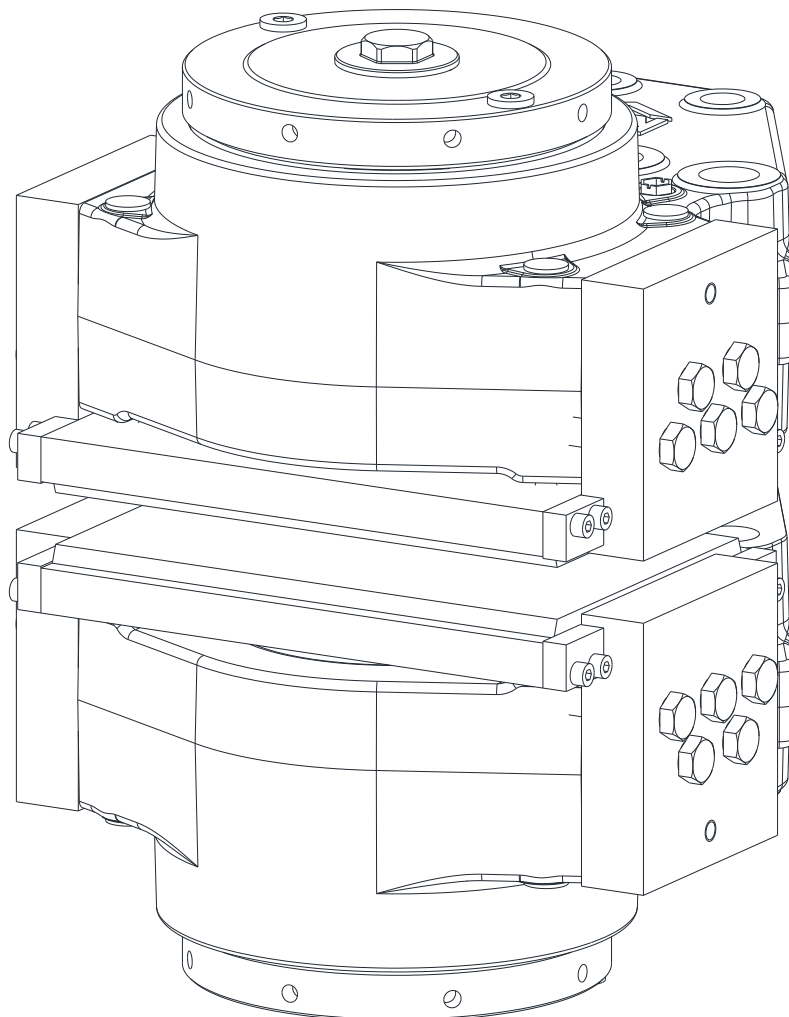




KTR-STOP® L light-xxx A-xx-xx

Bei der L light-xxx A-xx-xx handelt es sich um eine federbetätigte Bremse in Festsattelausführung, die dazu dient, eine Bremskraft auf einer Bremsscheibe zu erzeugen, um die Bewegung der Anlage zu verzögern bzw. sie anzuhalten oder sie im Stillstand zu halten.

 KTR-Group	KTR-STOP® L light-xxx A-xx-xx Betriebs-/Montageanleitung	KTR-N 445123 DE Blatt: 2 von 21 Ausgabe: 2
---	---	--

Die KTR-STOP® L light-xxx A-xx-xx ist für den Einsatz als Betriebs- sowie Nothaltebremse konzipiert worden. Für jegliche andere Einsatzfälle nehmen Sie bitte mit der KTR Kontakt auf.

Inhaltsverzeichnis

1	Technische Daten	3
2	Hinweise	4
2.1	Allgemeine Hinweise	4
2.2	Sicherheits- und Hinweiszeichen	4
2.3	Allgemeiner Gefahrenhinweis	5
2.4	Bestimmungsgemäße Verwendung	5
3	Lagerung, Transport und Verpackung	5
3.1	Lagerung	5
3.2	Transport und Verpackung	5
4	Montage	6
4.1	Bauteile der Bremse	6
4.2	Vorbereitung der Montage	8
4.3	Bremsbeläge	9
4.4	Montage der Bremse	9
4.5	Druckanschluss einer Bremse	11
4.6	Druckanschluss mehrerer Bremsen	12
4.7	Inbetriebnahme der Bremse	13
4.8	Einstellen/Nachstellen der Bremse	14
4.9	Empfehlung der zu verwendenden Flüssigkeiten	15
4.10	Demontage der Bremse	16
4.11	Ersatzteilkhaltung, Kundendienstadressen	16
4.12	Entsorgung	17
5	Wartung	17
5.1	Austausch der Bremsbeläge	17
5.2	Wartung der Bremse / Austausch von Einzelteilen	18
5.3	Wartung und Instandhaltung	20
6	Zubehörteil - Sensor	20
6.1	Technische Daten „Zustands-Verschleißsensor“	20
6.2	Montage / Inbetriebnahme	21

Schutzvermerk ISO 16016 beachten.	Gezeichnet: 25.09.2020 Shg/Wie	Ersatz für: KTR-N vom 21.11.2019
	Geprüft: 05.11.2020 Shg	Ersetzt durch:



1 Technische Daten

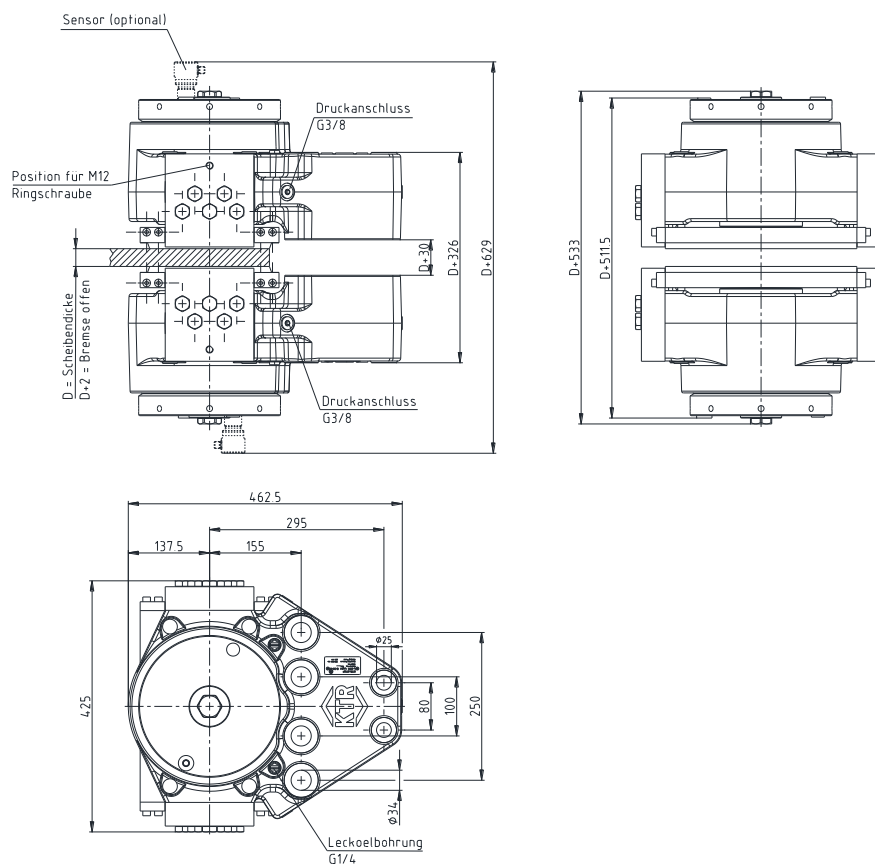


Bild 1: Maßzeichnung

Tabelle 1: Technische Daten

			L light-xxx A-xx-xx
Gewicht	[kg]		312
Bremsbelagbreite	[mm]		324
Oberfläche je Bremsbelag	Organisch [mm ²]		65.600
max. Abnutzung je Bremsbelag	[mm]		10
Nenn. Reibungskoeffizient ¹⁾	[μ =]		0,4
Bremskolbenfläche gesamt – komplette Bremse	[cm ²]		279,2
Volumen bei 1 mm Hub – komplette Bremse	[cm ³]		27,92
max. Betriebsdruck	[bar]		200
min. Bremsscheibendicke	[mm]		40
min. Durchmesser der Bremsscheibe	[mm]		1000
Druckanschluss			G3/8
Leckoelbohrung			G1/4
Einsatztemperatur	[°C]		-20 bis +50

¹⁾ Der Reibungskoeffizient ist abhängig vom jeweiligen Einsatzfall, nehmen Sie bitte mit KTR Kontakt auf.

