



Qui sopra, il protagonista del nostro test: il nuovo impianto frenante Brembo in versione "giapponese", ovvero installabile su tutte le Cross del Sol Levante,

dotate in origine di impianti Nissin dal comportamento piuttosto differente, come abbiamo verificato con un confronto a parità di condizioni



KIT BREMBO PER MOTO GIAPPONESI

PIÙ BREMBO PER TUTTI

L'AZIENDA ITALIANA LANCIA UN KIT AFTERMARKET CHE SI MONTA SU TUTTE LE MOTO GIAPPONESI. DERIVA DALL'IMPIANTO DI PRIMO EQUIPAGGIAMENTO SULLE KTM, MA HA SPECIFICHE SUPERIORI, PUR MANTENENDO UN PREZZO ABBORDABILE. OFFRE TANTA POTENZA E UNA MODULABILITÀ FAVOLOSA

Dopo anni di MasterX e comparative di Motocross e di Enduro, sappiamo bene cosa dicono i piloti a riguardo dei freni: gli impianti Nissin (di solito adottati dalle giapponesi) sono mediamente meno potenti ma più modulabili, i Brembo (di solito adottati dalle europee) sono molto potenti ma meno modulabili. E la scelta diventa una questione di gusti: chi preferisce gli impianti giapponesi e chi ama gli italiani. In una comparativa o in un test canonico, però, gli elementi da valutare sono tantissimi, ed è oggettivamente difficile focalizzarsi su un aspetto solo. Per cui di tanto in tanto ci piace fare dei focus su un elemento singolo; e in questo caso ci siamo concentrati sul freno anteriore.

DALL'AUSTRIA AL GIAPPONE

L'occasione arriva con l'inserimento sul mercato della versione aftermarket dell'impianto Brembo (pompa, pinza, pastiglia ed eventualmente disco) adottato da qualche anno sui modelli Cross

di KTM e Husqvarna. Dove se è vero che lo stampo della pinza è il medesimo, le lavorazioni interne sono eseguite con specifiche superiori – di livello racing – e anche l'aspetto è più racing, con la verniciatura titanio e il logo Brembo in rosso: perché l'occhio vuole la sua parte. Se quindi pompa e pinza tutto sommato le conosciamo, la vera novità è se vogliamo che Brembo ha finalmente messo in commercio una serie di staffe specifiche per le moto giapponesi, in modo da potervi montare facilmente i propri componenti. Un arrivo rallentato dalla politica dei piccoli passi che contraddistingue l'azienda bergamasca, che ha prima di tutto voluto completare un percorso di sperimentazione ai massimi livelli, correndo per tutta la stagione 2018 con le Honda del team Assomotor (Jasikonis in MXGP e Boisramé in EMX250). Particolarmente positivi i risultati, con gradimento dei piloti immediato, eccellente affidabilità e anche una maggior durata di ogni parte dell'impianto.



Abbiamo quindi deciso di testare questo impianto mettendolo a confronto con il Nissin della Kawasaki KX450, ovvero la versione "clienti" dell'impianto giapponese (come sapete, solo Honda dispone sulle sue MY19 della pompa rivista che ha aumentato la potenza frenante e le è valsa ottimi voti al MasterX). L'impianto della KX450 si compone dunque di pompa e pinza con due pistoncini da 27 mm abbinati a un disco semiflottante a margherita da 270 mm – di produzione non Nissin – oltre all'altro disco da 240 con pinza a pistoncino singolo al posteriore.

Brembo si propone invece con una pinza flottante con due pistoncini da 24 mm e una pompa con pistoncino da 10 mm. Il disco può rimanere quello di serie, ma per confrontare fino in fondo la frenata "alla Brembo" con la frenata "alla Nissin", in questo test abbiamo montato anche il classico disco tondo Brembo. A Bergamo infatti non hanno mai creduto nella validità dei sistemi a margherita, ritenendoli perdenti in termini di stabilità

termica e dimensionale, e quindi anche di feeling e costanza nella frenata.

