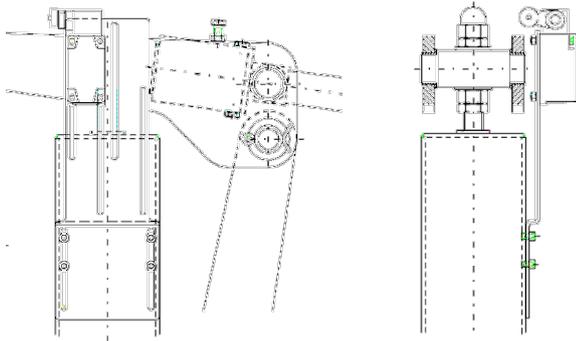


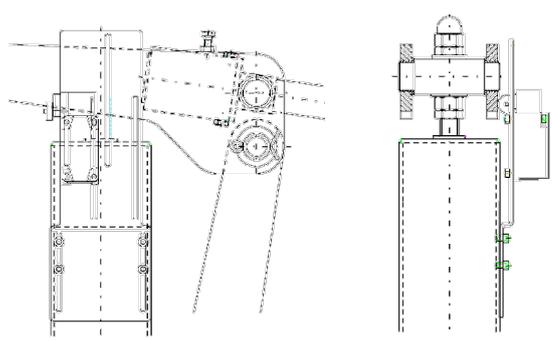
# TROMMELBREMSE OPTIONEN

M 1501 206 E-DE-2011-08

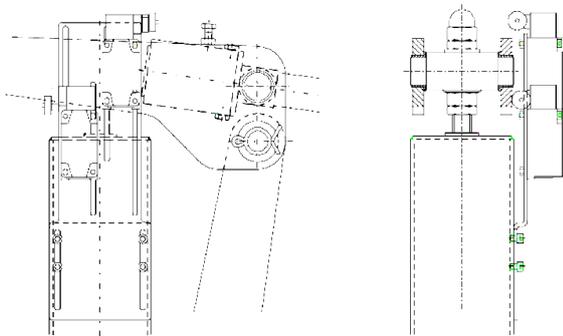
Mech. Endschalter „Bremse auf“ gemäß  
WN 200/51, Typ: Z4VH336-11z



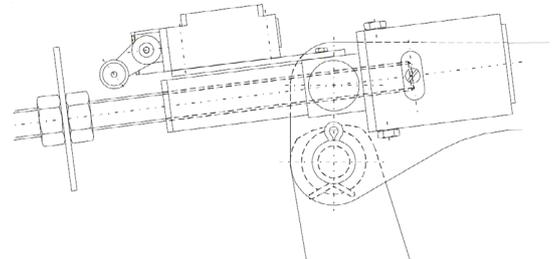
Mech. Endschalter „Bremse zu“ gemäß  
WN 200/52, Typ: Z4VH336-11z



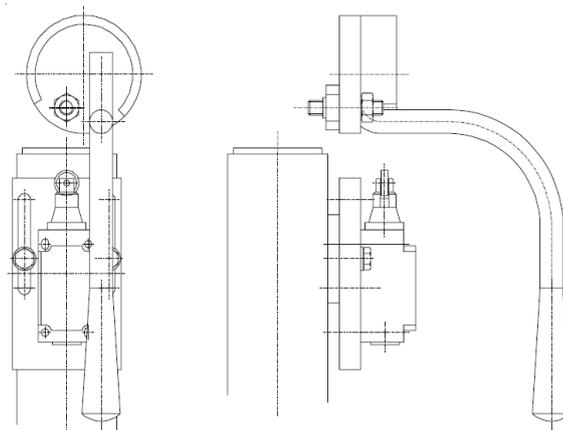
Mech. Endschalter doppelt „Bremse auf“  
gemäß WN 200/53, Typ: Z4VH336-11z



Mech. Endschalter „Belagverschleiß“ gemäß  
WN 200/04, Typ: Z4VH336-11z



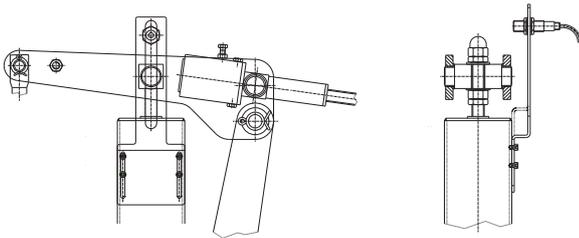
Notfall Handlüftung mit mech. Endschalter  
ZR336-11z zur Anzeige „Handlüftung betätigt“  
gemäß WN 200/03



