

Montageanleitung

Artikel-Nr. : **150H131**
Produkt : **Tour-Match Stummellenker**
Motorradhersteller : **Honda**
Modell : **CBR 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 verwandt, 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.

Bremsleitung von der Bremspumpe trennen und die Führung an der unteren Gabelbrücke entfernen. **Fixieren Sie den Anschluss der Bremsleitung in höchstmöglicher Position, so dass die Leitung nicht entleert wird.**



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! Beachten Sie auch das Verlegeschema für Kabel und Züge weiter unten, da die meisten Kabel und Züge bei demontierter Gabelbrücke bequem neu verlegt werden können.

Bevor Sie die Tour-Match-Schellen zusammen mit der Gabelbrücke über die Standrohre schieben entfernen Sie die Sicherungsrings auf den Standrohren. 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. Herstellerangaben.

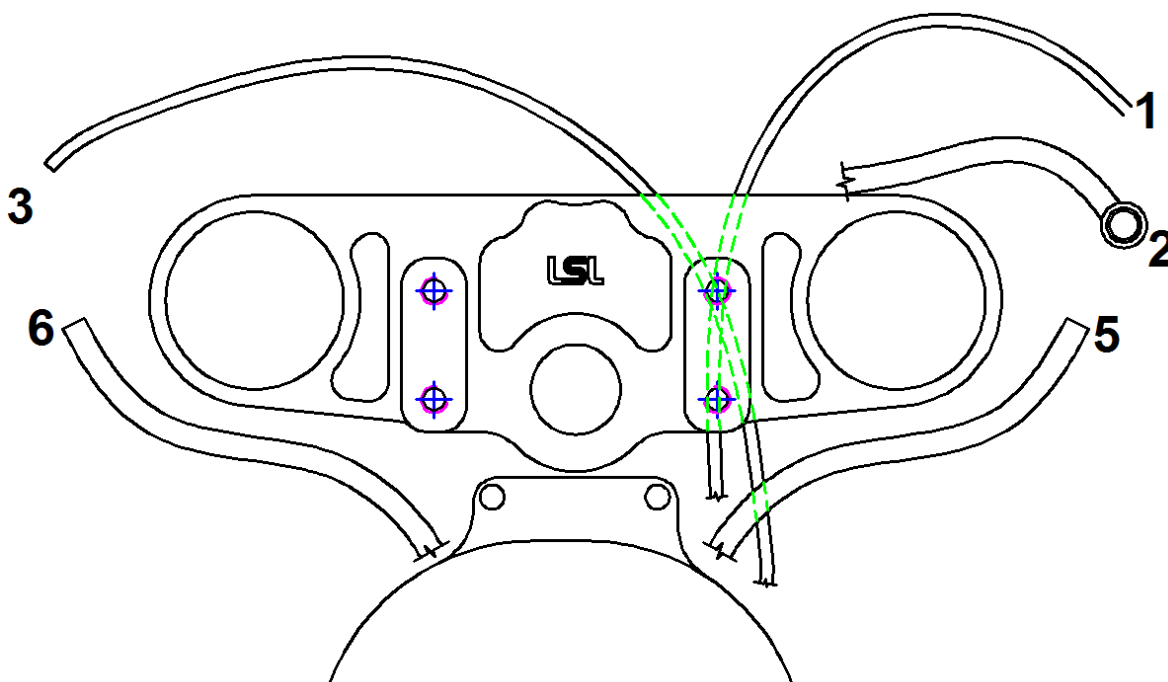


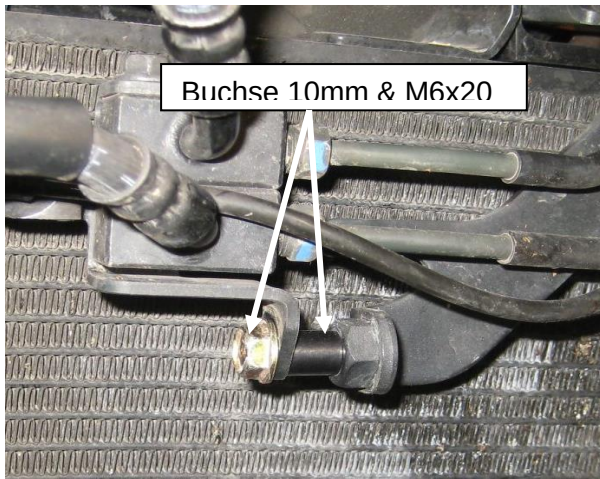
Klemmschellen bis **4mm Abstand** unter die Gabelbrücke schieben, provisorisch ausrichten und handfest montieren. Nun die Lenkrohre mit M6x22 montieren und diese Schrauben mit 10Nm festziehen.

