

# CONTENT

2 – 3	WELCOME TO OUR UNIVERSE
4 – 6	UNIQUE TECHNOLOGY FEATURES
7 – 10	RACING BRAKE PADS
8	DS – <i>Road Racing &amp; Endurance</i>
8	DC – <i>Endurance, Classic &amp; Road Racing</i>
9	DCC – <i>Endurance, Classic &amp; Road Racing</i>
9	RS – <i>Road Racing &amp; Track Days</i>
10	RQ – <i>Endurance, Classic &amp; Road Racing</i>
10	LS – <i>Endurance, Classic &amp; Road Racing</i>
11	MOTORCYCLE MODEL APPLICATIONS

Complete copies or extracts of this catalogue only with permission by SBS Friction A/S.

The right to make modifications of the design or model application is reserved.

Every effort has been made to ensure correctness of the information contained in this catalogue. However we shall not be responsible for any loss arising from errors or omissions made.

Aucune copie, intégrale ou partielle du présent catalogue n'est possible sans l'autorisation expresse de la société SBS Friction A/S. Droit de modification des constructions et applications de modèles réservé.

Tout est mis en œuvre pour garantir l'exactitude des informations contenues dans ce catalogue. Cependant, nous ne saurions être tenus responsables des pertes subies suite à des erreurs ou des omissions.

## WELCOME TO OUR UNIVERSE



SBS Friction A/S is a Danish based company that develops, produces and markets brake pads and friction solutions for motorcycles, scooters, ATV/UTVs, special cars and industrial applications including wind turbines.

Further, our product range includes other brake components such as brake rotors, brake shoes, and accessory parts such as brake pins.

Our history goes back to 1964. In the 1970s we were the first to introduce aftermarket disc brake pads for motorcycles. Since then we have continuously expanded our range, and our market coverage is almost complete no matter make, model or year. We are first with the newest and last with the oldest.

We are number one 1 in the European aftermarket for motorcycle brake pads, and all over the globe the SBS name is known for braking excellence. Totally, our distribution network is spread to around 50 countries around the world including the USA, Canada, Japan, Australia and the European Union.

Our customer portfolio comprises motorcycle industry OEMs such as brake system and vehicle manufacturers, and due to our friction know-how other industries such as wind turbines manufacturers.

Our headquarters, R&D, production and sales are located in Svendborg, Denmark. Our production plant features around 12,000 sqm with production lines for ceramic, sintered and carbon material components.

We employ around 200 people and our turnover has increased steadily since we introduced our first brake pad.

## BIENVENUE DANS NOTRE UNIVERS



SBS Friction A/S est une société danoise qui développe, produit et commercialise des plaquettes de frein et des solutions de friction pour les motos, les scooters, les quads ou autres véhicules TT, les véhicules spéciaux et les applications industrielles comme les éoliennes.

Notre gamme de produits comprend en outre d'autres composants de freinage comme les disques de frein et les segments de frein, mais aussi des accessoires comme les axes de frein.

Notre histoire a commencé en 1964. Dans les années 1970, nous avons été les premiers à proposer des plaquettes de frein de rechange pour les motos. Depuis, nous avons continué à développer notre gamme et notre couverture du marché est aujourd'hui pratiquement totale, quels que soient la marque, le modèle ou l'année. L'innovation est notre marque de fabrique !

Nous sommes numéro un sur le marché européen du rechange en matière de plaquettes de frein pour les motos et la marque SBS est synonyme d'excellence de freinage partout dans le monde. Au total, notre réseau de distribution est présent dans près de 50 pays répartis sur toute la planète, y compris aux États-Unis, au Canada, au Japon, en Australie et dans l'Union Européenne.

Notre portefeuille de clients regroupe des OEM du marché de la moto comme des fabricants de systèmes de freinage et des constructeurs automobiles, mais aussi, grâce à notre savoir-faire en matière de friction, des constructeurs d'éoliennes.

Notre siège social, notre service R&D, notre site de production et notre service commercial se trouvent à Svendborg, au Danemark. Notre site de production s'étend sur près de 12 000 m<sup>2</sup> et nos chaînes produisent des composants en céramique, frittés ou en carbone.

Nous employons près de 200 personnes et notre chiffre d'affaire n'a fait qu'augmenter avec une belle régularité depuis la production de nos premières plaquettes de frein.



## WELCOME TO OUR UNIVERSE



### FRICION IS TOO IMPORTANT TO LEAVE TO OTHERS

Therefore we manage all crucial processes, such as product development, testing, mixing, pressing, controlling, packing etc. "in-house".

We consider innovation, productivity and quality assurance our core competences.

We continuously develop new friction materials, new products, new production methods and advanced process technology. Our production lines are state-of-the-art and our operations highly automated.

All workflows are LEAN based, focusing strictly on the needs of our customers for high and consistent quality, full flexibility and excellent delivery performance. Our experienced and well trained staff ensures high efficiency in all processes, from compound mixing to packing.

Our R&D continuously innovates with new materials and technologies to achieve ultimate performance, longer lifetime, higher comfort and more eco-friendly brake products.

We meet the requirements of both aftermarket and OE customers, and our products are approved accordingly.

#### Our mission is clear:

To develop today's state-of-the-art brake parts and set the standards for tomorrow's brake technology.



## BIENVENUE DANS NOTRE UNIVERS



### LA FRICTION EST UN ÉLÉMENT TROP IMPORTANT POUR LE CONFIER À D'AUTRES

C'est pourquoi nous gérons en interne tous les processus critiques, du développement des produits aux tests, au mélange et au pressage, en passant par le contrôle et l'emballage.

Pour nous, l'innovation, la productivité et l'assurance qualité sont des compétences clés.

Nous développons en permanence de nouveaux matériaux de friction, de nouveaux produits, de nouvelles méthodes de production et de nouvelles technologies. Nos lignes de production sont à la pointe de la technologie et toutes nos opérations sont hautement automatisées.

Tous nos flux de travail s'appuient sur le concept LEAN et se concentrent strictement sur les besoins de nos clients pour garantir une qualité supérieure en toutes circonstances, une flexibilité totale et des performances de livraison exceptionnelles. Nos équipes expérimentées et hautement qualifiées assurent un rendement optimal de tous les processus, du mélange des composés à l'emballage.

Les innovations permanentes de notre service R&D, tant en termes de matériaux que de technologies, permettent d'atteindre des performances exceptionnelles, des durées de vie prolongées, un confort accru et de fabriquer des produits de freinage respectueux de l'environnement.

