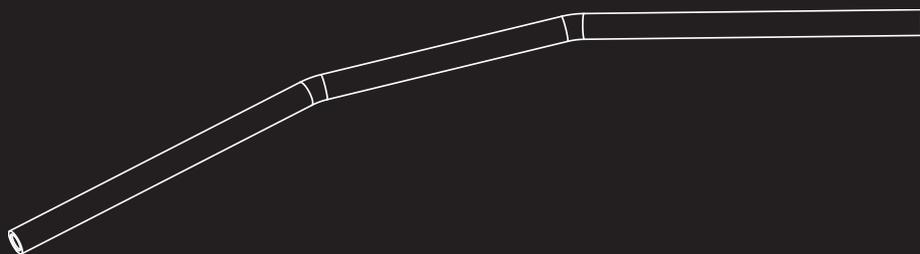


Gazzini!



de | Original
Gebrauchsanleitung

en | Instructions for use

fr | Mode d'emploi

nl | Gebruiksaanwijzing

it | Istruzioni per l'uso

es | Instrucciones de uso

ru | Инструкция по
эксплуатации

pl | Instrukcja użytkowania

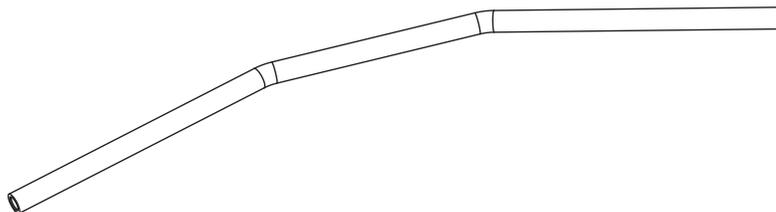
Inhaltsverzeichnis

1	Lieferumfang	4
2	Allgemeines	4
2.1	Gebrauchsanleitung lesen und aufbewahren	4
2.2	Zeichenerklärung	4
3	Sicherheit	5
3.1	Bestimmungsgemäßer Gebrauch	5
3.2	Sicherheitshinweise	5
4	Montage	6
4.1	Vorbereitung	6
4.2	Demontage	6
4.3	Montage	7
5	Lagerung	8
6	Reinigung	8
7	Gewährleistung	8
8	Entsorgung	8
9	Kontakt	8

LENKER

1 | Lieferumfang

Art. No. 10039198



- 1 Lenker
- 2 Gebrauchsanleitung (online)
- 3 ABE (Online)

2 | Allgemeines

2.1 | Gebrauchsanleitung lesen und aufbewahren

Diese Gebrauchsanleitung bezieht sich ausschließlich auf gazzini Lenker. Sie enthält wichtige Hinweise zu Anbau, Sicherheit und Gewährleistung. Die Anleitung, insbesondere die Sicherheitshinweise, sorgfältig durchlesen, bevor der Lenker montiert wird. Die Nichtbeachtung kann zu Schäden am Lenker selbst oder am Fahrzeug führen bzw. die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigen und zu Folgeschäden führen. Die Anleitung ist für die weitere Nutzung aufzubewahren. Wenn der Lenker an Dritte weitergegeben wird, unbedingt diese Anleitung mitgeben.

Die Gebrauchsanleitung basiert auf den in der Europäischen Union gültigen Normen und Regeln und spiegelt den aktuellen Stand der Technik wider. Im Ausland sind ggf. auch landesspezifische Richtlinien und Gesetze zu beachten.

2.2 | Zeichenerklärung

Die folgenden Symbole und Signalwörter werden in dieser Anleitung verwendet.

 WARNUNG!	Dieses Signalsymbol/-wort bezeichnet eine Gefährdung mit einem mittleren Risikograd, die, wenn sie nicht vermieden wird, den Tod oder eine schwere Verletzung zur Folge haben kann.
 VORSICHT!	Dieses Signalsymbol/-wort bezeichnet eine Gefährdung mit einem niedrigen Risikograd, die, wenn sie nicht vermieden wird, eine geringfügige oder mäßige Verletzung zur Folge haben kann.
HINWEIS!	Dieses Signalwort warnt vor möglichen Sachschäden.
	Dieses Symbol gibt nützliche Zusatzinformationen zum Zusammenbau oder zum Betrieb.
	Dieses Symbol kennzeichnet die Wiederverwertbarkeit von Verpackungen und Produkt selbst.

3 | Sicherheit

3.1 | Bestimmungsgemäßer Gebrauch

Der Lenker kann als Originalersatz oder zur Umgestaltung des Fahrzeugs für die in der ABE zugeordneten Modelle verwendet werden. Bitte etwaige Fußnoten, sowie das als passend ausgewiesene Lenkermodell beachten.

Bitte vor dem ersten Gebrauch prüfen, ob sich das Produkt ohne Probleme sachgerecht am Motorrad verwenden lässt, insbesondere, wenn dieses im Bereich Lenker/ Lenkerklemmung/ Gabelbrücke/ Bowdenzüge/ Frontscheibe/ Verkleidung/ sonstige Leitungen einmal verändert wurde. Unbedingt auf die Angaben der Fahrzeugbedienungsanleitung und die Vorgaben des Fahrzeugherstellers achten. Der Lenker darf nur, wie in dieser Anleitung beschrieben, verwendet werden. Jede andere Verwendung gilt als nicht bestimmungsgemäß und kann zu Sachschäden führen. Der Hersteller oder Händler übernimmt keine Haftung für Schäden, die durch nicht bestimmungsgemäßen oder falschen Gebrauch entstanden sind.

