

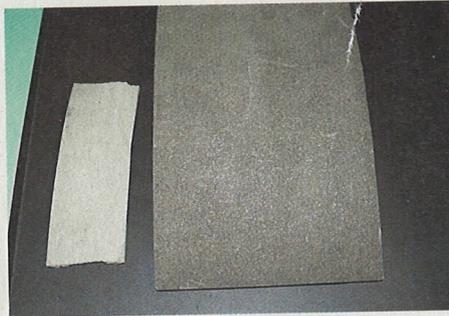
## Kleb' mir eine: Bremsbacken neu belegen



Das Aufkleben der neuen Bremsbeläge hat sich seit vielen Jahren bewährt

Für viele gängige Oldtimer werden fertig belegte Bremsbacken oder passende Bremsbeläge zum Aufnieten angeboten. Doch auch den Besitzern ausgesprochen exotischer Zweiräder kann geholfen werden. Ganz gleich, wie alt oder selten eine Trommelbremse auch ist, es gibt immer eine Möglichkeit, sie mit neuen Belägen versehen zu lassen. Spezialbetriebe können auf unterschiedliche Abmessungen und Zusammensetzungen zurückgreifen. Das Kleben der Bremsbeläge hat sich seit vielen Jahren gegenüber dem Nieten mehr und mehr durchgesetzt.

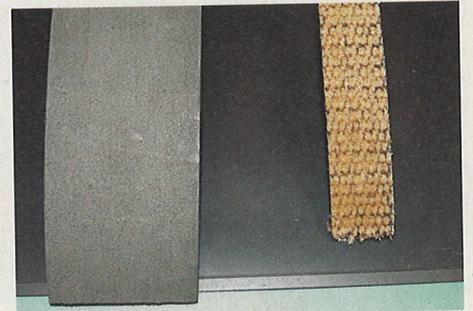
Bei der auf Reibbeläge spezialisierten Firma REBI in Solingen verfolgen wir die einzelnen



Der metallfreie Belag (l.) spricht weicher an, der messinghaltige (r.) verzögert besser

Bremsbacken einer genauen Sichtprobe unterzogen. Sie dürfen keine Risse oder sonstige Beschädigungen aufweisen, und die Trägerfläche des Belages darf nicht schief stehen. Von derartigen Beschädigungen abgesehen, können grundsätzlich sämtliche Bauformen belegt werden, egal, ob es sich um Backen aus Stahlblech, Aluminium oder Magnesium handelt. Es spielt auch keine Rolle, ob die Beläge ursprünglich aufgenietet waren und Nietlöcher vorhanden sind.

„Als Bremsbelag haben wir drei Standardbeläge zur Auswahl“, erläutert Quabeck. „Einen metallfreien, einen mit Messingspänen versehenen und einen mit Stahlwolle. Der metallfreie Belag zeichnet sich durch ein besonders weiches Ansprech-



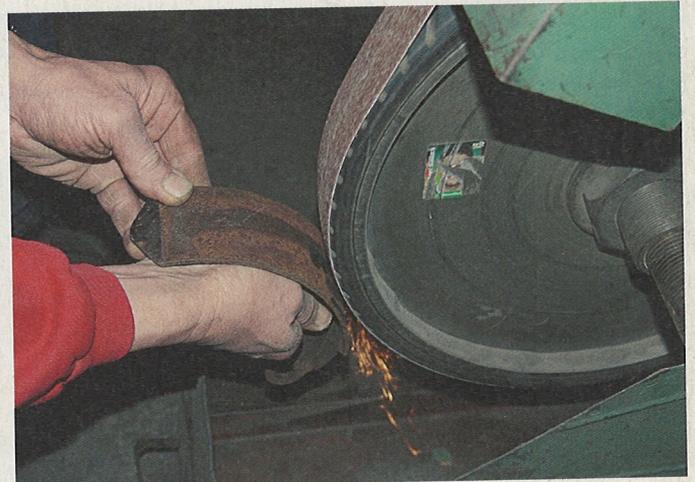
Reibflächen mit Stahlwolleanteil (l.) leiten Hitze gut ab, gewobene Beläge (r.) dürfen verölen

könnten mit diesem Belag versehene Bremsbacken die Hitze besser von den Trommeln ableiten. Er wirkt so dem gefürchteten *Fading*, also einem Nachlassen der Bremsleistung infolge von Überhitzung und Ausdehnung der Bremstrommel, besonders wirkungsvoll entgegen.

Neben diesen drei gängigen Belagarten zeigt Quabeck uns noch einen gewobenen Belag. Er liefert auch dann noch akzeptable Bremsleistungen, wenn er verölt ist. „So etwas wird vor allem für industrielle Anwendungen verwendet, gern auch als Kupplungsbelag. In Fahrzeugbremsen spielt der gewobene Belag kaum eine Rolle, wurde aber zum Beispiel von Citroen beim 2CV serienmäßig eingesetzt.“



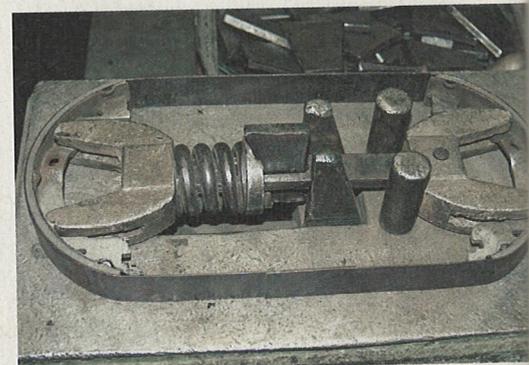
Dem Profi über die Schulter geschaut: Nach der Eingangsprüfung der angelieferten Bremsbacken werden die alten Beläge entfernt



Bevor es in die Sandstrahlkabine geht, werden die Trägerflächen der Bremsbacken überschliffen

Arbeitschritte. „In der Regel haben wir es mit Serienfertigung für die Industrie oder den Maschinenbau zu tun“, erläutert Udo Quabeck, der Leiter der Klebeabteilung. „Aber wir bedienen auch Privatkunden, die ein einzelnes Bremsbackenpaar zu belegen haben.“ „Der Kunde sollte uns die Bremsbacken im ausgebauten Zustand liefern“, erläutert er die Vorgehensweise, „aber vorher nach Möglichkeit die ideale Belagstärke ermittelt haben. Das Belagmaterial haben wir in verschiedenen Abmessungen vorrätig, man hat also auch die Möglichkeit, einen entsprechend dickeren Belag aufkleben zu lassen, wenn die Bremstrommel beispielsweise schon mal ausgedreht wurde.“ Im ersten Schritt werden die angelieferten

verhalten beim Bremsen aus. Die Bremsleistung ist besser dosierbar als bei den beiden anderen Standardbelägen. Dieser Belag erfordert aber auch mehr Kraft am Handhebel und eventuell auch einen etwas längeren Hebelweg. Er verschleißt die Bremstrommel nur minimal.“ Am häufigsten verwendet die Solinger Firma aber jenen Belagtyp, in den winzige Messingspäne eingearbeitet sind. Durch seine Zusammensetzung ergibt sich eine sehr gute Bremsleistung. Er verschleißt die Bremstrommel nur gering, aber etwas mehr als der metallfreie Belag. Den dritten Belag mit Stahlwolleanteil empfiehlt Quabeck Kunden, die Rennsport betreiben oder deren Bremsen zur Überhitzung neigen. Die Stahlwolle ist temperaturbeständig, und deshalb



Unter Druck gesetzt: Die eingespannten Bremsbacken kommen in den Ofen