Répondant aux besoins à la fois du marché de la 2ème monte et de l'équipement d'origine, nos produits sont tous homologués.

#### Notre mission est claire :

Développer des pièces de freinage à la pointe de la technologie d'aujourd'hui et définir les standards de la technologie de freinage de demain.





## UNIQUE TECHNOLOGY FEATURES



### NRS TECHNOLOGY (NUCAP RETENTION SYSTEM)

In order to attach a ceramic/organic friction material to the backing plate, a type of adhesive is normally used. This adhesive needs to be very temperature stable, due to the elevated temperature which is measured in a brake system. Furthermore, the appliance of the adhesive needs to be controlled very carefully in order to make sure that a consistent shear strength is achieved. However, no matter how good this is done there will always be an upper temperature limit where the adhesive will start to decompose and the risk of having a delamination between the back plate and the friction material will increase significantly.

NRS is used for a variety of compound types made by SBS including street, off-road and racing compounds.

NRS technology is based on a matrix of hooks raised on the backing plate that mold into the friction material, creating an indestructible mechanical bond without any use of adhesives. The main advantages of NRS technology compared to traditional methods are:

- // No separation between back plate and friction material
- // No lifting edges of the friction material giving a firm lever feel
- // No vibration between the friction material and backing plate

### CERAMIC/ORGANIC PRODUCTION TECHNOLOGY

Ceramic/organic materials are mainly used for smaller motorcycles and scooters, but used to be the dominating brake material type.

The ceramic/organic friction material powder is fed into a hot cavity and pressure is applied together with the backing plate featuring NRS retention technology. Due to a glue being mixed in the friction powder, it reacts and creates the bond. After a certain time in the hot cavity the pad, including the back plate, is ejected and sent to a curing station, where the final curing of the friction material takes place.



## DES TECHNOLOGIES UNIQUES



### TECHNOLOGIE NRS (NUCAP RETENTION SYSTEM)

Pour fixer le matériau de friction céramique/organique sur le support, on utilise généralement un certain type d'adhésif. Cet adhésif doit être caractérisé par une grande stabilité thermique, en raison de la température élevée d'un système de freinage. De plus, l'application de l'adhésif doit être soigneusement contrôlée pour assurer une résistance au cisaillement uniforme. Pourtant, quel que soit l'adhésif et la procédure utilisés, il existe toujours une limite de température au-delà de laquelle l'adhésif commence à se décomposer, entraînant un fort risque de délaminage entre le support et le matériau de friction.

SBS ne souhaitant faire aucun compromis en matière de sécurité des pilotes, la technologie NRS est utilisée pour tous les matériaux de friction céramiques/organiques actuellement fabriqués par SBS, y compris les composés destinés aux motos routières, tout terrain et de course.

Cette technologie est également utilisée pour certains types de plaquettes frittées (voir la section « Frittage conducteur »).

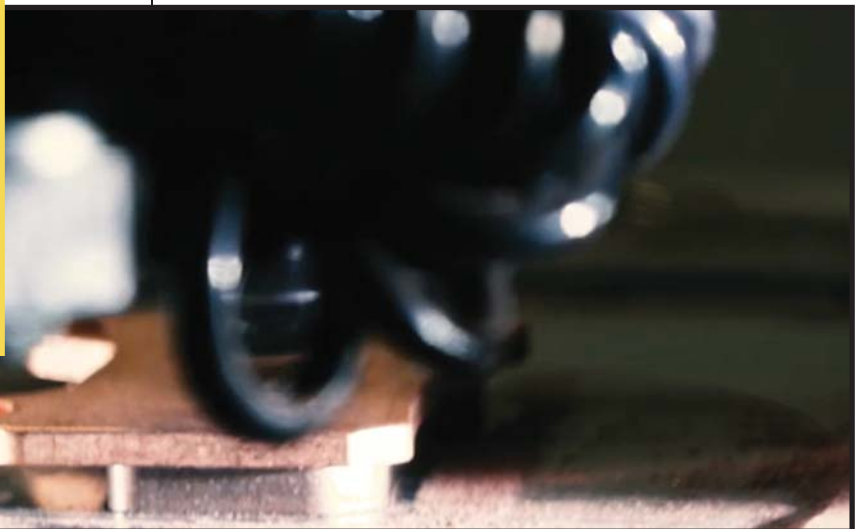
La technologie NRS est basée sur une matrice de crochets sur le support, qui viennent se mouler dans le matériau de friction, créant ainsi une liaison mécanique indestructible sans utiliser d'adhésif. Par rapport aux méthodes traditionnelles, les principaux avantages de la technologie NRS sont les suivants :

- // Absence de séparation entre le support et le matériau de friction
- // Absence de bords susceptibles de se soulever sur le matériau de friction et de provoquer un effet de levier
- // Absence de vibrations entre le support et le matériau de friction

### TECHNOLOGIE DE PRODUCTION CÉRAMIQUE/ORGANIQUE

Les matériaux céramiques/organiques sont aujourd'hui principalement utilisés pour les petites motos et les scooters, mais ils étaient auparavant le type de matériau le plus fréquemment utilisé.

Une poudre de matériau de friction céramique/organique est d'abord placée dans une cavité très chaude, puis une pression est exercée sur le support doté de la technologie NRS. Grâce à la colle intégrée à la poudre de friction, la réaction chimique qui se produit entraîne la création du matériau de friction. Après être restée quelques temps dans la cavité brûlante, la plaquette, y compris le support, est éjectée et envoyée dans une station de durcissement, où le matériau de friction finit de durcir.



## UNIQUE TECHNOLOGY FEATURES



### SINTERING PRODUCTION TECHNOLOGY

Many new motorcycles are equipped with sintered brake pads.

SBS uses two basic methods for sintering of friction materials:

#### Sintering in open belt furnace

Sintering of friction materials is very different compared to hot pressing of ceramic/organic friction materials. Typically, the pressure used for sintered friction materials is 10 times higher compared to ceramic/organic friction materials.

In the sintering process the friction material slowly moves through an open belt furnace, where it is heated to 800°C, or more. During the time in the furnace, the metal particles melt together and creates a metal matrix - known as sintering. Within this metal matrix there are inclusions of abrasive or lubricating particles, which at the end creates the friction material. SBS brake pads produced in an open belt furnace are either brazed to the backing plate or feature NRS technology for adhesion.