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

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

Verlegeschema für Kabel, Züge und Schläuche:



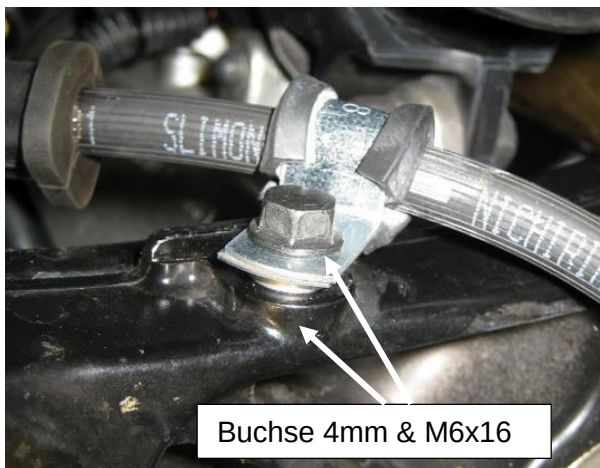


Gaszüge (1): Gaszüge am Griff nach unten drehen, danach Gaszüge bei voll eingeschlagener Lenkung auf Leichtgängigkeit prüfen.

Bremsleitung (2): Die Bremsleitungen zunächst am Halter mit der Distanzbuchse (l=10mm) und Schraube M6x20 wie abgebildet befestigen. Dann mit der beiliegenden gummierten Schelle, Schraube M6x16 und Distanzbuchse (l=4mm), wie abgebildet, nach oben versetzen und befestigen.



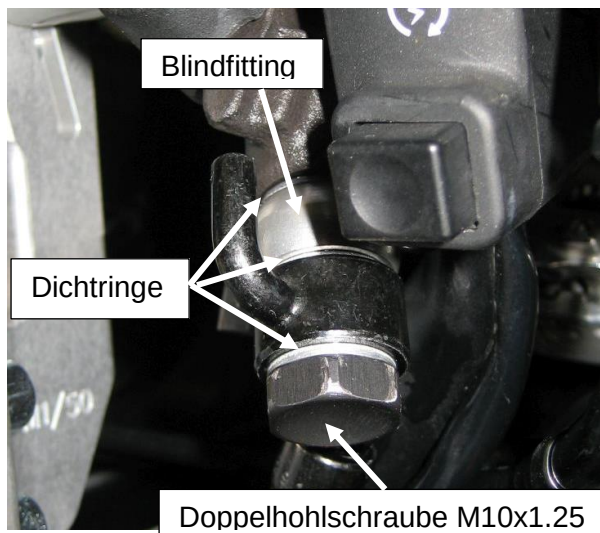
Sichern Sie umliegende Teile vor evtl. austretender Bremsflüssigkeit und öffnen Sie den Ausgleichsbehälter der Vorderradbremse. Lösen Sie die Bremssättel und pumpen Sie mit dem Handbremshebel die Bremsbeläge gegeneinander.



Lösen Sie nun die Bremsleitung an der Bremspumpe und montieren diese wieder unter Verwendung des Blindfittings als Distanzstück mit der beiliegenden Doppelhohlschraube.

Benutzen Sie dabei unbedingt neue Dichtringe (3 Stück!) und ziehen Sie die Doppelhohlschraube (M10x1,25) mit 17 – 20Nm fest.

Entlüften der Bremsleitung:



Drücken Sie die Bremsbeläge wieder zurück, bis Sie die Bremssättel wieder über die Bremsscheiben schieben können.

Montieren Sie die Bremssättel wieder nach Herstellervorgaben. Betätigen Sie den Bremshebel, unter Beachtung des Füllstandes des Ausgleichsbehälters, bis die Beläge wieder an der Bremsscheibe anliegen.

