

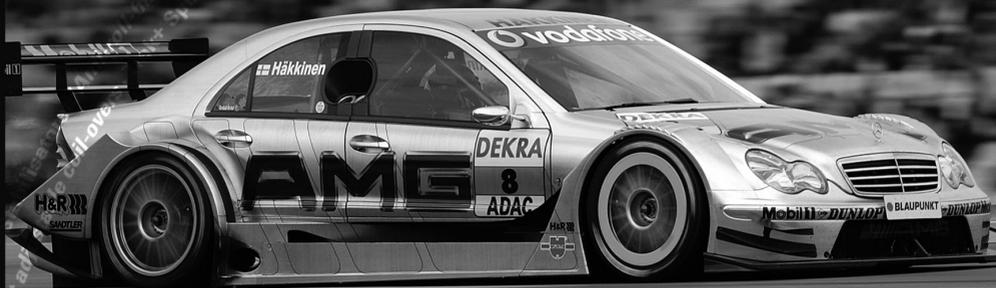


# H&RR®

## World of Suspension

### Important Notes! Wichtige Hinweise!

100% Made in Germany



Please read before  
installation.  
Bitte unbedingt vor  
der Montage lesen.  
System DRM



Sportfedersätze/Sport-  
Höhenverstellbare Gewinnd

# Wichtige Sicherheits- und Einbauhinweise für Trak+™ Spurverbreiterungen System DRM

**Bitte unbedingt vor dem Einbau der Spurverbreiterungen die Einbauanleitung und das TÜV-Teilegutachten durchlesen und die darin enthaltenen Anweisungen genau befolgen.  
Die entsprechenden TÜV-Teilegutachten und/oder Einbauanleitung erhalten Sie direkt bei Ihrem Fachhändler oder unter [www.h-r.com](http://www.h-r.com)**

**Der Anbau von Spurverbreiterungen kann bei nicht sach- und fachgerechter Handhabung zu erheblichen Personen- und Sachschäden führen.**

Vergleichen Sie vor dem Einbau das TÜV-Teilegutachten mit dem Kfz-Brief, ob dieses H&R-Produkt für Ihr Fahrzeug geprüft worden ist. Vergleichen Sie bitte das H&R-Produkt mit dem TÜV-Gutachten, ob alle Bezeichnungen korrekt sind und dieses H&R-Produkt für Ihr Fahrzeug bestimmt ist.

**Die Verwendung von Stahlfelgen in Verbindung mit DRM-Systemen ist aufgrund überstehender Original-Stehbolzen generell nicht möglich.**

**Die Verwendung an Fahrzeugen die nicht im TÜV-Teilegutachten aufgeführt sind, ist nicht zulässig.**

**Bewahren Sie diese Sicherheits- und Einbauhinweise im Fahrzeug auf und beachten Sie diese Hinweise bei einem Radwechsel.**

## Einbauanleitung

1. Reinigen Sie die Mittenzentrierung und Anlagefläche am Fahrzeug vorsichtig mit einer Drahtbürste von Schmutz und Rost. (siehe Bild 1)
2. Legen Sie die Spurverbreiterung in die Felge und prüfen Sie, ob die Spurverbreiterung mit der Aussenfase und der Mittenzentrierung spielfrei an der Innenfase, der Mittenzentrierung und den Anlageflächen der Felge anliegt. (siehe Bild 2 und 3)
3. Vergleichen Sie die Länge der Original-Stehbolzen mit der Länge der eingepressten H&R-Bolzen. Speziell bei der Verwendung von geschlossenen Muttern (Hutmutter) zur Radbefestigung dürfen die eingepressten Bolzen in der Spurverbreiterung nicht länger sein als die Original-Stehbolzen.
4. Setzen Sie die Spurverbreiterung auf die Mittenzentrierung am Fahrzeug und prüfen Sie, ob die Spurverbreiterung mit der Innenfase und der Mittenzentrierung bündig und spielfrei an der Achsanlagefläche anliegt. (siehe Bild 4 und 5)
5. Entfernen Sie eventuell vorhandene Zentrierstifte, Halteklammern und/oder überstehende Bremsscheiben-befestigungsschrauben, wenn dies laut TÜV-Teilegutachten gefordert wird. (siehe Bild 1)
6. **Befestigen Sie die Spurverbreiterung mit den mitgelieferten Muttern am Fahrzeug. Kontrollieren Sie die Mindesteinschraubtiefe der Muttern:**
  - Gewinde M12x1,5 = mind. 6,5 Umdrehungen = ca. 10 mm tragendes Gewinde
  - Gewinde M12x1,25 = mind. 8,0 Umdrehungen = ca. 10 mm tragendes Gewinde
  - Gewinde M12x1,75 = mind. 6,5 Umdrehungen = ca. 12 mm tragendes Gewinde
  - Gewinde M14x1,5 = mind. 7,5 Umdrehungen = ca. 11 mm tragendes Gewinde
  - Gewinde 1/2" UNF = mind. 8,0 Umdrehungen = ca. 11 mm tragendes Gewinde
7. Die aktuellen Anzugsmomente (beachten Sie eventuelle Unterschiede von Alufelgen zu Stahlfelgen) zur Befestigung der Spurverbreiterungen an das Fahrzeug entnehmen Sie den Angaben des Fahrzeugherstellers für die Befestigung von Serienrädern und dem Teilegutachten für die Spurverbreiterung.
8. **Die mitgelieferten Muttern und die Original-Stehbolzen dürfen nicht aus der Spurverbreiterung herausstehen. (siehe Bild 5) Ansonsten kann es zum Bruch der Radbefestigungselemente (Stehbolzen) kommen und dadurch zum Verlust der Felgen führen.**

