

Bremsbacken hinten tauschen

Hier möchte ich zeigen, daß es (zumindest bei der CX) kein Hexenwerk ist, die Bremsbacken zu wechseln. Auch werkzeugtechnisch stellt das Ganze keine Herausforderung dar. Allerdings gibt es eins immer anzumerken: Wer absolut keine Ahnung von einer Schraube hat, über keine Schraubgelegenheit verfügt und ggf. auch keinen erfahrenen Freund hat, der sollte das lassen und sich generell auf die Kontrolle des Ölstands beschränken. Für alle anderen möchte ich jedoch noch auf folgendes hinweisen:

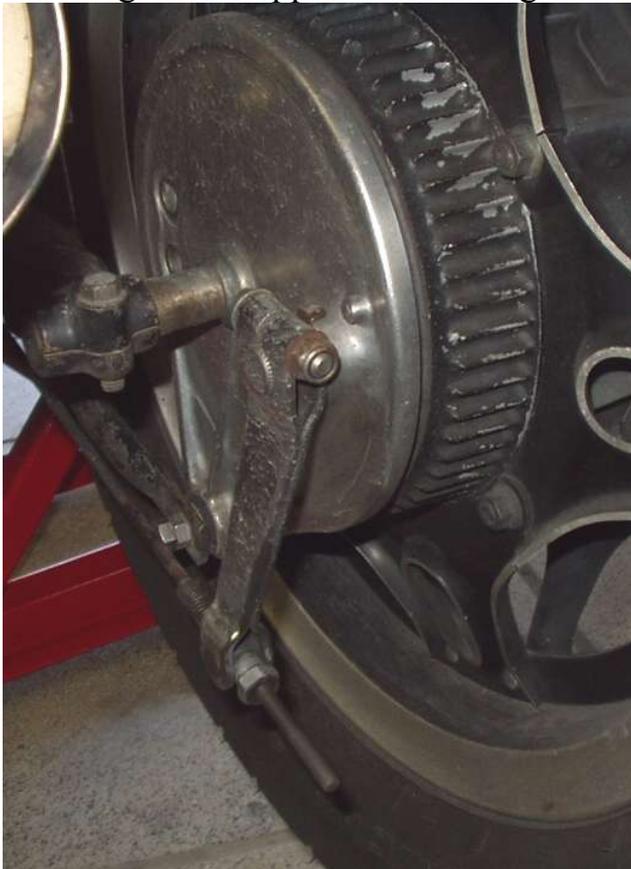
1. **Es muß auf Sauberkeit, ganz speziell Fettfreiheit geachtet werden.**
2. **Besonders bei Billigbelägen (die auch gut funktionieren) ist IMMER Asbest enthalten**
3. **Wer auch nur die kleinsten Zweifel an seinem Können hat: laßt es bleiben !!**

Nachdem ich nun die „Reichsbedenkenträger“ bedient habe, kann es endlich losgehen. Als erstes möchte ich sagen was man alles benötigt:

1. Ratschenkasten
2. 1 Satz Bremsbacken (natürlich passend für das eigene CX-Modell)
3. Bremsen Anti-Quietschpaste (kein muß, aber immer wieder gern genommen)
4. Putzlappen, Drahtbürste (Messing bevorzugt), Schlitz-/Kreuzschraubendreher
5. Bremsenreiniger (kein muß, aber von Vorteil)
6. Druckluft (wenn vorhanden)
7. Kunststoff oder Gummihammer
8. Graphitfett für die Achse

Nun zum Ablauf:

Als erstes muß man das Mopped auf dem Hauptständer soweit anheben, daß man das Hinterrad aus der Schwinge und dem Schutzblech „fädeln“ kann. Ich habe mir zum 40 sten Geb-Tag eine Moppedhebebühne geleistet, mit der das Ganze um einiges einfacher wird.



