



## Novos discos de travão Xtra só para aftermarket

Os novos discos de travão perfurados foram desenvolvidos especificamente para o aftermarket e são um upgrade à gama standard. Já estão disponíveis em Portugal para os modelos de maior volume.

{ TEXTO CLÁUDIO DELICADO em Stezzano, Itália }

Foi no Kilometro Rosso, a cerca de uma hora de Milão, em Itália, que a Brembo deu a conhecer aos jornalistas a nova gama de discos de travão perfurados Xtra. Desenvolvidos ali mesmo, no centro técnico da marca italiana, vêm ocupar um espaço em aberto na oferta de discos de travão, entre os discos standard, com qualidade de primeiro equipamento e os discos de performance e tuning. A nova gama Xtra arranca com 50 referências, mas até final deste ano serão já 150, continuando a crescer ao longo do próximo ano.

Os novos discos de travão perfurados destinam-se a clientes comuns mas que querem um pouco mais de performance e rendimento

dos discos de travão. Para esta nova gama "a Brembo estudou e realizou uma perfuração específica, que combina o elegante desenho estético, algo que a Brembo nunca renuncia, com um comportamento brilhante e eficaz em quaisquer condições de travagem para dar resposta aos verdadeiros apaixonados pela condução", explica Marco Moretti, diretor de marketing da unidade aftermarket da empresa italiana.

Uma das vantagens da Brembo, sublinha Marco Moretti, é "fazer tudo em casa e ter um controlo da cadeia de valor". Depois, a unidade de aftermarket (uma das cinco que existem na Brembo) é trabalhada "exatamente com os mesmos standards do equipamento



original, não existindo fábricas específicas de aftermarket. As peças de reposição são produzidas nas mesmas unidades que produzem para o primeiro equipamento, seja de carros, motos ou pesados. Não temos segundas linhas". Isso permite, sublinha o responsável, que exista uma grande concentração de know-how que circula do primeiro equipamento para o aftermarket. "Mesmo quando não somos a marca de primeiro equipamento de um determinado modelo temos o know-how e a capacidade de produzir essa peça para o aftermarket", garantindo a máxima cobertura do parque.

"Esta é uma oportunidade para duplicarmos a nossa oferta e foi o mercado que nos empurrou para esta nova gama. Temos tido centenas de pedidos através das redes sociais para disponibilizarmos uma gama de maior performance mas que não entre nas especificações mais elevadas de alta performance. No fundo, uma gama para consumidores normais, mas que são mais exigentes", explica o responsável, que sublinha: "Esta gama é para carros normais e não para carros de corrida, tuning ou altas cilindradas".

Exemplo disso são os modelos para os quais existem referências, nomeadamente para os veículos de maior volume nos segmentos B, C, D e G, com referências, para já, as marcas Alfa Romeo, BMW, Fiat, Land Rover, Nissan, Renault, Volkswagen, Mercedes, Citroën, Ford, Mazda, Opel, Seat, Volvo, Audi, Honda, Mini, Peugeot ou Subaru. A gama vai cobrir cerca de 80% do parque circulante na Europa. Falamos de modelos muito vendidos em Portugal, como os BMW Série 1 e 3, os Renault Clio e Mégane, Volkswagen Polo e Golf, Mercedes Classe A e Citroën C3 e C4, Ford Fiesta e Focus, Opel Corsa e Astra, Seat Ibiza, Audi A1 e A3, Honda Civic ou Peugeot 208 e 308.

A gama Xtra conta apenas com discos de travão, para já. Todos os testes foram feitos com as pastilhas de travão que já existem na gama da Brembo. Ainda assim, Marco Moretti não coloca de lado a hipótese de, dentro de um ano, surgir uma nova gama de pastilhas desenvolvida especificamente para esta linha de discos.

