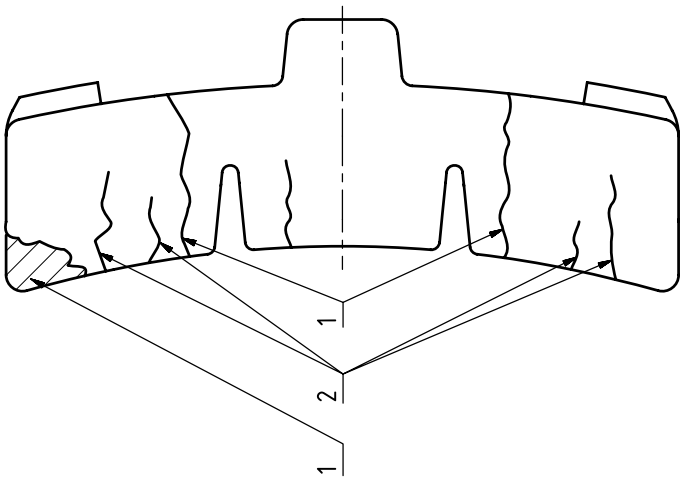
(4) Grauguss-Bremsklotzsohlen dürfen nicht gebrochen oder durchgerissen sein und keine Ausbröckelungen und Abbrüche haben (siehe Abbildung 4). Anrisse sind zulässig.

Eine Sohle gilt als gebrochen, wenn ein Riss den Sohlenquerschnitt voll durchdringt, selbst wenn sie noch durch die Metalleinlage zusammengehalten wird.

Eine Sohle gilt als durchgerissen, wenn ein Riss außen sichtbar von der Reibfläche bis zum Sohlenrücken reicht.



Pos.	Benennung		
1	unzulässig	2	zulässig

Abbildung 4

(5) Bremsklotzsohlen aus Verbundstoffen (V-BKS K bzw. LL):

Die Bremsklotzsohlen dürfen nicht gebrochen oder durchgerissen sein, keine großen Ausbröckelungen und Abbrüche aufweisen. Typische Schadbilder von V-BKS sind im UIC-Schadenskatalog V-BKS abgebildet.

(6) Bremshebel aus hochfestem Stahl (C 45), deren Bohrungen oberflächengehärtet sind, werden bei Überschreitung der Grenzmaße nicht instand gesetzt, sondern verschrottet.

Die unausgebuchsten Köpfe der Bremszugstangen können bei Überschreitung der Grenzmaße durch Anschuhen (Stumpfschweißen) neuer Köpfe instand gesetzt werden.

(7) Ausgebuchste Gestängeteile können durch Neuteile ersetzt oder aufgearbeitet werden. Bei der Aufarbeitung ist das Verfahren nach Abs. 8 bis 11 oder ein technologisch gleichwertiges Verfahren anzuwenden.

(8) Zum Auspressen ist ein Buchsenauspressdorn (Abbildung A) zu verwenden. Die Bohrung im Bremsgestängeteil für die Buchse darf beim Auspressen nicht beschädigt werden.

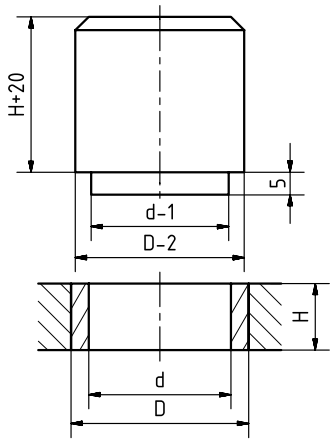


Abbildung A: Buchsenauspressdorn

(9) Die freigelegte Bohrung im Bremsgestängeteil ist mit einem Grenzlehrdorn zu lehren.

Geringe Formabweichungen der Bohrung gegenüber der Buchse sind durch das Hindurchpressen einer passenden Kugel oder eines Dornes zu beseitigen. Zur Verhütung von Unfällen darf zum Hindurchpressen der Kugel nur ein Kalottendorn (Abbildung B) verwendet werden. Vor dem Einpressen der Kugel oder des Dornes ist die Bohrung mit grafithaltigem Öl einzustreichen.

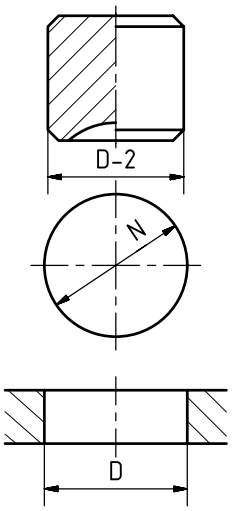


Abbildung B: Kalottendorn

Nicht maß- oder formhaltige Bohrungen können durch Aufschweißen und anschließendem Bohren wiederhergestellt werden. Paarweise zusammengehörige Bremshebel müssen auch paarweise unter Verwendung einer Bohrvorrichtung gebohrt werden. Eine Bohrvorrichtung ist auch dann zu verwenden, wenn vorgebohrt werden muss. Nach dem Bohren ist die Bohrung mit einer Kugel oder einem Dorn zu kalibrieren.

(10) In die gebohrten Bremsgestängeteile sind induktiv oberflächengehärtete Buchsen einzupressen. Die Verwendung von Kunststoffbuchsen erfolgt nach Vorgaben der ECM. Zur Montage ist ein Buchseneinpressdorn (Abbildung C) zu verwenden. Vor dem Einpressen der Buchsen sind die Bohrungen leicht mit Schmieröl zu benetzen.

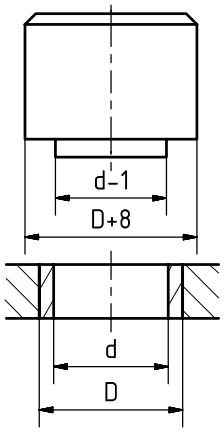


Abbildung C: Buchseneinpressdorn

(11) Auf Bremsdreieckzapfen oder Bremstraversenzapfen,

- auf denen Buchsen aufgepresst waren, müssen neue gehärtete Buchsen kalt aufgepresst werden
- auf denen Buchsen aufgeklebt waren, müssen neue gehärtete Buchsen aufgeklebt werden bzw.
- aufgeklebte Buchsen können durch neue gehärtete kalt aufgepresste Buchsen ersetzt werden. Dabei ist das Passübermaß sicher zu stellen.

2. Bremsgestänge nach- und einstellen

(1) Das Nach- und Einstellen des Bremsgestänges soll

- den Verschleiß an den Bremsklotzsohlen und Radlaufflächen ausgleichen
- den Kolbenhub des Bremszylinders begrenzen und
- die Funktionstüchtigkeit der Bremse durch optimale Gestängelage und Freigängigkeit erhalten.

(2) Bei Wagen mit Gestängestellern wird das Nachstellen im Betrieb von dieser Einrichtung selbsttätig übernommen. Ist der Gestängesteller im Bremszylinder eingebaut, sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Reicht bei klotzgebremsten Wagen mit im Bremsgestänge angeordnetem Gestängesteller die Nachstellmöglichkeit im Gestängesteller nicht aus, muss bei den Bremsrevisionen zusätzlich über Nachstecklöcher im Bremsgestänge nachgestellt werden.

(3) Bei Wagen mit Gestängesteller im Bremsgestänge wird der Kolbenhub des Bremszylinders durch Veränderung des Maßes "A" am Gestängesteller eingestellt.