# Vordere Bremsbeläge wechseln beim MP3 für Dummies

Version: 1.1

## PROLOG, BENÖTIGTE TEILE UND WERKZEUGE

Hallo Otto-Normal-Schrauber,

da die Garantie an meinem MP3 nun vorbei ist, fange ich an einige Wartungen selber durchzuführen.

Mit solchen kleinen Tutorials möchte ich den vielen, die sich trauen und keine zwei linken Hände haben, zeigen wie einfach es ist einige Wartungen selber durchzuführen.

*Haftungsausschluss: Ich selber bin Hobby-Schrauber und kein Professioneller. Ich versuche die Anleitung so genau zu beschreiben, wie möglich. Mir können auch Fehler unterlaufen bzw. ich könnte hier etwas beschreiben, was man nicht (so) durchführt. Jeder sollte selbst entscheiden, ob er dieser Anleitung folgt oder nicht. Für die Anleitung und die daraus resultierenden Arbeiten übernehme ich keinerlei Haftung, weder an Personen, Maschinen, Werkzeugen oder der Umwelt. Jeder, der nach dieser Anleitung vorgeht, handelt auf eigenes Risiko und haftet alleinig und im vollen Umfang.*

**Bitte seid euch im Klaren, dass die Arbeiten direkten Einfluss auf euer und auf das Leben anderer haben kann, wenn ihr nicht fach- und sachgerecht arbeitet. Solltet ihr Bedenken haben, dann zieht bitte jemanden vom Fach hinzu, der euch anleiten kann.**

Ich beschreibe hier die Arbeiten für eine, der beiden Seiten – die Bilder können auch die andere Seite zeigen, wenn die dortige Aufnahme „besser“ ist. Die Arbeiten an beiden Seiten sind identisch.

Für dieses Tutorial ist einiges an Teilen und Werkzeugen vonnöten.

**Werkzeuge:**

„Wagenheber“ für die Vorderräder vom MP3, Zwei Maulschlüssel 18/19 und 20/21, um den Bremskolben zurück zu drücken, Knacke bzw. Ratsche (1/2“) mit kurzer Verlängerung und 6er Inbus (Innensechskant)-Nuss, geeigneter Drehmomentschlüssel (der für geringe Nm-Werte ausgelegt ist) und evtl. dafür passende Adapter (bei mir Adapter von 1/4“ auf 3/8“ und Adapter von 3/8“ auf 1/2“). Weiter ein kleiner Schraubendreher (z.B. Elektriker-Prüfstift) zum Splint-Ziehen, eine Kombi bzw. Spitzzange für den Bremssattelstift, eine schmale Drahtbürste und kleines Holz mit feinem Schmirgelpapier, um die Bremszange zu reinigen. Ferner werden Bremsenreiniger und Kupferpaste benötigt.

**Teile:**

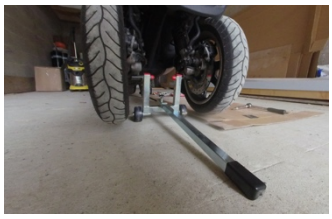
Zwei Sätze (4 Stk.) Bremsbeläge für Vorne – entweder organische (die sind ab Werk drin) oder Sinter-Beläge. Ich habe mich für die Sinter-Beläge entschieden, um das Bremsverhalten zu verbessern. Wer über das Thema Sintermetallbeläge mehr wissen will, kann sich u.a. in dem Motorrad Magazin informieren... Ein herzliches Dankeschön geht an Blackman für den Tipp mit den Sinterbelägen.

- Sinter-Bremsbeläge für MP3 500 ABS/ASR, ab Bj. 2015, Fahrgestellnummer: ZAPM861 von Lucas / TRW ist die Artikelnummer MCB886SRM sein
- Sinter-Bremsbeläge für MP3 500, bis Bj. 2014, Fahrgestellnummer: ZAPM643 von Lucas / TRW sollte die Artikelnummer MCB827SRM sein

**Drehmomentwerte:**

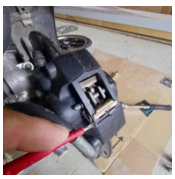
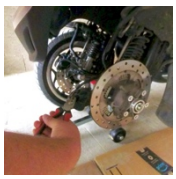
Piaggio MP3 500 ABS/ASR, Bj. 2016
**(Werte können bei Modell und Baujahr abweichen!):**
Vorderrad: 19 – 24 Nm
Bremssattel: 20 – 25 Nm

## DURCHFÜHRUNG

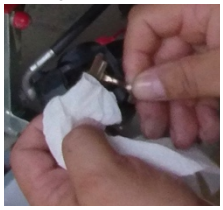


1. Roller nicht aufbocken, sondern im Roll-Lock stehen lassen und Handbremse anziehen. Im Stand alle 5 Radschrauben an beiden Rädern mit einer Umdrehung lösen – nicht ganz losschrauben.
2. Dann Roller auf den Ständer aufbocken, Roll-Lock und Handbrems lösen und Vorderräder mit „Wagenheber“ aufbocken.
3. Alle Schrauben nun komplett lösen und die Räder abnehmen.

