



Grupa EBC Brakes została założona w 1978 roku. Od początku swojej działalności, firma EBC jest pionierem w produkcji klocków i tarcz hamulcowych do motocykli. W drugiej połowie lat 80-tych, grupa ta urosła do rangi czołówki światowej z bardzo mocną pozycją w każdym segmencie przemysłu związanego z hamulcami.

Po zdominowaniu rynku motocyklowego, co objawiło się największą sprzedażą i dostępnym asortymentem na zachodnich rynkach, EBC BRAKES zajęło się produkcją szerokiego asortymentu klocków do rowerów górskich, samochodów osobowych, samochodów wyścigowych i rajdowych, ciężarówek, autobusów a nawet lokomotyw! Grupa EBC posiada fabryki w Northampton Bristolu w Wielkiej Brytanii oraz w Cleveland w USA.

Produkty tej firmy są znane i sprzedawane w większości krajów świata poprzez sieć dystrybutorów. Od ponad 20 lat EBC jest dominującym producentem hamulców do motocykli całego świata z pokaźną listą zwycięzców mistrzostw świata używających produktów tej firmy.

Z uwagi na to że EBC oferuje aż 12 różnych mieszanek hamulcowych, ponad 14 rodzajów tarcz hamulcowych i 6 rodzajów sprzęgieł każdy kierowca w każdym rodzaju sportów motorowych znajdzie idealny dla siebie produkt tej marki.

KLOCKI HAMULCOWE

FA KEVLAR - klocki organiczne kevlarowe. Są najlepszym wyborem dla użytkowników motocykli o turystycznym, miejskim i klasycznym charakterze. Szczególnie polecane dla motocyklistów preferujących spokojny styl jazdy. Seria FA charakteryzuje się średnią żywotnością, niską ceną oraz niskim zużyciem tarcz hamulcowych.

V-PADS - znacznie zwiększona trwałość okładziny. Wycucie jak w klocku organicznym, trwałość jak w spiekanych. Idealne do wielkich krążowników i dużych ciężkich V-Twin. Nowy półmetaliczny klocek hamulcowy, którego cena jest w połowie drogi pomiędzy zwykłym klockiem organicznym, a spiekany. Produkt ten jest szczególnie atrakcyjny jako opcja dla motocykli klasycznych i zabytkowych, które do tej pory miały do wyboru, tylko klocki organiczne. V-Pads proponowane są także do tylnych zacisków do szosowych motocykli w celu wydłużenia czasu eksploatacji klocków.

DOUBLE H - to klocki klasy Superbike. Wykonane w USA ze stopów spieków miedzi posiadają wysoki współczynnik tarcia, maksymalna moc hamowania, wysoką stabilność temperaturową i żywotność. Wyposażone są w radiator chłodzący ze stali nierdzewnej dla zacisków o tłoczkach bez izolatorów termicznych aby zmniejszyć przepływ ciepła do hydrauliki i dodatkowo wykonane w nowej kompaktowej technologii podwójnego wentylowania aby zredukować w szerokich klockach efekt zginania płyty stabilizującej okładzinę. Szczególnie polecane do motocykli sportowych oraz turystycznych średnich i ciężkich. Dla kierowców preferujących sportowy styl jazdy, oczekujących wysokiej skuteczności hamowania, dużej stabilności temperaturowej, dobrego wycucia oraz dobrej trwałości klocków.

VLD – półspiekane (30% zawartości miedzi). Charakteryzują się chromowanymi blachami podłoża a więc głównie przeznaczone do ciężkich motocykli typu cruiser. Zapewniają walory estetyczne, doskonałe wycucie hamulca i dłuższą żywotność przy niskim przenoszeniu ciepła i mniejszym zużyciu tarcz hamulcowych.



TT - dobrej klasy klocki na bazie mieszanki carbonowej do użytku motocrossie, enduro i ATV. Dobra siła hamowania oraz dobra trwałość w suchych warunkach. Klocki o zdecydowanie wzmocnionej formule w porównaniu ze standardowymi mieszankami.

