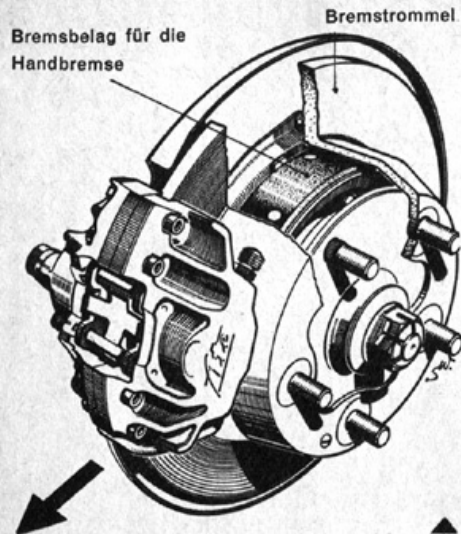


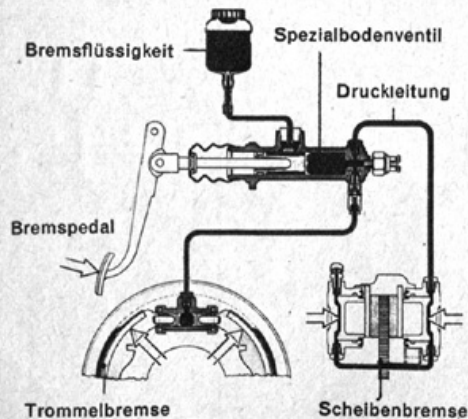
# Die Scheibenbremse



Scheibenbremse und Trommelbremse in Kombinationsbauart

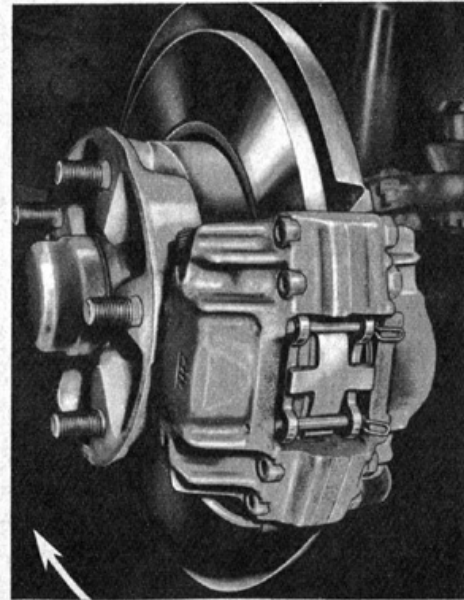
Scheibenbremse auf der Porsche-Vorderachse

