

Neues vom schraubenden Akademiker ohne Plan: Wierum-richtigrum, oder: Bremsenwechsel

Ja, moin!

Eigentlich bremsen ich ja gar nicht gerne. Aber wenn, dann halt richtig. Und dazu braucht es - wie ich mittlerweile gelernt habe - Bremsbeläge, die noch einen Belag zum Bremsen haben und Bremsscheiben, deren Oberfläche sich glatter anfühlt als meine Rolling-Stones-Platten.

Mittlerweile weiß ich auch, dass Bremsbeläge ohne Belag in Verbindung mit feingerippten Bremsscheiben beim Bremsen unangenehme Geräusche verursachen. Das hört sich dann in etwa so wie ein über ein Metallgleis rutschendes weil blockierendes Eisenbahnwaggonrad an. Manchmal hört man es auch früher, aber dazu muss man mal ohne Musik fahren. Eigentlich sieht man es ja an der Bremsbelag-Kontrollleuchte auf dem Kombiinstrument. Die allerdings auch oft genug einfach so aufblinkt - vermutlich ein elektronischer Gruß an die Firma in Italien, die dieses Teil entworfen hat. Deshalb habe ich das Teil nie weiter ernst genommen.

Wie dem auch sei: Die Bremsen mussten gewechselt werden. Sowohl Bremsscheiben als auch Beläge. Und weil man so etwas natürlich nur in Begleitung eines erfahrenen Fachmannes machen sollte, damit man sich nach dem nächsten Bremsversuch auf der A1 nicht im Heck eines TDI-Vertreter-Kombis zwischen Reinigungsmitteln und Pornoheften wiederfindet, verschlug es mich wieder zu meinem e30 Mentor Dezi nach Lübeck (meine Nachbarn mögen mir verzeihen. Ich verspreche Euch: Das nächste Mal wechsle ich die Dinger allein vor der Haustür, damit Ihr auch was davon habt).

12:00 Ich schleiche über die Autobahn Richtung Lübeck und überlege, ob sich die Bremsscheiben wohl wieder glattschleifen, wenn ich bei Tempo 200 ein paar mal ordentlich in die Eisen steige, verwerfe den Gedanken aber wieder weil mir einfällt, dass die Bremsen dann zu heiß zum Wechseln sind.

12:30 Ich gurke durch Lübeck, suche den Treffpunkt und wunder mich über die Gestik der Fußgänger an den Ampeln, die bei jedem meiner Bremsvorgänge zusammenzucken und mich mit einem Gesichtsausdruck anschauen, als würde ihnen grad ein Weisheitszahn gezogen. Ohne Betäubung, natürlich.

12:45 Ich erreiche das Ziel und rolle langsam auf den Hof. Um mein Eintreffen bemerkbar zu machen, trete ich ein paar Mal sanft auf die Bremse, winke den daraufhin ans Fenster eilenden Nachbarn und den mit Zahnschmerzgesicht auf dem Hof stehenden Dezi freundlich zu und freue mich über die aktive Begrüßung in Lübeck.

12:50 Das Auto steht. Erst mal eine rauchen. Die von mir bei Sandtler bestellten Bremsen werden kritisch beäugt und für gut befunden. Also ran ans Werk!

13:00 Suche und finde meinen Wagenheber im Kofferraum und löse ihn ohne größere Schwierigkeiten aus der dafür vorgesehenen Verschraubung. So macht das Spaß!

13:05 Beschließe, mich erst den vorderen Bremsen zuzuwenden. Klar, die sind ja auch wichtiger!

13:10 Dezi macht es sich im eigens für diese Schrauber-Veranstaltung besorgten Regiestuhl gemütlich und schaut interessiert zu, wie ich die richtige Stelle für das Ansetzen des Wagenhebers suche. Ich entscheide mich, klemme den Wagenheber unter das Auto und betätige die Wagenheberkurbel.

13:17 Das Auto hebt sich. Yeah. Gar nicht so schwer alles. Ich kurbel weiter und wundere mich darüber, dass der Wagenheber bei jeder Kurbeldrehung den schiefen Turm von PISA nachzuahmen scheint.

13:18 Mein geliebter e30 hat offenbar Angst vor der anstehenden Reparatur. Der Wagenheber kippt nach rechts weg und das Auto versucht offensichtlich, heimlich hintenrum zu fliehen.

13:20 So nicht! Ich bin ja nicht blöd! Bringe das Auto wieder in Stellung, ziehe diesmal die Handbremse und stelle den Automatik-Wählhebel auf "P". Ätsch, gefangen!!!

