

SACHS

Einbauanleitung - Fitting instructions - Instructions de montage

SACHS SPORTING-SET

VW-Bus T4

SET-Nr./No./no.: 84 1500 118 097

Sehr geehrter Kunde,

Sie haben mit dem Kauf des SACHS-Sporting Sets eine fachkundige Wahl getroffen und ein hochwertiges Produkt erworben. Damit Sie von vornherein und auf lange Zeit die von Ihnen gewünschte Freude am Fahren haben, empfehlen wir Ihnen, den Einbau durch eine Fachwerkstatt. Die wichtigsten Hinweise dieser Einbauanleitung sowie dem zugehörigen TÜV-Gutachten sind unbedingt zu beachten.

WICHTIGER HINWEIS!

Das von Ihnen erworbene SACHS-Sporting-Set stellt eine spezielle Kombination von Stoßdämpfern und Fahrwerksfedern dar, die im Hinblick auf Komfort und besonders Sicherheitsbelange konstruiert, erprobt und vom TÜV abgenommen wurde.

Vermeiden Sie bitte nachträgliche Veränderungen an diesen Bauteilen, da sonst erhebliche Beeinträchtigungen, besonders wichtig im Hinblick auf Sicherheitsbelange, entstehen können. Es ist auch keinesfalls sinnvoll, die Set-Bauteile mit anderen Federn bzw. Stoßdämpfern zu kombinieren. Bei derartigen Veränderungen erlischt unsere Gewährleistung auf einwandfreie Funktion und automatisch die nur für das Set ausgestellte TÜV-Freigabe.

Mitgelieferte Teile sind generell zu verwenden, ansonsten die vorhandenen Serienteile übernehmen.

Anmerkung!

Falls für Sie die genauen Tieferlegungswerte wichtig sind, bitte **vor dem Umbau** an jedem Rad das Maß zwischen Radnabe senkrecht zum Radausschnitt ermitteln und nach Einbau des Sporting-Set's die Messung wiederholen. Das Differenzmaß ist die erreichte Tieferlegung.

Bei Fahrzeugen mit höheren Km-Leistungen können sich natürliche Veränderungen ergeben z.B. durch Setzen der Federn. Die Tieferlegung ist dann auch geringer, als das von uns angegebene Maß.

Einbauanleitung und Teilegutachten bitte der Bedienungsanleitung des Fahrzeuges beilegen und mit dieser aufbewahren.

Dear customer,

By purchasing the SACHS-Sporting Set you made a wise choice and obtained a high quality product. To ensure enjoyable driving over a long period, we recommend you to entrust the installation to an authorised garage. The important information contained in these fitting instructions and in the associated TÜV expertise shall be carefully observed.

IMPORTANT ADVICE!

The SACHS-Sporting-Set you purchased consists of a special combination of shock absorbers and suspension springs designed to provide ride comfort and safety. SACHS-Sporting-Sets are approved by the German TÜV.

Please do not modify the parts in this conversion set or fit any of them individually with any other springs or shock absorbers. To do so could not only seriously impair their performance and safety, but will automatically invalidate our warranty for the correct function. The official approval has been granted solely for this conversion set as a whole.

All the components supplied with the set have to be fitted, otherwise the existing original components shall be reused.

Note!

If the exact amount of body lowering is important to you, measure the vertical distance at each wheel between the wheel hub and the wheel arch rim **prior to the modification** and measure again afterwards. The resulting difference is the achieved lowering.

Vehicles with higher mileages may show natural alterations, such as., settled springs. The lowering will then likewise be smaller than the dimension mentioned by us.

Please insert the Fitting Instructions and the Parts Report into the Operating Instructions of the vehicle and keep them together.

Cher Client,

En achetant le SACHS-Sporting Set vous avez fait un très bon choix et avez acquis un produit de qualité supérieure. Afin de profiter de votre Sporting-Set dès le début, nous vous recommandons de faire effectuer le montage par un atelier spécialisé. Les informations importantes contenues dans ces instructions de montage et dans l'expertise appropriée du TÜV doivent impérativement être respectées.

