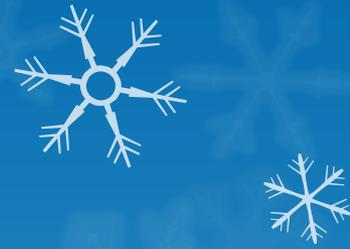


# Pflege- & Wartung Marwe Classic 700XC

Jens Holzbecher

Erstellt: 18.11.15



# Vorwort

Diese Handtierungsanweisung ist weder von Marwe autorisiert noch bestätigt. Sie basiert nur auf den Erfahrungen vom Verfasser und hat nicht den Anspruch auf Vollständigkeit noch, dass alle Handgriffe der schnellste und beste Weg sind um ans Ziel zu kommen.

# Inhaltsverzeichnis

- Benötigte Werkzeuge und Hilfsmittel für die Marwe Classic 700XC
- Demontage der Räder
- Pflege und Wartung von Bindung und Body
- Demontage der Anbauteile
- Kontrolle vom Komposidbody
- Vorbereitungsarbeiten zum Kleben
- Kleben vom Komposidbody
- Nacharbeiten vom Kleben
- Explosionsdarstellung vom Marwe Classic 700XC
- Montage der Anbauteile
- Montage der Roller

# Benötigte Werkzeuge und Hilfsmittel für die Marwe Classic 700XC

Um die Roller zu demontieren benötigt man:

- 2 x 8er Maul- und Ringschlüssel
- 2 x 10er Maul- und Ringschlüssel
- Hartholzstange oder Kantholz
- 1x M8x80 Inbusschraube mit abgeschliffenen Gewindeansatz zum ausdrücken der Lager
- Mehrzweckfett
- Loctite 7070 Reiniger
- WD-40 bzw. Multi- Spray



# Demontage der Räder

- Mit den beiden 10er Maulschlüssel wird die Achse gelöst und entfernt
- Die Schmutz- und Außen- Spacer entfernt, so dass die Kugellager mit Mittel- Spacer zu sehen sind.
- Jetzt kommt die M8 Inbusschraube mit abgeschliffenen Gewinde zum Einsatz, um die Lager aus den Schalen zu drücken



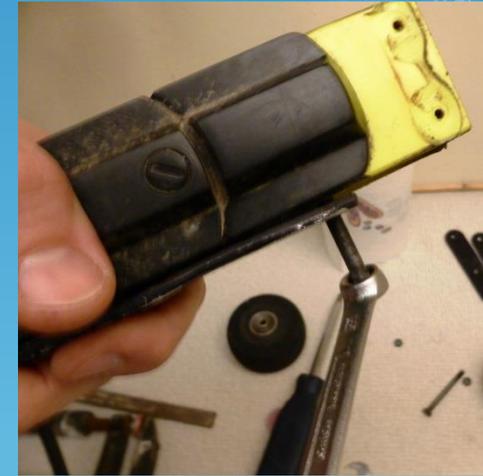
# Pflege und Wartung von Bindung und Body

- Kontrolle vom Body auf Risse zw. Plastesohle und Holzkern, wenn die Kontrolle keinen Befund zeigt, kann mit der Wartung vom Body begonnen werden. Wenn ja, muss die Demontage vom Body forsiert werden.
- Ölen der Bindungsköpfe, der Schraubenköpfe des Spritzschutzes
- Kontrolle vom festen Sitz der Radspangen mit zwei 8er Maulschlüssel, hier ist darauf zu achten, dass sie zwar Kraftschlüssig sitzen aber nicht den Holzrahmen unnötig pressen und verformen, was sonst zu Rissen zw. der Plastesohle und dem Holzkern führen kann!



# Demontage der Anbauteile

- Lösen vom Spritzschutz mit einen Kreuzschlitz- Schraubendreher, dafür sollte die entsprechende Größe verwendet werden, weil die Schrauben oft eingeklebt sind und leicht durchrutschen können und den Schraubenkopf unbrauchbar machen.
- Lösen der Radspangen mit zwei 8er Maulschlüssel, hierbei zeigt sich oft, dass die M4 Schrauben so stark korrodiert sind, dass sie sich nicht mehr herausziehen oder drücken lassen. Dann ist es am besten, einfach mit dem Maul- oder Ringschlüssel weiter zu drehen und die Steigung vom Gewinde auszunutzen, um die Schraube aus dem Holzkern zu bekommen.



