Saubere Sache

Mit dem Stahlbus-Bremsenentlüftungssystem soll die Bremse am Motorrad jetzt kinderleicht zu entlüften sein. Das wollten wir selbst mal testen und haben uns dabei noch nicht einmal die Hände schmutzig gemacht.

Die Stahlbus-Entlüfterschraube im Schnitt: Das Modell zeigt das Innenleben mit dem mittig platzierten Kugel-Rückschlagventil.

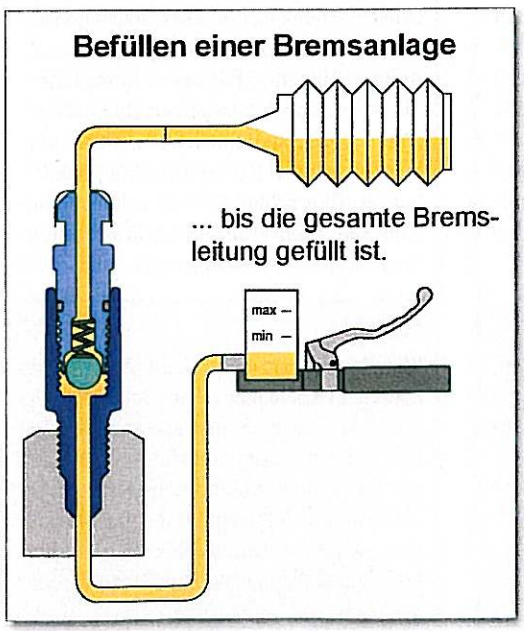
Auf-Ja, Zu-Ja, Druck-Ja, Auf-Ja, zu-Ja, Druck-Schei....! Diesen Dialog kennt jeder, der schon mal selbst Bremsen entlüftet hat. Da hat doch die helfende Gattin schon wieder nicht auf den Flüssigkeitsstand geachtet. Jetzt ist wieder Luft im System, aggressive Flüssigkeitsspritzer traktieren den edlen Lack, und der Haussegen hängt ziemlich schief. Bremsen entlüften macht einfach keinen Spaß.

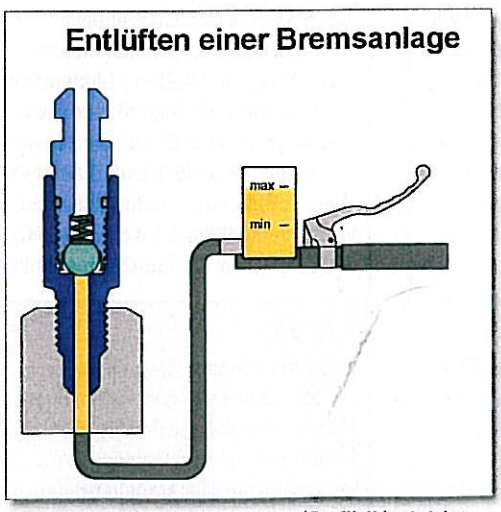
Dabei ist frische Bremsflüssigkeit lebenswichtig: weil der Saft hygroskopisch ist und gierig Wasser aufnimmt. Mit steigendem Wassergehalt sinkt der Siedepunkt, bei Passabfahrten beginnt die Brühe zu kochen, und entstehende Dampfblasen lassen den Fahrer ins Leere greifen. Um solches Ungemach zu verhindern, ist ein regelmäßiger Wechsel Pflicht. Alle zwei Jahre wird die trüb gewordene Suppe gegen frische Flüssigkeit getauscht, zuweilen eine ziemliche Sauerei. Denn die herkömmliche Methode hat so ihre Tücken: Ein Helfer muss am Handhebel koordiniert pumpen, die Befehle zum Öffnen und Schließen gibt der Mann an der Entlüftungsschraube. Und wie das mit der Koordination so ist, wird gepumpt, wenn nicht gepumpt werden darf und das zuweilen auch zu kräftig. Dann schießt die Bremsflüssigkeit springbrunnenartig aus dem Behälter und ergießt sich ätzenderweise über den Lack. Daher drücken sich viele Motorradfahrer vor dem nötigen Wechsel oder überlassen die schmutzige Arbeit einer Werkstatt.

