



Montageanleitung

Artikel-Nr. : **150T064**
Produkt : **Tour-Match Stummellenker**
Modell : **Triumph Speed Triple R ABS 2012→**
Typ : **515NV**

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:


Tour-Match montiert



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

 Brems Schlauchfitting am Hauptbremszylinder lösen und nach vorne drehen. **Vorsicht:** Bremsflüssigkeit darf nicht auf Lackteile tropfen! **Montage der Bremsleitung und das Entlüften der Bremsanlage sollte von einer autorisierten Fachwerkstatt durchgeführt werden.**


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

 **Vor der Demontage der originalen Gabelbrücke unbedingt Vorderrad entlasten!** Tour-Match-Schellen zusammen mit der Gabelbrücke wieder über die Standrohre schieben. 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 Anzugsdrehmomente lt. Fahrzeughersteller.

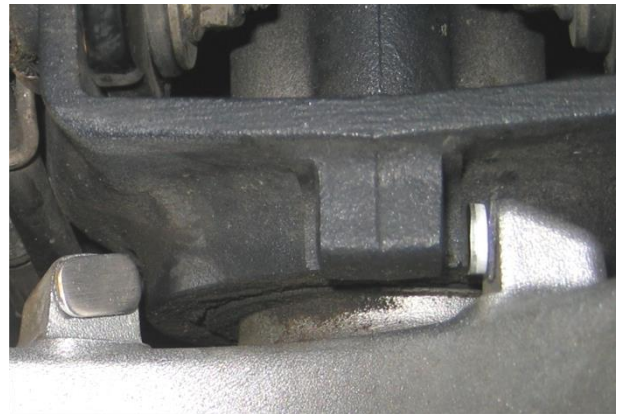
Klemmschellen bis unter die Gabelbrücke schieben, provisorisch ausrichten und handfest montieren. Nun die Lenkrohre mit M6x22 montieren und die Schrauben mit 10Nm festziehen.

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

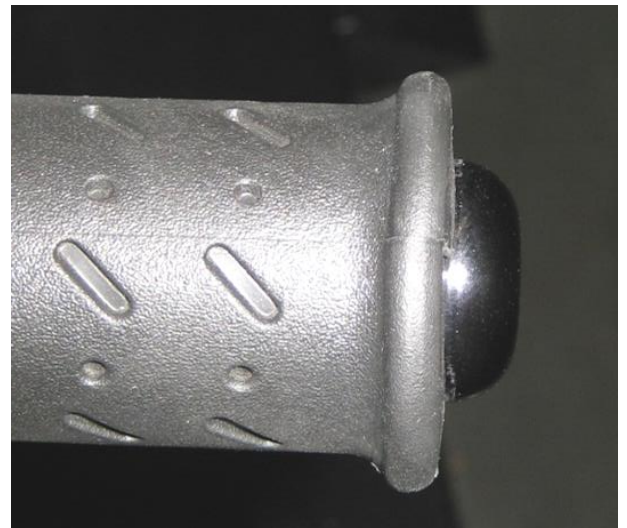
Lenkanschlag begrenzen!

 Um die erforderliche Freigängigkeit für die Verkleidung zu erreichen, muss der Lenkanschlag mittels beiliegender Distanzscheiben begrenzt werden. Diese Scheiben sind mit geeignetem Klebstoff aus dem Fachhandel auf den originalen Lenkanschlag zu kleben.

