

Artikel-Nr. : **150B043**
Produkt : **Tour-Match Stummellenker**
Motorradhersteller : **BMW**
Modell : **S 1000RR ABS 2009→**

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 Motorrades 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:

Tour-Match montiert



Es gelten folgende Anzugsmomente, falls nicht im Text oder in der Zeichnung anders angegeben:
M5 = 5Nm; M6 = 10Nm; M8 = 20Nm

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

Griffarmaturen, Bedienungsarmaturen und Hydraulikzylinder vom Lenker demontieren. Originallenker entfernen.

i **Vor der Demontage der originalen Gabelbrücke unbedingt Vorderrad entlasten.**

Unterteile über die Standrohre schieben, nicht festziehen und Gabelbrücke wieder montieren. Bei der Montage der Gabelbrücke ist darauf zu achten, dass zuerst die zentrale Steuerkopfmutter mit ca. 15Nm angezogen und erst dann die Klemmschrauben festgezogen werden. Danach die Steuerkopfmutter mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen. Es gelten die Anzugdrehmomente lt. Fahrzeughersteller. Oberteile der Klemmschellen auf die Standrohre schieben und mit den Unterteilen verbinden (mittelfeste Schraubensicherung verwenden!). Für eine erste, provisorische Ausrichtung Klemmschlitze der Schellen mit den Klemmschlitzen der Gabelbrücke deckungsgleich ausrichten, dann die Klemmschellen nach unten drücken, um sicherzustellen das die Oberteile der Schellen auf der Gabelbrücke aufliegen, und provisorisch festziehen. Nun die Lenkrohre mit M6x22 montieren.

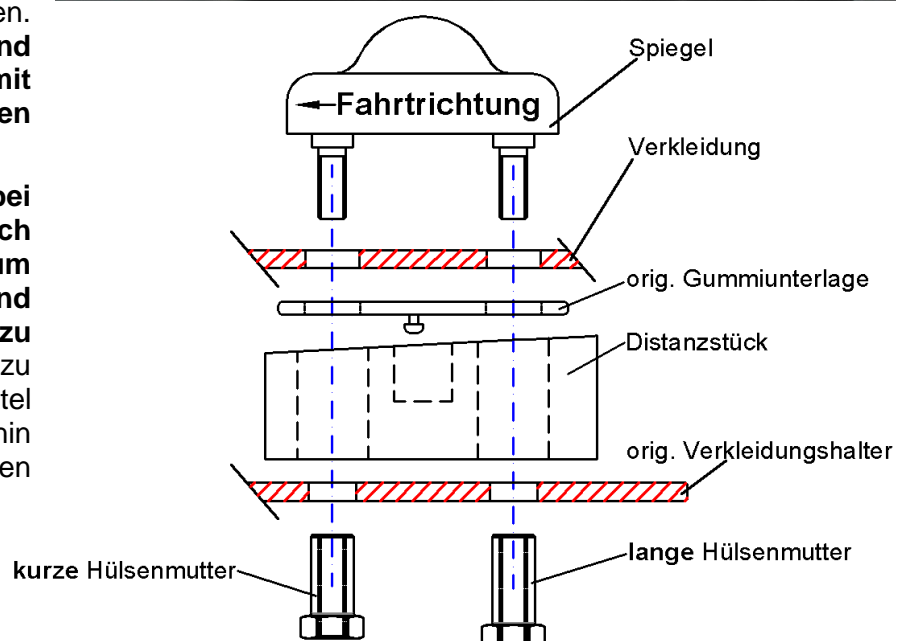
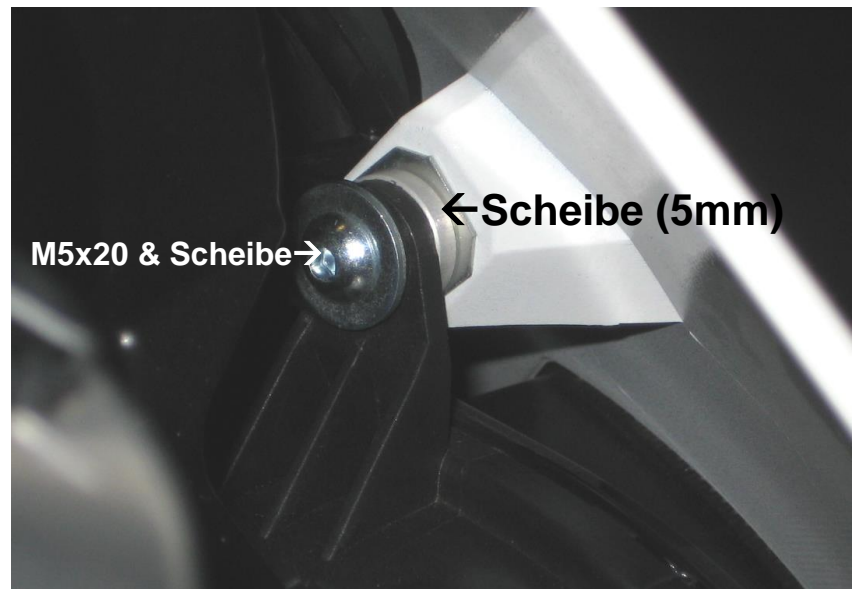
Lenkansschlag begrenzen: Der Lenkansschlag muss geringfügig begrenzt werden, dazu die beiliegenden Alu-Plättchen (1mm dick) mit geeignetem Kleber auf den Lenkansschlag kleben.

