

TEMPRATI DALLA STRADA

EDIZIONE 2022



TEAM PARTNER MOTO GP

CORONE TWINCOLOR

PBR PEOPLE

PBR.IT

ROADTRIPS.IT



CONTATTI

TELEFONO
+39 051 946746

SEDE
Via Campania 19 - Osteria Grande
40024 Castel San Pietro Terme (BO)

E-MAIL
info@pbr.it

CANDIDATURA RIVENDITORI
comm.italia@pbr.it

All rights reserved copyright © 2022
P.B.R. Sprockets S.r.l.



BENVENUTO IN PBR

Benvenuto nel mondo PBR, la prima azienda italiana specializzata nella produzione di ingranaggi per moto dal 1969. Abbiamo deciso di creare questo magazine per i nostri rivenditori attuali e per quelli futuri, in modo da condividere insieme a loro le nostre innovazioni annuali, i risultati dei nostri partner sui diversi circuiti di

gara e gli articoli più letti dell'anno sul nostro blog d'intrattenimento:

roadtrips.it

Grazie a questo magazine avrai sempre sotto mano le informazioni e le novità principali sulla nostra azienda. Perciò, non ci resta che augurarti buon divertimento!

**Alessandro & Fabio
Palladino**

VUOI DIVENTARE RIVENDITORE PBR?

Se vuoi entrare a far parte della grande famiglia di oltre 5000 rivenditori PBR selezionati in tutto il mondo puoi candidarti scrivendo alla e-mail:
comm.italia@pbr.it

Potrai contare su ingranaggi di qualità certificata, interamente prodotti in Italia, sviluppati e testati sui campi di gara dai grandi campioni di Motocross, MotoGP, Superbike.

INDICE



06 **Storia PBR**

08 **Con PBR vai sul sicuro**

10 **Velocità di consegna**

12 **Qualità produttiva certificata**

14 **Fornitura ingranaggi di primo montaggio**

16 **Produttore 100% specializzato in ingranaggi moto**

18 **Corone Twin Color**

22 **Rapporti di Trasmissione finale sulla moto**

24 **Il miglior kit di trasmissione per le moto da strada**

26 **Pignone RSS**

28 **Corona C-Light**

30 **Quando cambiare catena corona pignone**

32 **Corona Titanio**

34 **Manubri PBR**

36 **Sponsorship**

38 **Team Moto GP 2021**

40 **PETRONAS**

42 **La festa d'addio di Valentino Rossi**

44 **Superbike Partners**

47 **CIV Partners**

48 **Partnership Fantic**

50 **Fontaracing Team**

52 **Come scegliere la catena**

54 **EK Chain**

56 **PBR People**

58 **Merchandise PBR**



STORIA

PBR

PBR è la prima azienda in Italia a specializzarsi nella produzione di corone e pignoni per moto. Ora commercializza in tutto il mondo ingranaggi di trasmissione (corone, pignoni, catene e kit) e accessori (manubri, semimanubri, stabilizzatori, attacchi forcellone, grasso spray per catene, paracarena e Mecdraulic) per tutti i tipi di moto, sia da gara che seriali. La competenza nel settore, l'affidabilità del servizio e la velocità della distribuzione hanno reso il marchio PBR noto in tutto il mondo. Un successo ottenuto grazie ad anni di ricerche di tecniche e materiali, che si affiancano alle abilità manuali di artigiani specializzati e alla precisione delle tecnologie industriali con lavorazioni a CNC.

- L'esperienza tratta dalle competizioni porta l'azienda a mettere a punto prodotti sempre all'avanguardia.
- Macchinari di ultima generazione e severi controlli garantiscono il più alto standard qualitativo **ISO 9001**.
- La produzione è orientata a soddisfare le esigenze dei clienti grazie a un lavoro sistematico di evasione degli ordini in tempi rapidi e certi.

Breve storia

Da una piccola torneria artigianale specializzata nelle lavorazioni a mano di corone e pignoni a un'azienda leader nel settore con oltre 45 anni di esperienza, ricerca e sperimentazione.

Questa è la PBR Sprockets, acronimo di Palladino Bruno Ricambi, fondata nel 1969 e cresciuta da allora in maniera costante sia a livello tecnico che commerciale, fino ad arrivare a produrre oltre tremila pezzi al giorno.

Nel 1973 ha ampliato la produzione all'after market, concentrandosi esclusivamente sul mercato motociclistico e iniziando la collaborazione con numerosi costruttori italiani, tra i quali Benelli, Moto Guzzi e Malaguti. Il passo successivo è stato seguire direttamente i piloti sui circuiti del Mondiale. Questo ha permesso di maturare un'importante esperienza e di sviluppare prodotti ad alto livello di affidabilità in grado di sopportare le più gravose sollecitazioni delle competizioni.

È così iniziata la collaborazione con l'Aprilia - allora impegnata anche nel fuoristrada - e con altre prestigiose Case quali Ducati, Betamotor, Bimota, Husaberg, Laverda, Honda, TM, Polini,

BMW, a cui PBR forniva prodotti da strada e fuoristrada, allargando al tempo stesso i suoi orizzonti con linee dedicate a minimoto, kart e maximoto.

Il successo era legato all'esclusivo utilizzo di materiali di altissima qualità particolarmente resistenti all'abrasione e alla corrosione, come l'acciaio al carbonio C45 o 18NCD5, e alla consulenza di validi testimonial-collaboratori come Fausto Gresini, Alex Puzar, Georges Jobè, Chicco Chiodi, Jorgen Nilsson, Michele Rinaldi, che hanno fornito nel tempo importanti informazioni per lo sviluppo di corone e pignoni sempre all'avanguardia. I prodotti PBR hanno fatto un ulteriore salto di qualità con l'entrata nel Mondiale Superbike, grazie alla collaborazione con squadre prestigiose come il Team Ducati, nella Sport Production e nei campionati Monomarca. Parallelamente al costante sviluppo di prodotti diventati il punto di riferimento della categoria, PBR si è spostata a livello internazionale avvalendosi di un'efficiente e capillare rete di distributori e rafforzando la sua presenza in importanti mercati come gli Stati Uniti, il Giappone, il Sud America, il Sud Africa, l'Australia e la Nuova Zelanda. Il confronto con realtà differenti è tuttora un riferimento prezioso per capire e risolvere le criticità, migliorare il prodotto anche dal punto di vista estetico.

L'intervista

Cosa c'è qui a Castel San Pietro oltre gli uffici?

“Produzione e magazzino. Facciamo tutto a parte la catena che viene importata dal Giappone. Tieni presente che quasi tutti quelli che oggi fanno Superbike e SuperSport utilizzano PBR. Abbiamo fatto il kit nuovo con il passo speciale a 428, è una cosa particolare”.

È da lì che arriva il grosso del fatturato?

Interviene Fabio Palladino.

“Dipende un po' dalle regioni. Per kit noi intendiamo corona e catena. Ci chiedono il kit completo o solo i pezzi”.

Detto del Signor Palladino chi ancora dichiara passione per la moto in famiglia? Risponde ancora Fabio...

“Io uso la moto da strada. Ma non è per questa ragione che siamo orientati al 70% verso la strada. Facendo molto lavoro con Gresini in MotoGP,

con Cecchinello e con team di questo spessore abbiamo un riscontro oggettivo sul mercato. Il nostro obiettivo è scegliere partner competitivi che ci aiutino a crescere attraverso i risultati. Nel cross stiamo cercando di crescere e per farlo riteniamo sia necessario lavorare con un buon team, non dico quello di Cairoli, ma un buon team. È importante che l'appassionato possa vedere il marchio PBR sulle moto dei piloti di riferimento.

Noi copriamo tutte le specialità: la richiesta maggiore arriva dalla strada ma facciamo anche tanto per il fuoristrada. Avevamo Cairoli fino a quando è passato in KTM”.

L'adesivo sulla moto è solo pura comunicazione oppure

dietro c'è anche evoluzione dei materiali?

“C'è anche lo sviluppo del prodotto, in particolare un rapporto stretto tra azienda e ingegneri dei nostri team partner. Utilizziamo corone in ergal duro. Nella MotoGP abbiamo rapporti di sponsorizzazione puri con alcuni team e con altri invece sviluppiamo il prodotto. Sulle Aprilia montiamo corone in titanio, materiale pregiatissimo per organi di trasmissione. Una corona costa circa 700 euro”.

“Già da ragazzino utilizzavo i prodotti PBR, quindi per me oggi è un onore essere anche ambasciatore di un marchio così importante, prestigioso e pionieristico nel settore del motoricambio”. **Lucio Cecchinello, dirigente Team LCR**



CON PBR VAI SUL SICURO

PBR è il **primo produttore in Italia specializzato in ingranaggi moto** (produzione esclusiva di corone e pignoni dal 1969).

A differenza degli altri produttori di corone e pignoni che producono anche ingranaggi per il settore industriale, PBR ha una produzione 100% dedicata agli ingranaggi per moto.

Qual è la differenza?

Un po' come quella tra il medico generico e il chirurgo specializzato.

Lo studio del dettaglio è il frutto di una conoscenza e di un'attenzione che migliora di anno in anno.



