

# Brembo svela il round 4 del Mondiale Superbike ad Assen

## Ai raggi X l'impegno dei sistemi frenanti delle derivate di serie al TT Assen Circuit

La quarta tappa del Campionato del Mondo Superbike, in programma dal 12 al 14 aprile, si disputa al TT Assen Circuit. Inaugurato nel 1925, misurava inizialmente 28,4 km. Ridotto a 7,7 km nel 1955, è stato modificato varie volte fino ad arrivare ai 4.542 metri attuali. Ospita ininterrottamente il Mondiale Superbike dal settembre 1992.

Tre mesi prima fu teatro della caduta di Mick Doohan nelle qualifiche della 500: impossibilitato ad usare la martoriata gamba destra, l'australiano riuscì a tornare ai vertici usando la pompa-pollice progettata dagli ingegneri Brembo. Il TT Assen Circuit si contraddistingue per 18 curve, due terzi a destra, e rettilinei molto corti: il più lungo misura appena 487 metri e quello di partenza non supera i 300 metri. Come si può intuire è un circuito molto "guidato" con frenate poco impegnative.

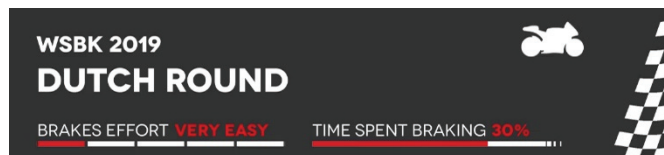
Questa caratteristica unita alla sua collocazione geografica permette un raffreddamento ottimale dei dischi in acciaio. Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con 15 piloti del Mondiale Superbike, il TT Assen Circuit è un circuito scarsamente impegnativo per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 1, identico al valore di Phillip Island.

## L'impegno dei freni durante il GP

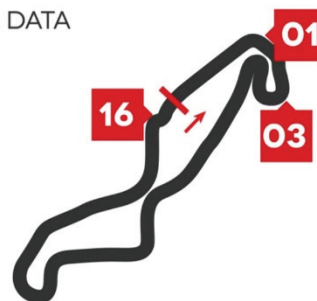
Così come le MotoGP, anche le Superbike fanno ricorso ai freni in 10 delle 18 curve della pista. Solo Imola, Jerez, Villicum e Losail presentano un numero maggiore di frenate sul giro.

I piloti utilizzano i freni per 28 secondi e mezzo al giro, equivalenti al 30 per cento della durata della gara: la percentuale è analoga ad altri 4 Round: Aragon, Imola, Misano e Portimão.

Non toccando mai velocità superiori ai 285 km/h, le Superbike raggiungono un massimo di 1,2 g di decelerazione.



**brembo**. DATA



THREE HARDEST BRAKES

	Maximum deceleration	Max force on lever	Time spent braking
01	1.2 g	4.5 Kg	4.4 s
03	1.1 g	4.8 Kg	3.1 s
16	1.1 g	4.6 Kg	3.5 s

DESIGNED BY THE VISUAL AGENCY

Di conseguenza la media del circuito è di 1,03 g, tra le più basse della prima parte del campionato. In Thailandia il valore medio era invece stato di 1,27 g.

La scarsa potenza delle frenate è evidente nel calo medio di velocità in frenata: il valore sulle 10 staccate è di 87 km/h, il più basso del Mondiale 2019, mentre ad Aragon aveva superato i 102 km/h ed a Buriram aveva raggiunto quota 135 km/h.

Sommando tutte le forze esercitate da un pilota sulla leva del freno dalla partenza alla bandiera a scacchi il valore supera gli 8,4 quintali.

---

## Le frenate più impegnative

Delle 10 frenate del TT Assen Circuit solo una è considerata altamente impegnativa per i freni, mentre 6 sono di media difficoltà e 3 sono light.

La più dura in assoluto è la prima dopo il traguardo (curva Haarbocht) perché le Superbike vi arrivano a 276 km/h e perdono 171 km/h al termine dei 226 metri della frenata.

I piloti usano i freni per 4,4 secondi con un carico sulla leva di 4,5 kg, 700 grammi in meno di quello esercitato in questa stessa curva dai piloti MotoGP che si avvalgono di dischi in carbonio e pinze Brembo.

La frenata alla curva 16 vanta una pressione dell'impianto frenante superiore a quella della curva 1: 9,8 bar a fronte dei 9,6 bar. Alla curva 16 le Superbike arrivano a 211 km/h e mollano i freni solo dopo essere scese a 97 km/h, operazione che richiede 3 secondi e mezzo.

Degna di nota anche la curva 9 (De Bult): 178 metri di frenata, 1 g di decelerazione e 4,3 kg di carico sulla leva per passare da 231 km/h a 105 km/h.

---

## Prestazioni Brembo

Le moto con freni Brembo si sono aggiudicate tutte le ultime 8 gare del Mondiale Superbike corse al TT Assen Circuit: tutte le vittorie sono state ottenute dalla Kawasaki, 7 da Jonathan Rea ma l'ultima da Tom Sykes. Per tutte queste 8 gare le moto con freni Brembo hanno conquistato anche i secondi posti: 1 la Yamaha, 2 la Ducati e 5 la Kawasaki.

