



L'IMPIANTO BREMBO E IL RUOLO DEI CERCHI MARCHESINI PER IL GP OLANDA E LA TUA MOTO.

Prima della lunga pausa estiva, il Motomondiale fa tappa alla cattedrale di Assen che torna ad ospitare le tre classi dopo l'assenza forzata del 2020. Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con il 100 per cento dei piloti del Mondiale MotoGP, il TT Circuit Assen 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 1, il più basso del campionato 2021, inferiore ai 2 punti di Phillip Island e Portimao. Ad Assen la velocità massima non supera i 310 km/h ma le numerose curve veloci garantiscono un ottimo raffreddamento degli impianti frenanti. E proprio l'esistenza di così tante curve rappresenta il miglior banco di prova dei cerchi 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.



MotoGP vs Superbike 1-1

Pur avendo 18 curve, il TT Circuit Assen è molto guidato, con parecchi curvoni veloci e una sola curva secca che peraltro presenta un calo di velocità inferiore ai 180 km/h. Fatta eccezione per Le Mans, nelle piste su cui si è già corso quest'anno c'è sempre stata almeno una frenata con una decelerazione superiore ai 200 km/h, con punte vicine ai 250 km/h.

Le 10 frenate di ogni giro comportano un uso complessivo dei freni di 29 secondi, equivalenti al 31 per cento della durata della gara. Anche per il Mondiale Superbike che sarà qui impegnato fra un mese le frenate sono 10 ma l'utilizzo dei freni è di poco superiore ai 26 secondi al giro, anche se il carico sulla leva del freno delle derivate di serie è di quasi 38 kg al giro a fronte dei 36,6 kg della MotoGP.

Poco più di 4 secondi con 1,5 g

Delle 10 frenate del TT Circuit Assen solo una è considerata altamente impegnativa per i freni mentre 8 sono di media difficoltà e la restante è light.

La frenata in discesa a destra della curva Haarbocht (curva 1) è quella che comporta il maggior sforzo per i piloti e gli impianti frenanti: le moto ci arrivano a 285 km/h e i piloti frenano per 4,3 secondi in cui percorrono 221 metri. Per raggiungere i 111 km/h necessari per impostare la curva i piloti esercitano un carico di 5,3 kg sulla leva e subiscono una decelerazione di 1,5 g.