

Gewindefahrwerk

Die aktuelle Version dieses Dokuments finden Sie auf unserer Webseite www.h-r.com unter Produktfinder/Elektronischer Teilekatalog.

Hinweis:

Die Dämpfer sind **werkseitig** auf die **weichste Dämpfung** eingestellt. Diese Einstellung empfehlen wir als Grundeinstellung / „Komfort“. Der **Verstellbereich** bis zur maximalen Dämpfung „Sport“ beträgt **zwischen 1,5 und 2,5 Umdrehungen**.

Die Dämpfer der Vorderachse sind im eingebauten Zustand einstellbar, bei einigen Fahrzeugen müssen die Hinterachsdämpfer vor der Einstellung zunächst ausgebaut und die Anbauteile demontiert werden.

Vorderachse (VA)

An der **Vorderachse (VA)** wird zur Einstellung die Motorhaube geöffnet, der mitgelieferte Einstellknopf auf den Einstellstift am Kolbenstangenende gesteckt, **Abb. 1** und zunächst durch Drehen im **Uhrzeigersinn** (entgegen der Pfeilrichtung) bis zu einem **Anschlag** gedreht. (Dies ist die Überprüfung der Grundeinstellung.) Nun den Einstellknopf im **Gegenuhrzeigersinn** (in Pfeilrichtung) bis zur gewünschten Position drehen.

Achtung:

- **Gleiche Einstellung an beiden Seiten einer Achse wählen.**
- **Nur geringe Handkraft für die Einstellung anwenden.**
- **Einstellknopf vor dem Schließen der Motorhaube entfernen**

Hinterachse (HA)

Weisen die Dämpfer der Hinterachse einen **Einstellstift** wie die Vorderachsbeine auf, so erfolgt die Einstellung in gleicher Weise.

Hat der Dämpfer **keinen Einstellstift**, so wird er zur Einstellung – **ohne alle Anbauteile** – am Ende der Kolbenstange zwischen den **weichen Aluminiumbacken** eines Schraubstocks gespannt, **Abb. 2** gegen die Gasvorspannung vollständig zusammengedrückt, **Abb. 3** und dann das Dämpferrohr im **Gegenuhrzeigersinn** bis zu einem Anschlag gedreht. (Dies ist die Überprüfung der Grundeinstellung.) Von hier aus wird dann im **Uhrzeigersinn** (Pfeilrichtung, Foto) die gewünschte Position eingestellt. Es ist zu beachten, dass der Dämpfer während des gesamten Einstellvorgangs **vollständig** zusammengedrückt bleibt, **Abb. 4**.

Achtung:

- **Gleitbahn der Kolbenstange nicht beschädigen!**
- **Gleiche Einstellung an beiden Seiten einer Achse wählen.**
- **Nur geringe Handkraft für die Einstellung / Drehbewegung—anwenden. (Größere Kraft ist nötig um den Dämpfer während des Einstellvorganges vollständig zusammengedrückt zu halten.)**

Gewindefahrwerk

Einige Hinterachsdämpfer mit **oberer Augenbefestigung** sind mit **fest verschweißtem Schutzrohr und einem Anschlagpuffer** ausgerüstet. Um eine Einstellung vorzunehmen, muß zunächst der Anschlagpuffer entfernt werden. Hierzu wird dieser mit einem geeigneten Werkzeug durch eine Bohrung im Schutzrohr heruntergedrückt, **Abb. 5** und entnommen, **Abb. 6**. Der Einstellvorgang erfolgt wie beim Hinterachsdämpfer beschrieben (, jedoch Einspannung am oberen Auge, weiche Backen sind hier nicht erforderlich).

Achtung:

- **An beiden Seiten einer Achse die gleiche Einstellung wählen.**
- **Nur geringe Handkraft für die Einstellung / Drehbewegung anwenden. (Größere Kraft ist nötig um den Dämpfer während des Einstellvorganges vollständig zusammengedrückt zu halten.)**
- **Nach Einstellung Anschlagpuffer wieder verbauen.**

Coil over suspension

Please find the latest version of this document on our website www.h-r.com under Product finder/ Electronic parts catalog.