Tabelle 2: Klemmkraft, Vorspannkraftverlust und Öffnungsdruck

Bremsentype	Klemmkraft F _c [kN]	Kraftverlust ²⁾ [%]	Öffnungsdruck [bar]	Bremsmoment [Nm] bei Bremsscheiben-Ø [mm]		
				1000	2000	3000
KTR-STOP® L light-100	100	3,6	95	30800	70800	110800
KTR-STOP® L light-120	120	3,2	105	36900	84900	132900
KTR-STOP® L light-140	140	8,2	130	43100	99100	155100
KTR-STOP® L light-160	160	7,8	170	49200	113200	177200
KTR-STOP® L light-180	180	7,8	175	55400	127400	199400
KTR-STOP® L light-200	200	7,1	185	61600	141600	221600
KTR-STOP® L light-220	220	6,2	200	67700	155700	243700

²⁾ bei 1mm Hub (1mm Belagverschleiß)

$$F_b = F_c \cdot 2 \cdot \mu$$

F_b = Bremskraft [kN]

F_c = Klemmkraft [kN]

Schutzvermerk ISO 16016 beachten.	Gezeichnet:	25.09.2020 Shg/Wie	Ersatz für:	KTR-N vom 21.11.2019
	Geprüft:	05.11.2020 Shg	Ersetzt durch:	

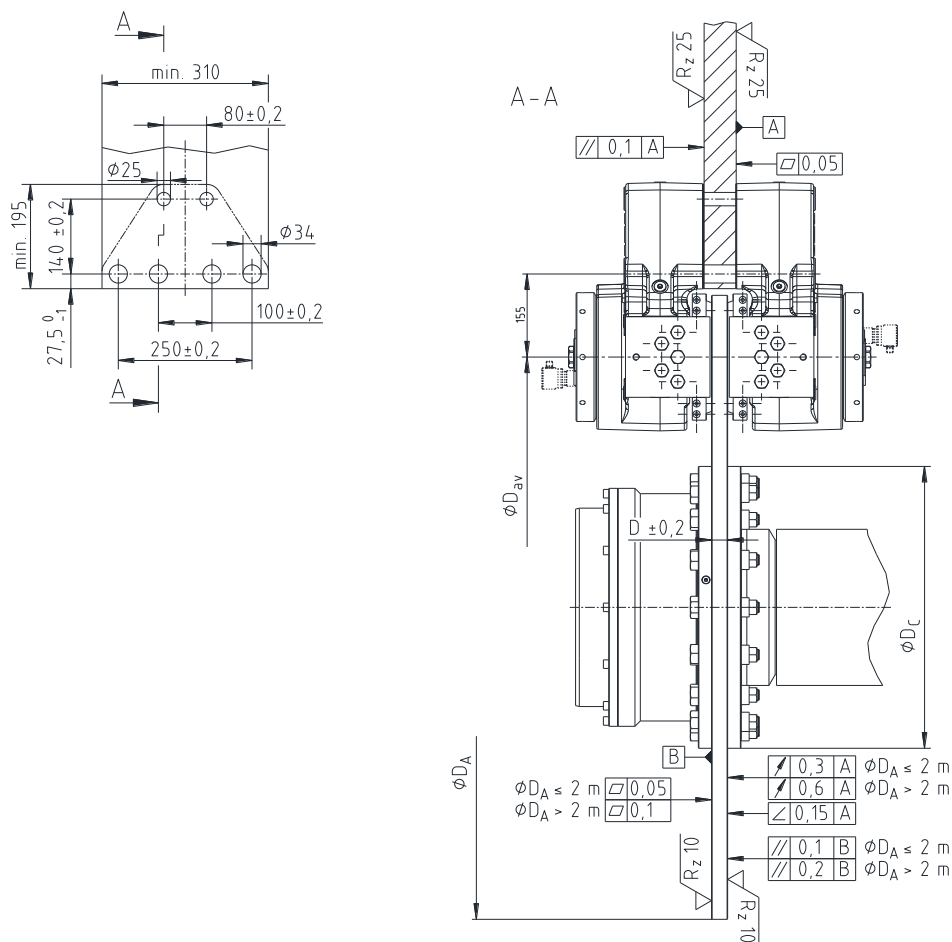
**1 Technische Daten****Anschlussabmessungen der Bremse**

Bild 2: Anschlussabmessungen

2 Hinweise**2.1 Allgemeine Hinweise**

Lesen Sie diese Betriebs-/Montageanleitung sorgfältig durch, bevor Sie die Bremse in Betrieb nehmen. Achten Sie besonders auf die Sicherheitshinweise! Die Betriebs-/Montageanleitung ist Teil Ihres Produktes. Bewahren Sie diese sorgfältig auf. Das Urheberrecht dieser Betriebs-/Montageanleitung verbleibt bei der KTR.

2.2 Sicherheits- und Hinweiszeichen**Warnung vor Personenschäden**

Dieses Symbol kennzeichnet Hinweise, die zur Vermeidung von Körperverletzungen oder schweren Körperverletzungen mit Todesfolge beitragen können.

**Warnung vor Produktschäden**

Dieses Symbol kennzeichnet Hinweise, die zur Vermeidung von Sach- oder Maschinenschäden beitragen können.

**Allgemeine Hinweise**

Dieses Symbol kennzeichnet Hinweise, die zur Vermeidung von unerwünschten Ergebnissen oder Zuständen beitragen können.

**2 Hinweise****2.3 Allgemeiner Gefahrenhinweis**

Bei der Montage, Bedienung und Wartung der Bremse ist sicherzustellen, dass der ganze Antriebsstrang gegen versehentliches Einschalten gesichert ist. Durch rotierende Teile können Sie sich schwer verletzen. Lesen und befolgen Sie daher unbedingt nachstehende Sicherheitshinweise.

- Alle Arbeiten mit und an der Bremse sind unter dem Aspekt „Sicherheit zuerst“ durchzuführen.
- Schalten Sie das Antriebsaggregat ab, bevor Sie Arbeiten an der Bremse durchführen.
- Sichern Sie das Antriebsaggregat gegen unbeabsichtigtes Einschalten, z. B. durch das Anbringen von Hinweisschildern an der Einschaltstelle, oder entfernen Sie die Sicherung der Stromversorgung.
- Greifen Sie nicht in den Arbeitsbereich der Bremse, wenn diese noch in Betrieb ist.
- Sichern Sie die Bremse vor versehentlichem Berühren. Bringen Sie entsprechende Schutzvorrichtungen an.
- Stellen Sie sicher, dass das gesamte Brems-/Hydrauliksystem bei Wartungsarbeiten drucklos ist.

2.4 Bestimmungsgemäße Verwendung

Sie dürfen die Bremse nur dann montieren, bedienen und warten, wenn Sie

- die Betriebs-/Montageanleitung sorgfältig gelesen und verstanden haben
- fachlich qualifiziert und speziell unterwiesen sind
- von Ihrem Unternehmen hierzu autorisiert sind

Die Bremse darf nur den technischen Daten entsprechend eingesetzt werden (siehe Kapitel 1). Eigenmächtige bauliche Veränderungen an der Bremse sind nicht zulässig. Für daraus entstehende Schäden übernehmen wir keine Haftung. Im Interesse der Weiterentwicklung behalten wir uns das Recht auf technische Änderungen vor. Die hier beschriebene **Bremse der Type L light-xxx A-xx-xx** entspricht dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Betriebs-/Montageanleitung.

3 Lagerung, Transport und Verpackung**3.1 Lagerung**

Die Bremse wird konserviert ausgeliefert und kann an einem geschlossenen, trockenen Ort 12 Monate gelagert werden.

Sie bleibt bei günstigen Lagerbedingungen bis zu 12 Monate in ihren Eigenschaften unverändert.

Bei Lagerung der Bremse über einen längeren Zeitraum von mehr als 12 Monaten sowie nach jedem Transport muss der Korrosionsschutz erneuert und die Bremse mit dem vollen Weg betätigt werden, um ein Verkleben der Dichtungen zu verhindern.



Die Lagerräume dürfen keinerlei ozonerzeugende Einrichtungen, z. B. fluoreszierende Lichtquellen, Quecksilberdampflampen, elektrische Hochspannungsgeräte, enthalten. Feuchte Lagerräume sind ungeeignet.

Es ist darauf zu achten, dass keine Kondensation entsteht. Die relative Luftfeuchtigkeit liegt am günstigsten unter 65 %.

3.2 Transport und Verpackung

Zur Vermeidung von Verletzungen und jeglicher Art von Beschädigungen benutzen Sie stets angepasste Transportmittel und Hebezeuge.

Die Bremse wird je nach Anzahl und Transportart unterschiedlich verpackt. Wenn nichts anderes vertraglich vereinbart wurde, richtet sich die Verpackung nach der internen Verpackungsverordnung der KTR.

