



Anbauanleitung

Artikel-Nr. : 120S123 & 120S130
Produkt : Superbike Lenkerkit
Modell : Suzuki GSX-R 1000 '09 - '11 →120S123
Suzuki GSX-R 1000 '12 - →120S130
Typ : WVCY

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:

Lenkerkit montiert



Um Beschädigungen zu vermeiden und später Züge und Leitungen neu verlegen zu können, müssen Tank und Luftfilter entfernt so wie der Kühler gelöst werden. Zur Sicherheit der elektrischen Systeme sollte während der Montage die Batterie am Minuspol abgeklemmt werden.



Bremshydraulikleitung demontieren. **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.

i **Vor der Demontage der originalen Gabelbrücke unbedingt Vorderrad entlasten! Auch ist es ratsam, einen Blick auf Seite 3 zu werfen, da Kabel und Züge leichter verlegt werden können.** Gabelbrücke gegen Superbike-Gabelbrücke austauschen, dabei die neue Gabelbrücke mit der Scheibe Ø30xØ40x3 am Steuerkopfschaft unterlegen. Zur Demontage des Zündschlosses müssen die Köpfe der Abreißschrauben aufgebohrt werden. Zündschloss mit beiliegenden Buchsen Ø15x3x29 und Schrauben M8x55 an der Gabelbrücke montieren, dabei die Sperrzahnscheiben M8 als Schraubensicherung unter den Schraubenkopf legen. Der Innensechskant der Befestigungsschrauben des Zündschlosses sollte zur Diebstahlsicherung ausgebohrt werden. Bei der Montage der Gabelbrücke ist darauf zu achten, dass zuerst die zentrale Steuerkopfmutter mit ca. 15Nm angezogen und erst dann die Klemmschrauben mit 20Nm festgezogen werden. Danach die Steuerkopfmutter nach Herstellerangaben mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.

i **Vorgeschriebener Lenkertyp: LSL-Superbike, flach / Typ N1 oder XN1**

Neuen Lenker, Typ N1 in den Klemmböcken montieren. Lenkerklemmböcke gleichmäßig anziehen und nach Abschluss der Montage mit Anzugsmoment 25Nm festziehen.

Verkleidung: Spiegelverschraubung lösen und Buchse (h=11,5) vorne und Buchse (h=12,5) hinten zwischen Verkleidungshalter und Verkleidung unterlegen. Spiegel mit den beiliegenden Hülsenmutter und U-Scheiben befestigen. Die beiden hinter der Spiegelaufnahme liegenden Schrauben der Verkleidungsscheibe durch längere Schrauben M5x25 ersetzen. Gummischeiben (Ø6xØ25x6) zwischen Scheibe und Verkleidungshalter unterlegen. Siehe Zeichnung unten.

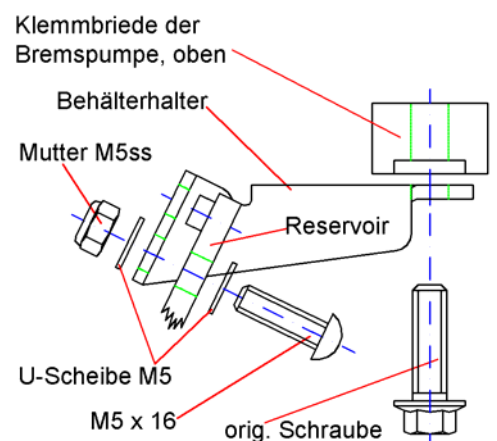
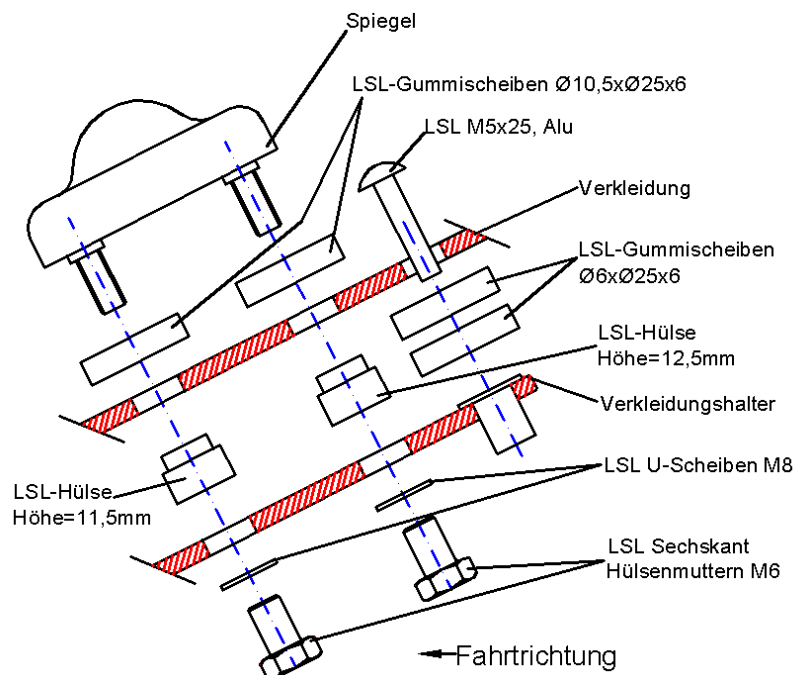
i **Lenkanschlag begrenzen!**