Ecco perché oltre 5000 rivenditori in tutto il mondo hanno scelto PBR

- 1. 50 anni di innovazione e test in partnership con team di Moto GP (Petronas, LCR, Reale Avintia) Superbike, MotoCross, Enduro** (realizzato il nuovo kit con passo speciale a 4 e 28 per i campionati Superbike e SuperSport; corone in titanio per alcuni team di moto GP). Nel corso degli anni **ingegneri** e testimonial come Fausto Gresini, Alex Puzar, Georges Jobè, Chicco Chiodi, Jorgen Nilsson, Michele Rinaldi, hanno fornito importanti informazioni per lo sviluppo di corone e pignoni sempre all'avanguardia.
- 2. Fornitura ingranaggi di primo montaggio** su marchi come KTM, Husqvarna, Aprilia, Piaggio, MV Agusta, Fantic, Sherco. I test di qualità delle case madri sono ultra rigorosi e garantiscono il valore assoluto del kit di trasmissione.
- 3. Gamma completa disponibile subito a magazzino** (3368 modelli di moto a catalogo e oltre 10000 corone e pignoni disponibili a magazzino).
- 4. Produzione di materiali personalizzati su misura** (anche per moto d'epoca). Alcuni esempi? Il **mozzetto Ducati** (vedi immagine a sinistra), le **corone in titanio** per la Moto GP e i **prototipi per diverse case madri** (come Fantic e KTM).
- 5. Pezzi vintage introvabili da qualsiasi commerciale in circolazione.**
- 6. L'unico Made in Italy garantito.** Tutto il processo produttivo avviene in Italia, nulla è dislocato in Cina o in altri paesi dove la manodopera è sottopagata e i processi produttivi non sono controllati a dovere.
- 7. Qualità Certificata.** Macchinari di ultima generazione e severi controlli nel processo di produzione garantiscono il più alto standard qualitativo (PBR è certificata ISO 9001 dal 2007).



VELOCITÀ DI CONSEGNA

Evasione ordini in tempi rapidi e certi

Cosa desidera il cliente finale?

Una **consegna immediata**.

Nessuno ama i tempi di attesa.

Ma cosa succede se il tuo fornitore è lento nella consegna?

Perdi un cliente dopo l'altro.

Come non bastasse, il Covid ha rallentato ulteriormente i trasporti e le tempistiche di consegna.

Perciò, se desideri una **consegna garantita entro 24/48 ore** ti conviene scegliere un produttore specializzato con un magazzino fornito, come PBR.

Ordinando da un **grossista** non hai queste tempistiche certe e il tuo rischio aumenta esponenzialmente.

Allo stesso modo, se ordini da una **commerciale** che deve far arrivare i pezzi dall'estero, i **tempi di consegna** diventano **eterni**.

Gamma completa disponibile subito a magazzino

- **3368 modelli di moto a catalogo**, dal cross all'enduro al racing fino alle stradali.
- **Oltre 10000 corone e pignoni** disponibili a magazzino.
- **Produzione di materiali personalizzati** su misura (anche per moto d'epoca).





QUALITÀ PRODUTTIVA CERTIFICATA

Macchinari automatici di ultima generazione orientati all'Industria 4.0 (automazione industriale)

Severi controlli nel processo di produzione e continua evoluzione dell'efficienza dei processi

Standard qualitativi garantiti dalla certificazione ISO 9001



FORNITURA INGRANAGGI DI PRIMO MONTAGGIO

Perché è importante per un rivenditore scegliere il produttore che fa primo montaggio?

Perché i test di qualità delle case madri sono ultra rigorosi e l'approvazione di un fornitore avviene in seguito a un accurato controllo

- 1. delle materie prime**
- 2. dell'efficienza dei processi produttivi**
- 3. dell'affidabilità sulle tempistiche di consegna**

Le case madri sanno che scegliere ingranaggi *made in Italy* è un valore aggiunto per garantire l'affidabilità dei loro kit di trasmissione.



PIAGGIO



Husqvarna

KTM

aprilia®



SHERCO

PRODUTTORE 100% SPECIALIZZATO IN INGRANAGGI MOTO

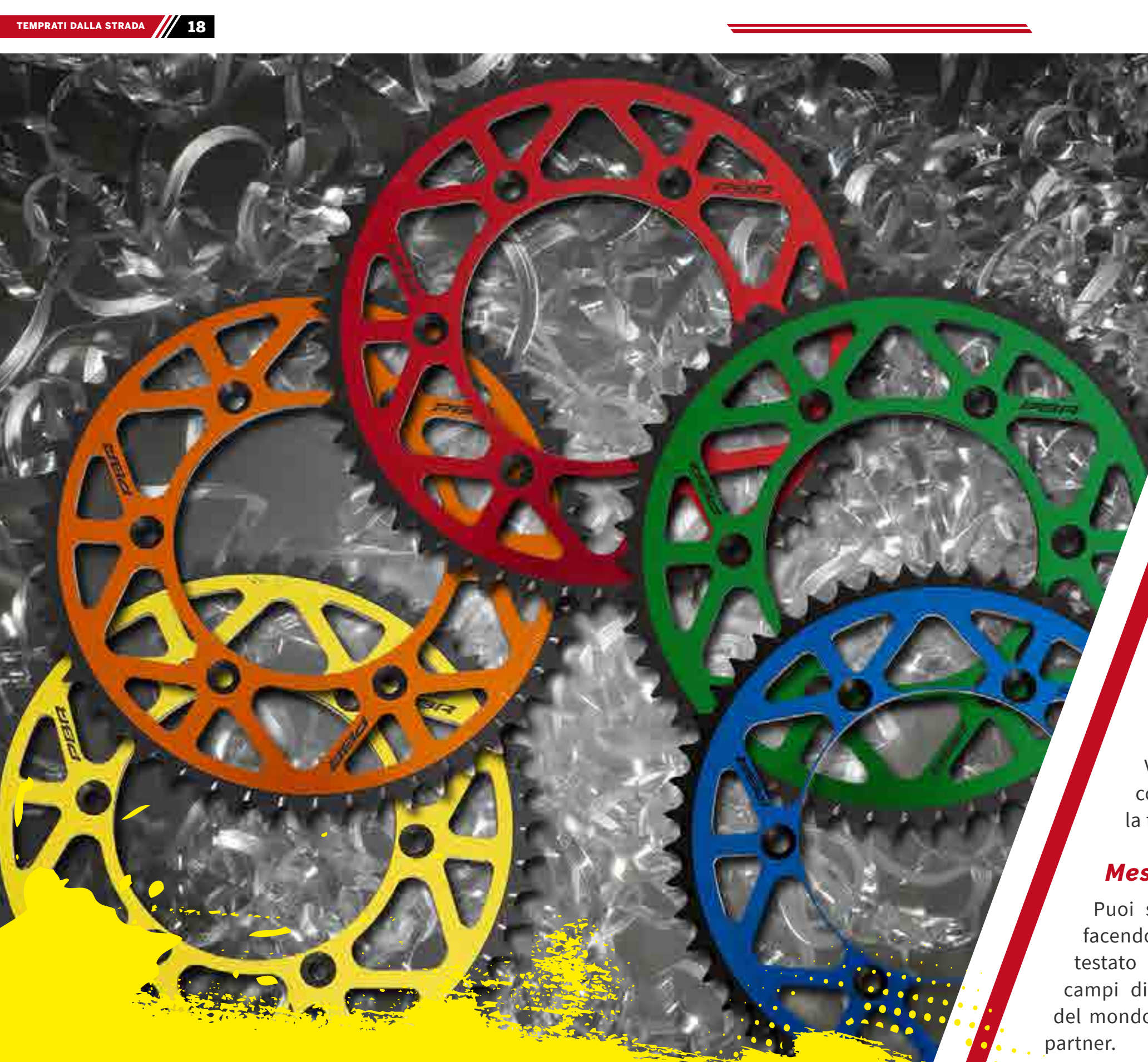
***L'intero processo produttivo
è realizzato in provincia di
Bologna, polo motociclistico
famoso in tutto il mondo.***

***Niente è dislocato in Cina
o in altri paesi dove la
manodopera è sottopagata e
dove né i materiali, né i processi
produttivi sono controllati a
dovere.***

***Dal 1969 PBR realizza solo
ingranaggi per moto***

***50 anni di test in partnership
con i team di Moto GP e
la capillare rete di distributori
nel mondo (in tutti e 5 i
continenti) ottimizzano
incessantemente prodotti e
accessori.***





CORONE TWINCOLOR

L'ultima rivoluzionaria corona in ergal per i veri appassionati di Supermotard Enduro o Cross

Sono una novità assoluta nel mondo degli ingranaggi per la trasmissione finale della tua moto.

Toste e affidabili. La realizzazione a macchina a controllo numerico rendono la lavorazione particolarmente accurata e priva di difetti, a tutto vantaggio di durata e affidabilità.

Leggerezza e grinta. Le corone TWINCOLOR sono ancora più aggressive grazie all'inedito e accurato design delle asole di alleggerimento.

Vedrai le tue prestazioni impennare e sia i tuoi compagni di viaggio sia i tuoi avversari mangeranno la tua polvere.

Messe alla prova dai professionisti

Puoi stare sicuro della scelta di qualità che stai facendo. Prima di lanciarle sul mercato abbiamo testato l'affidabilità delle corone TWINCOLOR cui campi di allenamento delle 6 volte campionessa del mondo WMX **Kiara Fontanesi** e dei Team cross partner.