#### Conductive sintering

Conductive sintering or direct hot pressing is a technology based on the principle of heating up the material by electrical current. The advantages of this method is that it is very easy to control the sintering process resulting in an excellent and consistent brake pad material quality.

For conductive sintered products, NRS retention technology is used.

## DES TECHNOLOGIES UNIQUES



### TECHNOLOGIE DE PRODUCTION DU FRITTAGE

Nombreuses sont les motos récentes qui sont équipées de plaquettes de frein frittées.

Pour le frittage des matériaux de friction, SBS utilise deux méthodes de base :

#### Frittage au four à tapis ouvert

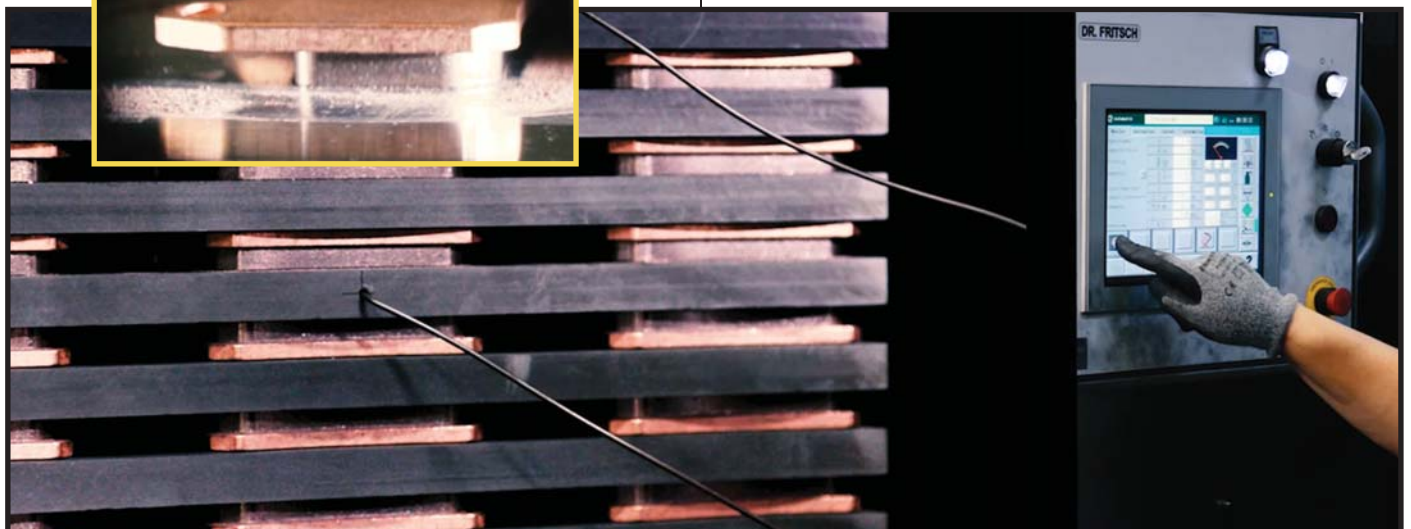
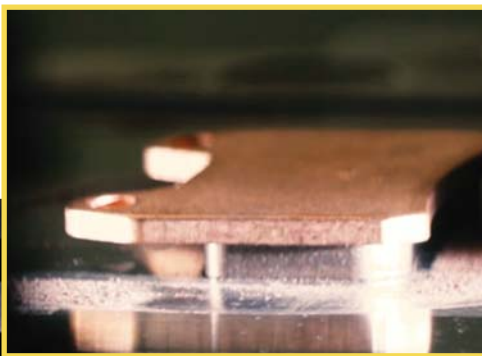
Le frittage des matériaux de friction est très différent du pressage à chaud des matériaux de friction céramiques/organiques. Généralement, la pression utilisée pour fritter les matériaux de friction est 10 fois supérieure à celle utilisée pour les matériaux de friction céramiques/organiques.

Lors du processus de frittage, le matériau de friction se déplace lentement à travers un four à tapis ouvert, où il est chauffé à 800 °C ou plus. Durant le passage dans le four, les particules métalliques fondent et forment une matrice métallique. Ce processus est appelé frittage. Cette matrice métallique comprend des inclusions de particules abrasives ou lubrifiantes qui forment le matériau de friction. Les plaquettes de frein SBS produites dans un four à tapis ouvert sont alors brasées sur le plateau de frein ou assemblées à l'aide de la technologie d'adhérence NRS.

#### Frittage conducteur

Le frittage conducteur, ou pressage à chaud direct, est une technologie qui consiste à chauffer le matériau par un courant électrique. Les avantages de cette méthode sont qu'elle permet de contrôler facilement le processus de frittage et d'obtenir une qualité de matériau homogène et excellente.

Pour les produits frittés conducteurs, on utilise la technologie d'assemblage NRS.



## UNIQUE TECHNOLOGY FEATURES



### DEST

DEST technology means Dynamic Energy Surface Treatment. Used for DC racing compounds to ensure consistent fade-free performance from SBS production line. No thermal bedding-in is needed due to the DEST process which ensure degassing of the material to eliminate a gaseous film being created between rotor and pad surface to cause a loss of brake power (fade).

During the DEST scorching process the surface of the friction material is heated to around 700°C (1292°F). This means that a part of the pad is now decomposed to a certain depth and the amount of gases that will come out of the friction surface is reduced significantly.

### COATING

SBS only uses coating materials and methods that protect the brake pads optimally against corrosion.

#### Ceramic/organic pads:

Powder coating with temperature stability up to 200-300°C

#### Sintered/carbon pads:

Copper - temperature stability of 900°C

Chromium-Nickel – temperature stability of 900°C.

The thickness of the metallic coatings is typically 10-15 µm. Corrosion-testing is performed with according to the ISO 9227 NSS.

## DES TECHNOLOGIES UNIQUES



### DEST

La technologie DEST signifie Dynamic Energy Surface Treatment (traitement de surface à énergie dynamique). Utilisée pour les composés DC Racing, elle garantit des performances d'une fiabilité absolue dès la ligne de production SBS. Aucun rodage thermique n'est nécessaire grâce au processus DEST, qui assure un dégazage du matériau afin de supprimer le film gazeux qui se forme entre le disque et la surface de la plaquette et est susceptible d'altérer la puissance de freinage (fading).