Um die erforderliche Freigängigkeit für die Verkleidung zu erreichen, muss der Lenkanschlag mittels beiliegender Distanzscheiben (2mm) begrenzt werden. Diese Scheiben sind mit geeignetem Klebstoff aus dem Fachhandel auf den originalen Lenkanschlag zu kleben.

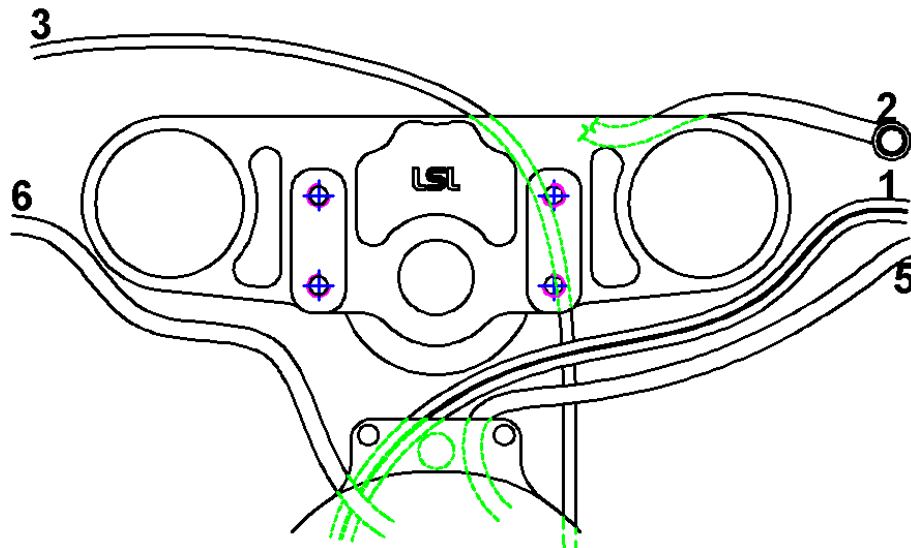
i **Der Freigang zum Tank ist knapp bemessen und kann durch Verwendung unserer Lenkerendstücke (Art.-Nr.: 135-004..., so können die Armaturen weiter außen montiert werden) oder zusätzlicher Begrenzung des Lenkanschlags mit den Distanzscheiben (1mm) vergrößert werden.**

Nun die Griffarmaturen provisorisch auf dem Lenker befestigen und ausrichten. **Kontrollieren sie auch den Freigang zur Verkleidung und zum Tank hin, dazu Tank wieder aufsetzen.**

i **Die Ausrichtung der linken Schalterarmatur muss präzise sein und sollte bei maximalem, linkem Lenkeinschlag und voll gezogener Kupplung erfolgen!** Die Punkte für die Verdrehsicherung markieren und die zur Fixierung nötigen Bohrungen setzen. Das linke Griffgummi mit einem geeigneten Klebstoff verkleben. Den Bremsflüssigkeitsbehälter wie abgebildet montieren.



Verlegeschema für Kabel, Züge und Schläuche:



Die Führungen auf beiden Seiten des Steuerkopfes demontieren.

