



## **GALERIE HISTORIQUE – LES PREMIERS PAS VERS LE PROGRÈS**

### ***Les années 1960 : L'AVENTURE DE BREMBO COMMENCE***

La société Brembo a été fondée en 1961 sous forme de petit atelier mécanique par Emilio Bombassei et son beau-frère, Italo Breda, à quelques kilomètres de Bergame, en Italie. Pendant les premières années, la production était plutôt générique, avec des processus mécaniques pour tiers tels que Alfa Romeo et Pirelli, mais aussi pour des entreprises mécaniques actives dans d'autres secteurs.

Le premier jalon du changement est l'année 1964, lorsque l'idée de fabriquer des freins à disque pour automobile, d'abord pour l'Italie, a été conçue. La production de freins à disque démarra avec les premières pièces livrées à Alfa Romeo. Brembo a immédiatement commencé à rechercher d'améliorer et d'innover, d'expérimenter des matériaux alternatifs et des processus plus raffinés.

#### *1961*

Pendant les premiers mois, alors que le petit bâtiment de l'usine était en construction, les machines-outils de la société furent conservées dans une étable. La première dénomination de la société fut OMDS « Officina Meccanica di Sombreno di Breda e Bombassei », le nom Brembo ne sera inventé qu'une dizaine d'années plus tard.

#### *1964*

Un événement fortuit va changer le sort de l'entreprise : un camion qui transportait des freins à disque depuis l'Angleterre pour Alfa Romeo se renversa. À l'époque, Alfa était l'un des rares constructeurs d'automobiles qui, surtout en Italie, montait les nouveaux freins à disque sur ses modèles (telle la Giulia 1300).

Craignant que les disques avaient été endommagés dans l'accident, Alfa Romeo demanda à Brembo de les réparer. Voyant que les disques fabriqués en Angleterre n'étaient pas du tout sophistiqués, Brembo proposa de les construire directement en Italie, à un prix plus compétitif.

#### *1965*

L'effectif de Brembo se chiffrait à 28 travailleurs. La petite taille de la société ne l'empêchait pas d'explorer une variété de différentes applications pour la technologie du frein à disque. À compter de fin 1960 et tout au long des années soixante-dix, Brembo produit des systèmes de freins à disque pour les trams, les bus, les engins de terrassement et même les câbles pour les voitures, y compris les câbles pour la télécabine Sugarloaf Mountain surplombant Rio de Janeiro au Brésil et le téléphérique du Mont-Blanc.

### ***MOT-CLÉ***

#### ***INNOVATION***

La véritable innovation va toujours dans la direction de l'amélioration et des avantages communs et elle est presque toujours générée par le travail d'équipe. Telle est la philosophie Brembo, qui a été constamment appliquée au plus haut niveau tout au long de l'histoire de la société, dont la réalité concrète incarne le concept d'innovation. En 50 ans, l'innovation Brembo a entraîné une série de changements destinés à laisser une empreinte sur l'évolution des systèmes de freinage pour les véhicules à deux et quatre roues, en termes de structure, matériaux et design.



## **GALERIE HISTORIQUE – CRÉATIVITÉ ET PASSION**

### ***Les années 1970 : PERFORMANCES DE POINTE***

À partir de 1972, Brembo a investi massivement dans la croissance, la production et la recherche. Le résultat de ces efforts a abouti au développement du premier système de frein à disque qui équipera la Guzzi V7 Special. Les essais de comparaison ont démontré l'évolution de la performance du frein à disque appliqué à la moto et le succès du duo Guzzi-Brembo a obligé la compétition à s'y conformer.

Au milieu des années 1970, le désir d'entrer dans le monde du sport automobile, où les demandes étaient plus exigeantes par rapport à une utilisation normale, a amené Brembo à signé son premier partenariat avec Ferrari, pour laquelle il a fourni des disques pour le championnat de Formule 1 et plus tard avec MV Agusta pour le Championnat du Monde de la Moto. Au cours de ces années, les efforts déployés dans les compétitions et la recherche d'une performance constamment améliorée deviendront un trait distinctif de la société.

1970

Brembo enregistre son premier brevet : un nouveau système de montage des plaquettes de frein qui maintient la plaquette contre les pistons de l'étrier pour empêcher tout contact avec le disque après un freinage.

