



12 PLAQUETTES POUR Z 750, ER-6 & 5, SV 650 & BANDIT... TESTÉES SUR ROUTE ET AU BANC

MORDANT!

Les raisons de passer aux plaquettes adaptables sont multiples : recherche de performance, longévité améliorée, comportement différent, mais aussi pièce d'usure moins onéreuse. Pour vous aider à choisir, nous avons comparé douze plaquettes réparties en 3 catégories : sinter, organiques et « sport ». Verdict.

Cinquante-huit euros le jeu de plaquettes d'origine contre 23 à 42 € pour de l'adaptable ! Avec un tel écart de prix, opter pour les modèles de seconde monte coule de source. Mais ce changement de crémerie sera réussi à condition que leur qualité soit, au minimum, équivalente à celle de la référence officielle. Le risque tient à une possible réduction de la puissance de freinage, un feeling au levier totalement différent, une usure accélérée... Pour le vérifier, nous avons comparé 6 plaquettes « sinter » technologiquement proches des Tokico installées par Kawasaki sur ses ER-6 et Z 750 (jusqu'à 2009), Suzuki sur sa SV 650, Bandit, etc. Afin d'élargir l'éventail de choix, nous avons ajouté 3 modèles « organiques », plus abordables, et deux références sport supposées plus performantes. Le test s'est déroulé en plusieurs parties : passage au banc pour la mesure du coefficient de friction (la capacité de la garniture à freiner la rotation du disque de frein) et de la vitesse d'usure de la garniture, essais routiers pour évaluer le ressenti, et mesure des distances d'arrêt à l'aide d'un freinographe. Premier enseignement, il est inutile de jeter les plaquettes d'origine aux orties. La lecture du relevé effectué au banc ou des distances d'arrêt montre l'excellence

de la nuance choisie par les constructeurs. Les Tokico sont véritablement conçues pour un usage routier, associant confort d'utilisation et rendement en toutes circonstances. Seconde leçon, notre panel, basé sur les références les plus communément disponibles, ne comporte pas de véritable mauvais cheval. Quelle que soit la famille technologique ou le segment choisi (sinter/métal fritté, organique ou sport), aucune plaquette ne dégrade le freinage au point de mettre l'utilisateur en danger. À notre freinographe, un mètre sépare, à 60 km/h, les différentes plaquettes. Un écart qu'il convient de relativiser, car il s'agit là d'une donnée brute relevée dans des conditions optimales (revêtement propre, pilote préparé à freiner, moto en bon état mécanique, système antiblocage...). Installer la référence la plus efficace ne doit pas inviter à réduire subitement ses distances de sécurité avec les véhicules qui précèdent. Alors, quelles plaquettes privilégier ? Sinter, organiques ou sport ? D'emblée, les organiques sont hors jeu. Leur technologie (résine agglomérée de particules de métal) supporte mal les températures élevées générées par les fortes contraintes. Elles sont à réserver aux budgets très serrés et à condition d'éviter les virées sportives. Les sport apportent une capacité de freinage supérieure... en cycle routier ! La déception vient de leur absence de plus-value sur circuit où leur rendement est équivalent aux plaquettes d'origine. Compter également une usure plus rapide et un tarif élevé. Reste les sinter dont le rapport qualité/prix est imbattable.

Pour un tarif compris entre 33 et 42 €, il existe des alternatives aussi performantes que les Tokico. C'est notamment le cas des EBC HH (34 €, tarif en baisse de 1 € depuis notre précédent comparatif en 2005) et des CL Brakes (ex-Carbone Lorraine) A3+ (38,10 €). Autant d'arguments qui devraient inciter les constructeurs moto à baisser le prix du remplacement. ■

