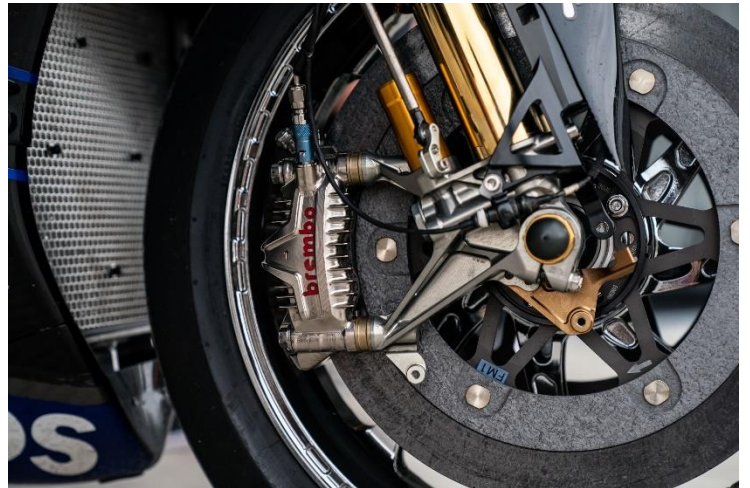




STACCATE CRUCIALI AL MOTORLAND PER L'IMPIANTO BREMBO, UTILE TRAMITE LE OPZIONI UPGRADE RACING PER CHI USA LA MOTO IN PISTA

Già teatro del round inaugurale del Mondiale Superbike, il MotorLand Aragon ospita l'ultimo appuntamento europeo della MotoGP prima della trasferta intercontinentale e del ritorno nel vecchio continente per il round conclusivo. Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con il 100 per cento dei piloti del Mondiale MotoGP, la pista spagnola rientra nella categoria dei circuiti mediamente impegnativa per i freni.

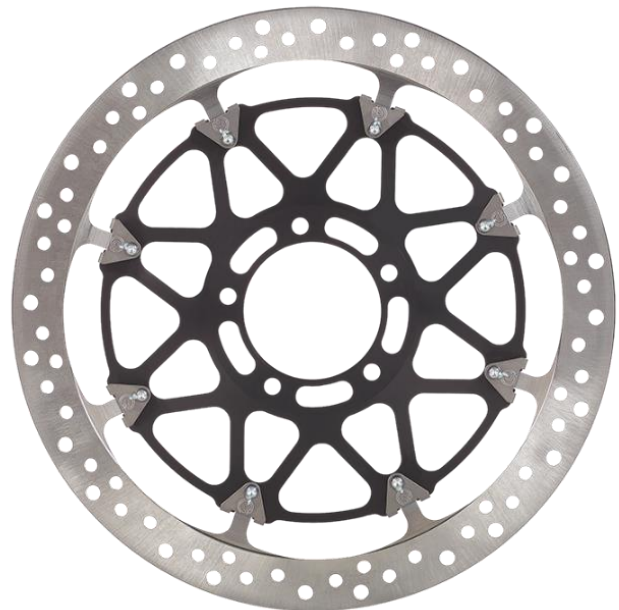
In una scala da 1 a 6 si è meritato un indice di difficoltà di 4, inferiore tra le piste iberiche solo al 5 del Circuit de Barcelona-Catalunya. Le MotoGP impiegano un paio di secondi al giro in meno delle Superbike, complici i maggiori picchi di velocità. Per entrambe la prima parte del tracciato, ricca di curve, non favorisce il raffreddamento dei dischi, in acciaio per le Superbike, in carbonio per la MotoGP.



Brembo Upgrade Racing per chi va in pista

Chi va in pista con la propria supersportiva sa che ancor prima di ricercare più potenza e coppia serve potenziare l'impianto frenante. Il motivo è presto detto: anche gli impianti di serie più performanti hanno significativi margini di miglioramento grazie ai prodotti della linea Upgrade Racing di Brembo.

Quando si gira in pista il maggior peso è un ostacolo perché aumenta i tempi sul giro. Per questa ragione sono sempre più gli appassionati che preferiscono i dischi con fascia frenante bassa, fra cui per l'appunto il PISTABASSA, un disco con fascia di altezza ridotta che in quanto tale è più leggero di uno con fascia tradizionale.



Più 5 sulla Superbike

Rispetto alla Superbike i cui piloti si avvalgono dei freni in 10 curve del MotorLand Aragon, quelli della MotoGP li utilizzano in 11 occasioni: la differenza è rappresentata dalla curva 4, alla quale i prototipi arrivano ad una maggiore velocità e quindi sono costretti a frenare per perdere 37 km/h. Anche grazie ad esso le MotoGP utilizzano i freni per 35 secondi al giro, 5 in più delle Superbike.



Ancora più ampio è il gap nel carico sulla leva del freno: 42 kg e mezzo al giro per la MotoGP, 35 kg per la Superbike. Decisivi i 6,1 kg della prima curva che si distingue anche per i 222 metri dello spazio di frenata. Notevoli invece i 4,8 secondi della frenata alla curva 12 durante i quali le MotoGP percorrono 213 metri.

All'insegna del 2

Delle 11 frenate del MotorLand Aragon 2 sono classificate come impegnative per i freni, 7 sono di media difficoltà, mentre le restanti 2 hanno un'incidenza leggera sugli impianti frenanti.

La staccata più complessa è quella all'ultima curva: le MotoGP perdono 191 km/h passando da 336 km/h a 145 km/h in 4,7 secondi durante i quali avanzano per 273 metri. I piloti sono soggetti a 1,5 g di decelerazione mentre la pressione del liquido freno raggiunge i 12,3 bar, grazie ad un carico sulla leva di 5,7 kg.