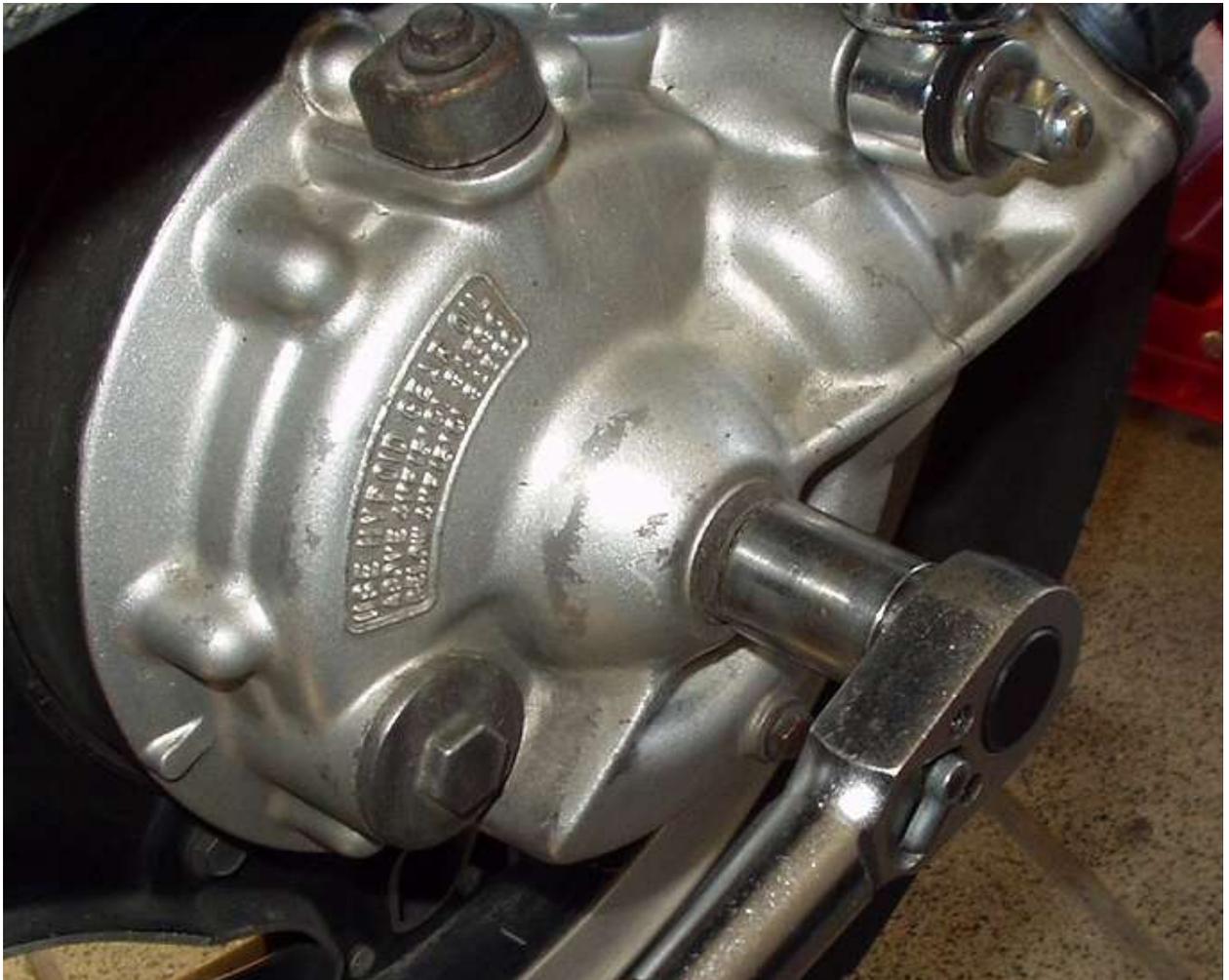
Sobald diese Anforderung gelöst ist, kann es ans Schrauben gehen.

Hierbei ist es nicht ganz unwichtig, eine gewisse Reihenfolge einzuhalten. Unter Umständen ist nämlich die Achsmutter etwas fest gebacken und kann nur gelöst werden, wenn die Sicherungsklemmung noch nicht locker ist.

