

# Magura Louise

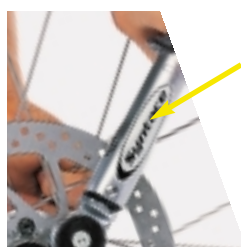
Dank bestechender Bremswirkung avancierte diese Disc zum Bestseller. Hier steht, was Sie als Selbstschrauber wissen müssen, damit Ihre Louise auch morgen noch kraftvoll zubeißt.



► **1** Bevor MB ins Detail geht, ein Tipp in Ihrem Interesse. Die Bremsen sind die wichtigsten Komponenten am Bike. Lesen Sie diese Anleitung deshalb erst einmal vollständig durch. Arbeiten Sie sehr sorgfältig. Kommen Ihnen während der Arbeit oder danach Zweifel, ob Sie alles richtig gemacht haben, ziehen Sie einen Experten zu Rate. Beginnen Sie mit der **MONTAGE DER BREMSSCHEIBE** auf die Nabe. Weist die beschriftete Seite der Scheibe nach außen, zeigt der kleine Laufrichtungspfeil automatisch in die Drehrichtung des Laufrads bei Vorwärtsfahrt. Die Schrauben bestreichen Sie vor der Montage mit mittelfester Schraubensicherung. Der richtige Torxschlüssel hat die Größe TX25, nicht kleiner, auch wenn die auf den ersten Blick auch passend erscheinen. Drehen Sie zunächst alle Schrauben lose ein, und ziehen Sie diese dann über Kreuz mit 4 Nm an.

Werkzeug	Schwierigkeit
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Inbusschlüssel 2, 3, 4, 5 mm</li> <li>● Drehmomentschlüssel (ab 4 Nm)</li> <li>● Torxsteckschlüsseleinsatz TX25</li> <li>● Maguras Scheibenbremsen-Servicekit</li> <li>● mittelfeste Schraubensicherung (Loctite 243)</li> </ul>	<div style="text-align: center;"> <p>Anfänger <span style="float: right;">Profi</span></p> </div> <p>Goldene Schrauberrände brauchen Sie für diese Arbeit nicht.</p>

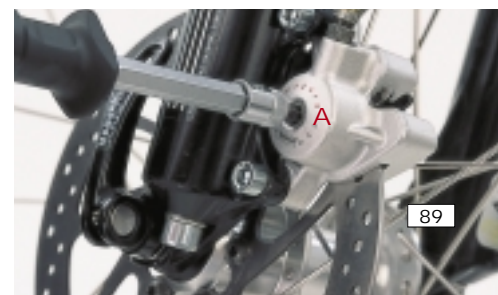
► **2** Montieren Sie die **GEBERARMATUR** auf den Lenker in der gewünschten Position. Runden Sie zuvor jegliche Kanten der Klemmschelle mit einer Rundfeile und Schmirgelleinen, um den Lenker vor Einkerbungen zu schützen. Dann setzen Sie die Laufräder in den Rahmen ein. Schieben Sie den noch nicht montierten Bremssattel auf die Bremsscheibe, ziehen Sie den Bremshebel, und fixieren ihn in dieser Stellung mit einem Pedalriemen. Drehen Sie das Laufrad nach vorne, bis der Bremssattel in seiner Montageposition steht. So können Sie beurteilen, ob und wie viele Distanzscheiben Sie zwischen **BREMSSATTEL UND MONTAGESOCKELN** an der Gabel/dem Hinterbau platzieren müssen. Grundsätzlich gilt: Je größer der Spalt, je mehr Shims also verwendet werden müssen, um so wahrscheinlicher wird Ihre Disc zum nervtötenden Quietscher. Spalte von mehreren Millimeter Stärke, die bei manchen Hinterbauten immer noch vorkommen, sollten deshalb besser mit einer einzigen, anzufertigenden Unterlegscheibe zwischen Nabe und Bremsscheibe ausgeglichen werden.



► **3** Fixieren Sie den Bremssattel vorläufig mit den beiden M6-Schrauben. Drehen Sie sowohl die innere wie die äußere Belageinstellschraube am Bremssattel so weit raus, dass keiner der beiden Bremsbeläge im Spalt des Bremssattels sichtbar ist. Optimal ist der Sattel positioniert, wenn die Außenseite der Scheibe minimalen **ABSTAND ZUM BREMSSATTEL** hält, ohne ihn zu berühren. Der innere Spalt ist dann zwangsläufig maximal (Pfeil). Optimieren Sie mit Hilfe einer Fühlerblattlehre die Parallelität des Sattels mit der Scheibe. Das unterdrückt Quietschgeräusche. Dazu kann eine unterschiedliche Anzahl von Shims am oberen und unteren Sockel nötig sein. Sollte die Bremse trotzdem quietschen, hilft es oft, den Lack auf dem Montagesockel der Gabel/des Hinterbaus zu entfernen. Haben Sie die endgültige Position des Sattels bestimmt, lösen Sie jeweils eine der beiden Schrauben, geben etwas mittelfeste Schraubensicherung hinzu und ziehen sie mit 6 Nm an.