3.2 | Sicherheitshinweise



WARNUNG!

Gefahren für Kinder und Personen mit verringerten physischen, sensorischen oder mentalen Fähigkeiten (beispielsweise teilweise Behinderte, ältere Personen mit Einschränkung ihrer physischen und mentalen Fähigkeiten) oder Mangel an Erfahrung und Wissen (beispielsweise ältere Kinder)!

Zum Lieferumfang gehört Verpackungsmaterial. Dieses Material von Kindern fernhalten, da beim Verschlucken Erstickungsgefahr besteht.



WARNUNG!

Unfallgefahr!

- Alle Leitungen und Bowdenzüge müssen so verlegt sein, dass sie bei allen Lenk- und Einfederungsbewegungen sowie Ausfederungsbewegungen knick- und spannungsfrei sind sowie ausreichender Abstand zu Scheuerstellen vorhanden ist.
- Die Bremsschläuche dürfen einen Biegeradius von 40 mm nicht unterschreiten.
- Bei vollem Lenkeinschlag, bei laufendem Motor, nach beiden Seiten darf sich die Motordrehzahl nicht ändern.
- Es ist auf eine funktionsgerechte Lage aller am Lenker befindlichen Bedienteile, auch bei vollem Lenkeinschlag zu achten.
- Der Hauptbremszylinder und der Vorratsbehälter müssen sich in funktionsgerechter Arbeitslage befinden.
- Es ist auf die Freigängigkeit des Lenkers, seiner Anbauteile und ausreichenden Lenkeinschlag nach jeder Seite zu achten. Der Lenker muss sich leicht von Lenkansschlag zu Lenkansschlag bewegen lassen.
- Nach der Montage und jeweils vor Fahrtantritt ist eine Funktionskontrolle der Bremse, Kupplung; Gasgriff, Beleuchtung und Hupe durchzuführen.



VORSICHT!

Verletzungsgefahr!

- Bei Montagearbeiten auf einen sicheren Stand des Fahrzeugs und einen gut beleuchteten Arbeitsplatz achten, sodass Verletzungen während der Demontage des alten bzw. beim Anbau des neuen Lenkers vermieden werden.
- Den Lenker nur dann selbst montieren, wenn die notwendigen Fachkenntnisse

- vorhanden sind. Andernfalls bitte unbedingt eine Fachwerkstatt aufsuchen.
- Durch einen Unfall beschädigte oder verbogene Lenker sind grundsätzlich auszuwechseln.

HINWEIS!

Beschädigungsgefahr!

- Auf eine sachgemäße Inbetriebnahme achten.
- Prüfen, ob der Lenker zur vorhandenen Lenkerklemmung, sowie zu den vorhandenen Schaltereinheiten, Kabeln und Zügen passt.
- Kabel und Züge müssen immer so montiert werden, dass sie durch den Lenker, bei der Montage nicht eingeklemmt werden.
- Lenker und Schaltereinheiten dürfen bei Volleinschlag des Lenkers keinesfalls andere Bauteile, z.B. den Tank oder die Verkleidung, berühren.
- Die gazzini Lenker werden ohne Bohrung für etwaige Schaltereinheiten mit Zentrierstift geliefert.
- Diese Bohrungen können unter zu Hilfenahme der Rothewald Bohrschablone (Optional erhältlich Art. No. 10029799) gebohrt werden.
- Die Vorgehensweise ist in der zur Verfügung stehenden Anleitung erklärt.
- Auf eine einwandfreie Funktion der Gasgriffeinheit achten – der Gasgriff muss von selbst in seine Grundstellung zurückschnellen, wenn man ihn loslässt und darf nicht z.B. durch das Lenkerende gebremst/ blockiert werden.

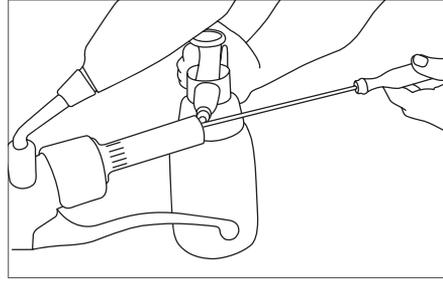
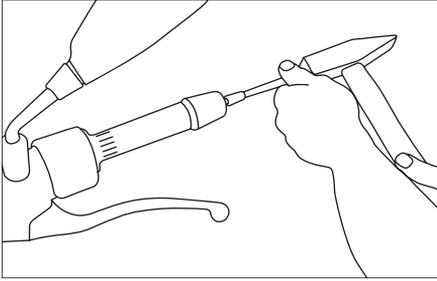
4 | Montage

4.1 | Vorbereitung

Bevor mit dem Umbau begonnen wird, einen geeigneten Platz für ungestörtes, sauberes Arbeiten suchen. Werkzeug und die benötigten Umbauteile zurechtlegen und das Motorrad standsicher aufbocken. Den Tank mit einem Tuch abdecken, um ihn vor Beschädigungen zu schützen. Vor dem Anbau des neuen Lenkers z.B. mit einem Messschieber prüfen, ob dieser in der Mitte von seinem Durchmesser her zur Lenkerklemmung des Motorrads passt. Ferner ist zu prüfen, ob die Schaltereinheiten vom Durchmesser her auf den Lenker passen. Nun testen, ob der neue Lenker von den Maßen her mit den vorhandenen Kabeln und Zügen harmonisiert. Das geht am besten, indem ein Helfer den originalen Lenker des Motorrads festhält und er die Klemmung an der Gabelbrücke löst. Den Lenker dann vom Helfer in die Höhe halten lassen und das Spiel der Kabel und Züge messen. Nun die Höhe und Breite des neuen Lenkers einkalkulieren. Erweisen sich Kabel und/ oder Züge als zu kurz, muss am Motorrad geprüft werden, ob sich die Situation durch geschicktes Verlegen derselben verbessern lässt. Ansonsten müssten längere Komponenten verwendet werden.