**CHIEDI MAGGIORI INFORMAZIONI AL
TUO CONSULENTE COMMERCIALE PBR**

Per ogni corona **TWINCOLOR**
ci sarà in **omaggio** la nuova...

sacca racing!

Attualmente puoi scegliere la tua corona TWINCOLOR in Ergal nei seguenti colori:

Rosse e nere -> Honda CRF

Verdi e nere -> Kawasaki KXF

Blu e nere -> Yamaha YZ/GAS/Fantic

Gialle e nere -> Suzuki RMZ

Arancioni e nere + blu e nere -> KTM/Husqvarna/Beta

PERCHÉ IN ERGAL?

Le corone sono composte da una dentatura variabile a seconda di marca e modello della moto. Possono essere di diversi materiali, dall'acciaio, all'ergal.

La corona in Ergal (la migliore fra tutte le leghe di alluminio convenzionali) è certamente più elegante rispetto alla corona stampata, grazie ai suoi colori metallizzati e alle asole di alleggerimento lavorate

a macchina CNC (che danno un look racing alla moto). La corona in Ergal è anche più leggera rispetto a quella in acciaio, ma l'alleggerimento non è così rilevante se non sei un professionista che si cimenta sui campi di gara.

Inoltre, essendo la corona in Ergal più leggera è anche più sensibile all'usura rispetto a quella in acciaio.

La corona Twincolor è l'ideale per il motociclista che vuole personalizzare la propria moto Supermotard, Enduro o Cross.

Montando la corona Twincolor in Ergal 7075-T6 puoi regalare un vestito speciale alla tua compagna di avventure.

Grazie alla nuova corona Twincolor infatti potrai:

1. Dare un tocco **originale** e unico alla tua moto (non la trovi da nessun'altra parte)
2. Migliorare le tue **prestazioni** (è una corona leggera e aggressiva grazie all'inedito e accurato design delle asole di alleggerimento)
3. Andare sul **sicuro**: è stata messa alla prova sui campi di allenamento dalla 6 volte campionessa del mondo WMX Kiara Fontanesi e dai piloti dei nostri team partner (Fantic, Maddii Racing, Maggiore Park racing team, Team 505).



RAPPORTI DI TRASMISSIONE FINALE SULLA MOTO



Con “rapporto di trasmissione finale della moto” si intende il numero che si ottiene dividendo il numero di denti sulla corona (posta sulla ruota posteriore) per il numero di denti sul pignone. Quindi, in breve:
Rapporto di trasmissione finale della moto = numero di denti corona / numero di denti pignone
La cifra del rapporto di trasmissione finale rappresenta il numero di volte in cui il pignone deve ruotare per fare ruotare la corona e, infine, determina il modo in cui il numero di giri del motore si traducono in velocità su strada e quanta coppia c'è sulla ruota posteriore. Se modifichi il rapporto di trasmissione, cambi l'erogazione della potenza della moto, perché influisci sul tempo di risposta del motore.

I diversi tipi di rapporti di trasmissione
Prima di approfondire, te la faccio semplice. Quando una moto ha una rapportatura “lunga”, significa che avrà una velocità massima più alta, ma a discapito dell'accelerazione. Se la rapportatura della moto è “corta”, significa una migliore accelerazione, ma una velocità massima inferiore. Bene, ora arriva la parte più ostica.
Cosa devi sapere quando cambi rapporto

A ogni dente di modifica del pignone corrispondono circa **2,7 denti di modifica della corona**. Quindi occhio che un dente del pignone ne vale quasi tre della corona. Inoltre, ricordati di considerare anche la lunghezza della tua catena. Infatti, se modifichi un solo dente di corona puoi anche non modificare il numero di maglie della catena, ma se ne modifichi due devi montare una catena più lunga o più corta di una maglia. La buona notizia? Tutto quello che devi veramente sapere è il passo attuale della tua moto, che trovi stampato sulla catena e, a volte, anche su corona e pignone. A partire da questo puoi decidere come regolare il conteggio dei denti per cambiare le prestazioni della tua moto.
Guidi in strade tortuose o in città?

Tabella Rapporti Corone / Pignoni										
	Numero Denti Pignone									
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Numero Denti Corona	30	3,00	2,73	2,50	2,31	2,14	2,00	1,88	1,78	1,67
	31	3,10	2,82	2,58	2,38	2,21	2,07	1,94	1,82	1,72
	32	3,20	2,91	2,67	2,46	2,29	2,13	2,00	1,88	1,78
	33	3,30	3,00	2,75	2,54	2,36	2,20	2,06	1,94	1,83
	34	3,40	3,09	2,83	2,62	2,43	2,27	2,13	2,00	1,89
	35	3,50	3,18	2,92	2,69	2,50	2,33	2,19	2,06	1,94
	36	3,60	3,27	3,00	2,77	2,57	2,40	2,25	2,12	2,00
	37	3,70	3,36	3,08	2,85	2,64	2,47	2,31	2,18	2,06
	38	3,80	3,45	3,17	2,92	2,71	2,53	2,38	2,24	2,11
	39	3,90	3,55	3,25	3,00	2,79	2,60	2,44	2,29	2,17
	40	4,00	3,64	3,33	3,08	2,88	2,67	2,50	2,35	2,22
	41	4,10	3,73	3,42	3,15	2,93	2,73	2,56	2,41	2,28
	42	4,20	3,82	3,50	3,23	3,00	2,80	2,63	2,47	2,33
	43	4,30	3,91	3,58	3,31	3,07	2,87	2,69	2,53	2,39
	44	4,40	4,00	3,67	3,38	3,14	2,93	2,75	2,59	2,44
	45	4,50	4,09	3,75	3,46	3,21	3,00	2,81	2,65	2,50
	46	4,60	4,18	3,83	3,54	3,29	3,07	2,88	2,71	2,56
	47	4,70	4,27	3,92	3,62	3,36	3,13	2,94	2,76	2,61
	48	4,80	4,36	4,00	3,69	3,43	3,20	3,00	2,82	2,67
	49	4,90	4,45	4,08	3,77	3,50	3,27	3,06	2,88	2,72
	50	5,00	4,55	4,17	3,85	3,57	3,33	3,13	2,94	2,78
	51	5,10	4,64	4,25	3,92	3,64	3,40	3,19	3,00	2,83
	52	5,20	4,73	4,33	4,00	3,71	3,47	3,25	3,06	2,89
	53	5,30	4,82	4,42	4,08	3,79	3,53	3,31	3,12	2,94
	54	5,40	4,91	4,50	4,15	3,86	3,60	3,38	3,18	3,00
	55	5,50	5,00	4,58	4,23	3,93	3,67	3,44	3,24	3,06
	56	5,60	5,09	4,67	4,31	4,00	3,73	3,50	3,29	3,11
	57	5,70	5,18	4,75	4,38	4,07	3,80	3,56	3,35	3,17
	58	5,80	5,27	4,83	4,46	4,14	3,87	3,63	3,41	3,22
	59	5,90	5,36	4,92	4,54	4,21	3,93	3,69	3,47	3,28
	60	6,00	5,45	5,00	4,62	4,29	4,00	3,75	3,53	3,33
	61	6,10	5,55	5,08	4,69	4,36	4,07	3,81	3,59	3,39
	62	6,20	5,64	5,17	4,77	4,43	4,13	3,88	3,65	3,44

