

In concomitanza con il ritorno della Formula Uno negli Stati Uniti, che rappresentano per Brembo il secondo più ampio mercato, l'azienda italiana, in collaborazione con Scuderia Ferrari, ha organizzato una conferenza stampa nel Circuit of the Americas di Austin per svelare la tecnologia e le caratteristiche degli impianti frenanti impiegati in F1. Brembo ha utilizzato un video in 3D appositamente realizzato in collaborazione con Scuderia Ferrari per far comprendere meglio l'elevato livello di sofisticazione di un impianto frenante di F1. Nel viaggio virtuale Brembo accompagna lo spettatore all'interno e "attraverso" ogni singolo componente, evidenziando il comportamento e il delicato ruolo di un impianto frenante nel corso di una gara di Formula Uno.

Felipe Massa, pilota della Scuderia Ferrari, Diego Ioverno, ingegnere della Scuderia Ferrari e Riccardo Cesarini, amministratore delegato Brembo Performance, hanno partecipato alla presentazione rispondendo alle domande dei giornalisti americani ed europei presenti.

"Da quando nel 1975 Ferrari ha richiesto a Brembo la fornitura degli impianti frenanti per la Scuderia di F1, la Formula Uno rappresenta per Brembo il più avanzato laboratorio di Ricerca & Sviluppo per assicurare il massimo livello di affidabilità e ingegneria degli impianti", ha spiegato Riccardo Cesarini. "L'esperienza acquisita negli ultimi 37 anni ha garantito al team di progettazione Brembo la massima competenza necessaria per sviluppare impianti frenanti altamente tecnologici e innovativi per la strada e per la pista".

Nel ruolo di fornitore esclusivo di sistemi frenanti per la serie IndyCar, Brembo ha colto l'opportunità per evidenziare le diverse caratteristiche di un impianto frenante di F1 e uno di IndyCar. Alcune differenze sono piuttosto ovvie, come la dimensione del telaio, il peso (650 kg in F1, 850 kg in IndyCar) e la potenza (800 in F1, 650 in IndyCar). Probabilmente, la differenza più significativa riguardante gli impianti frenanti è legata al fatto che la Formula Uno richiede una profonda personalizzazione degli impianti frenanti sempre più "su misura" in base alle diverse scelte progettuali delle singole monoposto; mentre la serie IndyCar richiede un unico sistema per tutti i team e per tutti i tracciati.

Differenze nelle pinze freno

Sia la F1 sia la IndyCar utilizzano pinze monoblocco a 6 pistoni, ma impiegano una differente lega d'alluminio (alluminio-litio in F1 e lega d'alluminio in IndyCar). Mentre i team della serie IndyCar devono impiegare la stessa pinza, i team di F1 possono personalizzare le pinze e avere differenti formati per l'anteriore e il posteriore.

Differenze nei dischi freno

Sebbene entrambe le serie utilizzino dischi in carbonio (Carbon Carbon Racing disc), ci sono significative differenze nella progettazione del disco e del sistema di raffreddamento. La temperatura massima raggiunta da un disco freno in F1 è di 2192 °F (1200 °C); mentre per i freni in IndyCar la temperatura massima è di 1742 °F (950 °C). Queste temperature estreme hanno obbligato gli ingegneri Brembo ad adattare il design del sistema di raffreddamento, contemplando fino a 1000 fori di ventilazione in un disco di F1 rispetto ai 72 fori in un disco di IndyCar. Inoltre, i dischi di F1 sono leggermente più piccoli (278mm x 28mm) rispetto a quelli della IndyCar (328mm x 30mm).

Presente in Formula 1 dal 1975, anche quest'anno Brembo si riconferma leader nella massima serie degli sport motoristici, fornendo i propri impianti frenanti a sei team: Red Bull Racing, HRT F1 Team, MERCEDES AMG PETRONAS Formula One Team, Sauber F1 Team, Scuderia Ferrari e Scuderia Toro Rosso.