



(19)  
**Bundesrepublik Deutschland**  
**Deutsches Patent- und Markenamt**

(10) **DE 198 59 840 B4 2006.01.12**

(12)

## Patentschrift

(21) Aktenzeichen: **198 59 840.8**  
 (22) Anmeldetag: **23.12.1998**  
 (43) Offenlegungstag: **13.07.2000**  
 (45) Veröffentlichungstag  
 der Patenterteilung: **12.01.2006**

(51) Int Cl.<sup>8</sup>: **F16D 65/12 (2006.01)**  
**F16D 65/092 (2006.01)**  
**F16D 69/02 (2006.01)**

Innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung der Patenterteilung kann nach § 59 Patentgesetz gegen das Patent Einspruch erhoben werden. Der Einspruch ist schriftlich zu erklären und zu begründen. Innerhalb der Einspruchsfrist ist eine Einspruchsgebühr in Höhe von 200 Euro zu entrichten (§ 6 Patentkostengesetz in Verbindung mit der Anlage zu § 2 Abs. 2 Patentkostengesetz).

(73) Patentinhaber:  
**DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE**

(72) Erfinder:  
**Näumann, Emil, Dipl.-Ing., 73061 Ebersbach, DE;**  
**Rebstock, Kolja, Dr., 89073 Ulm, DE; Röß,**  
**Karl-Heinz, Dipl.-Ing., 73061 Ebersbach, DE;**  
**Wolfsried, Stephan, Dipl.-Ing., 71334 Waiblingen,**  
**DE; Riedel, Hans-Georg, Dipl.-Ing., 75177**  
**Pforzheim, DE**

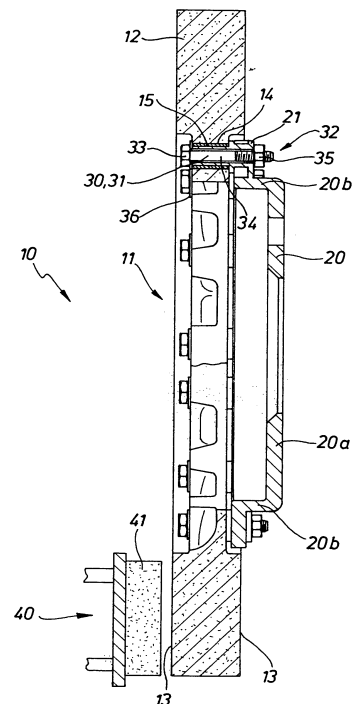
(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht  
 gezogene Druckschriften:  
**DE 197 11 829 C1**  
**DE 197 06 925 A1**  
**DE 196 23 425 A1**  
**DE 43 38 593 A1**

**DE 43 22 113 A1**  
**DE 42 37 655 A1**  
**DE 42 23 417 A1**  
**DE 37 31 540 A1**  
**DE 37 21 718 A1**  
**DE-OS 17 75 685**  
**DE 297 10 533 U1**  
**BURCKHARDT, M.: "Fahrwerktechnik:**  
**Bremsdynamik**  
**und PKW-Bremsanlagen", 1.Aufl. 1991, S.239-298;**  
**MÜHLRATZER, A.: "Faserverbundkeramik-" in:**  
**MAN-**  
**Forschen-Planen-Bauen, 12.8.93, S.48-55;**  
**SCHRAMM, D.: "Reibelemente für die Industrie",**  
**in: antriebstechnik 21 (1982) Nr.12, S.620-625;**

(54) Bezeichnung: **Bremseinheit**

(57) Hauptanspruch: Bremseinheit aus mindestens einer Bremse und mindestens einer Bremsbacke (40) mit mindestens einem Reibbelag (41), wobei die Bremse (10) eine Bremsscheibe (11) aufweist, die einen Bremsscheibenrotor (12) aus einem kohlefaserverstärkten Siliziumkarbid-Keramik-Werkstoff (CMC) besitzt, dessen äußere Fläche bzw. Flächen zumindest teilweise eine Reibfläche (13) für den mindestens einen Reibbelag (41) bilden, und die einen Bremsscheibentopf (20) aufweist, an dem der Bremsscheibenrotor (12) befestigt ist, dadurch gekennzeichnet, dass

