

L'81esima edizione della classica 24 Ore di Le Mans 2013, la più famosa gara di endurance al mondo, è stata caratterizzata dal dominio Brembo in tutte le categorie partecipanti. Nella categoria LMP1 trionfo con l'Audi R18 e-tron quattro del team Joest (Duval, Kristensen, McNish); nella categoria LMP2 prima posizione per Morgan del team Oak Racing (Baguette, Gonzalez, Plowman); nella categoria GTE Pro vittoria per la Porsche del team Manthey (Lietz, Dumas, Lieb); nella categoria GTE AM prima posizione per la Porsche del team IMSA (Vernay, Narac, Bouret).

Brembo collabora con Audi fin dal debutto della Casa automobilistica tedesca a Le Mans nel 1999 e sempre con Audi nel 2001 i materiali in carbonio Brembo hanno completato per la prima volta la 24 Ore di Le Mans senza effettuare alcun cambio di dischi o pastiglie freno. Ecco le dieci vittorie consecutive conquistate dai materiali Brembo alla 24 Ore di Le Mans nella categoria top, la LMP1:

**2004 AUDI** Pinze + dischi in carbonio Brembo

**2005 AUDI** Pinze + dischi in carbonio Brembo

**2006 AUDI** Pinze + dischi in carbonio Brembo

**2007 AUDI** Pinze + dischi in carbonio Brembo

**2008 AUDI** Pinze + dischi in carbonio Brembo

**2009 PEUGEOT** Pinze + dischi in carbonio Brembo

**2010 AUDI** Pinze Brembo

**2011 AUDI** Pinze Brembo

**2012 AUDI** Pinze + dischi in carbonio Brembo

**2013 AUDI** Pinze + dischi in carbonio Brembo

Con il successo conseguito nell'edizione 2013 sono complessivamente 22 le vittorie assolute non consecutive conseguite da Brembo dal 1989: 12 con Audi, 4 con Porsche, 3 con Peugeot, 1 con McLaren, Mazda e Mercedes.

Per l'edizione 2013 della prestigiosa competizione francese l'Azienda italiana produttrice di impianti frenanti ha fornito il 73% dei team, vale a dire 41 delle 56 vetture iscritte

provenienti da tutto il mondo. Anche le vetture della categoria GTE, tra cui tutte le Aston Martin, Ferrari e Porsche, sono state equipaggiate da Brembo.

Per Le Mans, l'attenzione di Brembo si è focalizzata sulla tecnologia legata alla leggerezza degli impianti frenanti, soprattutto per le nuove vetture ibride in cui il peso ridotto è fondamentale per il successo. La maggior parte dei prototipi hanno utilizzato pinze monoblocco leggere in alluminio con dischi in carbonio, 380 mm anteriori e 355, o 337 mm sull'asse posteriore; mentre le vetture GT hanno utilizzato i più pesanti dischi in ghisa.

© riproduzione riservata  
pubblicato il 24 / 06 / 2013