R – Produkowane w USA spiekane klocki hamulcowe ze stopu miedzi do sportu off-road i jazdy użytkowej po bezdrożach. Charakteryzują się najwyższą trwałością w bardzo trudnych warunkach pracy np. błocie, piachu, wodzie. Stabilność temperaturowa na wysokim poziomie. Siła hamowania i dozowność są poprawne ale słabsze w porównaniu do klocków MXS oraz TT. W motocyklach enduro i cross polecane zwłaszcza do pracy w tylnym zacisku hamulcowym.

MXS - klocki ze spieków stopów miedzi produkowane w USA których głównym atutem jest ultra wysoki współczynnik tarcia. Materiał z wykończoną diamentem powierzchnią zapewnia szybkie hamowanie. Dostarczane w komplecie wraz z pinem mocującym klocki w zacisku - odpowiednim do wszystkich motocykli crossowych i enduro. W tej klasie pojazdów jest to zdecydowanie najlepszy produkt jaki można zastosować jeżeli chcemy posiadać mocne i stabilne temperaturowo hamulce o stosunkowo wysokiej trwałości. Często do długich rajdów w ciężkich warunkach zalecamy stosowanie klocków MXS w przednim zacisku a serii R w zacisku tylnym.

SRX - seria racingowych, spiekanych klocków hamulcowych przeznaczonych do pojazdów Side by Side. Wyprodukowane w USA, zapewniają maksymalne tarcie oraz wysoką stabilność cieplną w każdych warunkach pogodowych oraz w każdym terenie.



EBC BRAKES

Import Dystrybucja

hurt@rider.com.pl

EPFA - klocki hamulcowe do motocykli sportowych przeznaczone dla użytkowników jeżdżących na torze wyścigowym np. na tzw „track days”, a także preferujących wybitnie sportowy styl jazdy na ulicy. Kluczowe cechy tej formuły to: wysoka stabilność temperaturowa, zwiększony współczynnik tarcia, doskonała dozowność, lepsze wychładzanie cylinderek hamulcowych, dzięki zastosowaniu perforowanych płytek radiatora ze stali nierdzewnej, zwiększona trwałość, niskie zużycie okładziny w stosunku do klocków organicznych, zredukowane zużycie tarcz hamulcowych, dzięki doskonałej technologii spieku mieszanki sinterowej. Cena – droższe od standardowych formuł szosowych.

GPFX - klocki hamulcowe przeznaczone do motocykli wyścigowych, przeznaczonych wyłącznie na tor wyścigowy. Najwyższa stabilność temperaturowa, bardzo wysoki współczynnik tarcia, doskonała dozowność (liniowy wzrost siły hamowania wraz ze wzrostem ciśnienia pompy, wycucie siły hamowania), lepsze wychładzanie cylinderek hamulcowych dzięki zastosowaniu perforowanych płytek radiatora ze stali nierdzewnej, odporność na tzw. Fading, praktycznie identyczna skuteczność hamowania w pełnym zakresie temperatur. Najdroższa formuła klocków EBC.



SFA - gama organicznych i spiekanych klocków hamulcowych do skuterów, z najszlachetniejszych materiałów najwyższej jakości, przeznaczone do lekkich motocykli i skuterów. Oferują dobrą żywotność i dobrą początkową reakcję już od zimnych hamulców. Ich bardzo niska cena przy bardzo wysokiej jakości tłumaczy ich olbrzymią popularność

SFAC - Skutery ewoluowały w ostatnich latach i obecnie posiadają pojemności rzędu 800cc oraz osiągają prędkości do 200 km/h. Wymagało to ponownego przemyślenia i przeprojektowania standardowych hamulców skuterowych. Nowa seria SFAC Carbon EBC zapewnia wyższą wydajność oraz żywotność klocków dla gamy średnich i ciężkich skuterów. Klocki te posiadają w swoim składzie 30% zawartości miedzi i są produkowane w Wielkiej Brytanii. SFAC są idealnym wyborem dla cięższych i większych skuterów w dynamicznym zastosowaniu i nadają się do stosowania ze wszystkimi rodzajami materiałów tarcz.

