

Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Diese Anleitung soll nur eine Anregung sein! Der hier beschriebene Umbau der vorderen Bremsanlage ist nicht legal, obwohl nur Originalteile des SLK verwendet werden. Bitte erkundigt Euch vorher beim lokalen TÜV/DEKRA bzgl. der Abnahme dieses Umbaus. 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, deren Richtigkeit oder Vollständigkeit. Alles was Ihr an Eurem Fahrzeug macht, geschieht auf Euer eigenes Risiko!

Diese Anleitung zeigt wie der SLK 200K mit der vorderen Bremsanlage des SLK 320 ausgerüstet werden kann. Des weiteren wird beschrieben wie die hintere Bremsanlage des SLK 200K generalüberholt, sowie alle vier Bremssättel lackiert werden.

Zu Beginn sei Erwähnt, daß die Bremsen eines Fahrzeuges die wichtigste Sicherheitseinrichtung darstellen und daß man mit der entsprechenden Sorgfalt zu Werke gehen soll. Es sollte klar sein, wie man Bremssättel zerlegen kann, wie die Bremsanlage gefüllt und entlüftet wird. Eine Werkstatt mit Preßluft und entsprechendem Werkzeug wie Ratschenkästen, Wagenheber, Autostützen usw. ist für so eine Arbeit unabdingbar. Es sollten ca. 3 Tage für den Umbau kalkuliert werden (wg. Trockenzeit für den Lack).

So, nun geht's los – also viel Spaß und gutes Gelingen!

1. Vorbereitung:

Zu Beginn alle Radschrauben lockern. Das Fahrzeug sollte komplett aufgebockt werden, damit man an allen Rädern/Bremsen gleichzeitig arbeiten kann. Hier gibt es bereits die erste Hürde zu meistern sofern man über keine Hebebühne verfügt. Der SLK hat am Wagenboden 4 Aufnahmen zum Aufbocken/Hochheben des Fahrzeuges. Mit dem im Fahrzeug befindlichen Wagenheber kann man zwar den SLK hochheben, jedoch blockiert der Wagenheber den Platz für die Stütze, auf die das Fahrzeug mit der erwähnten Aufnahme abgestützt werden soll. Ein stufenweise hochgehobenes Auto mittels Rangierwagenheber war Gold wert und das Auto war nun sicher mit allen Vieren in der Luft.

Anschließend alle 4 Räder abmontieren und diese zur Seite legen/stapeln und die Radschrauben am besten in einer Kleinen Schachtel aufbewahren.



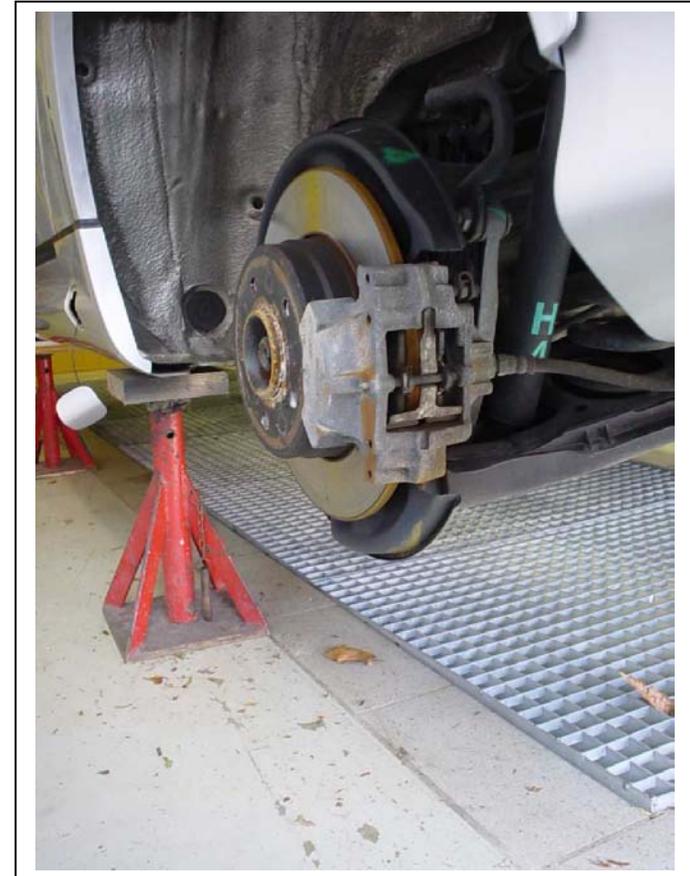
Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Die vordere Bremsanlage im Originalzustand:



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Und die hintere Bremsanlage:



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

2. Die hintere Bremsanlage:

Ich entschloß mich die hintere Bremsanlage zuerst in Angriff zu nehmen, da hier mehr Arbeit bevor stand. Zuerst empfiehlt es sich die Bremsleitung zu lösen (11) und beide Enden zu verschließen. Für die Bremsleitung am Fahrzeug konstruierte ich kurzerhand aus Silikonschlauch und einer Schraube einen Verschuß, um ein Nachlaufen von Bremsflüssigkeit zu verhindern. Die Bremsleitung am Sattel wurde mit einem Plastikstopfen geschlossen. Anschließend wurden die beiden Bremssättel abmontiert. Hierzu die beiden Schrauben mit einem gekröpften Ringschlüssel (16) lösen, und die beiden Schrauben komplett herausdrehen. Evtl. müssen die beiden Kolben im Bremssattel etwas zurückgedrückt werden – bei mir klappte es ohne und ich konnte den Bremssattel mühelos entfernen.