4.2 | Demontage

Steht der Montage nichts im Wege, den vorhandenen Lenker endgültig vom Fahrzeug demontieren. Die Einzelkomponenten lassen sich besser abnehmen, wenn man ihn zunächst wieder an der Gabelbrücke festschraubt. Nun die Lenkerenden lösen. Hierzu wird in jedem Fall ein ausreichender Hebelarm benötigt - oft ist die Verschraubung sehr „festgebacken“. Kreuzschlitzschrauben löst man am besten mit einem Schlagschrauber (optional erhältlich), ist ein solcher nicht zur Hand, können ein paar kräftige Schläge mit dem Hammer auf einen exakt zur Schraube passenden Schraubendreher und konzentrierte Kraftanwendung helfen, die Schraube zu lösen. Dann werden die Griffgummis gelöst. Der Profi bläst Pressluft zwischen Gummi und Lenker – in der Heimwerkstatt kann man mit einer Einwegspritze etwas Spülmittel (bitte kein Öl!) unter den Griff geben.



HINWEIS!

Beschädigungsgefahr!

- Ist der Griff an die Schaltereinheit geklebt, muss er mit einem Klammenschneider vorsichtig abgeschnitten werden.
- Die Schaltereinheiten können nun mit einem passenden Kreuzschlitzschraubendreher gelöst und abgenommen werden.
- Die Bremspumpe wird vom Lenker entfernt, die Kabel des Bremslichtschalters und die Bremspumpeneinheit in ein Tuch gehüllt und nicht verkehrt herum z.B. auf dem Lampenhalter abgelegt.

Entsprechend verfährt man mit der Kupplungseinheit.

Nun kann der Lenker endgültig aus der Lenkerklemmung genommen werden. Bei gelöstem Lenker ist es dann einfach, die Gasgriffeinheit zu demontieren, ohne den Gaszug aushängen zu müssen.

4.3 | Montage

Hat der neue Lenker einen abweichenden Klemmungsdurchmesser, müssen die vorhandenen Lenkerklemmen von der Gabelbrücke abgeschraubt und an ihrer Stelle die zum neuen Lenker passenden Klemmen montiert werden.

Als nächstes werden die Bedieneinheiten am neuen Lenker lose vormontiert und dieser in den Lenkerklemmen nach den persönlichen Fahrgewohnheiten und der Linienführung der Maschine ausgerichtet. Dabei ist auf Freigängigkeit des Lenkers bei vollem Lenkeinschlag zum Tank und ggf. zur Verkleidung hin zu achten!

Ist die endgültige Position für den Lenker gefunden, kann die Klemmung nach den Drehmomentangaben des Herstellers festgezogen werden.

Sind die Schaltereinheiten mit Arretierstiften versehen, müssen für diese Bohrungen im Lenker angebracht werden. Sicherstellen, dass wirklich die optimale Montageposition für den Lenker und für die Schaltereinheiten gefunden wurde. Dabei auch die Länge der verwendeten Griffe und die Position der Lenkerenden beachten. Noch einmal die Freigängigkeit der Schaltereinheiten zum Tank und zur Verkleidung, bei Volleinschlag des Lenkers, kontrollieren.

Nun die Bohrungen für die Arretierstifte sorgfältig an diesem anzeichnen. Alternativ kann auch etwas Kreppband um den Lenker geklebt und mit dem Arretierstift der Schaltereinheit ein Abdruck in das Klebeband gedrückt werden – dieser lässt sich hervorragend zum Bohren ankönnen. Ist die beste Position für die Schaltereinheit gefunden und die Markierungen für die Bohrungen sind gesetzt, das Lenkrohr einseitig, im Durchmesser der Arretierstifte anbohren. Das geht am besten und sichersten mit einer Bohrschablone (optional erhältlich) für Rohrlenker. Nach dem Bohren das Bohrloch mit einem Senker entgraten.

Nun die Schaltereinheiten, Armaturen, Griffe und Lenkerenden endgültig montieren - Bremspumpe und Kupplungsarmatur dabei so ausrichten, dass diese mit optimaler Handkraft betätigt werden können. Bei optimal ausgerichtetem Kupplungs- und Bremshebel, bildet der Unterarm mit den auf den Hebeln ruhenden, ausgestreckten Fingern eine Linie. Auf eine einwandfreie Funktion der Gasgriffeinheit achten – der Gasgriff muss von selbst in seine Grundstellung zurückschnellen, wenn man ihn loslässt.

Damit wäre der Lenkerumbau abgeschlossen. Noch einmal alle Funktionen (Gas, Kupplung, Bremse, Schaltereinheiten, Choke) prüfen, bevor die erste Fahrt unternommen wird.

5 | Lagerung

Den noch nicht verbauten Lenker in einem trockenen Raum in der originalen Verpackung lagern.

6 | Reinigung und Pflege

Der Lenker kann bei Bedarf mit Motorradreiniger gereinigt werden. Verchromte Ausführungen können auch mit Chrompolitur behandelt werden. Eine wachshaltige Politur schützt den Lenker vor Witterungseinflüssen und beugt Korrosionsbefall vor.