Au cours du processus de vulcanisation DEST, la surface du matériau de friction est chauffée à environ 700 °C (1 292 °F). Ceci signifie qu'une partie de la plaquette est décomposée jusqu'à une certaine profondeur et que le volume de gaz qui se dégage de la surface de friction est réduit de manière significative.

### REVÊTEMENT

SBS utilise uniquement des matériaux et des méthodes de revêtement qui protègent efficacement les plaquettes de frein de la corrosion.

#### Plaquettes céramiques/organiques :

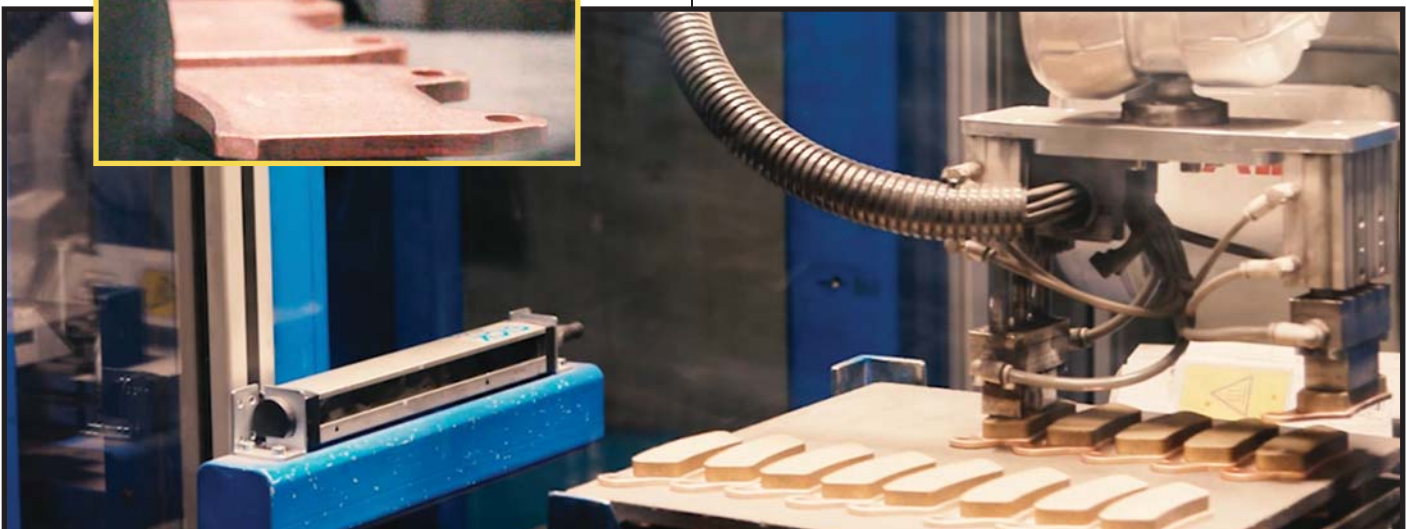
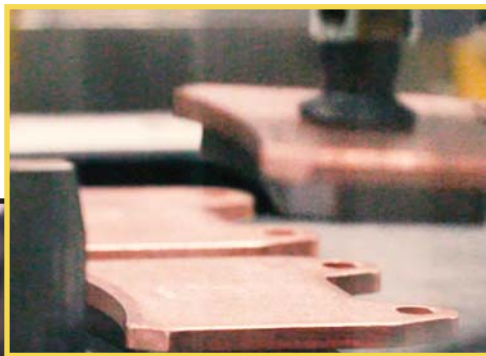
Revêtement en poudre avec stabilité thermique jusqu'à 200-300 °C

#### Plaquettes frittées/en carbone :

Cuivre – stabilité thermique de 900 °C

Nickel-Chrome – stabilité thermique de 900 °C

L'épaisseur des revêtements métalliques est généralement de 10-15 µm. Les tests de corrosion sont effectués conformément à la norme ISO 9227 NSS.





# LICENSE TO WIN



KENAN SOFUOGLU



For more than 25 years racing has been part of our DNA.

Through our Partners in Racing concept, we deliver the stopping power to the best of the best in racing. Whether it comes to international top level road racing such as World Superbike, Supersport, Endurance, The Isle of Man TT, National competitions, track days or classic road racing, SBS offers you the brake pads you need for gaining those important 100<sup>th</sup> of a second over the competition. Our race compounds are specially developed for competition and race track use – used by some of the World's best riders like Michael Dunlop, John McGuinness, Kenan Sofuoglu, Tom Luthi and the list goes on...

Choose between:

- // ROAD RACING & ENDURANCE – DS
- // ROAD RACING & CLASSIC RACING – DC / DCC
- // ROAD RACING & TRACK DAYS – RS
- // RACING REAR – RQ / LS

Follow our recommendations for the ideal pads for your bike.



Depuis plus de 25 ans, la course fait partie de notre ADN.

À travers notre concept « Partenaires de compétition », nous offrons LE top freinage aux meilleurs teams et pilotes. Qu'il s'agisse des courses sur circuits les plus prestigieuses comme le Mondial Superbike, Supersport ou Endurance, les compétitions nationales, les journées circuit ou les classiques routières, SBS vous propose les plaquettes de frein dont vous avez besoin pour gagner d'importants 100<sup>èmes</sup> de seconde au freinage. Nos composés de course sont spécialement conçus pour la compétition et les circuits. Ils sont testés et approuvés par les plus grands pilotes du Championnat du Monde.

Choisissez entre les versions :

- // ROAD RACING & ENDURANCE – DS
- // ROAD RACING & CLASSIC RACING – DC / DCC
- // ROAD RACING & TRACK DAYS – RS
- // RACING REAR – RQ / LS

Suivez nos recommandations pour trouver les plaquettes idéales pour votre moto.