Verkleidung: Das Verkleidungsoberteil komplett demontieren und an der oberen Verschraubung mit dem Scheinwerfer die Buchsen (5mm) unterlegen und mit den Schrauben M5x20 und großen U-Scheiben wieder befestigen. Dann die Verkleidung wieder montieren und, gemäß untenstehender Zeichnung, an der Spiegelbefestigung unterlegen.

Kontrollieren sie den Freigang zur Verkleidung und zum Tank hin, dazu alle Griffarmaturen zunächst provisorisch auf dem Lenkrohr fixieren.

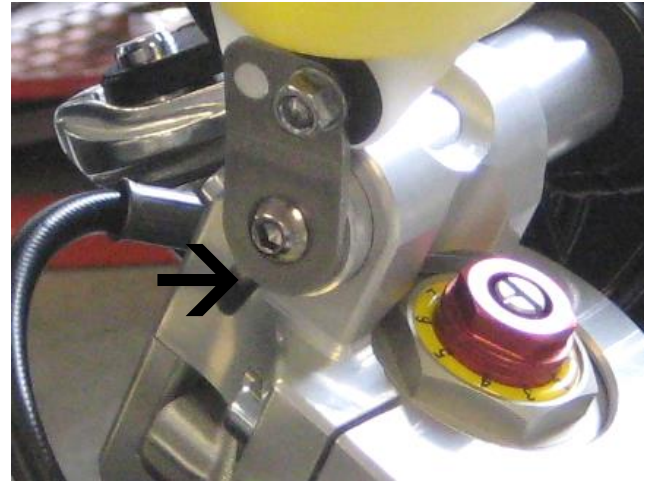
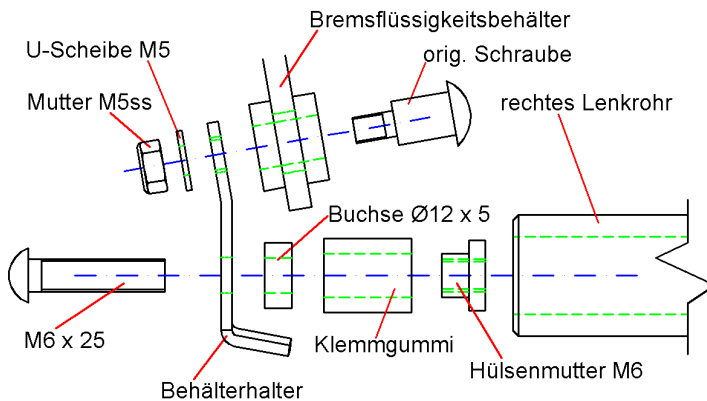
i **Bremspumpe und Kupplungsstativ werden mit ca. 15mm Abstand zu den Schaltarmaturen montiert.**

! 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.)



Montieren Sie den Bremsflüssigkeitsbehälter, wie abgebildet, im rechten Lenkrohr. Die Verdrehsicherung des Behälterhalters muss dabei in den Klemmschlitz des Lenkrohrhalters eingreifen (siehe →). **Versuchen Sie nicht die Schraube mit Kraft bis zum Anschlag festzuziehen, dadurch würde der Klemmgummi zerstört!** Verschließen Sie das linke Lenkrohr auf der Innenseite mit dem beiliegenden Kunststoffstopfen um das Eindringen von Wasser zu verhindern.

Ansicht von hinten!



Den Tour-Match durch verdrehen der Klemmschellen auf dem Standrohr nachjustieren und abschließend die Klemmschrauben festziehen.