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

Bremsleitung (2): Mitgelieferte Bremsleitung mit neuen Dichtringen montieren. Beachten Sie unbedingt die separat beiliegende Anbauanleitung der Stahlflex-Bremsleitung. Der Bremsschlauch (77cm) hat unterschiedlich gewinkelte Anschlüsse, montieren Sie den Anschluss am Bremssattel der wie das original gewinkelt ist. **Fitting an der Bremspumpe so befestigen, dass der Ausleger am Bremshebel (Betätigung des Bremslichtschalters) bei gezogenem Bremshebel nicht das Fitting berührt!**



Kupplungszug (3): Den Kupplungszug auf die Innenseite des Rahmens verlegen und über das Massekabel des Motors führen. Zug mit beiliegender Schlauchschelle und originaler Schraube am Steuerkopf befestigen

Armaturenkabel (5&6): Armaturenkabel der linken und rechten Armatur oben über den Rahmen leiten und spannungsfrei, 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 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!





LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl.eu



Fitting Instruction

Article-No. : 120S123 & 120S130
Product : Super Bike Conversion Kit
Model : Suzuki GSX-R 1000 '09 - '11 →120S123
Suzuki GSX-R 1000 '12 - →120S130
Type : WVCY

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



Remove the fuel tank and air-filter box first; then loose the water cooler to re-route harnesses and cables. 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.

i **Assure that the front wheel is free from any load when dismantling top yoke, also have a look on page 3 because now it's easy to re-route.** Then swap top yoke and fit **shimming Ø30xØ40x3 on the steering stem, underneath the new top yoke.** To demount the ignition lock you mostly have to drill out the heads of the breakaway screws. Fit the ignition lock with the attached bushings Ø15x3x29, new bolts M8x55 and corrugated washers under the bolt heads on the LSL-yoke. You should drill out the hexagon sockets of the screws as theft protection. To fix top yoke, first tighten steering head nut up to 15Nm / 11lbf ft, then fix the stanchion clamp bolts with 20Nm / 14.75lbf ft. Now tighten steering head up to the original torque, which refers to the manufacturer's instruction.

i **Recommended handlebar type: LSL-Superbike, flat / Type N1 or XN1**

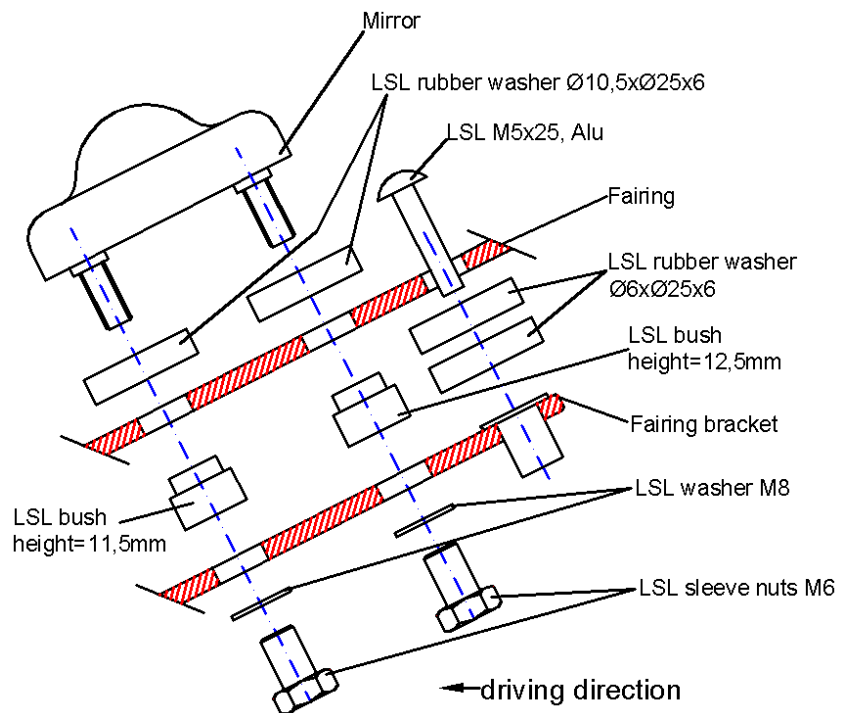
Mount new handle bar into the clamps. Tighten the handlebar clamps evenly and tighten them with 25Nm / 18.44lbf ft torque when fitment is done.

