

Termocoperte base

Quale mi comprerei

Ora cerchiamo di guidarvi nell'acquisto. **Capit Sport:** interessante il sistema di riscaldamento semplificato che, quindi, rende il prodotto piuttosto robusto nel tempo. Il riscaldamento da noi misurato non è stato di alto livello e la calzabilità è migliorabile. **Sparco STD:** buono il giudizio complessivo. Rispetto agli altri prodotti ha un prezzo un po' più elevato, ma scalda correttamente e calza bene. **TERMORACE Advanced:** ci è sembrato un prodotto di alto livello. Con la soluzione del filo in carbonio è praticamente indistruttibile, la calzabilità è ottima e il prezzo è intermedio. **TVR Base:** una buona proposta a prezzo contenuto. Scalda bene il pneumatico, ma offre una vestibilità meno facilitata e maggiore calore trasmesso all'esterno.



Il parere del tecnico MotoGP

Parliamo di gomme

In occasione della nostra prova di termocoperte, ci ha raggiunti sul circuito di Monza Giulio Bernardelle, attuale responsabile tecnico del team Konica Minolta in MotoGP. E' lui la persona giusta per toglierci alcune curiosità sul mondo delle gomme da MotoGP. Lei ha lavorato con molti team: nel 2002 con Dunlop sulle 500 GP, nel 2003 e 2004 con Bridgestone in MotoGP, dal 2005 con Michelin. Quali le differenze tra Bridgestone e Michelin?

"Profili e tecnologie costruttive sono completamente differenti: la vera differenza è alla base del progetto: per Bridgestone il target è la massima aderenza, anche accettando un decadimento più accentuato, per Michelin la massima costanza di grip sulla gara".

Ultimamente però non sempre le cose sono andate come in passato!

"Non è che Michelin abbia "sbagliato" le gomme, piuttosto è capitato che i competitors abbiano avuto a volte pneumatici migliori... Congratulazioni!"

La leggenda delle gomme fatte nei retrobox: prima della punzonatura del giovedì di quest'anno, c'era qualcosa di vero?

"Michelin in Europa lavorava così: al giovedì ispezione del tracciato, nella notte arrivavano le gomme. Correzioni e produzione dei pneumatici per avere il top in pista per sabato e domenica, con un eccellente lavoro di logistica".

Che informazioni si possono avere rilevando con maggiore attenzione le condizioni di temperatura e pressione dei pneumatici?

"Se un pneumatico scivola la carcassa non lavora con la corretta isteresi e, quindi, si raffredda. Può anche salire la temperatura esterna, ma se il sistema si sta raffreddando cala la pressione. Poi il lavoro è capire perché non lavora!"

Ultima nota: non tutti i team sono ufficiali, quanto costano le "scarpe" per la GP?

"Un team che vuole fare bene in GP tra gare e test consuma da 400 a 500 pneumatici all'anno per pilota, per un costo di circa 250 - 300 mila euro a stagione."

Il costo di ricerca e sviluppo dei pneumatici, però, non è contemplato in queste cifre. E' come se il prezzo da pagare sia considerato un gettone che, cioè, non ripaga il livello tecnologico ed il servizio tecnico in pista".