YANNICK LEVERD

PHOTOS GRÉGORIE MATHIEU

AVEC LA PARTICIPATION DE

FABIEN NAVETAT ET FABIEN NANGIS

REMERCIEMENTS AU CIRCUIT BELTOISE

LES MODÈLES TESTÉS

Brembo

CL Brakes

EBC

Ferodo

Goodridge

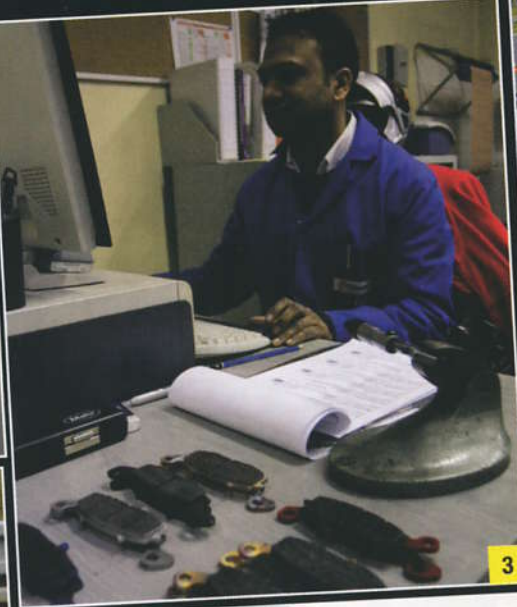
SBS



1



1



COMMENT NOUS AVONS PROCÉDÉ

Pour évaluer ces plaquettes, nous avons mis en place une série de tests destinés à évaluer leurs performances comme leur comportement face à l'urgence ou encore leur « personnalité ». Détails.

Test de comportement. En fonction des matériaux qui les composent, les plaquettes se comportent différemment. Les unes donnent l'impression de « rentrer dans un mur » dès les premiers millimètres parcourus par le levier, les autres sont plus progressives, voire pour certaines laissent une impression d'inefficacité. Pour définir ces fiches d'identité, deux essayeurs ont évalué mordant, attaque, progressivité, en répétant des séries de freinage de différentes intensités.

Test de freinage appuyé (1). Imaginez avoir à réaliser un freinage d'urgence lors d'un matin d'hiver. Des conditions dans lesquelles il est bon de pouvoir compter sur ses plaquettes. Nous nous sommes placés dans cette configuration en réalisant, sur piste fermée, des arrêts d'urgence à 60 km/h au guidon d'une Kawasaki ER-6f équipée d'un système d'antiblocage. Seul le frein avant a été sollicité. La moto était équipée d'un freinographe. Cet appareil mesure autant la distance (du déclenchement à l'arrêt) que la progressivité du freinage.

Banc de mesure (2). Pour mesurer la capacité du matériau de friction à adhérer sur le disque, donc à freiner, rien ne vaut un passage au banc. CL Brakes a mis le sien à notre disposition pour tester les

plaquettes, après rodage, selon quatre cycles représentatifs (non normalisés) :

Rodage : 30 freinages de 30 à 0 km/h (pression exercée sur les plaquettes : 10 bars)

Ville : 20 freinages de 50 à 0 km/h (p : 10 bars)

Route : 20 freinages de 90 à 30 km/h (p : 10 bars)

Autoroute : 20 freinages de 130 à 80 km/h (p : 10 bars)

Circuit : 20 freinages de 180 à 80 km/h (p : 12 bars)

Usure (3). L'épaisseur des plaquettes est mesurée, à l'aide d'un palmer, avant puis à l'issue du passage au banc. Attention, la différence donne seulement une indication de la longévité des garnitures de laquelle il est impossible de déduire un kilométrage car la quantité de matériau de friction diffère d'un modèle à l'autre et son usure n'est pas linéaire.



**TECHNOLOGIE**

SINTER Également appelée « métal fritté », cette technologie est la plus prisée des constructeurs de motos pour sa polyvalence. Ces plaquettes sont peu sensibles aux variations de température, à la pluie, à l'échauffement... Elles sont fabriquées à partir de poudres (cuivre, bronze, céramiques, graphites...). À noter que l'emploi du nickel, potentiellement cancérigène, est interdit en France, mais qu'il est présent dans les plaquettes japonaises. Le mélange de poudres est comprimé, puis placé sur son support. La cuisson dans un four (900 °C) va ensuite lier les deux éléments.

ORGANIQUE Cette technique de fabrication est antérieure à celle du métal fritté et réservée principalement aux scooters du fait de son prix inférieur et de ses moindres performances à vitesse élevée. Les constituants de la garniture (fibres telles le Kevlar, le carbone, la céramique...) sont liés par des résines.

