



Bromsolja, en vätska som får dig att stanna upp

Text o foto: Janne S. Källmaterialet är bl a hämtat från; www.rejsa.nu, Corvette Enthusiast, bromsvätsketillverkarnas hemsidor, Bosse Bildoktorn m fl.



Bromsolja eller bromsvätska, som den också kallas är länken mellan bromspedal och bromsbelägg. Utan bromsvätska kan vi inte stanna Corvetten. Men är det verkligen något att bry sig om?

Det finns väldigt många profeter i läran om bromsvätskor och som bekant är för det mesta alla profeter är övertygade om att just de har rätt. Jag skall i den här artikeln försöka belysa det som kan vara intressant för oss corvetteägare sett ur de olika profeternas ögon. Det är faktiskt en hel del.

Eftersom Corvetten varit med i över 55 år, både på vägen och på racerbanan, har den ju upplevt allt från det gamla trumbromssystemet till den senaste generationens superskivbromsar. Men kära Corvetteägare, jag kan inte ta ansvar för allt vad profeterna säger utan ni får allt själva dra era egna slutsatser. Man kan dock konstatera, att ju mer man sätter sig in i detalj i ämnet, ju fler motsägelser och inte helt kunniga forumskribenter stöter man ibland på.

Två sorters bromsvätska

Den **klassiska bromsvätskan** är baserad på polyglykoletrar och den rekommenderas normalt att bytas ut vartannat år pga att vätskan är hygroskopisk, dvs den absorberar vatten och därmed sänks kokpunkten.

Den **syntetiska bromsvätskan** däremot, är en silikonbaserad produkt. (Observera dock att bromsvätska med klassningen DOT 5.1 är silikonfri.) De två olika typerna av vätskor får aldrig blandas. Silikonvätskan (DOT 5) behöver inte bytas ut eftersom den inte tar åt sig vatten och underhållet på fordonets

bromssystem blir därför lite enklare. Om man avser gå över till silikonbromsvätska (DOT 5) måste bromssystemet rengöras mycket noggrant och alla packningar och tätningar måste bytas till sådana som tål silikonvätskan. En sådan övergång kan vara lämplig vid t.ex. en övergripande bromsrenovering. Silikonbromsvätska är definitivt inget för den med skivbromsar, inte heller för den med en modern Corvette med ABS-system. Kanske till en äldre Corvette med trumbromssystem kan man använda silikonbromsvätska. (OBS läs gärna vad uppfattningen är på www.rejsa.nu avseende den silikonbaserade bromsvätskan.)

Fukt i bromsvätskan

Bromsvätska (utom silikonbromsvätska) tar åt sig fukt och eftersom luften är fuktig kommer den alltid att leta sig in i bromssystemet. Konkret innebär detta att man vid upprepade hårda inbromsningar (främst på racerbanan) kan råka ut för att vätskan "kokar" med bromsbortfall som följd, inte bara lokalt på det varmaste hjulet utan i hela systemet på alla bromskretsar. Tänk dig att du kör på något av klubbens banmöten, så plötsligt har du bara handbromsen kvar som fungerar, inför en inbromsning från 200 km/tim, inte så kul va...

Som alla vet så rostar metall av fukt och så sker även i bromssystemet. Detta ger upphov till läckage av bromsvätska, som i sin tur gör att systemet -förutom att det tar åt sig fukt - även tar åt sig luft. Och luft i bromsarna vet väl alla hur det fungerar, eller inte fungerar kan man säga, med dåliga svampiga bromsar som följd.

Byta bromsvätska

För de allra flesta moderna bilar rekommenderar tillverkarna byte av bromsvätska i samband med service vartannat år. Så är det även föreskrivet för Corvette C5-C6.

Har man köpt en begagnad bil (inte bara en Corvette) och inte vet statusen på sin bromsvätska bör man åka till en verkstad och mäta fukthalten. Det finns mätare som man snabbt och enkelt kan mäta fukthalten med. För bilar som servats enligt serviceboken behöver man väl knappast vara orolig, men köper man en Corvette eller annan USA-bil direktimporterad från USA finns det anledning att vara extra noggrann. Oftast får man ju inte med någon som helst servicehistorik från USA-importerade bilar, vare sig de är nyare eller äldre. I USA är det dessutom ganska utbrett med en servicekultur innebärande att man kör in till ett serviceställe, lämnar sina rabattkuponger och får motorolja och filter bytt i bilen i bilen för ca 10-20 dollar medan man sitter i bilen och väntar. Således byter de flesta sin motorolja ganska ofta, men resten av servicen har man en tendens att negligera. Bromsolja tillhör en av servicepunkterna som man i USA ofta slarvar med. Ett snabbt sätt att kolla denna servicepunkt är att skruva av locket till bromsvätskebehållaren och titta på färgen på vätskan. Är den mörk och liknar bottensatsen från en flaska hembryggt vin är det hög tid att byta. Färgen (på bromsvätskan) skall normalt vara ljus och vätskan skall inte vara grumlig.