**Kontrollieren Sie nach Montage der Spurverbreiterungen, ob die mitgelieferten Muttern oder die Original-Stehbolzen aus der Spurverbreiterung herausstehen. (siehe Bild 6)**  
**Ist dies der Fall dürfen nur Räder mit entsprechenden Aussparungen/Gießtaschen verwendet werden. (siehe Bild 3)**  
**Diese Aussparungen/Gießtaschen müssen tief und groß genug sein um die überstehende Mutter oder den überstehenden Original-Stehbolzen aufzunehmen. Ansonsten kann es zum Bruch der Radbefestigungselemente (Stehbolzen) kommen und dadurch zum Verlust der Felgen führen.**

**Bei Rädern ohne ausreichende Aussparungen/Gießtaschen (siehe Bild 7) müssen die Original- Stehbolzen bis auf die Dicke der Spurverbreiterung gekürzt werden. Ansonsten kann es zum Bruch der Radbefestigungselemente (Stehbolzen) kommen und dadurch zum Verlust der Felgen führen. Bei gekürzten Original-Stehbolzen ist ein Betrieb ohne Spurverbreiterungen nicht möglich. Diese Auflage ist bei der TÜV-Abnahme in den Fahrzeugpapieren zu vermerken.**

**Die Verwendung von Stahlfelgen in Verbindung mit DRM-Systemen ist aufgrund überstehender Original-Stehbolzen generell nicht möglich. Ansonsten kann es zum Bruch der Radbefestigungselemente (Stehbolzen) kommen und dadurch zum Verlust der Felgen führen**

9. Entfernen Sie Verunreinigungen am Gewinde der Serienradmutter. Ersetzen Sie schadhafte Serienradmutter. Setzen Sie die Räder auf die Spurverbreiterungen und befestigen Sie die Räder mit den Serienradmutter. Kontrollieren Sie die Mindestschraubtiefe der Serienradmutter:

- Gewinde M12x1,5 = mind. 6,5 Umdrehungen = ca. 10 mm tragendes Gewinde
- Gewinde M12x1,25 = mind. 8,0 Umdrehungen = ca. 10 mm tragendes Gewinde
- Gewinde M12x1,75 = mind. 6,5 Umdrehungen = ca. 12 mm tragendes Gewinde
- Gewinde M14x1,5 = mind. 7,5 Umdrehungen = ca. 11 mm tragendes Gewinde
- Gewinde 1/2" UNF = mind. 8,0 Umdrehungen = ca. 11 mm tragendes Gewinde

10. Die aktuellen Anzugsmomente (beachten Sie eventuelle Unterschiede Alufelgen zu Stahlfelgen) zur Befestigung der Räder an die Spurverbreiterung entnehmen Sie den Angaben des Fahrzeugherstellers für die Befestigung von Serienrädern, des Radherstellers bei Verwendung von Sonderrädern und dem Teilegutachten für die Spurverbreiterungen.

11. Achten Sie auf eine sorgfältige Montage. Je Rad sollten zuerst zwei gegenüberliegende Radmutter zentrisch angezogen werden. **Verwenden Sie keinen Schlagschrauber, sondern einen Drehmomentenschlüssel.** Bei eventuell abweichender Schlüsselweite der mitgelieferten Mutter ist das Bordwerkzeug entsprechend zu ergänzen.

