

**Warnung: Nichtbeachtung dieser Montageanweisung kann zu Schäden am Fahrzeug und zu Personenschäden führen. In diesem Fall weist H&R jegliche Verantwortung zurück.**

**Hinweis:** Für den Einbau sind Fachwissen und Spezialwerkzeuge erforderlich, daher ist der Umbau in einer Fachwerkstatt durchzuführen. Um die Funktion des Stoßdämpfers zu gewährleisten, darf kein Teil des Stoßdämpfers im Schraubstock eingespannt werden. Aus Sicherheitsgründen darf die Schraubenfeder nur mit einem Federspanner gespannt werden.

**Hinweis:** An der Vorderachse ersetzen die mitgelieferten Teller und Anschlagpuffer mit Schutzrohr die Serienbauteile. Das Achsbein wird mit der mitgelieferten Mutter mit dem Stützlager verschraubt. Bild 1 zeigt die richtige Einbaulage des oberen Federtellers. Die mitgelieferte Pendelstütze ersetzt das Serienteil. (Anzugsmomente siehe Werkstatthandbuch)

Bild 2 zeigt das Einstellmaß – Abstand zwischen Mitte Federbeinklemmschraube und verstellbarer Federtelloberkante - und die Einbausituation der VA.

An der Hinterachse sind Anschlagpuffer und Schutzrohr vom Originaldämpfer zu übernehmen. Diese Teile sollten ausgetauscht werden, sofern sie nicht in neuwertigem Zustand sind.

Untere Dämpferbefestigung erst endgültig festziehen, wenn das Fahrzeug auf dem Boden steht.

Bild 3 zeigt das Einstellmaß, den Abstand zwischen Auflage auf der Achse und verstellbarer Federauflage. Die Hinterachshöhenverstellung wird unterhalb der Feder, auf der Achse verbaut.

**Achtung:** Die für Ihr Fahrzeug geprüften Einstellmaße entnehmen Sie bitte dem Teilegutachten.

**Achtung:** Nach dem Umbau sind Spur, Sturz und ggf. Bremskraftregelung (last-abhängig) gemäß Werkstattangaben zu kontrollieren bzw. einzustellen. Die Scheinwerfereinstellung ist ebenfalls zu prüfen und ggf. einzustellen.

**Hinweis:** Montageanweisungen ersetzen nicht das Werkstatthandbuch des Fahrzeugherstellers; sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und/oder Berücksichtigung aller möglichen Toleranzen und Fehlerquellen.

**Warning: Any non-observance of this installation instruction might lead to damage of the car and injury of persons. In this case H&R rejects any responsibility.**

**Note:** Fitment requires technical knowledge, skills and special tools, therefore it should be done by a suspension specialist. To ensure that no damage is done to the shock absorber, DO NOT clamp or hold it in a vice. For safety reasons, the spring should only be compressed with proper spring compressing equipment.

**Note:** On the front the co-packed plates, bump rubbers and dust covers replace the OE parts. Use co-packed nut for the assembly of springs, top spring plate and strut bearing to the strut. Pic. 1 shows the correct alignment of the top spring plate. The co-packed sway bar link replaces the OE part. (For tightening torques refer to the vehicle manufacturer's handbook.)

Pic. 2 shows the adjustment dimension – distance between centre of strut fixation screw and spring plate - and fitment of the front strut.

On the rear, reuse OE bump stop and dust cover. Final torque of the lower shock bracket should be done with the car on the ground.

Pic. 3 shows the adjustment dimension - distance between axle and spring plate - for the rear . The height adjuster sits below the spring.

**Attention:** For released adjustment ranges for your car please refer to the TÜV parts approval.

**Attention:** After fitment wheel alignment and brake-power regulator have to be checked and adjusted to the factory specifications if necessary. Headlights also have to be checked and adjusted if necessary.

**Note:** Mounting instructions do not replace the vehicle manufacturer's handbook; they do not claim to cover complete fitment and/or to regard every possible tolerance or source of error.



Bild / pic. 1

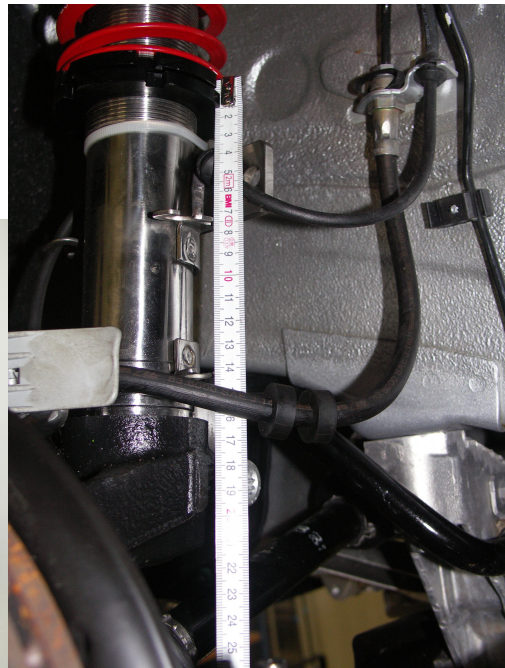


Bild / pic.2

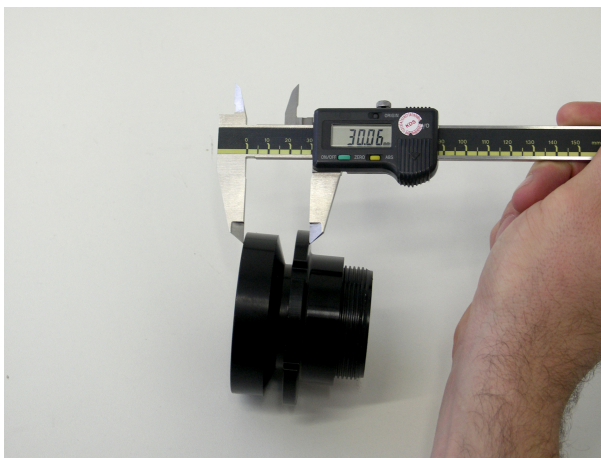


Bild / pic. 3