

Performance-Gewindefahrwerke

Performance Coilover Kits

Kit-Nr.: 84 1500 000 301 / 84 1500 000 355



Für folgende Fahrzeuge / For the following vehicles:

Audi A3 (8V1, 8VA, 8VS, 8V7) / Audi TT (8S)

Seat Leon (5F1, 5F5, 5F8)

Skoda Octavia (5E3, 5E5)

VW Golf VII

Inhalt:

- Dämpfkraftverstellung
- TÜV-Teilegutachten
- Einbauanleitung & Montagehinweise

Contents:

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



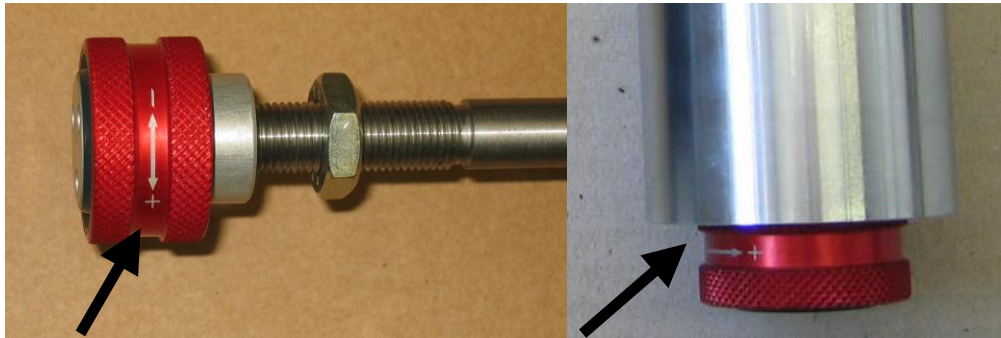
Rennsport-Technik für die Straße Racing technology for the Road

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





Hinweise zur Einstellung der Dämpfungskraft



Die Dämpfungskraft kann OHNE Werkzeug per Hand im eingebauten Zustand verstellt werden!!! Beim Verstellen muss das Einrasten auf den verschiedenen Positionen mit einem „Klick“ deutlich spürbar sein.

Kraftverstellung:

Weich Pfeilrichtung „-“

Hart Pfeilrichtung „+“

- Standardmäßig werden die Dämpfer auf Klick –10 eingestellt (d.h. komplett zu drehen in Richtung „+“ und dann 10 Klicks in Richtung „-“ drehen)
- Um die Dämpfkräfte und somit das gewünschte Setting einzustellen, drehen Sie das Verstellrad (Richtung „+“) bis der Dämpfer komplett geschlossen ist (härteste Kennung). Im Anschluß drehen Sie das Verstellrad bis zu Ihrem gewünschten Setting in Pfeilrichtung „-“.
- **Achtung:** Verstelleinheit nicht weiter als –20 Klicks in Richtung „-“ drehen.
- **Die Verstelleinheit kann ohne Werkzeug verstellt werden!**

Instructions to adjust the damping force

The damping force can be adjusted by hand WITHOUT tools in the installed state! During the adjustment you will hear a positive “click” at each adjustment position.

Force adjustment:

Soft Arrow direction “-“

Firm Arrow direction “+“

- By default the adjustment is centered (-10 Clicks, close the adjustment completely into arrow direction “+“, then –10 Clicks into arrow direction “-“)
- If you want to set the adjustment on your favoured setting, turn the adjustment into arrow direction “+“, then the adjustment is completely closed (highest damping forces). Now turn the adjustment into arrow direction “-“ till you reach your favoured setting.
- **Attention:** Don't turn the adjustment more than –20 Clicks into arrow direction “-“.
- **The adjustment is changeable toolless!**

Performance-Gewindefahrwerke

Performance Coilover Kits

Kit-Nr.: 84 1500 000 301 / 84 1500 000 355



Für folgende Fahrzeuge / For the following vehicles:

Audi A3 (8V1, 8VA, 8VS, 8V7) / Audi TT (8S)

Seat Leon (5F1, 5F5, 5F8)

Skoda Octavia (5E3, 5E5)

VW Golf VII

Inhalt:

- Dämpfkraftverstellung
- 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	■ Height adjustment
■ Leistungsverstellung	■ Force adjustment
■ Upside-Down-Design	■ Upside-down design
■ Einrohrtechnologie	■ Monotube technology
■ Gasvorspannung	■ Gas pre-load



PERFORMANCE
ENGINEERED BY SACHS



Einbauanleitung ZF Race Engineering GmbH (ZRE)

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 Race Engineering GmbH (ZRE)

ZRE-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.

ZRE 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 ZRE-Kit für Ihr Fahrzeug geprüft wurde. Kontrollieren Sie bitte ebenfalls das angelieferte ZRE-Kit mit dem TÜV-Gutachten, ob alle Bezeichnungen korrekt sind und das ZRE-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 Typenlisten. Konsultieren Sie im Zweifelsfall den ZRE-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-ZRE-Fahrwerk-Kits

