

Einbauanleitung Tieferlegung Ford Mustang 2015

Zur Verfügung gestellt von: www.mustang6.de



Hier die benötigten Werkzeuge:



- Ein vernünftiger Federnspanner (bitte nicht irgendwelche Gewindestangen nehmen, die Mustang Federn haben ein sehr große Vorspannung)
- Flex mit Schrubbscheibe (wird nur beim Einbau der Spurverbreiterungen benötigt)
- Hammer (sollte was ordentliches sein, hier etwa 2000 g)
- Schlagschrauber (kein Muss, erleichtert die Arbeit aber enorm)
- 1/2 Ratsche mit verschiedenen Verlängerungen
- 1/2 Nüsse (13, 15, 18, 19, 21, 24)
- 1/4 Ratsche mit Verlängerung und 13er Nuss
- 6er Inbus
- Clipsentferner (kein Muss, geht auch ein großer Schraubendreher)
- Montiereisen
- Drehmomentschlüssel (Muss mindestens 200 NM bringen)
- tiefgekröpfte Schlüssel (18 und 21)
- Ringmaulschlüssel (17, 18, 21)
- Etwas zum sichern des Bremssattels
- eventuell den Durchsteckratschensatz von Proxxon 23604 (erleichtert z.B. deutlich die Demontage der Stoßdämpfer und Stabihalter)
- ein guter Rangierwagenheber
- Böcke, falls man keine Hebebühne hat

Los geht es. Fahrzeug aufbocken und Räder demontieren:



Wir fangen vorne an. Dazu die beiden Halter (roter Kreis) des Kabels des ABS Sensors mit dem Clipslöser (Schraubendreher) lösen:



Als nächste den Stabhalter am Stoßdämpfer los schrauben. Hinten mit 17er Schlüssel gegenhalten, vorne 18er Nuss oder Schlüssel:



Jetzt den Bremssattel abschrauben, mit 15 Nuss (sind ziemlich fest, 140 NM):



Bremssattel von der Scheibe abziehen, und ablegen. Das Ganze mit etwas Draht sichern. Bitte nicht am Bremsschlauch hängen lassen, dieser könnte beschädigt werden:



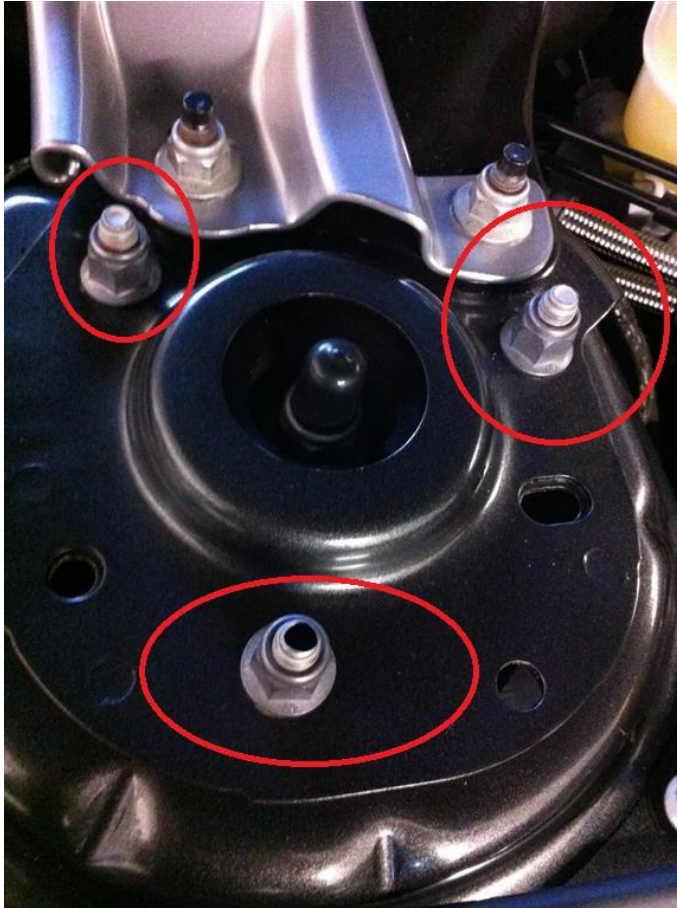
Die Bremsscheibe abnehmen. Vorsichtig, diese ist schwer, NICHT FALLEN LASSEN, dann könnt Ihr gleich eine neue kaufen. Den Querlenker von unten mit einem Wagenheber abstützen:



