

Marc Marquez e Dani Pedrosa hanno assicurato un'altra doppietta alla Repsol Honda nel Gran Premio di Argentina dello scorso weekend, davanti a Jorge Lorenzo, Movistar Yamaha MotoGP. La gara ha rappresentato la prima gara della MotoGP all'Autodromo Termas de Río Hondo, ed ha raggiunto la seconda più alta velocità media del calendario MotoGP grazie al suo layout veloce, scorrevole ed alla superficie aderente. Le condizioni della pista sono cambiate significativamente nel corso del weekend di gara, con la sabbia trasportata dal vento che ha creato una superficie molto abrasiva ma scivolosa il venerdì. Poiché la superficie della pista ha visto tutte e tre le categorie impegnate, è migliorata sessione dopo sessione e ha raggiunto la sua miglior condizione nella gara di domenica.

Domanda e Risposta con Shinji Aoki - Motorsport Tyre Development Department Manager di Bridgestone

Aoki -san, l'Autodromo Termas de Río Hondo era una nuova gara della MotoGP nel 2014, ma quanto sono serviti i test svolti sul circuito lo scorso anno nella vostra preparazione?

“Durante le prove dello scorso anno la pista era molto sporca e il ritmo è stato molto più lento di quanto abbiamo visto durante il weekend di gara. Tuttavia siamo stati in grado di valutare quali parti del circuito erano più severe, prelevare campioni di asfalto e vedere il comportamento delle MotoGP sulla pista. Tutto questo ci ha aiutato a sviluppare una buona offerta di gomme per la gara. Inoltre, nei test era presente una grande quantità di sabbia e quindi eravamo preparati per condizioni simili quest'anno, soprattutto in FP1. Questo è il motivo per cui abbiamo visto gli alti tassi di usura del pneumatico posteriore nella prima sessione e quindi un ritorno alla normale usura delle gomme nelle seguenti sessioni e la gara. Questo era il motivo principale per cui abbiamo deciso di portare tre opzioni di slick anteriore a disposizione dei piloti in Argentina, dal momento che sapevamo che le condizioni della pista sarebbero cambiate in modo significativo tra Venerdì e Domenica.”

Tutti i piloti in gara hanno usato la più dura delle due opzioni posteriori a loro disposizione. Questa scelta deriva solo dalla difficoltà del circuito, o c'erano altri fattori che portano a questa scelta?

“Tutte le nostre opzioni di pneumatici per il Gran Premio di Argentina sono state sviluppate per gestire le esigenze del circuito, ma la slick posteriore a mescola dura offriva la prestazione più costante sulla distanza di gara. Penso che questo sia il motivo per cui tutti i piloti hanno scelto questa opzione. Inoltre, poichè si trattava di un nuovo circuito le squadre non avevano dati su come le loro moto avrebbero consumato i pneumatici durante una distanza di gara completa, quindi aveva senso scegliere una gomma più dura al posteriore per garantire una migliore durata nel tempo. Il tempo meteorologico ha avuto anche una

certa influenza sulla decisione, se le temperature della pista fossero state inferiori per la gara forse alcuni dei piloti ufficiali Factory avrebbero pensato di usare le slick posteriori di mescola media. Molti piloti Factory e Open hanno fatto il loro miglior tempo negli ultimi giri della gara. Ciò significa che sia la medium che la hard posteriore hanno lavorato molto bene su questo tracciato severo per i pneumatici. Siamo felici di questo risultato.”

Bridgestone ha fornito pneumatici slick posteriori simmetrici per il Gran Premio di Argentina, mentre solitamente vengono forniti slick posteriori asimmetrici. Ci saranno altre gare quest’anno in cui vedremo pneumatici posteriori simmetriche?

“Il Gran Premio di Argentina è l’unico evento in cui forniremo pneumatici slick posteriori simmetrici quest’anno. Per il Gran Premio di Spagna a Jerez, in precedenza abbiamo sempre offerto slick posteriori simmetrici, ma per quest’anno abbiamo sviluppato nuovi pneumatici slick posteriori asimmetrici per questo circuito. Utilizzando slick posteriori asimmetrici si può regolare davvero bene la durezza del composto su ogni spalla del pneumatico, per adattarsi alle caratteristiche di ogni circuito. Per l’Autódromo Termas de Río Hondo abbiamo deciso che le specifiche simmetriche avrebbero funzionato meglio e a giudicare dalla performance dei nostri pneumatici in Argentina è stata la decisione giusta.”

© riproduzione riservata  
pubblicato il 30 / 04 / 2014