7 | Gewährleistung

Für das vorliegende Produkt gilt die gesetzliche Gewährleistung von zwei Jahren. Der Gewährleistungszeitraum beginnt ab dem Kaufdatum. Gebrauchsspuren, Zweckentfremdung, nicht bestimmungsgemäßer Gebrauch und Schäden, die aus einem Unfall, einer Manipulation oder einem Reparaturversuch durch unautorisierte Kundendienste oder Personen resultieren, sind von der Gewährleistung ausgeschlossen.

8 | Entsorgung



Verpackungsmaterial sowie das Produkt selbst, sind gemäß den regionalen behördlichen Bestimmungen zu entsorgen.

9 | Kontakt

Bei Fragen zum Produkt und/ oder dieser Anleitung, bitte vor dem ersten Gebrauch des Produktes unser Servicecenter unter der E-Mail: service@louis.de kontaktieren. Wir helfen schnell weiter. So gewährleisten wir gemeinsam, dass das Produkt korrekt benutzt wird.

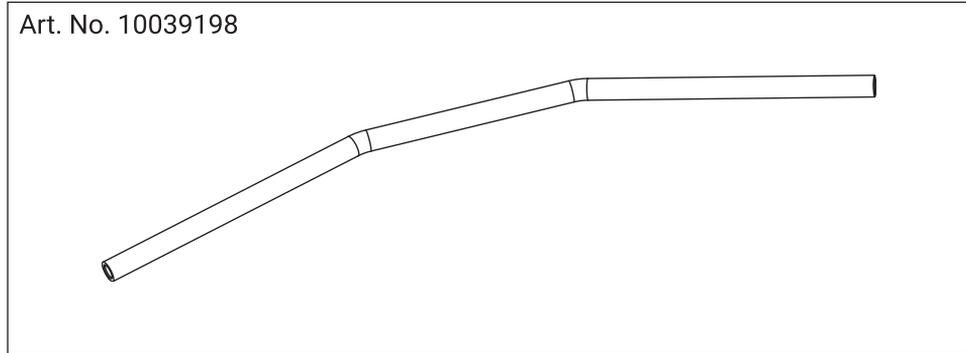
Hergestellt in Bosnien-Herzegowina (Aluminium-Lenker)
Hergestellt in Deutschland (Stahl-Lenker)

Contents

1	What's included	10
2	General information	10
2.1	Reading and keeping the instructions for use	10
2.2	Explanation of symbols	10
3	Safety	11
3.1	Intended use	11
3.2	Safety instructions	11
4	Installation	12
4.1	Preparation	12
4.2	Removal	12
4.3	Installation	13
5	Storage	14
6	Cleaning and care	14
7	Warranty	14
8	Disposal	14
9	Contact	14

HANDLEBAR

1 | What's included



- 1 1 handlebar
- 2 Instructions for use (online)

2 | General information

2.1 | Reading and keeping the instructions for use

These instructions for use apply to gazzini handlebars only. They contain important information on installation, safety and the warranty. Read these instructions carefully, in particular the safety instructions, before installing the handlebar. Failure to follow the instructions can result in damage to the handlebar itself or to your motorcycle, make it less safe to ride on the road, and possibly cause consequential damage. Keep these instructions for future reference. If you pass the handlebar on to a third party, you must also hand over these instructions.

The instructions for use are based on the standards and regulations applicable in the European Union and reflect current state-of-the-art technology. If abroad, you should also observe any country-specific guidelines and laws.

2.2 | Explanation of symbols

The following symbols and signal words are used in these instructions.

 WARNING!	This symbol/signal word indicates a hazard with a medium risk level which, if not avoided, may result in death or serious injury.
 CAUTION!	This symbol/signal word indicates a hazard with a low risk level which, if not avoided, may result in minor or moderate injury.
IMPORTANT!	This signal word warns of possible material damage.
	This symbol indicates useful additional information about assembly or usage.
	This symbol indicates that the packaging and product can be recycled.

3 | Safety

3.1 | Intended use

The handlebar can be used as an OEM replacement or to change the look of your motorcycle if it is one of the models listed in the type approval. Please pay attention to any footnotes and check which handlebar model is specified as compatible for your bike.

Prior to initial use, please check that the product can be used on your motorcycle correctly and without any problems - particularly if the motorcycle has been previously modified in the area of the handlebar / handlebar clamps / triple tree / control cables / windshield / fairing / other cables. It is imperative that you adhere to the stipulations in the vehicle operating instructions and the specifications of the vehicle manufacturer.

The handlebar must only be used as described in these instructions. Any other use is considered improper use and can result in material damage. The manufacturer and supplier accept no liability for damage caused by improper or incorrect use.

3.2 | Safety instructions



Danger for children and persons with reduced physical, sensory or mental abilities (e.g. partially disabled persons, elderly persons with reduced physical and mental abilities) or lack of experience and knowledge (e.g. older children)!

- The product includes packaging which could be swallowed. Keep these out of the reach of children, as there is a risk of asphyxiation if they are swallowed.



Risk of accident!

- All lines and cables must be routed so that they will not be kinked or put under tension by any movements of the steering or suspension, and so as to ensure adequate clearance from anything that could cause abrasion.
- Brake hoses must not be bent to a radius smaller than 40 mm.
- When the handlebar is at full left or right lock, the engine speed must not change.
- Check that all the handlebar controls are positioned so that they function perfectly, also at full lock.
- The brake master cylinder and reservoir must be positioned so as to ensure correct functioning.
- Make sure that the handlebar and the instruments and controls mounted on it are able to move freely and that the handlebar has adequate clearance on both sides. The handlebar must be easy to move from lock to lock.
- After installing the handlebar, and before every trip on your motorcycle, test the brake, clutch, throttle, lights and horn.