Eine Lösung für einen blitzsauberen Wechsel der Bremsflüssigkeit bietet die Hattinger Firma Fastplan an. Das vorgestellte Stahlbus-Entlüftersystem verspricht kinderleichtes und sauberes Arbeiten. Das Stahlbus-Ventil wird einfach anstelle der serienmäßigen Entlüfterschraube in die Bremszange geschraubt. Im Schraubeinsatz befindet sich ein per Schraubenschlüssel zu bedienendes Kugel-Federventil. Eine halbe Umdrehung geöffnet, wirkt es als Rückschlagventil und dient zum Entlüften der Bremsanlage. Zum Befüllen einer völlig entleerten Bremsanlage muss die Flüssigkeit frei fließen können, hierzu wird das Ventil 1,5 Umdrehungen geöffnet.

Wir beginnen mit dem Befüllen: Das Ventil wird 1,5 Umdrehungen weit geöffnet, der Bremsflüssigkeitsausgleichsbehälter bis zur Maximalmarke gefüllt und das Stahlbus-Ventil per Schlauch mit dem zusammengedrückten Vakuumbalg, der als Zubehör ebenfalls erhältlich ist, verbunden. Beim Loslassen des Faltenbalges entsteht ein sanfter Unterdruck, der die Flüssigkeit aus dem System saugt. Alles geschieht automatisch, bei dem Vorgang ist lediglich auf das rechtzeitige Nachfüllen von Bremsflüssigkeit im Ausgleichsbehälter zu achten. Sobald die Flüssigkeit im Schlauch ankommt, wird das Ventil zugedreht.

Das Entlüften geht noch einfacher von der Hand: Das Ventil wird hierzu nur eine halbe Umdrehung geöffnet. In dieser Stellung arbeitet das System als Rückschlagventil und erleichtert die Arbeit enorm. Auch hierbei wird ein Schlauch auf das Ventil gesteckt und entweder in ein Gefäß gehalten oder – besser noch – mit dem zusammengedrückten Faltenbalg verbunden. Nun heißt es langsam pumpen. Langsam, um fiese Springbrunnen im Ausgleichsbehälter zu vermeiden.





Alles ganz einfach: Beim Befüllen (Grafik li.) wird das Ventil geöffnet und die Flüssigkeit mittels Faltenbalg durch das System gesaugt. Beim Entlüften fungiert die federbelastete Kugel im Innern als Rückschlagventil.

Fotos: Dirk W. Köster

Das »Auf und Zu« übernimmt das Stahlbus-Ventil völlig automatisch. Im durchsichtigen Schlauch sind Luftblasen klar zu erkennen, die überschüssige Flüssigkeit sammelt sich im Faltenbalg. Es wird so lange gepumpt, bis die Flüssigkeit blasenfrei austritt, dann wird das Ventil zugedreht und fertig! Kein Spritzen, keine »falsche« Luft, genial einfach und einfach genial!

Zum Schluss entlüften wir noch die Bremsanlage einer ewig nicht gefahrenen MZ. Die Flüssigkeit hat in den Jahren satt Wasser aufgenommen, sogar auf dem Hermetikbalg im Ausgleichsbehälter ist ein Feuchtbiotop entstanden. Beim Flüssigkeitswechsel wird prinzipiell wie beim Entlüften gearbeitet. Zunächst wird so lange gepumpt, bis der Vorratsbehälter gerade eben leer ist. Frische Bremsflüssigkeit wird in den Behälter gefüllt und so lange durchs System gepumpt, bis die alte braune Brühe im Schlauch durch blasenfreie saubere Flüssigkeit verdrängt wird. Dann wird das Ventil verschlossen und fertig. Die verbrauchte Suppe hat sich im Faltenbalg der Befüllungshilfe gesammelt und wird zur Entsorgung in ein Schraubfläschchen gefüllt. Wichtig: Alte Bremsflüssigkeit darf nicht ins Altöl. Zur Entsorgung kann sie dort abgegeben werden, wo die neue Flüssigkeit gekauft wurde.

Der Wechsel der kompletten Bremsflüssigkeit dauert mit dem Stahlbus-System gerade mal zwei Minuten. Doch nicht nur die geringe Arbeitszeit, sondern besonders die hohe Zuverlässigkeit und einfache Arbeitsweise zeichnen das System aus. Egal ob beim Befüllen, Entlüften oder beim kompletten Wechsel, schmutzige Finger gibt es in keinem Fall.