Der Ein- und Ausbau von ZRE-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 ZRE-Fahrwerksteilen 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 ZRE- 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 ZRE-Fahrwerksteilen 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 ZRE-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.
- Mutter (1) der Koppelstange lösen und Koppelstange aushängen.
- Schraube (2) des Blechhalters lösen und entfernen. Halter vom Achsschenkel entfernen.
- Schraube (3) der Federbeinbefestigung lösen und entfernen.
- Achsschenkel nach unten abziehen (**Achtung:** gegebenenfalls muss die Originalfeder mit einem geeigneten Federspanner vorgespannt und die Antriebswelle vom Achsgetriebe demontiert werden).
- Schrauben (4) lösen und Federbein nach unten herausnehmen.
- Original-Feder vorspannen und Domlager abnehmen.
- Domlager auf vormontiertes ZRE - Federbein aufsetzen und verschrauben.
- Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.
- Untere Federtellerhöhe einstellen (Abstand zwischen Federauflage und unterer Befestigungsschraube Mitte, Maß X)

- **Kitnummer:** 84 1500 000 301 / 84 1500 000 355
- **Zulässige Achslast:** bis 1180 kg
- **Einstellbereich:** 225 mm bis 265 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 (1) der unteren Stoßdämpferbefestigung lösen und Schraube entfernen.
- Schrauben (2) lösen und entfernen. Stoßdämpfer nach unten herausnehmen.
- Original-Feder demontieren.
- ZRE – Höhenverstellung und ZRE – Feder montieren.
- Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.
- Federtellerhöhe einstellen (Abstand zwischen Unterkante Federteller – Höhenverstellung und Chassis (Bild 3, Maß X)).

- **Kitnummer:** 84 1500 000 301 / 84 1500 000 355
- **Zulässige Achslast:** bis 1070 kg
- **Einstellbereich:** 13 mm bis 50 mm





Stückliste



Vorderachse:

1. VA – Federbein
2. VA - Hauptfeder
3. Domlager (OE-Teil)
4. Mutter



Hinterachse:

1. HA – Stoßdämpfer
2. Distanzbuschen
3. Stützlager (OE-Teil)
4. Mutter
5. Kappe (OE-Teil)
6. Federunterlage (OE-Teil) **(entfällt)**
7. ZRE – Höhenverstellung **(ersetzt den OE – Federunterlage 6)**
8. HA - Hauptfeder

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 Herabsinken 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.
- Kompletieren 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 (Gewinderungen) 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 Lenkendanschlänge 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 Race Engineering GmbH
Ernst-Sachs-Strasse 62
97424 Schweinfurt
Germany

Tel.: +49 9721 98 3258
Fax: +49 9721 98 4299
e-mail: service.zre@zf.com
www.zf.com/motorsport

Performance-Gewindefahrwerke

Performance Coilover Kits

Kit-Nr.: 84 1500 000 301 / 84 1500 000 355



Für folgende Fahrzeuge / For the following vehicles:

Audi A3 (8V1, 8VA, 8VS, 8V7) / Audi TT (8S)

Seat Leon (5F1, 5F5, 5F8)

Skoda Octavia (5E3, 5E5)

VW Golf VII

Inhalt:

- Dämpfkraftverstellung
- 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	■ Height adjustment
■ Leistungsverstellung	■ Force adjustment
■ Upside-Down-Design	■ Upside-down design
■ Einrohrtechnologie	■ Monotube technology
■ Gasvorspannung	■ Gas pre-load



PERFORMANCE™
ENGINEERED BY SACHS

Prüfbericht Nr. / Test Report No.:

14-00026-AS-MUC-00

Hersteller / Manufacturer:

ZF Race Engineering GmbH

Typ / Type:

84 1500 000 301/355

Seite / Page 1 von/of 8

TEILEGUTACHTEN

Nr. 14-00026-AS-MUC-00

TGA-Art: 8.1

über die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeuges bei bestimmungsgemäßigem Ein- oder Anbau von Teilen gemäß § 19 Abs. 3 Nr. 4 StVZO

für das Teil / den Änderungsumfang : Fahrwerksbausatz zur Tieferlegung des Fahrzeugaufbaus um ca. 30 – 60 mm

vom Typ : 84 1500 000 301/355

des Herstellers : ZF Race Engineering GmbH
Ernst-Sachs-Str. 62
D - 97424 Schweinfurt

Ausführung: : 1) 84 1500 000 301 (Klemmungsdurchm.: 55mm)
2) 84 1500 000 355 (Klemmungsdurchm.: 50mm)

für das Fahrzeug : Audi A3; Seat Leon;
Skoda Octavia; VW Golf

0. Hinweise für den Fahrzeughalter

Unverzügliche Durchführung und Bestätigung der Änderungsabnahme:

Durch die vorgenommene Änderung erlischt die Betriebserlaubnis des Fahrzeuges, wenn nicht unverzüglich die gemäß StVZO § 19 Abs. 3 vorgeschriebene Änderungsabnahme durchgeführt und bestätigt wird oder festgelegte Auflagen nicht eingehalten werden!

Nach der Durchführung der technischen Änderung ist das Fahrzeug unter Vorlage des vorliegenden Teilegutachtens unverzüglich einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer einer Technischen Prüfstelle oder einem Prüfenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation zur Durchführung und Bestätigung der vorgeschriebenen Änderungsabnahme vorzuführen.

Einhaltung von Hinweisen und Auflagen:

Die unter III. und IV. aufgeführten Hinweise und Auflagen sind dabei zu beachten.

Mitführen von Dokumenten:

Nach der durchgeführten Abnahme ist der Nachweis mit der Bestätigung über die Änderungsabnahme mit den Fahrzeugpapieren mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen vorzuzeigen; dies entfällt nach erfolgter Berichtigung der Fahrzeugpapiere.

