

LA STANZA DEI PERCHÉ di Jan Witteveen

Illustrazione di GlueKit

Ancora oggi, nel paddock, tutti lo chiamano *l'Ingegnere*. Da giovane correa in 125 con motori realizzati con le sue mani. Insieme a marchi come Hercules-DKW, Simonini, Gilera, Bimota-Adriatica, Aprilia, Cagiva e Husqvarna ha progettato e sviluppato propulsori che hanno fatto storia. E che, soprattutto, hanno vinto 40 Mondiali tra Enduro, Motocross e Velocità.

(TEORIA E TECNICA MOTORISTICA SPIEGATA AI PROFANI)



SULLA RUOTA DI MICHELIN USCIRÀ IL 17

Addio Bridgestone, in MotoGP arriva Michelin. Si tratta di un ritorno. Ma alle sue condizioni

La notizia è arrivata di sorpresa: dopo Motocross e Formula 1, Bridgestone si ritira anche dalla MotoGP. Invece non è stata una sorpresa il nuovo fornitore: dal 2016 i piloti di MotoGP correranno su Michelin. Il cambio sarebbe stato più semplice con Pirelli, cresciuta nella World Superbike, e con Dunlop che lavora bene in Moto2 e Moto3, ma entrare in MotoGP è un pochetto più impegnativo e nessuna delle due Case ha presentato un'of-

ferta formale. **Per Michelin si tratta di un ritorno e di una difficile rivincita. Perché i francesi avevano lasciato male e con rabbia.** Perché Bridgestone lascerà alla fine del 2015 con la promessa di portare i suoi pneumatici a un livello ancora migliore di quello attuale lasciando un segno tecnologico importante. Perché **il ritiro dei giapponesi è legato ai costi elevatissimi: fornire gratuitamente (sì, gratis!) 15mila pneumatici a stagione**, esclusi quelli per i test extra gare, con logistica e trasporto planetari, per Bridgestone **significa spendere 25 milioni di euro.** Un budget tanto elevato da spegnere subito ogni ambizione di Pirelli e Dunlop.

Si tratta di una situazione diversa rispetto al 2009 quando i francesi lasciarono la MotoGP, costretta dai maggiori team ufficiali che preferivano le gomme giapponesi. Nonostante Michelin si fosse organizzata per costruire e trasportare in circuito pneumatici realizzati il venerdì notte, dopo aver analizzato i dati della prima giornata di prove. **Uno spiegamento organizzativo eccezionale, che non bastò.** Da allora lo sviluppo delle Bridgestone

ha toccato traguardi mai raggiunti prima. Gomme con un grip elevatissimo in grado di tenere il ritmo per tutta la gara e permettono ai campioni di dare gas al cento per cento anche negli ultimi giri. Ultimamente è stato fatto **un altro passo importante: le gomme che entrano subito in temperatura.** Oggi le critiche dei piloti sono lamenti banali se ricordiamo i limiti d'un tempo. Quando la scelta fra le gomme disponibili era a volte una scommessa e non ne esisteva una che durasse tutta la gara al massimo livello. Il pilota doveva gestirne consumo e degrado delle prestazioni anche guidando moto con 40 o 50 cavalli in meno, gommate con pneumatici personalizzati.

Michelin ha dichiarato di possedere la tecnologia sufficiente alla MotoGP, eppure c'è molto scetticismo. **I team sono preoccupati perché oltre all'inferiorità tecnica del 2009, affronteranno il cambio della misura delle ruote, visto che dopo sette anni di pausa Michelin vuole rientrare con gomme da 17 pollici.** La misura che proprio Michelin volle abbandonare dirottando i Costruttori ai cerchi da 16,5 pollici attualmente in uso. A parità di diametro e di rotolamento, la spalla più alta dello pneumatico da 16,5 offre maggior self damping (è la capacità ammortizzante intrinseca della gomma), un vantaggio per il temuto chattering, e superficie di contatto più estesa, equivalente a due carte di credito. Le gomme da 17 pollici sono solo leggermente più leggere e più facili da costruire. Che Michelin voglia sfruttare immagine e conoscenze tecniche è comprensibile, ma **questa ambiziosa scelta complicherà ulteriormente la situazione e il confronto a distanza.**

I reparti corse delle Case impegnate dovranno forzatamente rivedere progettazione e assetti per le gomme francesi e penso che ci vorranno almeno tre stagioni per arrivare a un rendimento simile a quello delle Bridgestone. **Ho tanti dubbi perché so quanto sia difficile sviluppare una gomma competitiva, costante nel rendimento,** così ben costruita da evitare il chattering e non richiedere troppi grammi per la necessaria bilanciatura. In tutta la mia esperienza, Dunlop era riuscita a mettere a punto una costruzione precisa da richiedere pochissimo peso (a volte mai) di bilanciamento solo dopo molti anni di lavoro insieme. E si trattava di poche gomme disponibili per i migliori piloti ufficiali. **L'unica certezza è che tutti i piloti che useranno le Michelin avranno gli stessi limiti.** A patto che le future gomme - nel bene o nel male - siano tutte uguali. Nemmeno questo è scontato.