

**PINZE
CALIPERS**

10



**POMPE
MASTER CYLINDERS**

76



**DISCHI
DISCS**

114



**PASTIGLIE
PADS**

128



**CERCHI MARCHESINI
MARCHESINI WHEELS**

138





Se il motociclismo ha da sempre i suoi campioni, riconosciuti e amati dagli appassionati, ha anche il suo punto di riferimento per i sistemi frenanti: Brembo.

Dagli anni Sessanta, l'azienda è leader nelle competizioni sportive, vincendo oltre 200 Campionati del Mondo grazie all'eccellenza dei suoi prodotti.

L'impegno costante nella ricerca e l'orientamento all'innovazione; l'attenzione alle prestazioni, al comfort e alla sicurezza, senza dimenticare il design; il controllo assoluto del ciclo produttivo e la sua alta efficienza. Sono questi i punti chiave di uno straordinario successo.

Oltre a collaborare con i principali team di Motomondiale, Superbike, Enduro e Cross, Brembo fornisce il primo equipaggiamento alle migliori marche di moto stradali, con più dell'80% delle moto prodotte in Europa.

Brembo presenta un catalogo completo di prodotti Racing e High Performance, che soddisfano le esigenze specifiche di ogni moto, rispondendo pienamente alle aspettative di tutti i motociclisti.

If world motorcycling has always had its champions, known and loved by all two-wheel enthusiasts, it also has a landmark for braking systems: Brembo.

The company has been a leader in sporting competitions since the 1960s, winning over 200 World Championships thanks to the excellence of its products.

Constant commitment to research and a focus on innovation; close attention to performance, comfort and safety, without forgetting design; absolute control of the production cycle and its high efficiency. These are the key points behind such amazing success.

In addition to collaborating with leading Grand Prix, Superbike, Enduro and Cross teams, Brembo also supplies first equipment to the best road bike brands, involving more than 80% of motorcycles produced in Europe.

Brembo introduces a complete catalogue with Racing and High Performance products, which meets the specific needs of every motorbike, fully satisfying the expectations of all motorcyclists.



1. SCOPO

Descrivere le corrette procedure per il montaggio e l'uso degli impianti frenanti dedicati alle competizioni.

2. SERBATOIO OLIO

2.1. Scelta del serbatoio

La capacità del serbatoio deve essere tale da garantire che il livello del fluido freno sia compreso fra MIN e MAX, anche in caso di consumo massimo sia delle pastiglie che del disco.

2.2. Montaggio serbatoio

- Il serbatoio deve essere montato in maniera tale da risultare verticale quando la motocicletta si trova in posizione di marcia.
- Con la motocicletta in ordine di marcia, la tacca di MIN del serbatoio deve trovarsi al di sopra del punto d'ingresso olio nella pompa.

2.3. Ispezione

Verificare che l'olio possa liberamente fluire attraverso il serbatoio. Può accadere che il passaggio aria permesso dalla membrana posta sotto il tappo s'interrompa, generando così una sorta di "effetto vuoto" che impedisce questo passaggio.

Attenzione alle classiche bande in spugna poste sul serbatoio stesso: queste non devono essere poste troppo vicine al tappo di chiusura, potrebbero impedire all'aria di entrare.

3. POMPA FRENO

3.1. Montaggio

- Montare la pompa sul manubrio verificando che non ci siano impedimenti alla possibilità di ruotarla ed adeguarla alle necessità del pilota.
- Regolare la distanza della leva dal manubrio, agendo sull'apposito registro, in modo che il pilota abbia il giusto feeling con il freno.

3.2. Ispezione

Azionare la leva freno a fondo, fino a farla toccare contro il manubrio, in modo da verificare che il pistoncino della pompa faccia tutta la corsa con movimento "morbido", senza impuntamenti di sorta.

4. DISCHI IN ACCIAIO

4.1. Montaggio

- Controllare che non ci siano bave o altri residui di lavorazione tra le facce d'accoppiamento della ruota e della campana del disco.
- Il disco deve montare sulla ruota facilmente.
- I fori di fissaggio del disco devono avere un diametro adeguato alla vite, le viti devono essere della qualità e della lunghezza adeguata al lavoro che devono svolgere ed il loro serraggio effettuato con una chiave dinamometrica, tarata in maniera corretta.
- È consigliabile applicare le vernici termoviranti in modo da controllare la temperatura d'esercizio.

