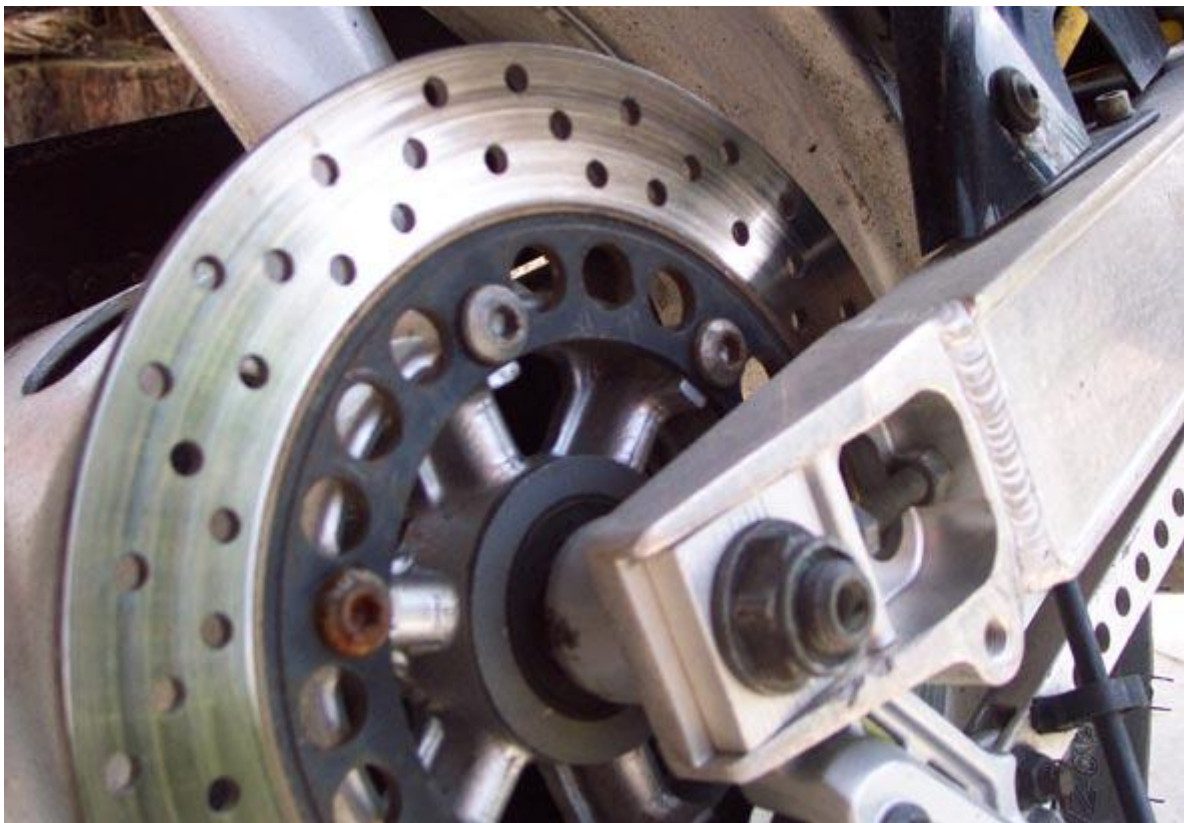


## Remblokken vervangen

De tijd spaart niets of niemand. Ook de remblokken van je motor dus niet. Op tijd en stond moeten die vervangen worden, maar veel motorrijders gaan daar nogal laks mee om. Het lijkt er soms op dat ze aan de staat van die kleine onderdeeljes helemaal geen aandacht willen schenken... tot het te laat is en hun remschijven krijsend van wanhoop en pijn hen er attent op maken dat er toch wel wat loos is.

Ben je zover gevorderd, dan is de kans groot dat je stevig in de kosten komt. Aangelopen remschijven remmen nooit meer zo goed als perfect vlakke exemplaren en zowel het laten vlakken als het vervangen van remschijven kost handenvol geld. Bovendien is op het moment dat je remvoeringen verdwenen zijn en enkel de stalen steunplaatjes overblijven de remwerking van je motor zowat nihil geworden. Staal op staal heeft namelijk slechts een minieme wrijvingsweerstand en die is zeker niet voldoende om je motor vlot tot staan te brengen. Op dat moment ontstaat er een levensgevaarlijke situatie want zonder er ook maar één seconde aan te twifelen reken je keer op keer op de stopkracht van je remmen.