1972

Brembo conçoit et produit son premier système complet de freinage (maître-cylindre, étrier et frein à disque) pour les motos, qui est monté de série d'abord sur les motos Moto Guzzi et ensuite sur celles Laverda. Brembo devient rapidement un leader dans le marché des systèmes de freinage pour les véhicules à deux roues.

La société dispose désormais d'un effectif d'environ 80 travailleurs et les ventes atteignent 800 millions de lires.

1975

Enzo Ferrari, propriétaire de la Ferrari, fait appel à Brembo pour équiper la voiture la plus iconique de la Formule 1. Ce fut l'affirmation définitive de la suprématie technologique et de la qualité Brembo. C'est le tournant pour le premier système de freinage de compétition et l'entrée dans le sport automobile de Brembo.

### ***MOT-CLÉ***

#### ***PERFORMANCE***

Amélioration technique, vitesse et défis, voilà les caractéristiques exigées pour les performances. Le terme « performance » exprime le déroulement d'une action et son résultat. Travailler pour le secteur des courses - avec la vitesse que cela exige - récompense l'esprit de compétition. Dans ce secteur, Brembo est le leader du marché et, avec la filiale AP Racing, il fournit 90% des équipes de Formule 1 : deux entreprises qui sont en concurrence l'une l'autre, mais qui ont les mêmes propriétaires.

L'expérience de Brembo dans le secteur de la compétition apporte au produit et à la marque une valeur ajoutée qui, associée à l'innovation et à la vitesse, contribuent globalement à la réussite de Brembo : rapidité avec laquelle les processus sont liés les uns aux autres, rapidité



avec laquelle les changements du marché sont identifiés et les solutions appropriées mises en œuvre.

Depuis 40 ans, dès ses débuts dans le sport automobile avec Ferrari dans le Championnat du monde 1975 de Formule 1, Brembo a investi massivement dans la recherche et le développement de produits fortement innovants et technologiques.

## **GALERIE HISTORIQUE – CONFORT ET QUALITÉ**

### **Les années 1980 : PERFORMANCE ET CONFORT**

Au début des années 1980, Brembo est axée sur le développement de produits et de procédés technologiques innovants et se concentre sur le segment des automobiles haute performance. Brembo décide de fabriquer les étriers avec un matériel qui était novateur à l'époque - l'aluminium. Les clients de l'automobile de ce segment exigeaient le confort associé aux performances, à savoir, l'absence de bruit et de vibrations pendant le freinage. Le segment haut de gamme du marché de la voiture força Brembo à réfléchir sur la notion de confort, destiné à la fois à influencer de plus en plus directement la conception et la production dans les années à venir. En fait, c'est pendant ces années que le premier banc d'essai dynamique a été ajouté à ceux statiques et Brembo a entrepris les premiers essais de confort sur ses systèmes de freinage.

**1980**

*La gamme de produits s'accroît d'un nouvel étrier de frein en aluminium pour automobile qui représente une étape innovante vers le futur en termes de conception et de matériaux. Il a d'abord été adopté par Alfa Romeo pour l'Alfetta GTV, puis immédiatement après par Porsche qui, en quelques années, a équipé l'ensemble de sa gamme avec cet étrier.*

**1981**

*Gilles Villeneuve remporte le GP de Monte-Carlo avec les étriers de frein Brembo.*

**1984**

*Brembo commence à produire des freins à disque en carbone pour la Formule 1. Ce nouveau matériau, utilisé uniquement dans des applications aérospatiales jusqu'au milieu des années 1980, apporte des améliorations significatives en termes de performance et légèreté.*

**1985**

*Brembo s'accroît dans le segment des freins à disque destinés aux véhicules industriels et devient un fournisseur stratégique pour Iveco, Renault Véhicules Industriels et Mercedes.*

*La société dispose d'un effectif de 335 travailleurs et les ventes se chiffrent à hauteur de 51 milliards de lires.*

**1988**

*L'expansion mondiale de Brembo se poursuit avec la création de « Brembo North America » en Californie, qui au début embauche quatre employés concentrés sur les ventes de disques et de tambours pour le marché de la rechange.*

**1989**

*Brembo a vendu son premier produit de compétition en monoplace américaine à Bobby Rahal dans le Championnat CART Indy Car ainsi que dans la NASCAR.*



