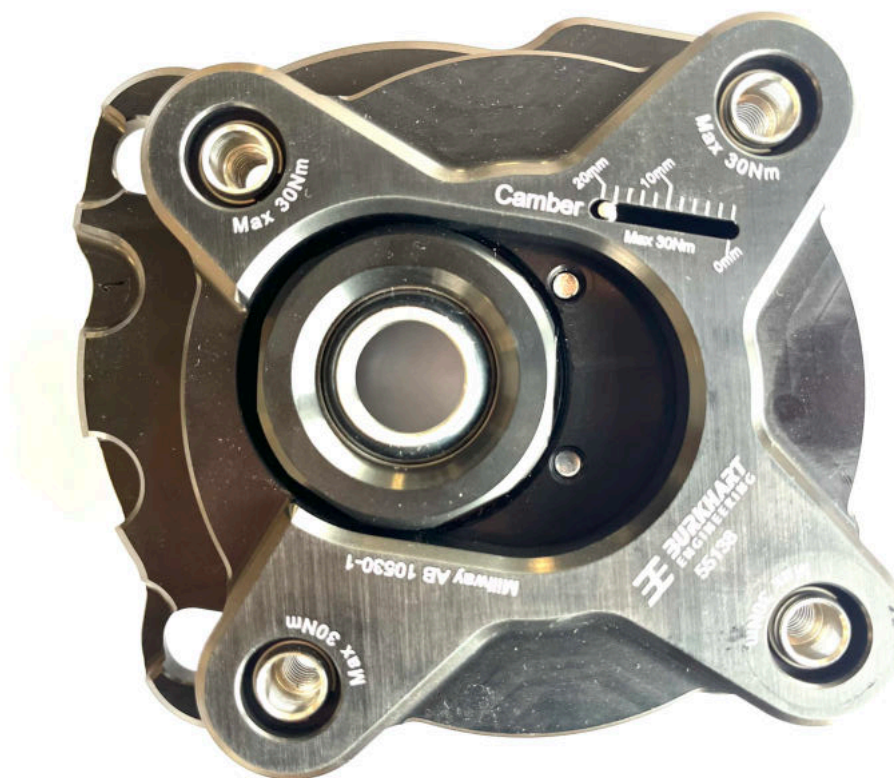




Einbauanleitung



Verstellbare Domlager (Uniball): **55138**

Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Aktuelle Einbauanleitungen zum jeweiligen Produkt sind auch unter www.burkhart-engineering.com zu finden.

Vor dem Einbau zu beachten:

- Das Gutachten muss mit den technischen Daten des Fahrzeugs übereinstimmen (Achslast, Fahrzeugtyp, ...).
- Das Produkt muss mit den Gutachten und dieser Einbauanleitung übereinstimmen (Kennzeichnung auf Domlager prüfen 55138).
- Der Lieferumfang muss auf Vollständigkeit kontrolliert werden:
 1. 2x Domlager (links & rechts unterschiedlich)
 2. 2x Adapterring 10537-1 (13,5 mm)
 3. 2x Adapterring 10537-2 (15,5 mm)
- Die untenstehende Tabelle soll als Hinweis aufzeigen, für welche Fahrzeuge die Domlager vorgesehen sind. Dies ist jedoch nicht verbindlich für das Teilegutachten, da eine Identifikation dafür rechtlich nur über die Typengenehmigungsnummer des entsprechenden Fahrzeugs zulässig ist!

Hersteller	Modell	Bezeichnung	Adapterring
BMW	2er	G42, G43	10537-1 (13.5 mm)
BMW	3er	G20, G21	10537-1 (13.5 mm)
BMW	4er	G22, G23, G26	10537-1 (13.5 mm)
BMW	M2	G87	10537-2 (15.5 mm)
BMW	M3	G80, G81	10537-2 (15.5 mm)
BMW	M4	G82, G83	10537-2 (15.5 mm)

- Sollten Schwierigkeiten während des Einbaus auftreten steht Ihnen unser Support zu den normalen Öffnungszeiten zur Verfügung. Kontaktdaten siehe Fußzeile!

