TANTO LAVORO PER IL BRAKE BY WIRE AL GP UNGHERIA

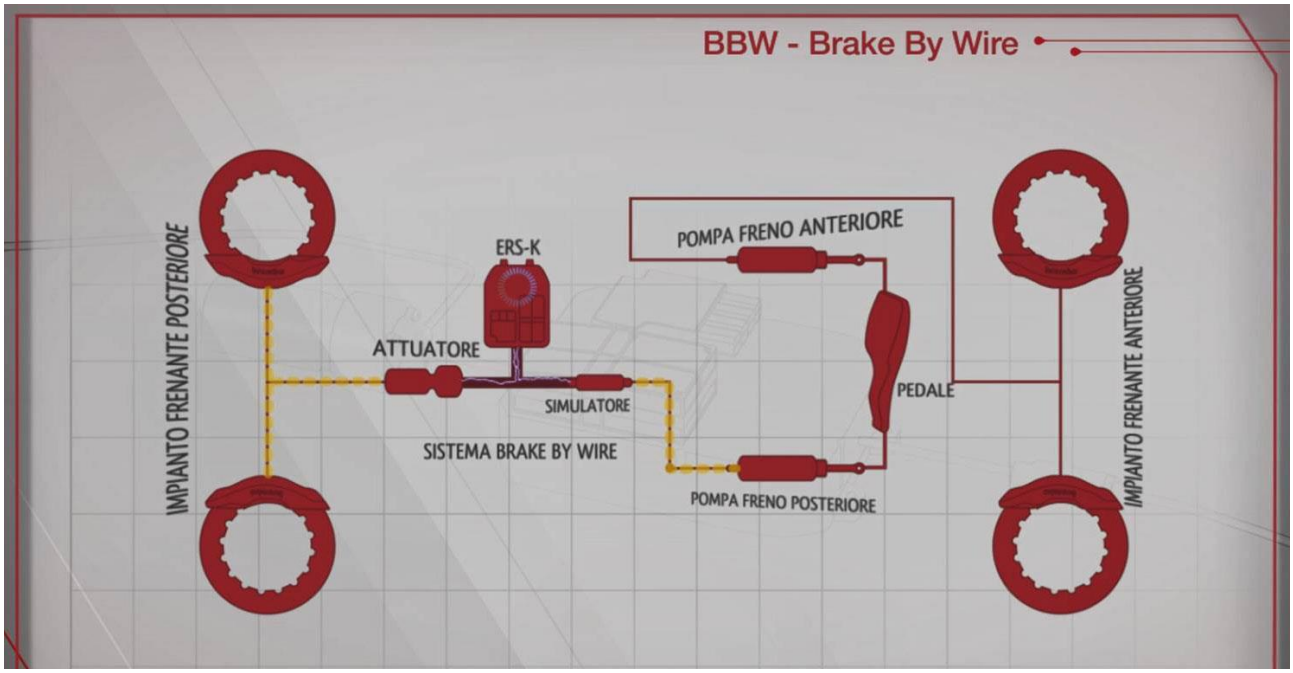
Così come nel 2010, anche quest'anno il GP Ungheria si disputa il 1° agosto. Le differenze con la F.1 attuale erano molteplici, dalla tipologia dei propulsori impiegati al numero dei giri motore ammessi, dalla mancanza di un consumo massimo di carburante consentito all'assenza di limiti di spesa.

Allora come oggi però gli impianti frenanti dovevano assicurare il meglio sia in qualifica con le vetture scariche sia al via con i serbatoi pieni. Secondo i tecnici Brembo l'Hungaroring 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, identico alla pista di Zandvoort.

BBW miniaturizzato made in Brembo

Fin dal 2014, quando è stato introdotto il Brake by Wire (BBW) in Formula 1, Brembo ha riprogettato la parte posteriore dei propri impianti frenanti per individuare le soluzioni che permettono la migliore convivenza tra i freni e i sistemi di recupero dell'energia.

Per 4 team Brembo produce diversi componenti del Brake by Wire: per alcuni l'attuatore, per altri le valvole e il simulatore di rigidezza. Gli studi continuano senza sosta per miniaturizzare il più possibile i pezzi che compongono il Brake by Wire.



Come Monaco, molto più di Silverstone

La pista ungherese presenta 11 punti di frenata, per un tempo totale sul giro di utilizzo dei freni di quasi 18 secondi, tra i più alti del Mondiale: pur essendo più lungo di un chilometro e mezzo, il tracciato di Silverstone ha invece richiesto l'uso dei freni per meno di 13 secondi al giro. Dalla partenza alla bandiera a scacchi del GP Ungheria i freni sono in funzione per quasi 21 minuti.
Le 11 frenate sono contraddistinte da valori molto differenti ma nessuna supera i 140 metri di lunghezza. Inoltre solo 3 misurano ammontano ad almeno un centinaio di metri e richiedono un carico sul pedale di oltre 90 kg. Dallo spegnimento del semaforo al traguardo ciascun pilota esercita un carico totale sul pedale del freno di 56 tonnellate, tra i più alti del Mondiale insieme al GP Monaco.

Due secondi e mezzo per frenare da 346 km/h

Delle 11 frenate del GP Ungheria 3 sono considerate altamente impegnative per i freni, una è di media difficoltà e le restanti 7 sono light.
La più temuta è la prima curva dopo il traguardo: le monoposto vi arrivano a 346 km/h e scendono a 109 km/h in soli 137 metri. I piloti esercitano un carico sul pedale del freno di 182 kg per 2,58 secondi e subiscono una decelerazione di 5,5 g.