

Pimp your break with EBC

Beste Beläge für alte Bremsen

Die Idee entstand anhand einer scheinbar vergurkten Bremse. Die war früher mal besser (wie so vieles :). Das Austauschen der Bremsscheibe gegen eine günstige von EBC brachte an reiner Bremswirkung kein Plus. Auch nicht eine neue Bremszange und nur ein wenig die Stahlflexbremsleitung. Da war so eine Gefühl, als ob die Reibwerte zwischen EBC Bremsscheibe und Belägen nicht so richtig in Ordnung war.

Nach einem Gespräch mit dem Fachhändler Oliver Martschin stellte sich heraus, dass alle Bremsscheiben aus Korrosionsschutzgründen galvanisch behandelt sind. Zwar würde sich die Schicht auch abbremsen, aber ein wenig Bremsenreiniger oder feines Schmirgel waren auch nicht so schlecht. Die galvanische Behandlung ließ auch schnell zu wünschen übrig, die Scheiben nehmen nach einiger Zeit schnell Rost an (nicht weiter schlimm). Von EBC gibt es aber auch noch andere Qualitäten an Bremsscheiben, schwimmend gelagerte und welche aus edlerem Metall.

Da es hier aber um Bremsbeläge gehen soll, hier der Tipp: Bei alten Bremsen nicht die billigsten kaufen, das kann böse enden. Nur die richtigen (griffigen) Beläge, holen aus einer alten Anlage das Optimum heraus. Die richtigen Beläge müssen auch nicht zwangsläufig die Teuersten sein ...

EBC liefert in der Regel Bremsbeläge in **drei Qualitäten** für verschiedenen Einsatzzwecke. Für die DR mit EBC Bremsscheibe und Zweikolbenschwimmsattel-Bremszange wurde MR nun endlich bei EBC fündig.

Äußerlich unterscheiden sich die EBC Beläge in den Farben der Trägerplatte, in Schwarz, Rot oder Gold. Von allen Belägen gibt es neben den 'normalen' Belägen (Kürzel TT) noch eine Version in gesinterter Ausführung die meist keine ABE hat (für Racingzwecke, Kürzel R). Hier eine Beurteilung der Bremseigenschaften:

Blackstuff (schwarz) - der organische Kevlar/Aramid-Bremsbelag für die Straße

Dieser Bremsbelag besteht aus einem **Kevlar-Aramid-Mix** mit sogenannten ‚High-Tech Fasern‘. Der EBC Blackstuff-Bremsbelag ist ein universaler Belag und vermittelt beim Verzögern das Bremsgefühl von organischen Bremsbelägen. Qualitativ sind die schwarzen die Standardbeläge für die Straße. Ihre Haltbarkeit/Standzeit ist etwas schlechter wie bei den goldenen Sinterbelägen. Oliver Martschin empfiehlt sie für Straßenmotorräder bis maximal 60 PS einzusetzen.

- Webpreis ca. 19-25 EUR, bzw. 25-29 EUR (gesintert, ohne ABE) [Preise [Oliver Martschin Motorradteilehandel](#)]

Die Roten (Fusion Enduro Beläge)

Redstuff bestehend aus einer Mischung aus Carbon und Graphite die von EBC für Motocross- und ATV-Einsatz entwickelt wurde. Auf der EBC-Webseite ist zu lesen, dass alle Sieger der Jahre 2004 und 2005 im Off-Road Bereich in den USA dieses Bremsbelag-Material verwendet haben. Diese Bremsbeläge haben einen hohen Carbon-Anteil, der für eine bessere Innenkühlung verantwortlich ist. Die durchs bremsen entstehende Hitze ist geringer und wird deswegen nicht so stark an die Bremsscheibe weitergegeben. Der Redstuff-Bremsbelag vermittelt auch im Matsch ein griffiges Bremsgefühl, die Belastung der Bremsscheibe ist niedriger und der Belag beugt aufgrund seiner wärmetechnischen Eigenschaften

Hitzebrüchen (von dünnen Offroadscheiben) vor. Der Redstuff-Bremsbelag nimmt anscheinend auch die Verschmutzung beim Offroad-Betrieb nicht krumm. Er macht sich besonders gut bei Nässe und bei Endurofahrten durch Schlamm. Nachteil: Die Standzeit ist nicht so hoch wie bei anderen Belägen, dafür ist die Sicherheit in diesem extremen Terrain besser.

