

Gebrauchsanleitung

Classic Mini G-Hilo Kit

Artikelnummer: CMF0003

1. Einführung:

Das G-Hilo Kit wurde speziell für den Classic Mini, Rover Mini und Austin Mini von uns entwickelt und in Deutschland hergestellt.

Das G-Hilo Kit ersetzt die originalen Trompetendämpfer und ermöglicht die individuelle Einstellung der Fahrzeughöhe durch das metrische Gewinde.

Die G-Stützelemente sowie die Wellen wurden aus dem hochwertigen Material EN AW-6082 gefertigt.

2. Gewicht:

Stützelement 285g / Stück

Welle: 255g / Stück

Kit vorne und hinten: 2.155kg

3. Einbau:

Der Einbau erfolgt Plug & Play. Die originalen Trompetendämpfer werden mit dem G-Federelementspanner ausgebaut und durch das G-Hilo Kit ersetzt. Karosseriearbeiten an den Radläufen sind gegebenenfalls erforderlich.



3.1. Einbau an der Vorderachse

- a) Fahrzeug am Vorderachsrahmen anheben.
- b) Vorderrad rechts demontieren.
- c) Stoßdämpfer ausbauen.



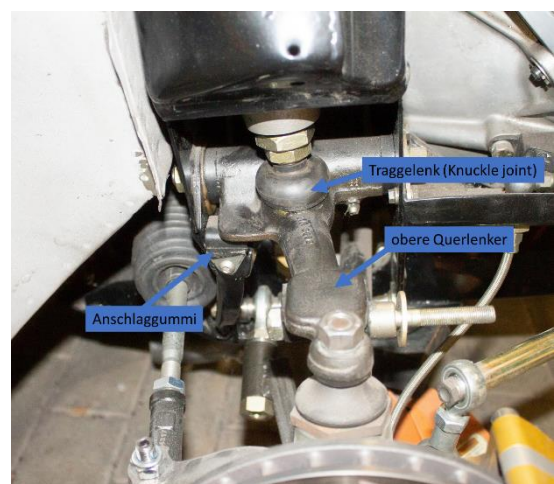
- d) Rahmenschraube ausbauen.



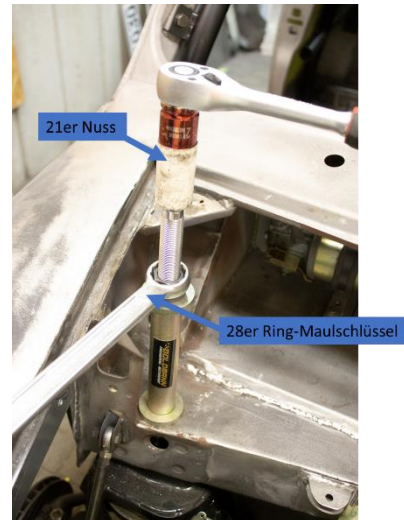
- e) Vor Gebrauch des Spezialwerkzeugs G-Federelementspanner (CMW0001) muss das M20 Gewinde gut eingefettet werden, um eine einfache Handhabung zu erhalten und das Gewinde zu schonen.

Das Spezialwerkzeug G-Federelementspanner für Federelemente mit M14 Gewinde soweit wie möglich in das Federelement einschrauben.

- f) Ausbau des Anschlaggummis.
Es empfiehlt sich den Achskörper bzw. den oberen Querlenker anzuheben um den Anschlaggummi besser ausbauen zu können. Sollte der Platz noch nicht ausreichen, muss der obere Querlenker vom Achskörper gelöst werden.



g) Pressung des Federelements durch Anziehen der 28er Mutter. Dies erfolgt durch das Ansetzen eines 28er Ring-Maulschlüssel an die Mutter vom G- Federelementspanner unter Gegenhaltung einer 21er Nuss in Kombination mit einer Ratsche bzw. Ring-Maulschlüssel an der Welle. Durch Anziehen der 28er Mutter wird das Federelement nach oben gepresst. Dieser Vorgang muss solange durchgeführt werden bis die Trompete frei ist.



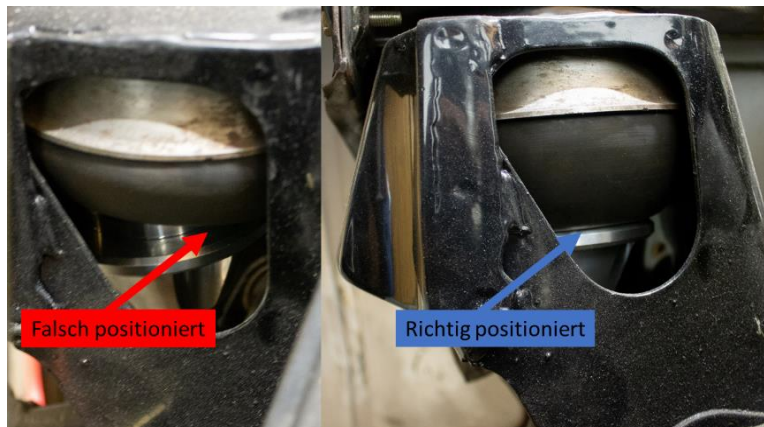
h) Trompete aus dem Vorderachsrahmen entnehmen. Empfehlung: Traggelenk (Knuckle joint) im oberen Querlenker auf Verschleiß prüfen und gegebenenfalls austauschen.