Die Stahlbus-Ventile kosten in der Stahlversion 22,75 Euro pro Stück, die leichte Titan-Rennsportvariante schlägt mit 69,95 Euro zu Buche. Die praktische Faltenbalg-Befüllungshilfe ist für 6,95 Euro zu haben. So macht sich die Anschaffung oft bereits nach einem einzigen Flüssigkeitswechsel beim Profi bezahlt. Und ein vermiedener Ehekrach ist sowieso unbezahlbar. Ach so, zum Schluss spendieren wir dem Nippel noch ein schickes buntes Stahlbus-Käppchen. Macht 5,95 Euro, ist superdicht und quasi das i-Tüpfelchen des Entlüftersystems.

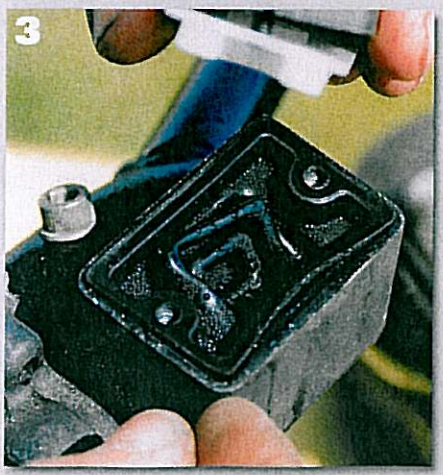
Unser Fazit: Die genialen Ventile sind ein echter Kauftipp, nicht nur für eingefleischte Selbstschrauber. Weitere Infos: www.stahlbus.de.

Dirk W. Köster

Entlüften und Befüllen

Für die Tonne: Der alte Entlüfternippel zeigt Spuren »wilder« Schrauberei und darf in den Müll wandern.

Einfach tauschen: Das Stahlbus-Entlüfterventil wird einfach anstatt des alten Nippels in die Bremszange eingeschraubt.



Feuchtbiotop: Auf dem Faltenbalg des Ausgleichsbehälters hat sich Wasser gesammelt, ein Zeichen für längst fälligen Flüssigkeitswechsel.

Pfiffiges Multitalent: Der komprimierte Faltenbalg hilft beim Befüllen und sammelt überschüssige Flüssigkeit beim Entlüften und Wechseln.

Saubere Sache: Die alte Flüssigkeit wird im Faltenbalg gesammelt und anschließend entsorgt.

i-Tüpfelchen: Die farbig eloxierten Kappen schützen das Stahlbus-Ventil vor Schmutz und Nässe und sehen auch noch gut aus.

Juni 2009

REPORTAGEN · TEST · TECHNIK

4 191122 705006

Deutschland 5,– €
Österreich 5,75 € • B/L 5,90 € • NL 6,50 € • Italien 6,75 € • Spanien 6,75 € • Griechenland 7,50 € • Schweiz 10,– sfr • Slowenien 6,75 • Finnland 7,50 € • Ungarn Ft 1.790,

MOTORRADREISEN

TOUREN-FAHRER

www.tourenfahrer.de

GROSSER GEBRAUCHT MARKT

Die schönsten Touren in:

FRANK-REICH

S. 50

Besser denn je:

YAMAHA XJ6 DIVERSION

S. 28

Traumroute Deutschland:

Bergstraße

S. 14

Abenteuer Ost:

BALTIKUM

S. 38

Tourer zum Relaxen:

Kawasaki VN 1700

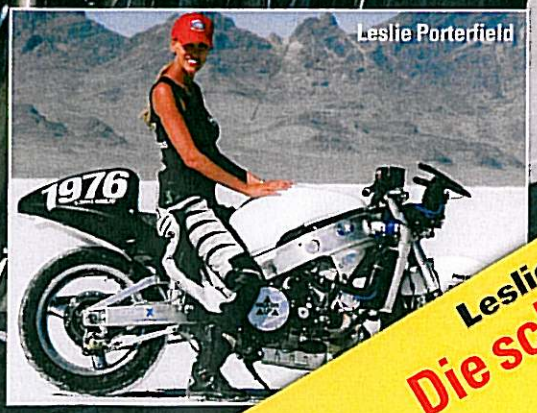
24

13 Enduro-Anzüge:

ALL-ROUND-TALENTE

64

Kawasaki VN 1700



Leslie Porterfield

Leslie Porterfield
Die schnellste Frau der Welt

S. 112