# Kontrolle vom Kompositbody



Marwe Roller haben einen großen Schwachpunkt, die Stirnflächen vom Kompositbody (Abbildung 2) haben eine schlechte Versiegelung / Farbanstrich, d.h. die Farbe wird sehr schnell rissig und der Sperrholzkern wird bei Regenfahrten bzw. nasser Straße mit Wasser getränkt und quillt auf was zum reißen der Leimverbindung zw. Sperrholzkern und Plastesohle führt. Bei weit fortgeschrittenen Leimablösung wird der Body instabil und kann brechen. Damit das nicht passiert muss der Body bei jeder Wartung sorgfältig kontrolliert werden und gegebenenfalls die Plastesohle neu verleimt werden und die Stirnfläche von der alten Farbe gereinigt und neu gestrichen werden.



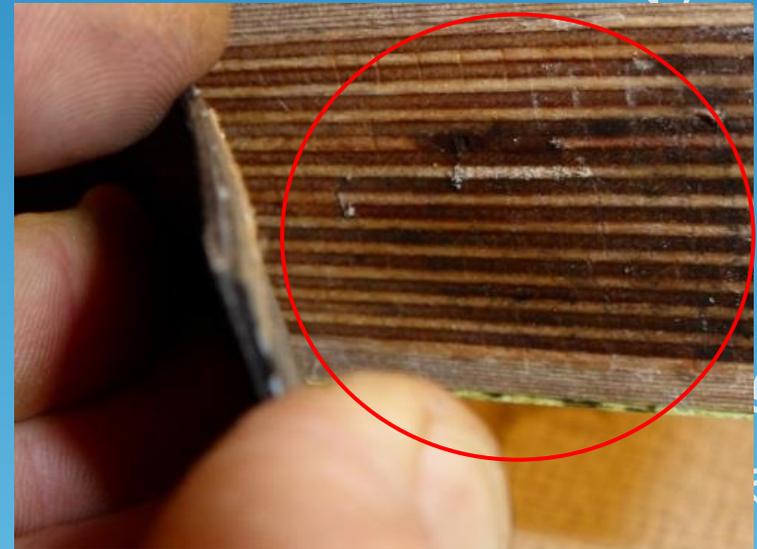
- Kontrolle der Stirnflächen auf Haarrisse, wenn ja muss die Fläche von der alten Farbe gereinigt und neu mit entsprechender Holzfarbe gestrichen werden.
- Oft haben sich aber schon kleine Risse zwischen Holzkern und Plastesohle gebildet
- Abbildung 1 → mit "kleinem" Riss an der Seitenkante
- Abbildung 2 → mit "kleinem" Riss an der Stirnfläche
- Manchmal ist schon soviel Wasser eingedrungen, dass der Holzkern voll durch nässt ist. → Dann muss das Holz erstmal mehrere Tage zw. Wochen trocknen.



# Vorbereitungsarbeiten zum Kleben



- Ablösen der Plastesohle, soweit das Wasser eingedrungen ist. Meistens ist es bis zum Wabenkern vorgedrungen, da die Sohle oftmals schlecht verleimt ist.
- Holzkern und Plastesohle müssen von Dreck, Leimrückständen und Wasser gereinigt werden.
- Wenn der Holzkern so stark getränkt ist, dass der Holzkern schon gequollen bzw. gewölbt ist, muss er mehrere Tage getrocknet werden, bis er annähernd in seine Ausgangsform zurück gekommen ist.