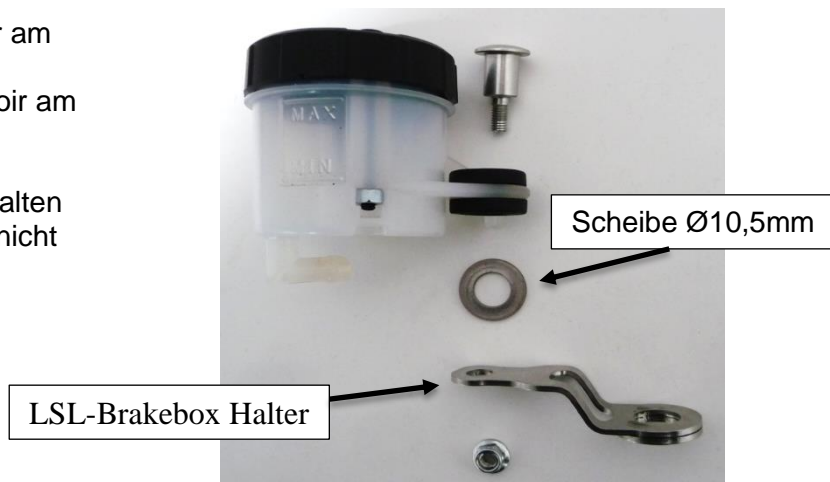
Kontrollieren sie den Freigang zum Tank und zur Verkleidung, dazu alle Griffarmaturen zunächst provisorisch auf dem Lenkrohr fixieren.



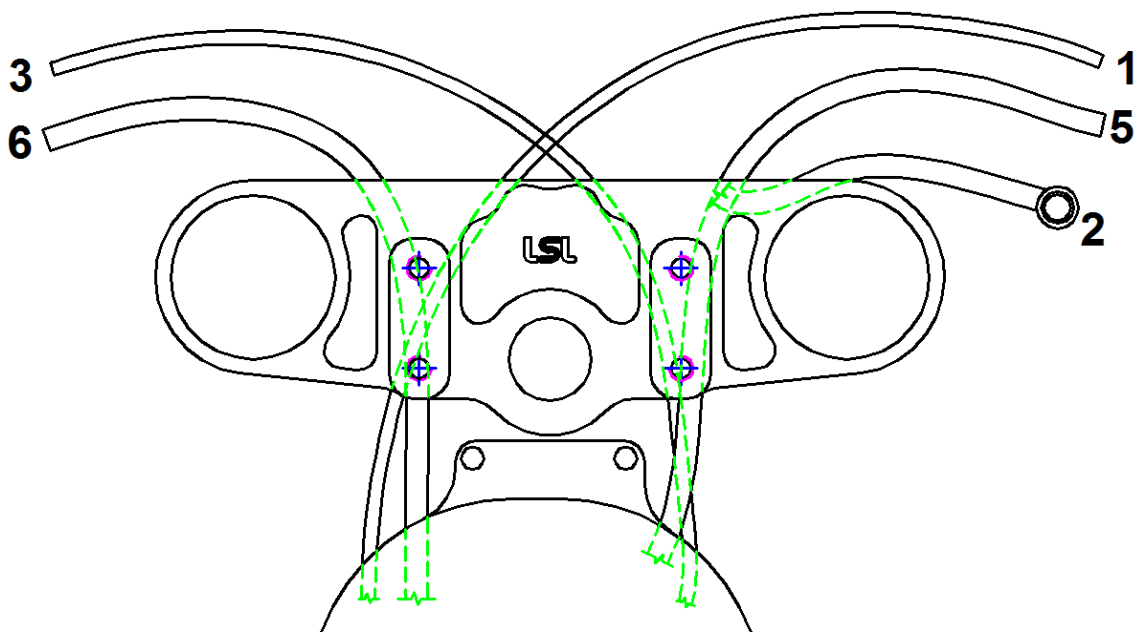
Die beiliegenden Endstücke an den Lenkrohren montieren und die Griffarmaturen so auf dem Lenker befestigen und ausrichten, dass ca. 5mm aus dem Griff ragen. Den Tour-Match durch verdrehen der Klemmschellen auf dem Standrohr ausrichten und abschließend die Klemmschrauben M6x25 mit 10Nm festziehen. Nun die Griffarmaturen auf dem Lenker befestigen, ausrichten und die zur Fixierung nötigen Bohrungen setzen. Das linke Griffgummi mit einem geeigneten Klebstoff verkleben.