Fairing: Unscrew the mirrors and place bushings (11.5mm in the front and 12.5mm in the rear) between fairing bracket and fairing. Fix the mirrors with sleeve nuts M6 and washers as shown. Remove both screws that fix the fairing screen at the fairing bracket's back end and swap them for M5x25. Place the rubber washers (Ø6xØ25x6) between fairing and fairing bracket.

i **Modify the steering stop!**

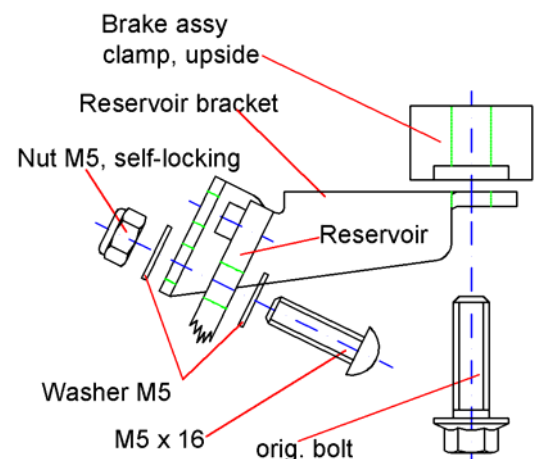
To gain more clearance between handlebar and fairing you have to modify the steering stop. Use suitable glue to fix the aluminium shims (**t=2mm**) on the steering stop.

i **There is not too much space between controls and tank, so you can gain space by using our bar ends (part-no.: 135-004..; controls can be moved to the outside) or the additional steering stop limiters (t=1mm).** Now you should check the clearance to the tank (after reinstalling) and fairing, therefore you have to mount all controls provisorily on the handlebar.

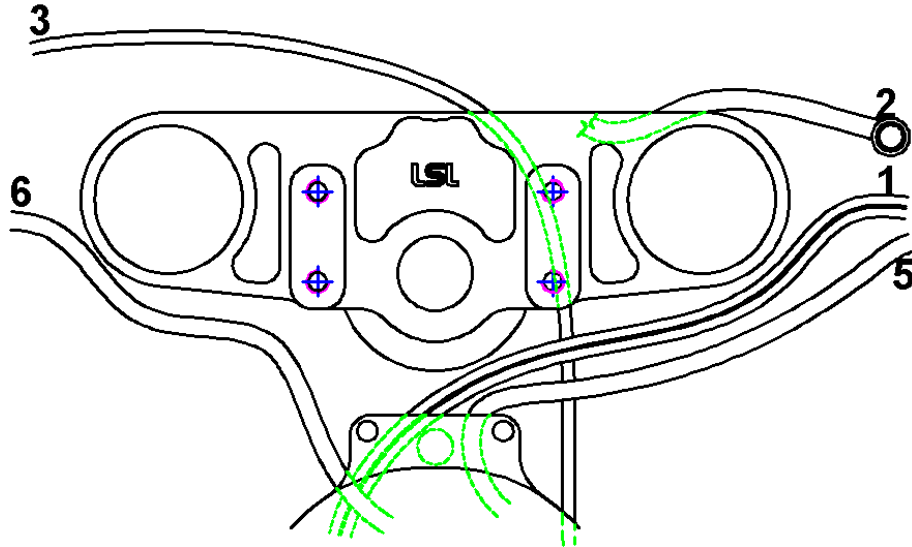


i **The left electric control assy needs to be aligned exactly and should be proceeded with full left steering angle and pulled clutch lever!**

Now mark and drill the bores for the anti-twist protections and fix the controls finally. The left grip should be installed with glue. Mount brake fluid reservoir as shown.



Instruction for rerouting cables hoses and wiring harness:



Remove the guidance on both sides of the steering head.

Throttle cables (1): Re-route as shown and check throttle cables for free movement on every steering angle.

