

Performance-Gewindefahrwerke

Performance Coilover Kits

Kit-Nr.: 84 1500 118 455



Für folgende Fahrzeuge / For the following vehicles:

Porsche Typ 987 (Boxster und Cayman)

Inhalt:

- Dämpfungskraftverstellung
- TÜV-Teilegutachten
- **Einbauanleitung & Montagehinweise**

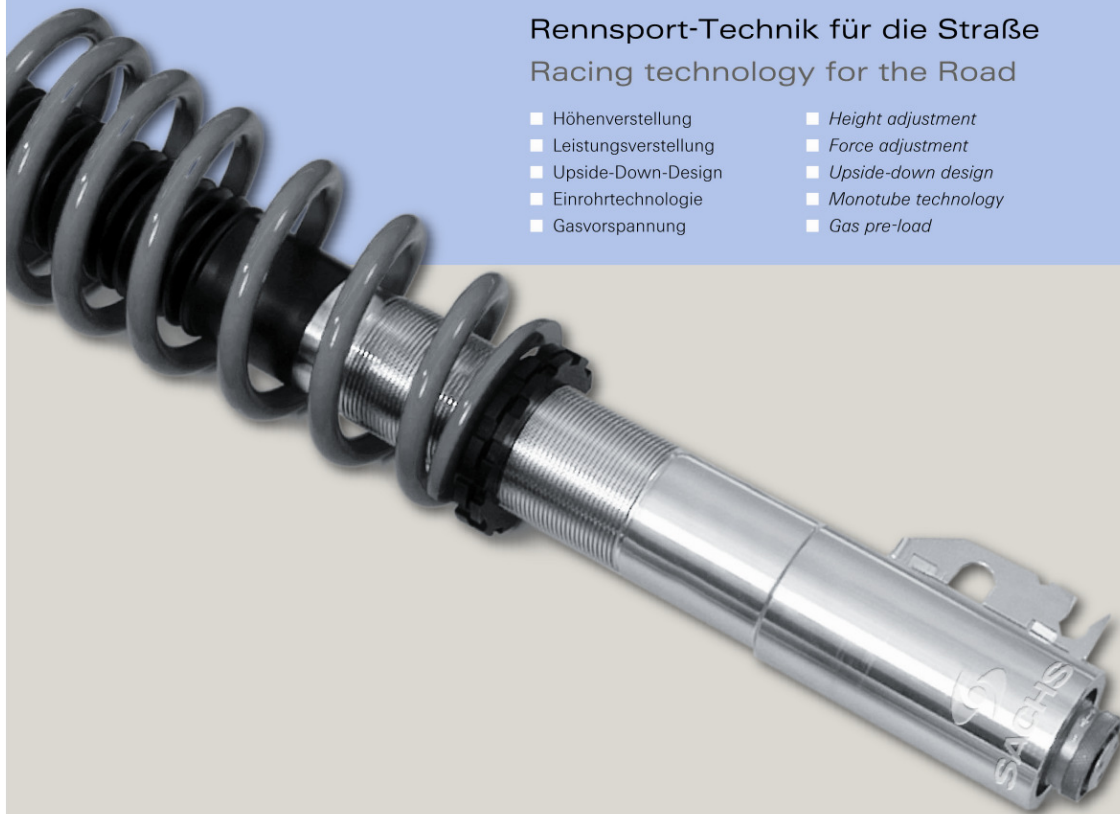
Contents:

- adjustment damping force
- German TÜV certificate
- mounting instruction & mounting advice



Rennsport-Technik für die Straße Racing technology for the Road

- | | |
|------------------------|------------------------------|
| ■ Höhenverstellung | ■ <i>Height adjustment</i> |
| ■ Leistungsverstellung | ■ <i>Force adjustment</i> |
| ■ Upside-Down-Design | ■ <i>Upside-down design</i> |
| ■ Einrohrtechnologie | ■ <i>Monotube technology</i> |
| ■ Gasvorspannung | ■ <i>Gas pre-load</i> |





Einbauanleitung ZF Sachs Race Engineering GmbH (ZF SRE)

Vor der Fahrwerksmontage ist folgendes in jedem Fall zu beachten:

- Das Gutachten muss mit den technischen Daten des Fahrzeugs übereinstimmen (VA- und HA-Last, Leistungsbereich, Fahrzeug Typ Nr. und ABE EG Nr.).
- Die Fahrwerkskomponenten müssen mit dem Gutachten übereinstimmen (Feder- und Federbeinkennzeichnung).
- Die Einbauhinweise müssen genau eingehalten werden.