12. Die im Fahrzeug-Teilegutachten aufgeführten Auflagen und Hinweise sind einzuhalten und zu beachten. Prüfen Sie die Freigängigkeit der Räder und die notwendige Radabdeckung.

Die Freigängigkeit der Räder und die notwendige Abdeckung der Reifenlaufflächen muss nach Anbau der Spurverbreiterungen gewährleistet sein.

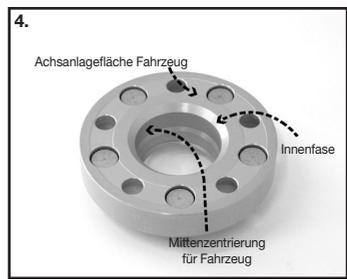
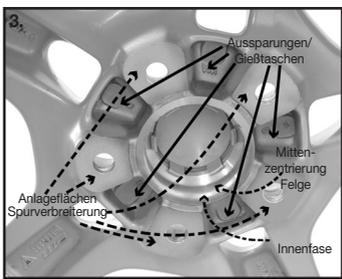
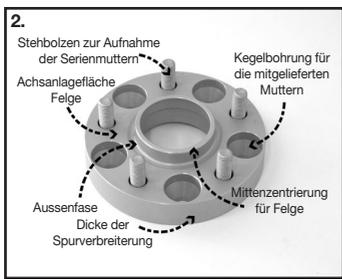
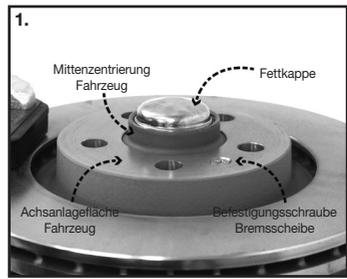
13. **Alle Befestigungsmutter sind nach ca. 100 km Fahrstrecke mit dem Drehmomentenschlüssel nachzuziehen. (Anzugsmomente gem. Angaben des Fahrzeugherstellers für die Befestigung der Serienräder, bzw. des Radherstellers bei Verwendung von Sonderrädern) Beachten Sie eventuelle Unterschiede von Alufelgen zu Stahlfelgen.**

14. Die nachträgliche Bearbeitung von Spurverbreiterungen und Zubehör ist nicht zulässig.

15. Die Rücknahme von Spurverbreiterungen und Zubehör ist nur bei unmontierten Neuteilen, ohne Einbauspuren und Beschädigungen, in Originalverpackung möglich.

**Die von uns vorgesehene sichere Funktion und Zulässigkeit der Spurverbreiterungen setzt die strikte Beachtung und Einhaltung dieser Sicherheits- und Einbauhinweise sowie der jeweiligen TÜV-Teilegutachten voraus!**

**Der Anbau von Spurverbreiterungen kann bei nicht sach- und fachgerechter Handhabung zu erheblichen Personen- und Sachschäden führen!**



# Important safety and installation information for Trak+™ wheel spacer DRM

Prior to installing this wheel spacer, carefully read the installation instructions and TÜV parts certificates, and follow the instructions given therein.  
Copies of the applicable TÜV parts certificates and/or installation instructions can be obtained from your dealer specialist or at [www.h-r.com](http://www.h-r.com).

**Failure to observe these instructions and improper handling of the wheel spacers may cause serious damage to persons and property.**

Prior to installation, compare the TÜV parts certificate with your vehicle documents (registration certificate) and check if this H&R product has been approved for use with your vehicle.  
Please compare your H&R product with the TÜV certificates, and check if all labels are correct and if your H&R product may be used in combination with your vehicle.

**Using steel wheel rims in combination with DRM system is generally not possible due to the protruding original stud bolts.**

H&R products must not be used on vehicles not listed in the TÜV parts certificate.

**Keep these safety and installation instructions in your vehicle and follow the instructions when changing your wheels.**