In het slechtste geval knal je bij falende remmen ergens tegenaan en je komt er al goed vanaf als je ergens in het decor tot stilstand komt. Wie een goede engelbewaarder heeft komt er in beide gevallen met de schrik vanaf, maar mag zijn bankrekening aanspreken om de nodige reparaties te laten uitvoeren. Iets wat we natuurlijk allemaal liever vermijden, want diep in zijn hart wil elke mens wel eens in zijn leven miljonair worden, al werd dat met de komst van de euro nog maar eens wat moeilijker...

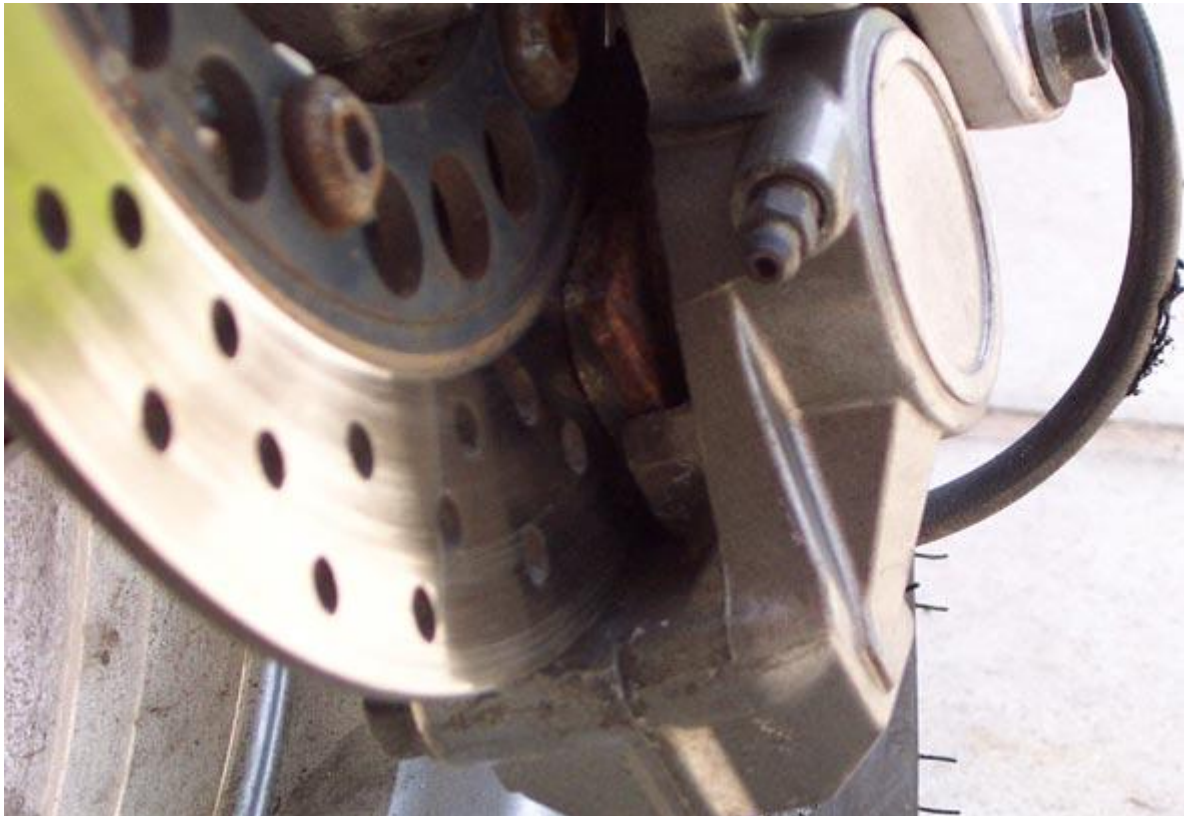


Het feit dat de staat van de remblokken nazien nog wel eens vergeten wordt, vindt zijn oorsprong in verschillende factoren. Eerst en vooral voel je niet dat ze verslijten; je remmen blijven min of meer degelijk werken tot de laatste millimeter van de remvoeringen opgesoupeerd zijn. Natuurlijk gaat de remwerking van niet in perfecte staat verkerende remmen er weldegelijk op achteruit - onder andere door vervuiling- maar dat gebeurt zo geleidelijk dat je je er niet meteen van bewust wordt. Het is net als kaal worden: je haardos geeft er haartje per haartje de brui aan en op een gegeven moment schiet er niets meer over van je krullebol en staart een blinkende biljartbal je vrij en vrank aan vanuit de spiegel...

