



Anbauanleitung

Artikel-Nr. : 120H136
Produkt : **Superbike Lenkerkit**
Modell : **VFR 1200FD 2010 →**
Typ : **SC63**

Wichtige Hinweise:

Lesen Sie die Anleitung sorgfältig durch und beachten Sie alle Sicherheitshinweise. Führen Sie diese Montage nur durch, wenn Sie dafür qualifiziert sind, andernfalls empfehlen wir dringend die Montage in einer Fachwerkstatt. Ein fehlerhafter Anbau kann das Fahrverhalten des Motorrads negativ beeinflussen und Ihre Gesundheit und Ihr Leben gefährden.

Im Folgenden werden die unten aufgeführten Symbole verwendet, beachten Sie bitte diese Hinweise.



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




Tipp zur Montage, Pflege oder zur Vermeidung von Schäden.

Montage:

Lenkerkit montiert



 Zur Sicherheit der elektrischen Systeme sollte während der Montage die Batterie am Minuspol abgeklemmt werden.



Vor Demontage des originalen Lenkers die Fittings der der Schläuche an Kupplungs- und Bremspumpe lösen und ca. 90° nach oben drehen, dann wieder festziehen. **Vorsicht:** Bremsflüssigkeit darf nicht auf Lackteile tropfen! **Das Entlüften der Bremsanlage sollte von einer autorisierten Fachwerkstatt durchgeführt werden.**

Griffarmaturen, Bedienungsarmaturen und Hydraulikzylinder vom Lenker demontieren.

Vorgeschriebener Lenkertyp: LSL-Fat-Bar, flach / Typ XN1



Zur Montage der Adapterplatten, unter Berücksichtigung der Fertigungstoleranzen des Fahrzeugherstellers, ist es unbedingt erforderlich die folgenden Schritte genau einzuhalten!

1. Demontieren Sie zunächst die originalen Lenkstummel und lösen Sie die Standrohrklemmung der oberen Gabelbrücke vollständig.
2. Setzen Sie nun die Adapterplatten lose auf die Gabelbrücke auf und befestigen Sie den Lenker mit ca. 15Nm Anzugsmoment.
3. Vergewissern Sie sich, dass die Adapterplatten plan auf der Gabelbrücke aufliegen und ziehen Sie dann die Klemmung der Adapterplatten mit 20Nm fest.
4. Lenkerklemmung wieder vollständig lösen und dann die Standrohrklemmung der Gabelbrücke mit dem, laut Fahrzeughersteller vorgeschriebenen, Drehmoment anziehen.
5. Lenker wieder provisorisch ausrichten und Lenkerklemmböcke gleichmäßig, handfest anziehen und erst nach Abschluss der gesamten Montage mit einem Anzugsmoment von 25Nm festziehen.

Nun die Griffarmaturen auf dem Lenker provisorisch befestigen und ausrichten und den Freigang zu Tank und Verkleidung prüfen, evtl. Lenker neu justieren.



Brems- und Kupplungspumpe werden mit ca. 15mm Abstand zu den Schaltarmaturen montiert.



Bedingt durch die Fertigungstoleranzen des Fahrzeugherstellers kann es erforderlich sein, den Lenkanschlag, mittels beiliegender Distanzscheiben, zusätzlich zu reduzieren. Diese Scheiben sind mit geeignetem Klebstoff aus dem Fachhandel auf den originalen Lenkanschlag zu kleben.

Abschließend die zur Fixierung der Griffarmaturen nötigen Bohrungen setzen. Das linke Griffgummi mit einem geeigneten Klebstoff verkleben.