**4 Montage**

Die Bremse wird vormontiert geliefert. Vor Montagebeginn ist die Bremse auf Vollständigkeit zu kontrollieren.

4.1 Bauteile der Bremse**Bauteile/-gruppen der Bremse – Type L light-xxx A-xx-xx**

Bauteil/-gruppe	Stückzahl	Benennung
1	2	Gehäuse mit Einzelteilen
2	2	Bremsbelag
3	8	Belagrückholset
4	2 ¹⁾	Sensorgehäuse
5	2 ¹⁾	Sensor

1) Optional erhältlich

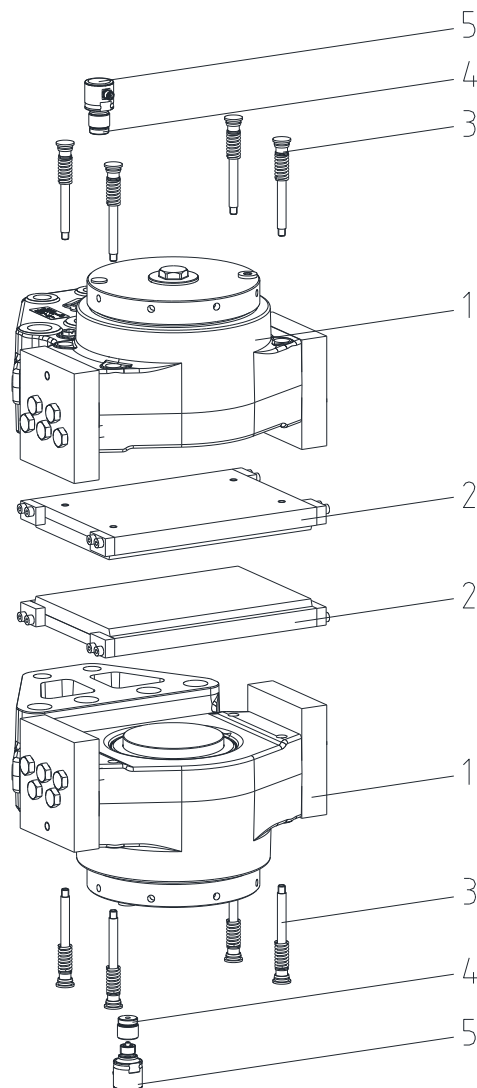


Bild 3:
Bauteile/-gruppen
der Bremse

**4 Montage****4.1 Bauteile der Bremse****Baugruppe 1: Gehäuse mit Einzelteilen**

Bauteil	Stückzahl	Benennung
1.1	1	Gehäuse
1.2	1	Abstreifer
1.3	1	Dichtung
1.4	1	Abstreifer
1.5	1	Dichtung
1.6	1	Gehäusedeckel
1.7	1	Bremskolben
1.8	1	Druckzylinder
1.9	1	Rohr
1.10	1	Zylinderschraube DIN EN ISO 4762
1.11	1	Zentrierhülse
1.12	1	Tellerfederpaket
1.13	1	Zentrierbolzen
1.14	1	O-Ring
1.15	1	Verschlussstopfen
1.16	1	O-Ring
1.17	1	O-Ring
1.18	1	O-Ring
1.19	1	Verschlussstopfen
1.20	1	Verschlusschraube VSTI (nach DIN 908)
1.21	1	Sicherheitsklemmsystem
1.22	1	Deckel
1.23	2	Bremsbelaghalter
1.24	10	Sechskantschraube DIN EN ISO 4014
1.25	3	Verschlusschraube VSTI (nach DIN 908)
1.26	2	Schraubstopfen
1.27	1	O-Ring

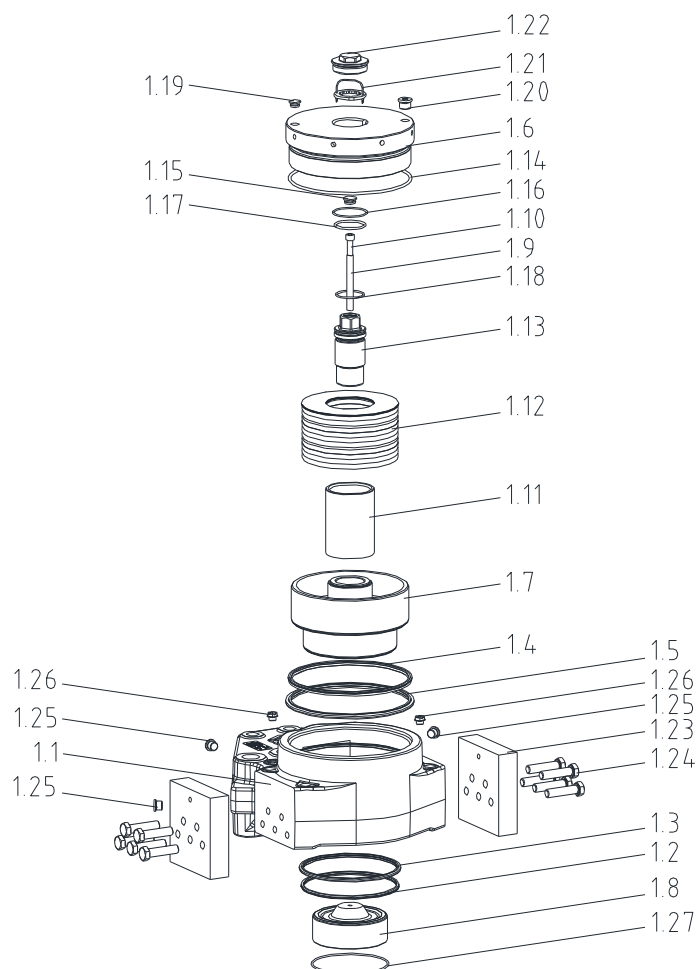


Bild 4: Gehäuse mit Einzelteilen

Baugruppe 2: Bremsbelag

Bauteil	Stückzahl	Benennung
2.1	1	Platte für Bremsbelag
2.2	1	Belag für Bremsbelag
2.3	4	Belaghalter
2.4	8	Zylinderschraube DIN EN ISO 4762

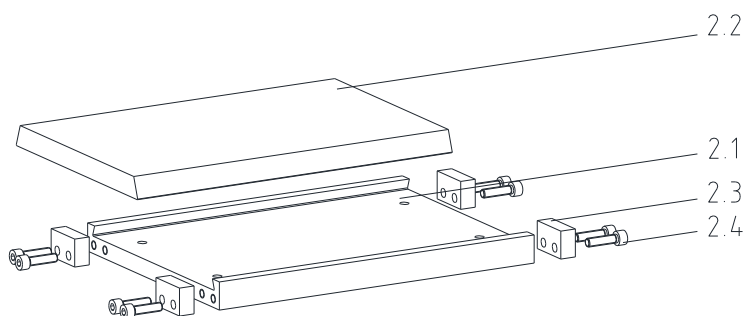


Bild 5: Bremsbelag

**4 Montage****4.1 Bauteile der Bremse****Baugruppe 3: Belagrückholset**

Bauteil	Stückzahl	Benennung
3.1	1	Zylinderschraube DIN EN ISO 4762
3.2	1	Rohr
3.3	1	Druckfeder
3.4	2	Scheibe
3.5	1	Verschlussstopfen

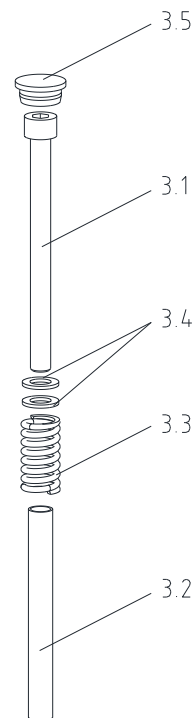


Bild 6: Belagrückholset

4.2 Vorbereitung der Montage

Damit die volle Bremsleistung gewährleistet werden kann, müssen die Vorbereitungen zur Montage sorgfältig durchgeführt werden.

- Die Anschlussplatte bzw. das Stativ für die Bremse sowie die Brems Scheibe müssen auf Maßhaltigkeit kontrolliert werden. Hierzu die Anschlussabmessungen, -flächen und Toleranzen nach Zeichnungsvorgabe (siehe Bilder 1 und 2) überprüfen.
- Brems Scheibe und Montageflächen reinigen und entfetten. Verschmutzungen können mit Hilfe von Lösungsmitteln leicht entfernt werden.



Die Verbindung der Anschlussplatte bzw. des Stativs zur Bremse ist als Reibschluss definiert. Jegliche Rückstände von Öl, Schmutz und Korrosionsschutz verringern den Reibwert. Somit sind die Funktion der Bremse sowie die volle Bremsleistung nicht mehr gewährleistet.



Herstellerhinweise im Umgang mit Lösungsmitteln beachten.

