BMW E36 Hinterachse Überholen

Limousine / Coupe / Cabrio / Touring 316i – 328i

1 Inhalt

1.	Hint	erachsträger	3
	1.1.	Allgemeine Informationen	3
	1.2.	Hinterachsaufnahme verstärken	4
	1.3.	Hinterachsträger Verstärken	6
	1.4.	Hinterachslagerungen	7
	1.5.	Hinterachsträger überholen	10
	1.6.	Teilenummern	12
2	Que	rlenker	13
	2.1	Obere Querlenker	13
	2.2	Untere Querlenker	14
3	Läng	gslenker	16
	3.1	Allgemeine Informationen	16
	3.2	Lagerung	16
	3.2.	1 Querlenker Lager	16
	3.2.2	2 Längslenker Lager	17
	3.2.3	3 Radlager	18
	3.3	Bremsleitung	18
	3.4	Einbauhinweise	20
4	Stab	oilisator hinten	21
5	Anzı	ugsdrehmomente	23
	5.1	Hinterachsträger	23
	5.2	Radaufhängung	25
	5.3	Stabilisator Hinten Fehler! Textmarke nicht definie	≥rt.

1. Hinterachsträger

1.1. Allgemeine Informationen



Abb. 1: Hinterachsträger BMW E36

Grundsätzlich sind alle BMW E36 Hinterachsträger von Limousine, Touring, Coupe & Cabrio (316i bis 328i) gleich und untereinander kompatibel. Lediglich frühe E36 Modelle haben weniger Schweissnähte an dem Hinterachsträger. Diese können aber nachträglich noch nachgeschweisst werden, ist aber keine generelle Empfehlung. Außer bei einem Tracktool, Drifter oder allgemein bei härteren Achslagern kann dies Sinn ergeben.

E36 M3 Modelle haben übrigens größere hintere Tonnenlager (D=62,5MM statt D=60,5MM)

Ersatzteil	Teilenummer	Produktionszeitraum	Hinweis
Hinterachsträger	33 31 1 135 000	Sep 1990 - Aug 1996	
Hinterachsträger	33 31 1 092 625	ab Okt 1994	Mehr Schweißnähte



Abb. 2: Links: Nachträglich verschweißter Hinterachsträger | Rechts: Ab Werk verschweißt

1.2. Hinterachsaufnahme verstärken

Beim E36 kann es an der Karosserie im Bereich der Hinterachsaufnahmepunkte zum ausreißen der Gewinde und des Karosserieblech kommen. Vor allem bei rostigen Karosserien, ausgeschlagenen Tonnenlagern oder zu Harter Lagerung ist dieses Phänomen zu beobachten.

Daher sollten die Aufnahmepunkte nach Ausbau des Hinterachsträger auf jeden Fall genau angeschaut werden. Sind diese im guten Zustand und werden weiterhin (neue) Gummi-Tonnenlager gefahren werden, müssen die Aufnahmen nicht unbedingt verstärkt werden.

Sollten die Aufnahmepunkte schon verrostet sein oder sollen härtere Tonnenlager gefahren werden macht es auf jeden Fall Sinn die Aufnahmepunkte zu verstärken.

Hier gibt es grundsätzlich 2 Verschiedene Methoden:

Verstärkungsbleche vom E36 ///M3

Die "schönste" Methode zur Verstärkung der Karosserie sind natürlich Original BMW-Teile. Es gibt nämlich genau diese Karosserieverstärkung beim E36 M3 und diese können auch für normale E36 Modelle verwendet werden.

Diese Bleche sind nicht flach, sondern etwas geschwungen und passen sich somit perfekt der Karosserieform an, somit sieht das optisch am besten aus.

Bei dieser Variante empfiehlt es sich auch direkt die 2 Gewindebolzen vom E36 M3 zu verbauen.