i) Vor Einbau des G-Hilo das Gewinde der Verschraubung gut einfetten, um später eine einfache Einstellung zu erzeugen.

j) Das G- Hilo zusammenschrauben, um den Einbau in den Vorderachsrahmen zu erleichtern.

k) Pressung des Federelementes langsam lösen, dabei ist zu beachten das sich der Federelementspanner nicht mitdreht, sodass ein lösen des M14 Gewindes im Federelement nicht stattfindet. Das Lösen erfolgt durch langsames Lösen des 28er Mutter unter Gegenhaltung der 21er Nuss Mittles Ratsche.

l) Positionslage des G-Hilo prüfen.



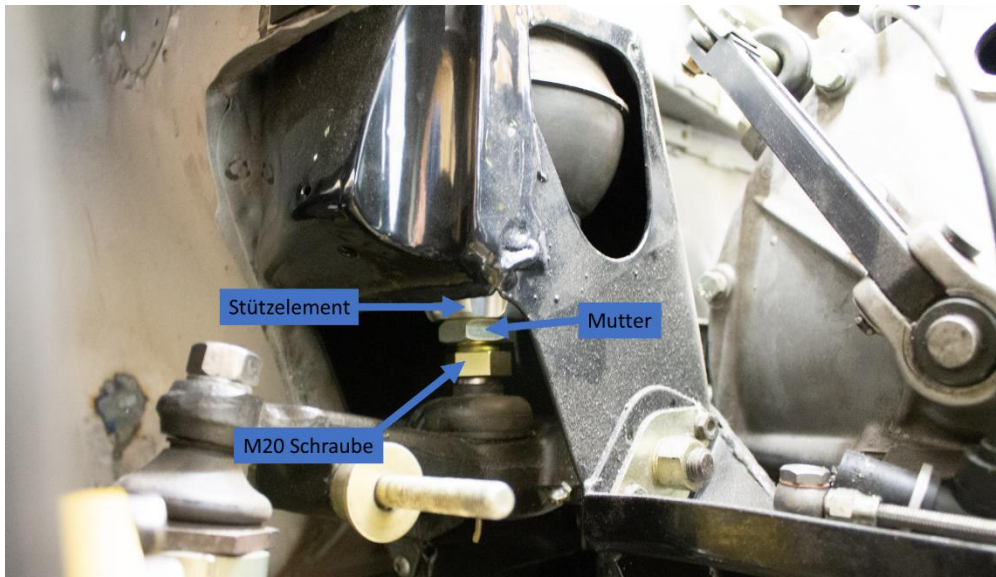
m) Grobe Einstellung der gewünschten Fahrzeughöhe. Es empfiehlt sich eine höher Fahrzeughöhe als die Ursprüngliche zu wählen.

n) Einbau der Rahmenschraube und des Stoßdämpfers.

o) Montage des Rades.

p) Fahrzeug langsam ablassen um ein Aufsetzen des Kotflügels am Rad zu vermeiden. Sollte die gewünschte Fahrzeughöhe noch nicht erreicht sein, demontieren Sie nochmals das Rad und passen Sie die Fahrzeughöhe durch Veränderung der Verschraubung am G-Hilo an. Beachten Sie, dass die Freigängigkeit des Rades bei Volleinschlag rechts und links berücksichtigt werden muss.

- q) Ist die passende Fahrzeughöhe gefunden muss die Mutter gegen das Stützelement gekontert werden, um eine Verstellung zu verhindern.



- r) Einbau der linken Seite entsprechend der Arbeitsschritte a) – q).

Nach Einbau des G-Hilo Kit muss eine anschließende Achsvermessung durchgeführt werden.

3.2. Einbau Hinterachse Rechts

- a) Das Fahrzeug am Hinterachsrahmen anheben.
b) Rad demontieren.



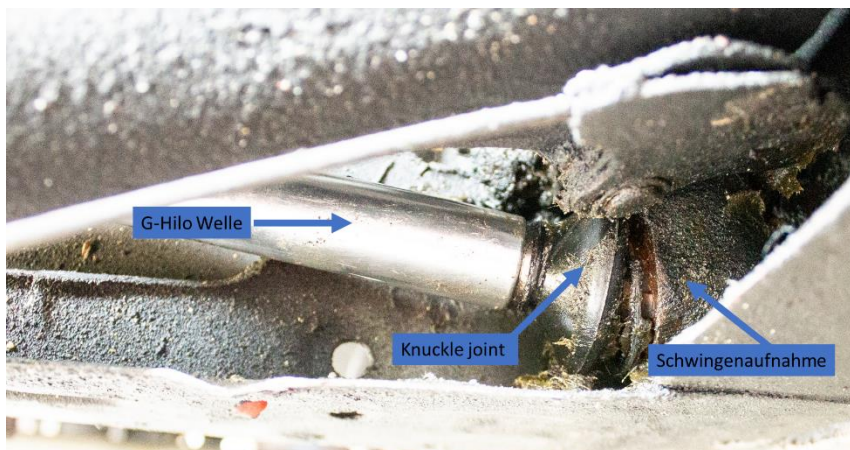
- c) Stoßdämpfer ausbauen.
Dabei wird der Stoßdämpfer als erstes im Kofferraum gelöst, sodass die Schwinge frei wird.
d) Untere Mutter am Stoßdämpfer lösen, um den Stoßdämpfer auszubauen.