Prüfen Sie erneut den Füllstand des Ausgleichsbehälters und verschließen diesen wieder.



Bei unzureichendem Bremsdruck muss das ABS-System von einer Honda Fachwerkstatt entlüftet werden!

Kupplungszug(3): Die Verlegung bleibt unverändert.

Armaturenkabel (5&6): Die Armaturenkabel hinter den Standrohren zu den Armaturen führen

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



Der Tour-Match Umbau 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. : **150H131**
Product : **Tour Match Kit**
Vehicle-Manufacturer : **Honda**
Type : **CBR 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





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! Have a look on the "Instruction for rerouting cables, hoses and wiring harnesses", in most cases rerouting can be done easily while top yoke is dismantled.

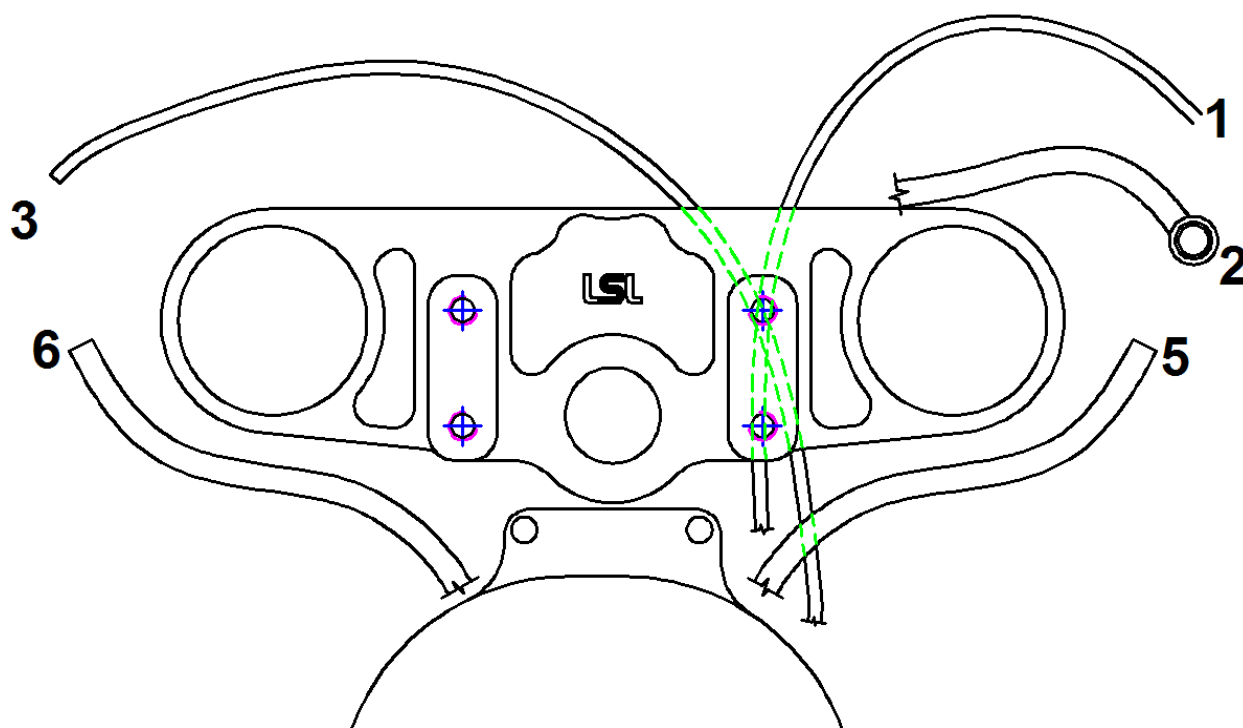
Remove lock-ring from slider-tubes before you remount top yoke together with both Tour Match clamps as one unit. To fix top yoke, first tighten steering head nut up to 15Nm / 11lbf ft, then fix the slider tube clamp bolts. Now tighten steering head up to the required torque, tightening torques refer to the vehicle manufacturer's instruction.

