

T e i l e g u t a c h t e n **Nr. 2004-KTV/STUTT-EX-0291/JAR**

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

für den Änderungsumfang : Distanzscheiben

des Herstellers : SCC Fahrzeugtechnik GmbH
Gewerbestr. 11
D – 91166 Georgensgmünd

Geschäftsbereich
Kraftfahrtechnik und
Verkehr

Deutschstraße 10
1230 Wien
Österreich
Tel.:+43 (1) 61091-0
Fax: DW 6555
pzw@tuev.or.at

Ansprechpartner
Dipl.-Ing. (FH)
Robert Jardas
Tel.:+49 711/707092 74
jar@tuev-a.de

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 dieses Teilegutachtens unverzüglich einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer einer Technischen Prüfstelle oder einem Prüfeningenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation zur Durchführung und Bestätigung der vorgeschriebenen Änderungsabnahme vorzuführen.



Akkreditiert als:
Prüfstelle,
Überwachungsstelle,
Zertifizierungsstelle;
Kalibrierstelle

Notified Body 0408

**Vereinsitz und
Geschäftsführung:**
Krugerstraße 16
1015 Wien/Österreich
Tel.: +43 (1)514 07-0
Fax: DW 6005
office@tuev.or.at
<http://www.tuev.at>

Geschäftsstellen in
Bludenz, Graz,
Innsbruck, Klagenfurt,
Lauterach, Linz, Marz,
Salzburg, St. Pölten,
Wels, Wien und
Filderstadt (D)

Tochtergesellschaften
in Athen, Budapest,
München, Prag,
Teheran und Wien

Bankverbindung
Bernhauser Bank eG
Kto. 16682009
BLZ. 61262345

Einhaltung von Auflagen und Hinweisen

Die unter III. und IV. aufgeführten Auflagen und Hinweise 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.

Berichtigung der Fahrzeugpapiere

Die Berichtigung der Fahrzeugpapiere (Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein, Betriebserlaubnis nach § 18 Abs. 5 StVZO oder Anhängerverzeichnis) durch die zuständige Zulassungsbehörde ist durch den Fahrzeughalter entsprechend der Festlegung in der Bestätigung der ordnungsgemäßen Änderung zu beantragen.

Weitere Festlegungen sind der Bestätigung der ordnungsgemäßen Änderung zu entnehmen.

I. Verwendungsbereich

Siehe Anlage: AU1, BM2, FI2; FO1, MB1, MB2, MB3, MB4, MIT1, NISS2; OP1; OP3; PE1; TO3

II. Beschreibung der Teile/ des Änderungsumfanges

II.1 Distanzscheiben

| | | |
|-----------------------|----------|--|
| Typ | : | 10.xxx, 12.xxx, 13.xxx, 14.xxx |
| Ausführungen | System 2 | : Funktion als Unterlegscheibe. Die Verbindung erfolgt durch längere Radschrauben bzw. Stehbolzen. Mit wiederholter Zentrierung |
| | System 3 | : Die Distanzscheiben werden mittels mitgelieferten Radschrauben bzw. Radmuttern auf die Radnabe montiert. Die Befestigung des Rades an der Distanzscheibe erfolgt mit den Serienradmuttern. |
| | System 4 | : Die Distanzscheiben werden mittels mitgelieferten Radschrauben bzw. Radmuttern auf die Radnabe montiert. Die Befestigung des Rades an der Distanzscheibe erfolgt mit den Serienradschrauben. |
| | System 5 | : Funktion als Unterlegscheibe. Die Verbindung erfolgt durch längere Radschrauben bzw. Stehbolzen. Ohne wiederholter Zentrierung |
| Kennzeichnung | : | Hersteller + Typ (siehe auch Tabellen in den Anlagen) |
| Art der Kennzeichnung | : | eingepreßt |
| Ort der Kennzeichnung | : | auf den äußeren zylindrischen Flächen |

