

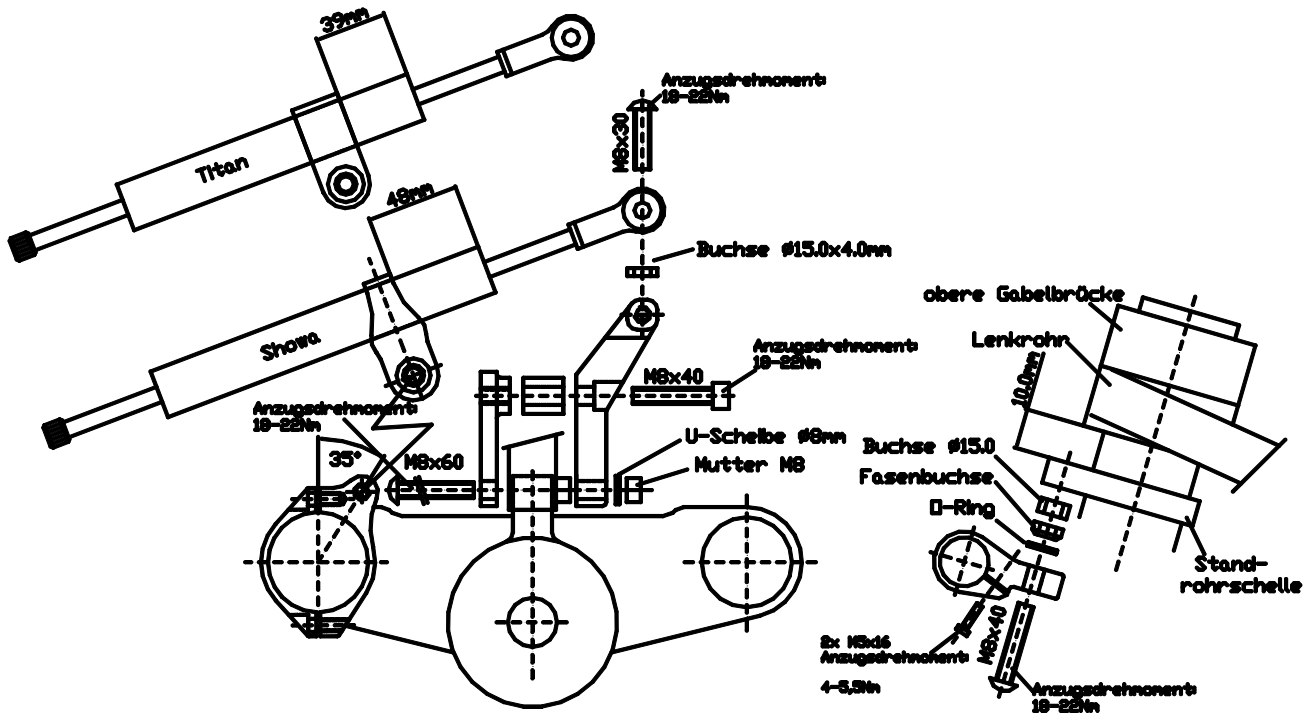
Honda CBR 900 RR '00 - '01, Titan & Showa

Wichtig! Wenn Sie kein ausgebildeter Mechaniker sind, wenden Sie sich bitte an eine Fachwerkstatt. Unbedingt beachten, dass der Lenkungsämpfer nicht den Lenkeinschlag begrenzt, d.h. als Lenkansschlag benutzt wird.

Dies hätte eine Beschädigung des Lenkungsämpfers zur Folge.

Dämpferhub: 100 mm

Kontrollieren Sie nach der Montage unbedingt alle Verschraubungen und starten Sie mit der „weichsten“ Dämpfereinstellung!!



Der Lenkungsämpfer wird quer zur Fahrtrichtung vor der Gabel montiert.

Den Kabelbaum, der auf dem Verkleidungsträger verlegt ist, lösen und mit dem Kabelbinder unterhalb des Trägers wieder fixieren. Den zweiteiligen gefrästen Halter am Lenkkopf montieren. Dazu den kleineren der beiden Halter auf der linken Seite des Verkleidungsträgers mit den beiden Schrauben ULS M8x60 anschrauben. Den größeren Halter von rechts aufstecken und mit je einer U-Scheibe 8mm und einer Mutter M8 lose fixieren. Die Distanzbuchse $\varnothing 18\text{mm}$ einlegen und mit der Schraube ULS M8x40 die beiden Halter verschrauben. Alle Schrauben festziehen.

