



Montageanleitung

Artikel-Nr. : 120H096
Produkt : **Superbike Lenkerkit**
Modell : **Honda CBR 900RR 2002 - 2003**
Typ : **SC50**

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 sollte der Tank und andere, im Montagebereich liegenden, Verkleidungsteile abgedeckt 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.

! **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. Zur Demontage des Zündschlosses müssen die Köpfe der Abreißschrauben aufgebohrt werden. Zündschloss mit beiliegenden Buchsen und neuen Schrauben an der Gabelbrücke montieren. Sperrzahnscheiben 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.

! **Vorgeschriebener Lenkertyp: LSL-Superbike, flach / Typ N1**

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

Verkleidung: Verkleidung vom Halter lösen und Gummischeiben ($\text{Ø}8,5 \times \text{Ø}25 \times 6$) zwischen Verkleidungshalterhalter und Verkleidung unterlegen. Verkleidung mit beiliegender Schraube M5x20 wieder befestigen

! **Lenkanschlag begrenzen!**

Um die erforderliche Freigängigkeit für die Verkleidung zu erreichen, muss der Lenkanschlag mittels beiliegender Distanzscheiben (**1mm**) begrenzt werden. Diese Scheiben sind mit geeignetem Klebstoff aus dem Fachhandel auf den originalen Lenkanschlag zu kleben.

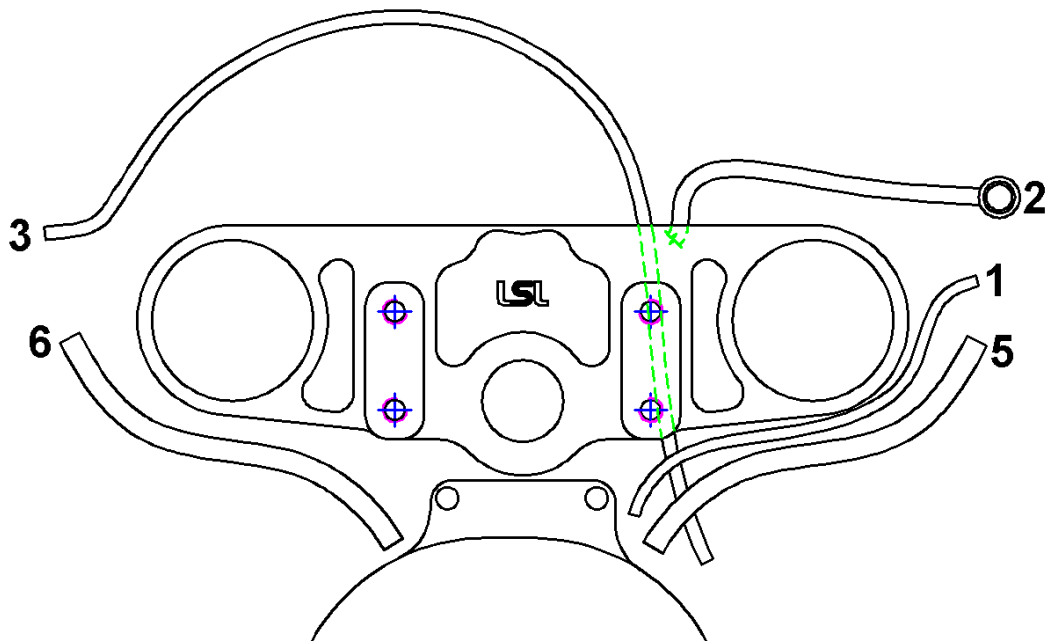
! **Um ausreichend Freigang für die Bedienelemente und Hebel zu erreichen müsse Lenkerenstücke (Art.-Nr.:135-LV4SW) verwendet und die Armaturen weiter außen montiert werden, so dass die Griffe über die Endstücke ragen. Zwischen den Schalterelementen und der Brems- und Kupplungsarmatur 15mm Platz lassen.**

! **Kontrollieren Sie bei druckloser Bremse, ob sich der Bremshebel bis zum Griff ziehen lässt und keinesfalls vorher am Schaltergehäuse anschlägt!**

Zunächst das Kabel der Hupe lösen und dann die Griffarmaturen provisorisch auf dem Lenker befestigen und ausrichten. **Kontrollieren sie auch den Freigang zur Verkleidung und zum Tank hin.** Die Punkte für die Verdrehsicherung markieren und die zur Fixierung nötigen Bohrungen setzen. Das linke Griffgummi mit einem geeigneten Klebstoff verkleben. Den Bremsflüssigkeitsbehälter so ausrichten, dass er möglichst waagrecht steht.



