

Dopo la pausa estiva di quasi due mesi i piloti di tutte le classi del Campionato Mondiale eni FIM Superbike sono pronti a tornare in azione sul circuito spagnolo di Jerez de la Frontera il prossimo weekend per il terzultimo appuntamento della stagione. Insieme a loro Pirelli che, in qualità di fornitore ufficiale di tutte le classi del Campionato, metterà a disposizione come sempre diverse soluzioni di pneumatici slick e intagliati.

In particolare, nella classe Superbike, i piloti della categoria EVO potranno contare su una nuova soluzione morbida di sviluppo, la T1102, che dovrebbe garantire una maggiore costanza delle prestazioni con il passare dei giri rispetto alla soluzione di gamma e che è stata progettata come ulteriore sviluppo della soluzione T0722 che tanto successo ha avuto a Misano.

Al momento Tom Sykes (Kawasaki Racing Team) guida la classifica piloti della classe regina con 44 punti di vantaggio sull'alfiere dell'Aprilia Sylvain Guintoli e 64 su Jonathan Rea (PATA Honda World Superbike) ma, matematicamente parlando, anche Loris Baz e Marco Melandri sono potenzialmente ancora in gioco per il titolo. La lotta per il titolo sembra però ormai una lotta a due con l'inglese della casa di Akashi che potrebbe ottenere il suo secondo titolo iridato e con il francese che sembra essere l'unico in grado di contrastarlo. Anche nella classifica costruttori è battaglia tra Kawasaki che guida con 342 e la casa di Noale distanziata di 24.

In Supersport l'olandese Michael Van der Mark (PATA Honda World Supersport) sembra ben avviato verso la vittoria del Campionato avendo ben 53 punti di vantaggio sul francese dell'MV Agusta Jules Cluzel e 67 su Florian Marino (Kawasaki Intermoto Ponyexpres).

Jerez VS gli pneumatici: un asfalto aggressivo che richiede grip al posteriore

Il tracciato di Jerez de la Frontera, situato nella Spagna del sud vicino a Cadice, è stato inaugurato nel 1985. Inizialmente misurava 4218 metri poi dopo alcune modifiche è diventato più lungo e veloce ed ora è lungo 4423 metri, di cui il 69% (3038 metri) è costituito dalla somma della lunghezza dei rettilinei, mentre il restante 31% (1385 metri) sono curve. La larghezza della pista è di 11 metri tranne sul rettilineo d'arrivo che misura 600 metri ed ha una larghezza di 12 metri. Le curve totali sono tredici, otto a destra e cinque a sinistra, con un raggio di curvatura che varia dai 30 metri delle curve 2, 6 e 13 ai 116 metri della curva 4. La pendenza massima del tracciato si registra sul rettilineo principale dove è pari al 5,1%, il gradiente massimo è invece del 5% all'uscita della curva 5. La pendenza laterale massima del 7,46% si registra all'uscita delle curve 2, 6 e 13, quella minima del 4,70% alle curve 4 e 12. Il circuito è stato asfaltato per l'ultima volta nel 2005.

Dai piloti Jerez, al pari di Assen, è considerato un tracciato di riferimento perchè strutturato in una serie di curve a velocità bassa, media e veloce che sono ideali per la messa a punto della moto, ecco spiegato perchè Jerez è spesso scelto dai team per effettuare i propri test privati.

Proprio per questa varietà di curve, sui pneumatici posteriori si raggiungono livelli di stress abbastanza bilanciati tra lato destro e sinistro e sebbene i carichi laterali generati durante la percorrenza non siano molto elevati, per poter far fronte alle differenti esigenze del tracciato è necessario uno pneumatico posteriore con un buon bilanciamento di maneggevolezza, sostegno e supporto in piega.

La gamma pneumatici portata da Pirelli non avrà difficoltà nell'affrontare questo tracciato anche nel caso di temperature elevate quali quelle che si potrebbero incontrare ad inizio settembre. Questo nonostante l'asfalto di Jerez sia composto da una grana abbastanza aggressiva che potrebbe in alcuni casi accentuare l'abrasione o creare un'usura disomogenea sul posteriore, soprattutto con l'utilizzo di mescole morbide. Essendo Jerez un circuito che richiede un buon livello di grip al posteriore le soluzioni portate sono più protette a sforzi meccanici di taglio e di strappo. I saltellamenti dovuti alle ondulazioni dell'asfalto oltre a richiedere moto maneggevoli e stabili in frenata, necessitano di pneumatici anteriori in grado di assorbire le asperità dell'asfalto e di improntare correttamente nelle curve più veloci.