- die Reibfläche (13) aus dem kohlefaserverstärkten Siliziumkarbid-Keramik-Werkstoff eine Härte von etwa 1600 bis 2500 HV 0,5 aufweist,
- der mindestens eine Reibbelag (41) ein organisch oder anorganisch gebundener Reibbelag ist, welcher durch Wärmebehandlung temperaturbeständig gemacht wurde und einen Reibwert von etwa 0,3 bis 0,5 aufweist,
- und dass der Bremsscheibentopf (20) aus einem rostfreien Material oder aus anodisiertem Aluminium gebildet ist.



### Beschreibung

**[0001]** Bei Hochleistungsbremseinheiten, sowohl für Kraftfahrzeuge als auch für Schienenfahrzeuge, werden ausgezeichnete Bremseigenschaften, hoher Bremskomfort und gleichzeitig eine möglichst lange Lebensdauer gefordert. Die konventionellen Bremseinheiten mit Eisenguss-Bremsscheiben haben jedoch vergleichsweise ungünstige Verschleißraten beim Bremsbetrieb. Dabei ist insbesondere für Hochleistungsbremseinheiten neben dem bremsbedingten Verschleiß der sogenannte "Streichelverschleiß" von Bedeutung, welcher Formfehler am Bremsscheibenrotor erzeugt und Rubbelerscheinungen begünstigt, somit also den Bremskomfort nachteilig beeinflusst. Den gleichen Effekt zeigt der bei großer Beanspruchung des Bremsscheibenrotors und den dabei auftretenden hohen Temperaturen zu beobachtende thermische Verzug des Bremsscheibenrotors. Schließlich sind die bisher üblichen Eisenguss-Scheiben nicht für extrem hohe Bremsbelastungen ausgelegt, da in diesem Fall Wärmespannungsrisse an der Reibfläche auftreten, welche die Reibfläche unbrauchbar machen. Bisher können diese Fehler nur über den – kostenintensiven – Austausch der betroffenen Bremsscheiben behoben werden.

**[0002]** Ein weiterer häufiger Grund für den kostenintensiven Austausch von Bremsscheiben sind Korrosionsschäden an den Bremsscheibenrotoren. Insbesondere sog. "Standflecken", die bei längerem Stand des Fahrzeugs auftreten können, führen zu Rubbelschwingungen, die den Bremskomfort beeinträchtigen und die Bremsleistungen verringern.

**[0003]** Ferner können bei Bremseinheiten mit konventionellen Eisenguss-Bremsscheiben unangenehme, hochfrequente Töne im Bereich von etwa 1500 bis 6500 Hertz auftreten, die einen Austausch der Bremsscheibe notwendig machen.

### Stand der Technik

**[0004]** Aus der DE 42 37 655 A1 ist schließlich eine Bremsscheibe für die Scheibenbremse eines Kraftfahrzeugs bekannt, die einen inneren und einen äußeren Reibring aufweist, zwischen denen Kühlkanäle angeordnet sind. Der äußere Reibring besteht aus einem Faserverbundwerkstoff und der innere Reibring aus einem Graugußwerkstoff. Beide Reibringe sind fest miteinander verbunden. Entsprechend kann auch das Material der Reibflächen der Bremsbacken an das Material der Reibflächen der Bremsscheibe angepasst werden. Daraus resultiert zwar ein verbessertes Reibwertverhalten und eine Verringerung der Reibschwingungen der Bremsscheibe. Die Herstellung mehrteiliger Bremsscheiben mit unterschiedlichen Reibbelägen der Bremsbacken ist jedoch sehr aufwendig. Außerdem wird auch hier nichts über die Lebensdauer der Bremseinheit ausgesagt.

