

Brembo svela il GP Italia 2019 della MotoGP

Ai raggi X l'impegno dei sistemi frenanti della classe regina all'Autodromo del Mugello

Dal 31 maggio al 2 giugno l'Autodromo del Mugello ospita il 6° appuntamento del Mondiale 2019 della MotoGP.

Dal 1976 la pista in provincia di Firenze ospita il GP del Campionato del Mondo, ma solo dal 1994 è sede permanente del GP Italia.

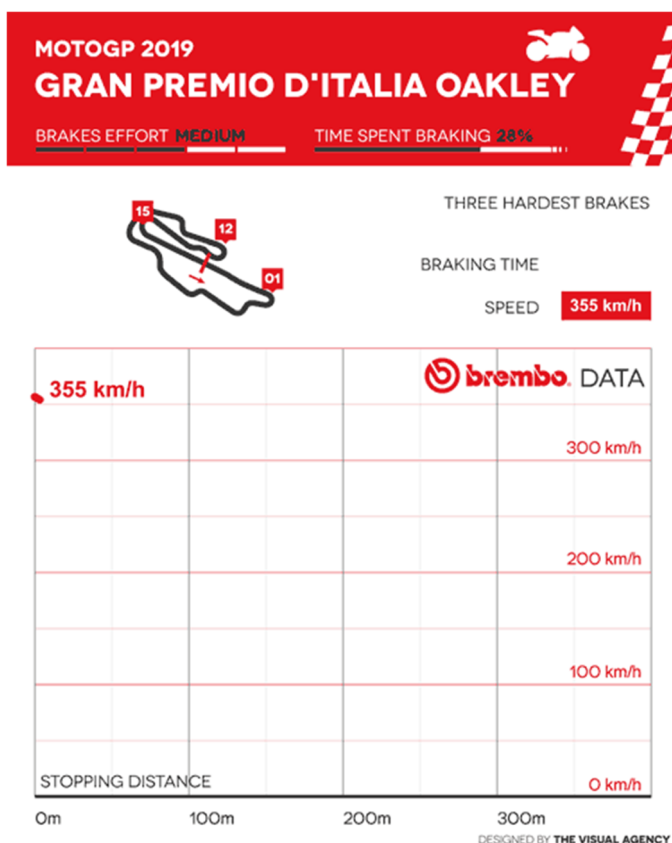
Valentino Rossi vi corre dal 1996 e ha conquistato 9 vittorie in tutte le classi sempre impiegando le pinze, i dischi e le pastiglie Brembo.

I 5.245 metri del tracciato che si snoda sulle colline toscane sono contraddistinti da frequenti cambi di inclinazione: se nelle curve in salita il rischio è di arrivare senza la necessaria velocità perché si è frenato troppo, in quelle in discesa c'è il pericolo opposto, ossia di finire nelle vie di fuga per aver staccato troppo tardi.

La pista vanta anche uno dei rettilinei più lunghi del Mondiale (1.141 metri) che richiede un motore potente e naturalmente un impianto frenante di prim'ordine per non perdere in frenata quanto si potrebbe aver guadagnato sul dritto.

Ciò spiega la scelta del 100 per cento dei piloti della MotoGP di affidarsi ad impianti Brembo, una scelta valida per tutte le gare del Mondiale 2019.

Le 14 curve restanti sono invece posizionate in maniera abbastanza uniforme lungo il tracciato, permettendo ai dischi in carbonio di raffreddarsi, nonostante le alte temperature dell'asfalto che solitamente si raggiungono. Secondo i tecnici Brembo, l'Autodromo del Mugello 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 ottenuto anche da Le Mans che pur ha rettilinei molto più corti e da altre 8 piste.



L'impegno dei freni durante il GP

Così come per il GP Qatar, anche l'Autodromo del Mugello ha una frenata da oltre 350 km/h e tutte le altre inferiori ai 270 km/h.

In totale i piloti della MotoGP usano i freni Brembo 9 volte al giro, per un totale di 30 secondi, valore che corrisponde al 28 per cento della durata complessiva della gara. Di tutti i GP disputati quest'anno è la percentuale più bassa: a Jerez ha raggiunto il 31 per cento e in altre tre piste il 30 per cento.

La decelerazione media è di 1,11 g, identica a quella di Silverstone e Aragon.

Durante un giro al Mugello i piloti esercitano uno sforzo di oltre 36 kg sulla leva del freno.

Le frenate più impegnative

Delle 9 frenate del Circuito del Mugello 2 sono classificate come impegnativa per i freni, 4 sono di media difficoltà; mentre le restanti 3 hanno un'incidenza leggera sugli impianti frenanti.

La staccata più dura è quella alla San Donato (curva 1): preceduta da uno scollinamento, vede le MotoGP arrivare a 355 km/h (qualcosa di più con la scia) ed entrare in curva a 93 km/h. Per riuscirci i piloti si attaccano ai freni per 6 secondi durante i quali percorrono 334 metri. La decelerazione è brutale, 1,5 g e supera di 0,18 g quella della Porsche 911 GT3.



Il carico sulla leva è di 6,4 kg e la pressione del liquido freno Brembo HTC 64T di 13,7 bar. La pressione di quest'ultimo tocca invece i 9,1 bar nelle curve 10 (Scarperia) e 12 (Correntaio): in entrambi i casi le moto vi arrivano a meno di 240 km/h e frenano per meno di 5 secondi ma il carico sulla leva è sempre di 4,2 kg.

Da segnalare anche i 209 metri della frenata alla curva 15 (Bucine) dovuti alla discesa che la contraddistingue: le MotoGP passano da 262 km/h a 112 km/h in 4,3 secondi e la decelerazione massima tocca gli 1,4 g.

Prestazioni Brembo

I freni Brembo hanno vinto tutte le ultime 26 edizioni del GP Italia disputate, compresa quella del 1993 corsa a Misano Adriatico. D'altra parte due settimane fa Brembo ha festeggiato 24 anni di fila dall'ultima non vittoria in 500-MotoGP: una serie incredibile, specie considerando che a differenza dei pneumatici i team possono scegliere liberamente l'impianto frenante che reputano migliore.

Jorge Lorenzo ha vinto 6 delle ultime 8 edizioni del GP Italia: riuscirà a ripetersi in sella alla Honda?