

FAHRWERKER //

Perform Stronger.

BEDIENUNGSANLEITUNG

20.06.2022

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	IV
Tabellenverzeichnis	V
Abkürzungsverzeichnis	V
1 Sicherheit	1
1.1 Bestimmungsgemäße Verwendung	1
1.2 Montage & Wartung.....	1
1.3 Unfallgefahren	2
2 Montage	4
2.1 Anzugsmomente	4
2.2 Montage Bremsscheibe	5
2.3 Montage Bremsarmatur	5
2.4 Montage Bremssattel.....	6
2.4.1 Übersicht Anbaustandards und Adapter	6
2.4.2 Adapter	9
2.4.3 Bremssattel	10
2.5 Montage Schalter	12
3 Wartung.....	13
3.1 Bremsbelag	13
3.1.1 Überprüfung des Verschleißmaß.....	13
3.1.2 Bremsbeläge austauschen.....	14
3.2 Bremsscheibe.....	14
3.2.1 Überprüfung des Verschleißmaß.....	14
3.2.2 Bremsscheibe austauschen	14
3.3 Befüllen und Entlüften	15

3.3.1	Benötigte Werkzeuge	15
3.3.2	Vorbereitung der Spritzen	15
3.3.3	Vorbereitung Bremssattel	16
3.3.4	Vorbereitung Bremsarmatur	18
3.3.5	Durchführung System entlüften	20
3.3.6	Durchführung Bremsarmatur entlüften	22
3.3.7	Besonderheiten Dualsystem.....	24
3.4	Bremsleitung kürzen.....	25
3.4.1	Benötigte Werkzeuge und Einzelteile	25
3.4.2	Durchführung Leitung kürzen	25
3.5	Schaltpunkt des Signalschalters justieren.....	26

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - empfohlene Anziehreihenfolge 1 und 2	5
Abbildung 2 - Spalt an Lenkerklemmschelle.....	6
Abbildung 3 - Ausrichtung Bremsarmatur zur Horizontalen	6
Abbildung 4 - Postmount Anbaustandard	7
Abbildung 5 - IS2000 Anbaustandard Vorderrad.....	7
Abbildung 6 - IS2000 Anbaustandard Hinterrad	8
Abbildung 7 - Anbau Adapter an IS2000	9
Abbildung 8 - Anbau Adapter an PM	9
Abbildung 9 - Anbau Bremssattel.....	11
Abbildung 10 - gleichmäßiger Luftspalt zur Bremsscheibe	11
Abbildung 11 - Montage Signalschalter und Justierung Schaltpunkt	12
Abbildung 12 - benötigte Werkzeuge	15
Abbildung 13 - Spritze mit 2 mm Loch.....	15
Abbildung 14 - Befüllstutzen mit O-Ring.....	15
Abbildung 15 - vorbereitete Spritzen	16
Abbildung 16 - Bremsbeläge entfernen	17
Abbildung 17 - Bremssattel mit Entlüftungsblock und vertikal ausgerichtet	17
Abbildung 18 - Vorbereitung Bremssattel	18
Abbildung 19 - Ausrichtung Bremsarmatur, Entlüftungsschraube oben.....	18
Abbildung 20 - Vorbereitung Bremsarmatur	19
Abbildung 21 - Stutzen bündig in Bremsarmatur eingeschraubt	19
Abbildung 22 - Durchführung System entlüften	21
Abbildung 23 - Vorbereitung Spritze - Bremsarmatur entlüften.....	23
Abbildung 24 - Durchführung Bremsarmatur entlüften.....	23
Abbildung 25 – Dualsystem: entlüften von Teilkomponenten	24

Abbildung 26 - Bremsleitung kürzen.....25
Abbildung 27 - Klemmring auf- und Stützhülse einschieben.....26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 - Anziehmomente und Einstellwerte4
Tabelle 2 - Abmessungen Postmount7
Tabelle 3 - Übersicht Adapter.....8
Tabelle 4 - Verschleißgrenzen13

Abkürzungsverzeichnis

IS2000 Internationaler Standard 2000
LEV light electronic vehicle
PM Postmount
SW Schlüsselweite
UZS Uhrzeigersinn
zGG zulässiges Gesamtgewicht

1 Sicherheit

1.1 Bestimmungsgemäße Verwendung

FAHRWERKER Bremssysteme sind für die bestimmungsgemäße Verwendung entsprechend dieses Handbuchs vorgesehen. Eine abweichende Verwendung kann zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge führen. Insbesondere ist darauf Acht zu geben, dass sich bestimmungsgemäße Fahrzeuge vorrangig im Straßenverkehr bewegen und den länderspezifischen Straßenverkehrsordnungen unterliegen.

FAHRWERKER Bremssysteme oder deren Komponenten dürfen nicht mit Komponenten von Drittanbietern (zum Beispiel Ersatzteile wie Bremsbeläge, Bremscheiben, Schrauben, usw.) kombiniert werden.

FAHRWERKER Bremssysteme sind für die Verwendung an Lastenrädern und LEVs (light electric vehicles) konzipiert, die über die notwendigen Schnittstellen an Bremsarmatur, Bremssattel und Bremscheibe verfügen. Dazu zählen geeignete Lenker mit Ø 22 mm, Rahmen und Gabeln mit Postmount (PM) - oder IS2000 Standard, sowie Laufräder oder Naben mit IS2000 6-Loch oder Rohloff Standard.

Das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs (zGG) ergibt sich aus der Kombination aller am Fahrzeug befindlichen Betriebsbremssysteme und ist vorrangig von der gewählten Bremscheibengröße abhängig. Eine geeignete Auswahl in Abhängigkeit der Radlastverteilung ist durch den Fahrzeughersteller sicher zu stellen.

1.2 Montage & Wartung

FAHRWERKER Bremssysteme sind entsprechend dieses Handbuchs fachmännisch zu montieren und zu warten. Es ist während der Montage und im regelmäßigen Betrieb darauf zu achten, dass kein Bauteil des Bremssystems mit anderen Komponenten des Fahrzeugs kollidiert. Veränderungen am Bremssystem, die nicht ausdrücklich in diesem Handbuch beschrieben werden sind unzulässig.

Alle angegebenen Werte (bspw. Verschleißgrenzen) und Drehmomente sind stets einzuhalten. Verwenden sie dazu geeignete Messmittel und Werkzeuge. Verschlossene oder beschädigte Teile und Komponenten sind durch originale FAHRWERKER Ersatzteile zu ersetzen. Dazu zählen u.a.:

- Bremsbeläge
- Bremsscheiben
- Schrauben
- Komplette Komponenten (Bremsarmatur, Bremssattel, ...)
- Mineralöl
- Bremsleitungen
- Usw.

Die Verwendung von DOT Bremsflüssigkeit ist strengstens untersagt.

Verschlossene Bauteile sowie verbrauchte Schmierstoffe und Öle sind gemäß den länderspezifischen gesetzlichen Vorschriften umweltgerecht zu entsorgen.

1.3 Unfallgefahren

Überprüfen sie vor Fahrtantritt stets das Fahrzeug auf seine Betriebsfähigkeit (Herstellerangaben beachten).

Das FAHRWERKER Bremssystem ist ebenfalls auf seine Betriebsfähigkeit zu überprüfen. Dazu zählen folgende Punkte:

- Klar definierter Druckpunkt am Bremshebel
- Bremshebel bleibt unverändert am Druckpunkt (kein wandern des Druckpunktes)
- Keine offensichtlichen Leckagen
- Keine Beschädigungen erkennbar (bspw. verbogener Bremshebel, usw.)
- Keine Kollisionen mit Fremdbauteilen
- Verschleißgrenzen nicht unterschritten (insbesondere Bremsbeläge und Bremsscheibe)
- Keine Verunreinigungen auf Bremsscheibe und/oder Bremsbelag

Nach Sturz oder Unfall ist das Bremssystem auf seine Betriebsfähigkeit zu überprüfen. Bei Unsicherheit über die Betriebsfähigkeit sollte eine Weiterfahrt vermieden werden und eine fachmännische Überprüfung erfolgen.

Während der Fahrt ist die Geschwindigkeit und das Fahrerhalten stets den Regularien, Witterungsbedingungen, Straßenverhältnissen und Fahrzeugzuständen (bspw. beladen/unbeladen) an zu passen. Nasse Untergründe und hohe Fahrzeugmassen führen zu verlängerten Bremswegen. Nutzen sie stets alle Betriebsbremsen kombiniert und in angepasster Weise. Die dauerhafte Verwendung nur einer einzelnen Betriebsbremse führt zu erhöhtem Verschleiß dieser und kann je nach Fahrsituation (bspw. hohe Fahrzeugmasse und starkes Gefälle) zu einer Überlastung führen.

2 Montage

Die Montage des FAHRWERKER Bremssystems ist fachmännisch auszuführen.