Prüfbericht Nr. / Test Report No.: 14-00026-AS-MUC-00
Hersteller / Manufacturer: ZF Race Engineering GmbH
Typ / Type: 84 1500 000 301/355

Seite / Page 2 von/of 8

Berichtigung der Fahrzeugpapiere:

Die Berichtigung der Fahrzeugpapiere durch die zuständige Zulassungsbehörde ist durch den Fahrzeughalter entsprechend der Festlegung in der Änderungsabnahme zu beantragen.

Weitere Festlegungen sind der Bestätigung der ordnungsgemäßen Änderung zu entnehmen.

Fahrzeughersteller: Audi AG

Typ	ABE/EG-BE-Nr.	Motorleistung in kW	Handelsbezeichnung
8V	e1*2007/46*0607*00-..	77 – 221	Audi A3
	e1*2007/46*0612*00-..		
8V1	e13*2007/46*1162*00-..		

Fahrzeughersteller: Seat

Typ	ABE/EG-BE-Nr.	Motorleistung in kW	Handelsbezeichnung
5F	e9*2007/46*0094*00-..	63 – 203	Seat Leon

Fahrzeughersteller: Skoda

Typ	ABE/EG-BE-Nr.	Motorleistung in kW	Handelsbezeichnung
5E	e11*2007/46*0243*00-..	63 – 162	Skoda Octavia
	e11*2007/46*0244*00-..		

Fahrzeughersteller: Volkswagen

Typ	ABE/EG-BE-Nr.	Motorleistung in kW	Handelsbezeichnung
AU	e1*2007/46*0623*00-..	63 – 221	VW Golf VII
AUV	e1*2007/46*0627*00-..		

- Maximal zulässige Achslast an der Vorderachse: 1180 kg
- Maximal zulässige Achslast an der Hinterachse: 1070 kg

Weitere erforderliche Angaben oder Einschränkungen zum Verwendungsbereich :

- Die Umrüstung ist nur zulässig an Fahrzeugausführungen ohne Niveauausgleich.
- Die Verwendung der Ausführung 84 1500 000 301 ist nur zulässig an Fahrzeugen mit einem Klemmungsdurchmesser des Federbeins am Radträger von 55mm
- Die Verwendung der Ausführung 84 1500 000 355 ist nur zulässig an Fahrzeugen mit einem Klemmungsdurchmesser des Federbeins am Radträger von 50mm

Prüfbericht Nr. / Test Report No.: 14-00026-AS-MUC-00
Hersteller / Manufacturer: ZF Race Engineering GmbH
Typ / Type: 84 1500 000 301/355

Seite / Page 3 von/of 8

II. Beschreibung des Änderungsumfanges

Die Absenkung des Fahrzeugaufbaues wird durch Änderung der Fahrwerksbauteile erzielt. Der Wert der Aufbautieferlegung wurde an einem Prüffahrzeug ermittelt. Aufgrund fahrzeug-spezifischer Toleranzen und unterschiedlicher Fahrzeugausführungen kann die tatsächliche Tieferlegung im Einzelfall abweichen. Der Einbau erfolgt entsprechend den serienmäßigen Federn nach den Vorgaben des Fahrzeugherstellers.

II.1 Vorderachse

II.1.1 Fahrwerksfedern zu Fahrwerkstyp 84 1500 000 301/355

Schraubenfeder (Federstahl)	Vorfeder	Hauptfeder
Kennzeichnung Kennzeichnungsart Kennzeichnungsort Farbe Korrosionsschutz	entfällt	000 065 aufgedruckt mittlere Windung an der Außenseite blau Kunststoff- Pulverbeschichtung
Drahtstärke d in mm Außendurchmesser $\varnothing_A$ in mm Oben Mitte Unten Länge L_0 (ungespannt) in mm Windungszahl i_g		12,25 111,5 135 86 215 6,5
Federform Endenform oben unten Kennung		Zylinder eingezogen eingezogen und beigeschliffen progressiv

II.1.2 Anbauteile zu Fahrwerkstyp 84 1500 000 301/355

	Federteller (Oben)	Zentrierteller (Mitte)
Durchmesser max. in mm Durchmesser min. in mm Durchmesser Auflage in mm Höhe in mm	Serie	entfällt
	Federteller (Unten)	Sicherungsring
Durchmesser max. in mm Durchmesser min. in mm Durchmesser Auflage in mm Höhe in mm	85 52 59,5 18	65 52 - 8

Prüfbericht Nr. / Test Report No.: 14-00026-AS-MUC-00
Hersteller / Manufacturer: ZF Race Engineering GmbH
Typ / Type: 84 1500 000 301/355

Seite / Page 4 von/of 8

II.1.3 Federbeine/Schwingungsdämpfer zu Fahrwerkstyp 84 1500 000 301/355

Ausführung	84 1500 000 301	
	Federbein	Dämpfer
Art	stufenlos verstellbarer Feder- teller mit Sicherungsring	Patroneneinsatz Leistung verstellbar
Kennzeichnung	88 1500 000 279	-

Ausführung:	84 1500 000 355	
	Federbein	Dämpfer
Art	stufenlos verstellbarer Feder- teller mit Sicherungsring	Patroneneinsatz Leistung verstellbar
Kennzeichnung	88 1500 000 278	-

Zusatzfeder (Druckanschlag)	
Kennzeichnung	- Austausch PU-Hartschaumelement
Länge / Durchmesser in mm	25/40