Die Schrauben dürfen nicht mit einem Montagefett / Öl eingesetzt werden!

Achten Sie bei der Montage darauf, dass die obere Klemmschelle plan auf der Gabelbrücke aufliegt! Nun die Griffarmaturen endgültig auf dem Lenker befestigen und ausrichten. Zur Montage der Griffe je eine durchgehende Bohrungen Ø4,0mm bohren und die Griffe mit den originalen Schrauben befestigen.



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!

Fitting Instruction

Article-No. : **150B043**
Product : **Tour Match Kit**
Vehicle-Manufacturer : **BMW**
Model : **S 1000RR ABS 2009→**

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 qualified 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



If not otherwise mentioned in text or pictures, the following tightening torques are recommended: M5 = 5Nm/3.7lbf ft; M6 = 10Nm/7.4lbf ft; M8 = 20Nm/14.8lbf ft.



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

Remove handlebar controls, clutch lever bracket and brake cylinder assy, then remove the original handlebar.



Assure that the front wheel is free from any load when dismantling top yoke!

Stick the lower clamping parts onto the slider-tubes w/o tightening them and remount top yoke. To fix top yoke, first tighten steering head nut up to 15Nm / 11lbf ft, then fix the slider tube clamp bolts. Now tighten steering head nut up to the required torque, tightening torques refer to the vehicle manufacturer's instruction. Now slip the upper clamping parts onto the slider-tube and connect them to the lower parts (use medium threadlocker!). To make a first, provisorily adjustments align the gaps of top yoke and clip-on and then tighten them slightly. Now install the tubes using M6x22 and tighten them.

Modify the steering stop: To gain more clearance between clip ons and fairing you have to modify the steering stop. Use suitable glue to fix the aluminium shims (t=1mm) on the steering stop.

Fairing: Remove the cockpit-fairing completely and fix headlights on the upper mounting points with spacers (5mm), M5x20 and big washer. Then remount the fairing and fit mirrors with spacers, according to the drawing underneath.

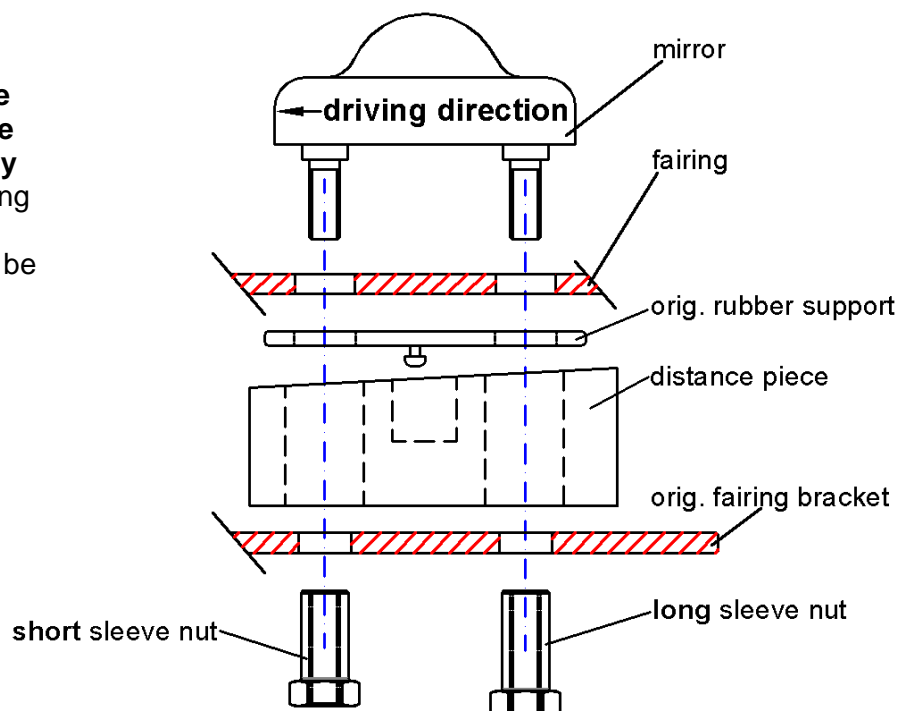
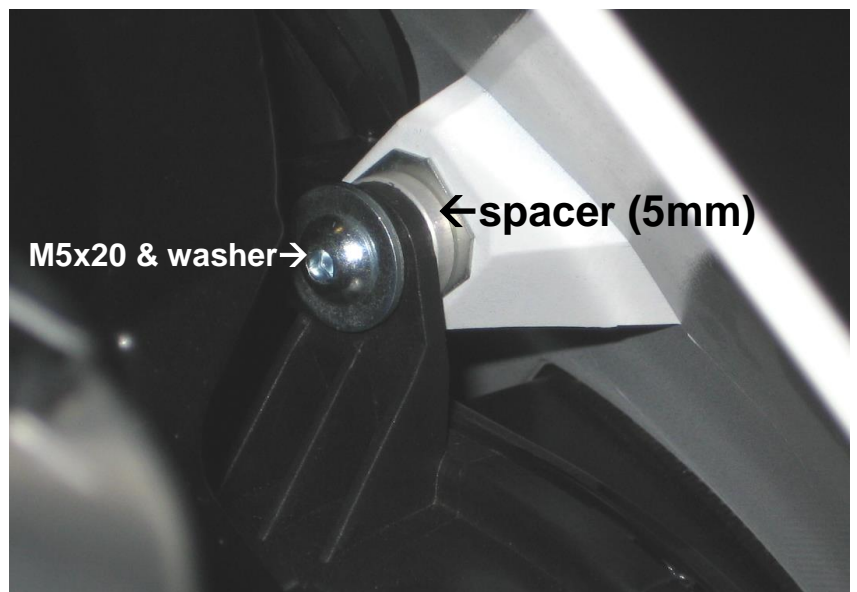
Now you should check the clearance to the tank and faring, therefore you have to mount all controls provisorily on the clip-on.



