

Brembo svela il round 10 del Mondiale Superbike in Portogallo

Ai raggi X l'impegno dei sistemi frenanti delle derivate di serie all'Autódromo Internacional do Algarve

La Superbike riparte dall'Autódromo Internacional do Algarve, sede dal 6 all'8 settembre del 10° round del Campionato del Mondo. Situato vicino alla città di Portimão, non lontano dall'estuario del Rio Arade (Portogallo), è stato inaugurato nell'ottobre del 2008. Da allora il Mondiale Superbike vi ha sempre fatto tappa, con l'eccezione del 2016 quando fu sostituito dalla tappa di Monza poi cancellata.

Due settimane fa le Superbike hanno effettuato 2 giorni di test a Portimão. Disegnata da Ricardo Pina, la pista è stata equiparata alle montagne russe per i continui saliscendi che la caratterizzano: in salita si raggiunge una pendenza massima del 6 per cento, in discesa del 12 per cento, mentre l'inclinazione trasversale tocca in alcuni punti l'8 per cento.

Il tracciato presenta elementi di ogni tipo, dal rettilineo principale di 970 metri a tornanti da 60 km/h passando per curve con raggio di 160 metri e improvvisi cambi di direzione. La vicinanza con l'Oceano Atlantico e l'assenza di frenate impegnative una in fila all'altra consentono di evitare il surriscaldamento dei freni.

Secondo i tecnici Brembo che lavorano a stretto contatto con 15 piloti del Mondiale Superbike, l'Autódromo Internacional do Algarve è un circuito mediamente impegnativo per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 3, identico alla pista di Losail che chiuderà il campionato.

L'impegno dei freni durante il GP

Nonostante la presenza di 15 curve, ogni giro i piloti del Mondiale Superbike utilizzano i freni 10 volte per un totale di 31 secondi.



L'impianto frenante è in azione per il 30 per cento del tempo della gara.

Fatta eccezione per la prima frenata dopo il traguardo, l'unica effettuata partendo da una velocità superiore ai 300 km/h, tutte le altre presentano decelerazioni massime comprese fra 0,8 g e 1,2 g.

La decelerazione media della pista è di 1 g esatto ma il valore inganna perché nella prima metà della pista risulta di 1,1 g mentre nella seconda la media scende a 0,9 g.

Sommando tutte le forze esercitate da un pilota sulla leva del freno dalla partenza alla bandiera a scacchi il valore è di poco superiore ai 7 quintali: ogni giro quindi ciascun pilota è chiamato ad uno sforzo di circa 36 kg.

Le frenate più impegnative

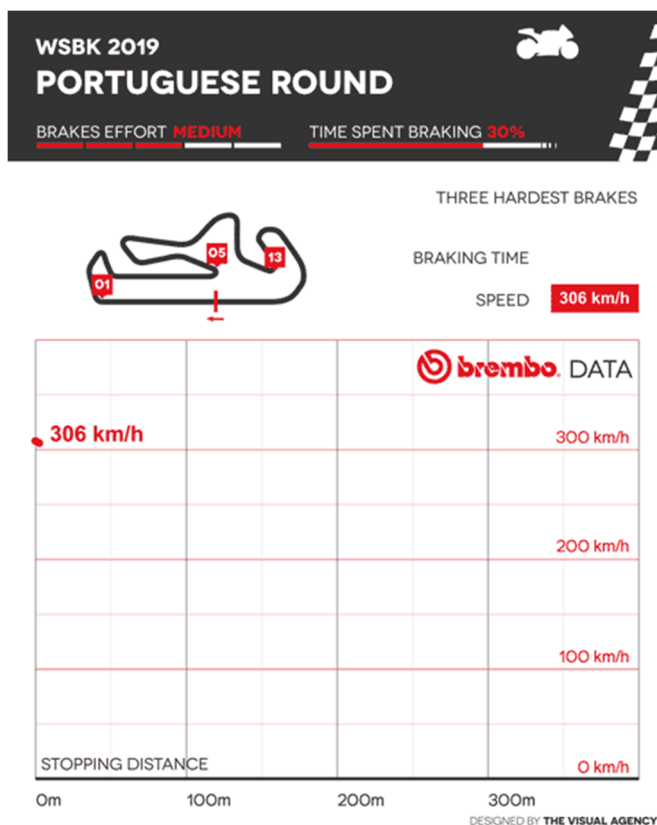
Delle 10 frenate dell'Autódromo Internacional do Algarve solo 2 sono considerate altamente impegnative per i freni, 3 sono di media difficoltà e 5 sono light.

La più impegnativa in assoluto è la prima curva dopo il traguardo. Il rettilineo di quasi un chilometro che la precede permette alle Superbike di raggiungere i 306 km/h: in cima alla cresta i piloti iniziano a frenare, toccando 1,4 g di decelerazione, e continuano a farlo per 5 secondi durante i quali percorrono 276 metri per poi entrare in curva a 118 km/h.

Quasi da record per il Mondiale Superbike sono sia il carico sulla leva del freno che la pressione del liquido Brembo nell'impianto frenante in questo punto: 5,8 kg il primo, 12,4 bar il secondo. In MotoGP, invece, complice l'adozione dei freni in carbonio il carico massimo è di 6,7 kg mentre la pressione del liquido freno Brembo HTC 64T tocca un picco di 14,3 bar, valori registrati alla prima curva di Barcellona.

La seconda frenata più lunga dell'Autódromo Internacional do Algarve è quella alla curva 5, un tornante in discesa da seconda marcia: da 234 km/h a 75 km/h in 4,9 secondi con 4,7 kg di carico sulla leva e 1,2 g di decelerazione. Altre 3 curve richiedono spazi di frenata superiori ai 100 metri: la curva 7, la 10 e la 13.

La più lenta del terzetto, sia come velocità antecedente la frenata che al termine della stessa, è la curva 13 ed è anche la più dura per pilota e impianto frenante: 1,1 g di decelerazione, 4,3 kg di carico sulla leva e 9,2 bar di pressione del liquido freno.



Prestazioni Brembo

Le moto con freni Brembo sono imbattute all'Autódromo Internacional do Algarve: tutte e 20 le gare del Campionato del Mondo Superbike disputate su questa pista sono infatti state vinte da moto con freni italiani.

Un dominio eccezionale, anche perché ottenuto con quasi tutte le Case Costruttrici: 8 vittorie per Kawasaki, 4 vittorie a testa per Aprilia e Ducati, 2 successi di Yamaha e un trionfo ciascuno per Bmw e Honda. Tra i piloti svetta Jonathan Rea con 7 vittorie mentre Chaz Davies è ancora a secco.