

Giornata in pista con Stefano Pezzucchi, il Team Krypton e Brembo RB 340



Brembo RB 340 è una mescola Brembo Racing dalle prestazioni elevatissime che fornisce un eccezionale feeling al pedale, garantendo frenate potenti e costanti nel tempo. Un feed-back diretto dal pilota, però, può aiutare a capire meglio le caratteristiche che la RB 340 possiede, ascoltando, oltre alle parole, le intonazioni della voce, scrutando il linguaggio del corpo, cogliendo le sfumature delle sensazioni riscontrate durante i giri in pista.

Occorre quindi un circuito da leggenda, un pilota di un certo spessore con una vettura in grado di mettere l'impianto frenante sotto pressione, per spremere tutte le criticità: con questo obiettivo ben in testa ci ritroviamo al Mugello dove ci aspetta Stefano Pezzucchi con il suo team e, soprattutto, la sua AMG GT3 spinta dal potentissimo motore Mercedes da 6,3 litri.





Bisogna però fare i conti col meteo, che regala sprazzi di sole a momenti di nuvole basse e minacciose, quindi si sveltiscono le procedure per l'approntamento della macchina e si entra in pista. La configurazione dell'impianto frenante è quella standard, e questo primo stint si rende necessario per far prendere totale acclimatazione del pacchetto vettura/driver alle situazioni attuali dell'asfalto.

Una decina di giri e Stefano rientra al box: l'ingegnere di pista scarica i dati acquisiti mentre i meccanici si spiegano attorno all'AMG per la sostituzione delle pastiglie. Vengono cambiati anche i dischi freno, in modo da avere un avantreno senza "residui" delle precedenti staccate e poter così analizzare meglio le risposte dell'impianto frenante con la nuova configurazione.



Il lavoro si svolge velocemente e senza intoppi, i ragazzi del team Krypton sono molto preparati ed ingaggiano una vera competizione con le nuvole, ormai bassissime, che tendono a coprire completamente il cielo sopra le colline toscane.



Nel frattempo Stefano si confronta col tecnico Motorquality Luca Borella che, nonostante la giovane età, porta con sé un ottimo bagaglio d'esperienza maturato sui campi di gara. Viene spiegata nuovamente la procedura di rodaggio di dischi e pastiglie, essenziale sia per ottenere la massima prestazione sia per evitare che gli shock termici possano causare danni (alcune volte irreparabili) a qualche componente, poi si torna in pista, però solo per 3 giri a causa di uno scroscio di pioggia che interrompe la sessione di prove.

Tutti ai box con lo sguardo per aria, ognuno con la propria opinione sulla durata dell'acquazzone, che fortunatamente si risolve da solo per l'arrivo di una providenziale brezza che sposta il temporale qualche kilometro più in là, distanza sufficiente per permettere alla pista di asciugare.

Quindici minuti di attesa ed il muscoloso motore dell'AMG GT3 torna a ruggire, si compiono le ultime fasi del riscaldamento per completare il rodaggio ed iniziare coi giri tirati. Dalla pit lane non abbiamo la visuale delle varie curve del Mugello, ma quando Stefano si ferma per un pit stop per il controllo della pressione degli pneumatici, ci lancia un italianissimo gesto che interpretiamo come: "tanta roba!"





La sessione termina; aspettiamo che Stefano scenda dalla vettura, lo lasciamo ad uno scambio di opinioni con l'ingegnere poi ci facciamo sotto per un de-briefing a caldo: è decisamente soddisfatto, le Brembo RB 340 hanno fornito quanto ci si aspettava, prestazioni che il pilota sintetizza con queste parole:

*“Mi sono trovato molto bene, la potenza frenante è ottima ma la cosa che più mi è piaciuta è stato il bite iniziale (l'attacco della frenata n.d.r.), la pinza morde subito e mi è più facile modulare la frenata. Anche la consistenza del pedale è migliorata, ho compiuto abbastanza giri per poter dire che dopo l'assestamento iniziale ho riscontrato una ripetitività delle frenate che ha contribuito a rendermi più fiducioso.”*

Da parte nostra diamo uno sguardo alla thermotape applicata sul corpo della pinza, un'efficace prodotto molto utile per conoscere il regime termico della pinza freno in pista: la temperatura massima raggiunta è stata di 132 °C (l'inizio della scala del termometro di controllo), e pur considerando la bassa temperatura della giornata di test, si tratta di un ulteriore risultato che sottolinea la riuscita del test. Infatti le alte temperature in pinza dipendono dalla persistenza eccessiva dell'azione frenante delle pastiglie sul disco, dovute normalmente al poco grip oppure all'accentuarsi dell'effetto fading.

La Brembo RB 340 si sono rivelate quindi perfette per questo tipo di vetture e, con le Brembo RB 350 (mescola leggermente più aggressiva), sono decisamente la scelta più indicata per chi vuole coniugare elevate prestazioni ad un eccezionale feeling al pedale.