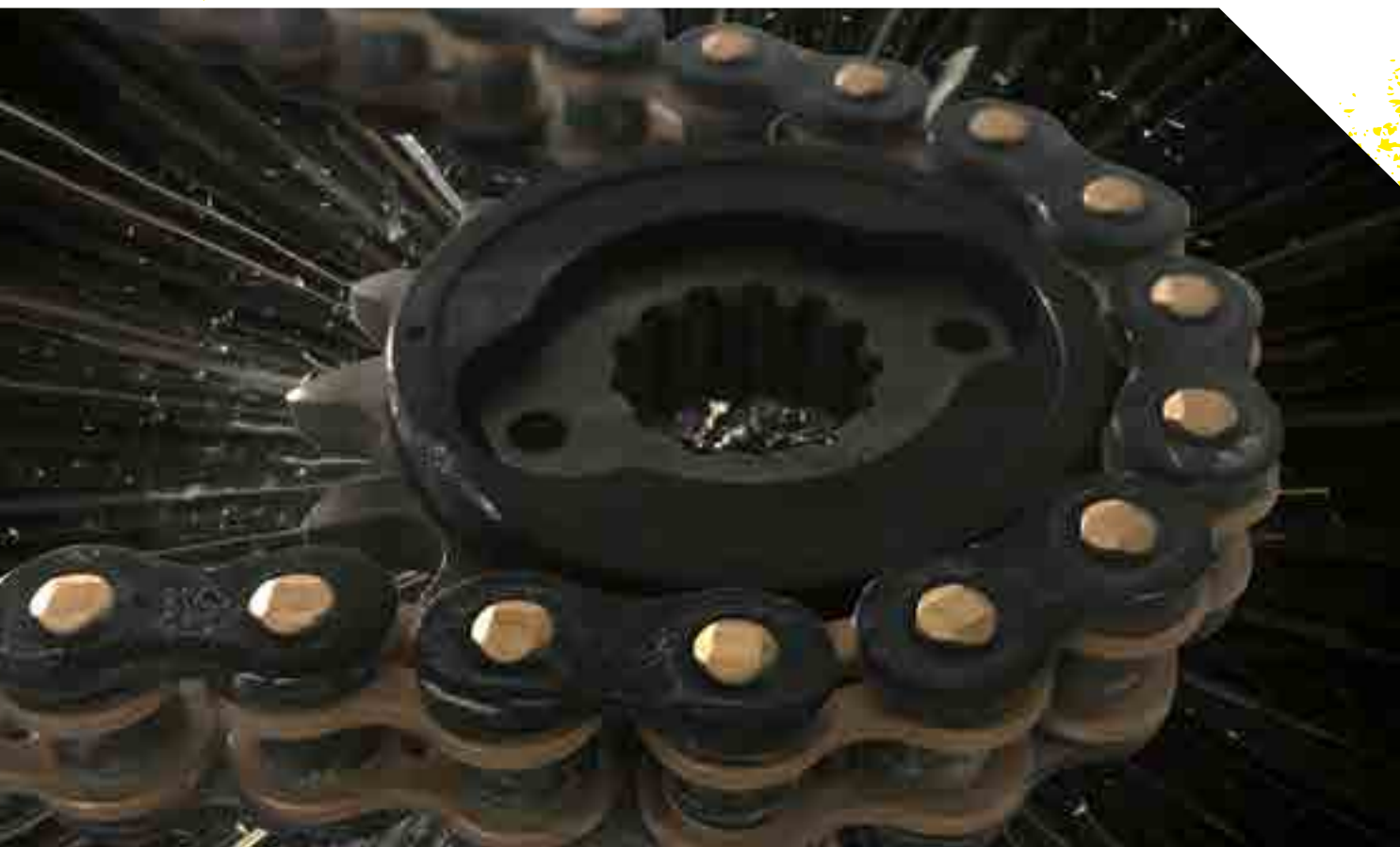
Ti serve maggiore accelerazione, allora accorcia il rapporto, diminuisci i denti del pignone o aggiungi denti alla corona.
Vuoi ottenere una migliore resa chilometrica e un numero di giri più basso mentre viaggi in autostrada?
Aggiungi denti al pignone o togliili dalla corona.
Considerato che oggi gran parte delle moto ha un passo eccessivamente lungo, alcuni motociclisti preferiscono accorciarlo. Ma anche se sulla tua moto hai la sensazione che le marce siano lontane dal tuo modo di guidare, probabilmente non dovrai cambiare molto il numero dei denti per notare

una grande differenza. In generale, è difficile cambiare più di uno o due denti del pignone, e due o tre denti nella corona.
In base a cosa scegli la rapportatura giusta per te?

1. Tipo di uso della moto (enduro, motocross, supercross, ecc.)
2. Tipo di tracciato (sabbioso o duro)
3. Tipo di guida
4. Tipo di configurazione della moto

Perché cambiare rapporto di trasmissione su moto da strada?
Se hai una moto scarenata puoi cambiare il pignone, perché tanto senza protezioni difficilmente riuscirai a fare 230/240 km/h di velocità in maniera prolungata (con l'impatto del vento che ti trovi contro ti stanchi in fretta), quindi ti serve a poco. Per questo motivo...
Finisci di leggere qui: roadtrips.it/rapporti-di-trasmissione-moto/

IL MIGLIOR KIT DI TRASMISSIONE PER LE MOTO DA STRADA



Quando devi di cambiare il kit di trasmissione per la tua moto valuterai il nuovo acquisto in base alla potenza e alla coppia del motore che hai e, nella maggior parte dei casi, ti atterrai alle indicazioni della casa madre.

I due errori da evitare quando scegli un kit di trasmissione per la tua moto

1. Scegli il meno caro

Gli ingranaggi scarsi si usurano precocemente e mandano fuori tolleranza il sistema in un battibaleno. Il livello delle prestazioni in termini di energia e quindi di potenza crolla.

2. Scegli in base alla marca della catena

In pochi purtroppo sanno che i kit "aftermarket" sono assemblati dalle commerciali che, per avere margini maggiori, li compongono con corone e pignoni di provenienza estera e spesso di qualità scadente. Tanto quello che conta per il cliente finale è la marca della catena.

Come verificare le misure di corona e pignone e la lunghezza della catena?

Quando ti viene il dubbio di quale kit di trasmissione scegliere per la tua moto

vai sul sicuro. Mantieni le indicazioni del kit originale della casa madre.

Se non sai quali sono guarda il numero scritto sulla tua catena attuale e conta i denti di corona e pignone (oppure chiedi a un meccanico o guardi su internet il kit di primo montaggio della tua moto).

Capitolo catena. Monta una catena paritaria a quella che hai montato o superiore. Se passi da una catena 530 di passo a una 520 passo racing alleggerisci la moto e aumenti la scorrevolezza, ma ti esponi a un'usura maggiore, per una resa difficile da percepire se non sei un professionista. Mentre se cambi la corona da acciaio a ergal, puoi riscontrare un lieve miglioramento se hai una moto di bassa cilindrata (già da un 600 la differenza la senti poco).

Corona in Ergal o in Acciaio? Quale scegliere?

La corona rappresenta la ruota dentata posteriore più grande. La vedi facilmente sulla ruota o sul mozzo posteriore posteriore della moto. È l'ingranaggio che trasmette alla ruota il movimento. Le corone sono composte da una dentatura variabile a seconda di marca e modello della moto. Possono essere di diversi materiali, dall'acciaio, all'ergal.

La **corona in Ergal** (la migliore fra tutte le leghe di alluminio convenzionali) è certamente più elegante rispetto alla corona stampata, grazie ai suoi colori metallizzati e alle asole di alleggerimento lavorate a macchina CNC (che danno un look racing alla moto). La corona in Ergal è anche più leggera rispetto a quella in acciaio, ma l'alleggerimento non è così rilevante se non sei un professionista che si cimenta sui campi di gara. Inoltre, essendo la corona in Ergal più leggera è anche più sensibile all'usura rispetto a quella in acciaio.

Ha senso la corona in Ergal su una moto stradale?

La monti se fai pochi chilometri o se vuoi un particolare diverso dall'originale per differenziarti (anche perché una corona in ergal va controllata più spesso).

Hai una moto con cilindrata alta (sopra il 600)?

Meglio una corona in acciaio temperato, più duratura di quelle in acciaio C45 normali.

Hai una moto di piccola cilindrata (fino al 400)?

Monta una corona in acciaio C45 normale, perché non ha tutta questa cavalleria da esprimere.

Cosa fa davvero la differenza?

La **manutenzione** che fai al tuo sistema di trasmissione per ottenere sempre il massimo delle prestazioni.

Il miglior kit di trasmissione per le moto da strada: Kit Black & Gold

Il kit di punta PBR per moto da strada è il **kit Black & Gold**. Questo kit di trasmissione di qualità assoluta è composto da:

1. **CORONA C45T** in Acciaio Zincato temprato ad alta frequenza, anti corrosione. Sviluppata al

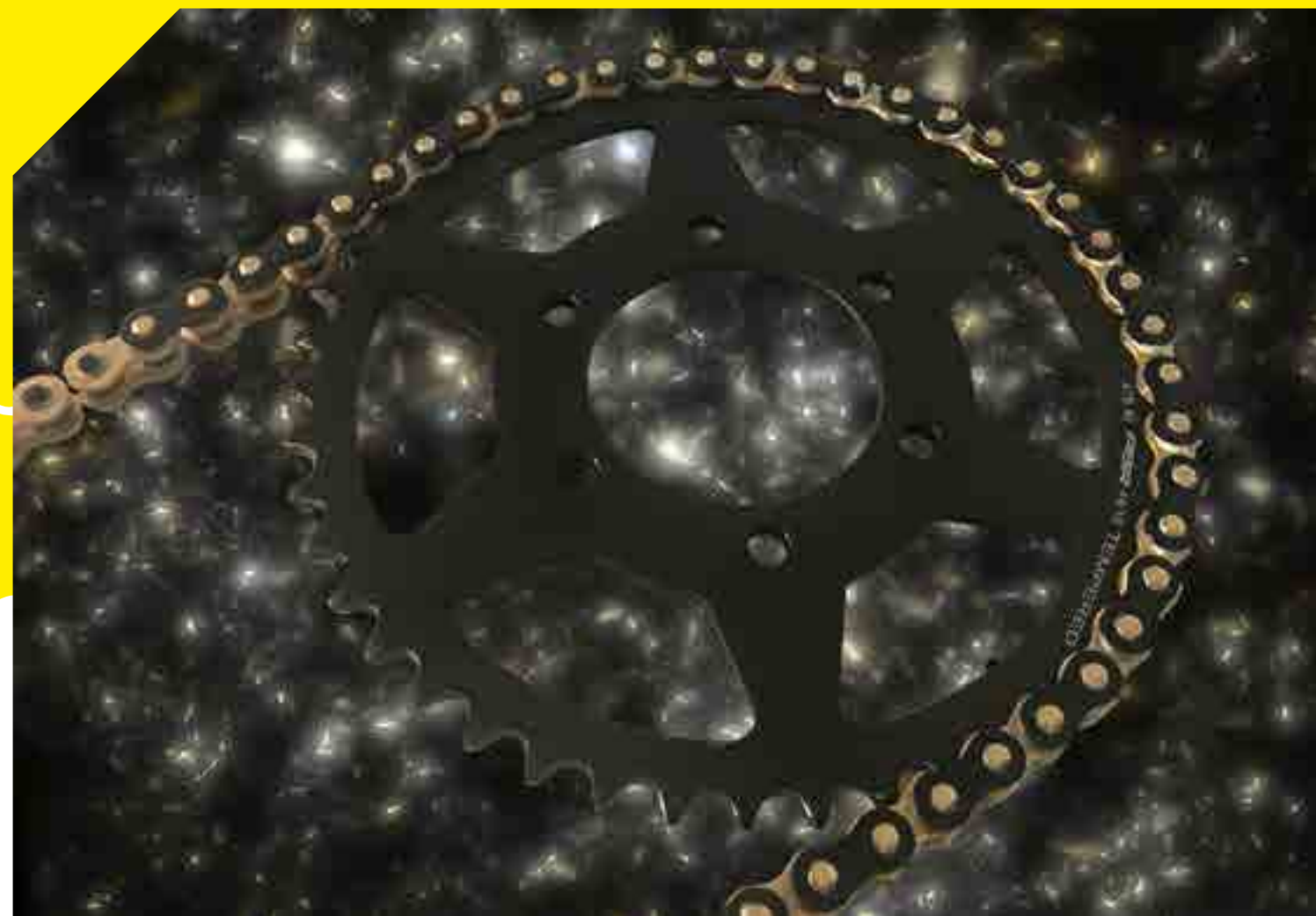
fianco di team della MotoGP e Superbike.