4 Montage

4.3 Bremsbeläge



**Die KTR liefert nur asbest- und bleifreie Bremsbeläge aus.
Entsprechende Zertifikate stellen wir Ihnen gerne auf Anforderung zur Verfügung.**

Die Bremsbeläge werden dem jeweiligen Anwendungsfall angepasst und entsprechend ausgeliefert.
Sie unterscheiden sich wie folgt:

- organisches Material
- Sintermetall



Bremsbeläge sind sehr empfindlich gegen Fette und Öle und können daher auch nicht gereinigt werden. Bremsbeläge mit derartigen Verschmutzungen müssen ausgetauscht und entsorgt werden.



Wir empfehlen Ihnen, die Bremsbeläge so lange wie möglich verpackt zu lassen, um sie vor jeglicher Verschmutzung zu schützen.



Bremsbeläge, die bis zur Verschleißgrenze abgenutzt sind, müssen sofort ausgetauscht werden. Ersetzen Sie diese nur durch Originalteile.

4.4 Montage der Bremse



Falls aus Platzgründen eine Hälfte der Bremse unter Druck (ohne Montagesicherung) montiert werden muss, nehmen Sie bitte mit der KTR Kontakt auf.



Zur Vermeidung von Verletzungen benutzen Sie bitte stets angepasste Hebezeuge.

In den Bremsbelaghaltern befinden sich M12 Gewinde, die zur Benutzung von Hebezeugen dienen. Die Ringschrauben sollten nach der Montage der Bremse demontiert werden und an einem sicheren Ort aufbewahrt werden.



Um jegliche Art von Beschädigung an der Bremse zu verhindern, schlagen Sie niemals ein Seil oder anderes Hebezeug um empfindliche Teile wie zum Beispiel Sensoren, etc.



Bevor Sie mit der Montage beginnen, überprüfen Sie, ob ein Sensor montiert ist. Bitte entfernen Sie diesen vor der Montage, um jegliche Beschädigungen zu vermeiden.



Es wird nicht empfohlen, Stahlstopfen zur Entlüftung zu verwenden.

- Setzen Sie die Bremsbeläge (Baugruppe 2) vollständig in die Bremse ein.



Möchten Sie Bremsbeläge einsetzen, nachdem Sie die Bremse montiert haben, ist hierzu die Demontage der Bremsbelaghalter (Bauteil 1.23) erforderlich (Kapitel 5.1).

- Montieren Sie die Belagrückholsets (Baugruppe 3), indem Sie die Schraube (Bauteil 3.1) mit den Scheiben (Bauteil 3.4), Rohr (Bauteil 3.2) und Druckfeder (Bauteil 3.3) in den Bremsbelag einschrauben.
- Ziehen Sie die Schraube handfest an.
- Setzen Sie den Verschlussstopfen (Bauteil 3.5) ein.

**4 Montage****4.4 Montage der Bremse**

Die Schraubverbindung (Bauteil 3.1) zum Bremsbelag zusätzlich gegen Selbstlockern sichern, z. B. Verkleben mit Loctite (mittelfest).

- Setzen Sie die erste Hälfte der Bremse (Bauteil 1) in die korrekte Position zur Anschlussplatte bzw. zum Stativ ein (siehe Bild 7).
- Setzen Sie eine der 6 Verbindungsschrauben so weit in die Bremse ein, bis die Stirnfläche der Verbindungsschraube bündig mit der rückseitigen Anschlussplatte bzw. dem Stativ ist.



Bevorzugt sollten Sie die Verbindungsschraube einsetzen, der in Bild 7 mit 1 markiert ist.

- Setzen Sie die zweite Hälfte der Bremse in die korrekte Position zur Anschlussplatte bzw. zum Stativ ein.
- Schieben Sie die zuvor eingesetzte Verbindungsschraube durch die zweite Hälfte der Bremse und richten Sie diese symmetrisch aus.
- Sichern Sie die Verbindungsschraube mit den in Tabelle 3 genannten Anziehdrehmomenten.
- Wiederholen Sie den Vorgang so oft, bis alle 6 Verbindungsschrauben montiert sind.

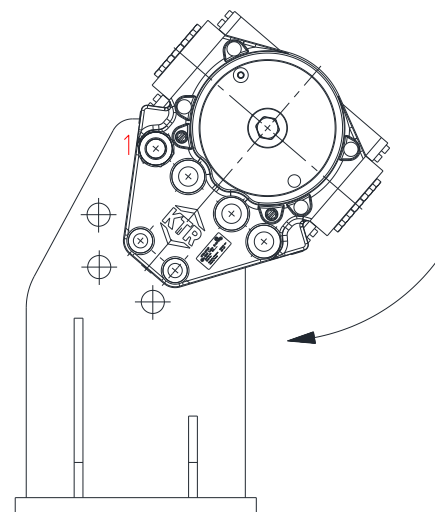


Bild 7

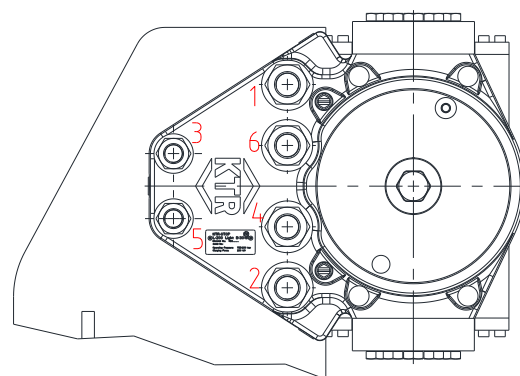


Bild 8



Zur leichteren Montage können Sie die Position der Bremse zunächst mit nur einer Verbindungsschraube fixieren. Schwenken Sie die Bremse so weit ein, bis auch die restlichen Gewindebolzen eingesetzt werden können (siehe Bild 7).

Tabelle 3: Anziehdrehmomente

Schraubengröße	Anziehdrehmoment T_A [Nm] - 10.9 unbehandelt und geölt	Anziehdrehmoment T_A [Nm] - 10.9 gefettet mit MoS ₂
M33	2.392	2015
M24	890	754



Um eine Berührung der Bremsscheibe mit der Bremse aufgrund von Wärmeausdehnung zu vermeiden, muss der Abstand der Bremse gemäß Bild 2 eingehalten werden.



Beachten Sie, dass die Toleranzen der Bremsscheibe die angegebenen Werte nach Bild 2 nicht überschreiten.



Druckanschlüsse für die Gehäuse sind symetrisch anzuschließen. Es ist nicht erlaubt, zwei Gehäuse in einer Bremse in Serie anzuschließen.

**4 Montage****4.5 Druckanschluss einer Bremse**

- Schließen Sie die Druckölleitung an einen der Druckanschlüsse der Bremse an (siehe Bild 9 und 10), hierfür vorher die Verschlusschraube entfernen.



Die Hydraulikleitungen sind vor dem Anschließen an die Bremse zu spülen, damit keine Partikel in die Bremse gelangen. Werden die Leitungen nicht ausreichend gespült, können die Dichtungen beschädigt werden und die Funktion der Bremse ist nicht gewährleistet.

- Montieren Sie an der Entlüftungsbohrung (siehe Bild 9 und 10) eine Minimes-Kupplung mit einem Minimes-schlauch, hierfür vorher die Verschlusschraube entfernen. Führen Sie das Ende des Minimes-schlauches in einem geeigneten Auffangbehälter ab.



Die oberen Druckanschlüsse dienen zur Entlüftung der Bremse. Für ein Spülsystem benutzen Sie bitte einen der oberen Druckanschlüsse.



Die Bremse, bestehend aus zwei Hälften, immer an eine Druckleitung (siehe Bild 10) anschließen, da bei Versagen einer Bremsenhälfte die Bremsscheibe einseitig mit voller Bremskraft belastet wird.



Es wird nicht empfohlen, Stahlstopfen zur Entlüftung zu verwenden.

- Schließen Sie die Leckageölleitung an die Bremse an (siehe Bild 9 und 10), hierfür vorher die Verschlussstopfen entfernen.



Wird keine Leckageölleitung angeschlossen, kann im Innenraum der Bremse ein Vakuum entstehen, welches zur Schädigung der Dichtungen führt.



Geben Sie niemals Druck auf die Leckageölleitung. Dadurch werden die Dichtungen und Abstreifer zerstört.



Um eine Leckage sofort lokalisieren zu können, wird die Verwendung eines transparenten Schlauches sowie Auffangbehälters empfohlen. Da keine größeren Drücke (max. 5 bar) entstehen, kann auch ein Pneumatik-Schlauch eingesetzt werden. Prüfen Sie die Bremse regelmäßig auf Leckagen.



Extreme Leckagen sind sofort zu beseitigen. Ausgetretenes Öl ist restlos zu entfernen, denn Ölreste können auf erhitzten Teilen verdampfen und sich entzünden.