Risk of injury!

- When carrying out installation work, make sure that the motorcycle is completely stable and that the workplace is well lit in order to prevent injuries when removing the old handlebar and fitting the new one.
- Before doing any drilling, make sure that the handlebar and drilling jig are securely clamped and cannot shift. Wear protective goggles.

- You should only install the handlebar yourself if you have the necessary skills. Otherwise it is imperative that you have this work carried out by a motorcycle workshop.
- Always replace your handlebar if it is damaged or bent as a result of an accident.

IMPORTANT!

Risk of damage!

- Check that the handlebar is correctly installed before riding your motorcycle.
- Make sure that the handlebar is compatible with the existing handlebar clamps, switch units and cables.
- The cables must always be installed in such a way that they cannot be trapped or snagged by the handlebar.
- When the handlebar is at full lock, the handlebar and switch units must not touch any other components, e.g. the tank or fairing.
- gazzini handlebars do not come ready drilled with holes for switch units that have centring pins. Check and measure the position and diameter of the holes on the original handlebar. Transfer these measurements to your new gazzini handlebar. Drill the holes using a drilling jig (available as an optional extra). The diameter of the drill holes must not exceed 5 mm.
- Make sure that the throttle twistgrip unit is fully functional – the twistgrip must automatically spring back into the idle position when released and must not be slowed/impeded by the bar ends, for example.

4 | Installation

4.1 | Preparation

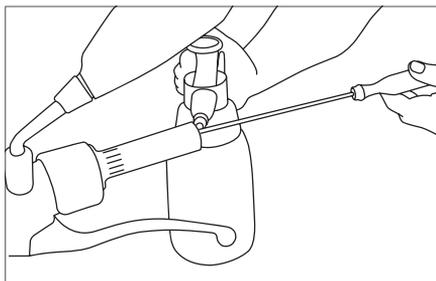
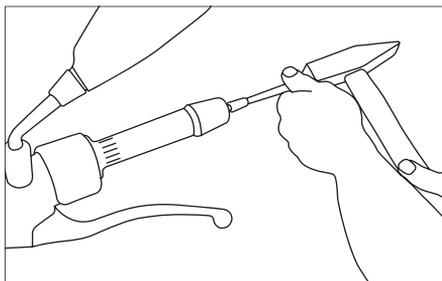
Before starting work on your bike, find a suitable place where you can work undisturbed and tidily. Lay out the tools and conversion parts you need, and jack up the motorcycle so that it is completely stable. Cover the tank with a cloth to protect it from damage.

Before fitting the new handlebar, check that the diameter at the centre of the bar is compatible with the handlebar clamps on your bike, using a caliper gauge, for example. Also check that the switch units are the right size for the diameter of the handlebar.

Now test whether the existing cables are long enough for the new handlebar. The best way to do this is to ask a friend to grip the original handlebar while you release the clamps from the triple tree. Then get your helper to hold the handlebar up so that you can measure how much play the cables have. Now add the height and width of your new handlebar to the calculation. If the cables are too short, check whether they can be re-routed on the motorbike to gain some extra length. Otherwise, you may need to use longer components.

4.2 | Removal

If these checks prove satisfactory, you can remove the original handlebar from your bike. The individual components are easier to remove if you first screw the handlebar back onto the triple tree. Then unfasten the bar ends. For this you will definitely need plenty of leverage, as the screw connection is often stuck tight. To loosen a cross-head screw, it's best to use an impact driver. If you don't have one, you should be able to loosen the screw by giving a couple of hefty taps with a hammer on a cross-head screwdriver that fits the screw exactly and then applying a constant force. You then need to take off the rubber grips. A professional would blow compressed air between the rubber and the handlebar to loosen the grips. At home you can squirt a little washing-up liquid (not oil, please!) under the grip using a disposable syringe.



IMPORTANT!

Risk of damage!

- If the grip is glued to the switch unit, carefully cut it away with a utility knife.
- You can then undo and take off the switch units with a suitable cross-head screwdriver.
- Remove the brake pump from the handlebar. Wrap the brake light switch cables and the brake pump unit in a cloth and place them on the lamp holder, for example, keeping them the right way up.

Do the same with the clutch unit.

Now you can completely remove the handlebar from the handlebar clamps. Once the handlebar is detached, it's easy to remove the throttle twistgrip unit without having to disconnect the throttle cable.

4.3 | Installation

If the new handlebar has a different diameter, you will need to unscrew the existing handlebar clamps from the triple tree and replace them with clamps that are the right fit for your new handlebar.

Next, loosely mount the control units on the new handlebar, and then align the handlebar in the clamps to suit your riding habits and the lines of the bike. Make sure that the handlebar doesn't hit the tank or fairing at full lock!

Once you've found the right position for the handlebar, you can tighten the clamps to the torque specified by the manufacturer.

If the switch units have locking pins, you will need to drill holes in the handlebar for them. So first make sure that you really have found the optimal installation position for the handlebar and switch units, also taking into account the length of your grips and the position of the bar ends. Check again that there is sufficient clearance between the controls and the tank and fairing when the steering is at full lock.

Now you can carefully mark the positions of the holes you are going to drill for the locking pins, using a suitable pen/marker. Alternatively, you can wrap some masking tape around the handlebar and use the switch unit's locking pin to make an impression in the masking tape. Masking tape is perfect for making a punch mark to assist drilling. Once you've found the best position for the switch unit and made the mark for drilling, you can drill a hole with the diameter of the locking pin on one side of the handlebar tube. The easiest and safest way to do this is using a drilling jig for tubular handlebars (available as an optional extra). After drilling, deburr the drill hole with a countersink.