Le soluzioni Pirelli per le classi Superbike e Supersport:

Pirelli arriva a Jerez de la Frontera con un carico di 4882 pneumatici in grado di far fronte alle necessità dei piloti delle 5 cinque classi del Campionato. Di questi 2094 sono i pneumatici destinati ai piloti Superbike, 1560 quelli per la Supersport, 464 a disposizione dei piloti Superstock 1000 e 540 quelli per Superstock 600 e 224 per la European Junior Cup.

Nella classe Superbike ogni pilota potrà scegliere tra 38 pneumatici anteriori e 34 posteriori, comprensivi di pneumatici da asciutto Diablo Superbike, pneumatici intermedi Diablo Wet e da bagnato DIABLO™ Rain.

Tra gli pneumatici slick, 4 le soluzioni previste all'anteriore e altrettante quelle per il posteriore.

All'anteriore i piloti troveranno come sempre a loro disposizione le SC1 e SC2 di gamma, rispettivamente in mescola media e dura, ai quali si affiancheranno due soluzioni di sviluppo: la S1699, pneumatico in mescola SC1 che ha debuttato con successo ad Aragón ed è stata poi la soluzione più utilizzata anche ad Assen, Imola, Donington, Misano, Portimão e Laguna Seca perchè offre un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida, e la T0020, che utilizza una mescola che come durezza si posiziona a metà strada tra la SC1 e la SC2 ed è stata portata finora solo ai test di Imola e al round di Misano. Quest'ultima dovrebbe garantire maggiore grip rispetto alla SC2 di gamma e una più elevata robustezza rispetto alla SC1.

Al posteriore oltre alla ottima SC0 di gamma, in mescola morbida ed ideale nel caso di temperature dell'asfalto non troppo rigide, i piloti potranno scegliere tra la soluzione di sviluppo SC1 S1185, inizialmente disponibile per i soli piloti Superbike e da Portimão a disposizione anche dei piloti EVO, e quella dedicata alle rispettive classi: per i piloti Superbike ci sarà la T0722, la prima soluzione SC0 dedicata esclusivamente alla classe Superbike che ha visto il suo debutto a Misano e dovrebbe presentarsi più costante rispetto a quella di gamma; per la categoria EVO invece ci sarà la nuova T1102, uno pneumatico in mescola morbida che dovrebbe garantire una maggiore costanza delle prestazioni con il passare dei giri.

Non mancherà, per i piloti che accederanno alla Superpole, la gomma da qualifica in mescola supersoft, in questo caso la T0223 già vista in azione a Misano e Laguna Seca.

Per la gara del Campionato Mondiale FIM Supersport, 3 soluzioni DOT Diablo Supercorsa anteriori e 2 posteriori, con la possibilità come sempre di poter utilizzare anche pneumatici intermedi e da bagnato qualora necessario.

Per l'anteriore alle SC1 e SC2 di gamma si affiancherà la S1485, soluzione di sviluppo in

mescola SC1 che ha debuttato a Misano ed è stata portata anche a Portimão e che dovrebbe garantire un maggior sostegno nell'approccio alle curve a favore di una migliore precisione di guida.

Al posteriore la SC0, soluzione morbida di gamma, e la T0813, sempre in mescola morbida ma che utilizza un profilo già utilizzato quest'anno in Australia e lo scorso anno a Jerez e Istanbul. Quest'ultima soluzione ha debuttato a Portimão e dovrebbe riuscire a mantenere la gomma più fredda perchè studiata soprattutto per lavorare alle alte temperature.

Nelle classi Superstock 1000 e 600 e nella European Junior Cup tutti i piloti utilizzeranno gli pneumatici Diablo Supercorsa e all'occorrenza potranno contare su pneumatici intermedi Diablo Wet e da bagnato Diablo Rain.