2.1 Anzugsmomente

Schraubverbindung	Anzugsmoment	Bemerkungen
Bremsarmatur		
Schellenschraube M5 (Innensechskant 4)	4 Nm + 1 Nm	Obere Schraube auf Block. Untere Schraube zum Spannen.
Hebellagerschraube M5 (Innensechskant 4)	2 Nm 180° gg. UZS	Nach dem Festziehen um 180° lösen. Hebel auf Leichtgängigkeit prüfen!
Deckelschraube M4 (Innensechskant 3)	2 Nm + 0,5 Nm	
Entlüftungsschraube M6 (Innensechskant 3)	4 Nm ± 0,5 Nm	
Schalterbefestigung M3 (Innensechskant)		Schraube mit Gewindesicherung (mittelfest) versehen
Bremssattel/Adapter		
PM/Adapter- Schraube M6 (Innensechskant 5)	6 Nm + 1,5 Nm	Neue Schrauben mit blauer Ge- windesicherung. Bei Wiederver- wendung ist eine Gewindesiche- rung (mittelfest) auf zu tragen
Entlüftungsschraube M6 (Innensechskant 3)	4 Nm ± 0,5 Nm	
Bremsscheibe		
Bremsscheiben- schrauben M5 (Torx 25)	4 Nm + 1 Nm	Neue Schrauben mit gelber Ge- windesicherung. Bei Wiederver- wendung ist eine Gewindesiche- rung (mittelfest) auf zu tragen
Bremsbelag		
Bremsbelaghal- schraube M5 (Innensechskant 4)	3 Nm + 0,5 Nm	Schraube mit Gewindesicherung (mittelfest) versehen

Tabelle 1 - Anziehmomente und Einstellwerte

2.2 Montage Bremsscheibe

- Bremsscheibenflansch an Laufrad oder Nabe auf Sauberkeit und Unversehrtheit überprüfen.
- Bremsscheibe in korrekter Laufrichtung anlegen (Pfeil auf Bremsscheibe weist in Drehrichtung vorwärts)
- Bremsscheibenschrauben montieren und leicht anziehen
- Anschließend mit Drehmoment (siehe Tabelle 1, S. 4) kreuzweise anziehen (empfohlene Anziehreihenfolge entsprechend Abbildung 1)

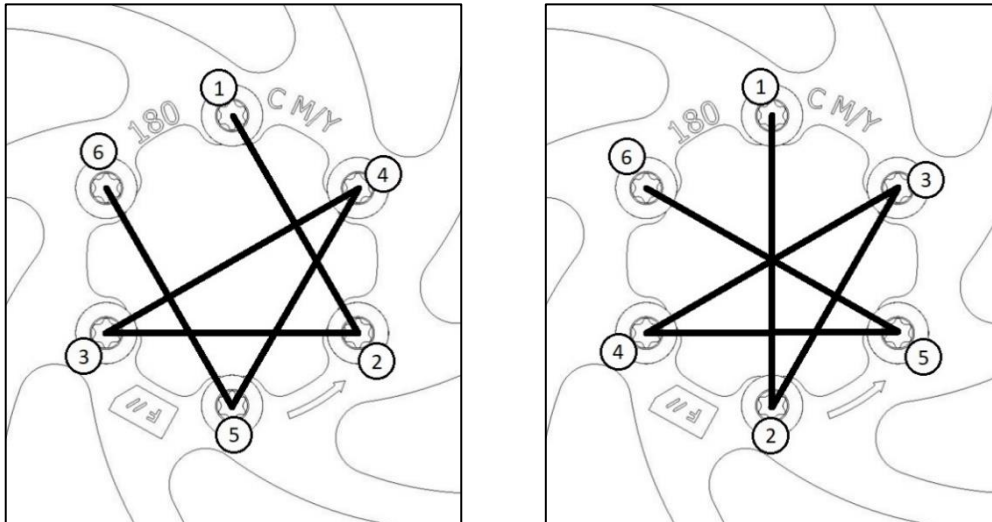


Abbildung 1 - empfohlene Anziehreihenfolge 1 und 2

i Anmerkung:

Die Beschriftung auf den Bremsscheiben ist nur einseitig ausgeführt. Es ist zulässig, dass die Beschriftung auf der dem Betrachter abgewandten Seite liegt, sofern die korrekte Laufrichtung der Bremsscheibe stets eingehalten wird.

⚠ ACHTUNG:

Während der Montage ist dafür Sorge zu tragen, dass der Reibring der Bremsscheibe frei von Schmutz und Fett/Öl bleibt.

2.3 Montage Bremsarmatur

Bremsarmatur wahlweise auf den Lenker aufschieben oder bei demontierter Schelle an den Lenker anlegen. Schelle und Schellenschrauben wie folgt montieren und/oder festziehen:

1. Obere Schraube mit Drehmoment (siehe Tabelle 1, S.4) auf Block ziehen
2. Bremsarmatur in die gewünschte Position bringen, dabei auf Kollisionen zu anderen Bauteilen, insbesondere am Hebel, achten.
3. Untere Schraube mit Drehmoment (siehe Tabelle 1, S. 4) anziehen. Es muss ein sichtbarer Spalt verbleiben um den festen Sitz der Bremsarmatur zu gewährleisten (siehe Abbildung 2, S. 6).
4. Die Armatur sollte einen Winkel von 45° zur Horizontalen nicht unterschreiten (siehe Abbildung 3, S. 6).

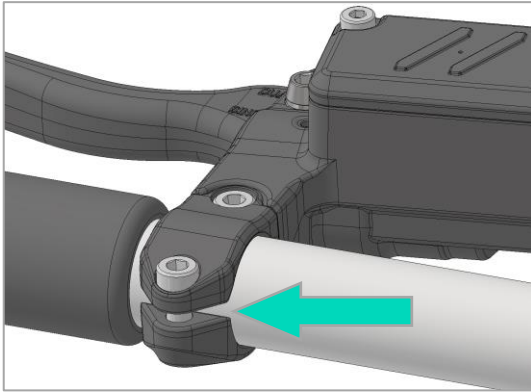


Abbildung 2 - Spalt an Lenkerklemmschelle

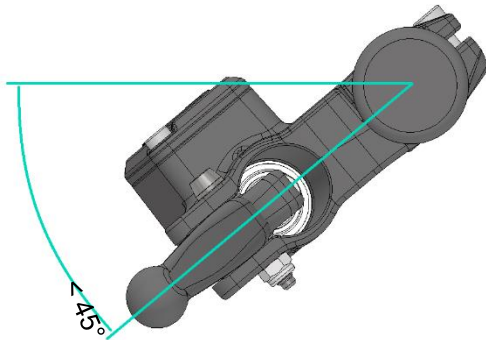


Abbildung 3 - Ausrichtung Bremsarmatur zur Horizontalen

2.4 Montage Bremssattel

Der FAHRWERKER Bremssattel verfügt über einen Postmount Anbau. Dieser erleichtert die Montage und Einstellung des Bremssattels zur Bremsscheibe. Je nach fahrzeugseitigem Anbau ist ein Adapter notwendig. Die möglichen Kombinationen sind in Tabelle 3 im Kapitel 2.4.2 Adapter ersichtlich.

2.4.1 Übersicht Anbaustandards und Adapter

FAHRWERKER empfiehlt für den Anbau des Bremssystems den Postmount Anbaustandard nach Abbildung 4 (S. 7) und Tabelle 2 (S. 7). Abweichend dazu sind

auch Adapter verfügbar um auf den IS2000 Anbaustandard entsprechend Abbildung 5 (S. 7) und Abbildung 6 (S. 8) zu montieren. Für eine korrekte Ausrichtung der Bremszange zur Bremsscheibe sind die Maße entsprechend der Abbildungen ein zu halten. Bei kundenspezifischen Abweichungen zu diesen Maßen wird empfohlen in Abstimmung mit FAHRWERKER zu treten.

