

about **PRODOTTO**

# BREMBO Sinter LA

A GARMISCH CON LA R 1200 GS DOTATA  
DELLE SPECIALI PASTIGLIE FRENO ANTERIORE



**I** più importanti costruttori al mondo di motociclette si affidano da tempo ai prodotti Brembo come primo equipaggiamento per i propri impianti frenanti. Pompe, pinze, dischi e pastiglie moltiplicate per migliaia di modelli di moto compongono un catalogo che in questo settore non ha eguali. Brembo è anche leader per quanto riguarda la ricambistica per uso stradale, racing e offroad con un'infinita proposta di prodotti dedicati a qualsiasi specifica esigenza prestazionale. Anche per moto d'epoca. Insomma, ce n'è per tutti i gusti...

Se parliamo di sole pastiglie, Brembo dispone di una varietà

di mescole, dalle organiche alle sinterizzate fino ad arrivare alle carbon-ceramiche, le cui caratteristiche di pregio sono le alte prestazioni, l'ottima costanza di rendimento, il comfort di frenata e l'usura ridotta. Naturalmente c'è distinzione di efficacia fra l'impianto frenante anteriore e posteriore, soggetti ognuno a proprio modo a sollecitazioni diverse in qualsiasi campo di utilizzo.

L'ampia e rinomata gamma di pastiglie Brembo si è di recente arricchita con l'introduzione della mescola LA, sinterizzata progettata per applicazioni anteriori ad uso stradale, caratterizzata da una buonissima efficienza in tutte le condizioni d'utilizzo combinata ad

un'eccellente durata, facilmente riconoscibile per via della colorazione bianca della piastrina metallica di supporto.

Il codice 07BB38LA della serie Sinter sta ad identificare il ricambio aftermarket dedicato alla BMW R 1200 GS di ultima generazione, che abbiamo voluto provare in occasione del viaggio per i BMW Motorrad Days a Garmisch il secondo weekend di luglio.

Il montaggio delle nuove pastiglie in officina è stato più che semplice, giusto la rimozione dei due bulloni (per parte, ovviamente) della flangia della pinza radiale (la GS monta Brembo di primo equipaggiamento) e dello spinotto centrale del blocco pastiglia con



la rispettiva coppia elastica, la sostituzione delle pastiglie originali e il rimontaggio del tutto. In totale, il lavoro non ci ha preso più di mezz'ora, e per di più con due sole chiavi: una Torx da 6 e una tubo da 13.

Niente spurgo dell'impianto idraulico, niente rabbocco di olio. Tutto molto semplice. Giusto una leggera passata di carta abrasiva fine per togliere quel velo di patina della pastiglia non ancora usata.

L'accoppiata disco usato-pastiglie nuove chiede naturalmente il suo tempo di "adattamento", occorre sempre prestare molta attenzione alle prime frenate, per capire le riserve di decelerazione, evitando di

dover pinzare troppo bruscamente in caso di improvviso arresto del mezzo meccanico. L'ottimale grado di attrito fra le superfici della guarnizione e del disco lo si raggiunge dopo un breve rodaggio, alle prime frenate c'è da farci l'occhio tenendo un'andatura moderata. Per spingere l'acceleratore c'è sempre tempo. Meglio poi se farlo in tutta sicurezza, consapevoli che al richiamo dei freni la moto risponda di conseguenza.

Negli oltre 1000 chilometri percorsi dalla redazione fino a Garmisch le nuove pastiglie Sinter LA si sono dimostrate all'altezza del nome di chi le produce. Il comfort di guida nelle pieghe in

decelerazione da andature allegre ci ha trasmesso molta sicurezza, facilitando l'inserimento in curva nelle innumerevoli serpentine che caratterizzano le strade alpine di Svizzera e Austria e la campagna tedesca. I freni entrano bene in temperatura, offrendo una costanza di prestazione davvero notevole, una frenata aggressiva, anche sotto stress la staccata è sempre precisa e la spugnosità alla leva rimane morbida e ben modulabile, comportando solo una leggera pressione al comando. Nessun segno di fading anche dopo molti chilometri. Per 36,50 euro la coppia, le Sinter LA hanno un ottimo rapporto prezzo-prestazione.