Befestigen Sie den LSL-Brakebox Halter am Spiegelarm. Befestigen Sie nun, wie gezeigt das Bremsflüssigkeitsreservoir am mitgelieferten LSL Brakebox-Halter. Überprüfen Sie, daß Sie bei vollem Lenkeinschlag die Freigängigkeit beibehalten und mit dem Bremsflüssigkeitsreservoir nicht anstoßen!



Verlegeschema für Kabel, Züge und Schläuche:



Gaszüge (1): wie Original verlegen. Gaszüge bei voll eingeschlagener Lenkung auf Leichtgängigkeit prüfen.

Bremsleitung (2): wie Original verlegen, allerdings den Bremsschlauchfitting am Hauptbremszylinder etwas nach vorne verdrehen, um eine korrekte Verlegung der Bremsleitung zu gewährleisten.

Kupplungszug (3): wie Original verlegen.

Armaturenkabel (5&6): wie Original verlegen.



Stellen Sie sicher, dass über den Lenkeinschlag gesamten 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!

Allgemeine Montageanleitung für Tour-Match Lenkerkit

- 1.) Um Beschädigungen zu vermeiden und gegebenenfalls später die Züge neu verlegen zu können, muß als erstes der Tank entfernt werden. Zur Sicherheit der elektrischen Systeme sollte die Batterie am Minuspol abgeklemmt werden.
- 2.) Griffarmaturen, Bedienungsarmaturen und Hydraulikzylinder vom Lenker demontieren. Originallenker entfernen.

Beachten Sie bitte die umseitig aufgeführten "Modellbezogene Hinweise zur Montage".

- 3.) Zur Montage des Neuen Lenkers muss die originale Gabelbrücke demontiert werden. Um eine spannungsfreie Demontage und Montage der Gabelbrücke zu gewährleisten, ist das Vorderrad zu entlasten. 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 und alle Verschraubungen nach Herstellerangaben mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.

Nun kann der Match Lenker montiert werden. Die Verschraubungen der Lenkereinzerteile sind nur transportgerecht zusammengefügt und müssen nun festgezogen werden. Bitte verschrauben Sie die M6-Schrauben mit 10 Nm Drehmoment. Dieser Vorgang muss wechselseitig wiederholt werden, da bei Anziehen der zweiten Schraube die jeweils andere wieder entlastet wird.

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

- 4.) Wenn neue Bremsleitungen im Lieferumfang enthalten sind, wie folgend vorgehen:
Bremshydraulikleitung abbauen. **Vorsicht: Bremsflüssigkeit darf nicht auf Lackteile tropfen!** Mitgelieferte Bremsleitung mit neuen Dichtringen montieren. Hohlschrauben mit 20 Nm festziehen. **Montage der Bremsleitung und das Entlüften der Bremsanlage sollte von einer autorisierten Fachwerkstatt durchgeführt werden. Beachten Sie unbedingt die separat beiliegende Anbauanleitung der Stahlflex-Bremsleitung.**
- 5.) Nun die Griffarmaturen befestigen und ausrichten. Die zur Fixierung/Verdrehsicherung nötigen Bohrungen setzen. Stellen Sie sicher, dass kein Kabel oder Schlauch abgeknickt wird und Kabel bzw. Schläuche spannungsfrei verlegt sind. Das linke Griffgummi mit einem geeigneten Klebstoff verkleben.
- 6.) Gegebenenfalls Verkleidungshalter Tank/Rückspiegel entfernen. Wenn erforderlich Verkleidung und Scheibe so weit kürzen, daß bei Rechts- und Linkseinschlag genügend Freiraum für Hydraulikzylinder und Hebel entsteht (Siehe Anbaukarte!). In wenigen Fällen muss der Lenkanschlag mittels beiliegender Distanzscheiben begrenzt werden. Diese Scheiben sind mit einer dafür geeigneten Verbindungstechnik aus dem Fachhandel dauerhaft auf den originalen Lenkanschlag zu kleben. Gaszüge bei voll eingeschlagener Lenkung auf Leichtgängigkeit prüfen.
- 7.) Das Tour-Match-Kit ist nun korrekt montiert. Bitte vergessen Sie nicht, das Motorrad mit dem modellbezogenen Datenblatt 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

Stand: 05/2017



Fitting Instruction

article-no. : **150T064**
product : **Tour-Match Kit**
model : **Triumph Speed Triple R ABS 2012→**
type : **515NV**

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:


Tour-Match mounted



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

 Remove brake-hose(s). **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 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. Remount top yoke together with both Tour Match clamps as one unit. 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.

