

Brembo svela il GP Thailandia 2019 della MotoGP

AI RAGGI X L'IMPEGNO DEI SISTEMI FRENANTI DELLA CLASSE REGINA AL CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT

Dopo l'esperienza positiva del 2018, la MotoGP torna in Thailandia per il 15° appuntamento del Mondiale 2019, in programma dal 4 al 6 ottobre al Chang International Circuit.

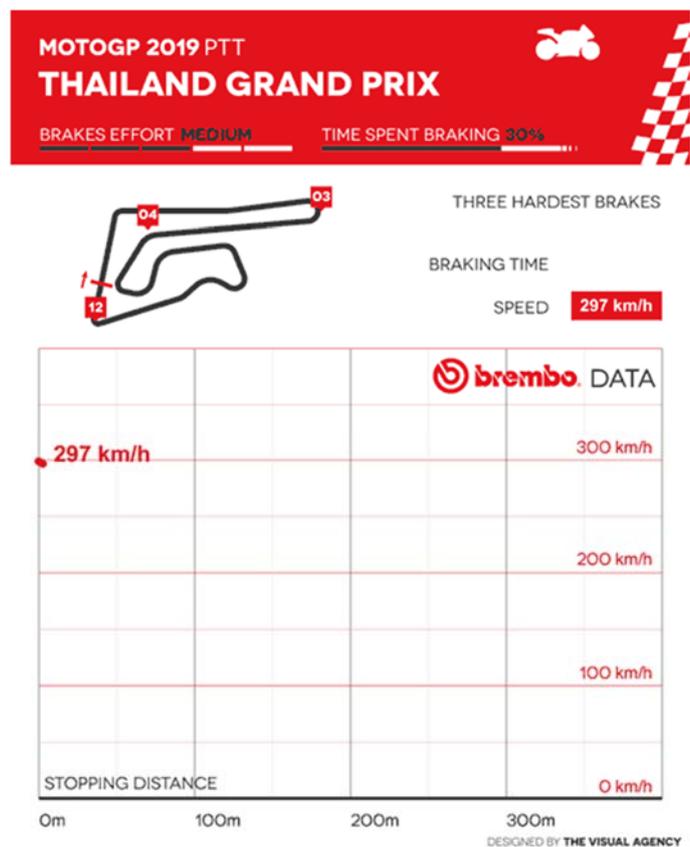
Realizzato con un investimento di 54 milioni di euro, è stato inaugurato nell'ottobre 2014 e prende il nome da una marca di birra locale.

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".

L'anno scorso in tutte le sessioni della MotoGP la temperatura dell'aria è sempre rimasta compresa tra 30 e 32 gradi mentre quella dell'asfalto ha oscillato tra 45 e 54 gradi.

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 2019, il Chang International Circuit rientra nella categoria dei circuiti mediamente impegnativi per i freni.



In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 3, valore identico a Valencia, Misano e Silverstone.



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: diverso è invece il tempo sul giro di impiego dei freni, 27 secondi per la MotoGP e 25 per la Superbike.

La percentuale di gara di funzionamento dell'impianto frenante per le MotoGP è del 30 per cento, per le Superbike del 27 per cento. Nonostante gli impianti frenanti in carbonio, la media sul giro delle decelerazioni massime della MotoGP è di 1,27 g

esattamente la stessa della Superbike.

Sommando tutte le forze esercitate da un pilota sulla leva Brembo del freno dalla partenza alla bandiera a scacchi il valore supera gli 8,6 quintali, oltre 160 kg in più dei piloti Superbike che però percorrono 6 giri in meno.

Lo sforzo sul giro è invece quasi simile: 33,3 kg per la MotoGP, 34,9 kg per la Superbike.

Le frenate più impegnative

Delle 7 frenate del circuito 4 sono considerate altamente impegnative per i freni; mentre 2 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 297 km/h a 79 km/h in 5,8 secondi durante i quali percorrono 282 metri.

I piloti esercitano un carico sulla leva di 5 kg, subiscono una decelerazione di 1,5 g mentre la pressione del liquido freno Brembo HTC 64T raggiunge i 10,8 bar. Ancora più lenta (70 km/h) è la velocità di ingresso in curva all'ultima curva prima del traguardo: le moto si presentano a 263 km/h e frenano per 5,1 secondi percorrendo nel frattempo 223 metri.

Il carico sulla leva è di 5,2 kg e la decelerazione di 1,4 g. Pur comportando un calo di velocità di "soli" 149 km/h, la frenata alla prima curva riesce ad avvicinare e anche superare alcuni valori della terza curva: la decelerazione è 1,4 g, il carico sulla leva di 5,2 kg e la pressione del liquido di 11,1 bar.

Non sono da sottovalutare nemmeno le altre 4 frenate della pista perché i tempi di frenata sono sempre superiori ai 2,6 secondi con picchi di 3,4 mentre le decelerazioni oscillano tra 0,9 g e 1,4 g.



Prestazioni Brembo

L'unica edizione del GP Thailandia è stata vinta da Marc Marquez con la Honda: lo spagnolo ha vinto 52 GP in MotoGP tutti usando i freni Brembo.

L'ultima vittoria di una moto priva di freni Brembo nella classe regina risale al 21 maggio del 1995