# Kleben vom Komposidbody



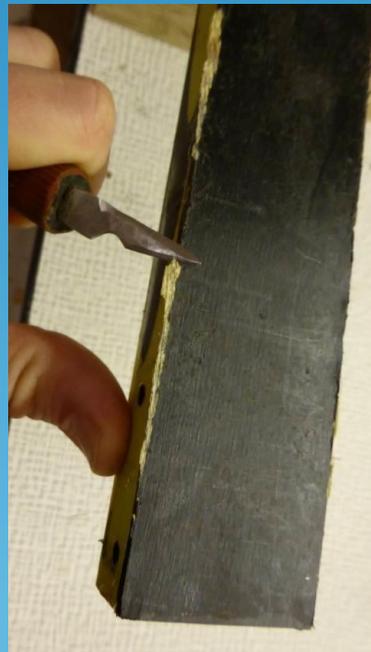
- Als Kleber hat sich der 2 Komponentenkleber UHU Plus Endfest 300 bewehrt.
- Er muss solange gemischt werden, bis eine gleichmäßig homogene Masse sich gebildet hat.
- Auf die Flächen muss ein dünner Film aufgetragen werden, wobei auf den Rändern und dem Übergang mehr Leim aufzutragen ist, damit sich keine Fehlstellen bilden können, durch welche wieder Nässe in den Body eindringen kann!
- Die Plastesohle muss mit Hilfe von Pressplatten / Hölzern und Schraubzwingen flächig fixiert werden, damit eine homogene und stabile Verbindung entstehen kann.
- Nun muss der Kleber 24h härten, besser sind aber 72h.



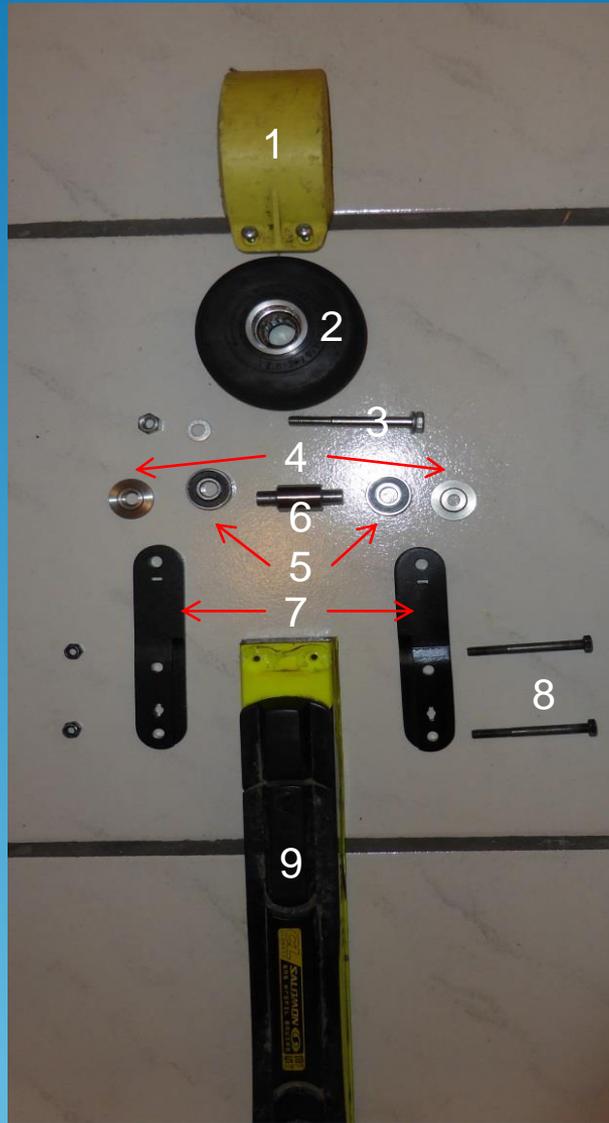
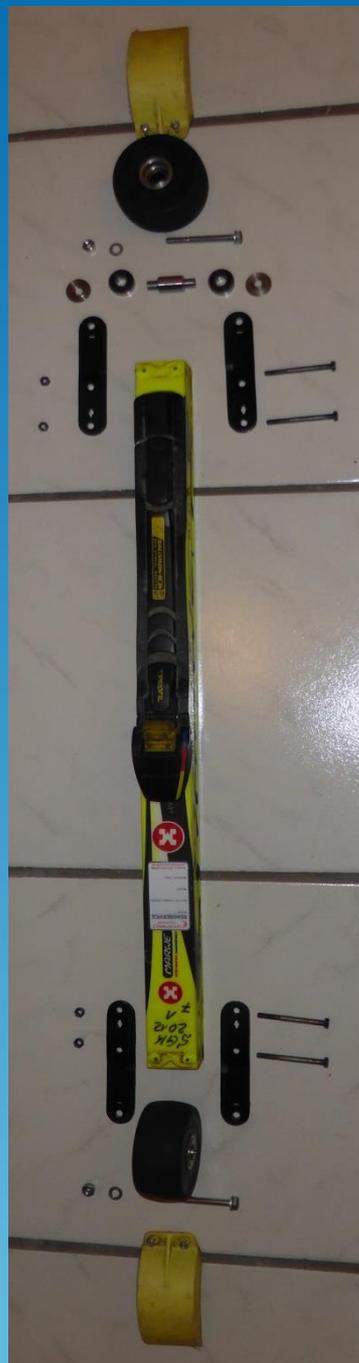
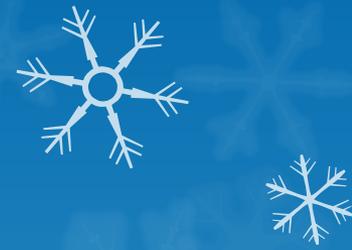
# Nacharbeiten vom Kleben



