

[Startseite \(http://ticker.mercedes-benz-passion.com\)](http://ticker.mercedes-benz-passion.com) >

[Allgemein \(http://ticker.mercedes-benz-passion.com/museum/allgemein/\)](http://ticker.mercedes-benz-passion.com/museum/allgemein/)

Dunlop-Bremsprobleme beseitigen

JÖRG MASCHKE ([HTTP://TICKER.MERCEDES-BENZ-PASSION.COM/AUTHOR/JOERG-M/](http://TICKER.MERCEDES-BENZ-PASSION.COM/AUTHOR/JOERG-M/)) x 14. APRIL 2009

[ALLGEMEIN \(HTTP://TICKER.MERCEDES-BENZ-PASSION.COM/MUSEUM/ALLGEMEIN/\)](http://TICKER.MERCEDES-BENZ-PASSION.COM/MUSEUM/ALLGEMEIN/)

[RESTAURIERUNGSHILFE \(HTTP://TICKER.MERCEDES-BENZ-PASSION.COM/MUSEUM/RESTAURIERUNGSHILFE/\)](http://TICKER.MERCEDES-BENZ-PASSION.COM/MUSEUM/RESTAURIERUNGSHILFE/)

[TECHNIK \(HTTP://TICKER.MERCEDES-BENZ-PASSION.COM/MUSEUM/TECHNIK/\)](http://TICKER.MERCEDES-BENZ-PASSION.COM/MUSEUM/TECHNIK/)

[0 KOMMENTARE \(HTTP://TICKER.MERCEDES-BENZ-PASSION.COM/DUNLOP-BREMSPROBLEME-BESEITIGEN/#RESPOND\)](http://TICKER.MERCEDES-BENZ-PASSION.COM/DUNLOP-BREMSPROBLEME-BESEITIGEN/#RESPOND) 61 VIEWS

Nachtrag vom 26.04.2009 von [Peter Legler \(mailto:peter.legler@daimler.com\)](mailto:peter.legler@daimler.com)-Brand Communications Mercedes-Benz Classic Center- zu diesem Thema: **Die beschriebenen Radzylinder sind von Mercedes-Benz weder freigegeben noch getestet. Erste Informationen deuten darauf hin, daß die Teile nach gewisser Zeit zum „fressen“ neigen,**

Wir raten dringend von der Benutzung nicht freigegebener Sicherheitsteile ab.

Vielen Dank Herr Legler für diesen Hinweis und wir warten auf weitere Informationen in diesem spannenden Thema. Im weiteren der unbearbeitete Artikel vom 14.April 2009:

Die in einigen Fahrzeugen verbauten Dunlop-Bremsen weisen neben ihrer, im Vergleich zu den Trommel-Vorgängern, besseren Bremsleistung leider auch einen negativen Punkt auf: **Sie rosten an einigen Bauteilen sehr gerne!** Ob man das Auto nun gerade nutzt oder in der Garage abgestellt hat, eigentlich egal = dieser ROST kommt!
Die Firma [Classic Tuning Co. \(www.classictuning.com\)](http://www.classictuning.com) aus den Niederlanden hat sich mit Ihrem USA-Partner entschieden sich diesem Problem zu stellen und eine Lösung zu entwickeln. Mit dem Import des ROST-FREIEN = INOX Stainless Steel Bremszylinders nach Europa wurde im Oktober 2008 der Anfang gemacht.



Die INOX-Bremszylinder sind 100%ig identisch in der Form mit den Dunlop-Originalen, so

der Hersteller, d.h. sie können einfach Ihre Dunlop-Zylinder ausbauen und sofort gegen die INOX-Scheibenbremszylinder austauschen. Für den Wechsel bei einer bauähnlichen Bremse (Erfahrungswerte bauen auf Jaguar, Daimler, Flaminia, Flavia, Fulvia, Ferrari und Alfa auf) sollte man min. 45 Minuten bis max. 60 Minuten für jede Bremse einplanen.

Die INOX-Rostfrei-Stahlbremszylinder gibt es in den folgenden Zoll-

Abmessungen: 1-1/2", 1-5/8", 1-3/4", 1-7/8", 2-1/8", 2-1/4" und in Sondergrößen auf Anfrage. Weitere Sonderabmessungen für spezielle Fahrzeugtypen werden ebenfalls angeboten: [zum Beispiel für den 300SL Roadster](#)



<http://www.hydracyl.com/mbenz.html>.

Die Vorteile der INOX-Scheibenbremszylinder im Vergleich zum Dunlop-Guss-Eisen:

- a) niemals Korrosion
- b) keine Dis-Formierung der Kautschuck-Rubber „Kappen“
- c) besserer Kautschuk (ebefalls im Angebot !!!)
- d) niemals TÜV Beanstandungen
- e) bessere Bremseigenschaften
- f) keine Probleme für DOT3, DOT4 oder Silicon-Bremsflüssigkeit
- g) nicht mehr ständig alle 9-12 Monate Bremsflüssigkeitwechsel
- h) SICHERHEIT: die Bremssicherheit ist einwandfrei und garantiert > viel, viel besser im Vergleich zur alten Dunlop-Bremse
- i) keine Korrosion an ihren Entlüftungs-Kanälen, sowie an der kleinen Kugel, denn diese sind AUCH = Rostfrei-Stahl = INOX