Allgemeine Hinweise

Allgemeine wichtige Produkt- und Gebrauchsinformationen zu Original-Fahrwerk-Kits von ZF Sachs Race Engineering GmbH (ZF SRE)

ZF SRE-Fahrwerksteile werden unter sportlichen Gesichtspunkten konstruiert und weisen überwiegend eine progressive Fahrwerkcharakteristik auf. Die sich damit ergebende Absenkung des Fahrzeugschwerpunktes wird allgemein als Tieferlegung bezeichnet. Die TÜV-Angabe der Tieferlegung ergibt sich aus der Differenz zwischen der in der Zulassungsbescheinigung angegebenen Fahrzeughöhe und der nach erfolgter Umrüstung an der Dachoberkante gemessenen Höhe. Um vergleichbare Messwerte zu erreichen, müssen die Einflüsse der Rad-/Reifen-Kombinationen, Stoßdämpferart und -zustand, Tankfüllung sowie die bisherigen Standhöhen-toleranzen berücksichtigt werden. Wegen dieser möglichen fremden Einflussgrößen kann für den Grad der Tieferlegung keine Garantie übernommen werden.

ZF SRE fertigt sehr viele unterschiedliche Fahrwerksteile, die sich zum Teil sehr stark ähneln. Der Einbau und Gebrauch solcher Teile in Fahrzeugen, die nicht dafür bestimmt sind, können schwere Sach- und Körperschäden verursachen. Vergleichen Sie deshalb vor dem Einbau das TÜV -Gutachten mit der Zulassungsbescheinigung, ob dieses ZF SRE-Kit für Ihr Fahrzeug geprüft wurde. Kontrollieren Sie bitte ebenfalls das angelieferte ZF SRE-Kit mit dem TÜV-Gutachten, ob alle Bezeichnungen korrekt sind und das ZF SRE-Kit für Ihr Fahrzeug bestimmt ist.

Dies gilt auch für nicht vom Hersteller freigegebene Räder- und Reifengrößen. Beachten Sie deshalb genauestens die Hinweise auf Fahrzeugtyp und Ausführung in dem TÜV-Gutachten bzw. der Typen-listen. Konsultieren Sie im Zweifelsfall den ZF SRE-Händler oder eine qualifizierte Kfz-Werkstatt (Vertragshändler), wenn Sie nicht sicher sind, ob das Ihnen angebotene Produkt für Ihren Kfz-Typ geeignet ist.

Wichtige Einbauhinweise zu Original-ZF SRE-Fahrwerk-Kits

Der Ein- und Ausbau von ZF SRE-Fahrwerkteilen kann bei nicht sach- bzw. fachgerechter Handhabung zu Personen- und Sachschäden führen. Aus diesem Grunde empfehlen wir die Montage von einem Kfz-Fachbetrieb ausführen zu lassen. Diese verfügen über das notwendige Spezialwerkzeug.



Die Montage von ZF SRE-Fahrwerkteilen sollte nicht von Privatpersonen durchgeführt werden.

Zum Ein- und Ausbau sollte das Fahrzeug auf einer Hebebühne stehen. Sollte aus irgendwelchen Gründen das Fahrzeug mit einem Wagenheber angehoben werden, so muss dieses auf jeden Fall vor dem Wegrollen gesichert werden.

Beim Ein- und Ausbau ist folgendes zu beachten:

- Alle schadhaften Teile sind zu ersetzen.
- Alle ausgebauten Teile, soweit sie nicht durch ZF SRE- Neuteile ersetzt werden, müssen auch wieder eingebaut werden und der Einbau mindestens zweimal geprüft werden.
- Selbstsicherende Muttern dürfen nur einmal verwendet werden und müssen ersetzt werden!