- Ablösen der Pressplatte
- Säubern und schleifen der Kanten mit 600er Schleifpapier
- Prüfen der Kanten
- Streichen der Stirnflächen



# Explosionsdarstellung der Roller



1. Spritzschutz
2. Rolle mit Sperre
3. Achse (M6x60; 2xM6 Unterlegscheiben; M6 Mutter mit Fixierring)
4. Außenspacer;
5. 2x Kugellager 608;
6. Innenspacer
7. 2 x Spangen
8. 2xM5x55; 2xM5 Mutter mit Fixierring)
9. Komposidbody mit Bindung



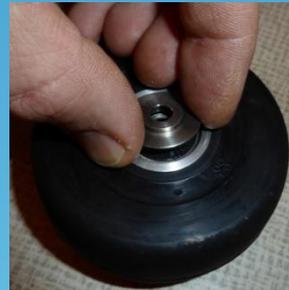
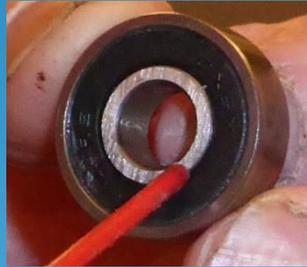
# Montage der Anbauteile



- Ölen der Spangenaufnahmen am Kompositbody
- Ansetzen der Spangen und Einführen der M5x55 Schrauben, dabei ist darauf zu achten, dass die Aussparungen auf der Sohlenseite sind.
- Beim Fixieren der Spangen ist darauf zu achten, dass sie zwar kraftschlüssig aber nicht pressend montiert werden. Wenn die Spangen pressend montiert werden, kann es passieren, dass Sohle oder Plastecover wieder reißen oder wellen!
- Ölen der Spritzschutzbohrungen.
- Anschließend kann der Spritzschutz mit einem kleinen Kreuzer installiert werden.



# Montage der Rolle



- Rücklaufsperrfette
- Kugellager ölen und in die Radlagerschale drücken
- Innenspacer einführen
- Viel Öl in den Innenraum sprühen. Wenn das zweite Lager eingepresst wird drückt sich das Öl durch die Z-Schalen vom Kugellager, so dass die Kugeln noch mal richtig ausgewaschen werden.
- Überflüssiges Öl abwischen
- Äußere Spacer aufsetzen
- Drehrichtung bestimmen, indem man das komplettierte Rad zwischen die Finger nimmt und an den Außenspacer presst und dreht → die Sperrrichtung dreht schon in diesen Zustand wesentlich schwerer
- Roller zw. die Spangen setzen und mit der M6x55 Schraube/ Achse fixieren. Die gesamten Komponenten sind so maßhaltig, dass der Geradeauslauf kein Problem darstellt und nur äußerst selten die Spangen oder das Rad neu ausgerichtet werden muss.