Een tweede oorzaak is dat remblokken in hun gemonteerde toestand zeer moeilijk te zien zijn en

de resterende dikte van de remvoering dus erg moeilijk kan ingeschat worden. Bij een vluchtig onderhoud wordt wel vaker onterecht geconcludeerd "dat ze er wel nog door kunnen". Om de staat van de remblokken objectief en correct te kunnen nazien blijft er ons dus niets anders over dan de remklauwen te demonteren.

Daarvoor heb je echt niet veel gereedschap nodig: een passende sleutel is in de meeste gevallen genoeg. Zorg ervoor dat die echt passend is en van een degelijke kwaliteit want de bouten waarmee de remklauwen zijn vastgezet staan soms muurvast. Dat kan zijn oorzaak hebben in het te hard aandraaien van de bouten bij montage, maar ook de vervuiling speelt een rol. De remklauwen en hun bevestigingspunten zitten nu eenmaal in de vuurlijn van vocht, vuil, strooizout en andere rotzooi die we onderweg verzamelen, waardoor het een wonder mag heten dat de bouten niet geoxideerd zijn en daardoor muurvast in de vorkpoot of hun steun zijn komen te zitten.



Maar met een vaste hand, een goede sleutel en wat kruipolie is veel op te lossen en in 99% van de gevallen zal het geen probleem zijn om de remklauwen netjes en moeiteloos los te maken. Let erop dat, eens die los zijn, je de remleidingen niet verwringt en ga zorgvuldig te werk. Wat we nu nodig hebben is een klein tangetje. Daarmee verwijderen we de borgpinnen van de geleidingsstaafjes waarmee de remblokken in de remklauw op hun plaats gehouden worden.

Bij sommige remklauwen kan je de borgpinnen met behulp van een inbussleutel losmaken. Vervolgens kunnen we de geleidingsstaafjes uit de remklauwen verwijderen en hebben we eindelijk onze remblokken los in de hand. Die gaan we -voor we ze opmeten- netjes reinigen. Met een brakecleaner spuiten we ze nat en met een zacht klein borsteltje -een oude tandenborstel is ideaal- borstelen we alle onreinheden weg. Met het instructieboekje of het werkplaatshandboek bij de hand meten we nu de dikte van de remvoeringen op.

Blijkt die bijna de grens bereikt te hebben, dan moeten we de remblokken vervangen. Wie het niet té nauw neemt en een hekel heeft aan het gebruik van schuifmaten en maatstokken kan ook afgaan op de indicatiegroef die veel fabrikanten in hun remblokken aanbrengen. Is de diepte van die groef bijna gelijk met het vlak van de voering dat tegen de remschijf aanligt, dan is de tijd gekomen om nieuwe remblokjes te monteren...



Welke remblokken je in huis haalt hangt natuurlijk af van het type motor waarmee je rijdt. Het spreekt vanzelf dat enkel speciaal voor jouw remmen gefabriceerde remblokken gebruikt kunnen worden. Het bouwjaar en het correcte type van je motor aan je dealer doorspelen is genoeg om de juiste stukken in handen te krijgen. Koop je originele vervangonderdelen, dan is daarmee de kous af. Wil je daarentegen remblokken van een andere fabrikant monteren dan komt er nog één en ander bij kijken.

Veel fabrikanten van aftermarket-remblokken -en dat zijn er een pak met zelfs een wereldfaam die ze verzamelden via voornamelijk hun samenwerking met raceteams- geven je namelijk ook nog de keuze uit verschillende kwaliteiten remvoeringen. En daar gaat het bij velen fout; ten onrechte denken veel motorrijders dat remvoeringen die geschikt zijn om mee te racen ook op de openbare weg voor een betere remwerking zullen zorgen. Maar dat is niet altijd -om het nog zacht uit te drukken- het geval...