Technische Daten

| | | |
|-----------------------------|---|--|
| Abmessungen | : | siehe die unter Punkt I. Verwendungsbereich angeführten Anlagen |
| Werkstoff | : | AlCuMgPb / AlZnMgCu 1,5 |
| Korrosionsschutz/Oberfläche | : | ohne ww. eloxiert |
| Befestigung | : | - Befestigung erfolgt durch entsprechende für die Räder in Verbindung mit den Distanzscheiben geeigneten Radschrauben bzw. Radbolzen. - Festigkeitsklasse mindestens 10.9 - Anzahl der tragenden Gewindelänge - Die Anzugsmoment sind der Anbauanleitung zu entnehmen |

| Gewinde | tragende Gewindelänge | erforderliche Umdrehungen |
|------------|-----------------------|---------------------------|
| M12 x 1,5 | 9,6 mm | 6,4 |
| M12 x 1,25 | 9,6 mm | 7,7 |
| M14 x 1,5 | 11,2 mm | 7,5 |

III. Hinweise zur Kombinierbarkeit mit weiteren Änderungen

- Geprüfte Rad-Reifenkombinationen: siehe die unter Punkt I. Verwendungsbereich angeführten Anlagen.
- Das Fahrwerk und die Bremsaggregate müssen, mit Ausnahme der in der entsprechenden Auflage in den Anlagen aufgeführten Umrüstmaßnahmen, dem Serienstand entsprechen. Die Zulässigkeit weiterer Veränderungen ist gesondert zu beurteilen.
- Die Verwendung der Aluminium-Distanzringe in Verbindung mit Stahlrädern ist nur zulässig, wenn die Radauflagefläche eine durchgehend plane Auflagefläche aufweist.
- Bei Verwendung von Sonderrädern in Verbindung mit den Distanzscheiben sind folgende Punkte zu beachten:
 - a) Ein Teilegutachten/ABE über das Sonderrad ist vorzulegen.
 - b) Die verwendeten Befestigungsteile müssen den Angaben unter Punkt II.1 entsprechen.
 - b) Es sind nur die Rad-Reifen-Kombinationen zulässig, die sowohl im Rad-Teilegutachten/Rad-ABE als auch in diesem Distanzscheiben-Gutachten für den Fahrzeugtyp freigegeben sind.

IV. Auflagen und Hinweise

Auflagen und Hinweise für den Hersteller

- Dieses Teilegutachten ist mit den Teilen mitzuliefern. Bei Verkleinerungen muss die Lesbarkeit erhalten bleiben.
- Mit der Beigabe des Teilegutachtens bescheinigt der Hersteller die Übereinstimmung von Prüfmuster und Handelsware.
- Die Bezieher der Distanzscheiben sind in der mitzuliefernden Montageanleitung auf die Auflagen und Hinweise sowie auf die Befestigungsart und die erforderlichen Anzugsmomente der Radschrauben bzw. Radmuttern hinzuweisen

Auflagen und Hinweise für den Einbau

- Vor Einbaubeginn ist zu prüfen, ob das Fahrzeug im Verwendungsbereich (siehe Anlage) dieses Teilegutachtens enthalten ist. Dabei ist besonders die Art der Befestigung, die Zentrierung, der Lochkreisdurchmesser, die Anzahl der tragenden Gewindelänge und die Anschraubfläche zu vergleichen.
- Die vorgeschriebenen Anzugsmomente laut Herstellerangabe sind genau zu beachten. Bei Nichteinhaltung kann die Betriebsfestigkeit der Distanzscheiben beeinträchtigt werden.
- Die Montage der Distanzscheiben und Räder muss entsprechend der Montageanleitung des Herstellers erfolgen.
- Auf eine ausreichende Freigängigkeit der Distanzscheiben bzw. der verwendeten Rad-Reifen-Kombination zu Brems- (mind. 3mm) und Fahrwerkteilen (mind. 5mm) ist zu achten.
- Die erforderliche Mindesteinschraublänge ist zu beachten.
- Bei der Montage sind vorhandene Korrosionsrückstände von der Nabe bzw. Radanschlussfläche zu entfernen.
- Vorhandene Zentrierstifte sind zu entfernen.
- Nach 200 km sind die Anzugsmomente zu überprüfen

