

Proffsens tips – Fjädring

Fjädring



Syftet med en bra och rätt justerad fjädring är komfort och säkerhet. Fjädringen ska kunna svälja ojämnheter på en mer eller mindre ojämn väg för din bekvämlighet och dessutom bibehålla ett bra väggrepp så att inte hojen studsar av vägen. Faktum är att få till rätt inställd fjädring är en mycket avancerad kunskap. En kul detalj är att det blir mer och mer vanligt med elektronisk fjädring med förinställda program för olika typer av körstilar. Dock är det än så länge förbehållet dyrare och större hojar.

Fjädringen fram sitter i framgaffeln och bakfjädringen sitter oftast centralt placerad under sadeln. På en customhoj finns som regel två bakre stötdämpare skruvade i svingen på var sida om bakhjulet.

Original från fabrik

För de flesta så fungerar originalinställningar från fabrik riktigt bra och det finns inte anledning att i onödan experimentera. Har du pillat bort dig bland justeringarna kan du alltid titta i instruktionsboken efter originalinställningar.

Vilka inställningar finns?

På de flesta hojar kan man nästan alltid justera förspänningen på fjädern. Utöver förspänning finns kompressions- och returdämpning. De två sistnämnda är dock ovanligt att man kan justera på enklare hojar varvid vi inte kommenterar ytterligare i denna artikel.

Att öka förspänningen innebär att man skruvar ihop fjädern för mer hårdhet. Detta kan behövas om du ska åka med passagerare eller vid mer aktiv körning på ojämn väg. Att minska förspänningen är tvärtom, att minska fjäderns hårdhet. På billigare hojar såsom Yamaha MT-07, Kawasaki ER6 och Suzuki Gladius är fjädringen i många fall av det mjukare slaget vilket ofta kommenteras i MC-tidningarnas tester. Å andra sidan kan man inte begära mer av hojar i de lägre prisklasserna. När en förare sätter sig på hojen ska fjädern sjunka ihop cirka en tredjedel. De flesta grundinställningar är för en förare på 70 kg. Väger du då till exempel 90 kg finns risk att fjädringsvägen inte räcker till.

Att justera förspänningen bak görs oftast med en tandring direkt på stötdämparen. Denna är som regel avsedd att vridas med hjälp av en haknyckel som finns i verktygsväskan. Förspänningen i framgaffeln justeras på respektive gaffelben med hjälp av en spårmejsel. Att skruva medsols innebär hårdare förspänning. Tittar du noga kan du se graderingar i form av linjer på skruvjusteringen. Självräknar jag antal skruvade varv från mjukaste eller hårdaste läge. På mer moderna hojar finns en justeringsratt på respektive gaffelben. En ratt på ena gaffelbenet ger ändrad förspänning på båda gaffelbenen. Läs om vilken det är på just din hoj i instruktionsboken.

Hur kollar jag att fjädringen är säker?

Framgaffeln får inte läcka ut gaffelolja i tätningen mellan yttre och inre gaffelben. Känn med ett finger på det inre gaffelbenet efter en eventuell film av olja. Minsta läckage kräver omedelbar åtgärd. Blir läckaget för omfattande rinner det ner på gaffelbenen mot bromsarna... Orsaken till läckage kan vara skador på gaffelbenet eller helt enkelt att packboxarna som tätar mellan gaffelbenen är skadade eller utslitna. Packboxarna täcks av ett dammskydd. På många hojar finns även ett gaffelskydd i plast som skyddar gaffelbenet mot stenskott och smuts. Smuts på gaffelben som dras ner mot packboxen vid fjädringsrörelse är den vanligaste orsaken till läckande packboxar. En ren hoj är ofta en säker hoj! Kontrollera även att gaffelbenen inte sitter löst genom att rycka i dem.

Den bakre stötdämparen ska sitta ordentligt fast i sina infästningar. Om möjligt ta tag i stötdämparen med ena handen och ryck bestämt för att känna eventuellt glapp. Om den sitter minst löst och bultförbanden är korrekt åtdragna så är det troligtvis slitna bussningar i stötdämparens fästpunkter. Dämpningen sker med hjälp av olja eller gas i en behållare. Läckande olja är givetvis lättare att upptäcka men med den avslutande funktionskontrollen avslöjar du för dålig dämpning.

Sätt dig nu på motorcykeln, dra åt frambromsen och gunga framgaffeln kraftigt. Framgaffeln får inte böttna. Klonkar den till vid hård komprimering så är den för mjuk. Detta är en säkerhetsrisk! När gaffeln återgår till ofjädrat läge ska den stanna till utan att fortsätta gunga. För att kontrollera bakfjädringen studsar du mot sadeln för att komprimera. Principen är densamma som för framfjädringen.

Tips och trix!

Är framgaffeln för mjuk så kan man fylla på lite mer gaffelolja. Detta ger en hårdare fjädring. Dock bör du låta verkstaden göra detta då fel mängd olja kan ge sämre fjädringsegenskaper. I många fall kan man också köpa hårdare gaffelfjädrar för att förbättra fjädringsprestandan. Ett tips är att först justera förspänningen hårdare.

Vid byte av packboxar är det värt att satsa på original packboxar. Dessa är utprovade av tillverkaren för bästa funktion och livslängd. Pirat packboxar är oftast billigare och kan fungera bra, men börjar de läcka förlorar man snabbt det man sparade då det är en hel del arbete att byta. Låt verkstaden göra jobbet om du är det minsta osäker. Specialverktyg krävs.