La pista di 3,696 chilometri di Oschersleben è considerata una delle più lente del calendario DTM. Le numerose curve a lungo raggio, alcune anche di 180 gradi, rappresentano una sfida per le gomme da gara Hankook. “I cordoli alti e la superficie irregolare, in particolare nelle zone di frenata, sono molto esigenti nei confronti dei pneumatici. Inoltre, ci sono pochissimi lunghi rettilinei che permettono alle gomme di recuperare, il che significa che l’usura dei pneumatici a mescola morbida probabilmente sarà superiore rispetto a Hockenheim” spiega l’ingegnere di pista di Hankook, Christophe Stucki.
Ad Oschersleben, saranno utilizzate per la prima volta nella stagione le zavorre prestazionali, ovvero i pesi aggiuntivi dettati dalla prestazione precedente: il vincitore di Hockenheim, Marco Wittmann (BMW) e i suoi colleghi di marca che sono finiti nella top-ten sono obbligati ad aggiungere 5 kg di peso in più, mentre gli altri piloti BMW aggiungeranno 2,5 kg. I piloti Audi invece non avranno differenze di peso, mentre i piloti Mercedes-Benz correranno con 5 kg in meno. Christophe Stucki ha detto: “Il peso è sempre il nemico durante le corse. Ora le BMW più pesanti dovranno frenare un po’ prima rispetto ai loro rivali, e dovranno accelerare più tardi. Se si considera questo fatto su tutta la distanza di gara, può influire anche sulle prestazioni dei pneumatici.”
Per questo motivo, l’ingegnere di pista è riluttante a fare previsioni. Al contrario: “Seguendo le linee guida di ITR e in collaborazione con le case automobilistiche Hankook ha sviluppato gomme da gara che devono avere buone prestazioni su tutti i circuiti DTM nelle più diverse condizioni. Le prestazioni dipendono da molti fattori che variano per ogni circuito, per esempio la condizione dell’asfalto, il tracciato o la temperatura. Le squadre cambiano costantemente il set-up del veicolo e lavorano con differenti pressioni d’aria. Tutti questi parametri si influenzano tra loro, tanto che non si possono mai fare affermazioni generali circa le gomme durante la stagione. E alla fine, i piloti hanno tutti stili di guida molto diversi” ha detto Christophe Stucki.
Per quel che riguarda le gomme morbide, Hankook garantisce una durata compresa tra i 30 e i 60 chilometri su ogni pista. “Quello che le squadre possono o vogliono fare oltre questa durate è di loro responsabilità. Non mi aspetto che il Ventus Race Plus possa permettere giri veloci su tutti i circuiti sopra il 50% della distanza di gara, perché l’usura dei pneumatici è semplicemente più elevata in alcuni circuiti rispetto ad altri, e comunque il 50% di gara è la distanza massima che si può percorrere con le gomme morbide secondo il regolamento” spiega Manfred Sandbichler, Direttore Motorsport Hankook in Europa. A suo parere, sarebbe inefficiente costruire un pneumatico le cui prestazioni decadono significativamente dopo pochi giri. “Fondamentalmente, le gomme option (morbide) hanno senso solo se danno un vantaggio, calcolato durante una fase della gara. Cioè, devono essere più veloci con il tempo di un pit stop conteggiato, rispetto alla versione base, senza un pit-stop.”

© riproduzione riservata

pubblicato il 16 / 05 / 2014