TOKICO, L'ORIGINENOTE TECHNIQUE **9/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **4/10**

CONFORT DE FREINAGE ★★★★★ SUR LE BANC ★★★★★

FREINAGE D'URGENCE ★★★★★

VITESSE D'USURE ★★★★★ PRIX **58 €**

Ces plaquettes de première monte se comportent correctement dans tous les domaines. Seul leur prix élevé motive leur remplacement par de l'adaptable.



Confort de freinage Freiner sans surprendre le conducteur, tel est le credo de ces garnitures. La plaquette mord instantanément dans le disque, sans jamais être brutale. Il est même nécessaire d'exercer une pression très volontaire pour trouver un surcroît de puissance.

Sur le banc Dans le cas présent, première monte équivalait à référence absolue tant cette plaquette est proche de l'idéal. La courbe du coefficient de friction démarre idéalement, augmentant de façon linéaire jusqu'au segment « autoroute ». Au-delà, le fléchissement observé sur la partie « circuit » correspond à l'élévation de température des éléments de freinage (plus de 300 °C pour le disque), mais dans ce secteur, aucune autre plaquette n'a fait mieux. À noter le faible degré d'usure.

Face à l'urgence Encore un terrain favorable à ces plaquettes. Notre ER-6f est stoppée en moyenne en 17,5 m, une valeur rarement améliorée par les concurrentes d'un jour.

POURHomogénéité de la performance
Usure modérée**CONTRE**

Tarif élevé

Les frittées

Plébiscitées par les constructeurs de moto, les sinter, ou « métal fritté », se montrent efficaces en toutes circonstances pour un tarif raisonnable. Mais quelle référence choisir ?

MEILLEURE NOTE TECHNIQUE

9/10

MEILLEUR RAPPORT QUALITÉ/PRIX

**EBC DOUBLE-H**NOTE TECHNIQUE **9/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **9/10**

CONFORT DE FREINAGE ★★★★★

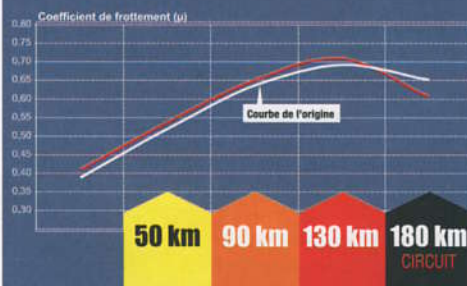
SUR LE BANC ★★★★★

VITESSE D'USURE ★★★★★ PRIX **34 €**

Performances équivalentes à l'origine, faible vitesse d'usure, tarif modéré, les EBC HH figurent logiquement à la première place de notre classement.

Confort de freinage Les amateurs du feeling des plaquettes d'origine restent en terrain connu. On retrouve une très bonne progressivité doublée de la sensation de disposer d'une réserve de puissance suffisante pour de gros freinages.

Sur le banc Les EBS frittées sont parfaitement adaptées à un usage routier. Leur courbe de performance suit fidèlement, mais un cran au-dessus, celle de l'origine référent. Tout aussi important, le coefficient de friction grimpe progressivement jusqu'au point culminant situé au niveau des vitesses autoroutières. De plus, l'usure est parmi les moins prononcées de notre panel.



Freinage appuyé à 60 km/h Encore un domaine où ces garnitures sont proches des Tokico de première monte. Les distances d'arrêt sont similaires, à la dizaine de centimètres près. La courbe du freinographe indique une attaque de freinage plus vive.

COMMENT LIRE NOS COURBES

Ces mesures, relevées au banc, illustrent la capacité de freinage (le coefficient de friction) de chaque plaquette à quatre vitesses (50, 90, 130 et 180 km/h). Plus la courbe est élevée, plus le freinage est efficace.

POURTarif modéré
Performances conformes à l'origine
Vitesse d'usure modérée**CONTRE**

Néant





CL BRAKES A3+

NOTE TECHNIQUE 9/10 RAPPORT QUALITÉ/PRIX 8/10

CONFORT DE FREINAGE ★★★★★ SUR LE BANC ★★★★★

VITESSE D'USURE ★★★★★ PRIX 38 €

Que reprocher à ces CL Brakes (ex-Carbone Lorraine) ? Appréciables par nos essayeurs, elles se comportent aussi bien que l'origine et leur prix est raisonnable.

