

PILOTAGE
30 TRUCS
POUR CHASSER
LE CHRONO
p.92

Balade: rando gastro dans l'Allier

moto verte

WWW.MOTOVERTE.COM

ENDURO

On a testé les
250 des tops

Yam « Germain », HM Honda
« Gauthier », HVA « Méo »,
Kawa « Deparrois »

PRATIQUE

Motocross

Où rouler
en Belgique?

Notre guide complet

TEST VERITE

QUE VALENT
LES ECHAPPEMENTS
CROSS?

BRUIT, PERFORMANCES!
11 POTS AU CRIBLE POUR CRF 250/SXF 250



Test

CROSS

Zero Motorcycle
électrique

STORY

Les Français au top
de la planète MX
Plus de 200 victoires en GP

Mensuel-JUIN 2010 N° 434 - France -
Métro: 5,40 € - Belgique: 6,30 € -
Luxembourg: 6,30 € - Andorre: 5,40 € - Suisse:
10,50 FS - Canada: 9,75 \$ - Esp/Grèce: 6,90 € -
Port Cont: 7,00 € - Maroc: 65 MAD - Dom/S:
6,30 € - Dom/A: 6,60 € - Tom/A: 1 600 CFP -
Cal/S: 880 CFP - Pol/S: 960 CFP



L 19891 - 434 H - F: 5,40 € - RD



MATOS

TEST PRODUIT

FREIN À DISQUE BERINGER INBOARD

Beringer, spécialiste du freinage, développe un nouveau système de frein à disque issu de l'aéronautique, le Inboard qui semble sur le papier présenter pas mal d'avantages. Nous avons pu essayer un proto de la version destinée aux enduros et aux cross...

+ puissance accrue, progressivité, disque moins exposé aux chocs, moins gourmand en plaquettes

- système qui doit faire ses preuves, prix, à qui je revends mon disque et mon moyeu d'origine ?

Concrètement, ce nouveau système de frein Inboard est constitué d'un moyeu à l'intérieur duquel se trouve un disque plein flottant de 180 mm de diamètre qui, lorsqu'il est pincé par l'étrier, peut se déplacer latéralement dans sa cage. Les plaquettes restent ainsi toujours parallèles au disque avec pour conséquence directe une puissance de freinage accrue et théoriquement aussi trois fois moins d'inertie due à l'effet gyroscopique. Mais ce n'est pas tout. On peut grâce à ce système utiliser un étrier plus gros, un trois pistons avec des plaquettes offrant une surface plus importante, ce qui permettrait d'augmenter la puissance de freinage par rapport à un système classique de plus de 20 % avec un gain de poids non

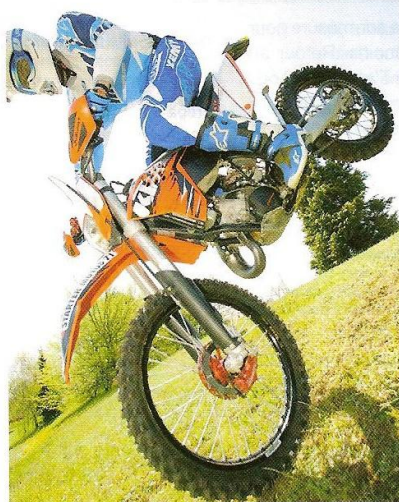
négligeable (à peu près 250 grammes). De plus, sur une moto TT, le disque est beaucoup moins exposé aux chocs, ainsi que l'étrier qui, lorsqu'il sera dans sa version définitive, se trouvera logé derrière le tube de fourche. Il y a aussi fort à parier qu'avec un disque plein, ce système sera moins gourmand en plaquettes, notamment lors d'un usage dans la boue ou le sable. Il faut aussi noter une qualité de fabrication vraiment exceptionnelle. Nous avons essayé une version montée sur une 125 KTM EXC qui était associée à un émetteur de la même marque.

Plus de puissance

Première surprise, il n'y a pas de garde sur ce système et la course du levier est plus importante que sur un système classique. Mais contrairement à ce qu'on aurait pu craindre, le Inboard offre un freinage vraiment ultra-progressif avec une



Le maître-cylindre sur ce proto est assez exposé aux chocs mais dans la version définitive, il sera positionné en haut derrière le tube de fourche.



Léger, le disque de 180 mm de diamètre offre une puissance comparable à celle d'un oversize de 270.

puissance importante seulement en fin de course. En résumé, on ne bloque pas la roue dès qu'on effleure le levier. La puissance du freinage est importante et semble au premier abord similaire à celle obtenue avec un disque Oversize de 270 mm de type Braking. Le gain de poids et d'inertie due à l'effet gyroscopique n'est pas vraiment sensible en pilotant mais cela ne peut s'avérer que bénéfique au comportement du train avant. En conclusion, si ces premiers tours de roues avec le Inboard nous ont totalement convaincus, il restera à essayer la version définitive qui devrait être commercialisée en fin d'année et de connaître un prix de vente forcément conséquent... ■

Plus de renseignements sur : www.beringer-brakes.com

Par Jean Nerva. Photos Jean-Marie Pouget