

Il Gran Premio di Germania 2014, corso al Sachsenring, ha visto trionfare ancora una volta la Repsol Honda di Marc Marquez, che in questo modo ha vinto la sua nona gara consecutiva, facendo piazza pulita della prima metà della stagione MotoGP. Per la casa nipponica è stato un fine settimana di successo, dal momento che Dani Pedrosa è salito sul secondo posto del podio, mentre Jorge Lorenzo è finito al terzo posto.

Una breve pioggia prima della partenza ha bagnato il tracciato, facendo in modo che una parte della pista fosse asciutta e un'altra parte invece umida. Le difficili condizioni hanno portato nove dei ventitre piloti sulla griglia con gomme slick mentre i restanti quattordici hanno scelto le rain per poi cambiare idea durante il giro di warm up, scegliendo di partire con gomme slick dalla pit lane.

Domanda & Risposta con Shinji Aoki, Manager del dipartimento per lo sviluppo delle gomme moto, Bridgestone

Il Sachsenring è conosciuto come una pista difficile, per i piloti e le gomme. Cos'è che lo rende un circuito così impegnativo per i pneumatici e come questo influenza lo sviluppo dei pneumatici per questo tracciato?



Valentiro Rossi con un tecnico
Bridgestone

“Ci sono molti fattori che rendono il Sachsenring uno dei più difficili circuiti MotoGP per quanto riguarda lo sviluppo dei pneumatici. Prima di tutto, l'asfalto molto abrasivo provoca elevati tassi di usura, e poi ci sono numerose curve ad ampio raggio, dove i piloti trascorrono lunghi periodi ad alti angoli di piega. Questo causa altissime temperature sulla spalla sinistra del pneumatico posteriore. Inoltre, ci sono solo tre curve a destra, rispetto alle dieci curve a sinistra, e quindi dobbiamo produrre la gomma in modo che la spalla sinistra del pneumatico resista a temperature estreme, mentre la parte destra soffre del problema opposto e deve quindi essere progettata per riscaldarsi velocemente e mantenere la temperatura. Infine, i cambiamenti di pendenza fanno in modo che i pneumatici anteriori debbano fornire grande stabilità in frenata. Dobbiamo considerare tutti questi diversi elementi nello sviluppo dei pneumatici per il Gran Premio di Germania. Guardando i risultati del weekend di gara, sono contento che siamo stati in grado di fornire una dotazione di pneumatici che ha offerto il giusto equilibrio tra la sicurezza del pilota, le prestazioni e la durata. La gara ha preso il via in condizioni miste, con pozze bagnate su un circuito che si stava asciugando, ma non abbiamo praticamente avuto nessun incidente, mentre un nuovo giro record è stato fissato da Marc Marquez nelle qualifiche del sabato.”

Anche la gara precedente ad Assen è partita in condizioni miste, ma questa volta tutti i piloti hanno scelto le gomme slick. Considerando che alcune parti del circuito erano completamente bagnate, è stata una decisione sorprendente?

“Anche se le piste del Sachsenring e Assen sono diverse e non offrono lo stesso livello di grip, credo che l’esperienza che i piloti hanno avuto ad Assen in condizioni miste su gomme slick li abbia convinti che avrebbero potuto comodamente usare le gomme slick su parti umide del tracciato. La maggior parte del circuito era abbastanza asciutta e i piloti hanno potuto spingere fin da subito, portando le gomme alla temperatura ottimale, in modo da avere abbastanza grip nelle parti ancora bagnate. Il fatto che i piloti possano correre con le slick in condizioni miste con un ritmo veloce, è dovuto al lavoro di sviluppo che abbiamo fatto per migliorare le prestazioni di warm-up e il feeling delle nostre gomme slick.”

Nelle qualifiche del sabato, Marc Marquez ha stabilito un nuovo giro record, battendo il record precedente che è stato fatto con gomme da qualifica. Può spiegare la differenza fondamentale tra una gomma da qualifica e le gomme Bridgestone fornite ora?

“Il vecchio record al Sachsenring era stato fissato da Casey Stoner nel 2008 con gomme da qualifica Bridgestone, quando guidava per Ducati. La costruzione e la mescola di una gomma da qualifica sono progettate in modo che il pilota abbia livelli estremamente elevati di aderenza per un breve periodo di tempo, a scapito della durata, con il livello di prestazioni dei pneumatici che cala rapidamente. Queste gomme sono state impiegate quando c’era concorrenza tra i produttori di pneumatici, al fine di garantire ai piloti la migliore posizione possibile in qualifica.

© riproduzione riservata
pubblicato il 18 / 07 / 2014