







# Freni usurati e il conto che nessuno si aspetta

Cambiare le pastiglie al momento giusto costa poco. Aspettare che si consumino fino al metallo può farti spendere tre o quattro volte di più perché a quel punto stai sostituendo anche i dischi.

Il meccanismo è semplice. La pastiglia ha uno strato di materiale d'attrito. Quando si assottiglia troppo, la piastra metallica tocca il disco. Il disco si segna, perde forma, si surriscalda in modo irregolare. Non basta più cambiare le pastiglie: bisogna sostituire l'intero gruppo frenante. Un componente da sostituire diventa tre.

## Con quale frequenza controllare i freni se si guida in città

Il consumo dipende dallo stile di guida, dal peso del veicolo e dal tipo di percorso. Chi guida in città — con frenate frequenti nel traffico di Roma, Milano o Napoli consuma le pastiglie molto più in fretta rispetto a chi percorre prevalentemente autostrada. In uso urbano intenso, secondo alcune indicazioni di settore, un controllo visivo ogni 10.000–15.000 km è considerato un intervallo prudente.

La verifica più concreta, però, è quella dello spessore residuo. Gli esperti di AUTODOC, uno dei principali distributori europei di ricambi auto, indicano una soglia precisa:

“Uno spessore di 3 mm per l'asse anteriore e 2 mm per l'asse posteriore è già vicino al minimo. Proseguire la marcia con spessori ridotti è pericoloso e rischia di danneggiare anche i dischi.”

Per capire visivamente a cosa corrisponde ogni livello di usura, l'infografica qui sotto riassume i tre stati principali della pastiglia.



