audi4ever

LEIDENSCHAFT | TECHNIK | WISSEN

www.audi4ever.com

Support, News, Cartalk

Bremsenumbau Audi A4 (B5) auf 312mm vorne

Eigentlich ist doch alles ganz einfach.
Wer keine zwei linken Hände hat, schon einmal selber einen Bremsscheiben- oder Bremsbelagwechsel durchgeführt hat, der kann auch ohne weiteres gleich die Bremsanlage seines Audi ein wenig ‚tunen'.

Diese Anleitung soll nur eine Anregung sein! Der Umbau ist so wie hier beschrieben nicht legal, obschon nur original Audi Teile verwendet werden, also erkundigt euch bitte bei eurem lokalen TÜV, ob sich die Änderungen eintragen lassen!
NIEMALS ohne Abnahme fahren, das Fahrzeug verliert die allgemeine Betriebserlaubnis und somit den Versicherungsschutz!
Weiterhin übernehme ich keinerlei Haftung oder Gewähr für die in dieser Anleitung beschriebenen Arbeiten oder deren Legalität!
Alles was ihr an eurem Fahrzeug macht, geschieht auf euer eigenes Risiko!

Zuerst einmal gilt für alle Arbeiten an der Bremsanlage, dass äußerste Sorgfalt angesagt ist!
Alle Schrauben und Bolzen müssen mit Schraubensicherung (Loctite) eingesetzt werden, selbstsichernde Schrauben sind zwingend durch Neue zu ersetzen.
Alle beweglichen Teile der Bremsanlage müssen sorgfältig gereinigt und auf Beschädigungen überprüft werden, defekte Teile müssen ohne Zögern ausgetauscht werden.

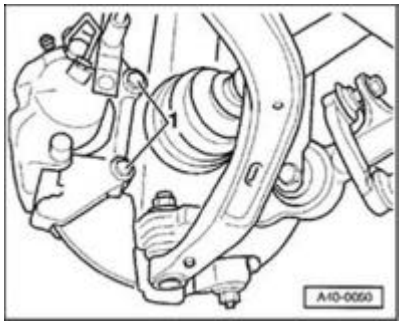
Achtung: nach diesem Umbau ist es NICHT möglich, Felgen anzubauen, die kleiner als 16" sind!
Also besser noch vor dem Winter passende 16" Winterreifen und Felgen besorgen...
Dieser Umbau ist übrigens auch nahezu identisch beim Audi A4 Typ B6 (8E) und Audi A6 möglich.

Die Teileliste:

Anzahl	Bezeichnung	Teilenummer	Preis € incl. 16% MwSt.
2	Bremscheibe 312*25 - 5/112	8D0 615 301 J	172,15
2	Bremssattelträger	4B0 615 125 A	208,68
2	Haltefedern f. Bremsbeläge	4A0 615 269	5,92
1	Spritzschutzblech links	8D0 615 311 G	4,06
1	Spritzschutzblech rechts	8D0 615 312 G	4,06
4	Bolzen M12*1,5*35 selbstsichernd	N 901 740 03	
6	Bolzen M6*10	N 905 293 01	
1	Satz Bremsbeläge Je nach Modell die original Beläge, mit oder ohne Verschleißanzeige oder aus dem Zubehörhandel. Empfehlung: Ferodo	4B0 698 151 E 8D0 698 151 C / F	-

Die 6 Bolzen sind zur Befestigung der neuen, größeren Spritzschutzbleche nötig, die 4 größeren Bolzen dienen der Befestigung des neuen Bremssattelträgers am Federbein.

Nun muss das Fahrzeug sicher aufgebockt werden. Die Räder werden abmontiert. Der Bremsbelaghaltebügel kann am leichtesten mit einem geeigneten Schlitzschraubendreher nach vorne abgehebelt werden.
Anschließend müssen die beiden Plastikkappen am Bremssattel hinten abgenommen werden (Im Bild die linken Kreise oben an der Bremsleitung, und unterhalb des Kolbens).
Dahinter verbergen sich 7mm Imbus Bolzen. Beide Bolzen müssen vollständig herausgedreht werden; sie werden nicht mehr benötigt da bei dem neuen Bremssattelträger neue Bolzen dabei sind.
Die beiden Bremsbeläge werden aus dem Bremssattel genommen und entsorgt.
Der Bremssattel ist so aufzuhängen oder abzulegen, dass keine Belastung auf die Bremsleitung ausgeübt wird!
Nun müssen die beiden Bolzen an der Radaufhängung (17mm, selbstsichernd, im Bild die Position1) herausgedreht werden, um den Bremssattelträger zu lösen.
Diese beiden Bolzen **müssen** durch Neue ersetzt werden!



