



L'USO DELL'IMPIANTO FRENANTE AL CIRCUIT OF THE AMERICAS

Dal Sud al Nord America nell'arco di una settimana. La MotoGP si sposta negli Usa per gareggiare per la nona volta al Circuit of the Americas. Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con tutti i piloti del Mondiale MotoGP, la pista texana rientra nella categoria dei circuiti mediamente impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritata un indice di difficoltà di 3. Il tracciato di Austin è stato oggetto di profondi lavori a gennaio, con il rinforzo del suolo e la posa del nuovo asfalto nel primo e nel terzo settore. Le sconessioni saranno quindi meno evidenti, con ovvi benefici anche in staccata grazie al maggiore grip.

Dalla MotoGP a King of the Baggers

Anche quest'anno Brembo fornisce sistemi frenanti personalizzati a tutti i 24 piloti della MotoGP. La fornitura si estende anche ai team di Moto2 e Moto3: il 100 per cento dei piloti delle due classi utilizza le pinze Brembo, il 90 per cento le pompe, l'80 per cento le pastiglie e il 50 per cento i dischi in acciaio.

Da quest'anno inoltre Brembo fornisce i propri impianti alle moto della categoria King of the Baggers che gareggiano al MotoAmerica: per migliorare le staccate e assicurarsi una costanza di rendimento per l'intera gara, queste cruiser dotate di valigie laterali, parabrezza enormi e un peso minimo di 281 kg impiegano pinze GP4-RR, dischi PISTABASSA, pastiglie Z04 e pompe RMC BilletGP.



Dischi Brembo da record per le moto stradali

Chi possiede una Harley-Davidson o una Indian, o anche bagger di altri costruttori ma non le utilizza in pista, presenta esigenze differenti. Per tutti loro è disponibile una gamma di prodotti Upgrade chiamata Custom che trova il suo fulcro nella pompa RCS, anche nella variante RCS Corsa Corta, entrambe dotate del sistema brevettato da Brembo per la regolazione dell'interasse leva.

Per migliorare comfort e performance frenante, oltre a rafforzare il carattere della moto, si possono sostituire le pinze di serie con le pinze .484 in alluminio racing ricavate dal pieno. All'estetica generale possono contribuire anche i dischi freno, a partire dai Black 11" che possedendo una campana di diverso materiale sono inoltre meno soggetti a stress termo meccanici.



Dieci frenate per 37 secondi

Ogni giro i piloti della MotoGP utilizzano i freni 10 volte, lo stesso numero del circuito di Portimao che però è più corto di quasi un km. Al Circuit of the Americas i freni sono in funzione per 37 secondi ogni giro. Solo Silverstone e Sepang con 38 secondi e Losail con 40 secondi vantano un valore superiore.

La pista alterna grandi velocità, con due tratti in cui si superano i 300 km/h, a curve lente: 6 di queste vengono affrontate a meno di 100 km/h. Anche i tempi di impiego dei freni presentano una notevole varianza, con valori che oscillano tra 1,5 e 6,8 secondi. Dalla partenza alla bandiera a scacchi ogni pilota esercita un carico sulla leva di quasi 10 quintali.



Meno 274 km/h in 6,8 secondi

Delle 10 frenate del Circuit of the Americas 3 sono classificate come impegnative per i freni, altrettante sono di media difficoltà; mentre le restanti 4 hanno un'incidenza leggera sugli impianti frenanti. La più dura di tutte è quella alla curva 12: le moto arrivano a 339 km/h e frenano per 6,8 secondi per scendere a 65 km/h. I 323 metri della frenata comportano un carico sulla leva di 5,6 kg e una decelerazione di 1,5 g mentre la pressione del fluido freno Brembo HTC 64T raggiunge i 12,1 bar.