Remvoeringen zijn namelijk een complex, hoogtechnologisch produkt. Dat kan ook niet anders want die kleine raakvlakken zijn er verantwoordelijk voor dat je motor van een rotvaart in een mum van tijd kan worden afgeremd naar de gewenste snelheid. Hun optimale wrijvingweerstand bereiken remvoeringen bij een door de fabrikant bepaalde gebruikstemperatuur. Voor de openbare weg geschikte remvoeringen hebben de eigenschap over een heel groot temperatuurbereik goed te presteren.

Racerremblokken hebben die eigenschap niet, maar presteren zeer goed in een hoger temperatuurbereik dat -onder normale omstandigheden- niet zal worden bereikt op de openbare weg. Alvorens die bedrijfstemperatuur bereikt wordt, is er niet veel remkracht in huis hetgeen op de openbare weg voor problemen zal zorgen. "De boel dus goed opwarmen en ik ben er vanaf" hoor ik nu de slimmeriken denken, maar dat is niet zo. Stel je de volgende situatie maar eens voor: na een bochtige weg met veel rempunten -en dus met goed opgewarmde remblokken en remschijven- kom je op een recht stuk terecht van enkele kilometers lang.

Door de rijwind koelen je remcomponenten op dat rechte stuk razendsnel af en net op het moment als je bij de eerstvolgende remactie over een berg stopkracht denkt te beschikken... geeft een groot gedeelte daarvan niet thuis. Even Apeldoorn bellen kan in dat geval misschien nog net tot de mogelijkheden behoren, maar dan heb je echt wel veel geluk gehad...

Ga ook altijd na of de remvoering van je aftermarket remblokken wel geschikt is om in combinatie met je standaard remschijven gebruikt te worden. Is dat niet het geval, dan staat dat bij de kwaliteitsmerken netjes op de verpakking van de remblokken vermeld. Sla je die waarschuwing in de wind dan mag je zeker -veeleer vroeg dan laat- een aanslag doen op je bankrekening om nieuwe remschijven aan te schaffen.

Remblokken en remvoeringen die gebruikt worden op niet passende remschijven zijn namelijk in staat om remschijven ernstig te laten lijden en hun dikte sneller dan normaal te reduceren tot onder de door de fabrikant toegestane waarden, waardoor vervanging van die remschijven onvermijdelijk wordt. Zelfs motorfabrikanten -neen, we gaan hier geen namen noemen- hebben in het verleden deze fout gemaakt en monteerden combinaties die niet altijd zo duurzaam bleken.

Indien je niet zeker bent van je zaak bij het kiezen van je remblokken, laat je je dus beter adviseren door een specialist. Je dealer komt daarvoor als eerste in de rij te staan want die beschikt over alle benodigde informatie over de producten van zijn leveranciers...Zorg er ook voor dat je op een wiel met een dubbele remschijf altijd de remblokken van de beide klauwen vervangt zodat je een goed uitgebalanceerde en dus optimale remwerking verkrijgt.

Met de juiste remblokken nu in je bezit -of met de oude indien die nog goed genoeg bleken te zijn- kan je erover gaan denken om tot de montage over te gaan. Voor je daadwerkelijk de boel terug op zijn plaats kunt zetten heb je echter eerst enkele andere werkjes uit te voeren. Om een optimale remwerking te bekomen -en dus veilig te kunnen motorrijden- is het namelijk noodzakelijk dat je remklauwen perfect proper gemaakt worden.

Ook hier komt de combinatie van een bus brakecleaner en een tandenborstel goed van pas. Schrob je remklauwen zowel aan de buitenzijde als aan de binnenkant net zolang tot ze perfect schoon zijn. Ga daarbij ook na of de remzuigers zuiver zijn en niet door vervuiling zijn komen vast te zitten in de remklauw. Doe dat laatste heel voorzichtig; zoniet springen de remzuigers uit hun zittingen en kan je de boel nog eens gaan ontlichten. En dat is een ander verhaal...

Wat zeker ook niet over het hoofd mag gezien worden is het schoonmaken en nazien van de geleidingsstaafjes. Die moeten er niet alleen voor zorgen dat je remblokken netjes op hun plaats blijven zitten, maar ook dat die blokjes vrijelijk en zonder horten of stoten in de richting van je remschijven kunnen schuiven. Ze met fijne staalwol opblinken is een veel gebruikte procedure en indien er onregelmatigheden in hun vorm worden ontdekt moeten ze meteen vervangen worden.

