

# Einbauanleitung für Scheibenbremse

Bedford CF 230-280 Bj.1974-1986, nicht für Fahrzeuge mit Zwillingsbereifung hinten.

## Lieferumfang:

2 Stück	Radnaben mit Radbolzen, montierten Bremsscheiben und Radlagern
2 Stück	Abschirmbleche aus Edelstahl
2 Stück	Halter für Bremssattel aus Vollmaterial gefräßt Güteklasse S355
2 Stück	Bremssattel
1 Satz	Bremsklötze montiert Im Sattel
1 Satz	Einbausatz für Bremsklötze montiert im Sattel
2 Stück	Radlager
4 Stück	Splinte
2 Beutel	Fett für Radlager
4 Stück	Schrauben für Bremssättel M12 x 1,25 10.9 Anzugswert 140 NM
4 Stück	Sperrscheiben für Schrauben für Bremssättel
4 Stück	Ausgleichscheiben 0,5mm
4 Stück	Ausgleichscheiben 0,25mm
2 Stück	Schrauben für Bremssattelhalter 1/2 x 20 x 4 Vergleichbar 12.9
2 Stück	Schrauben für Bremssattelhalter 1/2 x 20 x 2 Vergleichbar 12.9
8 Stück	Stopfmuttern 1/2 x 20 Vergleichbar 12.9 Anzugswert 120 NM
2 Stück	Bremsleitungen für Model bis 1980
2 Stück	Bremsleitungen für Model ab 1980
1 Stück	Einbauanleitung

## Benötigtes Werkzeug:

Wagenheber und Unterstellböcke, wenn vorhanden Hebebühne  
Seitenscheider  
Knarrensatz mit 19mm Nuss  
Ringschlüssel 19mm und 10mm  
Maulschlüssel 15, 14, und 11mm  
Wenn vorhanden Drehmomentschlüssel  
Wasserpumpenzange  
Hammer, großer Schraubendreher, oder Meißel  
Gripzange oder kleine Schraubzwinde  
Drahtbürste  
Bremsenreiniger, Verdünnung o.Ähnliches  
Putztücher  
Ca. 0,5 Meter 6mm dursichtiger Plastischlauch (Baumarkt)  
Bremsflüssigkeit zum Nachfüllen.

## Vorwort:

Der Einbau sollte grundsätzlich von einem Fachmann vorgenommen werden, ist aber auch für einen visierten Laien machbar.

Zum Thema TÜV: Es gibt kein TÜV Gutachten für die Bremse. Wenn sie den TÜV Prüfer nicht darüber in Kenntnis setzen das es ein Nachbau ist gibt es keine Probleme, da es das Fahrzeug ab 84 mit dieser Scheibenbremse ab Werk gab. Die meisten Prüfer wissen nicht das der Bedford Trommelbremsen vorne hatte, also an besten gar nicht darauf ansprechen, oder darauf berufen das es sich um original Opel Teile handelt.

## Vorbereitung:

Stellen sie das Fahrzeug auf einer ebenen Fläche ab.

Das Fahrzeug an der Hinterachse gegen wegrollen sichern, 1 Gang einlegen, Handbremse anziehen, gegebenenfalls Bremskeile verwenden.

Die vorderen Radmuttern jeweils einen halbe Umdrehung lösen.

Das Fahrzeug vorne aufbocken, wenn möglich an beiden Seiten gleichzeitig.

Wagenheber zusätzlich mit passenden Unterstellböcken, oder Ähnlichem sichern.

Niemals nur auf den Wagenheber stellen!!!!

## Ausbau der alten Bremse:

Räder vorne abschrauben.

Die Fettkappe vom Radlager mittels Schraubendreher oder Meißel abdrücken.

Die Splint mit dem Seitenschneider rausziehen und die Sicherungskappe entfernen.

Mit der Wasserpumpenzange die große Mutter losschrauben und die Scheibe dahinter abziehen.

Nun versuchen die Komplette Bremstrommel mit Radnabe abzuziehen

Wenn das nicht gelingt, die Einstellschrauben an der Rückseite der Bremse verstellen, so das die Bremsbacken nicht mehr an der Trommel anliegen.

Zur Not kann man die alte Bremstrommel auch zerstören, Vorsicht vor herumfliegenden Teilen!!