Push Match clamps up towards the top yoke, align them and tighten them slightly. Now install the tubes with M6x22 and tighten the bolts with 10Nm (7.31lbf ft).

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

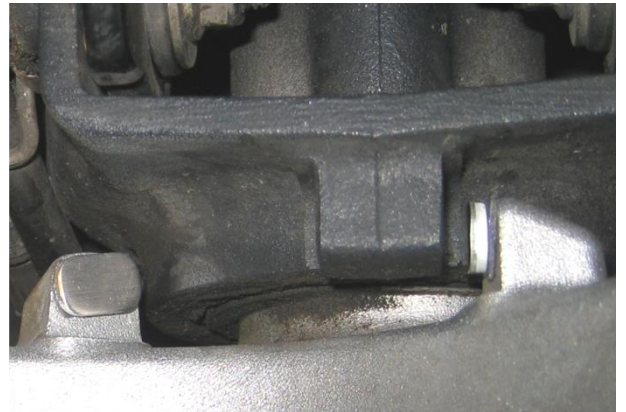
Modify the steering stop!

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=2mm) on the steering stop.

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

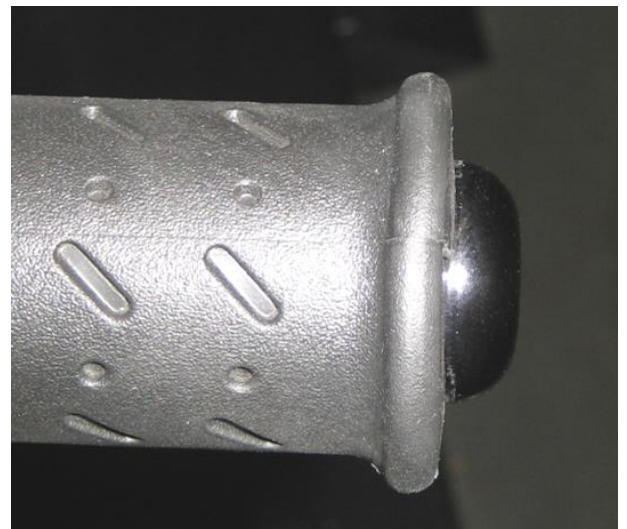


Attache the end pieces to the steering tube and fasten the controls at the handlebars and align that about 5mm protruding from the handle.

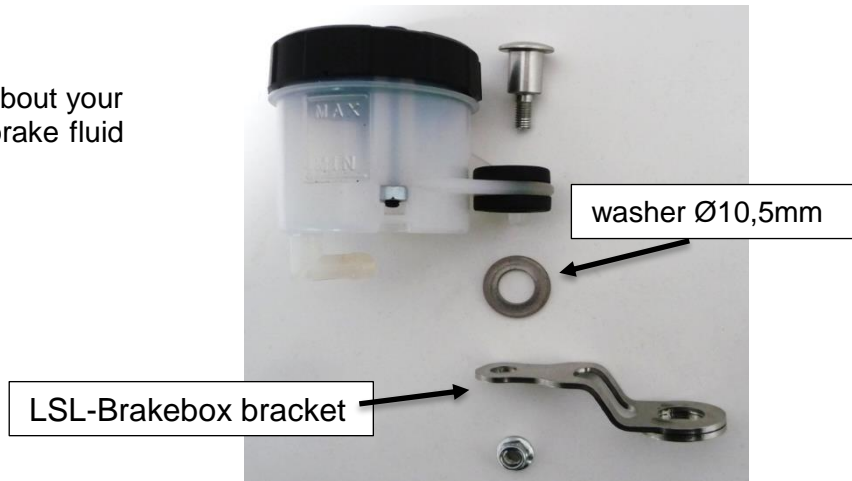
Align the tour match clamps by turning the clamps on the stand tube and align finally.

