

Anbauhinweise Lenkungsdämpfer

Art.Nr.: 100BU07B/T

Buell XB 9/12 S/R `05→

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!

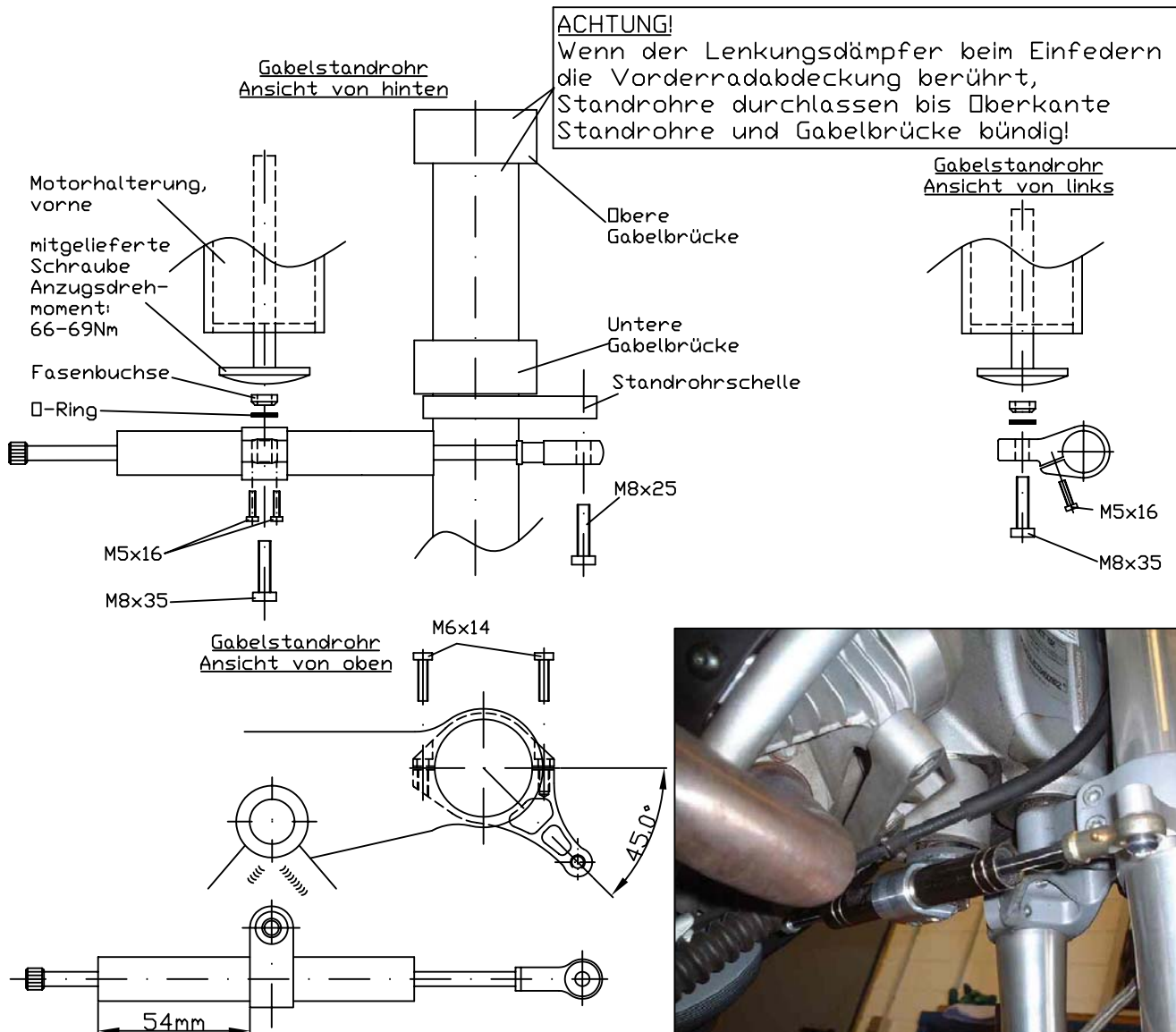
Unbedingt beachten, dass der Lenkungsdämpfer nicht den Lenkeinschlag begrenzt, d.h. als Lenkanschlag benutzt wird. Dies hätte eine Beschädigung des Lenkungsdämpfers zur Folge.

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.