Abb. 3: Original BMW E36 M3 Verstärkungsbleche für die Hinterachsaufnahme

Ersatzteil	Teilenummer	Stückzahl
Verstärkung f. Hinterachse vorne links	41002256495	1
Verstärkung f. Hinterachse vorne rechts	41002256496	1
Verstärkung f. Hinterachse hinten links	41112256497	1
Verstärkung f. Hinterachse hinten rechts	41112256498	1
Gewindebolzen E36 M3	33332227291	2

Zubehör Verstärkungsbleche

Mittlerweile gibt es auch viele Hersteller die Verstärkungsbleche anbieten. Diese sind in der Regel flache ausgelaserte Bleche und von der Stabilität auch nicht schlechter als die Original BMW-Teile. Oft werden auch Sets angeboten mit weiteren Verstärkungsblechen für den E36. Hier können in der Regel die originalen Gewindebolzen weiterverwendet werden.

Hersteller: PMC, Trackfab, RPMD, ...



Abb. 4: Quelle: drift-king.de

Verstärkungsbleche einschweißen

- 1. Karosserie im Bereich der Hinterachsaufnahme blank machen z.B. mit Drahtbürsten Aufsätzen für den Winkelschleifer oder die Bohrmaschine.
- 2. Verstärkungsbleche auf der Rückseite, den Rändern und an den weiteren Schweißstellen ebenso blank machen.
- 3. Karosserie und die Rückseite der Verstärkungsbleche mit Schweißprimer einsprühen (Wir empfehlen Technolit Inox Spray) und trocknen lassen.
- 4. Bleche auf der Karosserie positionieren und mit den original Hinterachsbolzen oder einem Getriebeheber fixieren.
- 5. Bleche an den Rändern verschweißen. Bei den Zubehör Blechen ebenfalls die vorgebohrten Löcher verschweißen.
- 6. Schweißpunkte auf denen die Tonnenlager aufliegen glätten damit diese sauber aufliegen.
- 7. Schweißnähte säubern.
- 8. Blanke stellen Grundieren (wir empfehlen 2K Epoxy Grundierung).
- 9. Lackieren/Streichen mit Farbe (Hammerit, Brantho Korrux, 2K PUR Lack, oder ähnliches)
- 10. Hohlräume auf jeden Fall konservieren, da das Schweißen die Grundierung in den Hohlräumen verbrennt und es ansonsten zu Rost führt.



Abb. 5: Zubehör Verstärkungsbleche eingeschweißt und lackiert

1.3. Hinterachsträger Verstärken

Wie bereits erwähnt kann der Hinterachsträger bei fehlenden Schweißnähten mit dem vollständigen durchschweißen etwas verstärkt werden.

Es gibt aber auch weitere Verstärkungsbleche für den Hinterachsträger, nämlich um die Stabihalter zu verstärken. Diese Modifikation ist vor allem für den Motorsport zu empfehlen.

Hierbei werden 1-2 Bleche (je nach Hersteller) zwischen Achsträger und Stabihalter verschweißt und sorgen dafür das dieser sich nicht mehr verwinden kann.



Abb. 6: Hinterachsträger ohne Verstärkungsblech



Abb. 7: Stabihalter Verstärkungsbleche eingeschweißt

1.4. Hinterachslagerungen

Bei der Hinterachslagerung gibt es viele Möglichkeiten und die Meinungen gehen stark auseinander. Wir versuchen daher mal einen Überblick zu geben, damit jeder die für sich passende Lagerung wählen kann.

Gummilagerung

Die Standard Tonnenlager sind aus Gummi und können natürlich auch gegen neue Serien Tonnenlagern ersetzt werden. Hier finden sich auch viele Hersteller im Zubehör. Das Fahrzeug wird sich mit neuen Gummilagern schon deutlich besser fahren im Vergleich zu über 20 Jahre alten Lagern. Somit ist diese Lagerart vor allem für Seriennahe oder nur leicht modifizierte Fahrzeuge perfekt.