NON SOLO POTENZA

Brembo contro Nissin significa confrontare due pesi massimi della frenata. Da una parte l'azienda di orbita Honda che è stata per decenni il riferimento mon-

LA POTENZA FRENANTE DIPENDE SOPRATTUTTO DA DIAMETRO DISCO, STRUTTURA DELLA PINZA, RAPPORTO DELLA POMPA E MESCOLO DELLA PASTIGLIA, CHE NEI DUE CASI SONO SIMILI. LA DIFFERENZA LA FA SOPRATTUTTO IL FEELING, LEGATO ALLE PICCOLE DIFFERENZE PROGETTUALI

diale, dall'altra il fornitore indipendente italiano che si è costruito una reputazione e raggiunto la leadership a suon di risultati nelle gare e di qualità negli impianti di serie. Parliamo comunque di impianti di alto livello, che hanno superato i severi test dei più importanti costruttori di moto da Cross del pianeta. Teatro dello scontro, la pista dal fondo



A sinistra, un momento del nostro test, ovviamente teso a mettere sotto stress l'impianto anteriore. In questa pagina, l'impianto originale Nissin con freno a margherita da 270 mm di diametro e l'impianto Brembo (nella foto grande), con disco tondo e staffa dedicata di supporto per la pinza. Il test è stato svolto in collaborazione con Motorquality, distributore per l'Italia dei prodotti aftermarket Brembo



misto di Bellinzago Novarese. Partiamo con l'impianto Nissin, che è come ce lo ricordavamo dal MasterX: molto modulabile, riesce ad esprimere una buona potenza a patto di strizzare energicamente la leva. Montato il kit completo Brembo partiamo per un paio di giri di rodaggio, indispensabili per far lavorare al meglio la pastiglia (che ha bisogno di sgrossare meccanicamente la forma e di stabilizzarsi con qualche ciclo di riscaldamento e raffreddamento "tranquilli"). Poi si fa sul serio: 10 giri tirati.

La differenza rispetto all'impianto di serie è evidente già da fermi: la leva è più morbida. Nell'uso ci aspettavamo una frenata molto potente ma anche brusca; al contrario la potenza sembra simile, e a stupirci è stata la modulabilità. Questo perché la potenza frenante dipende da diametro disco e diametro pompa, che sono analoghi nei due impianti; mentre la modulabilità discende dalle scelte progettuali "di fino" del costruttore, ed è qui che oggi si gioca la partita.

Forse anche per effetto del disco a margherita, il Nissin è dunque molto più reattivo: attacca subito. Con l'impianto Brembo puoi scegliere più facilmente se avere tanta potenza o poca. È più progressivo, e soprattutto lo è in un modo molto facile da interpretare: come se fosse collegato al tuo cervello in modo molto più diretto, più "naturale". Sgravando la testa dalla necessità di adeguare la forza esercitata alla leva, ci si può concentrare su altri aspetti della guida, un po' come è accaduto nel passaggio dagli esplosivi motori 2T ai ben più regolari 4T.

Insomma, questo impianto a noi è davvero piaciuto. Anche perché conserva un prezzo ragionevole, visto che non si tratta di un componente "specialissimo" ma della trasposizione migliorata di un prodotto già diffuso nell'OEM: come vedete qui a fianco siamo a meno di 800 euro tutto compreso. Brembo sta lavorando ora sul posteriore, che in off-road è ancora più critico. Ci rivediamo per un confronto su entrambi gli assi! **OFFROAD**

PREZZI

Disco - codice 78B40844
146,00 euro +IVA = 178,12 euro

Pinza - codice XB7B857
253,00 euro +IVA = 308,66 euro

Pompa - 10B89610
169,00 euro +IVA = 206,18 euro

Fluido - codice 04816411
21,50 euro +IVA = 23,23 euro

Tubazione (non Brembo)
50,00 euro ca. +IVA = 61,00 euro ca.

PREZZO TOTALE DEL KIT
639,50 euro +IVA = 780,19 euro