Die Luft ist raus! Das Stahlbus Entlüfterventil im Einsatz

Text: Martin Spiecker
Fotos: Circuits Pics

In der Regel ist das im normalen Wortgebrauch ein negativer Hinweis. „Die Luft ist raus" heißt dann soviel wie „keine Power mehr" oder „wir lassen es jetzt besser und machen an dieser Sache nicht weiter". Und wenn im Reifen die Luft raus ist, kann Power auch nicht mehr übertragen werden. Ausnahmen bestätigen aber die Regel. Diesen „Die Luft ist raus"-Ausnahmefall haben wir uns mal so richtig vorgenommen. Ende der vergangenen Saison hatten wir bereits schon wieder angefangen, unsere „Redaktions-Racer" mit sinnvollem Zubehör zu tunen und aufzurüsten. Wer an Tuning denkt, hat vermutlich sofort einen Power-Commander und ähnliche Sachen vor seinem geistigen Auge. Hier soll es aber nun um Bremsentuning gehen. Ja richtig! Die Frage ist, ob ich meine Bremsleistung an meinem Motorrad mit der vorhandenen Bremsanlage verbessern und tunen kann. Nun gut, wir setzen jetzt mal voraus, dass jeder Hobbyracer hoffentlich Bremsscheiben und Beläge in ordentlichem Zustand und in der korrekten Reibpaarung verwendet. Das war es dann doch auch schon, oder? Was ist mit der Bremsflüssigkeit? Na klar, auch da verwenden wir ja nur die feinste Ware mit hohem Siedepunkt. Nur das Beste für das Rennerle.

Grundsatz: Bremsflüssigkeit ist ein Verschleißteil wie ein Bremsbelag auch. Speziell beim Renntraining und Rennen ist die Bremsflüssigkeit extremen Belastungen ausgesetzt. Sie muss die Hitze aufnehmen, die beim Bremsen auf der letzten Rille entsteht und extremen Drücken in den Stahlflexleitungen standhalten. Die hygroskopische Eigenschaft (Wasseraufnahme) der Bremsflüssigkeit fällt beim Racing nicht so sehr ins Gewicht, da im Laufe einer Saison die Flüssigkeit regelmäßig mehrfach gewechselt werden sollte. Bei einem normalen Straßenmotorrad sieht die Sache schon anders aus. Bremsflüssigkeit lässt also in ihrer Wirksamkeit nach und verschleißt. Dies äußert sich in zunehmenden wandernden und schwammigen Druckpunkten. Das hat auf dem Racetrack absolut nichts zu suchen.

Ein weiterer wichtiger Punkt: Unser Bremssystem darf keine Luft enthalten. Wir behaupten, dass kaum ein Motorrad mit vollständig entlüfteten Bremsen unterwegs ist. Auch ein neues Motorrad nicht.

Wir haben deshalb das Stahlbus-Entlüfterventil verbaut und die Handhabung getestet. Bremsen entlüften bedeutet normalerweise, dass zwei Personen diese Arbeit ausführen. Schlauch auf die originalen Entlüfterschrauben und ab geht's. Einer pumpt und der andere dreht im Bremssattel die Schraube auf und zu. Auch eine Saugpumpe wird zur Verstärkung gerne eingesetzt. Na ja, weiter brauchen wir das jetzt nicht wirklich zu beschreiben. Jeder von uns weiß, wie das geht. Neben der Tatsache, dass es nicht optimal ist, ständig das Gewinde im Sattel zu malträtieren und möglicherweise einmal zu fest anzuziehen, dringt bei jedem Lösen der Entlüfterschraube Luft durch das Gewinde ins Bremssystem. Außerdem dringt auch Bremsflüssigkeit durch das Gewinde nach außen und greift die Oberfläche der Bremssättel an. Die Konstrukteure von Stahlbus haben sich zu diesem Problem Gedanken gemacht und eine Lösung entwickelt. Da wir unsere 6er Kawa sowieso auf eine Braking-SBK-Bremsanlage umrüsten wollten (Test folgt später), bot sich direkt auch der Anbau der Entlüfterventile an.
Die originalen Entlüfterschrauben werden entfernt und gegen das Entlüfterventil ausgetauscht. Wichtig ist hier das korrekte Anzugsdrehmoment. Wir haben dies mit einem Hazet Drehmomentschlüssel 5108-2 CT der Serie 5000 umgesetzt (Bereich 2,5 – 25 Nm). Es empfiehlt sich dabei ein extra langer Steckschlüsseleinsatz. Danach wird nie wieder im Bremssattel herum geschraubt! Oberhalb des Ventils (Rückschlagventil) befindet sich dann die Möglichkeit zum Entlüften. Wie bisher also. Schlauch drauf und entlüften.

Der Clou dabei: Das patentierte Entlüfterventil besteht aus einem Kugelrückschlagventil, das auch bei geöffnetem Zustand durch einen O-Ring die Leitung luftdicht abschließt. Es kann also auch keine Luft durch den Schlauch ins System zurückströmen. Die Befüllung oder der Austausch und das Durchspülen der Bremsanlage wird damit ohne das Risiko Luft erledigt. Dies zudem noch von nur einer Person. Wir haben sehr gute Erfahrungen mit diesem sinnvollen und sicherheitsrelevanten Bauteil gemacht. Beim Bremsen hatten wir immer einen sauberen und exakt reproduzierbaren Druckpunkt. Als Sahnehäubchen haben wir auch ein Ventil an der Bremspumpe angebracht. Das hochwertige CNC gefertigte Entlüfterventil gibt es für fast alle Bremsanlagen und Motorräder in den jeweiligen Gewindestärken. Eine farbige Alustaubkappe gibt dem edlen Teil das optimale Outfit. Wir empfehlen dazu noch den nicht aushärtenden Stahlbus-Entlüfterschlauch und die kleine Handpumpe.

In der nächsten Ausgabe sehen wir uns das neue Ölablassventil des Anbieters näher an. Diese stellt nicht nur für Hobbyracer eine interessante Anwendung dar.

www.stahlbus.de

NEU: Das Stahlbus-Ölablassventil

Nur im Abo erhältlich! (Preis Einzelheft UVP: 5,50 €)

1.2010

Das Fachmagazin für den ambitionierten Hobbyracer

CIRCUIT

Training \ Technik \ Termine

team power mit SUPERSPORTLER.DE

Szene

» Speedweek in Frankreich

» Frohburger Dreieck

Special

» Auf den Spuren der deutschen Motorradrenn-Geschichte

» Gewonnen wird im Kopf

www.circuit-magazin.de