Auflagen und Hinweise für die Änderungsabnahme

- Grundsätzlich ist die Montage der Distanzscheiben nur an Fahrzeugen zulässig die sich in einwandfreiem Zustand befinden.
- Fahrzeugbezogene Auflagen und Hinweise siehe die unter Punkt I. Verwendungsbereich angeführten Anlagen.
- Es dürfen nur Serienräder verwendet werden die bereits in den Fahrzeugpapieren eingetragen sind.
- Nur die in den Anlagen unter Punkt 2. Verwendungsbereich markierten Distanzscheibenkombinationen sind zulässig. Je nach Verwendung der Distanzscheiben sind die in den Anlagen aufgeführten Auflagen achsweise anzuwenden.
- Der Distanzring muss innen am Fahrzeugflansch und außen am Rad vollflächig bzw. plan anliegen. Der Außendurchmesser des Distanzringes darf nicht kleiner sein als der Flanschdurchmesser am Rad.
- Die Verwendbarkeit der Distanzscheiben für andere Fahrzeuge bzw. Rad-Reifenkombinationen als in den Anlagen angeführt sind, ist mit einem geeignetem Teilegutachten nachzuweisen oder muss im Rahmen einer Begutachtung nach §21 StVZO geprüft werden. Eine Vergrößerung der Spurweite des Fahrzeuges um mehr als 2% ist nicht zulässig, soweit dies in diesem Teilegutachten und den dazu gehörenden Anlagen nicht freigegeben ist.
- Die Verwendbarkeit von Schneeketten wurde nicht geprüft.
- Die Distanzscheiben sind bis zu folgenden höchst zulässigen Achslasten zulässig:

| Lochzahl | Lochkreis Ø (mm) | höchst zul. Achslast (kg) | max. Abrollumfang (mm) |
|----------|------------------|---------------------------|------------------------|
| 3 | 98 bis 112 | 1200 | 1900 |
| 4 | 95,25 bis 160 | 1800 | 2050 |
| 5 | 98 bis 165,1 | 2500 | 2390 |

Auflagen und Hinweise für den Fahrzeughalter

- Die unter Punkt 0 auf Seite 1 dieses Teilegutachtens aufgeführten Hinweise sind 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:

| Ziffer | Eintragung |
|--------|---|
| 33 | Ziffer 20 bis 23 a. gen auf Leichtmetallrad x ET, Typ..... in Verbindung mit Distanzscheiben vo./hi. der Fa. SCC Fahrzeugtechnik GmbH Kennz. Dicke mm |

V. Prüfgrundlagen und Prüfergebnisse

Die Prüfungen wurden gemäß dem VdTÜV – Merkblatt 751 „Begutachtung von baulichen Veränderungen am PKW und PKW-Kombi unter besonderer Berücksichtigung der Betriebsfestigkeit Ausgabe 05. 2000 durchgeführt.

- Betriebsfestigkeit und Biegeumlaufprüfung

Die Betriebsfestigkeit der Distanzscheiben wurde mittels Biegeumlaufprüfung und Festigkeitsuntersuchungen mit folgenden Prüflasten nachgewiesen:

| Lochzahl | Lochkreis Ø (mm) | höchst zul. Radlast (kg) | max. Abrollumfang (mm) |
|----------|------------------|--------------------------|------------------------|
| 3 | 98 bis 112 | 600 | 1900 |
| 4 | 95,25 bis 160 | 900 | 2050 |
| 5 | 98 bis 165,1 | 1250 | 2390 |

Die Betriebsfestigkeit, das Korrosionsverhalten und die Abmessungen wurden mit positivem Ergebnis vom TÜV Automotive GmbH geprüft.