**[0005]** Aus der DE 197 10 533 U1 ist eine Wellen- oder Radbremsscheibe aus Reibscheibe und einer Nabe bekannt. Die Reibscheibe ist aus einem Bremsring und Verbindungselementen zusammengesetzt und aus einem CMC-Material (CeramicMatrixComposite) aufgebaut, welches durch einen Flüssigsilizierprozess (LSI-Verfahren) oder durch Pyrolyse von Si-Polymeren erhältlich ist.

### Aufgabenstellung

**[0006]** Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es daher, eine Bremseinheit der o.g. Art bereitzustellen, welche großen Bremskomfort und lange Lebensdauer aufweist und dennoch einfach und kostengünstig herstellbar ist.

**[0007]** Die Lösung besteht in einer Bremseinheit mit den Merkmalen des Anspruchs 1.

**[0008]** Die Befestigungselemente sind so ausgebildet, dass eine korrosionsinhibierende Anbindung zur Bremsscheibe besteht, so dass die Bremseinheit über eine Lebensdauer von mindestens etwa 8 bis 10 Jahren bzw. etwa 200 000 bis 300 000 km korrosionsfrei betrieben werden kann.

**[0009]** Bei Verwendung von Reibflächen aus Keramik-Metall-Verbundwerkstoff in Bremsscheibenrotoren bzw. Bremsscheibenrotoren aus Keramik-Metall-Verbundwerkstoff in Verbindung mit Reibbelägen mit einem Reibwert von etwa 0,3 bis 0,5 und einer korrosionsinhibierenden Anbindung des Bremsscheibentopfes an den Bremsscheibenrotor lassen sich sowohl der Bremskomfort als auch die Lebensdauer der erfindungsgemäßen Bremseinheit gegenüber herkömmlichen Bremseinheiten signifikant verlängern. Verschiedenste Verschleißuntersuchungen am Prüfstand und im Fahrzeug haben gezeigt, dass Lebensdauerwerte von etwa 8 bis 10 Jahren bzw. 200 000 bis 300 000 km problemlos erreicht werden können, weil die Verschleißraten beim Bremsbetrieb

um Größenordnungen günstiger liegen als bei der heute verbreiteten Technologie mit Eisenguss-Scheiben. Darüber hinaus werden die vom "Streichelverschleiß" herrührenden Verschleißbeträge soweit reduziert, dass die Formfehlerbildung keine Rolle mehr spielt. Damit treten praktisch keine Rubbelerscheinungen mehr auf, so dass der Bremskomfort dadurch nicht mehr nachteilig beeinflusst wird. Hinzu kommt, dass ein thermischer Verzug des Bremsscheibenrotors bei Temperaturen bis zu 1200°C nicht mehr beobachtet wird und auch Wärmespannungsrisse in der Reibfläche nicht mehr auftreten, so dass kein vorzeitiger Bremsscheibenwechsel mehr nötig wird.

**[0010]** Umfangreiche Korrosionstests haben gezeigt, dass durch die korrosionsfreie Anbindung der CMC-Bremsscheibe an den Bremsscheibentopf die Korrosion an der Bremsscheibe, insbesondere die "Standflecken", wirkungsvoll verhindert werden kann. Schließlich treten bei Verwendung von CMC-Bremsscheiben, bedingt durch die vorteilhaften Materialeigenschaften der Keramik-Metall-Verbundwerkstoffe, nämlich des hohen sog. "Leerschen Dämpfungsmaßes" die störenden Geräusche bei 1500 bis 6500 Hertz nicht mehr auf. Auch diese bisher bekannten Gründe für einen vorzeitigen Bremsscheibenwechsel entfallen somit.

