

Anbauhinweise Lenkungsdämpfer

Art.Nr.: 100BU05T

Buell XB9/12 R/S →'04

Wichtig: Wenn Sie kein ausgebildeter Mechaniker sind, wenden Sie sich bitte an eine Fachwerkstatt. Dieses Kit wird mit einer neuen Isolator-Schraube geliefert. Vergleichen sie diese mit der originalen Schraube, falls das Original keinen Gummidämpfer aufweist entfernen sie das Gummi von der gelieferten Schraube!

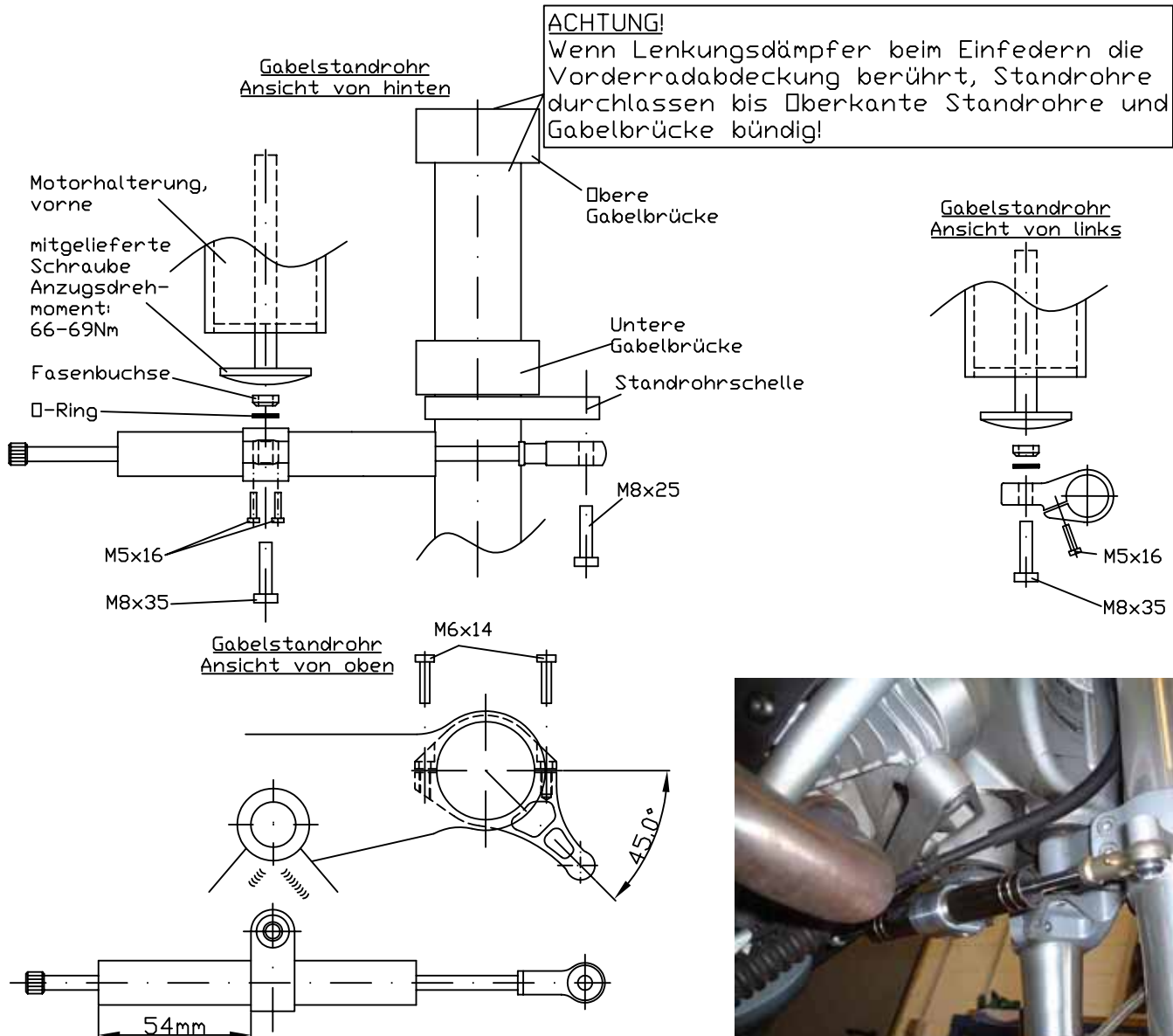
Unbedingt beachten, dass der Lenkungsdämpfer nicht den Lenkeinschlag begrenzt, d.h. als Lenkansschlag benutzt wird. Dies hätte eine Beschädigung des Lenkungsdämpfers zur Folge.