II.2 Hinterachse

II.2.1 Fahrwerksfedern zu Fahrwerkstyp 84 1500 000 301/355

Schraubenfeder (Federstahl)	Vorfeder	Hauptfeder
Kennzeichnung Kennzeichnungsart Kennzeichnungsort Farbe Korrosionsschutz	entfällt	000 066 aufgedruckt mittlere Windung an der Außenseite blau Kunststoff- Pulverbeschichtung
Drahtstärke d in mm Außendurchmesser $\varnothing_A$ in mm Länge L_0 (ungespannt) in mm Windungszahl i_q Oben Mitte Unten		12,5 86,5 115 84 240 9,5
Federform Endenform Kennung oben unten		Zylinder eingezogen und beigeschliffen eingezogen progressiv

Prüfbericht Nr. / Test Report No.: 14-00026-AS-MUC-00
Hersteller / Manufacturer: ZF Race Engineering GmbH
Typ / Type: 84 1500 000 301/355

Seite / Page 5 von/of 8

II.2.2 Anbauteile zu Fahrwerkstyp 84 1500 000 301/355

	Federteller (Oben)	Zentrierteller (Mitte)
Durchmesser max. in mm	85	entfällt
Durchmesser min. in mm	52	
Durchmesser Auflage in mm	59,5	
Höhe in mm	18	
	Federteller (Unten)	Sicherungsring
Durchmesser max. in mm	Serie	entfällt
Durchmesser min. in mm		-
Durchmesser Auflage in mm		
Höhe in mm		

II.2.3 Federbeine/Schwingungsdämpfer zu Fahrwerkstyp 84 1500 000 301/355

Ausführung:	84 1500 000 301; 84 1500 000 355	
	Federhöhenverstellung	Dämpfer
Art	stufenlos verstellbarer Feder- teller mit Sicherungsring	Sportdämpferelement Leistung verstellbar
Kennzeichnung	-	88 1700 009 084

Zusatzfeder (Druckanschlag)	
Kennzeichnung	- Austausch PU-Hartschaumelement
Länge / Durchmesser in mm	56/47

III. Hinweise zur Kombinierbarkeit mit anderen Bauteilen

1. Zulässige Rad/Reifen-Kombinationen und Freigängigkeitsauflagen siehe Anlagen.
2. Beim Anbau von Spoilern und Türschwellern, Schalldämpferanlagen o.ä. darf die geforderte Mindestbodenfreiheit (siehe Anlagen) nicht unterschritten werden, ferner ist der verminderte Überhangwinkel zu beachten. Die dynamische Bodenfreiheit wird durch den Einbau des Fahrwerksbausatzes durch Vergrößerung der Einfederwege verringert. Beim Überfahren von Bodenwellen, Schwellen und Aufpflasterungen ist entsprechend vorsichtig zu fahren. In allen Fällen ist abweichend von dem VdTÜV Merkblatt 751 auf eine Mindestbodenfreiheit von 80 mm (bzw. 70 mm bei formelastischen Bauteilen) (siehe Anlagen) zu achten. Beim Prüffahrzeug betrug die Bodenfreiheit 85mm unter dem Vorderachsträger.
3. Beim Anbau einer Kupplungskugel mit Halterung ist auf die vorgeschriebene Höhe der Kugel über der Fahrbahn zu achten (siehe Anlagen). Dieser Wert ist bei der Abnahme zu überprüfen.

Prüfbericht Nr. / Test Report No.:

14-00026-AS-MUC-00

Hersteller / Manufacturer:

ZF Race Engineering GmbH

Typ / Type:

84 1500 000 301/355

Seite / Page 6 von/of 8

IV. Hinweise und Auflagen

1. Bei der Abnahme nach §19(3) ist unverzüglich der vorschriftsmäßige Zustand des Fahrzeuges durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder einen Kraftfahrzeugsachverständigen oder einen Angestellten nach Nummer 4 der Anlage VIIIb und § 22 Abs. 1 Satz 5 (§ 22 Abs. 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 3 gilt entsprechend) StVZO unter Angabe von
**Fahrzeughersteller,
Fahrzeugtyp und
Fahrzeugidentifizierungsnummer**
auf einer Anbaubestätigung bescheinigen zu lassen.
2. Am umgerüsteten Fahrzeug sind die Spur- und Sturzwerte entsprechend den Herstellerangaben neu einzustellen. Eine Bestätigung ist vorzulegen.
3. Bei maximaler Ausfederung des Fahrzeuges dürfen die Fahrwerkfedern in axialer Richtung kein Spiel haben. Beim anschließenden Einfedern müssen die Federn ihre vorgegebene Lage wieder einnehmen.
4. Nachfolgend aufgeführte Anbauhöhen sind zu überprüfen (siehe Anlagen):
 - Beleuchtungseinrichtungen nach 76/756 EWG und ECE-R48
 - Kennzeichen nach § 60 StVZO
 - Anhängerkupplung nach 94/20/EG Anh.7
5. Die Scheinwerfer sind gemäß Herstellerangaben neu einzustellen.
6. Die Fahrzeughöhe ist neu festzulegen.
7. Die Bezieher der Umrüstung sind auf die eingeschränkte Bodenfreiheit des Fahrzeuges hinzuweisen.
8. Bei Fahrzeugausführungen mit federwegabhängigen Bremsdruckminderern ist eine Überprüfung und ggf. Korrektur der Einstellung gemäß den Angaben des Werkstatt-handbuches durchzuführen.
9. Auf den einwandfreien Zustand der Zusatzfederelemente (Druckanschläge) ist zu achten, ansonsten sind diese zu ersetzen.
10. Das Abstandsmaß Befestigungsschraube Stoßdämpfer am Radträger bzw. Chassis zu Federauflage soll

mindestens	VA: 225 mm	HA: 13 mm	und
sollte höchstens	VA: 265 mm	HA: 50 mm	betragen.