Vorteile:

- Günstig
- Komfortabel (Schwingungen und Vibrationen werden kaum auf die Karosserie übertragen)

Nachteile:

• Zu Weich für Sportliche Fahrzeuge / Motorsport



Abb. 8: Gummi Tonnenlager wie original

PU-Lagerung

Eine Alternative zur Gummilagerung sind PU (Polyurethan) Lager. Diese sind in der Regel härter als Gummi und meist auch langlebiger.

Vor Allem PU Lager bis 80 Shore Härte können Serien Lagerungen gut ersetzen ohne größere Komforteinbußen und machen bei sportlichen Modifikationen durchaus Sinn.

PU-Lager ab 90 Shore Härte sind allgemein für sehr sportliche Fahrzeuge und den Motorsport empfohlen. Hier können schon mehr Schwingungen und Vibrationen an die Karosserie übertragen werden.

Hersteller: Strongflex, Powerflex, ...

Vorteile:

- Günstig
- Langlebig
- Leichter Einbau ohne Spezialwerkzeuge
- Bewegungen der Hinterachse werden reduziert

Nachteile:

Zu Harte PU-Lager können den Komfort verschlechtern



Abb. 9: PU Tonnenlager von Strongflex | Gelb= 90Shore

Aluminium Lagerung

Die härteste Variante für die E36 Tonnenlager sind Aluminium Lager. Diese sorgen für eine starre Verbindung zwischen Hinterachse und Karosserie. Dadurch werden Bewegungen der Hinterachse unterbunden. Das Ergebnis ist eine merklich direktere und schnellere Umsetzung von Gasbefehlen. Weiterhin wird ein "schwimmen" der Hinterachse eliminiert.

Allerdings kann es hier zu stärkeren Komforteinbußen kommen. Daher sind diese Lager ausschließlich für Motorsport Fahrzeuge wie z.B. Tracktools oder Drifter zu empfehlen.

Außerdem ist es die teuerste Variante der Hinterachslagerung, Preise fangen ab ca. 200,-€ an.

Hersteller: PMC, Millway, IRP, ...

Vorteile:

- Langlebig
- Bewegungen der Hinterachse werden eliminiert

Nachteile:

- Teuer
- Komfort kann sich deutlich verschlechtern



Abb. 10: Aluminium Tonnenlager von Millway

Übersicht

Lagerart	Härte	Einsatzgebiet
Gummilagerung	Serie	Serie
PU Lagerung	Bis 80 Shore	Sportliche Straßenfahrzeuge
PU Lagerung	Ab 90 Shore	Sportliche Straßenfahrzeuge / Motorsport
Aluminium	Starre Verbindung	Motorsport

1.5. Hinterachsträger überholen

Tonnenlager ausbauen

Für reguläre Methode um die Tonnenlager zu wechseln benötigt man ein Tonnenlager / Silentlager Werkzeug. Damit werden mithilfe einer Gewindestange die Tonnenlager ausgepresst und können so auch wieder eingepresst werden.

Mit etwas Geschick und den passenden Aufsätzen gelingt es auch mit eine hydraulischen Werkstattpresse.

Die etwas rabiatere Lösung für alle die kein Spezialwerkzeug zur Hand haben ist es die Tonnenlager mit einem kleinen Brenner oder einem starken Heißluftföhn zu erhitzen und die Gummis dann rauszuschlagen. Zurück bleibt meist der Aluminium Mantel der Tonnenlager. Diesen kann man mit Hammer und Meißel vorsichtig rausschlagen. Mit einem Eisen-Sägeblatt kann man den Mantel auch vorab schonmal etwas einsägen.

Tonnenlager einbauen

Gummi und Aluminium Tonnenlager presst man am besten mit dem Spezialwerkzeug oder eine Werkstattpresse ein.

PU-Lager dagegen lassen sich sehr leicht ohne Spezialwerkzeug einbauen. Diese können von Hand eingelegt werden und anschließend wird der Metallkern mit einem Hammer und etwas Gleitmittel eingeschlagen. Einbaurichtung und Position beachten.



