CURIOSITÀ SULL'IMPIANTO BREMBO PER IL GP GERMANIA E SOLUZIONI SIMILI PER LE MOTO STRADALI.

Dopo un anno di assenza, il Campionato Mondiale MotoGP torna in Germania nazione che nel 1978 è stata teatro della prima vittoria nella classe regina di una moto con i freni Brembo: ad imporsi, sul mitico circuito da 22,835 km del Nürburgring, fu Virginio Ferrari con la Suzuki RG500 del team Gallina.
Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con tutti i piloti del Mondiale MotoGP, il Sachsenring 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.

Zero attriti né torsioni con la pompa radiale Brembo per la MotoGP
La pompa radiale Brembo è adottata da tutti i 22 piloti della MotoGP. Con essa sia la forza delle dita sulla leva sia quella della leva stessa sul pistoncino agiscono nello stesso senso, ovvero radialmente rispetto al punto di ancoraggio della pompa sul manubrio senza generare attriti né torsioni. In tal modo non vi sono sprechi di energia. Brembo depositò nel lontano 1985 il primo brevetto della pompa radiale, nata per soddisfare le esigenze del racing, in particolare quella di un minor ingombro. L'anno dopo equipaggiò la Yamaha YZR OW di Eddie Lawson che proprio quell'anno si aggiudicò il Campionato del Mondo della classe 500.

Tecnologia MotoGP anche per le moto stradali
Traendo ispirazione dalla lunga esperienza maturata in MotoGP, Brembo ha realizzato la pompa radiale R19RCS Corsa Corta, perfetta per chi guida la moto nel tempo libero, sia su strada che in pista. Una delle particolarità è la possibilità offerta al pilota di regolare la corsa a vuoto (cioè il bite point) su 3 diversi livelli.
In altre parole, il guidatore può regolare la fase non attiva della frenata, decidendo il punto in cui il sistema frenante inizia a generare pressione, in funzione del proprio stile di guida o delle condizioni dell'asfalto o meteorologiche.

Record negativo di frenata

La tortuosità del Sachsenring si traduce in un ricorso modesto ai freni: le frenate sono solo 7 per un totale di soli 21 secondi al giro, 17 secondi in meno del circuito di Sepang. Nessuna altra pista della MotoGP richiede un utilizzo così contenuto sia in termini assoluti, che percentuali: il 26 per cento della durata totale della gara.

Delle 7 frenate solo un terzetto prevedono l'utilizzo dell'impianto frenante per almeno 3 secondi. In altre 3 curve invece la decelerazione non supera gli 0,8 g. Sommando tutte le forze esercitate da un pilota sulla leva del freno dalla partenza alla bandiera a scacchi il valore sfiora i 7 quintali e mezzo, il terzo valore più basso dopo Silverstone e Phillip Island.

Cinque secondi e mezzo con la leva in mano

Delle 7 frenate del Sachsenring solo 2 sono considerate altamente impegnative per i freni mentre 2 sono di media difficoltà e le restanti 3 sono light. La frenata alla prima curva è quella che comporta il maggior sforzo per i piloti e gli impianti frenanti: le moto ci arrivano a 290 km/h ed entrano in curva a 73 km/h dopo 252 metri di frenata. I piloti si attaccano ai freni per 5,5 secondi con un carico di 5,7 kg sulla leva e subiscono una decelerazione di 1,4 g.