Tighten the clamping screws M6x25 with 10Nm. Fasten, align and drill the necessary holes for fixing the controls now on the handlebar.

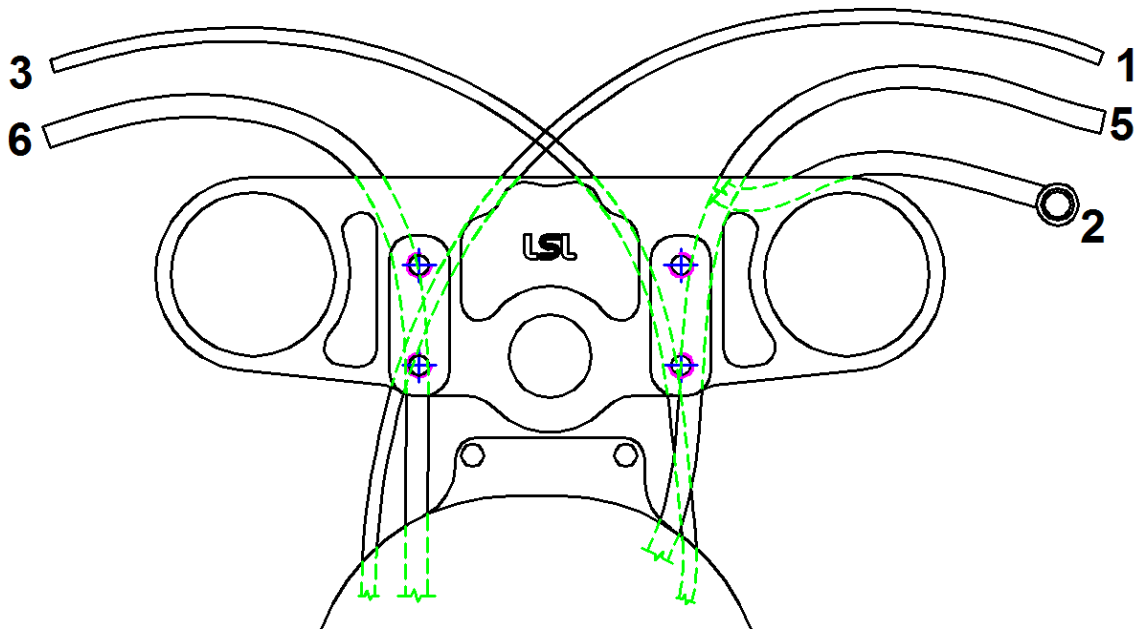
Glue the left grip rubber with a suitable adhesive



Make sure that there is clearance all about your steering angle to the fairing and the brake fluid reservoir does not collide anywhere.



Instruction for rerouting cables hoses and wiring harness:



Throttle cable (1): Route as original and check throttle cable for free movement on every steering angle.

Brake hose (2): Route as original. Turn the brake line fitting at the main brake cylinder to the front to make sure, not to force the brake line anyway.

Clutch cable (3): Route as original.

Wiring harness (5&6): Route as original.



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!

LSL–Tour-Match Kit Fitting Instructions

- 1.) To avoid scratches and dents and for re-routing of hoses and cables remove gas tank first. Remove fairing bracket and mirrors if necessary. **Always disconnect battery ground before working on electric wiring and switches!**
- 2.) Remove handlebar controls, clutch lever bracket and brake cylinder assy, then original handlebar.
- 3.) To assemble the Tour-Match clamps the original top yoke must be dismantled. To ensure a stress-free disassembly and assembly of the triple clamp, the front wheel must be relieved. Slide the Tour-Match clamps on the fork legs. The Tour-Match clamps are assembled only suitable for transport and must now be tightened. Please tighten the M6 bolts to 10 Nm of torque. This process must be repeated alternately, as at tightening the second screw each other is released again. When installing the fork bridge make sure to tighten that first attracted the central control head nut with approximately 15Nm and then the clamping screw. Thereafter, the control head nut and all fittings according to the manufacturer tighten to the prescribed torque.