Die Standrohrschelle am linken Standrohr anbauen. Maße und Winkel beachten. Nun den Lenkungsämpfer montieren. Dazu das Kugelgelenk der Kolbenstange mit der Schraube ULS M8x30 und der Distanzbuchse $\varnothing 15.0 \times 4.0\text{ mm}$ auf dem Halter montieren. Die Gehäuseschelle des Lenkungsämpfers mit der Schraube ULS M8x40, dem O-Ring, der Buchse mit Faser und der verzinkten Buchse $\varnothing 15\text{mm}$ von unten an der Standrohrschelle anbauen. Die Köpfe der beiden Klemmschrauben der Gehäuseschelle zeigen nach unten! Abschließend noch den Kupplungszug am Kabelstrang des Zündschlosses locker fixieren.

Nach der Endmontage die Schraubenverbindungen und die Freigängigkeit des Lenkungsämpfers noch einmal kontrollieren.

Beachten Sie bitte die grundsätzlichen Hinweise zur Montage und Einstellung des LSL- Lenkungsämpfers.

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!



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.

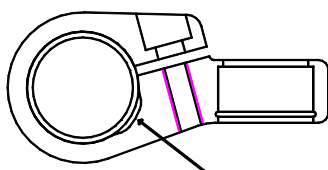
Attention! Important mounting instruction. It shows risks to your life and health.

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 Motorrades 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

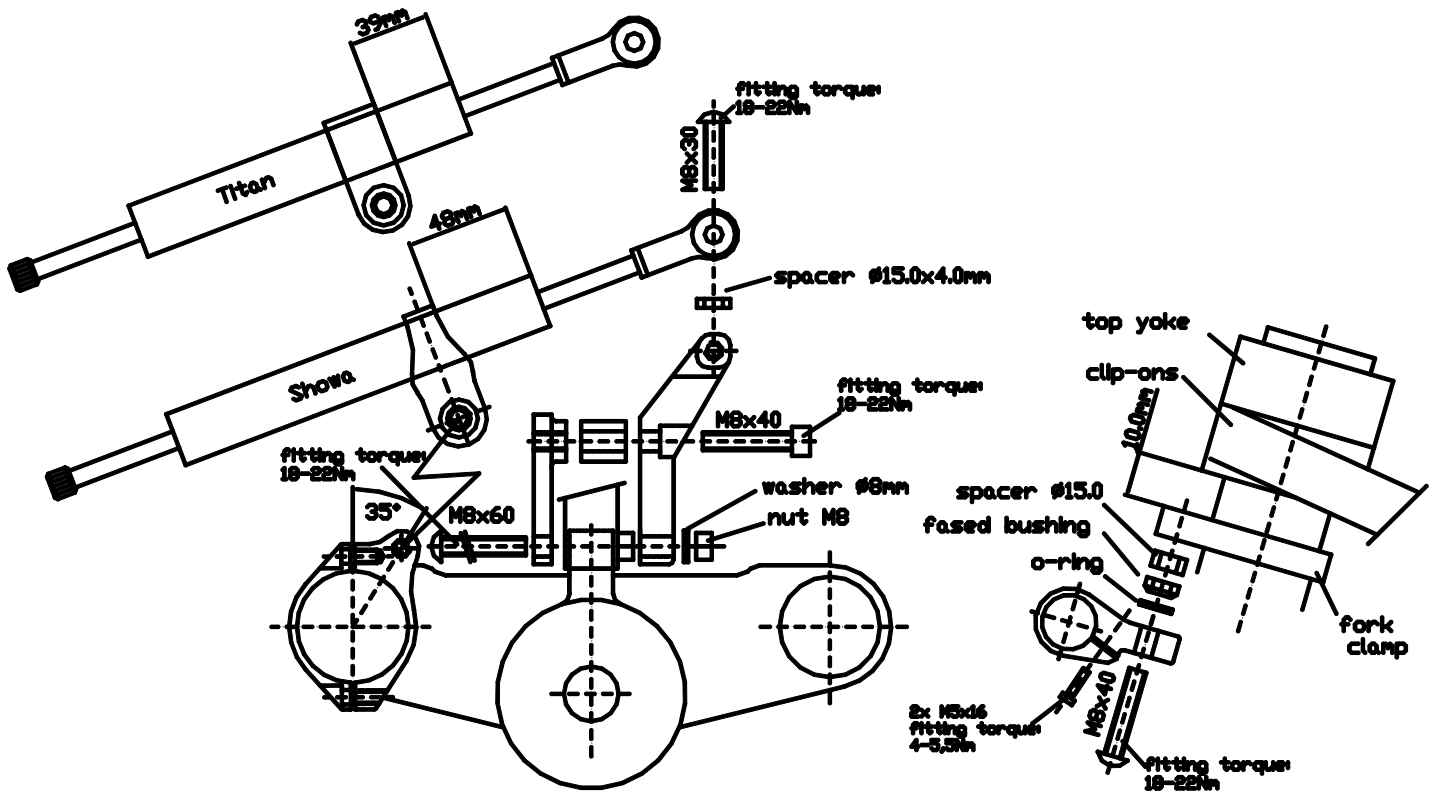
Honda CBR 900 RR '00 - '01, Titan & Showa