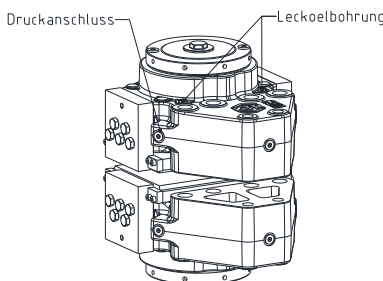
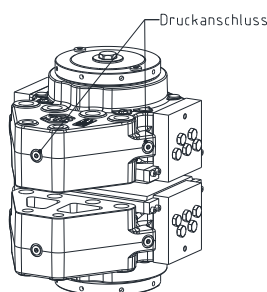


Bild 9: Anschlüsse der Lecköl-/Druckleitungen

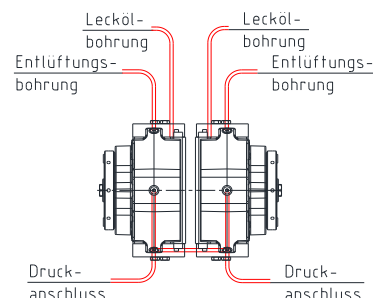


Bild 10: Druckanschluss einer Bremse



Bitte stellen Sie sicher, dass die Anschlüsse und Schläuche an Druck, Durchsatz, Temperatur und Flüssigkeit den Bremsen angepasst sind.

Des Weiteren müssen Sie flexible Hydraulikschläuche verwenden, um die Bewegungen der Bremse nicht einzuschränken. Jegliche Schläuche, die sich in der Nähe von beweglichen Teilen befinden, sollten entsprechend gesichert bzw. ummantelt werden.

**4 Montage****4.6 Druckanschluss mehrerer Bremsen**

Bei der Montage von mehreren Bremsen empfehlen wir, den Druckanschluss bei jeder Bremse einzeln (parallel) anzuschließen (siehe Bild 11).
Beachten Sie bitte, wenn mehrere Bremsen in Reihe (siehe Bild 12) angeschlossen werden, dass die Bremswirkung aller nachgeschalteten Bremsen eventuell etwas verzögert einsetzt.

- Schließen Sie die Druckölleitung an die Druckanschlüsse der Bremse an (siehe Bild 10, 11 und 12), hierfür vorher die Verschlusschrauben entfernen.



Die Hydraulikleitungen sind vor dem Anschließen an die Bremse zu spülen, damit keine Partikel in die Bremse gelangen. Werden die Leitungen nicht ausreichend gespült, können die Dichtungen beschädigt werden und die Funktion der Bremse ist nicht gewährleistet.

- Montieren Sie an der Entlüftungsbohrung (siehe Bilder 10, 11 und 12) eine Minimesse-Kupplung mit einem Minimesse-Schlauch, hierfür vorher die Verschlusschraube entfernen. Führen Sie das Ende des Minimesse-Schlauches in einem geeigneten Auffangbehälter ab.

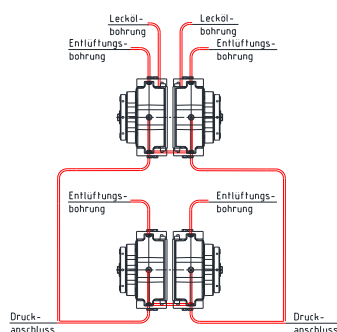


Bild 11: Druckanschluss mehrerer Bremsen (parallel)

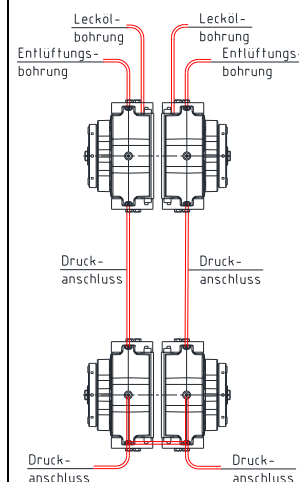


Bild 12: Druckanschluss mehrerer Bremsen (Reihe)



Der obere Druckanschluss dient zur Entlüftung der Bremse. Für ein Spülsystem benutzen Sie bitte einen der oberen Druckanschlüsse.



Die Bremse, bestehend aus zwei Hälften, immer an eine Druckleitung (siehe Bild 11 und 12) anschließen, da bei Versagen einer Bremsenhälfte die Bremsscheibe einseitig mit voller Bremskraft belastet wird.



Bei der Parallelschaltung von Bremsen (siehe Bild 11) muss jede Bremse einzeln entlüftet werden.



Es wird nicht empfohlen, Stahlstopfen zur Entlüftung zu verwenden.

- Schließen Sie die Leckageölleitung an die Bremse an (siehe Bild 10, 11 und 12), hierfür vorher die Verschlussstopfen entfernen.



Wird keine Leckageölleitung angeschlossen, kann im Innenraum der Bremse ein Vakuum entstehen, welches zur Schädigung der Dichtungen führt.



Geben Sie niemals Druck auf die Leckageölleitung. Dadurch werden die Dichtungen und Abstreifer zerstört.



Um eine Leckage sofort lokalisieren zu können, wird die Verwendung eines transparenten Schlauches sowie Auffangbehälters empfohlen. Da keine größeren Drücke (max. 5 bar) entstehen, kann auch ein Pneumatik-Schlauch eingesetzt werden. Prüfen Sie die Bremse regelmäßig auf Leckagen.

**4 Montage****4.6 Druckanschluss mehrerer Bremsen**

Extreme Leckagen sind sofort zu beseitigen. Ausgetretenes Öl ist restlos zu entfernen, denn Ölreste können auf erhitzten Teilen verdampfen und sich entzünden.



Bitte stellen Sie sicher, dass die Anschlüsse und Schläuche an Druck, Durchsatz, Temperatur und Flüssigkeit den Bremsen angepasst sind.

Des Weiteren müssen Sie flexible Hydraulikschläuche verwenden, um die Bewegungen der Bremse nicht einzuschränken. Jegliche Schläuche, die sich in der Nähe von beweglichen Teilen befinden, sollten entsprechend gesichert bzw. ummantelt werden.

4.7 Inbetriebnahme der Bremse

Vor Inbetriebnahme sowie nach jeder Arbeit an der Bremse ist das Hydrauliksystem grundsätzlich zu entlüften.

Wiederholen Sie mehrmals im Jahr das Entlüften der Bremse, da jegliche Luft in dem Hydrauliksystem die Funktion der Bremse sowie der Anlage beeinträchtigen kann.



Stellen Sie sicher, dass sich während und nach dem Entlüftungsvorgang ausreichend Flüssigkeit im Hydrauliksystem befindet.

- Schalten Sie kurzzeitig das Hydrauliksystem ein, so dass die Bremse mit Hydrauliköl gespült wird. Wiederholen Sie dieses so lange, bis ein sauberer Ölstrahl aus dem Minimessschlauch austritt.
- Entfernen Sie den Minimessschlauch.



Wird auch die Minimess-Kupplung entfernt, muss die Verschlusschraube wieder in die Entlüftungsbohrung eingeschraubt werden (siehe Bilder 11 und 12).

- Entsorgen Sie das Hydrauliköl aus dem Auffangbehälter.
- Geben Sie den Öffnungsdruck auf das Hydrauliksystem.
- Messen Sie beidseitig den Spalt zwischen Bremsscheibe und Bremsbelag mit Hilfe einer Fühlerlehre.
- Stellen Sie beidseitig den Spalt auf 1 mm ein, indem Sie den Zentrierbolzen (Bauteil 1.13) mit Hilfe des Außensechskant SW36 verdrehen.



Das Hydrauliksystem darf niemals mit einem höheren Druck als den auf dem Typenschild der Bremse angegebenen Werten betrieben werden. Bei Änderungen jeglicher Werte oder Typen/Größen nehmen Sie bitte mit der KTR Kontakt auf.



Halten Sie niemals beim Schließen der Bremse Ihre Finger zwischen Bremsscheibe und Bremse, um schwere Handverletzungen zu vermeiden. Stellen Sie vor jeder Wartung sicher, dass die Bremse vollständig gegen Auslösen gesichert ist.

- Montieren Sie den Sensor anstatt der Verschlusschraube.
- Die Bremsbeläge müssen an die Bremsscheibenoberfläche eingeschliffen werden, um die nominalen Reibwerte zu erreichen.

**4 Montage****4.8 Einstellen/Nachstellen der Bremse**

Die Bremse muss bei der Erstmontage bzw. nach Austausch von Bremsbelägen oder Einzelteilen eingestellt werden; nur dann ist gewährleistet, dass die Bremse die angegebene Klemmkraft aufweist.



