**Sprawne hamulce gwarancją bezpieczeństwa**

**Reakcja pojazdu, który porusza się z prędkością 100 km/h, po wciśnięciu pedału hamulca powinna nastąpić po przejechaniu pięciu metrów. Kiedy jednak układ hamulcowy nie jest w pełni sprawny, cały proces może rozpocząć się zbyt późno, co naraża na niebezpieczeństwo nie tylko kierowcę i jego pasażerów, ale również innych uczestników ruchu drogowego. Dlatego tak ważne są regularne przeglądy techniczne. A gdy w trakcie jazdy wystąpią niepokojące objawy auto należy jak najszybciej odstawić do mechanika.**

Na co dzień mało kto zwraca uwagę na to, czy hamulce w naszym aucie działają jak należy. Wszak w powszechnym przekonaniu brak kontrolek informujących o awarii oznacza brak jakichkolwiek problemów.

Istnieje jednak szereg sygnałów świadczących o tym, że kłopoty z hamulcami czają się tuż za rogiem.

*- Jednym z nich jest tzw. „miękki pedał”, co może świadczyć o rozszczelnieniu układu i uciekaniu płynu hamulcowego na zewnątrz. Mamy w tym wypadku do czynienia z zagrożeniem, którego z pewnością nie można lekceważyć – w takiej sytuacji hamulce w pewnym momencie mogą bowiem przestać w ogóle działać - mówi Wojciech Koszewnik szef serwisu Sieńko i Syn, autoryzowanego dealera Volkswagen i Audi.*

*- Z kolei „twardy pedał” hamulca sygnalizuje, że przestał działać układ wspomagania, przez co do zatrzymania auta będzie potrzebna dużo większa siła nacisku na pedał hamulca. Jazda z taką usterką jest niebezpieczna.*

Podczas cyklicznych badań technicznych warto zatem szczególną uwagę zwrócić właśnie na hamulce. Serwisant powinien przy tym sprawdzić nie tylko poziom płynu, ale również stopień zużycia elementów ciernych – tarcz i klocków oraz bębnów i szczęk.

*- Do zdiagnozowania stanu tarcz oraz klocków i oceny, czy nadają się one do dalszej eksploatacji wystarczy zdjęcie koła. Zaś przy układach hamulcowych bębnowych, niezbędny jest demontaż bębnów hamulcowych – mówi szef serwisu Sieńko i Syn.*

Innym sygnałem świadczącym o tym, że z hamulcami w naszym aucie dzieje się coś niedobrego, są odgłosy tarcia czy szorowania.

*- Dźwięki te wskazują, że doszło do całkowitego zużycia okładziny ciernej na klockach i ich metalowa część zaczyna bezpośrednio stykać się z tarczą. W takiej sytuacji nie należy zwlekać - nasze auto wymaga bowiem pilnej interwencji serwisowej – radzi Wojciech Koszewnik.*

A jak często należy wymieniać klocki hamulcowe? Nie ma tu żadnej reguły i wszystko zależy od naszego stylu jazdy. Z reguły pojazdy, które poruszają się wyłącznie po mieście mają zdecydowanie mocniej wyeksploatowane hamulce niż samochody, które w trasach pokonują setki kilometrów, ale hamują rzadziej.

*- Co ciekawe, swego czasu w naszym salonie zjawił się rekordzista, który klocki hamulcowe zużył już po przejechaniu… trzech tysięcy kilometrów! Na drugim biegunie znajdują się zaś kierowcy, którzy na jednym zestawie są w stanie pokonać nawet sto tysięcy km – opisuje przedstawiciel Sieńko i Syn.*

Niezależnie od dystansu, po jakimś czasie podczas hamowania może pojawić się piszczenie układu. Tu nie ma jednak powodów do niepokoju – to wibracje klocków, które w żaden sposób nie wpływają na ich sprawność.

Co innego zużyty płyn hamulcowy. Jak wynika z danych portalu www.warsztat.pl, problem ten może dotyczyć aż 70% pojazdów. Z kolei w niemal 1/3 z nich nadaje się on do natychmiastowej wymiany!

*- Warto pamiętać, że płyn powinien być wymieniony po trzech latach od odebrania auta z salonu, a później – cyklicznie co dwa lata. Niestety w samochodach próżno szukać jakiejkolwiek kontrolki świadczącej o tym, że przyszedł czas na wizytę w serwisie… – mówi Wojciech Koszewnik.*

Przy ocenie stanu płynu niekiedy używa się tzw. testerów jakości, jednak pozwalają one zbadać jedynie ciecz zawartą w zbiorniczku przy pompie. W rzeczywistości zaś najbardziej zużywa się płyn znajdujący się w zaciskach hamulcowych – a tego niestety nikt nie sprawdza.

*- A o tym, że należy dbać o jakość płynu, nie trzeba chyba nikogo przekonywać. Płyn hamulcowy jest higroskopijny, a więc wchłania wilgoć z otoczenia. W sytuacji awaryjnego hamowania, gdy następuje gwałtowny wzrost temperatury elementów ciernych, może dojść do „zagotowania” wilgoci zawartej w płynie hamulcowym, przez to powstawania pęcherzyków pary wodnej i mamy wówczas efekt zapowietrzonego układu hamulcowego, co jest szalenie niebezpiecznym zjawiskiem – dodaje na koniec Wojciech Koszewnik.*