Important! If you are not a trained motorcycle mechanic stop now. Ask a local motorcycle shop to do the work for you.

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

Steering damper : 100 mm stoke

Start with “lowest” damping for first ride and check all connections!



The steering damper is designed to work crossways between instrumentpanel and fork unit. The main wiring harness which is routed above the fairing bracket needs to be routed under it and fixed with cable straps. The two-piece milled bracket will be mounted on the fairing bracket as shown above. Do not tighten screws before inserting the $\varnothing 18\text{mm}$ bushing. Now mount the slidertube clamp as shown above, note angle and distance to left handle. The steeringdamper now has to be mounted with the rodend balljoint on the fairing bracket with $\varnothing 15\text{mm}$ bushing and screw ULS M8x40. The damperbody clamp will fit under the slidertube clamp with $\varnothing 15\text{mm}$ bushing, fased bushing and O-Ring. Note the position of the clamp with its screws showing down! Finally the clutchcable has to be fixed with a loose cablestrap on the ignitionwiring to prevend tackeling with the steeringdamper.

Please take note the general instruction as printed on the other side of this Paper about the fitting, use and adjustment of the LSL- Steering Dampers

General fitting instructions for steering dampers

Important! If you are not a trained motorcycle mechanic stop now. Ask a local motorcycle shop to do the work for you.

- 1.) Always refer to the specific fitting instructions according to your vehicle model!
- 2.) The steering damper should never limit the steering angle under any circumstances by its own limited damping stroke. Steering angle must only be limited by the manufacturers intended lock stop. If limited by the steering damper the unit will be damaged and steering performance will be poor.
Under certain circumstances this might cause the rider to loose control of the bike, which may result in serious injury or death!
Also make sure that clearance is given to damper rod at any steering angle.
- 3.) Damping force and dimensions of mounting brackets are designed to provide complete control and smooth steering performance under any circumstances. But be aware of that by rising distance between damper mount and steering pivot the damping force will rise disproportionate. On unprofessional installation and highest damping adjustment this may cause poor steering performance or high steering forces.
This might cause the rider to loose control of the bike, which may result in serious injury or death. Always start with lowest damping rate for first ride!
- 4.) Always use locknuts or proper amount of medium thread-locking adhesive (e.g. Loctite 243).
- 5.) Check fork lock for proper performance and easy accessibility.
- 6.) Always check local laws and manufacturers warranty conditions for using aftermarket parts on your bike.
- 7.) LSL-steering dampers are only designed to work with LSL-mounting kits. By using other brands we will not cover warranty for damper or mounting kits and performance might not be impeccable.

Ride save and have fun!



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.

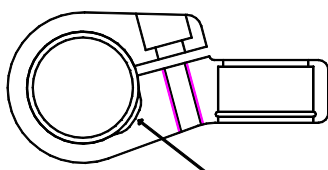
Attention! Important mounting instruction. It shows risks to your life and health.

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