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

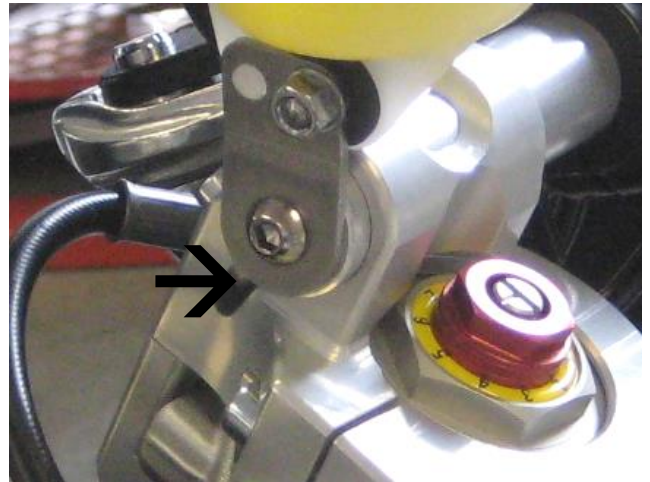
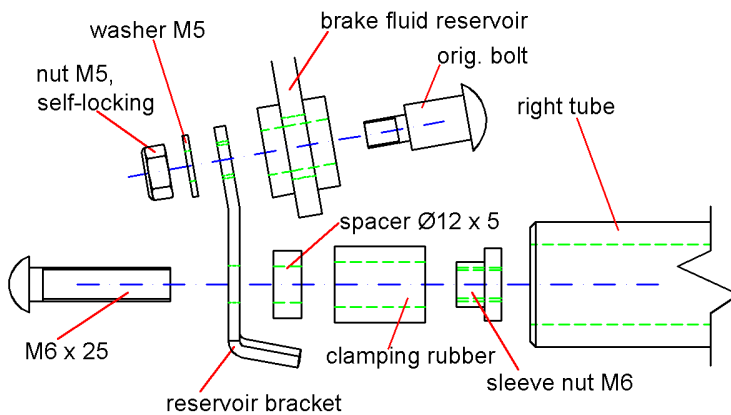


Assure (without brake pressure) whether the brake lever can be pulled up to the grip and doesn't contact any other parts before. (Loosening one calliper and wobble it to push the pistons back should be the easiest way.)



Fit new reservoir bracket into the right tube and assure that the anti-twist device is located in the clamping gap (see →). **Don't try to tighten the bracket with too much torque until the bolt is blocked, the clamping rubber would be destroyed!** Close the right hole of the left tube with attached plastic plug to prevent water from getting into it.

View from rear!



Adjust clip on by turning the Match clamps on the slider tubes, then tighten the clamping bolts finally.



Do not use any grease / oil at the the bolts!

Assure that the upper clamp is flush mounted on the top yoke! Now adjust the controls and fix them finally. To fix the grips with the original bolts you need to drill a Ø4mm through-hole into each tube.



Make sure 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!