## Installation instructions

- Using a wire brush, carefully remove any dirt and rust from the vehicle's center alignment and the bearing surface. (see fig. 1)
- Insert the wheel spacer into the wheel rim and make sure the wheel spacer rests – without any backlash - with its outer bezel and the center alignment against the inner bezel, the center alignment, and the bearing surface. (see figures 2 and 3)
- Compare the length of the original stud bolts with the length of the pressed-on H&R stud bolts. In particular, when using closed nuts (cap nuts) to attach the wheels, make sure the pressed-in bolts inside the wheel spacer do not exceed the length of the original stud bolts.
- Place the wheel spacer onto the vehicle's center alignment and make sure the wheel spacer with its inner bezel and the center alignment rests flush and without any backlash against the axle bearing surface. (see figures 4 and 5)
- If applicable and required by the TÜV parts certificate, remove any centering pins, retaining clamps, and/or protruding brake disk fastening screws. (see fig. 1)
- Use the included nuts to attach the wheel spacer to your vehicle.**  
**Verify the minimum thread reach of the series-production wheel nuts:**
  - Thread M12x1.5 = at least 6.5 rotations = approx. 10 mm of load-bearing thread
  - Thread M12x1.25 = at least 8.0 rotations = approx. 10 mm of load-bearing thread
  - Thread M12x1.75 = at least 6.5 rotations = approx. 12 mm of load-bearing thread
  - Thread M12x1.5 = at least 7.5 rotations = approx. 11 mm of load-bearing thread
  - Thread 1/2" UNF = at least 8.0 rotations = approx. 11 mm of load-bearing thread
- For the current tightening torques (Pay attention to potential differences between aluminum and steel wheel rims)necessary to attach the wheel spacers to your vehicle, refer to the information provided by the vehicle manufacturer concerning the attachment of series-production wheels as well as the parts certificate concerning wheel spacers.
- The included nuts as well as the original stud bolts must not protrude from the wheel spacer. (see fig. 5)**  
**Otherwise, the wheel fastening elements (stud bolts) may break and cause the wheel rims to come loose.**

After finishing the installation, make sure the included nuts or original stud bolts do not protrude from the wheel spacer. (see fig. 6)

If the elements to protrude, only use wheels that have the appropriate recesses/pouring pockets. (see fig. 3)  
These recesses/pouring pockets must be deep and large enough to accommodate the protruding nuts or original stud bolts. Otherwise, the wheel fastening elements (stud bolts) may break and cause the wheel rims to come loose.

For wheels without appropriate recesses/pouring pockets (see fig. 7), shorten the original stud bolts to the thickness of the wheel spacer. Otherwise, the wheel fastening elements (stud bolts) may break and cause the wheel rims to come loose.

Shortened original stud bolts cannot be used without wheel spacers. This requirement must be noted down during TÜV inspection.

Using steel wheel rims in combination with DRM system is generally not possible due to the protruding original stud bolts. Otherwise, the wheel fastening elements (stud bolts) may break and cause the wheel rims to come loose.

Failure to observe these instructions and improper handling of the wheel spacers may cause serious damage to persons and property.

9. Remove any dirt from the thread of the series-production wheel nut. Replace any damaged series-production wheel nuts. Place the wheels onto the wheel spacer and fasten the wheels using the series-production wheel nuts. Verify the minimum thread reach of the series-production wheel nuts:

- Thread M12x1.5 = at least 6.5 rotations = approx. 10 mm of load-bearing thread
- Thread M12x1.25 = at least 8.0 rotations = approx. 10 mm of load-bearing thread
- Thread M12x1.75 = at least 6.5 rotations = approx. 12 mm of load-bearing thread
- Thread M12x1.5 = at least 7.5 rotations = approx. 11 mm of load-bearing thread
- Thread 1/2" UNF = at least 8.0 rotations = approx. 11 mm of load-bearing thread

10. For the current tightening torques (pay attention to possible differences between aluminum and steel wheel rims), refer to the information provided by the vehicle manufacturer concerning the attachment of series-production wheels to the wheel spacer, or, if using special-purpose wheels, refer to the specifications of the wheel manufacturer, as well as the parts certificate concerning wheel spacers.

11. Proper and careful installation is essential. Start by centrally tightening two opposing wheel nuts on each wheel. **Use a torque wrench rather than an impact screwdriver.** In case the included nuts have different wrench sizes, supplement your tool kit accordingly.

12. Observe and follow the restrictions and information provided in the vehicle parts certificate. Verify the unobstructed operability of the wheels and the required wheel covers.

After attaching the wheel spacer, verify the unobstructed mobility of the wheels and the required covers of the tire running surfaces.

13. **Using a torque wrench, re-tighten all wheel nuts approx. every 100 km. (tightening torques according to the information provided by the vehicle manufacturer concerning the attachment of series-production wheels or those of the wheel manufacturer in connection with the use of special-purpose wheels) Pay attention to possible differences between aluminum and steel wheel rims.**

14. Modifications to the wheel spacers after they have been installed are not permissible.

15. Wheel spacers and accessories may only be returned as uninstalled new parts in their original packaging and without any signs of damage or wear from installation.

**The safe functionality and reliability of our wheel spacers is subject to strict adherence to and compliance with these safety and installation instructions as well as the applicable TÜV parts certificates!**

**Failure to observe these instructions and improper handling of the wheel spacers may cause serious damage to persons and property!**