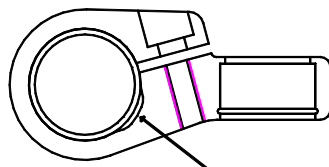
Attention! Important mounting instruction. It shows risks to your life and health.

Attention! Indication de montage importante. Son non-observation 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 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

Conseils pratiques pour le montage et l'utilisation de l'amortisseur de direction LSL.

1. Veuillez consulter la fiche de montage, appropriée à votre moto.
2. L'angle de braquage ne sera en aucun cas limité par l'amortisseur de direction, mais par les butées de direction d'origine. Le cas échéant, l'endommagement de l'amortisseur porterait préjudice à son utilisation.
Veuillez à ce que la tige de l'amortisseur soit bien dégagée, et sa trajectoire effectuée sans difficultés.
3. L'amortisseur de direction propose 7 réglages hydrauliques. Quelque soit le degré de dureté choisi, et sa position de montage, l'utilisation sera toujours optimale.
4. L'utilisation optimale est assurée que si l'amortisseur de direction est monté sur la moto d'origine (fourche, moteur et cadre).
5. Les kits de fixation LSL d'origine assurent un bon fonctionnement de l'amortisseur de direction.
La garantie est acceptée que si l'amortisseur LSL a été monté avec les éléments fournis.
6. Le montage doit être fait par un professionnel.

 **Nous vous souhaitons bonne route.**



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

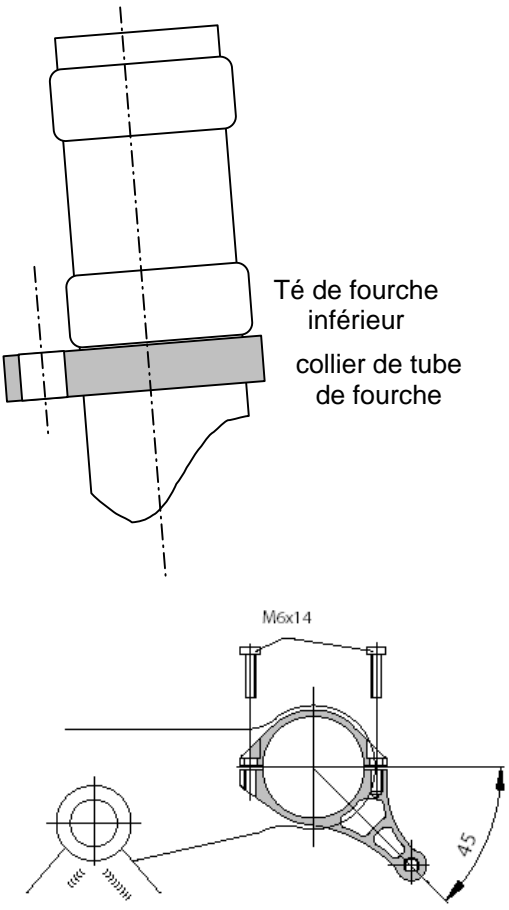
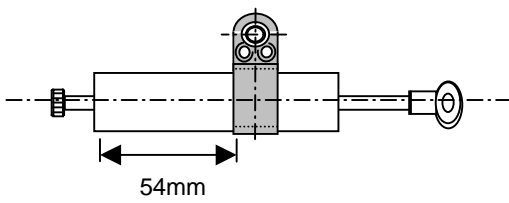
www.lsl-motorradtechnik.de

Instructions de montage pour l'amortisseur de direction LSL

Buell XB9/12 R/S '05 →

N°article : 100BU07B/T

**Montage «cadre »*

<p><i>Collier de tube de fourche</i></p>  <p>Té de fourche inférieur collier de tube de fourche</p> <p>M6x14</p> <p>45°</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Fixer le collier de tube en dessous du Té de fourche inférieur.2. Inclinez-le de 45° par rapport à l'axe entre les tubes de fourche. Serrez les 2 vis M6x14 à un couple de serrage de 10 Nm.
<p><i>Collier de corps d'amortisseur</i></p>  <p>54mm</p>	<ol style="list-style-type: none">3. Fixer le collier du corps d'amortisseur à 54mm de son extrémité, serrez les 2 vis M5x16 à un couple de serrage de 5 Nm.