4.2. Ispezione

Il disco deve poter fluttare liberamente dopo il montaggio. Il gioco minimo deve essere di 0,2mm.

4.3. Note

Il disco non deve essere stato soggetto a shock meccanici oppure contaminato da liquidi corrosivi, olio o grasso.

1. SCOPE

To show the correct procedures for the mounting and use of BREMBO front braking systems for racing motorcycles.

2. RESERVOIR

2.1. Reservoir's Choice

The capacity of the reservoir must be such that when the brake fluid is between the MIN and MAX levels (with the cover in a horizontal position) the volume is at least equal to that required by the brake pistons in case of maximum pad and rotor wear.

2.2. Reservoir fitting

- The reservoir must be mounted on the motorcycle in such a way that with the motorcycle in a vertical position, the reservoir upper border in horizontal.
- With the motorcycle in a vertical position, the MIN level indication on the reservoir must be higher than the master cylinder fluid inlet pipe fitting.

2.3. Inspection

Verify that the brake fluid can flow freely within the reservoir, from the upper border down to the MIN level. This happens when air can flow from the exterior to the inside of the reservoir membrane (if this air flow is hampered, a vacuum could be created and this would not allow fluid to flow downwards). The popular bands that are usually wrapped around brake fluid reservoirs (if they are too close to the reservoir cover) could hamper this "breathing" of the reservoir and thus the master-cylinder would not be fed properly.

3. BRAKE MASTER-CYLINDER

3.1. Fitting

- Mount the master-cylinder to the handlebar keeping in mind that it can be positioned in any manner requested by the driver.
- Adjust the lever distance from the handlebar by turning the adjusting nut either clockwise or anticlockwise according to the driver's requirements; it must be noted that the lever positioning must allow the driver to generate the pressure necessary to stop the motorcycle.

3.2. Inspection

Pull the lever until it touches the grab handle on the handlebar and verify that the master-cylinder piston stroke is smooth.

4. STEEL BRAKE DISCS

4.1. Fitting

- Verify that the disc bell and wheel mounting faces are free from burrs and dents, otherwise these surfaces should be reconditioned.
- The disc must fit onto the wheel easily.
- The disc must be mounted onto the wheel by using bolts having a diameter which corresponds to the holes in the mounting bell; the bolts must be of the quantity and length 2/7 as prescribed by the motorcycle manufacturer and must be tightened at the appropriate torque.
- It is suggested to apply thermal paints on the disc outer circumference in order to monitor operating temperatures.

4.2. Inspection

The disc must be "floating" even after it has been mounted onto the wheel: axial clearance between disc and bell must be 0,2mm MIN.

4.3. Note

The discs must not be subjected to mechanical shock, and must not be contaminated with liquids, oil and grease.

5. PINZE

5.1. Montaggio

- Montare le pinze in modo che la freccia marcata sulla parte esterna della pinza coincida con il senso di rotazione della ruota (nel caso di pistoni differenziati il disco deve "entrare" dal lato del pistoncino di diametro inferiore e, conseguentemente, uscire da quello di diametro maggiore).
- La pinza deve essere montata in modo che il suo asse di mezzeria corrisponda con quello del disco (vedi figura 1). È ammesso un disallineamento MAX di 0,15mm.
- La distanza tra il diametro esterno del disco e i lati della pinza deve essere almeno di 2mm (vedi figura 2).
- Le viti di fissaggio della pinza devono essere serrate con la chiave dinamometrica alla coppia prescritta.
- Applicare all'interno della pinza (vedi figura 3) gli adesivi indicatori della temperatura MAX raggiunta (Thermotape), in modo da monitorare la temperatura d'esercizio.
- Le pinze portate in sovratemperatura devono essere revisionate.

6. PASTIGLIE PER DISCHI IN ACCIAIO

6.1. Montaggio

- Le pastiglie devono poter essere inserite nella pinza senza interferenza e senza dover applicare una forza eccessiva.
- Le pastiglie, una volta montate, non devono fuoriuscire oltre il diametro esterno del disco bensì starne al di sotto di circa 0,5mm. Per ottenere questa posizione si sfrutta il gioco esistente tra i bulloni di fissaggio ed i fori sul supporto (vedi figure 4/5).

