

Brembo svela il GP Comunità Valenciana 2019 della MotoGP

AI RAGGI X L'IMPEGNO DEI SISTEMI FRENANTI DELLA CLASSE REGINA AL CIRCUIT RICARDO TORMO

Come da tradizione il Campionato del Mondo della MotoGP si chiude con il GP della Comunità Valenciana, quest'anno in programma dal 15 al 17 novembre.

Teatro del week-end di gara il Circuit Ricardo Tormo, situato poco fuori Valencia ed intitolato al primo pilota valenciano campione del mondo di motociclismo, morto prematuramente nel 1998.

Inaugurato il 19 settembre 1999, si distingue per la lunghezza contenuta in soli 4,005 km (solo il Sachsenring è più corto) grazie alla quale i 65 mila spettatori sulle tribune possono tenere d'occhio tutto il tracciato.

Le moto circolano in senso antiorario e devono affrontare molte più curve a sinistra (9) che a destra (5).

Fatta eccezione per il lungo rettilineo di arrivo, la pista è caratterizzata da curve strette e tecniche, nelle quali si usano spesso le marce basse.

Non a caso la velocità media sul giro è la più bassa del campionato: i 161,2 km/h del record sul giro impallidiscono di fronte ai 187,2 km/h raggiunti al Red Bull Ring.

Secondo i tecnici Brembo che assistono il 100 per cento dei piloti della MotoGP 2019, il Circuit Ricardo Tormo si è meritato un indice di difficoltà di 3, il più basso delle quattro piste spagnole del Mondiale.

L'impegno dei freni durante il GP

Ogni giro i piloti della MotoGP ricorrono ai freni 9 volte, in maniera piuttosto equilibrata tra i due lati: 5 sono infatti le frenate necessarie ad impostare le curve a sinistra e 4 quelle che servono per le curve a destra. Durante un intero giro i piloti utilizzano i freni per 27 secondi, equivalenti al 31 per cento del tempo necessario a completare una tornata.



La decelerazione media sul giro è di 1,16 g, la più alta dei quattro circuiti iberici usati dalla MotoGP. E senza la sezione composta dalle curve 4 e 5 il valore sarebbe stato sicuramente più alto.

Sommando tutte le forze esercitate da un pilota sulla leva del freno dalla partenza alla bandiera a scacchi si superano i 1.020 kg: sono infatti ben 7 le curve in cui il carico raggiunge almeno i 4 kg.

Le frenate più impegnative

Delle 9 frenate del circuito 4 sono considerate altamente impegnative per i freni, 2 sono di media difficoltà e 3 sono light.

La curva più dura è la prima, intitolata a Jorge "Aspar" Martinez, vincitore di 4 Mondiali: le MotoGP vi arrivano a 323 km/h e frenano per 4 secondi durante i quali percorrono 243 metri per entrare in curva a 136 km/h. In questa occasione i piloti esercitano un carico di 4,9 kg sulla leva del freno e subiscono una decelerazione di 1,5 g.

La pressione del liquido freno Brembo HTC 64T raggiunge i 12,4 bar alla curva 12, ribattezzata "Champi Herreros", campione del mondo della classe 80 nel 1989.

Qui le MotoGP perdono 95 km/h, passando da 219 km/h a 124 km/h in appena 2,3 secondi e 109 metri. Per riuscirci i piloti esercitano un carico sulla leva del freno di 5,8 kg.

Più lunga ma meno intensa è la frenata alla seconda curva, intitolata a Mick Doohan: 149 metri e 4 secondi di frenata, con decelerazione di 1,3 g e carico sulla leva di 4,9 kg. È una delle 5 curve della pista da percorrere a meno di 100 km/h. Fra queste figura anche la curva 8 con i suoi 179 metri e 4,3 secondi di frenata.

Prestazioni Brembo

Le moto con freni Brembo hanno vinto tutte e 20 le edizioni del GP della Comunità Valenciana della classe regina finora disputate. Il primo ad imporsi fu Regis Laconi con la Yamaha nel 1999.

L'anno scorso ha vinto Andrea Dovizioso interrompendo una striscia di 6 vittorie di fila dei piloti spagnoli. Valentino Rossi invece non vince su questa pista dal lontano 2004.

