



# Dåliga bromsar – *inte vårt fel*

Att lastbilar kan få bekymmer med sina bromsar är förstås inga nyheter. Men det är i alla fall inte släpvagnsaxlarna som ska få skulden. Det menar Stefan Nilsson på Bevola som nu tagit initiativ till egna utprovningar.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

**D**åliga bromsar är allvarligt och man pratar om dåliga bromsar på släpen men sanningen är betydligt mer komplicerad än så. Det säger Stefan Nilsson på Bevola. Tidigt under våren 2013 påtalade han att det fanns stora bromsanpassningsproblem, något som han kunde påvisa efter att utfört flera praktiska prov med olika ekipage.

Hur många vet egentligen hur det ligger till med bromsanpassningen mellan dragfordon och släp? Mer vanligt är nog att en och annan noterar hur släpvagns- och trailerbromsarna har en förmåga att ta slut fort. Därför lägger man skulden på axeltillverkarna, men där vill Stefan Nilsson, produktchef axlar på Bevola i Växjö försvara sig, och han har försökt gå till botten med saken.

**STEFAN TOG KONTAKT MED** norska Kombimatic AS som hade en ”bremsebox”, en bromskraftsfördelare som med framgång används hos både lastbilsverkstäder och bilprovare i Norge. Den kopplas helt enkelt mellan duomaticen och bromsslångarna. Via en fjärrkontroll styrs sedan bromskraften att bromsa varje enhet separat eller ihop. Detta för att kunna mäta bromsarbetet på de olika enheterna i fordonståget på ett realistiskt sätt under körning, istället för med rullbromsprovare där alla axlar utom en står still.

– Ett annat syfte med testerna var att också påvisa rullbromsprovarens otillförlitlighet. Vi ställde frågan om man kan lita på rullbromsprovare, berättar Stefan. Han berättar om ett inte alltför ovanligt scenario:

– En åkare fick inte igenom sitt släp hos Bilprovningen. Han bytte bromsbelägg och den gick ändå inte igenom. Han bytte då bromsskivor och det blev ännu värre. Istället åkte han till en annan bilprovare där släpet gick igenom utan problem.

**HUVUDSYFTET MED TESTERNA** var att titta på fördelningen mellan bil och släp samt varför bromsarna har en tendens att ta slut betydligt tidigare på släpen än på dragfordonen.

– Under 1,5 bar bromsade inte bilen utan bara släpet. Först vid 2,2 bar kom bilen in, förklarar Stefan Nilsson.

– Vi vet att 80 procent av allt bromsarbete sker under 1,5 bar så vad vi har här är en bromsproblematik.

Än mer intressant blev det när mätningarna gjordes på kombinationer med mer än ett efterfordon.

– Vid ett av proven av en 25,25-kombination då bilen och dollyns bromsar tillfälligt var bortkopplade visade det sig att bromsarna på trailern i princip inte ansattes alls och det ända upp i fyra bar, avslöjar Stefan Nilsson.

– Någonstans stoppar signalen att bromsa. Däremot tog dollyn den största delen av bromsarbetet på hela



” Det är åkeriet som får den ökade kostnaden och jag som axelleverantör får skulden för att det är dåliga bromsar.

STEFAN NILSSON, PRODUKTCHEF  
AXLAR PÅ BEVOLA I VÄXJÖ

ekipaget. Stefan Nilsson menar att det inte är ovanligt att bromsarna på dollyn eldas upp samtidigt som bromsarna på trailern kärvar ihop.

– Det är åkeriet som får den ökade kostnaden och jag som axelleverantör får skulden för att det är dåliga bromsar, förklarar han.

En som tröttnat på de stora bromskostnaderna på 25,25-ekipagen är Rustan Eliasson, fordonschef på Schenker Åkeri AB.

– Det är ju tre bromssystem som ska samverka när du kör bil-dolly-trailer jämfört med två på bil och släp, säger han.

– Dollyn tar det mesta bromsjobbet. Vi hade enorma kostnader med 25,25-ekipagen så vi har i princip växlat ut alla dolly-trailerkombinationerna till ordinära fyraxlade släp förutom i några fall där vi kör kombi. De vanliga bil-släpkombinationerna uppvisar jämnare slitage och då helt andra kostnader, säger Rustan Eliasson.

**NU FINNS DET ÄVEN ANDRA** faktorer som också spelar in. Nya och gamla bromsbelägg eller trum- och skivbromsar som blandas påverkar. Likaså smuts och stensprut påverkar livslängden.

Men frågan som flera gånger ställdes under testerna var om lastbilstillverkarna är medvetna om detta.

– Jag har fått många positiva reaktioner från åkerisidan och heller inget negativt från lastbilstillverkarna. Scania känner till problematiken och jag har även varit hos Volvo och pratat om rätt bromsanpassning, säger Stefan Nilsson som fortsätter att försöka få uppmärksamhet med sina testresultat.

– Mitt problem i sammanhanget är att släpets bromsar tar så oerhört mycket stryk och många skäller på axeltillverkarna för att vi har dåliga bromsar, säger Stefan Nilsson.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)