

Zehn Tipps für die Scheibenbremse

von bb - Donnerstag, 9. November 2017

https://www.pd-f.de/2017/11/07/zehn-tipps-fuer-die-scheibenbremse_11890



[pd-f/ab] Vom [Mountainbike](#) nicht mehr wegzudenken, am Trekkingrad und [E-Bike](#) etabliert und auch beim [Rennrad](#) auf dem Vormarsch: Immer mehr Radfahrer genießen die Vorteile von Scheibenbremsen. Zu Recht, findet der pressedienst-fahrrad und gibt Ein- und Umsteigern ein paar einfache Tipps.

1. Richtig bremsen

Scheibenbremsen übertragen mit weniger Handkraft mehr Bremsleistung als Felgenbremsen. Deshalb reichen an modernen Disc-Stoppern ein oder maximal zwei Finger am Bremshebel. Einen positiven Nebeneffekt davon kennt Tom Specht, Mountainbiker und Marketing-Mann bei [Haibike](#): „Sind die Finger nicht an der Bremse, sondern am Lenkergriff, hält man das Rad auch bei einer Vollbremsung auf unebenem Untergrund viel sicherer in der Spur.“

2. Erst einbremsen

Scheibenbremsen müssen eingebremst werden. „Bei der Inbetriebnahme oder nach einem Wechsel der Bremsbeläge sollte man fünf bis zehn kräftige Bremsungen aus mittlerem Tempo machen. Die Beläge werden so angeraut und Scheibe und Beläge passen sich perfekt an“, erklärt Anja Knaus vom E-Bike-Pionier [Flyer](#), der viele seiner Modelle mit der kraftvollen Bremstechnik ausstattet. Das sollte natürlich nur auf sicheren Plätzen oder Wegen und nicht mitten im fließenden Verkehr stattfinden.

3. Nicht schleifen lassen

Wie bei Bremsanlagen an jedem anderen Fahrzeug entsteht auch bei Scheibenbremsen Wärme, während die Bewegungsenergie abgebaut wird. Scheibenbremsen verleiten jedoch wegen ihrer hervorragenden Dosierbarkeit schneller dazu, sie bergab leicht schleifen zu lassen, um das Tempo zu kontrollieren. Doch selbst die robusten Disc-Stopper vertragen diese falsche Behandlung nicht lange. „Die Beläge können verglasen und die Scheiben sich im Extremfall verformen“, weiß Markus Riese von [Riese & Müller](#). Deshalb gilt: Dosierte und gezielt verzögern, statt einfach schleifen lassen. Genau wie beim Auto.

4. Sauber halten

Die Kontaktfläche zwischen Bremsbelag und Bremsscheibe ist entscheidend für die Verzögerung. Ist diese durch Streusalz, Belagabrieb oder Straßenstaub verschmutzt oder sogar durch Fettfinger oder Schmiermittel verölt, sinkt die Reibung und damit die Bremsleistung. Bremsscheiben und -beläge sollten deshalb regelmäßig mit einem speziellen Bremsenreiniger wie dem Brunox „Turbo Clean“ (11,99 Euro/500 ml) gesäubert werden. „Der Reiniger verdampft nach wenigen Minuten rückstandslos“, erklärt Daniel Gareus vom deutschen Brunox-Vertrieb [Cosmic Sports](#). „Und lästiges Quietschen wird man so ebenfalls los“.

5. Rechtzeitig tauschen

Wo Reibung ist, ist auch Verschleiß. Deshalb halten Bremsscheiben und -beläge nicht ewig. Sind sie abgenutzt, sollten sie getauscht werden. Wann genau das der Fall ist, weiß die Bedienungsanleitung. Hersteller [Sram](#) etwa gibt mindestens 1,55 Millimeter Scheibendicke vor. Bei den Belägen gilt: „Bremsbeläge müssen ausgetauscht werden, wenn die Gesamtdicke, also Halteplatte und Reibungsmaterial, weniger als drei Millimeter beträgt“, wie Carsten Wollenhaupt vom technischen Marketing des Herstellers berichtet. Andere Anbieter können aber durchaus andere Vorgaben machen. Wer sich unsicher ist, geht für Kontrolle und ggf. Tausch am besten zum Fachhändler.

6. Originalzubehör verwenden

Müssen die Scheiben oder Beläge getauscht werden, sollte man am besten zum Originalzubehör des Bremsenherstellers greifen. So ist gewährleistet, dass man in der großen Vielfalt verschiedener Belagvarianten nicht nolens volens zu einer greift, die überhaupt nicht funktioniert. In der Regel hat man dann immer noch die Wahl, sich für die meist griffigeren und leiseren organischen oder die standfesteren und hitzebeständigeren sintermetallinen Beläge zu entscheiden. Das Experimentieren mit verschiedenen Kombinationen aus Bremsbelägen und -scheiben sollte den Profis vorbehalten bleiben.