Nach erfolgtem Ein- und Ausbau sind folgende Überprüfungen / Neueinstellungen vorzunehmen:

- Freigängigkeit der Rad-/Reifenkombinationen
- Spur und Achseinstellwerte
- Bremssysteme und deren Regelsysteme

Eine Nichtbeachtung dieser Prüf- und Regulierungseinrichtungen kann einen Ausfall der Systembedingungen und damit folgenschwere Schäden nach sich ziehen.

Durch den Einbau von ZF SRE-Fahrwerkteilen ändert sich das Fahrverhalten Ihres Fahrzeuges. Fahren Sie deshalb so lange langsam und vorsichtig, bis Sie sich mit dem geänderten Fahrverhalten Ihres Fahrzeuges vertraut gemacht haben. Um Schäden zu vermeiden, beachten Sie bitte folgende Hinweise:

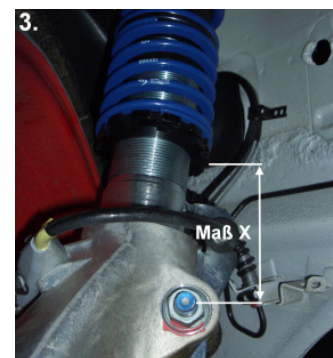
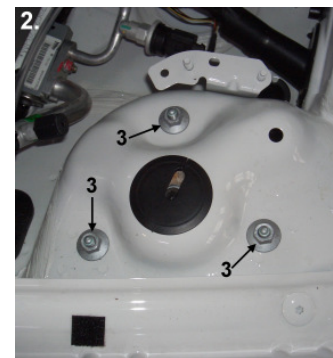
- Fahrzeug nicht überladen. Die vom Hersteller angegebenen Radlasten sind in jedem Fall einzuhalten und nicht zu überschreiten.
- Vermeiden Sie unübliche, aggressive Fahrmanöver mit übermäßiger Inanspruchnahme (Rennveranstaltungen etc.)
- Die gesetzlich zulässigen oder vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten sollten beachtet bzw. nicht überschritten werden.
- Geländefahrten und / oder Fahrten auf nicht ausgebauten Straßen sollten vermieden werden. In verkehrsberuhigten Zonen ist die Geschwindigkeit den geänderten Verhältnissen (Bodenschwellen, und ähnliches) anzupassen (weniger Bodenfreiheit).

Diese ZF SRE-Fahrwerksteile sind ausschließlich für den Betrieb in straßenzugelassenen Automobilen vorgesehen, die den allgemeinen, gesetzlich gültigen Vorschriften entsprechen. Von jedem anderen Einsatzzweck wird unbedingt abgeraten. Folgeschwere Sach- und Körperschäden können ansonsten die Folge sein.



Vorderachse

- Fahrzeug anheben und Räder demontieren.
- **Achtung:** Ist das Fahrzeug mit einer automatischen Lichtweitenregelung ausgerüstet, muss die Verbindung vom Regler zur Achse gegebenenfalls gelöst werden, um Beschädigungen zu vermeiden.
- Einbau des neuen Federbeins im gleichem Winkel wie das alte Federbein. Hierfür bitte die Position/ Winkel des alten Federbeins/ Stabilhalter übernehmen.
- Mutter vom Kugelkopf (1) der Stabilisatorstrebe lösen und diesen entfernen.
- Stecker für ABS (2) abschrauben und Steckverbindung trennen.
- Bremssattel demontieren.
- Achsschenkel nach unten abziehen (**Achtung:** gegebenenfalls muss die Originalfeder mit einem geeigneten Federspanner vorgespannt werden).
- Drei Schrauben vom oberen Domlager (3) entfernen und Federbein nach unten herausnehmen.
- Original-Feder vorspannen und Stützlager abnehmen.
- Stützlager auf vormontiertes ZF SRE-Federbein aufsetzen und verschrauben.



Achtung: Die untere Stützscheibe (6) muß durch neue Stützscheibe (10) ersetzt werden. Siehe Stückliste.