Verlegeschema für Kabel, Züge und Schläuche:



Gaszüge (1): Gaszüge nach rechts führen, hinter dem Standrohr verlegen und bei voll eingeschlagener Lenkung auf Leichtgängigkeit prüfen.

Bremsleitung (2): Mitgelieferte Bremsleitungen mit neuen Dichtringen montieren. Beachten Sie unbedingt die separat beiliegende Anbauanleitung der Stahlflex-Bremsleitung. Leitungen gemäß Abbildung verlegen.

Kupplungszug (3): Den neuen Kupplungszug einbauen und mit einem Kabelbinder, gemäß Abbildung (siehe →), am Zündschloss lang führen. Im Weiteren entspricht die Verlegung dem Original.

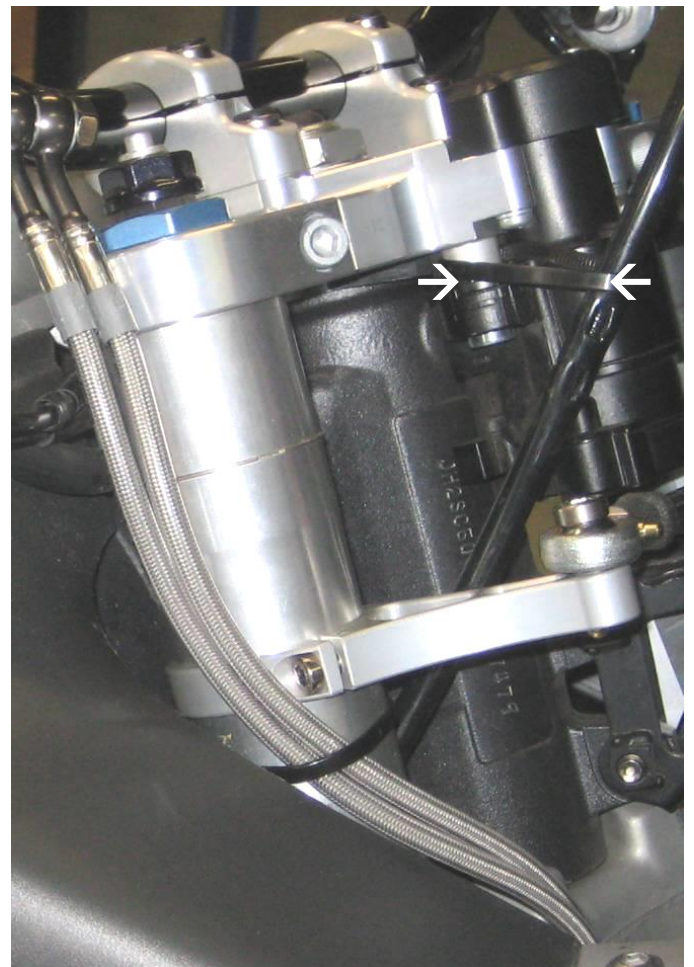
Armaturenkabel (5&6): Armaturenkabel der linken und rechten Armatur spannungsfrei hinter den Standrohren, zu den Armaturen führen. Die Hupe mit der beiliegenden Verlängerung wieder anschließen.



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. : 120H096
Product : **Super Bike Conversion Kit**
Brand : **Honda**
Model (Type) : **CBR 900RR (SC50) 2002 - 2003**

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 controls, clutch lever bracket and brake cylinder assy, then remove original clip-ons.



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 reroute. Then swap top yoke. To demount the ignition lock you need to drill out the secured bolts. Fit the ignition lock with attached bushings, bolts and corrugated washers at the LSL-yoke. To fix top yoke, first tighten steering head nut up to 15Nm / 11lbf ft, then fix the slider-tube's clamping bolts with 20Nm / 14.75lbf ft. Now tighten steering head up to the original torque, which refers to the manufacturer's instruction.



Recommended handlebar type: LSL-Superbike flat, Type N1

Fit new handlebar into the clamps. Mount the handlebar clamps evenly and hand-screwed first. After the fitment is done tighten them with 25Nm / 18.44lbf ft torque.



