



1. Ergänzung zur Einbauanweisung

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

Achtung:

Der Einbau erfolgt nach der jeweils fahrzeugspezifischen Einbauanweisung und wird nur für die unten aufgeführten Varianten ergänzt.

Hinweise:

- Einbauanweisungen ersetzen nicht das Werkstatthandbuch des Fahrzeugherstellers; sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und/oder Berücksichtigung aller möglichen Toleranzen und Fehlerquellen.
- 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.
- Die aktuelle Version dieses Dokuments finden Sie auf unserer Webseite www.h-r.com unter Produktfinder/Elektronischer Teilekatalog.

Dämpfer mit Befestigungsstift:

Folgendes gilt **nur** für Dämpfer mit Befestigungsstift, bei denen ein Verbau anderweitig nicht möglich ist. (Serienstützlager – nicht im Lieferumfang – muss verwendet werden, bzw. Karosseriedurchlass reicht nicht aus)

Hier ist ein Abschrauben des Gehäuses zur Montage des Stützlagers bzw. zum Einbau im Fahrzeug erforderlich.

1. Verstellung auf „Klick 0“ einstellen.
2. Nach Lösen der Kontermutter das schwarze/blauere Gehäuse vorsichtig abschrauben.
3. Kurz vor dem endgültigen Lösen des Gehäuses prüfen, ob der rote Verstellknopf weiter auf „Klick 0“ steht. Dieses Vorgehen stellt sicher, dass die in der Kolbenstange untergebrachten Einzelteile der Verstellung an Ort und Stelle bleiben. **Abb. 3** zeigt das abgeschraubte Gehäuse.
4. Dämpfer mit Stützlager komplettieren.
5. Kontermutter und schwarzes/blauere Gehäuse mit Verstellknopf in umgekehrter Reihenfolge wieder montieren.
6. Dämpfer mit Stützlager im Fahrzeug montieren.

HA Dämpfer mit Verstellung im Radhaus:

Folgendes gilt **nur** für Dämpfer mit Verstellung im Radhaus, bei denen ein Verbau anderweitig nicht möglich ist **Abb. 4:**

1. Mutter an der Kolbenstange entfernen.
2. Dämpfer mit Stützlager komplettieren.
3. Mutter wieder aufsetzen und festziehen (Anzugsmoment beachten).
4. Dämpfer mit Stützlager im Fahrzeug montieren.
5. Darauf achten, dass die Dämpfkraftverstellung zugänglich ist.
6. Nach Einstellung schwarze Schutzkappe um 180° verdrehen.



2. Allgemeine Hinweise zur Verstellung

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

Wichtig:

- An beiden Seiten einer Achse die gleiche Einstellung wählen.
- Es sollte **niemals** eine Achse ganz hart und die Andere ganz weich gestellt werden.
- Schwarzes/blau/chromatiertes Gehäuse um den Verstellknopf **nicht** lösen um Verstellung vorzunehmen.
- Verstellknopf nur unter **mäßiger Kraftanwendung** verstellen.
Ansonsten Gefahr von Beschädigungen des Verstellmechanismus

Vorgehen:

- Die **Dämpfkraftverstellung** erfolgt über einen roten Verstellknopf **Abb. 1**.
- Um die Verstellung vorzunehmen kann ein kleines Hilfswerkzeug zur Hand genommen werden (Innensechskantschlüssel / Bohrer / Nadel). Dieses kann in die Bohrungen des Verstellknopfes eingeführt und zum Drehen benutzt werden.
- Der Stellknopf muss **unbedingt** nur mit mäßiger Handkraft betätigt werden, da es sonst zu Schäden am Nadelventil kommen kann.
- Um die härteste Einstellung (= Klick 0) zu erreichen wird der Stellknopf im Uhrzeigersinn vorsichtig bis zum Anschlag gedreht. **Nicht** überdrehen!
- Um die gewünschte Dämpfkraft einzustellen nun von der maximalen Dämpfung (= Klick 0) ausgehend den roten Stellknopf gegen den Uhrzeigersinn drehen, bis die gewünschte Dämpfungsstufe (= Klick x) erreicht ist.

Verstellbereich:

- Der Verstellbereich beträgt mindestens 3 Umdrehungen (= 18 Klicks) von härtester bis zur weichsten Einstellung. Pro Umdrehung ist die Verstellung in 6 Klicks unterteilt.
- Die Dämpfer sind je nach Anwendung auf eine bestimmte Dämpfkraft voreingestellt, siehe Tabelle. Diese Einstellung empfehlen wir als Basiseinstellung.
- Ist keine Einstellung angegeben, so werden die Dämpfer grundsätzlich mit Einstellung „Klick 6“ ausgeliefert.

