

Bremssystem

Für die Wartung der Bremsanlage müssen die äußeren FW-Klappen ausgehängt und hochgeklappt werden.

Wird schlechte oder keine Bremswirkung beobachtet, so kann dies folgende Gründe haben:

1. Bremsbeläge sind abgenutzt und müssen erneuert werden.
2. Luft befindet sich im System und ein Entlüften der Bremse wird notwendig.
3. Keine Bremsflüssigkeit im System; Bremsanlage auf Dichtigkeit kontrollieren, Bremsflüssigkeit nachfüllen und Anlage entlüften.

Entlüften der Bremse

Die Bremsanlage ist so eingebaut, daß vom Radbremszylinder zum Hauptzylinder und Bremsflüssigkeit-Ausgleichbehälter eine aufsteigende Linie besteht. Dadurch wird das Entlüften der Bremsanlage, wie im folgenden Kapitel beschrieben, unproblematisch.

Auswechseln oder Neueinfüllen der Bremsflüssigkeit

Achtung: Nur Bremsflüssigkeit ESSO UNIVIS I-13 oder Aeroshell Fluid 4 verwenden!

Es ist unbedingt darauf zu achten, daß nur Bremsflüssigkeit auf Mineralölbasis verwendet wird. Bremsflüssigkeit auf Esterbasis, wie sie bei Kraftfahrzeugen verwendet wird, zerstört innerhalb kurzer Zeit Dichtungen und Schläuche.

Keine Flüssigkeit verschütten, die Flüssigkeit ist giftig !

Bremsflüssigkeit wird von unten nach oben aufgefüllt, um Luftblasen zu vermeiden. Für eine einfache Auffüllvorrichtung benötigt man etwa 2 m Instrumentenschlauch mit einem Trichter am oberen Ende, gefüllt mit etwa 1/4 l Bremsflüssigkeit.

Der Scheiben-Bremszylinder hat unten eine Entlüftungsschraube. Das untere Ende des Schlauches wird auf die Entlüftungsschraube gesteckt; Entlüftungsschraube aufdrehen.

Der Trichter wird möglichst hoch gehalten, so daß Bremsflüssigkeit mit Druck einlaufen kann. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß die Bremsflüssigkeit blasenfrei ist und keine Luftblasen mit eingefüllt werden. Deshalb muß auch im Trichter immer genügend Flüssigkeit vorhanden sein.

Es wird soviel eingefüllt, bis der Vorratstank zur "MAX" Markierung gefüllt ist.

Dann wird die Entlüftungsschraube wieder zuge dreht und die Einfüllvorrichtung abgenommen. Staubschutzkappe wieder aufsetzen !!

Dichtheits-, Funktions- und Wirkungsprüfung der Bremsanlage durchführen !!

Auswechseln der Bremsbeläge

Bei ausgefahrenem Fahrwerk ist auf der Außenseite der Radbremszylinder sichtbar. Am hinteren Ende des Zylinders sitzen zwei 1/4"-Schrauben, die mit Draht gesichert sind. Der Sicherungsdraht wird entfernt und beide Schrauben ganz gelöst. Nun läßt sich die innere Bremsbacke abnehmen und der Radbremszylinder kann von der Nabe abgezogen werden. Der Bremsschlauch bleibt unbedingt angeschlossen, da sonst ein Entlüften der Bremsanlage notwendig wird. Während die Bremse demontiert ist, darf die Bremse (Hauptzylinder) nicht betätigt werden ! Da die beiden Träger der Bremsbeläge völlig vom Radbremszylinder gelöst werden können, bleibt dieser weiterhin am Bremsschlauch hängen.

Die Beläge müssen gewechselt werden, bevor sie bis auf die Nieten abgeschliffen sind (Restdicke des Bremsbelages 3 mm !), da sonst die Brems Scheibe beschädigt wird und die Bremswirkung zu stark abnimmt. Eingenietet werden die neuen Bremsbeläge am besten mit einem hierfür geeigneten Nietgerät.

Notfalls kann aber auch mit Hammer, Körner und einem Durchschlag mit wenigstens 6 mm \varnothing an der Spitze gearbeitet werden. Die Bremsbacken wieder einsetzen und die beiden 1/4"-Schrauben festschrauben und wieder mit Draht sichern.

Bremsbeläge und die dazu passenden Nieten können von der Fa. Schleicher bezogen werden. Die Bremsbeläge müssen zu der Bremse Cleveland 30-9 passen.