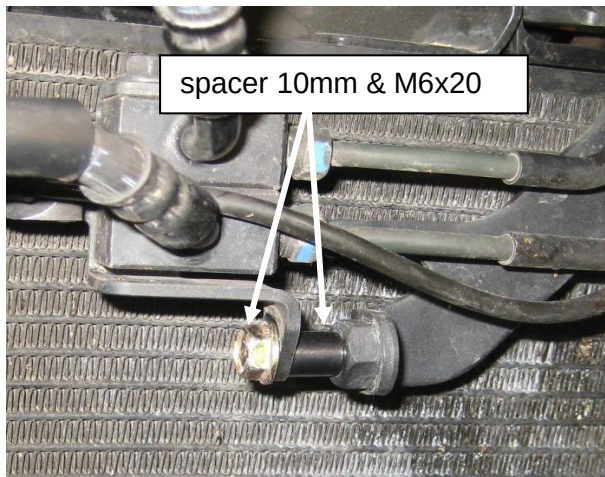
Push Match clamps up towards the top yoke **until there's a 4mm gap**, align them and tighten them slightly. Now install the tubes with M6x22 and tighten these bolts with 10Nm (7.31lbf ft).

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

Now you should check the clearance to the tank and faring, therefore you have to mount all controls provisorily on the clip-on. **It's important to mount the attached bar ends and align the controls in a way that the grips project over the bar ends by 10mm.** Adjust clip ons by turning the Match clamps on the slider tubes, then tighten the bolts M6x25 with 10Nm (7.31lbf ft). Now drill the bores for the controls and fix them finally. The left grip should be installed with glue.

Instruction for rerouting cables hoses and wiring harnesses:





Throttle cable (1): guide the throttle cables below the handle bar and check throttle cable for free movement on every steering angle.

Brake hose (2): First mount the brake hoses with the spacer (l=10mm) and bolt M6x20 as shown. Replace the hose higher with the rubber clamp / spacer (l=4mm) and bolt M6x16mm as shown.



Secure surrounding parts before might be released brake fluid and open the reservoir of the front brake. Loosen the caliper and pump the hand brake lever, so the brake pads touch against each other.

Now loosen the brake line to the brake pump master cylinder and mount it again by using the blind fittings as a spacer with the included double banjo bolt.

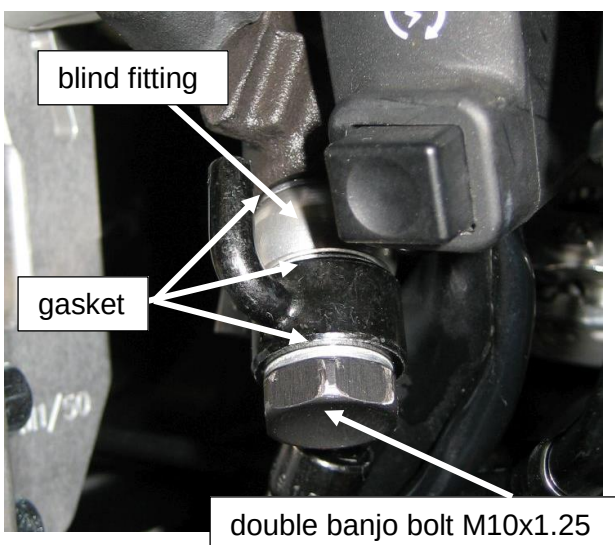
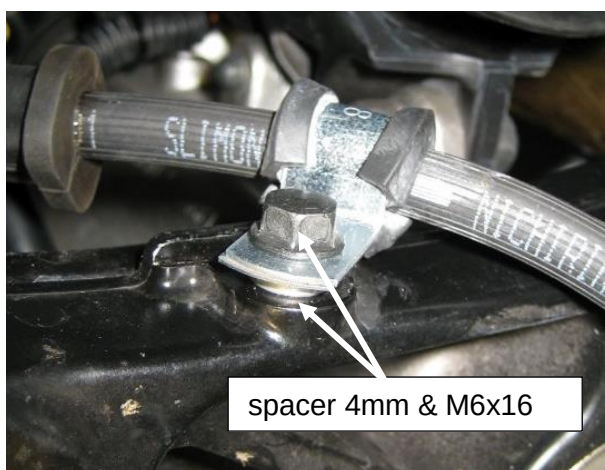
Use necessarily new sealing rings (3 pieces!) and tighten the double banjo bolt (M10x1.25) with 17 - 20 Nm.

