

Umbauvarianten für 004er Sperreinsätze, Bereich Typ 168

Variante	Setup Zug-Schub	Lamellenpakete	Tellerfedern	technische Umsetzung	Bruttopreis in Euro incl. Mwst.
1	25%-25%	2	2	Alte Innenlamellen werden durch Neuteile ersetzt, Außenlamellen werden um 180° verdreht eingebaut, Druckringe werden ersetzt und/oder überschleifen, komplette Innenreinigung des Sperreinsatzes	Standard, hat jedes von mir ausgelieferte Lamellensperddifferential
2	25%-25%	2	keine, dadurch entfällt die Vorspannung	wie oben, beide Tellerfedern werden durch genau angepasste Distanzscheiben ersetzt	75
3	35%-35%	3	1	mechanische Bearbeitung des Sperreinsatzes, ein zusätzliches neues Lamellenpaket	225
4	35%-35%	3	keine, dadurch entfällt die Vorspannung	wie oben, Tellerfeder wird durch genau angepasste Distanzscheibe ersetzt	300
5	40%-40%	2	2	Seriendruckringe werden durch spezielle Motorsportdruckringe mit 30° Anlaufampen ersetzt	275
6	45%-45%	4	keine, dadurch entfällt die Vorspannung	mechanische Bearbeitung des Sperreinsatzes, zwei zusätzliche neue Lamellenpakete	350
7	60%-60%	3	1	mechanische Bearbeitung des Sperreinsatzes, ein zusätzliches neues Lamellenpaket, Seriendruckringe werden durch spezielle Motorsportdruckringe mit 30° Anlaufampen ersetzt	500
8	60%-60%	3	keine, dadurch entfällt die Vorspannung	wie oben, Tellerfeder wird durch genau angepasste Distanzscheibe ersetzt	575
9	75%-75%	4	keine, dadurch entfällt die Vorspannung	mechanische Bearbeitung des Sperreinsatzes, zwei zusätzliche neue Lamellenpakete, Seriendruckringe werden durch spezielle Motorsportdruckringe mit 30° Anlaufampen ersetzt	625

Achtung: neuere 004er E36 Sperreinsätze mit schmalen Lamellen und schmaler Trägerverzahnung ohne Umbau auf ältere Innereien nicht für mehr als 2 Lamellenpakete geeignet, Nur 40% Umbau möglich!

Hinweis: Hohe Vorspannkraft durch die Tellerfedern auf die Lamellenpakete bringt eher Vorteile im Alltag z.B. beim Anfahren auf winterlichen Straßen wenn die übertragbare Umfangskraft eines Hinterrades gegen Null tendiert. Da durch diesen Festwertsperranteil die Untersteuerneigung verstärkt werden kann wird im Motorsport auf Asphalt aber häufig eher auf eine Vorspannung verzichtet und nur der prozentuale Sperrwert wird erhöht. Für losen Untergrund (Rallyesport) oder für Driitevents ist aber eine Vorspannung empfehlenswert. Mit Vorspannung ist der Übergang der Sperre von "fast offen" auf "gesperrt" gutmütiger und das Fahrzeug leichter beherrschbar