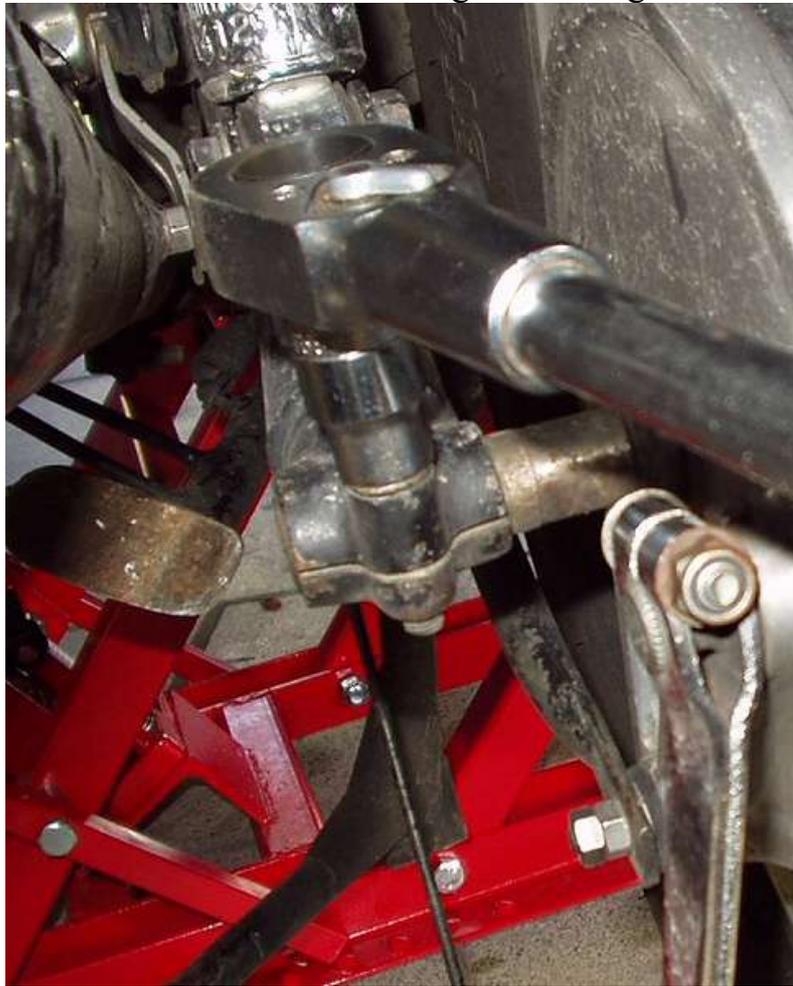
Zunächst das Bremsgestänge vom Betätigungshebel trennen:



