

Sternstunden der Motorradtechnik

★ Teil 9: Die hydraulische Scheibenbremse ★

Die hydraulische Scheibenbremse

Beim Kraftrad sind dem Namen gemäß der Motor und die beiden Räder die entscheidenden Bauteile. Zu den wichtigsten zählt aber zweifellos die Bremsanlage. Ohne sie ist ein Motorrad im öffentlichen Verkehrsraum schlicht nicht zu gebrauchen.

Ein wichtiger Entwicklungsschritt in puncto Sicherheit, aber auch Bedienkomfort gelang mit dem Übergang von der Trommelbremse zur Scheibenbremse. Der wurde erst relativ spät vollzogen, denn die Trommelbremse blieb über 40 Jahre lang quasi der Goldstandard, um Geschwindigkeit abzubauen. Das lag auch daran, dass die Bremswirkung einer Trommelbremse an sich gar nicht schlecht ist. Zudem glänzt sie aufgrund ihrer Kapselung auch bei Nässe mit gutem Ansprechverhalten. Da sie aber nur schlecht Wärme abführen kann, geriet sie mit der immer stärkeren Motorisierung der Fahrzeuge an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Bewegungsenergie in Hitze umwandeln, das kann die Scheibenbremse einfach besser – sogar bis sie glüht.

Welches war das erste mit Scheibenbremse ausgerüstete Motorrad? Nein, es war nicht die Honda CB 750 aus dem Jahr 1968. Auch die häufig genannte MV Agusta 600, die schon 1966 mit einer seilzugbetätigten Scheibenbremse bestückt wurde, hatte Vorgänger. Hier sollte man allerdings besser von Urahnen sprechen, denn die englische Motorradschmiede Douglas bestückte tatsächlich bereits 1921 das Vorderrad ihres Sportmodells mit einer Scheibe, auf die ein Bremsblock einwirkte.

Der CB 750 gebührt dann aber der Titel der ersten Großserienmaschine mit einer hydraulisch betätigten Scheibenbremse. Die Übertragung der am Bremshebel angelegten Kraft mittels Hydraulik hob die Scheibenbremse übrigens auf ein neues Level in Sachen Bremskraft und Bremsdosierung.

Hydraulische Scheibenbremsen sind seither und bis heute Standard. Sie sind ausgereift, standfest und zuverlässig. Und obwohl sie auch vergleichsweise wartungsarm sind, brauchen sie doch von Zeit zu Zeit Zuwendung und einen kontrollierenden Blick:

Achten Sie auf ausreichende Belagstärke bei den Bremsbelägen. Auch die Bremsscheiben verschleifen. Werden sie zu dünn, oder weisen sie starke Riefen auf, müssen sie ausgetauscht werden. Zum Sicherheits-Check gehört auch die Kontrolle, ob irgendwo am System Bremsflüssigkeit austritt. Und weil die altert und sich im Laufe der Zeit mit Wasser anreichert, muss sie in regelmäßigen Zeitabständen ersetzt werden. Das sollten Sie, vor allem bei ABS-Bremsanlagen, am besten den Profis überlassen.

Wer jetzt noch wissen möchte, was es mit den Löchern in den Scheiben auf sich hat, schaut **HIER** nach.

Gute Fahrt & ein schönes Wochenende wünscht

Ihr ifz-Team



**FINDEN
SIE IHR
TRAINING
AUF IFZ.DE**



[Newsletter weiterempfehlen](#)

Institut für Zweiradsicherheit e.V. | Servicepark Essen
Gladbecker Straße 425 | 45329 Essen
Telefon (0201) 83 53 9-0 | Telefax (0201) 83 53 9-99
E-Mail: info@ifz.de | Webpage: www.ifz.de
Steuernummer 111 / 5785 / 1976
VR Essen, Nr. 3943

Für den Inhalt verantwortlich gemäß § 6 MDStV:
Matthias Haasper (Institutsleiter)