Brake hose (2): Mount attached brake hose with new seal rings. Mind the mounting instructions that are delivered with the brake hose. The brake line (77cm) has differently bended fittings. Fix that one on the calliper which is similar to the original: **Make sure, that the extension of the brake lever (actuator of the brake light switch) will not touch the fitting when lever is pulled.**



Clutch cable (3): Lay clutch cable along the frame's inside and above the engine's ground wire. Fix cable with attached rubberized clamp and original bolt as shown.

Wiring harness (5&6): Lead both harnesses above the frame and reroute them tension-free 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!





LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl.eu



Notice de montage

N°article : 120S123 & 120S130
Produit : Kit Street Bike
Application : Suzuki GSX-R 1000 '09 - '11 →120S123
Suzuki GSX-R 1000 '12 - →120S130
Type : WVCY

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 attentif aux symboles suivants et suivez les directives.



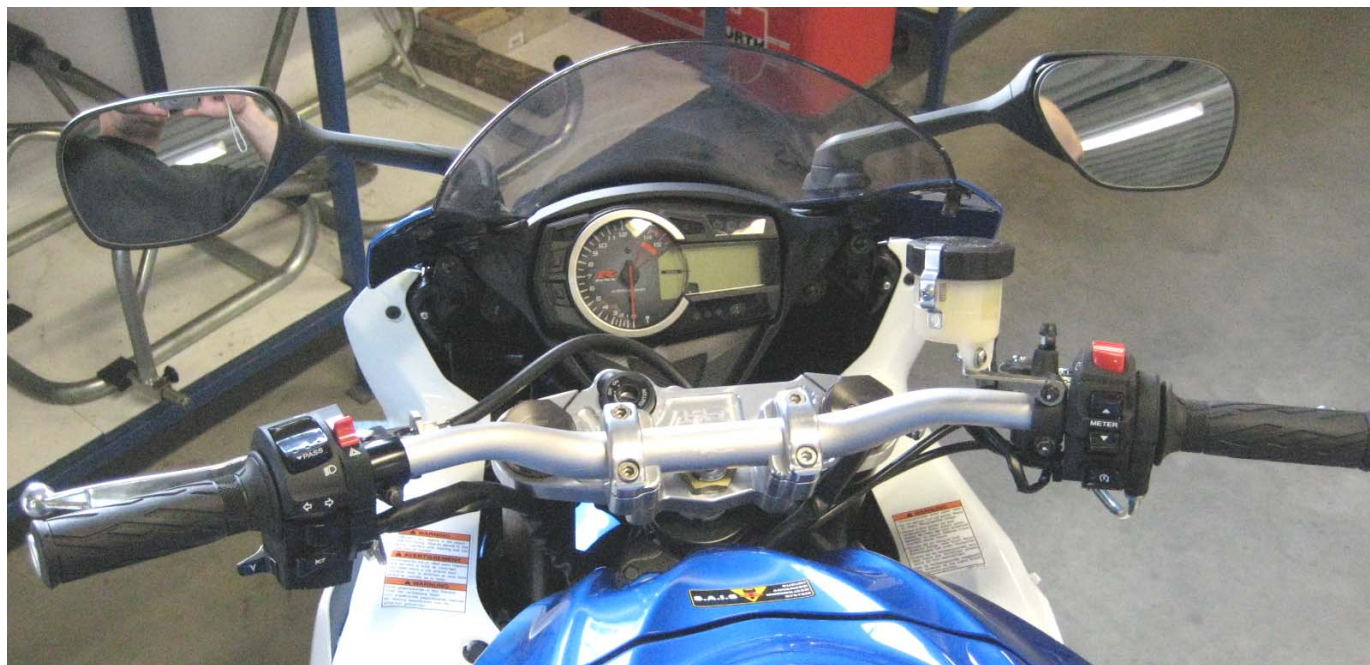
Attention! Directive de montage importante: Signale un danger pouvant atteindre votre santé ou votre vie.



Information facilitant le montage et l'entretien ou prévenant des dommages possibles.

Montage:

Kit Street Bike monté



Afin d'éviter des endommagements et pour faciliter la pose des câbles, enlevez le réservoir d'essence et le filtre à air et desserrez le radiateur. Par sécurité, coupez le circuit électrique en débranchant le pôle négatif de la batterie



Démontez la durite du maître cylindre hydraulique.
Attention : le liquide pour freins ne doit pas tomber sur les parties peintes! Le montage des durites de frein et la purge du système de frein doivent être effectués par un professionnel.