Bezeichnung	Maß „A“	Maß „B“
PM 6	55,9	6,8
PM 7	64,0	12,4
FW-PM 8	72,1	18,0

Tabelle 2 - Abmessungen Postmount

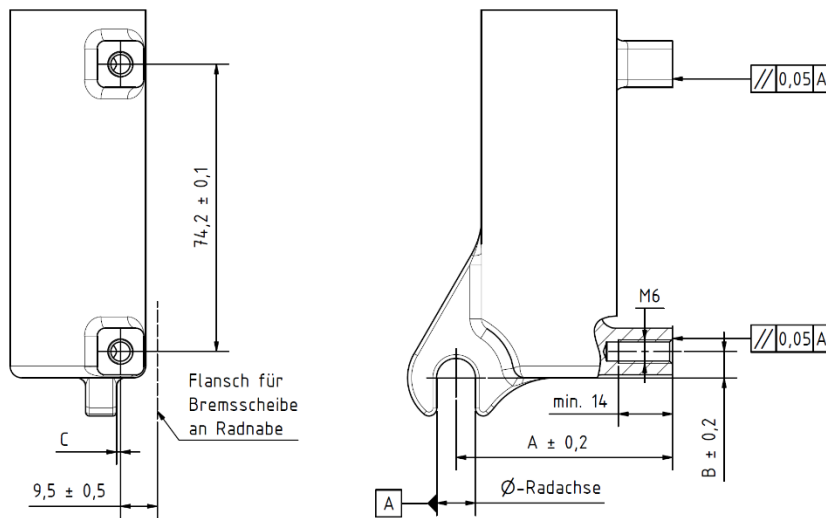


Abbildung 4 - Postmount Anbaustandard

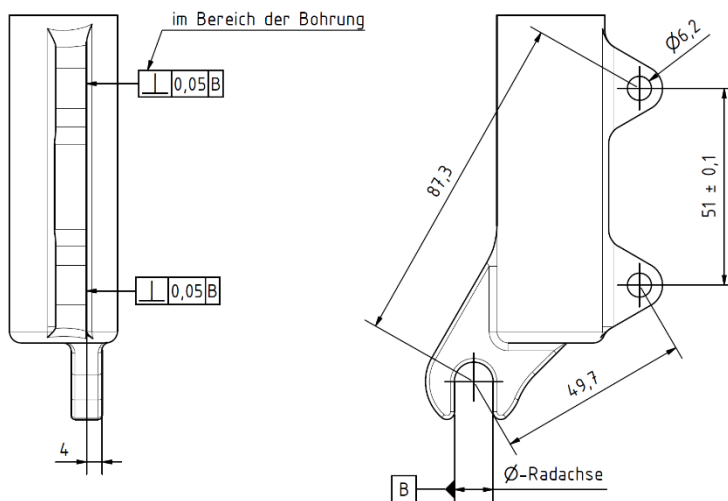


Abbildung 5 - IS2000 Anbaustandard Vorderrad

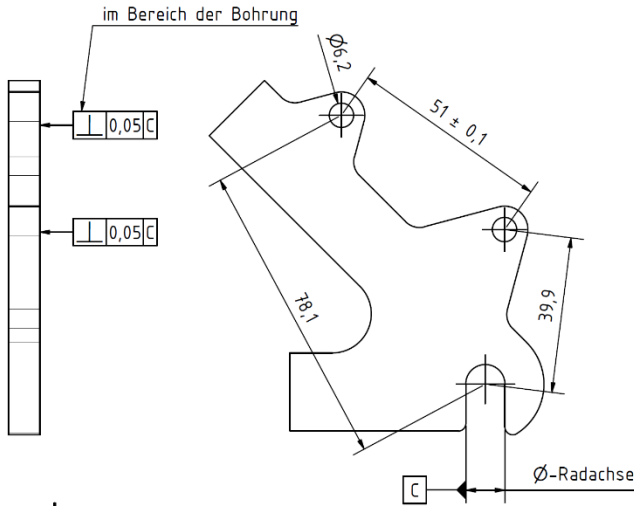


Abbildung 6 - IS2000 Anbaustandard Hinterrad

Anbaustandard Rahmen/Gabel	Ø – Bremsscheibe [mm]		
	180	200	220
IS2000 Vorderrad	ISF-PM6	ISF-PM7 / ISR-PM6	
IS2000 Hinterrad	ISF-PM7 / ISR-PM6		
Postmount 6“ (PM6)	ohne Adapter	PM+1	
Postmount 7“ (PM7)	nicht kompatibel	ohne Adapter	PM+1
Fahrwerker Post- mount 8“ (FW-PM 8)	nicht kompatibel	nicht kompatibel	ohne Adapter

Tabelle 3 - Übersicht Adapter

i Anmerkung:

Das Maß „C“ des Postmount Anbaustandards variiert je nach verwendetem Achsstandard. Es wird empfohlen den Abstand der Postmount-Gewindebohrung zum Bremsscheibenflansch einzuhalten.

2.4.2 Adapter

- rahmen-/gabelseitigen Anbau überprüfen:
 - Anschraubflächen frei von Schmutz und Beschädigungen
 - Anschraubflächen plan und formrichtig zur Radachse (siehe Abbildung 4 bis Abbildung 6, S. 7-8)
 - Anschraubflächen vorzugsweise frei von Lack
- Adapter an Rahmen/Gabel ansetzen, Pfeil zeigt in Laufrichtung vorwärts
- Schrauben mit Drehmoment (siehe Tabelle 1, S. 4) anziehen

i Anmerkung:

Alle Adapter sind für beide Anbauseiten (links oder rechts) verwendbar.

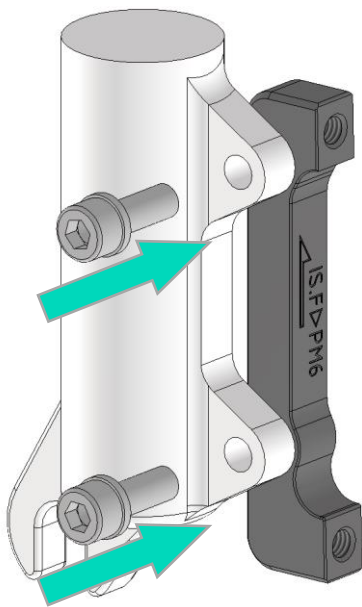


Abbildung 7 - Anbau Adapter an IS2000

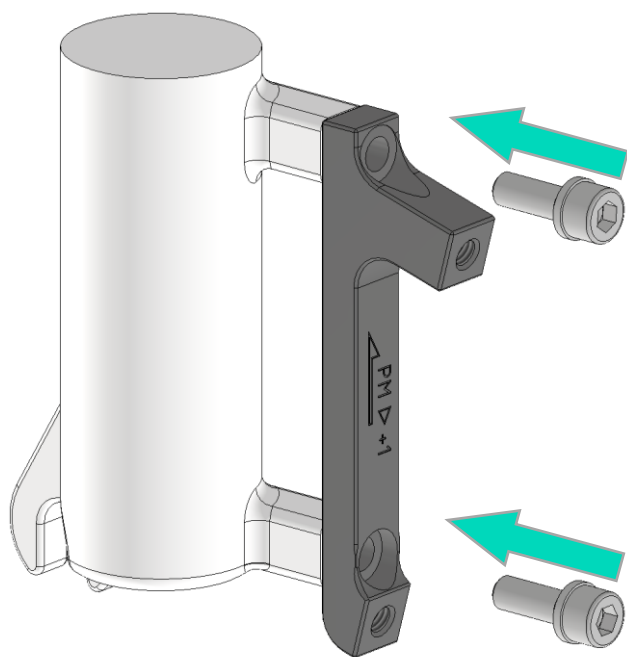


Abbildung 8 - Anbau Adapter an PM

2.4.3 Bremssattel

- rahmen-/gabelseitigen Anbau überprüfen:
 - Anschraubflächen frei von Schmutz und Beschädigungen
 - Anschraubflächen plan und formrichtig zur Radachse (siehe Abbildung 4 bis Abbildung 6, S. 7-8)
 - Anschraubflächen vorzugsweise frei von Lack
- Bei Verwendung eines FAHRWERKER Adapters sind die Anschraubflächen am Adapter bereits montagefertig ausgeführt
- Rad mit Bremsscheibe in Fahrzeug einbauen
- Bremssattel auf vollständig zurückgestellte Kolben prüfen, ggf. Kolben mit geeignetem Werkzeug vorsichtig zurückdrücken

i *Anmerkung:*

Vorzugsweise nicht mit einem Werkzeug auf die Reibfläche des Bremsbelags drücken → Gefahr von Beschädigung und Verschmutzung!

- Bremssattel über die Bremsscheibe führen und auf die Postmount Sockel aufsetzen
- Schrauben ansetzen, aber nicht festziehen, sodass der Bremssattel noch verschiebbar ohne starkes Kippen bleibt
- Bremshebel mehrmals kräftig ziehen bis sich ein gleichbleibender Druckpunkt einstellt
- Bremssattel händisch zur Scheibe ausrichten und Schrauben mit Drehmoment (siehe Tabelle 1, S. 4) anziehen
- Die Bremsbeläge sollten zur Bremsscheibe einen gleichmäßigen Luftspalt haben. (siehe Abbildung 10, S. 11)
- Bremsscheibe auf freien Lauf prüfen

i *Anmerkung:*

Im Neuzustand können noch leichte Schleifgeräusche nach der Montage auftreten. Nach den ersten Kilometern Fahrt sollten sich diese legen. Gegebenenfalls kann eine Nachjustierung nötig werden.