**[0011]** Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit der erfindungsgemäßen Kombination von Bremsscheibenrotor aus Keramik-Metall-Verbundwerkstoff, korrosionsoptimierter Anbindung des Bremsscheibentopfes an die Bremsscheibe sowie geeigneter Reibbeläge eine Lebensdauer der erfindungsgemäßen Bremseinheit erreicht werden kann, innerhalb derer die erfindungsgemäße Bremseinheit korrosionsfrei betrieben werden kann, die den bisher bekannten Bremseinheiten überlegen ist, obwohl bspw. im Material der Bremsscheibe freier Kohlenstoff vorhanden ist. Damit werden Betriebskosten, Verfügbarkeit und Kundenzufriedenheit gegenüber dem derzeit bekannten Stand der Technik erheblich verbessert.

**[0012]** Vorteilhafte Weiterbildungen ergeben sich aus den Unteransprüchen. Eine vorteilhafte Weiterbildung der vorliegenden Erfindung sieht vor, dass die Reibfläche des Bremsscheibenrotors eine Oberflächenrauigkeit Rz von etwa 2 bis 15 µm aufweist. In Kombination mit der typischen Härte für Verbundwerkstoffe von etwa 1600 bis 2500 HV 0,5 (nach DIN 50133) ergibt sich daraus eine besonders hohe Belastbarkeit und Verschleißfestigkeit der erfindungsgemäßen Bremseinheit. Dabei besteht zumindest die Reibfläche des Bremsscheibenrotors oder der gesamte Bremsscheibenrotor oder die gesamte Bremsscheibe vorzugsweise aus einem Aluminium-Keramik-Verbundwerkstoff, bspw. auf Basis von Aluminiumoxid, Titandioxid, Bortrioxid und/oder Titanborid mit Aluminium oder einem Silizium-Keramik-Verbundwerkstoff, bspw. auf der Basis von Siliziumcarbid. Besonders bevorzugt ist ein faserverstärkter Verbundwerkstoff, welcher als Verstärkungsfasern bspw. Kohlefasern und/oder Siliziumcarbidfasern aufweist. Aber auch andere Fasern auf der Basis von Kohlenstoff, Stickstoff, Silizium oder Bor sind geeignet.

**[0013]** Als Verstärkungsfasern sind Langfasern, vorzugsweise in Form von Fasergeweben oder Fasergelegen, geeignet. Besonders bevorzugt sind Kurzfasern, vorzugsweise isotrop orientierte Kurzfasern (vgl. die DE 197 11 829 C1), so dass die Reibfläche bzw. die Bremsscheibe sowohl in Längs- als auch in Querrichtung isotrope, d. h. gleichmäßige Eigenschaften aufweist.

**[0014]** Der Verbundwerkstoff kann als Keramik-Komponente bspw. eine Siliziumcarbid-Keramik oder eine Aluminiumoxid-Keramik aufweisen. Andere Keramiken sind aber auch geeignet.

**[0015]** Die Reibfläche des Bremsscheibenrotors und der Bremsscheibenrotor sind vorzugsweise einstückig ausgebildet sind und bestehen aus demselben Material, also aus einem CMC-Material. Besonders bevorzugt ist es, die gesamte Bremsscheibe einstückig aus einem CMC-Material herzustellen, was die Fertigung besonders einfach und kostengünstig macht.

**[0016]** Eine besonders hohe Lebensdauer erreicht man dadurch, dass der mindestens eine Reibbelag eine Kompressibilität von mindestens etwa 1 µm/bar Bremsflüssigkeit aufweist.

**[0017]** Geeignete Reibbeläge sind solche mit organischer Bindung oder mit anorganischer Bindung, welche in an sich bekannter Weise einer speziellen Wärmebehandlung unterzogen wurden, um den für CMC-Bremsen typischen höheren Reibflächentemperaturen standzuhalten.

