

## Alternative Scheiben und Beläge (kleine Bremse)

**Beitrag von „Jay“ vom 16.7.2020, 21:57**

Moin,

gibt zwar schon einen Bremsen Thread, der ist aber schon ein paar Tage alt. Deshalb eröffne ich mal einen neuen. Falls nicht gewünscht [Sascha](#) , dann einfach verschieben.

Ich habe die kleine Bremse (276mm) und fahre zur Zeit die Brembo Xtra in Verbindung mit den Ferodo DS Performance.

Ich war mit der Kombination soweit zufrieden. Jedenfalls um Welten besser, als Serie.

Die haben schon einiges mitgemacht und waren für die kleine Bremse, ohne extra Kühlung, recht standhaft. Letzteres ist wohl eher das Problem, als die Scheiben Größe an sich. Bis auf kleine Hitzerisse einwandfrei. Aber aus einem kleinen Hitzeriss, wurde ein großer.

Habe mir nun die Brembo Maxx geholt. Hatte ich zuvor auf einem anderen Fahrzeug und ganz zufrieden. Reißen sollte sie ja erstmal nicht mehr.

Gibts eine gute Alternative zu den DS Performance? Eventuell in Kombination mit den Maxx Scheiben?

Die 2500 haben ja einen geringeren Reibwert, als die Performance. Sollen wohl aber mehr Temperatur abkönnen. ??♂

Im andere Thread habe ich noch was von Mintex als Empfehlung gelesen. Hat von euch jemand eventuell direkte Vergleiche?

[8E30D4C8-B060-4B0D-8B17-4F90DD60B8FB.jpeg](#)

---

**Beitrag von „Noxxic“ vom 17.7.2020, 09:26**

Hallo [Jay](#) ,

nachdem ich auch mal Probleme mit einer weich werdenden Bremse hatte, habe ich mich bezüglich der Reibkoeffizienten der Beläge informiert. Ich konnte von jedem Hersteller Informationen finden, nur von den Brembo Belägen gibt es kein mü-Temperatur-Diagramm. Das Telefonat mit dem Brembo-Vertrieb brachte folgende Erkenntnisse:

1. Ein straßenzugelassener Bremsbelag darf laut Gesetzgebung maximal 15% höhere Bremsleistungen erbringen als der Serienbelag. Das gilt für alle Zubehörbeläge, egal ob von Brembo, EBC, Ferodo etc.
2. Der Mitarbeiter von Brembo hat mir ausdrücklich gesagt, dass er die XTRA oder MAXX Bremsscheiben im Hinblick auf Fahrleistungen NICHT empfehlen würde. Den Mehrpreis den man gegenüber vollen Scheiben bezahlt, falls die gelocht-geschlitzten Scheiben im Einkauf grade teurer sind, ist nicht gerechtfertigt. Er meinte die gelochten und geschlitzten Scheiben wären hauptsächlich für Kunden, welche eine "sportliche-Optik" bevorzugen. Inwiefern man das akzeptieren möchte ist jedem selbst überlassen. Gelochte Bremsscheiben haben natürlich eine höhere Anfälligkeit für Hitzerrisse als volle Scheiben. Geschlitzte Scheiben sollen die beim Bremsen entstehenden Gase besser abführen.

Ich persönlich würde geschlitzte Scheiben auf jeden Fall den gelochten Scheiben bevorzugen, aufgrund der verminderten Gefahr der Hitzerrisse. Wenn du eine hitzebeständige Bremse haben möchtest, solltest du auf volle Scheiben umsteigen und vernünftige Beläge fahren (meistens im Rahmen der STVO nicht zugelassen). Hier gilt die Devise: Man kauft die günstigsten Bremsscheiben die man kriegen kann. Es entscheidet lediglich der Preis. Nur hochgekohlt sollte die Scheibe sein.

Vielleicht kann sich [MTB](#) ja mal zu Wort melden, der hat auf diesem Gebiet noch deutlich mehr Wissen und kann vor allem Erfahrungswerte aufzeigen.