Bleeding the Brake Line:

Push back the brake pads until you are able to put the calipers back on the brake discs.

Install the brake calipers back to the manufacturer's specifications. Pull the brake lever until the brake pads touch the brake disc with respect to the level of the brake fluid reservoir.

Check the level of the brake fluid reservoir and close it .



If there is insufficient brake pressure, the ABS system must be vented by a Honda dealer!

Clutch cable (3): Route as original.

Wiring harnesses (5&6): Route behind the slider-tubes.



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 : **150H131**
Produit : **Guidon bracelet Tour-Match**
Application : **Honda**
Modèle : **CBR 1000RR ABS 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 des dommages possibles.

Montage:

Tour-Match monté





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



Séparez la durit de frein du maître-cylindre de frein et supprimez l'attache au té de fourche inférieur. **Fixez le raccord de la durit de frein le plus haut possible pour éviter que le tuyau ne se vide.**

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!

Voyez également le schéma de pose des câbles plus bas. La pose de la plupart se fait facilement avant le montage du té de fourche.

Supprimez les circlips sur les bras de fourche avant d'y passer les colliers Tour Match avec 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.

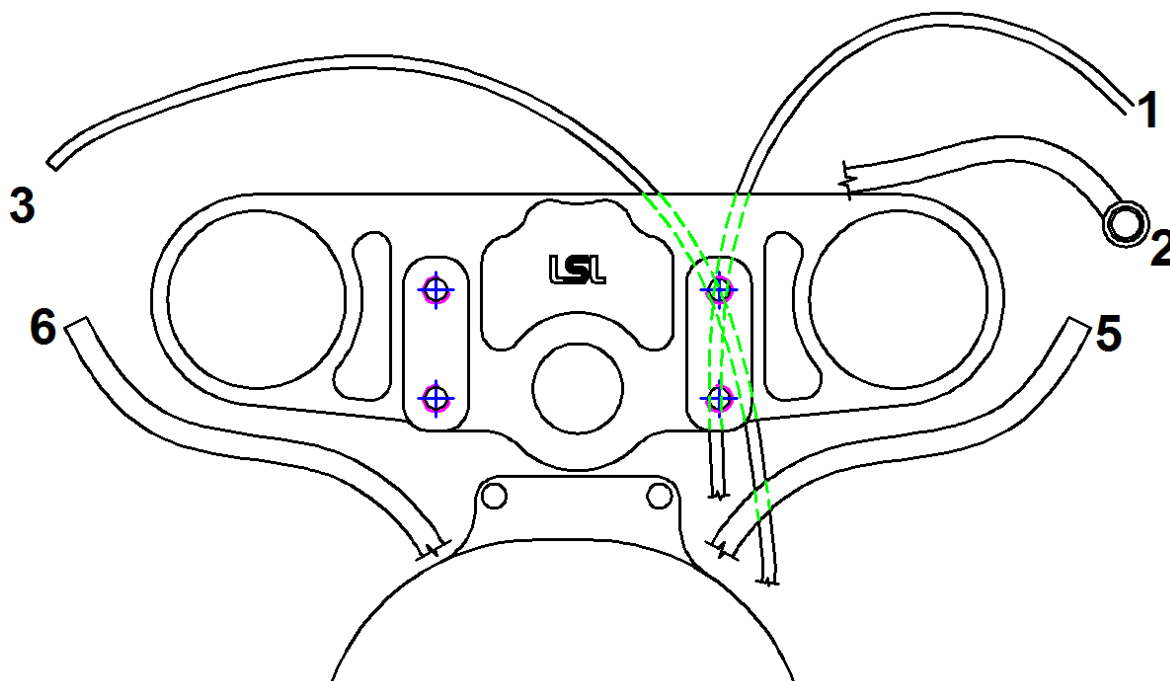


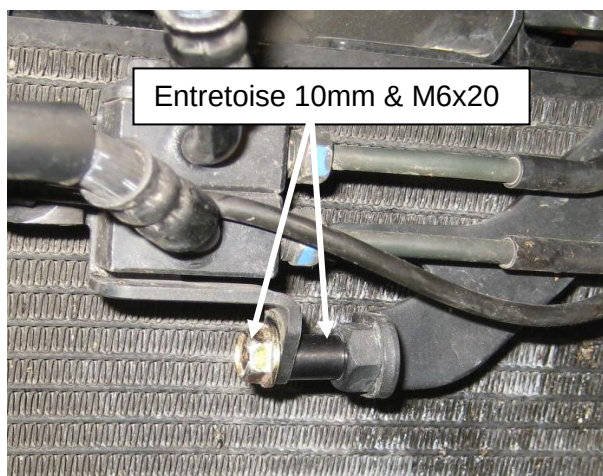
Poussez les colliers de serrage **jusqu'à 4mm** du té de fourche, positionnez provisoirement et serrez manuellement. Montez les guidons bracelet avec les vis M6x22 et serrez-les à un couple de 10Nm.

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