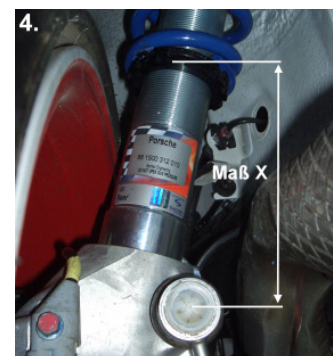
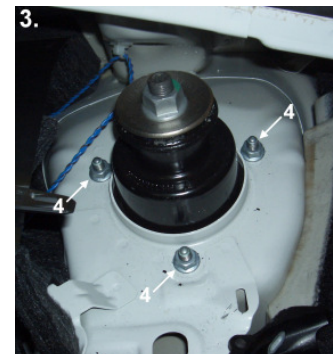
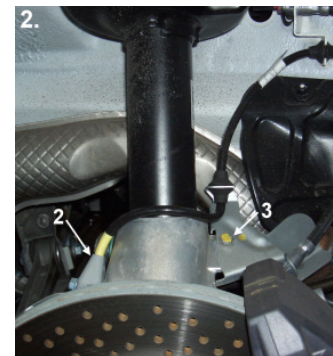
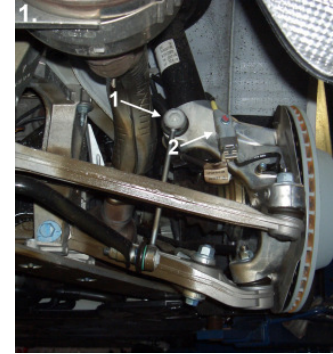
- Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.
- Untere Federtellerhöhe einstellen (Abstand zwischen unterer Befestigungsschraube und Unterkante Sicherungsring Bild 3, Maß X)

- **Zulässige Achslast:** bis max. 775 kg
- **Einstellbereich:** 110 mm bis 130 mm



Hinterachse

- Fahrzeug anheben und Räder demontieren.
 - **Achtung:** Ist das Fahrzeug mit einer automatischen Lichtweitenregelung ausgerüstet, muss die Verbindung vom Regler zur Achse gegebenenfalls gelöst werden, um Beschädigungen zu vermeiden.
 - Mutter vom Kugelkopf (1) der Stabilisatorstrebe lösen und diesen entfernen.
 - Stecker für ABS (2) abschrauben und Steckverbindung trennen.
 - Schraube (3) der Halterung für Bremsleitung lösen und entfernen.
 - Achsschenkel nach unten abziehen (**Achtung:** gegebenenfalls muss die Originalfeder mit einem geeigneten Federspanner vorgespannt werden).
 - Drei Muttern vom oberen Domlager (4) entfernen, und Federbein nach unten herausnehmen.
 - Original-Feder vorspannen und Stützlager mit Federteller abnehmen.
 - Stützlager mit Federteller auf vormontiertes ZF SRE-Federbein aufsetzen und verschrauben.
 - Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge
 - Federtellerhöhe einstellen (Abstand zwischen unterer Befestigungsschraube und Unterkante Sicherungsring Bild 4, Maß X).
-
- **Zulässige Achslast:** bis max. 940 kg
 - **Einstellbereich:** 165 mm bis 180 mm





Stückliste



Vorderachse

1. VA-Federbein
2. VA-Vorspannfeder
3. Zwischenring
4. VA-Hauptfeder
5. Federteller
6. Untere Stützscheibe (Dieses OE-Teil ist durch Teil 10 zu ersetzen.)
7. Stützlager (OE-Teil)
8. Obere Stützscheibe (OE-Teil)
9. Mutter
10. Untere Stützscheibe (OE-Teil)



Hinterachse

1. HA-Federbein
2. HA-Hauptfeder
3. Untere Stützscheibe (OE-Teil)
4. Obere Federteller
5. Stützlager
6. Obere Stützscheibe (OE-Teil)
7. Mutter

Gefahrenhinweise:

- In jedem Fall sind die aktuell geltenden Unfallverhütungsvorschriften für die jeweiligen Tätigkeiten einzuhalten. Bei Nichteinhaltung dieser Vorschriften bestehen Gefahren für Gesundheit und Leben!
- Bei Montagearbeiten am Fahrwerk, bei denen das Fahrzeug mittels Wagenheber angehoben wird, ist das Fahrzeug mit handelsüblichen Unterlegkeilen gegen Wegrollen zu sichern! Zusätzlich ist das angehobene Fahrzeug mittels Unterstellböcken gegen unbeabsichtigtes Herabsenken zu sichern!
- Die Fahrwerkskomponenten dürfen nur von ausgebildetem Fachpersonal mit geeignetem Werkzeug montiert werden!