Abb. 11: Hinterachsträger mit Strongflex PU-Lagern | Gelb= 90Shore Rot=80Shore

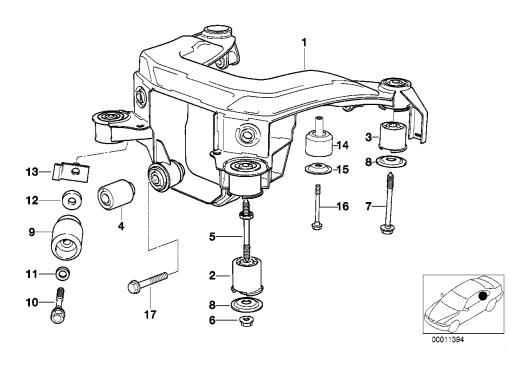
Differential Lager wechseln

Das Differential Lager im Achskörper wechselt man ebenfalls am besten mit dem Spezialwerkzeug oder eine Werkstattpresse.

Hier sollte ein Gummilager oder maximal ein PU-Lager bis 80Shore verwendet werden, da die Differential Verschraubung an der Stelle gerne abreißt. Eine zu Harte Lagerung verstärkt dieses Problem nur noch weiter.

Außerdem sollten die beiden Gewinde für die hintere Differential Befestigung nachgeschnitten werden um die Montage zu erleichtern. (Gewinde: M12x1,5)

1.6. Teilenummern



Teil	Teilenummer	Stückzahl	Hinweis	Nr	
Hinterachsträger					
Vordoro Cummilagor dor				2	
Vordere Gummilager der Hinterachse	33319059300	2	D=60,5MM	2	
Gewindebolzen	33311136428	2	D-00,5141141	5	Nur Original BMW
Gewindeboizen	33311130428	2		6	Enthalten im "Montagesatz BMW E36
Mutter	33311133463	2	M12X1,5	Ū	Fahrwerk" von sperber-classic.de
Hintere Gummilager der				3	
Hinterachse	33319059301	2	D=60,5MM		
				7	Enthalten im "Montagesatz BMW E36
Schraube	33326760361	2	M12X1,5X116	•	Fahrwerk" von sperber-classic.de
Anschlagscheibe	33331132546	4		8	Nur Original BMW
Gummilager für Differential	33171134871	1		4	
Halter Steckverbindung					Nur Original BMW / Achtung: Bei BMW
Hinterachse links	61131393783	1			entfallen
Halter Steckverbindung					Nur Original BMW / Achtung: Bei BMW
Hinterachse rechts	61131393784	1			entfallen
M3 Verstärkung f. Hinterachse vorne links	44002256405	4			
M3 Verstärkung f. Hinterachse	41002256495	1			
vorne rechts	41002256496	1			
M3 Verstärkung f. Hinterachse	11002230130	-			
hinten links	41112256497	1			
M3 Verstärkung f. Hinterachse					
hinten rechts	41112256498	1			
Cavindahalasa	222222222	2			Längere Gewindebolzen passend für original
Gewindebolzen	33332227291	2			M3 Verstärkungsbleche

2 Querlenker

2.1 Obere Querlenker



Abb. 12: Original Querlenker oben der E36 Hinterachse Quelle: www.fcpeuro.com

Die oberen Querlenker verbinden den Hinterachsträger mit den Längslenkern und dienen ebenfalls als Federteller für das Fahrwerk.

Zum überholen der Lenker werden lediglich ein Gummilager pro Seite benötigt. Hier kann man ebenfalls wieder auf Alternativen aus PU oder Motorsport Lagern zurückgreifen. Für Straßenautos reichen die Standard Lagerung aber vollkommen aus.

Ersatzteil	Teilenummer	Stückzahl	
Querlenker oben Links	33321095555	1	Nur Original BMW
Querlenker oben Rechts	33321095556	1	Nur Original BMW
Gummilager für Querlenker oben	33321092247	2	

2.2 Untere Querlenker



Abb. 13: Original Unterer Querlenker der E36 Hinterachse

Die unteren Querlenker verbinden den Hinterachsträger mit den Längslenkern.

Die Lenker sind rechts & links baugleich und haben nur ein Gummilager pro Lenker.

