

SPECIALE FORMULA 1 E MOTO GP

TUTTE LE NOVITÀ

Velocità, talento, sorpassi ma poi... è meglio frenare Una grande storia italiana

Dall'incontro con Ferrari ai 500 titoli vinti nel Motorsport. La Brembo compie 60 anni

Sergio Arcobelli

■ Se domandate a un pilota di F1 e a un centauro del Motomondiale quale sia il compito più arduo durante un Gran Premio, molti di loro vi risponderanno: la frenata. Negli sport di velocità, il ruolo dei freni è ovviamente essenziale per arrestare la marcia e la sicurezza ma anche e soprattutto per assecondare lo stile di guida nell'impostare sorpassi in staccata o subito dopo in accelerazione. A fornire entrambi i Circus che corrono a 300 all'ora è un'eccezione del made in Italy, la Brembo, 500 mondiali vinti nelle varie classi del motorsport mondiale, che proprio quest'anno compie 60 anni. Non solo. In F1 l'azienda bergamasca si appresta ad iniziare il 47° campionato di fila a supporto delle scuderie. Tutto iniziò infatti nel '75, quando il fondatore e presidente, **Alberto Tomba**, incontrò Enzo Ferrari grazie all'intercessione del figlio del Drake, Piero. L'accordo rappresentò l'ingresso nell'olimpo del Motorsport. Era solo una piccola forniture di dischi in ghisa al team di Maranello ma tanto bastò a scrivere la prima pagina. Dense le pagine successive: fin qui, le monoposto con freni Brembo hanno conquistato 26 campionati del mondo piloti, 30 costruttori e trionfato in 442 GP.

Dal 2007, anno dell'ultimo titolo della Ferrari, al 2021, molto è cambiato. I dati dicono che la guida dei piloti è diventata sempre più dispendiosa e muscolosa. D'altronde, maggiore è la velocità, maggiore è la larghezza degli pneumatici e maggiore sarà la decelerazione a

cui sono sottoposti i piloti e il lavoro degli impianti frenanti. A Montreal, circuito esigente nel quale i piloti tendono a rimanere col piede sul pedale del freno qualcosa come 15" a giro, gli spazi di frenata sono diminuiti del 20%, i tempi di frenata "solo" del 15% mentre il carico sul pedale è aumentato del 4%. Così come il numero dei fori di ventilazione dei dischi: da 200 ai quasi 1.500 fori (+600%). Idem l'energia dissipata dalle pastiglie (+10%) e la leggerezza delle pinze freno (+15%). Inoltre, nel 2014 è stato introdotto un ulteriore elemento, il Brake By Wire (BBW), riprogettando la parte posteriore degli impianti frenanti per una migliore convivenza tra i freni e i sistemi di recupero dell'energia. In totale, in F1 sono otto team su dieci ad essere equipaggiati dall'azienda bergamasca, che fornisce loro i materiali di attrito (dischi e pastiglie) e parti idrauliche (pinze, pompe e BBW). Non solo F1, però: Brembo prosegue il suo impegno con la MotoGp e fornirà, per il 6° anno, tutti i team della top class con sistemi tarati per i singoli campioni.

Tornando alla F1, quest'anno il campionato non presenta novità significative: la maggior parte delle auto utilizzerà sempre dischi in carbonio da 32 mm all'anteriore e dischi da 28 mm al posteriore. Ma nel 2022, l'anno in cui si attuerà il nuovo regolamento, ci sarà il passaggio a ruote e quindi pneumatici da 18" (contro gli attuali 13"). Uno stravolgimento epocale.



8865 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

