Il recente Gran Premio di Catalogna, vinto con autorevolezza da Jorge Lorenzo, è stato caratterizzato da condizioni estreme della pista, a causa del gran caldo che ha fatto segnare un picco di 57°C sull'asfalto. Nonostante le condizioni torride, però, il ritmo generale dei piloti è migliorato rispetto allo scorso anno, e in qualifica Dani Pedrosa ha frantumato il record sul giro di Casey Stoner, che resisteva dal 2008. Per la Bridgestone, fornitore unico della MotoGp, la dimostrazione che la continua ricerca sui pneumatici permette balzi in avanti cronometrici a volte inaspettati.

Shinji Aoki, responsabile dello sviluppo per Bridgestone motorsport, commenta il weekend di gara: "L'intero weekend di gara ha fatto registrare temperature molto elevate, con picchi di quasi 60°C. Per questo il mercoledì prima della gara abbiamo modificato la scelta delle gomme, per fornire ai piloti le nostre due mescole più dure. Le temperature elevate hanno influenzato le performance dei pneumatici, rendendo la pista abbastanza scivolosa aumentando al contempo l'usura delle gomme. Negli short run le prestazioni dei pneumatici sono state molto buone, come dimostra il tempo di Pedrosa in prova, e anche in gara le performance sono state mediamente migliori dell'anno scorso. Però sulla lunga distanza abbiamo visto che la prestazione del pneumatico è stata condizionata dal caldo estremo. In ultima analisi, comunque, la scelta delle gomme non è stata dettata tanto dalle temperature, quanto dalle caratteristiche del circuito, con la necessità di scegliere le opzioni che meglio si adattassero a una pista dove i piloti stanno moltissimo tempo in piega."

Per quanto riguarda il posteriore, ci aspettavamo che qualche pilota scegliesse la mescola più dura, ma ciò non è successo, quindi non si può nemmeno sapere se tale mescola avrebbe ottenuto risultati migliori sulla distanza di gara. Molti piloti hanno provato il rendimento della mescola dura nei giorni di prova, ma poi alla fine tutti hanno scelto l'opzione più morbida. Questo forse anche perché in genere i piloti vogliono più aderenza possibile da subito, perché pensano che un buon ritmo di gara dall'inizio è importante ai fini del risultato. Con questo concetto in mente, probabilmente sceglieranno sempre una mescola più morbida possibile, cercando poi di gestire al meglio il degrado. Questa è una tendenza che quest'anno si vede molto, anche in condizioni di molto caldo, anche grazie ai progressi continui nei sistemi elettronici di gestione e alla conseguente evoluzione dello stile di guida dei piloti. Se loro sono in grado di gestire il consumo delle gomme, non c'è motivo per il quale debbano scegliere una mescola più dura. Di conseguenza stiamo sviluppando delle slick posteriori sperimentali per vedere se riusciamo ad ampliare il range di utilizzo. A questo proposito il lunedì dopo la gara abbiamo condotto dei test sulla nuova mescola posteriore".

© riproduzione riservata
pubblicato il 21 / 06 / 2013