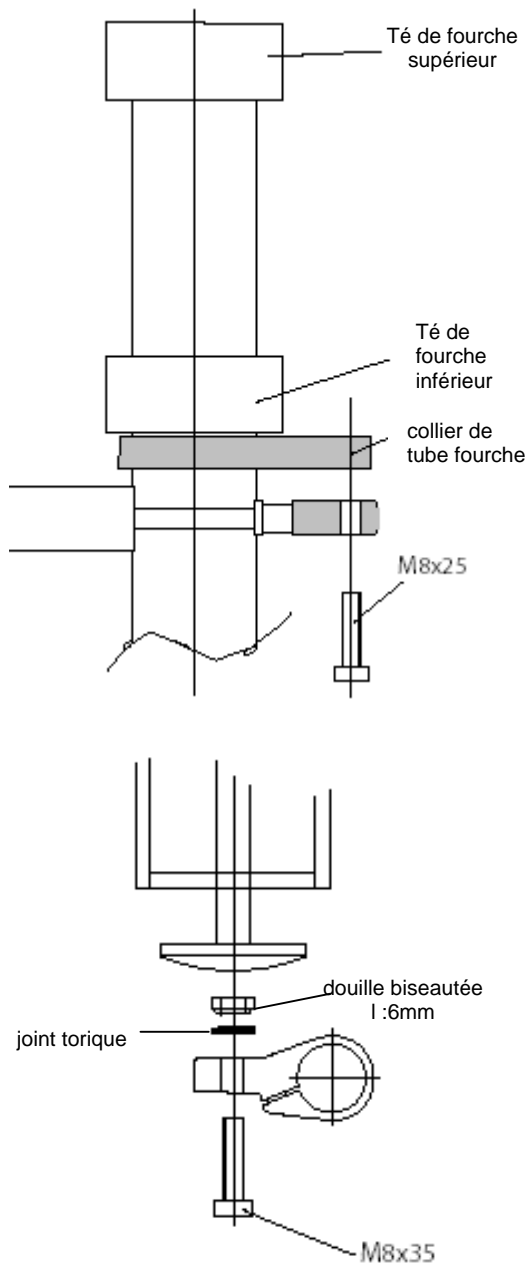


LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl-motorradtechnik.de

Fixation de l'amortisseur

Vue de derrière



4. Fixer la rotule de la tige d'amortisseur sous le collier de tube de fourche. Serrez la vis M8x25 à un couple de serrage de 20 Nm.

5. Soutenir le moteur! Le kit comprend une nouvelle vis isolée. La comparer avec la vis d'origine ; si la vis d'origine ne présente pas de caoutchouc, supprimez celui de la nouvelle vis incluse dans le kit !

Dévisser la vis bouchon d'origine sous la colonne de direction et la remplacer par la vis de fixation moteur UNF fournie. Serrez celle-ci à couple de 68 Nm.

6. Fixer le collier du corps d'amortisseur à la vis UNF de la colonne de direction. Y intercaler la douille biseautée en acier inox l : 6mm (côté biseauté vers la rotule) et le joint torique. Serrez la vis M8x35 à un couple de serrage de 20 Nm.

ATTENTION!

Au cas où l'amortisseur de direction toucherait le garde-boue avant au moment de la compression des amortisseurs, descendre les tubes de fourches jusqu'à ce que leurs extrémités et le té de fourche se trouvent au même niveau.



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl-motorradtechnik.de

Vérifiez que les différentes pièces soient bien serrées !

Nous vous prions de respecter cette notice d'utilisation pour le montage de l'amortisseur de direction LSL et de procéder à un essai de braquage gauche droite .En aucun cas l'amortisseur ne doit servir de butée de direction. Veuillez également à ce que la molette de réglage soit à sa dureté minimale, lors de votre premier essai.

Composition :

- 1 collier de tube de fourche (2 vis M6x14)
- 1 collier de corps d'amortisseur (2 vis M5x16)
- 1 vis M8x25
- 1 vis de fixation moteur UNF
- 1 douille biseautée en acier inox l : 6mm
- 1 joint torique
- 1 vis M8x35
- 1 amortisseur de direction LSL / course 70mm



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.

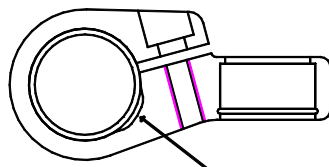
Attention! Important mounting instruction. It shows risks to your life and health.

