



LA NOVITÀ DELL'IMPIANTO BREMBO IN MOTOGP, IL LORO USO AL LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT E SOLUZIONI SIMILI PER LA TUA MOTO

Come da tradizione avviata nel lontano 2007 e interrotta per la pandemia solo nel 2020, la MotoGP riparte dal Losail International Circuit. Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con tutti e 24 i piloti della classe regina, la pista del Qatar rientra fra i circuiti mediamente impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 3. La gara in notturna permette di ammirare l'incandescenza dei dischi in carbonio nelle frenate più violente, un fenomeno solitamente mascherato nelle gare pomeridiane, anche nei circuiti più impegnativi per i freni. Per vedere i dischi roventi con la luce solare questi dovrebbero aumentare la loro temperatura di oltre 120 °C.

Un nuovo disco Brembo per la MotoGP

La grande novità della stagione 2022 è l'introduzione dei dischi Brembo ventilati in carbonio da 355 mm di diametro che affiancano gli esemplari da 320 mm e da 340 mm. Già testati con successo a Mandalika e Sepang, i nuovi nati sono stati concepiti per essere utilizzati sui circuiti molto severi per l'impianto frenante.

Il regolamento stabilisce infatti che per questi di sicurezza nei circuiti di Spielberg, Motegi e Buriram i piloti dovranno optare tra questi e quelli da 340 mm, non potendo quindi scegliere i dischi da 320 mm che invece restano utilizzabili in tutti gli altri GP. Le restrizioni non sono naturalmente valide in presenza di gara dichiarata bagnata perché l'intensità delle frenate è inferiore.



Dischi Brembo da record per le moto stradali

Se i dischi da 355 mm di diametro rappresentano un inedito nella storia della MotoGP, il limite massimo per le moto di serie è decisamente più basso. Considerando il diametro, il disco flottante Brembo più grande è quello da 330 mm in uso sulla Ducati Panigale.



40 secondi di frenata al giro

In 13 delle 16 curve del Losail International Circuit è richiesto l'impiego dei freni: è il valore più alto della stagione, superiore alle 12 frenate al giro di Jerez e Misano Adriatico. Da record è anche il tempo di funzionamento dell'impianto frenante: ben 40 secondi al giro, 15 secondi in più del Sachsenring e di Phillip Island.

Dalla partenza alla bandiera a scacchi i freni saranno quindi utilizzati per poco meno di 15 minuti, equivalenti al 36 per cento della durata del GP. Complessivamente, in gara, ogni pilota esercita un carico totale sulla leva del freno superiore alla tonnellata, il dato più alto di tutte le piste extraeuropee.

Da quasi 350 km/h a 100 km/h in un lampo

Delle 13 frenate del Losail International Circuit 3 sono considerate altamente impegnative per i freni mentre 4 sono di media difficoltà e 6 sono light.

Complice il rettilineo di 1.068 metri che la precede, la frenata alla prima curva dopo il traguardo è una delle più difficili dell'intero Mondiale: senza scia le MotoGP vi arrivano a 346 km/h e rallentano fino a 102 km/h esercitando un carico sulla leva del freno di 5,7 kg. Per impostare la curva, i piloti frenano per 5 secondi e mezzo durante i quali percorrono 258 metri.

Non ci siamo dimenticati

Il GP Qatar segna l'inizio di una nuova era perché è il primo a cui Valentino Rossi sceglie di non partecipare dal 1996, anno del suo esordio in 125: da allora solo gli infortuni sono riusciti a impedirgli di salire in sella, per la gioia di milioni di tifosi in tutto il mondo e anche di Brembo, a cui è rimasto sempre fedele.

Già perché in tutti i 432 GP che ha corso, raccogliendo 6.357 punti e salendo sul podio 235 volte (tutti record probabilmente insuperabili), ha sempre cavalcato moto dotate di freni Brembo. Impossibile dimenticare le 65 pole, i 96 giri veloci, le 115 vittorie e i suoi 9 titoli mondiali. Grazie Vale, ci manchi.



Credits: Hanson K Joseph
Source @commons.wikimedia.org