## MOT-CLÉ

### CONFORT

*Le mot ergonomie définit les paramètres pour mesurer le confort par rapport aux économies d'énergie dont l'utilisateur bénéficie. On peut également définir le confort comme l'absence de stimuli négatifs pour faciliter la réalisation des objectifs, des performances maximales avec une dépense d'énergie minimale. Et quel est le rapport entre le confort et les freins ? Confort est synonyme d'économie : économie de pression sur la pédale ou le levier et réduction du bruit : l'objectif est un freinage silencieux sans vibration. La capacité technique de transformer un moment critique comme l'est le freinage d'un véhicule en un moment fiable reflète l'engagement constant de Brembo à établir des relations confortables avec toutes les parties prenantes, sur la base de la confiance que seules les entreprises qui sont des leaders dans leur secteur peuvent inspirer.*

## GALERIE HISTORIQUE – VERS UNE VISION GLOBALE

### **Les années 1990 : UN GROUPE INTERNATIONAL**

*Brembo a continué de croître pendant les années 1990 et depuis juillet 1995 la société est cotée à la Bourse de Milan. Au cours de cette décennie, Brembo a commencé sa croissance internationale, qui jettera les bases pour l'internationalisation des marchés et de la production, destinée à devenir une partie importante de la stratégie de la société.*

*La production démarra en Espagne, en Pologne et au Mexique : la recherche commença pour les nouveaux clients japonais et américains qui se seraient ajoutés à la clientèle européenne de base. Ce furent les années de l'innovation radicale tant du point de vue du produit, avec le Monobloc, les étriers à quatre pistons et quatre plaquettes et les premiers étriers à montage radial pour la moto, ainsi que du point de vue de la gestion.*

*Au début des années 1990, Brembo commence la production de freins pour le marché automobile américain.*

**1992**

*Le premier client nord-américain du département Brembo Original Equipment fut Chrysler pour le programme de la Viper.*

**1994**

*Après son expansion initiale hors de l'Italie, avec des activités de production en Espagne et en Suède, Brembo acquiert une société polonaise et commence à produire dans l'usine de Czestochowa, en Pologne.*

**1995**

*Brembo est cotée à la Bourse de Milan : la main-d'œuvre totalise maintenant 1.115 travailleurs et les ventes se chiffrent à 331 milliards de liras.*

**1996**

*Brembo franchit l'Atlantique et commence la production dans l'usine mexicaine de Puebla, ce qui lui permet de distribuer ses produits sur le marché nord-américain*

*Brembo remporte pour la première fois la NASCAR avec Bobby Hamilton sous le n° 43 de l'écurie Petty Enterprises où étaient préparées les Pontiac.*



## MOT-CLÉ

### INTERNATIONALISATION

*Être un citoyen du monde a toujours fait partie du caractère de Brembo, qui a commencé à produire pour les clients étrangers - par-dessus tous les principaux constructeurs allemands - à un stade très précoce. Afin de suivre ces clients étrangers, Brembo s'agrandit hors de l'Italie. Néanmoins, c'est au cours de la dernière décennie que Brembo a lancé un processus plus décisif pour se transformer d'une société italienne avec des branches étrangères en une société avec une véritable culture multinationale. La présence de Brembo hors de l'Italie couvre maintenant 16 pays sur trois continents différents.*

## GALERIE HISTORIQUE – LE NOUVEAU MILLÉNAIRE

### **Les années 2000 : STYLE ET SÉCURITÉ**

Le nouveau millénaire commence sous le signe de l'internationalisation et de la croissance. Brembo s'agrandit au Brésil, en Angleterre, en Chine, au Japon, en Inde, aux États-Unis et en Argentine, tandis que l'activité du groupe, grâce à des acquisitions et des partenariats, s'étend à la production de roues de moto (Marchesini), de gammes complètes de plaquettes, de mâchoires, de kits de freins à tambour et de composants hydrauliques pour freins et embrayages. Durant ces années, Brembo entreprend la production de disques en carbone-céramique : un produit complexe et innovant, mais aussi très attrayant d'un point de vue esthétique. Le système de freinage en carbone-céramique a remporté le prix Compas d'Or en 2004, consacrant définitivement la valeur de la conception et du style comme un élément de caractérisation de tous les aspects de la vie de la société.