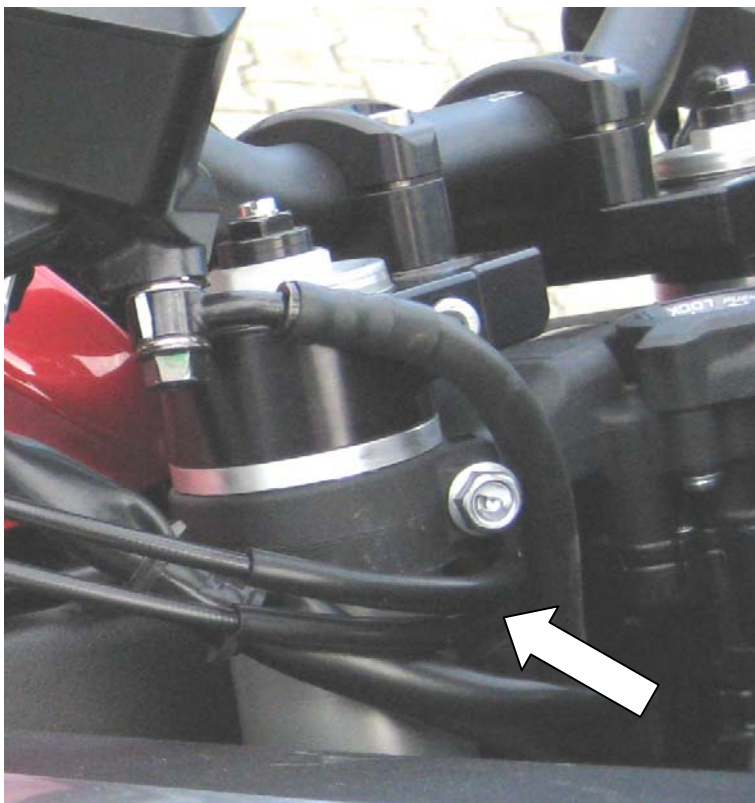


Kontrollieren Sie bei druckloser Bremse, ob sich der Bremshebel bis zum Griff ziehen lässt und keinesfalls vorher Kontakt zu anderen Bauteilen hat! (Dazu einfach einen Bremsattel lösen und auf der Scheibe hin und her kippen um die Kolben zurück zu drücken.)

Verlegehinweise für Kabel, Züge und Schläuche:

Gaszüge: Entfernen Sie den Drahtbügel an der oberen Klemmung des rechten Standrohres. Züge, wie abgebildet, außen am Bremsschlauch vorbei führen, die Verlegung bleibt ansonsten unverändert. Gaszüge bei voll eingeschlagener Lenkung (**rechts und links!**) auf Leichtgängigkeit prüfen und ggfs. das Spiel der Züge neu justieren.

Die Verlegung der anderen Komponenten entspricht dem Original.



Stellen Sie sicher, dass über den gesamten Lenkeinschlag Kabel, Züge und Schläuche spannungsfrei verlegt sind und nicht geknickt werden.

Der Hochlenkerumbau ist nun korrekt montiert. Bitte vergessen Sie nicht, das Motorrad mit der Anbauanleitung bei einer anerkannten Prüfstelle vorzuführen und den Umbau in die Fahrzeugpapiere eintragen zu lassen.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Fahren!



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl.eu



Fitting Instruction

Article-No. : 120H136
Product : **Super Bike Conversion Kit**
Model : **VFR 1200FD 2010 →**
Type : **SC63**

Important:

Read this instruction manual carefully and mind all warnings and tips. You should do this work only if you're qualified; otherwise we recommend this mounting to be done by a professional workshop. Improperly mounting of this kit can reduce the driveability of the motorcycle and may be a risk to your health and life.

Special works are marked with the following signs. Please take special care on these works.



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



Tips for mounting and maintenance or to avoid damage.

Fitting:

Mounted conversion kit





The battery ground should be disconnected before working on electric wiring and switches!



Before removing the original clip on you should loose both banjo-bolts on clutch and brake master cylinder and turn each fitting upward about 90 degrees, then tighten them again. **Caution:** avoid brake fluid on painted surfaces! **Any work on the brake system or bleeding the system should be done by an authorized dealer or a qualified mechanic!**

Remove controls as well as clutch and brake cylinder assy from the original clip ons.

Recommended handlebar type: LSL-Fat Bar, flat / Type XN1



Due to the vehicle manufacturer's production tolerances it is absolutely necessary to fit our adapters in the sequence described below.

1. Remove original clip ons and loose the top yoke's slider-tube clamping completely.
2. Slip adapters onto the slider-tubes w/o tightening them and fit the handlebar with approximately 15Nm / 11.06lbs ft tightening toque.
3. Assure that the adapters are laying flush on the top yoke and then tighten their clamping with 20Nm / 14.75lbs ft torque.
4. Now loose the handlebar clamping completely and tighten the top yoke's slider-tube clamping with torque according to the vehicle manufacturer's instruction.
5. Pre-adjust handlebar and tighten its clamping even and slightly. After the whole fitting is done clamping needs to be tightened with 25Nm / 18.44lbs ft torque.

Now you should check the clearance to the tank and faring, therefore you have to mount all controls provisorily on the handlebar and re-adjust it if necessary.