Confort de freinage Testées en aveugle, ces plaquettes figurent parmi les préférées de nos essayeurs. Elles donnent une impression de puissance importante, disponible à tout moment et délivrée de façon linéaire. Des caractéristiques appréciées autant sur le sec que sous la pluie. Rien à redire.

Sur le banc La courbe des A3+ est quasiment calquée sur les excellentes Tokico d'origine. Si le coefficient de friction (la capacité à freiner le disque) est maximal à vitesse autoroutière, sa progression est régulière jusqu'à ce cap. Cette progressivité recoupe totalement les impressions ressenties au guidon. À noter un léger fléchissement en usage sur circuit, mais elles soutiennent tout de même la comparaison avec des produits estampillés sport. Autre point positif, l'usure est raisonnable.

Freinage appuyé à 60 km/h Tout comme les valeurs relevées au banc, les distances de freinage sont équivalentes à celles des plaquettes d'origine.



POUR

Régularité de la performance
Rapport qualité/prix

CONTRE

Néant



GOODRIDGE GH

NOTE TECHNIQUE 8/10 RAPPORT QUALITÉ/PRIX 9/10

CONFORT DE FREINAGE ★★★★★ SUR LE BANC ★★★★★

VITESSE D'USURE ★★★★★ PRIX 33 €

Une fois de plus, les Goodridge GH figurent sur le podium de notre classement. Très agréables à utiliser, elles sont performantes, s'usent peu et leur tarif (stable depuis 2005 !) est le plus bas de ce segment.

Confort de freinage Progressives et puissantes, ces plaquettes répondent agréablement à chaque sollicitation du levier. Attention, toutefois, aux freinages appuyés réalisés à basse vitesse qui peuvent se solder par de petits blocages de roue. Surprenant, mais rarement inquiétant.

Sur le banc Probablement les plaquettes les plus régulières de notre panel. Le passage au banc témoigne d'une disponibilité de chaque instant, et ce dès les plus basses vitesses. Cette performance s'amenuise à haute vitesse, notamment en comparaison avec l'origine, mais pas d'inquiétude, le coefficient de friction reste stable, gage d'une absence de fading lors de successions de freinages rapprochés. Autre atout, la vitesse d'usure est l'une des plus lentes.

Freinage appuyé à 60 km/h Ces GH font jeu égal, voire raccourcissent légèrement la distance d'arrêt de notre ER-6f. Un bon résultat obtenu grâce à une puissance de freinage délivrée avec progressivité, d'où la faible sollicitation de l'ABS



POUR

Tarif
Feeling agréable
Efficacité

CONTRE

Tendance au blocage à basse vitesse



SBS HS

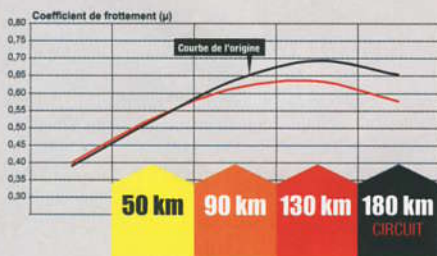
NOTE TECHNIQUE **7/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **6/10**
CONFORT DE FREINAGE ★★★★★ SUR LE BANC ★★★★★
VITESSE D'USURE ★★ PRIX 38 €

Les plaquettes danoises sont une bonne alternative aux plaquettes d'origine, aussi performantes en cycle routier et moins onéreuses, mais leur usure est rapide.

Confort de freinage Le feeling apporté par ses plaquettes est proche de l'idéal. La puissance augmente au fil de l'enfoncement du levier, sans temps mort ou résistance subite.

Sur le banc Si la valeur du coefficient de friction est comparable à l'origine en ville et dans une moindre mesure sur route, elle peine à suivre le rythme aux vitesses les plus soutenues, sur autoroute et sur circuit. La vitesse d'usure est l'une des plus élevées.