6.2. Ispezione

Verificare che il perno di sostegno pastiglie e la copiglia di ritagno siano correttamente montati. Sugeriamo di mettere i vari componenti in sicurezza utilizzando filo di ferro passato negli appositi fori.

5. CALIPERS

5.1. Fitting

- Mount the caliper onto the fork such that the arrow marked on the outer half-caliper corresponds to the forward direction of rotation of the brake disc (the disc must enter the caliper through the side corresponding to the smaller piston and exit through the other side corresponding to the larger piston).
- The caliper must be mounted in a symmetrical position with respect to the disc center line: Misalignment must be 0,15mm MAX (see fig. 1).
- The clearance between disc outer circumference and caliper bridge must be 2mm MIN (see fig. 2).
- The caliper mounting bolts must be tightened to the prescribed torque.
- Apply thermal tape on the internal half-caliper in order to monitor operating temperatures: these can be supplied by BREMBO under part number R 02.5168.11/12 (for the application area see fig. 3).
- Overheated calipes should be overhauled.

6. PADS FOR STEEL DISCS

6.1. Fitting

- The pads must be inserted inside the caliper without any interference and without requiring any excessive force.
- The pads must not protrude from the disc; the disc may protrude from the pads by 0,5mm. MAX (see fig. 4 and fig. 5); to obtain the correct positioning of the caliper, as described above, it can be moved relative to the fork by using the existing clearance between the fixing holes and the caliper bolts.

6.2. Inspection

Verify that the pad pin and cotter pin have been correctly installed; it is suggested to tie the pad pin to the caliper and pads with iron wire through the appropriate holes.

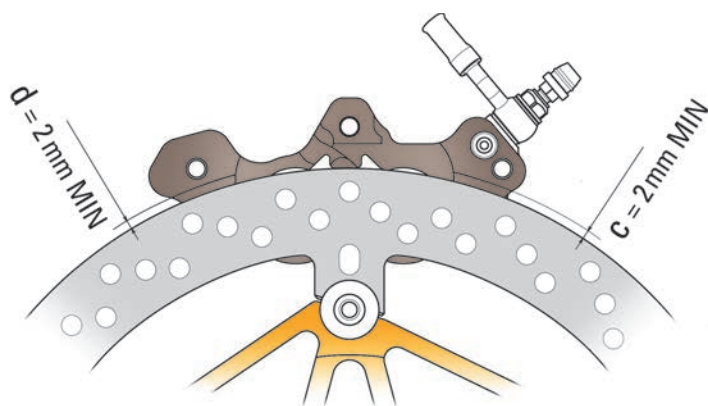


Fig. 2
 $c \neq d : 0,4\text{mm MAX}$

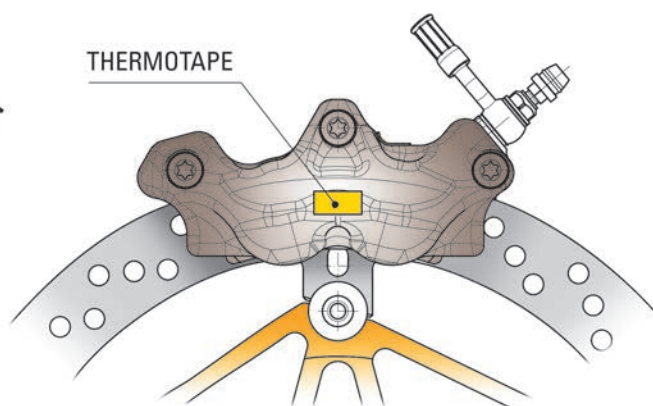


Fig. 3

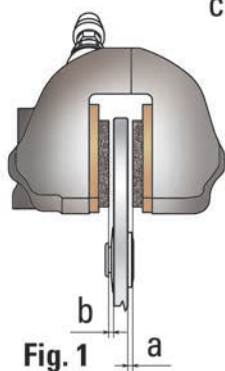


Fig. 1
 $a \neq b : 0,3\text{mm MAX}$



Fig. 4

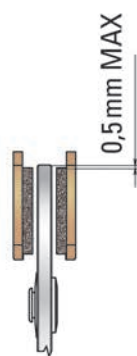


Fig. 5



THERMOTAPE

7. COLLEGAMENTO SERBATOIO OLIO/POMPA

7.1. Scelta del tubo

Utilizzare il tubo in gomma nera compatibile con il fluido freni. I tubi trasparenti sono raramente compatibili con il fluido freni e, se utilizzati, devono essere sostituiti periodicamente.