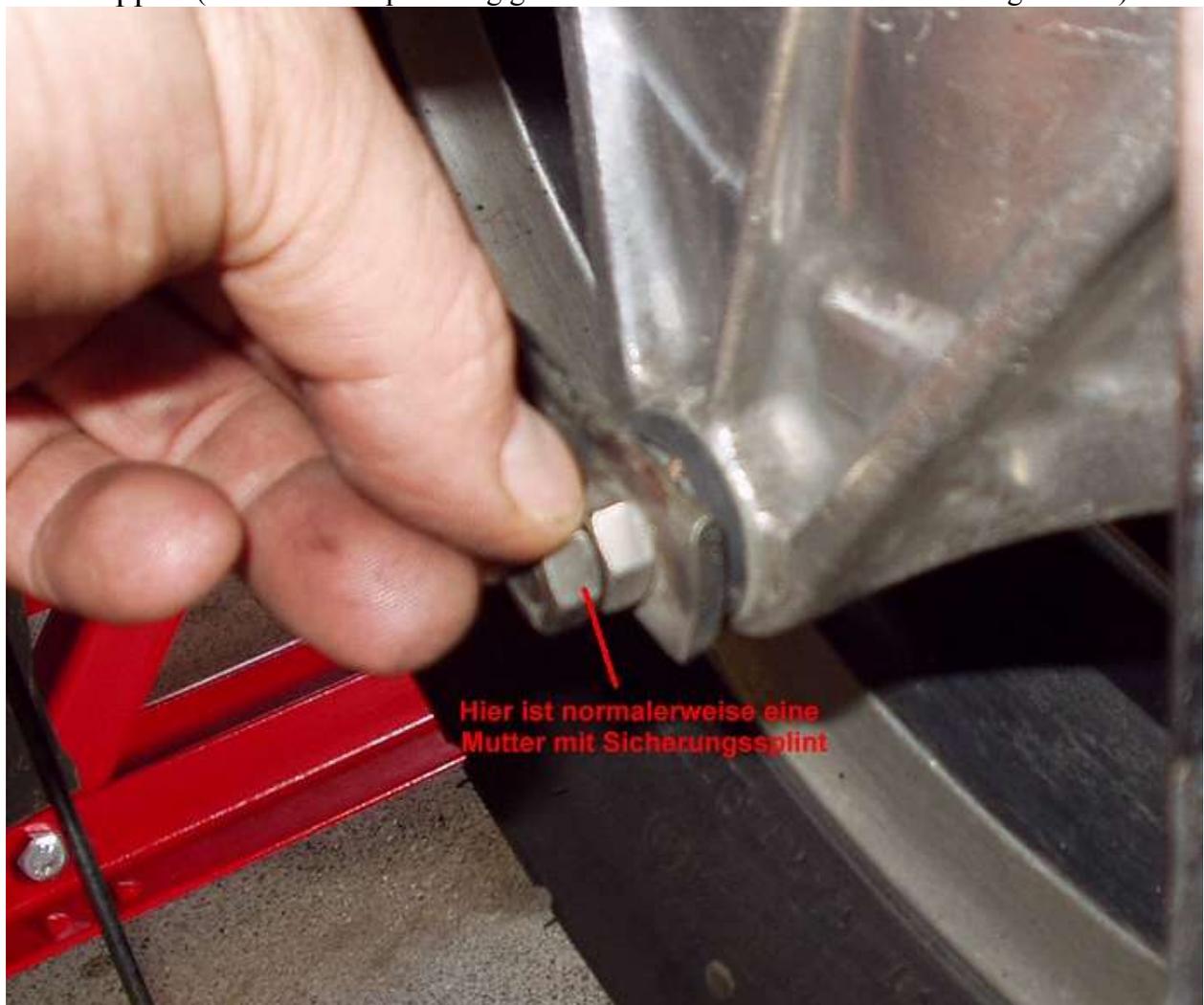
Danach die Achsmutter lockern:



Dann auf der anderen Seite die Sicherungsklemmung der Achse entfernen:



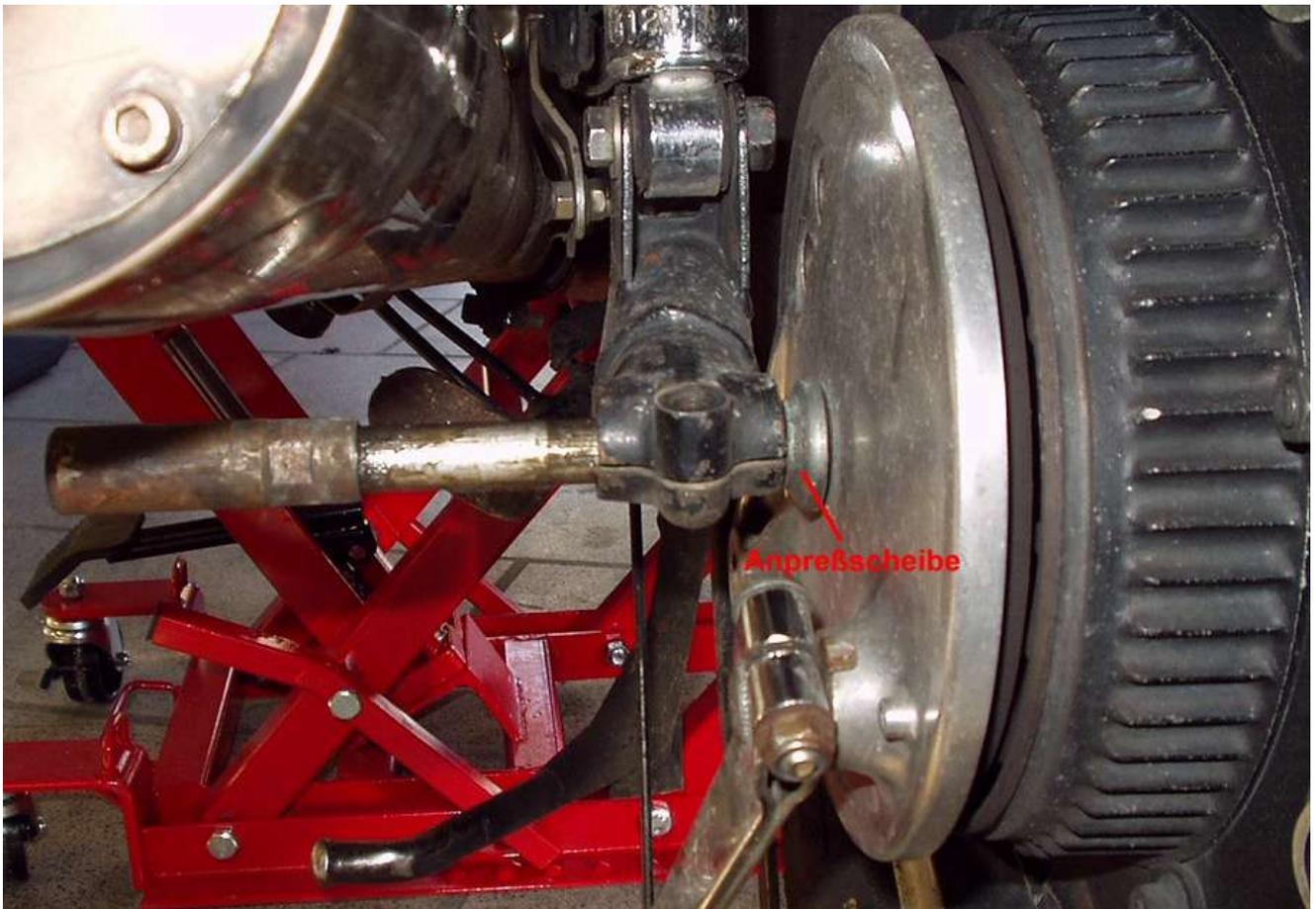
Nun die Drehmomentabstützung durch entfernen des Splints und lösen der Mutter weg klappen (ich habe den Splint weg gelassen und das mit einer Kontermutter gesichert):



