



DOPO 16 ANNATE CONSECUTIVE IN CUI AD APRIRE LE DANZE ERA STATO IL QATAR, IL MONDIALE TORNA A METTERSI IN MOTO DALL'EUROPA.

Dopo 16 annate consecutive in cui ad aprire le danze era stato il Qatar, il Mondiale torna a mettersi in moto dall'Europa. Nel 2020 però mentre Moto2 e Moto3 disputarono la gara inaugurale a Losail a marzo, la MotoGP scattò solo a luglio da Jerez, a causa della pandemia di Covid-19. Nel 2005 e 2006 la stagione partiva dalla Spagna, mentre questa è la prima volta che avviene dal Portogallo.

Secondo i tecnici Brembo, che per l'ottavo anno di fila lavorano a stretto contatto con il 100 per cento dei piloti del Mondiale MotoGP, l'Algarve International Circuit rientra nella categoria dei circuiti mediamente impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 6 si è meritato un indice di difficoltà di 3.

Ovunque nel mondo

L'Autodromo Internacional do Algarve è una delle poche piste su cui la Honda non ha mai vinto, non solo in MotoGP ma nemmeno in Moto3, anche se bisogna sottolineare che vi si corre soltanto dal 2020. Prima o poi arriverà anche il primo urrà per il Costruttore più grande al mondo che è anche il più vincente. La serie di titoli iridati di Honda iniziò nel 1961, con i Mondiali Piloti della 125 e della 250 conquistati da Tom Phillis e Mike Hailwood.

Un anno memorabile per il motociclismo perché in contemporanea in Europa nasceva Brembo. In comune i due colossi, oltre ad una bacheca sterminata di trofei, vantano una diffusione capillare sul pianeta. Brembo dispone infatti di 23 siti produttivi, 7 laboratori di ricerca 6 sedi commerciali in 15 Paesi sparsi in tre continenti, per un totale di 12.000 dipendenti, circa il 10 per cento ingegneri e esperti di prodotto.



Le pendenze che ingannano

In 9 delle 15 curve del tracciato lusitano i piloti della MotoGP utilizzano i freni per un valore complessivo sul giro di 28 secondi e mezzo, pari al 29 per cento della durata della gara. Il tutto è reso ancora più complesso dai continui saliscendi che rendono difficile per i piloti calibrare le staccate, con il rischio di arrivare lunghi in discesa o di frenare troppo presto in salita. Se il tracciato non avesse alcuna pendenza le frenate sarebbero più agevoli, visto che 5 di esse comportano una riduzione di velocità inferiore ai 100 km/h. In buona parte delle curve i carichi sulla leva sono tutto sommato contenuti, così come le forze g a cui i piloti sono soggetti. Dalla partenza alla bandiera a scacchi il carico totale sulla leva del freno supera gli 8 quintali e mezzo.



Frenare a 339 km/h con 1,8 g di decelerazione

Delle 9 frenate dell'Autodromo Internacional do Algarve solo una è classificata come impegnativa per i freni, 3 sono di media difficoltà e le restanti 5 sono scarsamente impegnative.

La staccata più dura per le MotoGP è la prima dopo il traguardo, complice un rettilineo di 969 metri: i prototipi passano da 339 km/h a 120 km/h in 4,6 secondi in cui percorrono 262 metri. Per riuscirci i piloti esercitano un carico di 6,2 kg sulla leva del freno e subiscono una decelerazione di 1,8 g mentre la pressione del liquido freno raggiunge i 12 bar.