Außerdem muss der Abstand Radmitte - Bördelkante

mindestens	VA: 325 mm	HA: 325 mm	und
darf höchstens	VA: 355 mm	HA: 355 mm	betragen.

Prüfbericht Nr. / Test Report No.: 14-00026-AS-MUC-00
Hersteller / Manufacturer: ZF Race Engineering GmbH
Typ / Type: 84 1500 000 301/355

Seite / Page 7 von/of 8

In allen Fällen ist jedoch auf die Einhaltung der unter den Anlagen angegebenen Mindesthöhen zu achten. Bei Unterschreitung ist der mögliche Verstellbereich zu reduzieren oder die benötigte Anbauhöhe durch geeignete Maßnahmen herzustellen.

11. Die Einstellmaße sind so zu wählen, dass das Fahrzeug möglichst im Niveau steht. Eine leichte Keilform ist zulässig.
12. Die Abstandsmaße zwischen Radausschnittkante und Radmitte sind in die Fahrzeugpapiere aufzunehmen.
13. Die Einfederwege wurden an Vorder- und Hinterachse vergrößert, es sind die Einschränkungen bezüglich verwendbaren Rad/Reifenkombinationen in Anlage 1 zu diesem Gutachten zu beachten.

Berichtigung der Fahrzeugpapiere:

Eine Berichtigung der Fahrzeugpapiere ist erforderlich, aber zurückgestellt.

Sie ist der zuständigen Zulassungsbehörde bei deren nächster Befassung mit den Fahrzeugpapieren durch den Fahrzeughalter zu melden.

Folgendes Beispiel für die Eintragung wird vorgeschlagen:

Feld:	Bezeichnung/Anmerkung	Eintragung:
20	Höhe min/max	Fzhöhe ist neu festzulegen ***
22	Bemerkungen u. Ausnahmen, Auflagen	M. HÖHENVERSTLLB. FAHRWERK HERST ZF RACE ENGINEERING GMBH, KENNZ. FEDER V: 000 065, KENNZ. FEDER HI: 000 066, KENNZ. FEDERBEIN V: 88 1500 000 279, KENNZ. DÄMPFER H:88 1700 009 084 ABSTANDSMASS BÖRDELKANTE-RADMITTE V/H...../.....; N. ZUL. RAD/REIFEN-KOMB.: X, ET ... MIT / R ***

V. Prüfgrundlagen und Prüfergebnisse

1 Verwendungs- und Anbauprüfung:

Die Prüfungen wurden gemäß des VdTÜV-Merkblatts 751 "Begutachtung von baulichen Veränderungen am PKW und PKW-Kombi (Stand 08.2008) unter besonderer Berücksichtigung der Betriebsfestigkeit" durchgeführt.

Bei Verwendung der beschriebenen Fahrzeugteile in Verbindung mit verschiedenen, serienmäßigen Rad/Reifenkombinationen wurde kein kritischer Fahrzustand festgestellt.

Kriterien des Fahrkomforts waren nicht Gegenstand der Begutachtung.

2 Festigkeitsnachweis:

Ausreichende Betriebsfestigkeit der Fahrwerkskomponenten wurde nachgewiesen. Die Einfederkennlinie wurde aufgenommen. Die Grenzfederate wurde nicht überschritten.

Prüfbericht Nr. / Test Report No.: 14-00026-AS-MUC-00
Hersteller / Manufacturer: ZF Race Engineering GmbH
Typ / Type: 84 1500 000 301/355

Seite / Page 8 von/of 8

3 Achsmesswerte:

Das Prüffahrzeug wurde bis zu den zulässigen Achslasten beladen. Hierbei lagen die gemessenen Sturzwerte im zulässigen Bereich.

VI. Anlagen

- Anlage 1 Rad/Reifen-Kombinationen
- Anlage 2 Maße

VII. Schlussbescheinigung

Es wird bescheinigt, dass die im Verwendungsbereich beschriebenen Fahrzeuge nach der Änderung und der durchgeführten und bestätigten Änderungsabnahme unter Beachtung der in diesem Teilegutachten genannten Hinweise / Auflagen insoweit den Vorschriften der StVZO in der heute gültigen Fassung entsprechen.

Der Hersteller ZF Race Engineering GmbH hat den Nachweis (Reg. – Nr. 50775-30-03 / DEKRA) erbracht, daß er ein Qualitätssicherungssystem gemäß Anlage XIX, Abschnitt 2 StVZO unterhält.

Das Teilegutachten umfasst die Blätter 1 – 8 zuzüglich der unter VI. aufgeführten Anlagen und darf nur im vollen Wortlaut vervielfältigt und weitergegeben werden.

Das Teilegutachten verliert seine Gültigkeit bei technischen Änderungen am Fahrzeugteil oder wenn vorgenommene Änderungen an dem beschriebenen Fahrzeugtyp die Verwendung des Teiles beeinflussen sowie bei Änderung der gesetzlichen Grundlagen.