Freinage appuyé à 60 km/h Le test de freinage confirme la courbe relevée au banc. À 60 km/h, ces plaquettes sont en mesure de stopper notre ER-6f dans des distances comparables à celles de la monte d'origine. Les capacités maximales du freinage sont atteintes, seulement modérées par l'entrée en action de l'ABS.



POUR

La capacité de freinage à froid

CONTRE

La baisse de performance à haute vitesse
Le caractère agressif

BREMBO SINTER

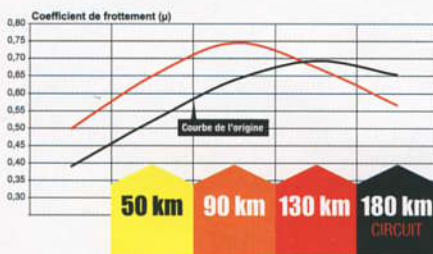
NOTE TECHNIQUE **6/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **6/10**
CONFORT DE FREINAGE ★★★★★ SUR LE BANC ★★★★★
VITESSE D'USURE ★★★ PRIX 42 €

Cette référence étonne tant par son aptitude à basse vitesse que par sa baisse de performance à rythme plus soutenu. Le tarif est un peu élevé.

Confort de freinage À la moindre sollicitation du levier, l'avant de la moto tombe rapidement, laissant l'impression de planter une ancre dans le sol... Chaud!

Sur le banc Ces plaquettes ont deux visages. À basse vitesse, la valeur du coefficient de friction est phénoménale, bien supérieure à celles de la concurrence. Ça freine! Par contre, ce pouvoir freinant décroît sensiblement dès que les plaquettes montent en température lors des freinages à haute vitesse (130 et 180 km/h). La vitesse d'usure se situe dans la moyenne.

Freinage appuyé à 60 km/h Les caractéristiques relevées au banc sont bien illustrées lors de cet atelier. Le coefficient de friction, très élevé à basse vitesse au point d'amener fréquemment la roue à quitter le sol, affole quelque peu l'ABS. De fait, la distance d'arrêt est légèrement supérieure (environ 50 cm) à celle des plaquettes d'origine. À trop vouloir en faire...



POUR

Feeling agréable
Comportement à basse vitesse

CONTRE

Vitesse d'usure
Performances à haute vitesse

FERODO SINTER ROAD

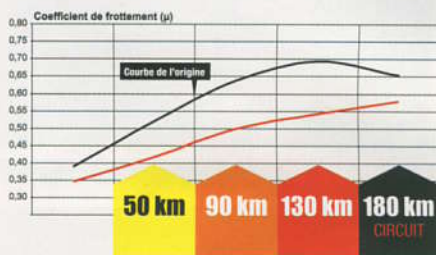
NOTE TECHNIQUE **5/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **4/10**
CONFORT DE FREINAGE ★★★ SUR LE BANC ★★
VITESSE D'USURE ★★★★★ PRIX 40 €

Faible usure, mais performance en retrait et tarif élevé, ces Ferodo sont peu rentables.

Confort de freinage Comparé à l'origine, le début du freinage est moins tranchant, moins mordant. Il est ensuite nécessaire de tirer sensiblement sur le levier pour bénéficier d'une véritable impression de puissance.

Sur le banc Ces Ferodo sont décevantes. Malgré leur technologie en métal fritté, leur pouvoir de freinage est plus proche des modestes organiques que des sinter. Pourtant, le relevé du coefficient de friction a une forme linéaire théoriquement parfaite, mais la valeur du mju est nettement insuffisante quelle que soit la vitesse. Il est alors facile de faire le lien avec leur usure qui est la moins prononcée.

Freinage appuyé à 60 km/h On pouvait craindre le pire après la lecture des valeurs mesurées au banc. Heureusement, en stoppant notre moto environ 50 cm après la monte d'origine, les Sinter road limitent la casse.



POUR

Usure faible

CONTRE

Rapport qualité/prix

Trop fort, les sport!

Pour un habitué comme moi aux douces plaquettes d'origine sur mon jaune destrier, le passage aux « sport » s'est fait dans la douleur. Au premier freinage, mon estomac n'a fait qu'un tour, l'incident gastrique fut évité de justesse. Mais on s'y fait et on prend vite goût à freiner fort! Un regain de confiance qui pourrait même s'avérer dangereux en usage quotidien...

