Marc Marquez, portacolori Honda Repsol ha vinto la sua seconda gara in MotoGp al Sachsenring con una gara autoritaria che gli ha permesso di avere ragione di Cal Crutchlow e Rossi, entrambi su Yamaha. Le condizioni meteorologiche erano quelle tipiche per il circuito tedesco a luglio, con sessioni mattutine corse con clima fresco a cui si sostituiva il caldo nel pomeriggio. Una grande differenza di temperatura che ha reso la messa a punto più difficoltosa del solito e spinto al limite piloti, meccanici e gomme. Le condizioni climatiche durante la gara sono state soddisfacenti, con un picco di temperatura di 39°C sull’asfalto.

“Questo circuito è impegnativo per i pneumatici – spiega Shinji Aoki, responsabile Bridgestone Motorsport tyre development department – soprattutto per il posteriore, e così la nostra scelta sui pneumatici da portare è stata diversa da quello che siamo soliti fare. Il Sachsenring presenta molte curve ad ampio raggio verso sinistra e i piloti restano in piega per molto tempo, questo genera temperature molto elevate nella spalla sinistra della gomma. Come risultato, la differenza di durezza della mescola tra parte destra e sinistra del pneumatico è la più grande rispetto a qualsiasi altro circuito. C’è un divario grande anche per quanto riguarda le due opzioni di mescola che offriamo qui per l’anteriore, con la mescola morbida affiancata dalla mescola dura. Alla fine in gara quasi tutti hanno optato per la mescola dura, e le gomme hanno funzionato esattamente come previsto. Il weekend è iniziato in maniera difficile per alcuni piloti, che a causa del lato destro del pneumatico freddo (per le poco frequenti curve verso destra) hanno subìto incidenti, ma noi eravamo fiduciosi della scelta che avevamo fatto e infatti poi la situazione è migliorata e la gara si è svolta quasi senza cadute. Un risultato ottenuto grazie al lavoro congiunto di piloti, squadre e ingegneri Bridgestone, che hanno collaborato a stretto contatto per trovare una buona messa a punto".

Aoki spiega anche possibili sviluppi futuri di una gomma a mescola differenziata all’anteriore, da utilizzarsi appunto in circuiti con molte curve dalla stessa parte: “Stiamo indagando la possibilità di sviluppare una gomma anteriore asimmetrica, ma in questo caso è fondamentale che un pilota si senta sicuro e fiducioso nell’utilizzo, Avere un pneumatico anteriore con durezze diverse potrebbe influenzare il bilanciamento della moto e il feeling del pilota, soprattutto in frenata. In quel caso le difficoltà di gestione supererebbero i benefici e un pneumatico asimmetrico potrebbe non essere la soluzione migliore. In ogni caso un pneumatico anteriore asimmetrico non risolverebbe i problemi incontrati al Sachsenring, perché la distanza tra le curve a destra del circuito è così vasta che la spalla destra perderebbe comunque temperatura”.

© riproduzione riservata
pubblicato il 18 / 07 / 2013