**sbs**<sup>®</sup>

GO AHEAD



# ROAD RACING & ENDURANCE / ENDURANCE, CLASSIC RACING & ROAD RACING



## DS - DUAL SINTER

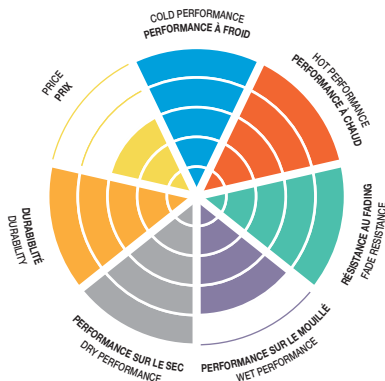
FRONT / AVANT - FOR RACE USE ONLY



- // The choice of numerous World Champions in Superbike, Supersport, Moto2 and Endurance
- // High-tech sintered compound available for racing & standard brake systems used in racing
- // High initial bite, linear and strong in-stop performance, consistent performance with excellent brake feel and control
- // Extremely long pad life makes DS perfect for Endurance racing
- // NUCAP NRS technology secures a mechanical and indestructible bond between the compound and backing plate
- // Laser cut backing plate to prevent deformation



- // Le choix de nombreux champions du monde en Superbike, Supersport, Moto2 et Endurance
- // Composé fritté haute technologie adapté aux systèmes de freinage de course et standard utilisés en compétition
- // Mordant élevé, performances de freinage impressionnantes et uniformes avec une excellente sensation de freinage et un contrôle inégalé
- // Excellente durée de vie des plaquettes pour les courses d'endurance.
- // La technologie NUCAP NRS assure une liaison mécanique indestructible du composé



Brake performance diagrams to be compared individually within RACING compounds only.



## DC - DUAL CARBON

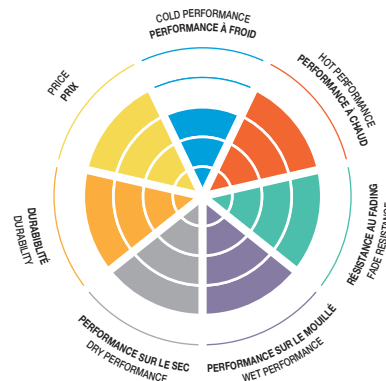
FRONT / AVANT - FOR RACE USE ONLY



- // The upgrade choice for Superbike, Supersport and Superstock racers in National Championship as well as for Track Day riders
- // High-tech carbon compound developed for racing and standard brake systems used for race and sport bikes
- // Low heat transfer rate protects brake system and brake fluid against extreme temperatures
- // Smooth initial bite, progressive in-stop performance with excellent brake lever feel and modulation
- // DEST technology used for pre-bedding of the compound to eliminate fade and secure consistent performance
- // NUCAP NRS technology secures a mechanical and indestructible bond between the compound and backing plate
- // Laser cut backing plate to prevent deformation



- // Le composé de choix pour les pilotes de Superbike, Supersport et Superstock des championnats nationaux mais aussi pour les journées sur circuit ("Track days")
- // Composé carbone haute technologie développé pour les systèmes de freinage de course et standard utilisés sur les motos de compétition et sportives
- // Le faible taux de transfert de chaleur protège le système de freinage et le liquide de frein contre les températures extrêmes
- // Mordant fluide, performances de freinage progressives avec une excellente sensation au niveau du levier de frein et une excellente modulation
- // Technologie DEST utilisée pour la pré-application du composé afin d'éliminer le fading et d'assurer des performances uniformes.
- // La technologie NUCAP NRS assure une liaison mécanique indestructible du composé



Les diagrammes de performances de freinage ne doivent être comparés individuellement que dans le domaine des composants RACING.





# ENDURANCE, CLASSIC RACING & ROAD RACING / ROAD RACING & TRACKDAYS



## DCC - DUAL CARBON

FRONT / AVANT - FOR RACE USE ONLY



- // The choice for classic road racing derived from more than 25 years of experience in World Championship racing and inspired by our championship winning DC Dual Carbon material
- // Smooth initial bite, ideal for classic front fork construction and tires. Progressive brake performance offering superior power and front-end feel
- // Thermal stability, suitable for single or dual disc set-up. Compatible with stainless steel and cast iron brake rotors
- // Low thermal conductivity reduces thermal load to seals, brake fluid and caliper parts
- // DEST technology used for pre-bedding of the compound to eliminate fade and secure consistent performance
- // NUCAP NRS technology secures a mechanical and indestructible bonding of the compound
- // Laser cut backing plate to prevent deformation



- // Le choix qui s'impose pour les courses classiques sur route s'appuie sur plus de 25 ans d'expérience en Championnat du monde, inspiré par notre matériau carbone gagnant DC Dual Carbon
- // Mordant fluide, idéal pour les fourches et les pneus avant classiques. Performances de freinage progressives offrant une puissance supérieure et une sensation avant-arrière optimale
- // Stabilité thermique, adaptée aux configurations à 1 et 2 disques. Compatible avec les disques de frein en acier inoxydable et en fonte
- // Faible conductivité thermique réduisant la charge thermique exercée sur les joints, le liquide de frein et les pièces des étriers
- // Technologie DEST utilisée pour la pré-application du composé afin d'éliminer le fading et d'assurer des performances uniformes.
- // La technologie NUCAP NRS assure une liaison mécanique indestructible du composé



Due to the unique nature of the DCC compound, formulated especially for vintage racing, it is not possible to compare to other products.



En raison de la nature unique du composé DCC, formulé spécialement pour les courses de motos vintage, toute comparaison avec d'autres produits est impossible.

Brake performance diagrams to be compared individually within RACING compounds only.



## RS - SINTER

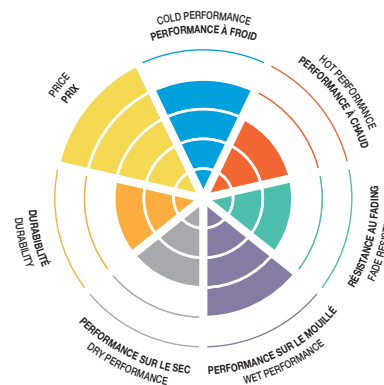
FRONT / AVANT



- // The ideal and affordable choice for track days and club racing. Can be used for street riding
- // Sintered compound available for modern sportbike standard brake systems
- // Excellent for stainless steel or cast iron brake rotors
- // Strong initial bite, linear in-stop performance with good brake feel and control



- // Le choix économique idéal pour les journées sur pistes (track days) et les motos combinant pistes et routes
- // Composé fritté adapté aux systèmes de freinage standard des motos sportives et de course modernes
- // Idéalement adapté aux disques de frein en acier inoxydable ou en fonte
- // Mordant puissant, performances de freinage avec une bonne sensation de freinage et un contrôle maîtrisé



Les diagrammes de performances de freinage ne doivent être comparés individuellement que dans le domaine des composants RACING.



