



Einbauanleitung 315x28mm Bremsanlage mit BMW 540i Sattel (Vorderachse)

Nachfolgend wird der Einbau der 315mm Bremsanlage an der E30 Vorderachse inkl. 5 Loch Umbau beschrieben. Dieser Umbau funktioniert nur am Standard E30 Federbein, egal ob 45 oder 51mm. Am M3 E30 Federbein kann diese Bremse nicht montiert werden. Das Fotofahrzeug ist ein 1989er 325i Cabrio (mit nachgerüstetem M3 E30 Karosseriekit).



Folgende Teile werden benötigt:

- Sattelträger E34 540i, E32 750i BMW 34 11 1 160 365 (Guß 243)
- Bremssattel E34 540i-M5, E32 750i, M3 E36
BMW Teile Nr. 34 11 1 160 363 / 364 (Aufdruck 60/28/302)
- Bremsscheibe BMW M3 E36 Vorderachse 315x28mm
- Adapter 315-3
- Spezialradnabe inkl. 13mm Zentrierscheibe (aufgepresst)
- Staubkappe mit Aussparung für ABS Sensor (gelb verzinkt)
- Zentralmutter SW36
- Ankerblech E30 Standard leicht modifiziert im Bereich des Sattels
- Bremsleitung E30 Standard
- längere Radbolzen M12x40
- ggf. zusätzliche Distanzscheiben je nach Felge
- 5x120 Radsatz mit ET 30 - 47 (von E36, E46, E90, E87, Z3, Z4 ...)



Basis für die neue Bremse und Radnabe ist ein Standard E30 Federbein in 45 oder 51mm. Die alte Bremsanlage samt 4x100 Radlager und Ankerblech sind zu entfernen und die Auflagefläche ganz am Ende des Achsstumpfs ist gründlich zu reinigen.



Zunächst kommt die massive Staubkappe an ihren Platz. Im Normalfall geht sie eher schwer drauf. Es reicht wenn sie angesetzt wird, später kann Sie beim Anschrauben des Radlagers in die finale Position geschoben.

Beim KW Gewindefahrwerk (ab Ende 2017) mit neu bei KW hergestellten Federbeinen bitte prüfen ob die Staubkappe nicht zu locker sitzt. Bitte per Email melden, ich schicke dann spezielle Kappen zu.



Das Ankerblech wird nun mit 3 M6 Schrauben montiert. Das Blech selbst ist für diesen Bremsanlage nur ein wenig im Bereich des größeren Sattel zu kürzen.



Das neue Spezialradnabe wird nun aufgeschoben. BMW Typisch bilden Nabe und Radlager eine Einheit. Auch die 13mm Zentrierscheibe ist ab Werk bereits auf die Nabe aufgedrückt.

Die Spezialradnabe besitzt zum Achsstumpf hin eine sehr straffe Passung, weshalb beim Aufsetzen möglichst nicht verkantet werden sollte. Mit ein wenig hin und her drehen lässt sich die Einheit im Normalfall ohne weiteres Werkzeug von Hand aufschieben.

Sollte das werkzeugfreie Aufschieben nicht klappen, ist der Achsstumpf genauer zu vermessen und auf eventuelle Beschädigungen zu prüfen. Leichte Hammerschläge sind ok, sollte mehr erforderlich sein, ist am Achsstumpf irgendwas nicht in Ordnung.



Die Zentralmutter mit SW36 ist nun anzuschrauben.



Sie ist nun soweit wie möglich festzuziehen. Dabei rutscht in der Regel die Staubkappe auf die finale Position.

Wenn das Auto später samt Rad wieder auf Boden steht, ist diese Zentralmutter mit **290Nm** festzuziehen



Das war schon der 5 Loch Umbau, nun kann die Bremse montiert werden.



Zunächst wird der Adapter 315-3 mittels der M12x1,5x45 Schrauben wie im Bild gezeigt an die entsprechende Aufnahme am Federbein montiert.

Drehmoment 95Nm (Adapter 315-3 an Achsschenkel)



Hier ist der Adapter fertig montiert.



Es wird nun die 315x28mm Bremsscheibe des M3 E36 montiert. Gelochte Scheiben sind in der Regel laufrichtungsgebunden. Das Bohrbild schaufelt sozusagen nach hinten (siehe Foto). Die Bremsscheiben gibt es preiswert von verschiedenen Anbietern.

**Bremsscheibe M3 E36, BMW Nr. 34 11 2 227 172
Zimmermann (gelocht): 150.1290.52 und 150.1291.52**



Nun kann der komplette Bremssattel samt Belägen montiert werden. Er wird mittels M12x1,5 Schrauben (originale E30 Befestigungsschrauben) am Adapter 315-3 mit 95 Nm festgezogen.



Wegen der höheren Topftiefe der E36 Bremsscheiben im Vergleich zum E30 muss hinter die Bremsscheibe eine Distanz gesetzt werden, damit es nicht am Spurstangenkopf schleift. Aufgrund dieser 13mm Zentrierscheibe hinter der Bremsscheibe sind längere Radbolzen erforderlich. Das Normalmaß beträgt M12x26 (Kegelbund), somit wäre M12x40 ein geeignetes Maß. Diese Schrauben sind im normalen KFZ Handel erhältlich.

Je nach Felge sind zusätzliche Distanzscheiben nötig. Bei 10mm Spurplatten sind M12x1,5x50 Bolzen erforderlich. Ab 20mm werden die Distanzscheiben mit eigenen Schrauben an die Radnabe geschraubt. Diese sind ebenfalls entsprechend ca.13mm länger auszulegen.



Bei den verwendeten 540i Sätteln sind keine besonderen Bremsleitungen erforderlich, da Position und Winkel der Anschlüsse ganz ähnlich wie am E30 liegen.

Ich verwende Stahlflexleitungen von www.dickhaut-specials.de mit 90 Grad Anschluß auf Ringöse.



Bezüglich der Felgen gelten für die 315x28mm Bremsanlage mit BMW 1-Kolbensattel folgende Anforderungen:

- 5x120 Lochkreis
- 17 Zoll Durchmesser
- ET 30-47 (BMW E36, E46, E90 usw.)
- Breite E30 typisch (7,5-8,5)

Alle Felgen die auch am M3 E36 passen, sind auch für den Einsatz am E30 mit dieser Bremse geeignet. Felgen von 5er und 7er werden am E30 in der Regel zu breit !

Im Fotos sind ALPINA Felgen vom 5er mit ET 14 zu sehen, welche zwar ohne Spurplatten über die Bremse passen. Aufgrund der zu niedrigen ET kann diese Felge jedoch nur am M3 Blech mit zusätzlichen sturzkorrigierenden Domlagern gefahren werden.

Bei Fragen oder Problemen bin ich unter **Tel. 0177/4623997** sowie per Email tino@e30.de erreichbar