Now install the switch units, controls, grips and bar ends in their final position, aligning the brake pump and clutch control so that you can operate them with optimal hand force. If the clutch and brake levers are optimally aligned, your forearm should form a straight line with your outstretched fingers resting on the levers. Make sure that the throttle twistgrip unit is fully functional – it must automatically spring back into the idle position when released.

Congratulations, you've now completed your handlebar conversion! Do a final check to ensure that everything is functioning correctly (throttle, clutch, brake, switches, choke) before riding your motorcycle.

5 | Storage

Until you're ready to install the handlebar, keep it in its original packaging and store in a dry place.

6 | Cleaning and care

If required, use a motorbike cleaner to clean the handlebar. Chromed bars can also be polished with chrome polish. A wax-based polish will protect the handlebar against weathering and rust.

7 | Warranty

This product comes with the statutory two-year warranty. The warranty period begins on the date of purchase. It does not cover normal wear and tear, use for anything other than the intended purpose, or damage caused by an accident, tampering or attempted repairs by unauthorised persons or customer service departments.

8 | Disposal



Dispose of packaging material and the product itself according to applicable local regulations.

9 | Contact

If you have any questions about the product and/or these instructions, before using the product for the first time, please contact our Service Centre by e-mail at: service@louis.eu. We will help you as quickly as possible. This is the best way to ensure that the product is used correctly.

Made in Bosnia-Herzegovina (aluminium handlebars)

Made in Germany (steel handlebars)

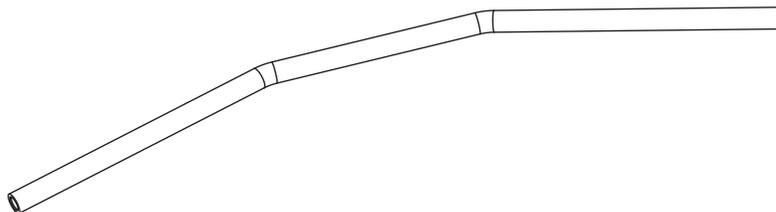
Table des matières

1	Équipement fourni	16
2	Généralités	16
2.1	Lire et conserver le présent mode d'emploi	16
2.2	Légende	17
3	Sécurité	17
3.1	Utilisation conforme	17
3.2	Consignes de sécurité	17
4	Montage	19
4.1	Préparation	19
4.2	Démontage	19
4.3	Montage	20
5	Stockage	20
6	Nettoyage et entretien	21
7	Garantie légale	21
8	Élimination	21
9	Contact	21

GUIDON

1 | Équipement fourni

Art. No. 10039198



- 1 1 guidon
- 2 Mode d'emploi (en ligne)

2 | Généralités

2.1 | Lire et conserver le présent mode d'emploi

Ce mode d'emploi correspond uniquement au guidon gazzini. Il contient des remarques importantes concernant le montage, la sécurité et la garantie. Lisez attentivement les instructions, en particulier les consignes de sécurité, dans leur intégralité avant de monter le guidon. Le non-respect de ce mode d'emploi peut entraîner des dommages sur le guidon lui-même ou sur le véhicule, nuire à la sécurité routière du véhicule et entraîner des dommages consécutifs. Conservez le présent mode d'emploi pour l'utilisation ultérieure. Si vous cédez le guidon à un tiers, veuillez impérativement transmettre le présent mode d'emploi à la personne correspondante.

Le mode d'emploi se base sur les normes et réglementations en vigueur dans l'Union européenne et reflète l'état actuel de la technique. Le cas échéant, respectez à l'étranger également les directives et les lois locales.

2.2 | Légende

Les symboles et mentions d'avertissement suivants sont utilisés dans le présent document.

 AVERTISSEMENT !	Ce symbole/cette mention d'avertissement désigne un danger avec un degré de risque moyen qui, lorsqu'il n'est pas évité, peut entraîner la mort ou des blessures graves.
 ATTENTION !	Ce symbole/cette mention d'avertissement désigne un danger avec un degré de risque faible qui, lorsqu'il n'est pas évité, peut entraîner des blessures légères ou moyennes.
REMARQUE !	Cette mention d'avertissement prévient des dommages matériels éventuels.
	Ce symbole donne des informations supplémentaires utiles pour le montage ou le fonctionnement.
	Ce symbole indique la possibilité de recycler les emballages et le produit.

fr

3 | Sécurité

3.1 | Utilisation conforme

Le guidon peut être utilisé pour le remplacement de la pièce d'origine ou la transformation du véhicule, pour les modèles avec homologation ABE. Veuillez tenir compte des éventuelles notes de bas de page, ainsi que du modèle de guidon indiqué comme étant adapté.

Avant la première utilisation, vérifiez si le produit s'utilise correctement et sans problème sur votre moto, en particulier si le montage a nécessité des modifications au niveau du guidon / du pontet de guidon / du té de fourche / des câbles Bowden / de la bulle / du carénage / de tout autre câble. Vous devez impérativement observer les informations contenues dans le mode d'emploi de votre véhicule ainsi que les spécifications du constructeur du véhicule.

Le guidon ne doit être utilisé que comme décrit dans le présent mode d'emploi. Toute autre utilisation est considérée comme non conforme et peut entraîner des dommages matériels. Le fabricant et le revendeur déclinent toute responsabilité pour tout dommage dû à une utilisation non conforme ou incorrecte.