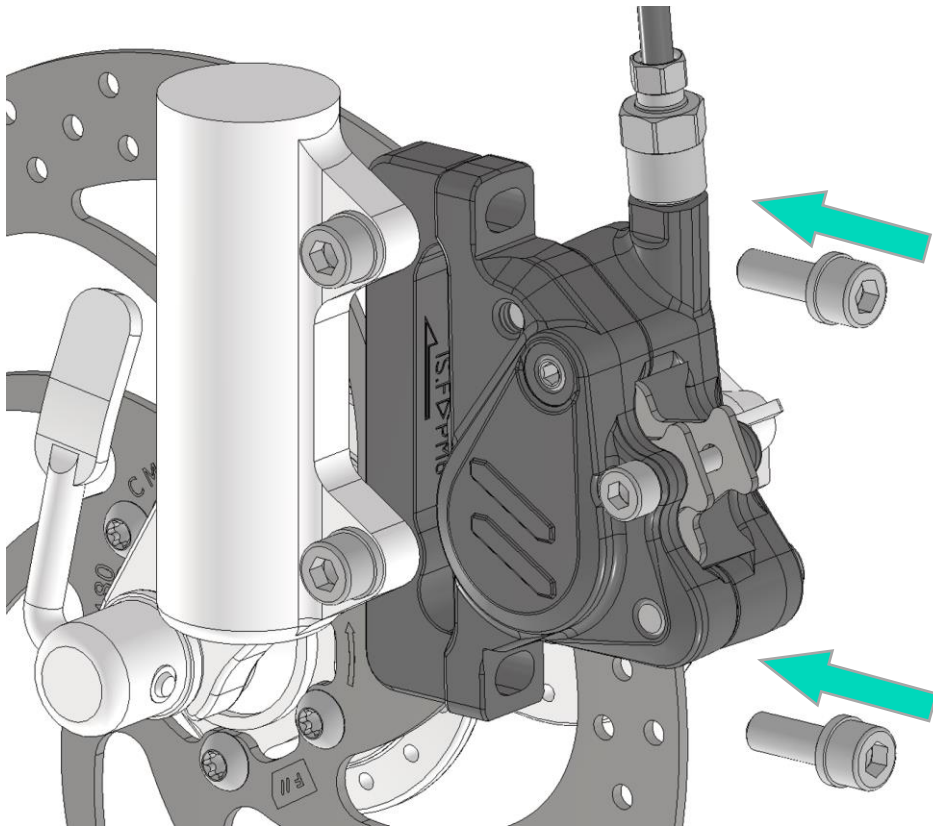


Abbildung 9 - Anbau Bremssattel

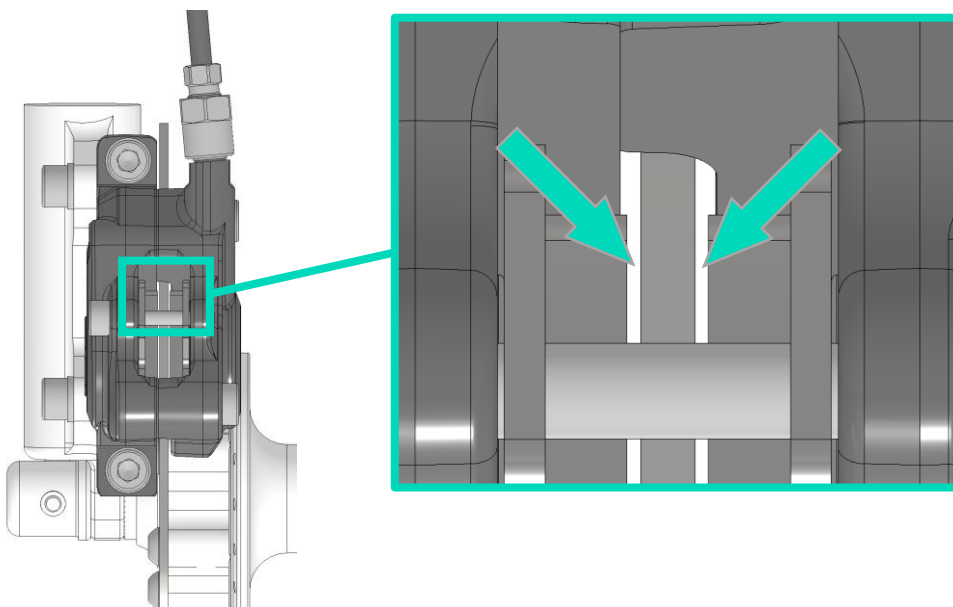


Abbildung 10 - gleichmäßiger Luftspalt zur Bremsscheibe

2.5 Montage Schalter

Das FAHRWERKER Bremssystem kann mit einem Signalschalter ausgestattet werden. Dieser gibt zu einem justierten Punkt während der Hebelbetätigung, aber noch vor einer einsetzenden Bremswirkung ein Schaltsignal.

Der Anbau ist wie folgt durch zu führen:

1. Schalter an Bremsarmatur positionieren, Befestigungsbohrung zeigt in Richtung Bremshebel
2. Befestigungsschraube einschrauben und mit Drehmoment befestigen (siehe Tabelle 1, S. 4)
3. Mutter auf Schraube mit Exzenterkopf aufschrauben
4. Vormontierte Schraube mit Exzenterkopf in Hebel einschrauben. Der Exzenterkopf muss mittig über dem Stößel des Schalters stehen. Während des Einschraubens den Hebel leicht betätigen um den Stößel des Schalters zu entlasten.
5. Schaltpunkt durch Drehen des Exzenterkopfes einstellen. Der Schalter soll vor Erreichen einer Bremswirkung einschalten und mit ausreichend Sicherheit wieder ausschalten, wenn der Hebel in seine Endlage zurückfährt.
6. Position der Schraube durch festziehen der Mutter sichern

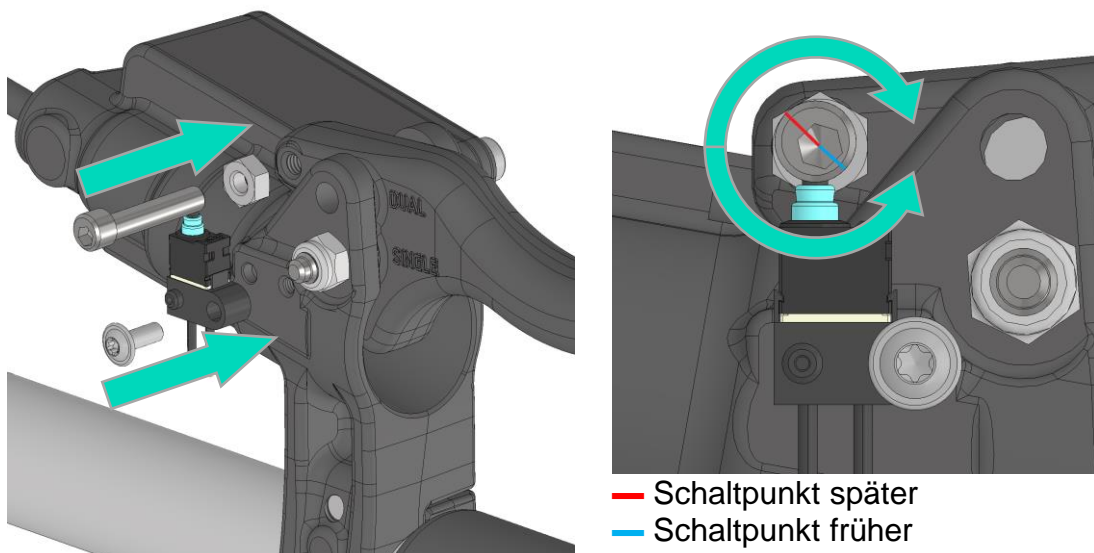


Abbildung 11 - Montage Signalschalter und Justierung Schaltpunkt

3 Wartung

Das FAHRWERKER Bremssystem unterliegt einem Verschleiß. Hierzu zählen vorrangig Bremsbeläge und Bremsscheiben. Das verwendete Mineralöl gilt als verschleißfrei und altert nicht. Ein Ölwechselintervall ist deshalb nicht nötig.

Darüber hinaus ist das FAHRWERKER Bremssystem ein zur Umgebung abgeschlossenes System. Ein regelmäßiges entlüften ist nicht nötig. Sollte dennoch ein gelegentlicher Entlüftungsvorgang von Nöten sein, so weist dies gegebenenfalls auf einen Defekt hin. Nehmen sie dazu mit FAHRWERKER Kontakt auf.

Verschleißgrenzen	
Bremsbelag	2,0 mm (Trägerplatte + Reibbelag)
Bremsscheibe	1,8 mm (Dicke der Bremsscheibe)

Tabelle 4 - Verschleißgrenzen

3.1 Bremsbelag

3.1.1 Überprüfung des Verschleißmaß

- Bremsbelaghalteschraube vollständig herausschrauben und aus dem Bremssattel herausziehen (siehe Abbildung 16, S. 17)
- Bremsbelag nach oben aus dem Bremssattel herausziehen
- Verschleißmaß mit Messschieber überprüfen
(Gesamtdicke des Bremsbelags = Trägerblech + Reibbelag, Verschleißmaß siehe Tabelle 4, S. 13)
- Verschlissene Bremsbeläge austauschen
(siehe Kapitel 0 Bremsbeläge austauschen, S. 14)

ACHTUNG:

Während der Überprüfung nicht den Bremshebel betätigen, da sonst die Kolben im Bremssattel ausfahren. Im Zweifelsfall Kolben vollständig in den Bremssattel zurückdrücken und Bremssystem nach abgeschlossener Verschleißprüfung wieder anpumpen.

3.1.2 Bremsbeläge austauschen

- Bremsbelaghalteschraube vollständig herausschrauben und aus dem Bremssattel herausziehen (siehe Abbildung 16, S. 17)
- Bremsbeläge nach oben aus dem Bremssattel herausziehen

 **ACHTUNG:**

Während des Austauschs nicht den Bremshebel betätigen, da sonst die Kolben im Bremssattel ausfahren.

 **Anmerkung:**

Es wird empfohlen im Folgenden den Bremssattel vom Fahrzeug zu demontieren. Dadurch wird einer ungewollten Beschädigung/Verschmutzung der Brems Scheibe vorgebeugt. Darüber hinaus ist eine Neujustierung des Bremssattels mit neuen Belägen zwingend erforderlich.

- Kolben vollständig in den Bremssattel zurückdrücken
- Neue Bremsbeläge einsetzen. Bremsbeläge immer paarweise tauschen!
- Bremsbelaghalteschraube mit frischer Schraubensicherung einschrauben und mit Drehmoment festziehen (siehe Tabelle 1, S. 4)
- Bremssattel neu justieren (siehe Kapitel 2.4.3 Bremssattel, S. 10)

3.2 **Bremsscheibe**

3.2.1 Überprüfung des Verschleißmaß

- Umlaufend an mehreren Punkten den Reibring der Bremsscheibe mittels Messschieber prüfen.
- Verschlissene Bremsscheiben (Verschleißmaß siehe Tabelle 4, S. 13) austauschen (siehe Kapitel 3.2.2 Bremsscheibe austauschen, S. 14)

3.2.2 Bremsscheibe austauschen

- Rad aus Fahrzeug ausbauen
- Bremsscheibenschrauben vollständig ausschrauben
- Bremsscheibe ersetzen, dabei Größe und Laufrichtung beachten
- Neue Bremsscheibe montieren (siehe Kapitel 2.2 Montage Brems Scheibe, S. 5).