**[0018]** Ferner sind als Reibbelag hochtemperaturgetemperte Sinterbeläge oder Beläge aus hochtemperaturbehandeltem keramischem Material, vorzugsweise aus Siliziumcarbidkeramik oder Aluminiumoxidkeramik, geeignet.

**[0019]** Diese Anpassung der Reibbeläge trägt auch dazu bei, Wärmespannungsrisse in der Reibfläche der

Bremsscheibenrotoren zu vermeiden.

**[0020]** Der Bremsscheibentopf ist vorzugsweise schwimmend an die Bremsscheibe angebunden, was für eine zusätzliche Dämpfung im Bereich von 1500 bis 6500 Hertz sorgt. Auch die soeben beschriebene Anpassung der Reibbeläge trägt zu dieser Dämpfung bei. Die korrosionsinhibierende Anbindung des Bremsscheibentopfes an die Bremsscheibe wird vorzugsweise dadurch bewirkt ist, dass der Bremsscheibentopf aus einem rostfreien Material, bspw. aus V2A-Stahl, anodisiertem Aluminium oder hochlegiertem, schmiegbarem Nirostahl gebildet ist. Dabei dient anodisiertes Aluminium gleichzeitig als Schutz- und Reibschicht für innenliegende Trommelbremsen.

**[0021]** Stattdessen oder zusätzlich kann die korrosionsinhibierende Anbindung dadurch bewirkt sein, dass die Befestigungselemente ganz oder teilweise aus einem rostfreien Material, vorzugsweise V2A-Stahl gebildet sind.

**[0022]** Die Befestigungselemente sind bspw. als axiale Scheibensicherungselemente in Form von Schrauben, Nieten, Stiften u. dgl. ausgebildet. Der Bremsscheibentopf weist vorzugsweise ein röhrenförmiges Befestigungssegment auf, welches in entsprechende in der Bremsscheibe vorgesehene Aufnahmebohrungen eingesteckt ist und die axialen Scheibensicherungselemente aufnimmt.

**[0023]** Die axialen Scheibensicherungselemente können ferner Unterlegscheiben o. dgl. aus einem rostfreien Material, bspw. V2A-Stahl, anodisiertem Aluminium, hochlegiertem, schmiegbarem Nirostahl, faserverstärkter Keramik oder faserverstärktem Glas aufweisen, welche zusätzlich korrosionsinhibierend wirken.

**[0024]** Die Aufnahmebohrungen können ferner mit wärmedämmenden Hülsen, bspw. aus Keramik, faserverstärkter Keramik, Kunststoff, faserverstärktem Kunststoff oder faserverstärktem Glas ausgekleidet sein, um eine Wärmeübertragung von den temperaturbelasteten Bremsscheibenrotoren zu den Befestigungselementen bzw. dem Bremsscheibentopf zu vermeiden.

#### Ausführungsbeispiel

**[0025]** Ein Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung wird im folgenden anhand der beiliegenden Zeichnung näher beschrieben. Die einzige Figur zeigt eine schematische, nicht maßstabgetreue, teilweise geschnittene Darstellung eines Ausführungsbeispiels einer erfindungsgemäßen Bremseinheit (10) aus einer Bremsscheibe (11) und Bremsbacken (40) mit Reibbelägen (41). Die Bremsscheibe (11) weist einen Bremsring oder Bremsscheibenrotor (12) auf. Die äußeren Flächen des Bremsscheibenrotors (12) dienen als Reibflächen (13) für die Reibbeläge (41) der Bremsbacken (40). Zumindest die Reibfläche (13), vorzugsweise jedoch die ganze Bremsscheibe (10) besteht aus einem Keramik-Metall-Verbundwerkstoff im Ausführungsbeispiel in der Zusammensetzung mit etwa 10 bis 55 Gew.-% Siliziumcarbid, etwa 30 bis 78 Gew.-% Carbonfasern oder Siliziumcarbidfasern, vorzugsweise als isotrop orientierte Kurzfasern und etwa 0 bis 25 Gew.-% Silizium. Die Härte liegt im Bereich von etwa 1600 bis 2500 HV 0,5 nach DIN 50133, die Oberflächenrauigkeit Rz beträgt etwa 2 bis 15 µm.

