

Winterzeit – Schrauberzeit – Bremsättel überholen.

1 : 1 übernommen / zitiert

von moppedsammler , 04.12.2011

link : <https://www.motor-talk.de/forum/winterzeit-schrauberzeit-bremsaettel-ueberholen-t3628194.html>

„schleife`s“ Anmerkungen in Grün / Kursiv

Seite 1 / 3

Gerade bei älteren Motorrädern kommt es irgendwann zu nachlassender Bremswirkung. Beim Schieben des Bikes stellt man auch plötzlich fest, dass das irgendwie schwerer geworden ist.

Nun ist das ein schleichender Prozess, den man nicht so augenscheinlich wahr nimmt, bis dann ein Kumpel das Motorrad fährt und sich über die miserable Bremswirkung auslässt.

So berichtete mir ein Freund und war nun im Begriff, sich teure Stahlflexleitungen anzuschaffen um seine Suzuki RF 900 wieder auf einen neueren Stand der Technik zu bringen.

Rausgeschmissenes Geld, denn auch eine Stahlflexleitung überträgt dieselbe Kraft wie eine Schlauchleitung.

(Einwand – die alten Gummileitung fangen irgendwann das „Pumpen“ an und können damit den Druck nicht mehr korrekt an die Sättel weiterleiten. Die Bremse fühlt sich „schwammig“ an. Viele Hersteller sagen, nach meiner Meinung nicht unbegründet, einen Austausch der Ltg. nach 4-5 Jahren in ihren Wartungstabellen an! Die Stahlflex haben eine nahezu lebenslange Garantie, wenn sie nicht geknickt oder sonst wie von außen beschädigt werden.)

Wo also geht die Kraft flöten ? Natürlich müssen verschlissene Scheiben ersetzt (Mindestdicke steht drauf, mal gelegentlich nachmessen) und verölte oder verglaste Beläge ausgetauscht werden. Aber ich habe in letzter Zeit die Bremsanlagen einer GPZ 900 R , einer ZX 10 und einer GPZ 1100 überholt.

In allen Fällen fand ich den Bremsverhinderer im Sattel selbst, genauer im Bremszylinder. Unter dem Dichtring bilden sich Kristalle der Flüssigkeit, die (bzw. das darin enthaltene Wasser) wohl auch irgendwie mit dem Aluminium des Zylinders in der Nut reagiert. Das so zusätzlich entstandene Oxid hat ein größeres Volumen und presst gemeinsam mit den Kristallen schließlich den Dichtring mit extrem hoher Kraft gegen den Kolben, dass dieser regelrecht festgepresst wird. Gegen diese –nicht unerhebliche- Kraft muss man beim Bremsen arbeiten und die fehlt beim Druck der Beläge gegen die Scheibe..

Bei der XJ 550 eines Kollegen (Einkolbensättel) musste ich geraume Zeit mit zehn bar Luftdruck drauf halten, bis sich der Kolben auch nur bewegte. Zehntelmillimeterweise ließ er sich rausquetschen und als der schließlich das Gehäuse verließ, gab es einen Knall, der einem größeren Sylvesterböllern zur Ehre gereicht hätte.

Bei Mehrkolbensätteln (Hayabusa hat 3, ZX 10 und GPZ 1100 je zwei) lege ich einen Meterstab in den Sattel, den ich sukzessive auseinanderklappe, denn wenn ein Kolben raus ist und der andere noch ganz drin, kann man keinen Druck mehr aufbauen. So kann man beide Kolben 3-millimeterweise fast ganz rauspressen, und dann in der Regel mit einer gummierten Zange vollends rausleiern.

Meist findet man zwei Ringe: einen dünnen Staubschutzring, den man in der Regel erneuern muss und den eigentlichen Dichtring. Man hebt beide raus und schon sieht man die Beschörung. Kristalle der Flüssigkeit und pulvriges Aluminiumoxid kommen einem entgegen. Bremsflüssigkeiten regelmäßig zu wechseln macht eben doch Sinn. Bremsflüssigkeit ist stark hygroskopisch und nimmt mit der Zeit Wasser auf. Das liefert offensichtlich den Elektronendonator für die Oxidation, ich bin kein Chemiker, ich sehe nur das Resultat.

Nun müssen die Nuten sorgfältig gereinigt werden (auskratzen, kleine Drahtbürste, *„Dremel“ mit Messingbürste*, ich werf sie zusätzlich ins Ultraschallbad) gleiches gilt für die Gummiringe. Danach wird alles mit Bremszylinderpaste (ATE blau) eingefettet und schon flutscht der Kolben wieder.

Alles sauber zusammenbauen, etwas Kupferpaste auf die beweglichen Teile, evtl. die Beläge noch kurz über ein 120er Papier ziehen und rein mit dem Sattel. Penibel entlüften, fertig.

Der Kollege musste sich an die Bremswirkung seiner XJ 550 erst wieder gewöhnen, um nicht auf die Nase zu fallen.

Ich habe heute noch den hinteren Sattel der GPZ 1100 gemacht und ein paar Fotos geschossen.

(Diese Reinigung steht so alle ca. 30.000 km wieder an.)

Winterzeit – Schrauberzeit – Bremssättel überholen.

1 : 1 übernommen / zitiert

von moppedsammler , 04.12.2011 link : <https://www.motor-talk.de/forum/winterzeit-schrauberzeit-bremssaettel-ueberholen-t3628194.html>
"schleife`s" *Anmerkungen in Grün / Kursiv*

Seite 2 / 3



Winterzeit – Schrauberzeit – Bremssättel überholen.

1 : 1 übernommen / zitiert

von moppedsammler , 04.12.2011

link : <https://www.motor-talk.de/forum/winterzeit-schrauberzeit-bremssaettel-ueberholen-t3628194.html>

“schleife`s“ Anmerkungen in Grün / Kursiv

Seite 3 / 3

