



L'IMPIEGO DELLE PINZE BREMBO NEL GP USA E I BENEFIT DELLE PINZE PER CHI AMA I TRACK DAY

Secondo appuntamento stagionale per la Formula 1 negli Usa dopo quello di maggio a Miami: l'ultimo campionato con due GP negli Usa fu nel 1984 ma in quell'occasione le due gare furono messe una dopo l'altra in calendario e si gareggiò a Detroit e Dallas, su due tracciati cittadini realizzati per l'occasione. Diverso il caso del Circuit of the Americas di Austin che secondo i tecnici Brembo rientra nella categoria dei circuiti mediamente impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 3, lo stesso del Miami International Autodrome.

Pinze Formula 1 ideate da Brembo

Il gruppo Brembo realizza pinze freno in lega d'alluminio per tutti i team del Mondiale 2022. Le pinze monoblocco sono state introdotte nelle competizioni proprio da Brembo, nella seconda metà degli anni Ottanta, sulle Ferrari F187/88C di Michele Alboreto e Gerhard Berger.

Al 1982 invece risalgono le pinze Brembo ad attacco radiale a 4 pistoni, composte da due semi-pinze fuse in alluminio e accoppiate meccanicamente. Anch'esse furono utilizzate inizialmente dalla sola Ferrari e poi replicate per le altre squadre. In epoca moderna invece lo sviluppo dell'impianto frenante avviene in maniera totalmente autonoma e separata per ciascuna scuderia, così da preservare i segreti industriali e le strategie progettuali che contraddistinguono i diversi teams.

Pinza Pista di nome e di fatto

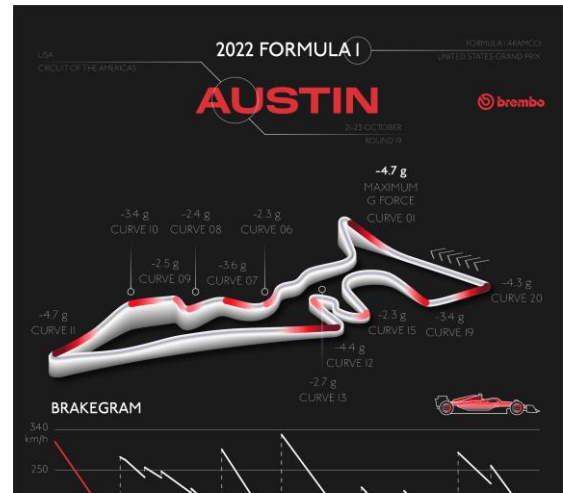
Forte di 4 decenni di esperienza nelle competizioni e intuita la popolarità crescente dei track day, ovvero le giornate di guida in pista per i proprietari di veicoli ad alte prestazioni, Brembo ha dato alla luce una gamma di pinze forgiate dal design unico. Attraverso le famiglie di pinze Pista/FF, Brembo offre una soluzione altamente performante e facilmente installabile, assicurando la migliore risposta in frenata.



Due le alternative disponibili: una pinza a 6 pistoni (FF6) e una a 4 pistoni (FF4). Entrambe sono caratterizzate da canalizzazioni interne per il passaggio del fluido e studiate per la migliore spurgabilità dell'impianto. Dispongono pure del sistema di sgancio rapido per la sostituzione delle pastiglie, utile per il cambio senza smontare la pinza.

Due frenate in più della MotoGP

Al Circuit of the Americas i piloti Formula 1 utilizzano i freni ben 12 volte, per poco più di 17 secondi e mezzo al giro. La MotoGP, complice la minore velocità raggiunta nei curvoni, se ne serve invece 10 volte al giro ma per complessivi 37 secondi. Dalla partenza alla bandiera a scacchi ciascun pilota dovrebbe esercitare un carico totale di 64 tonnellate e mezzo sul pedale del freno. Fanno impressione i 141 kg alla curva 11 e i 136 kg alla curva 12, necessari per perdere entrambe le volte oltre 200 km/h grazie ad un uso dei freni compreso tra 2,3 e 3 secondi.



141 kg per una staccata

Delle 12 frenate del GP Usa 4 sono considerate altamente impegnative per i freni, 3 sono mediamente impegnative e le restanti 5 sono light.

La più dura è quella alla prima curva con le monoposto che passano da 313 km/h a 101 km/h in 2,31 secondi durante i quali percorrono 114 metri. I piloti sono soggetti a 4,7 g di decelerazione ed esercitano ad un carico sul pedale di 141 kg.