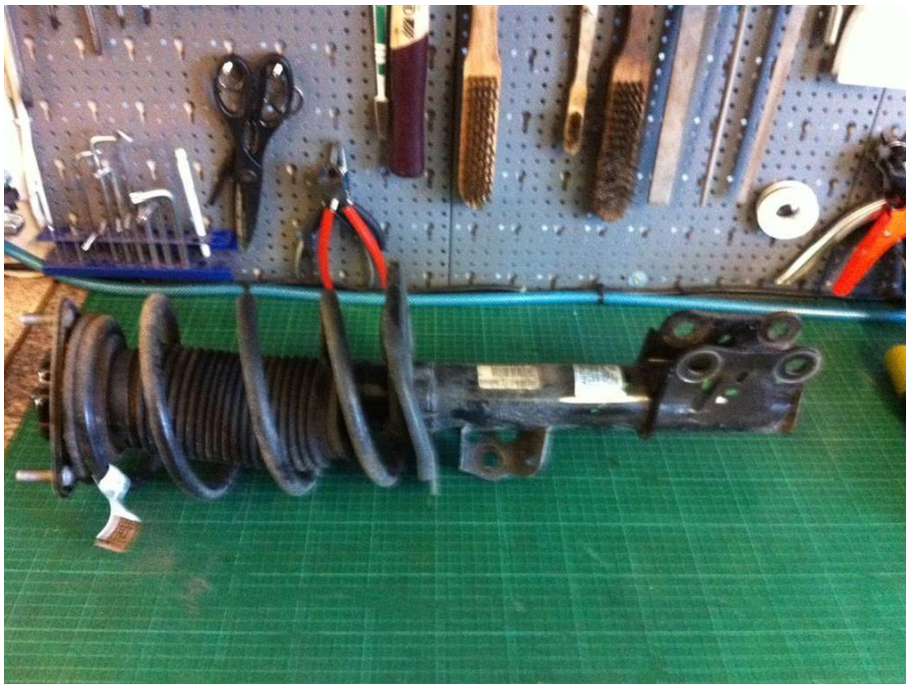
Jetzt den Stoßdämpfer am Radträger lösen. Dazu unbedingt die beiden Muttern (roter Kreis) mit 24er Nuss lösen. Die beiden Schrauben (grüner Kreis) nicht versuchen heraus zu drehen, diese haben eine Verzahnung und lassen sich nicht drehen. Die beiden Schrauben müssen mit dem Hammer herausgeschlagen werden. Dazu die Muttern noch etwas aufschrauben, um das Gewinde der Bolzen zu schützen. Und dann kräftig drauf hauen, keine Angst, es geht nicht kaputt, aber die Dinge sind ziemlich fest drin:



Jetzt ist der Stoßdämpfer unten lose. Jetzt noch oben die drei Muttern lösen (roter Kreis). Ich habe den äußeren Stehbolzen markiert, um später das Domlager wieder gleich einbauen zu können. Beim lösen der drei Mutter den Stoßdämpfer im Kotflügel festhalten und schließlich herausnehmen:



Wenn ihr alles richtig gemacht hab, sollte es jetzt so aussehen:



Feder mit dem Federspanner zusammendrücken. Bitte soweit, bis sich am Domlager ein kleiner Spalt zeigt (roter Kreis), damit absolut sicher ist, dass keine Spannung mehr auf der Feder ist und nicht das Ganze beim lösen des Domlagers durch die Garage fliegt. NIEMALS DAS DOMLAGER OHNE FEDERNSPANNER LÖSEN. Die Feder steht enorm unter Druck und würde erheblich Schäden, oder Verletzung erzeugen:



Jetzt das Domlager lösen. Die Kolbenstange hat am Ende eine 13er Fräsung zum Gegenhalten und wird mit einer 21 Mutter gesichert:



Die Kolbenstange mit 13 Nuss halten und die 21 Mutter mit Schlüssel oder Durchsteckratsche lösen. Wenn vorhanden, mit dem Schlagschrauber vorlösen, die Mutter ist sehr fest:



Jetzt Domlager abnehmen, Feder herausnehmen, Federspanner lösen, neue Feder spannen und lassen wieder zusammenbauen. Wer ein komplettes Sportfahrwerk einbaut, muss natürlich auch den Stoßdämpfer tauschen. Wenn es fertig ist, sollte es so aussehen. Darauf achten, dass die Feder richtig an den Endanschlägen anliegt und die Schrift nicht auf dem Kopf steht:

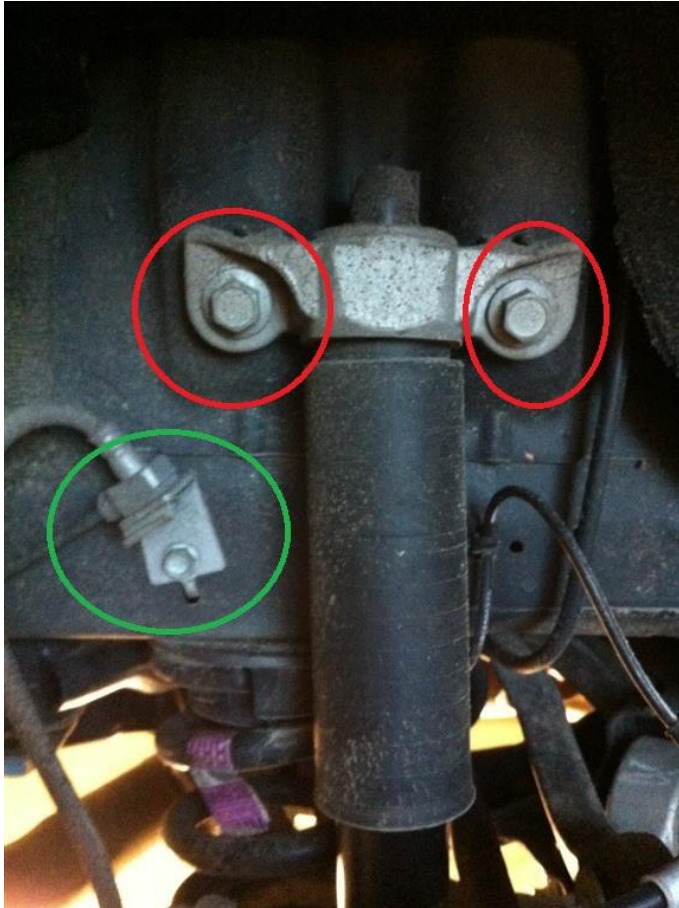


Jetzt alles wieder zusammenbauen. Drehmoment beim Bremsattel 140 NM und bei den unteren Stoßdämpferschrauben 180 NM, ansonsten handfest anziehen.

Vorne fertig!

Weiter geht es hinten:

Stoßdämpfer mit 15er Schrauben (roter Kreis) oben lösen. Bremsschlauch mit 13er Schraube (grüner Kreis) lösen:



Wer auch den Stoßdämpfer tauschen will, muss auch unten 2 Schrauben lösen:



Die ABS Leistung nach oben abziehen:



Jetzt den Stabhalter abbauen:



Dazu innen mit 6er Inbus gegenhalten und die 18er Mutter lösen:



Jetzt die Achse von unten mit dem Wagenheber abstützen, da wir gleich die Achse lösen, um die Feder zu entfernen:



Jetzt die beiden 13er Schrauben (grüner Kreis) am Halteblech lösen und fast ganz herausdrehen, aber noch ein paar Gewindegänge drin lassen. Und Schließlich die große 21 Schraube (roter Kreis) ganz herausdrehen.

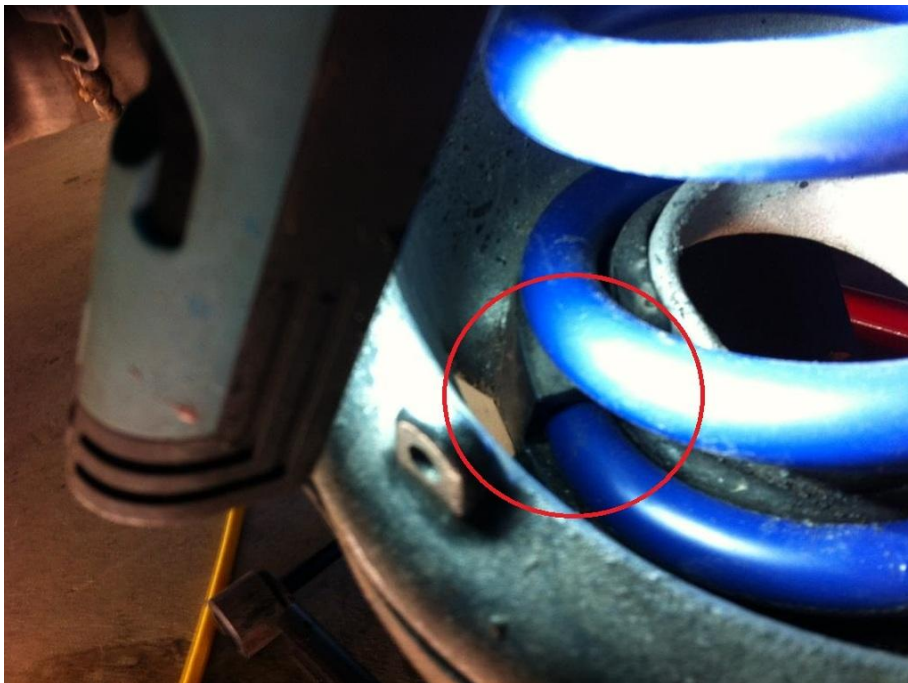


Hinter der Achse ist noch eine 21er Schraube, diese ebenfalls herausdrehen:



Die Achse ist jetzt auf einer Seite lose, diese vorsichtig mit dem Wagenheber ganz herablassen, bis diese absolut frei hängt. Jetzt am besten von einer zweiten Person den Querlenker herunterdrücken lassen und die Feder mit einem Montiereisen heraushebeln. Keine Angst die Feder hat kaum noch Spannung, aber geht schon schwer raus.

Die neue Feder einbauen. Darauf achten, dass oben und unten die Feder am Endanschlag anliegt:



Die Achse mit dem Wagenheber wieder nach oben drücken und wieder fest schrauben mit 170 NM. Den Rest wieder in umgekehrter Reihenfolge zusammenbauen.

Tierferlegung eingebaut. Das Ganze dauert etwa 3-4 Stunden.