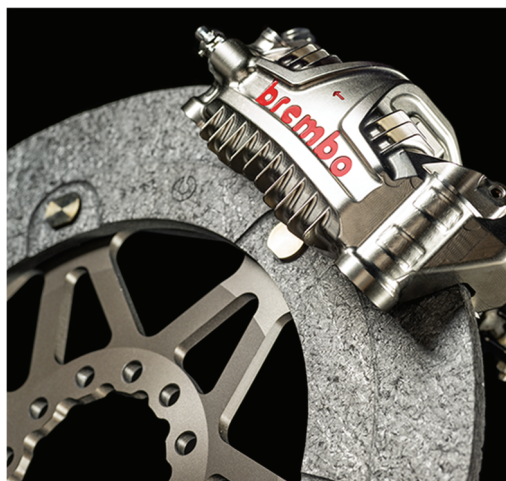


CARATTERISTICHE E MODO D'IMPIEGO DELL'IMPIANTO BREMBO AL LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT E SOLUZIONI SIMILI PER LA TUA MOTO

Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con tutti i piloti del Mondiale MotoGP, il Losail International Circuit 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, eguagliato da altre 8 piste.

La gara in notturna permette di ammirare l'incandescenza dei dischi in carbonio nelle frenate più violente, un fenomeno solitamente mascherato dalla luce del sole nelle gare pomeridiane, anche nei circuiti più impegnativi per i freni. Invece nel GP Qatar, essendo disputato dopo il tramonto è visibile lo stress termico a cui sono sottoposti i dischi in carbonio.



Leggerezza e raffreddamento al top per le pinze Brembo per la MotoGP

Le pinze monoblocco a 4 pistoni Brembo per la MotoGP sono realizzate partendo da un unico blocco di alluminio-litio lavorato dal pieno. Rispetto alla fusione, la lavorazione dal pieno consente di impiegare materiali con migliori caratteristiche meccaniche e maggiore resistenza alle alte temperature.

La forma del corpo pinza è studiata al fine di ottimizzare il rapporto massa/rigidezza attraverso l'ottimizzatore topologico, un programma informatico frutto di 40 anni di successi in 500-MotoGP. Le pinze in uso dall'anno scorso presentano numerose alette di raffreddamento e sono più leggere dei modelli precedenti. La finitura superficiale prevede un riporto al nickel.

Tecnologia MotoGP anche per le moto stradali

Fin dal suo esordio nelle competizioni iridate, negli anni Settanta, Brembo si serve delle gare per sviluppare nuove soluzioni tecniche che una volta dimostratesi vincenti e affidabili vengono trasferite alla produzione di serie. E proprio dall'esperienza in pista discendono le pinze freno Brembo High Performance, ineguagliabili per performance frenante e stabilità.

Rispetta questa filosofia la pinza Brembo GP4-RS ispirata alla monoblocco in uso in MotoGP. Ideata per gli appassionati della pista e per chi vuole il meglio, si eleva dai prodotti della concorrenza per leggerezza, rigidità, raffreddamento, design e resa.

Ecco 7 motivi per passare subito alla nuova pinza Brembo GP4-RS la regina delle piste della prossima primavera.

Scopri di più.

Ogni giro 12 frenate, come solo Misano

Solo in 4 delle 16 curve della pista (la 3, 8, 11 e 13) non è richiesto l'intervento dei freni: 12 frenate al giro le ha solo il circuito di Misano Adriatico. Per questa ragione dalla partenza alla bandiera a scacchi i piloti si servono dei freni la bellezza di 264 volte, il valore più alto di tutte le piste asiatiche.

Così come al KymiRing e a Motegi, i freni sono in funzione per 34 secondi al giro. Dalla partenza alla bandiera a scacchi nel GP Qatar i freni vengono usati da ciascun pilota per oltre 12 minuti e mezzo, equivalenti al 30 per cento del tempo totale.

Da quasi 350 km/h a meno di 100 km/h in un baleno

Delle 12 frenate del Losail International Circuit 3 sono considerate altamente impegnative per i freni mentre 5 sono di media difficoltà e 4 sono light.

Complice il rettilineo di 1.068 metri che la precede, la frenata alla prima curva dopo il traguardo è una delle più difficili dell'intero Mondiale: senza scia le MotoGP vi arrivano a 346 km/h e rallentano fino a 98 km/h esercitando un carico sulla leva del freno di 5,1 kg. Per impostare la curva, i piloti frenano per 4,9 secondi durante i quali percorrono 263 metri. La pressione dell'impianto frenante raggiunge invece i 10,9 bar.

