



LA RELAZIONE TRA LE CURVE OLANDESI E LE FRENATE. E ANCORA I PRO DELLE POMPE RADIALI PER LE MOTO DA CORSA E STRADALI.

Dopo un anno sabbatico, il Mondiale Superbike torna a gareggiare al TT Circuit Assen, già teatro un mese fa della MotoGP. Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con 17 piloti del Mondiale Superbike, è un tracciato scarsamente impegnativo per i freni.

In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 1, il più basso della stagione grazie alla sua conformazione, ossia l'assenza di rettilinei superiori al mezzo chilometro da cui ne consegue un'unica frenata impegnativa, e alle temperature che favoriscono un raffreddamento ottimale dei dischi in acciaio.



Zero attriti né torsioni con la pompa radiale Brembo per la Superbike

La pompa radiale Brembo è adottata da buona parte dei piloti della Superbike. 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.

Quando, nel 1988, nacque il Mondiale Superbike le moto dei tempi impiegavano ancora le pompe assiali, peraltro realizzate tramite fusione e di ingombro considerevole. Solo dopo alcuni mesi fecero la loro comparsa le pompe radiali ricavate dal pieno con leve sagomate, già sperimentate con successo fin dalla seconda metà degli anni Ottanta nel Motomondiale.

Tecnologia anche per le moto stradali

Traendo ispirazione dalla lunga esperienza maturata in MotoGP e in Superbike, 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.

Uno due tre e la frenata è andata

Così come le MotoGP, anche le Superbike fanno ricorso ai freni in 10 delle 18 curve della pista. Solo Jerez e Villicum presentano un numero maggiore di frenate sul giro. I piloti utilizzano i freni per poco più di 26 secondi al giro, equivalenti al 28 per cento della durata della gara, a fronte dei 29 secondi e del 31 per cento della MotoGP.

A dimostrazione dello scarso impiego dell'impianto, in 7 frenate le Superbike non arrivano a perdere nemmeno 90 km/h e anche in quelle più impegnative i freni non vengono mai utilizzati per 4 o più secondi. Anche la pressione del liquido freno non raggiunge mai gli 11 bar, valore che invece è stato superato quando si è gareggiato a inizio mese in 5 delle curve di Donington Park.



10 km/h in meno della MotoGP

Delle 10 frenate del TT Assen Circuit solo una è considerata altamente impegnativa per i freni, mentre 5 sono di media difficoltà e 4 sono light.



La più dura in assoluto è la prima dopo il traguardo (curva Haarbocht) perché le Superbike vi arrivano a 271 km/h e perdono 164 km/h – 10 km/h in meno delle MotoGP – al termine dei 190 metri della frenata per cui servono 3,7 secondi. I piloti esercitano un carico sulla leva di 4,6 kg e subiscono una decelerazione di 1,5.