Rechts: Verschuß der Bremsleitung, Unten: Bremssattel demontiert.



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Nun ging die Dreckarbeit los. Die hinteren Sättel wurden zerlegt. Die Bremsbeläge durch entfernen des Haltestiftes entsichern und herausnehmen. Die beiden Kolben werden mittels Preßluft herausgedrückt. Um Beschädigungen zu verhindern, diente ein kleines Holzstückchen um ein Kollidieren der Kolben zu verhindern. Vorsichtig mit der Preßluft nun die Kolben herausdrücken. Die Staubschutzmanschette wurde kurze entfernt um den Zylinder mit Küchenkrepp (Staubschutz) zu füllen. Anschließend die Manschette (Staub und Lackschutz) wieder aufsetzen. Das Entlüftungsventil wurde der Gummikappe entledigt und blieb im Bremssattel eingeschraubt zwecks Staubschutz. Es wird später durch ein neues ersetzt. Die Bremsschläuche abschrauben (14) und den zuvor verwendeten Plastikstopfen nun am Sattel einstecken. Nun kann das Aufbereiten beginnen. Mit einer Stahlbürste und einem Aufsatz für die Bohrmaschine geht's nun der verrosteten Oberfläche an den Kragen. Bei dieser Arbeit unbedingt eine Staubschutzmaske tragen um ein Einatmen des Bremsenabriebs zu verhindern.

Nach ca. 2 Stunden sah der Bremssattel dann so aus und war fertig zum lackieren. Zum Entfetten und Reinigen dient Bremsenreiniger und Preßluft. Zum Vergleich daneben der ursprüngliche Zustand:



Um später die Bremssättel leichter zu montieren, habe ich alle Teile so sortiert, daß z.B. die Kolben wieder in die richtigen Zylinder kommen – also rechts und links bzw. innen und außen separat aufbewahrt und markiert.

Zum Lackieren montierte ich eine lange Schraube, um den Bremssattel nachher besser halten und drehen zu können.

Als Bremssattellack nahm ich den silbernen von Foliattec. Der Lack wurde in einem sauberen Marmeladenglas mit Schraubdeckel angerührt und in zwei Schichten aufgetragen. Anschließend durfte der Lack über Nacht trocknen. Hierzu ein Fläschchen Nitroverdünnung kaufen um Flecken usw. entfernen zu können – sehr hilfreich....

Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Nach dem Trocknen geht's wieder ans Zusammenbauen der hinteren Bremssättel. Die alten Staubschutzmanschetten der Kolben werden nun endgültig entfernt, die Papierstopfen herausgenommen und die alten Dichtungsringe der Bremskolben mit einem kleinen Schraubendreher vorsichtig herausgenommen. Der Bremssattel muß nun mit Preßluft von kleinen Resten der Schleiferei befreit werden. Nun kann man die neuen Dichtungsringe mit Bremszylinderpaste etwas benetzen und in die Nuten im Zylinder einsetzen. Anschließend die Kolben ebenfalls mit der Paste einschmieren und vorsichtig in die Zylinder einsetzen und weiter einschieben.

Rechts: Der Bremssattel , die Bremszylinderpaste von Ate und das benötigte Werkzeug zum Einpressen der Staubschutzmanschette.
Unten : der Bremssattel mit aufgesetzter, aber noch nicht eingepreßter Staubschutzmanschette:



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Zum Einpressen der Staubschutzmanschette habe ich mir den Bremskolbenrücksteller von Polo (www.polo-motorrad.de) geholt. Näheres siehe Teileliste. Als Zweites benötigt man ein weiteres Werkzeug zum Aufpressen der Manschette. Ich habe eine Fassung für einen Hochtöner verwendet. Prinzipiell soll das Tool incl. dem Rücksteller in den Sattel passen, nicht scharfkantig sein und den Durchmesser der Manschette haben. Wenn man alles hat, dann den Ring auf die aufgesetzte und mit Bremszylinderpaste benetzte Manschette aufsetzen und mit dem Rücksteller vorsichtig aufpressen. Dies von beiden Seiten durchführen damit die Manschette ringsum komplett aufliegt.

Bild rechts: so sollte es aussehen. Bild unten: das mit Teflonband vorbereitete, neue Entlüftungsventil. Das Teflonband dichtet das Ventil ab – wichtig beim späteren Entlüften.



