

DIE SEGWAY SCHRAUBER



Warnhinweis: Alle selbst durchgeführten Arbeiten am Segway geschehen auf ihr eigenes Risiko und sollten nur von technisch versierten Personen durchgeführt werden. Die max. Drehmomente, insbesondere in Aluminium sind zu beachten. Von dem öffnen der Base wird abgeraten, damit erlischt jeglicher Garantieanspruch. Im Innern der Base und an den Kontakten der Akkus herrschen elektrische Spannungen von bis zu 100V welche bei Berührung gefährlich sein, oder bei Kurzschluss einen Brand auslösen können.
Vor Arbeiten am Segway immer erst den Netzstecker abziehen. Vor dem öffnen der Base die Akkus abbauen.

Alle Teile welche vom Laien selbst de-/montiert/repariert werden können, sind im Originalmanual beschrieben. DIE SEGWAY SCHRAUBER übernehmen keine Haftung im Falle vom Material oder Personenschäden.

Alle enthaltenen Firmennamen und Produktbezeichnungen sind Warenzeichen der jeweiligen Inhaber.
Alle Rechte vorbehalten.
Segway ist eine Marke der Segway Inc.

Anleitung zum Wechsel der Elastomere beim PT i2 (SE) (beim x2 bis auf die Räder und Fender ist gleich vorzugehen):



CT-Elastomere

1. Segway seitlich auf eines der beiden legen (weiche Unterlage nicht vergessen)

2. Mittige Radabdeckung entfernen, die 3 Radmuttern lösen (Schlüsselweite 13mm) das Rad abnehmen

3. Fender abschrauben, hierfür die jetzt zugänglichen 4 Torxschrauben T20 lösen

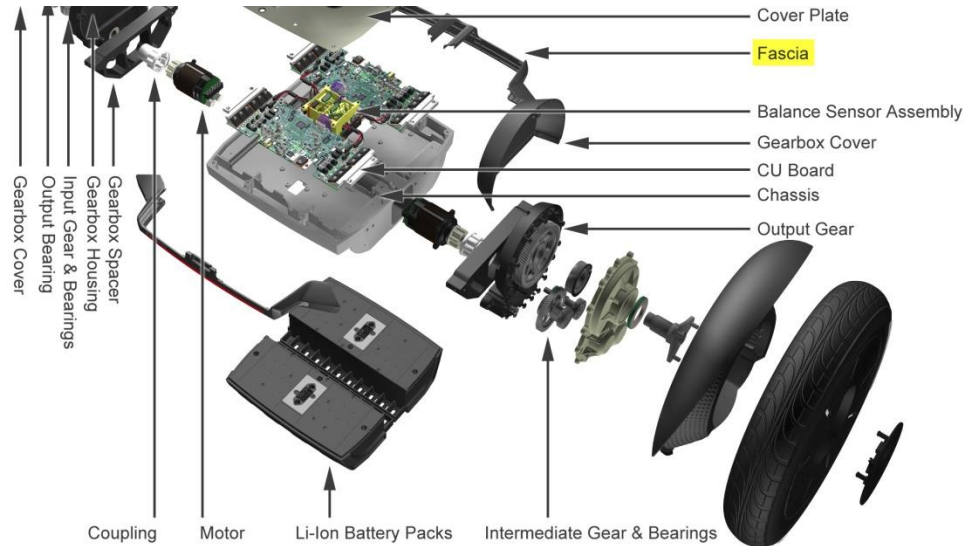


Räder

und



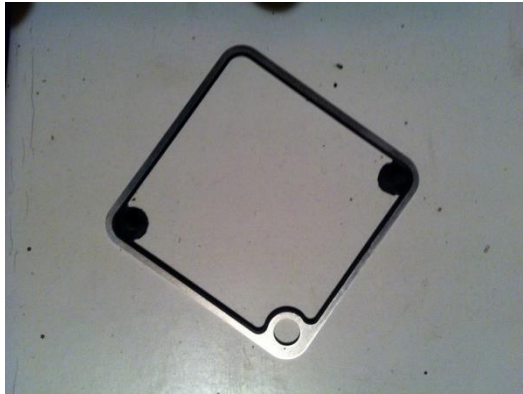
4. Innensechskantschrauben mit Inbusschlüssel 4mm. der vorderen bzw. hinteren Kunststoffabdeckung Fascia lösen (ein Abnehmen der Abdeckung ist nicht erforderlich) Hiermit wird die 3te Torxschraube der Gearbox zugänglich die sich unter dieser Abdeckung befindet.



