


Clubsport-Nutenfahrwerk/C-Ring Groove Adjustable Coilover (in Nürburgringabstimmung/set up)

Bestell-Nr. part-no.	Fahrzeugtyp model/type	Ausführung model/chassis	Baujahr year	Hinweise/notes +Triple C 	Tieferleg. ca. lowering appr. in mm	Dämpfer-Bestell-Nr. order-no. of shocks	Hauptfeder Bestell-Nr. main spring order no.	Zusatzfeder Bestell-Nr. helper spring order no.
RSS-70- 174-1/1	Elise MK II	Export ohne TÜV-GA/without TUV approval			VA: 20-35 HA: 20-35	VA: 7000501-1/1 HA: 7050501-1/1	29174-CSVA1 29174-CSHA1	

TRAK+ Spurverbreiterungen/TRAK+ Wheel Spacers TÜV Gutachten über/TÜV approvals at www.h-r.com

Fahrzeugtyp vehicle	Untere ET-Grenze VA/HA lowest offset VA/HA*	Lochkreis bolt pattern (mm)	MZ Centre (mm)	S=Bolt M=nut bore (mm)	Gewinde thread	Spurverbreiterung pro Achse total track widening per axle	Hinweise notes (in mm)	Bestell-Nr. part-no.	Hinweise notes	S=Schraube MZ=Mittenzentrierung M=Mutter
Elise/Exige 111	VA +17,3/HA +3,75	100/4	56,6	S	M12 x 1,5	DR 28 mm pro Achse/axle	3	2824566	E Export-Verwendung/Export 2. Mittels der Betriebsfestigkeiten DR, DRS, DRA und DRM ist eine Einzelabnahme nach §21 StVZO (2%-Regel) möglich. Bei seriennässiger Einpressstiefe sind ca. 30 mm pro Achse möglich. Die technische Abnahme erfolgt je nach Bundesland bei DEKRA oder TÜV. Änderungen von KFZ-Brief und KFZ-Schein sind beim STVA erforderlich. 8. Bei Fahrzeugausführungen mit Original-Rändelbolzen, die über die Distanzringe herausstehen, müssen die Räder an der Radinnenfläche Aussparungen bzw. Giesstaschen aufweisen. Sollten diese technischen Voraussetzungen nicht gegeben sein, können diese Systeme nicht verbaut werden. Entsprechende Hinweise über Änderungsmasse sind u.U. in den Fahrzeug-Teilgutachten bzw. Technischen Infos vermerkt.	
Elise		95,25/4	56,7	M	M12 x 1,5	DRM 30 mm pro Achse/axle DRM 50	2,8 8,E	3004567 5004567		
Esprit-VA/FA		108/5	58	S	M14 x 1,5	DRA 50 mm pro Achse/axle	E	5035582		
Esprit-HA/RA		108/5	60,1	S	M14 x 1,5	DRA 50 mm pro Achse/axle	E	5035601		



2. Only Germany
8. If the depth of the spacer is smaller than the length of the standard studs, the employed wheels must show gaps in the contact-surface. If using wheels without gaps the standard studs should be shortened so far that a complete contact of the wheel to the contact-surface is guaranteed.