7.2. Montaggio

Il tubo deve collegare l'uscita del serbatoio con l'entrata della pompa, appropriate fascette stringitubo devono essere utilizzate alle due estremità.

8. COLLEGAMENTO POMPA/PINZA

8.1. Scelta del tubo

- Suggeriamo fortemente di utilizzare tubazioni con l'interno in teflon e con l'esterno rivestito in maglia d'acciaio.
- Il diametro della tubazione interna deve essere almeno di 3mm.

8.2. Montaggio

- I bocchettoni devono essere serrati con la coppia appropriata.
- Le guarnizioni, sia in rame che in alluminio, devono essere utilizzate una sola volta.

9. FLUIDO FRENI

9.1. Scelta

- Utilizzare esclusivamente DOT 4 ad alto punto d'ebollizione.
- Utilizzare sempre fluido freni proveniente da confezioni nuove.
- Sostituire il fluido freni prima d'ogni gara.

9.2 Note

L'utilizzo di liquidi diversi dal fluido freno potrebbe provocare il danneggiamento dei componenti dell'impianto frenante.


10. SPURGO IMPIANTO

10.1. Procedura

Per effettuare uno spurgo corretto procedere come segue:

- Girare il manubrio fino a portare il bordo del serbatoio olio in posizione orizzontale.
- Riempire il serbatoio di fluido. Attenzione: durante tutta la procedura di spurgo il livello olio nel serbatoio non deve mai scendere sotto il livello MIN.
- Azionare più volte la leva freno per effettuare un parziale riempimento del circuito.
- Inserire un tubo di gomma trasparente sulla vite di spurgo.
- Spurgare l'impianto ripetendo quanto segue:
 - Tirare la leva freno completamente e mantenerla in questa posizione.
 - Svitare la vite spurgo e lasciare che l'olio misto ad aria fuoriesca dall'impianto.
 - Serrare delicatamente la vite spurgo.
 - Ripetere questa serie di operazioni finché dall'impianto uscirà solamente olio. Ricordiamo di rabboccare il livello olio nel serbatoio in modo che non scenda mai sotto il livello minimo.
- Serrare la vite spurgo alla coppia corretta e riempire definitivamente il serbatoio.
- Verificare che non ci siano perdite nel circuito. Se l'operazione di spurgo è stata effettuata correttamente, non si avvertirà alla leva "l'effetto spugna", indicante la presenza d'aria nell'impianto. In quest'ultimo caso è obbligatorio ripetere le operazioni di spurgo.

N.B.:

- Il fluido freni è corrosivo. 
- Lo spurgo non elimina TUTTA l'aria all'interno del circuito, qualche piccolissima bolla d'aria resterà necessariamente all'interno. Queste bollicine saranno eliminate automaticamente durante la fase di primo utilizzo dei freni, come risultato si noterà un accorciamento della corsa leva.

7. RESERVOIR / MASTER-CYLINDER HOSE

7.1. Hose's choice

Black rubber hose, compatible with brake fluid, could be used; transparent plastic hose could also be used: The rubber hose is the better solution, but it is not possible to see through it, and so you could not see possible air bubbles; the transparent plastic hose is better in this sense but since it is not compatible with brake fluid, sweating could occur and so it would have to be changed periodically.

7.2. Fitting

The hose must connect the reservoir outlet with the master-cylinder inlet; the appropriate hose clamps must be used at both ends.

8. MASTER-CYLINDER / CALIPER HOSE

8.1. Hose's choice

- It is suggested to use teflon flexible hose steel-braided covered.
- The flexible hose must have an internal diameter of 3mm MIN.

8.2. Fitting

- Hose fittings must be tightened to the prescribed torque.
- The copper (or aluminium) washers can only be used once.