5. Es sind jetzt 3 grössere Torxschrauben mit Schlüsselweite T45 sichtbar. Diese 3 lösen und entfernen.



6. Jetzt kann das Getriebe abgenommen werden. Da dieses jedoch mit Federstiften in seiner Lage gesichert ist, kann man es nicht einfach so entfernen. Von innen mit einem Gummihammer gegen das Getriebe klopfen. Sollte es sich nicht lösen gleichmässig von beiden Seiten, mittels zweier Hebel (können im Notfall auch 2 grössere flache Schraubendreher sein) vom Gehäuse her anheben. Um das Kupplungsgehäuse herum, befindet sich eine Metalledichtung mit Gummilippe, diese darf hierbei nicht beschädigt werden. Metalledichtung ebenfalls abnehmen.

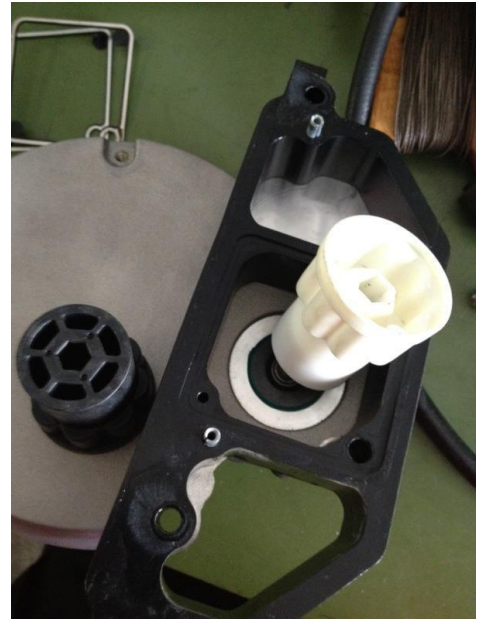


Dichtung (Gasket)

7. Im inneren des Kupplungsgehäuses sieht man jetzt die sternförmigen Gummiteile die ausgetauscht werden sollen. Oft trifft man auf klebrigen Abrieb welcher so gut es geht, entfernt werden sollte. Pressluft geht am besten, aber auch Wattestäbchen mit Aceton helfen ungemein.



Es muss auch der feste Sitz der Couplings (Gegenstück) am Getriebe auf der Welle überprüft werden. Hier gilt, lassen sich diese von Hand auf der Welle bewegen, müssen diese ersetzt werden. Diese können unter Umständen so weit ausschlagen, bis eines der Räder nicht mehr angetrieben wird! (Sturzgefahr!)



8. Neue Gummiteile in das Kupplungsgehäuse einsetzen (auf richtige Ausrichtung achten, an einer Seite befinden sich eine Art Lippen zur Verriegelung, diese müssen nach unten zur Base hin zeigen).



9. Dichtung des Kupplungsgehäuses wieder auf die Base legen (hierfür sind in der Base Aufnahmelöcher zum exakten Ausrichten der Metaldichtung)

10. Getriebe über den beiden Federstiften ausrichten, richtigen Sitz des Getriebes mit dem Motor durch leichtes drehen an der Nabe, überprüfen und mit einem Haut-/Kunststoffhammer beide Teile bündig aufeinander bringen.

11. Mit den 3 Torxschrauben (T45) Getriebe und Base wieder verschrauben.
Drehmoment max 40Nm (31.68 ft-lbf), besser **35Nm**

12. Die in Punkt 4 beschriebene Inbusschraube der Abdeckung wieder anbringen.
Zuvor die Löcher mit Pressluft ausblasen.

13. Fender wieder montieren (Torx T15/T20) mit 1.6Nm (1.2ft-lb) anziehen

14. Rad montieren 13mm Schlüssel mit 35Nm (26ft-lbf) anziehen

15. Für die gegenüberliegende Seite dieselben Schritte wiederholen. Die ganze Arbeit dauert etwa eine 3/4 Stunde wenn die nötigen Werkzeuge bereit liegen.