13:25 Ich setze den Wagenheber erneut an und betätige die Kurbel. Wie immer dreimal falschrum, dann richtigrum. Überlege, warum nie Gebrauchsanweisung mit Richtungsanzeige auf Wagenhebern steht. Beschließe, Aufkleber mit Richtungsanzeige fürs nächste Mal zu basteln.

13:30 Das Rad ist oben. Überlege, wie ich jetzt die Radschrauben lösen kann. Dezi grinst. Gucke böse, fahre den Wagenheber wieder runter und suche den Kreuzschlüssel.

13:35 Kreuzschlüssel gefunden. Wie immer die drei falschen Enden durchprobiert, bis passendes Ende gefunden. Passendes Ende angesetzt, überlegt, wierum richtigrum, gezogen wie Ochse. Schraube eins gelöst.

13:36 Wie immer die drei falschen Enden durchprobiert, bis passendes Ende gefunden. Passendes Ende angesetzt, überlegt, wierum richtigrum, gezogen wie Ochse. Schraube zwei gelöst.

13:37 Wie immer die drei falschen Enden durchprobiert, bis passendes Ende gefunden. Passendes Ende angesetzt, überlegt, wierum richtigrum, gezogen wie Ochse. Schraube drei gelöst.

13:38 Wie immer die drei falschen Enden durchprobiert, bis passendes Ende gefunden. Passendes Ende angesetzt, überlegt, wierum richtigrum, gezogen wie Ochse. Schraube vier gelöst.

13:39 Eine geraucht. Wagen wieder hochgebockt, Radschrauben ganz rausgedreht, Rad abgenommen, Finger eingequetscht, Bremsanlage angeschaut, viele Schrauben gesehen, Regisseur Dezi gerufen, instruieren lassen.

13:45 Begonnen die beiden hinteren Schrauben oben und unten zu lösen, mit denen das Teil auf dem Bremssattel festgeschraubt ist, das verhindert, dass die Bremsklötze freiflottierend durch die Gegend wirbeln. Ach ja, und der Bremskolben und so hängt auch noch dran. Eigentlich fast alle wichtigen Sachen. Erschwertes Arbeiten beim Schraubenlösen durch hintenrum-Platzierung der Schrauben, was andersrum-Denken erfordert. Zusätzliche Erschwernis durch mitdrehende Muttern, die ebenfalls hintenrum andersrum gegen das Mitdrehen gesichert werden müssen. Alles in allem eine klasse Übung für das erfassen räumlicher Intelligenz im Rahmen der PISA-Studie.

13:50 Beide Schrauben gelöst. Bremskontaktanzeige abgefummelt. Bremsklotz-Festhalte-Teil abgezogen. Den aus dem restlichen Bremssattel herausfallenden bremsbelagfreien Bremsklötzen hinterhergeschaut. Eine geraucht.

13:55 Noch mehr Schrauben hintenrum gelöst (dank Knarren-Vorsteinstellung durch Dezi kein größeres Problem mehr). Restlichen Bremssattel-Klumpatsch von der Bremsscheibe gelöst. Innensechskantschraube zwischen den Löchern für die Radschrauben gelöst. Gehofft dass Bremsscheibe dann von alleine abfällt.

14:00 Vergeblich gehofft. Gezogen, gerüttelt, getreten, gestoßen, gef....lucht. Nixda. Alles fest. Eine geraucht.

14:15 Mit kleinem Hammer Marke "Käfermörder" vorsichtig von hinten gegen die Bremsscheibe geklopft.

14:20 Mit dem Käfermörder feste von hinten gegen die Bremsscheibe gehämmert. Eine geraucht.

14:25 Mit normalgroßem Marke Hammer Marke "Fingerkuppenquetscher" vorsichtig von hinten gegen die Bremsscheibe geklopft.

14:30 Mit dem Fingerkuppenquetscher feste von hinten gegen die Bremsscheibe gehämmert. Eine geraucht.

14:35 Mit überdimensionalem Hammer Marke "Schwiegermuttertöter" vorsichtig von hinten gegen die Bremsscheibe geklopft.

14:40 Mit dem "Schwiegermuttertöter" ordentlich von hinten gegen die Bremsscheibe geballert. Bremsscheibe aufgegeben und tot zu Boden gefallen. Fuß auf Bremsscheibe gestellt, auf Schwiegermuttermörder gestützt und Dezi aufgefordert, Trophäenfoto zu schießen. Beschlossen, erledigte Bremsscheibe im Wohnzimmer über den Kamin zu hängen. Eine geraucht.

14:50 Neue Bremsscheibe ausgepackt, angebracht und festgeschraubt.

15:00 Neue Bremsklötze mit Belägen ausgepackt und versucht in die dafür vorgesehene Bremsklotzhalterung reinzulegen, aus der 5 Minuten vorher die alten Bremsklötze ohne Beläge herausgefallen sind. Festgestellt, dass generell alles leichter irgendwo raus als irgendwo rein geht. Beschlossen, einen philosophischen Aufsatz drüber zu schreiben. Bremsklötze gedreht, gewendet und schließlich rausbekommen, wierum sie worein passen.