Nun kann der Bremssattelträger und die Bremsscheibe abgenommen werden.
Es müsste dann etwa wie im Bild rechts aussehen.
Gut zu erkennen die beiden Gewinde für die Befestigung des Bremssattelträgers, links neben der Radnabe ist das (winzige) Spritzschutzblech erkennbar.
Dieses Spritzschutzblech muss nun ebenfalls abgeschraubt werden, es ist mit drei 10mm Bolzen befestigt.
Diese Bolzen bitte ebenfalls entsorgen; in der Regel sind sie arg verrostet und das Gewinde angegriffen.

Nun kann das neue Spritzschutzblech mit den drei neuen Bolzen angeschraubt werden; diese sind mit Loctite einzusetzen damit sie sich nicht durch die großen Wärmeunterschiede des Materials irgendwann lösen.
Rechts im 2. Bild gut zu erkennen: der Größenunterschied der beiden Spritzschutzbleche.

Jetzt kann nach vorheriger sorgfältiger Reinigung der Radnabe (sie sollte absolut Rostfrei und blank sein) die Bremsscheibe auf die Nabe gesetzt werden. Es empfiehlt sich, die Nabe sehr dünn mit Kupferspray zu besprühen, das wirkt der Rostbildung entgegen.
Die Bremsscheibe am einfachsten mit einem Radbolzen gegen herunterfallen sichern.

Der Bremssattelträger wird nun mit den **neuen** selbstsichernden Bolzen wieder an der Radaufhängung befestigt. Unbedingt auf ein sicheres Anziehen der Bolzen achten! Davon hängt gegebenenfalls euer Leben ab, darum sollen diese Bolzen auch unbedingt durch Neue ersetzt werden. Wer ganz sicher gehen will, der klebt auch diese Bolzen mit Loctite ein.
Im dritten Bild links der Alte und rechts der neue Bremssattelträger.
Auf diesem Bild ist leider der Unterschied in der Größe nicht gut zu erkennen.

Jetzt kann der Bremssattel vorsichtig zurückgedrückt werden.
Es ist darauf zu achten, dass er gerade, also ohne zu verkanten zurückgedrückt wird; außerdem ist es wichtig, dass die Manschette nicht beschädigt wird da sonst Bremsflüssigkeit austreten kann oder der Kolben durch eindringenden Schmutz beschädigt wird.
Der Austausch ist sehr teuer. Also lieber eine neue Manschette kaufen falls sie beschädigt ist.
Der innere Bremsbelag (mit der Klammer auf der Rückseite) wird nun an der Auflagefläche des Bremskolbens gut mit Kupferpaste eingeschmiert und in den Kolben eingesetzt.
Der äußere Bremsbelag wird auf der Rückseite ebenfalls gut mit Kupferpaste eingeschmiert und von vorne in den Träger eingesetzt. Jetzt kann der Bremssattel wieder an den Bremssattelträger montiert werden.
Die beiden bei dem neuen Bremssattelträger mitgelieferten Bolzen (7mm Imbus) werden mit Loctite eingeklebt und sicher festgeschraubt.
Wenn alles fest und nichts übrig ist, können die beiden Stopfen wieder eingesetzt werden und die ebenfalls neue Bremsbelagklammer eingesetzt werden. Bei dieser ist eine gute Spitzzange sehr hilfreich.
Wenn der Bügel verbogen sein sollte oder beim Einbau verbogen wird, so ist er unbedingt auszutauschen gegen einen Neuen, da die Beläge sonst auf der Scheibe vibrieren und quietschen können.

Bitte unbedingt eure Arbeiten auf Vollständigkeit überprüfen! Keine Bolzen vergessen?
Ist alles fest angezogen? Sind Teile übrig, die nicht übrig bleiben dürfen?

Nachdem das Rad wieder angebaut ist und alle Schrauben mit 120Nm (Stahlfelgen) bzw. 100Nm (Alufelgen) festgeschraubt sind, steht dem vorsichtigen Einfahren der neuen Bremsen nichts im Wege.
-Vorrausgesetzt beide Seiten sind fertig. ;-)

Hier noch einmal der Größenunterschied zwischen einer (qualitativ sehr guten!) gelochten Zimmermann Sportbremsscheibe in 288*25 und der original Audi 312*25 Bremsscheibe.

Meiner Meinung nach haben sich die knapp €400,- für den Bremsenumbau voll und ganz gelohnt.
Ich persönlich fahre Ferodo DS2000 Sportbremsbeläge und in Verbindung mit den großen Scheiben stellt es sich als gute Kombination dar, kein Fading, ein starker Druckpunkt und ein festes Zupacken wenn's sein muss, dazu ein relativ geringer Verschleiß.

Viel Spaß beim Nachbau und niemals vergessen:
vorausschauende Fahrweise ist wichtiger als große Bremsen oder ein dickes Endrohr!

;-) Stefan .