7. Nicht verbiegen

Nur eine plane Bremsscheibe hat optimalen Kontakt mit dem Belag. Das erfordert im Alltag etwas Umsicht. Gerade die immer noch beliebten Einstellparker (im Volksmund gern „Felgenklemmer“ genannt) vor Supermärkten oder in Innenstädten können eine Bremsscheibe durchaus verbiegen, etwa wenn das Rad darin umfällt. „Einstellparker sind in dieser Hinsicht nicht optimal“, weiß Andreas Hombach vom Stadtmöbliere [WSM](#). „Darum ist es der bessere Weg, wenn Kommunen oder Einzelhändler gleich in höherwertige Anlehneparker investieren. Denn hier geht der Schutz des Materials vor Beschädigungen mit einem besseren Diebstahlschutz des Rades, das am Rahmen angeschlossen werden kann, Hand in Hand“. Ist die Scheibe trotzdem einmal verbogen, kann sie mit einem Spezialwerkzeug wie dem Richtwerkzeug „WGR7“ von Voxom (14,95 Euro) wieder in Form gebracht werden.

8. Sicher transportieren

Wird das scheinbremsende Rad mit ausgebauten Laufrädern transportiert – etwa im Auto – sollte man die Beläge auf Distanz

voneinander halten. Wird sonst versehentlich der Bremshebel gezogen, besteht die Gefahr, dass die Beläge nicht mehr zurückstellen und beim Wiedereinbau des Rades die Scheibe nicht mehr in die Bremse passt. Bei den meisten Herstellern wie etwa Sram sind die passenden Transportsicherungen im Lieferumfang der Bremsen enthalten. Gehen sie verloren, gibt es sehr günstig Ersatz (etwa von Avid ab 2,95 Euro).

9. Entlüften

Scheibenbremsen am Fahrrad gibt es in zwei Bauformen. Mit mechanischer Betätigung, also mit einem Bowdenzug ähnlich der Felgenbremse, und mit hydraulischer. Hier wird Bremsflüssigkeit wie DOT-Bremsmittel oder Mineralöl verwendet. Hydraulische Systeme sind verbreiteter, weil besser dosierbar und insgesamt kraftvoller. Konstruktionsbedingt können sie Luft ziehen, z. B. wenn Leitungen oder Dichtungen durch einen Sturz beschädigt werden. Das erkennt man, wenn der Druckpunkt des Bremsgriffs wandert oder sehr weich ist. „Das Entlüften ist grundsätzlich für versierte Schrauber kein Hexenwerk, man braucht ein Entlüftungskit, ein bisschen Standardwerkzeug, Bremsflüssigkeit und etwas Ruhe,“ erklärt Carsten Wollenhaupt von Sram. Der amerikanische Hersteller hat sich sehr dem kundenfreundlichen DIY-Gedanken verschrieben und veröffentlicht zu seinen Produkten genaue Schritt-für-Schritt-Anleitungen und Video-Tutorials. Auch hier gilt jedoch: im Zweifel gern zum Fachhändler gehen.

10. Den persönlichen Bedürfnissen anpassen

Schwerer Fahrer, lange Abfahrten, viel Gepäck, kraftvolles E-Bike? „Bremsleistung und Wärmeabfuhr handelsüblicher Scheibenbremsen lassen sich durch die Montage größerer Scheiben einfach und kostengünstig tunen“, verrät Stefan Stiener vom Reiseradspezialisten [Velotraum](#), der dank individuellem Baukastensystem auf solche Bedürfnisse bereits ab Werk eingehen kann. Hier sollte aber in jedem Fall die Fachwerkstatt Teileauswahl und Umbau durchführen.

[Express-Bildauswahl \(10 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(57 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Scheibenbremsen am Fahrrad: Der Stand der Disc-Dinge](#)

[Mit Fahrtechnik vom Radfahrer zum E-Biker](#)

[Straßenradspport: Schneller, breiter, komfortabler](#)

[Basistext: E-Mountainbiken – der neue Sport](#)

[Das Traumbike per Mausclick – ganz einfach und doch hochkomplex](#)

[Federgabel und Dämpfer beim MTB einstellen – so geht's!](#)

[Radfahren in Herbst und Winter: Wie Radler und Rad wetterfest werden](#)

Basistext: [Das läuft ja wie geschmiert](#)

Passendes Bildmaterial