SFA HH - charakteryzują się o wiele większą trwałością niż OEM oraz inne klocki z gamy skuterowej. SFA HH posiadają okładziny ze spieków metali, dedykowanych do skuterów o dużej masie i dużych mocach (nawet modeli wyścigowych). Zapewniają doskonałe hamowanie w każdych warunkach atmosferycznych równocześnie gwarantując brak jakichkolwiek uszkodzeń tarcz hamulcowych.

Szczęki hamulcowe są wykonane z wysokociśnieniowych odlewów aluminiowych i klejonych okładzin hamulcowych wysokiej jakości. Wszystkie okładziny mają perfekcyjny promień i przycięte krawędzie oraz szfrowania na końcach okładzin. W komplecie dostarczane są sprężyny takie jak oryginalne.

WG - „water grove”, szczęki wykonane w identyczny sposób jak zwykłe, posiadają dodatkowo wzmocniony kevlarem materiał cierny oraz wielokrotne nacięcia prowadzone pod kątem w celu odprowadzania brudu, kurzu, wody i szlamu. Technologia ta poprawia hamowanie oraz przedłuża trwałość szczęk i bębnow hamulcowych. Zaleca się stosowanie tych szczęk do pojazdów eksploatowanych w trudnych warunkach.



TARCE HAMULCOWE

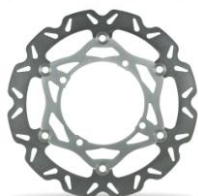
Oferta tarcz hamulcowych EBC obejmuje obecnie ponad 1000 różnych wzorów. Niektóre z bardziej egzotycznych spośród nich, jak np. typ A, który jest pływającą tarczą dla motocykli klasycznych BMW, również dostępną dla wielu wczesnych klasycznych motocykli japońskich. Następny jest to typ B, który pokazuje tarczę EBC z pierścieniem ABS-u i typ C, który jest pływającą tarczą dla motocykla motocross.



Seria X i XC - tarcze hamulcowe serii X (pełny profil okręgu) i XC (profil „contour”, powycinana krawędź zewnętrzna) są symetryczne i nie posiadają rozróżnienia na prawą i lewą. Tarcze wykonane są z walcowanej na gorąco niemieckiej stali nierdzewnej. Wyposażono je w nowy 6-punktowy system spięcia bieżni hamującej z aluminiowym pierścieniem mocujący oraz szczelinowe otwory zgarniające lepiej czyszczące okładziny cierne. Bieżnie tarczy powycinano na krawędzi, w celu zmniejszenia jej ciężaru i nadaniu dynamicznej, modnej formy. Wnętrze mocujące tarczy, jest precyzyjnie frezowane, i wykonane z lekkiego, wytrzymałego stopu stosowanego w konstrukcjach lotniczych.



Seria VEE - tarcze przednie tej serii to tarcze pływające, bardzo lekkie. Systemem SD odpowiada za pływające połączenie z centrum mocującym tarczy za pomocą 6 nitów. Dostępne są w 5 kolorach. Standardem jest tarcza z czarnym środkiem. Tarcze serii VEE wykonane są z wysokogatunkowej niemieckiej stali nierdzewnej.



OVERSIZE 250 / 280 / 320 - tarcze z dodatkowym uchwytem odsuwającym zacisk hamulcowy. Znacznie zwiększają siłę i wycucie punktu hamowania. Tarcze „contour” o wyprofilowanej krawędzi, to tarcze jeszcze lżejsze z poprawionym oczyszczaniem powierzchni oraz lepszym chłodzeniem. Seria Oversize 250 polecana do motocykli cross 50/60/65/80 cm. Seria Oversize 280 polecana szczególnie do motocrossu i supercrossu. Seria Oversize 320 polecana jako tuning do motocykli supermoto oraz enduro używanych na nawierzchniach asfaltowych. W ofercie EBC Brakes znajdziemy również pływające tarcze tylne oversize, a także tarcze tylne wykonane ze stali nierdzewnej.