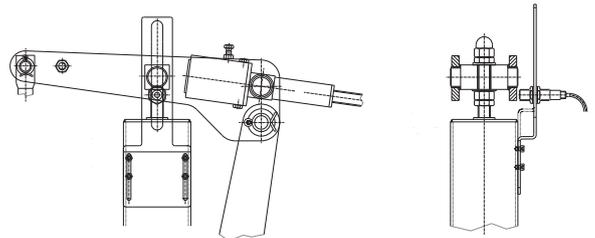
# TROMMELBREMSE OPTIONEN

M 1501 206 E-DE-2011-08

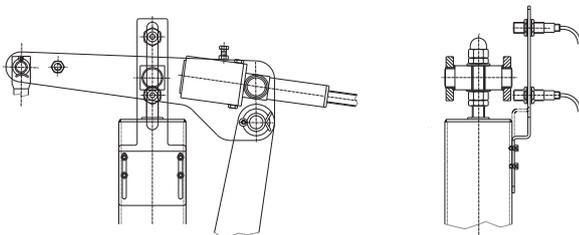
Induktiver Näherungsschalter „Bremse auf“  
gemäß WN 200/54 mit Sensor Bi5-M18-AZ3X



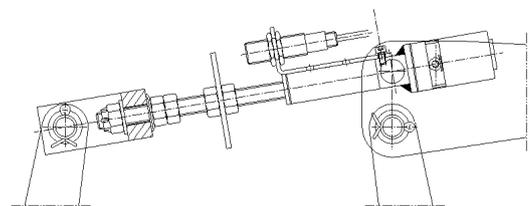
Induktiver Näherungsschalter „Bremse zu“  
gemäß WN 200/55 mit Sensor Bi5-M18-AZ3X



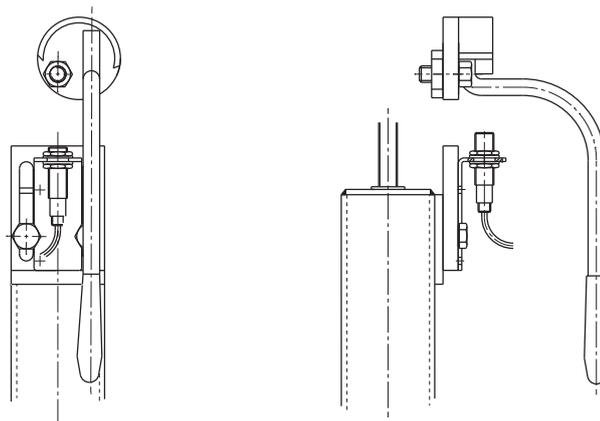
Induktiver Näherungsschalter „Bremse auf &  
zu“ gemäß WN 200/56 mit Sensor  
Bi5-M18-AZ3X



Induktiver Näherungsschalter  
„Belagverschleiß“ gemäß WN 200/54 mit Sen-  
sor Bi5-M18-AZ3X



Notfall Handlüftung mit induktiven Näherungsschalter  
Bi5-M18-AZ3X zur Anzeige „Handlüftung betätigt“  
gemäß WN 200/03