FABIAN, ROULE SUR UNE SUZUKI SV 650



Les organiques

Elles sont la solution pour qui recherche un prix plancher. Mais leurs performances sont-elles comparables aux sinter/métal fritté ?



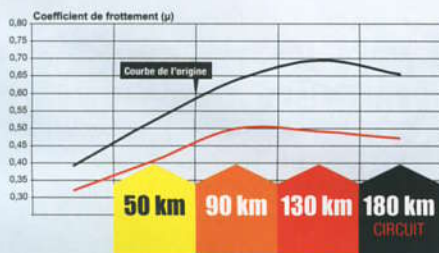
BREMBO CARBON-CERAMIC

NOTE TECHNIQUE **4/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **5/10**
 CONFORT DE FREINAGE ★★★★★ SUR LE BANC ★★★★★
 VITESSE D'USURE ★★★★★ PRIX **28 €**

Ces Carbon-Ceramic affichent le meilleur rapport qualité/prix de la catégorie organique. Abordables, elles s'usent peu et freinent correctement.

Confort de freinage Le ressenti est proche de l'origine, à mi-chemin entre des sinter puissantes et des organiques discrètes. La course du levier est très progressive ; elles ne surprennent jamais.
Sur le banc Si la valeur brute du coefficient de friction est basse, la progression est idéale jusqu'au seuil autoroutier où elles fléchissent doucement. En somme, rien de plus standard pour des organiques. L'usure modérée est à leur avantage.

Freinage appuyé à 60 km/h Un peu en retrait des Tokico (+ 30 cm), elles ont pour elles une excellente constance comme en témoignent les distances d'arrêt qui se tiennent toutes en 20 cm.



POUR

Le tarif
L'usure modérée

CONTRE

Les performances
moyennes



EBC ORGANIC

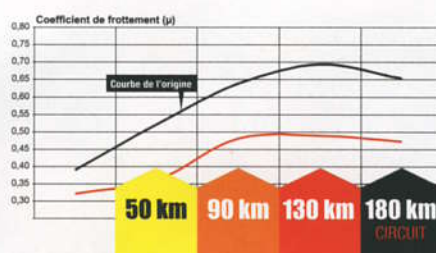
NOTE TECHNIQUE **3/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **4/10**
 CONFORT DE FREINAGE ★★★★★ SUR LE BANC ★★
 VITESSE D'USURE ★★★★★ PRIX **23 €**

Le petit prix de notre comparatif ne sent pas la bonne affaire tant ses prestations (efficacité, usure) sont modestes.

Confort de freinage Le comportement de ces plaquettes n'est jamais déconcertant. Trouver de la puissance nécessite d'exercer une pression importante sur le levier.

Sur le banc Ce modèle enregistre les plus faibles valeurs de l'ensemble du comparatif. Le coefficient de friction est quasiment deux fois inférieur à celui des Brembo sinter (0,35 contre 0,65) mais équivalent à celui des Ferodo sinter. L'usure est paradoxalement un peu élevée.

Freinage appuyé à 60 km/h À vitesse modérée, ces plaquettes permettent des freinages corrects, d'environ 30 cm plus longs que ceux enregistrés par le modèle d'origine.



POUR

Le tarif plancher

CONTRE

Le pouvoir de friction le plus faible
L'usure importante

FERODO PLATINUM

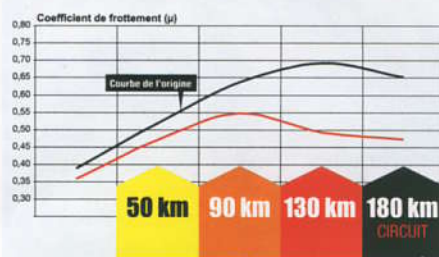
NOTE TECHNIQUE **4/10** RAPPORT QUALITÉ/PRIX **2/10**
 CONFORT DE FREINAGE ★★★★★ SUR LE BANC ★★★★★
 VITESSE D'USURE ★★ PRIX **32 €**

Les organiques les plus performantes de notre panel souffrent d'une usure rapide et d'un tarif élevé.