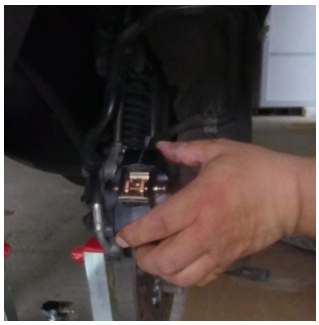
4. Splint mit Elektriker-Schraubendreher (Prüfstift) ziehen und Bremssattelstift mit Kombizange aus dem Sattel ziehen. Mit dem Bremssattelstift wird auch die Bremssattelspange gelöst. Beide Schrauben des Bremssattels lösen und Bremssattel abnehmen.

5. Alte Bremsbeläge und Bremssattelspange aus Bremssattel entnehmen. Sie sollten eigentlich quasi herausrutschen. Den Bremssattel an den Laufflächen und an den Auflageflächen des Bremskolbens nun mit Hilfe von Schmirgelpapiers und Bürste von Staub und Verunreinigungen befreien, dann die Bremsbackenspange säubern und alles gut mit Bremsenreiniger abspülen.



6. Neue Bremsbeläge auspacken und die Rückseite der Bremsbeläge (Bremsbelagsträger) kreisrund mit Kupferpaste <u>dünn</u> einschmieren. Mit ein wenig Kupferpaste die seitlichen Auflageflächen des Bremsbelagsträgers ebenfalls einschmieren. <u>Dabei darf kein Fett oder Öl auf die Seiten- und Auflagefläche des Bremsbelags kommen.</u>



7. Die beiden Maulschlüssel (oder Spreizwerkzeug, das an den Auflageflächen der Kolben keine Spuren hinterlässt) so in den Bremssattel einführen, dass man damit den Bremskolben (durch Spreizung) zurückdrücken kann. Die neuen Bremsbeläge sind ja verständlicherweise dicker und brauchen den Platz.
8. Nun die gefetteten Bremsbeläge von unten in den Bremssattel schieben, von oben die Bremsbackenspange einlegen und alles mit dem Bremssattelstift fixieren. Den Bremssattelstift mit dem Splint wieder sichern. Dann die Bremsbeläge so ausrichten, dass dazwischen genug Platz für die Bremsscheibe übrigbleibt.

9. Bremssattel wieder auf die Bremsscheibe schieben. Sollte dies nicht funktionieren, dann den Abstand zwischen den beiden Bremsbelägen prüfen.
10. Bremssattel ausrichten und mit den zwei Schrauben mit ca. 20 – 25 Nm festziehen.

11. Vorderrad aufsetzen und mit den 5 Radschrauben wieder mit 19 – 24 Nm befestigen.
12. Um die Bremsbeläge des anderen Vorderrades zu wechseln, müssen die Schritte 3 – 11 wiederholt werden.
13. Nachdem die Vorderräder wieder befestigt sind zuerst einige Male die Vorderradbremse betätigen, damit die Kolben die Bremsbeläge an die Scheibe drücken können.
14. Ist alles OK, dann kann die erste kurze Probefahrt durchgeführt werden. **Bitte achtet auf den Straßenverkehr.** Während der Fahrt die Bremse, vorsichtig und ohne darauf angewiesen zu sein, betätigen. *Bei den ersten vorsichtigen Bremsversuchen kann sich die Bremse schwammig anfühlen. Dies sollte nach einigen Versuchen verschwinden.*
15. Wenn die Bremse nun Bremskraft aufbaut, dann kann man die Probefahrt weiter durchführen, dabei immer mal wieder die Bremse betätigen. Nach einigen wenigen hundert Metern anhalten und prüfen, ob die Bremsen sich nicht übermäßig aufheizen. Sollte dies der Fall sein, Bremsen abkühlen lassen und nach dem Fehler schauen (lassen).
16. Nach ca. 50 – 100 km die Drehmomente der Schrauben der Bremssättel und der Vorderräder überprüfen.

FERTIG.