

1. Allgemeine Hinweise zur Dämpfkraftverstellung

Die Dämpfkraftverstellung wird in 3 verschiedenen Ausführungen unterteilt:

- **Ausführung 1 Zugstufenverstellung:** Verstellung am Kolbenstangenende, loses Einstellrad, **Abb. 1.**
- **Ausführung 2 Zugstufenverstellung:** Verstellung unterhalb des Stützlagers, **Abb. 2.**
- **Ausführung 3 Druckstufenverstellung:** Verstellung am Boden des Stoßdämpfers, **Abb. 3.**

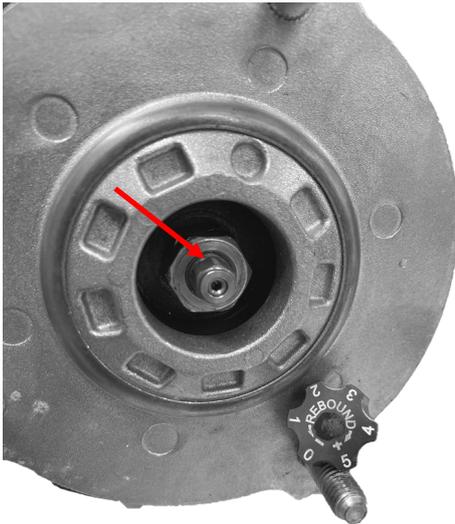


Abb. 1: Ausführung 1
(Abbildung ähnlich)



Abb. 2: Ausführung 2
(Abbildung ähnlich)



Abb. 3: Ausführung 3
(Abbildung ähnlich)

Verstellbereich:

- Der **Einstellbereich** beträgt **0 - 16 Klicks Zugstufe**, **0 - 12 Klicks Druckstufe**
- Komplet geschlossener Zustand „**0 Klicks**“ = **härteste Stufe**
- Komplet geöffneter Zustand „**16 / 12 Klicks**“ = **weichste Stufe**
- Pro Umdrehung ist die Verstellung in **6 Klicks** unterteilt.
- Die Dämpfer sind auf eine bestimmte Dämpfkraft voreingestellt, siehe Tabelle. Diese Einstellung empfehlen wir als Grundeinstellung.

Achtung:

- Es darf **nicht** über den **Einstellbereich** hinaus gedreht werden! Ein Verlassen des **Einstellbereiches** kann zu einem **DEFEKT** der Verstellung führen!
- An **beiden Seiten einer Achse** ist die **gleiche Einstellung** zu wählen.
- **Niemals** darf eine Achse ganz hart eingestellt werden und die andere ganz weich.

2. Einstellanleitung zur Dämpfkraftverstellung

Vorgehen Version 1, Zugstufenverstellung: Verstelleinheit am Kolbenstangenende, loses Einstellrad

- Zum Verstellen der Zugstufe wird das Einstellrad in den Innensechskant am Kolbenstangenende gesteckt.
- Die Verstellung wird ausgehend vom Komplett geschlossenem Zustand „0 Klicks“ = **härteste Stufe** vorgenommen.
- Durch drehen des Einstellrades im **Uhrzeigersinn / in „+“ Richtung** wird die Einstellung **härter**.
- Durch drehen in **entgegengesetzter Drehrichtung / in „-“ Richtung** wird die Einstellung **weicher**.

Vorgehen Version 2, Zugstufenverstellung: Verstelleinheit unterhalb des Stützlagers, im Radhaus.

- Die Verstellung der Zugstufe erfolgt durch ein Einstellrad, welches sich unterhalb des Stützlagers im Radhaus befindet.
- Die Verstellung wird ausgehend vom Komplett geschlossenem Zustand „0 Klicks“ = **härteste Stufe** vorgenommen.
- Durch drehen des Einstellrades im **Uhrzeigersinn / in „+“ Richtung** wird die Einstellung **härter**.
- Durch drehen in **entgegen gesetzter Drehrichtung / in „-“ Richtung** wird die Einstellung **weicher**.

Vorgehen Version 3, Druckstufenverstellung: Verstelleinheit am Boden des Dämpfers

- Die Verstellung der Druckstufe erfolgt durch ein Einstellrad, welches sich am Boden des Dämpfers befindet.
- Die Verstellung wird ausgehend vom Komplett geschlossenem Zustand „0 Klicks“ = **härteste Stufe** vorgenommen.
- Durch drehen des Einstellrades im in **„+“ Richtung** wird die Einstellung **härter**.
- Durch drehen des Einstellrades in **„-“ Richtung** wird die Einstellung **weicher**.

