



L'IMPIEGO DEI FRENI BREMBO A TERMAS DE RIO HONDO E FOCUS SULLE PINZE GP4 PER I PILOTI E PER GLI APPASSIONATI

Dopo due anni di assenza, causa pandemia, la MotoGP torna in Argentina e per la settima volta si correrà a Termas de Rio Hondo. Secondo i tecnici Brembo questo circuito rientra nella categoria dei circuiti mediamente impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà 3. Il tracciato non viene utilizzato da parecchi mesi e ciò significa che i piloti MotoGP si troveranno di fronte un asfalto molto sporco e per niente gommato. Solo con l'aumentare delle sessioni l'aderenza migliorerà, permettendo di osare di più in accelerazione così come in staccata.

Leggerezza e raffreddamento al top per le pinze Brembo per la MotoGP

Per la prima volta in azione a Termas de Rio Hondo si vedranno le pinze monoblocco a 4 pistoni Brembo per la MotoGP. Introdotte nel 2020, sono realizzate partendo da un unico blocco di alluminio lavorato dal pieno. Rispetto alla fusione, la lavorazione dal pieno consente di impiegare materiali con migliori caratteristiche meccaniche e maggiore resistenza alle alte temperature. La forma del corpo pinza è studiata al fine di ottimizzare il rapporto massa/rigidità attraverso l'ottimizzatore topologico, un programma informatico frutto di 40 anni di successi in 500-MotoGP. Le pinze in uso presentano numerose alette di raffreddamento e sono più leggere dei modelli precedenti. La finitura superficiale prevede un riporto al nickel.



Tecnologia MotoGP anche per le moto stradali

Fin dal suo esordio nelle competizioni iridate, negli anni Settanta, Brembo si serve delle gare per sviluppare nuove soluzioni tecniche che una volta dimostrate vincenti e affidabili vengono trasferite alla produzione di serie. E proprio dall'esperienza in pista discendono le pinze freno Brembo High Performance, ineguagliabili per performance frenante e stabilità.

Conforme a questa filosofia è la pinza Brembo GP4-RS ispirata alla monoblocco in uso in MotoGP. Ideata per gli appassionati della pista e per chi vuole il meglio, si eleva dai prodotti della concorrenza per leggerezza, rigidità, raffreddamento, design e resa.



[Ecco 7 motivi per passare subito alla nuova pinza Brembo GP4-RS.](#)

Due metà agli antipodi

In 8 delle 14 curve di Termas de Rio Hondo i piloti della MotoGP utilizzano i freni per un totale di 30 secondi al giro, lo stesso valore del Mugello, che però risulta più lungo di quasi mezzo chilometro. Dalla partenza alla bandiera a scacchi ciascun pilota si servirà dei freni per 12 minuti e mezzo, pari al 31 per cento della gara.

Tutte le decelerazioni più dure sono racchiuse nelle prime 5 curve della pista argentina. Nelle restanti la riduzione di velocità non raggiunge nemmeno i 110 km/h e gli spazi di frenata sono inferiori a 140 metri. Sommando tutte le forze esercitate dal via fino all'arrivo sulla leva del freno Brembo da ciascun pilota si superano di poco i 7 quintali, il secondo valore più basso della stagione dopo il GP Australia.



Oltre 6 secondi per una sola frenata

Delle 8 frenate dell'Autódromo de Termas de Rio Hondo solo una è considerata altamente impegnativa per i freni mentre 6 sono di media difficoltà e la restante è light.

La curva 5 è la più difficile da affrontare perché è preceduta da un rettilineo di 1.076 metri che permette alle MotoGP di raggiungere i 320 km/h: il tornante obbliga i piloti a scendere a 76 km/h facendo ricorso ai freni per 6,3 secondi con un carico sulla leva della pompa freno Brembo di 4,8 kg.



E nei videogiochi?

Per affrontare la Curva 5 di Termas de Rio Hondo nel videogioco MotoGP bastano pochi accorgimenti: si inizia a frenare circa un secondo prima di passare sotto il cartellone pubblicitario sopraelevato e contestualmente si scala fino in seconda. Solo quando la staccata è quasi completata ci si sposta a destra, ma restando ad un metro dal cordolo. Bisogna però attendere circa 3 secondi prima di raddrizzare la moto.