- Fahrverhalten im leeren und beladenen Zustand

Bei Verwendung der beschriebenen Fahrzeugteile in Verbindung mit verschiedenen Rad/Reifenkombinationen wurde kein kritischer Fahrzustand festgestellt. Kriterien des Fahrkomforts blieben bei der Prüfung unberücksichtigt.

- Fahrwerksfestigkeit

Siehe die unter Punkt I. Verwendungsbereich angeführten Anlagen.

VI. Anlagen

Anlage A: Verwendungsbereich und fahrzeugbezogene Auflagen und Hinweise

Bestehend aus den Anlagenteilen:

AU1

BM2

FI2

FO1

MB1, MB2, MB3, MB4

MIT1

NIS2

OP1; OP3

PE1

TO3

Anlage B: Erläuterungen zu den Auflagen und Hinweisen

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 (Firma SCC Fahrzeugtechnik GmbH) hat den Nachweis (Verifizierung Best. Nr. 50596-30-01, Verifizierungsstelle DEKRA IST Certification Services GmbH) erbracht, dass er ein Qualitätssicherungssystem gemäß Anlage XIX, Abschnitt 2 StVZO, unterhält.

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.

Dieses Teilegutachten umfasst Seite 1 bis 8, sowie der unter VI. angeführten Anlagen und darf nur im vollen Wortlaut vervielfältigt und weitergegeben werden.

Die Prüfergebnisse und Feststellungen beziehen sich nur auf die gegenständlichen Prüfobjekte.

Filderstadt, den 20.12.2004

TÜV Österreich
Geschäftsbereich Kraftfahrtechnik und Verkehr
Institut für Kraftfahrtechnik / Gefahrgutwesen

Akkreditiert von der Akkreditierungsstelle
des Kraftfahrt-Bundesamtes, Bundesrepublik Deutschland



Der Zeichnungsberechtigte



Dipl.-Ing. ABEL

Anlage A-FI2

1 Geprüfte Distanzscheiben

| Typ | Dicke [mm] | System | Lochzahl/ Lochkreis-Ø [mm] | Mittenloch-Ø [mm] | Außen-Ø [mm] | maximal zulässige Radlast [kg] |
|--------|---------------|--------|----------------------------------|----------------------|-----------------|--------------------------------------|
| 10.017 | 3 | 5 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 10.204 | 5 | 5 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 10.301 | 8 | 5 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 12.091 | 8 | 2 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 10.079 | 10 | 5 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 12.108 | 10 | 2 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 12.074 | 12 | 2 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 12.109 | 15 | 2 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 12.110 | 20 | 2 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 13.034 | 20 | 4 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 12.111 | 25 | 2 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 13.035 | 25 | 4 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 13.036 | 30 | 4 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |
| 13.037 | 35 | 4 | 98/5 | 58,1 | 138,5 | 1250 |

2.7 Peugeot 806

Fahrzeughersteller : Peugeot

| Handelsbezeichnung | Fahrzeugtyp | ABE-Nr./EG-BE-Nr.: | Ausführungen |
|--------------------|-------------|--------------------------|--------------|
| Peugeot 806 | 221 | G784 e2*93/81*0157*.. | alle |

Weitere erforderliche Angaben oder Einschränkungen zum Verwendungsbereich an Fahrzeugen:
-keine-

Spurweitenänderung:

Für Spurweitenänderungen > 2% wurde vom Auftraggeber der Nachweis über die ausreichende Betriebsfestigkeit vorgelegt. Die Prüfungen wurden gem. VdTÜV-Merkblatt Nr. 751 durchgeführt.

