



TUTTO QUELLO CHE AVRESTI VOLUTO SAPERE SUI FRENI BREMBO E SUI CERCHI MARCHESINI PER IL GP PORTOGALLO E LA TUA MOTO

Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con il 100 per cento dei piloti del Mondiale MotoGP, l'Algarve International Circuit rientra nella categoria dei circuiti scarsamente impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 2, il secondo più basso del campionato 2021, a pari merito con Phillip Island.

I continui saliscendi che la caratterizzano rendono difficile per i piloti calibrare le staccate, con il rischio di arrivare lunghi in discesa o di frenare troppo presto in salita: in discesa si tocca una pendenza massima del 12 per cento e in salita del 6 per cento, mentre l'inclinazione trasversale tocca in alcuni punti l'8 per cento. In un simile contesto i cerchi rivestono grande importanza e l'eccellenza in materia è Marchesini.

Marchesini, la scelta di chi pretende il meglio

Dal marzo 2000 Marchesini è un'azienda del gruppo Brembo con cui condivide la stessa sede produttiva. Anche per la stagione 2021 i cerchi in magnesio forgiato Marchesini equipaggiano quasi due terzi delle moto presenti in pista in MotoGP: Per l'anteriore sono disponibili le varianti a 5 razze a Y e a 7 razze, per il posteriore a 7 razze.

Tutti questi esemplari discendono da multiforging 3D a stampo chiuso e trattamento termico e garantiscono massima rigidità e minima inerzia. Il risparmio di peso assicurato dalle ruote Marchesini, che insieme ai pneumatici costituiscono le masse non sospese in rotazione più importanti, migliora l'accelerazione della moto, la sua maneggevolezza nei cambi di direzione e la risposta in frenata.



Leggerezza e performance anche per le moto stradali

Marchesini non si limita a regalare emozioni forti ai piloti professionisti, ma realizza anche soluzioni che assicurano alte prestazioni agli utilizzatori delle moto stradali. Contraddistinti da uno stile inconfondibile, sono realizzati impiegando metodi di progettazione, analisi strutturale e sperimentazione all'avanguardia.

I cerchi M7R Genesi dispongono di 7 razze costituite da una lega di magnesio impiegata per applicazioni aerospaziali lavorata attraverso una forgiatura multi direzionale e l'uso di stampi ottimizzati sulla geometria finale della ruota: la riduzione di peso rispetto ai cerchi di serie va dal 26 al 41 per cento a seconda del modello di moto.

Le MotoGP frenano più delle Superbike

I piloti della MotoGP utilizzano i freni in 10 delle 15 curve del tracciato portoghese, lo stesso numero dei piloti del Mondiale Superbike che qui dovrebbero correre in ottobre. In ogni giro i freni delle MotoGP sono in funzione per 32 secondi, a fronte dei 31 secondi e mezzo delle derivate di serie.

Cinque delle frenate affrontate dalle MotoGP ogni giro comportano però cali di velocità inferiori ai 70 km/h e decelerazioni che non superano 1 g. In tutte le curve gli spazi di frenata sono inferiori ai 140 metri con due eccezioni per giro in cui superano i 210 metri e richiedono l'uso dei freni per 5 secondi. Dalla partenza alla bandiera a scacchi il carico totale sulla leva del freno supera di poco gli 8 quintali.

Cinque secondi per perdere 218 km/h

Delle 10 frenate dell'Algarve International Circuit solo una è classificata come impegnativa per i freni, 3 sono di media difficoltà e le restanti 6 sono scarsamente impegnative.

La staccata più dura per le MotoGP è la prima dopo il traguardo, complice un rettilineo di 969 metri: i prototipi passano da 332 km/h a 114 km/h in 5 secondi in cui percorrono 299 metri. Per riuscirci i piloti esercitano un carico di 5,7 kg sulla leva del freno e subiscono una decelerazione di 1,5 g mentre la pressione del liquido freno raggiunge i 12,2 bar.