Die Bremse muss regelmäßig bei Verschleiß der Bremsbeläge nachgestellt werden.

- Entfernen Sie den Sensor.
- Geben Sie den Öffnungsdruck auf das Hydrauliksystem.



Bitte beachten Sie auch Kapitel 4.7 *Inbetriebnahme der Bremse*.

- Entfernen Sie beidseitig die Verschlusschraube (Bauteil 1.22) und das Sicherungsblech (Bauteil 1.21).



Eine Verkantung des Sicherungsblech lässt sich durch Verdrehen des Zentrierbolzen (Bauteil 1.13) um 2°- 3° lösen.

- Messen Sie beidseitig den Spalt zwischen Bremsscheibe und Bremsbelag mit Hilfe einer Fühlerlehre.
- Stellen Sie beidseitig den Spalt auf 1 mm ein, indem Sie den Zentrierbolzen (Bauteil 1.13) mit Hilfe des Außensechskant SW36 verdrehen.
- **Nur gültig für das Nachstellen der Bremse (Bremsbelagverschleiß):**
Den Zentrierbolzen bei 2 mm Verschleiß der Bremsbeläge (1 mm Verschleiß je Bremsbelag) um 1/3 Umdrehungen weiter eindrehen.
- Setzen Sie beidseitig das Sicherungsblech (Bauteil 1.21) auf den Zentrierbolzen (Bauteil 1.13).
- Drehen Sie die Verschlusschraube (Bauteil 1.22) bis zum Anschlag in den Gehäusedeckel (Bauteil 1.6) ein.

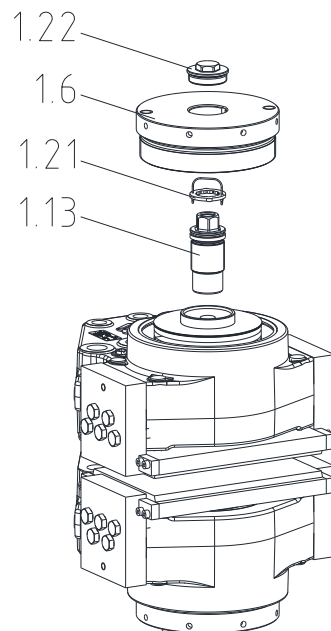


Bild 13: Einstellen/Nachstellen der Bremse



Der Spalt zwischen Bremsscheibe und Bremsbelag muss beidseitig 1 mm betragen um die Bremskraft zu gewährleisten.

- Montieren Sie den Sensor.

4 Montage

4.9 Empfehlung der zu verwendenden Flüssigkeiten



Es dürfen nur mineralische Hydraulikflüssigkeiten verwendet werden, welche die Anforderungen der DIN 51524 erfüllen. KTR empfiehlt Flüssigkeiten, die der DIN 51524-3 entsprechen.

Die KTR empfiehlt folgende Flüssigkeiten (andere Hersteller können gewählt werden):

Hersteller	Standard		Spezial	
<i>Mineralöl</i>	- 20 °C bis + 40 °C (- 4 °F bis + 104 °F)	+ 10 °C bis + 60 °C (+ 50 °F bis + 140 °F)	- 30 °C bis + 20 °C (- 22 °F bis + 68 °F)	+ 30 °C bis + 70 °C (+ 86 °F bis + 158 °F)
Castrol	Hyspin HVI 32	Hyspin HVI 46	-	Hyspin HVI 68
Shell	Tellus S2 VX32	Tellus S2 VX46	Tellus S4 VX32	Tellus S2 VX68
Mobil	DTE 10 Excel 32	DTE 10 Excel 46	-	DTE 10 Excel 68



Die zulässigen Einsatztemperaturen der Bremsen-Komponenten von - 20 °C bis + 60 °C (- 4 °F bis + 140 °F) müssen eingehalten werden. Für abweichende Einsatztemperaturen nehmen Sie bitte mit der KTR Kontakt auf.

Viskosität

Ein Viskositätsbereich von 20 bis 220 mm²/s (cSt) der Hydraulikflüssigkeit bei Arbeitstemperatur wird empfohlen. Die Startviskosität sollte 500 mm²/s nicht überschreiten und die Betriebsviskosität darf 12 mm²/s nicht unterschreiten.

Filtration

Beim Befüllen und Nachfüllen des Hydrauliksystems sowie beim Austausch der Hydraulikflüssigkeit ist das Öl zu filtern. Verwenden Sie hierzu einen Offlinefilter bzw. eine entsprechende Befüllereinheit. Darüber hinaus ist der Einsatz eines Inlinefilters empfehlenswert.



Die Lebensdauer des Bremssystems verlängert sich, je höher die Reinheit des Öls ist.

Serienmäßig sind die KTR Grundaggregate mit einem 10-µm-Inlinefilter ausgestattet.

Um die Zuverlässigkeit des Systems zu gewährleisten, sind nur Öle der folgenden Reinheitsklasse zulässig:

- ISO 4406, Klasse 18/16/13

Wartungsarbeiten an dem Hydrauliksystem

Um einen einwandfreien Betrieb des gesamten Systems zu gewährleisten sind die Wartungsarbeiten (Niveau- und Verschmutzungskontrolle, Wechsel der Hydraulikflüssigkeit bzw. der Filterelemente, etc.) am Hydrauliksystem gemäß der Betriebsanleitung des Herstellers durchzuführen.

Nach jedem Austausch der Hydraulikflüssigkeit ist das System zu spülen bzw. entlüften.



Unerwünschte Reaktionen können durch die Vermischung unterschiedlicher Flüssigkeiten oder Flüssigkeiten verschiedener Hersteller hervorgerufen werden.



Bitte nehmen Sie zum Mineralölhersteller Kontakt auf, wenn Sie einen Wechsel der Hydraulikflüssigkeit vornehmen möchten.

**4 Montage****4.10 Demontage der Bremse**

Um jegliche Verletzungen von Personen zu vermeiden, sichern Sie die Bremse mit Hilfe der Montagesicherung.

- Geben Sie den Öffnungsdruck (siehe Tabelle 2) auf das Hydrauliksystem. Stellen Sie dabei sicher, dass die Bremse vollständig geöffnet ist bzw. der Bremskolben (Bauteil 1.7) ganz am Anschlag des Gehäusedeckels (Bauteil 1.6) anliegt.
- Entfernen Sie den Sensor (Bauteil 4 und 5).
- Entfernen Sie beidseitig die Verschlusschraube (Bauteil 1.22) und das Sicherungsblech (Bauteil 1.21).



Durch Verdrehen des Zentrierbolzen um 2° bis 3° lässt sich das Sicherungsblech (Bauteil 1.21) leichter lösen.

- Verdrehen Sie den Zentrierbolzen (Bauteil 1.13) gegen den Uhrzeigersinn mit Hilfe des Außensechskant SW 36. Stellen Sie sicher, dass der Zentrierbolzen vollständig bis zum Anschlag gelöst ist.
- Lassen Sie den Druck von dem Hydrauliksystem vollständig ab.



Stellen Sie sicher, dass das gesamte Bremssystem drucklos ist.



**Durch gelöste oder herabfallende Teile können Verletzungen von Personen oder eine Beschädigung der Maschine auftreten.
Sichern Sie die Teile vor der Demontage.**

- Klemmen Sie die Leckage- und Druckölleitung von der Bremse ab.
- Lassen Sie das Hydrauliköl aus der Bremse vollständig ab.
- Entsorgen Sie das Hydrauliköl gemäß Kapitel 4.12.
- Schrauben Sie die Verschlusschrauben (Bauteil 1.25 und 1.26) in alle Druckanschlüsse ein.
- Demontieren Sie alle Fixierungssechskantmutter sowie Unterlegscheiben.
- Entnehmen Sie beide Hälften der Bremse (Bauteil 1).

4.11 Ersatzteilkhaltung, Kundendienstadressen

Eine Bevorratung von wichtigen Ersatzteilen am Einsatzort ist eine Grundvoraussetzung, um die Einsatzbereitschaft der Bremse zu gewährleisten.

Kontaktadressen der KTR-Partner für Ersatzteile/Bestellungen können der KTR-Homepage unter www.ktr.com entnommen werden.



Bei Verwendung von Ersatzteilen sowie Zubehör, die/das nicht von KTR geliefert wurde(n) und für die daraus entstehenden Schäden übernimmt KTR keine Haftung bzw. Gewährleistung.

**4 Montage****4.12 Entsorgung**

Im Interesse des Umweltschutzes entsorgen Sie bitte die Produkte am Ende der Nutzungsdauer gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften bzw. Richtlinien.