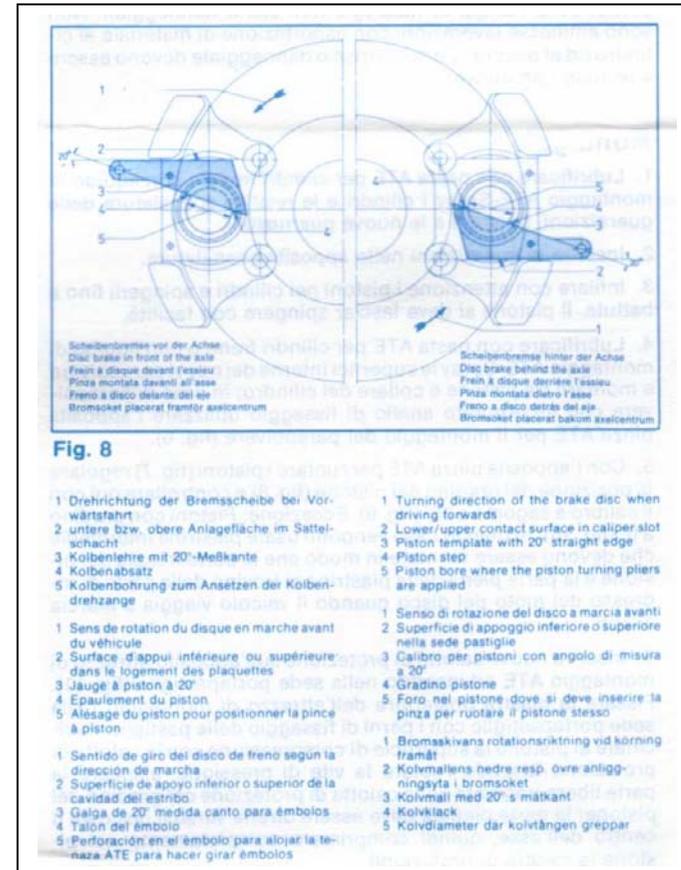
Achtung! Die Staubschutzmanschette ist extrem empfindlich. Keinesfalls mit irgendwelchen spitzen oder scharfkantigen Gegenständen wie Schraubendreher versuchen sie auf den Sitz aufzupressen! Es kommt unweigerlich zu kleinen Löchern die ein Eindringen von Wasser und Schmutz möglich machen. Dies führt zum frühzeitigen Ausfall der Bremsanlage!

Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Nach erfolgtem Aufpressen der Manschetten kann der Bremssattel komplettiert werden. Das Entlüftungsventil mit Teflonband – ca. 2-3 Umdrehungen – versehen und eindrehen. Die Bremsleitung reinigen, die Anschlüsse mit einer Stahlbürste vorsichtig entrostet bzw. reinigen. Anschließend mit Preßluft ausblasen damit keine Rückstände im Schlauch bleiben und im Bremssystem eingeschlossen werden. Den Stopfen aus dem Bremssattel entfernen, den Bremsschlauch aufschrauben (14) und den Stopfen wieder auf die Bremsleitung aufsetzen. Die Bremsklötze werden erst am Fahrzeug montiert.

Nun müssen noch die Kolben in die richtige Position (20°) gedreht werden. Die Nut muß gem. der von Ate beigelegten Zeichnung in eine 20° - Position gebracht werden. Hilfreich sind auch die Abdrücke an den alten Bremsbelägen. Rechts ist der Ausschnitt der Ate-Anleitung, die jedem Dichtungssatz beiliegt. Dieser zeigt sehr schön wie die Kolben zu drehen sind. Es gilt das rechte Schema Das drehen kann mit einer Wasserpumpenzange erfolgen – aber bitte mit Vorsicht. Den Bremskolben nicht verkratzen oder zerschrammen.

Wenn die Kolben in der richtigen Position sind, können sie mit dem Bremskolbenrücksteller komplett eingedrückt werden. Hierzu den Stopfen kurz vom Bremsschlauch entfernen, damit die Luft entweichen kann. Danach den Stopfen aus genannten Gründen wieder aufsetzen.



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Der Sattel wird nun wieder mit den beiden Schrauben und etwas Loctite Schraubensicherungsmittel festgeschraubt. Die Bremsleitung wird wieder verschraubt (11) Den Haltebügel nicht vergessen der die Bremsleitung in der Halterung fixiert.

Die neuen Bremsbeläge mit den dünnen Metallplättchen (ich habe die alten gereinigt und wieder verwendet) in den Bremssattel einsetzen und den neuen Sicherungsbolzen sowie die neue Klemmfeder montieren. Hier braucht man ein bißchen Kraft. Der Bolzen wird die letzten 8 mm mit dem Klemmring eingeschlagen. Ich habe hierzu einen Durchschlag verwendet um das lackierte Gehäuse des Bremssattels nicht zu beschädigen. Anschließend nochmals alle Schrauben, Schraubverbindungen usw. auf korrekten Sitz prüfen.

Rechts: So sollte nun der einbaufertige Bremssattel aussehen.

Unten: Der fertig montierte hintere Bremssattel.