9. BRAKE FLUID

9.1. The Choice

- Use only high boiling point DOT 4 brake fluids.
- Use only the brake fluid from a new and sealed container.
- Change the brake fluid before each race.

9.2. Notes

The use of other liquids will damage the braking system components.


10. BRAKE SYSTEM BLEEDING

10.1. Procedure

In order to bleed the system, proceed as follows:

- Turn the handlebar until the border of the reservoir is horizontal.
- Fill the reservoir with brake fluid. Attention: during bleeding avoid letting the brake fluid level go under the MIN level.
- Apply the brakes several times and fill-in the braking system partially.
- Insert a flexible transparent hose on the caliper bleed screw.
- Bleed through one bleed screw at a time:
 - Pull the completely the brake lever and keep it in this position.
 - Unscrew the bleed screw, let some brake fluid flow out (initially only air will come out).
 - Tighten the bleed screw (lightly).
 - Let go the brake lever, wait a few seconds and repeat the above steps until no air bubbles will come out of the bleed screw.
- Tighten the bleed screw to the prescribed torque and fill up the reservoir with brake fluid.
- Verify that there are no leakages from the various fittings and connections. If the braking system has been bleed properly, following the lever dead travel, you will feel the direct action of the fluid without any sponginess. Repeat the complete procedure in case of different results.

N.B.:



- Brake fluid corrodes the paints. 
- Bleeding will not eliminate completely the air inside the braking system; the small residual air bubbles that remain in the braking system will be eliminated automatically during the initial brake applications: this will result in a shorter lever travel and less elastic feeling.

10.2. Note

Qualora non si riesca ad eliminare l'effetto spugna nonostante ripetute procedure di spurgo, effettuare la seguente operazione:

- Remove one brake pad from a caliper.
- Operate the brake lever in a way that pushes out the piston about 3/4mm from its seat.
- Push the piston completely back into its seat.
- Reinstall the brake pad.
- Repeat the operation described applying it to all pistons.
- Verify the effect of this operation.

11. RODAGGIO PASTIGLIE E DISCHI IN ACCIAIO

- With the exception of some specific friction materials, the bedding-in should be completed after about 5 laps at average speed, when at least 90% of the pad surface has come into contact with the disc.
- Avoid running under power with the brakes applied: this will cause sudden temperature increases which may change the friction characteristics of the pads.
- Run on new discs using used pads.  Run on new pads using used discs. 

12. CONTROLLO FINALE

After running a few laps, it is necessary to carry out the following checks:

- The wheels must rotate freely without any brake drag.
- There must not be any interference between disc and caliper.
- The caliper temperature must not exceed 130°C (verify through the thermotapes of the caliper see fig. 3).

13. ISPEZIONE COMPONENTI DOPO L'USO

13.1. Raccordi tubazioni

Verify that there are no leakages from the various components, connections, or fittings. If a leak is found on one of the fittings, either increase the tightening torque, or replace the defective component.

13.2. Dischi in acciaio

- The discs must be free from cracks of any kind (either originating from the holes or from the borders) and must not show anomalous wear or scratch marks.
- Thickness of the braking surfaces cannot be reduced by more than 0,5mm with respect to the original thickness (0,25 + 0,25mm for each of the two braking surfaces).

Defective or excessively worn discs should be changed. Keep in mind that when a disc has to be changed, the whole disc-bell assembly must be changed.

Le vernici termoviranti misurano la temperatura raggiunta dal disco freno. Le vernici termoviranti si applicano sul bordo esterno del disco, sgrassato e pulito. È consigliabile applicare le strisce di colore distanziate tra loro di circa 1 cm. È oltremodo consigliabile applicare le vernici in due punti contrapposti del disco, per meglio controllare la temperatura dell'intera fascia. Agitare i flaconcini prima dell'uso, eventualmente aggiungere poche gocce di diluente nel caso il pigmento si presenti poco fluido. Applicare due strati di vernice e lasciare asciugare prima di utilizzare la moto. Le thermotapes si applicano nella zona dei pistoncini, dopo avere sgrassato e pulito dove si intende incollarle.