Hur man brukar och förvarar sin bil kan också utgöra en mätare på hur ofta bromsvätskan behöver bytas.

Använder man Corvetten som hobbybil, kör bara på sommaren och förvarar den på vintern i ett torrt och tempererat garage behöver man kanske inte vara orolig för att bromsvätskan skall bli förstörd så fort. Däremot på en bil som står ute året om eller en hobbybil, som står garagerad i ett garage där kondensen får härja fritt skall man se upp. Vinterförvarar du din bil, ställer en torrboll inne i den som skydd mot fukten och sen inte bryr dig om att regelbundet byta bromsvätska, då kan man nog fråga sig vem som egentligen är "torrbollen". Att byta bromsvätska har ju numera blivit relativt enkelt (för den händige),

För dig som inte orkar läsa hela artikeln i detalj har Bosse Bildoktorn i en artikel på Aftonbladets hemsida på ett enkelt och lättfattligt sätt sammanfattat vad man som entusiast kan behöva veta om bromsvätska.

Bromsvätskan i de flesta bilar är hydroskopisk. Det innebär att den drar till sig fukt och måste därför bytas med jämna mellanrum. En del biltillverkare anser att vätskan ska bytas vartannat år, andra att den ska bytas vart tredje.

Om bromsvätskan inte byts i tid så uppstår två problem. För det första sjunker kokpunkten och till slut är den nästan lika känslig för värme som vatten. Då räcker det med några hårda inbromsningar i följd för att vätskan ska börja koka, varvid pedalen går i botten.

Ett lika stort problem med vattenutblandad bromsvätska är att hela hydraulsystemet rostar inifrån. Det gäller både huvudcylindern, hjulcylindrarna och de reglerventiler som ska hindra bakhjulslåsning.

Var säker på vilken sorts bromsvätska du använder

Fyll aldrig på bromsvätska i en bil om du inte är hundraprocentigt säker på vilken sort som ska användas, ty det finns fler bilar än de flesta känner till som har mineralolja i sina bromsar. Förutom en del moderna bilar, exempelvis Jaguar och Audi så började Citroën använda mineralolja på 1950-talet och Rolls-Royce på 1960-talet. Den gemensamma nämnaren för bilar med mineralolja i bromssystemet är att de använder ett högtryckssystem vars hydraulpump ofta levererar kraft till både servostyrningen, nivåregleringen och bromsarna.

Byt packningar

En tredje bromsvätsketyp är silikonbromsvätskan (DOT5), som inte heller får blandas med konventionell vätska. Silikonvätskans största fördelar är att den inte drar åt sig vatten och att den inte är elak mot bilens lackering. Den största nackdelen är priset.

Silikonvätskan passar inte till bilar med ABS-bromsar eller bilar med packningar av naturgummi.

Många vågar inte använda silikonvätska på grund av rykten om dess opålitlighet, men Bosse Bildoktors egna erfarenheter är bara positiva. Han känner till flera veteranbilar som har använt silikonvätska i nästan 15 år utan byte eller några som helst problem. En annan indikation på silikonvätskans pålitlighet är att Harley-Davidson ända sedan 1977 har använt den som originalvätska i sina bromssystem.

Den som tänker byta från konventionell bromsvätska till silikonvätska ska tänka på att hela bromssystemet måste plockas isär och rengöras samt att alla packningar måste bytas. Gummidetaljer som en gång har varit i kontakt med silikonvätska får alltså inte användas till vanlig bromsvätska och tvärtom.

numera kan man göra det själv med assistans av en vacumsugare.

Så för de flesta bilar bör man alltså som tidigare rekommenderats byta sin bromsvätska vartannat år. Har man däremot för vana att besöka racerbanan så gäller lite andra regler. De kommer senare i artikeln.

