

VAPOUR LOCK N°1

VERLIES VAN REMVERMOGEN UIT ZICH OP VELE MANIEREN

Bestuurders kunnen een verlies van remvermogen op veel verschillende manieren ervaren: oververhitting, remfading en slechter wordende remblokken zijn er slechts enkele. Vapour lock is een van de meest angstaanjagende en gevaarlijkste vormen ervan. In deze leaflet wordt het probleem uitgelegd en een aantal manieren genoemd om te voorkomen dat dit optreedt.

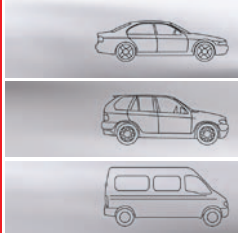
WAT IS REMVLOEISTOF?

Om vapour lock te kunnen begrijpen, moet men weten wat de functie van remvloeistof is. Remvloeistof – een mengsel van synthetische, organische chemicaliën – brengt hydraulische druk van het rempedaal over via hydraulische leidingen naar het remmechanisme bij de wielen. Om dat mogelijk te maken, mag remvloeistof niet comprimeerbaar zijn. Vanwege de essentiële rol die remvloeistof bij de veiligheid speelt, is het beheer van de kwaliteit en de specificatie van de vloeistof van essentieel belang.

OP WELKE WIJZE IS REMVLOEISTOF GERELATEERD AAN VAPOUR LOCK?

Remmen wekt behoorlijk veel warmte op. Om tegen deze hoge temperaturen bestand te zijn zonder te gaan koken, is remvloeistof ontwikkeld met een hoog kookpunt. Maar remvloeistof is ook hygroscopisch, wat betekent dat het water opneemt. In elk hydraulisch remsysteem neemt de remvloeistof geleidelijk aan vocht op uit de lucht via de flexibele remslangen of de ontluchting van het reservoir. Dit vocht verlaagt het kookpunt van de remvloeistof.

Wanneer deze vochtname een bepaald niveau bereikt, kan de opgewekte warmte – door langdurig, hard remmen, met name bij warm weer of wanneer de auto zwaar beladen is – ertoe leiden dat de remvloeistof gaat koken, waardoor gasbelletjes ontstaan. Omdat gas veel beter comprimeerbaar is dan vloeistof, merkt de bestuurder dat hij helemaal geen druk heeft op het rempedaal, wat resulteert in een volledig verlies van het remvermogen. Dit wordt vapour lock genoemd.



VAPOUR LOCK VOORKOMEN

1. KIES DE JUISTE REMVLOEISTOF:





De remvloeistof die u kiest om het hydraulische systeem te vullen, is van essentieel belang. Voertuigfabrikanten adviseren altijd een specifiek type vloeistof; dat advies moet altijd worden opgevolgd. Natuurlijk is de kwaliteit van de remvloeistof van het hoogste belang.

EEN GOEDE VLOEISTOF MOET:

- > niet comprimeerbaar zijn, zodat men over een hard rempedaal beschikt tijdens het remmen
- > een hoog kookpunt hebben
- > zijn werking behouden tijdens de opname van vocht
- > een viscositeit hebben die binnen nauw gedefinieerde parameters blijft
- > het juiste smeringsniveau hebben
- > corrosie voorkomen
- > ervoor zorgen dat de hydraulische leiding niet worden agetast

Daarnaast is het van essentieel belang om de droge en natte kookpunten van de remvloeistof te controleren, om na te gaan of deze aan de minimale wettelijke specificaties voldoet. Ferodo-remvloeistoffen overtreffen de wettelijke eisen binnen het complete programma.

FERODO-VLOEISTOFFEN

	DROOG KOOKPUNT*		NAT KOOKPUNT**	
	Wettelijke eis	FERODO	Wettelijke eis	FERODO
 DOT 4 synthetisch	230	249	155	158
 DOT 5.1 synthetisch	260	269	180	183
 ESP DOT 4 synthetisch – elektronisch stabiliteitsprogramma	260	270	165	170
 LHM, minerale olie voor het hydraulische systeem van Citroën	240	250	NIET VAN TOEPASSING (NIET-HYGROSCOPISCHE REMVLOEISTOF)	

* Droog kookpunt wordt gemeten wanneer de vloeistof nieuw is

** Nat kookpunt wordt gemeten nadat de vloeistof gedurende een specifieke periode is blootgesteld aan een specifiek vochniveau

2. TEST DE REMVLOEISTOF:

Test de remvloeistof regelmatig om het feitelijke kookpunt te meten.

3. VERVANG DE REMVLOEISTOF:

Vervang de remvloeistof wanneer het kookpunt te laag is.

OPMERKING: Lees onze volgende leaflet met technische tips Vapour lock N°2 voor meer informatie over deze onderwerpen.