Note: The shock absorbers are **pre-adjusted to softest damping**. We recommend this adjustment as “comfort setting”. The **adjustment range** up to maximum damping “sport setting” is **1.5 to 2.5 rotations**.

Front shock absorbers can be adjusted when fitted in the car. On some cars rear shocks have to be taken from the car and mounting parts have to be taken apart to enable adjustment.

Front axle (FA)

For adjustment of the front axle shocks open engine hood, put adjuster knob on the adjuster pin on the piston rod end, **Fig.1** and rotate it **clockwise** (against the arrow direction) to a stop. This is to check comfort setting. Rotate **counter clockwise** (in arrow direction) to the target setting.

Attention:

- **Choose same setting on both sides of an axle.**
- **Use only little hand force for adjustment.**
- **Take apart adjuster knob prior to closing the engine hood.**

Rear axle (RA)

In case the rear shocks have an adjuster pin like the fronts, adjustment can be done the same way.

In case the **rear shocks do not have an adjuster pin** first take apart the **mounting parts** like dust cover and bump rubber. Clamp the end of the piston rod in the **soft** (aluminium) jaws of a vice, **Fig. 2** and fully compress the shock absorber against the gas pressure **Fig. 3**. Rotate shock absorber tube **counter clockwise** to a stop. This is to check comfort setting. Then rotate shock absorber tube **clockwise** (in arrow direction, photo) to the target setting. Make sure that the shock absorber is **fully compressed** during the whole adjustment procedure, **Fig. 4**.

Attention:

- **Do not damage slide bar of the piston rod!**
- **Choose same setting on both sides of an axle.**
- **Use only little hand force for adjustment / rotation. (More force has to be applied to keep the shock absorber fully compressed during adjustment)**

Coil over suspension

Some rear shocks with top eyelet have a **welded dust cover and a bump rubber**. Prior to adjustment, bump rubber has to be taken apart. Use appropriate tool to press down bump rubber, **Fig. 5** and take bump rubber apart, **Fig. 6**. Adjustment procedure is the same as described above for rear shock absorbers. (Clamp the upper eyelet in a vice, soft jaws are not required.)

Attention:

- **Choose same setting on both sides of an axle.**
- **Use only few hand force for adjustment / rotation. (More force has to be applied to keep the shock absorber fully compressed during adjustment)**
- **Re-insert bump rubber after adjustment.**

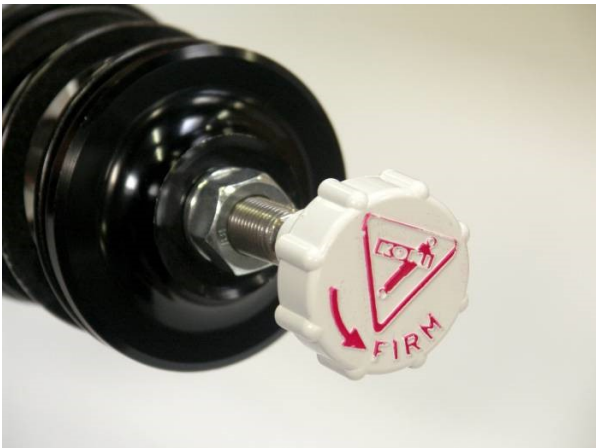


Abb. 1: Einstellknopf

Fig. 1: Adjustment knob



Abb. 2: Kolbenstange eingespannt

Fig. 2: Piston rod clamped



Abb. 3: Dämpfer zusammengedrückt

Fig. 3: Damper compressed



Abb. 4: Dämpfer Verstellung

Fig. 4: Damper adjustment



Abb. 5: Puffer demontage

Fig. 5: Buffer disassembly



Abb. 6: Puffer entnahme

Fig. 6: Buffer removal