

Foto di Diego Azubel/Epa-Ansa



Gomme ai box nel circuito di Melbourne: in Australia la Bridgestone ha portato 2000 pneumatici per i team

# La guerra delle gomme Formula 1 resta a piedi

Dopo l'addio Bridgestone per la crisi, il circus cerca un fornitore per il 2011. Tra le ipotesi di ritorno Michelin e Goodyear si fa largo l'offerta dei coreani

## Il tema

**LODOVICO BASALÙ**  
sport@unita.it

La F1 è sui cerchi. Almeno virtualmente. Perché è ormai ufficiale il ritiro della Bridgestone, schiacciata dalla crisi economica, decisa a non spendere più quei 500 milioni di euro all'anno necessari per restare nel circus, considerando sviluppo e ricerca: troppo alto il costo, troppo basso il ritorno mediatico sui mercati. Bernie Ecclestone, il padre-padrone del grande baraccone, non sta fermo. Ed è andato persino ad interpellare i coreani della Hankook o della Kuhmo, marchi che con le corse e soprattutto con la storia delle stesse hanno ben poco a che fare. Tanto che qualcuno auspica un ripensamento della Michelin, ritiratasi tre anni fa, o un ritorno da parte della Goodyear (o della consociata Dunlop), che ancora detiene il record di vittorie in F1, ben 368. Un

dato eloquente, specie pensando che in questa classifica la Bridgestone, arrivata nel 1998, è a quota 157, dunque ben staccata. Segue la Michelin, con 102 successi. Può, dunque, un costruttore blasonato come Goodyear-Dunlop, ripensare al gotha delle quattro ruote a motore? Per ora il «no» è categorico. E non solo perché il gigante americano ha dovuto aiutare, a suon di milioni di dollari, il gruppo General Motors che lentamente sta uscendo dai paurosi bilanci in rosso di un anno fa.

**Un aiuto** dovuto, specie considerando che negli States Goodyear vuol dire anche Nascar, ovvero la celebre serie di corse che si corrono sugli ovali e delle quali fa parte anche un ex della F1 come Juan Pablo Montoya. Per non parlare dell'impegno Dunlop nel motomondiale con la 125 e la 250, oltre a un timido ingresso nella MotoGp. E poi il DTM, o la categoria GT2, con Aston Martin e Bmw in prestigiose corse come Le Mans dove, nel corso della 24 ore, troneggia il famoso «Ponte Dunlop», immortalato da decenni dalle televisioni di tutto il mondo. Può, chi vanta un simile Dna, ri-

## Tecnologia

**Polimeri, silice e mescole. Le «scarpe» da 300 all'ora**

«È tale il progresso nel campo degli pneumatici, che una copertura per auto stradali di cinque anni fa può già considerarsi obsoleta. Figuriamoci nel mondo delle corse». L'ingegnere Calderini è esplicito. Lui le gomme le vede giorno per giorno, che siano le gare della categoria Gt o la F1, dove è stato attivo per anni. Inutile, però, parlare di polimeri, silice e relative mescole ( slick dure, tenere, hard o rain) che ne scaturiscono: nemmeno lo 007 di turno riuscirebbe ad addentrarsi tra formule chimiche incomprensibili. Resta un dato inconfutabile: una gomma di F1 degli anni 80 è paleolitica rispetto alle attuali. Anche se nel 1971 la splendida Porsche 917 superò i 400 km/h sul rettilineo delle Heunadieres, con margini di tenuta infinitamente più labili. Poi il progresso, anche in chiave sicurezza, come insegna ad esempio la tecnologia run-flat, che permette di guidare anche con un pneumatico sgonfio. ❖

## Effetto domino

Pesa sulla rinuncia dei giapponesi l'aiuto dato alla General Motors

## Tempi brevi

Il bando si chiude a giugno: patata bollente per Jean Todt

nunciare alla tentazione di un inversione di rotta in chiave F1? «Evidentemente, per ora, sì - spiega l'ingegnere Angelo Calderini, direttore tecnico di Goodyear-Dunlop Italia e anche commissario Fia - Il motivo è semplice. Non è solo una questione di costi, ma di logica. Dalla F1 alla produzione di serie, il trasferimento di tecnologia è limitato. Inoltre, se diventi un monofornitore, come ha fatto la Bridgestone negli ultimi tre anni, si perde anche ogni stimolo alla ricerca, non essendoci in campo alcun avversario, che siano Michelin o Pirelli, tanto per citarne due. E meno male che adesso, almeno, abbiamo di nuovo le gomme slick, perché con quelle scanalate la situazione era diventata perlopiù paradossale».

**La testimonianza** di come la F1 non sia più un terreno di ricerca necessario arriva appunto dall'esperienza che un gruppo come Goodyear continua ad avere partecipando come fornitore di altre categorie meno blasonate. Senza dimenticare i continui sviluppi - resi possibili dai collaudi probanti - come ad esempio avviene sulla pista di Mireval, nei pressi di Montpellier, nel sud della Francia. Una vera e propria base spaziale dove marchi come Porsche, Audi, Volkswagen o Alfa Romeo (tanto per citarne alcuni) collaudano i loro modelli, adattandoli alle nuove «scarpe» proposte. Con le stesse che, viceversa, cercano di sposare al meglio le caratteristiche di telaio e sospensioni. In effetti la ricerca è talmente esasperata che persino una gamma di pneumatici superibassati della Dunlop - denominati «Quattromaxx» - permettono un'aderenza da F1 anche ai colossali e pesanti Suv che imperversano sulle nostre strade.

**Insomma** il messaggio che un colosso come Goodyear vuole lanciare, è chiaro: non ci interessano le lusinghe di Ecclestone, se non c'è un ritorno vero di immagine e se restano costi così elevati. Un bel grattacapo per il nuovo presidente della Fia, l'ex-ferrista Jean Todt. In teoria, il bando di concorso per chi vorrà «calzare» le F1 dal 2011 si chiude a giugno. Ma nessuno, entro tale data, potrà dare le necessarie garanzie tecnico-finanzia-