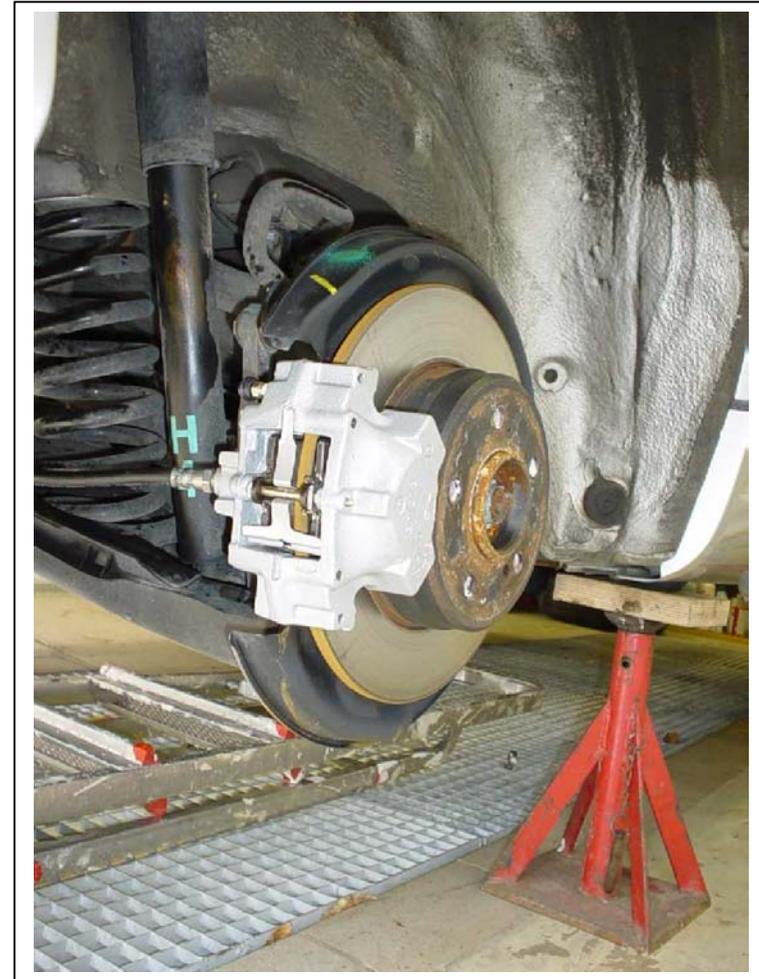


Tip: Ich habe die Kolben an der Auflagefläche der Bremsklötze dünn mit Kupferpaste bestrichen. Auch die Bremsklötze an den beiden Führungsflächen dünn mit Kupferpaste bestrichen um ein Quietschen der Bremse zu vermeiden.

Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Der hintere Bremssattel nochmals von der Seite:

Abschließend wurden noch die Radnaben sowie die Auflagefläche der Felgen mit der Strahlbürste vom Rost befreit und gereinigt. Dies kann natürlich auch vor der Montage der Bremssättel erfolgen.



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

3. Die vordere Bremsanlage:

Die neuen Bremssättel wurden ebenfalls lackiert und mußten somit auch zerlegt werden. Die Kolben wieder mit Preßluft herausdrücken und auch wieder mit einem Holzstück ein Anschlagen des Kolbens verhindern dann vorsichtig den Kolben mit der Preßluft rausdrücken. Zum Abdichten des Bremsschlauches eignet sich ein Stück Stoff. Danach die Staubschutzmanschette entfernen und die Führungshülsen für den Bremssattelhalter herausnehmen. Das Entlüftungsventil wurde zum Lackieren durch eine gereinigte Schraube ersetzt und der Zylinder mit Küchenkrepp gefüllt. Vor dem lackieren habe ich wieder lange Schrauben angebracht um den Sattel und den Bremssattelhalter besser handhaben zu können und alle Teile mit Bremsenreiniger und Preßluft entfettet.

Rechts und unten: die neuen Teile vor dem Lackieren



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Der mit 2 Schichten lackierte Bremssattel mit der erwähnten langen Schraube. Die gefrästen Flächen habe ich ausgespart, also nicht lackiert. Etwaige Farbreste wurden mit einem Schaber und Nitroverdünnung wieder entfernt um später keinerlei Beeinträchtigungen bei der Funktion zu haben.

Nun wurde der Bremssattel wieder komplettiert und zum Einbau vorbereitet. Die Schrauben entfernt, alle gefrästen Flächen gereinigt, den Papierstopfen entfernt und die Gummiführungen für den Bremssattelträger wieder eingezogen. Hier hilft ein bißchen die Bremszylinderpaste. Damit benetzt, flutschen die Führungen wieder in die Öffnungen. Hier wieder auf die richtige Richtung achten. Die Kanäle für die Bremsflüssigkeit und den Zylinder wieder mit Preßluft ausblasen. Die Kolbendichtung mit der Paste einstreichen. Die Staubschutzmanschette ist zwar diesmal nur leicht einzusetzen jedoch muß sie zuerst auf den Kolben aufgeschoben werden – und zwar von hinten. Nur soweit daß der Kolben in der Manschette sitzt. Dann die Manschette in die Nut vom Sattel einsetzen und den Kolben vorsichtig in den Zylinder einschieben. Dabei rutscht die Manschette dann auch in die Einkerbung am Kolben.