Enlevez les poignées, les commutateurs, le maître cylindre puis le guidon d'origine.

i Déchargez la roue de devant avant le démontage du té de fourche d'origine ! Remplacez le té de fourche d'origine contre le té de fourche pour Street Bike. Calez le nouveau té de fourche au tube de la tête de colonne avec la rondelle Ø30xØ40x3. Pour la dépose du contacteur d'allumage, percez les têtes des vis de fixation. Posez le contacteur d'allumage au té de fourche avec les entretoises Ø15x3x29 et les nouvelles vis M8x55 contenues dans le kit. Posez les rondelles dentelées sous la tête de vis et percez les têtes des vis comme sécurité contre le vol. 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 à un couple de 20Nm. Serrez ensuite l'écrou central au couple de serrage indiqué par le fabricant.

i **Guidon prescrit: Street Bike LSL plat, type N1 ou XN1**

Fixez le nouveau guidon type N1 dans les pontets. Serrez les pontets de manière régulière à un couple de 25Nm.

Carénage : Dévissez la fixation du rétroviseur et posez la douille h=11,5 à l'avant et la douille h=12,5 à l'arrière entre le support du carénage et la surface d'appui en caoutchouc d'origine. Fixez le rétroviseur avec les écrous à douille et les rondelles. Remplacez les vis de la bulle se trouvant derrière la réception du rétro par des vis M5x25 plus longues. Posez les rondelles en caoutchouc (Ø6xØ25x6) entre la bulle et le support du carénage. Voir schéma en bas.

i **Limitez la butée de direction!**

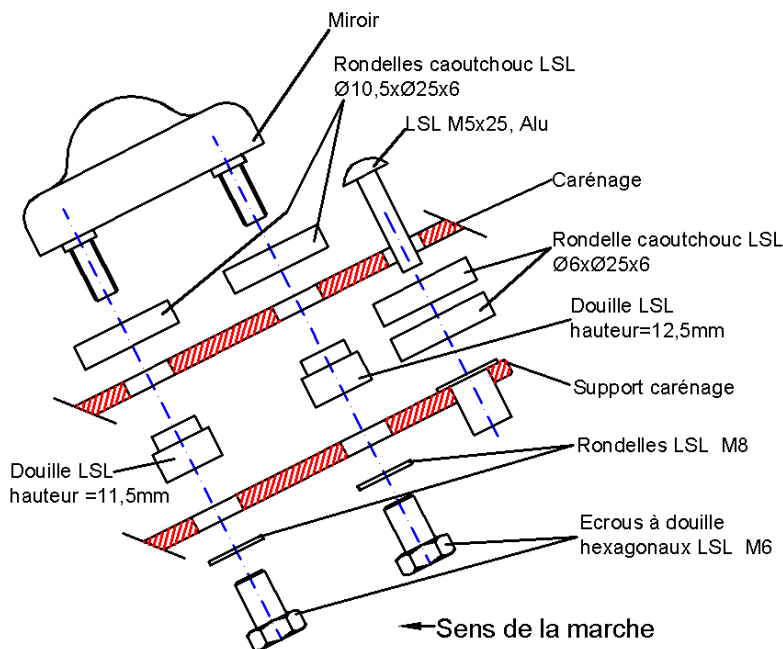
Afin d'obtenir la liberté de mouvement pour le carénage, limitez la butée de direction avec les rondelles d'écartement (2mm) jointes en les collant sur la butée d'origine avec une colle appropriée.

i **La liberté de mouvement par rapport au réservoir d'essence est très juste et peut être agrandie en utilisant nos embouts pour guidon (N°art.: 135-004.., de cette façon les commutateurs, leviers etc. peuvent être montés plus vers l'extérieur) ou par limitation supplémentaire de la butée de direction par les rondelles d'écartement (1mm).**

