



300mm.de

Einbauanleitungen 

Einbauanleitung 325x28mm Bremsanlage mit PORSCHE 955 Sattel (Vorderachse)

Nachfolgend wird der Einbau der 325mm Bremsanlage mit 995 Sattel an der E30 Vorderachse inkl. 5 Loch Umbau beschrieben. Dieser Umbau funktioniert an jedem Standard E30 Federbein, egal ob 45 oder 51mm. Am 325ix und M3 E30 Federbein kann diese Bremse nicht montiert werden.

Diese Anlage testet die Grenzen des Machbaren unter 17 Zoll Felgen. Daher ist die Montage etwas schwieriger als bei vielen anderen hier angebotenen Bremsanlagen. Der Bremssattel muss leicht modifiziert und das Ankerblech nachgearbeitet werden.



In dieser Anleitung wird der vordere PORSCHE 955 Monoblock 6 Kolben Sattel samt ATE Belägen genutzt.

Bremssattel PORSCHE 955 Aufdruck 17ZL und 17ZR (auch passend vom Q7 und Touareg (kleinere Motorisierungen))

Bremsscheibe BMW M3 E46 Vorderachse 325x28mm
Adapter 325-6C

Spezialradnabe inkl. 13mm Zentrierscheibe (aufgepresst)
Staubkappe mit Aussparung für ABS Sensor (gelb verzinkt)
Zentramutter SW36

Ankerblech E30 Standard (modifiziert im Bereich des Sattels und Adapters)

Bremsleitung E30 Standard

längere Radbolzen

ggf. zusätzliche Distanzscheiben je nach Felge

5x120 Radsatz mit ET 30 - 47 (von E36, E46, E90, E87, Z3, Z4 ...)

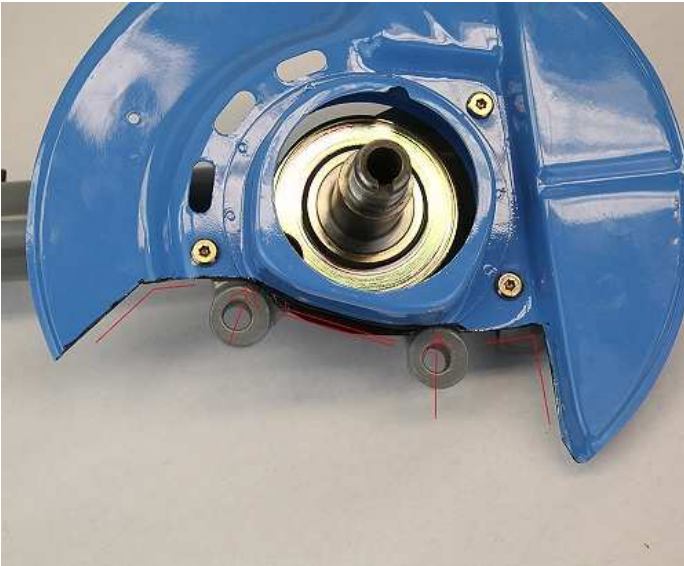


Basis für die neue Bremse und 5 Lochnabe ist ein Standard E30 Federbein in der 45 oder 51mm Ausführung. Die alte Bremsanlage samt 4x100 Radlager und das Ankerblech sind zu entfernen und die Auflagefläche ganz am Ende des Achsstumpf ist gründlich zu reinigen.



Zunächst kommt die massive Staubkappe an ihren Platz. Im Normalfall geht sie eher schwer drauf. Es reicht wenn sie angesetzt wird, später wird 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 ggf. spezielle Kappen zu.



Das Ankerblech muss reichlich nachgearbeitet werden. Der Adapter sitzt an ungewohnter Stelle, nämlich außen in Richtung Bremscheibe. Also muss mittig Material weg und auch im Bereich der Halteösen. Außen sind beidseitig großzügige Ausschnitte für den breiten Sattel erforderlich.



Das Ankerblech wird nun mit drei M6 Schrauben montiert.



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 Zentrmutter 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



Nun wird der **Adapter 325-6C** mittels der M12x1,5x30 Inbus Schrauben wie im Bild gezeigt an die entsprechende Aufnahme am Federbein montiert. **Drehmoment 95Nm**

Der Adapter sitzt außen Richtung Bremsscheibe, die Beschriftung zeigt zur Fahrzeugmitte.



Es wird nun die **325x28mm Bremsscheibe des M3 E46** montiert. Gelochte Scheiben sind in der Regel laufrichtungsgebunden. Das Bohrbild schaufelt sozusagen nach hinten (siehe Foto).

Bremsscheibe M3 E46, BMW Nr. 34 11 282 801 uns 802

Mittels Radbolzen wird die Bremsscheibe vorübergehend gegen herunterfallen geschützt. Später sorgt die Flächenpressung der Radbolzen für einen stabilen Sitz auf der Nabe.



Die Porsche 955 Sättel müssen zwischen den Befestigungsschrauben schräg ausgefräst werden. Siehe Foto. Hier sitzen später zwei Inbus Schrauben sehr dicht am Sattel dran.

In die ab Werk etwas zu großen Montagelöcher des 955 Sattel kommen Passhülsen, damit die M12 Schraube gut geführt wird und der Sattel präzise sitzt.



Lässt sich mittels einer Fräse liesse sich der schräge Ausschnitte sicher noch schöner als im Bild realisieren.

Weil der 955 Sattel mit den kleinen 325mm Brems Scheiben sehr dicht ans Federbein montiert werden muss, ist diese kleine Modifikation leider erforderlich.



Der Sattel wird mittels M12x1,5x 50 Sechskantschrauben an den Adapter geschraubt. **Drehmoment 95Nm**. Zwischen Sattel und Adapter kommen drei Unterlegscheiben mit zusammen 15mm Stärke.



Die Montage der Schrauben zur Sattelbefestigung ist recht fummelig, da die Schrauben und Unterlegscheiben zusammen mit dem Sattel angesetzt werden müssen.



Bei der Felgenwahl für diese Bremsanlage gilt es die üblichen Regeln für zu beachten, damit es vorn nicht zu breit wird:

- wenig Tiefbett außen, Speichen möglichst weit außen angesetzt
- ET 35-47 mit viel Reserven für zusätzlich nötige Spurplatten
- Lochkreis 5x120 und 72,6mm Mittelöffnung
- Felgen aus den Modellreihen E36, E46, E90, Z3, Z4 usw.

Die BBS RC040 7,5x17 ET41 benötigen zum Beispiel 25mm Spurplatten um den breiten Sattel zu überbrücken.

Wenig geeignet sind die ET20 Räder von E39,E34 und E38,E32 mit breitem Tiefbett außen. Da fehlt es innen einfach an Platz für die breiten Bremssättel und es ist wegen der ET auch kein Spielraum mehr für Spurplatten vorhanden.



Der Cayenne Sattel ist seitlich ähnlich breit wie ein E38 Sattel. Er baut seitlich ca. 60mm auf (gemessen vom Reibring).

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