Notice de montage

N°article : **150B043**
Produit : **Guidons bracelet Tour-Match**
Application : **BMW**
Modèle : **S 1000RR 2009→**

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 attentifs 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 d'éventuels dommages.

Montage:

Tour-Match monté



Sauf description contraire, utilisez les couples de serrage suivants : M5 = 5Nm; M6 = 10Nm; M8 = 20Nm



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

Démontez les poignées, les leviers et le maître cylindre hydraulique. Supprimez le guidon d'origine.



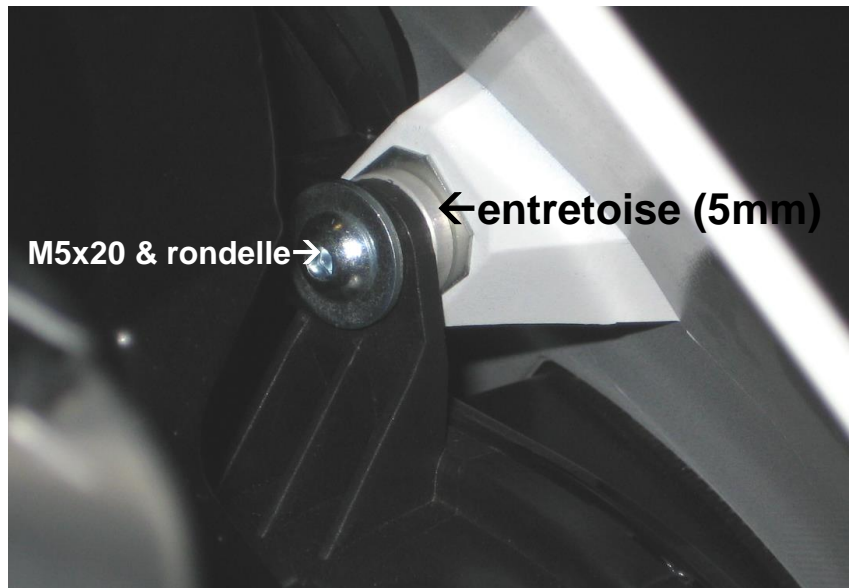
Déchargez la roue de devant avant le démontage du té de fourche d'origine!

Poussez les pièces inférieures sur les bras de fourche, ne pas serrer, puis montez le té de fourche. Pendant le montage du té de fourche, serrez d'abord l'écrou central à un couple de serrage de 15Nm, puis les vis de serrage. Serrez ensuite l'écrou central au couple de serrage indiqué par le fabricant. Posez les pièces supérieures des colliers de serrage sur les bras de fourche et connectez-les avec les pièces inférieures (utilisez un blocage de vis moyennement fort !). Pour un premier ajustage provisoire, superposez les fentes de serrage des colliers avec les fentes du té de fourche. Puis, appuyez sur les colliers afin de vous assurer que les parties supérieures des colliers reposent sur le té de fourche et serrez provisoirement. Fixez les guidons avec les vis M6x22.

Limitation de la butée de direction: Collez les plaquettes en alu (ép.:1mm) sur la butée de direction avec une colle appropriée.

Carénage: Démontez complètement la partie supérieure du carénage et posez les entretoises (5mm) à la fixation supérieure du phare. Puis, remontez le carénage et calez à la fixation du rétroviseur comme indiqué ci-contre.

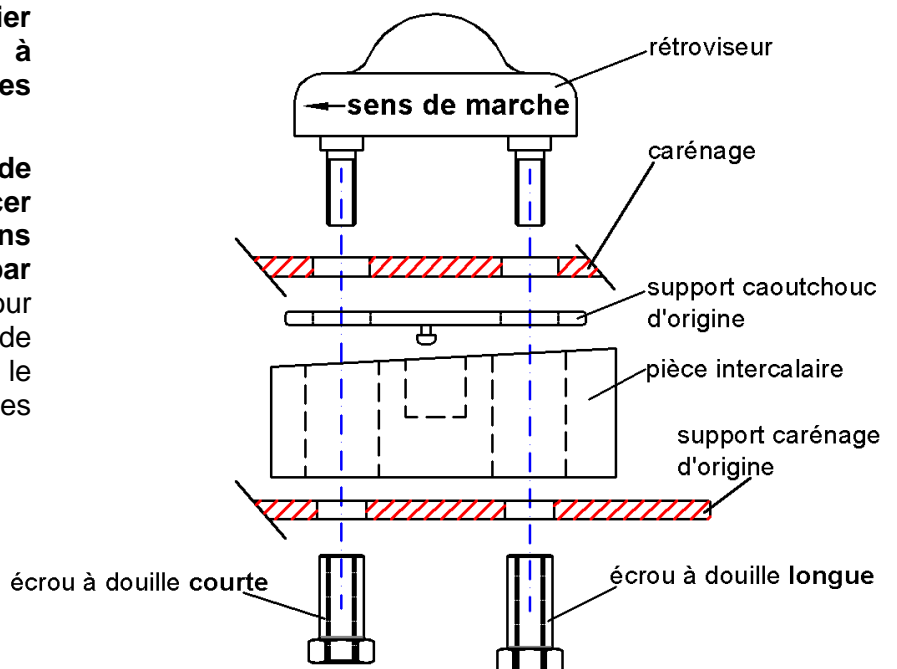
Contrôlez la liberté de mouvement par rapport au carénage et au réservoir d'essence. Pour cela, fixé provisoirement tous les poignées et leviers sur le guidon.



