



A Phillip Island attenzione a non far raffreddare troppo i freni e occhio al carbonio in caso di pioggia

Al GP Australia le MotoGP frenano di più delle Superbike

Il terzo appuntamento del poker asiatico-oceanico è il GP Australia in programma dal 26 al 28 ottobre a Phillip Island (Australia) ed è valido come 17° appuntamento del Mondiale della MotoGP. Inaugurato nel dicembre 1956, il tracciato ospita la 500-MotoGP dal 1989 e il Mondiale Superbike dal 1990.

Situato sull'omonima isola a 140 km da Melbourne, è il circuito più vicino al Polo Sud dell'intero campionato. Nelle ultime tre edizioni i suoi 38 gradi di latitudine si sono tradotti in temperature piuttosto rigide: nel 2016 durante la gara la temperatura dell'aria è arrivata ad un massimo di 13 gradi e l'anno scorso non ha superato i 16 gradi.

Per mantenere adeguata la temperatura iniziale dei freni spesso le MotoGP utilizzano le cover in carbonio, le stesse usate anche in altri circuiti in caso di pioggia. In caso di precipitazioni i piloti potrebbero invece usare i dischi in acciaio ma a Motegi, l'anno scorso i primi 9 al traguardo hanno dimostrato che è possibile correre con la pioggia anche con i dischi Brembo in carbonio senza risentirne ma anzi traendo grandi benefici.

Secondo i tecnici Brembo che assistono il 100 per cento dei piloti della MotoGP 2018, il Phillip Island Grand Prix Circuit rientra nella categoria dei circuiti scarsamente impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 1, valore non registrato da nessuna delle altre 18 piste. Lo stesso punteggio ha ottenuto anche per la Superbike.

L'impegno dei freni durante il GP

Pur disponendo di 12 curve la pista australiana presenta solo 6 punti in cui vengono utilizzati i freni dalle MotoGP, uno in meno delle frenate delle Superbike. Su nessun'altra pista del Mondiale MotoGP si registrano così poche frenate: al Sachsenring, a Buriram e a Spielberg sono infatti 7.

In media a Phillip Island i freni sono usati per 20 secondi al giro, equivalenti al 22 per cento della durata della gara. Oltre tutto la vicinanza con le gelide acque dell'Oceano Pacifico facilita la dispersione del calore accumulato. La decelerazione media è di 1,12 g ma per 3 delle 6 frenate non supera 1 g.



Sommando tutte le forze esercitate da un pilota sulla leva del freno dalla partenza alla bandiera a scacchi si sfiorano i 7,3 quintali, il valore più basso dell'intero campionato. Per le Superbike il valore è invece vicino ai 6 quintali ma le loro gare sono di soli 22 giri contro i 27 giri delle MotoGP.

Le frenate più impegnative

Delle 6 frenate del circuito nessuna è considerata altamente impegnativa per i freni, 2 sono di media difficoltà e 4 sono light.

Con i suoi 231 metri di spazio di frenata, la prima curva dopo il traguardo è la più dura per l'impianto frenante: le MotoGP passano da 341 km/h a 189 km/h in 3,3 secondi durante i quali i piloti sono sottoposti ad una decelerazione di 1,5 g. In questa curva la frenata delle Superbike richiede meno tempo (2,6 secondi) e spazio (173 metri) perché le moto sono più lente di una trentina di chilometri.

La curva 4 invece si mette in luce per i valori elevati del carico sulla leva del freno (5,1 kg) e la pressione del liquido freno Brembo HTC 64T che arriva a 8,8 bar. Parecchi considerando che le MotoGP iniziano a frenare ad una velocità abbastanza modesta, si fa per dire, di 221 km/h e continuano a farlo per 4,5 secondi. La Superbike presenta valori identici tranne per la pressione del liquido Brembo che arriva fino a 11 bar.

Nelle altre 4 frenate la diminuzione di velocità è sempre inferiore ai 100 km/h e di conseguenza i relativi spazi di frenata non superano mai i 150 metri. Per la curva 9 i freni sono in funzione per soli 2,6 secondi, sufficienti a scendere da 221 km/h a 146 km/h.

Prestazioni Brembo

Le moto con freni Brembo hanno vinto 26 delle ultime 29 edizioni del GP d'Australia della classe regina.

Le ultime 3 edizioni sono state vinte dai piloti Honda mentre l'ultima vittoria Ducati risale al 2010.