Attention! Indication de montage importante. Son non-observation 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 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.: 100BU07B/T

Buell XB 9/12 R/S `05→

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 (only the T-version). Compare it with the original mounted bolt, if there is no rubber damper on the original bolt, remove the rubber from the delivered bolt!

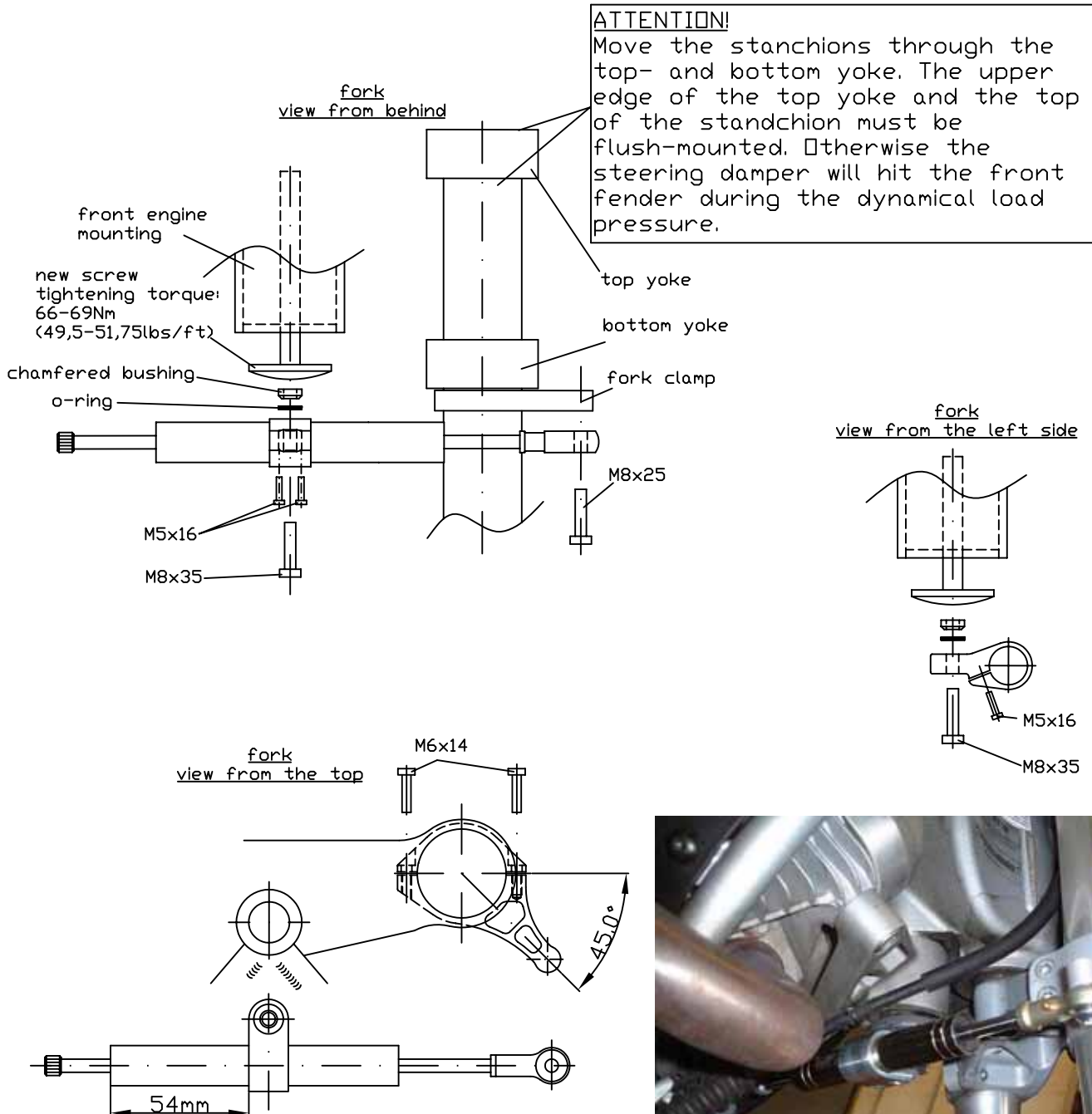
Please make sure that the steering damper is not used as a steering stop!

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.