Confort de freinage Le manque de puissance est troublant, mais il garantit des freinages plus sereins, notamment sous la pluie.

Sur le banc La courbe montre nettement que ces plaquettes sont à réserver à un cycle urbain. Le coefficient de friction fléchit nettement dès les freinages autoroutiers lorsque la température du disque augmente sensiblement. L'usure est parmi les plus rapides de notre panel.

Freinage appuyé à 60 km/h La lecture des distances d'arrêt est intéressante. Si les premiers freinages sont aussi courts (17,3 m) que ceux opérés avec l'origine, ils s'allongent (+1 m) au fil des sollicitations.



POUR

Comportement à froid
proche des sinter

CONTRE

Tarif élevé
Usure rapide
Efficacité





Les sport

BREMBO RACING

NOTE TECHNIQUE 7/10 RAPPORT QUALITÉ/PRIX 4/10

CONFORT DE FREINAGE ★★★ SUR LE BANC ★★★★★

VITESSE D'USURE ★★ PRIX 62 €

Ces Brembo nous laissent sur notre faim. Chères, elles s'usent rapidement et sans apporter d'avantage conséquent.

Confort de freinage Si l'attaque du freinage n'est guère démonstrative, l'arrivée tardive mais soudaine de la puissance est déroutante. Acceptable sur circuit, ce phénomène n'est guère recherché dans le cadre d'une utilisation routière.

Sur le banc Comparée aux « sinter » plus classiques, cette référence prend un avantage décisif aux vitesses intermédiaires : le coefficient de friction enregistre un pic à 0,75 contre 0,66 pour la référence Tokico. Sur les trois autres cycles (ville, autoroute, circuit), elle ne fait pas mieux que la référence. Plutôt décevante pour une plaquette qui vante avant tout la performance. De plus, le matériau de friction s'use très rapidement.

Freinage appuyé à 60 km/h Notre freinographe est formel : l'ER-6f freine plus court avec ces plaquettes, mais seulement d'environ 50 cm à 60 km/h. C'est peu compte tenu de l'impression de puissance ressentie. La roue arrière se soulève fréquemment, surtout en fin de freinage. Prudence !

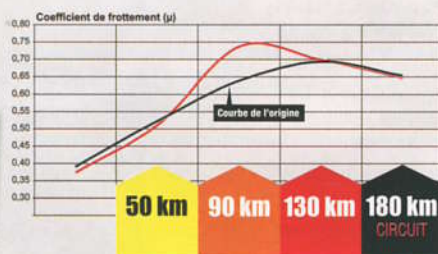


POUR

Performances globales

CONTRE

Prix élevé
Efficacité décevante sur circuit
Vitesse d'usure



CL BRAKES XBK5

NOTE TECHNIQUE 8/10

RAPPORT QUALITÉ/PRIX 6/10

CONFORT DE FREINAGE ★★★★★

SUR LE BANC ★★★★★

VITESSE D'USURE ★★★★★ PRIX 44 €

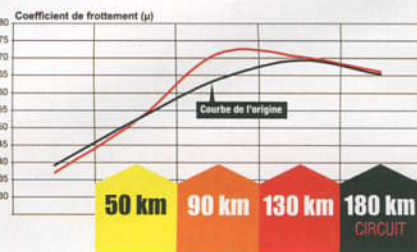
Ces plaquettes pour sportives conviennent très bien à un usage quotidien, mais déçoivent sur circuit.

Confort de freinage Contrairement à leurs concurrentes italiennes, ces plaquettes ne délivrent pas leur puissance de manière brutale, bien au contraire. L'impression ressentie est plus proche d'un modèle organique, progressif et peu démonstratif.

Sur le banc Le principal avantage des XBK5 se trouve sur le segment routier. Elles offrent là un potentiel de freinage nettement supérieur, quasiment équivalent aux références de Brembo. Par contre, on peut être déçu de leur manque relatif de performances à haute vitesse où elles font (seulement ?) jeu égal avec les Tokico. L'usure se situe dans la moyenne de l'essai.