AVIS IMPORTANT!

Le SACHS-Sporting-Set que vous venez d'acquérir constitue une combinaison spéciale d'amortisseurs et de ressorts de suspension étudiés pour votre confort et votre sécurité. Ce Set a passé les essais et a obtenu l'homologation du TÜV.

Veillez éviter toute transformation de ces pièces, d'où ne résulteraient que des conséquences sur leur tenue et la sécurité. De même, il ne serait pas du tout raisonnable de combiner les pièces du Set avec d'autres ressorts ou amortisseurs. De tels changements font perdre tout droit à notre garantie de fonctionnement correct et automatiquement aussi l'applicabilité de l'homologation, du fait que celle-ci n'a été accordée que pour le Set dans son ensemble.

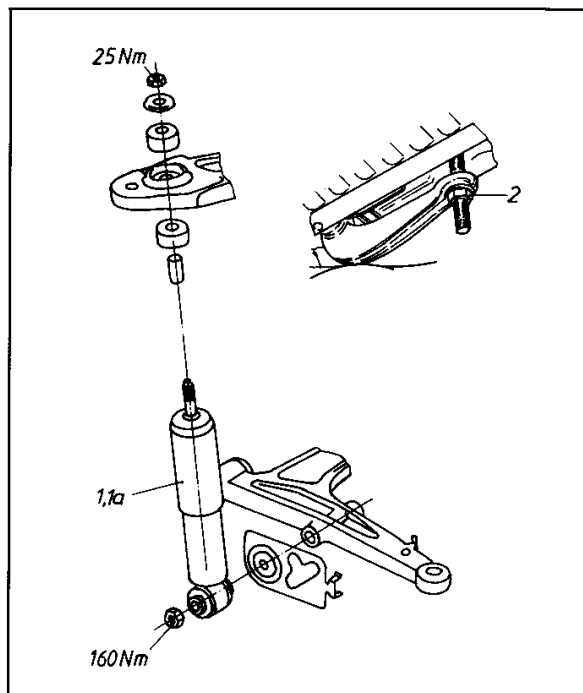
Utiliser toutes les pièces livrées dans le jeu, autrement remonter les pièces d'origine intactes.

Note!

Au cas où il importe pour vous de connaître les valeurs exactes du surbaissement, prière de mesurer **avant la conversion**, à chaque roue la distance verticale entre le moyeu de roue et le bord du passage de roue, et de la mesurer une deuxième fois après le montage du Sporting Set. La différence entre ces mesurages constitue le surbaissement obtenu.

Les véhicules à kilométrage plus fort peuvent présenter des altérations naturelles, par ex. des ressorts affaiblis. Dans un tel cas, le surbaissement sera également moindre qu'indiqué par nous.

Insérer les Instructions de montage et l'expertise des pièces dans le Manuel du Véhicule et conserver ces documents ensemble.



Umbau Vorderachse

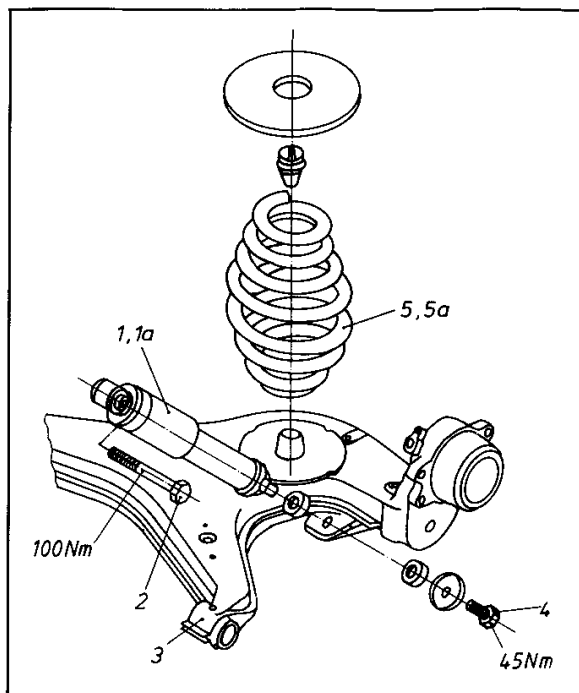
- Seriendämpfer (1) ausbauen.
- Obere und untere Befestigung des Dämpfers lösen.
- F & S-Dämpfer (1a) in umgekehrter „Reihenfolge“ einbauen.
- Die Tieferlegung an der VA-Achse erfolgt über den serienmäßig eingebauten Drehstab.
- Mutter (2) soweit nach unten drehen, bis die gewünschte Tieferlegung erreicht ist. Maßgebend ist der Abstand zwischen Radmitte und Radhausausschnittskante des Kotflügels oder der Abstand zwischen der oberen und unteren Stoßdämpferbefestigung.