## ENDURANCE, CLASSIC RACING & ROAD RACING



### RQ - CARBON TECH

REAR / ARRIÈRE



- // Rear brake carbon compound with high brake performance
- // Excellent feel and control to use rear brake steering into turns and handle the bike out of turns



- // Composé carbone pour frein arrière offrant d'impressionnantes performances de freinage
- // Excellente sensation et contrôle aisé du frein arrière dans les virages, offrant une parfaite maîtrise de la moto en sortie de virage



### LS - SINTER

REAR / ARRIÈRE



- // Rear brake sintered compound with medium brake performance and long pad life
- // Recommended for riders using the rear brake occasionally or only slightly entering the turns



- // Composé fritté pour frein arrière offrant des performances de freinage intermédiaires et une longue durée de vie de plaquettes.
- // Recommandé pour les motards utilisant occasionnellement le frein arrière ou légèrement à l'entrée des virages.

# ROAD RACING



Photographer: Jon Jessop





## COMPOUND CHOICE



## COMPOUND CHOICE



APRILIA				DS	DC	RS		RQ	LS
RS	250	97 - 02	706*	△	△	△	519	△	△
RS	250 Pista	04	706*	△	△	△	519	△	△
RSV	1000 Factory Pista	04	762*	△	△	△	730	△	△
RSV	1000 Mille	97 - 01	706*	△	△	△	730	△	△
RSV	1000 Mille	02 - 03	762*	△	△	△	730	△	△
RSV	1000 Mille Nera	04	762*	△	△	△	730	△	△
RSV	1000 Mille R	00	706*	△	△	△	730	△	△
RSV	1000 Mille R	01 - 02	762*	△	△	△	730	△	△
RSV	1000 Mille R	04	762*	△	△	△	730	△	△
RSV	1000 Mille R	03	762*	△	△	△	730	△	△
RSV	1000 Mille R	05 - 07	762*	△	△	△	730	△	△
RSV	1000 Mille R Factory	04 - 05	762*	△	△	△	730	△	△
RSV	1000 Mille SP	00	706*	△	△	△	730	△	△
RSV4	1000 , ABS	09 - 13	841*	△	△	△	730	△	△
RSV4-R	1000 , ABS APRC	10	841*	△	△	△	730	△	△
RSV4-RF	1000	15 - 18	901*	△	△	△	730	△	△
RSV4-RR	1000	15 - 18	901*	△	△	△	730	△	△
<b>BENELLI</b>									
	900 Tornado TRE RS	04 - 06	762*	△	△	△	730	△	△
<b>BIMOTA</b>									
BB3	1000	14 - 18	901*	△	△	△	730	△	△
DB5	1000 Mille	05 - 11	762*	△	△	△	730	△	△
DB5	1000 S	07 - 11	762*	△	△	△	730	△	△
SB8	1000 R	98 - 00	706*	△	△	△	519	△	△
SB8K	1000	06	706*	△	△	△	519	△	△
SB8K	1000 Santamonica	07 - 09	762*	△	△	△	519	△	△
YB11	1000	97 - 00	566*		△	△	519	△	△
DB7	1098	08	762*	△	△	△	730	△	△
DB7	1099	09	901*	△	△	△	519	△	△
3D	1100 Tesi	07 - 11	762*	△	△	△	730	△	△
SB6	1100	97 - 00	566*		△	△	519	△	△
DB8	1198	10 - 14	901*	△	△	△	730	△	△
<b>BMW</b>									
S	1000 RR	09 - 18	870*	△	△	△	675	△	△
S	1000 RR HP4	12 - 14	901*	△	△	△	675	△	△
R	1100 S With Integral ABS	01 - 05	778*			△	742	△	△
R	1100 S Without Integral ABS	01 - 05	796*			△	742	△	△
	1200 HP2 Sport	08 - 10	901*	△	△	△	671	△	△
K	1200 R	05 - 08	778*			△	742	△	△
K	1300 R	09 - 15	778*			△	742	△	△
K	1300 R Dynamic	11 - 15	778*			△	742	△	△
<b>DUCATI</b>									
	748 R	00	706*	△	△	△	519	△	△
	748 R	01 - 02	762*	△	△	△	519	△	△
	748 SP	95 - 97	566*		△	△	519	△	△
	748 SPS	98 - 99	706*	△	△	△	519	△	△
	749 , S	03 - 07	762*	△	△	△	730	△	△
	749 R	04 - 07	762*	△	△	△	730	△	△
	848	08 - 10	706*	△	△	△	730	△	△
	848 EVO	11 - 12	841*	△	△	△	730	△	△
	899 Panigale	14 - 15	900*	△	△	△	730	△	△
	900 SS Supersport	95 - 97	566		△	△	519	△	△
	916 Biposto	94	566*		△	△	519	△	△
	916 SPS	97 - 98	706*	△	△	△	519	△	△
	959 Panigale	16 - 18	900*	△	△	△	730	△	△
	959 Panigale Corse	18 -	900*	△	△	△	730	△	△
D16RR	990 Desmosedici RR	07 - 08	841*	△	△	△	730	△	△
	996 , SPS	99 - 01	706*	△	△	△	519	△	△
	996 R	01	762*	△	△	△	519	△	△
	998 , S	02	706*	△	△	△	519	△	△
	998 R	02	762*	△	△	△	519	△	△
	999 , S	03 - 07	762*	△	△	△	730	△	△
	999 R	03 - 07	762*	△	△	△	730	△	△
	1098	07 - 08	841*	△	△	△	730	△	△

\* = 2 sets required / 2 jeux pour l'Avant.

△ = Available quality / Qualité disponible.

To select compound for racing front/rear - see page 19-22 / Pour sélectionner vos plaquettes racing avant/arrière - voir page 19-22.



