



Poche frenate ma molte intense per l'esordio della MotoGP al Chang International Circuit Quattro frenate al giro da almeno 1,4 g per la pista thailandese

Dopo l'esperienza positiva del Mondiale Superbike, anche la MotoGP sbarca in Thailandia per il 15° appuntamento del Mondiale 2018, in programma dal 5 al 7 ottobre al Chang International Circuit. Realizzato con un investimento di 54 milioni di euro, è stato inaugurato nell'ottobre 2014 e prende il nome da una marca di birra locale.

La pista è stata disegnata dall'architetto tedesco Hermann Tilke e si trova a 410 km a nord dalla capitale Bangkok, nella località di Buriram, il cui nome nella lingua locale significa "città della felicità".

Rispetto ai colleghi della Superbike, i piloti della MotoGP dovrebbero beneficiare di temperature inferiori: la media storica di quest'area in ottobre è di 30 gradi, comunque non pochi. I piloti della classe regina hanno preso confidenza con il tracciato a febbraio, grazie a 3 giorni di test.

Il layout della pista vede l'alternanza di rettilinei molto lunghi al termine dei quali bisogna frenare molto forte con curve da seconda e terza marcia in cui è fondamentale prendere il ritmo. Diversi piloti ci hanno visto delle somiglianze con il Red Bull Ring, altri con il Circuit of the Americas.

Secondo i tecnici Brembo che assistono il 100 per cento dei piloti della MotoGP 2018, il Chang International Circuit rientra nella categoria dei circuiti impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 4, valore identico a Jerez, Aragon e Brno.

L'impegno dei freni durante il GP

Le MotoGP fanno ricorso ai freni in 7 delle 12 curve del tracciato, lo stesso numero delle Superbike: pressoché identico è anche il tempo sul giro di impiego dei freni, ossia 27 secondi, ma essendo i tempi sul giro diversi lo è anche la percentuale di gara di funzionamento dell'impianto frenante. Per le MotoGP è del 30 per cento, per le Superbike del 28 per cento.

Grazie alla superiore potenza dei motori, che si traducono in velocità di punta maggiori, e agli impianti frenanti in carbonio, la media sul giro delle decelerazioni massime della MotoGP è di 1,31 g mentre quella delle Superbike è di 1,24 g.

Sommando tutte le forze esercitate da un pilota sulla leva Brembo del freno dalla partenza alla bandiera a scacchi il valore supera i 10 quintali, 2 quintali e mezzo in più dei piloti Superbike che però percorrono 6 giri in meno. Lo sforzo sul giro è invece tutto sommato analogo: 39 kg per la MotoGP, 38 kg e mezzo per la Superbike.

Le frenate più impegnative

Delle 7 frenate del circuito 2 sono considerate altamente impegnative per i freni; mentre 4 sono di media difficoltà e 1 è light.



La più dura in assoluto per l'impianto frenante è la terza curva, preceduta da un rettilineo di quasi un chilometro: le MotoGP frenano da 316 km/h a 77 km/h in 5,8 secondi durante i quali percorrono 282 metri. I piloti esercitano un carico sulla leva di 6,3 kg, subiscono una decelerazione di 1,5 g mentre la pressione del liquido freno Brembo HTC 64T raggiunge i 10,9 bar.

Ancora più lenta (69 km/h) è la velocità di ingresso in curva all'ultima curva prima del traguardo: le moto si presentano a 265 km/h e frenano per 5,1 secondi percorrendo nel frattempo 213 metri. Il carico sulla leva è di 5,8 kg e la decelerazione di 1,4 g.

Pur comportando un calo di velocità di "soli" 151 km/h, la frenata alla prima curva riesce ad eguagliare alcuni valori della terza curva: la decelerazione è 1,5 g, il carico sulla leva di 6,3 kg e la pressione del liquido di 10,9 bar.

Non sono da sottovalutare nemmeno le altre 4 frenate della pista perché i tempi di frenata sono sempre superiori ai 2,7 secondi con picchi di 3,4 mentre le decelerazioni oscillano tra 1 g e 1,4 g.

Prestazioni Brembo

Dal 1978 ad oggi le moto con freni Brembo si sono aggiudicate 477 GP della classe regina, grazie a 44 piloti differenti: il primatista di successi con i freni italiani è Valentino Rossi, vincitore da solo di 89 GP della 500-MotoGP. L'ultima vittoria di una moto priva di freni Brembo in 500 risale al 21 maggio del 1995