Le maître cylindre de frein et le collier de fixation du levier d'embrayage se montent à environ 15mm des commutateurs.

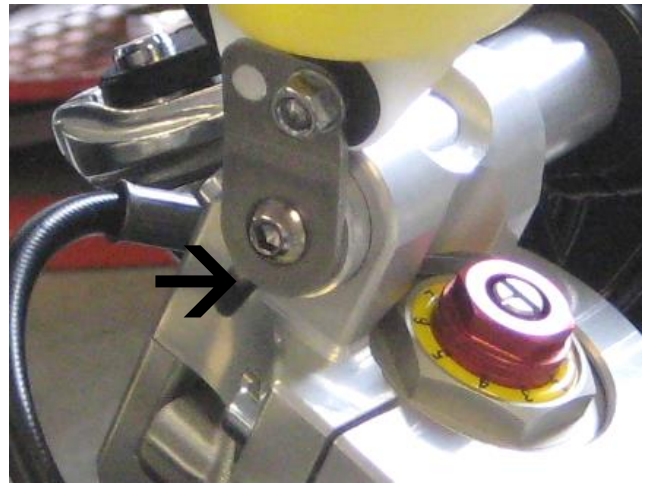
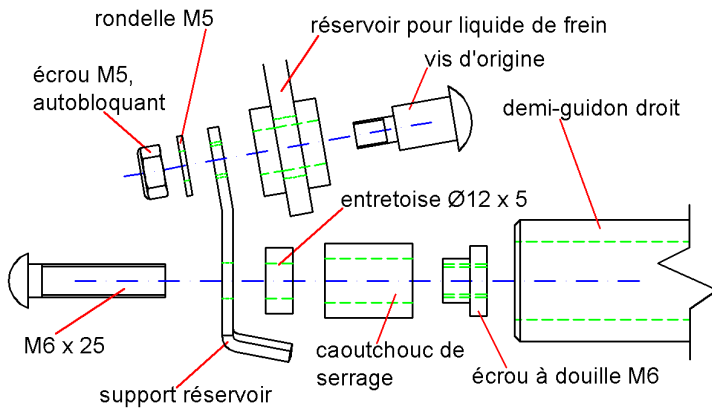


Contrôlez que le levier de frein puisse se déplacer jusqu'à la poignée sans toucher quoi que ce soit par frein dépressurisé. (Pour cela, desserrez un étrier de frein et faites-le basculer sur le disque afin de pousser les pistons en arrière).



Montez le réservoir pour liquide de frein au demi-guidon droit, comme indiqué ci-dessous. La pièce d'arrêt du support du réservoir doit s'encliqueter dans la fente de serrage du support du guidon (voir →). **N'essayez pas de serrer la vis à fond car ceci endommagerait le caoutchouc de serrage!** Fermez le demi- guidon gauche côté intérieur avec le bouchon en matière plastique pour éviter les infiltrations d'eau.

Vue arrière!



Ajustez le Tour-Match en tournant les colliers de serrage sur le bras de fourche et serrez les vis.



N'utilisez surtout pas de graisse/huile pour le montage !

Veillez à ce que la partie supérieure du collier repose de manière plane sur le té de fourche ! Posez et ajustez les poignées et leviers et fixez-les. Pour le montage des poignées, percez un trou de $\varnothing 4,0\text{mm}$ et fixez les poignées avec les vis d'origines.



Contrôlez que les câbles et tuyaux soient posés sans tensions ni pliures pendant le braquage à fond gauche/droite.

Nous vous souhaitons bonne route!