Brake and clutch cylinder need to be mounted with a gap of approximately 15mm to the other controls.



Due to the vehicle manufacturer's production tolerances it may be necessary to reduce the steering stop with attached shims. Use suitable glue to fix the aluminium shims on the steering stop.

Now you can drill bores to fix the handlebar controls. Mount the left grip with suitable glue.

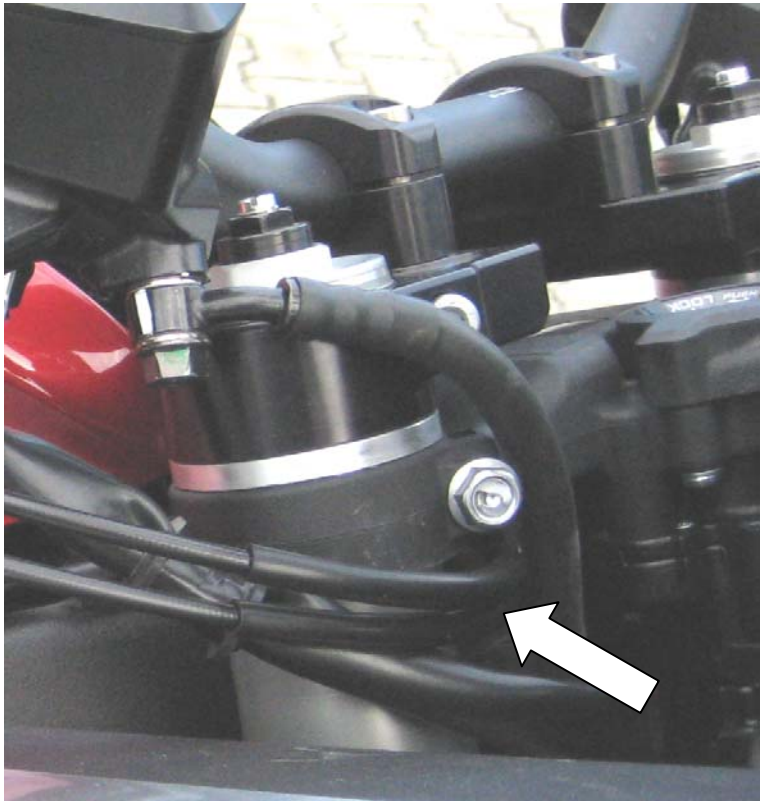


Assure (without brake pressure) whether the brake lever can be pulled up to the grip and doesn't contact any other parts before. (Loosening one calliper and wobble it to push the pistons back should be the easiest way.)

Instructions for rerouting cables hoses and wiring harness:

Throttle cables: Remove cable guidance from right, upper slider-tube clamping. Reroute cables on the brake hose's outside, as shown, all the other routing stays original. Check throttle cables for free movement over the whole steering angle and readjust the cables' slackness, if necessary.

The routing of all other components remains as original.



Assure that no cable, hose or harness is bended and stays tension-free over the whole steering angle.

The conversion kit is now completely mounted. Always check local laws and your manufacturer's warranty conditions for using aftermarket parts on your bike!

Ride safe and have fun!



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl.eu



Notice de montage

N°article : 120H136
Produit : **Kit Street Bike**
Application : **VFR 1200FD 2010 →**
Type : **SC63**

Mentions importantes:

Lisez attentivement les instructions de montage et tenez compte des directives de sécurité.
Si vous n'êtes pas mécanicien, nous vous recommandons le montage dans un atelier spécialisé.
Le montage incorrect peut influencer la conduite de manière négative et mettre en danger votre santé et votre vie.
Soyez attentif aux symboles suivants et suivez les directives.



Attention! Directive de montage importante: Signale un danger pouvant atteindre votre santé ou votre vie.





Information facilitant le montage et l'entretien ou prévenant des dommages possibles.

Montage:

Kit Street Bike monté



 Coupez le circuit électrique en débranchant le pôle négatif de la batterie pour protéger le système électrique pendant le montage.

 Avant le démontage du guidon d'origine, dévissez les raccords des durits des maîtres cylindres de frein et d'embrayage et tournez-les vers le haut de 90° environ. Puis resserrez les raccords. **Attention:** le liquide pour freins ne doit pas tomber sur les parties peintes! **Le montage des durits de frein et la purge du système de frein doivent être effectués par un professionnel.**

Démontez les poignées, leviers, les contacteurs et le maître cylindre hydraulique.