Während des Einbaus zu beachten:

- Der Umbau darf nur von dafür ausgebildetem Personal mit geeignetem Werkzeug durchgeführt werden.
- Die nachfolgenden Montagehinweise sowie das zugehörige Teilegutachten sind unbedingt zu beachten.
- Die Sicherungsmutter der Kolbenstange darf unter keinen Umständen mit einem Schlagschrauber bewegt werden.
- Das Uniball-Lager des Domlagers zur Aufnahme der Kolbenstange darf auf keinen Fall geschmiert werden, da dies die Lebensdauer des Lagers eklatant reduzieren kann.

Der Einbau

1. Federbeine inkl. Stützlager der Vorderachse beidseitig nach Herstellervorgaben vom Fahrzeug demontieren.
2. Feder mit einem Federspanner sichern und das vorhandene Stützlager vom Dämpfer abbauen.
3. Die Rillenkugellager (werden wieder verwendet) anschließend vorsichtig von den vorhandenen Stützlagern trennen.
4. Die verstellbaren Domlager sind im Unterschied zu den serienmäßigen Stützlagern nicht für beide Seiten baugleich und müssen deshalb der richtigen Fahrzeugseite zugeordnet werden:

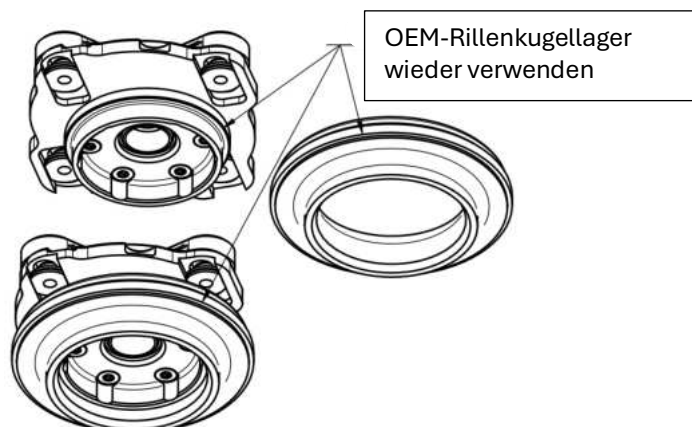
xxxxx -1 Left side
xxxxx -2 Right side



Vergleiche Millway-Produktnummer:

- Domlager mit Markierung 1 kommt auf die linke Seite (Fahrerseite bei linksgesteuerten Kfz)!
- Domlager mit Markierung 2 kommt auf die rechte Seite (Beifahrerseite bei linksgesteuerten Kfz)!