Modify the steering stop! To gain more clearance for the handlebar you need to modify the steering stop. Use suitable glue to fix aluminium shims (t=1mm) on the steering stop.

Fairing: Loosen the fairing from support and install rubber washers (Ø8.5xØ25x6) between it. Then fix fairing with new bolt M5x20.



To assure enough clearance for the handlebar controls, bar ends are recommended (our P/N: 135-LV4SW) **so you can mount the controls more to the outside, with grips projecting over the bar ends. As well brake and clutch need to be mounted with a gap of approximately 15mm to the other controls.**

Disconnect harness from the horn first. Then you should check the clearance to the tank and fairing, therefore you have to mount all controls provisorily on the handlebar. Twist handlebar if necessary and tighten clamps again.



Assure (without brake pressure) that the brake lever can be pulled up to the grip and doesn't contact any other parts before!

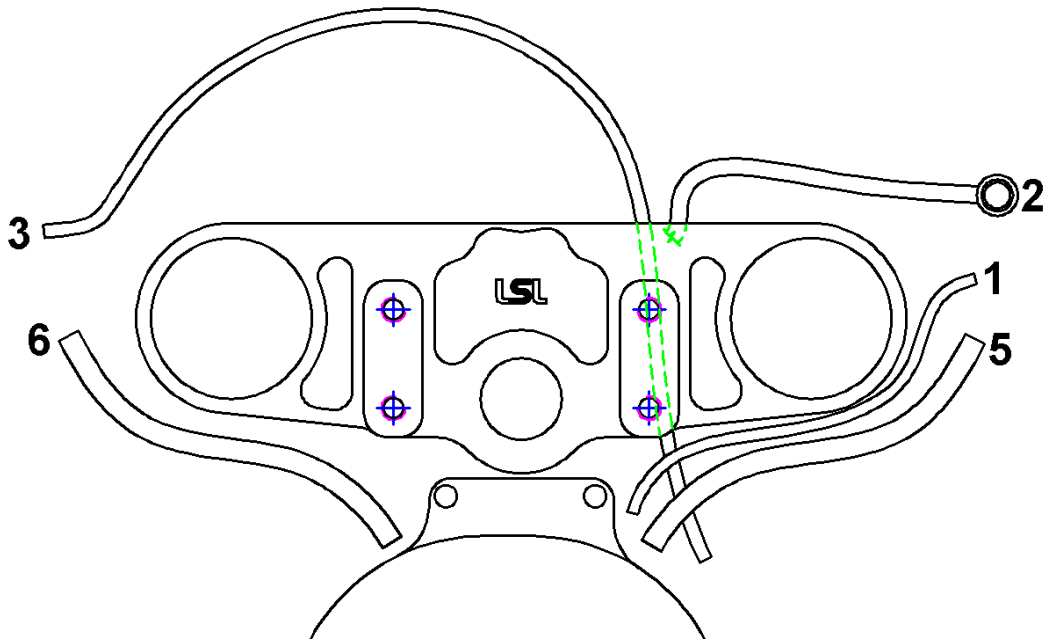


Now drill the bores for the controls and fix them finally. **On handlebars with 22mm diameter you might use our drill guidance for a clean and precise bore with 5mm diameter (our P/N: 902DT01).** The left grip should be installed with glue.

Adjust brake fluid reservoir as much as possible to an upright position.



Instruction for rerouting cables hoses and wiring harness:



Throttle cables (1): Reroute right from steering head and behind the slider-tube. Check throttle cables for free movement over the whole steering angle and readjust the cables' slackness, if necessary.

Brake hose (2): Mount attached brake hose with new seal rings. Mind the mounting instructions that are delivered with the brake hose. Route hoses as shown underneath.



Clutch cable (3): Use the new cable and guide it with a cable tie along the ignition lock (see →). The other routing stays the same as original.

