

Dopo le ultime tre gare disputate extra Europa, il Campionato del Mondo di MotoGP ritorna in Europa per il diciassettesimo e penultimo appuntamento della stagione 2010 in programma domenica 31 ottobre sul tracciato di Estoril, in Portogallo.

Il tracciato è uno dei più impegnativi della stagione dal punto di vista tecnico per i pneumatici Bridgestone. La configurazione particolarmente varia presenta quattro curve a sinistra e nove curve a destra caratterizzate da differenti carichi, quindi è necessario un set-up ben bilanciato per garantire ai pneumatici un elevato livello di performance nel corso del giro singolo. La Casa giapponese ha selezionato per il posteriore la tipologia di pneumatico asimmetrico per compensare la differenza nella temperatura dei pneumatici tra la spalla destra e quella sinistra.

Il Campionato è già assegnato, ma si lotterà per definire la altre posizioni. "Il Gran Premio del Portogallo si disputa quest'anno un mese dopo rispetto al 2009" dichiara Hiroshi Yamada, Responsabile Bridgestone Motorsport, "quindi prevediamo condizioni climatiche più fredde. Per questo motivo abbiamo preparato per il posteriore il pneumatico asimmetrico con mescola extra soft, in grado di garantire un maggior grip con temperature più fredde. Questa tipologia di mescola, sviluppata seguendo il feedback ricevuto nel corso della stagione, è stata particolarmente apprezzata dai piloti in Australia".

Tohru Ubukata, Responsabile Sviluppo Bridgestone Motorsport, analizza il circuito portoghese: "Il tracciato di Estoril è uno dei più impegnativi di tutto il calendario ed è caratterizzato da una varietà di curve lente a sinistra, curve veloci a destra e rettilinei impegnativi che mettono a dura prova il pacchetto moto, pilota e pneumatici. Il manto stradale varia da una curva all'altra e i pneumatici sono particolarmente sollecitati nel giro singolo dopo il parziale rifacimento del manto stradale avvenuto nel 2006. Per l'asfalto scivoloso e la temperatura bassa è necessario utilizzare le mescole più morbide per generare grip, mentre le pesanti frenate richiedono un pneumatico anteriore solido e le veloci e lunghe curve a destra comportano l'utilizzo di una mescola più dura nella spalla destra del pneumatico posteriore, quindi dobbiamo raggiungere un equilibrio nella selezione dei pneumatici da utilizzare. Per i team sarà importante raggiungere la temperatura ottimale dei pneumatici nelle curve a sinistra e per questo motivo utilizzeremo la mescola extra soft che ha debuttato in Australia nella spalla sinistra del pneumatico posteriore asimmetrico. Sono soddisfatto del feedback positivo ricevuto dai piloti dopo aver utilizzato questa tipologia di mescola che abbiamo sviluppato nel corso della stagione, lavorando in stretto contatto con i team per cercare di migliorare il nostro range operativo di pneumatici. Lo sviluppo dei pneumatici è un aspetto molto importante della nostra partecipazione in MotoGP per migliorare ulteriormente i nostri pneumatici stradali".

© riproduzione riservata
pubblicato il 28 / 10 / 2010