durante la frenata e contemporaneamente contrastare il rischio elevato di uno schiacciamento, mentre per il posteriore bisogna optare per una miscela morbida, capace di improntare in modo efficace il manto stradale e fornire contemporaneamente un'adeguata trazione.

Le soluzioni per le classi WorldSBK e WorldSSP

Per l'ultimo appuntamento dell'anno Pirelli porta un totale di 2808 pneumatici per far fronte alle necessità dei piloti delle classi WorldSBK e WorldSSP600.

☒ Come sempre, non tutti i pneumatici portati da Pirelli verranno utilizzati, ogni pilota ha infatti a disposizione più soluzioni e sceglierà quelle che intende utilizzare per le gare

concentrando il proprio lavoro di messa a punto con quelle opzioni. In aggiunta ci sono soluzioni intermedie e da bagnato che vengono usate solo in caso di necessità. Per regolamento, inoltre, i piloti WorldSBK non possono utilizzare più di 24 pneumatici per tutto il weekend di gara, quantitativo che si riduce a 18 nel caso della WorldSSP600.

Nel WorldSBK ciascun pilota avrà a disposizione, incluse le due soluzioni da bagnato e il pneumatico posteriore da qualifica, 5 soluzioni anteriori e altrettante posteriori. Le soluzioni da asciutto sono quindi tre per l'anteriore e due posteriori, oltre al pneumatico da qualifica, in questo caso la soluzione W0220 già vista in azione anche a Imola, Donington, Misano, Laguna Seca e Lausitzring.

Per l'anteriore le SC1 (morbida) e SC2 (media) di gamma saranno affiancate dalla SC1 di sviluppo V0952, che utilizza la stessa mescola della SC1 di gamma ma presenta differenti soluzioni strutturali che quest'anno è già stata utilizzata nei round di Aragón, Assen, Imola, Donington, Misano, Laguna Seca, Lausitzring, Portimão, Magny-Cours e Jerez.

Al posteriore per le gare i piloti potranno scegliere la soluzione morbida di sviluppo W0575, introdotta a Laguna Seca e gomma di gara anche a Lausitzring, Portimão e Magny-Cours, e la SC1 di gamma, che offre una durezza media della mescola che si posiziona a metà strada tra la soluzione morbida e quella dura.

Analogo il numero di soluzioni a disposizione dei piloti per la gara del WorldSSP.

All'anteriore Pirelli punta tutto sulle soluzioni morbide: oltre alle SC1 di gamma, ci saranno due soluzioni di sviluppo: la W0378, che utilizza la stessa mescola della SC1 di gamma ma con un diverso processo costruttivo di disposizione della mescola sulla carcassa, e la V0533 che è stata utilizzata anche a Phillip Island, Buriram e Imola e che a livello di mescola, si posiziona più o meno a metà strada tra una SC1 e una SC2.

Al posteriore due soluzioni di gamma: la SC0 (morbida), che sarà la scelta ideale in caso di temperature sufficientemente elevate, e la SC1 (media) che potrebbe rivelarsi utile in caso di temperature dell'asfalto meno elevate tipiche delle ore notturne o, soprattutto nella prima giornata di prove libere, in caso il tracciato dovesse presentarsi particolarmente sporco per via della sabbia depositata dal vento.