Das Teilegutachten ist nur für Teile gültig, die unter gültigen Zertifizierungen/Verifizierungen hergestellt wurden.



München, den 20.10.2014

Dipl. Ing. (FH) Sven Thomas

Anlage 1 Rad/Reifenkombinationen

1. Zulässige Rad/Reifen-Kombinationen

Die Freigängigkeitsuntersuchungen für die Zuordnung des Verwendungsbereiches wurden mit folgenden Rad/Reifen-Kombinationen durchgeführt:

	Radgröße:	Einpresstiefe in mm:	Reifengröße:	Auflagen:
VA+HA:	6 x 15	43	195/65 R15	12A; 51G
VA+HA:	6 x 16	48	205/55 R16	12A; 51G
VA+HA:	6 x 16	40	205/55 R16	12A; 21B; 22B; 51G
VA+HA:	6,5 x 16	46	205/55 R16	12A; 51G
VA+HA:	6 x 17	48	205/50 R17	12A; 21L; 51G
VA+HA:	7 x 17	49	225/45 R17	12A; 51G
VA+HA:	7 x 17	43	225/45 R17	12A; 21B; 22B; 51G
VA+HA:	7,5 x 17	41	225/45 R17	12A; 21B; 22B; 51G
VA+HA:	7,5 x 18	51	225/40 R18	12A; 21L; 51G
VA+HA:	7,5 x 18	49	225/40 R18	12A; 21B; 22B; 51G
VA+HA:	7,5 x 18	46	225/40 R18	12A; 21B; 22B; 51G
VA+HA:	7,5 x 19	51	225/35 R19	12A; 21L; 51G
VA+HA:	8 x 19	50	235/35 R19	12A; 21B; 22B; 21L; 51G
VA+HA:	8 x 19	49	235/35 R19	12A; 21B; 22B; 21L; 51G

Es wurde eine Auswahl von- Rad/Reifen-Kombinationen für dieses Fahrzeug geprüft und in der oben stehenden Tabelle angeführt. Hierin sind alle, zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung bekannten Serienräder enthalten.

Gemäß Beispielkatalog führt diese Fahrwerksänderung in Verbindung mit nicht serienmäßigen Rad-/Reifenkombinationen zu einer gegenseitigen Beeinflussung. Auf Grund von veränderten Einfederwegen muß die Eignung aller Rad-/Reifen-Kombinationen die nicht in diesem Teilegutachten untersucht wurden durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen einer Technischen Prüfstelle nach § 19(2), §21 begutachtet werden. Dies gilt auch für nicht in der oben stehenden Tabelle aufgeführte Serienräder und Rad-/Reifenkombinationen deren Anbau zu einem früheren Zeitpunkt bereits positiv beurteilt wurde.

2. Auflagen

12A) Die Verwendung von Schneeketten ist nicht möglich

21L) Durch Nacharbeit der vorderen Radhäuser, bzw der Kunststoffinnenkotflügel; im Bereich über der Reifenlauffläche ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad/Reifen-Kombination herzustellen.



Prüfbericht Nr. / Test Report No.:	14-00026-AS-MUC-00	Anlage/Appendix 1
Hersteller / Manufacturer:	ZF Race Engineering GmbH	
Typ / Type:	84 1500 000 301/355	Seite/ Page 2 von/of 2

- 21B) Durch Nacharbeit im Bereich der vorderen Radhausausschnittkanten in einem Bereich von 30° nach vorne zur Lotrechten durch die Radmitte und 50° nach hinten bzw. der Kunststoffinnenkotflügel in diesem Bereich ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad/Reifen-Kombination herzustellen.
- 22B) Durch Nacharbeit im Bereich der hinteren Radhausausschnittkanten in einem Bereich von 30° nach vorne zur Lotrechten durch die Radmitte und 50° nach hinten bzw. der Kunststoffinnenkotflügel in diesem Bereich ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad/Reifen-Kombination herzustellen.
- 51G) Die Verwendung dieser Rad/Reifen-Kombination ist nur zulässig, wenn dieser Reifen in den Fahrzeugpapieren bereits serienmäßig eingetragen oder vom Fahrzeughersteller, s. Auszug aus der EG-Genehmigung des Fahrzeuges (EG-Übereinstimmungsbescheinigung), freigegeben ist. Der Loadindex, das Geschwindigkeitssymbol, die M+S-Kennzeichnung, die Reifenfabrikate der Fahrzeugpapiere, die Hinweise und die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers sind bei Verwendung dieser Reifengröße zu beachten.

Performance-Gewindefahrwerke

Performance Coilover Kits

Kit-Nr.: 84 1500 000 301 / 84 1500 000 355



Für folgende Fahrzeuge / For the following vehicles:

Audi A3 (8V1, 8VA, 8VS, 8V7) / Audi TT (8S)

Seat Leon (5F1, 5F5, 5F8)

Skoda Octavia (5E3, 5E5)

VW Golf VII

Inhalt:

- TÜV- Teilegutachten
- Dämpfkraftverstellung
- Einbauanleitung & Montagehinweise

Contents:

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



The advertisement features a large, detailed image of a SACHS Performance Coilover Kit on the left side. The coilover is shown at an angle, highlighting its silver-colored body, black coil spring, and various adjustment components. In the top right corner, there are three small inset images showing different cars: a white sports car, a silver race car, and a white car with racing stripes.