Front axle modification

- Remove the standard shock absorber (1).
- Disconnect the upper and lower shock absorber attachment.
- Install the F & S shock absorber in the reverse order.
- Lowering at the front axle is carried out with the standard integrated torsion bar.
- Screw the nut (2) far enough down until the desired lowering distance is achieved. Decisive is the distance between the middle of the wheel and the wheel housing cut-out of the fender, or the distance between the upper and lower shock absorber attachment.

Conversion Train AV

- Déposer l'amortisseur (1).
- Desserrer les fixations supérieures et inférieures de l'amortisseur.
- Poser l'amortisseur F & S (1a) dans l'ordre inverse.
- Le surbaissement à l'avant est effectué au moyen de la barre de torsion de série. Tourner l'écrou (2) vers le bas jusqu'à la réalisation du surbaissement souhaité. Entre le centre de la roue et le bord du passage de roue ou, alternativement, entre les fixations supérieures et inférieures de l'amortisseur.



Umbau Hinterachse

- Seriendämpfer (1) ausbauen.
- Schraube (2) bei auf Räder stehendem Fahrzeug ausbauen (ggf. Fahrzeug soweit anheben, bis Schraube erreichbar ist).
- Fahrzeug anheben, Achslenker (3) unterstützen.
- Untere Stoßdämpferbefestigung (4) lösen, Stoßdämpfer herausnehmen.
- Achslenker (3) absenken, Seriendämpfer (5) entfernen.
- F & S-Feder auf die untere Federauflage (Zinkunterlage) des Achslenker justieren.
- F & S-Stoßdämpfer (1a) in umgekehrter Reihenfolge einbauen.

Rear axle modification

- Remove the standard shock absorber (1).
- Remove screw (2) with the vehicle standing on wheels (if necessary, raise vehicle high enough that the screw is accessible).
- Raise vehicle, support axle link (3).
- Disconnect lower shock absorber attachment (4), remove shock absorber.
- Lower axle link (3), remove standard spring (5).
- Adjust the F & S spring onto the lower spring liner (zinc support) of the axle link.
- Fit F & S shock absorber (1a) in reverse order.

Conversion Pont AR

- Déposer l'amortisseur (1).
- Retirer la vis (2) avec le véhicule sur ses roues (le relever si nécessaire juste assez pour rendre la vis accessible).
- Relever le véhicule, supporter le tirant d'axe (3).
- Desserrer la fixation inférieure de l'amortisseur (4) et le déposer.
- Abaisser le tirant d'axe (3), déposer le ressort (5) de série.
- Ajuster le ressort F & S sur l'assise du ressort (appui zinc) du tirant d'axe.
- Poser l'amortisseur (1a) dans l'ordre inverse.

Achtung!

Zur Befestigung der Stiftdelenkmutter keinen Schlagschrauber verwenden und vorgeschriebenes Anzugsmoment des Fahrzeugherstellers beachten.

Untere Stoßdämpferbefestigung erst festziehen, wenn das Fahrzeug auf den Rädern steht.