3.2 | Consignes de sécurité



Ce produit représente un danger pour les enfants et les personnes dont les capacités physiques, sensorielles ou mentales sont réduites (par ex. personnes souffrant d'un handicap partiel ou personnes âgées dont les capacités physiques et mentales sont restreintes) ou les personnes qui ne disposent pas de l'expérience ou des connaissances requises (par ex. des enfants plus âgés).

- L'équipement fourni contient des petites pièces pouvant être avalées et un matériau d'emballage. Tenez ces composants hors de portée des enfants afin d'éviter tout danger d'asphyxie par ingestion.



AVERTISSEMENT !

Risque d'accident !

- L'ensemble des câbles et câbles Bowden doivent être posés de manière à ne pas être pliés ni tendus lors des mouvements de pilotage et de la suspension et avec suffisamment de distance avec les zones de frottement.
- Les flexibles de frein ne doivent pas présenter un rayon de courbure inférieur à 40 mm.
- Le régime moteur ne doit pas changer en cas de braquage complet du guidon d'un côté ou de l'autre lorsque le moteur marche.
- Veillez à l'emplacement fonctionnel de toutes les unités de commande installées sur le guidon, même en cas de braquage complet du guidon.
- Le maître-cylindre et le réservoir doivent être en état de fonctionner.
- Assurez-vous de la liberté de mouvement du guidon, de ses pièces et du braquage suffisant de chaque côté. Le guidon doit pouvoir passer facilement d'une butée de direction à l'autre.
- Une fois le montage effectué et avant chaque trajet, effectuez un contrôle de fonctionnement des freins, de l'embrayage, de la poignée d'accélérateur, de l'éclairage et du klaxon.



ATTENTION !

Risque de blessures !

- Pendant les travaux de montage, assurez-vous que le véhicule est parfaitement stable et que le lieu de travail est bien éclairé, afin d'éviter toute blessure pendant le démontage de l'ancien guidon ou pendant le montage du nouveau guidon.
- Avant de commencer le perçage, assurez-vous de coincer fermement le guidon et le gabarit de perçage, de manière à ce que la pièce ne puisse pas bouger. Portez des lunettes de protection.
- Ne montez vous-même le guidon que si vous possédez les connaissances techniques requises. Si ce n'est pas le cas, veuillez impérativement consulter un garage spécialisé.
- Remplacez toujours votre guidon s'il a été endommagé ou tordu lors d'un accident .

REMARQUE !

Risque de dommage !

- Veillez à une mise en service conforme.
- Vérifiez que le guidon est adapté au pontet de guidon, aux unités de commutation, ainsi qu'aux câbles et gaines existants.
- Montez toujours les câbles et les gaines de manière à ce qu'ils ne soient pas coincés par le guidon lors du montage.
- Lorsque la direction est complètement braquée, le guidon et les unités de commutation ne doivent en aucun cas toucher d'autres composants, comme par ex. le réservoir ou le carénage.
- Les guidons gazzini sont fournis sans alésage pour les éventuelles unités de commutation avec des goupilles de centrage. Vérifiez et mesurez la position et

le diamètre du trou de perçage sur le guidon d'origine. Reportez ces valeurs sur le nouveau guidon gazzini. Percez ensuite le guidon gazzini à l'aide d'un gabarit de perçage (disponible en option). Le diamètre de l'alésage ne doit pas excéder 5 mm.

- Assurez-vous du parfait fonctionnement de l'unité de poignée d'accélérateur : la poignée d'accélérateur doit revenir automatiquement dans sa position initiale lorsque vous la relâchez et ne doit pas ex. pas être freinée/bloquée par l'embout de guidon.

4 | Montage

4.1 | Préparation

Avant de commencer la transformation, cherchez un endroit approprié pour travailler proprement sans être dérangé. Préparez vos outils et les composants nécessaires et levez votre moto de manière sûre. Recouvrez le réservoir d'un chiffon, afin de le protéger de tout dommage.

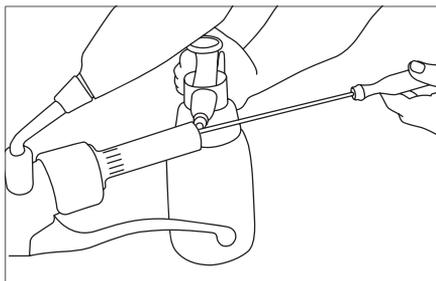
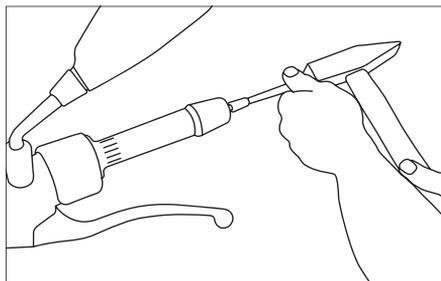
Avant de monter le nouveau guidon, prenez la mesure au centre du pontet de guidon, par ex. à l'aide d'un pied à coulisse, pour vous assurer que le diamètre du guidon correspond bien. Vous devez en outre prendre les mesures sur le guidon pour vous assurer que le diamètre des unités de commutation correspond bien.

Assurez-vous ensuite que les dimensions du nouveau guidon sont compatibles avec les câbles et les gaines existants. Pour cela, demandez de préférence à une tierce personne de maintenir le guidon d'origine de votre moto pendant que vous le détachez de la fixation au niveau du té de fourche. Demandez à votre assistant de tenir le guidon en hauteur pour vous permettre de mesurer la marge de manœuvre que les câbles et les gaines vous laissent. Calculez ensuite la hauteur et la largeur de votre nouveau guidon. Si les câbles et/ou les gaines sont trop courts, vérifiez si vous pouvez résoudre le problème en les passant savamment sur la moto. Sinon, utilisez des composants plus longs.

