

# Brembo svela il round 3 del Mondiale Superbike ad Aragón

## Ai raggi X l'impegno dei sistemi frenanti delle derivate di serie al MotorLand Aragón

La terza tappa del Campionato del Mondo Superbike, in programma dal 5 al 7 aprile, si disputa al MotorLand Aragón.

Disegnato dall'architetto tedesco Hermann Tilke, in collaborazione con il pilota di Formula 1 Pedro De La Rosa, è stato inaugurato il 6 settembre 2009.

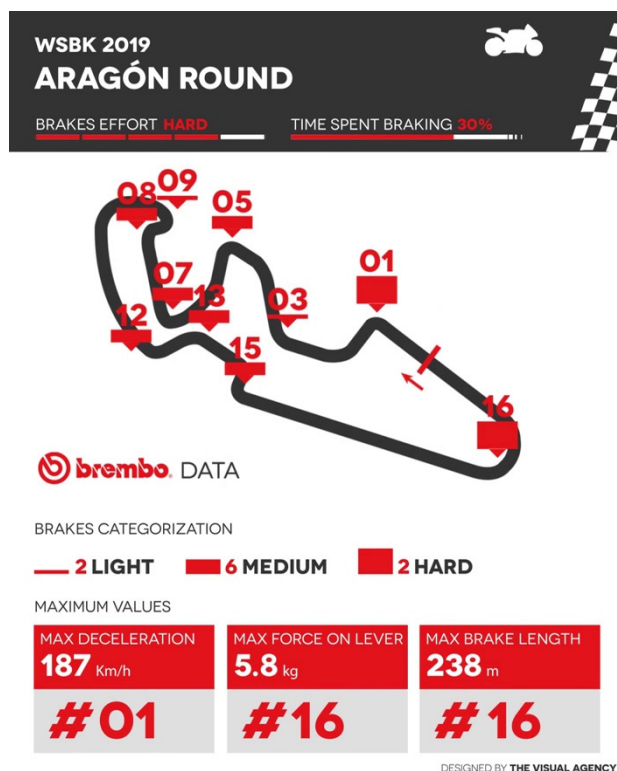
Ha iniziato ad ospitare il Mondiale Superbike nel 2011. Con 5.077 metri di lunghezza e dai 12 ai 15 metri di larghezza, il tracciato è identico a quello usato dalle MotoGP.

Le Superbike sono però più lente di 2 secondi e 9 decimi: l'anno scorso Marco Melandri realizzò la Superpole con un tempo di 1'49"543 mentre nel 2015 Marc Marquez ottenne la pole con 1'46"635.

La pista, considerata abbastanza tecnica, è piuttosto impegnativa per i freni poiché soprattutto nella prima parte non permette un buon raffreddamento dei dischi in acciaio: in quella sezione la sequenza serrata di staccate può mettere in crisi i freni.

Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con 15 piloti del Mondiale Superbike, il MotorLand Aragón è un circuito impegnativo per i freni.

In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 4, eguagliato da Jerez, Magny-Cours e Villicum.



### L'impegno dei freni durante il GP

In 10 delle 17 curve della pista le Superbike fanno ricorso ai freni.

La presenza di un rettilineo d'arrivo di 630 metri e di altri più brevi che si concludono con curve secche moltiplica i tempi di frenata: per la prima volta quest'anno i piloti frenano per oltre mezzo minuto al giro, per la precisione per 33 secondi.

Nei 18 giri i freni sono usati per quasi 10 minuti, un valore decisamente alto per gare che durano 33 minuti e mezzo.

L'alto numero di curve ravvicinate della prima parte della pista comporta una decelerazione media piuttosto contenuta: solo 1,09 g, a fronte degli 1,27 g della pista thailandese che ha ospitato il round precedente.

Sommando tutte le forze esercitate da un pilota sulla leva del freno dalla partenza alla bandiera a scacchi il valore supera i 750 kg.

## Le frenate più impegnative

Delle 10 frenate del MotorLand Aragón 2 sono considerate altamente impegnative per i freni mentre 6 sono di media difficoltà e 2 sono light.

La più dura in assoluto è l'ultima curva perché le Superbike vi arrivano dopo aver percorso un rettilineo lungo 968 metri: dai 305 km/h frenano per 4 secondi e 238 metri per impostare la curva a 151 km/h.

Durante la frenata subiscono una decelerazione di 1,5 g, cioè 0,28 g in più di quella che fa registrare una Porsche 911 GT3 RS 4.0 in frenata partendo da 100 km/h.

Alla prima curva le Superbike passano da 274 km/h a 87 km/h in 4,7 secondi mentre l'impianto frenante raggiunge una pressione di 11,2 bar. Nella stessa curva invece le MotoGP arrivano più veloci (289 km/h) eppure usano i freni in carbonio per meno tempo (4,5 secondi).

Alto è anche il carico sulla leva del freno che si registra alla curva 15: la frenata dura ben 4,7 secondi anche se la velocità scende di 107 km/h e i piloti esercitano 4,8 kg di carico e la pressione dell'impianto frenante tocca i 10,2 bar.

## Prestazioni Brembo

Le moto con freni Brembo si sono aggiudicate tutte le ultime 10 gare corse al MotorLand Aragón: 5 di queste sono state vinte dalla Ducati ed altrettante dalla Kawasaki.

Nel 2018 le moto con freni Brembo sono riuscite a monopolizzare le prime 11 posizioni in entrambe le gare.