*2000*

*Brembo ouvre un bureau technique et de vente dans le Michigan pour servir les clients OE sur place.*

*Brembo démarre le programme du kit haute performance.*

*Brembo acquiert la société Alfa Real Minas basée au Brésil pour l'usinage de freins à disque pour automobiles et l'assemblage de disques de volant moteur pour le marché OE.*

*Brembo achète la société britannique AP Racing Limited, spécialisée dans la fabrication de systèmes de freinage et d'embrayage pour voitures de course et motos, des kits de mise à niveau pour le marché secondaire, et des systèmes de freinage et d'embrayage OE pour les voitures de sport haute performance.*

*Brembo prend une participation de 70% dans Marchesini, un spécialiste des roues en magnésium pour les motos de course. Brembo a pris le contrôle de la société au cours des années successives.*

*Brembo signe un accord avec le groupe suédois SKF pour développer des systèmes électromécaniques de systèmes de freinage câblé pour le marché des voitures haute performance, un système qui a rapidement remplacé les systèmes de freinage hydraulique alors en usage.*



*Brembo s'agrandit en Chine avec une joint-venture avec Yuejin Motor Group pour établir la Nanjing Yuejin Automotive Brake System, pour la fabrication de systèmes de freinage pour les voitures et les camions du segment léger.*

*2001*

*Brembo ouvre un bureau de vente à Mooresville, en Caroline du Nord, à l'appui de la NASCAR et du North American motorsports.*

*2004*

*Le système de freinage en carbone-céramique Brembo reçoit le Compas d'Or, la plus prestigieuse récompense du design en Europe. C'était la première fois que le prix était décerné à un composant automobile.*

*Brembo et DaimlerChrysler AG (maintenant Fiat Chrysler Automobiles) ont signé une joint-venture pour développer et fabriquer des freins à disque en céramique et rechercher des matériaux innovants : Brembo Ceramic Brake Systems S.p.A.*

*2005*

*Brembo commence à fournir Harley Davidson avec la plate-forme 2006 VRSCR-Streetrod. Devenir l'un des fournisseurs officiels des légendaires fabricants de moto a renforcé la position de la société sur le marché américain.*

*2006*

*La troisième fonderie de Brembo a été officiellement inaugurée à Dabrowa Gornicza, en Pologne.*

*2007*

*Le centre de recherche et développement Brembo est inauguré dans le futuriste Parc Scientifique et Technologique Kilometro Rosso. L'architecture du bâtiment reflète l'importance fondamentale que revêt le design pour Brembo, même dans le milieu de travail.*

*Brembo est devenu le fournisseur officiel de systèmes de freinage de Toyota Motor Corporation pour la nouvelle Lexus IS-F.*

*Brembo achète la Division Freins de Hayes Lemmerz International, avec deux usines de production dans le Michigan et au Mexique qui fabriquent des freins à disque et des freins à tambour pour les marchés de voitures de tourisme et camions du segment léger de l'Amérique du Nord.*

*2008*

*Brembo et Magneti Marelli concluent un accord relatif à la distribution exclusive des freins à disque dans le marché de la rechange indépendante au Brésil.*

*2009*

*Brembo ouvre officiellement sa nouvelle usine en Inde, équipée pour la fabrication de systèmes de freinage pour motos et scooters, et lance une nouvelle marque, Breco, un acronyme de « Brembo Company ».*



2010

*Brembo inaugure son nouveau siège social en Amérique du Nord et un centre de recherche et développement (R&D) à Plymouth, dans le Michigan. C'est le premier centre R&D créé hors de l'Italie.*

*Brembo S.p.A. lance une nouvelle marque en Inde : Bybre, dédiée spécifiquement aux systèmes de freinage de motos et scooters de moins de 600 cc. À cette occasion, Brembo lance également son premier produit de la gamme BYBRE : L'étrier BYBRE P4.28, conçu et développé exclusivement pour les motos Bajaj.*

*Le travail démarre dans l'usine Brembo de Dabrowa, en Pologne, qui a agrandi l'installation de fabrication ouverte en 2006, pour desservir le marché de l'automobile et des véhicules commerciaux, avec l'objectif de doubler la production des freins à disque.*

*Ford Motor Company a désigné Brembo comme l'un de ses fournisseurs ABF (Aligned Business Framework) en qualité de fournisseur préféré : un événement qui marque le début d'une collaboration de plus en plus étroite où les deux sociétés vont travailler ensemble en partenariat.*

