

Una sfida incredibile: il campione inglese del Dunlop MSA British Touring Car Championship, Gordon Shedden, ha battagliato contro il 23 volte vincitore del Tourist Trophy John McGuinness, scambiandosi i mezzi. Il tutto grazie all'organizzazione di Dunlop e Honda, che ha permesso il testa a testa sul circuito di Knockhill, in Scozia. Shedden ha scambiato la sua Halfords Yuasa Honda Civic Type R con la Honda CBR1000RR Fireblade SP di McGuinness per 30 giri sulla pista scozzese.

I due veicoli, naturalmente, sono molto diversi, mentre ad accomunarli troviamo il marchio del costruttore e il produttore di pneumatici - Honda e Dunlop. Scambiare i veicoli non è un'impresa da poco: per ottenere tempi sul giro competitivi, entrambi avevano solo pochi giri a disposizione.

Dunlop ha elencato le differenze per quel che riguarda i pneumatici trovate dai piloti:

Le dimensioni contano: la zona di contatto di un pneumatico da moto è piccola rispetto a quella della macchina. Si parla delle dimensioni di una carta di credito. Quando entra in gioco il fatto che con una superficie circa 3-4 volte più piccola si ha un rapporto peso potenza vicino a 1 ad 1 per le moto (contro 0,25 per una vettura BTCC) ecco che le cose iniziano a farsi difficili. E questo riguarda solo il pneumatico posteriore. La superficie di contatto anteriore su una moto è ancora più ridotta e ha bisogno di far fronte alla forza di decelerazione in frenata, che arriva anche ad 1G.

Il diametro: la ruota BTCC è da 18 pollici di diametro - un pollice più grande di quella della ruota posteriore per il TT, anche se il diametro complessivo del pneumatico è in realtà più grande sulla moto. Questo significa che la meccanica dei pneumatici è differente.

La spalla: Gordon Shedden ha avuto bisogno di fare affidamento sulle spalle dei pneumatici salendo sulla Fireblade, mentre i pneumatici della Civic Type R sono principalmente "quadrati", cioè con le spalle meno arrotondate. Per questo motivo, il pneumatico da moto si deforma di più nella zona dei fianchi e del battistrada per generare aderenza, mentre il pneumatico BTCC si deforma soprattutto nella zona dei fianchi per sopportare il peso e ottenere il sostegno necessario.

Sotto pressione: la pressione cambia. C'è fino a 1,1 bar di differenza tra le pressioni della moto e quelle dell'auto per ottenere le migliori prestazioni - il doppio della pressione dei pneumatici anteriori a freddo per la moto rispetto alla macchina. Un pneumatico moto lavora a caldo tra 1,5 bar e 1,6 bar, mentre un pneumatico BTCC lavora a 1,85-1,95 bar. Potrebbe non sembrare una grande differenza per la maggior parte delle persone, ma

Gordon e John, così come gli altri piloti, sono in grado di notare il cambiamento di prestazioni dei pneumatici con una differenza inferiore a 0,1 bar!

Gli ingredienti magici e la costruzione – Mentre alcuni ingredienti o almeno alcuni concetti possono essere portati da una disciplina all'altra, i segreti all'interno dei pneumatici sono molto diversi – ma devono rimanere segreti.

Le impressioni dei piloti

✖ “E' stato brillante” ha affermato John McGuinness. “Non volevo più uscire dalla macchina. La prima sessione è stata velocissima, ma poi mi sono sistemato e ho iniziato a divertirmi. Bisogna cambiare radicalmente l'approccio mentale quando si passa da ciò che si conosce bene a qualcosa di nuovo, e io ero un po' nervoso, ma siamo tutti i piloti e voglio solo andare veloce. E' difficile trovare il limite, si è legato alle cinture e dentro l'auto fa caldo. Si respirano i fumi del motore e ci sono un sacco di rumori e scoppi, è un mondo così diverso, ma sono rimasto scioccato da quanto è stato bello e da quanto è precisa la macchina. Dunlop ha portato gomme sorprendentemente morbide e grippanti per la Honda Civic Type R, che mi hanno dato tanta fiducia per andare veloce.

“La mia Honda Fireblade aveva le stesse gomme che usiamo al TT, dove abbiamo fatto un giro con media di 132,6 miglia orarie. Abbiamo fatto qualche giro qui e posso solo dire quanto sia buono il loro prodotto. Mettiamo la nostra vita nelle mani di un paio di cose, ma i pneumatici sono la parte fondamentale del pacchetto.”

Anche Gordon Shedden è rimasto impressionato: “E' stato assolutamente incredibile, non c'è nulla di confrontabile. E' straordinariamente veloce, ma una volta che ci si abitua si impara a rilassarsi e si è più sicuri. E' stato un privilegio assoluto provare quella moto.

“Questa era la prima volta che provavo un pneumatico slick su una moto e non riesco ancora a credere che una zona di contatto grande quanto una carta di credito possa effettivamente dare così tanto grip, è assolutamente pazzesco. La velocità è ovviamente quella che ci si aspetta, il mondo passa a un milione di chilometri all'ora. Posso solo immaginare che cosa significhi correre il TT!

“Giro dopo giro mi rilassavo sempre più, avendo sempre più fiducia nel grip disponibile. I freni sulla vettura da corsa sono fantastici, grazie anche ai quattro pneumatici slick, ma non ci si aspetterebbe una frenata così da una moto.”

BTCC vs Tourist Trophy: Dunlop e Honda mettono in scena una sfida impossibile | 3