2.7.1 Matrix mit den zulässigen Kombinationen der Distanzringe an Vorder- und Hinterachse:

| | Achse 1 ⇨ Typ: | | 10.017 | 10.204 | 10.301 12.091 | 10.079 12.108 | 12.074 | 12.109 | 12.110 13.034 | 12.111 13.035 |
|----------------------|----------------------|---|--------|--------|------------------|------------------|--------|--------|------------------|------------------|
| Achse 2 ⇩ Typ: | Breite in ⇩ mm⇨ | 0 | 3 | 5 | 8 | 10 | 12 | 15 | 20 | 25 |
| 10.017 | 3 | x | x | | | | | | | |
| 10.204 | 5 | x | x | x | | | | | | |
| 10.301 | 8 | x | x | x | x | | | | | |
| 12.091 | 8 | x | x | x | x | | | | | |
| 10.079 | 10 | x | x | x | x | x | | | | |
| 12.108 | 10 | x | x | x | x | x | | | | |
| 12.074 | 12 | x | x | x | x | x | x | | | |
| 12.109 | 15 | x | x | x | x | x | x | x | | |
| 12.110 | 20 | x | x | x | x | x | x | x | x | |
| 13.034 | 20 | x | x | x | x | x | x | x | x | |
| 12.111 | 25 | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 13.035 | 25 | x | x | x | x | x | x | x | x | x |

2.7.2 Angaben zu den geprüften Rad-Reifenkombinationen

| Fzg.-Achse | Max. Reifenbreite Norm | Max. Felgenmaulweite (Zoll) | Min. Gesamt – ET (mm) | Auflagen und Hinweise |
|------------|------------------------|-----------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| 1 + 2 | 195 | 6 | 16 | S04, S25, Zb5 |
| 1 + 2 | 205 | 6,5 | 21 | S04, S25, Zb5 |
| 1 + 2 | 215 | 7 | 26 | FH1, S04, S25, Zb5 |
| 1 + 2 | 195 | 6 | 11 | FH2, RH1, S04, S25, Zb5 |
| 1 + 2 | 205 | 6,5 | 16 | FH2, RH1, S04, S25, Zb5 |
| 1 + 2 | 215 | 7 | 21 | FH2, RH1, S04, S25, Zb5 |
| 1 + 2 | 195 | 6 | 6 | FH2, FH4, RH2, S04, S25, Zb5 |
| 1 + 2 | 205 | 6,5 | 11 | FH2, FH4, RH2, S04, S25, Zb5 |
| 1 + 2 | 205 | 6,5 | 11 | FH2, FH4, RH2, RV1, S04, S25, Zb5, |
| 1 + 2 | 215 | 7 | 16 | FH2, FH4, RH2, RV1, S04, S25, Zb5 |

