



BREMBO PRÉSENTE LES MAÎTRES-CYLINDRES 17 et 15RCS CORSA CORTA

Le maître-cylindre le plus innovant jamais réalisé par Brembo et, maintenant, encore plus précis et modulaire pour chaque type de moto

Brembo, leader mondial en conception, développement et production de systèmes de freinage, annonce le lancement des versions de 17 mm et de 15 mm de la RCS Corsa Corta, le maître-cylindre radial le plus innovant et disponible actuellement sur le marché destiné à un usage sur route.

La famille RCS Corsa Corta s'agrandit afin de répondre, de façon optimale et personnalisée, aux exigences de toutes les typologies de moto qui, à partir d'aujourd'hui, peuvent compter sur un freinage encore plus modulaire grâce à la possibilité de choisir la dimension des maîtres-cylindres RCS Corsa Corta (15, 17 ou 19 mm) adaptée aux caractéristiques du système de freinage de chaque moto.

En effet, pour rendre le système de freinage de sa propre moto le plus efficace possible, non seulement en termes de puissance de freinage mais aussi de modularité et de sensation sur le levier, il est nécessaire que le maître-cylindre ait une dimension appropriée, à savoir qu'il soit en mesure de garantir le meilleur rapport de presse hydraulique disponible : ce dernier étant la relation entre le diamètre du piston du maître-cylindre et celui des pistons de l'étrier.

Ce qui signifie que, en fonction de la dimension des pistons des étriers de frein de chaque modèle de moto, il est possible de choisir le maître-cylindre RCS Corsa Corta approprié, capable d'assurer un dimensionnement adapté par rapport au reste du système de freinage. En effet, en cas de maître-cylindre surdimensionné, celui-ci envoie une masse d'huile excessive pour les pistons de l'étrier au détriment de la modularité du freinage et de la sensation sur le levier. A contrario, en cas de maître-cylindre sous-dimensionné, celui-ci n'envoie pas suffisamment d'huile pour garantir un freinage puissant approprié.

La version de 17 mm a été étudiée et conçue pour répondre de façon optimale aux exigences d'un nombre croissant de modèles qui utilisent des étriers de frein avec des pistons de 30 mm de diamètre : Ducati Panigale et Monster 1200, Kawasaki H2 et ZX10R, Yamaha R1 et R6, KTM Superduke, MV Agusta F4RR. La solution idéale pour assurer un meilleur résultat en termes de performances et de sensation de conduite avec les étriers de frein dotés de pistons de 30 mm, comme par exemple, les étriers Brembo M50.

En revanche, la version de 15 mm a été développée pour garantir la meilleure polyvalence possible tant aux applications monodisque qu'aux motos avec pince flottante et double disque. Font partie de cette catégorie grand nombre de moto-cross et naked comme la Ducati Scrambler, la KTM Duke, les Kawasaki ER-6N e Z750, la Yamaha MT-03 et la Triumph Bonneville T100. La 15RCS Corsa Corta est qui plus est utilisable sur tous les scooters qui disposent d'un ou de plusieurs étriers à l'avant, avec un nombre total de 4 pistons.



Le maître-cylindre 19RCS Corsa Corta reste, au contraire, la meilleure solution pour toutes les motos avec des étriers de frein caractérisés par des pistons de 34 ou de 32 mm comme, par exemple, les Honda CBR1000, Ducati 1098/1198, BMW S1000RR, Triumph Speed Triple, Yamaha FZ9, Suzuki GSX-R 1000 ou Kawasaki Z1000.

Les fonctionnalités de la 17 et de la 15 RCS Corsa Corta restent les mêmes que celles de la version 19RCS Corsa Corta, à savoir qu'elles offrent au pilote 6 options de modulation du freinage différentes.

Le pilote peut ainsi adapter la position du point d'attaque du freinage (« bite point ») et régler l'entraxe du maître-cylindre à travers le système RCS (Ratio Click System) afin d'adapter les performances du freinage à son propre style de conduite et aux conditions ambiantes et de la route.

Pour ce, le pilote devra utiliser un sélecteur situé sur la partie supérieure du maître-cylindre qui permet de régler l'entraxe sur la valeur « 18 » ou « 20 », simplement en tournant la pièce de réglage située sur l'avant du levier de conduite de 180° avec un tournevis. Avec ce système excentrique (rouge lorsqu'il est positionné sur 18 mm et noir sur 20 mm), la distance entre le point d'appui et le point d'application se déplace de 2 mm sur l'axe de la pompe : le résultat est une distribution différente de la force de freinage sans qu'elle n'en soit pour autant affectée en termes de puissance même.

L'étude approfondie résidant derrière l'amélioration a permis à Brembo de proposer trois maîtres-cylindres en un seul et d'optimiser ultérieurement les prestations du système de freinage. De plus, l'alliance de la variation de l'entraxe de 18 à 20 et des trois modes R (Race), S (Sport) et N (Normal) permet d'obtenir 6 combinaisons différentes.

Stezzano, novembre 2018

Pour plus d'infos :

Monica Michelini – Product&Corporate Media Relations Brembo SpA
Tél. 0039 035 605 2173 Fax 0039 035 605 2273
E-mail : press@brembo.it Web : www.brembo.com