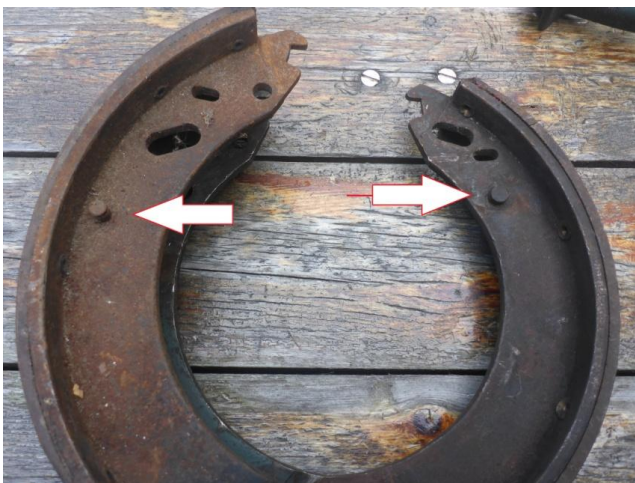


Man breitet alle Backen auf einem Tisch aus und zwar so, dass die „Ansichtsseiten“ der Backen oben liegen, d.h., dass die Einfräsungen für den Exzenter zum Einstellen unten liegen. Damit ist schon geklärt, ob die jeweilige Backe links („Klammer auf“) oder rechts an der Trägerplatte sitzt („Klammer zu“).



Einfräsung – muss unten liegen

1. Nun trennt man die vorderen von den hinteren Backen.
Kennzeichen: die hinteren Backen haben vorstehende Stifte für den Handbremshebel, die gibt es bei den vorderen nicht.



Hintere Backen

2. Jetzt schaut man sich die Kröpfungen der vorderen Backen an und stellt sie paarweise zusammen. Die deckende Seite liegt

dabei immer rechts, die gedeckte Seite immer links. Diese Paare sind für die linke und rechte Seite gleich.



Paar Backen für linke und rechte Seite vorn. Rechts deckt links.

Einschränkend muss man allerdings sagen, dass das nur für unbelegte Backen gilt. Sind sie nämlich belegt, unterscheiden sie sich doch. Die Ansträgungen an den Belägen sind an der auflaufenden Seite ca. 15 mm lang und damit länger als an der ablaufenden Seite, das hier abgebildete vordere Paar gehört also auf die linke Seite.



Längere Ansträgung an der auflaufenden Seite des Belags

- Bei den hinteren Backen wird zwischen rechts und links unterschieden. Merkmal: Auf zwei der vier Backen sitzt weit oben je eine Bohrung für einen 8 mm Splintbolzen (Aufnahme des Bremshebels). Das sind jeweils die hinteren Backen.



Splintbolzen in rechter hinterer Bremsbacke

- Durch die Beobachtung der Kröpfungen lassen sich nun die dazugehörigen vorderen Backen finden. Auch hier gilt wieder: rechts deckt links.



Hintere Bremsbackenpaare links und rechts

Die „Ausleger“ an den Hebeln sind für beide Seiten gleich.
Der Handbremshebel liegt unter der Backe, die Kröpfung zeigt
an der „Gabel-Seite“ des Auslegers nach oben.



„Ausleger“ auf linker und rechter Seite

Nach dem Anziehen der Befestigungsschraube überprüfen, ob die Bremsbacken noch beweglich sind. Falls nicht, passende Scheibe unter die Abdeckscheibe legen.

Erwähnt sei noch, dass die hier abgebildeten Bremsbacken der letzten, robustesten Generation angehören. Sie wurden aus 6 mm starkem Blech hergestellt. In meinem Bestand gibt es aber auch Bremsbacken aus 5 mm starkem Blech. Die frühen Backen für V und S waren noch dünner, nämlich 4 mm, wobei die gewölbten Flächen für die Beläge sogar nur 2 mm stark waren (Diese frühen Backen haben keine Ausfräsungen für die Exzenter).

Während der Produktion hat es also mindestens zwei Mal Verstärkungen der Bremsbacken gegeben.



Späte Ausführung, z.B. DS – frühe Ausführung 170 V, 170 S

Bremstrommeln

Für die 170er- Nachkriegsmodelle habe ich in verschiedenen Katalogen insgesamt sechs unterschiedliche Ersatzteilnummern für Bremstrommeln gefunden. Worin die Unterschiede liegen, ist mir nur in drei Fällen bekannt.



Stahlblechtrommel 183 421 01 01



Trommel mit Bohrung (DB Nr.?)

Zunächst gab es Stahlblechtrommeln (183 421 01 01).

In meinem Lager finden sich davon allerdings zwei Varianten, nämlich mit und ohne Bohrung für den Abrieb.



Die Blechbremstrommeln wurden (ab 1952?- „alte Bestände aufbrauchen“) durch Grauguss Bremstrommeln ersetzt. Laut Ersatzteilkatalog ein „Perlitguss“. (183 421 07 01). Für die Exportmodelle gab es Temperguss-Trommeln (183 421 08 01). Sie sollen zur Unterscheidung eine „Erkennungsrille“ aufweisen. Javier hat freundlicherweise eine seiner Bremstrommeln fotografiert und es scheint so, als ob mit „Erkennungsrille“ nicht eine einzelne Rille gemeint ist, sondern dass die gesamte Ansichtsseite gerillt ist.



Bildausschnitt Javier

Alle Trommeln haben einen inneren $d = 240$ mm und können laut Werkstatthandbuch bis auf 242 mm ausgedreht werden. Dann sollen achsweise gleiche Durchmesser verwendet werden, wegen der stärkeren Belastung soll das am wenigsten ausgedrehte Trommelpaar vorne sitzen.

Bremszylinder

Neue Bremszylinder sind noch erhältlich (rund 100 € das Stück). Man kann aber gebrauchte Bremszylinder auch etwas aufreiben (siehe Tabellenbuch S. 247). Das maximal zulässige Spiel beträgt laut Tabellenbuch nur 0,25 mm.

Eine schöne Alternative sehe ich in den von einem Braunschweiger Tüftler überholten Zylindern. Er zieht VA Buchsen ein, verklebt und beidseitig verschraubt. Wenn ich mich richtig erinnere, habe ich vor ein paar Jahren für einen Radbremszylinder bei ihm 140 € bezahlt. Für den Hauptbremszylinder waren es 180 €. Der ganze Satz kostete also 740 €. Dazu kommen noch die Rep. Sätze und man muss auch überholbare Schrott-Zylinder anliefern. Also zunächst nicht ganz billig, letztlich aber doch, denn es ist eine Anschaffung für die Ewigkeit.



Radbremszylinder, vernickelt, VA-Buchsen