Ergänzende Hinweise:

- Befindet sich der Verstellknopf „unten“, so muss er aus Sicht des Betrachters anders herum gedreht werden. **Abb. 2**
- Bei Ausführungen mit Verstellung im Radhaus ist die Schutzkappe um 180° zu verdrehen **Abb. 4**, um den Stellknopf bedienen zu können.
- Bei gewissen Ausführungen kann eine Kappe oder ein Faltenbalg zum Schutz der Verstellung vorgesehen sein.
- Leichte Ölsuren unterhalb oder oberhalb des Verstellkopfes (je nach Einbaurichtung) deuten **nicht** auf einen Defekt hin.
Bei diesen Spuren handelt es sich lediglich um Montagerückstände, da das Öl als Korrosionsschutz für den Gewindestift eingesetzt wird.



Dämpfkraftverstellung/ Damping force adjustment Monotube

HR01-X077A01

Deutsch

English

Tabelle Dämpfungseinstellung - Empfehlung Damping force adjustment table - Recommendation

Fahrwerk für Suspension for	Click Vorderachse Click front axle	Click Hinterachse Click rear axle	Bemerkungen remarks
Audi R 8	6	4	32058-x, 32132-x
BMW M3 (E 92/93)	6	4	32039-1
Ford Mustang	7	6	32776-x
Porsche 996/997 GT3	5	5	32996-x, 32997-x
VW Golf V/VI* ...	5	5	RSS-48-000-x/y-V...
VW Golf VII*	5	5	RSS-48-851-x/y-VS
Eigenes Fahrzeug Own car			

