Dtm al giro di boa. La più famosa serie di vetture turismo giunge a metà stagione sui 2,3 km del circuito cittadino del Norisring di Norimberga, definito il "Monaco tedesco" anche per l'atmosfera speciale che ammanta il weekend di gara, riconosciuto come il clou della stagione. Negli ultimi due anni Hankook, partner ufficiale del campionato Dtm ha ottenuto grandi prestazioni sul circuito cittadino: il prossimo fine settimana il pneumatico Ventus Race di nuova concezione promette di offrire ancora più possibilità di tattiche e strategie differenziate.

Il Norisring è un circuito cittadino e si sviluppa su strade normalmente aperte al traffico. Pertanto la superficie della pista è molto sporca, e durante il weekend di gara viene pulita solo la linea ideale di corsa. Abbandonata quella, il rischio di "girarsi" o bloccare le gomme in frenata aumenta esponenzialmente. "L'asfalto è liscio e a grana piccola – spiega Michael Eckert, ingegnere Hankook per le competizioni Dtm – e in passato i nostri pneumatici non hanno mai avuto alcun problema di graining e quasi nessuna usura su questo circuito. Pertanto anche questa volta potrebbero essere realizzati tempi sul giro costantemente veloci".

La possibilità di ottenere tempi sul giro veloci più a lungo potrebbe svolgere un ruolo importante in qualifica: "Al Norisring – spiega Eckert, la temperatura del battistrada dei Ventus race è sempre un po' più bassa che in altri circuiti. Pertanto, in qualifica non è quasi mai il primo, ma più spesso il quinto o sesto giro quello decisivo. Il vero problema non è l'usura, ma l'asfalto irregolare a causa dell'utilizzo quotidiano, sul quale le auto da corsa tendono a "rimbalzare", rendendo critiche soprattutto le fasi di frenata, nelle quali si passa rapidamente da 250 a 60 km/h".

Di conseguenza, il bilanciamento della vettura è un fattore importante al Norisring, ma anche i pneumatici da competizione Hankook possono contribuire a diminuire l'effetto rimbalzo: "Suppongo che tutte le squadre opteranno per pressioni di gonfiaggio ridotte – ipotizza Eckert – per aumentare l'impronta di contatto a terra del pneumatico e migliorare così la tenuta di strada e la trazione in uscita dalle curve lente".

In caso di pioggia il Norisring diventa tutt'altro che piacevole, perché sulla pista si formano velocemente enormi pozzanghere e insidiosissimi binari. I piloti devono abbindare in sensibilità, in particolare nelle sezioni più strette del tracciato.

Non ci sono ancora dati di riferimento per il pneumatico Ventus Race plus recentemente sviluppato, ma Michael Eckert presuppone che il suo handling sarà simile al Ventus Race base, perché non ci sono né grandi cordoli né forze centrifughe particolarmente elevate: "A Norimberga è tutto un susseguirsi di accelerazioni e brusche frenate e ci aspettiamo di

avere molto poca usura del pneumatico option. Vista la brevità del circuito, inoltre, il vantaggio in termini di percorrenza rispetto al pneumatico slick base non sarà di un secondo, ma di 5-6 decimi a giro. D'altro canto questo pneumatico potrà essere usato a lungo tanto quanto su una pista calssica. Suppongo che molte squadre inizieranno la gara con il Ventus Race plus per poi passare al Ventus Race classico e completare la parte finale di gara di nuovo con le nuove gomme option".

© riproduzione riservata
pubblicato il 12 / 07 / 2013