EBC BRAKES

Import Dystrybucja

hurt@rider.com.pl

SPRZĘGŁA

CK - to tarcze sprzęgłowe jakością odpowiadające oryginałom. Bazą do produkcji jest wysokiej jakości korek z impregnacją cząstkami aluminium w celu zwiększenia odporności na zużycie i wysoką temperaturę. Dodatkowo materiał ten jest prasowany ciśnieniowo. Zestaw zawiera komplet tarcz ciernych sprzęgła.

CKF - to nazwa nowych tarcz ciernych, które zostały wzbogacone włóknami karbonowymi. Stworzone z myślą o motocrossie i ATV aby wytrzymywać więcej, dawać lepsze wyczucie sprzęgła i być bardziej odpornymi na temperatury i obciążenia w porównaniu ze sprzęgłami korkowymi.

SRC - Zestaw SRC jest idealny dla cięższych motocykli sportowych i dla osób lubiących szybki i agresywny styl jazdy. Zawiera tarcze sprzęgła wykonane z kevlaru oraz utwardzone sprężyny (jeśli występują). Zestaw SRC jest idealny dla cięższych motocykli sportowych i dla osób lubiących szybki i agresywny styl jazdy. Zaletami tej serii są wyższa odporność na temperaturę i dłuższa żywotność.

SRK - kompletne sprzęgło, w którego skład wchodzi: kevlarowe tarcze sprzęgła, stalowe przekładki, sprężyny, lub płytki sprężynujące (jeśli występują). Podobnie jak SRC idealne dla ciężkich motocykli sportowych i dla osób lubiących szybki i agresywny styl jazdy.

DRC - kompletne sprzęgło, do motocykli off-road w którego skład wchodzi komplet tarcz ciernych z prasowanego wysokociśnieniowo korka z domieszką aluminium, komplet stalowych przekładek oraz sprężyn. Większość sprzęgła motocykli off-road wyposażona jest w aluminiowe przekładki, które szybciej się zużywają oraz zanieczyszczają olej w silniku. Aby do tego nie dopuścić zastosuj kompletne sprzęgło DRC ze stalowymi przekładkami.

DRCF - zestaw zawiera: wzmocnione włóknami karbonowymi tarcze cierne, komplet stalowych przekładek o punktowej w celu lepszego smarowania powierzchni, oraz komplet wzmocnionych sprężyn. Jeśli nie chcesz wymieniać całego sprzęgła, możesz kupić same tarcze cierne CFK. Pamiętaj jednak aby zastosować wzmocnione sprężyny, gdyż standardowe ulegają szybszemu zużyciu pod wpływem ciepła.

CSK - Kompletne zestawy sprężyn do sprzęgła motocyklowych. Dostępne są zarówno standardowe sprężyny (zwojowe) oraz typu membranowego. Dzięki zaawansowanej obróbce cieplnej i hartowaniu, zapewniają o około 10-15% większe ciśnienie zacisku niż standardowe sprężyny.

UWAGA: Tarcze cierne CK oraz DRC wykonane są z materiału na bazie wysokiej jakości korka, materiału zbliżonego do używanego w sprzęgłach OEM. Tarcze sprzęgła przed montażem muszą być zanurzone w oleju na okres co najmniej kilku godzin. Rekomendujemy montaż sprzęgła przez wykwalifikowany serwis motocyklowy wraz z zastosowaniem nowych sprężyn sprzęgłowych CSK. Do sprzęgła CK oraz DRC rekomendujemy użycie olejów na bazie mineralnej. Do olejów syntetycznych oraz półsyntetycznych zalecamy użycie tarcz ciernych z serii SRC, DRCF, CKF, SRK.