Prüf- und Einstellarbeiten

- Scheinwerfer neu einstellen.
- Fahrzeug neu vermessen.
- An der A-Säule befindet sich ein Aufkleber, auf der die Fahrzeuggruppe angegeben ist. Sollte kein Aufkleber vorhanden sein, so sind die Maße der Gruppe 4 einzuhalten.
- An der lastabhängigen Bremskraftregelung der Hinterachse ist nach der Tieferlegung eine **Neueinstellung erforderlich** und durch eine Fachwerkstatt zu bestätigen. Wird der ursprünglich maximale Aussteuerdruck nicht mehr ganz erreicht, ist im Fahrzeug-Brief Ziff. 27 die ungebremste Anhängelast zu streichen.

Attention!

Do not use an impact wrench to fasten the stem mount nut and observe the tightening torque specified by the vehicle maker.

Tighten the lower shock absorber attachment only after the vehicle is standing on its wheels.

Tests and Settings

- Reset the headlights.
- Realign the vehicle.
- A label is found on the A-column which indicates the vehicle type. If no label is present, the dimensions of Group 4 must be maintained.
- On vehicles with load proportional brake force control on the rear axle, **readjustment is required** and must be confirmed by an authorized workshop. If the original maximum control pressure is no longer achieved, Item 27 of the vehicle registration regarding brakeless trailer loads must be deleted.

Attention!

Ne pas utiliser un tournevis d'impact pour fixer l'écrou du goujon de fixation et respecter le couple de serrage spécifié par le constructeur du véhicule.

Ne serrer la fixation inférieure de l'amortisseur que quand le véhicule est au sol sur ses roues.

Contrôles et réglages

- Régler les phares.
- Contrôler l'alignement des roues.
- Le montant A porte un autocollant indiquant la série du véhicule. S'il n'y a pas d'autocollant, il faut se tenir aux valeurs du groupe 4.
- Au pont AR, **un nouveau réglage** de la force de freinage proportionnelle à la charge est **nécessaire** après le surbaissement et sa conformité est à attester par un garage spécialisé. Au cas où la pression de régale maxi d'origine ne pourrait plus être atteinte entièrement, le poids tractable du para. 27 des papiers du véhicule est à biffer.

Gruppe 1 / Group 1 / Groupe 1

Vorderachse (Doppelquerlenkerachse) Front axle (Twin control arm axle) Train avant (essieu double à bras oscillants)	Beladungszustand / Load condition / Etat de charge		
	leer / empty / à vide	1/2 Nutzlast / 1/2 payload demi-charge utile	Vollast / full load / pleine charge
Standhöhe vorn / Forward height / Hauteur avant	280	267	255
Spur pro Rad (ungedrückt) Track per wheel Pincement par roue (non serré)	+ 20' ± 10'	+ 10' ± 10'	0' ± 10'
Gesamtspur (ungedrückt) Track both wheels (uncompressed) Pincement total (non serré)	+ 35' ± 20'	+ 20' ± 20'	0' ± 20'
Sturz (in Gesamtgeradeausstellung) Camber (in straight position) Carrossage (position droite totale)	+ 40' ± 20'	+ 15' ± 20'	0' ± 20'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible distance between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 30'	max. 30'	max. 30'
Spurdifferenzwinkel bei 20° / Lenkereinschlag nach links oder rechts Track difference angle at 20° / left to steering angle right or left Angle différentiel de pincement pour braquage 20° gauche et à droite		45' ± 20'	
Nachlauf / Castor / Chasse	+ 1° 40' ± 30'	+ 1° 50' ± 30'	+ 2° ± 30'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible distance between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 1°	max. 1°	max. 1°
Hinterachse (Schräglänkerachse) Rear axle (Semi-trailing arm) Train arrière (essieu à bras oscillants inclinés)			
Spur pro Rad / Track per wheel / Pincement par roue	+ 10' ± 10'	+ 20' ± 10'	+ 30' ± 10'
Gesamtspur (bei vorgeschriebenem Sturz) Track both wheels (at prescribed camber) Pincement total (pour carrossage prescrit)	+ 20' ± 20'	+ 40' ± 20'	+ 1° ± 20'
Höchstzulässige Abweichung von der Laufrichtung max. permissible deviation of roating direction Ecart de direction maximal admis	max. 30'	max. 30'	max. 30'
Sturz / Camber / Carrossage	- 30' ± 30'	- 1° 10' ± 30'	- 1° 35' ± 30'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible difference between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 30'	max. 30'	max. 30'

