



L'IMPORTANZA DI BREMBO E MARCHESINI NEL GP OLANDA DELLA MOTOGP E NELL'USO STRADALE

Giro di boa della stagione con il TT Assen, l'unica delle gare della edizione inaugurale del Mondiale (1949) ancora in calendario. Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con il 100 per cento dei piloti del Mondiale MotoGP, il TT Circuit Assen rientra nella categoria dei circuiti scarsamente impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 6 si è meritato un indice di difficoltà di 2, il più basso delle gare europee, superiore soltanto a Phillip Island. Ad Assen la velocità massima non supera i 310 km/h ma le numerose curve veloci garantiscono un ottimo raffreddamento degli impianti frenanti. E proprio l'esistenza di così tante curve rappresenta il miglior banco di prova dei cerchi Marchesini.

Marchesini per migliorare in ogni frangente

Anche per la stagione 2022 i cerchi in magnesio forgiato Marchesini equipaggiano due terzi delle moto presenti in pista in MotoGP, 8 team su 12: per entrambe le ruote sono disponibili le varianti a 5 razze a Y e a 7 razze. Dal marzo 2000 Marchesini è un'azienda del gruppo Brembo con cui condivide la stessa sede produttiva. Tutti questi esemplari discendono da multiforging 3D a stampo chiuso e trattamento termico e garantiscono massima rigidità e minima inerzia. Il risparmio di peso assicurato dalle ruote Marchesini favorisce l'accelerazione e la maneggevolezza nei cambi di direzione, così come in entrata curva a freno tirato, in percorrenza curva con rollio fino a 60° e in uscita di curva, sempre con la moto inclinata. Il mix di rigidità con cui vengono progettati garantisce un'impronta a terra del pneumatico ottimale anche per gli angoli di piega più impegnativi.



Leggerezza e performance anche per le moto stradali

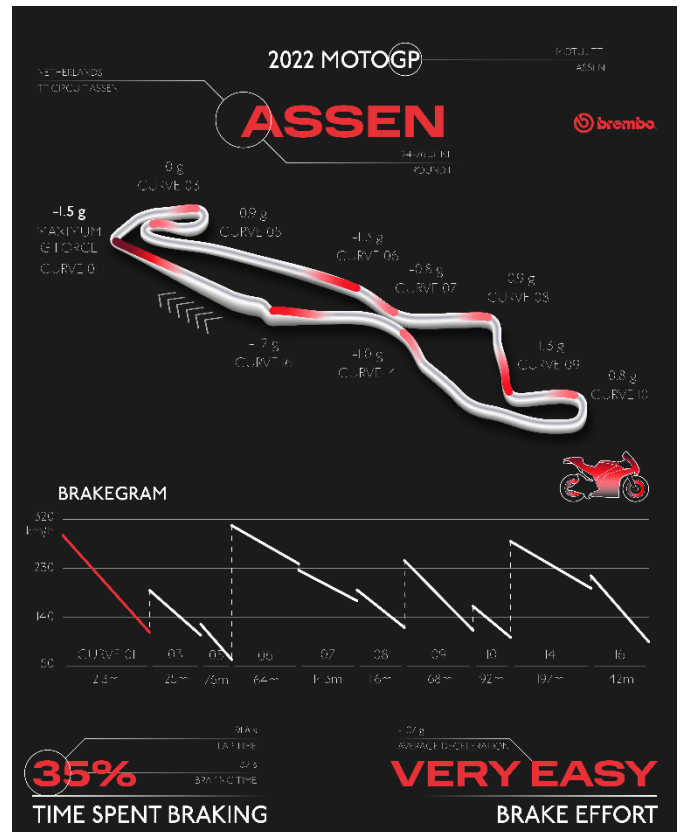
Marchesini non si limita a regalare emozioni forti ai piloti professionisti, ma realizza anche soluzioni che assicurano alte prestazioni agli utilizzatori delle moto stradali. Contraddistinti da uno stile inconfondibile, i suoi cerchi sono realizzati impiegando metodi di progettazione, analisi strutturale e sperimentazione all'avanguardia. I cerchi M7R Genesi dispongono di 7 razze costituite da una lega di magnesio impiegata per applicazioni aerospaziali lavorata attraverso una forgiatura multi-direzionale e l'uso di stampi ottimizzati sulla geometria finale della ruota: la riduzione di peso rispetto ai cerchi di serie va dal 26 al 41 per cento a seconda del modello di moto.



Sei secondi in più della Superbike

Pur avendo 18 curve, il TT Circuit Assen è molto guidato, con parecchi curvoni veloci e 10 frenate al giro, anche se in 7 di queste la decelerazione è inferiore ai 100 km/h. Ogni giro i piloti utilizzano i freni per poco meno di 32 secondi, un valore identico all'Algarve International Circuit che peraltro ha una lunghezza simile.

Su questa pista la Superbike ha gareggiato due mesi fa: anche per le derivate di serie le frenate erano 10 al giro ma il tempo di utilizzo dei freni si fermava a 25 secondi e mezzo, complici le minori velocità massime raggiunte. Simili sono invece le forze g sperimentate dai piloti, sia nelle singole curve che sull'intera gara. Per la MotoGP dalla partenza al traguardo ciascun pilota esercita un carico sulla leva di 8,8 quintali.



Poco più di 4 secondi con 1,5 g

Delle 10 frenate del TT Circuit Assen solo una è considerata mediamente impegnativa per i freni mentre tutte le altre si possono considerare frenate a bassa energia.

La frenata in discesa della curva Haarbocht (curva 1) è quella che comporta il maggior sforzo per i piloti e gli impianti frenanti: le moto ci arrivano a 291 km/h e i piloti frenano per 4,3 secondi in cui percorrono 213 metri. Per raggiungere i 113 km/h necessari per impostare la curva i piloti esercitano un carico di 5,3 kg sulla leva e subiscono una decelerazione di 1,5 g.