Guidon prescrit: LSL-Fat-Bar, plat / Type XN1

 **Pour le montage des plaques d'adaptation, tout en tenant compte des tolérances de fabrication, il est absolument nécessaire d'observer les points suivants!**


1. Démontez tout d'abord les guidons bracelets et desserrez complètement la fixation du té de fourche supérieure.
2. Posez les plaques d'adaptation sur le té de fourche et fixez le guidon à un couple de serrage d'environ 15Nm.
3. Assurez-vous que les plaques d'adaptation reposent de manière plane sur le té de fourche et serrez les fixations des plaques à un couple de 20Nm.
4. Desserrez à nouveau complètement le serrage du guidon, puis bloquez le serrage du bras de fourche au couple indiqué par le fabricant.
5. Ajustez provisoirement le guidon et serrez les pontets manuellement et de manière régulière, puis serrez à un couple de 25Nm en fin de montage.

Fixez et ajustez provisoirement les poignées et leviers au guidon. Contrôlez la liberté de mouvement par rapport au réservoir d'essence et au carénage et ajustez le guidon à nouveau, si nécessaire.

 **Montez les maîtres cylindres de frein et d'embrayage à environ 15mm des commandes.**

 **En raison des tolérances de fabrication, il est parfois nécessaire de diminuer la butée de direction avec les rondelles contenues dans le kit.** Collez ces rondelles sur la butée de direction d'origine avec une colle appropriée.

Effectuez enfin les perçages nécessaires à la fixation des poignées et leviers. Collez la poignée gauche avec une colle appropriée.

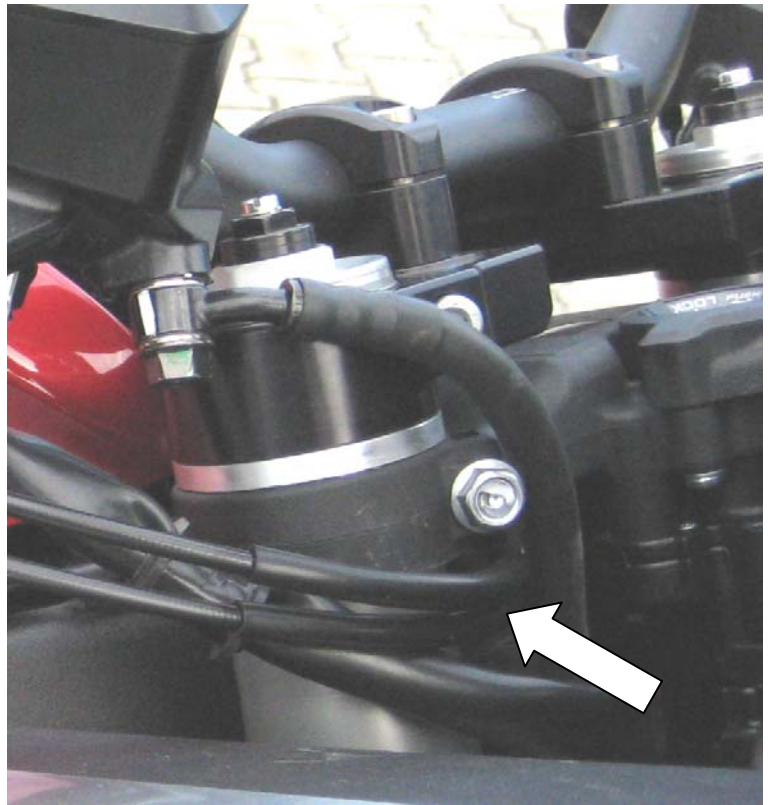
 **En cas de frein dépressurisé, contrôlez s'il est possible de tirer le levier de frein jusqu'à la poignée sans toucher d'autres éléments!** (Pour cela, desserrez un étrier et basculez-le sur le disque de frein afin de pousser les pistons).

Pose des câbles et tuyaux :

Câbles des gaz: Supprimez la pièce de guidage supérieure du bras de fourche droit. Passez les câbles à l'extérieur du tuyau de frein (voir ci-contre); par ailleurs, la pose reste inchangée.

Contrôlez que les câbles des gaz soient facilement maniable pendant le braquage gauche/droite et ajustez le jeu, si nécessaire.

La pose des autres pièces correspond à l'original.



Contrôlez que câbles ou flexibles soient posés sans tensions ni pliures pendant le braquage gauche/droite.

Nous vous souhaitons Bonne Route !



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl.eu