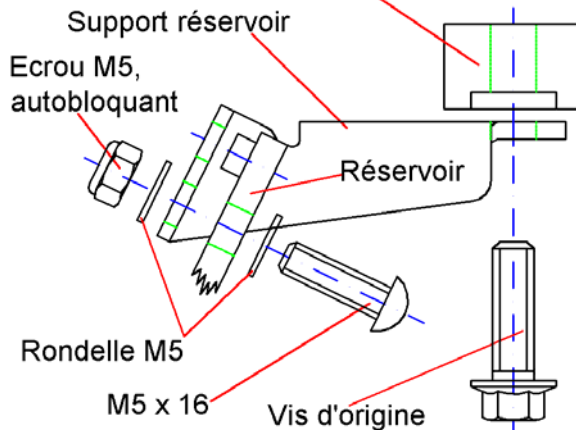
Montez provisoirement les poignées, leviers etc. sur le guidon et ajustez-les. **Contrôlez la liberté de mouvement par rapport au carénage et au réservoir d'essence.**

i **L'ajustage des commandes gauches doit être précis et se fera pendant le braquage maximum gauche avec le levier d'embrayage tiré au max!**

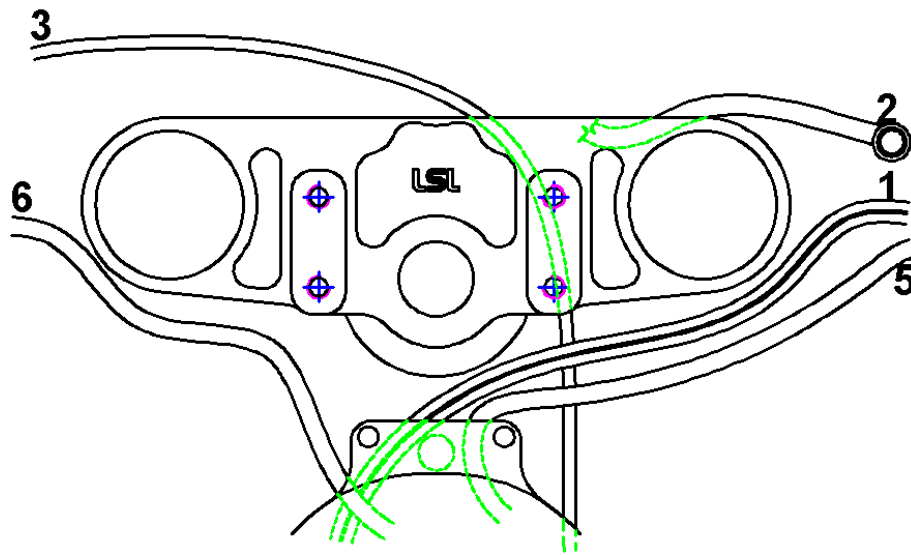
Marquez les points d'arrêts et percez les trous nécessaires à la fixation. Collez la poignée gauche avec une colle appropriée. Montez le réservoir de liquide de frein comme indiqué sur le schéma ci-contre.



Demi-collier de fixation du maître cylindre de frein, en haut



Pose des câbles et durites:



Démontez les guidages des deux côtés de la tête de direction

Câbles des gaz (1): Posez les câbles des gaz comme indiqué ci-dessus et vérifiez la liberté de mouvement pendant le braquage gauche/droite.

Durite de frein (2): Montez la durite de frein du kit avec les nouveaux anneaux de joint. Tenez compte des instructions de montage des durites de frein tressées en acier inox ci-joint. La durite de frein (77cm) comporte des raccords avec différents angles. Montez celui coudé comme l'origine à l'étrier de frein. **Posez le raccord au maître cylindre de frein de façon à ce que la patte du levier de frein (commande du feu d'arrêt) ne touche pas le banyo alors que le levier de frein est tiré !**



Câble d'embrayage (3): Faites passer le câble d'embrayage à l'intérieur du cadre et par-dessus le câble masse du moteur. Fixez le câble avec le collier du kit à la tête de direction avec la vis d'origine.



Câbles électriques compteurs (5&6): Faire passer les câbles électriques au-dessus du cadre et sans tension vers les commutateurs en passant derrière les tubes de fourche.

Contrôlez à ce que câbles ou flexibles soient posés sans tensions ni pliures pendant le braquage gauche/droite.



Nous vous souhaitons Bonne Route!





LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl.eu