Het smeren van die geleidingstaafjes is niet toegestaan, het is namelijk niet ondenkbaar dat het vet op je remblokken terecht komt -zowel in vaste als in gesmolten vorm- en de remmende werking van je remmen volledig teniet doet. Vervang sowieso elke keer dat je je remblokken demonteert altijd de sluitpennetjes waarmee de geleidingsstaafjes in de remklauwen geborgd worden want als die er onderweg de brui aan geven ben je nog niet thuis...

Nu alles proper is kan je de remblokken monteren in hun klauw. Heb je de oude remblokjes teruggeplaatst, hou er dan rekening mee dat je deze ook diende terug te plaatsen op de plaats van oorsprong; zoniet kan je je oude remblokjes opnieuw inrijden om zich aan te passen aan de schijven... Zorg ervoor dat alles perfect op zijn plaats komt te zitten. Je zou de eerste amateur sleutelaar niet zijn die vergeet dat remblokken altijd met hun voeringen naar de remschijf gekeerd moeten zitten!

Is dat eenmaal voor mekaar en is alles nog eens extra nagezien, dan kan de remklauw terug op haar plaats. Blijkt daarbij dat de remblokken niet ver genoeg uiteen staan om de remschijf door te laten, dan kan je de remblokken voorzichtig uit elkaar duwen met de hulp van een grote schroevendraaier, beter nog is een daarvoor speciaal ontworpen tang die de remblokjes uit elkaar duwt.

Ga daarbij écht voorzichtig te werk want anders beschadig je je remvoeringen en daar zit je natuurlijk niet echt op te wachten. Let ook op dat de remleidingen niet verwrongen worden terwijl je de klauw terug op haar plaats brengt. De bouten waarmee je de remklauwen vastzet heb je op dat moment al proper gemaakt en klaargemaakt voor montage; je hebt hun draadeinde met een zacht koperen borsteltje gereinigd en van een beetje keramisch of kopervet voorzien. Beide hebben een hoge weerstand tegen opwarming en vocht en zal er zorg voor dragen dat de bouten niet vast oxideren in de voorvork. Met een momentsleutel word de remklauw vastgezet op het juiste aanhaalkoppel, voorgeschreven door de fabrikant.

Met de remklauw terug netjes op zijn plaats bedien je meteen de rem enkele keren. Daardoor komen de remblokjes netjes tegen de remschijven aan te liggen en zijn deze klaar voor de actie. Ga het niveau van de remvloeistof ook na en indien dat conform is met de opgave van de fabrikant ben je klaar om met je motor een proefrit te maken. Test tijdens die proefrit voorzichtig de werking van je remmen uit en -indien alles goed blijkt te werken- rij daarna je nieuwe remblokken voorzichtig in. Remblokken inrijden is écht nodig om een goede remwerking te bekomen.

Vermijd tijdens dat inrijden hevige remacties want dat is echt niet het doel van de inrijperiode; die dient om de remvoering zich optimaal te laten aanpassen aan het raakvlak met de remschijf. Ga je toch brutaal te werk tijdens het inrijden, dan verglazen je remvoeringen en is de remwerking nooit zo goed als eigenlijk mogelijk is. Eenmaal de remblokken zijn ingereden heb je terug een goed remmende motor waarmee je niet alleen veel plezier beleeft, maar waar je ook veilig onderweg mee bent. Je weet tenslotte maar nooit wat er op het onverwachts allemaal voor je wielen opduikt; zelfs al ben je geen racer, stuntman of straatschender, maar een alledaagse motorrijder die op een verantwoorde wijze aan het verkeer deelneemt.

Remblokken vervangen is een relatief eenvoudige klus maar indien je geen handige Harry bent, of niet over het juiste gereedschap beschikt begin je er beter niet aan. Wordt dit werk niet op de correcte manier uitgevoerd, dan komt namelijk met zekerheid de remwerking van je motor in gevaar hetgeen tot ronduit gevaarlijke situaties zal leiden. De kostprijs die je dealer voor de montage van je remblokken aanrekent is niet hoog want voor een vakman is dit een klein werkje dat hij in een wip klaar heeft. Bij de minste twijfel aan de goede afloop van deze klus kies je dus beter om je dealer met dit werkje op te zadelen en enkele euro's meer uit te geven, dan om met een onveilige motor rond te rijden...