# TROMMELBREMSE OPTIONEN

M 1501 272 E-DE-2001-01

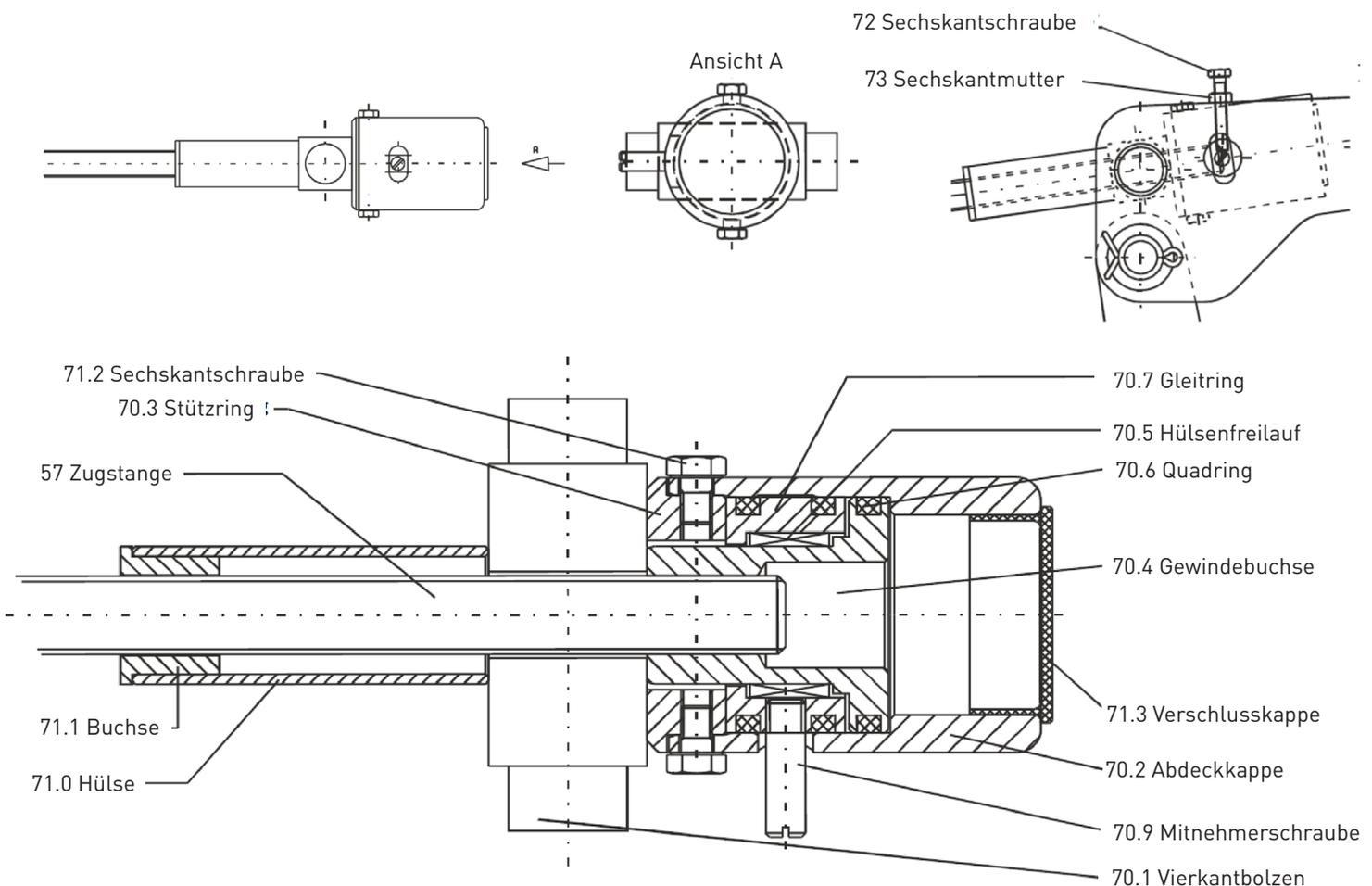
## BELAGVERSCHLEISSNACHSTELLUNG

Die Nachstellvorrichtung dient zum Ausgleich des Belagverschleißes und gewährleistet bei korrekter Einstellung einen nahezu konstanten Resthub am Lüftgerät. Eine Kontrolle des Resthubes ist auch bei korrekter Einstellung insbesondere während und kurz nach der Inbetriebnahmephase unumgänglich.

## FUNKTIONSPRINZIP

Voraussetzung: die Nachstellvorrichtung wurde gemäß Anleitung justiert. Die Position der Mitnehmerschraube (70.9) bleibt beim Öffnen und Schließen der Bremse solange unverändert, bis der Resthub aufgrund des Belagverschleißes abnimmt. In diesem Fall wird die Mitnehmerschraube (70.9) beim Schließen der Bremse die Stellschraube (72) um einen bestimmten Winkel entgegen dem Uhrzeigersinn gedreht. Entsprechend dem Drehwinkel der Mitnehmerschraube dreht der Gleitring (70.7) auf dem Hülsenfreilauf (70.5), ohne dass die Gewindebuchse (70.4) gedreht wird. Beim nächsten Lüft-  
hub wird die Mitnehmerschraube durch die Berührung mit der Mitnehmerbohrung im Uhrzeigersinn gedreht. Durch den Hülsenfreilauf, der in dieser Drehrichtung blockiert, wird die Drehbewegung auf die Gewindehülse übertragen, die somit

