



Montage- und Pfleheinweise

Artikel-Nr. : 128CX...

Produkt : **Lenker mit Carbon-Ummantelung**



Achtung! Wichtige Sicherheitshinweise. Bei Nichtbeachtung können Gesundheit und Leben gefährdet sein.

Montagehinweise:

Die Montage des Motorrad-Lenkers ist eine sicherheitsrelevante Arbeit am Fahrzeug. Wenn Sie kein ausgebildeter Mechaniker sind, lassen Sie die Arbeit von einer Fachwerkstatt bzw. einem technischen Dienst überprüfen. Bitte halten Sie sich mit Vorgehensweise und Anzugsmoment der Klemmschrauben an die Vorgaben des Fahrzeugherstellers.

Es handelt sich um eine handgefertigte Ummantelung mit einer **sehr kratz-, schlag- und druckempfindliche Oberfläche**. Die Montage muss daher mit größter Sorgfalt unter Beachtung folgender Punkte erfolgen:

- das Positionieren des Lenkers darf nur bei ganz locker angezogenen Klemmbockdeckeln erfolgen
- Verdrehen und Verschieben von Armaturen nur bei völlig gelösten Klemmungen
- Positionierung evtl. mit Helfer vornehmen, erst nach endgültiger Ausrichtung Klemmungen mit vollem Drehmoment anziehen

Klemmböcke und Armaturen hinterlassen leichte Abdrücke auf der Oberfläche, diese sind unvermeidbar, aber technisch völlig unbedenklich.

Kontrollieren Sie **vor** der Montage des Lenkers alle Montageteile, wie Klemmböcke, Armaturen und sonstiges Zubehör, das auf den Lenker geklemmt wird auf scharfe Kanten an den Kontaktstellen zum Lenker (siehe Abbildung 1/ Seite 4). Vergewissern Sie sich vor dem Festziehen der Klemmböcke, dass der Lenker im Klemmbock rundum anliegt und nicht auf den Kanten (siehe Abbildung 2, Seite 4).

Unsere Lenker werden ohne Bohrungen für die Schaltereinheiten geliefert und dürfen auf **jeder Seite mit je einer Bohrung** versehen werden. Diese sind je nach Motorradmodell unterschiedlich positioniert. Entnehmen Sie die Position der Verdrehsicherungen den vorhandenen Serienteilen und bohren den Lenker an den entsprechenden Stellen mit dem Bohrungsdurchmesser der Originalteile (max. Ø5mm!). Es dürfen keine weiteren Bohrungen im Lenker angebracht werden! Bohrungen nur mit einwandfreiem Bohrer vornehmen, Ränder der Bohrungen mit etwas Lack versiegeln!

Die Verwendung einer **Bohrhilfe** zum sauberen Einbringen von Ø5mm Bohrungen im Griffbereich wird für carbon-ummantelte Lenker **ausdrücklich empfohlen** (LSL-Art.-Nr.: 902DT01)!

Die Maßvorgaben und Fertigungstoleranzen der einzelnen Motorradhersteller sind unterschiedlich! Kontrollieren sie vor dem Einsatz unbedingt, ob der Lenker fest in den Klemmböcken sitzt und sich unter Belastung nicht verdrehen lässt.

Das Fahrzeug zum Transport nie am Lenker verzurren!

Pfleheinweise:

Bei allen Lenker und Oberflächenvarianten ist vor der Anwendung von Reinigungsmitteln oder Lackpolituren, etc., die Verträglichkeit an einer unauffälligen Stelle zu testen!

Kontakt mit Bremsflüssigkeit, Bremsenreiniger, Öl, Kraftstoff, etc. vermeiden, Tropfmengen sofort mit einem weichen Tuch aufnehmen

Ein Lenker, der verbogen oder durch äußere Einwirkung beschädigt wurde, muss ausgetauscht werden! Dies gilt auch, wenn das Karbongewebe unter der Lackschicht beschädigt wurde! Kontrollieren Sie den Lenker regelmäßig (max. 12 Monate oder max. 20.000km) auf Risse und Beschädigungen.



Fitting and Maintenance Instruction

Article-No. : 128CX...

Product : **Handlebar with Carbon Fibre Coating**



Warning! Important mounting instructions. They show risks to your life and health.

The assembly of a motorcycle handlebar is a safety-relevant work on the vehicle. If you are not a trained mechanic let the work survey by a dealer's workshop or a technical monitoring institute. When you proceed with clamping screws and torques, please adhere to the defaults of the vehicle manufacturer.

Carbon-Coating is handmade with a surface very easily scratched and damaged by impact or pressure. Therefore the mounting has to be very carefully according to following points:

- Adjustment of Handlebar position with clamps only slightly tightened
- Adjustment of controls with clamps fully unfastened
- Positioning works can be done easier with an assistant; all clamps must not be tightened until final positioning is done

Clamps and controls cause slight pressure marks on the surface, this is unavoidable, but technically non-hazardous.

Check up all assembly parts, like clamp stands, armatures and other accessories that are wedged on the handlebar, on sharp edges at the contact points to the handlebar (see figure 1, page 4) **before** mounting. Assure the handlebar sits firmly in its clamp stands and is not crimped by edges, before tightening the bolts (see figure 2, page 4).