Gruppe 2 / Group 2 / Groupe 2

Vorderachse (Doppelquerlenkerachse) Front axle (Twin control arm axle) Train avant (essieu double à bras oscillants)	Beladungszustand / Load condition / Etat de charge		
	leer / empty / à vide	1/2 Nutzlast / 1/2 payload demi-charge utile	Vollast / full load / pleine charge
Standhöhe vorn / Forward height / Hauteur avant	280	267	255
Spur pro Rad (ungedrückt) Track per wheel Pincement par roue (non serré)	+ 20' ± 10'	+ 10' ± 10'	0' ± 10'
Gesamtspur (ungedrückt) Track both wheels (uncompressed) Pincement total (non serré)	+ 40' ± 20'	+ 20' ± 20'	0' ± 20'
Sturz (in Gesamtgeradeausstellung) Camber (in straight position) Carrossage (position droite totale)	+ 35' ± 20'	+ 15' ± 20'	0' ± 20'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible distance between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 30'	max. 30'	max. 30'
Spurdifferenzwinkel bei 20° / Lenkereinschlag nach links oder rechts Track difference angle at 20° / left to steering angle right or left Angle différentiel de pincement pour braquage 20° gauche et à droite		45' ± 20'	
Nachlauf / Castor / Chasse	+ 1° 40' ± 30'	+ 1° 50' ± 30'	+ 2° ± 30'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible distance between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 1°	max. 1°	max. 1°
Hinterachse (Schräglenkerachse) Rear axle (Semi-trailing arm) Train arrière (essieu à bras oscillants inclinés)			
Spur pro Rad / Track per wheel / Pincement par roue	+ 3' ± 10'	+ 12' ± 10'	+ 20' ± 10'
Gesamtspur (bei vorgeschriebenem Sturz) Track both wheels (at prescribed camber) Pincement total (pour carrossage prescrit)	+ 6' ± 20'	+ 24' ± 20'	+ 40' ± 20'
Höchstzulässige Abweichung von der Laufrichtung max. permissible deviation of roating direction Ecart de direction maximal admis	max. 30'	max. 30'	max. 30'
Sturz / Camber / Carrossage	0' ± 30'	- 40' ± 30'	- 1° 10' ± 30'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible difference between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 30'	max. 30'	max. 30'

Gruppe 3 / Group 3 / Groupe 3

Vorderachse (Doppelquerlenkerachse) Front axle (Twin control arm axle) Train avant (essieu double à bras oscillants)	Beladungszustand / Load condition / Etat de charge		
	leer / empty / à vide	1/2 Nutzlast / 1/2 payload demi-charge utile	Vollast / full load / pleine charge
Standhöhe vorn / Forward height / Hauteur avant	273	263	255
Spur pro Rad (ungedrückt) Track per wheel Pincement par roue (non serré)	$+ 15' \pm 10'$	$+ 10' \pm 10'$	$0' \pm 10'$
Gesamtspur (ungedrückt) Track both wheels (uncompressed) Pincement total (non serré)	$+ 30' \pm 20'$	$+ 20' \pm 20'$	$0' \pm 20'$
Sturz (in Gesamtgeradeausstellung) Camber (in straight position) Carrossage (position droite totale)	$+ 20' \pm 20'$	$+ 10' \pm 20'$	$0' \pm 20'$
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible distance between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 30'	max. 30'	max. 30'
Spurdifferenzwinkel bei 20° / Lenkereinschlag nach links oder rechts Track difference angle at 20° / left to steering angle right or left Angle différentiel de pincement pour braquage 20° gauche et à droite		$45' \pm 20'$	
Nachlauf / Castor / Chasse	$+ 1^{\circ} 40' \pm 30'$	$+ 1^{\circ} 50' \pm 30'$	$+ 2^{\circ} \pm 30'$
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible distance between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 1°	max. 1°	max. 1°
Hinterachse (Schräglenkerachse) Rear axle (Semi-trailing arm) Train arrière (essieu à bras oscillants inclinés)			
Spur pro Rad / Track per wheel / Pincement par roue	$+ 10' \pm 10'$	$+ 20' \pm 10'$	$+ 30' \pm 10'$
Gesamtspur (bei vorgeschriebenem Sturz) Track both wheels (at prescribed camber) Pincement total (pour carrossage prescrit)	$+ 20' \pm 20'$	$+ 40' \pm 20'$	$+ 1' \pm 20'$
Höchstzulässige Abweichung von der Laufrichtung max. permissible deviation of roating direction Ecart de direction maximal admis	max. 30'	max. 30'	max. 30'
Sturz / Camber / Carrossage	$- 30' \pm 30'$	$- 1' 10' \pm 30'$	$- 1 35' \pm 30'$
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible difference between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 30'	max. 30'	max. 30'