Danach können die gereinigte Bremsleitung und das mit Teflonband präparierte Entlüftungsventil (siehe hintere Bremsanlage) wieder eingesetzt werden.

Beim Bremssattelträger wird die lange „Hilfsschraube“ wieder entfernt, die mitgelieferten Bolzen eingeschraubt und mit etwas Graphitfett bestrichen.



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Rechts: Der Bremssattel fertig montiert und der Bremssattelträger mit den eingeschraubten Führungsbolzen.

Der Bremskolben wurde an der Auflagefläche des Bremsklotzes dünn mit Kupferpaste bestrichen. Der Bremsklotz ohne Klammer wurde an der Rückseite ebenfalls dünn mit Kupferpaste bestrichen um ein Quietschen der Bremse zu vermeiden. Die Klammer wird erst nach der Montage des Sattels am Fahrzeug montiert.

Unten der komplettierte Bremssattel mit den bereits eingesetzten Bremsklötzen fertig zum Einbau. Doch zuvor müssen die Bremscheiben montiert werden...



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

4. Montage der Bremsscheiben:

Als Bremsscheibe habe ich die Powerdisk von Ate gewählt. Diese ist zum Einen erschwinglich und zum Anderen problemlos mit den serienmäßigen Bremsbelägen zu fahren.

Zuerst werden die vorderen Bremsleitungen gelöst, die Karoserieseitige Bremsleitung mit dem bekannten Silikonschlauch abgedichtet und die Bremsleitung des Bremssattels aus der Gummiführung – Achtung vorsichtig, da Plastikteil – gezogen. Danach muß der Warnkontakt abgesteckt und der Anschluß für den Verschleiß-Warnkontakt (Torx) abgeschraubt werden. Anschließend die Bremsleitung mit einem Stopfen zumachen. Den Bremssattel durch lösen und herausdrehen der beiden Schrauben (18) abnehmen. Evtl. auch hier die Kolben/Bremsbeläge etwas zurückdrücken damit die Beläge über die Bremsscheibe gehen.



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Rechts: Nach der Demontage der Bremssättel die Schraube an der Bremsscheibe lösen und herausdrehen. Mit einem Hammer und ein zwei drei beherzten Schlägen von hinten auf die Bremsscheibe, sollte sich diese lösen. Die alte Bremsscheibe ist danach nicht mehr zu verwenden! Danach die Nabe mit der Stahlbürste reinigen und dünn mit Kupferpaste bestreichen. Dies verhindert ein festkleben der neuen Bremsscheibe.



Links: Das Abschirmblech muß nicht erneuert werden, sollte aber gründlich gereinigt werden. Hierzu kann man den Bremsenreiniger oder etwas Kalt- bzw. Felgenreiniger verwenden.

Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Hier ein paar Bilder die den Größenunterschied der beiden Bremsscheiben verdeutlichen:



Die Daten der alten, originalen Bremsscheibe*:
Durchmesser: 288mm
Dicke: 25,2 mm

Die Daten der neuen Bremsscheibe*:
Durchmesser: 300 mm
Dicke: 28 mm

*) jeweils im Neuzustand

Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Rechts: nochmals der Vergleich alt und neu.

Unten: Die neue Bremsscheibe wird dann auf die vorbereitete Nabe aufgesetzt und mittels einer neuen Schraube fixiert. Nicht zu stark anziehen da diese Schraube die Bremsscheibe nur fixieren soll. Richtig fest gehalten wird die Bremsscheibe durch die Radschrauben.



Achtung ! Lt. Ate soll die neue Bremsscheibe nicht gereinigt werden (z.B. mit Bremsenreiniger) da dies den Korrosionsschutz zerstören kann. Die Bremsscheibe ist bereits gebrauchsfertig im Karton.

Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

5. Montage der Bremssättel:

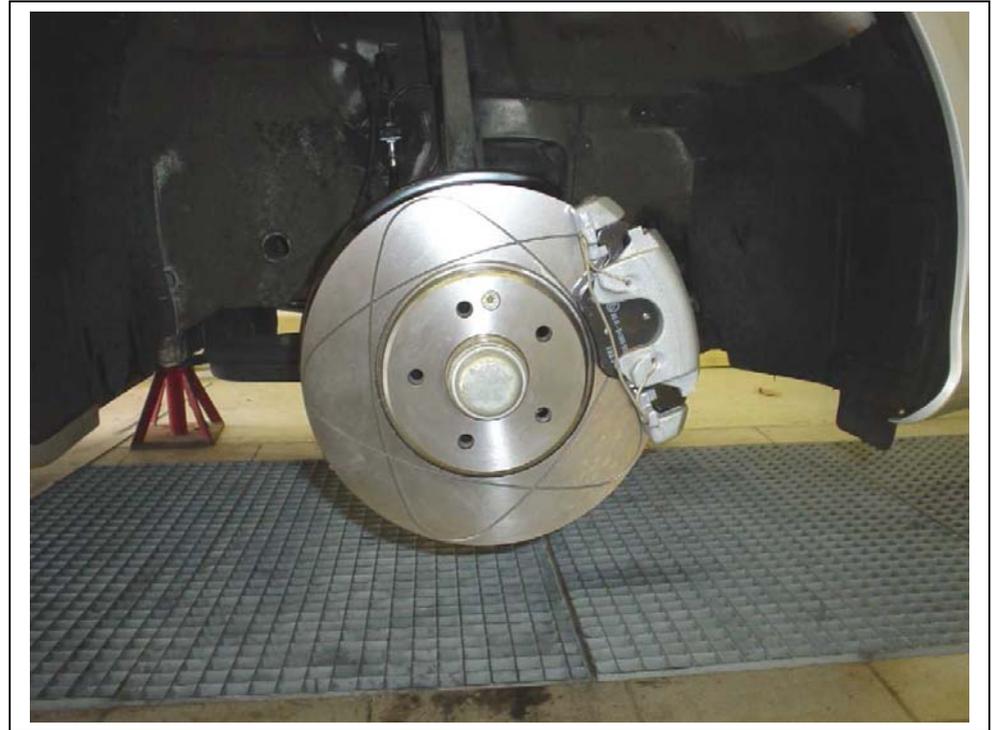
Die komplettierten Bremssättel werden mit jeweils zwei neuen Schrauben (mitgeliefert bei den Bremssattelträgern) wieder festgeschraubt. Bild rechts.