Anordnung einer Bremsanlage mit Scheiben- und Trommelbremse

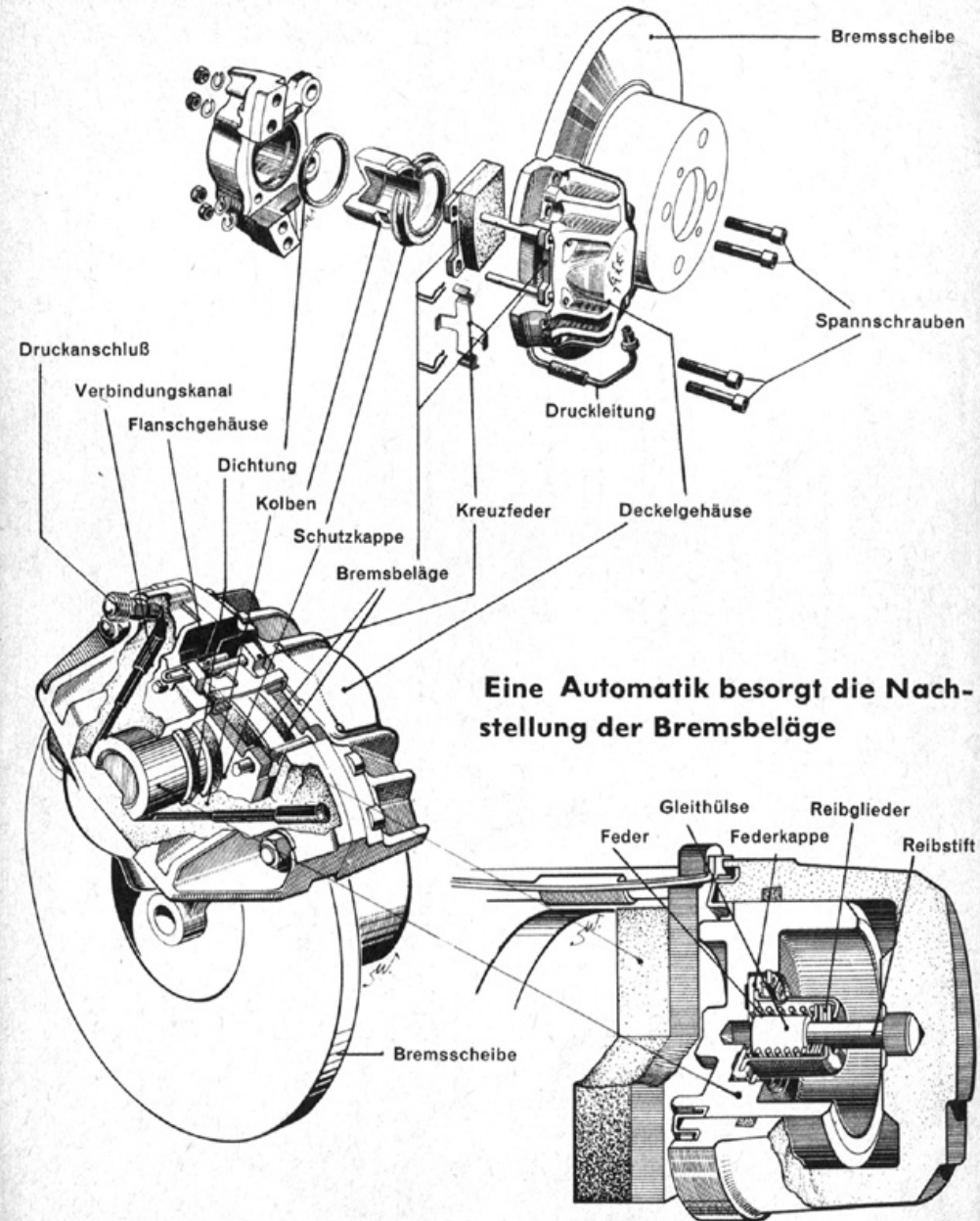


Hohe Geschwindigkeiten und der dichte Verkehr setzen heute Bremssysteme voraus, die hohe Verzögerungswerte erreichen und bei längerer Bremsdauer gleichmäßig und ohne Fading arbeiten. Die hier dargestellte Scheibenbremse ist eine moderne Entwicklung der Firma Ate, Frankfurt a. M. Sie wird vielfach mit der Trommelbremse kombiniert. (Scheibenbremsen auf der Vorderachse, Trommelbremsen für die Hinterräder.)

Die Bremsscheiben laufen mit den Rädern um. Über die Scheibe greift der festmontierte Bremssattel, in dem die hydraulische Betätigung und die Bremsbeläge montiert sind. Die Beläge greifen nur auf einen Teil der Scheibenfläche an, die Scheibe kann gut vom Fahrtwind gekühlt werden. Drückt man das Bremspedal, so baut sich über das Bodenventil in dem Bremszylinder ein Druck auf, der die Beläge gleichmäßig gegen die Scheibe preßt. Um die Abnutzung der Beläge auszugleichen und einen Formverzug durch Erwärmung aufzufangen, ist auf dem Kolben eine automatisch wirkende Nachstell- und Ausgleichvorrichtung montiert. Ihre Feder drückt den Kolben immer an den Bremsbelag; in dieser Lage wird er mittels Reibstift und Reibgliedern fixiert, bis Feder oder Bremsbelag die neue Lage bestimmen.



## Aufbau einer modernen Scheibenbremse



Eine Automatik besorgt die Nachstellung der Bremsbeläge