

**VW Golf VII / Passat 3C, Audi A3 8V, Seat Leon,
Skoda Octavia / Superb**



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

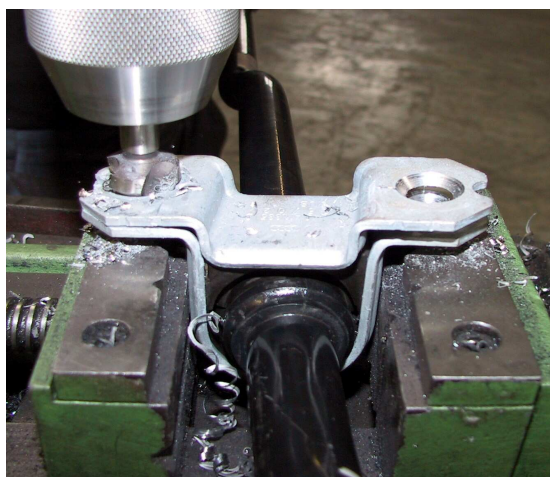


Abbildung 2: Aufbohren des Nietrandes
Figure 2: Drilling of the nuts

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

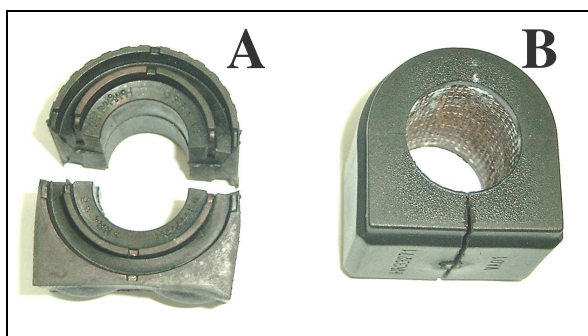


Abbildung 4: Lagergummis Original und H&R
Figure 4: Bushings original and H&R

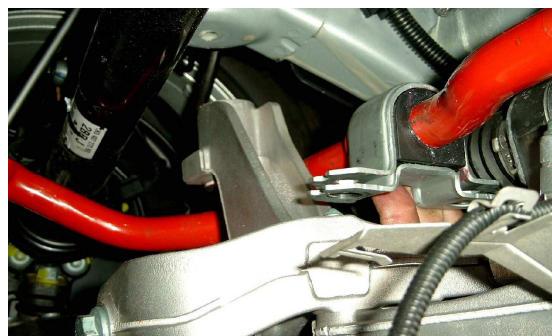


Abbildung 5: Einbau des H&R Stabilisators
Figure 5: Mounting of the H&R swaybar

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 responsibility!