

MA TU

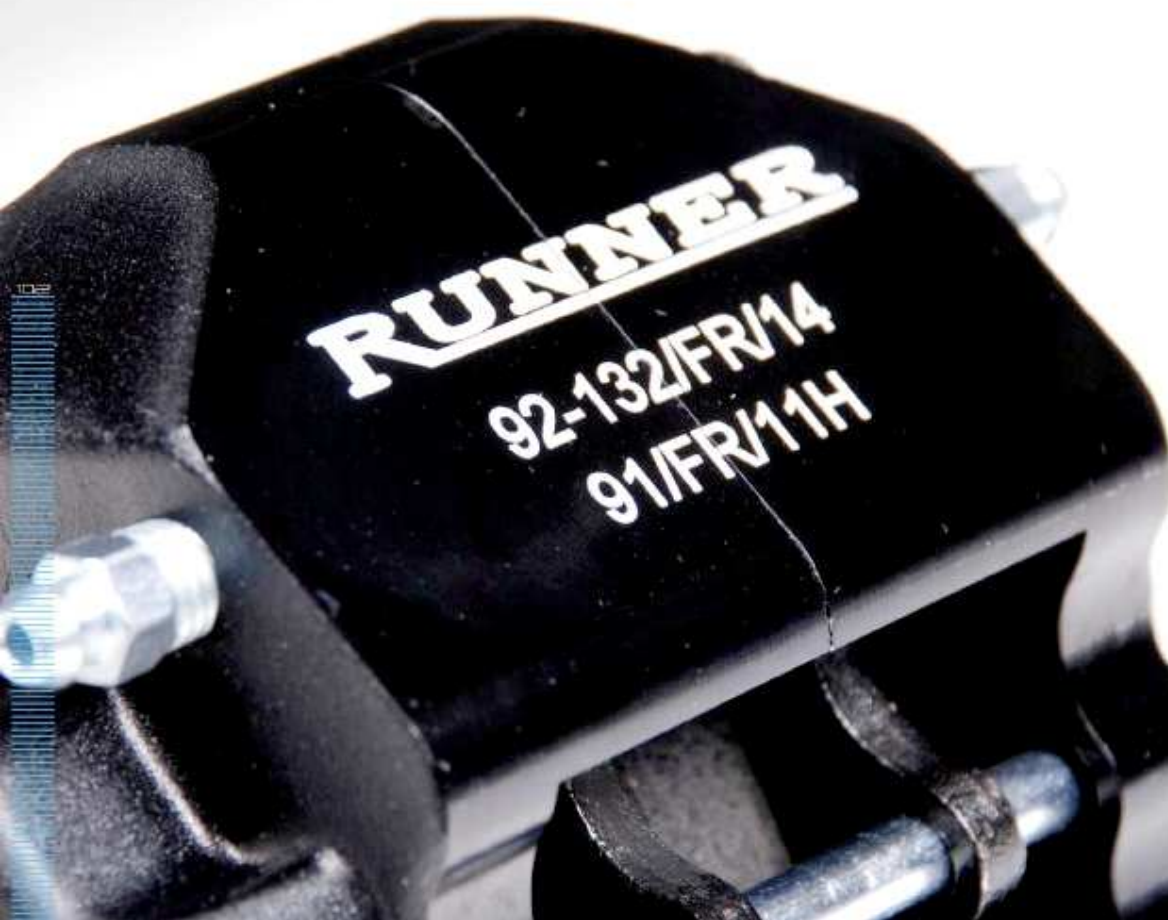
CHE NE SAI...

... DELL'IMPIANTO FRENANTE HAASE

L'ULTIMA SESSIONE DI OMOLOGA, OLTRE ALLE SCOCHE.

HA VISTO PROTAGONISTI GLI IMPIANTI FRENANTI. ECCO TUTTI

I SEGRETI DEL RUNNER DI CASA HAASE *testo e foto di Romano Cibrani*



Tubazioni aeronautiche

Le tubazioni sono di tipo aeronautico. Esternamente c'è una pellicola in materiale plastico, questa avvolge una traccia in maglia di acciaio inox, al cui interno c'è il vero e proprio tubo dei freni, realizzato in una resina plastica simile al Nylon. Il vantaggio di questa tipologia di tubi è che non si piegano e non si deformano, né alle alte pressioni, né ad alta temperatura. La risposta del freno è più pronta, quindi.



Tappo del serbatoio

Sotto il tappo del serbatoio dell'olio c'è una membrana che non solo ha il compito di non far fuoriuscire il liquido, ma ne compensa anche il livello: quando le pastiglie si consumano il livello dell'olio diminuisce, la membrana estensibile mantiene invariata la pressione all'interno del serbatoio e il sistema rimane efficiente.



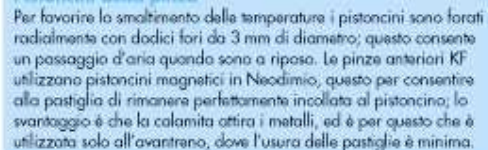
Lavorazione della pinza

I pannelli di alluminio vengono scaldati a 500°C, poi vengono pressati (a 500 T) in uno stampo che dà la forma al pezzo; il semilavorato viene poi temprato e sottoposto a un procedimento termico di invecchiamento (scaldato e lasciato raffreddare lentamente) così da indurirlo. A questo punto il pezzo viene sbavato, burattato, sabbiato e lavorato fino a ottenere la pinza vera e propria.



Pistoncini della pinza

Per favorire lo smaltimento delle temperature i pistoncini sono forati radialmente con dodici fori da 3 mm di diametro; questo consente un passaggio d'aria quando sono a riposo. Le pinze anteriori KF utilizzano pistoncini magnetici in Neodimio, questo per consentire alla pastiglia di rimanere perfettamente incollata al pistoncino; lo svantaggio è che la calamita attira i metalli, ed è per questo che è utilizzata solo all'avantreno, dove l'usura delle pastiglie è minima.



Disco anteriore KF

Il disco anteriore per i kart KF non è autoventilato ed è in acciaio inox magnetico, ovvero il materiale più indicato per lo smaltimento di calore e per sopportare le deformazioni dovute agli sbalzi termici. Il disco magnetico viene tagliato a laser, verniciato a catalforesi (verniciatura liquida a basso spessore) e poi viene rettificato con le mole contrapposte senza piano magnetico, questo per avere un disco senza imperfezioni e senza tensioni interne. Il diametro è di 150 mm e la spessore di 2,5.



Dischi autoventilati

Il disco posteriore e gli anteriori della serie KZ (kart a marcia) sono realizzati in ghisa, un materiale molto fusibile che, nello stampo, copia al meglio tutte le pareti così da evitare errori o cricche che possono danneggiarlo con l'utilizzo più estremo. Inoltre il coefficiente d'attrito della ghisa è molto elevato. Sono anche autoventilati così da farsi avvolgere completamente dall'aria per far diminuire la loro temperatura. Il disco posteriore è flottante perché le flessioni del retrotreno sono notevoli e se il disco fosse fisso ci sarebbe la possibilità di attriti inutili e indesiderati. Il disco posteriore ha un diametro di 190 mm e uno spessore di 16; quello anteriore KZ misura 160 di diametro e 11 di spessore. Rispetto ai dischi della generazione precedente è aumentata la spessore, così da far aumentare la portata d'aria e diminuire le temperature. È possibile acquistare anche un disco ceramica, che ha il vantaggio di essere molto più leggero; questo disco deve lavorare con apposite pastiglie, diversamente non frenerà.