**[0026]** An der Bremsscheibe (11) ist ein Adapter oder Bremsscheibentopf (20) befestigt, vorzugsweise in der in der Figur gezeigten "schwimmenden" Anbindung. Der Bremsscheibentopf (20) weist eine runde, im wesentlichen ebene Grundfläche (20a) sowie eine umlaufende Kante (20b) auf. An die umlaufende Kante (20b) schließen sich mit der Kante (20b) einstückige Befestigungssegmente (21) an, von denen eines im Querschnitt dargestellt ist. Man erkennt, dass das Befestigungssegment (21) in etwa röhrenförmig ist und in eine entsprechende Aufnahmebohrung (14) in der Bremsscheibe (10) eingesteckt ist. Die Aufnahmebohrung (14) ist mit einer Wärmedämmhülse (15) ausgekleidet, die aus einem Material mit einer niedrigen Wärmeleitfähigkeit, bspw. aus einem keramischen Material wie Aluminiumoxid oder Siliziumcarbid besteht.

**[0027]** Im röhrenförmigen Befestigungselement (21) ist ein Befestigungselement (30) aufgenommen, welches im Ausführungsbeispiel ein axiales Scheibensicherungselement (31) ist, bspw. in Form eines Niets, einer Schraube oder eines Stifts. In der Figur handelt es sich um eine Schraube (32) mit einem Kopf (33) und einem Schaft (34), welcher an seinem vom Kopf (33) entfernten Ende von einer Mutter (35) fixiert ist. Zwischen der Mutter (35) und dem Befestigungssegment (21) kann noch eine Unterlegscheibe (36) vorgesehen sein, welche ebenfalls aus einem korrosionsinhibierenden Material, bspw. einem keramischen Material, faserverstärktem Glas oder faserverstärkter Glaskeramik, bestehen kann.

**[0028]** Der Bremsscheibentopf (20) oder die Verbindungselemente (31) oder beide sind in einem rostfreien

Material, bspw. V2A-Stahl, anodisiertem Aluminium oder hochlegiertem, schmiedbarem Nirostastahl gehalten.

**[0029]** Die Reibbeläge (41) der Bremsbacken (40) sind aus organisch oder anorganisch gebundenem Material, welches durch Wärmebehandlung temperaturbeständig gemacht wurde, oder Sinterbeläge, welche durch eine Hochtemperaturtemperung temperaturbeständig gemacht wurden, oder Keramikbeläge, welche ebenfalls durch eine Hochtemperaturbehandlung temperaturbeständig gemacht wurden. Wichtig ist ein Reibwert von etwa 0,3 bis 0,5, vorzugsweise verbunden mit einer Kompressibilität von etwa 1 µm/bar Bremsflüssigkeitsdruck.

**[0030]** Mit den erfindungsgemäßen Bremseinheiten können dank der Kombination von Material der Reibfläche, Material der Bremsbeläge und korrosionsinhibierender Anbindung eine Lebensdauer von etwa mindestens 8 bis 10 Jahren bzw. Laufleistungen von mindestens etwa 200 000 bis 300 000 km erreicht werden. Die erfindungsgemäße Bremseinheit kann über ihre ganze Lebensdauer korrosionsfrei betrieben werden, obwohl freier Kohlenstoff, bspw. im Material der Bremsscheibe, vorhanden ist.

**[0031]** Die folgende Tabelle veranschaulicht die Ergebnisse von Prüfstandversuchen mit der beschriebenen Bremseinheit.