Links: Anschließend wird der Anschluß für den Verschleiß-Warnkontakt wieder angeschraubt. Danach kann der neue Warnkontakt eingesetzt und angeschlossen werden. Nun die Bremsleitung wieder anschließen und alle Verbindungen, Schrauben usw. nochmals auf korrekten Sitz prüfen!
Die Klammer einsetzen und darauf achten daß der Lack nicht zerkratzt wird.

Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Hier noch mal die vordere Bremsanlage nun fertig eingebaut.



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

6. Befüllen und Entlüften der Bremsanlage:

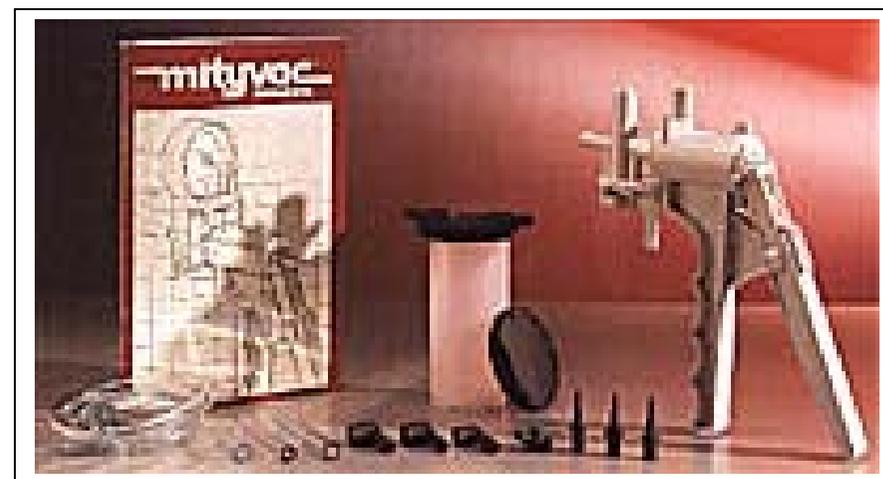
Als Bremsflüssigkeit habe ich die Ate Super Dot 4 genommen. Bis dato hatte ich keinerlei Probleme mit überhitzten Bremsen und diese Bremsflüssigkeit hat nochmals etwas bessere Werte als die „Standardbrühe“ SL Dot4 vom gleichen Hersteller. Ich habe 1 Liter gekauft und der hat prima gereicht.

Zuerst habe ich den Ausgleichsbehälter entleert hierzu habe ich eine Flasche aus Plastik, wie rechts abgebildet aber mit einem Schlauch dran verwendet und die alte Bremsflüssigkeit komplett abgesaugt. Danach wurde der Bremsflüssigkeitsbehälter mit der neuen Flüssigkeit aufgefüllt.

Nun kam das Entlüftungswerkzeug zum Einsatz. Zuerst noch mal prüfen daß alle Entlüftungsventile geschlossen sind. Nun das Werkzeug am Ventil des vorderen linken Bremssattel anschließen und einen Unterdruck durch pumpen erzeugen. Dann das Entlüftungsventil langsam mit einem Schraubenschlüssel (9) öffnen und weiterpumpen bis die helle Bremsflüssigkeit ohne Bläschen kommt. Dann das Ventil wieder schließen. Den Prozeß dann hinten rechts wiederholen. Danach ist vorne rechts und dann hinten links dran (wg. diagonal aufgeteilten Bremskreisläufen, also VL+HR und VR+HL). Sollten im Schlauch gleichmäßig Bläschen und Bremsflüssigkeit gemischt kommen, ist entweder noch Luft im System oder das Entlüftungsventil nicht genug mit Teflonband abgedichtet. Evtl. noch mal neu abdichten.

Achtung! Immer kontrollieren daß der Ausgleichsbehälter stets voll ist mit Bremsflüssigkeit, sonst war die Entlüfterei für die Katz.