Benämning av bromsvätska

Benämningen DOT för bromsvätskan, som berörts som hastigast i början av artikeln kommer från uttrycket **Department Of Transportation (DOT)** i USA där standarden har satts. Den klassning som officiellt gäller är DOT 3, DOT 4, DOT 5 och DOT 5.1.

DOT 5 är silikonbaserad

Beteckningarna har skapat förvirring för att man tror naturligtvis att DOT 5 är bättre att välja än den vanligast förekommande DOT 4. När då Depart-



ment Of Transportation (DOT) i USA valde att kalla silikonbaserad bromsvätska för DOT 5 ställde man till det för oss konsumenter. Att blanda vanlig

bromsvätska med silikonbaserad dito är ju definitivt inte något som man får göra. Det kan leda till att bromsvätskan kan bli som gelé till konsistensen och bromsförmågan kan komma att försvinna. Dessutom kan silikonbromsvätskan medföra läckage och förstöra packningar som inte är direkt avsedda för denna typ av bromsvätska.

DOT 5.1

DOT 5.1 är en vätska som tagits fram till bilar med ABS och har en lägre viskositet än de andra, som gör att den flyter lättare igenom systemets mickroventiler osv. Den är således tåligare i stark kyla.

Den finns som syntetisk bromsvätska, men den är helt silikonfri och skall därför inte förväxlas med DOT 5.

Kan man byta upp sig i DOT-systemet

Så länge man inte blandar med silikonbaserad bromsvätska (DOT 5.0) torde det inte vara någon fara att byta upp sig.

Kolla instruktionsboken

Är du osäker så håll dig till vad som står i manualen eller kontakta en GM-verkstad för din Corvette.

GM anger i instruktionsboken till C5 och C6 att använda Delco Supreme 11 eller likvärdig DOT 3 bromsvätska och att man skall ta från en oöppnad flaska. Det kan vara svårt att hitta DOT 3 numera eftersom DOT 4 är det vanligaste hos alla verkstäder. De flesta verkstäder som servar moderna Corvetter brukar använda DOT 4. Vill du köpa DOT3 finns den hos Hansens återförsäljare.

DOT 4+ eller Super DOT 4

Beteckningen DOT 4 plus, DOT 4+ och Super DOT4 finns också i hyllarna på marknaden. Den har väl blivit ett marknadsföringsknepp att saluföra DOT 4 bromsvätska med lite högre kokpunkt.

Bromsvätskans kokpunkt

För att bättre förstå det här med bromsvätska måste man känna till begreppet bromsvätskans kokpunkt, som är ett av de viktigaste begreppen. Kokpunkten anges i två varianter, torr respektive våt. **Torr:** Den kokpunkt bromsvätskan har i nytt tillstånd. I princip gäller detta värde enbart bromsvätska i oöppnad förpackning.

Våt: Den kokpunkt bromsvätskan har när den har dragit åt sig "maximalt" med fukt (där våt är definierat som 3% vatten).

Kokpunkttalen talar om hur bromsvätskan klarar fukt och hur väl den klarar

värme.

Oftast saknas uppgifterna hur lång tid det tar innan bromsvätskan har tagit upp så mycket vatten, att man bör lägga större vikt vid våtkokpunkten än vid torrkokpunkten. Speciellt fort går det om bromsvätskan/bilen får utstå stora temperaturväxlingar, t ex svenskt vinterklimat och garage där kondensen kan härja fritt. Likadant är det om bromsvätskan snabbt hettas upp, som t ex vid mycket kraftiga och upprepade inbromsningar.

Tabellen i artikeln ger exempel på flera olika bromsvätskor och visar de olika kokpunkterna för bromsvätskorna. Skall man byta bromsvätskan själv eller med hjälp av någon kompis kan det vara lagom att köpa en liter som räcker till byte och luftning.

Det kan inte sägas för ofta att man skall vara noga med att använda ny öppen bromsvätska. Att hålla i den här slatten som stått på en hylla i garaget i flera år är definitivt ingen bra idé.

Bromsvätskans kokpunkt är en av fler urvalsfaktorer vid val av bromsvätska.

Vad kostar bromsvätska

En annan viktig urvalsfaktor är priset. Normalt kostar en liter bromsvätska till en bil som används till bruks- eller entusiastkörning runt 200 kr litern. Bromsvätska rekommenderad för racing med högre kokpunkt är betydligt dyrare. Den allra dyraste bromsvätskan är silikonbromsvätskan (DOT 5) som kostar runt 600 kr litern eller mer om du köper småförpackningar. Behöver man verkligen ha den dyraste racingbromsvätskan till lite sommarcruising? Tja, det överlåter jag åt dig själv att utvärdera.

