

Domenica scorsa, Valentino Rossi ha vinto un emozionante Gran Premio d'Australia, guidando un podio tutto Yamaha in una gara dove le temperature in rapido calo hanno creato condizioni difficili per i piloti.

La giornata di domenica era partita con temperature calde, ma il vento fresco che si è alzato nel pomeriggio ha abbassato le temperature dell'ambiente e del tracciato. La temperatura massima registrata è stata di 27 gradi, alla partenza della corsa. Quest'anno, il Gran Premio d'Australia ha visto Bridgestone portare una nuova gamma di pneumatici slick posteriori asimmetrici, per incontrare le caratteristiche del tracciato di Phillip Island, recentemente riasfaltato. Inoltre, è stata portata anche una gomma anteriore asimmetrica di nuova concezione. Questa era infatti la prima volta che Bridgestone offriva una gomma asimmetrica anteriore ai piloti MotoGP.

Domanda & Risposta con Shinji Aoki, Manager dello sviluppo pneumatico moto Bridgestone

Proprio come l'ultima corsa a Motegi, le temperature per la gara erano molto più fredde rispetto ai giorni precedenti. Questo ha avuto un effetto sulla scelta delle gomme per la gara, e sulle prestazioni degli pneumatici?

"Il cambiamento meteo a Phillip Island è stato molto più pronunciato di quello di Motegi del fine settimana precedente. Abbiamo assistito ad un drastico calo delle temperature e alla comparsa di un vento freddo, che insieme hanno creato condizioni molto difficili. Questo comunque non ha avuto un grande effetto sulla scelta delle gomme posteriori, perchè già la maggior parte dei piloti avevano optato per le opzioni più morbide disponibili, mentre per la gomma anteriore alcuni piloti hanno cambiato la loro scelta iniziale, passando dalla mescola soft alla extra-soft. Le condizioni fresche e ventilate hanno sicuramente aumentato la sfida di Phillip Island, che ha la più alta velocità media nel calendario della MotoGP. Le prestazioni dei pneumatici durante i ventisette giri della gara sono state molto consistenti, ma purtroppo nelle fasi finali ci sono stati alcuni incidenti. Il doppio effetto del raffreddamento delle temperature ambientali e del levarsi di venti freddi hanno spesso creato condizioni difficili in passato a Phillip Island, e domenica scorsa è stato un altro esempio di quanto velocemente le cose possono cambiare durante il Gran Premio d'Australia."

Tutte e tre le opzioni posteriori portate a Phillip Island lo scorso fine settimana erano completamente nuove. È contento di come si sono comportate?

✖ "Il nostro obiettivo per il Gran Premio d'Australia di quest'anno era quello di fornire

pneumatici che potessero coprire la distanza di gara con prestazioni costanti. Questo obiettivo non è stato facile da raggiungere, in quanto la pista di Phillip Island ha dimostrato di essere dura con le gomme posteriori lo scorso anno, ma attraverso un programma di test e uno sviluppo vigoroso abbiamo potuto progettare una nuova generazione di pneumatici posteriori per la gara di quest'anno, raggiungendo questo obiettivo. Era importante che queste nuove gomme durassero tutta la gara, garantendo un grip prevedibile per tutta la loro vita. Abbiamo utilizzato una nuova gamma di mescole per le gomme slick posteriori, così come una nuovo sistema di costruzione che useremo solo a Phillip Island. Nel complesso sono molto contento di come hanno lavorato i nostri pneumatici posteriori in Australia, dal momento che per tutto il weekend il ritmo tra i piloti di testa era estremamente competitivo, con Ducati, Honda e Yamaha tutte vicine. Il ritmo per tutta la gara è stato veloce e costante e la durata ha superato le nostre aspettative."

Bridgestone ha introdotto una nuova asimmetrica anteriore a Phillip Island. Qual è stato il feedback dei piloti?

"Il feedback dei piloti e i dati che abbiamo raccolto sulla nuova asimmetrica anteriore mostrano questo pneumatico ha soddisfatto il nostro obiettivo di sviluppo; vale a dire, la stessa frenata di un pneumatico convenzionale, ma una migliore aderenza e prestazioni di warm-up sulla spalla più morbida, che a Phillip Island è stata la destra. I piloti che hanno utilizzato questo pneumatico hanno ottenuto una buona sensazione in frenata e, soprattutto, non hanno sentito alcuna differenza durante i cambi di direzione, in cui si passa velocemente da utilizzare la mescola più morbida a quella più dura. Il fatto che la maggior parte dei piloti abbia scelto questa opzione per la gara riflette quanto bene si sentivano nel guidarla. Durante la gara è stato evidente che, con il raffreddamento che si è verificato, i piloti sulla extra-soft se la sono cavata meglio rispetto a quelli sulla mescola morbida asimmetrica, ma questo è successo perché l'extra-soft lavora meglio in condizioni estremamente fredde. Nel complesso, il design asimmetrico ha soddisfatto i piloti e noi continueremo ad offrire slick anteriori asimmetriche in futuro: sarà disponibile un pneumatico di questo tipo per l'ultima gara dell'anno a Valencia."

© riproduzione riservata
pubblicato il 22 / 10 / 2014