Thermopaints are used to measure the temperature reached by the disk. Put the paints on the outer edge, clean and degreased, so as the brake pads do not remove them during the braking. We suggest to apply the colour tapes with 1cm. distance among them. We also recommend to put the paints on two opposite points of the disc to better control the temperature of the whole rotor. Shake the tiny bottles before using, eventually add a few drops of diluent in case the pigment is not fluid enough. Apply two coats of paint and let dry before riding. Thermotapes are to be applied on the pistons area after having cleaned and degreased the surface.


COLORE VERNICE PAINT COLOR	TEMPERATURA DI VIRAGGIO CHANGE TEMPERATURE	COLORE DOPO IL VIRAGGIO COLOR AFTER CHANGE
VIOLA - VIOLET	~ 370 °C	BIANCO - WHITE
VERDE - GREEN	~ 430 °C	BIANCO - WHITE
ARANCIO - ORANGE	~ 560 °C	GIALLO - YELLOW
ROSSO - RED	~ 630 °C	BIANCO - WHITE

10.2. Notes

If the lever seems too elastic following the bleeding procedure, proceed in the following manner:

- Remove one brake pad from a caliper.
- Apply the brakes several times so as to push-out the pistons about 3/4mm.
- Push back the pistons (avoid damaging the disc and the pistons).
- Put the brake pad back into the caliper.
- Repeat the above steps on the other(s) pad(s) and/or caliper(s).
- Verify whether brake lever travel has improved.

11. BEDDING-IN (BURNISH PROCEDURE)

- Except for particular instructions for specific friction materials, running-in may be done after 5 laps at average speed; at least 90% of the pad surface must be in contact with the disc surface for running-in to be considered complete.
- Avoid running under power with the brakes applied: this will cause sudden temperature increases which may change the friction characteristics of the pads.
- It is suggested to use used pads for new discs and used discs for new pads. 

12. BRAKING SYSTEM FINAL INSPECTIONS

After running a few laps, it is necessary to carry out the following checks:

- The wheels must rotate freely without any brake drag.
- There must not be any interference between disc and caliper.
- The caliper temperature must not exceed 130°C (verify through the thermotapes of the caliper see fig. 3).

13. BRAKE SYSTEM INSPECTION AFTER USE

13.1. Hose fittings

Verify that there are no leakages from the various components, connections, or fittings. If a leak is found on one of the fittings, either increase the tightening torque, or replace the defective component.

13.2. Steel discs

- The discs must be free from cracks of any kind (either originating from the holes or from the borders) and must not show anomalous wear or scratch marks.
- Thickness of the braking surfaces cannot be reduced by more than 0,5mm with respect to the original thickness (0,25 + 0,25mm for each of the two braking surfaces).

Defective or excessively worn discs should be changed.

Keep in mind that when a disc has to be changed, the whole disc-bell assembly must be changed.

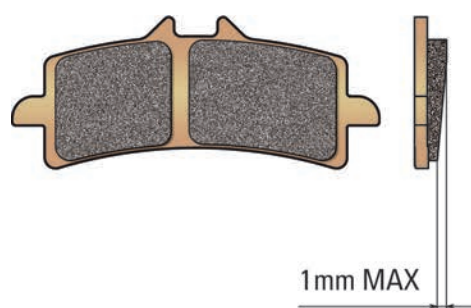


Fig. 6

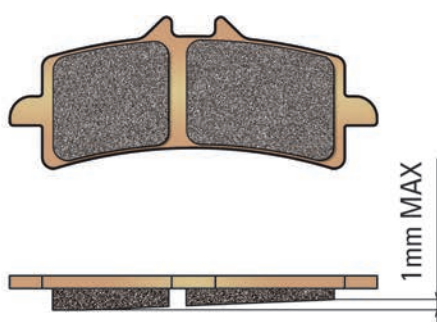


Fig. 7

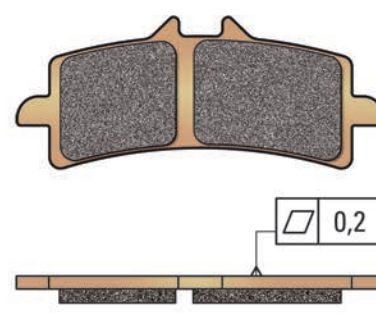


Fig. 8

13.3. Pastiglie freno

13.3.1. Controllo consumo pastiglie

Lo spessore del materiale d'attrito non dovrebbe essere inferiore a 2mm.

