



Pour déterminer le meilleur composé de plaquettes de frein pour votre système de freinage, consultez les caractéristiques de performance et les directives d'application courantes ci-dessous. En fin de compte, le composé de plaquette optimal pour une application donnée et la préférence du conducteur ne peuvent être trouvés qu'après un test et une évaluation sur piste. Les types de composés et les informations de commande pour les plaquettes utilisées dans les étriers Wilwood se trouvent dans les pages individuelles des étriers.

COMPOSÉ	DONNÉES SUR LA GAMME DE PERFORMANCES	CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES
<b>A</b>	<p>Cold Torque : Très élevé</p> <p>Hot Torque : Très élevé</p> <p>Taux d'usure : Faible</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réponse immédiate au froid avec les valeurs de frottement les plus élevées à toutes les températures</li> <li>- Utilisation intensive sur des pistes ovales, des parcours routiers et d'autres applications qui exigent une réponse immédiate à un couple élevé.</li> <li>- Taux d'usure élevé pour un freinage à chaud soutenu</li> <li>- Compatible avec tous les rotors en fer et en acier</li> </ul>
<b>BP 40</b>	<p>Cold Torque : Très élevé</p> <p>Hot Torque : Moyen</p> <p>Taux d'usure : Assez faible</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formule de friction améliorée pour le freinage lourd des ovales d'asphalte, le freinage extrême sur la terre et tous les types d'applications hors route et sur route</li> <li>- Réponse prévisible et linéaire avec une excellente modulation sur les rotors en fer et en titane</li> <li>- Taux d'usure élevé des rotors en fer et en acier</li> <li>- Couple élevé sur les rotors en titane</li> <li>- Très grande résistance à la décoloration par la chaleur</li> </ul>
<b>H</b>	<p>Cold Torque : Élevé</p> <p>Hot Torque : Très élevé</p> <p>Taux d'usure : Faible</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Engagement initial en douceur avec une augmentation linéaire à mesure que la chaleur et la pression augmentent</li> <li>- Utilisation intensive pour les parcours routiers et les ovales de chaussée/terrain de freinage dur</li> <li>- Réponse prévisible avec une excellente modulation à toutes les températures</li> <li>- Taux d'usure élevé pour une durabilité à chaud soutenue</li> <li>- Compatible avec tous les rotors en fer et en acier</li> <li>- Couple élevé sur les rotors en acier inoxydable</li> </ul>
<b>BP 30</b>	<p>Cold Torque : Moyen</p> <p>Hot Torque : Élevé</p> <p>Taux d'usure : Assez faible</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formule de friction améliorée pour les ovales d'asphalte intermédiaires et les pistes de terre battue à freinage brusque</li> <li>- Cours de route pour véhicules légers et intermédiaires</li> <li>- Lits rapides avec une faible abrasion du rotor et une longue usure</li> <li>- Compatible avec tous les rotors en fer, en acier et en titane</li> </ul>
<b>B</b>	<p>Cold Torque : Moyen</p> <p>Hot Torque : Élevé</p> <p>Taux d'usure : Moyen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le favori traditionnel des LM sur l'asphalte, des modifications et des sprints</li> <li>- Modifiés, modèles récents et autres applications de freinage dur sur saleté</li> <li>- Parcours routier de poids intermédiaire, auto-cross, rallye</li> <li>- Lits facilement et entièrement compatibles avec tous les rotors en fer et en acier</li> </ul>
<b>C</b>	<p>Cold Torque : Faible</p> <p>Hot Torque : Moyen</p> <p>Taux d'usure : Faible</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation graduelle du couple de serrage à un couple moyen à mesure que la température augmente</li> <li>- Résistance à l'usure et à la décoloration à haute température</li> <li>- Coussinet de réglage pour une réponse réduite dans les plages de température moyennes à élevées</li> <li>- Compatible avec tous les rotors en alliage de fer et d'acier</li> </ul>