Dämpferhub: 70 mm

Kontrollieren Sie nach der Montage unbedingt alle Verschraubungen und starten Sie mit der „weichsten“ Dämpfereinstellung!

Motor nach unten abstützen!

Anzugsdrehmomente: M5=4-5,5Nm; M6=8-10Nm; M8=18-20Nm



Bitte beachten Sie unbedingt die grundsätzlichen Hinweise zur Montage und Einstellung des LSL-Lenkungsdämpfers

Grundsätzliche Hinweise zu Anbau und Einsatz des LSL- Lenkungsämpfers

- 1.) **Wenn Sie kein ausgebildeter Mechaniker sind, wenden Sie sich bitte an eine Fachwerkstatt.**
- 2.) Beachten Sie genau, die zu Ihrem Motorradtyp gehörenden, Anbauanleitung. Besonders wichtig ist, dass alle unter Punkt 5. des TÜV-Gutachtens – „Hinweise für den amtlich anerkannten Sachverständigen“ – genannten Kriterien erfüllt sind.
- 3.) Darüber hinaus ist es unbedingt erforderlich, dass der Bewegungsbereich der Lenkung nicht durch den Anbau des Lenkungsämpfers aufgrund dessen konstruktiv vorgegebenen begrenzten Hubweges beschränkt wird.
Der Lenkbereich darf nur durch den vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Lenkanschlag begrenzt werden, nicht aber durch das Ende des Hubweges.
Das würde auf Dauer zur Beschädigung des Lenkungsämpfers und somit zu Beeinträchtigung der Lenkung führen.
Zudem muss darauf geachtet werden, dass der Bewegungsraum der Dämpferstange auf gar keinen Fall eingeschränkt wird.
- 4.) Die Auslegung der Dämpferrate sowie der Befestigungselemente der LSL- Lenkungsämpferkits sind so ausgewählt, dass das Fahrzeug bei jeder Einstellung beherrschbar bleibt. Beachten Sie jedoch, dass die Dämpferwirkung mit wachsendem Abstand der Befestigung von der Lenkachse stark ansteigt. Das kann bei nicht fachgerechter Montage bzw. bei Abweichung von der vorgesehenen Anbauanlage je nach Fahrzeugtyp dazu führen, dass das Fahrzeug bei stärkster Dämpfereinstellung und langsamer Fahrt nicht mehr beherrschbar ist, da die Lenkkräfte zu groß werden.
Beginnen Sie also die erste Probefahrt nach der Montage immer mit der leichtesten Einstellung und steigern Sie dann die Dämpferstärke je nach Bedarf!
Kontrollieren Sie nach der Montage unbedingt alle Verschraubungen!!
- 5.) Bitte denken Sie an die Eintragung in die Fahrzeugpapiere.
- 6.) Die LSL- Lenkungsämpfer sind für Fahrzeuge im Originalzustand konzipiert. Falls Ihr Fahrzeug nicht mit originaler Gabel oder Rahmen ausgerüstet ist, kann keine Garantie für einwandfreie Passform und Funktion übernommen werden. Bitten wenden Sie sich in diesem Fall an den Hersteller.
- 7.) Die Anbringung des LSL- Lenkungsämpfers ist nur mit den original LSL- Haltekits geprüft. Bei Verwendung von Halterungen aus fremden Produktionen übernehmen wir keine Gewährleistung für den einwandfreien Betrieb und auch keine Produkthaftung für das Dämpferelement selbst.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt und sicheres Handling!