Die alten Radnaben und Bremstrommeln werden nicht mehr benötigt.

Einstellschraube für Bremsbacken

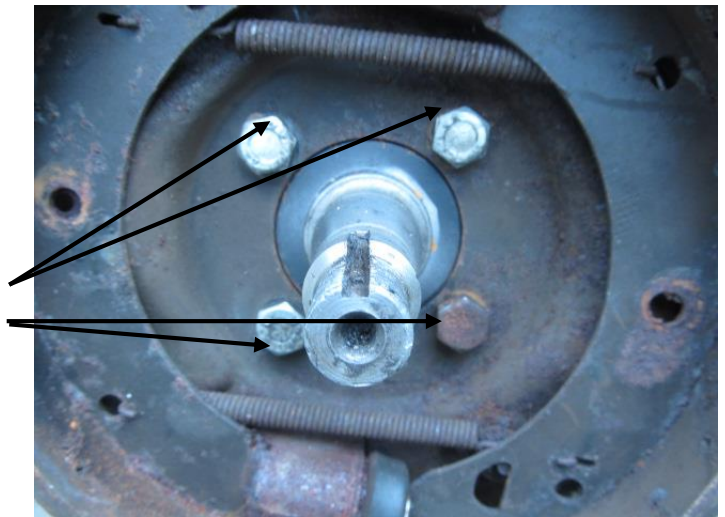


Diese vier Teile auf dem rechten Bild, Fettkappe, Mutter, Scheibe und Sicherungskappe mit Bremsenreiniger, o.Ä. komplett sauber machen, die Teile werden für die Montage wieder gebraucht !!

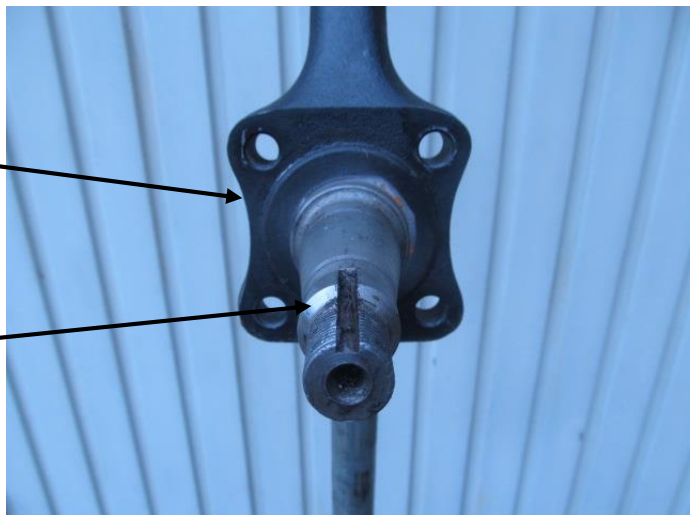
Wenn die Trommel runter ist den Bremsschlauch mittels Gripzange oder kleiner Schraubzwinde abdrücken, so läuft das Bremssystem nicht leer. Danach die Bremsleitung zwischen Radbremszylinder und Bremsschlauch ausbauen, Am Radbremszylinder kann die Leitung auch abgekniffen werden, sie wird nicht mehr benötigt



Nun die vier Schrauben mittels Knarre und 19 mm Ringschlüssel losschrauben, eventuell das Gewinden hinter den Muttern mit Drahtbürste vorher reinigen. Den Lenkhebel an der Spurstange hängen lassen. Eine kurze und eine lange von den Schrauben wird noch benötigt, der Rest, Scheiben, Muttern und die beiden anderen Schrauben können entsorgt werden. Jetzt können sie die gesamte Grundplatte abziehen.



Jetzt bleibt nur noch der Achsschenkel über. Achtung, die Anlageflächen von Rost befreien, zur Not mit einem Hammer so das kein Rost mehr auf der Fläche ist, wenn vorhanden mit Rostschutz streichen. Den Zapfen gründlich Reinigen, das alte Fett muss völlig entfernt werden, auch in der Nut vorne.