Die Gummilager können einzeln gekauft & verbaut werden oder man kauft direkt einen ganzen Querlenker mit neuer Lagerung. Beides auch als Zubehörteile lieferbar.

Die unteren Querlenker können auch gegen sogenannte "Camber Arms" getauscht werden. Diese lassen sich dann in der Länge individuell einstellen und verstellen somit den Sturz der Hinterräder weit über das Serienmäßigen Toleranzbereich hinaus. Diese müssen allerdings vom TÜV abgenommen werden, was sich in den meisten Fällen aber für schwierig herausstellt, da diese Teile oft keine Zulassung haben und/oder der Sturz zu weit verstellt wird und ein sicheres Fahrverhalten nicht mehr gegeben sein kann.



Abb. 14: PMC einstellbare Camber Arms

Ersatzteil	Teilenummer	Stückzahl
Querlenker unten	33326770813	2
Gummilager für Querlenker unten	33326770824	2

3 Längslenker

3.1 Allgemeine Informationen



Abb. 15: E36/E46 Längslenker hinten für Scheibenbremse

Grundsätzlich gib es 2 verschiedene Längslenker beim E36. Einmal die Ausführung für Trommelbremse und einmal die Längslenker für Scheibenbremse. Die Scheibenbremsen Variante unterscheidet sich dann nochmal minimal je nach Baujahr.

Längslenker bis 12/1997 haben 2 Schraubpunkte für die Bremsleitung.

Längslenker ab 1998 haben nur noch 1 Schraubpunkt für den Bremsschlauch und sind somit Baugleich mit Längslenkern vom E46 316i bis 328i (ab E46 330i größeres Radlager, andere Radnabe,etc).

Die E46 Längslenker lassen sich somit auch auf dem E36 fahren, es muss lediglich der Bremsschlauch angepasst werden, siehe 3.3

3.2 Lagerung

3.2.1 Querlenker Lager

Im Längslenker befinden sich 2 Lager die den oberen und den unteren Querlenker aufnehmen. Das obere Lager ist ein Kugelgelenk Lager und das untere ist ein Gummilager.

Hier sollte man das untere Gummilager ebenfalls gegen ein Kugelgelenk tauschen. Praktischerweise passt das obere Gelenk auch unten. Somit hat man beide Lager als Kugelgelenk, was übrigens beim E36 M3 3.2L auch genauso ab Werk verbaut war.

An dieser Stelle machen PU-Lager unserer Meinung nach auch keinen Sinn, da die originalen Kugelgelenk Lager schon recht gut sind.

Einzig sinnvolles Upgrade wären Uniball Lager, allerdings dann eher für den Motorsport Bereich und nicht für Straßen Fahrzeuge.





Abb. 16: Kugelgelenk Lager Längslenker oben

Abb. 17: Gummilager Längslenker unten

Ersatzteil	Teilenummer	Stückzahl
Kugelgelenk Lager oben (Längslenker)	33326775551	4
Gummilager unten (Längslenker)	33326771828	2

3.2.2 Längslenker Lager

Das Längslenker Lager befindet sich vorne am Längslenker und ist ein Gummilager.

Hier kann man ebenfalls eine kleine Verbesserung vornehmen in dem man das Gummilager vom E36 M3 3.2L / E46 M3 nimmt. Dieses Lager ist dann etwas straffer.

Meyle HD Lager entsprechen übrigens den M3 3.2L Lagern. Man kann aber natürlich auch BMW, Lemförder oder auch andere Marken verbauen.

An dieser Stelle sollte man ebenfalls auf PU-Lager verzichten, da der Längslenker an der Stelle nicht nur eine rotierende Bewegung macht, sondern sich auch etwas verdreht. Dadurch werden die PU-Lager auch seitlich belastet und halten auch nicht besonders Lange.

Für den Motorsport kommen hier dann eher Uniball Lager zum Einsatz.