2. **PIGNONE RSS** in acciaio temperato con riporto in gomma.
3. **CATENA EK Black & Gold con QX-RING SRX2** (aumenta la durata della catena fino al doppio e riduce l'attrito del 40% rispetto a quelle con O-Ring).

Perché i kit di trasmissione moto PBR hanno catene EK?

Enuma è stata la prima casa produttrice al mondo a introdurre nel 1974 la catena chiusa con O-Ring e detiene i più importanti brevetti. Inoltre, nel 1997 la compagnia è stata certificata con lo standard ISO9001 per gli standard di qualità. Questa certificazione rinforza la garanzia di sicurezza e precisione in ogni prodotto. Meno famose delle catene DID per scelte di marketing, sono da sempre all'avanguardia tecnologica sulle catene per moto.

Scopri le tipologie principali di catene EK qui: roadtrips.it/miglior-kit-trasmissione-moto/





PIGNONE RSS

Pignone in acciaio temperato con riporto in gomma per una robustezza eccezionale abbinata a scorrevolezza e silenziosità uniche

Il **pignone RSS** (*Rubber Sprocket System*) è tra i prodotti più all'avanguardia della gamma PBR.

Realizzato in acciaio temperato, grazie all'innovativo riporto in gomma iniettato nei fori appositamente realizzati, abbinata alla robustezza eccezionale doti di scorrevolezza e silenziosità.

Con questa soluzione la gomma resiste a lungo ed evita problemi di scollamento, mantenendo la propria affidabilità nell'uso intenso e anche dopo tante migliaia di chilometri.

I pignoni RSS sono disponibili per tutte le moto stradali sportive e le entro-fuoristrada di media e grossa cilindrata.

**CHIEDI MAGGIORI INFORMAZIONI AL
TUO CONSULENTE COMMERCIALE PBR**



NUOVA CORONA C-LIGHT

***L'ultimo modello di corone
PBR per moto fuoristrada
dotato delle più avanzate
soluzioni tecniche***

In acciaio C45 zincato nero, anche temperato (per esaltarne ulteriormente la durata), è la corona perfetta se cerchi alte prestazioni sullo sterrato.

PESO: 0,74 kg

21,3% in meno rispetto alla corona standard in acciaio C45

14% in meno rispetto al vecchio modello di C-Light

Messa a punto assieme alla 6 volte campionessa WMX Kiara Fontanesi.

Qualità TOP grazie alla lavorazione tramite macchine a controllo numerico.

Disponibile in diverse misure per moto enduro e cross a 2 e 4 tempi Honda, Kawasaki, Suzuki, Yamaha, Husqvarna e KTM.

La corona offroad C-Light dispone di una serie di **asole di alleggerimento** che le permettono di avvicinarsi al peso di una corona in ergal, mantenendo la solidità dell'acciaio.

**CHIEDI MAGGIORI INFORMAZIONI AL
TUO CONSULENTE COMMERCIALE PBR**

QUANDO CAMBIARE CATENA CORONA PIGNONE



“Quando capisco che è il momento di cambiare una o tutte le componenti principali della trasmissione finale della mia moto?”.

Risposta breve: se il kit di trasmissione è di qualità può durarti anche 25000/30000 km su strada. Ma se scegli kit assemblati da commerciali, che inseriscono ingranaggi di dubbia provenienza, le prestazioni crollano verticalmente sui 10000 km o meno. Quindi ti tocca di cambiare kit molto prima (alla faccia del risparmio).

Risposta lunga: dipende...

Prima di tutto è importante che tu conosca il segreto per mantenere le prestazioni della tua moto costanti nel tempo e scongiurare spiacevoli imprevisti. **Programma una regolare**

e corretta manutenzione del kit di trasmissione. I fattori che influiscono sulla durata della trasmissione sono infiniti. Vanno dalla tipologia di moto (stradale o fuoristrada), allo stile di guida che adotti (aggressivo o conservatore), fino alla manutenzione che fai (ad esempio le catene di moto stradali avranno bisogno di interventi meno frequenti rispetto a una moto da cross o enduro). Quindi per ogni caso specifico è sempre bene rivolgersi a un meccanico di fiducia.

Breve panoramica sugli elementi del kit di trasmissione moto (corona, pignone, catena)

Nel caso non lo sapessi, la trasmissione della moto rappresenta l'organo grazie al quale la coppia dell'albero secondario del cambio può trasferirsi alla ruota. In parole semplici, la trasmissione è quell'elemento che consente alla moto di avanzare sul terreno. Tra le diverse tipologie di trasmissione finale della moto (a cinghia, a cardano, a catena) la più nota è certamente quella che vede protagonisti catena, corona e pignone.

Corona e pignone

Corona e pignone sono ruote dentate collegate tra loro mediante la catena. Il pignone è l'ingranaggio più piccolo, mentre quello di dimensioni maggiori è noto come corona.

Il pignone di solito è realizzato in acciaio temperato (più resistente rispetto all'acciaio normale). La corona normalmente è realizzata in acciaio o in alluminio (una lega più leggera). Per le moto fuoristrada è molto diffusa anche la corona in Ergal, una particolare lega più leggera ma anche resistente, dal design accattivante. Nelle moto il pignone si collega direttamente all'albero del cambio, mentre la corona è fissata sul cerchio ruota posteriore.

Quando cambiare la catena: come riconoscere i segni dell'usura

La catena invece è formata da una successione di maglie (interne ed esterne) collegate tra loro per poter “articolare” in piena libertà.

Esistono tre differenti tipi di guarnizioni tra una maglia e l'altra:

1. O-ring
2. X-ring
3. Z-ring

Il lubrificante che userai per pulire la tua trasmissione dovrà essere

compatibile con il tipo di guarnizione della tua catena. Dei 3 elementi della trasmissione la catena è sicuramente l'elemento sottoposto a maggiore stress. Proprio per questo prendi la buona abitudine di verificare i 3 fattori seguenti:

1. La catena è adeguatamente ingrassata o presenta rotture o ruggine?
2. La catena ha “gioco” sulla corona, ovvero, se tiri la catena con le mani si muove molto e non aderisce bene alla corona?
3. Se misuri la lunghezza di una sua parte, l'allungamento subito rispetto a una catena nuova risulta maggiore del 2%?

Se si verifica una delle precedenti condizioni la catena è usurata e devi cambiarla.

Il rischio principale che corri cambiando un solo pezzo o solo 2 pezzi su 3 del kit di trasmissione della tua moto

Può capitare spesso di cambiare solo un ingranaggio per risparmiare sui costi.

NON devi farlo per due ragioni:

1. Gli ingranaggi scarsi si usurano precocemente e mandano fuori tolleranza il sistema in un battibaleno. Il livello delle prestazioni in termini di energia e quindi di potenza crolla drasticamente.
2. Una catena usata rovina più velocemente gli ingranaggi, anche se nuovi e di qualità.

E ricorda: esegui controlli al tuo kit di trasmissione ogni 1.000 km percorsi. Questo ti mette al riparo dai problemi precedenti. Ti ho detto infatti che se cambi solo un componente della trasmissione, non essendo più gemellati si consumano diversamente, per esempio: la corona può essere più consumata del pignone se hai cambiato solo il pignone e ti accorgerai che lavora male. Molti moto-amatori, non sapendo questa differenza, cambiano corona e pignone dopo tanti chilometri, mantenendo la catena precedente. Poi si lamentano che durano di meno dei pezzi originali. Ma questo deriva dal fatto che corona e pignone, lavorando con una catena consumata, si consumano molto più velocemente.