Rennsport-Technik für die Straße
Racing technology for the Road

■ Höhenverstellung	■ Height adjustment
■ Leistungsverstellung	■ Force adjustment
■ Upside-Down-Design	■ Upside-down design
■ Einrohrtechnologie	■ Monotube technology
■ Gasvorspannung	■ Gas pre-load

PERFORMANCE™
ENGINEERED BY SACHS



Installation Instruction ZF Race Engineering GmbH (ZRE)

Before you start installation work, please read the following carefully:

- Ensure that the TÜV certificate matches the vehicle specifications (front and rear axle weights, vehicle identification number (VIN) etc...)
- The suspension components must match the suspensions application specifications (springs and shock/struts identification numbers).
- The instructions have to be strictly observed.

General notes

Important general product and user information about original ZF Race Engineering GmbH (ZRE) suspension kits

ZRE suspension components are designed for sports-oriented driving, and generally feature progressive characteristic curves. The resulting drop in the vehicle's center of gravity is usually termed "lowering". The lowering values specified by the TÜV (German Technical Inspection Agency) refer to the difference between the vehicle height listed in its registration document and the height from the ground to the upper edge of the roof following successful installation. To make sure your measuring values are consistent, please take into account the influences of the wheel/tire combination, shock absorber type and condition, and fuel level, as well as the previous standing height tolerances. Because of these potential external effects on the dimensions, we cannot assume any guarantee for the degree of lowering.

ZRE makes many different suspension components, and some of them are very similar to others. If you install and use components in vehicles for which they are not designed, serious damage and personal injury may result. Before installation, therefore, compare the TÜV certificate and the vehicle documentation to determine whether all references are correct and this ZRE kit is the right one for your vehicle.

This also applies to wheels and tires that have not been authorized by the manufacturer. Carefully read the information about vehicle type and model in our TÜV certificate and type lists. If there is any doubt as to whether a product is suitable for your vehicle, contact your ZRE dealer or a qualified (authorized) workshop.

Important installation information about original ZRE suspension kits

Non-professional installation and removal of ZRE suspension components can lead to material damage and personal injury. Therefore we recommend that you have these components installed by a qualified vehicle workshop with the necessary equipment.



ZRE suspension components should not be installed by private individuals.

When suspension components are removed or installed, the vehicle should be elevated on a lift platform. If for whatever reason the vehicle is raised with a jack, it is essential to secure it against rolling.

Please note the following when removing and installing components:

- All damaged parts must be replaced.
- Make sure to re-install all removed parts – if not replaced by new ZRE components – and check for proper installation at least two times.
- Self locking nuts must only be used once and have to be replaced!

Following removal and installation, check and/or readjust the following:

- Freedom of motion for the wheel/tire combination
- Wheel and axle alignment values
- Braking systems and the associated control systems

If these elements are not tested and adjusted, the system conditions can fail and lead to serious damage.

Installing ZRE suspension components will change your vehicle's handling properties – so drive slowly and carefully at first until you become accustomed to the new properties. To prevent damage and injury, please note the following:

- Do not overload your vehicle. Always comply with and never exceed the wheel loads specified by the manufacturer.
- Avoid unusual, aggressive driving maneuvers with excessive demands (racing events, etc.)
- Comply with and do not exceed all legally specified speed limits.
- Avoid driving on unpaved roads or off-road. In low-speed zones, slow down to accommodate special features (speed bumps, etc.), taking into account your vehicle's lower ground clearance.

These ZRE suspension parts are only for use in road-authorized vehicles that meet all legal regulations. We advise explicitly against using them for any other purpose. Otherwise serious material damage and personal injury may result.



Front axle

- Elevate vehicle and remove wheels.
- **Please note:** If the vehicle has an automatic headlight leveling control system, you may have to detach the connection between the regulating device and the axle to prevent damage.
- Unscrew and remove bolt from ball neck head (1) of the stabilizer strut.
- Unscrew and remove screw (2). Remove bracket from the steering knuckle.
- Unscrew and remove screw (3).
- Pull steering knuckle down (Please Note: You may need to use a suitable pre-tensioner to pre-load the original spring and the drive shaft to be removed from the axle gear).
- Unscrew and remove screw (4).
- Remove the three screws from the upper dome bearing (3) and pull the suspension strut down and out.
- Pretension original spring and remove support bearing.
- Place support bearing and pressure bearing on the pre-assembled ZRE suspension strut and screw together. Please check the parts list.
- For installation, follow the same steps but in reverse order.
- Adjust the lower spring cap height (distance between the end of the threaded sleeve and the spring cap's upper edge)

- **Kit - number:** 84 1500 000 301 / 355
- **Authorized axle load:** up to 1180 kg
- **Permissible adjustment range:** 225 mm to 265 mm





Rear axle

- Elevate vehicle and remove wheels.
 - **Please note:** If the vehicle has an automatic headlight leveling control system, you may need to detach the control unit from the axle to prevent damage.
 - Unscrew the nut (1) and remove the bolt of the lower damper attachment.
 - Unscrew and remove screws (2) and remove the shock absorber.
 - Remove original spring.
 - Fit ZRE spring with height adjustment.
 - For installation, follow the same steps but in reverse order.
 - Adjust the spring cap height (distance between lower edge of the spring seat and chassis (figure 3, scale X)).
-
- **Kit - number:** 84 1500 000 301 / 355
 - **Authorized axle load:** up to 1070 kg
 - **Permissible adjustment range:** 13 mm to 50 mm