COMPOSÉ	DONNÉES SUR LA GAMME DE PERFORMANCES	CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES
<b>CM</b>	Cold Torque : Moyen Hot Torque : Assez bon Taux d'usure : Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Composé métallique composite pour une durabilité à haute température sur les rotors en titane et autres alliages peu conducteurs</li> <li>- Taux d'usure et résistance élevée à la décoloration en cas de chaleur soutenue</li> <li>- Base de référence pour les freins de sprint intérieurs à rotors en titane ou en acier inoxydable</li> </ul>
<b>E</b>	Cold Torque : Moyen Hot Torque : Moyen Taux d'usure : Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une réponse linéaire et cohérente dans toute la gamme des températures</li> <li>- Base de référence pour les applications de saleté légère à intermédiaire avec des rotors en fer ventilés</li> <li>- Course de traîneaux avec des rotors en acier</li> <li>- Auto-cross et courses sur route de véhicules utilitaires légers</li> </ul>
<b>BP 10</b>	Cold Torque : Moyen Hot Torque : Moyen Taux d'usure : Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Composé pour la route à haute performance avec une friction améliorée, une usure plus longue et des niveaux de poussière plus faibles que les plaquettes de remplacement standard</li> <li>- Lits rapides et réponse rapide sans forte abrasion du rotor</li> <li>- Composé de base pour la plupart des kits de conversion et de mise à niveau des disques</li> </ul>
<b>BP 20</b>	Cold Torque : Moyen Hot Torque : Assez bon Taux d'usure : Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Composant de rue à haute performance avec une friction accrue et une plage de température plus large que le BP-10</li> <li>- Lits rapides et réponse rapide sans forte abrasion du rotor</li> <li>- Plate-forme de base pour les voitures de rue orientées vers la piste</li> </ul>
<b>Q</b>	Cold Torque : Moyen Hot Torque : Moyen Taux d'usure : Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formule de rue à base de céramique haute performance</li> <li>- Moins de poussière et de bruit</li> <li>- Compatible avec tous les types de rotors en acier ou en fer</li> <li>- Rotors en aluminium pour la course</li> </ul>
<b>PURPLE</b>	Cold Torque : Assez bon Hot Torque : Assez bon Taux d'usure : Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Compatible avec tous les types de rotors en aluminium, en acier ou en fer</li> <li>- La friction la plus agressive avec des rotors en aluminium sur les voitures de sprint</li> </ul>
<b>PM</b>	Cold Torque : Moyen Hot Torque : Moyen Taux d'usure : Basé sur l'utilisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Véritable enceinte de performance Pro-Matrix pour les sports de rue et de piste</li> <li>- Fonctionnement silencieux avec moins de poussière que les composés d'origine</li> <li>- La formule composite unique permet une course propre, silencieuse et de longue durée dans la rue, avec une friction élevée et une résistance à la décoloration à haute température pour résister aux cycles de freinage extrêmes lors des épreuves de cross automobile et des journées de piste.</li> </ul>



## L'ASSISE DES PLAQUETTES DE FREIN

La literie, ou mise en placée de vos plaquettes, est un cycle de chaleur en "conditions réelles" et constitue l'étape finale de la préparation des plaquettes pour le service. Toutes les plaquettes, même les pièces de rechange d'origine, bénéficieront d'un cycle de chauffage approprié. La pose peut se faire soit dans le véhicule, soit sur un banc de pose spécial qui peut reproduire de manière réaliste les charges de couple, la pression et la température qui seront subies dans le véhicule.

Le processus de couchage est le "traitement thermique" final des coussins. Cette polymérisation finale diffère de la polymérisation thermique au four, c'est-à-dire que la polymérisation thermique au four n'inclut pas la pression, le couple et les températures de surface élevées qui sont nécessaires pour conditionner correctement le coussin pour le service. Les nouveaux coussins doivent être délibérément portés à température par une série de cycles contrôlés, puis lentement refroidis. Si les tampons sont mis en service dès le début, ils peuvent être endommagés par des fractures ou une détérioration accélérée due à des variations de température extrêmes entre la surface et le corps du tampon.

Une fois que le système de freinage a été testé et qu'il a été déterminé que le véhicule peut être utilisé en toute sécurité, suivez les étapes suivantes pour la mise en place de tous les matériaux des plaquettes :

1. Procédez à une série de 8 à 10 arrêts brusques de 55 à 65 MPH jusqu'à 25 MPH en laissant un temps de refroidissement de 20 à 30 secondes entre chaque arrêt.
2. Conduisez à une vitesse de croisière modérée, avec le moins de contact possible avec les freins, jusqu'à ce que la quasi-totalité de la chaleur soit dissipée. Évitez de vous asseoir à l'arrêt avec la pédale de frein enfoncée pour maintenir la voiture en place pendant ce temps. Garez le véhicule et laissez les freins refroidir jusqu'à la température de l'air ambiant.

Pendant le processus de rodage, les freins devraient donner une sensation plus positive. C'est une indication que la literie en cours fonctionne. Si vous observez une décoloration des freins pendant les arrêts brutaux, cela peut indiquer que les freins ont été chauffés de manière plus que suffisante. Commencez à refroidir les freins en conduisant légèrement et sans contact avec les freins immédiatement.

Pour plus de renseignements, contactez-nous ou rendez-vous sur notre site internet :

[www.offroadtechnology.fr](http://www.offroadtechnology.fr)