

Marc Marquez non si ferma più, e vince anche il Gran Premio di Francia davanti alla Yamaha di Valentino Rossi, e ad un ottimo Alvaro Bautista terzo. La corsa di Marquez verso il secondo titolo mondiale è spianata. Di solito Le Mans è famosa per le sue condizioni climatiche variabili, ma quest'anno le condizioni sono sempre state asciutte e costanti per tutto il weekend di gara, con un nuovo record in gara, quello assoluto e anche il record per la velocità media di gara. Le condizioni a Le Mans non erano solo secche, ma insolitamente calde, con una temperatura di picco di 46 ° C registrata durante la gara.

Domanda e Riposta con Shinji Aoki, Manager Dipartimento Sviluppo Pneumatici Motorsport Bridgestone

Insolitamente per Le Mans, quest'anno abbiamo avuto tempo caldo e secco per ogni singola sessione MotoGP. Che effetto ha avuto questo sulle prestazioni dei pneumatici?

“Nel complesso, aver avuto lo stesso meteo per tutto il weekend ha avuto un effetto positivo sulle prestazioni dei pneumatici. Ha dato ai team e ai piloti un sacco di tempo per trovare il setting perfetto per estrarre il massimo delle prestazioni dalle gomme. Questo non è sempre successo a Le Mans negli ultimi anni a causa di condizioni atmosferiche variabili. Le Mans è un circuito che richiede un buon setup, ed è facile avere un eccessivo slittamento nelle numerose zone di accelerazione, che danneggia sia i tempi sul giro che la durata delle gomme. I nostri pneumatici 2014 sono stati ottimizzati per una migliore sicurezza, ma guardando i risultati finora possiamo vedere anche un netto miglioramento delle prestazioni. Quest'anno il Gran Premio di Francia non ha fatto eccezione, con il bel tempo che ha permesso a Marquez di stabilire un nuovo record assoluto sul giro e quello di gara, mentre la velocità media di gara è stata la più veloce mai registrato a Le Mans.”

Anche se le temperature erano piuttosto calde a Le Mans, le opzioni più dure non sono state selezionate dai piloti per la gara. Come mai?

✘ “Le Mans non è molto esigente con le gomme, quindi, anche se le temperature erano alte, la maggior parte dei piloti ha voluto vedere se la slick posteriore morbida poteva lavorare bene nel corso della gara. Guardando a quanto il ritmo era veloce quest'anno, sembra che i piloti potessero raggiungere questo obiettivo, quindi scegliere le opzioni più morbide per la gara era logico. Quei piloti che hanno valutato le gomme più dure nelle prove libere hanno pensato che con la morbida avrebbero avuto una miglior prestazione nei giri iniziali della gara, e che avrebbero potuto gestire il degrado sulla lunga distanza. Per quel che riguarda la gomma anteriore, i piloti hanno sentito che la miscela morbida aveva il giusto equilibrio tra performance in curva e stabilità in frenata. Tuttavia, adesso ci sposteremo in circuiti che sono più severi sui pneumatici, come il Circuit de Catalunya, e penso che vedremo più

varietà nella scelta delle gomme per la gara, in particolare per la posteriore.”

Alcuni piloti dicono che l'attuale prestazione di warm-up dei pneumatici permette loro di raggiungere il pieno potenziale dopo poche curve, mentre alcuni anni fa serviva almeno un giro completo per raggiungere la temperatura ottimale. Come è stato possibile questo, e Bridgestone è dovuta scendere a compromessi in altre aree per raggiungere questo obiettivo?

“Nel progettare un pneumatico, è spesso un caso trovare il miglior compromesso tra grip e durata perché se si cerca di aumentare uno di questi, inevitabilmente si deve ridurre l'altro. In sostanza, se si vuole una gomma con grip, poi quel pneumatico si deteriorerà più velocemente. Negli ultimi anni abbiamo lavorato duramente nel cercare un buon equilibrio tra il warm-up e il grip. Questo è il motivo per cui i piloti ora sentono di poter spingere fin da subito. Ciò significa che i pneumatici della MotoGP sono ora più sicuri che mai. L'equilibrio tra grip, durata e intervallo di temperatura operativa nelle nostre gomme MotoGP è ora ad un livello molto buono, ma questo non è il risultato di una particolare tecnologia rivoluzionaria. Piuttosto, è il risultato del costante affinamento di tutti gli aspetti del pneumatico compresa la mescola, la costruzione e lo sviluppo del profilo.”

© riproduzione riservata
pubblicato il 29 / 05 / 2014