Avser du köra på bana

Om du tar din Corvette till några enstaka raceevent om året, så kan det rekommenderas att du i alla fall byter bromsvätska minst en gång om året, gärna oftare. Bromsvätska med beteckningen DOT 4 fungerar bra vid "entusiastbankörning" (läs inte den högsta värmeutvecklingen) så länge den är "fäsk". Problemet är ju att bromsvätskan tar åt sig fukt snabbt samtidigt som fukten reducerar vätskans kokpunkt. Racingbromsvätska har ibland en kokpunkt över 260 grader vilket dock snart faller till ca 150 grader vid stark hetta efterhand som fukten absorberas av bromsvätskan.

Om man använder racingbromsvätska är det en god idé att lufta bromssystemet en gång i månaden eller inför varje besök på racerbanan. Glöm inte bort att bara använda nya flaskor med

Typ av bromsvätska	Torr kokpunkt °C	Våt kokpunkt °C
	Normala värden	
DOT 3	205	140
DOT 4	230	155
DOT 4 +	260	180
DOT 5 (silikon)	260	180
DOT 5.1	270	190
	Ex på bromsvätskor	
AP 550	295	145
AP 600	315	210
AP DOT 5.1 vätska	260	180
AP Racing 551	275	150
AP Racing 600	310	210
AP Racing PRF 660	320	199
AP Ultra	270	186
ATE 200	280	200
ATE G DOT 3	245	150
ATE SL DOT 4	260	165
ATE Super Blue	280	200
ATE SL.6	265	170
ATE Super Gold	280	200
Biltema DOT 4+		
Brake Man	302	150
Cartel DOT 5 silicone	315	
Castrol GT/LMA	254	163
Castrol SRF	310	220
Castrol SRF	310	270
Delphi Lockheed 5.1	271	184
Delphi Lockheed DOT 4	270	174
Delphi Racing	310	220
Donax Ultra UB	290	195
Elf Moto 5.1	271	170
Ferodo Formula Racing	310	
Ferodo DOT 5.1	280	
Ford HD	288	140
Gold Eagle DOT 3	232	140
Huzell DOT 4		
Motul 600	307	216
Motul RBF 600	310	210
Perf. Frict. Z-Rated	288	140
Valvoline DOT 5.1	270	

I tabellen finns ett antal olika bromsvätskor redovisade med torr respektive våt kokpunkt. Av utrymmesskäl får ni nöja er med dessa. Längst upp redovisas ett ungefärligt värde för de olika DOT-klasserna. DOT 4+ eller Super DOT 4, som det ibland benämns är marknadsförarnas sätt att saluföra något som man anser är bättre. För överskådlighetens skull är det medtaget i artikeln. För att få mer detaljer rekommenderas att du läser även på www.rejsa.nu.

bromsvätska och inte använda bromsvätska som du sparat sedan länge. Det är emellertid stor skillnad för en serviceverkstad, som byter bromsvätska på bruksbilar, att man tar bromsvätskan ur öppnade kärl eftersom omsättningen är så stor. Men även här bör man se upp så man inte får "gamal" bromsvätska.

En annan sak om du uppgraderar dina bromsar, är att kolla upp hur bromsvätskan reagerar med olika material. Det är vanligt att racingvätskor inte får ha kontakt med t ex magnesium, eftersom en kemisk reaktion då skapar gas i systemet. Sammanfattningsvis, åker du till klubbens racingaktiviteter, var noga



Det finns många olika sorters bromsvätska i många olika förpackningar att köpa. Några visas här på bild. För den som vill veta mer rekommenderas tillverkarnas hemsidor.

Översta raden.: Välkända tyska ATE har bromsvätska i olika klassningar för både bruks- och racingbruk.

Mellersta raden: Hansens återförsäljare saluför bl a bromsvätska från Valvoline med klassningen DOT 5.1 samt USA-tillverkade Gold Eagle DOT 3. För den som absolut vill följa GM's rekommendation med DOT 3 bromsvätska är detta ett bra alternativ. Huzell saluför bromsvätska till bruksbilar i både små och stora förpackningar. BILTEMA saluför bromsvätska med klassningen DOT 4+ till ett literpris av 55 kr. Var och en får bedöma om man vill satsa på den bromsvätskan i sin Corvette.