Gruppe 4 / Group 4 / Groupe 4

Vorderachse (Doppelquerlenkerachse) Front axle (Twin control arm axle) Train avant (essieu double à bras oscillants)	Beladungszustand / Load condition / Etat de charge		
	leer / empty / à vide	1/2 Nutzlast / 1/2 payload demi-charge utile	Vollast / full load / pleine charge
Standhöhe vorn / Forward height / Hauteur avant	265	260	255
Spur pro Rad (ungedrückt) Track per wheel Pincement par roue (non serré)	+ 10' ± 10'	+ 5' ± 10'	0' ± 10'
Gesamtspur (ungedrückt) Track both wheels (uncompressed) Pincement total (non serré)	+ 20' ± 20'	+ 10' ± 20'	0' ± 20'
Sturz (in Gesamtgeradeausstellung) Camber (in straight position) Carrossage (position droite totale)	+ 10' ± 20'	+ 5' ± 20'	0' ± 20'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible distance between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 30'	max. 30'	max. 30'
Spurdifferenzwinkel bei 20° / Lenkereinschlag nach links oder rechts Track difference angle at 20° / left to steering angle right or left Angle différentiel de pincement pour braquage 20° gauche et à droite		45' ± 20'	
Nachlauf / Castor / Chasse	+ 1° 50' ± 30'	+ 1° 55' ± 30'	+ 2° ± 30'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible distance between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 1°	max. 1°	max. 1°
Hinterachse (Schräglenkerachse) Rear axle (Semi-trailing arm) Train arrière (essieu à bras oscillants inclinés)			
Spur pro Rad / Track per wheel / Pincement par roue	+ 12' ± 10'	+ 22' ± 10'	+ 27' ± 10'
Gesamtspur (bei vorgeschriebenem Sturz) Track both wheels (at prescribed camber) Pincement total (pour carrossage prescrit)	+ 24' ± 10'	+ 44' ± 10'	+ 54' ± 10'
Höchstzulässige Abweichung von der Laufrichtung max. permissible deviation of roating direction Ecart de direction maximal admis	max. 30'	max. 30'	max. 30'
Sturz / Camber / Carrossage	- 40' ± 30'	- 1' 10 ± 30'	- 1 30' ± 30'
Höchstzulässiger Unterschied zwischen beiden Seiten max. permissible difference between both sides Différence maximale admise entre les deux côtés	max. 30'	max. 30'	max. 30'

Hinweise zu Rad-Reifen-Kombinationen

Erlaubt sind:

- Serienmäßige Rad / Reifen-Kombinationen.
- Alle im Räderkatalog des TÜV Bayern diesem Fahrzeugtyp zugeordneten Sonderrad / Reifen-Kombinationen, soweit dort in den Punkten Auflagen und Bemerkungen keine diesem Gutachten widersprechenden Forderungen erhoben werden.
- Sonderrad / Reifen-Kombinationen, die nicht im Räderkatalog aufgeführt sind, wenn die Verwendung an obengenannten Fahrzeugtypen durch Gutachten nachgewiesen wird.

Auflagen und Hinweise:

Bei Verwendung von Sonderrädern sind die Auflagen und Hinweise der Radgutachten zu beachten. Maßnahmen zur Radabdeckung sind entsprechend den Toleranzen von Karosserie, Reifenfabrikat und Tieferlegung im Einzelfall zu beurteilen.