- Die nachfolgend aufgeführten Montagehinweise sowie das zugehörige TÜV-Gutachten ist unbedingt zu beachten!
- Die Kolbenstangenbefestigungsmuttern dürfen niemals durch einen Schlagschrauber bewegt werden!
- Zerlegen Sie niemals die Stoßdämpfer bzw. Stoßdämpfereinsätze. Dämpfer steht unter Druck! Explosionsgefahr!!!
- Das Fahrzeug darf nach der Umrüstung erst nach Durchführung der vorgegebenen Maßnahmen wieder auf öffentlichen Straßen bewegt werden!
- Die Fahrwerk-Dämpfungsregelung (sofern vorhanden) muss durch eine Fachwerkstatt deaktiviert werden!
- Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass Passungen und Verschraubungen (z.B.: Befestigung des Stoßdämpfergehäuses oder des unteren Traggelenkes im Radlagergehäuse) staub- und fettfrei sind! (siehe Hersteller-Richtlinien)

Anwendungshinweise:

- Vor Korrektur der Fahrzeughöhe ist das Gewinde zu reinigen. Die Gewinderinge zuerst ca. 10 mm nach unten drehen und das Gewinde dann nochmals reinigen.
- Höhenverstellungen (keine Federbeine) sind zum Reinigen und zum Korrigieren des Fahrzeugniveaus aus dem Fahrzeug zu demontieren.
- Nach dem Korrigieren der Fahrzeughöhe sind die notwendigen Punkte erneut durchzuführen.
- Im Bereich der Kolbenstangenabdichtung des Stoßdämpfers kann sich sowohl bei neuen, als auch bei gefahrenen Stoßdämpfern etwas Öl oder Fett ansammeln. Dies kommt zum einen daher, dass bei der Montage des Dichtrings ein schwarzes Fett verwendet wird, zum anderen kann sich hier so genanntes Schleppöl ansammeln. Zusätzlich wird beim Verschrauben der Stoßdämpferpatronen etwas Montageöl verwendet. Es besteht also kein Anlass zur Sorge, wenn in diesem Bereich durch Ölnebel etwas Staub gebunden wird.

Mindestabstände zur Fahrbahnoberfläche gemäß StVZO. Nur gültig in Deutschland!

Lichtaustrittskante	500 mm	Blinker seitlich	500 mm
Nebelscheinwerfer	250 mm	Bremsleuchte	350 mm
Kennzeichen vorne	200 mm	Schlussleuchte	350 mm
Kennzeichen hinten	300 mm	Nebelschlussleuchte	250 mm
Blinker vorne	350 mm	Rückfahrscheinwerfer	250 mm
Blinker hinten	350 mm	Anhängerkupplung Kugelmitte	350 mm



Montagehinweise:

- Die Fahrwerkskomponenten dürfen nur von ausgebildetem Fachpersonal mit geeignetem Werkzeug montiert werden.
- Wir empfehlen dringend, die Fahrwerksmontage nur auf geeigneten Hebebühnen durchzuführen. Bei Montagearbeiten am Fahrwerk, bei denen das Fahrzeug mittels Wagenheber angehoben wird, ist das Fahrzeug mit handelsüblichen Unterlegkeilen gegen Wegrollen zu sichern.
- **Achtung:** Falls das Fahrzeug mit Höhensensoren ausgestattet ist (Niveauregulierung, Scheinwerferhöhenverstellung) sollten die Sensoren vor dem Ausbau der Federbeine bzw. Stoßdämpfer demontiert werden, da diese sonst beschädigt werden können.
- Die Federbeine und Fahrwerkskomponenten sind anhand der Fahrzeughersteller-Richtlinien zu demontieren bzw. zu montieren.
- Zum Zerlegen der Original-Federbeine sind die vom Fahrzeughersteller vorgeschriebenen Montagewerkzeuge bzw. geeignete Federspanner zu verwenden.
- Komplettieren Sie die angelieferten Federbeine bzw. montieren Sie die Tieferlegungskomponenten wie auf den Seiten vorab beschrieben.
- Die Befestigungsmuttern der Kolbenstangen dürfen nur mit geeignetem Spezialwerkzeug angezogen werden. Es darf keinesfalls ein Schlagschrauber verwendet werden bzw. die Kolbenstange darf niemals mit einer Zange oder ähnlichem festgehalten werden. Eine Beschädigung der Kolbenstange ist auf jeden Fall zu vermeiden, denn schon die kleinste Oberflächenverletzung führt zum Defekt und Gewährleistungsausschluss.
- Das Restgewindemaß an jedem Federbein so einstellen, dass es einem Mittelmaß der Werte auf der aufgeführten Tabelle entspricht. Beispiel: Bei einem angegebenen Restgewindemaß von 30-70 mm sollten 50 mm eingestellt werden.
- Alle nicht in dieser Anleitung vorgegebenen Anzugsdrehmomente sind aus den Unterlagen des Fahrzeugherstellers zu entnehmen und einzuhalten.
- Nach kompletter Montage des Fahrwerks ist das Fahrzeug im Werkstattbereich auszurollen. Danach ist die Fahrzeughöhe zu prüfen und eine Korrektur gemäß Kundenwunsch durchzuführen. **Achtung!** Das Maß Radmitte-Bördelkante in der vorbenannten Tabelle ist in jedem Fall einzuhalten. Weiterhin sind auch die Mindestabstände zur Fahrbahnoberfläche einzuhalten, die in der aufgeführten Tabelle beschrieben sind. **Achtung!** Beim Einstellen ist zu berücksichtigen, dass sich das Fahrzeug im Fahrbetrieb um weitere 5-10 mm absenken kann.
- Überprüfung der Freigängigkeit von Rädern und Bereifung zu den Federbeinen (Gewinderingen) sowie anderen Fahrwerks- und Karosserieteilen. Das Mindestabstandsmaß darf 5 mm nicht unterschreiten. Es ist gegebenenfalls mittels handelsüblicher (für das Fahrzeug zugelassener) Distanzscheiben mit eigenem Gutachten oder fachgerechter Bearbeitung der Radläufe wieder herzustellen. Bei Federbeinkonstruktionen, bei denen sich Federbeine direkt neben dem Rad befinden, aber keine radführende Eigenschaft haben, ist das Fahrzeug mittels 100 mm hohen Unterlegkeilen über die Diagonale (z.B. vorne rechts und hinten links) einzufedern. In dieser Position muss nun das vorgegebene Mindestabstandsmaß auch eingehalten werden. Durch diese Maßnahme kann auch die Freigängigkeit der Bereifung zur Karosserie überprüft werden. **Achtung!** Bei Verbundlenkerachsen ist diese Methode zur Beurteilung der Radfreigängigkeit zur Karosserie nicht ausreichend. Hier muss das Fahrzeug bis zur maximalen Achslast beladen werden und im Fahrversuch die Radfreigängigkeit überprüft werden.



- Die Fahrwerksgeometrie ist gemäß Vorgaben des Fahrzeugherstellers neu einzustellen. Sollten die Werte aufgrund einer erheblichen Höhenabweichung nicht einstellbar sein, so ist ein optimaler Wert in Nähe des Toleranzbereiches des Fahrzeugherstellers einzustellen.
- Abschließend müssen noch alle mit der Fahrzeughöhe in Verbindung stehenden Komponenten (z.B. Scheinwerfer, Bremskraftregler usw.) gemäß Vorgaben des Fahrzeugherstellers eingestellt werden.
- Bei Fahrzeugen mit ESP bzw. DSC, EPC, etc. kann ein Eintrag im Fehlerspeicher in Verbindung mit Aufleuchten der Fehlerlampe aufgrund der neuen Fahrwerkskomponenten erfolgen. Je nach Marke und Modell kann dies ein sporadischer Fehler sein, der nach einer Probefahrt von ca. 5 km erlöschen kann. Bei einzelnen Modellen müssen zusätzlich beide Lenkendanschlüsse im Stand erreicht werden. Bei aktuellen Modellen ist u. U. eine Grundeinstellung der ESP-Funktion und des Lenkwinkels über den Diagnosetester des Fahrzeugherstellers notwendig.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

ZF Sachs Race Engineering GmbH
Ernst-Sachs-Strasse 62
97424 Schweinfurt
Germany

Tel.: +49 9721 98 3258
Fax: +49 9721 98 4299
e-mail: service.sre@zf.com
www.sachs-race-engineering.de