- e) Die Trompeten aus dem Hinterachsrahmen entnehmen.
 Empfehlung: Vor Einbau des G-Hilo das Traggelenk (Knuckle joint) in der Schwinge prüfen und gegebenenfalls erneuern.



- f) Das Gewinde am G-Hilo gut einfetten, um später eine einfache Handhabung bzw. Einstellung zu erzeugen.
 Beim Einbau des G-Hilo darauf achten, dass das Traggelenk (Knuckle joint) richtig in der Schwingenaufnahme sitzt.



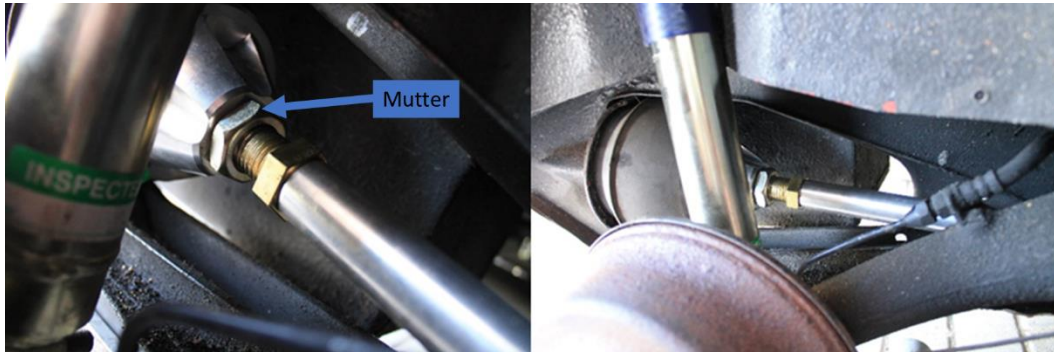
- g) Stoßdämpfer einbauen und Positionierung des Federesementes an der Auflagefläche des Stützelementes beachten.

Grobe Einstellung der gewünschten Fahrzeughöhe. Es empfiehlt sich eine höher Fahrzeughöhe als die Ursprüngliche zu wählen.

- h) Hinterrad montieren. Beim Ablassen des Fahrzeuges darauf achten, dass das Federelement richtig im Stützelement und im Hinterachsrahmen sitzt.

Fahrzeug langsam ablassen um ein Aufsetzen des Kotflügels am Rad zu vermeiden. Sollte die gewünschte Fahrzeughöhe noch nicht erreicht sein, demontieren Sie nochmals das Rad und passen Sie die Fahrzeughöhe durch Veränderung der Verschraubung am G-Hilo an.

- i) Ist die passende Fahrzeughöhe gefunden muss die Mutter gegen das Stützelement gekontert werden, um eine Verstellung zu verhindern.



3.3. Einbau Hinterachse Links

- a) Tank ausbauen.



- b) Einbau der linken Seite entsprechend der Arbeitsschritte a) – i) unter 3.2..

Nach Einbau des G-Hilo Kit muss eine anschließende Achsvermessung durchgeführt werden.

4. Funktionsweise:

Das G-Hilo ersetzt die originalen Trompetendämpfer. Durch das metrische Gewinde lässt sich die Fahrzeughöhe individuell einstellen.

5. Verwendungszweck:

Das G-Hilo Kit ist für den Motorsport ausgelegt und **nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zulässig**.

6. Lieferumfang

- G-Hilo Kit

7. Garantie / Gewährleistung

Der Einbau von Ersatzteilen darf nur durch qualifiziertes Fachpersonal eingebaut werden. Rennsportteile sind hochwertige Spezialteile für Motorsporteinsätze und nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zulässig. Durch die erhöhte Beanspruchung im Motorsport ist jegliche Garantie bzw. Gewährleistung ausgeschlossen.

8. Impressum

Herausgeber
Goldmann Engineering-Motorsport
Rotenäckerstraße 9
72459 Albstadt
www.goldmann-engineering.de

Version: 05/2020

Abbildungen, Beschreibungen und Schemazeichnungen dienen ausschließlich zur Darstellung des Textes. Wir übernehmen keine Haftung für Vollständigkeit und Übereinstimmung des Inhalts mit dem jeweils gültigen Sportgesetz.

Änderungen zum Stand der Technik vorbehalten.
© Copyright by Goldmann Engineering-Motorsport