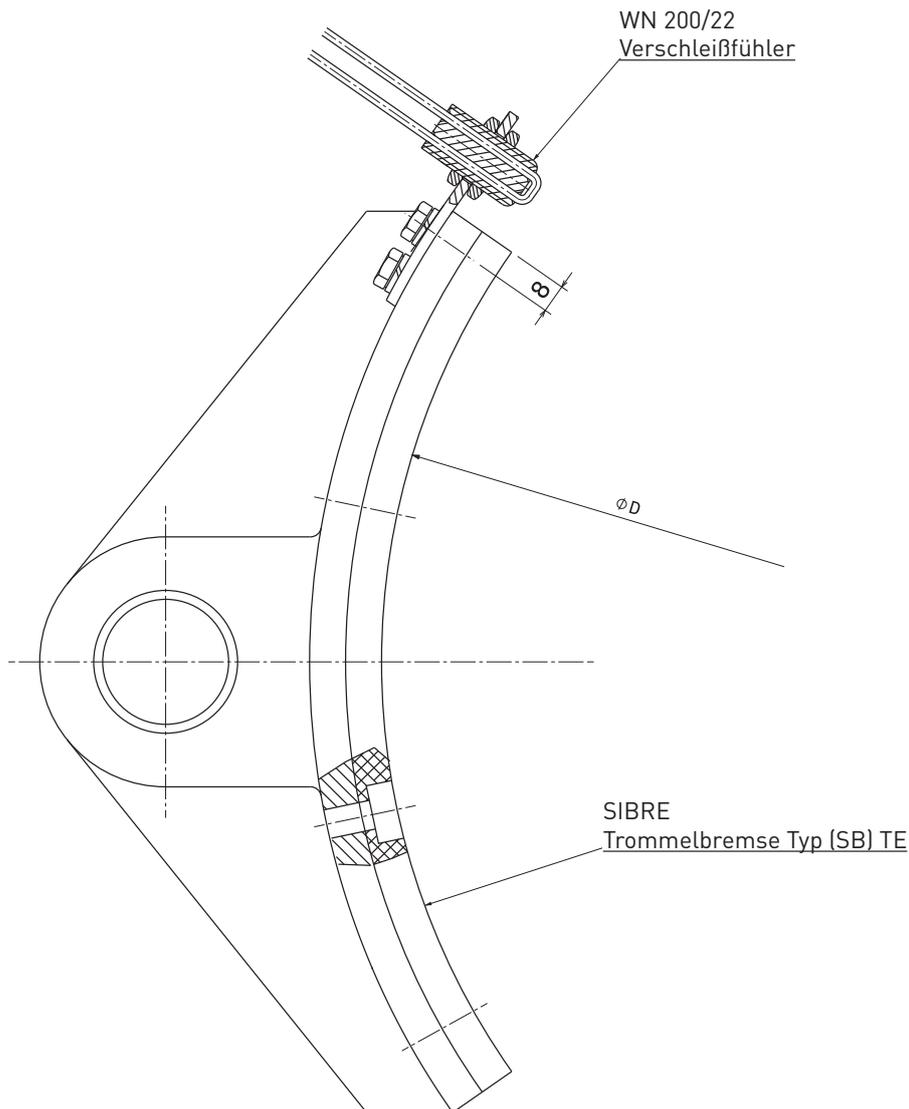
ebenfalls im Uhrzeigersinn dreht. Die Gewindespindel (57) wird beim Drehen der Gewindebuchse in das Gehäuse der Nachstellvorrichtung hineingezogen, so dass der Abstand zwischen den beiden Bremshebeln und damit auch zwischen den Bremsbelagflächen verringert wird. Hierdurch steigt der Resthub wieder an. Je nach Abrieb pro Bremsung an den Belagflächen werden mehrere Schaltspiele benötigt, bis der ursprüngliche eingestellte Resthub wieder erreicht ist. Nach Erreichen des ursprünglich eingestellten Resthubes wird die Mitnehmerschraube beim Öffnen und Schließen der Bremse zwar durch die Stellschraube beziehungsweise die Mitnehmerbohrung berührt, eine Drehbewegung wird hierdurch jedoch nicht ausgelöst. Sollte der ursprünglich eingestellte Resthub nicht wieder erreicht werden, so ist eine Korrektur der Justierung der Nachstellung vorzunehmen. Sollte der Resthub dennoch immer wieder unterschritten werden, so übersteigt der Abrieb je Bremsung die Nachstellkapazität der Nachstellvorrichtung und ein zusätzlich manueller Verschleißausgleich ist erforderlich. Durch die eingebauten Quadringe (70.6) wird die Nachstellvorrichtung einerseits gegen das Eindringen von Schmutz und Staub geschützt, andererseits wird hiermit eine Reibung aufgebaut, die ein selbsttätiges Drehen der Bauteile z.B. aufgrund von Vibrationen im Antriebe verhindert.



# TROMMELBREMSE OPTIONEN

M 1501 188 b E-DE-2000-03

Bremsbacke für SIBRE-Trommelbremse Typ (SB) TE  
gemäß WN 200/22 mit Verschleißfühler



## VERSCHLEISSERKENNUNG

Die Messung des Bremsbelagverschleißes erfolgt für jede Bremsbacke über einen Sensor. Der Sensor ist oberhalb des Bremsbelages angebaut und so eingestellt, dass eine Berührung mit der Bremstrommel erfolgt, bevor metallische Teile der Bremsbacke die Bremstrommel berühren. Im Wesentlichen besteht der Sensor aus einer Kontakt-

brücke, welche bei Verschleiß des Bremsbelages durch die Bremstrommel geöffnet wird (vergleiche mit Öffner-Kontakt). Spricht der Sensor an, ist die Restdicke des Bremsbelages nicht mehr ausreichend, die Bremsbacken müssen gewechselt werden.