Simulierte Beanspruchung	Gemessene Laufleistung (km)
Kollektiv-Blockverschleiß	15.583
AK-Standard	3.100
Hochgeschwindigkeits-Bremungen	26.200
Summe	44.883

**[0032]** Mit einem gemessenen Scheibenverschleiß von 0,19 mm und einem zulässigen Scheibenverschleiß von 2,6 mm (alter Wert für eine belüftete VR-Scheibe) ergibt dies eine Laufleistung von  $44.883 \times (2,6 \div 0,19) = 615\,000$  km.

**[0033]** Mit einem gemessenen Scheibenverschleiß von 0,19 mm und einem zulässigen Scheibenverschleiß von 2,0 mm (neuer Wert für eine belüftete VR-Scheibe) ergibt dies eine Laufleistung von  $44.883 \times (2,0 \div 0,19) = 473\,000$  km. Dies liegt weit über den Laufleistungen konventioneller Bremseinheiten.

### Patentansprüche

1. Bremseinheit aus mindestens einer Bremse und mindestens einer Bremsbacke (40) mit mindestens einem Reibbelag (41), wobei die Bremse (10) eine Bremsscheibe (11) aufweist, die einen Bremsscheibenrotor (12) aus einem kohlefaserverstärkten Siliziumkarbid-Keramik-Werkstoff (CMC) besitzt, dessen äußere Fläche bzw. Flächen zumindest teilweise eine Reibfläche (13) für den mindestens einen Reibbelag (41) bilden, und die einen Bremsscheibentopf (20) aufweist, an dem der Bremsscheibenrotor (12) befestigt ist,

**dadurch gekennzeichnet**, dass

- die Reibfläche (13) aus dem kohlefaserverstärkten Siliziumkarbid-Keramik-Werkstoff eine Härte von etwa 1600 bis 2500 HV 0,5 aufweist,
- der mindestens eine Reibbelag (41) ein organisch oder anorganisch gebundener Reibbelag ist, welcher durch Wärmebehandlung temperaturbeständig gemacht wurde und einen Reibwert von etwa 0,3 bis 0,5 aufweist,
- und dass der Bremsscheibentopf (20) aus einem rostfreien Material oder aus anodisiertem Aluminium gebildet ist.

2. Bremseinheit nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Reibfläche (13) des Bremsscheibenrotors (12) eine Oberflächenrauigkeit Rz von etwa 2 bis 15 µm aufweist.

3. Bremseinheit nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Reibfläche (13) des Bremsscheibenrotors (12) und der Bremsscheibenrotor (12) einstückig ausgebildet sind und aus demselben Material bestehen.

4. Bremseinheit nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der mindestens eine Reibbelag (41) eine Kompressibilität von mindestens etwa 1 µm/bar Bremsflüssigkeit aufweist.

5. Bremseinheit nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass Befestigungselemente **(30)** vorgesehen sind, die ganz oder teilweise aus einem rostfreien Material, vorzugsweise V2A-Stahl gebildet sind.

6. Bremseinheit nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Befestigungselemente **(30)** als axiale Scheibensicherungselemente **(31)** in Form von Schrauben, Nieten, Stiften ausgebildet sind.

7. Bremseinheit nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Bremsscheibentopf **(20)** ein röhrenförmiges Befestigungssegment **(21)** aufweist, welches in entsprechende in der Bremsscheibe **(10)** vorgesehene Aufnahmebohrungen **(14)** eingesteckt ist und die axialen Scheibensicherungselemente **(31)** aufnimmt.

8. Bremseinheit nach einem der Ansprüche 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, dass die axialen Scheibensicherungselemente **(31)** ferner als Unterlegscheiben **(32)** aus einem rostfreien Material, bspw. V2A-Stahl, anodisiertem Aluminium, hochlegiertem, schmiedbarem Nirostastahl, faserverstärkter Keramik oder faserverstärktem Glas gebildet sind.

