Dischi forati, non basta la parola. Molti dei potenziali acquirenti dei dischi forati pensano che siano tutti uguali. In realtà ci sono dischi forati realizzati con tutti i crismi e dischi forati prodotti con superficialità. Questi ultimi non solo non garantiscono i vantaggi dei dischi forati, ma addirittura risultano pericolosi. Per scongiurare questo rischio bisogna evitare di commettere questi 5 errori segnalati da Brembo.

1) Non affidarsi alla trasformazione "fai da te"

Pensare di trasformare un disco standard liscio in un disco forato modificando, o facendo modificare, il disco dopo l'acquisto (semplicemente forandolo) è l'operazione più sbagliata e pericolosa che si possa fare. Si tratta infatti di una modifica strutturale del disco molto delicata che richiede gli opportuni test e verifiche per non compromettere la sicurezza del prodotto.

Dal punto di vista legislativo va inoltre ricordato che il disco modificato non disporrà più delle garanzie del produttore originale e nemmeno delle necessarie omologazioni per l'utilizzo stradale.

2) Non pensare che tutti i dischi forati siano uguali

Non tutti i dischi forati sono uguali, anche se all'apparenza possono sembrarlo. Numero, dimensioni e posizione dei fori sono determinanti non solo per le prestazioni dell'impianto frenante ma anche e soprattutto per il funzionamento in sicurezza dello stesso.

3) Non sottovalutare il ruolo dei test

Ci sono dischi forati che prima di essere introdotti sul mercato sono soggetti a test con cui valutare le prestazioni e la durata. Altri, invece, sono stati valutati solo in termini prestazionali. Altri ancora non hanno alle spalle alcun test. Collaborando con le più prestigiose case automobilistiche e i team racing più importanti, Brembo conosce le specifiche tecniche richieste nell'utilizzo più estremo dell'impianto frenante.

4) Non sottovalutare i materiali e la ventilazione

Il disco forato va a sostituire un disco liscio che deve possedere dei requisiti tecnici che sono fondamentali per il funzionamento dell'impianto frenante. I materiali, il tipo di ventilazione, le tolleranze dimensionali e di forma, devono rispettare quanto definito dal costruttore dell'impianto originale.

In alcuni casi Brembo, per migliorare la resistenza alle cricche termiche e il raffreddamento dell'impianto, ha adottato soluzioni specifiche per la propria gamma Xtra, sia in termini di materiali specifici che di ventilazioni ad hoc. Perché un disco sportivo deve dare qualcosa di più, non solo dei fori che appaghino l'aspetto estetico.

5) Non considerare le pastiglie

Le pastiglie hanno un ruolo fondamentale nella definizione della performance, del comfort e della durata dell'impianto frenante. A maggiore ragione quando queste devono confrontarsi con un disco che può dare di più.

Si consiglia sempre di utilizzare per le pastiglie le mescole selezionate dal produttore del disco sportivo. Normalmente è buona regola affidarsi al medesimo costruttore del disco.

© riproduzione riservata
pubblicato il 13 / 02 / 2016