



Dann die Lagerung entfernen.  
Achtung Scheiben-Reihenfolge merken (ist auch auf dem Bild zu sehen).



Jetzt den inneren Zapfen herausziehen, dabei auf keinen Fall den Bolzen beschädigen!

In seltenen Fällen, ist dieser so Fest, dass ein Ausbau nicht möglich ist, dann muss man den Kolben opfern.

Hierzu bohrt man von der Gegenseite wo der Bremsbelag ist, Vorsichtig ein Loch.

Der Kolben ist hier nur wenige Millimeter dick, so das man in den Hohlraum gelangt.

Dann kann man mit einem Austreiber den Bolzen nach untenhin durchschlagen.

Geht alles ohne diese Zerstörung, ist der Kolben auf äußerliche Beschädigungen an der Außenseite zu untersuchen.

Sind diese vorhanden ist der Kolben zu ersetzen, was aber selten nur der Fall ist.

Die verrostete Stelle, ist meist auch der Grund, weshalb der Zapfen sich im Kolben nicht mehr drehen kann, somit ist die Nachtstellfunktion außer betrieb gesetzt und der Reibsatz außerfunktion.

Jetzt ist der Bolzen und Kolben vom Rost befreien und die Dichtung ersetzen.



Im Kolben gibt es noch eine kleine Bohrung, die auf dem Foto leider nicht zu sehen ist, die in die Kerbe führt, wo normalerweise die äußere Manschette eingelassen ist. Diese Bohrung muss frei sein. Ein kleiner Bohrer leistet hier gute Dienste.

Dann alles wieder zusammen bauen, den Bolzen dabei aber großzügig mit Fett einsetzen. Das Überschüssige Fett drückt sich dann an der besagten Bohrung wieder raus.

## 7. Sattel Innenteil (Federkorb) montieren



Das Sattelinnteil mit der gereinigten Welle und neuer Dichtung mit ausreichend Fett einsetzen.  
Das Innenteil ist über die Nase, im Sattel verdrehsicher justiert.

Dann den Sprengring montieren und jetzt wird es knifflig.  
Aufgrund der Dichtung, müsstet ihr diese normalerweise mit viel Gewalt runter drücken und dann den Sprengring einsetzen.  
Da man aber keine drei Arme besitzt, kann man das Teil vorspannen.



Einfach eine große Mutter oder mehrere U-Scheiben an der Rückseite unterlegen und dann mit der Befestigungsmutter das Innenteil spannen.



Jetzt kann der Innere Sprengring, Problemlos montiert werden.  
Am besten holt man sich noch einen kleinen Austreiber, oder Schraubendreher hinzu und bringt den Sicherungsring damit in Position.  
Dieser muss unbedingt richtig sitzen.

## 8. Kolben montieren



Im Bremssattel innen, noch die Kolben-Dichtung ersetzen.

Jetzt ist die letzte Gelegenheit, innen noch alles mit Bremsenreiniger nochmals zu reinigen.

Danach die äußere Manschette, halb über den gefettet Kolben ziehen.

Jetzt den unteren Teil der Manschette, in dem Bremssattel einsetzen und kontrollieren, dass diese richtig sitzt.

Dann den noch losen Kolben, mit dem Rückstellwerkzeug, vorsichtig in den Sattel eindrehen.

Der obere Teil der Manschette, flutscht dann von selbst in die Kerbung des Kolbens.

## 9. Bremshebelmechanik anbauen



Diese komische Dichtung, zwischen Sattel und Bremshebel, wo die Welle durchläuft, ist zu ersetzen.

Dieser Bereich ist gut zu Fetten, so das nur wenig Hohlraum für Feuchtigkeit ist.





Beim Aufsetzen des Bremshebels auf die Welle, gibt es evtl. Probleme mit der Positionierung .



Dies ist aber ganz einfach, der Hebel muss so montiert sein, dass wenn das untere Metallstück (Teil A) mit dem Anschlag, so montiert ist, dass sich der Hebel um etwa 0,5-2 Millimeter aus der Ruheposition herausbewegt und so leicht gespannt, gegen den Anschlag drückt. Ihr könnt die Rastung/Verzahnung der Welle mit der des Bremshebels spüren, aber nicht den Hebel so montieren das Zahn auf Zahn liegt, ihr wisst schon wie ich das meine...

Jetzt sitzt der Hebel optimal und alles kann mit Schraubensicherungs-Lack montiert werden

Wie Ihr seht, habe ich die mittlere Mutter und die alte Torxschraube, direkt gegen VA-Material ersetzt.

Dann noch den Entlüftungsnippel eindrehen und Fertig.

Kosten 20€ für die Dichtsätze + 1€ für das Stubbi ;) Prost



Viel Spass beim nachbauen