Finisci di leggere qui: roadtrips.it/quando-cambiare-trasmissione-moto/



CORONA TITANIO

SAI QUAL È IL METALLO PIÙ RESISTENTE E PIÙ "FORTE" IN ASSOLUTO?

Il TITANIO, le cui leghe vengono utilizzate nell'industria aeronautica e aerospaziale. Quello che forse non sai è che questo metallo viene usato anche in moto GP. Esatto. PBR ha studiato una corona speciale in Titanio in collaborazione con alcuni team di moto GP e Superbike. **Sono realizzate con lavorazioni CNC, con un design Racing studiato appositamente per la moto GP.**

Si tratta di un lavoro di precisione, frutto di anni di ricerca e cura maniacale del dettaglio che possiamo fornire anche ai nostri rivenditori.

E quando metti a punto questo tipo di lavorazione anche il processo di creazione di ogni altro ingranaggio in produzione viene influenzato a cascata.

Perché gli standard qualitativi non si improvvisano.

Ricordati questo dettaglio, quando decidi di acquistare un kit assemblato da commerciali (con ingranaggi che non sai dove e come sono stati prodotti).

Parliamo del Top assoluto, che combina:
Tenacità, Leggerezza, Resistenza alla corrosione

**CHIEDI MAGGIORI INFORMAZIONI AL
TUO CONSULENTE COMMERCIALE PBR**



MANUBRI PBR

*La linea completa di modelli
per motocross ed enduro e
quella per moto stradali*

MANUBRI FUORISTRADA

Forniti di paracolpi, sono realizzati in Ergal e messi a punto nel Mondiale cross ed enduro. Disponibile in vari colori la versione classica $\varnothing$ 22 con traversino di rinforzo e quella conica $\varnothing$ 28,6 con e senza kit di attacco piastre.

MANUBRI STRADALI

Disponibili in vari colori e realizzati in Ergal, sono proposti nella versione $\varnothing$ 28,6 a sezione variabile conica senza traversino di rinforzo per moto sportive naked e quella $\varnothing$ 22 studiata per le più diffuse naked.

SEMIMANUBRI

Sono realizzati in lega leggera colore argento con inclinazione di 7,5 gradi, adatti per forcelle $\varnothing$ 41, 43, 45, 48, 50, 51, 52, 53, 53,5 e 54. Sono completabili con terminale specifico a vite oppure universale ad espansione.

TERMINALI MANUBRI ORIGINALI

Disponibili in due versioni stabilizzanti, una base e l'altra con corpo zigrinato, sono realizzati in lega leggera, ricavati dal pieno con lavorazione CNC, anodizzati e proposti nei colori argento, nero, oro, rosso e blu.

**CHIEDI MAGGIORI INFORMAZIONI AL
TUO CONSULENTE COMMERCIALE PBR**



1



2



3



4



5

SPONSORSHIP

GLI ANNI IN MOTO GP

PBR è partner del team LCR Honda dal suo esordio in moto GP nel lontano 2006, con un certo Casey Stoner, anch'egli al suo esordio nella classe regina. Da allora nel team LCR sono passati piloti blasonati, come Jack Miller e annate ottime come quella del 2013 di Bradl.

Figura 1 - Stefan Bradl nel 2013. Termina la stagione al 7° posto con 156 punti (nonostante sia stato costretto a saltare i Gran Premi di Malesia e Australia per una frattura alla caviglia destra).

Figura 2 - Casey Stoner al suo esordio in MotoGP. Nonostante le tante cadute chiude l'annata piazzandosi all'8° posto con 119 punti. Ottiene un secondo posto in Turchia.

Figura 3 - Carlos Checa nel 2007, quando a fine stagione interrompe, dopo un'esperienza lunghissima, la sua carriera nel motomondiale.

Figura 4 - Anno 2012. PBR è sponsor del Team Gresini con Antonelli in moto 3.

Figura 5 - Jack Miller nel 2015 al suo esordio in MotoGP.



Fausto Gresini ha contribuito tanto allo sviluppo dei prodotti PBR, dedichiamo a lui un caro ricordo.

TEAM MOTO GP 2021: LCR E DUCATI AVINTIA ESPONSORAMA

I piloti del team LCR per il 2021 sono la new entry Alex Marquez e Taka Nakagami.



Nella stagione 2021 Enea Bastianini corre con il team privato Esponsorama Racing partner PBR, con Luca Marini come compagno di squadra. Il 19 settembre dello stesso anno ottiene il suo primo podio nella classe regina, chiudendo al terzo posto il Gran Premio di San Marino e della Riviera di Rimini corso a Misano Adriatico (terzo posto bissato 2 settimane dopo sullo stesso circuito, nel GP dell'Emilia Romagna).

“È stato un risultato inaspettato, ma fin dalla mattinata ho pensato che fosse possibile perché vedevo che potevo fare facilmente dei buoni tempi sul giro. Siamo riusciti a trovare un buon assetto sulla moto e mi sono divertito. A metà gara mi sentivo davvero bene e quando ho superato Miller, ho continuato a impostare il mio ritmo. Sapevo di avere davanti Quartararo e

Bagnaia e volevo provare ad attaccarli, ma ero già praticamente al limite. Sono molto contento di questo 3° posto ed è stato fantastico ottenere questo podio a Misano”.

Luca Marini trova qualche difficoltà in più, ma riesce comunque a portare a casa un ottimo quinto posto in Austria.

TEAM LCR stagione 2021

L'accoppiata Takaaki Nakagami e Alex Márquez è di spessore e qualità.

Il pilota nipponico ottiene un quarto, un quinto e un settimo posto come best scores. Il suo compagno di squadra spagnolo invece ottiene una quarta, una sesta e due ottave posizioni come migliori piazzamenti in una stagione, a dire il vero, forse un po' condizionata dalla crescita delle moto concorrenti e da una Honda meno performante rispetto al passato. Nel 2020 infatti Nakagami aveva ottenuto due quarti e due quinti posti, rimandando sempre tra i primi dieci piloti al traguardo.



MOTO GP PARTNERS: PETRONAS 2020 - 2021

Nel 2020 PBR avvia la partnership con Petronas. Piloti: Morbidelli e Quartararo (foto 1). Il giovane francese inizia splendidamente la stagione: nel Gran Premio motociclistico di Spagna conquista la sua prima vittoria nella classe MotoGP, ripetendosi sette giorni dopo sempre sul circuito spagnolo (foto 2). Nel prosieguo della stagione ottiene quattro pole position e vince un'altra gara in Catalogna, mentre nelle restanti si piazza quasi sempre nei primi dieci, prima di subire una flessione nella parte finale della stagione.

Quartararo conclude la stagione all'ottavo posto con 127 punti, ma con tre vittorie all'attivo.



Morbidelli 2020

Il 13 settembre 2020 Franco Morbidelli sul circuito di Misano ottiene la sua prima vittoria in classe regina (foto 3). In occasione del Gran Premio di Catalunya conquista la sua prima pole position in Moto GP. Vince il Gran Premio di Teruel. Il 14 novembre sul circuito di Valencia ottiene la sua seconda pole position e il giorno seguente il suo terzo successo stagionale. Infine giunge terzo in Portogallo e conclude la stagione al secondo posto nel mondiale con 158 punti.

2021: Rossi & Co.

Nel 2021 Quartararo si scambia con Rossi passando al team Yamaha ufficiale (dove vincerà il mondiale). Morbidelli dopo un grande terzo posto in Spagna si infortuna al ginocchio e salta cinque gran premi. Poi, a partire dal Gran Premio di San Marino, passa nel team ufficiale prendendo il posto lasciato libero da Maverick Viñales. Il suo posto in squadra viene preso



dallo statunitense Garrett Gerloff per il GP d'Olanda e in seguito dai britannici Cal Crutchlow e Jake Dixon. Finché non viene ingaggiato Andrea Dovizioso. L'ultima stagione di Rossi in moto GP è piuttosto deludente: si ritrova a lottare spesso con il fratello Marini, su Ducati del team Avintia Esponsorama (foto 4). Ma per la leggenda che rappresenta è un grande orgoglio poterlo vedere con il marchio PBR sulla tuta e sulla moto.



MOTO GP PARTNERS

2021: LA FESTA D'ADDIO DI ROSSI

Si conclude la stagione motociclistica 2021 e cala il sipario sulla carriera di Valentino Rossi. Il campione di Tavullia rimarrà per sempre nei nostri cuori per tutte le grandi emozioni che ci ha regalato. A Valencia è andato in scena un abbraccio giallo di 70000 persone davvero emozionante. Tutti i piloti hanno reso omaggio al campione al termine della gara.

Ecco cosa ha dichiarato Rossi a fine gara:

"Ero preoccupato per questo fine settimana poiché non sapevo come mi sarei sentito e c'era un sacco di pressione e un sacco di cose da fare. È stato fantastico, ho ricevuto un sacco di energia positiva da tutte le persone del paddock e ho ricevuto molte sorprese: dal vedere tutte le mie moto il giovedì, ai piloti dell'Academy VR46 coi miei caschi oggi. Mi sono divertito molto ed è stata la maniera migliore per concludere. È stata una carriera lunga e voglio dire grazie a tutti quanti".

