

Brembo svela il round 2 del Mondiale Superbike in Thailandia

AI RAGGI X L'IMPEGNO DEI SISTEMI FRENANTI DELLE DERIVATE DI SERIE SUL CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT

La seconda tappa del Campionato del Mondo Superbike, in programma dal 15 al 17 marzo, si disputa al Chang International Circuit. Realizzato con un investimento di 54 milioni di euro, è stato inaugurato nell'ottobre 2014 e prende il nome da una marca di birra locale.

Nelle 4 stagioni in cui ha ospitato il Mondiale Superbike il circuito thailandese si è contraddistinto per temperature particolarmente elevate: dai 32 ai 36 gradi quella dell'aria, dai 41 ai 50 gradi l'asfalto.

Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con 15 piloti del Mondiale Superbike, il Chang International Circuit è in assoluto il circuito più impegnativo per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 5, eguagliato solo dalle piste di Imola e Donington.

L'impegno dei freni durante il GP

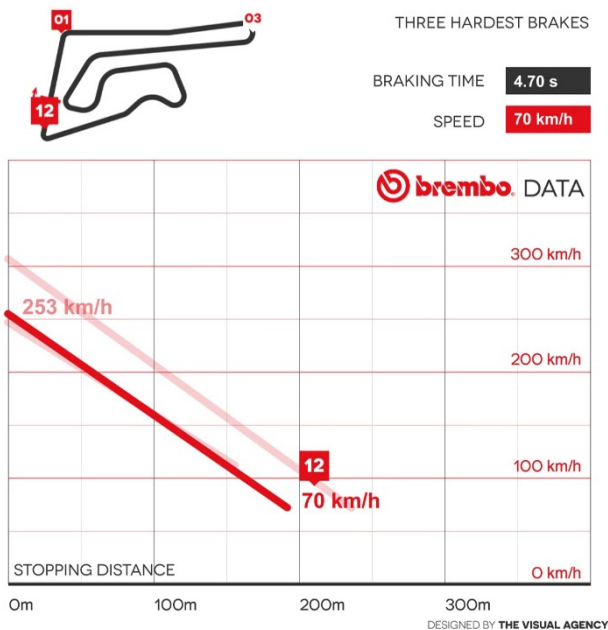
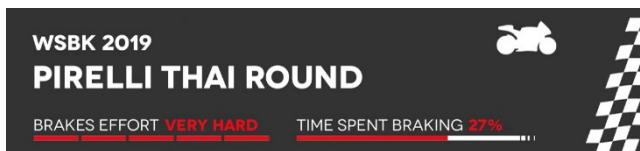
Così come il circuito di Phillip Island anche il Chang International Circuit è intervallato da 12 curve e da 7 punti di frenata. Sia le curve che le frenate sono però quasi del tutto diverse da quelle della pista australiana che grazie alla vicinanza con l'oceano presenta temperature più miti.

La prima sezione della pista thailandese è caratterizzata da lunghi rettilinei e frenate stop and go mentre nella parte centrale le curve sono più rotonde e ravvicinate. Il giro di 4.554 metri si conclude con un'altra staccata violenta.

Nel corso di un giro i piloti fanno ricorso ai freni per quasi 25 secondi, cioè 4 secondi in più di Phillip Island. Ciò nonostante in entrambi i casi la media sul giro è pressoché identica, sui 176 km/h. Nei 20 giri di gara i freni sono usati per quasi 8 minuti e un quarto il che, unito alle alte temperature ambientali, potrebbe tradursi in un innalzamento pericoloso delle temperature dei dischi in acciaio.

Gli 1,27 g di decelerazione media sul giro sono particolarmente alti per le moto: non a caso questo valore è superiore a quello fatto registrare su 18 piste del Mondiale dalle MotoGP.

Sommando tutte le forze esercitate da un pilota sulla leva del freno dalla partenza alla bandiera a scacchi il valore sfiora i 700 kg.



Le frenate più impegnative

Delle 7 frenate del Chang International Circuit 6 sono considerate altamente impegnative per i freni mentre la restante è di modesta difficoltà.

La più dura in assoluto è la terza curva perché le Superbike vi arrivano dopo un rettilineo lungo un chilometro: dai 305 km/h frenano per 5,4 secondi per impostare il tornante a 70 km/h.

Durante la frenata la pressione dell'impianto frenante raggiunge i 10,8 bar. Per essere completata la frenata richiede ben 236 metri.

Ugualmente lenta (70 km/h) è la frenata alla curva 12 a cui le moto si presentano con 253 km/h di velocità: i freni vengono usati per 4,7 secondi con un carico sulla leva di 5,3 kg. In quell'arco di

tempo le Superbike percorrono 192 metri.

Terza in ordine di importanza è la prima curva dopo la partenza: anche in questo caso il carico sulla leva è di 5,5 kg e la pressione dell'impianto di 11,8 bar ma la frenata è più corta, "solo" 3,4 secondi e 156 metri.

Tutte le curve nella parte intermedia della pista invece richiedono spazi e tempi di frenata più ridotti, ma comunque non banali. Alla curva 5 la frenata dura 3,4 secondi ma la decelerazione è di 1,2 g.

Prestazioni Brembo

Nelle quattro edizioni disputate in Thailandia 7 volte si è imposta la Kawasaki dotata di freni Brembo: 6 vittorie per Jonathan Rea, 1 per Tom Sykes. In Gara2 l'anno scorso ha però vinto Chaz Davies con la Ducati.

I freni Brembo hanno anche sfiorato l'en plein nei podi, piazzando nelle 8 gare disputate a Buriram 23 piloti nelle prime tre posizioni: 11 volte la Kawasaki, 6 la Ducati, 3 la Yamaha, 2 l'Aprilia e 1 la Suzuki.