## Einbau der neuen Bremsanlage:

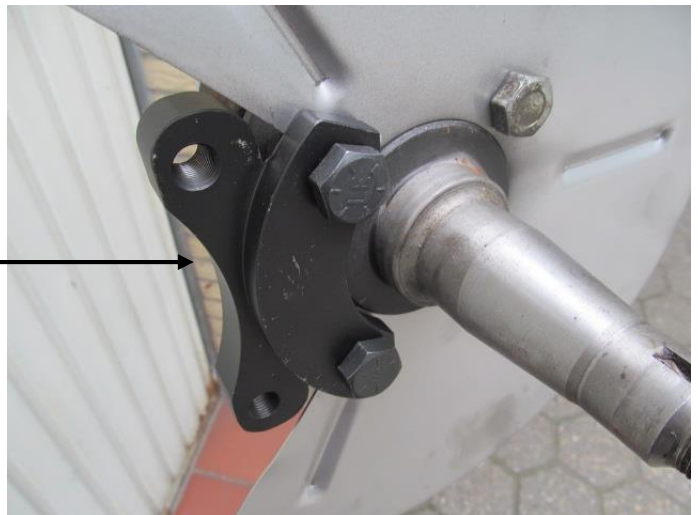
Auf den Bildern ist der Einbau der in Fahrtrichtung rechten, Beifahrerseite zu sehen, für die linke Seite bitte genau Spiegelverkehrt montieren.

Eine der Abschirmbleche mit der blanken Seite zum Rad hin aufsetzen und festhalten, einen der Bremssattelhalter mit einer der mitgelieferten langen Schraube für Bremssattelhalter oben einführen, unten eine der kurzen neuen Schrauben verwenden.

Vorne die beiden alten Schrauben einbauen, den Spurhebel dahinter montieren und vier von den neuen Stoppmuttern verwenden. Scheiben werden nicht mehr verwendet.

Einbau des Bremssattelhalters wie auf dem Bild zu sehen.

Alle vier Muttern mit 120 NM anziehen, oder ohne Drehmomentschlüssel, richtig festziehen.



Wenn ihnen die Schrauben hinter der Stoppmutter zu lang sind können sie die abflexen, wichtig ist das drei Gewindegänge hinter der Mutter überstehen!!

Nun eine komplette Radnabe auf den Zapfen schieben, eine der silbernen Tüten mit Fett aufschneiden und vorne in die Lagerfläche einbringen.

Das neue Radlager einschieben, die große Scheibe von der alte Radnabe (vorher sauber gemacht) davor stecken und die dazugehörige Mutter aufdrehen.



Die Mutter mit passendem Schlüssel, oder Wasserpumpenzange einmal richtig fest ziehen, wieder lösen, und dann nur ganz leicht anziehen, am besten mit den Fingern. Die Sicherungskappe so aufsetzen das der Splint eingeschoben werden kann, eventuell die Kappe in mehreren Abschnitten verdrehen, irgendwann passt der Splint.

Den Splint an den Enden umlegen, wie auf dem Bild auf der letzten Seite zu sehen ist, Staubkappe aufsetzen , fertig.

Das Abschirmblech mit den Handballen rundum von der Bremsscheibe abdrücken, so das mindestens 5mm Platz zwischen dem Blech und der Bremsscheibe besteht, und die Bremsscheibe nicht mehr am Blech schleift.



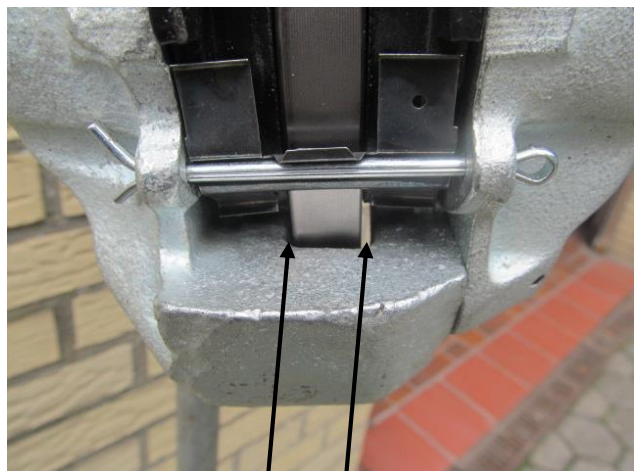
Nun den vormontierten rechten Bremssattel, Entlüfterschraube und Bremsleitungsanschluss oben, einbauen.

Dazu die Bremssattelschrauben und Sicherungsscheiben verwenden.