2021: Rossi & Dovi

Ragazzi che spettacolo! Valentino Rossi e Andrea Dovizioso insieme ci hanno fatto godere comunque. Oltre le prestazioni è bello quando piloti italiani di questo livello portano il tuo marchio sul braccio destro. Piccoli dettagli fanno una grossa differenza.

Come la scelta degli ingranaggi per la propria moto. Meglio evitare il rischio di consumi precoci, tipici dei kit di trasmissione aftermarket assemblati da commerciali. Meglio scegliere l'affidabilità e la qualità di PBR, made in Italy dal 1969.



SUPERBIKE PARTNERS: GO ELEVEN

Il Team Go Eleven nasce nel 2008, dalla passione di Gianni Ramello e dall'esperienza motociclistica di Piero Cabutti, per sostenere il pilota Rubén Xaus, allora in sella alla Ducati del BRC Racing.

Nella stagione 2020, insieme al pilota Michel Ruben Rinaldi, il Team GoEleven si classifica 7° in campionato nella classe regina con 3 podi e una vittoria, aggiudicandosi i titoli di Best Independent Rider & Best Independent Team.

Nel 2021 dal team ufficiale Ducati arriva il campione britannico Chaz Davies, all'ultima stagione in Superbike (un Campionato Mondiale conquistato nel 2011, 3 volte vicecampione del mondo). Dopo un ottimo secondo posto all'Estoril è costretto a saltare il Gran Premio di Jerez a causa di un infortunio accorso nell'evento precedente. Il suo posto in squadra viene preso da Loris Baz, che ottiene subito due terzi posti a Portimao, Portogallo.



#THANKSLEGEND



SUPERBIKE PARTNERS: PEDERCINI

Team Pedercini Racing srls è una squadra motociclistica con sede in Italia, fondata nel 1993. La squadra italiana ha schierato una lunga lista di piloti da quando è entrata in scena.

Festeggia la sua 30esima stagione di gare nel Campionato del Mondo disputata nel 2021, diventando così una delle squadre più longeve e rispettate nel Paddock del WorldSBK.



CIV PARTNERS: BUCCI MOTO

Bucci Moto, storico marchio motociclistico italiano, nell'anno di debutto in MiniGP, chiude in terza posizione assoluta il CIV Junior con Luca Maria Casagrande Contardi e la BR12GP2T, segno di un progetto azzecato ed una stagione in grande crescita per l'azienda di Felino, che proseguirà il proprio percorso in futuro.

Claudio Bucci: "Sono veramente soddisfatto di come abbiamo concluso il Campionato Italiano Velocità Junior e di poter essere stati in grado di chiudere in terza posizione la stagione con Luca Maria. Ringraziamo le persone e gli sponsor che ci hanno supportato in questa stagione ed alle quali vogliamo dedicare questo terzo posto in classifica! Grazie a tutti!"



PARTNERSHIP FANTIC 2020 - 2021

Nel 2021 PBR supporta i seguenti **team FANTIC**:

Fantic Jet racing - mondiale enduro e assoluti d'Italia

Fantic team Maddii - Europeo EMX250 e 125 + NATIONAL MX

Team Fantic E50 - Mondiale e italiano enduro

- **Nicholas Lapucci** (Fantic team Maddii) conquista il campionato Europeo EMX250!
- **Maximilian Spies** (Fantic team Maddii) vince il campionato Europeo di cross 2t!
- **Davide Guarneri** (Team Fantic E50) ottiene il titolo di vicecampione nella classe E1
- **Harry Edmondson** (Fantic Jet racing) si laurea vicecampione del mondo della Youth



MOTOCROSS WOMEN

FONTARACING TEAM

Voto 8, come il suo numero.

Questo il giudizio che **Kiara Fontanesi** dà alla propria stagione 2021, che l'ha vista riconquistare il campionato italiano di Motocross femminile che le mancava dal 2017 e lottare fino all'ultima gara per il titolo mondiale.

Un altro anno da grande protagonista in sella alla sua **GASGAS MC 250 F** del Team MXFONTARACING per la regina del motocross (6 volte campionessa mondiale)...

... l'unica pilota a grandi livelli che è anche mamma (e scusate se è poco).



COME SCEGLIERE LA CATENA

Dopo aver macinato migliaia di chilometri pensi che sia arrivato il momento di cambiare catena di trasmissione della tua moto.

Quindi ti starai chiedendo:

Che tipo di catena prendo per la mia moto?

Capire come scegliere una catena di trasmissione per la tua moto non è una scelta facile. Anche perché parliamo di un componente fondamentale per la tua sicurezza come motociclista e

nella trasmissione della potenza, e quindi anche nel rendimento totale della moto. Per questo fai bene a cercare una catena ad altissimo rendimento e che allo stesso tempo sia leggera e imbattibile come rapporto qualità-prezzo. Lascia che ti dica subito tre cose sulle catene:

1) Difficilmente troverai Case produttrici di catene poco professionali.

2) Ogni Casa identifica la propria linea

di produzione con sigle, destinate a specifiche applicazioni, cilindrate o discipline.

3) Spesso, come per altri prodotti, la visibilità ottenuta dal maggiore investimento pubblicitario non significa disporre della qualità migliore.

Fatta questa premessa, iniziamo a chiarire alcuni concetti chiave per la tua scelta.

LE CATENE SIGILLATE SI COMPONGONO DI SEI PARTI

RULLO

Le catene sigillate EK usano il rullo derivante da una forgiatura a freddo

BOCCOLA

Boccole solide hanno una vita più lunga rispetto a quelle non solide

PIASTRA INTERNA

La piastra interna ha i fori di alleggerimento

PERNO

Le catene EK usano specifici spessori di perni rispetto alla concorrenza

ANELLO DI TENUTA

EK ha vari tipi di O-Ring. Infatti EK fu la prima a sviluppare la tecnologia O-Ring sulle catene.

PIASTRA ESTERNA

La forma della piastra esterna è stata ottimizzata e alleggerita

Tipologie di catene di trasmissione moto

Le "famiglie" di catene sono di 2 tipi:

1) **Non sigillate** (non sealed) -> richiedono manutenzione frequente, altrimenti rischi di doverle cambiare ogni anno o ancora prima.

2) **Sigillate** (sealed) -> ossia quelle ingrassate già nelle fasi di assemblaggio e poi rese impermeabili attraverso l'adozione di anelli di tenuta (guarnizioni in polimero) interposti tra la maglia interna e quella esterna.

Il tipo di sezione con cui è realizzato l'anello di giunzione viene indicato con una lettera dell'alfabeto che più gli somiglia: quello classico è l'O-ring (sezione dell'anello tonda).

Se fai motocross userai catene non sigillate, perché devi poterle lavare dopo ogni gara e questo processo rovinerebbe irrimediabilmente gli O-ring.

Componenti fondamentali della catena di trasmissione della moto

Nella tua scelta della catena giusta per la tua moto devi considerare due misure fondamentali:

1. la lunghezza del passo;
2. la larghezza interna della maglia.

Per esprimere queste 2 misure si usa un solo codice numerico standardizzato, composto da tre cifre, che ne esprime entrambi i valori (esempi: 415, 420, 428, 520, 525, 530).

ATTENZIONE!

NON puoi montare una catena 520 su corona e pignone con passo 530 o viceversa. I passi di catena, corona e pignone devono essere uguali. *Vuoi modificare il passo alla tua moto?*

Meglio se compri un kit di trasmissione completo.

La catena è composta poi da diversi componenti.

- **Piastre** laterali interne ed esterne (inner and outer plate): ovvero le reali porzioni di collegamento della catena che sopportano la tensione sulla catena.
- **Rulli** (roller): al centro della catena si trovano i rulli, che sono

l'area di contatto per i pignoni.

- **Perni** (pin): i perni sono l'asse dei rulli.
- **Boccole** (bushing): separano i rulli dai perni, ma esistono anche catene senza boccole.

Inoltre, se ti trovi a installare una nuova catena puoi trovarti a chiudere differenti tipologie di giunti. Ti consiglio di usare sempre i giunti già forniti di serie nelle confezioni, perché sono i più adatti al tipo di catena.

Conversione al passo racing 520? Occhio all'inganno

520, 525, 530... come detto prima questi numeri indicano il passo in rapporto alla larghezza interna della maglia.

- 525: la trovi nella maggior parte delle moto da strada.
- 530 (più spesso): la trovi nelle moto con coppia molto alta e grossa cilindrata (1000 o 1200).

Ecco il punto: se fai una conversione a una catena 520, vai a sostituire una catena più pesante con una più leggera, per ottenere migliori prestazioni.

Certo, teoricamente una catena più leggera, combinata con ruote dentate (corona e pignone) più leggere, crea anche una forza centrifuga minore, consentendo al motore della moto

di girare più facilmente (e quindi di sviluppare maggiore potenza).

Quali sono le bucce di banana sulle quali puoi scivolare se non sei un professionista?

>> La differenza di prestazioni è talmente minima che te ne accorgi solo durante una competizione su pista.

>> Le catene 520 si usano più rapidamente delle loro controparti più pesanti.

>> Rischi di farti rifilare da un rivenditore aftermarket senza scrupoli kit con catene 520 scadenti (che possono assorbire fino al 25% di potenza del motore), che durano poco e rischiano perfino di spezzarsi.

Metodo di giunzione della catena: O-ring Vs X-ring

Gli O-ring sono piccoli guarnizioni in polimero che sigillano i perni di ogni maglia della catena. Devono il loro nome alla forma di O.