- **Metall bzw. Bremsbeläge**
Bremsbeläge sowie jegliche metallische Teile sind zu reinigen und dem Metallschrott zuzuführen.
- **Dichtungen**
Dichtungen können im Restmüll entsorgt werden.
- **Sensoren**
Elektrische Bauteile sind als Elektromüll zu behandeln.
- **Hydrauliköl**
Hydrauliköle sind in geeigneten Behältern zu sammeln und über einen Entsorgungsbetrieb zu entsorgen.

5 Wartung**5.1 Austausch der Bremsbeläge**

Bremsbeläge, mit einer verbleibenden Belaghöhe von weniger als 2 mm, müssen sofort ausgetauscht werden.



Die Bremsbeläge in beiden Bremsenhälften gleichzeitig austauschen.



Durch gelöste oder herabfallende Teile können Verletzungen von Personen oder eine Beschädigung der Maschine auftreten. Sichern Sie die Teile vor der Demontage.



Halten Sie niemals beim Schließen der Bremse Ihre Finger zwischen Bremsscheibe und Bremse, um schwere Handverletzungen zu vermeiden. Stellen Sie vor jeder Wartung sicher, dass die Bremse vollständig gegen Auslösen gesichert ist.

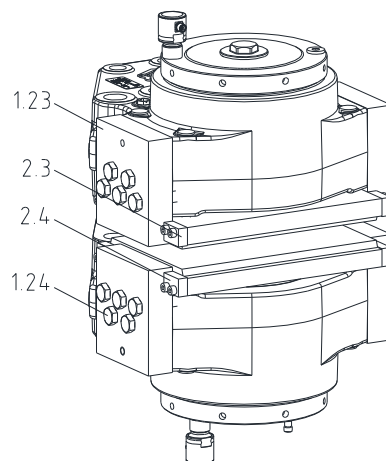


Bild 14: Austausch Bremsbeläge

- Demontieren Sie beidseitig an einer Seite die Bremsbelaghalter (Bauteil 1.23).
- Entfernen Sie beidseitig an einer Seite die 2 Belaghalter (Bauteil 2.3).
- Tauschen Sie die verschlissenen Bremsbeläge aus, indem Sie nur den Belag aus der Platte hinaus- bzw. hineinschieben.
- Montieren Sie beidseitig die Bremsbelaghalter (Bauteil 1.23) mit jeweils 5 Sechskantschrauben (Bauteil 1.24) zunächst handfest. Ziehen Sie die Schrauben mit dem Anziehdrehmoment $T_A = 302 \text{ Nm}$ an.
- Montieren Sie nun beidseitig die Belaghalter (Bauteil 2.3) mit jeweils 2 Zylinderschrauben (Bauteil 2.4) zunächst handfest. Ziehen Sie die Schrauben mit dem Anziehdrehmoment $T_A = 36 \text{ Nm}$ an.
- Wiederholen Sie das Kapitel 2.4 *Einstellen/Nachstellen der Bremse*.
- Stellen Sie sicher, dass sich die Bremsscheibe frei drehen kann, ohne die Bremsbeläge oder das Gehäuse zu berühren.



Bitte beachten Sie hierzu auch das Kapitel 2 Montage der Bremse.

- Bevor Sie die Bremse wieder in Betrieb nehmen, beachten Sie das Kapitel 2.3 *Inbetriebnahme der Bremse*.

**5 Wartung****5.2 Wartung der Bremse / Austausch von Einzelteilen**

Damit die volle Bremsleistung gewährleistet werden kann, muss auf größtmögliche Sauberkeit bei der Demontage sowie Montage geachtet werden.

- Demontieren Sie die Bremse, beachten Sie hierzu das Kapitel 4.10 *Demontage der Bremse*.
- Entfernen Sie die Belagrückholsets (Baugruppe 3).
- Entnehmen Sie den Bremsbelag (Baugruppe 2).
- Entfernen Sie den O-Ring (Bauteil 1.14).
- Schließen Sie die Bremse an das Hydrauliksystem bzw. an eine hydraulische Handpumpe an.
- Verdrehen Sie den Zentrierbolzen (Bauteil 1.13) gegen den Uhrzeigersinn mit Hilfe des Außensechskant SW 36. Stellen Sie sicher, dass der Zentrierbolzen vollständig bis zum Anschlag gelöst ist.



Stellen Sie sicher, dass das gesamte Bremssystem drucklos ist.

- Schrauben Sie den Gehäusedeckel (Bauteil 1.6) vollständig aus dem Gehäuse (Bauteil 1.1).
- Entfernen Sie den Gehäusedeckel (Bauteil 1.6) und das Tellerfederpaket (Bauteil 1.12).



Bitte benutzen Sie eine Hilfe, damit Sie denselben Aufbau der Tellerfedern, Scheibe und Passscheibe(n) bei der Neumontage der Bremse gewährleisten können.

- Drücken Sie den Bremskolben (Bauteil 1.7) mit der Zentrierhülse (Bauteil 1.11), Zentrierbolzen (Bauteil 1.13) und den Druckzylinder (Bauteil 1.8) vorsichtig mit etwas Hydraulikdruck aus dem Gehäuse (Bauteil 1.1).



Prüfen Sie die Bauteile/-gruppen 1 und 14 auf jegliche Art von Beschädigungen, ggf. sind die Bauteile auszutauschen. Anschließend die Bauteile von Schmutz, Fett und Korrosion befreien.

- Entnehmen Sie die Dichtungen (Bauteil 1.3 und 1.5), Abstreifer (Bauteil 1.2 und 1.4).



Beim Entfernen der Dichtungen und Abstreifer muss darauf geachtet werden, dass die Nuten im Gehäuse nicht beschädigt werden.

- Die Bauteile sind von Schmutz, Fett und Korrosionsschutz zu befreien. Mit Hilfe von Lösungsmitteln lassen sich die Bauteile leicht reinigen. Anschließend die Bauteile trocknen.



Herstellerhinweise im Umgang mit Lösungsmitteln beachten.

- Setzen Sie neue Dichtungen (Bauteil 1.3 und 1.5) und Abstreifer (Bauteil 1.2 und 1.4) in das Gehäuse (Bauteil 1.1) ein. Hierzu können die Bauteile (Dichtung und Abstreifer) herzförmig geformt werden (siehe Bild 16).



Die Dichtung und Abstreifer müssen in korrekter Richtung eingebaut werden (siehe Bild 17).

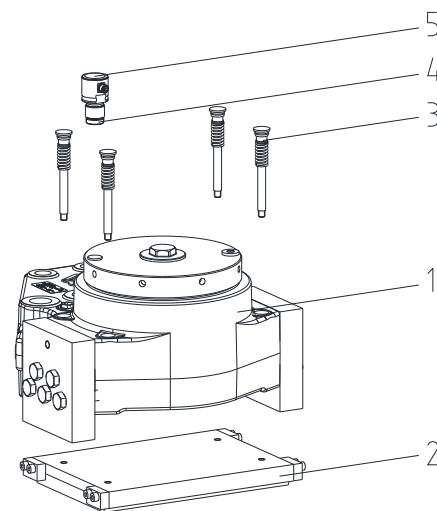


Bild 15: KTR-STOP® L light-xxx A-xx-xx
(Bremsenhälfte)

**5 Wartung****5.2 Wartung der Bremse / Austausch von Einzelteilen**

Bei Neumontage des Bremskolbens sind grundsätzlich neue Dichtungen und Abstreifer einzusetzen, da ihre Funktion aufgrund von Verschleiß und Beschädigungen nicht mehr gewährleistet ist.

- Schmieren Sie die Dichtungen und Abstreifer mit Hydrauliköl ein (siehe Bild 17).



Öle und Fette mit Molybdädisulfid- oder Zinksulfidzusätzen dürfen nicht verwendet werden.

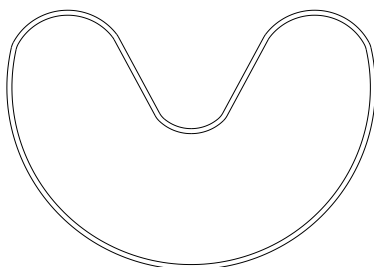


Bild 16: Montage von Dichtung und Abstreifer

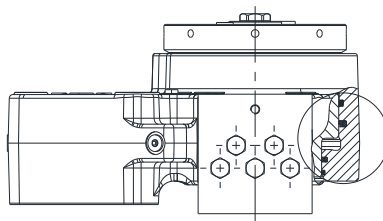
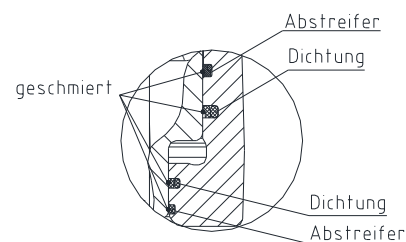


Bild 17



Kontrollieren Sie die Oberflächen des Bremskolbens (Bauteil 1.7) und die Bohrung der Buchse im Gehäuse (Bauteil 1.1), dass diese nicht verkratzt oder beschädigt ist, da die Flächen geschliffen oder poliert sind. Beschädigungen dieser Art können die Dichtungen und Abstreifer schneller abnutzen und zu Leckagen führen.