13.3.2. Consumo anomalo pastiglie

Le pastiglie devono consumarsi uniformemente, i seguenti controlli devono essere effettuati:

- La differenza dello spessore tra la pastiglia interna e quella esterna non deve essere superiore a 1mm.
- La differenza tra lo spessore superiore e quello inferiore (tangenziale) non deve essere superiore a 1mm (vedi figura 6).
- La differenza tra lo spessore anteriore e quello posteriore (radiale) non deve superare 1mm. Pastiglie con consumi al di fuori di quanto indicato devono essere sostituite (vedi figura 7).

13.3.3. Deformazione della piastrina metallica

La planarità della piastrina deve essere contenuta in 0,2mm (vedi figura 8). In caso di deformazione superiore la pastiglia deve essere sostituita.

13.4. Coppia residua

Verificate che la ruota possa girare liberamente, senza eccessiva coppia residua. In caso questo non succeda, controllate le pastiglie come indicato nei punti 13.3.1. e 13.3.2.

14. NOTE GENERALI

14.1. Revisione e sostituzione componenti

POMPA:

Deve essere sostituita dopo 2 anni d'utilizzo oppure quando un problema si presenta. In caso d'incidente verificare tutti i componenti e sostituire quelli danneggiati.

PINZA:

Deve essere sostituita dopo 2 anni d'utilizzo oppure quando un problema si presenta.

Deve essere revisionata dopo un anno d'utilizzo oppure quando un problema si presenta.

14.2. Varie ⚠

- La pulizia della pompa e della pinza deve essere effettuata con detersivi a base d'acqua, evitando assolutamente l'utilizzo di solventi, trielina o similari, che possono danneggiare seriamente i componenti.
- Durante lo stoccaggio, i fori d'ingresso/uscita olio devono essere tappati.
- Lo smontaggio delle pinze e delle pompe è assolutamente vietato.
- Le viti d'unione delle semipinze non possono essere riserrate.
- L'utilizzo di ricambi non originali non è permesso.
- Le revisioni devono essere effettuate esclusivamente da BREMBO.

13.3. Pads

13.3.1. Pad wear inspection

Pads for steel discs should not have a friction material thickness lower than 2mm MIN.

13.3.2. Abnormal wear

Pads must not show abnormal or uneven wear, the following must be checked:

- Difference in wear between internal and external pads must not exceed 1mm MAX.
- Pad tangential wear difference must not exceed 1mm MAX (see fig. 6).
- Pad radial wear difference must not exceed 1mm MAX (see fig. 7). Defective or excessively worn pads must be changed.

13.3.3. Backplate deformation

Backplate flatness error must not exceed 0,2mm MAX (see fig. 8); in case of excessive backplate flatness error, the pads must be changed.

13.4. Brake drag

Verify that the wheels may rotate freely, without brake drag; in case of drag, check the pads as indicated in sections 13.3.1. and 13.3.2. and if it is the case change them.

14. GENERAL NOTES

14.1. Overhauling and replacement

MASTER-CYLINDER:

These must be replaced after 2 racing seasons MAX, or when problems arise; In case of accident, check all the master-cylinder components and replace those that have been damaged; verify that the master-cylinder functions properly even if there are no apparent damages.

CALIPER FOR STEEL DISCS:

These must be replaced after 2 racing seasons MAX.

These must be overhauled after 1 racing season MAX.

Overhauling must be performed as soon as problems arise.

14.2. Miscellaneous ⚠

- Master-cylinder and calipers cleaning must be done only with water-based detergents; do not use solvents or paint thinners, these could damage the seals and other rubber components.
- During warehousing the inlet and outlet holes should be protected with the appropriate caps.
- Master-cylinder and calipers cannot be disassembled and taken a part (removing pistons, seals,...).
- Half-caliper union bolts cannot be re-torqued.
- Replacement of components with non-BREMBO parts is not allowed.
- Overhauling of racing products must be carried out exclusively by BREMBO.