Die Schrauben nur leicht anziehen.

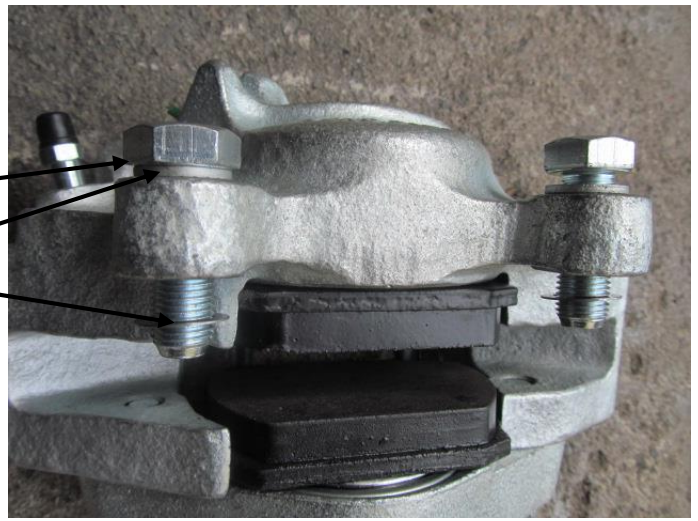


Aus Toleranztechnischen Gründen kann es vorkommen das die Bremsscheibe nicht genau in der Mitte vom Sattel läuft, das kann man hier gut prüfen, meistens steht der Sattel etwas zu weit nach außen.



Die Abstände müssen gleich sein.

Schraube  
Sicherungsscheibe  
Ausgleichsscheibe



In dem Fall die mitgelieferten Ausgleichsscheiben dazwischen legen, die Scheiben immer nur Paarweise verwenden, entweder 2 x 0,5 oder 2 x 0,25 oder alle, 0,75 oben und unten.

Die Ausgleichsscheiben kann man zur einfacheren Montage mit etwas Fett am Halter „ankleben“

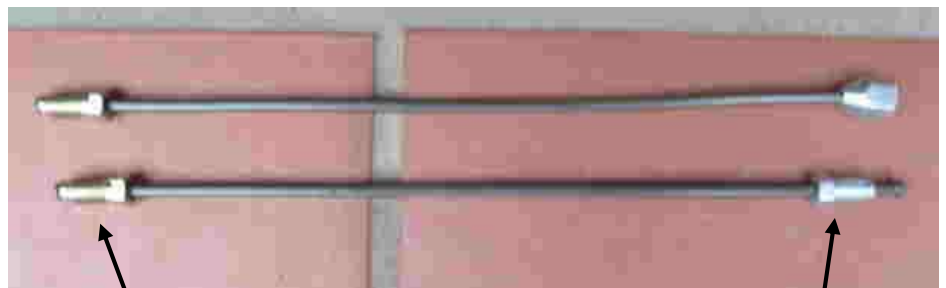
Wenn der Sattel mittig sitzt die Befestigungsschrauben mit 140NM anziehen.



Als letztes ist noch die neue Bremsleitung zu verlegen

Bremsleitung bis 1980

Bremsleitung ab 1980



Gewinde M 10 x 1 für  
Bremssattel etwas  
Messingfarben

Gewinde 3/8 x 24  
für Bremsleitung am  
Fahrzeug

Im Bremssattel die Schutzkappe entfernen, die Seite mit dem M10 x 1 in den Bremssattel lose einschrauben, nun die Leitung vorsichtig so biegen, am besten mit den Fingern, so das die andere Seite auf den Bremschlauch passt, aufpassen das die Leitung nirgendwo scheuert, oder abgeknickt ist.

Dann beide Seiten fest verschrauben.



Zum Abschluss, wenn beide Seiten montiert sind muss die Bremsanlage noch entlüftet werden.

Wenn keine Bremsflüssigkeit beim Umbau aus den Schläuchen gelaufen ist, muss die Bremse nur vorne entlüftet werden.

Ist das System leer gelaufen, muss das ganze Fahrzeug entlüftet werden. Beim ganzen Fahrzeug immer bei dem weitesten Weg, also hinten rechts anfangen. Sonst vorne rechts anfangen.

Dazu den Bremsflüssigkeitsbehälter auf dem Hauptbremszylinder ganz voll machen.