PRZEWODY HAMULCOWE

Produkowane w Wielkiej Brytanii przewody hamulcowe EBC w stalowym oplocie są fabrycznie zaciskane i przygotowywane w odpowiednich długościach. Co więcej, każdy przewód po zakuciu testowany jest pod wysokim ciśnieniem co gwarantuje jego szczelność i zapewnia mocniejsze, wyczucie siły hamowania w porównaniu z przewodami gumowymi. Standardowo końcówki przewodów wykonane są z nierdzewnej stali (303) natomiast przewody dedykowane do motocykli Harley Davidson posiadają końcówki wykończone w kolorze chrom oraz czarne otoczki przewodów. EBC zapewnia dożywotnią gwarancję na wszystkie produkowane przez siebie przewody hamulcowe.

GAMA ROWEROWA

Klocki ZIELONE (CFA*)** – doskonałej jakości organiczne klocki hamulcowe. Najlepsze do codziennej jazdy po szosie, terenie i do trekking'u. Jeżeli nie jesteś pewien które klocki wybrać, te będą dla Ciebie najlepsze. Długa żywotność i dobra siła hamowania.

Klocki CZERWONE (CFA*R)** – zastosowana w tych klockach mieszanka organiczna o wyższym współczynniku tarcia, poprawia efektywność układu hamulcowego. Przeznaczone do zastosowań sportowych (np. XC/szosa/downhill), gdzie standardowa mieszanka klocków zielonych może okazać się niewystarczająca. Odnaczają się niezbyt długą żywotnością ale świetną siłą hamowania. Oszczędzają tarcze hamulcowe pod kątem zużycia oraz przegrzania. Zdecydowanie polecane do tarcz oznaczonych „resin pad only” gdzie nie można zastosować klocków ze spieków metali.

Klocki ŻŁOTE (CFA*HH)** – klocki metaliczne spiekane, oferują maksymalną efektywność w połączeniu z dużą żywotnością, wyznaczają nowy standard wśród klocków hamulcowych. Doskonałe do jazdy w trudnych warunkach (błoto, piasek, woda) oraz na długie i strome zjazdy (najwyższa odporność na wysokie temperatury). Jeżeli masz problem z klockami standardowymi, wybierz złote – problem zniknie. Klocki te oferują potężną moc hamowania i najdłuższą żywotność. Oferowane również do downhill'u. Przeznaczone do systemów oryginalnie wyposażonych w klocki spiekane i najwyższej jakości tarcze hamulcowe (tarcze nie oznaczone „Resin pad Only”).



EBC BRAKES

Import Dystrybucja

hurt@rider.com.pl

MTBD - Oversize , pozwalają na zastosowanie zwiększonych średnic. Możliwe jest powiększenie tarcz standardowych 160/165mm na 180mm (średnie zwiększenie mocy hamowania) lub na 203mm (duże zwiększenie mocy hamowania). Tarcze dostępne są w dwóch rodzajach: standardowym okrągłym oraz konturowym (powycinana krawędź). Wykonane są z najwyższej jakości hartowanej stali, szlifowane diamentem. Są kompatybilne z każdym rodzajem klocków hamulcowych do rowerów górskich. Tarcze te można zamontować na większości standardowych piast rowerowych (6 śrub), posiadają także dołączony adapter do zacisku hamulcowego. Zestaw taki zapewnia większą siłę hamowania oraz lepsze wyczucie hamulców.

VR – Oprócz popularnych tarcz Oversize, EBC oferuje także zamienniki dla tarcz o standardowym rozmiarze. Seria konturowych tarcz VR wykonanych ze stali nierdzewnej charakteryzuje się wyjątkową lekkością oraz trwałością. Są one wykonane w standardowej wielkości 160mm. Wiele współczesnych rowerów aby zachować niską cenę wyposażonych jest w tarcze do których można stosować jedynie organiczne klocki hamulcowe. Tarcze serii VR dla MTB są wykonane niezwykle precyzyjnie z wysokogatunkowej stali odpowiednio utwardzone i zahartowane. Są odporne na przegrzanie a co za tym idzie na deformacje, czyli dźwignia hamulca nie będzie pulsować a hamulec będzie odporny na „fading” i utratę siły hamowania przy wielokrotnym mocnym hamowaniu.