Parts list



Vorderachse:

1. Front strut
2. Front suspension spring
3. Support bearing (OE Part)
4. Nut



Hinterachse:

1. Rear shock absorber
2. Distance bushing
3. Support bearing (OE part)
4. Nut
5. Cap (OE part)
6. Spring pad (OE part) (**not applicable**)
7. ZRE – height adjustment (**replaced the OE – spring pad 6**)
8. Rear suspension spring

Danger:

- Always follow the latest accident prevention regulations (not applicable for North America) for each step to prevent any serious bodily harm or injury.
- We recommend the use of a vehicle hoist or lift when installing the suspension. If a lift is not available and jacking equipment is used, make sure that the vehicle is secured with commercial wheel blocks and jack stand to ensure safety.
- The suspension components may only be installed by trained technical personnel using the proper tools.
- The General Installation instructions, as well as the Technical Inspectorate (German TÜV) documents must be read BEFORE attempting installation.
- Never use impact wrenches or guns to install or remove shock absorber piston hardware.
- Never disassemble or cut open shock absorbers and/or shock absorber inserts. They contain oil under pressure. Danger of explosion!
- Before driving on public highways, carry out the work steps after installation.
- The suspension regulation (when available) needs to be disabled through an authorized dealer.



- Please take care in any case that fittings (for example fittings of shock absorber housings or fittings of the lower control arm in the housing of the wheel bearing) are free of dust and oil. (see manufacturer guideline)

Instructions for Use:

- When adjusting the vehicle height, make sure that the threads are clean and free of debris. After initial cleaning, move the perch by 10 mm (0.4 Inches) downwards, and then clean the area that you desire to adjust the perch (up or down).
- During height adjustments on separate shock and spring systems, remove the perch from the vehicle to adjust the height.
- After adjusting the vehicle height, repeat steps.
- In the area of the piston rod and the sealing package of the new and used damper might be oil and grease collected.
- This could either be caused by using a special black grease during assembling the washer or due to accumulation of streak oil. Further more oil is used during assembling the cartridge and rod guide. There is no reason of worrying about and damage, as in this area also dust and dirt used to be collected.

Mounting Specifications:

- The suspension components may only be installed by trained technical personnel using the proper tools.
- We recommend the use of a vehicle hoist or lift when installing the suspension. If a lift is not available and jacking equipment is used, make sure that the vehicle is secured with commercial wheel blocks and jack stands to ensure safety.
- **Caution:** If the vehicle is equipped with ride height sensors, they should be removed before removal of struts or dampers, otherwise damage may occur.
- The struts should be removed as specified by manufacturer's instructions.
- Install the suspension components in the vehicle as specified by the vehicle manufacturers in their document.
- Manufacturer recommended tools for removal of the original struts, or a suitable spring compressor, must be used in order to remove most factory mounted suspension systems.
- Mount the complete suspension system as described on the following pages.
- Never use impact drivers to install nuts on the piston rods as permanent damage may occur. It is imperative that you do not damage the piston rod surface, through use of pliers etc., as the smallest damage will result in seal damage, and will not be covered under warranty.
- Stay within the lowering range specified in the table.
Example: With a specified range of 30-70 mm (1.2-2.8 Inches), 50 mm (2.0 Inches) is your height adjustment range.
- Except as noted, all torque values must comply with manufacturer recommended specifications.



- After assembly and installation is complete, the vehicle should be rolled onto level ground. Once on level ground, measure the vehicle height and adjust to the customer's requirements, within the prescribed lowering range. **Caution:** Wheel hub center-wheel arch maximum measurement in the table of page 21 must not be exceeded! Also take into account minimum road clearances specified in the table (only valid for Germany!).
- **Caution:** It is common for the vehicle suspensions to settle by an additional 5-10 mm (0.2-0.4 Inches)
- Examine the clearance between the tires and the suspension over the full range of motion of the wheel. The minimum clearance between the suspension and the tire is 5 mm (0.2 Inches). If this clearance is less than 5 mm (0.2 Inches), wheel spacers may be necessary. With strut designs that are located close to the wheel, but that have no steering functions, use 100 mm (3.9 Inches) spacers on diagonally opposed wheel (e.g. front right, rear left). In this position, you must be able to achieve the minimum clearance required. You can also check the clearance between tire and body. **Caution:** With torsion beam trailing arm axles, this method is not sufficient. The wheel must be under full load as well as test driven to properly calculate the clearances of 5 mm (0.2 Inches) from any other components.
- The geometry of the suspension needs to be adjusted according the regulations of the vehicle manufacturer. If a value cannot be reached due to the difference in the height, a optimal value next to the tolerance range of the vehicle manufacturer needs to be adjusted.
- All components that are controlled by vehicle ride height (e.g. headlights, brake bias regulator etc.) must be adjusted as specified by the vehicle manufacturer instructions and procedures.
- For vehicles with ESP, DSC or EPC your new suspension components may cause an engine fault code to appear. This is only temporary as the vehicle electronics adjust to the new components/height. On some models this will end after driving approximately 5km (3-5 miles), or through turning the steering wheel from full left to full right. On other models, this must be reset through the factory diagnostic port by a qualified technician.

For further information please contact

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

Tel.: +49 9721 98 3258
Fax: +49 9721 98 4299
e-mail: service.zre@zf.com
www.zf.com/motorsport