Wenn das System komplett befüllt und entlüftet wurde, noch mal alles auf Dichtheit und festen Sitz aller Schrauben prüfen.

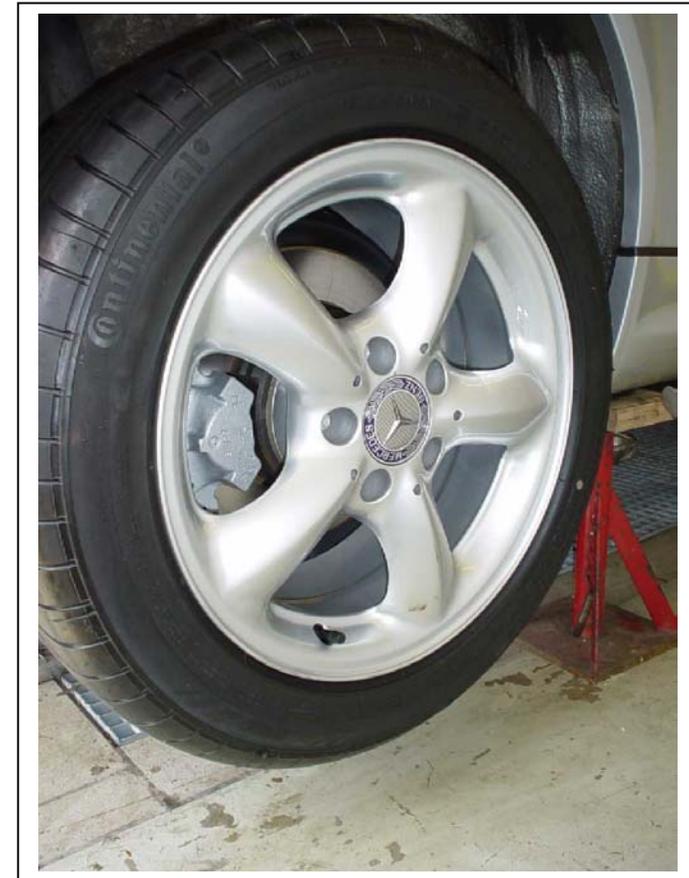


Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Nun noch die Räder montieren und das Auto wieder ablassen auf die eigenen Räder. Nachdem das Auto unten ist, alle Radschrauben mit dem Drehmomentschlüssel (120 Nm) anziehen.

Nun erst einmal das Bremspedal ein paar mal treten. Es muß ein deutlicher, fester Druckpunkt zu fühlen sein. Das Ganze bitte bei laufendem Motor durchführen. Nochmals alle Verbindungen auf Dichtheit prüfen und dann eine erste Testfahrt durchführen und dabei die Bremse behutsam einbremsen. Sollte sich die Bremse weich anfühlen muß nochmals entlüftet werden, da sich dann noch Luft im System befindet.

Nach der Probefahrt nochmals die Radschrauben nachziehen.



Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

7. Teileliste:

Vordere Bremsanlage:

	Menge	Bezeichnung	Eigenschaften	Art.-Nr.	Bezugsquelle	Preis/Stk.
SLK 320 V6	Bremssattel vorne links					
	1	Bremssattel	Faustsattel, Durchmesser [mm] 57, ohne Halter, Bremssystem ATE, ab Baujahr 04.00, links, vorne	001 420 31 83	Mercedes-Benz	100,61
	1	Bremssattelhaltersatz	Bremssystem ATE, ab Baujahr 04.00, vorne incl. Schrauben etc.	003 420 05 15	Mercedes-Benz	58,62
	1	Klammer	Schwingungstilgende Feder	000 421 60 91	Mercedes-Benz	2,29
	Bremssattel vorne rechts					
	1	Bremssattel	Faustsattel, Durchmesser [mm] 57, ohne Halter, Bremssystem ATE, ab Baujahr 04.00, rechts, vorne	001 420 32 83	Mercedes-Benz	100,61
	1	Bremssattelhaltersatz	Bremssystem ATE, ab Baujahr 04.00, vorne incl. Schrauben etc.	003 420 05 15	Mercedes-Benz	58,62
	1	Klammer	Schwingungstilgende Feder	000 421 60 91	Mercedes-Benz	2,29
	Bremsscheiben vorne					
	2	Bremsscheibe ATE Power Disc	Durchmesser [mm] 300,0, Bremsscheibendicke [mm] 28,0, Mindestdicke [mm] 25,4, belüftet, legiert/hochgekohlt, Lochanzahl 5, ab Baujahr 04.00, vorne	460 9995	Stahlgruber	63,12
	1	Bremsbelagsatz, Scheibenbremse	Breite [mm] 156,3, Höhe [mm] 69,3, Dicke/Stärke [mm] 20,3, mit Warneinrichtung, Bremssystem ATE, ab Baujahr 04.00, vorne	002 420 50 20	Mercedes-Benz	59,48
	2	Warnkontakt, Bremsbelagverschleiß	Länge [mm] 94, ab Fahrgestellnummer F017688, benötigte Stückzahl 2, vorne	126 540 20 17	Mercedes-Benz	1,94

Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

Hintere Bremsanlage:

	Menge	Bezeichnung	Eigenschaften	Art-Nr.	Bezugsquelle	Preis/Stk.
SLK 200K	Bremsattel hinten					
	2	Dichtungssatz, Bremsattel	Bremssystem ATE, ab Fahrgestellnummer F017688, hinten	000 421 80 86	Mercedes-Benz	11,07
	2	Klammer	Klammer für Bremsbeläge, hinten	000 421 65 91	Mercedes-Benz	1,60
	2	Bolzen	Bolzen für Bremsbelagführung, hinten	001 991 43 60	Mercedes-Benz	2,15
	2	Ventil	Entlüftungsventil	000 421 27 65	Mercedes-Benz	2,98
	Bremsbeläge hinten					
	1	Bremsbelagsatz, Scheibenbremse	Breite [mm] 63,8, Höhe [mm] 72,8, Dicke/Stärke [mm] 15,3, Bremssystem ATE, ab Fahrgestellnummer F017688, hinten	002 420 71 20	Mercedes-Benz	42,59

Werkzeug und Sonstiges:

	Menge	Bezeichnung	Eigenschaften	Art-Nr.	Bezugsquelle	Preis/Stk.
	Bremsen-Entlüftungspistole					
	1	Mityvac	Zum Entlüften von hydraulischen Bremssystemen und zum Wechsel der Bremsflüssigkeit	60170400560	Polo-Motorrad	49,95*
	Bremskolbenrücksteller					
	1	Rücksteller	Zum Zurückdrücken der Bremskolben bei Scheibenbremsen	60170400720	Polo-Motorrad	24,95*
	Sonstiges					
	1	Bremsflüssigkeit	Super DOT 4, 1 Liter	467 9169	Stahlgruber	8,57*
	1	Bremszylinderpaste	Ate-Bremszylinderpaste	n.A.	Stahlgruber	n.A.
	1	Bremsattellack	Foliatec, Bremsattellack zum streichen, silber	n.A.	ATU	24,50*

Alle Preise in EUR und pro Stück zzgl. MwSt, ausgenommen mit * gekennzeichnet.

Bremsenumbau für SLK 200K vorne auf Anlage des SLK 320 sowie Lackierung und Komplettüberholung der hinteren Bremsanlage

8. Nützliche Informationen:

Dieser Umbau bedingt die Löschung der im Fzg-Brief/-Schein eingetragenen 15“-Bereifung, bedingt durch den größeren Durchmesser der vorderen Bremsscheiben. Idealerweise ist das Fahrzeug bereits mit einer 16“-Bereifung oder größer bereits ausgestattet. Wenn nicht, sollte dies in die Kalkulation des Umbaus mit einfließen. Es werden dann u.A. Radabdeckungen an der Hinterachse als auch evtl. Lenkeinschlagbegrenzer notwendig (aussage von MB in Maastricht)

Eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für diesen Umbau gibt es von Mercedes-Benz nicht. Es muß ein Einzelgutachten durch den lokalen TÜV/DEKRA erfolgen (TÜV in den alten Bundesländer, DEKRA in den neuen). Kosten hierfür ca. 100 EUR.

Für die Eintragung beim TÜV solltet Ihr die Teilelisten der alten sowie der neuen Bremsanlage mitbringen sowie eine Bestätigung (Teileliste) daß bei beiden Fahrzeugen, dem SLK 200K sowie dem SLK320 der Bremsflüssigkeits-Ausgleichbehälter sowie der Hauptbremszylinder identisch sind.

Des weiteren sind zum TÜV natürlich die Fahrzeugpapiere (Brief und Schein) mitzubringen.

Und nochmals die Aufforderung: Erst alle technischen Details mit dem TÜV und der Werkstatt klären und erst dann die Teile kaufen – das spart Geld und eine Menge Ärger.

Nach erfolgtem Umbau empfehle ich die Bremse auf einem Prüfstand nochmals zu checken ob auch alle Bremssättel ordnungsgemäß zupacken. Die DEKRA hat das nach ein paar freundlichen Worten mal schnell zwischendurch und kostenlos gemacht – alles war O.K.

Was bringt den nun die größere Bremsanlage?

Ich habe nun ca. 300 km mit der Bremse zurückgelegt und bin mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Die Bremsleistung ist spürbar besser geworden, die Bremse packt einfach besser zu. Hochgeschwindigkeitsbremsungen habe ich aufgrund der Einfahrzeit noch nicht durchgeführt aber auch da sollte sich einiges tun. Bei Nässe konnte ich leider auch noch nicht fahren aber die Powerdisk sollte hier ebenfalls zu einem besseren Ansprechverhalten führen. Der Verschleiß wird sich im Laufe der nächsten Monate zeigen aber auch hier sollten Vorteile gegenüber der Serienbremse zu Tage kommen.

Ich hoffe diese Anleitung ist/war für Euch hilfreich und wünsche Euch einen unkomplizierten bzw. gelungenen Einbau und viel Spaß mit der neuen Bremsanlage.

Euer Mehi.