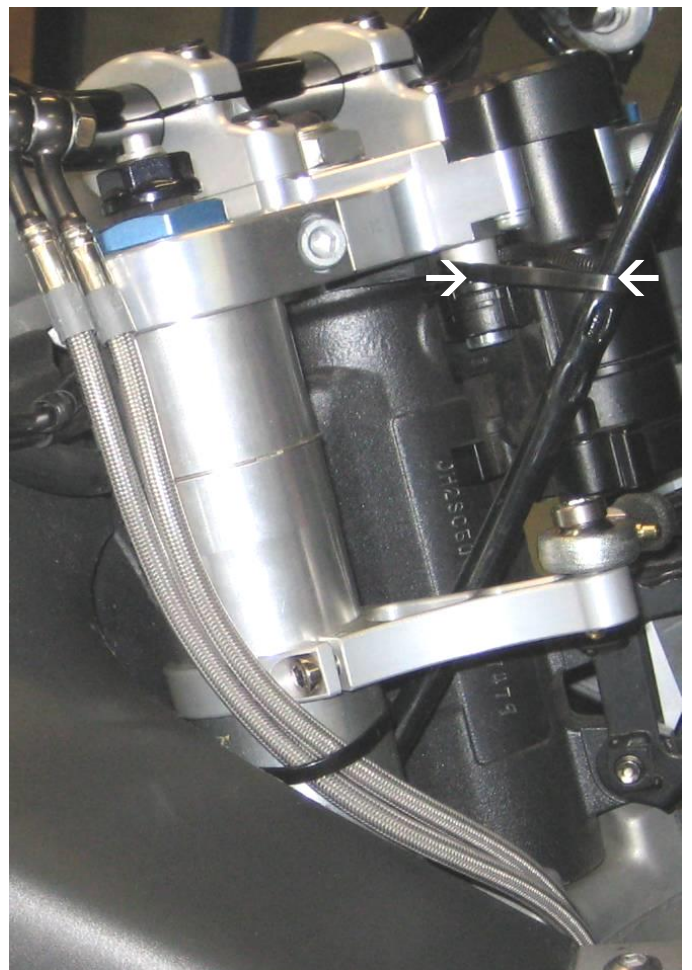
Wiring harness (5&6): Reroute them tension-free **behind the slider-tubes**. Reconnect horn with attached harness extension.



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°art. : 120H096
Produit : Kit Street Bike
Application : Honda CBR 900RR 2002 - 2003
Type : SC50

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.



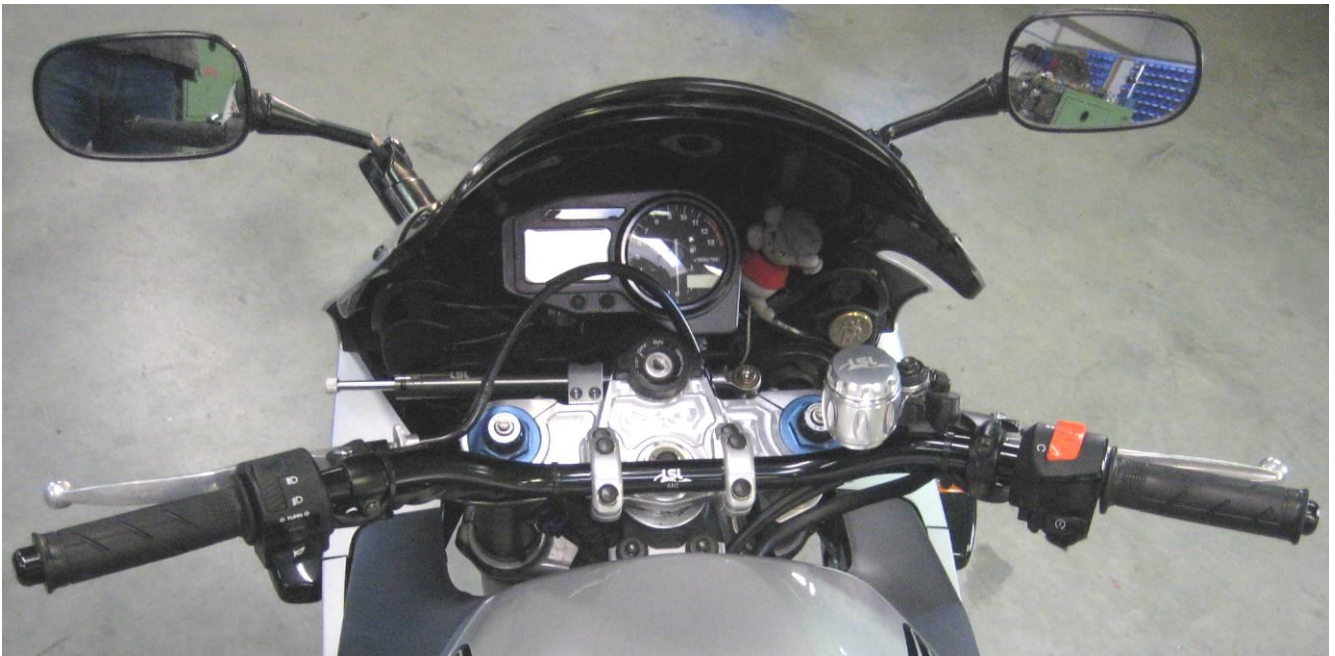
Attention! Directive de montage importante: Signale un danger pouvant atteindre votre santé ou votre vie.



