

Neue Bremsbeläge montieren

Nach Belagstausch und vor jeder Fahrt Bremsfunktion prüfen!

1. Das Trickstuff Triple-B-Tool vorsichtig zwischen alten Belag und Bremsscheibe drücken und damit die Nehmerkolben zurückdrücken.

ODER:

2. Laufrad herausnehmen und Kolben bei montierten alten Bremsbelägen mit Trickstuff Triple-B-Tool oder flachem Schraubendreher o.ä. vorsichtig ins Gehäuse zurückdrücken. Nicht auf den „nackten“ Kolben drücken!
3. Falls die Bremse zuvor gut funktioniert hat: Nichts an der Bremsscheibe machen. Andernfalls: Bremsscheibe mit Aceton oder Isopropylalkohol entfetten, danach nochmals mit klarem Wasser spülen
4. Sicherung der Belagshalterung entfernen (sofern vorhanden), Belagshalteschraube herausdrehen, alte Beläge herausnehmen
5. Neue Beläge der Packung entnehmen – Achtung – nicht auf die Belagsfläche fassen! Beläge einsetzen, Belagshalterung/Splint/Sicherung wieder anbringen
6. Laufrad einsetzen
7. Mehrmals am Bremshebel ziehen und die Beläge an die Scheibe pumpen
8. Kontrollieren, ob die Scheibe schleiffrei zwischen den Belägen hindurch läuft und der Druckpunkt stimmt. Falls Ja: Prima, fertig, los geht's...



Falls Nein:

9. Bremssattel neu zentrieren: PM-Schrauben lockern, Bremssattel per Sichtprüfung parallel und symmetrisch zur Bremsscheibe justieren, so dass rechts und links der gleiche Lichtspalt zwischen Bremsscheibe und Bremsbelag zu erkennen ist. Ggf. weißes Papier unterlegen oder Boden beleuchten.
Tipp: Die übliche Methode, den Bremshebel zu ziehen und dann die PM-Schrauben festzuziehen, führt nur selten zu einem optimalen Ergebnis.
Tipp: Unterlagscheiben unter dem Kopf der PM-Schrauben verhindern, dass sich der Bremssattel beim Festziehen der Schrauben verschiebt. Kantige Seite der Unterlagscheibe weist zum Schraubenkopf hin!

WICHTIG! Neue Beläge einbremsen:

10. Neue Bremsbeläge mit 20 Bremsungen aus 30 km/h auf 5 km/h einbremsen. Beläge und Scheibe nicht mit Öl oder Fett (auch Hautfett!) in Kontakt bringen.
Tipp: Je nach Topographie und Einsatzbedingungen kann es bis zu 1.000 Höhenmeter dauern, bis neue Beläge richtig arbeiten.

Abfahrgrenze

Beläge tauschen, sobald das Belagsmaterial dünner als 0,5 mm ist! So stellt man sicher, dass man auch auf einer langen Abfahrt nicht ans Limit kommt. Zweiter Vorteil: Der Bremssattel wird vor Überhitzung geschützt.

Notlösung: Bei Belägen, die von einer Spreizfeder an die Kolben gedrückt werden (alle außer Magura und einige Hayes), kann die Spreizfeder als Verschleißindikator genutzt werden. Sie besteht aus weichem Blech und beschädigt die Bremsscheibe nicht, wenn sie sie berührt. Es entsteht allerdings ein lautes, in diesem Fall willkommenes Warngeräusch. Die Feder geht dabei aber kaputt.