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl-motorradtechnik.de



Anbauanleitung
Fitting Instruction
Notice de Montage

Artikel-Nr. / Article-No. / N° article : **100...**

Produkt / Product / Produit : **Gehäuseschelle / Body Clamp / Collier pour amortisseur de direction**



Achtung! Wichtiger Montage-Hinweis. Bei Nichtbeachtung können Gesundheit und Leben gefährdet sein.

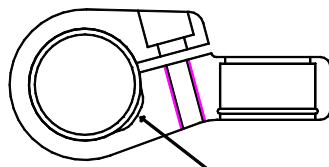
Attention! Important mounting instruction. It shows risks to your life and health.

Attention! Indication de montage importante. Le non respect des consignes peut mettre votre santé et votre vie en danger.

Die Gehäuseschelle ist mit einer Aussparung gefertigt, die zur Montage der Schelle von vorne, über das Gelenklager, dient.

The body clamp is manufactured with a groove to enable you to mount the clamp over the ball joint from the front side of the damper.

Le collier corps d'amortisseur est doté d'une rainure / épaulement qui permet d'enfiler le collier du corps d'amortisseur du côté de la rotule (attention de bien mettre le rotule dans l'axe de l'épaulement).



Aussparung / Groove / Rainure

Achten Sie unbedingt darauf, die Schrauben der Gehäuseschelle nicht zu stark anzuziehen, sonst kann die Lenkung des Motorrades beeinträchtigt und der Lenkungsdämpfer beschädigt werden. Der Spalt in der Klemmschelle sollte annähernd parallel verlaufen, wie in der Abbildung:

It's important that you do not tighten the screws too strong or the steering of the motorcycle won't work properly and the damper will be damaged. The gap in the body clamp should be aligned parallel as shown in the illustration:

Il est important de ne pas trop serrer les vis du collier d'amortisseur. Le serrage exagéré des vis peut porter préjudice au guidage de la moto et endommager le collier. Les deux côtés de la fente du collier doivent rester parallèles, comme indiqué dans le schéma ci-dessous :



Anzugsdrehmoment / Tightening torque / Couple de serrage M5x16 : 5 Nm

Fitting Instruction – LSL Steering Damper

Part-No.: 100BU05T

Buell XB9/12 R/S → '04

Important! If you are not a trained motorcycle mechanic stop now. Ask a local motorcycle shop to do the work for you.

This kit contains a new isolator bolt. Compare it with the original mounted bolt, if there is no rubber damper on the original bolt, remove the rubber from the delivered bolt!