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

Montage:

Kit Street Bike monté



Protégez le réservoir d'essence et les parties du carénage se trouvant près de la zone de montage. Coupez le circuit électrique en débranchant le pôle négatif de la batterie pour protéger le système électrique pendant le montage.



Démontez la durite de frein au maître cylindre de frein 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.**

Démontez les poignées, leviers, les contacteurs et le maître cylindre hydraulique. Puis, supprimez le guidon d'origine.

i **Avant de procéder au démontage du té de fourche d'origine, déchargez impérativement la roue avant ! Nous vous conseillons de lire la page 3 pour faciliter la pose des câbles et durits.** Remplacez le té de fourche d'origine par le té de fourche du kit Street-Bike. Percez les têtes des vis de fixation du contacteur d'allumage pour pouvoir le démonter. Fixez le contacteur au té de fourche avec les entretoises et les vis du kit. Posez les rondelles dentelées sous les têtes de vis pour les bloquer. Percez les têtes cylindriques à six pans des vis de fixation du contacteur d'allumage comme sécurité contre le vol. Serrez d'abord l'écrou central à un couple de 15Nm puis les vis de serrage à un couple de 20Nm. Serrez enfin l'écrou central au couple de serrage indiqué par le fabricant.

i **Guidon prescrit: LSL –Street Bike, plat / Type N1**

Fixez le nouveau guidon, type N1, dans les pontets. Vissez les vis des pontets de manière régulière puis serrez à un couple de serrage de 25Nm à la fin du montage.

Carénage: Dévissez le carénage et posez les rondelles caoutchouc (Ø8,5xØ25x6) entre le support et le carénage. Fixez avec la vis du kit M5x20.

i **Limitez la butée de direction!**
Afin d'obtenir la liberté de mouvement par rapport au carénage, limitez la butée de direction avec la rondelle d'écartement (1mm). Collez-la sur la butée d'origine avec une colle appropriée.

i **Afin d'obtenir une liberté de mouvement suffisante pour commutateurs et leviers, il est nécessaire d'utiliser des embouts de guidon (N°art.: 135-LV4SW) et de monter les commutateurs, les leviers et les poignées vers l'extérieur. Les poignées doivent dépasser les extrémités du guidon. Laissez 15mm d'espace entre les commutateurs et les leviers de frein et d'embrayage.**



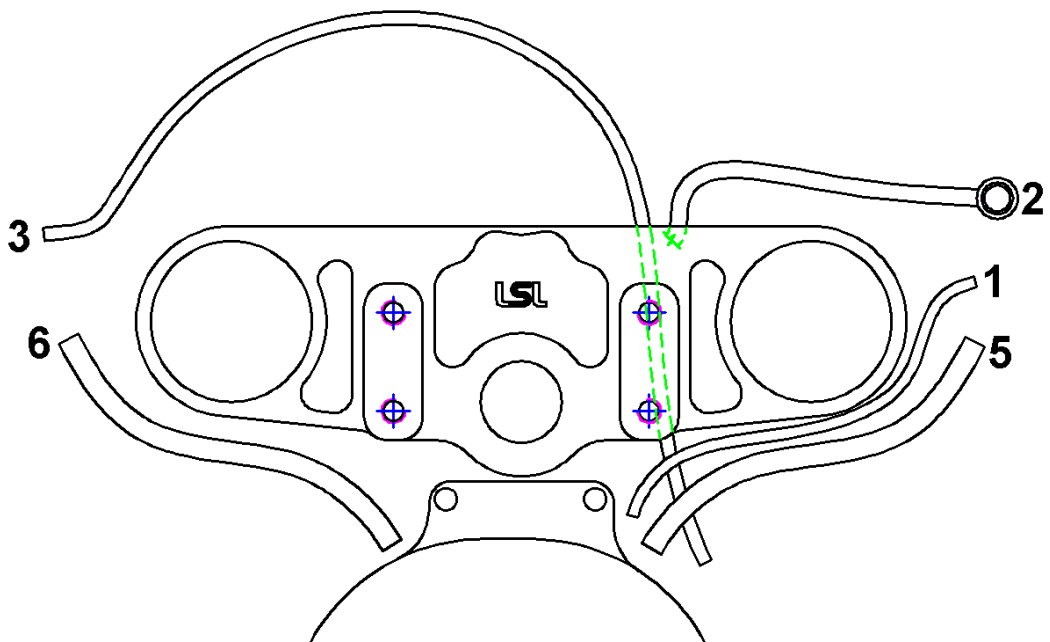
En cas de frein dépressurisé, contrôlez s'il est possible de tirer le levier de frein jusqu'à la poignée sans toucher les commutateurs!