Our handlebars are supplied without drillings for the switch units and can be drilled with **one bore on each side**. These are differently positioned, depending upon your motorcycle model. Infer the position of the anti-twist pin from the original parts and bore the handlebar in appropriate place with the drilling diameter of the original parts (max. Ø5.0mm!). Further drillings are not allowed! Use proper drill only, seal boreholes with some paint/lacquer!

Using a **drill template** for a clean and precise bore with 5mm diameter is **strongly recommended** (LSL-P/N: 902DT01)!

The motorcycle manufacturers' specifications and tolerances for the clamping are different! It's absolutely necessary to check the handlebar's proper clamping under load, before first ride.

Never use the handlebar to fasten the motorcycle while transporting it.

Maintenance instructions:

For all kinds of handlebars and surfaces testing for compatibility on an unobtrusive spot is recommended before using any cleaner, polish etc.

Avoid contact to brake fluid, brake cleaner, oil, fuel, etc., wipe away spilled with soft fabric.

A handlebar that was bent or damaged by an outside effect has to be exchanged, as well when the carbon fibre structure below top surface is damaged. Check the handlebar regularly (max. 12 months or max. 20.000km) for cracks and damages.



Notice de montage et d'entretien

N°article : **128CX...**

Produit : **Guidon avec gaine en carbone**



Attention! Avertissement de sécurité important! Signale un danger pouvant atteindre votre santé ou même un risque mortel.

Précisions pour le montage:

Le montage du guidon de moto est d'une grande importance au point de vue de votre sécurité. Si vous n'êtes pas un professionnel, faites contrôler le montage par un spécialiste. Observez les procédés de serrages des vis ainsi que les couples de serrages préconisés par le constructeur.

Il s'agit d'un enrobage fait main d'une surface fragile craignant les égratignures et les coups. Le montage doit se faire avec beaucoup de soin en observant les points suivants:

- l'ajustement du guidon se fait uniquement avec les vis des pontets **légèrement** serrées
- le positionnement et ajustement des commandes se fait après avoir complètement desserré toutes les vis
- effectuez le positionnement, si possible, avec un assistant et ne serrez au couple de serrage définitif qu'après avoir terminé l'ajustage

Les pontets et les commandes laissent des légères marques sur la surface, ceci est inévitable mais techniquement absolument sans inconvénients.

Contrôlez toutes les pièces à monter quant aux arêtes vives aux points de contact avec le guidon **avant** le montage (voir schéma 1/page 4). Arrondissez les bords, si nécessaire. Assurez-vous que le guidon repose de manière correcte dans les pontets (voir schéma 2/page 4) avant de serrer les vis.

Les guidons sont livrés sans perçages pour les commandes et on peut effectuer **un seul perçage par côté**. La position des perçages est différente pour chaque model de moto. Transposez la position des trous de l'ancien guidon sur le nouveau et percez avec le même diamètre (max. \varnothing de 5,0mm !). Il n'est pas permis d'effectuer des trous supplémentaires! Percez avec une bonne mèche et passez un peu de peinture sur les bords des trous !

Utilisation d'un **gabarit de perçage** (N° article LSL : 902DT01) est **vivement recommandé** pour effectuer des percements soignés de \varnothing 5mm au niveau des poignées sur un guidon gainé de carbone.

Les spécifications et les tolérances de fabrication sont variables d'un fabricant de moto à l'autre ! Il est absolument nécessaire de vérifier le positionnement du guidon et le serrage correct des pontets avant de monter sur la moto.

Ne fixez jamais des sangles au guidon pour le transport!

Entretien:

Testez à un endroit discret la résistance des surfaces aux détergents ou produit à polir !

Evitez le contact avec du liquide de frein, du produit de nettoyage pour frein, de l'huile, de l'essence etc. et essuyez tout de suite les gouttes avec un chiffon doux.

Un guidon endommagé ou tordu par une quelconque influence extérieure doit impérativement être remplacé. Ceci vaut également pour le tissu de carbone sous la laque ! Contrôlez régulièrement si le guidon est fissuré ou endommagé (max. tous les 12 mois ou 20.000km).



Abbildungen Figures Schémas

Artikel-Nr. / Part-No. / N°article : **128CX...**

Produkt : **Lenker mit Carbon-Ummantelung**

Product : **Handlebar with Carbon Fibre Coating**

Produit : **Guidon avec gaine en carbone**

Abb. 1 / figure 1 / schéma 1

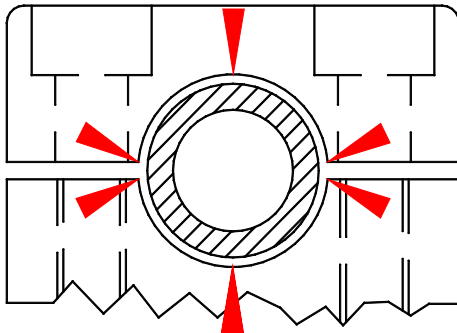


Abb. 2 / figure 2 / schéma 2