Contrôlez la liberté de mouvement par rapport au réservoir d'essence et au carénage ; pour cela, fixez provisoirement les poignées et leviers sur les guidons. Ajustez les bracelets en tournant les colliers sur le bras de fourche puis serrez les vis de serrage M6x25 à un couple de 10Nm. Montez les leviers et poignées sur les guidons, ajustez-les et effectuez les perçages nécessaires aux fixations. Collez la poignée gauche avec une colle appropriée.

Schéma de pose des câbles et conduites:





Câbles des gaz (1): Tournez les câbles de gaz vers le bas au niveau de la poignée puis contrôlez le libre fonctionnement des câbles.

Durits de frein (2): Fixez les durits de frein au support avec l'entretoise (l=10mm) et la vis M6x20 comme indiqué ci-contre. Puis, décalez-les vers le haut et fixez-les avec le collier caoutchouté, la vis M6x16 et l'entretoise (l=4mm).



Protégez les pièces avoisinantes du liquide pour freins qui pourrait s'échapper et ouvrez le réservoir d'expansion du frein avant. Desserrez les étriers et pompez les plaquettes de frein l'une contre l'autre en actionnant le levier de frein.

Desserrez la durit de frein au maître-cylindre de frein et remontez-la en utilisant la douille comme entretoise et la vis creuse double du kit.

Utilisez absolument de nouveaux joints (3 pièces !) et serrez la vis creuse (M10x1, 25) à un couple de 17-20Nm.

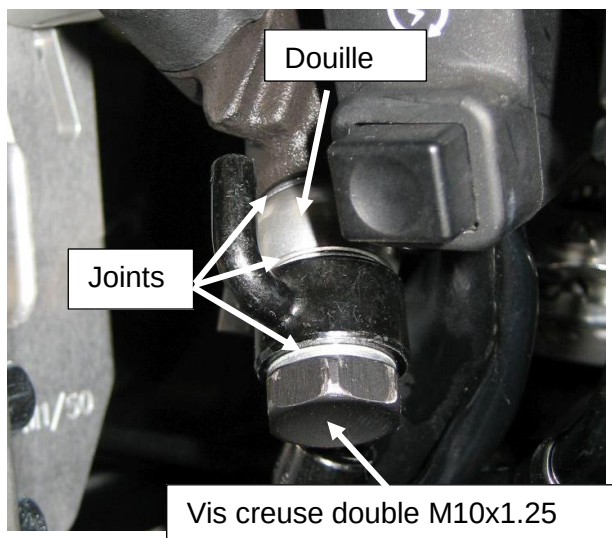


Purge de la durit:

Poussez les plaquettes jusqu'à pouvoir enfiler les étriers par-dessus les disques de frein.

Montez les étriers d'après les consignes du fabricant. Actionnez le levier de frein, en contrôlant le niveau de remplissage du réservoir de compensation, jusqu'à ce que les plaquettes se collent contre le disque de frein.

Contrôlez à nouveau le niveau de remplissage du réservoir de compensation et refermez-le.



En cas de pression insuffisante, la purge du système de frein ABS doit être effectuée par un concessionnaire Honda!

Câble d'embrayage (3) : La pose reste inchangée.

Câbles électriques (5&6) : Faites passer les câbles derrière les bras de fourche.



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

Nous vous souhaitons bonne route!