

# Fabryczne tarcze na 30 tysięcy km? Pytanie czytelnika [TEMAT MIESIĄCA]

data aktualizacji: 2018.01.02



**- Niepokoi mnie fakt, że po 32.700 km należy wymienić tarcze i klocki hamulcowe - napisał do nas jeden z naszych Czytelników. Jest pierwszym właścicielem samochodu (automat, rok produkcji 2014). Zaskoczył go fakt, że podczas przeglądu poinformowano go o zbliżającej się wymianie tarcz. O odpowiedź poprosiliśmy ekspertów. Przypominamy, że układ hamulcowy i zawieszenie to nasz temat miesiąca w styczniu.**

Tak opisał swoją sytuację nasz Czytelnik:

Z serwisu przekazano mi informację, iż powinienem wkrótce wymienić klocki hamulcowe przednie i tarcze, gdyż są odpowiednio zużyte. Klocki 3 mm grubości, tarcze 25 mm. Nie kwestionuję decyzji serwisu, bo tam zakupiłem samochód, jeżdżę na coroczne przeglądy, wymianę opon - serwis jest OK. Niepokoi mnie fakt, że po 32.700 km należy wymienić tarcze i klocki. Co do klocków to OK - pewnie należy wymienić, ale tarcze? Dodam, że raz w tygodniu samochód jest w trasie i robi około 200 km, pozostała jazda to tereny miejskie. Proszę o wyjaśnienie tej kwestii, bo to aż nieprawdopodobne, by tarcze starzczały na 32.700 km. Proszę o wskazówki, gdzie może tkwić błąd, jakie ewentualnie popełniam błędy, że tak szybko zużywam tarcze. Może należy szukać przyczyny w złej konfiguracji połączenia klocków z tarczami? Zawsze miałem wiedzę i takie chyba jest powszechne przekonanie, że tarcze należy wymienić po drugiej wymianie klocków, że potrafią starczyć na 50-60 tysięcy kilometrów.

Na pytanie naszego czytelnika odpowiada Bartosz Nowak z firmy TOMEX Hamulce.



Dla części układu hamulcowego jakimi są klocki oraz tarcze hamulcowe, o zużyciu obu tych elementów świadczyć może między innymi osiągnięcie ich minimalnej grubości. W przypadku klocków hamulcowych jest to grubość 2-3 mm dla pozostałej okładziny czarnej. Jest to o tyle istotne, iż ma to bezpośredni wpływ na efektywność hamowania, a co za tym idzie na skrócenie drogi zatrzymania pojazdu. Należy tu dodać, iż wielu producentów (także firma TOMEX) stosuje tzw. międzywarstwę. Jest to warstwa łącząca blachę oraz materiał czarny, a jej celem jest m.in. izolacja termiczna, zabezpieczająca zacisk przed przegrzaniem (międzywarstwa izoluje materiał czarny od pozostałych elementów układu

hamulcowego). Stosowanie jej także redukuje tłumienie drgań powstających w układzie hamulcowym. Grubość takiej międzywarstwy to ok. 1-2 mm, a więc tym bardziej powinniśmy zwracać uwagę, aby nie dopuszczać do sytuacji, gdzie grubość pozostającej okładziny jest zbyt mała.

Jeśli chodzi o tarcze hamulcowe, każdy producent określa ich minimalną grubość dla poszczególnej referencji (różnice w grubości tarcz, które oferowane są do samochodów osobowych są bardzo duże i wahają się od minimalnych 10 do nawet 30 mm). Zużycie tarcz w trakcie eksploatacji nie powinno być większe niż 2-3 mm - oznacza to, iż jeśli grubość nowych tarcz wynosi np. 28 mm, to sygnałem o ich wymianie będzie osiągnięcie przez nie grubości 25 mm (wartości graniczne dla danej tarczy są zazwyczaj podawane na opakowaniu lub coraz częściej na obrzeżu samej tarczy hamulcowej). Tarcze, które osiągnęły grubość minimalną powinny być wymienione m.in. z racji, iż zdecydowanie szybciej się one nagrzewają, nie będąc w stanie skutecznie odprowadzać powstającego w układzie hamulcowym ciepła. Powoduje to pogorszenie się skuteczności hamowania (efekt fadingu). Dodatkowo taka tarcza jest zdecydowanie bardziej narażona na pęknięcie lub w skrajnych przypadkach nawet całkowite złamanie.

O ile jeszcze do niedawna na jeden komplet tarcz hamulcowych „przypadały” 2, a nawet czasem 3 wymiany klocków, aktualnie coraz częściej tarcze hamulcowe osiągają grubość minimalną już po przejechaniu 30-40 tys. km i współpracy tylko z jednym kompletem klocków.

W przytoczonej przez Pana sytuacji istotnym elementem jest fakt, iż omawiany jest przypadek auta ze skrzynią automatyczną, a pamiętać należy, iż zużycie elementów układu hamulcowego (klocków oraz tarcz) dla takiego typu pojazdu następuje nieco szybciej niż w przypadku samochodu wyposażonego w skrzynię manualną.

Nie mniej polecam przy kolejnej wizycie w serwisie poprosić o dokładne sprawdzenie układu hamulcowego, pod kątem poprawności pracy zacisku.



- Scorching** – warstwa wspomagająca docieranie
- Materiał cierny** – opracowany przez laboratorium, łączy ze sobą najwyższe wymagania dotyczące bezpieczeństwa, komfortu, żywotności i skuteczności hamowania.
- Międzywarstwa** – warstwa wzmacniająca połączenie blachy nośnej z materiałem ciernym, która jednocześnie redukuje drgania i wibracje układu hamulcowego.
- Klej** – warstwa łącząca płytkę nośną z międzywarstwą.
- Płytkę nośną** – precyzyjnie wykonana płytka zapewniająca łatwość montażu klocka oraz jego swobodną pracę w zacisku.
- Blaszka antywibracyjna tzw. SHIM** – nakładka redukująca drgania i wibracje w układzie hamulcowym, zapobiega piskom przez cały okres eksploatacji klocka hamulcowego.

Źródło: