

Proffsens tips - Bromsar

Bromsar

Bromsarna är kanske det mest viktiga att kontrollera på Din motorcykel. Systemet består av flera viktiga delar såsom bromsskiva, bromsbelägg, bromsslangor med kopplingar, bromsvätska samt i förekommande fall ABS-sensor med krans. För att inte missa någon del brukar vi börja nedifrån bromsskivorna och gå uppåt eller tvärtom. Då hydrauliska skivbromsar är det vanligaste systemet på modernare motorcyklar har vi valt att vid ett senare tillfälle återkomma till mekaniska trumbromsar.



Bromsskiva

En motorcykel kan vara utrustad med en eller två bromsskivor i fram. Vi skriver i singularis. Bromsskivan ska vara fri från skador och inte vara alltför sliten. Leta efter eventuella sprickor. På moderna MC finns borrarade hål för bättre kylning. Sprickor brukar uppkomma just vid dessa hål. Kontrollera slitaget genom att känna med två fingrar längst ut mot skivans yttre kant. Där har bromsbeläggen ingen anläggning mot bromsskivan. En helt ny bromsskiva är givetvis helt jämn, men känner du en betydande kant kan det vara läge att mäta skivans verkliga tjocklek med ett skjutmått på slitytan. Minsta tillåtna tjocklek på en bromsskiva finns instansad i bromsskivans nav och brukar ligga mellan 4,0 - 4,5 mm. Om bromsskivan blivit skev (slagit sig) är i princip omöjligt att se med blotta ögat. Provkör i lägre fart och ansätt bromsen mjukt. Känner du små pulser i bromsgreppet kan skivan vara skev. Är skivan blå till tonen? Då har den gått varm. Detta är vanligt på hojar som körts på bana eller där bromsarna ligger på. Detta behöver i sig inte vara farligt då det normalt sett inte påverkar bromsverkan. Det kan dock vara en kostnadsfråga då risken ökar för att skivan blir skev och måste bytas. En ny bromsskiva i fram kan kosta från 2000 kr och uppåt.

Bromsbelägg

Bromsbeläggen sitter mellan bromsok och bromsskiva. Ibland kan dessa vara något svåra att kontrollera. Samtliga belägg på in- och utsida måste kontrolleras. Är du i garaget eller det är mulet väder är det bra att kunna lysa med en lampa för att lättare kunna se beläggens kondition. Bromsbelägg på en MC har en friktionsyta på ca. 4-5 mm när de är nya. Minsta tillåtna tjocklek är 1 mm. I beläggens friktionsyta finns ibland frästa spår i djupled mot beläggets metallbleck. Spåret går inte helt ned i friktionsytan. När du bromsat så att detta spår slitits bort har du en god indikation på att belägget behöver bytas. Du byter alltid samtliga belägg samtidigt även om slitaget dem emellan varierar. Slitaget på ytter- och innerbelägg kan variera beroende på om man har tex. två- eller fyrkolvsok. Vi har varit med om variationer på 3 mm i slitage varvid vi ser viktigheten i att kontrollera samtliga belägg noga. Har det runnit ned olja på bromsarna från gaffelbenen? Då är risken stor att beläggen smetats in och bromsverkan reduceras kraftigt. Montera bort beläggen, gör dem rena med bromsrengöring och slipa dem något med grovt slippapper innan återmontering. Hjälper det inte? Byt till nya! Original bromsbelägg fungerar alltid men kan ibland kosta något mer än motsvarande pirat. Piratbelägg ger i många fall lika bra bromsverkan men kan ha ett annat slitage. Prova dig fram!

Slangar/kopplingar

Bromsslangar är vanligtvis av kraftigt gummi. Kontrollera att dessa är fria från skador såsom skärskador eller torrspruckna av åldern. Kontrollera givetvis hela slangens längd på båda sidor i förekommande fall. Vid anslutningen till bromsoken nedtill och bromscylindern upptill finns en s.k. banjokoppling. Kontrollera även där efter eventuellt läckage av bromsvätska. Det kan vara bra att kontrollera efter läckage genom att ta hjälp av en torr tyg- eller papperstrasa. Finns en antydning till läckage provar du att dra åt den bult som finns. Dra ej alltför kraftigt då gängorna är av aluminium. Hjälper inte detta måste du troligtvis byta tätningringarna som är av aluminium eller koppar. Dessa betingar ingen större kostnad men kräver en hel del arbete med tex. att lufta systemet. Låt en verkstad göra detta om du är osäker!

Om du upplever en försämrad bromsverkan mot vad du är van vid handlar det i många fall om att beläggen är slitna. Byt till nya och upplev skillnaden. En annan tänkbar orsak är att slangarna behöver bytas. De kan till synes se bra ut men med tiden åldras de och gummit flexar vilket ger en svampig känsla i bromsgreppet. Är du i begrepp att byta till nya rekommenderar vi stålomspunna slangar. Dessa har en flätad stålmatta runt slangen och har en längre hållbarhet. Dessutom ger de en mer stum känsla i bromsgreppet. En del tycker om det, andra inte. Färdiga kit med slangar och bultar finns att beställa hos en MC-handlare.

Bromsvätska

Känn att du har tryck i bromsgreppet. När du har fullt tryck i systemet ska bromsgreppet normalt sett ligga parallellt med handtaget. Känn även efter att tryck finns i bromspedalen.

Bromsvätskan syns i bromsvätskebehållaren vid styret för det främre systemet. Bakbromsens vätskebehållare kan vara gömd under sadeln eller bakom en plastkåpa om den inte placerats synligt. Även om det finns inspektionshål i en kåpa för att se en dold behållare är det ibland svårt att kontrollera.

Bromsvätskan får inte understiga miniminivån på behållaren. Finns ingen max-nivå brukar detta vara i inspektionsfönstrets övre kant. Så länge behållaren inte "svämmar över" är det normalt sett ingen fara. Bromsvätskan är en färskvara och bör bytas vartannat år. Vätskan har en genomskinlig och ljus ton när den är ny. Ibland en ton åt det gula hållet. Har vätskan en mörkare ton bör den bytas så snart som möjligt. Vätskan drar åt sig fukt (hygroskopisk) och detta i kombination med smuts gör att bromsvätskan mörknar med tiden. Ligger vätskenivån nära minimum tyder detta på slitna bromsbelägg i det fall inte läckage uppstått. Kontrollera beläggen innan du fyller på vätska! Byter du belägg ska du normalt sett inte behöva fylla på bromsvätska i systemet.

Bromsvätskan anges i en DOT-klassificering beroende på vilken bas de är framställda av. DOT står för Department of Transportation och är en amerikansk klassificering. Den vanligaste bromsvätskan är DOT 4 och är glykolbaserad liksom den senaste klassificeringen DOT 5.1. DOT 5 däremot är silikonbaserad. Vilken vätska som ska användas i ditt bromssystem står angivet på bromsvätskebehållarens lock men även i instruktionsboken. Vätskorna är i många fall INTE blandningsbara varvid du måste hålla koll på vilken vätska du använt sedan tidigare. Att olika vätskor används beror på vilka slangar och kopplingar tillverkaren monterat på din MC. Kokpunkten på dessa bromsvätskor varierar från 230-270 grader Celsius. Kokpunkten försämras kraftigt om den dragit till sig fukt, ner till runt 150 grader Celsius. Kokar bromsvätskan upphör bromsverkan helt att fungera. Detta är en av orsakerna till att vätskan ska bytas med jämna intervall. Har vätskan en gång kokat ska den bytas trots att bromsverkan återkommer efter en stund. På en modern MC med ABS-bromsar kan det vara så att tillverkaren kräver att hojen lämnas in för kontroll hos en återförsäljare för att garantera tillförlitligheten på ABS-systemet i det fall motorcykeln välts omkull.

ABS

Finns det ABS-bromsar på hojen finns det på båda hjulen. Endast i undantagsfall kan ABS finnas på ett av hjulen. Kontrollera att ABS-kransen är oskadad och sitter fast. ABS-sensorn ser ut som en mindre svart plastklump som sitter nära kransen. Kontrollera att den sitter åtdragen samt att kabeln sitter rätt och är oskadad.

Notera!

På många MC idag finns justeringar för bromsgreppets avstånd från handtaget. Detta för att passa olika förarens olika långa fingrar. Glöm inte att justera i det fall möjligheten finns! Det kan ge stor skillnad i just känslan för bromsteknik. Ibland finns samma möjlighet på kopplingsgreppet. Kolla hos Din MC-handlare om sådana grepp finns att köpa om din MC inte har det i original.

Ser allt OK ut? Kontrollera då om du har ABS-bromsar att kontrollampen slocknar när du kört iväg (efter ca. 5-10 km/h) samt provbromsa i låg fart för att känna att bromsarna tar som de ska. Trevlig åktur!