Tabelle Dämpfungseinstellung - Empfehlung

Fahrzeug / Artikel-Nr.	Klick VA		Klick HA	
	Zugstufe	Druckstufe	Zugstufe	Druckstufe
Tesla Model 3 / 47659-1V	8 Klicks offen	7 Klicks offen	9 Klicks offen	5 Klicks offen
BMW M2, M3, M4 Typ G234M, 2WD 47616-1VS	10 Klicks offen	9 Klicks offen	9 Klicks offen	9 Klicks offen
BMW M3, M4 Typ G234M, 4WD 47616-2VS/-3VS	9 Klicks offen	5 Klicks offen	9 Klicks offen	9 Klicks offen

1. General notes on damping force adjustment

The damping force adjustment is divided into 3 versions:

- **Version 1 rebound adjuster:** Adjustment at piston rod end, loose adjustment wheel, **Fig. 1.**
- **Version 2 rebound adjuster:** Adjustment below the support bearing, **Fig. 2.**
- **Version 3 bump adjuster:** Adjustment at the bottom of the shock absorber, **Fig. 3.**

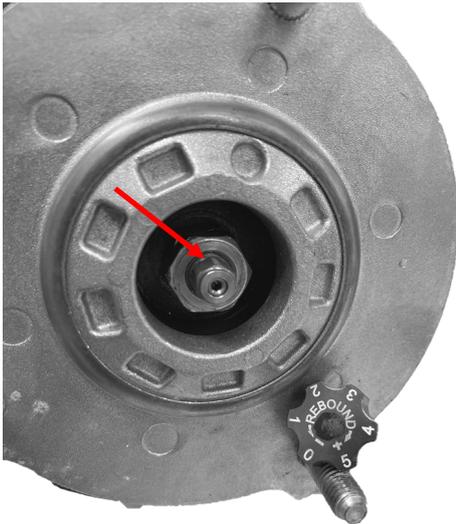


Fig. 1: Version 1
(Picture may vary)



Fig. 2: Version 2
(Picture may vary)



Fig. 3: Version 3
(Picture may vary)

Adjustment range:

- The setting range is **0 - 16 clicks rebound, 0 - 12 clicks bump**
- Completely closed state „0 clicks“ = **hardest stage**
- Completely open state „16 / 12 clicks“ = **softest stage**
- One rotation of the adjuster corresponds to six clicks.
- The dampers are preset to a specific damping force depending on the application, see table. We recommend this setting as the basic setting.

Attention:

- **Choose same setting on both sides of an axle.**
- **You should never set up one axle completely differing from the other one.**
- **Make sure that you turn the adjustment knob only by using moderate force. (Otherwise damages in the adjustment mechanism can occur.)**

2. Adjustment instruction for damping force adjustment

Procedure version 1, rebound adjuster: Adjustment unit at piston rod end, loose adjustment wheel.

- To adjust the rebound, the adjusting wheel is inserted into the hexagon socket at the end of the piston rod, **Fig. 1**.
- The adjustment is made starting from the completely closed state „0 clicks“ = hardest stage
- Turning the adjustment wheel clockwise / in the „+“ direction makes the setting harder.
- Turning in the opposite direction of rotation / in the „-“ direction softens the setting.

Procedure version 2, rebound adjuster: Adjustment unit below the support bearing, in the wheel housing.

- The rebound damping is adjusted by means of an adjusting wheel located below the support bearing in the wheel housing, **Fig. 2**.
- The adjustment is made starting from the completely closed state „0 clicks“ = hardest stage
- Turning the adjustment wheel clockwise / in the „+“ direction makes the setting harder
- Turning in the opposite direction of rotation / in the „-“ direction softens the setting,

Procedure version 3, bump adjuster: Adjustment unit at the bottom of the damper.

- The bump is adjusted by means of an adjusting wheel located on the bottom of the damper, **Fig. 3**.
- The adjustment is made starting from the completely closed state „0 clicks“ = hardest stage
- Turning the adjustment in the „+“ direction makes the setting harder
- Turning in the „-“ direction softens the setting

Damping force adjustment table - Recommendation

Vehicle / part no.	Clicks FA		Clicks RA	
	Rebound	Bump	Rebound	Bump
Tesla Model 3 47659-1V	8 clicks open	7 Clicks open	9 Clicks open	5 Clicks open
BMW M2, M3, M4 Typ G234M, 2WD 47616-1VS	10 clicks open	9 clicks open	9 clicks open	9 clicks open
BMW M3, M4 Typ G234M, 4WD 47616-2VS/-3VS	9 clicks open	5 clicks open	9 clicks open	9 clicks open