Anlage B

Erläuterungen zu den Auflagen und Hinweise

- BT1** Die Bremstrommelbefestigungsschrauben sind durch Senkkopfschrauben zu ersetzen.
- DZ1** Eventuell serienmäßig vorhandene Distanzscheiben, Sicherungsringe bzw. Zentrierstifte, die die flächige Auflage der Spurverbreiterung verhindern, sind zu entfernen.
- FH1** An Achse 2 sind bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Nacharbeiten der Radhausausschnittkanten eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.
- FH2** An Achse 2 ist durch Nacharbeiten der Radhausausschnittkanten eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.
- FH3** An Achse 2 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Aufweiten der Kotflügel bzw. der inneren Seitenteile eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.
- FH4** An Achse 2 ist durch Aufweiten der Kotflügel bzw. der inneren Seitenteile eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.
- FH5** An Achse 2 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Nacharbeiten der Radhausinnenkotflügel, Kunststoffeinsätze bzw. deren Befestigungsteile eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.
- FH6** An Achse 2 ist durch Nacharbeiten der Radhausinnenkotflügel, Kunststoffeinsätze bzw. deren Befestigungsteile eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.
- FH7** An Achse 2 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Nacharbeit der Radhäuser im Bereich der Reifenlauffläche eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FH8 Durch Nacharbeit der hinteren Radhäuser im Bereich der Reifenlauf­fläche ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FH9 An Achse 2 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Nacharbeiten der Heckschürze am Übergang zum Radhausausschnitt eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FH10 Durch Nacharbeit der Heckschürze am Übergang zum Radhausausschnitt ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FH11 An Achse 2 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Nacharbeit der Heckschürzenbefestigung eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FH12 Durch Nacharbeit der Heckschürzenbefestigung ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FH13 An Achse 2 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Nacharbeit der Radhäuser innen eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FH14 Durch Nacharbeit der hinteren Radhäuser innen ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FH15 Durch Aufweiten der hinteren Radhäuser ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FH15 Durch Nacharbeit der hinteren Radhäuser am Übergang zu den Schwellerverkleidungen und der Befestigungsteile ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FH16 Durch Nacharbeit der hinteren Radhäuser kann die Funktionsfähigkeit der seitlichen Schiebetüren beeinträchtigt sein. Durch Nacharbeit der Schiebetüren oder andere geeignete Maßnahmen (Umbausatz) sind die Funktionsfähigkeit der Türen und eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FH17 An Achse 2 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Ausstellen der Kotflügelkanten eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifen-Kombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FH18 An Achse 2 ist durch Ausstellen der Kotflügelkanten eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifen-Kombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FV1 An Achse 1 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Nacharbeiten der Radhausausschnittkanten eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FV2 An Achse 1 ist durch Nacharbeiten der Radhausausschnittkanten eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FV3 An Achse 1 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Aufweiten der Kotflügel bzw. der inneren Seitenteile eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FV4 An Achse 1 ist durch Aufweiten der Kotflügel bzw. der inneren Seitenteile eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FV5 An Achse 1 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Nacharbeiten der Radhausinnenkotflügel, Kunststoffeinsätze bzw. deren Befestigungsteile eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FV6 An Achse 1 ist durch Nacharbeiten der Radhausinnenkotflügel, Kunststoffeinsätze bzw. deren Befestigungsteile eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Evtl. vorhandene Abdeckungen des Luftansaugtrakts müssen erhalten bleiben.

FV7 An Achse 1 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Nacharbeit der Radhäuser im Bereich der Reifenlauffläche eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FV8 Durch Nacharbeit der vorderen Radhäuser im Bereich der Reifenlauffläche ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FV9 Der vordere Stoßfänger ist auszustellen und um ca. 10 mm nach vorne zu versetzen bzw. durch andere geeignete Maßnahmen, wie z.B. Ausschneiden des Stoßfängers eine ausreichende Freigängigkeit der Räder an Achse 1 sicher zu stellen. Die Maßnahmen sind durch entsprechende Kreisfahrten zu prüfen.

FV10 An Achse 1 ist bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen durch Nacharbeit der Radhäuser innen eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

FV11 Durch Nacharbeit der vorderen Radhäuser innen ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

FV12 Ins Radhaus ragende Kanten von Kotflügelverbreiterungen sind zu kürzen.

FV13 Serienmäßig vorhandene oder nachträglich montierte Schmutzfänger sind zu demontieren oder durch andere geeignete Maßnahmen eine ausreichende Freigängigkeit der Räder an Achse 1 zu gewährleisten. Die Maßnahmen sind durch entsprechende Kreisfahrten zu prüfen.

FV14 Durch Nacharbeit der vorderen Radhäuser im Bereich zur Frontschürze sind hervorstehende Befestigungsteile und Kanten zu entfernen bzw. zu kürzen, um eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

L1 Bei ungünstigen Zusammentreffen von Fertigungstoleranzen am Fahrzeug und Reifen ist durch Begrenzen des Lenkeinschlages oder durch Nacharbeiten der vorderen Radhäuser im Bereich der Radinnenseite eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen. Auf eine Nacharbeit kann verzichtet werden, wenn durch Fahrversuche (beladen) nachgewiesen wird, dass die Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination ausreichend ist.

L2 Durch Begrenzen des Lenkeinschlages oder durch Nacharbeiten der vorderen Radhäuser im Bereich der Radinnenseite (Fußraum) ist eine ausreichende Freigängigkeit der Rad-Reifenkombination herzustellen.