Abb. 18: Gummilager Längslenker vorne BMW E36 M3 3.2L / E46 M3

Ersatzteil	Teilenummer	Stückzahl	
Längslenkerlager vorne	33326770786	2	Standard E36 Lager
Längslenkerlager vorne BMW M3	33326770817	2	E36 M3 3.2L / E46 M3

3.2.3 Radlager

Bei den Standard E36 gibt es 2 verschiedene Radlager Ausführungen. Einmal für Fahrzeuge mit Trommelbremsen und einmal für Scheibenbremsen, die ein etwas größeres Radlager haben. In der Regel kommen die neuen Radlager als Set mit Sicherungsring und Mutter für die Antriebswellen. Diese sollten nämlich am besten auch erneuert werden.



Abb. 19: SKF Radlager Set

Trommelbremse

Ersatzteil	Teilenummer	Stückzahl	
Schrägkugellager	33411124358	2	39x72x37 mm
Sicherungsring	33411128346	2	72x2,5 mm
Mutter für Antriebswelle	33411132565	2	
Radnabe	33411093693	2	

Scheibenbremse

Ersatzteil	Teilenummer	Stückzahl	
Schrägkugellager	33411130617	2	42x75x37 mm
Sicherungsring	33411138648	2	79x2,5 mm
Mutter für Antriebswelle	33411132565	2	
Radnabe	33411093567	2	

3.3 Bremsleitung

Wie schon erwähnt gibt es bei den Scheibenbremsen Längslenkern 2 verschiedene Ausführungen der Bremsleitung/Bremsschlauch Halterung.

Bis 12/1997

Längslenker bis 12/1997 haben hinten 2 Gewindelöcher, die für den Bremsleitungshalter vorgesehen sind. Diese Fahrzeuge haben auf jeder Seite jeweils 2 Bremsschläuche und dazwischen nochmals eine ca. 20cm lange Bremsleitung.



Abb. 20: Längslenker vor 1998

Ersatzteil	Teilenummer	Stückzahl	
Halter Bremsleitung Links	34321159935	1	
Halter Bremsleitung Rechts	34321159936	1	
			M6x12 Enthalten im "Montagesatz BMW
Schraube für Halter Bremsleitung	07119904517	4	E36 Fahrwerk" von sperber-classic.de
Bremsleitung	34326755550	2	M10/M10 205mm
Haltefeder Bremsleitung	34341163565	6	
Bremsschlauch zwischen Karosserie und			Innengewinde/Innengewinde
Längslenker	34321159524	2	Ca. 200 – 225 mm Lang
Bremsschlauch Längslenker an			Innengewinde/Außengewinde
Bremssattel	34321159881	2	Ca. 200 – 225 mm Lang

Ab 1998

E36 Scheibenbremsen Längslenker ab 1998 sind baugleich zu den E46 Längslenkern (316i bis 328i). Hier gab es nämlich eine Verbesserung der Bremsleitung.

Die kurze ca. 20cm lange Bremsleitung ist komplett entfallen und es wird somit nur noch 1 Bremsschlauch pro Seite benötigt.

Daher haben diese Längslenker auch nur noch 1 Gewindeloch statt 2. Dort wird ein Halter für den Bremsschlauch befestigt.

Die älteren Längslenker mit 2 Gewindelöchern lassen sich auch einfach auf das neuere System umrüsten, es wird lediglich der Halter + Haltefeder für den Bremsschlauch, sowie der längere Bremsschlauch benötigt. Der Halter muss allerdings ein wenig angepasst werden.



Abb. 19: Längslenker ab 1998 mit einem Gewindeloch

Ersatzteil	Teilenummer	Stückzahl	
Halter Bremsleitung	34301164003	2	
Haltefeder Bremsschlauch	34306771981	2	
			Innengewinde/Außengewinde
Bremsschlauch	34301165174	2	Ca. 460mm Lang
Bremsleitung	34326755550	2	M10/M10 205mm
Haltefeder Bremsleitung	34341163565	2	
			M6x12 Enthalten im "Montagesatz BMW
Schraube für Halter Bremsleitung	07119904517	2	E36 Fahrwerk" von sperber-classic.de

3.4 Einbauhinweise

Beim Zusammenbau der Lagerkorb in spezieller Lage zum Längslenker angeschraubt werden (siehe Bild rechts). Dazu wird ein gerader Stab an den Lagerbock gelegt und zum Radmittelpunkt ausgerichtet.