3.3 Befüllen und Entlüften

3.3.1 Benötigte Werkzeuge

- (1) Innensechskantschlüssel 3/4/5
- (2) Gabelschlüssel 8/12
- (3) FAHRWERKER Befüllstutzen mit Schlauch (Länge ≤ 10 cm)
- (4) Spritze mit 2 mm Loch
- (5) Spritze
- (6) Entlüftungsblock
- (7) FAHRWERKER MO-LEV Mineralöl

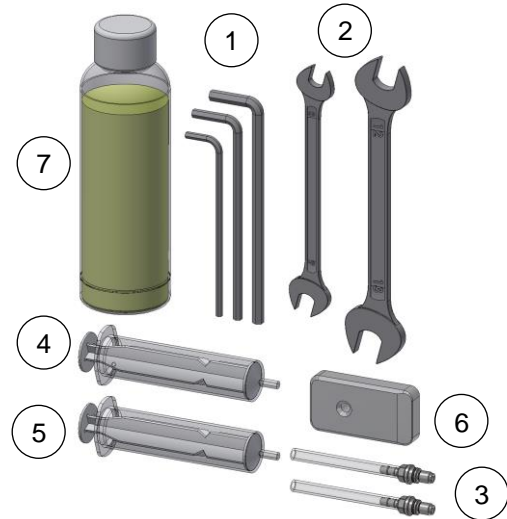


Abbildung 12 - benötigte Werkzeuge

- Das 2 mm Loch für die Spritze unter Punkt (4) ist vorzugsweise knapp oberhalb der Skala und somit kurz vor Ende des Kolbenhubs ein zu bringen.
- Es muss gewährleistet sein, dass das Loch mit dem Kolben überfahren werden kann

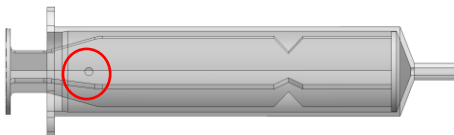


Abbildung 13 - Spritze mit 2 mm Loch

3.3.2 Vorbereitung der Spritzen

- Beide Spritzen mit einem Stück Schlauch und den Befüllstutzen vorbereiten
- Spritzen etwa zur Hälfte mit FAHRWERKER Mineralöl füllen

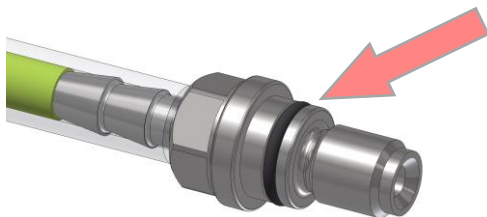


Abbildung 14 - Befüllstutzen mit O-Ring

⚠ ACHTUNG:

Auf korrekten Sitz und unbeschadeten O-Ring achten.

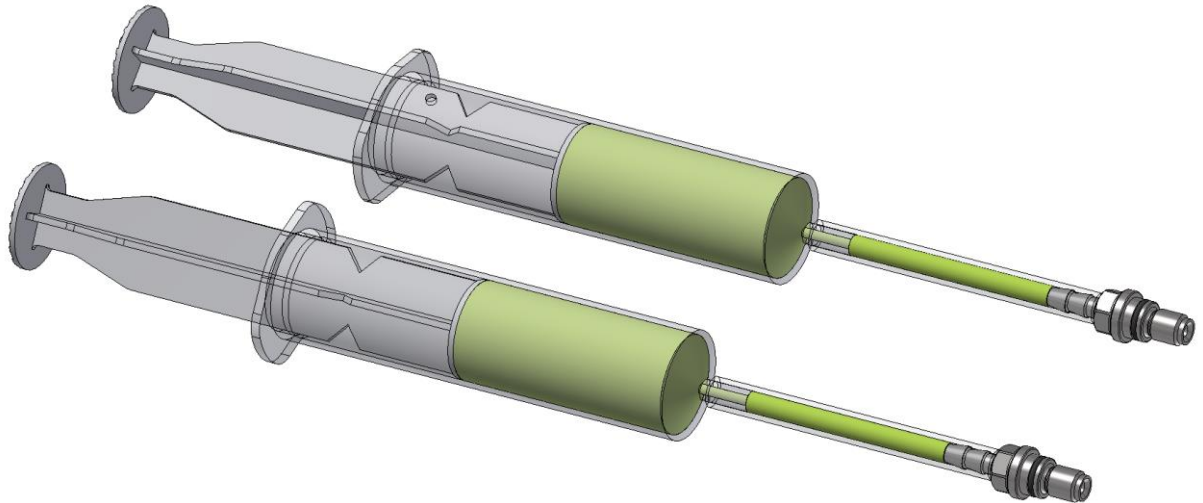


Abbildung 15 - vorbereitete Spritzen

3.3.3 Vorbereitung Bremssattel

- Bremsbelaghalteschraube vollständig herausschrauben und aus dem Bremssattel herausziehen (siehe Abbildung 16, S. 17)
- Bremsbeläge nach oben aus dem Bremssattel herausziehen (siehe Abbildung 16, S. 17)
- Bremssattel vorzugsweise vom Fahrzeug demontieren

i *Anmerkung:*

Durch das Entfernen des Bremssattels wird eine Verunreinigung der Brems Scheibe vermieden.

- Kolbendistanzierungsblock in Bremssattel einsetzen und mit der Bremsbelaghalteschraube fixieren (siehe Abbildung 17, S. 17)
- Bremssattel vertikal ausrichten (siehe Abbildung 17, S. 17)
- Verschlusschraube aus Bremssattel herausschrauben
- Umgehend die vorbereitete Spritze ohne Loch einschrauben und mit Gabelschlüssel SW 8 festziehen (max. 4 Nm)
- Spritze während des Entlüftungsvorgangs nach oben halten

i *Anmerkung:*

Es kann hilfreich sein nach dem Entfernen der Entlüftungsschraube die Entlüftungsbohrung kurz mit dem Finger zu verschließen, bis man die Spritze korrekt angesetzt hat. Da der Bremssattel i.d.R. der tiefste Punkt im System ist, läuft hier sonst das Mineralöl aus.