15:10 Versucht, das obere Teil des Bremssattels auf die Halterung mit den neuen Bremsklötzen zu drücken. Festgestellt, dass so nicht geht; Bremsklötze zu breit. Vermutlich wegen Belägen. Kurz überlegt, Beläge abzuschleifen, damit Bremskolben passt. Idee wieder verworfen, weil oben beschriebenes Geräusch beim Bremsen zu nervig. Stattdessen Bremskolben ein wenig nach innen gedrückt und erneut versucht, das Teil auf die Bremssattelhalterung mit den Bremsklötzen mit Bremsbelägen zu bugsieren.

15:12 Geschafft! Sitzt, passt, wackelt und hat Luft. Alles wieder festgeschraubt. Rad wieder angeschraubt. Wagenheber runtergelassen. Eine geraucht. So einfach ist das!

15:15 Bremse vorne rechts in Angriff genommen. Kreuzschlüssel genommen. Wie immer die drei falschen Enden durchprobiert, bis passendes Ende gefunden. Passendes Ende angesetzt, überlegt, wierum richtigrum, gezogen wie Ochse. Schraube eins gelöst.

15:16 Wie immer die drei falschen Enden durchprobiert, bis passendes Ende gefunden. Passendes Ende angesetzt, überlegt, warum richtigum, gezogen wie Ochse. Schraube zwei gelöst.

15:17 Wie immer die drei falschen Enden durchprobiert, bis passendes Ende gefunden. Passendes Ende angesetzt, überlegt, warum richtigum, gezogen wie Ochse. Schraube drei gelöst.

15:18 Wie immer die drei falschen Enden durchprobiert, bis passendes Ende gefunden. Passendes Ende angesetzt, überlegt, warum richtigum, gezogen wie Ochse. Schraube vier gelöst.

15:20 Rad abgenommen. Bremssattel schrauben gelöst. Bremssattel abgenommen. Bremsbeläge abbrausen sehen. Bremssattelhalterung abgeschraubt. Bremsscheibeninnensechskantschraube abgeschraubt. Bremsscheibe mit "Schwiegermuttermörder" erledigt. Neue Bremsscheibe draufgemacht, festgeschraubt, neue Bremsbeläge reingefummelt. Dabei eine geraucht. Bremskolben reingedrückt, Bremssattel draufgefummelt, festgeschraubt, Rad festgeschraubt, Wagenheber runtergelassen, feddich. So einfach geht das, wenn Profis am Werk sind!!! Stolz wie Oskar eine geraucht.

16:00 - 18:00 Hinten ging's dann in etwa genauso weiter. Mit dem Unterschied, dass das Zusammenbauen der Bremskomponenten ungefähr mit derselben geistigen und motorischen Anstrengung vergleichbar ist, einen Zauberwürfel im Vollsuff mit einer Hand und ohne hingucken richtigum zu verzaubern. Man weiß, es passt irgendwie zusammen, aber nicht wie. Jedenfalls habe ich es in knapp 60 Minuten geschafft, die Dinger wieder zusammenzusetzen, ohne dabei einen Tobsuchtanfall zu bekommen.

18:00 Alles feddich. Alle Bremsscheiben und Beläge und Räder auch wieder dran. Eine geraucht. Reingesetzt und ab-geht-die Post: Probefahrt! Auf die Bremse getreten und das Gefühl gehabt, im besoffenen Zustand mit einem Bein in ein mit Wackelpudding gefülltes Swimming-Pool zu treten. Oder in den Hintern der korpulenten Nachbarin über mir...

18:10 Ermahnt worden, die Bremse in der nächsten Zeit nicht durch Vollbremsungen zu belasten. Gemerkt, dass Bremse nicht digital (an/aus) funktioniert, sondern mit dem Fuß dosiert werden kann. Gefreut und Rat beherzigt.

Fazit: Das teigige Bremsgefühl war nach ein paar hundert Kilometern weg. Mittlerweile bremst er wieder so, dass sich nach der letzten Vollbremsung die dritten Zähne meines Chefs im Armaturenbrett über dem Handschuhfach festbissen, während mein Chef selbst sich nach wie vor bewegungslos auf dem Beifahrersitz festklammerte. Na ja, Extradosis Kukident und die Sache ist gegessen. Alles kein Problem!

Warum die Bremsbelag-Kontrollleuchte immer noch leuchtet, weiß ich allerdings nicht. Aber das kriege ich auch noch hin! ;-)

Greetz vom schraubenden Akademiker ohne Plan