

VW Golf V, Jetta, Touran, Audi A3 8L, Seat Leon, usw.



Abbildung 1: Serienstabilisator mit Schellen
Figure 1: OEM sway bar with clamps

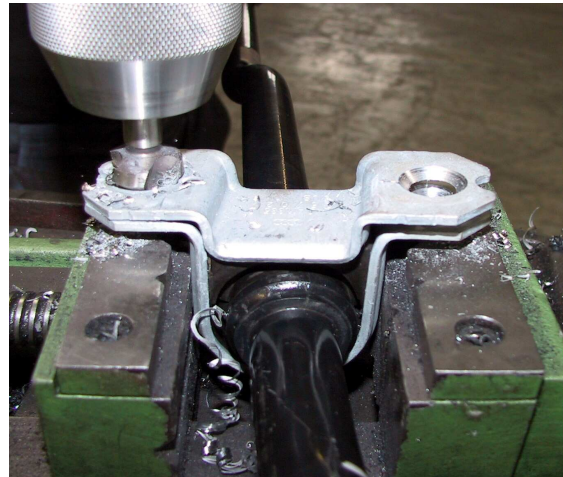


Abbildung 2: Aufbohren des Nietrandes
Figure 2: Drilling of the nuts

Nach dem Ausbau des Vorderachsstabilisators sind die genieteten Muttern an den Schellen aufzubohren, s. Bild 2. *After removal of the front sway bar the riveted nuts of the clamps have to be drilled open, re. fig. 2.*



In der linken Abbildung 3 ist das Ergebnis des Aufbohrens zu sehen. Es ist darauf zu achten, dass der Sechskantansatz der Muttern stehen bleibt. Der Grat vom Aufbohren muss abgeschliffen werden.

In fig. 3 you can see the result of the drilling. Take care that the hexagonal of the nut is not damaged. The burr from the drilling has to be sanded off.

Abbildung 3: Ergebnis des Aufbohrens
Figure 3: Result of the drilling

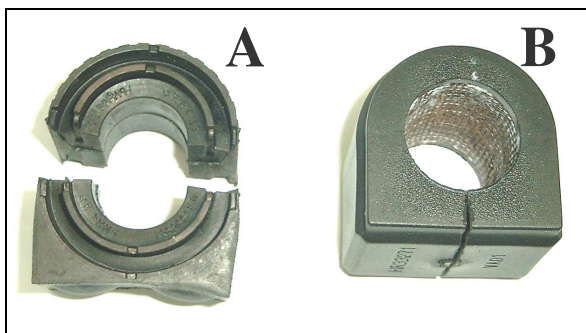


Abbildung 4: Lagergummis Original und H&R
Figure 4: Bushings original and H&R

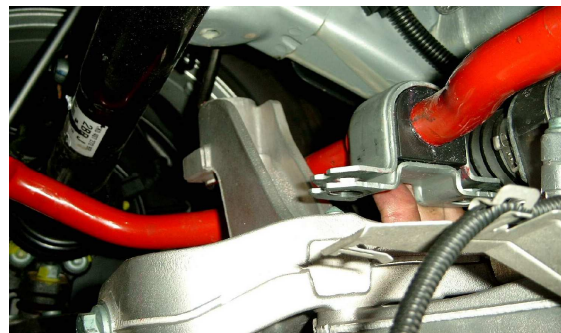


Abbildung 5: Einbau des H&R Stabilisators
Figure 5: Mounting of the H&R swaybar

Nun müssen die Originalen (A) gegen die H&R (B) Lagergummis getauscht werden. Abschließend ist der H&R Stabilisator wie in Abbildung 5 zu sehen, genau wie der Originalstabilisator wieder einzubauen. Stellen Sie sicher, dass alle Schrauben wieder Ordnungsgemäß angezogen sind. *Now the original bushings (A) have to be changed to the H&R bushing (B). After this the H&R swaybar has to be mounted like the original swaybar. Make sure that all screws are tightened correctly.*

NICHTBEACHTEN DIESER ANLEITUNG KANN ZU SCHWEREN SCHÄDEN AM FAHRZEUG UND PERSONEN FÜHREN FÜR DIE H&R KEINE HAFTUNG ÜBERNIMMT!
Any non-observance of this installation guide might lead to damage on the car and injury of people.
In this case H&R takes absolutely no respnsibility!