Freinage appuyé à 60 km/h

Bonne surprise, cette plaquette ne nécessite pas d'être montée en température pour les premiers freinages. À 60 km/h, leur efficacité est équivalente à l'origine. De même, le pilote n'est pas déstabilisé par un quelconque comportement agressif.



POUR

Performance globale
Usure modérée

CONTRE

Efficacité décevante sur circuit

TECHNOLOGIE

RAINURES Leur présence n'est pas indispensable, mais leur rôle est triple. Elles répartissent la chaleur sur la plaquette, évitant la présence de « points chauds » trop importants, évacuent la poussière du matériau de friction consommé lors du freinage et jouent le rôle d'indicateur d'usure. Attention, trop de rainures compromettent la fixation de la garniture.

RODAGE Cette opération, indispensable pour optimiser la friction, s'opère différemment selon la technologie des plaquettes. Sur des sinter, il convient simplement d'ajuster la plaquette au disque via une vingtaine de freinages progressifs effectués à vitesse modérée. Pour les organiques, le processus doit être plus soigné, donc plus long, car leur surface brute est plus rugueuse.

USURE La friction entre la garniture de la plaquette et le disque transforme en chaleur une partie de l'énergie cinétique générée par le mouvement de la moto. Ce frottement, et l'élévation de température liée, consomment le matériau de friction de la plaquette. Cette usure n'est pas linéaire, car l'énergie à dissiper ne varie pas en fonction de l'épaisseur du matériau. Pour cette raison, la vitesse d'usure s'accroît au fil des kilomètres. Une bonne raison pour anticiper le remplacement.



RÉCAPITULATIF DE NOS TESTS

★★★★ excellent ★★★ bon ★★ moyen ★ insuffisant ☆ très insuffisant													
		RESSENTI		COEFFICIENT DE FRICTION (LABO)									
Marque		Nom	Progressivité	Puissance ressentie	Ville	Route	Autoroute	Circuit	Freinage à 60 km/h	Usure (1/100 ^e mm)	Note technique	Prix	Rapport Qualité/Prix
Origine													
Tokico		Modèle origine	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	0,06	9/10	58,26 €	4/10
Métal fritté													
EBC	🏆	Double-H	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	0,05	9/10	34 €	9/10
CL Brakes	🏆	A3+	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	0,08	9/10	38 €	8/10
Goodridge	🏆	GH	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	0,06	8/10	33 €	9/10
SBS		HS	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	0,16	7/10	38 €	6/10
Brembo		Sinter	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	0,11	6/10	42 €	6/10
Ferodo		Sinter road	★★★	★★★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	0,05	5/10	40 €	4/10
Organique													
Brembo		Carbon-Ceramic	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	0,05	4/10	28 €	5/10
Ferodo		Platinum	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	0,15	4/10	32 €	2/10
EBC		Organic	★★★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	0,11	3/10	23 €	4/10
Sport													
Brembo		Racing	★★★	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	0,21	6/10	62 €	3/10
CL Brakes		XBK5	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	0,09	8/10	44 €	6/10

LES RÉPONSES DES FABRICANTS

Les résultats de nos tests sont systématiquement communiqués aux fabricants afin qu'ils puissent aussi exprimer leur point de vue.

La réponse de CL Brakes

Nous tenons à bien préciser à nos clients le positionnement de notre plaquette XBK5. Elle représente une véritable alternative à notre A3+ qui possède les mêmes caractéristiques que la plaquette d'origine ; et à la nouvelle C59 (qui remplace la C55), un vrai produit racing que nous avons développé cette année en mondial SBK avec Régis Laconi et avec Mathieu Gines (champion de France Supersport). Cette XBK5 n'est donc pas à proprement parler une plaquette « racing » mais plutôt un produit à usage « sportif » qui a pour vocation d'offrir davantage de puissance et de feeling aux pilotes soucieux d'optimiser le freinage de leur sportives préférées.

SERVICE

Un point de vente, un renseignement ? Contactez les fabricants

Brembo (SEMC): 03 89 42 77 45

CL Brakes: 01 41 85 44 92

EBC (Moto pièces Europe): 01 40 05 59 41

Ferodo (Afam): 03 20 93 19 19

Goodridge: 01 64 38 44 44

SBS (Moraco): 03 85 57 45 30