*und weitere Fahrzeuge auf dieser Plattform/and further cars on this platform



Abb. 1 / Fig. 1

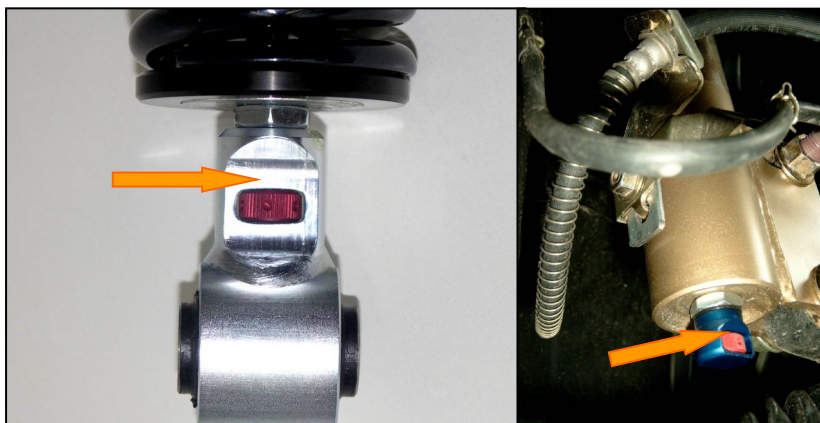


Abb. 2 / Fig. 2

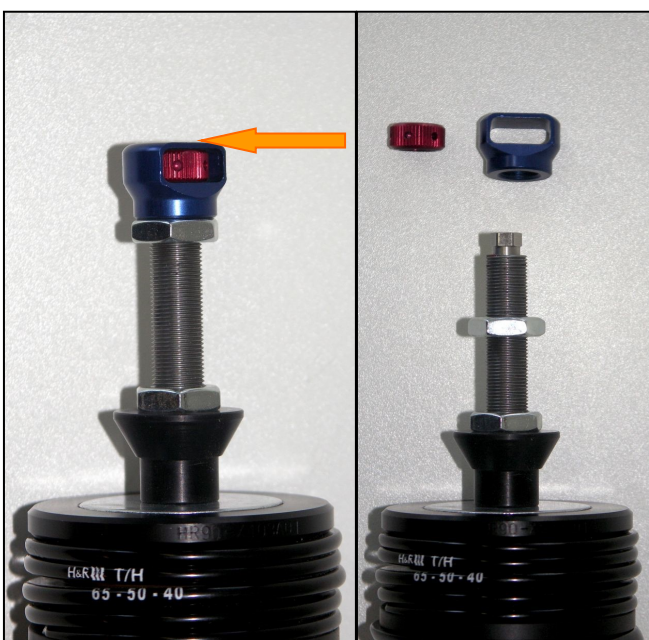


Abb. 3 / Fig. 3

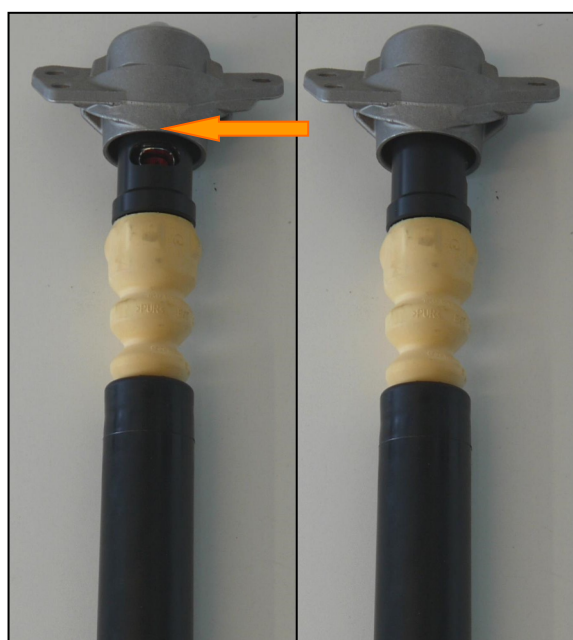


Abb. 4 / Fig. 4 = rechts: Schutzkappe verdreht
right: Protective cover distorted

Verstellung in Pfeilrichtung = mehr Dämpfung / Turn in direction of the Arrow = more damping



1. Additional Notes for installation instructions

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

Attention: Fitment is done according to the car type's specific fitting instructions. This document only completes these fitting instructions for the applications listed below.

Note:

- Installation 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.
- Fitment requires technical knowledge, skills and special tools, therefore it should be done by a suspension specialist. For fitment of the springs and shock absorbers into the car please refer to the vehicle manufacturer's handbook.
- Please find the latest version of this document on our website www.h-r.com under Product finder/ Electronic parts catalog.

Shock absorbers with pin at the adjuster end:

The following only refers to shock absorbers with pin at the adjuster end, where fitment is not possible in another way. (OE support bearing – not provided – must be used, resp. car body passage is not big enough). In these cases housing must be screwed off to allow fitment of support bearing resp. in the car:

1. Set adjustment to click 0.
2. After untightening the counter nut, screw off black/blue housing cautiously.
3. Immediately before finally unscrewing the housing make sure that the red knob is still in click 0. (This procedure makes sure that the internal parts of the click mechanism remain in place.)
Fig. 3 shows the housing screwed off.
4. Complete shock absorber with support bearing.
5. Fit counter nut and housing in reverse sequence.
6. Fit absorber and bearing in the car.

Rear shock absorbers with adjuster accessible in the wheelhouse:

The following only refers to shock absorbers with adjuster accessible in the wheelhouse, where fitment is not possible in another way. **Fig. 4:**

1. Dismount nut on piston rod.
2. Complete shock absorber with support bearing.
3. Remount nut (pay attention to the tightening torque).
4. Fit shock absorber with support bearing in the car.
5. Pay attention adjuster can be accessed.
6. After adjustment rotate protective cover by 180 degrees.



2. General information about damping force adjustment

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

Important:

- Choose same setting on both sides of an axle.
- You should **never** set up one axle completely differing from the other one.
- Do **not** untighten black/blue/chromated housing for adjustments.
- Make sure that you turn the adjustment knob only by using **moderate force**. (Otherwise damages in the adjustment mechanism can occur.)

Procedure:

- The red adjuster knob is used for **damping force adjustment, Fig. 1**
- A small device - i.e. little drill bit or hexagon wrench - may be used for adjustment. With this device you can turn the adjustment knob by sticking the device into the holes of the knob.
- The adjustment knob **needs** to get turned only by moderate force, otherwise you might damage the needle valve of the adjustment mechanism.
- For max. damping force (= click 0), turn red adjuster knob clockwise (in the sense of a right-hand threaded screw) as far as possible. **Don't** overtighten!
- To set up the right adjustment rotate the adjuster knob counterclockwise from click 0 to the required click (= click x). Check damping force adjustment table.

Adjustment range:

- The adjustment range is about 3 full turns (= 18 clicks) from max. damping force down to min. damping force. 6 clicks is equivalent 1 full turn of the red knob.
- Depending on the application the shock absorbers are adjusted to a certain damping, see damping force adjustment table. This is recommended as base setting.
- In case no adjustment is given in the table the shock absorbers delivered are adjusted to click 6.

Additional notes:

- In case the adjuster knob is positioned on bottom of the shock absorber, it needs to be turned in opposite direction from a frontal point of view! **Fig. 2.**
- To adjust shock absorbers with adjuster accessed via wheelhouse, rotate protective cover by 180 degrees to get access to the red adjuster knob. Close protective cover after adjustment. **Fig. 4**
- On certain shock absorbers there may be caps or dust covers to protect the adjustment.
- Small traces of oil below or above the adjustment head (depending on the mounting direction) do **not** indicate any kind of defect. These traces are just assembly residues, explained by the use of the oil as corrosion protection of the thread pin.