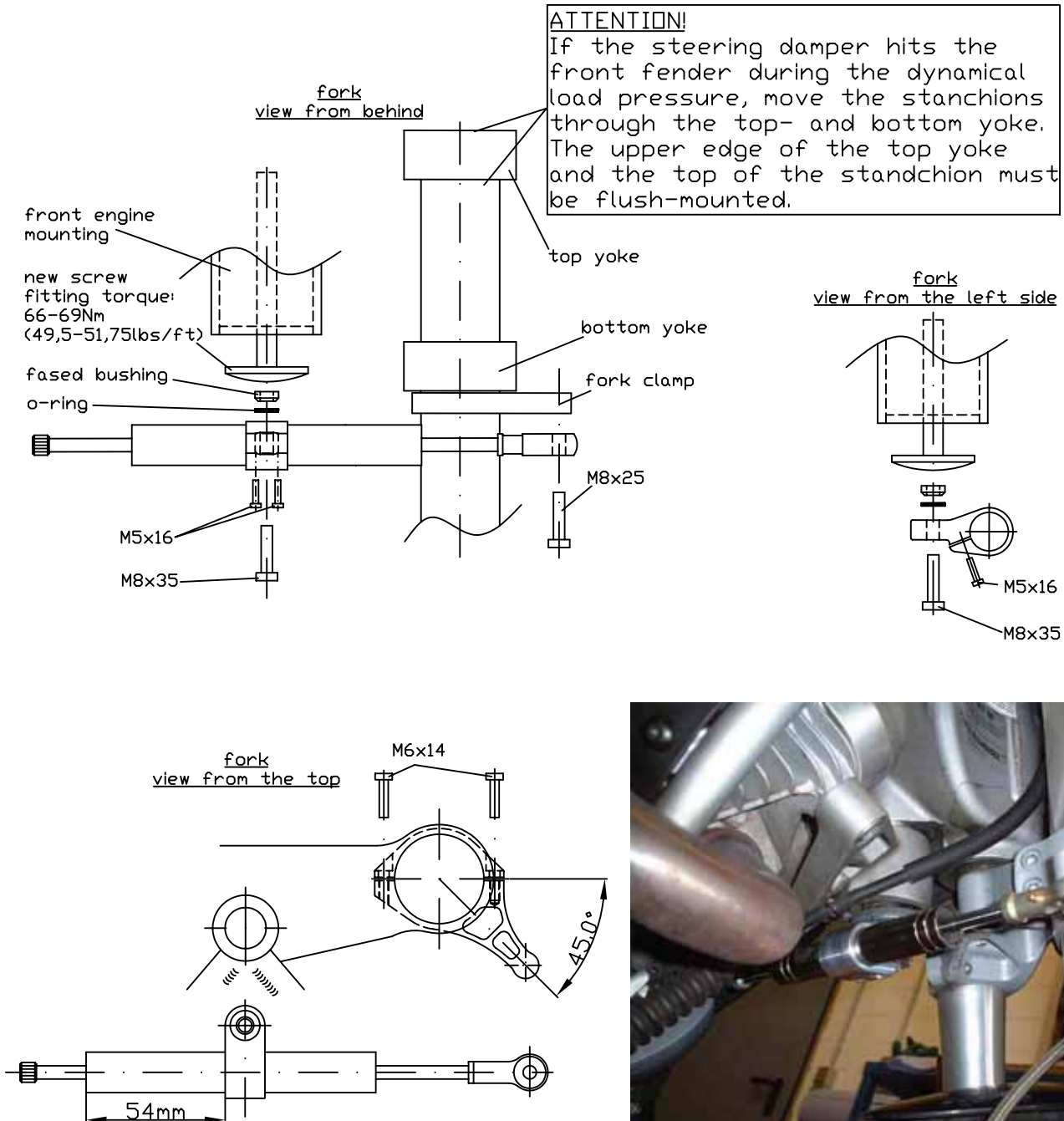
Please make sure that the steering damper is not used as a steering stop!

Steering damper : 70 mm stroke

Start with lowest damping for first ride and check all connections!

Support the engine when changing the isolator bolt!

Tightening torques: M5=4-5,5Nm (3-4,1lbs/ft.); M6=8-10Nm (6-7,5lbs/ft.); M8=18-20Nm (13,5-15lbs/ft.)



Please take note of the general instruction as printed on the other side of this paper about the fitting, use and adjustment of the LSL-steering dampers.

General fitting instructions for steering dampers

Important! If you are not a trained motorcycle mechanic stop now. Ask a local motorcycle shop to do the work for you.