Nedre raden: Silikon bromsvätska med klassning DOT 5. Det är skrivits spaltmeter om denna typ av bromsvätska. Var ytterst försiktig om du avser använda den här sorten och kolla noga att den passar i bilens bromssystem. Trots att den i USA marknadsförs som

-America's number one selling brand and still the ultimate performance brake fluid. Widely used in racing, high performance, sports, classic and museum and collector cars - skall man nog tänka sig för både en och två gånger innan man håller den i sitt bromssystem. Fast med ett literpris överstigande 600 kr är det nog ganska lätt att tänka sig för.

med statusen på din bromsvätska. Är du en inbiten racingfantast, så skall du vara ännu noggrannare än vad som beskrivs här, men det vet du alldeles säkert.

Att byta bromsvätska

Det finns många olika sätt att byta sin bromsvätska och här ger vi exempel på hur man kan göra.

Har du ABS-system

Först några ord om bilar med ABS-system. Eftersom huvuddelen av bilar med ABS-system har en separat pump för ABS-systemet, kommer man normalt inte att byta all bromsvätska på verkstaden när man gör det v4artannatåriga bromsvätskebytet. Vill man ha det gjort så är det betydligt krångligare, mer tidsödande och betydligt mer kostsamt, varför det ytterst sällan sker. Skall man ge sig på det behöver man en verkstads-handbok, som instruerar dig hur man skall lufta ABS-systemet så att det kommer att fungera tillfredsställande. I moderna bilar behöver man oftast ha tillgång till en OBD-2 utrustning för att "komma in i" bilens dator. Här är en av de viktigaste orsakerna, varför bromsvätskefabrikerna alltid upplyser om vilka bromsvätskor som är blandbara.

Den gamla bromsvätskan i bromsvätskebehållaren suger man med fördel först upp, gärna med t ex stor "spruta" som man kan suga upp ett par dl med. Sughävert fungerar också, men bromsvätska i munnen är inte något som man rekommenderar. Man suger ut den gamla vätskan och undviker således att få den nya och den gamla vätskan att blandas i onödan. Man kan naturligtvis öppna luftnippelarna och tömma ut bromsvätskan den vägen, men risken är då större att man får in luft i systemet jämfört med om man tömmer med sugpump.

Det är lätt att klanta sig och glömma att fylla på i bromsvätskebehållaren med följd att det blir tomt i behållaren och luft kommer i den vägen. Har man riktig otur blir man då tvungen att lufta både bromsvätskebehållare och ABS-system.

Använda sugpump

Tömmer man behållaren med sugpump och sen fyller på med ny vätska kan man knappast inte få in luft. Fyll bromsvätskebehållaren med ny bromsvätska, sätt på bromsluftaren och trycksätt systemet. Lämpligt lufttryck kan vara ca 1 bar. I andra ändan, vid luftningsnippeln så har man en plastslang på ungefär en meter, som man trycker på luftningsnippeln på brom-

	SAE J 1703	FMVSS 116 DOT 3	FMVSS 116 DOT 4	ISO 4925 Class 4	ISO 4925 Class 6	FMVSS 116 DOT 5.1
		ISO 4925 Class 3	SAE J 1704			ISO 4925 Class 5.1
		JIS K 2233 Class 3	JIS K 2233 Class 4			
Boiling point	≥ 205 °C	≥ 205 °C	≥ 230 °C	≥ 230 °C	≥ 250 °C	≥ 260 °C
Wet boiling point	≥ 140 °C	≥ 140 °C	≥ 155 °C	≥ 155 °C	≥ 165 °C	≥ 180 °C
Viscosity, mm ² /s at -40 °C	≥ 1800	≥ 1500	≥ 1800	≥ 1500	≥ 750	≥ 900

Bilden ovan: För den som ytterligare vill fördjupa sig finns här en tabell som bl a visar olika klassningar för bromsvätskan och normvärden för kokpunkter och viskositet.

Bilden nedanför till vänster: En sugpump kan vara bra att ha i garaget när man skall lufta sina bromsar.

