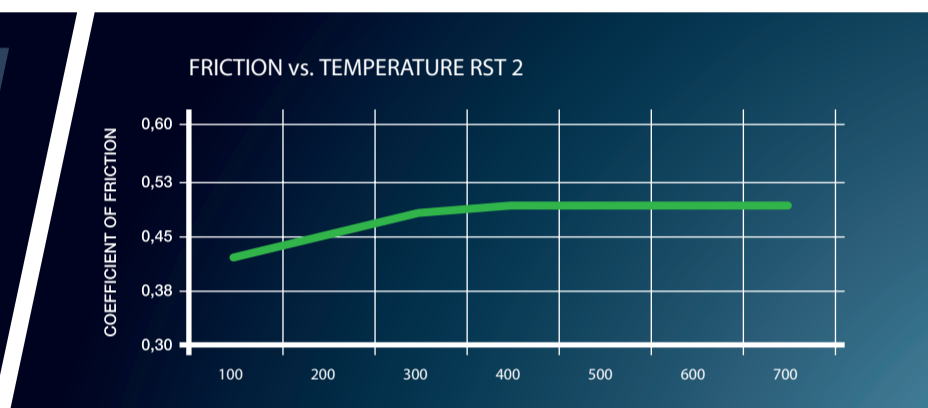
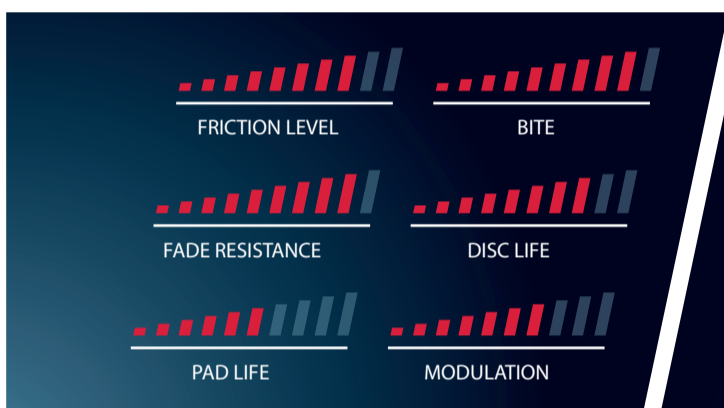


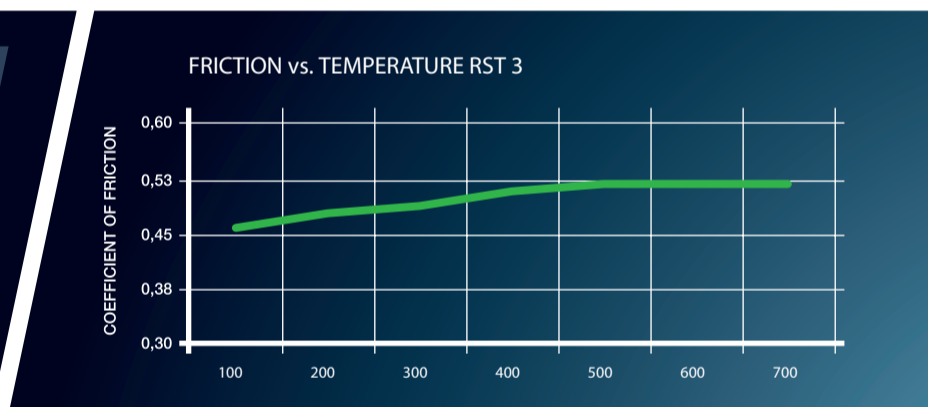
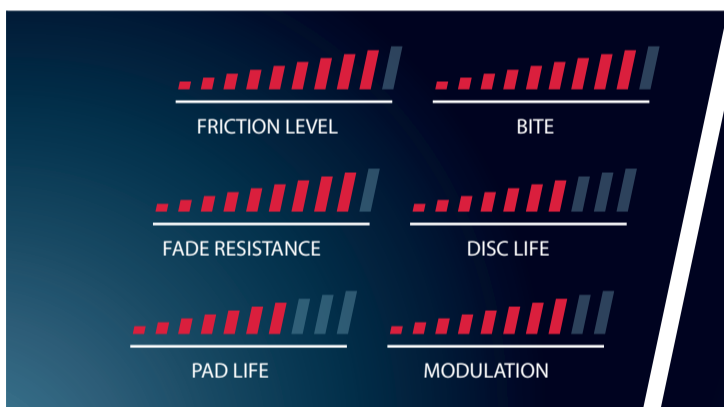
**RST 1**

La miscela PAGID Racing RST 1 è un compound ad alto coefficiente di attrito con bite iniziale molto buono e curva di coppia progressiva. Molto resistente al fading. Adatta per applicazioni con alta deportanza e/o grip molto elevato. Largamente utilizzata e molto vittoriosa nella categoria Nascar. Adatta inoltre per uso Rally su asfalto, vetture GT e turismo in circuito.



