

Con il 2012 l'Auto GP ha accolto Kumho Tyres come fornitore di pneumatici ufficiale del Campionato. La Casa coreana è stata felice di supportare l'Organizzazione nella scelta di rendere disponibili due diverse mescole per i weekend di gara ed ha addirittura deciso di crearne una terza, una speciale "supersoft", per aiutare squadre e piloti ad affrontare una pista dal basso livello di grip come il cittadino di Marrakech. Si è trattato di un grosso impegno tecnico per Kumho, specialmente considerando che l'Auto GP è la monoposto più potente che le gomme coreane abbiano mai equipaggiato. Ecco come come la compagnia asiatica ha affrontato l'impegno, nelle parole di Steve Thompson, Manager di Kumho Motorsport Europe: "Progettare pneumatici per una nuova vettura è sempre una sfida, e sapevamo che scegliere l'Auto GP significava alzare l'asticella di un bel po'. Non solo si tratta della macchina più potente su cui abbiamo mai lavorato, ma ci è stato richiesto di creare due diverse mescole che poi, con l'introduzione della supersoft per Marrakech, sono diventate tre. Comunque, le sfide sono una parte importante del nostro lavoro e ci permettono di acquisire esperienza che poi riversiamo nella produzione di serie, quindi siamo stati più che felici di prenderci l'impegno".

Kumho veniva da una lunga esperienza in F.3, quanto di quel pneumatico è stato portato nella progettazione delle gomme Auto GP?

Non granché. Ovviamente il know-how che abbiamo acquisito con la F3 sul comportamento delle gomme in situazioni limite è stato utile, così come alcuni materiali sono gli stessi, visto che sono specifici per le competizioni. A parte questo, siamo partiti da un foglio bianco. Paragonata a una F.3, l'Auto GP ha più di tutto: più potenza, più carico aerodinamico, più velocità, più peso e ognuno di questi aspetti ha una grossa influenza sulla progettazione della gomma. Prima di arrivare a un design definitivo c'è un lunghissimo lavoro preparatorio, che poi deve essere suffragato da test severissimi per verificare che la gomma faccia ciò che ci aspettiamo. Ovviamente una delle cose che cerchiamo è la performance, fondamentale sia per noi che per l'Auto GP, ma allo stesso tempo in regime di monogomma ci vuole anche una gomma affidabile e durevole. Ora che ci avviciniamo alla terza gara possiamo dire di essere soddisfatti dei risultati ottenuti".

Veniamo alle due mescole standard: qual è la differenza tra morbide e dure?

"La carcassa è esattamente la stessa: una volta che se ne trova una che si adatta alla perfezione alla vettura non avrebbe senso farne una diversa, anche perché carcasse differenti richiederebbero set-up molto diversi, rendendo di fatto la vita dei team molto difficile.

Quindi ci siamo concentrati sulle mescole. Ne abbiamo creata una gamma piuttosto vasta, e poi abbiamo scelto le due che si sono rivelate più adatte alla monoposto. Il riscontro che stiamo ottenendo dalle squadre è buono, e di sicuro abbiamo centrato il nostro obiettivo

principale: la gomma 'soft' è decisamente più veloce della dura, proprio come ci aveva richiesto l'Auto GP.

Dal punto di vista della durezza, invece, probabilmente le morbide non si consumano quanto l'Organizzatore vorrebbe, ma va anche sottolineato che non abbiamo ancora trovato le temperature più calde che ci aspettiamo in Brasile e negli Stati Uniti. Quando progettiamo una gomma dobbiamo sempre considerare l'intero range di temperature che si troverà ad affrontare, così come cerchiamo di renderla adatta alle varie soluzioni di assetto che i team potrebbero voler adottare".

Marrakech vedrà il debutto delle gomme "supersoft": perché c'è bisogno di una gomma del genere in Marocco?

"Nei circuiti cittadini si corre sull'asfalto standard utilizzato nell'edilizia stradale, che di per sé offre già un grip inferiore a quello presente sulla maggior parte delle piste. A questo vanno aggiunti gli effetti leviganti del traffico di tutti i giorni e le buche causate dai mezzi pesanti. Il tutto crea condizioni di aderenza veramente precarie, che in Marocco dovrebbero essere rese ancora più difficili dalla sabbia. Abbiamo pensato che team e piloti sarebbero stati felici di avere un po' di grip extra a disposizione: per fortuna visto che si corre ad Aprile non avremo temperature proibitive e quindi abbiamo potuto creare un pneumatico davvero molto morbido. Con una gomma così performante la vita dei piloti dovrebbe essere molto più facile".

Consigli particolari ai piloti su come utilizzare le nuove gomme?

"Niente di speciale. Ovviamente le 'supersoft' vanno in temperatura prima, e i piloti se ne accorgeranno immediatamente. Al di là di questo, ci aspettiamo che la pista cambi molto nel corso del fine settimana. Le prime Prove Libere saranno da prendere con cautela perché sabbia e sporco la faranno da padrone, ma sessione dopo sessione la traiettoria si pulirà e l'asfalto si gommerà progressivamente. I team dovranno lavorare per adattare continuamente la macchina al grip disponibile e sfruttarlo al massimo, e anche i piloti dovranno essere pronti ad adattarsi. Per quanto riguarda la guida, i talenti dell'Auto GP dovranno stare particolarmente attenti in frenata: a Marrakech ce ne sono di durissime, e l'ultima cosa che un pilota vuole è una spiattellata che poi lo costringe a convivere con le vibrazioni fino a fine gara. Ci aspettiamo anche che i sorpassi si rivelino difficili perché fuori traiettoria ci dovrebbe essere molta sabbia, sarà bene che i piloti lo tengano a mente quando faranno un tentativo".