Desserrez le fil électrique du klaxon, fixez et ajustez provisoirement les poignées au guidon. **Contrôlez la liberté de mouvement par rapport au carénage et au réservoir d'essence.**

Marquez les points d'arrêts et effectuez les perçages nécessaires aux fixations. Collez la poignée gauche avec une colle appropriée. Ajustez le réservoir pour liquide de frein pour qu'il soit autant que possible horizontal.



Schéma de pose des câbles et flexibles :

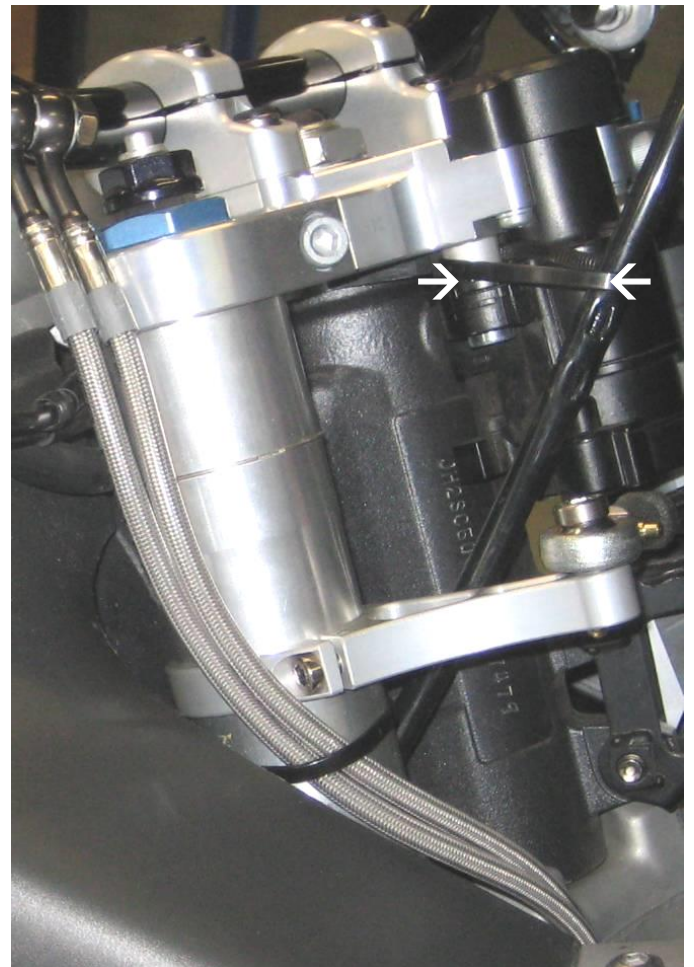


Câbles de gaz (1): Posez les câbles des gaz vers la droite, derrière le bras de fourche et contrôlez la liberté de mouvement pendant le braquage gauche/droite.

Durit de frein (2): Montez la durit de frein avec de nouveaux anneaux de joint comme indiqué ci-dessous. Tenez compte de la notice des durits de frein tressées inox jointe.

Câble d'embrayage (3): Posez le nouveau câble d'embrayage le long du contacteur à clé (voir image →). La suite de la pose correspond à la pose originale.

Câbles électriques (5&6): Amener les câbles vers les commandes sans tensions derrière les bras de fourche. Effectuez le raccordement du klaxon avec la rallonge du kit.



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

Bonne Route!



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

www.lsl.eu