Em termos de distribuição não há alterações, já que ao ser um produto para carros de volume, não implica uma rede de distribuição especializada. A Brembo está já preparada para dar resposta às encomendas dos distribuidores portugueses para esta nova gama Xtra. Os preços são ligeiramente superiores à gama Brembo Max, uma vez que é um produto com melhor performance. No total, a Brembo tem atualmente cerca de 2000 referências nos discos de travão. ○

### Testado e aprovado

O centro técnico de pesquisa e desenvolvimento da Brembo está na sede da empresa, em Stezzano, no famoso Kilometro Rosso. É daqui que saem todas as diretrizes estratégicas da empresa conhecida mundialmente pela sua ligação à competição (há 40 anos), pela paixão e pelo estilo italiano. Tudo ao serviço dos sistemas de travagem. A Revista PÓS-VENDA visitou este espaço, onde se testam todos os produtos em bancos estáticos, se fazem ciclos de testes em bancos dinâmicos e testes de estrada. Estas três etapas são fundamentais para que a Brembo coloque um produto no mercado. Nos vários bancos estáticos os testes verificam a conformidade das peças com as exigências do projeto e são feitos protótipos para testar ciclos de travagem e força de travagem, com níveis superiores ao que é exigido em condições reais num automóvel, com várias condições meteorológicas simuladas (temperatura, humidade e ambientes corrosivos). Depois destes testes, seguem-se os ensaios dinâmicos, simulando a combinação de massa e velocidade. Também

no bancos dinâmicos é testado o conforto, medido com base em três características definidas pela sigla NVH (noise, vibrations e harshness - ruído, vibração e aspereza). A Brembo conta ainda com um banco de rolos para automóveis, motos e camiões, em que veículo pode chegar aos 250 km/h em temperaturas entre os -30° e os +40°. Nos testes de estrada é medido ruído, vibração e conforto e a performance é testada apenas em pistas. Aqui é testada a fadiga, a performance mas também simuladas travagens em pisos molhados e com neve. Durante a nossa visita foi possível ver carros comuns em teste até superdesportivos da Ferrari, com quem a Brembo tem uma relação histórica. Até um carro totalmente camuflado estava a ser testado, ficando bem vincada a relação que a Brembo tem com o primeiro equipamento. Já no centro de inovação ficamos à porta e só um grupo muito restrito de engenheiros pode lá entrar. É aqui que se inventa, prepara e estuda o futuro da travagem, cada vez mais com a ajuda da eletrónica. ○

### Gama Xtra ao pormenor

#### Melhor resposta

A presença dos orifícios no disco de travão permite uma melhor resposta, agarrando melhor à estrada e uma resposta mais imediata e eficaz do sistema de travagem. Desta forma, a superfície dos orifícios garante, sobretudo nas fases iniciais de travagem, um melhor rendimento graças ao maior coeficiente de fricção.

#### Limpeza e renovação da pastilha

Os orifícios criam um efeito "raspado", que limpa a superfície da pastilha eliminando os perigosos depósitos de material, evitando também que os pequenos resíduos de material ferroso, causados pelo desgaste do disco de travão, possam sedimentar-se no material de fricção da pastilha.

#### Melhores prestações em superfícies molhadas

A perfuração permite também interromper a camada de água que pode depositar-se na superfície de travagem. Por isso, mesmo em superfícies molhadas, o sistema responde de forma eficaz logo na primeira travagem,

o que se traduz num comportamento mais uniforme em qualquer condição atmosférica.

#### Máxima fricção mesmo com máxima solicitação

A altas temperaturas de funcionamento a combustão das resinas que compõem a pastilha gera gases que podem dar lugar ao fenómeno de fading, reduzindo o coeficiente de atrito entre a pastilha e o disco. A presença dos orifícios permite expulsar rapidamente estes gases, restabelecendo em breve as condições ótimas de travagem.

#### Refrigeração do sistema de travagem

Com os orifícios melhora a capacidade de dissipação do calor do disco e da pastilha já que circula mais ar, melhorando as prestações de todo o sistema de travagem. A nova gama Brembo Xtra cumpre também os mais restritos requisitos de resistência e duração. Na fase de desenho, os técnicos da Brembo estudaram, para cada disco específico, o número, o tamanho, a forma e a posição de cada orifício. ○