La BREMBO S.p.A. ("Produttore") garantisce all'utilizzatore originario, per un periodo di 8 giorni o più a seconda di quanto stabilito dalla legge, che il Prodotto corrisponde alle specifiche indicate ed è privo di difetti nei materiali e nella lavorazione. Nel caso vengano rilevati difetti nei materiali o nella lavorazione del Prodotto e comunicati entro 8 giorni dal rilevamento o in un periodo più lungo a seconda di quanto stabilito dalla legge, il Prodotto verrà, una volta reso al Produttore con una ricevuta che ne certifichi la data di acquisto, e ad insindacabile giudizio del Produttore stesso, riparato o sostituito con un prodotto nuovo o revisionato a fondo. Le presenti Limitazioni di Garanzia costituiscono l'unica garanzia fornita in relazione al presente prodotto. NON SUSSISTONO ULTERIORI GARANZIE, ESPLICITE O IMPLICITE, COMPRESE (SENZA LIMITAZIONE) LE GARANZIE DI COMMERCIALIZZABILITA' O IDONEITA' PER UN USO SPECIFICO. Nel caso di violazione di quanto stabilito dalle presenti Limitazioni di Garanzia, il Produttore non avrà alcuna responsabilità in caso di danni accidentali o conseguenti e non potrà in alcun caso essere considerato responsabile per alcun danno che superi il prezzo d'acquisto pagato dal ricorrente per il Prodotto. Qualsiasi reclamo previsto dalle presenti Limitazioni di Garanzia dovrà essere presentato per iscritto immediatamente dopo il rilevamento del presunto difetto, inoltre il Prodotto che si presume difettoso, o le parti, dovranno essere spediti alla Brembo S.p.A. con spese a carico del mittente. Le presenti Limitazioni di Garanzia stabiliscono la responsabilità unica del Produttore e non possono essere in alcun modo modificate da fornitore, distributore o altra parte. Le presenti Limitazioni di Garanzia saranno regolate e interpretate secondo la legislazione Italiana.

INFORMAZIONI GENERALI E SULLA SICUREZZA

Il presente prodotto BREMBO è stato progettato per rispettare i migliori standard di sicurezza. I Prodotti non devono essere impiegati per un uso diverso da quello per cui sono stati progettati e prodotti. L'utilizzo per scopi diversi, la modifica o la manomissione del prodotto possono alterare il funzionamento del Prodotto stesso e comprometterne la sicurezza. Eventuali modifiche o utilizzi impropri rendono nulle le Limitazioni di Garanzia e possono rendere chi utilizza il Prodotto in queste condizioni responsabile per eventuali danni fisici o materiali causati a terzi.

BREMBO S.p.A. ("Manufacturer") warrants to the original user, for a period of 8 days or such longer period required by law, that this Product complies with the specifications therefore and is free from defects in materials and workmanship. In the event a defect in workmanship or materials of the Product is claimed, within 8 days from its discovery or within such longer period required by law, upon its return to Manufacturer, together with a receipt containing its purchase date, the Product will be, in the Manufacturer's sole judgment, either repaired or replaced by a new or rebuilt Product. This Limited Warranty is the sole warranty made with regard to this Product. THERE ARE NO OTHER WARRANTIES, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING (WITHOUT LIMITATION) THE WARRANTIES OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE. In the event of a breach of this Limited Warranty Manufacturer shall have no liability for incidental, or consequential damages whatsoever and in no event shall be liable for any damages in excess of claimant's purchase price for the Product. All claims under this Limited Warranty must be made in writing promptly following the discovery of the alleged defect, and the claimed defective Product or defective part(s) returned, postage prepaid, to BREMBO S.p.A. This Limited Warranty sets forth the sole liability of Manufacturer hereunder, and it may not be changed by any dealer, distributor or other person. This Limited Warranty shall be governed, construed and interpreted in accordance with the Italian law.

GENERAL AND SAFETY INFORMATION

This BREMBO product has been designed to comply with all applicable safety standards. Products are not intended to be used differently from the specific use for which they have been designed and manufactured. Use for any other purpose, or any modification to, or tampering with, the Product can affect the performance of the Product and may render the Product unsafe. Such modification or improper use will void the Limited Warranty, and may subject the individual so using the Product to liability for bodily injury or property damage to others.