- 1.) Always refer to the specific fitting instructions according to your vehicle model!
- 2.) The steering damper should never limit the steering angle under any circumstances by its own limited damping stroke. Steering angle must only be limited by the manufacturers intended lock stop. If limited by the steering damper the unit will be damaged and steering performance will be poor.
Under certain circumstances this might cause the rider to loose control of the bike, which may result in serious injury or death!
Also make sure that clearance is given to damper rod at any steering angle.
- 3.) Damping force and dimensions of mounting brackets are designed to provide complete control and smooth steering performance under any circumstances. But be aware of that by rising distance between damper mount and steering pivot the damping force will rise disproportionate. On unprofessional installation and highest damping adjustment this may cause poor steering performance or high steering forces.
This might cause the rider to loose control of the bike, which may result in serious injury or death. Always start with lowest damping rate for first ride!
- 4.) Always use locknuts or proper amount of medium thread-locking adhesive (e.g. Loctite 243).
- 5.) Check fork lock for proper performance and easy accessibility.
- 6.) Always check local laws and manufacturers warranty conditions for using aftermarket parts on your bike.
- 7.) LSL-steering dampers are only designed to work with LSL-mounting kits. By using other brands we will not cover warranty for damper or mounting kits and performance might not be impeccable.

Ride save and have fun!



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl-motorradtechnik.de



Anbauanleitung
Fitting Instruction
Notice de Montage

Artikel-Nr. / Article-No. / N° article : **100...**

Produkt / Product / Produit : **Gehäuseschelle / Body Clamp / Collier pour amortisseur de direction**



Achtung! Wichtiger Montage-Hinweis. Bei Nichtbeachtung können Gesundheit und Leben gefährdet sein.

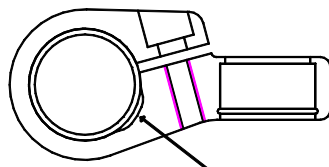
Attention! Important mounting instruction. It shows risks to your life and health.

Attention! Indication de montage importante. Le non respect des consignes peut mettre votre santé et votre vie en danger.

Die Gehäuseschelle ist mit einer Aussparung gefertigt, die zur Montage der Schelle von vorne, über das Gelenklager, dient.

The body clamp is manufactured with a groove to enable you to mount the clamp over the ball joint from the front side of the damper.

Le collier corps d'amortisseur est doté d'une rainure / épaulement qui permet d'enfiler le collier du corps d'amortisseur du côté de la rotule (attention de bien mettre le rotule dans l'axe de l'épaulement).

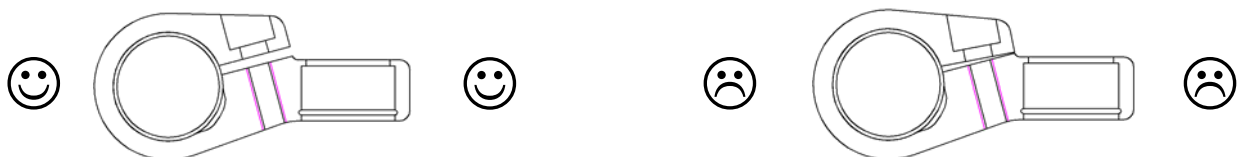


Aussparung / Groove / Rainure

Achten Sie unbedingt darauf, die Schrauben der Gehäuseschelle nicht zu stark anzuziehen, sonst kann die Lenkung des Motorrads beeinträchtigt und der Lenkungsämpfer beschädigt werden. Der Spalt in der Klemmschelle sollte annähernd parallel verlaufen, wie in der Abbildung:

It's important that you do not tighten the screws too strong or the steering of the motorcycle won't work properly and the damper will be damaged. The gap in the body clamp should be aligned parallel as shown in the illustration:

Il est important de ne pas trop serrer les vis du collier d'amortisseur. Le serrage exagéré des vis peut porter préjudice au guidage de la moto et endommager le collier. Les deux côtés de la fente du collier doivent rester parallèles, comme indiqué dans le schéma ci-dessous :



Anzugsdrehmoment / Tightening torque / Couple de serrage M5x16 : 5 Nm