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

- 4.) Remove brake line. **Caution: avoid brake fluid on painted surfaces!** Mount enclosed brake line with new gaskets. Read the separate brake line fitting instructions.

Caution: Any work on brake system or bleeding the system should be done by authorized dealer or qualified mechanic! Pump brake lever until proper pressure is built up on lever. Test brakes at low speed!

- 5.) Now mount handlebar controls and clutch/brake assy. Set drillings to fix controls on handlebars. Re-route cables and hoses if necessary. Make sure that no cable is bended and move tensions free. Fix the left grip rubber with suitable glue.
- 6.) Shorten fairing to allow full steering movement of handlebar with proper space at levers and switches. Check throttle and clutch cables function and clearance on both left and right steering angles. Adjust or re-route if necessary. A few bikes need a limitation of the steering stop. There for you have to fix the lock stop shims with special adhesive on the original steering stop.
- 7.) Always check local laws and your manufacturers warranty conditions for using aftermarket parts on your bike!

Ride safe and have fun!



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl.eu

Stand: 05/2017



Notice de montage

N°article : **150T064**
Produit : **Guidon bracelet Tour-Match**
Modèle : **Triumph Speed Triple R ABS 2012→**
Type : **515NV**

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 des dommages possibles.

Montage:

Tour-Match monté





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



Desserrez le banyo du maître cylindre de frein et tournez-le vers l'avant. **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, les leviers et le maître cylindre hydraulique. Enlevez le guidon d'origine. **Déchargez la roue de devant avant le démontage du té de fourche d'origine!**



Poussez les colliers Tour- Match sur les bras de fourche en même temps que 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 serrages. Serrez ensuite l'écrou central au couple de serrage indiqué par le fabricant. Poussez les colliers de serrage jusqu'au té de fourche, positionnez provisoirement et serrez manuellement. Montez les guidons bracelet avec les vis M6x22 et serrez-les à un couple de 10Nm.

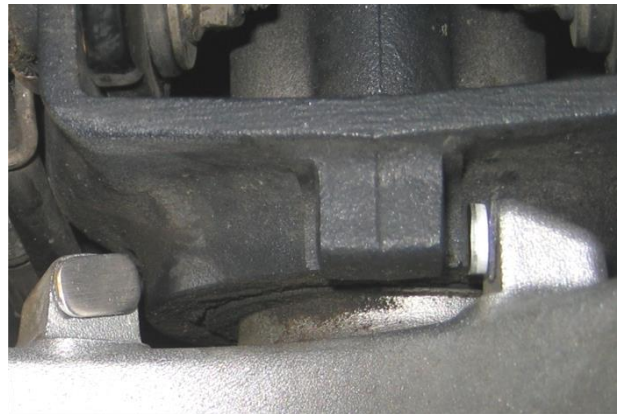
N'utilisez surtout pas de graisse/huile pour le montage !



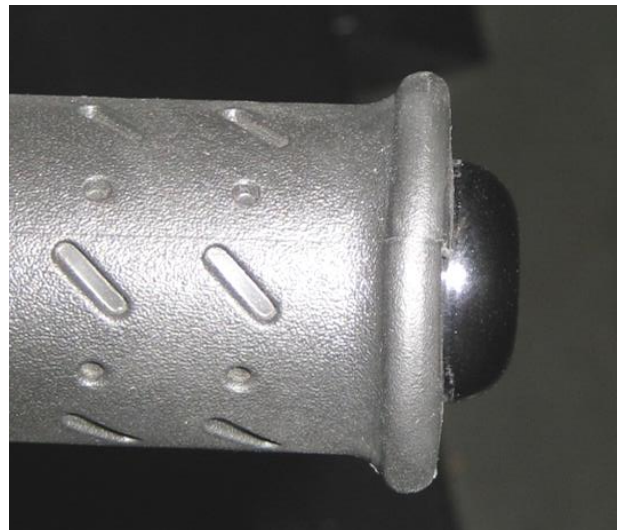
Limitation de la butée de direction:

Afin que les demi-guidons ne touchent pas le carénage, il faut limiter la butée de direction en utilisant les rondelles d'écartement du kit. Collez les rondelles sur la butée avec une colle appropriée.

Contrôlez la liberté de mouvement par rapport au réservoir d'essence et au carénage en fixant provisoirement les poignées et leviers.



Montez les embouts aux demi-guidons et fixez les poignées de façon à ce qu'elles dépassent d'environ 5mm par rapport aux guidons. Ajustez le Tour-Match en tournant les colliers de serrage sur le bras de fourche et serrez les vis M6x25 à un couple de 10Nm. Fixez les leviers et poignées sur les guidons, ajustez-les et posez les perçages nécessaires aux arrêts. Collez la poignée gauche avec une colle appropriée.



Fixez la patte de fixation du réservoir de liquide de frein LSL au bras du rétroviseur puis le réservoir à la patte de fixation. Contrôlez que le réservoir ne touche rien pendant le braquage à fond gauche/droite.

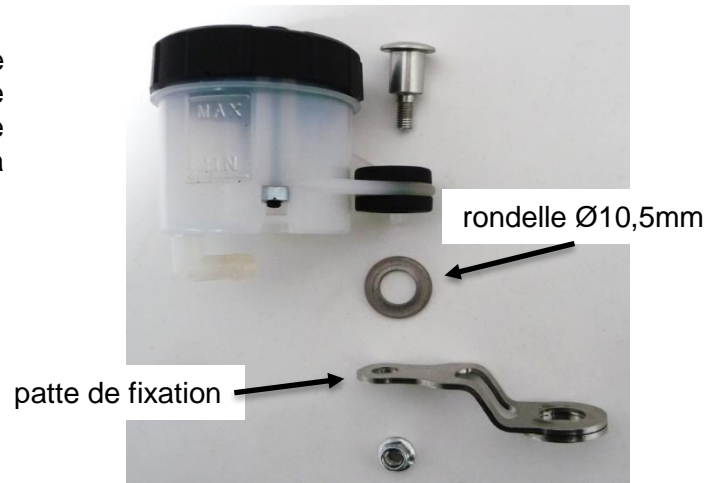
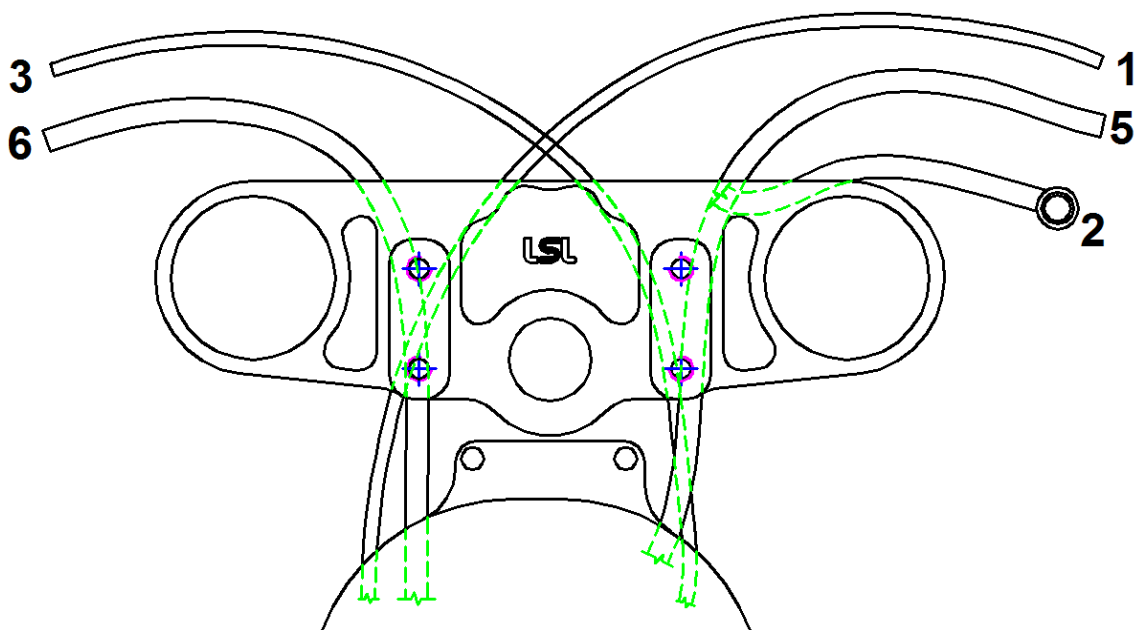