► **4** Drehen Sie dann den inneren Bremsbelag mit Schraube „B“ so nah wie schleiffrei möglich an die Bremsscheibe heran. Mit der Position des äußeren Belags (über Schraube „A“) stellen Sie anschließend die **LAGE DES DRUCKPUNKTS** ein. Noch ein Wort zur Schraube „B“. Bei den ersten Louise drehte diese sich im Bremsbetrieb gerne schon einmal selbsttätig. In der zuletzt verwendeten Version trat dieses Problem kaum mehr auf. Jetzt bringt Magura eine abermals verbesserte Ausführung. Flachere Gewindesteigung und ein ins Gewinde eingelassener O-Ring sichern die Schraube zuverlässig. Diese an alle Louise nachrüstbare Ausführung der Schraube „B“ ist abweichend vom Muster im Foto an ihrer silbernen Oberfläche zu erkennen und in Kürze im Handel.



\*Eine Übersicht mit allen bisher behandelten Werkstattthemen finden Sie am Schluss der Bestenliste (siehe Inhaltsverzeichnis „Rubriken“). Dort lesen Sie auch, wie Sie Hefte nachbestellen können.



► **5** Die **BREMSLEITUNG** der Louise lässt sich einfach **KÜRZEN** bzw. durch Kabelführungen am Rahmen fädeln. Lösen Sie dazu die Hohl- schraube an der Geberarmatur, nachdem Sie zuvor die Schraube „A“ am Bremssattel vollständig zurückgedreht haben. Bei geöffnetem System dürfen Sie weder den Bremshebel ziehen, die Schraube „A“ drehen noch die Bremsleitung rechkurtartig bewegen. Andernfalls droht Öl auszutreten. Kürzen Sie die Leitung rechtwinklig mit einem scharfen Messer oder dem Magura-Leitungsabschneider.



► **6** Im Interesse Ihrer körperlichen Unversehrtheit: Drücken Sie anschließend unbedingt eine **NEUE STÜTZHÜLSE** in die Bremsleitung. Dazu die Leitung in die Service-Kit-Leitungsklemme einführen, welche selbst am besten in einen Schraubstock mit Schutzbacken eingespannt wird. Führen Sie die Leitung nun durch die etwaig vorhandenen Kabelführungen hindurch.



► **8** Den sich zwangsläufig einstellenden **VERSCHLEISS DER BREMSBELÄGE** müssen Sie bei Louise und Clara ausschließlich an beiden Schrauben „A“ und „B“ ausgleichen, wobei Sie grundsätzlich mit der inneren („B“) beginnen. Der Austausch-Check ist schnell erledigt: Halten Sie den Bremshebel gezogen, und stecken Sie einen 4-mm-Inbusschlüssel zwischen die „Ohren“ der Beläge, die nach oben rausragen. Gelingt dies nicht mehr, sind die Beläge verschlissen und auszutauschen.



► **7** Dann schieben Sie die Hohl- schraube und einen **NEUEN, schwarzen KLEMMRING** über die Leitung. Achtung: Die alten, asymmetrischen und messingfarbigen Klemmringe der Magura-Felgenbremsen sind nicht geeignet! Drehen Sie den Lenker so, dass die Öffnung der Geberarmatur nach oben zeigt, und füllen Sie den Stutzen mit Magura-Hydrauliköl. Setzen Sie die Hohl- schraube gerade an, drehen Sie sie vorsichtig in die Geberarmatur ein, und ziehen Sie sie gefühlvoll an (maximal 4 Nm). Durch kräftigen Zug an der Leitung prüfen Sie ihren festen Sitz in der Geberarmatur.



► **9** Sollte es – z. B. nach Austausch der Bremsleitung – notwendig sein, die **BREMSE** zu **ENTLÜFTEN**, so drehen Sie zunächst die Schraube „A“ bis zum Anschlag heraus. Füllen Sie die Spritze und den Befüllschlauch aus dem Scheibenbremsen-Servicekit mit Magura-Hydrauliköl. Es darf keine Luft darin enthalten sein. Dann entfernen Sie die Befüllschraube im Zentrum der Schraube „A“ mit einem 2-mm-Inbusschlüssel. In die so entstandene Öffnung schrauben Sie die Spitze des Befüllschlauchs ganz ein. Dann bringen Sie die Geberarmatur am Lenker in eine für den Ausgleichsbehälter waagerechte Position und entfernen die vier Deckelschrauben sowie den Deckel mitsamt der darunter liegenden Membran.



► **10** Jetzt pumpen Sie langsam das Öl aus der Spritze durch die Bremse. Halten Sie ein Auffangglas unter die Geberarmatur. Klopfen Sie leicht gegen den Bremssattel und die Geberarmatur, um eventuelle Luftblasen in Richtung Ausgleichsbehälter zu bewegen. War die Bremse ganz leer, empfiehlt es sich außerdem, den Bremshebel einmal ganz durchzuziehen und dann langsam wieder zurückzubewegen, währenddessen Sie aus der Spritze Öl nachfüllen. Wenn auf diese Weise keine **LUFTBLASEN** mehr **IM AUSGLEICHSBEHÄLTER** aufsteigen, setzen Sie den Deckel mit der Membran auf den randvoll gefüllten Ausgleichsbehälter auf und ziehen die vier Schrauben wieder ganz leicht an. Entfernen Sie den Befüllschlauch aus der Öffnung in Schraube „A“, die sie sofort mit der Entlüftungsschraube wieder verschließen. Abschließend stellen Sie durch Drehung der Schraube „A“ den Druckpunkt wieder ein. Zuletzt ziehen Sie kräftig am Bremshebel und checken bei gehaltenem Hebel, ob an der Geberarmatur oder am Sattel eventuell Öl austritt. Wenn nicht, viel Spaß mit dieser hoffentlich quietschfreien und kräftigen Scheibenbremse.