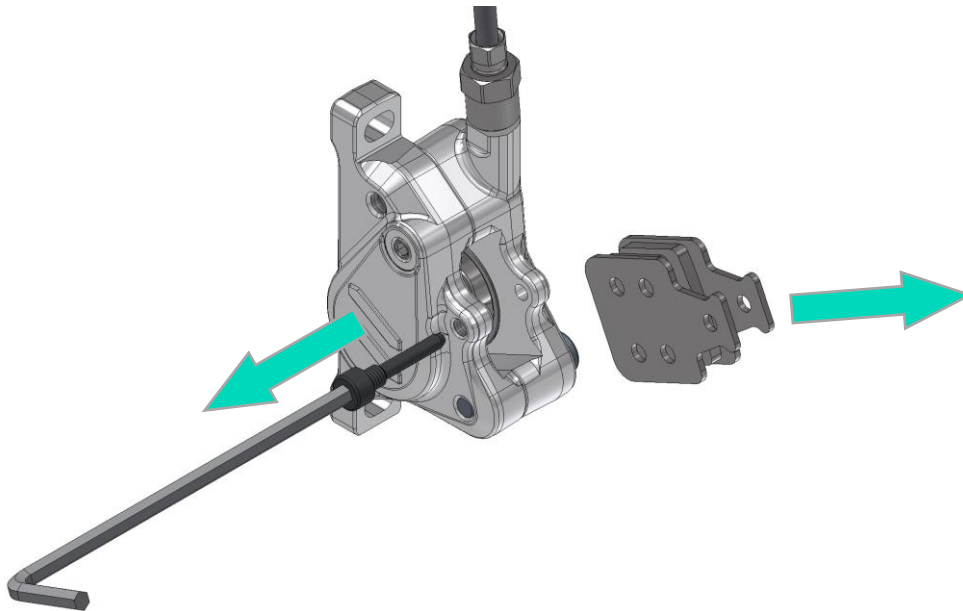


Abbildung 16 - Bremsbeläge entfernen

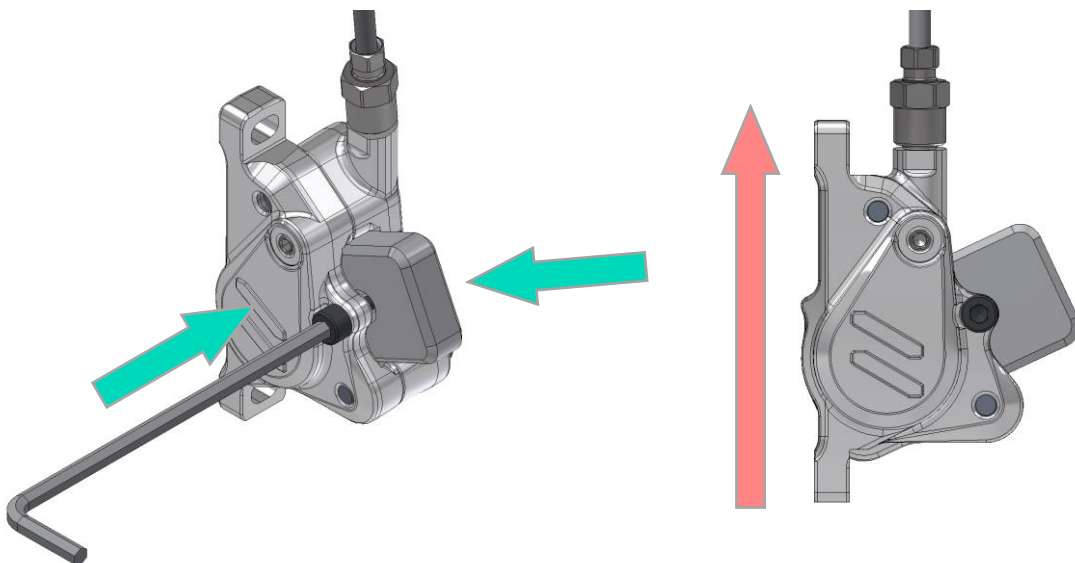


Abbildung 17 - Bremssattel mit Entlüftungsblock und vertikal ausgerichtet

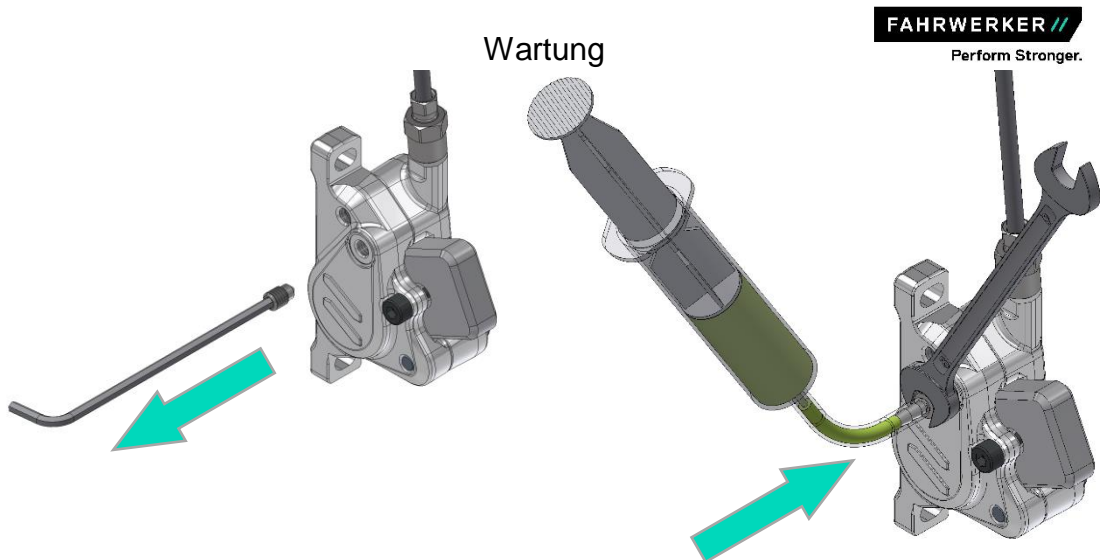


Abbildung 18 - Vorbereitung Bremssattel

3.3.4 Vorbereitung Bremsarmatur

- Bremsarmatur mindestens 45° zur Horizontalen ausrichten.
- Zugänglichkeit zur Entlüftungsschraube sicherstellen
- Sicherstellen, dass der Hebel vollständig betätigt werden kann
- Verschlusschraube aus Bremsarmatur herauserschrauben (siehe Abbildung 20, S. 19)
- Umgehend die vorbereitete Spritze mit Loch einschrauben (siehe Abbildung 20, S. 19)



Abbildung 19 - Ausrichtung Bremsarmatur, Entlüftungsschraube oben

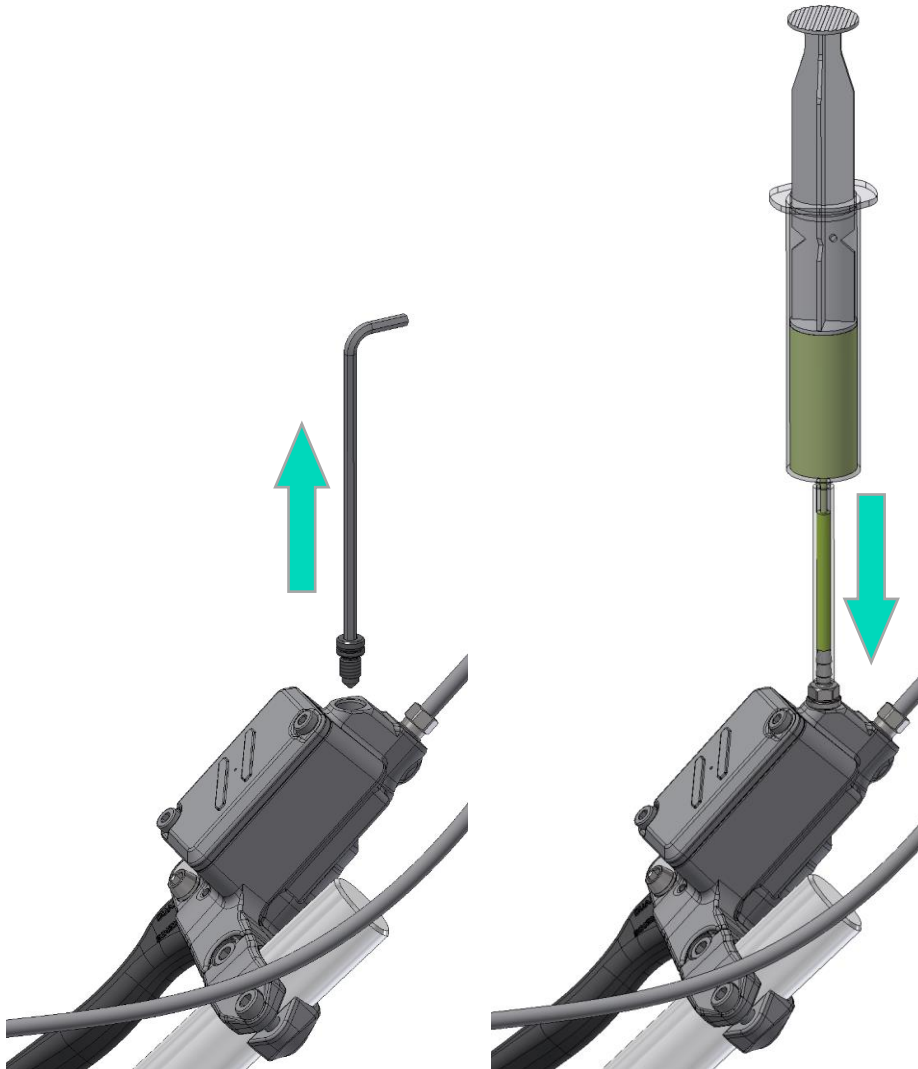


Abbildung 20 - Vorbereitung Bremsarmatur

i Anmerkung:

Es genügt den Stutzen handfest, aber bündig in die Bremsarmatur ein zu schrauben, da hier der O-Ring die Dichtfunktion übernimmt.

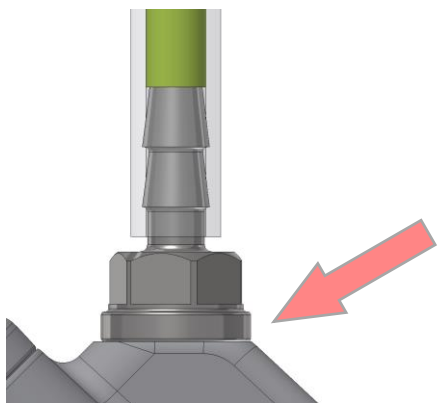


Abbildung 21 - Stutzen bündig in Bremsarmatur eingeschraubt

3.3.5 Durchführung System entlüften

Bei der Durchführung ist der nachfolgende Ablauf ein zu halten. Bei korrekter Ausführung ist so eine optimale Befüllung/Entlüftung des Gesamtsystems möglich.

1. Kolben der Spritze an Bremsarmatur bis über das Loch hinausziehen.
2. Kolben der Spritze am Bremssattel langsam drücken bis das gesamte Öl durch das Bremssystem gespült ist.
3. Kolben der Spritze am Bremssattel langsam ziehen bis kaum noch Öl in der Spritze an der Bremsarmatur vorhanden ist.
4. Mit einem weichen Gegenstand mehrmals leicht gegen den Bremssattel klopfen und
5. An der Bremsarmatur den Hebel zwei bis drei Mal leicht betätigen und schnappen lassen.
6. Schritt 2. bis 5. mehrmals wiederholen bis keine Luft mehr aus dem Bremssystem austritt. Es sollte ein Restvolumen von etwa 1/3 der Spritze an der Bremsarmatur mit Öl gefüllt bleiben

 **Anmerkung:**

Sollte während der Prozedur ein sehr geringer Ölstand in beiden Spritzen vorherrschen dann ist es ratsam die Spritze an der Bremsarmatur nach zu füllen. Dazu kann der Kolben aus der Spritze entfernt und anschließend Öl nachgekippt oder die gesamte Spritze demontiert und neu aufgezogen werden.

7. Loch der Spitze an der Bremsarmatur mit einem Finger zu halten und Spritze vom Schlauch abziehen
8. Kolben der Spritze bis etwa zur Hälfte einschieben. Spritze wieder auf Schlauch aufschieben.
9. Spritze samt Schlauch und Stutzen an Bremsarmatur demontieren und zügig die Verschlusschraube montieren. Anzugsmoment beachten (siehe Tabelle 1, S. 4).
10. Spritze samt Schlauch und Stutzen an Bremssattel demontieren und zügig die Verschlusschraube montieren. Anzugsmoment beachten (siehe Tabelle 1, S. 4).
11. Druckpunkt durch mehrmaliges betätigen des Hebels überprüfen.

