I vostri clienti sono alla ricerca di qualcosa “in più” per i dischi freno della loro auto, ma non sanno scegliere tra dischi forati e dischi baffati? Quali i vantaggi di ciascun tipo? Quali le contro-indicazioni?

Rispetto ad un disco standard, entrambi assicurano un maggior grip, una migliore dispersione dei gas e un comportamento più efficace sul bagnato. Per aiutare, però, a individuare meglio le caratteristiche dell’uno e dell’altro, Brembo ha messo a confronto i dischi Brembo Xtra (forati) e Brembo Max (baffati) su 5 aspetti: performance, estetica, dissipazione del calore, resistenza alle cricche e funzionalità aggiuntive. Queste le 5 principali differenze.

1) L’estetica

Entrambi i dischi presentano un look unico e distintivo rispetto al classico disco liscio. Il disco forato è immediatamente riconoscibile grazie alla sua caratteristica peculiare: i fori. Il disco baffato, invece, si diversifica rispetto ai dischi lisci per la presenza dei “baffi”, vale a dire le scanalature superficiali. Il disco forato ha un look forse ancora più aggressivo e sportivo rispetto al “cugino” con i baffi. Ma quando si parla di estetica siamo nel campo della soggettività. Ciascuno scelga il suo preferito.

2) La dissipazione del calore

Sia la foratura che la baffatura sono studiate appositamente per garantire anche uno smaltimento di calore superiore rispetto ai dischi standard. Tuttavia la presenza dei fori, comporta una maggiore capacità di dissipazione di calore durante la frenata rispetto a quella garantita dalle scanalature dei dischi baffati.

3) La resistenza alle cricche

Per tutte le tipologie di dischi freno, e in particolar modo per quelli che presentano lavorazioni sulla fascia frenante come nel caso dei dischi forati e baffati, Brembo esegue numerosi test al banco e su strada per rispondere alle esigenze prestazionali e di resistenza termo-meccanica dell’impianto frenante nelle più svariate condizioni d’uso. Ciò scongiura il rischio di formazione di cricche sia per i dischi forati che per quelli baffati. Tuttavia, limitatamente all’uso in condizioni estreme, come possono essere le competizioni, il disco baffato vanta una superiore resistenza meccanica rispetto al forato.

4) L’indicazione dell’usura

I dischi baffati Brembo Max offrono all’utilizzatore una valutazione della loro stessa usura tramite i baffi: quando uno di questi non risulta più visibile, il disco va sostituito perché ha superato i valori minimi di legge e non offre più le prestazioni originarie. I dischi forati, invece, non garantiscono alcun termine di paragone tra nuovo e usato.

5) Le performance

Rispetto ad un disco standard, sia i dischi forati che quelli baffati assicurano, fin dalle fasi iniziali della frenata, un grip maggiore ed una risposta più pronta ed efficace del sistema frenante. Grazie alla discontinuità della superfice (data dai fori o dalle scanalature), entrambi i dischi “puliscono” la pastiglia in fase di frenata, ravvivandone il materiale d’attrito. Entrambi interrompono il velo d’acqua in caso di guida con pioggia e garantiscono la dissipazione dei gas (effetto fading) durante le frenate più estreme. Le differenze di performance tra le due soluzioni sono quindi minime e i vantaggi nell’utilizzo praticamente identici.

Grafico decelerazione

Entrambe le tipologie di dischi Brembo Xtra e Brembo Max costituiscono due ottime soluzioni per chi desidera una guida più sportiva, senza compromettere comfort e durata di dischi e pastiglie. Le differenze sono prevalentemente di carattere estetico e di natura pratica. I dischi Brembo Xtra potrebbero essere più indicati per chi è maggiormente attento al lato estetico dal momento che per buona parte degli appassionati e non il disco forato è sinonimo di sportività.

I dischi Brembo Max, invece, potrebbero essere più indicati per chi predilige la sostanza, dato che le scanalature, oltre ad offrire una maggior resistenza alle cricche – sebbene solo in condizioni estreme come le competizioni – forniscono anche un valido strumento per riconoscere la necessità di sostituire il disco. Le differenze in termini di performance sono praticamente inesistenti, soprattutto se consideriamo un utilizzo si sportivo, ma pur sempre di tipo stradale.

L’utilizzo in pista è ovviamente demandato ad altro tipo di prodotti, studiati specificatamente per l’utilizzo in competizione In conclusione, la scelta diventa puramente soggettiva, gli elementi li avete tutti ……e quindi a voi l’ardua sentenza.