Le catene con X-ring sono simili a quelle con O-ring, ma usano guarnizioni con una sezione trasversale a forma di X.

Continua a leggere qui: roadtrips.it/come-scegliere-catena-trasmissione-moto/



EK CHAIN

I kit trasmissione PBR includono solo le catene EK Enuma Chain, rigorosamente Made in Japan.

Questo perché Enuma è uno dei maggiori produttori di catene al mondo, e detiene decine di importanti brevetti.

Nel 1997 la società ha ricevuto la certificazione ISO9001 a garanzia degli elevati standard costruttivi. Il reparto ricerca e sviluppo di Enuma Chain ha permesso forti avanzamenti tecnologici e lo sviluppo di idee originali, quali l'invenzione della catena con O-ring, grazie agli anni di esperienza e tecnica accumulati. Infatti Enuma è stata la prima casa produttrice al mondo a introdurre nel 1974 la catena chiusa con O-Ring.

Tecnologia d'eccellenza ZST - a stiramento zero

La tecnologia a zero stiramento di EK elimina l'allungamento della catena durante i primi 1000 km di uso. ZST elimina il problema dei

continui aggiustamenti e ritensionamenti della catena. Questa tecnologia è usata di norma su tutte le catene delle serie RXO e RXO/GP.

Nuova Quadra X-Ring

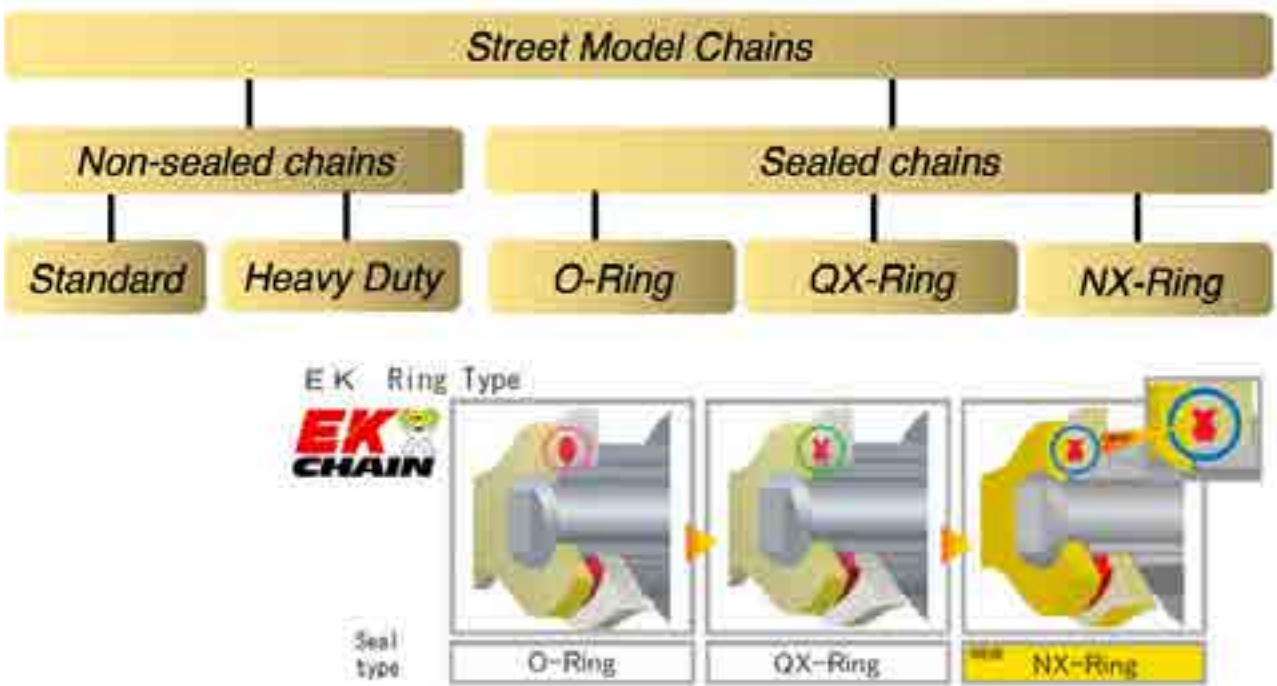
Il design della Quadra X-Ring riduce l'attrito del 40% grazie a una superficie di contatto più piccola.

I 4 punti di contatto dell'X-Ring permettono una migliore chiusura rispetto agli O-Ring tradizionali.

Test di laboratorio certificano che le catene Quadra X-Ring durano il 50% di più delle O-Ring standard.

Rapporto qualità prezzo senza paragoni

In un paragone diretto, la ZVX sorpassa facilmente ogni altra marca con la forza di tiraggio di 11.000 lbs.



Tipologie principali di catene EK

CATENE EK STANDARD (STRADA E FUORISTRADA)

Per le moto di piccola e media cilindrata che possono usufruire della stessa tecnologia delle catene dedicate alle competizioni. Ottimo rapporto qualità/prezzo.

CATENE EK O-RING (STRADA E FUORISTRADA)

Tecnologia O-Ring

Messe a punto come alternativa alle catene di primo equipaggiamento, offrono il giusto compromesso tra prezzo, qualità e durata. Fori di alleggerimento e materiale in lega temperata ad alta tecnologia.

CATENE EK QX-MVXZ2

Tecnologia Quadra X-Ring

Aumenta la durata della catena fino al doppio e riduce l'attrito del 40% rispetto a quelle con O-Ring.

Sostituzione ideale al prodotto originale per qualsiasi moto stradale da 600 a 1000cc. Sono disponibili in diversi colori (oro, rosso, blu, verde, arancione).

Catene ZVX3

Tecnologia NX-Ring

Rispetto a una catena con O-Ring incrementa del 15% la durata della catena rispetto alla tecnologia QX-Ring e riduce l'attrito del 40%. Sono il TOP della categoria grazie alla loro forza di tiraggio di 11.000 lbs.

Ideali per tutte le moto ultra sportive (sopra i 800cc). Difficile trovare una catena migliore di questa.

PBR PEOPLE: #TRASMETTI LA PASSIONE



@giady_296



@andreagiorgia97

PBR non è solo professionismo. PBR vuole contribuire anche ad aiutare i giovani a coltivare i propri sogni nel mondo motociclistico. Ecco perché ogni anno siamo al fianco di ragazzi e ragazze con la passione per le moto.

Ragazze come **Andrea Giorgia Grazia**, motocrossista di Castel S. Pietro Terme (BO), un grillo di 42 kg di peso che è riuscita a vincere il campionato regionale Emilia Romagna Femminile nel 2020. O ancora ragazze come **Gaia Oddo** che non ha paura del fango in pista. Il suo numero è il 47 e per lei il motocross non è soltanto divertimento. Per lei significa vivere momenti indimenticabili.

Un po' come quella volta, quando Gaia si rompelavicoladè costretta a stare ferma. Eppure, nonostante

il dolore, riesce a tornare in tempo per partecipare all'ultima gara, solo "per non perdere completamente punti". Attualmente Gaia gareggia al campionato regionale Fmi e all'italiano senza particolari velleità di vittoria. Quando le chiedi quali sono stati i suoi momenti difficili, ti risponde quelli nei quali non ha potuto partecipare alle gare. Nell'ambiente del motocross femminile ha trovato una famiglia di amiche e valori veri. **Cura, tenacia, determinazione** unito al **rispetto reciproco**, valore più raro da trovare quando i soldi guidano le decisioni. Ecco perché ci teniamo a sostenere questa passione cristallina.

Come quella di **Giada Calgaro**, che all'italiano Fmi ha chiuso il 2021 28esima su 50 ragazze e nella sua

nuova esperienza di Enduro è arrivata 8° su 17 ragazze all'italiano.

Perché è godersi il viaggio ciò che fa la differenza nella vita.

Senza mollare mai, con la voglia di migliorarsi sempre, con una passione tenace. Un po' come nel mondo degli ingranaggi per moto. Ci sono le commerciali che assemblano pezzi per darti il prezzo più conveniente.

E poi c'è PBR, che cura ogni dettaglio della lavorazione con tenacia e determinazione, giorno dopo giorno. Per offrire a queste nuove generazioni un'esperienza sempre migliore.

Per alcuni non ne vale la pena impegnarsi tanto, per altri è una ragione di vita.

La cosa bella è che puoi scegliere da che parte stare.

@danielvalperta



@lorenzo_scovazzo_official



@bluegrenzboy_official



@gaiaoddo47



@giada_calgaro



MERCHANDISE PBR



Tutti i rivenditori di prodotti PBR Sprockets possono usufruire delle risorse di merchandising (magliette, mascherina, sacca) per convincere nuovi clienti a acquistare prodotti PBR.

Come funziona in pratica? Il rivenditore che acquista...

1 kit con catena EK

Riceve la mascherina Anti Cardano.

1 corona Twincolor

Riceve la sacca racing in omaggio per il cliente.

5 catene EK

Riceve 1 maglietta racing in omaggio.





PBR Sprockets s.r.l.
Via Campania 19 - Osteria Grande
40024 Castel San Pietro Terme (BO)

E-MAIL
info@pbr.it

pbr.it - roadtrips.it