 **Anmerkung:**

Es kann hilfreich sein nach dem Entfernen der Spritze die Entlüftungsbohrung kurz mit dem Finger zu verschließen, bis man die Verschlusschraube korrekt angesetzt hat. Da der Bremssattel i.d.R. der tiefste Punkt im System ist, läuft hier sonst das Mineralöl aussiehe

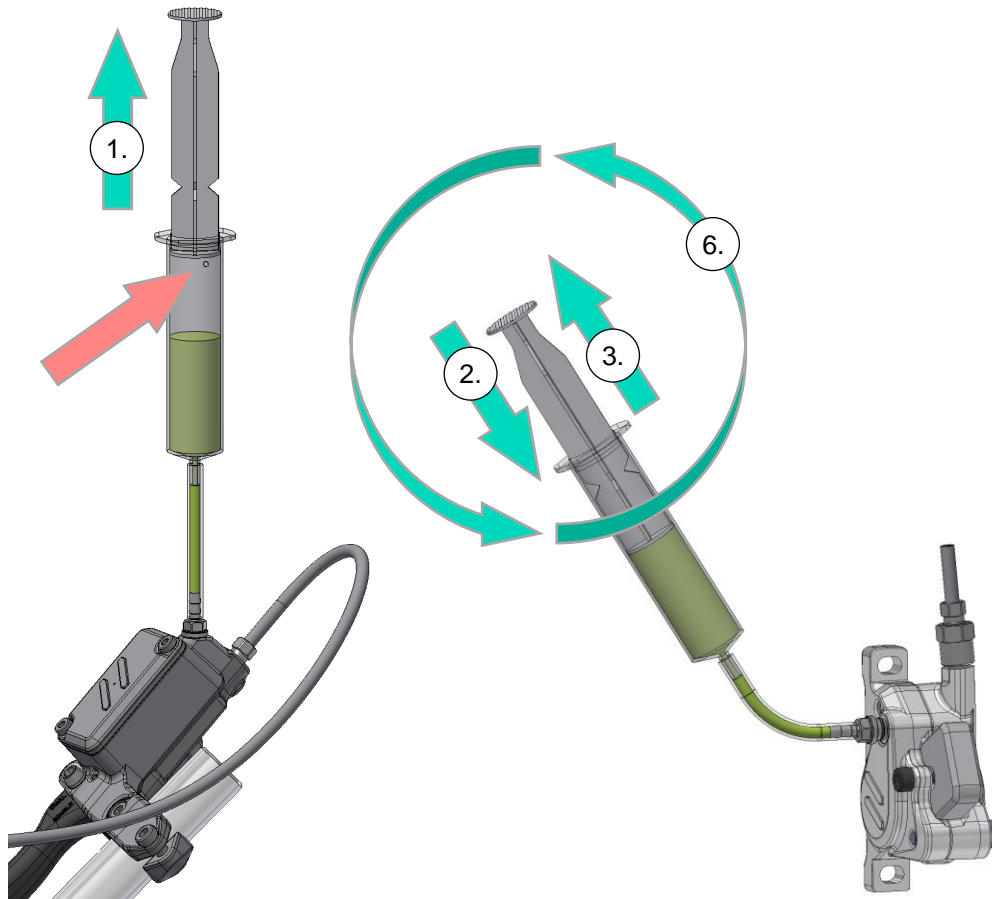


Abbildung 22 - Durchführung System entlüften

3.3.6 Durchführung Bremsarmatur entlüften

In manchen Fällen kann es sinnvoll sein, vor einer Entlüftung des kompletten Bremssystems nur die Bremsarmatur zu entlüften. Beispielsweise, wenn sich der Druckpunkt des Hebels verändert hat.

Darüber hinaus wird empfohlen, auch nach einer Entlüftung des kompletten Systems diese Prozedur durch zu führen um sicher zu stellen, dass jegliche Luft aus Ausgleichsbehälter und Zylinder entfernt wurde.

Bei der Durchführung ist der nachfolgende Ablauf ein zu halten. Bei korrekter Ausführung ist so eine optimale Entlüftung der Bremsarmatur möglich.

1. Spritze mit Loch zu etwa 1/3 mit Mineralöl füllen und anschließend maximal zur Hälfte zusätzlich mit Luft aufziehen (siehe Abbildung 23, S. 23).
2. Die Bremsarmatur ist wie unter Kapitel 3.3.4 Vorbereitung Bremsarmatur (S. 18) vorzubereiten.
3. Den Spritzenkolben bis kurz vor das Loch herausziehen und dadurch verbleibende Luft aus der Bremsarmatur saugen.
4. Anschließend den Spritzenkolben wieder vorsichtig einschieben bis ein leichter Widerstand zu spüren ist (System wieder komplett mit Öl gefüllt).
5. Schritte 3. und 4. mehrmals wiederholen, bis keine Luftbläschen mehr austreten
6. Den Spritzenkolben nun vollständig über das Loch herausziehen und wenige Sekunden in dieser Stellung belassen.
Den Spritzenkolben nochmals zügig bis zu einem spürbaren Widerstand einschieben, wieder über das Loch herausziehen und wenige Sekunden in dieser Stellung belassen.
7. Loch der Spitze mit einem Finger zu halten und Spritze vom Schlauch abziehen
8. Kolben der Spritze bis etwa zur Hälfte einschieben. Spritze wieder auf Schlauch aufschieben.
9. Spritze samt Schlauch und Stutzen an Bremsarmatur demontieren und zügig die Verschlusschraube montieren. Anzugsmoment beachten (siehe Tabelle 1, S. 4).

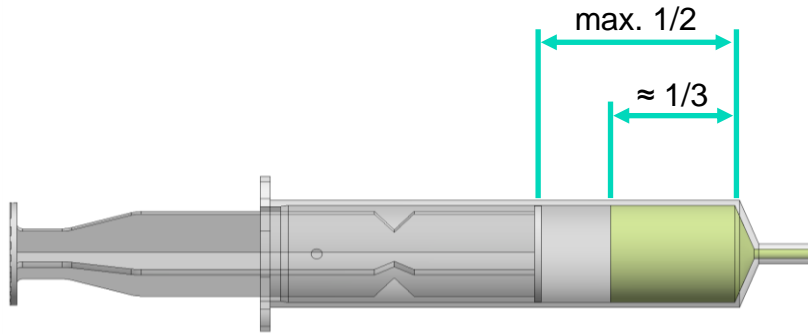


Abbildung 23 - Vorbereitung Spritze - Bremsarmatur entlüften

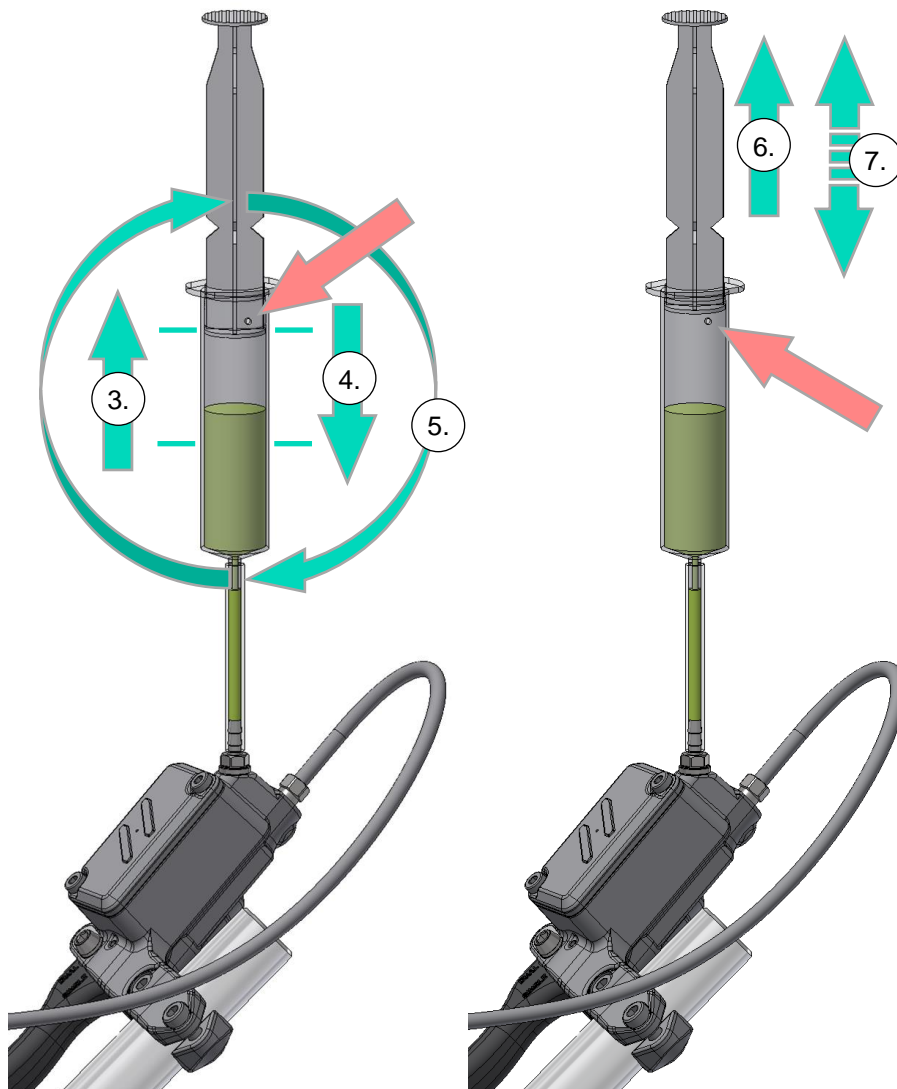


Abbildung 24 - Durchführung Bremsarmatur entlüften

3.3.7 Besonderheiten Dualsystem

Ein Dual Bremssystem besitzt zwei Bremsätze die mit einem T-Stück verbunden sind. Darüber hinaus haben diese Systeme häufig sehr große Leitungslängen.