M1 Bei Montage von Spurverbreiterungen über 30mm nur an Achse 2 wurden die Auswirkungen auf Allradmechanik und Fahrdynamik nicht geprüft.. Eine Differenz von mehr als 30mm Spurverbreiterung von Achse 1 zu Achse 2 kann zu technischen Problemen bei der Allradmechanik führen. Es ist eine Bestätigung eines anerkannten Fachbetriebes über die Unbedenklichkeit der Montage vorzulegen.

M2 Bei Befestigung der Spurverbreiterung am fahrzeugseitigen Befestigungsflansch ist bei Verwendung von Rädern **ohne** entsprechende Taschen zu beachten, dass die Mutternköpfe bzw. Schraubenköpfe und/oder Stehbolzen nicht über die äußere Distanzringebene hinausragen und das Rad flächig anliegt.. Dies ist vor allem bei Spurverbreiterungen mit einer Stärke unter 30mm der zu beachten.

M3 Vorhandene Halteclips an den Radbolzen sind zu entfernen.

M4 Bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe ist ein Mindestabstand zwischen Reifen und Getriebedeckel von 5mm zu beachten. Soweit der Abstand geringer ist, ist eine größere Spurverbreiterung zu wählen bzw. eine Montage nicht möglich.

M5 Bei Fahrzeugen die serienmäßig mit Radschrauben bzw. Radmuttern mit losem Bund (unverlierbarer Kegel- oder Kugelbund) ausgerüstet sind, sind im Umrüstfall, für System 2 und 5 entsprechend längere zweiteilige Radschrauben zur Befestigung der Räder zu verwenden. Bei System 3 und 4 sind die serienmäßigen oder technisch entsprechende Befestigungsteile für die Befestigung der Räder zu verwenden.

OP2 Die kleinste zulässige Gesamteinpresstiefe beträgt für Typ Omega-A-Caravan 18mm.

RH1 An den hinteren Radhäusern ist durch den Anbau geeigneter Teile oder durch andere geeignete Maßnahmen eine ausreichende Radabdeckung herzustellen. Je nach Rüstzustand des Fahrzeuges (z. B. Fahrzeugtieferlegung, Radabdeckungsverbreiterung, usw.) kann es möglich sein, dass die Radabdeckung ausreichend ist.

RH2 Eine ausreichende Radabdeckung Achse 2 ist durch Anbau von Teilen oder sonstige geeignete Maßnahmen herzustellen.

RV1 An den vorderen Radhäusern ist durch den Anbau geeigneter Teile oder durch andere geeignete Maßnahmen eine ausreichende Radabdeckung herzustellen. Je nach Rüstzustand des Fahrzeuges (z. B. Fahrzeugtieferlegung, Radabdeckungsverbreiterung, usw.) kann es möglich sein, dass die Radabdeckung ausreichend ist.

RV2 Eine ausreichende Radabdeckung an Achse 1 ist durch Anbau von Teilen oder sonstige geeignete Maßnahmen herzustellen.

S04 Befestigung System 3 und 4, Distanzring Typ 13.XXX, 14.XXX:

Zur Befestigung der Distanzringe am Fahrzeug dürfen nur die mitgelieferten Befestigungsmittel verwendet werden. Die Angaben unter Pkt. II.1 sind zu beachten. Die Räder sind mit Hilfe von zum Rad passenden Radschrauben an den am Fahrzeug montierten Distanzringen zu befestigen. Dabei ist darauf zu achten dass der Schraubenüberstand über der Radanschlussfläche kleiner ist als die Dicke der Adapterscheibe (mindestens 2mm). Die Montage / Demontage der Schrauben mittels Schlagschrauber ist nicht zulässig. Die Angaben unter Pkt. II.1 sind zu beachten.

S25 Befestigung System 2 und 5, Distanzringe Typ 10.XXX und 12.XXX:

Zur Befestigung der Distanzringe, Sonderräder dürfen nur die mitgelieferten Befestigungsmittel verwendet werden. Die Angaben unter Pkt. II.1 sind zu beachten.

Zb5 System 5, Distanzringe Typ 10.XXX ohne Zentrierbund: auf ausreichende Mittenzentrierung ist zu achten.