Jetzt muß die Achse zur linken Seite ausgetrieben werden. Normalerweise sollte das ohne Kraftaufwand möglich sein. Allerdings hängt das stark von der Sorgfalt des Vorbesitzer oder der vorausschauenden Arbeit beim letzten Zusammenbau ab. Sollte sich die Achse nicht zur Zusammenarbeit überreden lassen, muß der Hammer zum Einsatz kommen. Allerdings darf hier nur ein Holz-/Kunststoff-/Gummihammer benutzt werden, um eine Beschädigung der Achsmutter zu vermeiden. Diese ist bei dieser „Klopfaktion“ immer mit der gesamten Gewindelänge auf zu schrauben, damit der erste Gewindegang nicht „vergriesnaddelt“ wird.



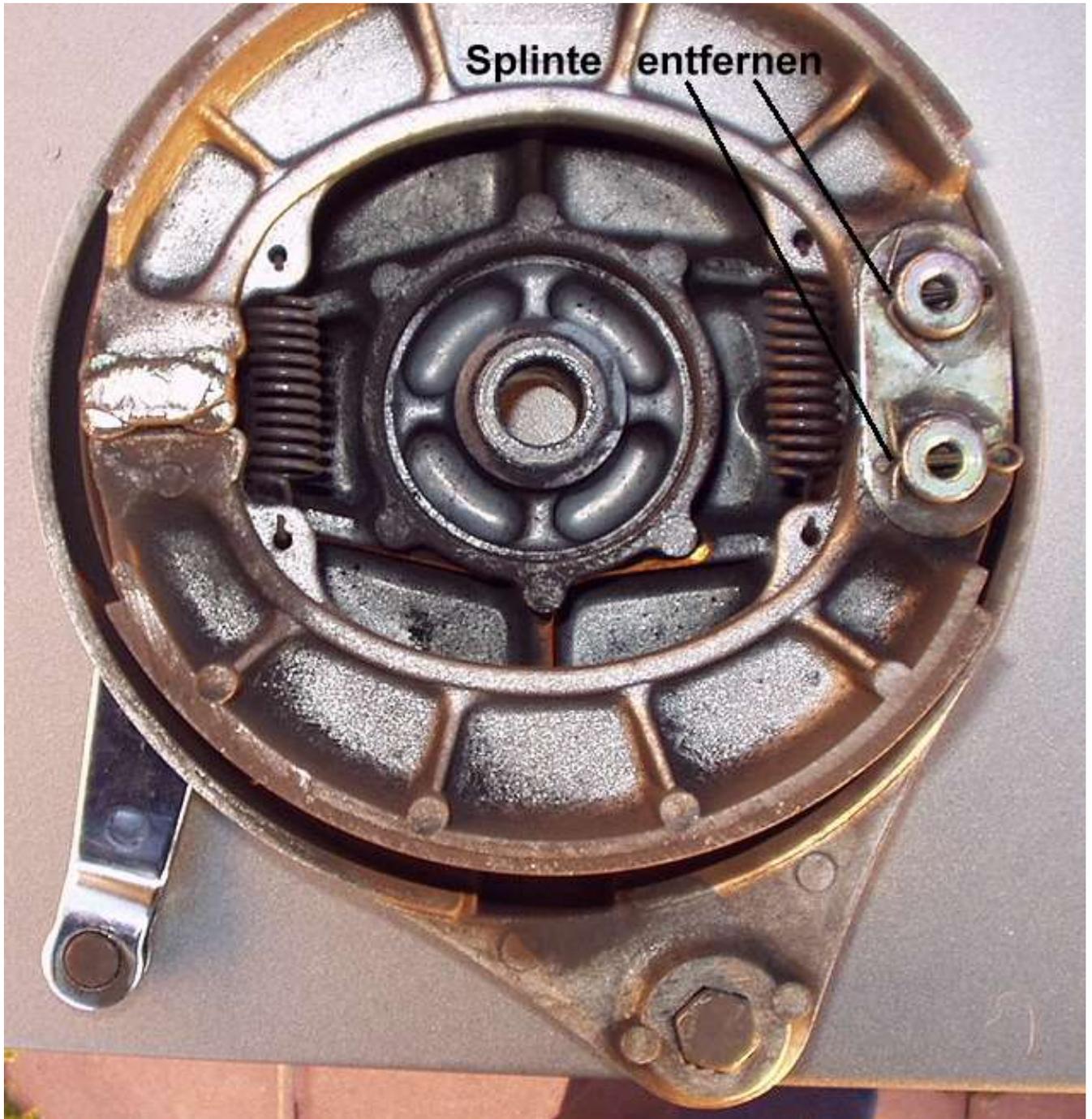
Sollte sich die Achse als extrem störrisch erweisen und der Weg des Gewindes nicht ausreichen um diese aus dem Endantriebsgehäuse zu ziehen, dann muß ein Messingdorn oder Hartholzstift zum Einsatz kommen. Als absoluten „Notnagel“ kann man einen großen Kreuzschlitzschraubendreher nehmen, da die Achse eine Zentrierbohrung besitzt, an der man die Dreherspitze ansetzen kann ohne abzurutschen.



Sobald die Achse freigängig ist, diese komplett nach links heraus ziehen. Auf die Anpreßscheibe achten, damit sie nicht herunter fällt und verloren geht. Dann das Rad nach links aus der Endantriebsverzahnung ziehen und absenken.



Jetzt wird es interessant, denn bei mir ist es unmöglich das Rad in aufgepumpten Zustand zwischen Endantrieb und Schwinge heraus zu bekommen. Das heißt, ich muß zum Ein- bzw. Ausbau immer die Luft ablassen. Das kann jedoch im individuellen Fall anderes sein. Nun kann die Bremsankerplatte herausgenommen und diese gereinigt werden. Da sich der Bremsstaub in der Trommel ziemlich ansammelt, sollte für diese Arbeit eine Staubschutzmaske benutzt werden. Je nach Verschmutzungsgrad reicht das Ausblasen mit Druckluft, bzw. das Ausbürsten mit einem harten Besen oder es muß im 2. Schritt noch mit Wasser/harter Bürste nachgeholfen werden.
Jetzt ist die weitere Arbeit an den Belägen problemloser....