Bei tiefergelegten Fahrzeugen empfiehlt es sich den Lagerkorb noch etwas zu neigen, damit das Längslenkerlager am Ende in Nulllage nicht zu stark unter Spannung steht

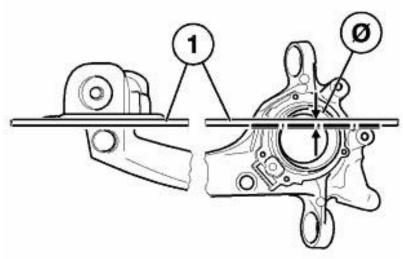


Abb. 20: Längslenker ab 1998 mit einem Gewindeloch

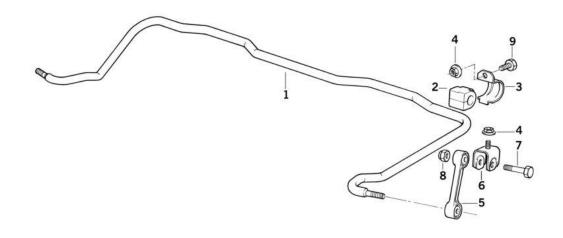
4 Stabilisator hinten

Bis auf 316i ohne M-Fahrwerk haben alle E36 einen Stabilisator an der Hinterachse.

Folgende Ausführungen gab es ab Werk:

15mm Standard 18mm Fahrzeuge mit M-Technik Fahrwerk 19mm E36 M3 3.0L 20mm E36 M3 3.2L

Das Umrüsten auf einen größeren Stabi ist ziemlich einfach. Es wird nur der Stabilisator und die passenden Gummilager benötigt. Die restlichen Teile sind bei jedem E36 baugleich. Zum Nachrüsten des Stabilisators bei 316i werden alle Anbauteile aus der Liste benötigt.



00004194

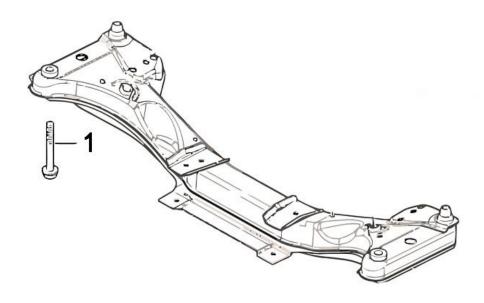
Abb. 20: BMW E36 Stabilisator Hinterachse

Ersatzteil	Teilenummer	Stückzahl	Abb.
Stabilisator 15mm	33551090848	1	1
Stabilisator Gummilager 15mm	33551131155	2	2
Stabilisator 18mm	33551137986	1	1
Stabilisator Gummilager 18mm	33551138104	2	2
Stabilisator 19mm	33551138324	1	1
Stabilisator Gummilager 19mm	33552227006	2	2
Stabilisator 20mm	33552227244	1	1
Stabilisator Gummilager 20mm	33552227240	2	2

Haltebügel Stabilisator	33506779734	2	3	
				M8 Enthalten im "Montagesatz BMW E36
Mutter	07119905374	4	4	Fahrwerk" von sperber-classic.de
Pendelstütze	33551124375	2	5	
Halter Pendelstütze	33551136393	2	6	
				M8x45 Enthalten im "Montagesatz BMW E36
Schraube	07119902955	2	7	Fahrwerk" von sperber-classic.de
				M8 Enthalten im "Montagesatz BMW E36
Mutter	07129964655	2	8	Fahrwerk" von sperber-classic.de
				M8x16 Enthalten im "Montagesatz BMW E36
Schraube	07119913612	2	9	Fahrwerk" von sperber-classic.de