**Das Entlüften geht nur mit einer zweiten Person im Fahrzeug.**

Die Zangen, bzw. Schraubzwingen vom der Bremsschläuchen vorne entfernen.

Einen 10mm Schlüssel auf den Entlüftungsnippel aufsetzen, geeigneten Schlauch auf den Nippel aufsetzen.

Die Entlüfterschraube ca. ½ Umdrehung lösen, jetzt kann die zweite Person mit dem Bremspedal pumpen, so lange bis im Schlauch keinen Luftblasen mehr mitkommen. Wenn das Bremspedal unten ist die Schraube zudrehen.

Den Flüssigkeitsstand im Behälter wieder auffüllen und die linke Seite genauso entlüften.

Das Pedal sollte nun wieder Druck haben.



Wenn nicht muss das ganze Fahrzeug entlüftet werden.

Den Bremsflüssigkeitsstand nach dem Entlüften auf ein korrektes Maß bringen!!

Wenn der Bremsdruck gut ist die Räder anschrauben, die alten Radmuttern verwenden, das Fahrzeug abbocken und die Radmuttern mit 110Nm anziehen.

Dann machen sie bitte vorsichtig eine Probefahrt, langsam anfangen zu Bremsen, die neuen Scheiben und Beläge müssen sich erst richtig anlegen, die volle Bremsleistung ist erst nach einigen Kilometern erreicht.

Wenn das Fahrzeug ein Regelventil an der Hinterachse hat muss dies eventuell neu eingestellt werden.

Gehen sie dazu wie folgt vor:

Die Kontermutter der Einstellschraube lösen.

Die Einstellschraube am Ventil

Bis zum Anschlag reindrehen

Dann machen sie eine Probefahrt, am besten halb beladen und auf feuchter, einsamer Strecke, keine anderen Verkehrsteilnehmer behindern !!



Hinweis: Der Test sollte mit mindestens zwei Personen durchgeführt werden die vom Straßenrand aus beobachten können ob die Räder hinten blockieren, somit kann sich der Fahrer voll auf die Bremsung konzentrieren.

Aus langsamer Geschwindigkeit, ca. 20 - 30 km/h eine Vollbremsung machen, die Hinterräder sollten früher blockieren als die Vorderräder, ist das nicht der Fall, die Bremsen an der Hinterachse instand setzen.

Danach den Test wiederholen und nach jeder Testfahrt die Einstellschraube am Ventil immer eine Umdrehung rausdrehen bis die Hinterachse nicht mehr früher als die Vorderachse blockiert.

Dann die Kontermutter der Einstellschraube festziehen.

***Ein blockieren der Hinterachse bei einer Notbremsung, z.B. auf der Autobahn führt zwangsläufig zu eine Quersteher des Fahrzeugs und damit auch in fast allen Fällen zum Unfall !!!***

***Nach dem Einbau sollten sie in jedem Fall noch mal eine Fachwerkstatt mit einem Bremsenprüfstand aufsuchen, um auf jeden Fall eine einwandfreie Funktion zu gewährleisten.***

***Die Bremse ist eines der wichtigsten Bauteile für ihre Sicherheit, damit sollten sie nicht fahrlässig umgehen.***

***Der Einbau erfolgt grundsätzlich auf eigene Verantwortung.***

***Bedfordteile Schüttemeyer übernimmt keine Haftung für Folgeschäden!!!***

Jetzt sollte alles einwandfrei funktionieren.

**Wichtig:**

**Nach ca. 100 - 500 Km die Radschrauben nachziehen und das Radlagerspiel an der Vorderachse prüfen, die Lager können sich setzen. Zwei neue Splinte für die Sicherungskappe der Radlager liegen bei.**

Sollte es zu anderen Problemen kommen können sie mich gerne kontaktieren, am besten per Mail, bitte nur auf Deutsch oder Englisch, ich werde dann versuchen zu helfen..

Mit freundlichen Grüßen

Wilfried Schüttemeyer

***Bedfordteile Schüttemeyer***

*Alte Bockradener Str.320*

*49479 Ibbenbüren*

Inhaber: I. Schüttemeyer

Tel.: +49 (0) 5452 9359185

Fax.: +49 (0) 5452 9359188

Mobil.:+49 (0) 15253236036

Mail: info@bedford-blitz.de