[pasted-from-clipboard.png](#)

Das was du zum Reibwert der DS2500 im Vergleich zu den Performance gesagt hast stimmt nicht. Wie kommst du dazu, dass der DS2500 einen geringeren Reibwert haben soll als der Performance? Welche Beläge von Ferodo straßenzugelassen sind weiß ich grade nicht aus dem stehgreif. Du könntest vielleicht mal den DS2500 oder den DS1.11 mit einer vollen Scheibe ausprobieren, dann sollte die Bremse halten. Auf keinen Fall würde ich zu Ceramic-

Bremsbelägen wie z.B. EBC Redstuff greifen.

Falls du es ganz wild auf der Straße treiben möchtest kannst du natürlich noch Stahlflexbremsleitungen verbauen und deine Bremsflüssigkeit gegen z.B. ATE TYP 200 (preisleistungs-mäßig denke ich der beste Kompromiss wenn die Bremse nicht 5 Runden Nordschleife halten soll) oder CASTROL SRF tauschen. Die Installation einer Bremsbelüftung ist auch nie verkehrt.

Mein Problem habe ich wie folgt gelöst: Vom Vorbesitzer sind die gelocht-geschlitzten Bremsscheiben von Brembo verbaut (Hitzerisse habe ich jedoch nicht). Zu den Belägen kann ich keine Aussage machen. Ich habe bei meinem GP also eine Bremsbelüftung nachgerüstet. Probleme mit einer weichen Bremse hatte ich nicht mehr. Falls ich mal Scheiben und Beläge wechseln muss, werde ich mir die günstigsten Bremsscheiben von Brembo holen die es grade gibt, und dazu einen straßenzugelassenen Sport-Belag. Eventuell wird die ATE-Bremsflüssigkeit eingefüllt und die Bremsschläuche gegen Stahlflex getauscht. Dann sollte meine JCW-Bremse in Kombination mit der Belüftung eine Runde Nordschleife auf jeden Fall durchhalten.

---

## **Beitrag von „MTB“ vom 17.7.2020, 11:00**

Also:

Eins vorne weg- Man sollte zuerst an der Basis anfangen.

In meinen Augen macht es keinen Sinn 250€ für Beläge auszugeben um die dann auf der S Bremse zu fahren. Wir fahren hier wohl alle keine 15 Zoll Felgen, es gibt also keinen Grund die 273mm Bremse zu behalten wenn man es etwas sportlicher haben möchte. Das Umrüsten auf die R56S Bremse ist sehr Preisgünstig machbar, und die 20mm mehr Durchmesser machen sich deutlich bemerkbar. Lieber etwas mehr Geld ausgeben und dann nachher mit günstigen Belägen zurecht kommen als zu versuchen mit teuren Belägen die Serienbremse am Leben zu erhalten. Ich hab sogar beim alltags-R55 darauf umgerüstet. Zumal wenn Dinge wie Scheiben/ Beläge oder Stahlflilx eh anstehen.

Zur Bremsflüsigkeit- das wird immer gerne als einer der ersten Schritte erwähnt und ist sicherlich eine sinnvolle Investiton in die Sicherheit, löst aber im Normalfall keine Probleme. Wenn die Flüssigkeit Kocht dann fällt das Pedal wirklich durch und wird dann erst Hart. Die Meisten "Weichen" Bremspedale kommen von weich werdenden Belägen und dem Flex in den

Bremssätteln zusammen mit den Serien Bremsleitungen. Im Normalfall kann man also keinen Unterschied in der Flüssigkeit fest stellen- es geht beim Wechsel also nur darum mehr Sicherheitsreserven zu haben. Zumal die Teuren Bremsflüssigkeiten auch schneller Wasser ziehen und daher eigentlich öfters gewechselt werden müssen.

Ansonsten hat Noxxic das schon ganz gut zusammen gefasst. Außer im High end Bereich machen die ganzen geschlitzten Scheiben keinen Sinn. Und von gelochten sollte man generell die Finger lassen, die werden auch im Spitzenmotorsport nicht eingesetzt.

Wir fahren seit Jahren die günstigsten (vollen) Serienscheiben und dem Einsatzzweck entsprechende Beläge. Der DS Performance ist ein sportlicher Belag, wer aber wirkliche Performance haben will muss tiefer ins Regal greifen. Ich bin weiterhin riesen Fan vom 1.11. Gleichmäßige Reibung über den gesamten Temperaturbereich, top Pedalgefühl und sehr haltbar. Für sein Geld ein Top Belag.