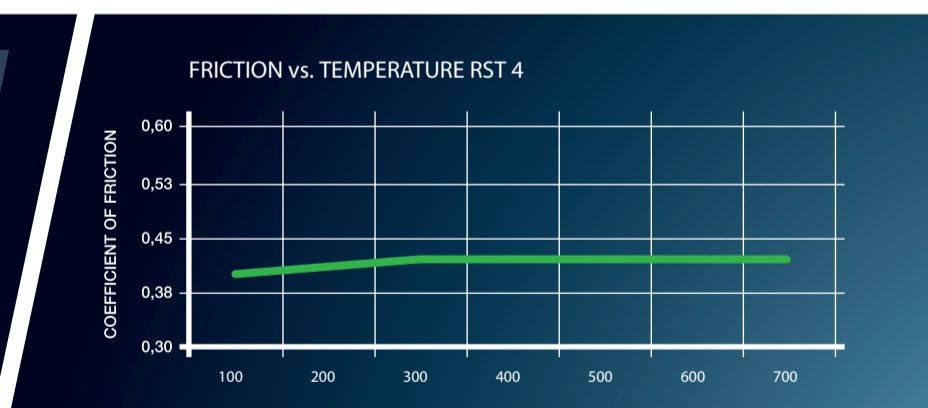
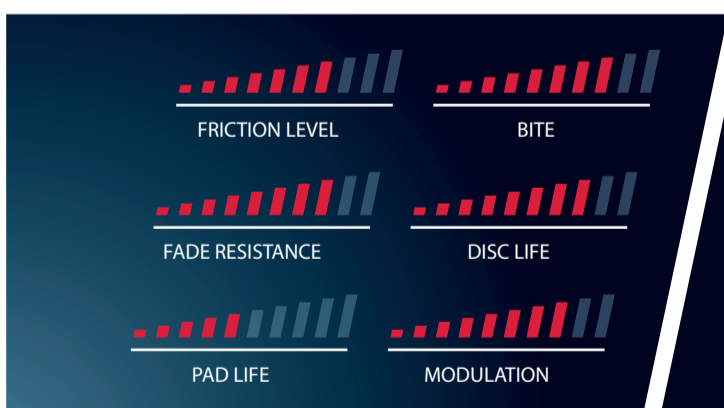
**RST 2**

La miscela PAGID Racing RST 2 offre un coefficiente di attrito medio-alto e una buona resistenza al fading. Curva di coppia moderatamente progressiva e buon feeling sul pedale. Utilizzata nelle gare GT su tracciati dove le alte temperature di esercizio rappresentano una grande sfida per l'impianto frenante e al posteriore nelle gare Nascar sugli ovali, in abbinamento alle RST 1 sull'asse anteriore. Adatta inoltre a Rally asfalto, vetture turismo e prototipi.



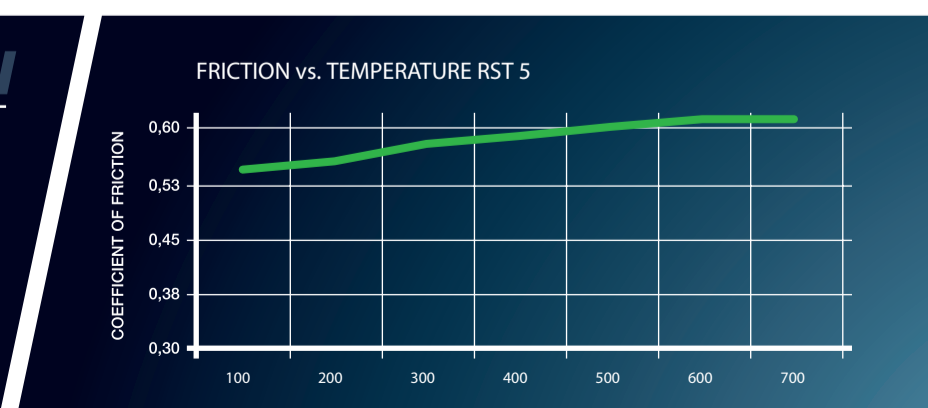
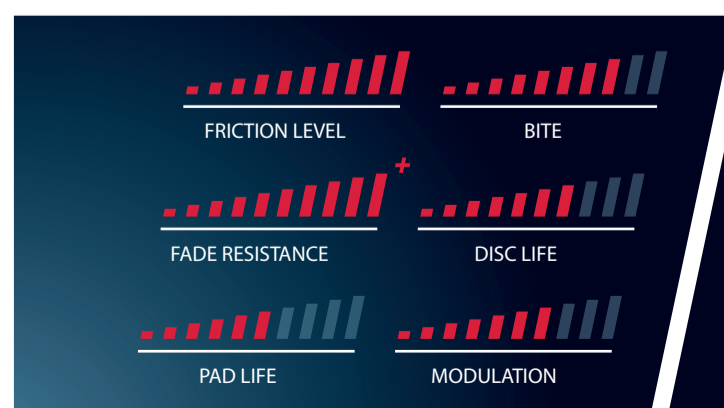
**RST 3**

La miscela PAGID Racing RST 3 è un compound a medio coefficiente di attrito di tipo metal-ceramico. Garantisce un buon bite iniziale ed eccellenti caratteristiche di modulabilità e rilascio. Resistente al fading fino a 800 C°. Ha la conducibilità termica più bassa in tutta la gamma RST. Adatta all'uso Rally, sia asfalto che terra e per vetture GT, turismo, prototipi e formula.



**RST 4**

La miscela PAGID Racing RST 4 offrono un coefficiente di attrito medio, alta resistenza al calore su cicli prolungati. Sono anche usate per asse posteriore di vetture a trazione anteriore e nelle lunghe corse sugli ovali, dove mescole più aggressive potrebbero disturbare il set-up della vettura. Adatte principalmente all'uso su vetture con bassa deportanza e Rally su terra.



**RST 5**

La miscela PAGID Racing RST 5 è stata sviluppata appositamente per le gravose esigenze dei Rally. Grazie alle sue caratteristiche, garantisce prestazioni ideali sia alle basse temperature sia a quelle estremamente elevate. Altra caratteristica importante per il rallyista doc, è data dal progressivo aumento del coefficiente di attrito con l'aumentare della temperatura e della pressione sul pedale, consentendo grande modulabilità e gestione del bite.