Schéma de pose des câbles et tuyaux/durits:



Câbles des gaz (1): La pose correspond à celle d'origine. Vérifiez la liberté de mouvement pendant le braquage gauche/droite.

Durit de frein (2): Pose comme à l'origine. Desserrez le banyo du maître cylindre de frein et tournez-le vers l'avant

Câble d'embrayage (3): Pose comme à l'origine.

Câbles tableau de bord (5&6): Pose comme à l'origine.



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

Nous vous souhaitons Bonne Route !

Directives de principe pour le montage des guidons bracelets Tour-Match

- 1.) Supprimez le réservoir d'essence afin d'éviter tout endommagement et pour faciliter la pose ultérieure des câbles. Par mesure de sécurité, défaire le fil du pôle négatif de la batterie.
- 2.) Démontez les leviers, les commutateurs et le maître-cylindre de frein (et d'embrayage). Enlevez le guidon d'origine.

Tenez compte des directives de montage au verso.

- 3.) Avant le montage des guidons bracelets, le té de fourche d'origine doit être démonté. Déchargez la roue avant, avant de procéder au montage ou au démontage du té de fourche. Pendant le montage du té de fourche, commencez par le serrage de l'écrou central à un couple de 15Nm avant de serrer les vis. Serrez ensuite l'écrou central et les vis aux couples préconisés par le constructeur.

Montez les guidons bracelets. Serrez toutes les vis des guidons. Les vis M6 doivent être serrées à un couple de 10Nm. Alternez le procédé de serrage car le serrage de la deuxième vis décharge respectivement l'autre.

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

- 4.) Au cas où la durite de frein est remplacée, procédez de la manière suivante:
Démontez la durite de frein. *Attention:* Le liquide de frein ne doit pas tomber sur les parties peintes! Montez la durite de remplacement avec de nouveaux joints. Serrez la vis creuse à un couple de 20Nm. Le montage de la durite de frein et la purge du système de frein doivent être effectués par un mécanicien autorisé. Tenez compte des instructions de montage de la durite de frein.
- 5.) Fixez les commandes et ajustez-les. Effectuez les percements nécessaires à leur fixation. Contrôlez que les câbles soient posés sans tensions ni pliures. Collez la poignée gauche avec une colle appropriée.
- 6.) Supprimez la fixation du carénage au réservoir d'essence/rétroviseur, si nécessaire. Au besoin, raccourcir le carénage et la bulle de façon à ce que le braquage gauche/droite ne soit pas entravé par les leviers ou le maître-cylindre (voir fiche de montage). Dans quelques cas, il est nécessaire de limiter la butée de direction par les rondelles d'écartement. Ces rondelles doivent être collées avec une colle appropriée sur les butées de direction. Contrôlez le bon fonctionnement des câbles d'accélération pendant le braquage gauche/droite.
- 7.) Vérifiez le serrage des vis après le montage et à intervalles réguliers par la suite et resserrez, si nécessaire.

Nous vous souhaitons bonne route !



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl.eu