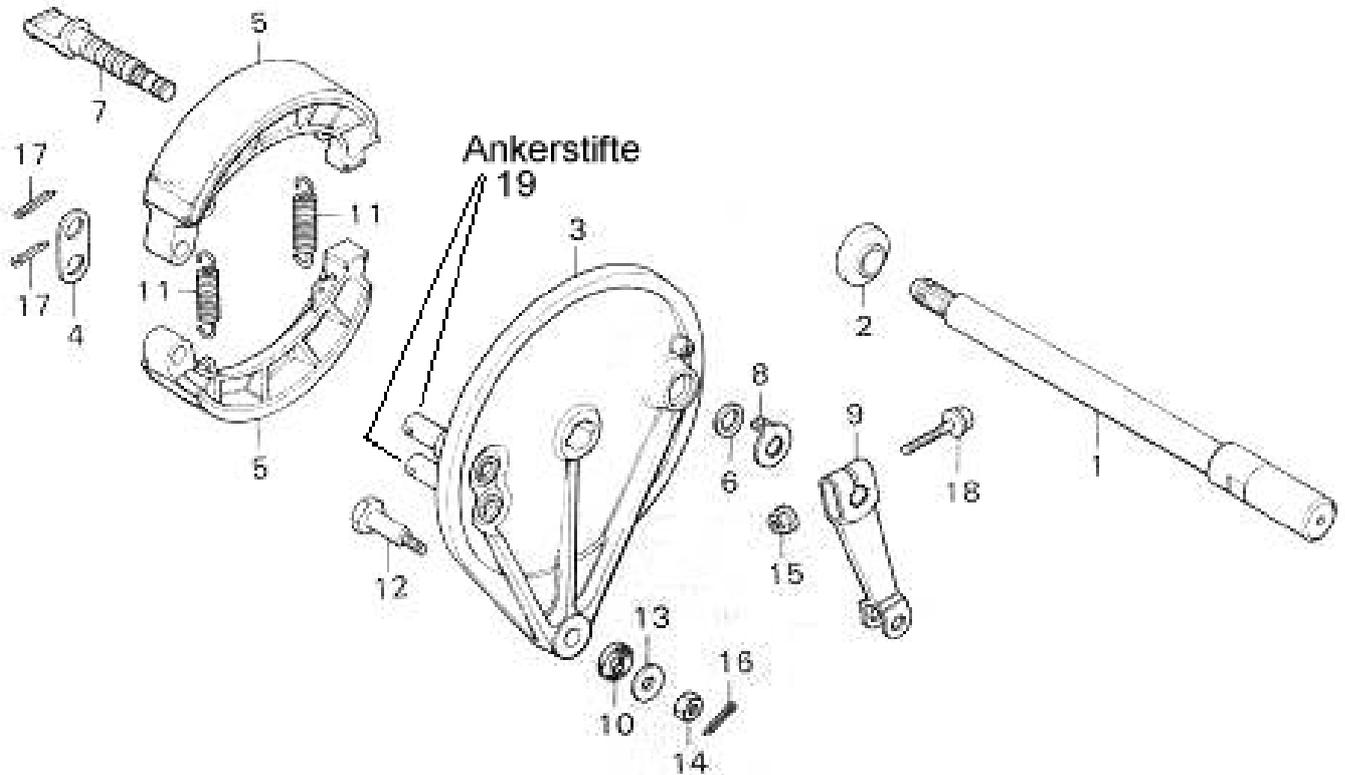
Die beiden Splinte (17) der Sicherungsplatte (4) über den Drehpunkten und die Platte entfernen

Dann beide Bremsbacken (5) heraus heben, aber nicht vergessen, daß diese durch die Federvorspannung zusammen schnappen werden.

Nun kann die Ankerplatte bei Bedarf noch einmal gereinigt werden.

Die neuen Beläge wie folgt einbauen:

Die Beläge (5) hochkant aneinander stellen, beide Federn (11) einhängen, Beläge auseinander klappen und diese in die mit Bremsenpaste bestrichenen Ankerstifte (19) einsetzen. Danach die unteren Gleitflächen über die Bremsnocke (7) hebeln. Diese um 90Grad (voller Bremsweg) drehen und auch diese Flächen mit Paste (nicht zu viel) bestreichen



Jetzt noch die Sicherungsscheibe und die Splinte (so man hat NEUE) einsetzen. Das ganze noch einmal auf Freigängigkeit testen, dann kann das komplette Teil in umgekehrter Reihenfolge wieder eingebaut werden.