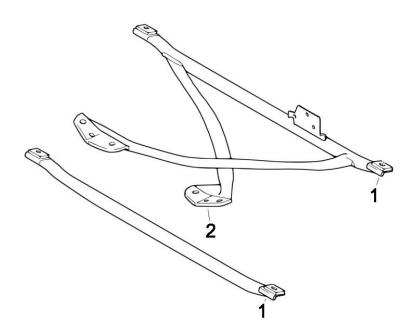
5 Anzugsdrehmomente

5.1 Vorderachse



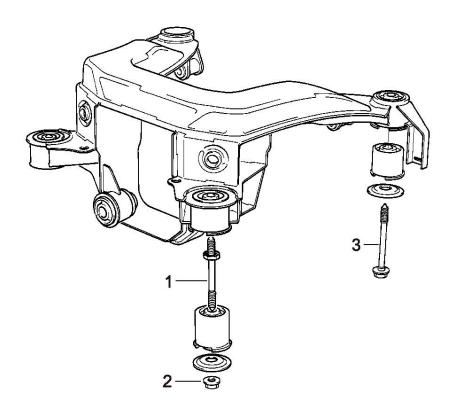
Nr	Teil	Hinweis	Anzugsdrehmoment
1	Vorderachse an Karosserie	M12x100	77 Nm

5.2 Versteifungskreuz



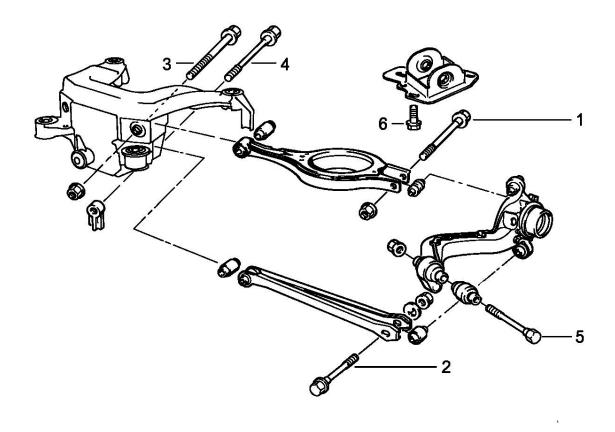
Nr	Teil	Hinweis	Anzugsdrehmoment
1	Querrohr / Versteifungskreuz an Karosserie	M10x35 10.9	70 Nm
2	Versteifungskreuz an Vorderachsträger	M8x20 8.8	25 Nm

5.3 Hinterachsträger



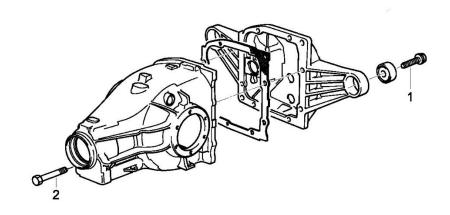
Nr	Teil	Hinweis	Anzugsdrehmoment
1	Gewindebolzen an Karosserie		120 Nm
2	Mutter		77 Nm
3	Schraube	M12X1,5X116-8.8	77 Nm

5.4 Radaufhängung



Nr	Teil	Hinweis	Anzugsdrehmoment
1	Schraube Querlenker Oben Außen	M12x1,5x78 10.9	110 Nm
2	Exzenterschraube Querlenker Unten Außen	M12x1,5x82 10.9	110 Nm
3	Schraube Querlenker Oben innen	M12x1,5x88 10.9	77 Nm
4	Schraube Querlenker Unten Innen	M12x1.5x80 10.9	77 Nm
5	Schraube Längslenker an Lagerbock	M12x1,5x70 10.9	110 Nm
6	Schraube Lagerbock an Karosserie	M12x1,5x43	77 Nm

5.5 Differential



Nr	Teil	Hinweis	Anzugsdrehmoment
1	Differential an Hinterachsträger hinten	M12x1,5x40	77 Nm
2	Differential an Hinterachsträger vorne	M12x1,5x80	95 Nm