- Webpreis: 19-25 EUR, gesintert ohne ABE: 22-28 EUR

Goldstuff - der Sintermetall-Bremsbelag für die Straße

Die Überraschung im Test und die Lösung für die angeschlagene DR Bremse! Auch wenn andere Anbieter auf Lucas Girling/TRW Bremsbeläge setzten, war dieser Belag der einzige, der das Verhalten einer alten Bremse deutlich verbesserte. Zwar ist ein gewisses Quietschen noch nicht vollständig behoben, doch der Grip und das Ansprechverhalten sind (an der DR 350 auf EBC Bremscheibe) wirklich mustergültig.

- Webpreis: ca 40 EUR (meist für Superbikes)

Laut Hersteller ist der Sinterbelag derjenige für maximale Bremskraft, für höchste Beanspruchung und hervorragend für schwere und schnelle Maschinen geeignet. Hergestellt aus einer Kupfer-Legierung haben die Goldstuff-Sinterbremsbeläge eine längere Lebensdauer und sorgen für gute Bremsleistung bei allen Bedingungen, egal ob Hitze, Nässe, Trockenheit oder Kälte. Bei den Ausführungen für bestimmte Modelle werden Edelstahl-Hitzeplatten hinterlegt, um die Übertragung der beim Bremsen entstehenden Hitze in die Bremsflüssigkeit zu reduzieren.

Der Goldstuff-Bremsbelag steht für konstante Bremskraft ist bremscheibenschonend ausgelegt, da keine Eisenpartikel, sondern nur spezielles hochwertiges Material verwendet werden. Festkleben oder der Abdruck von Bremsbelägen auf Edelstahlbremsscheiben werden damit ebenfalls vermieden. Insgesamt also die edelste Mischung von EBC, es sei denn, es geht in materialmordendes Gelände. Dann wären die Roten der Testsieger.

- Webpreis: ca. 40 EUR

Einbautipp

Nach Ausbau der alten Bremsbeläge die Bremskolben vorsichtig reinigen (Bremsenreiniger, Läpp-Schmirgelpapier) und die Zange mit Druckluft ausblasen. Ggf. Gleitbolzen des Schwimmsattels schmieren und dann die Bremskolben vorsichtig zurückdrücken. Nur wenn die Kolben relativ sauber sind, werden die Manschetten der Abdichtung nicht strapaziert. Die Zange arbeitet dann länger zuverlässig.

Bremsscheiben Info EBC (kein Test!)

EBC bietet eine Vielzahl von Bremscheiben, mehr als andere Anbieter. Die goldenen MX - Scheiben sind für die Enduros konzipiert. Sie können Flugrost ansetzen, sind aber von hochwertiger Qualität und haben ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis (Soloscheibe vorne Africa Twin 650 hielt 70 000 km)

Bei den starren und schwimmenden Bremscheiben für die Straße hat EBC nun auf Edelstahl umgestellt (2012), so dass Rost in Zukunft nicht mehr auftreten sollte.

Die neuen schwimmenden Scheiben von EBC bestehen aus einer speziellen Edelstahlverbindung mit höherem Reibungseffekt als die herkömmlich wärmebehandelten Edelstahlbremsscheiben. EBC spricht von 'einer 10%-igen Verbesserung des Reibungseffektes'. Das Gewicht der neuen Serien „X“ und „XC“ wird durch das 6-Nietensystem mit leichtgewichtigen Innenring um weitere 5-10% verringert. Die neuen

Bremsscheiben sind mit dem von EBC patentierten '[SD-System](#)' ausgestattet. Statt Rundnieten bewirken Vierkantnieten, dass die beim Bremsen entstehende Hitze dem Innen- und Außenring der Bremscheibe ein uneingeschränktes Ausdehnen ermöglicht. Dort entstand bisher eine bei starken Bremsmanövern eine Problemzone, wenn an der überhitzten Scheibe der Außenring die (normalerweise runden) Niete berührte, die ihn vom Innenring trennen. Dieses 'SD-System' verhindert also das Verziehen der Bremscheibe und verbessert die Lebenserwartung einer stark strapazierten Bremse.

Letzte Änderung: 04.02.2017