





# DA PRENDERE CON LE PINZE...

*Con l'aiuto dei tecnici della Motorquality,  
distributore in Italia della Brembo,  
abbiamo potenziato l'impianto frenante  
della Subaru Impreza STi. Il luogo del  
test? La pista di Cervesina dove abbiamo  
scoperto che....*

---

di TOMMY MAINO

---

FOTO di FRANCESCO BRUCIAMONTI

---

# D

**DA SEMPRE, GLI IMPIANTI FRENANTI** – e la loro componentistica -, sono un mio “pallino”. Quindi, quando mi è stato proposto un test in più step, per valutare un sostanzioso upgrade applicato ad una Subaru WRX STI 2.5, non me lo sono fatto dire due volte. Scenario della prova è la pista di riferimento per **evo** Italia: il circuito Tazio Nuvolari di Cerveseina.

Un tracciato che ben si presta per l'attività che dobbiamo svolgere, con una staccata importante al termine del rettilineo principale, seguita da continue decelerazioni che non permettono di far “respirare” i freni.

Per riprendere confidenza con l'auto ed i freni di serie, e per poter valutare meglio i successivi step, mi concedo un primo run di qualche giro. La Subaru protagonista della

prova, calza dei cerchi da 19 pollici – con gomme Yokohama Advan Sport V105 in misura 245/35 93Y, coperture peraltro non omologate per l'utilizzo stradale. Questa “operazione” è necessaria per fare spazio all'impianto maggiorato.

Come già evidenziato in passato, i freni dell'STI offrono una buona prestazione nei primi passaggi, successivamente subentra uno sgradevole quanto ovvio allungamento del pedale e degli spazi di frenata.

Motivo in più per “attivare” i tecnici della Motorquality, che equipaggiano l'auto con un kit – anteriore - specifico della Brembo, così composto: pinza monoblocco in alluminio a 6 pistoni, disco baffato in acciaio da 355 mm per 32 di spessore e pastiglie Brembo Hp1000.

**A destra:** una fase della sostituzione; i dischi e le pinze originali sono rimpiazzati da materiale Brembo. **Sotto:** il tavolo con tutta la componentistica nuova, compresi alcuni attrezzi del mestiere. **Nella pagina a fianco:** i cerchi Mak da 19” sostituiscono quelli da 18” di serie



## “SIN DALLE PRIME STACCATE L'IMPIANTO FRENANTE MOSTRA DI CHE PASTA È FATTO ”



Già ad un primo colpo d'occhio, l'estetica della Subaru si eleva ad un nuovo livello di "cattiveria", i cerchi da 19 pollici risultano completamente "pieni".

Senza indugiare, passo alla verifica della pista. Nei primi passaggi mi dedico al rodaggio dei componenti - operazione basilare per ottenere la massima performance dal nuovo impianto -, appena riscontro il giusto feeling con il pedale mi "lancio".

Sin dalle prime staccate l'impianto migliorato mostra di che pasta è fatto, ed impreziosisce le caratteristiche tecniche della Subaru. Il muso della STI affonda profondamente ad ogni pressione sul pedale del freno, e percepisco con chiarezza che dispongo di una robusta forza frenante.

Il bite iniziale è vigoroso, pur conservando una buona modulabilità nella seconda parte della frenata, merito delle Hp1000 che interagiscono perfettamente con i dischi baffati. Rispetto al riscontro cronometrico registrato dalla STI con i freni di serie, "abbassato"





## “UN IMPIANTO FRENANTE ALL’ALTEZZA DELLA SITUAZIONE È FONDAMENTALE: SPECIE NELL’USO IN PISTA”

il tempo di circa 3 decimi. Le pastiglie della Brembo, seppur spiccatamente più sportive delle originali montate di primo equipaggiamento, sono ancora una via di mezzo tra l'utilizzo stradale e quello in circuito. Infatti, insistendo con i giri, emerge un leggero fading che “sporca” la qualità delle staccate.

Il pedale è così meno pronto e gli spazi di frenata tendono ad allungarsi, nulla di preoccupante e soprattutto ampiamente previsto. Torno ai box, e mi preparo per il terzo step: dopo aver fatto raffreddare i materiali, sostituiamo le pastiglie Brembo con le Pagid RS29. Queste ultime hanno un alto contenuto ceramico, con acciaio e fibre acriliche, e sono particolarmente facili – e rapide – da rodare.

In poche tornate dispongo della piena efficienza dell'impianto, con il ripristino di un bite di prim'ordine e una modulabilità ancor più precisa di prima. Ma la vera differenza le RS29 la fanno sulla distanza, giro dopo giro emerge la loro estrazione prettamente racing, le staccate rimangono perentorie e costanti così come il feeling con il pedale del freno. Le Pagid si consumano poco e quindi durano molto a lungo, senza contare che sono anche poco aggressive sul disco: perfette per un utilizzo endurance.

C'è solo da segnalare uno scarso potere frenante finché non viene raggiunta la giusta temperatura di esercizio: una volta a regime si può dire che non conoscano il termine fading.

**Sopra e a destra:** la STi in piena azione. L'ultimo test prevedeva l'impiego di pastiglie racing Pagid RS29 che hanno ovviamente esaltato l'efficienza dell'impianto Brembo  
**Nella pagina a fianco:** un tecnico misura la qualità del liquido. Un'eventuale presenza di acqua impone la sostituzione del liquido



E il tempo? Guadagno 5 decimi sul secondo step, per un totale di quasi 8 rispetto all'STI standard. Decisamente non male!

Purtroppo, dopo svariati run di giri al volante della Subaru STI, anche questo test volge al termine: per quanto mi riguarda con grande soddisfazione personale ed una rinnovata convinzione. Scegliere la pastiglia giusta per le proprie esigenze e le caratteristiche dell'auto - magari da inserire in un impianto maggiorato come si deve -, fa sicuramente una gran differenza in pista, sia in termini di sicurezza sia dal punto di vista del piacere e delle performance di guida. Insomma, per andare forte bisogna frenare bene... ☒