COMPOUND CHOICE



COMPOUND CHOICE



DUCATI				DS	DC	RS		RQ	LS
1098 R		08 - 10	841*	△	△	△	730	△	△
1098 R Bayliss LE		09 - 10	841*	△	△	△	730	△	△
1098 S		07 - 08	841*	△	△	△	730	△	△
1100 Panigale V4		18 -	841*	△	△	△	730	△	△
1100 Panigale V4 S		18 -	841*	△	△	△	730	△	△
1100 Panigale V4 Speciale		18 -	841*	△	△	△	730	△	△
1198		09 - 13	841*	△	△	△	730	△	△
1198 S		09 - 12	841*	△	△	△	730	△	△
1198 SP		11 - 12	841*	△	△	△	730	△	△
1199 Panigale		12 - 14	841*	△	△	△	730	△	△
1199 Panigale R		13 - 15	841*	△	△	△	730	△	△
1199 Panigale S		12 - 14	841*	△	△	△	730	△	△
1199 Superleggera		14	841*	△	△	△	730	△	△
1299 Panigale		15 - 17	841*	△	△	△	730	△	△
1299 Panigale R		15 - 17	841*	△	△	△	730	△	△
1299 Panigale R Final Edition		17 - 18	841*	△	△	△	730	△	△
1299 Panigale S		15 - 17	841*	△	△	△	730	△	△
1299 Panigale S Anniversario		17	841*	△	△	△	730	△	△
1299 Superleggera		17	841*	△	△	△	730	△	△
<b>EBR</b>									
1190 RS		12 - 15	856	△		△	857		△
<b>HARLEY DAVIDSON</b>									
XR 1200		08 - 10	860*	△		△	808		△
<b>HONDA</b>									
NSF 100		06	688			△	604	△	
RS 125		95 - 03	566		△	△	618	△	
CBR 250 R (Nissin cal)		11 - 13	627		△	△	881		△
RS 250 R		91 - 92	622*		△	△	614	△	△
RS 250 R		93	566*		△	△	618	△	△
RVF 400 RR (NC35)		90 - 96	622*		△	△	623	△	△
CBR 500 R		13 - 18	700	△	△	△	881	△	△
CB 600 Hornet		07 - 12	627*		△	△	834	△	△
CBR 600 F3		95 - 98	627*		△	△	657	△	△
CBR 600 F4, F4 Sport		99 - 06	734*		△	△	657	△	△
CBR 600 RR		03 - 04	734*		△	△	657	△	△
CBR 600 RR		05 - 06	809*	△	△	△	657	△	△
CBR 600 RR		07 - 08	809*	△	△	△	834	△	△
CBR 600 RR ABS		09 - 18	809*	△	△	△	834	△	△
CBR 650 F		14 - 18	700*	△	△	△	881	△	△
CBR 650 F ABS		14 - 18	700*	△	△	△	881	△	△
CBR 900 RR		98 - 99	734*		△	△	657	△	△
CBR 900 RR Fireblade		92 - 97	622*		△	△	657	△	△
919		02	622*		△	△	657	△	△
CBR 929 RR		00 - 01	734*		△	△	657	△	△
CBR 954 RR		02 - 03	734*		△	△	657	△	△
CBR 1000 RR Fireblade		04 - 05	809*	△	△	△	657	△	△
CBR 1000 RR Fireblade		06 - 08	809*	△	△	△	834	△	△
CBR 1000 RR Fireblade ABS		09 - 16	809*	△	△	△	834	△	△
CBR 1000 RR Fireblade		17 - 18	947*		△	△	834	△	△
CBR 1000 RR SP		14 - 18	901*	△	△	△	834	△	△
CBR 1000 RR SP2		17 - 18	901*	△	△	△	834	△	△
RC213V-S 1000		16 - 18	901*	△	△	△	730	△	△
RVT 1000 RC51		00 - 06	734*		△	△	657	△	△
VTR 1000 SP-1, SP-2		00 - 06	734*		△	△	657	△	△
VTR 1000 Super Hawk		97 - 07	622*		△	△	657	△	△
<b>KAWASAKI</b>									
EX 250 R Ninja		08 - 12	638	△	△	△	638	△	△
EX 300 R Ninja, ABS		13 - 17	638	△	△	△	638	△	△
Z 400 Ninja		18 -	638*	△	△	△	638	△	△
Z 400 Ninja KRT		18 -	638*	△	△	△	638	△	△
ZX-6R 600 (Ninja ZX6)		93 - 97	631*		△	△	687	△	△
ZX-6R 600 (Ninja ZX6R)		95 - 97	631*		△	△	687	△	△
ZX-6R 600 Ninja		98 - 01	686*		△	△	687	△	△
ZX-6R 600 Ninja		07 - 12	838*	△	△	△	687	△	△

Applications  
Racing

\* = 2 sets required / 2 jeux pour l'Avant.

△ = Available quality / Qualité disponible.

To select compound for racing front/rear - see page 19-22 / Pour sélectionner vos plaquettes racing avant/arrière - voir page 19-22.