Es wird empfohlen ausgehend vom T-Stück alle Teilkomponenten separat zu entlüften. Der grundsätzliche Ablauf ist entsprechend Kapitel 3.3.5 Durchführung System entlüften (S. 20) vorzunehmen. Dabei sind nacheinander

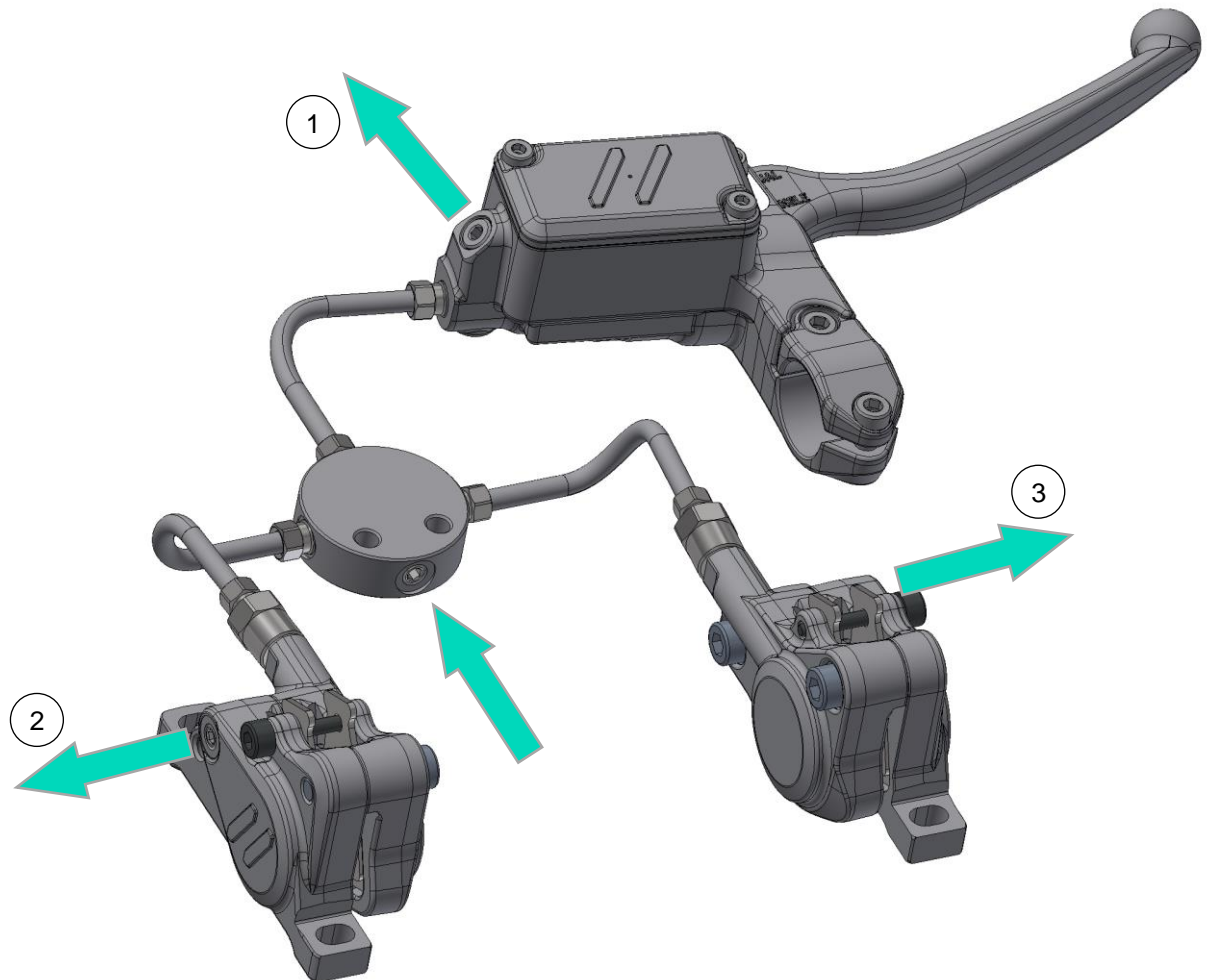


Abbildung 25 – Dualsystem: entlüften von Teilkomponenten

3.4 Bremsleitung kürzen

Die Bremsleitung des FAHRWERKER Bremssystems kann an jeder beliebigen Stelle, egal ob an der Bremsarmatur, am Bremssattel oder am T-Stück, gekürzt werden. Nach dem Kürzen ist das System entsprechend Kapitel 3.3 Befüllen und Entlüften (S. 15) zu entlüften.

i *Anmerkung:*

Während des Kürzens kann Mineralöl austreten. Es wird empfohlen das Auslaufen durch Verwendung eines geeigneten Stopfens auf ein Minimum zu reduzieren. Ausgelaufenes Öl ist aufzufangen und umweltgerecht zu entsorgen.

3.4.1 Benötigte Werkzeuge und Einzelteile

- Gabelschlüssel 8/12
- Montagebacken für Bremsleitung
- Leitungsschneider oder Cutter
- Schonhammer
- Klemmring
- Stützhülse

3.4.2 Durchführung Leitung kürzen

1. Bremsleitung an gewünschter Stelle mit Gabelschlüssel 8 herauserschrauben (am Bremssattel mit Gabelschlüssel 12 am KRV-Adapter gegenhalten)
2. Überwurfschraube auf Leitung zurückschieben
3. Leitung auf gewünschte Länge kürzen, dabei auf einen sauberen und rechtwinkligen Schnitt achten. Abgeschnittenes Ende entsorgen.

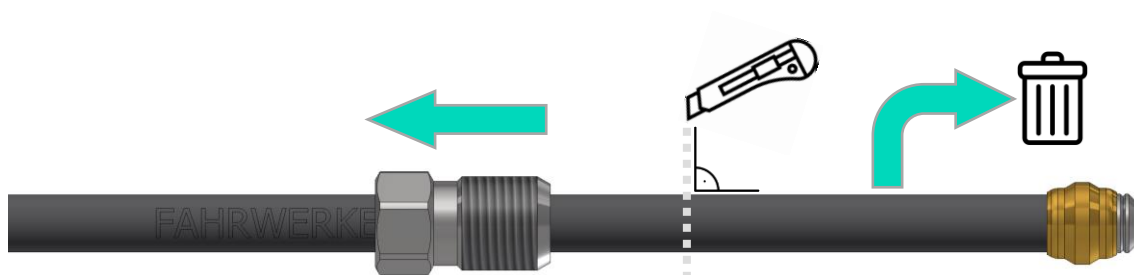


Abbildung 26 - Bremsleitung kürzen

i Anmerkung:

Vor dem Kürzen darauf achten, dass eine ausreichende Leitungslänge zum Erhalt aller Fahrzeugfunktionen zu Verfügung steht, insbesondere Lenkeinschlag oder Bewegungen im Fahrwerk.

Es dürfen an der Schnittfläche keine Überstände oder Fransen (bspw. vom inneren Gewebe) vorhanden sein.

⚠ ACHTUNG:

Während des Kürzens nicht den Bremshebel betätigen, da sonst übermäßig viel Mineralöl austritt.

4. Neuen Klemmring aufschieben (siehe Abbildung 27)
5. Neue Stützhülse in die Leitung einbringen. Es wird empfohlen die Leitung mittels Montagebacken im Schraubstock oder einer geeigneten Zange (bspw. Gripzange oder Zangenschlüssel) zu halten und die Stützhülse vorsichtig mit einem Schonhammer bis zum Anschlag ein zu schlagen. (siehe Abbildung 27)
6. Leitung in das Gegenstück bis Anschlag einschieben, Klemmring und Überwurfschraube hinterherschieben und von Hand eindrehen.
7. Überwurfschraube mit Gabelschlüssel 8 anziehen und anschließend mit dem korrekten Drehmoment (siehe Tabelle 1, S. 4) festziehen. Dabei stets darauf achten, dass die Leitung nicht heraus rutscht.

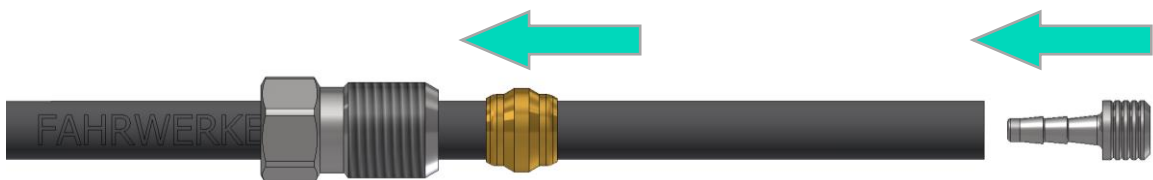


Abbildung 27 - Klemmring auf- und Stützhülse einschieben

3.5 Schaltpunkt des Signalschalters justieren

Die Justierung des Schaltpunktes ist durch verdrehen der Exzenterkopfschraube möglich. Die Durchführung ist dabei ähnlich wie bei der Schaltermontage und folglich im Kapitel 2.5 Montage Schalter (S.12) ersichtlich.