Beim Anbau von Spoilern, Türschweller, Sonderauspuffanlagen o.ä. soll auf eine ausreichende Bodenfreiheit nach DIN 70020 von ca. 110 mm geachtet werden.

Beim Anbau einer bauartgenehmigungspflichtigen Verbindungseinrichtung (Kupplungskugel mit Halterung) ist auf die vorgeschriebene Höhe der Kupplungskugel über der Fahrbahn zu achten.

Bei zulässigem Gesamtgewicht des Fahrzeugs: Abstand minimal 350 mm bis maximal 420 mm von Mitte Kugel bis Fahrbahn.

Achtung!

- Nach erfolgter Montage ist das Fahrzeug unter Vorlage des TÜV-Gutachtens einer TÜV-Stelle vorzufahren, damit das SACHS-SPORTING-SET in den Fahrzeugbrief eingetragen werden kann.

Advice regarding the combinations of wheel and tyre

The following is permissible:

- Standard production wheel / tyre combinations.
- Special wheel / tyre combinations assigned to this model in the wheel catalog of the Bavarian TÜV, insofar as this catalog does not contain, within its articles „Conditions and Advices“, any demands conflicting with this expertise.
- Special wheel / tyre combinations not listed in the wheel catalog, if an evidence for their use on the above-mentioned models is being produced by means of an Expertise.

Conditions and Advices:

In case of using special wheels, the conditions and advices given by the wheel expertises shall be complied with. Actions regarding the fender skirt shall be evaluated in each particular case on the basis of the body tolerances, tyre make and the lowering.

When fitting spoilers, door sills, special exhaust systems or the like, there must still be sufficient ground clearance of about 110 mm according to DIN 70020.

In case of fitting a trailer towing device subject to design certification (coupling ball with bracket), the specified height of the ball above ground shall be complied with.

For the vehicle at its permissible total weight, the distance from ball centre to ground shall be between minimum 350 mm and maximum 420 mm.

Attention!

- Upon completion of the mounting, the vehicle shall be taken to the competent authorities, along with the TÜV Expertise, in order to have the SACHS-SPORTING-SET officially registered into the vehicle papers.

Avis sur les combinaisons roue/pneu

Les combinaisons permises:

- Les combinaisons roue / pneu de série.
- Toutes les combinaisons de roues spéciales / pneu attribuées à ce type de véhicule dans le catalogue des roues du TÜV Bavarois, pour autant que celui-ci ne comporte pas, sous les points „Directives et Avis“, des exigences en contradiction avec cette expertise.
- Des combinaisons roue spéciale / pneu non mentionnées dans le catalogue des roues, si leur utilisation sur les véhicules précités est démontrée par des Expertises.

Directives et Avis:

En utilisant des roues spéciales, les directives et avis des expertises de roue sont à respecter. Des mesures visant le recouvrement de la roue sont à évaluer dans chaque cas particulier conformément aux tolérances de la carrosserie, de la marque des pneus, et du surbaissement.

En montant des spoilers et bas de marche, des dispositifs d'échappement spéciaux et autres équipements optionnels, il convient de veiller à une garde au sol suffisante selon la norme DIN 70020 d'environ 110 mm.

Lors du montage d'un attelage ayant besoin d'une homologation (boule avec son support), il faut veiller à la hauteur prescrite de la boule au-dessus du sol, soit pour le véhicule au poids total autorisé en charge : garde mini 350 mm à maxi 420 mm, mesurée du centre boule jusqu'au sol.

Attention!

- Aussitôt le montage terminé, présenter le véhicule avec l'expertise du TÜV à l'autorité compétente, afin de faire inscrire le SACHS-SPORTING-SET dans les papiers du véhicule.

SACHS

Sachs Handel GmbH
D-97424 Schweinfurt
Bereich: Service
Telefon: (0 97 21) 98-0

Best.-Nr. / Ref.No. / 073 298
Mat.-Nr. 80 485 136
Ausgabe: 3.95
Printed in Germany