*Brembo investit 35 millions d'euros en République Tchèque pour mettre en place une nouvelle unité de production de systèmes de freinage pour automobiles, en se lançant pour la première fois dans le segment Medium-High du marché (berlines de milieu de gamme et haut de gamme) et en collaborant avec des clients tels que Land Rover, BMW, GM et Audi.*

*La société dispose cette année-là d'un effectif de 5.904 travailleurs et les ventes se chiffrent à hauteur de 1075.3 millions d'euros.*

2011

*Brembo inaugure son nouveau centre de production à Dabrowa Gornicza, en Pologne, qui permet au groupe de mieux desservir les usines des clients allemands, français, anglais et italiens installés en Europe centrale et orientale.*

2012

*Brembo inaugure son nouveau Centre de production à Nanjing (Chine), qui dessert les usines de ses clients européens qui produisent des voitures et des véhicules commerciaux en Asie.*

*Brembo devient le fournisseur officiel de systèmes de freinage de la Verizon IndyCar Series.*

2014

*Brembo investit plus de 115 millions de dollars pour accroître ses opérations de fabrication en Amérique du Nord, à Homer, Michigan*

*L'Amérique du Nord devient le premier marché du Groupe*

2015

*À Homer, Michigan, la première fonderie de la fonte construite aux États-Unis pour les freins Brembo voit le jour, tout comme à Escobedo, la première fonderie de l'aluminium.*

*Brembo annonce l'acquisition de ASIMCO Meilian Braking Systems, qui fabrique disc de frein in Beijing – Chine.*



2016

*Brembo finalise l'accord pour l'acquisition d'ASIMCO Meilian Braking Systems, un fabricant de systèmes de freinage dans la région de Pékin. L'entreprise inaugure la nouvelle usine d'Escobedo, au Mexique, et annonce en même temps la construction d'une nouvelle fonderie de fonte dans la même usine. Brembo annonce un investissement pour l'agrandissement de l'usine en Pologne et la construction d'une nouvelle usine d'étriers en aluminium à Nanjing, en Chine.*

2018

*Brembo annonce la pose de la première pierre d'une nouvelle usine de production de matériaux spéciaux en carbone, à Curno.*

2019

*Brembo inaugure la nouvelle usine à Nanjing pour la production d'étriers de frein en aluminium.*

## **LE FUTUR**

*Brembo continuera à investir dans l'innovation parce que c'est la seule façon de croître et de s'améliorer*

## **MOT-CLÉ**

### **STYLE**

*« Si ce n'était pas un frein, ce serait une sculpture digne d'un musée d'art moderne ». C'est la motivation citée par le jury international qui, en 2004, a décerné le prix Compas d'Or au système de freinage avec disques en carbone-céramique pour les automobiles. Depuis 1954, ce prix, organisé par l'Association pour le Design Industriel, a été la plus grande distinction dans le secteur du design Italien.*

*Le chemin de la recherche technologique et esthétique qui a conduit à ces résultats remonte bien loin dans l'histoire de Brembo. L'attention portée au design s'est manifestée à moitié des années 1970 et elle s'est développée sur la base d'une conviction assez simple : un produit fonctionnel est beau par définition.*

*« Mon père disait toujours que tout le monde peut faire des choses simples, mais seulement quelques-uns peuvent gérer celles difficiles. Nous devons faire le difficile. Cette devise est le moteur de Brembo aujourd'hui et elle pilotera Brembo dans le futur ». – Alberto Bombassei, Président du Groupe Brembo*

Stezzano (Italie), 16 Septembre 2020

Pour toute information : Roberto Cattaneo – Head of Media Relations Brembo SpA  
Tél. +39 035 6055787 @: [roberto\\_cattaneo@brembo.it](mailto:roberto_cattaneo@brembo.it)

Monica Michelini – Corporate and Product Media Relations Brembo SpA  
Tél. +39 035 6052173 @: [roberto\\_cattaneo@brembo.it](mailto:roberto_cattaneo@brembo.it)

Dagmar Klein – Brembo Media Consultant  
Tél. +49 89 89 50 159-0 @: [d.klein@bmb-consult.com](mailto:d.klein@bmb-consult.com)

[www.brembo.com](http://www.brembo.com)