- Setzen Sie den Bremskolben (Bauteil 1.7) mit der Zentrierhülse (Bauteil 1.11), Zentrierbolzen (Bauteil 1.13) und den Druckzylinder (Bauteil 1.8) in das Gehäuse ein und drücken Sie diesen bis zum Anschlag.



Eventuell wird eine Montagevorrichtung benötigt; nehmen Sie bitte mit der KTR Kontakt auf.

- Schieben Sie das Tellerfederpaket (Bauteil 1.12) auf die Zentrierhülse (Bauteil 1.11) bis zum Bremskolben (Bauteil 1.9).



Schmieren Sie die Tellerfedern ausreichend mit Molykote MoS₂ ein.

Beachten Sie, das Tellerfederpaket mit demselben Aufbau wie diese im Auslieferungszustand montiert waren, wieder eingesetzt werden.

Bei Einsatz eines neuen Tellerfederpaketes ist die exakte Lieferkonstellation einzuhalten.

- Setzen Sie einen neuen O-Ring (Bauteil 1.14) zwischen dem Gehäusedeckel (Bauteil 1.13) und dem Gehäuse (Bauteil 1.1) ein.
- Schrauben Sie die Verschlusschraube (Bauteil 1.25) in alle Druckanschlüsse ein.
- Setzen Sie die Bremsbeläge (Baugruppe 2) vollständig in die Bremse (Baugruppe 1) ein.



Möchten Sie Bremsbeläge einsetzen, nachdem Sie die Bremse montiert haben, ist hierzu die Demontage der Bremsbelaghalter (Bauteil 1.25) erforderlich (Kapitel 5.1).

- Schieben Sie die Scheiben (Bauteil 3.4) auf die Zylinderschraube (Bauteil 3.1).
- Setzen Sie das Rohr (Bauteil 3.2) und die Druckfeder (Bauteil 3.3) auf den Bolzen.
- Schrauben Sie die Belagrückholsets (Baugruppe 3) bis zum Anschlag in das Gehäuse (Bauteil 1.1) ein

**5 Wartung****5.2 Wartung der Bremse / Austausch von Einzelteilen**

- Verschließen Sie die Bohrungen mit den Verschlussstopfen (Bauteil 3.5).



Die Schraubverbindung (Baugruppe 3) zum Bremsbelag zusätzlich gegen Selbstlockern sichern, z. B. Verkleben mit Loctite (mittelfest).

- Wiederholen Sie das Kapitel 4.8 *Einstellen/Nachstellen der Bremse*.



Bitte beachten Sie auch Kapitel 4.4 *Montage der Bremse*.

- Bevor Sie die Bremse wieder in Betrieb nehmen, beachten Sie das Kapitel 4.7 *Inbetriebnahme der Bremse*.

5.3 Wartung und Instandhaltung

Bei der KTR-STOP® L light-xxx A-xx-xx handelt es sich um eine wartungsarme Bremse. Wir empfehlen Ihnen, **mindestens einmal jährlich** die Bremse einer Sichtkontrolle und einer Funktionsprüfung zu unterziehen. Hierbei ist besonderes Augenmerk auf Leckagen, Korrosion, Bremsbelagverschleiß sowie auf den Zustand der Schraubverbindungen zu legen.



Beim Feststellen von Unregelmäßigkeiten führen Sie bitte entsprechende Reparaturen aus.

6 Zubehörteil - Sensor**6.1 Technische Daten „Zustands-Verschleißsensor“****Funktion des Sensors**

Im Gehäuse des Sensors befinden sich zwei Mikroschalter. Der Distanzstift löst die Schalter in zwei verschiedenen Positionen aus.

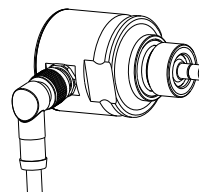


Bild 18: Zustands Verschleißsensor

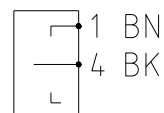
Tabelle 4: Schaltzustände des Zustands- (Schalter S1) sowie Verschleißschalter (Schalter S2) in Abhängigkeit vom Betätigungsstatus der Bremse.

Zustand der Bremse	Zustand des Bremsbelages	Schalter S1 (Zustandssignal ein/aus) ¹⁾	Schalter S2 (Verschleißsignal) ¹⁾	
		1 - 4 ²⁾	2 - 3 ²⁾	2 - 5 ²⁾
Sensor nicht montiert	-	0	0	1
Bremse nicht betätigt (offen)	-	1	1	0
Bremse betätigt (geschlossen)	Kein Verschleiß	0	1	0
	Nachstellung erforderlich	0	0	1

¹⁾ Zustand der Bremse
ein = Bremse offen
aus = Bremse geschlossen

²⁾ Schalterstellung
0 = offen
1 = geschlossen

Schalter S1



Schalter S2

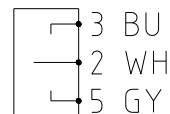


Bild 19: Schalterstellung

**6 Zubehörteil - Sensor****6.1 Technische Daten „Zustands-Verschleißsensor“**

Schalter S2 zeigt den Verschleißzustand nur zuverlässig im betätigten Zustand (geschlossen) der Bremse an. Ist die Bremse nicht betätigt (offen), ist keine Aussage des Verschleißzustandes möglich.



Eine Messung des Bremsbelagverschleißes wird nur durchgeführt, wenn die Bremse betätigt ist. Ist die Bremse nicht betätigt, liegt das Signal (2-3) an.



„Nachstellung erforderlich“ wird angezeigt, sobald der Bremsbelag soweit verschlissen ist, dass eine Nachstellung erforderlich wird.



Die Bremse ist sofort nachzustellen, wenn das Signal (2-5) Zustand „Nachstellung erforderlich“ ausgelöst wird.

Bremsbeläge mit einer verbleibenden Belaghöhe von weniger als 13,5 mm müssen sofort ausgetauscht werden. Beachten Sie hierzu das Kapitel 5.1 *Austausch der Bremsbeläge*.

Ausfallsicherer Betrieb

Ein ordnungsgemäßer Betriebszustand liegt nur dann vor, wenn der Zustands-Verschleißsensor richtig verkabelt ist. Dadurch liegt ein Signal an, weil ein Schalter (NO) geschlossen wird, der normalerweise geöffnet ist.



Bei Beschädigungen wie z. B. schadhaften Kabeln, schlechten Verbindungen etc. müssen die Signale erlöschen.

Technische Daten:

Betriebstemperatur	-40 °C bis +85 °C
max. Spannung	30 V DC/AC
Schaltstrom	100 mA
Schutzart	IP 65 (montiert)
Schlüsselweite	24 mm
max. Anziehdrehmoment G 1/2"	20 Nm
max. Anziehdrehmoment M12	Handfest
Kabellänge	5 m, 10 m oder 15 m
Material des Kabels	PUR
Abmessung des Kabels	5 * 0,34 mm ²

Schalter 1

Vorwarnung des
Bremsbelagverschleiß

Schalter 2

Bremsbelagverschleiß
(komplett verschlissen)

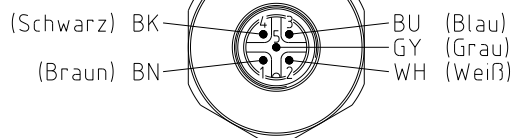


Bild 20: Anschlussbelegung der Steckverbindung

6.2 Montage / Inbetriebnahme

- Entfernen Sie die Verschlusschraube (Bauteil 1.20) aus dem Gehäusedeckel (Bauteil 1.6).
- Montieren Sie das Sensorgehäuse (Bauteil 4) in dem Gehäusedeckel (Bauteil 1.6).
- Schrauben Sie den Sensor in das Sensorgehäuse (Bauteil 4) zunächst handfest ein (siehe Bild 21).
- Ziehen Sie den Sensor mit dem Anziehdrehmoment von $T_A = 20$ Nm an.



Bei starken Vibrationen muss der Sensor gegen Selbstlockern gesichert werden.

- Stellen Sie die elektrische Verbindung gemäß der Steckverbindung her (siehe Bild 20).

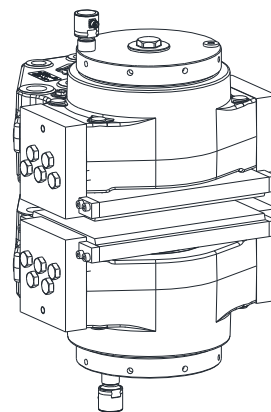


Bild 21: Montage des Zustands-Verschleißsensors