

Monotube Gewindefahrwerke 29041-1/-2

Warnung: Nichtbeachtung dieser Einbauanweisung 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 Spezialwerkstatt durchzuführen. Die Montage der Dämpfer im Fahrzeug erfolgt entsprechend den Unterlagen des Fahrzeugherstellers. Dort sind auch die Anzugsmomente zu entnehmen. Bitte bewahren Sie diese Einbauanweisung bei den Fahrzeugunterlagen auf und geben sie bei Verkauf des Fahrzeugs/Fahrwerks weiter. Die aktuelle Version dieses Dokuments finden Sie auf unserer Webseite www.h-r.com unter Produktfinder/ Elektronischer Teilekatalog.

Warnung: 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** ist der Anschlagpuffer – von außen nicht sichtbar – innen im Achsbeinrohr eingebaut. Die Serienmutter oben am Dämpfer ist zu übernehmen. Montieren Sie die Pendelstütze (Koppelstange) **mit einer im Lieferumfang enthaltenen Unterlegscheibe** auf der von der Mutter abgewandten Seite des Pendelstützenhalters. **Abb. 1** zeigt das Einstellmaß.

An der **Hinterachse** ersetzt der H&R Anschlagpuffer den Serien Anschlagpuffer. Hierzu wird der Anschlagpuffer - wie vormontiert - mit den mitgelieferten Anbauteilen an der Achse verbaut, **Abb. 2**. Untere Stoßdämpferbefestigung erst mit Drehmoment anziehen wenn das Fahrzeug auf dem Boden steht.

Achtung: Nach dem Umbau sind Spur, Sturz sowie die Scheinwerfereinstellung und ggfs. Bremskraftregelung (lastabhängig) gemäß Werkstattangaben zu kontrollieren bzw. einzustellen.

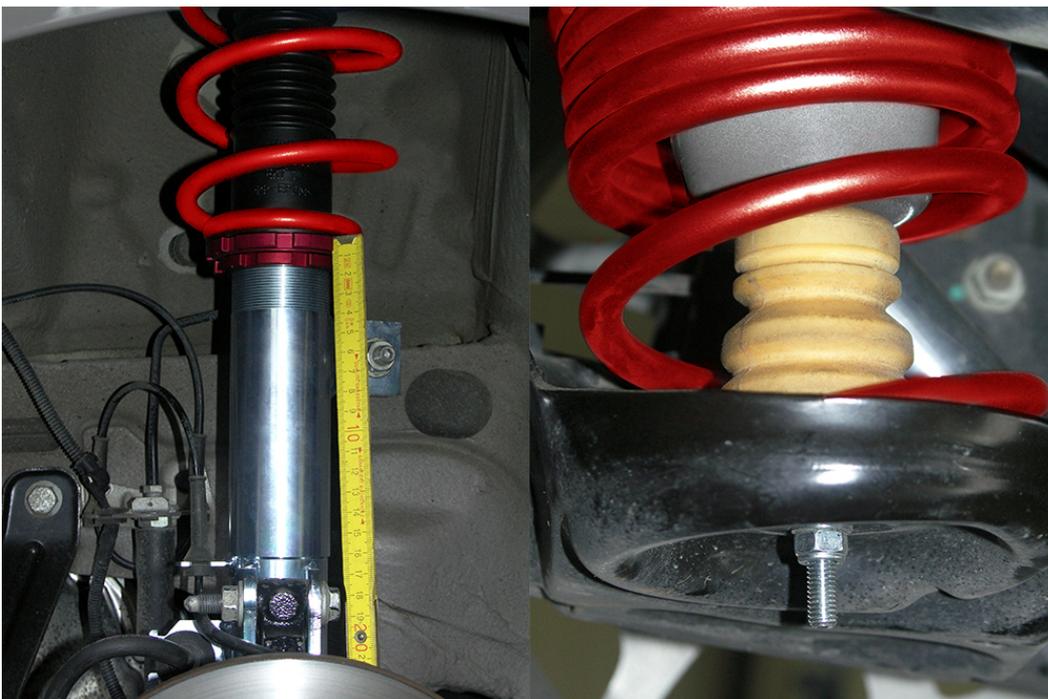


Abb. 1

Abb. 2

Einbauanweisung / Installation Instructions

Fiat 500 Typ 312/Ford Ka RU8 - HR01-X111A01

Monotube coil overs 29041-1/-2

Warning: Any non-observance of these fitting instructions 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. For fitment of the shock absorbers into the car refer to the vehicle manufacturer's handbook and use the stipulated tightening torques. Please keep these fitting instructions with your vehicle documents and forward them when selling your car/suspension. Please find the latest version of this document on our website www.h-r.com under Product finder/Electronic parts catalog.

Warning: 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: Front shock absorber has an internal bump stop. Reuse OE top nut. Fit sway bar link with the copacked washer opposite to the nut. Fig. 1 shows the adjustment dimension.

On the rear axle the H&R bump rubber replaces the OE bump rubber. Fit bump rubber – as preassembled - to the axle, Fig. 2. Finally tighten lower shock absorber fixation when the car stands on the ground.

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

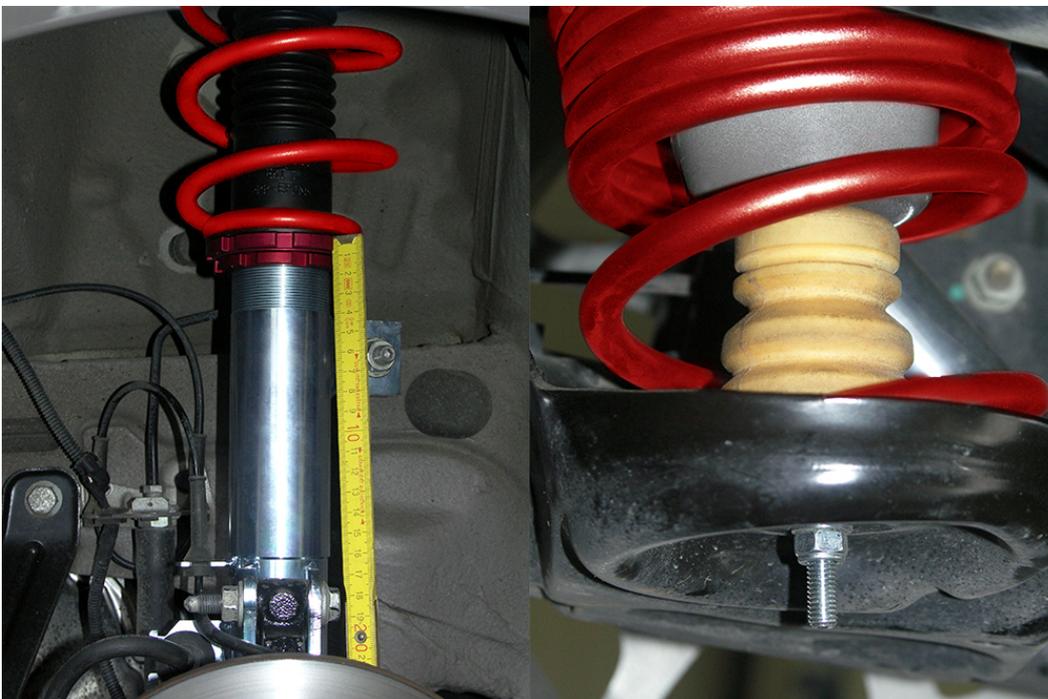


Fig. 1

Fig. 2