



LE NOVITÀ DEGLI IMPIANTI BREMBO AL BAHRAIN INTERNATIONAL CIRCUIT

Il Mondiale Formula 1 riparte dal Bahrain con monoposto inedite, nuovi pneumatici e impianti frenanti ad hoc. Secondo i tecnici Brembo il Bahrain International Circuit rientra nella categoria dei circuiti altamente impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 4, lo stesso valore di storiche piste come Monza e Spa-Francorchamps, se pur con caratteristiche molto diverse da queste ultime.

Il GP Bahrain sarà un banco di prova per tutte queste novità, complice un asfalto solitamente molto abrasivo, che si pulisce dalla sabbia giro dopo giro e sul quale il vento gioca spesso un ruolo determinante. La gara inoltre scatterà dopo il tramonto e quindi si disputerà sotto le luci artificiali: quest'anno però la presenza dei copri cerchi lenticolari, anch'essi inediti, impedirà di godersi l'incandescenza dei dischi in carbonio nelle frenate al termine dei rettilinei.

Cambiano le misure dei dischi e dei loro fori

L'aumento del diametro dei cerchi, da 13 pollici (33 cm) a 18 pollici (46 cm), offre un maggior spazio all'interno del corner ruota per i dischi in carbonio e così il loro diametro passa da 278 mm a 328 mm per l'anteriore e da 266 mm a 280 mm per il posteriore.

Lo spessore dei dischi è ora identico per entrambi gli assali, 32 mm, mentre fino all'anno passato i dischi posteriori non superavano i 28 mm. Ma anche l'architettura dei dischi è cambiata perché il nuovo regolamento tecnico impone un diametro minimo di 3 mm per i fori di ventilazione mentre in passato Brembo si spingeva fino ai 2,5 mm.



Quattro frenate toste

In ogni giro il piloti di F.1 utilizzano i freni 8 volte per complessivi 16 secondi e mezzo, anche se buona parte di questo tempo è speso nelle 4 frenate più dure che in media richiedono il funzionamento dell'impianto frenante per poco meno di 2,9 secondi. In 3 curve invece la frenata è inferiore al secondo e mezzo e lo spazio di frenata ai 90 metri.



La tortuosità del Bahrain International Circuit è evidente dalla presenza di un unico punto in cui la velocità è abbondantemente sopra i 300 km/h. Ciò nonostante son ben 6 le curve in cui la decelerazione massima è di almeno 4 g, con una punta di 4,6 g alla prima curva.

Soltanto 131 metri per perdere 248 km/h

Delle 8 frenate del GP Bahrain 3 sono considerate altamente impegnative per i freni, 4 sono di media difficoltà e la restante è light.



La più dura per l'impianto frenante è quella alla prima curva perché le auto beneficiano di un rettilineo di 1,1 km: le monoposto si affidano ai freni a 328 km/h e scendono a 80 km/h in soli 131 metri. Per riuscirci i piloti frenano per 2,95 secondi ed affrontando una decelerazione di 4,6 g.