

Brembo svela il GP Americhe 2019 della MotoGP

Ai raggi X l'impegno dei sistemi frenanti della classe regina sul circuito di Austin

Dopo il Sud America la MotoGP sbarca in Nord America per il 3° appuntamento del Mondiale 2019, in programma dal 12 al 14 aprile sul Circuit of the Americas (Austin, Texas). Disegnato dall'architetto tedesco Hermann Tilke, è uno dei pochi circuiti al mondo a ospitare il Motomondiale e la Formula 1: il tempo sul giro delle monoposto è inferiore di mezzo minuto rispetto alle moto.

Alcuni tratti della pista prendono ispirazione da celebri curve di tracciati storici. La pista texana si distingue per l'impressionante inclinazione del rettilineo che porta alla prima curva a sinistra: in totale sono 41 metri di dislivello tra il punto più basso e quello più alto della pista, con conseguenze facilmente immaginabili per i piloti che dovessero sbagliare la frenata nei tratti in discesa.

Il tracciato di Austin è da considerarsi mediamente impegnativo per gli impianti frenanti. Secondo i tecnici Brembo che assistono tutti i piloti della MotoGP, il Circuit of the Americas si è meritato un punteggio di 3, in una scala da 1 a 5. Identico valore hanno ottenuto anche le piste di Losail e Termas de Rio Hondo ma a Jerez, dove si corre fra tre settimane, il valore è 4.

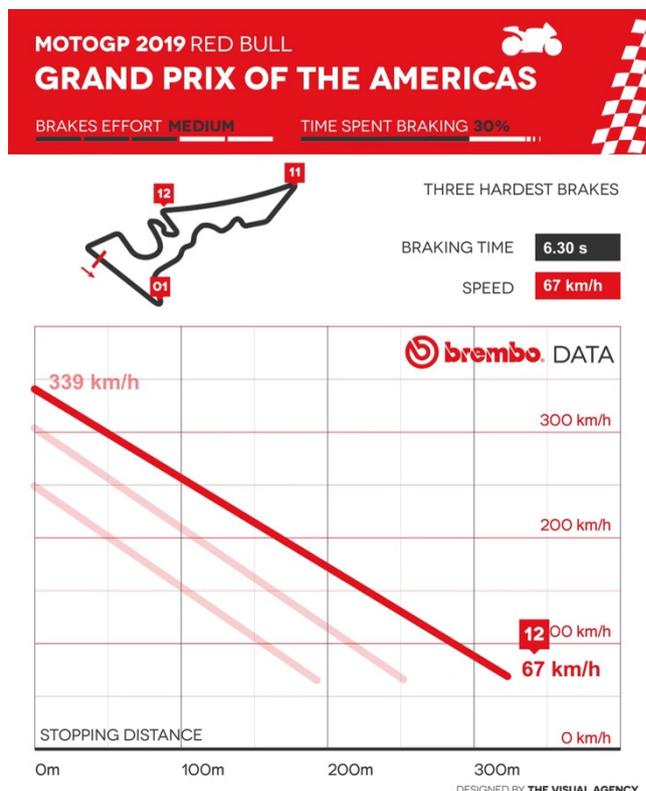
L'impegno dei freni durante il GP

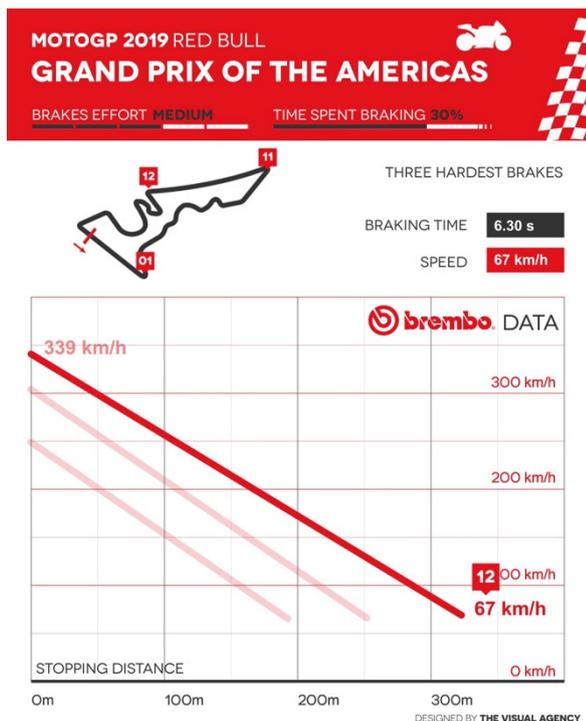
Pur non essendo la pista più lunga del Mondiale, il Circuit of the Americas è quello con più punti di frenata ogni giro: 12.

I piloti usano i freni 37 secondi al giro, il secondo valore più alto del campionato dopo i 39 secondi di Sepang.

La presenza di 4 curve in cui i piloti cambiano direzione e frenano quel tanto che basta per perdere un massimo di 35 km/h di velocità riduce la decelerazione media sul giro: in queste curve la decelerazione oscilla tra gli 0,5 g e i 0,7 g e ciò spiega gli 0,98 g medi, il secondo valore più basso del campionato dopo gli 0,95 g del Sachsenring.

Sommando tutte le forze esercitate da un pilota sulla leva del freno Brembo dalla partenza alla bandiera a scacchi il valore supera i 7 quintali e mezzo: in pratica ogni 2 minuti un pilota è chiamato ad uno sforzo di 36 kg.





Le frenate più impegnative

Delle 12 frenate del Circuit of the Americas 3 sono classificate come impegnative per i freni, una è media difficoltà; mentre le restanti 8 hanno un'incidenza leggera sugli impianti frenanti.

La più dura di tutte è quella alla curva 12: le moto arrivano a 339 km/h e frenano per 6,3 secondi per scendere a 63 km/h. I 323 metri della frenata costituiscono il secondo valore più alto dell'intero Mondiale e comportano una decelerazione di 1,5 g.

Nella prima curva dopo il traguardo però sono molto alti anche il carico sulla leva della pompa freno Brembo (5,8 kg contro i 6,1 kg della curva 12) e la pressione del fluido freno Brembo HTC 64T che raggiunge i 12,5 bar. I piloti però iniziano a frenare ad una velocità più bassa, 302 km/h e continuano ad agire sulle pinze Brembo in alluminio per 5,6 secondi.

Alla curva 11 invece il carico sulla leva è di 4,7 kg ma la frenata è inferiore ai 200 metri e la decelerazione di 1,4 g. Un valore comunque superiore di 0,18 g alla decelerazione di una Porsche 911 GT3 RS 4.0 da 100 a 0 km/h.

Prestazioni Brembo

Nel GP delle Americhe i freni Brembo hanno monopolizzato il podio in tutte e 6 le edizioni disputate.

A vincere è sempre stato Marc Marquez con la Honda che ha conquistato anche 2 secondi posti e un terzo con Dani Pedrosa.

Tre secondi e due terzi posti per Yamaha, un secondo e due terzi per Ducati.