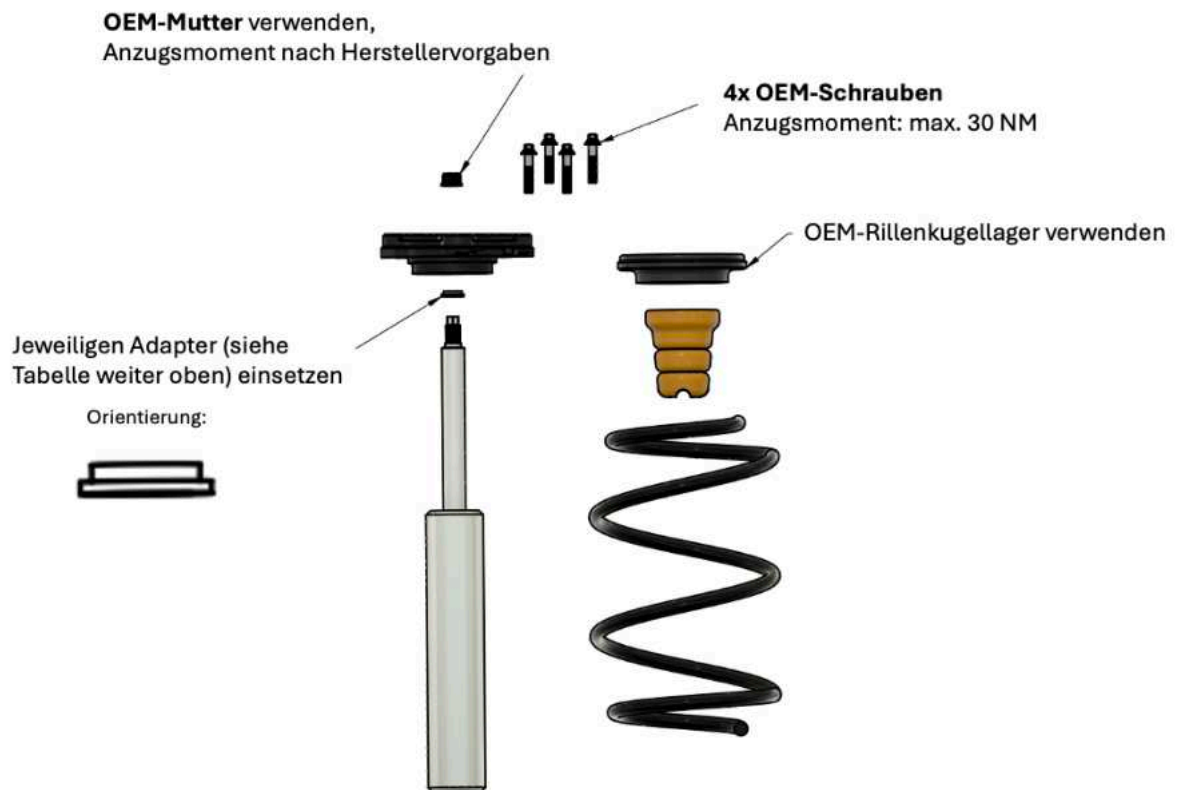
5. Nun können die Rillenkugellager auf die verstellbaren Domlager übernommen werden:



6. Alle Komponenten des Federbeins (Stoßdämpfer, Feder, Staubschutz, Anschlagpuffer, Federunterlage, verstellbare Domlager inkl. Rillenkugellager, Adapterring (Orientierung wie in Abbildung darunter) und Sicherungsmutter können nun wieder montiert werden. Das Anzugsmoment der originalen Sicherungsmutter ist den Vorgaben des Fahrzeugherstellers zu entnehmen.

ACHTUNG: Welcher Adapterring zu verwenden ist, ist vom Fahrzeugtyp abhängig und kann der Tabelle oben entnommen werden. Die

Kolbenstange muss durch den Adapterring so zentriert werden, dass kein radiales Spiel auftritt!



7. Der rote Aufkleber (falls vorhanden) kann nun vom Domlager entfernt werden: Dieser dient lediglich als Erinnerung an das maximale Anzugsmoment (30 Nm) für die Verschraubung des Domlagers an der Karosserie.
8. Im letzten Schritt kann das Federbein mit Domlager unter Beachtung der Anzugmoments wieder in das Fahrzeug eingebaut werden, wobei der Sturz zunächst auf 0 gestellt werden sollte, da es bei der späteren Achsvermessung aus mechanischer Sicht einfacher ist den Sturz zu erhöhen als diesen wieder zu reduzieren.

Nach dem Einbau zu beachten:

- Die Achsgeometrie muss nach dem Verbau der Domlager vermessen und ggf. angepasst werden, da sich eine Veränderung des Sturzes auch auf andere Parameter auswirken kann.
Achtung: Im Straßenverkehr sind Sturzwerte über 2° an der Vorderachse nicht zulässig
- Hierbei ist darauf zu achten, dass das Domlager mit geeignetem Werkzeug und gewaltfrei verschoben wird, sodass dieses während der Sturzeinstellung nicht beschädigt wird. Eventuell muss die Vorderachse dazu entlastet werden.
- Alle Verschraubungen, die zur Einstellung der Achsgeometrie gelöst werden mussten, müssen nun wieder mit dem oben angegebenen Anzugsmoment befestigt werden.

- Nach dem Einbau ist das Fahrzeug mit beiliegendem Teilegutachten bei einem Technischen Dienst (wie TÜV, Dekra, ...) vorzuführen, sodass eine Abnahme des korrekten Einbaus erfolgen kann.