## COMPOUND CHOICE



## COMPOUND CHOICE



KAWASAKI					DS	DC	RS		RQ	LS
ZX-6RR	600	Ninja	03 - 06	788*	△	△	△	687	△	△
ZX-6R	636	Ninja	02	686*		△	△	687	△	△
ZX-6R	636	Ninja	03 - 06	788*	△	△	△	687	△	△
ZX-6R	636	Ninja	13 - 18	894*		△	△	834	△	△
ZX-6R	636	Ninja ABS	13 - 18	894*		△	△	834	△	△
ZX-6R	636	Ninja KRT ABS	13 - 18	894*		△	△	834	△	△
ZX-7R	750	Ninja	96 - 03	686*		△	△	556	△	△
ZX-7RR	750	Ninja	96 - 02	676*		△	△	715	△	△
ZX-9R	900	Ninja	96 - 01	686*		△	△	687	△	△
ZX-9R	900	Ninja	02 - 03	782*		△	△	687	△	△
Z	1000		03 - 06	782*		△	△	687	△	△
Z	1000		07 - 09	838*		△	△	657	△	△
ZX	1000	H2 Carbon Ninja	17 - 18	841*	△	△	△	730	△	△
ZX	1000	H2 Ninja	15 - 18	841*	△	△	△	730	△	△
ZX	1000	H2R Ninja	15 - 18	841*	△	△	△	730	△	△
ZX-10R	1000	Ninja	04 - 07	788*	△	△	△	687	△	△
ZX-10R	1000	Ninja	08 - 10	806*	△	△	△	687	△	△
ZX-10R	1000	Ninja	11 - 15	806*	△	△	△	834	△	△
ZX-10R	1000	Ninja	16 - 18	841*	△	△	△	834	△	△
ZX-10R	1000	Ninja ABS	12 - 15	806*	△	△	△	834	△	△
ZX-10R	1000	Ninja KRT	16 - 18	841*	△	△	△	834	△	△
ZX-10R	1000	Ninja SE	18 -	841*	△	△	△	834	△	△
ZX-10RR	1000	Ninja	17 - 18	841*	△	△	△	834	△	△
ZX-12R	1200	Ninja	00 - 03	686*		△	△	556	△	△
ZX-12R	1200	Ninja	04 - 06	788*		△	△	556	△	△
<b>KTM</b>										
RC	250		14 - 15	877		△	△	675	△	△
RC	390		14 - 18	877		△	△	675	△	△
	690	Duke R	14 - 17	841*	△	△	△	675	△	△
RC8	1190		08 - 11	841*	△	△	△	730	△	△
RC8	1190	R	09 - 15	841*	△	△	△	730	△	△
RC8	1190	R Track	11 - 15	841*	△	△	△	730	△	△
<b>MORIWAKI</b>										
MD	250		09	782		△	△	618	△	
<b>MOTO-GUZZI</b>										
	1200	MGS-01 Corsa	05 - 13	762*	△	△	△	730	△	△
<b>MV AGUSTA</b>										
	675	F3	11 - 12	706*	△	△	△	763	△	△
	675	F3	13 - 14	706*	△	△	△	730	△	△
	675	F3	15 - 17	901*	△	△	△	730	△	△
	675	F3 RC	16 - 17	901*	△	△	△	730	△	△
	750	F4 SPR	01 - 03	676*		△	△	763	△	△
	750	F4/F4S	99 - 02	676*		△	△	763	△	△
	800	F3	14 - 17	901*	△	△	△	763	△	△
	800	F3 RC	16 - 17	901*	△	△	△	730	△	△
	1000	F4 LH44	18 -	841*	△	△	△	763	△	△
	1000	F4 R	06 - 07	762*	△	△	△	763	△	△
	1000	F4 R	12 - 15	841*	△	△	△	763	△	△
	1000	F4 RC	15 - 18	841*	△	△	△	763	△	△
	1000	F4 RR	12 - 17	841*	△	△	△	763	△	△
	1000	F4S	04 - 06	676*		△	△	763	△	△
	1078	F4 CC	08 - 11	841*	△	△	△	763	△	△
	1078	F4 RR	08 - 11	841*	△	△	△	763	△	△
<b>SUZUKI</b>										
GSX-R	250		17 - 18	627		△	△	657	△	△
GSX-R	600		04 - 05	806*	△	△	△	765	△	△
GSX-R	600		06 - 10	806*	△	△	△	833	△	△
GSX-R	600		11 - 18	841*	△	△	△	834	△	△
GSX-R	600		97 - 03	631*		△	△	556	△	△
SV	650	,S ABS	07 - 10	705			△	657	△	△
SV	650	,S ABS	15 - 18	705			△	657	△	△
SV	650	,S Left/Rear	03 - 12	705			△	657	△	△
SV	650	,S Right	03 - 12	704			△			

\* = 2 sets required / 2 jeux pour l'Avant.

△ = Available quality / Qualité disponible.

To select compound for racing front/rear - see page 19-22 / Pour sélectionner vos plaquettes racing avant/arrière - voir page 19-22.





COMPOUND CHOICE



COMPOUND CHOICE



SUZUKI				DS	DC	RS		RQ	LS
SV	650 ,S Left/Rear	99 - 02	705			△	556	△	△
SV	650 ,S Right	99 - 02	704			△			
GSX-R	750	04 - 05	806*	△	△	△	765	△	△
GSX-R	750	06 - 10	806*	△	△	△	833	△	△
GSX-R	750	11 - 18	841*	△	△	△	834	△	△
GSX-R	750	94 - 99	686*		△	△	556	△	△
GSX-R	750 Y	00 - 03	631*		△	△	556	△	△
GSX-R	1000	03	788*		△	△	765	△	△
GSX-R	1000	04 - 06	806*	△	△	△	765	△	△
GSX-R	1000	07 - 08	806*	△	△	△	833	△	△
GSX-R	1000	09 - 11	806*	△	△	△	834	△	△
GSX-R	1000	12 - 18	841*	△	△	△	834	△	△
GSX-R	1000	01 - 02	686*		△	△	765	△	△
GSX-R	1000 R	17 - 18	841*	△	△	△	834	△	△
SV	1000 , S	03 - 07	631*		△	△	657	△	△
TL	1000 RW	98 - 02	686*		△	△	556	△	△
TL	1000 S V-Twin	97 - 01	631*		△	△	556	△	△
GSX-R	1100	93 - 97	686*		△	△	556	△	△
<b>TRIUMPH</b>									
	600 Daytona	03 - 04	624*		△	△	614	△	△
TT	600	00 - 03	624*		△	△	614	△	△
	675 Daytona	06 - 08	782*		△	△	614	△	△
	675 Daytona R Triple	11 - 12	901*	△	△	△	614	△	△
	675 Daytona R Triple	13 - 18	901*	△	△	△	675	△	△
	675 Daytona Triple	09 - 12	864*		△	△	614	△	△
	675 Daytona Triple	13 - 18	864*		△	△	675	△	△
<b>YAMAHA</b>									
TZ	125	97 - 00	624		△	△	659	△	
TZ	250	02 - 05	624*		△	△	659	△	
TZ	250	90 - 01	624*		△	△	659	△	
YZF	321 R3	15 - 18	931	△	△	△	932	△	
YZF	600 R6	99 - 02	634*	△	△	△	728	△	△
YZF	600 R6	03 - 04	634*	△	△	△	657	△	△
YZF	600 R6	05 - 16	634*	△	△	△	657	△	△
YZF	600 R6	17 - 18	634*	△	△	△	834	△	△
YZF	750 R, SP	93 - 97	683*			△	555	△	△
YZF	750 R7 OW02	99 - 02	634*		△	△	733	△	△
YZF	750 R7 OW02 Race kit	99 - 01	729*		△	△			
YZF	1000 R1	98 - 01	634*	△	△	△	733	△	△
YZF	1000 R1	02 - 03	634*	△	△	△	728	△	△
YZF	1000 R1	04 - 06	634*	△	△	△	657	△	△
YZF	1000 R1(4-pad)	07 - 14	839*	△	△	△	657	△	△
YZF	1000 R1(4-pad) ABS	12 - 14	839*	△	△	△	657	△	△
YZF	1000 R1	15 - 18	634*	△	△	△	834	△	△
YZF	1000 R1 LE	06	634*	△	△	△	657	△	△
YZF	1000 R1M	15 - 18	634*	△	△	△	834	△	△
YZF	1000 R1S	16	634*	△	△	△	834	△	△

Applications Racing

\* = 2 sets required / 2 jeux pour l'Avant.  
 △ = Available quality / Qualité disponible.  
 To select compound for racing front/rear - see page 19-22 / Pour sélectionner vos plaquettes racing avant/arrière - voir page 19-22.