Bilden nedanför till höger: En serviceverkstad har ofta lite större grejor för effektivt kunna jobba med bromsvätska.



soket. Välj nu den bromscylinder eller det bromsok som sitter längst från huvudcylindern. Normalt på en Corvette är höger bakhjul mest avlägset. Öppna nippeln och släpp ut cirka en dl vätska eller låt den sakta rinna tills man ser på färgen att den nya vätskan kommer. Glöm för all del inte att fylla på mer bromsvätska i bromsvätskebehållaren och fortsätt med bytet/luftningen till du bara ser ny bromsvätska i slangen. Om du lät bli att börja med tömning av bromsvätskebehållaren kan det ta en stund innan den gamla bromsvätskan slutar att rinna. Man får oftast en blandning av gammal och ny bromsvätska ute vid bromsoken, varför man bör låta det rinna ett tag till efter att färgskiftningen börjat. Fortsätt därefter systematiskt till det bromsok som sitter närmare huvudcylindern och gör likadant till dess att du bara har ny bromsvätska i slangen och inga luftbubblor.



Observera att det kan trilska sig vid luftning av C3-Corvetter, som är kända för att vara svårluftade. Här kan man behöva att lufta flera gånger för att vara säker på att blivit av med all luft. Sen vet väl alla om att C2-C3 bromsok har en benägenhet att läcka bromsvätska. Det kan ske även med renoverade utbytesok med rostfria insatser. Däremot, skall du lufta en C6, är det betydligt enklare, då bromsvätskan i

stort sett är självrinnande. Då kan du klara dig utan sug. Och det får du göra också om du inte har eller kan låna någon. Då återstår den gamla hederliga metoden med att någon (hustrun, flickvännen eller kanske tom svärmor...) får sätta sig bakom ratten och med ena foten trampa på ditt kommando under det att du ligger under bilen med luftningsnyckeln och en plastflaska med en plastslang.

Gör alltid en slutkontroll

Har du gjort t ex en bromsuppgradering på din nyare Corvette och har investerat i nya skivor, ok och bromsledningar? Då måste du vara extra noggrann. Vid byte från gummibromsslängor till metallomspunna slangar är det lätt att få bromsvätskeläckage pga av att niplarna mot metallbromsledningarna ofta är väldigt hårt dragna från fabriken. Niplarna har då konat sig och behöver dras ordentligt för att inte läcka. Så efter att du dragit åt allt ordentligt och efter att luftningen är klar, sätt en kompis i Corvetten och låt honom trycka hårt på bromsen i flera minuter. Be honom känna efter om bromspedalen sakta

sjunker mot golvet, medan du själv kryper runt och kollar att det inte läcker vid några nipplar. Är allt ok så har inte bromspedalen sjunkit och inte heller någon bromsvätska har läckt ut.

Läcker det bromsvätska

Om bromsvätskenivån trots detta sjunker med tiden under körning har du med största sannolikhet en eller flera läckor. Läckor i bromssystemet uppträder normalt på följande ställen:

Huvudbromscylindern

Torka rent runt alla anslutningar och titta efter "oljekladd". Ofta försvinner olja mellan tätningsringarna på kolven inne i huvudcylindern och oljan trycks ut i servoklockan, vilket inte syns utanpå. Detta känns dock genom att bromspedalen sakta sjunker om man sätter foten på med fullt tryck och håller kvar en stund. Om detta hänt byt eller renovera huvudcylindern. Glöm inte att göra ren servoklockan.

Bromsoken

Det kan läcka från kolvarna. Ett vanligt symptom är att det på våren, när du

skall starta upp (om du inte gjort det under vintern) ligger det pölar med bromsvätska på garagegolvet. Det är väl C2- och C3 ägarnas vanligaste dilemma. Ibland märker man det genom att det läcker bromsvätska på bromsskivorna med sneddragning vid inbromsning som följd.

Bromsslängarna

Närmast bromsoken finns gummislängarna (för att tillåta flexibilitet vid styrrörelser och fjädringsrörelser). De torkar ut med tiden eller kan skadas av något vasst föremål som kommit under bilen. På gamla bilar kan det bli en bula på slangen pga att slangen blivit som en ventil och släpper inte tillbaka bromsvätskan med följd att bromsarna känns svampiga och att bromsen kan ligga på hela tiden. Det är inte ovanligt på gamla bruksbilar och renoveringsobjekt. Byt ut slängarna mot nya.

Lycka till med bromsarna på din Corvette och glöm inte att byta bromsvätska regelbundet. Kolla noga vilken bromsvätska du håller i din bil.