9. Bremseinheit nach einem der Ansprüche 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Aufnahmebohrungen **(14)** mit wärmedämmenden Hülsen **(15)** aus Keramik, faserverstärkter Keramik, Kunststoff, faserverstärktem Kunststoff oder faserverstärktem Glas ausgekleidet sind.

Es folgt ein Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

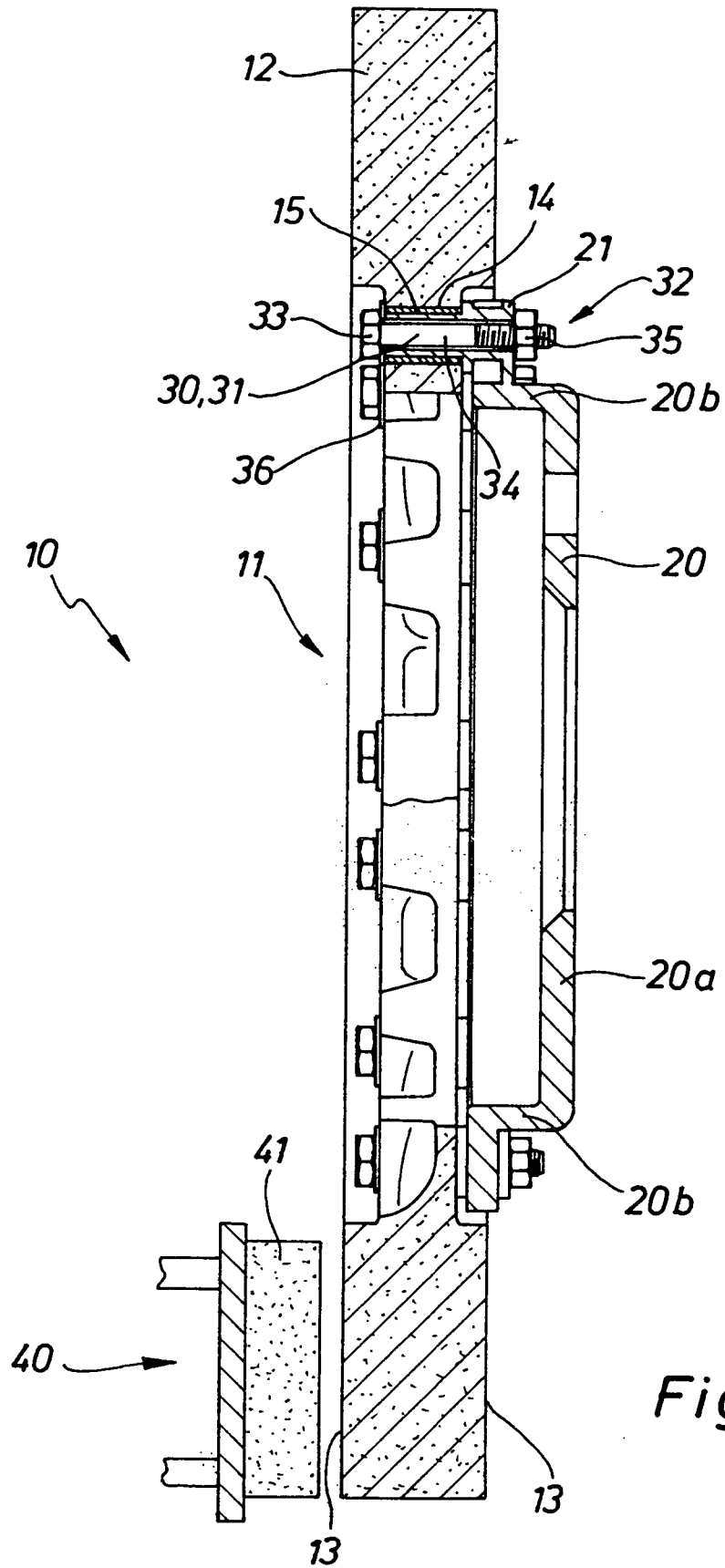


Fig. 1