

## **Stahlflex- Bremsleitungen für die vordere Bremse einer XJ 600 S Diversion**

**(ab Bj. 1998, Typ RJ01)**

Man hört ja immer viel über die Verbesserung der Bremsleistung an einem Motorrad mittels Stahlflex- Bremsleitungen.

Da ich das mal ausprobieren wollte, hab ich mir genau solche Leitungen an mein Mopped gebaut.

Und ich muss sagen, die Bremse ist nicht mehr wieder zu erkennen. Kein Vergleich zu vorher.

Naja, und weil auch mich das Ergebnis überzeugt hat, wollte ich mal aufschreiben, wie ich meine Leitungen gewechselt hab.

### **Aber ACHTUNG:**

Wer an seiner Bremsanlage oder sonstigen Sicherheitsrelevanten Bauteilen herumschraubt, der spielt unter Umständen mit seinem Leben!

Wer sich nicht sicher ist eine solche Arbeit durchführen zu können, der wendet sich besser an eine Fachwerkstatt, die mit solchen Umbauten Erfahrungen hat.

### **Der Umbau:**

Als aller erstes benötigt man natürlich sie neuen Bremsleitungen. Da ich mir eine kostenpflichtige Eintragung beim TÜV ersparen wollte, kaufte ich mir Leitungen mit ABE.

Und zum Auffangen der alten Bremsflüssigkeit braucht man auch noch ein Gefäß. Ich benutze für so etwas immer einen alten Kochtopf.



Des Weiteren sind ein paar Lappen, Küchentücher und natürlich Werkzeug von nutzen.

Ich habe mir noch extra zum Bremsleitungen Leeren und wieder Füllen eine 60ml Spritze aus der Apotheke besorgt (Kosten: 1€).  
Und als Verbindungsstück zwischen Spritze und hab ich noch ein Stückchen Silikonschlauch auf die Spitze gesteckt.



Um die alte Flüssigkeit aus den Leitungen zu saugen, nimmt man die Schutzkappe der Entlüftungsschraube ab und schraubt den Ausgleichsbehälter oben am Lenker auf (Achtung, Bremsflüssigkeit greift Lacke an und hinterlässt auch schon bei kurzer Einwirkzeit bleibende unschöne Flecken im Lack).  
Dann setzt man die Spritze auf den Nippel der Bremsenentlüftung und schraubt diese ein Stück weit auf.



Jetzt zieht man mit der Spritze die Bremsflüssigkeit Stück für Stück aus den Leitungen gesaugt.  
Beim Absetzen der Spritze sollte man jedes Mal den Nippel wieder zuschrauben, damit nichts unkontrolliert rauslaufen kann.  
Die Spritze entleert man dann vorsichtig (ohne Spritzer) in dem dafür vorgesehenen Behältnis (Topf).



Wenn die eine Seite leer gesogen ist, wiederholt man das Gleiche auf der gegenüber liegenden Seite.

Damit nichts unkontrolliert heraustropfen kann, wenn man die Leitungen vom Bremssattel gelöst hat, rollt man einfach Küchentücher zusammen und schiebt sie durch die Leitungsenden.



Jetzt dürfte sich keine Flüssigkeit mehr im Ausgleichsbehälter befinden



Um die Leitungen jetzt auszubauen, schraubt man jede weitere Halterung ab.





Auch oben am Ausgleichsbehälter muss die Hohlschraube gelöst und herausgeschraubt werden.

Dabei legt man dann am Besten wieder einen Lappen drunter (Lackflecken). Und wieder die zuvor schon bewährte Küchentuch- Technik.



So sehen dann die ausgebauten Leitungen aus.

Die Halterung direkt am Lenkkopf musste ich jetzt noch abmontieren (ging vorher nicht, da die Schraube zu fest saß und das Blech drohte sich zu verbiegen)



Und der Halter auseinander gebaut.



Hier jetzt die alten und neuen Bremsleitungen im groben Vergleich.



Der Einbau der neuen Leitungen funktioniert jetzt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau.

Als erstes schraubt man die Leitungen am Ausgleichsbehälter inklusive den beiliegenden Dichtungsringen an.



Die Stahlflexleitungen sind druckstabiler als die originalen Gummileitungen und haben daher einen geringeren Außendurchmesser.

Dieser kleinere Durchmesser muss jetzt den Halterungen angepasst werden.

Ich nahm dafür Silikonschläuche.



Auch unten werden die Leitungen wieder an die Bremssattel angeschraubt.



Jetzt füllt man den Ausgleichsbehälter mit neuer Bremsflüssigkeit.

Ich nahm dafür welche mit der Bezeichnung DOT 5.1.

Diese wurde auch auf der Anleitung der Stahlflex- Bremsleitungen empfohlen.

Die DOT- Bezeichnung sagt etwas über die Siedetemperatur der Flüssigkeit aus.

Bei falscher Bremsflüssigkeit kann es bei wiederholtem starken Bremsen zu Blasenbildung durch zu hoher Temperatur in der Flüssigkeit kommen, wodurch die Bremse ihre Bremswirkung verlieren kann.

Aufgefüllter Ausgleichsbehälter und verwendete Bremsflüssigkeit.



Um jetzt die Flüssigkeit vom Ausgleichsbehälter in die Leitungen zu bekommen, benutzt man wieder die Spritze.

Wie zuvor auf die Entlüftungsnippel setzen und durch Unterdruck (Spritze aufziehen) wird die Flüssigkeit in die Leitungen gesogen.

Aber Achtung: Der Ausgleichsbehälter darf dabei nicht leer gesaugt werden, da ansonsten Luft in die Bremsanlage gesogen wird.

Wenn das passiert, muss noch mal die komplette Bremsflüssigkeit aus den Leitungen raus und von vorne angefangen werden.



Wenn unten am Entlüftungsnippel Bremsflüssigkeit in die Spritze austritt, ist die Bremsleitung gefüllt und man kann den Vorgang auf der anderen Seite wiederholen. Sind auf beiden Seiten die Leitungen gefüllt, kann man die restliche Luft mit Hilfe des Bremshebels aus der Leitung pumpen.

Beim Pumpen (nach einiger Zeit...) steigen dann im Ausgleichsbehälter kleine Blasen auf.



Wenn man dann irgendwann den Bremshebel nicht mehr bis zum Griff ziehen kann und ein klarer Druckpunkt zu erkennen ist, kann der Deckel inklusive Dichtung wieder auf den Ausgleichsbehälter geschraubt werden und man ist fertig mit dem Wechsel der Bremsleitungen.

So sieht das Ganze dann fertig montiert aus.



(Natürlich muss man jetzt noch die Verkleidung wieder anbauen, bevor es zur ersten Probefahrt geht)

Für etwaige Schäden oder Verletzungen aufgrund dieses Erfahrungsberichtes übernehme ich keine Verantwortung.

Wie immer gilt der Satz: Wer an seinem Mopped schrauben will, sollte wissen, was er da tut!