

GODUTASI UNA SETTIMANA DI SOSTA DOPO LE GARE ASSOLATE IN PORTOGALLO E LA PIOGGIA CHE HA CONTRADDISTINTO LA DOMENICA DEL GP ARGENTINA, LA MOTOGP RIPARTE DA AUSTIN, TEXAS.

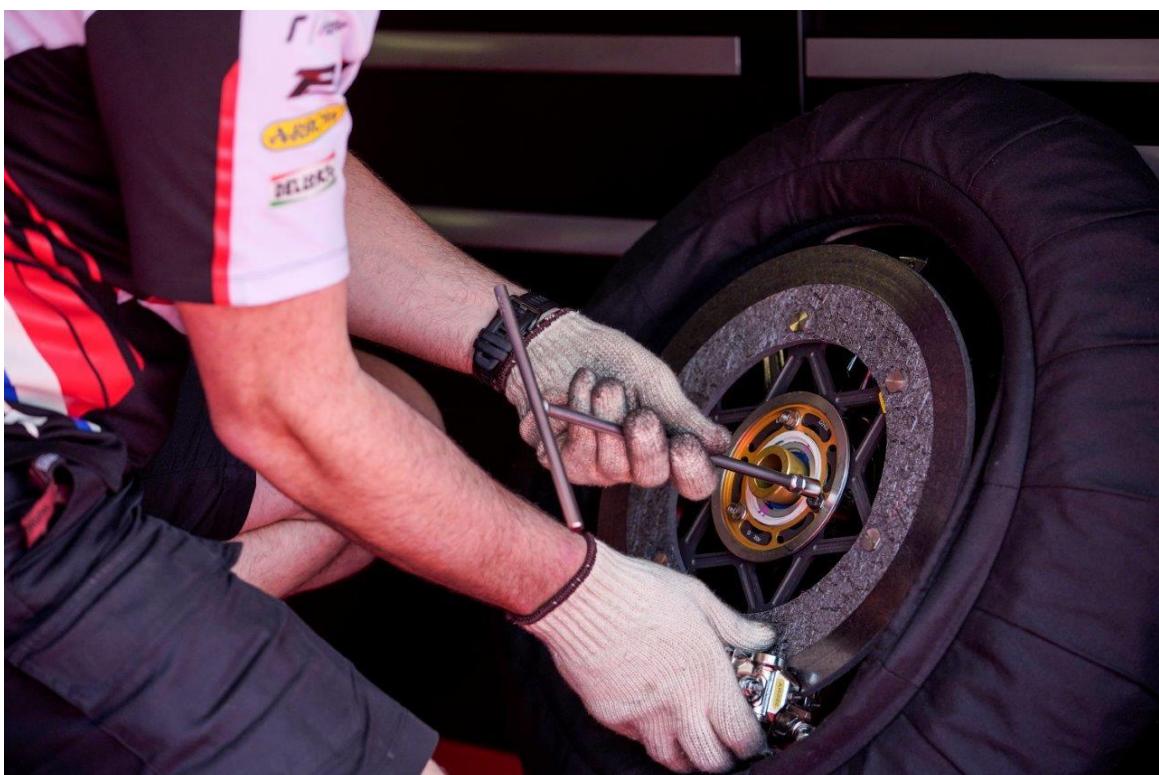
Godutasi una settimana di sosta dopo le gare assolate in Portogallo e la pioggia che ha contraddistinto la domenica del GP Argentina, la MotoGP riparte da Austin, Texas. Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con tutti i piloti del Mondiale MotoGP, il Circuit of the Americas rientra nella categoria dei circuiti mediamente impegnativi per i freni.

In una scala da 1 a 5 si è meritata un indice di difficoltà di 3 anche grazie anche al rettilineo da 1.207 metri che separa le curve 11 e 12, permettendo così all'impianto frenante di raffreddarsi. In pista dovrebbe esserci anche Marc Marquez che proprio qui, 10 anni fa, divenne il più giovane vincitore di una gara della classe regina, strappando il record a Freddie Spencer.

Gli Usa terra del divertimento e del lavoro

All'interno dell'impianto, in prossimità delle curve 19 e 20, l'anno prossimo dovrebbe essere inaugurato un luna park con 27 attrazioni, fra cui numerose montagne russe tra le più adrenaliniche al mondo. Le decelerazioni sono simili a quelle delle supercar più veloci al mondo, molte delle quali impiegano i dischi in carbonio ceramico e le pinze monoblocco Brembo.

Dal 2009 Brembo è presente in Nord America con una sede e un centro di ricerca e sviluppo a Plymouth, nel Michigan. La presenza Brembo comprende anche un plant per la lavorazione dei dischi e uno per l'assemblaggio delle pinze a Homer, a fianco del quale nel 2015 è stata edificata una gigantesca fonderia di ghisa, così da offrire alle Case automobilistiche un processo di produzione dedicato e completamente integrato.



Metà ruote ma il doppio del tempo

Ogni giro del Circuit of the Americas i piloti della MotoGP utilizzano i freni 11 volte, lo stesso numero della Formula 1 che però impiega quasi 29 secondi in meno per completare una tornata. I freni della MotoGP sono in funzione per 36 secondi al giro, quelli delle monoposto per meno della metà, nemmeno 17 secondi grazie alla possibilità di scaricare la potenza frenante sulle quattro ruote.

La pista statunitense alterna grandi velocità, con due punti in cui si superano abbondantemente i 300 km/h, a curve lente, tanto che in 4 di esse le moto entrano a meno di 70 km/h. Nelle prime 10 curve solo alla prima i piloti affrontano decelerazioni superiori a 1,2 g che invece diventano molto frequenti nelle successive. Dalla partenza alla bandiera a scacchi ogni pilota esercita un carico sulla leva del freno di quasi 9 quintali, superiori seppur di poco ai valori dei GP Portogallo e GP Argentina.



Una frenata da 6 secondi

Delle 11 frenate del Circuit of the Americas 4 sono considerate altamente impegnative per i freni, 2 sono di media difficoltà e le 5 restanti sono light.

La più dura di tutte è quella alla curva 12: le moto sfiorano i 360 km/h e frenano per 6,4 secondi per scendere a 66 km/h. I 316 metri della frenata comportano un carico sulla leva di 5,5 kg e una decelerazione di 2 g mentre la pressione del fluido freno Brembo HTC 64T raggiunge i 10,5 bar.



E nei videogiochi?

Per affrontare nel modo corretto la curva 12 del Circuit of the Americas nel videogioco MotoGP servono sangue freddo e colpo d'occhio: la frenata va iniziata dopo il ponte quando termina la striscia verde a bordo asfalto.

Attenzione a non anticipare l'apertura del gas perché in uscita di curva si rischia di finire larghi, perdendo preziosi decimi e rischiando penalità.

