



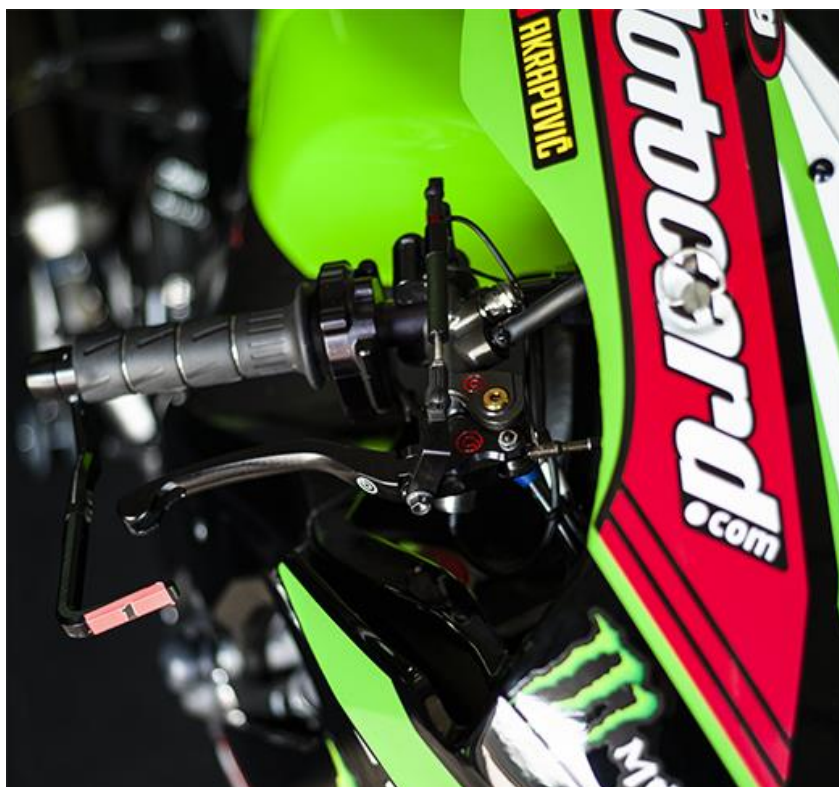
L'IMPORTANZA DELLA POMPA RADIALE BREMBO SUL CIRCUITO DI CATALOGNA E I VANTAGGI DELLA 19RCS CORSA CORTA.

Ultimo appuntamento estivo per il Mondiale Superbike che per la terza volta quest'anno si cimenta con una pista spagnola. Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con 17 piloti del Mondiale Superbike, il Circuit de Barcelona-Catalunya è un tracciato altamente impegnativo per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 5, il più alto della stagione a pari merito con Donington Park. A differenza del circuito britannico però la pista catalana ha ospitato la Superbike solo l'anno scorso: il risultato furono 3 gare entusiasmanti con altrettanti vincitori in rappresentanza di 3 diverse Case, tutte aidate dai componenti Brembo.

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 19RCS 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.



Una in più della MotoGP

A differenza della MotoGP che per ogni giro di questa pista si serve dei freni in 9 curve per complessivi 29 secondi, la Superbike li utilizza 10 volte per oltre 31 secondi. A fare la differenza è la curva 3 con una frenata di un secondo e mezzo, equivalenti a 64 metri, per le derivate di serie, pur d'intensità modesta: 1,4 kg di carico sulla leva del freno e 0,5 g di decelerazione.

Complice la maggiore potenza dei prototipi, le MotoGP perdono maggiore velocità nelle curve: per esempio alla prima curva il calo è di 233 km/h a fronte dei 214 km/h della Superbike che inoltre alla curva 10 registra una decelerazione di 193 km/h rispetto ai 201 km/h della MotoGP. La Superbike prevale però per il carico sulla leva del freno dalla partenza alla bandiera a scacchi: 918 kg a pilota, quasi un quintale in più della MotoGP che impiega i dischi in carbonio.

Sette kg alla prima curva

Delle 10 frenate del Circuit de Barcelona-Catalunya 4 sono considerate altamente impegnative per i freni mentre 3 sono di media difficoltà e le altre 3 sono light.

Così come per la MotoGP, la più dura in assoluto è la prima curva per effetto del rettilineo da oltre un km (1.047 metri per la precisione) che la precede: per calare da 310 km/h a 96 km/h i piloti frenano per 4,9 secondi con un carico sulla leva di 6,9 kg e subiscono una decelerazione di 1,5. In quell'arco di tempo le moto percorrono 257 metri.