4.2 | Démontage

Si rien ne gêne le montage, procédez au démontage définitif du guidon existant du véhicule. Pour démonter plus facilement les différents composants, commencez par revisser le guidon sur le té de fourche. Détachez ensuite les embouts de guidon. Dans tous les cas, vous aurez besoin d'un bras de levier suffisant, car les vis sont souvent fermement « bloquées ». Desserrez les vis cruciformes avec un tournevis à frapper ; si vous n'en disposez pas, vous pouvez donner quelques coups secs à l'aide du maillet sur un tournevis parfaitement adapté à la vis en appliquant une force concentrée.

Puis détachez les poignées en caoutchouc. Les professionnels injectent de l'air comprimé entre le caoutchouc et le guidon. Dans votre atelier, vous pouvez appliquer un peu de liquide vaisselle (surtout pas d'huile !) sous la poignée à l'aide d'une seringue jetable.



REMARQUE !

Risque de dommage !

- Si la poignée est collée à l'unité de commutation, vous devez la couper précautionneusement à l'aide d'un cutter.
- Vous pouvez ensuite détacher et retirer les unités de commutation à l'aide d'un tournevis cruciforme adapté.
- Retirez la pompe à frein du guidon et posez les câbles du contacteur de stop et l'unité de pompe à frein par ex. sur le support de phare en les enveloppant dans un chiffon tout en veillant bien à ne pas les positionner à l'envers.

Procédez de la même manière avec l'unité d'embrayage.

Vous pouvez ensuite retirer définitivement le guidon de son pontet. Une fois le guidon desserré, il est ensuite facile de démonter l'unité de poignée d'accélérateur sans avoir à décrocher le câble d'accélérateur.

4.3 | Montage

Si le diamètre du pontet est différent de celui du guidon, dévissez alors le pontet existant du té de fourche et montez à la place un nouveau pontet adapté au guidon.

Prémontez ensuite les unités de commande sur le nouveau guidon sans serrer, puis orientez le guidon dans les pontets de guidon en fonction de vos habitudes de conduite personnelles et des lignes de la moto. Assurez-vous de pouvoir braquer entièrement le guidon librement vers le réservoir et, le cas échéant, vers le carénage !

Une fois la position définitive du guidon trouvée, vous pouvez serrer la fixation en respectant le couple de rotation indiqué par le fabricant.

Si les unités de commutation sont dotées d'ergots de blocage, vous devez percer le guidon. Assurez-vous d'avoir véritablement trouvé la position de montage optimale pour votre guidon et les unités de commutation. Tenez également compte de la longueur des poignées utilisées et de la position des embouts de guidon. Assurez-vous une nouvelle fois que les unités de commutation ne sont pas bloquées lorsque vous braquez entièrement le guidon vers le réservoir et vers le carénage, puis marquez soigneusement les alésages sur le guidon pour les ergots de blocage.

Vous pouvez également coller une bande de papier crêpé autour du guidon et faire une empreinte dans le ruban adhésif avec l'ergot de blocage de l'unité de commutation. Cette empreinte se pointe très facilement pour le perçage ultérieur. Si vous avez trouvé la meilleure position pour l'unité de commutation et si vous avez placé correctement les marquages pour les trous de perçage, percez un côté du tube de guidon au diamètre des ergots de blocage. La méthode idéale et la plus sûre est d'utiliser un gabarit de perçage (disponible en option) pour guidon tubulaire. Une fois le perçage effectué, ébavurez le trou à l'aide d'un foret conique.

Passez ensuite au montage définitif des unités de commutation, l'armature, des poignées et des embouts de guidon. Orientez la pompe à frein et l'armature de l'embrayage de manière à pouvoir exercer une pression manuelle optimale pour les actionner. L'orientation des leviers d'embrayage et de frein est optimale si votre avant-bras forme une ligne avec vos doigts dépliés reposant sur les leviers. Assurez-vous du parfait fonctionnement de l'unité de poignée d'accélérateur : la poignée d'accélérateur doit revenir automatiquement dans sa position d'origine lorsque vous la relâchez.

La transformation du guidon est alors terminée. Avant d'effectuer votre première sortie, contrôlez une nouvelle fois l'ensemble des fonctions (accélérateur, embrayage, freins, unités de commutation, starter).

5 | Stockage

Stockez le guidon pas encore monté dans l'emballage d'origine dans une pièce sèche.

6 | Nettoyage et entretien

Au besoin, vous pouvez nettoyer le guidon à l'aide de nettoyeur moto. Les modèles chromés peuvent également être traités avec du polish chrome. Un polish à base de cire protège le guidon des intempéries et prévient la formation de rouille.

7 | Garantie légale

Le présent produit est couvert par la garantie légale de deux ans. La période de garantie commence à compter de la date d'achat. Tout signe d'usure, toute utilisation non conforme ou à des fins autres que celles prévues, tout dommage dû à un accident, à une manipulation ou à une tentative de réparation par un service client ou par une personne non autorisés sont exclus de la garantie.

8 | Élimination



Éliminez le matériel d'emballage, ainsi que le produit conformément aux dispositions officielles régionales.

9 | Contact

Pour toutes questions concernant le produit et/ou les présentes instructions, veuillez contacter, avant la première utilisation du produit, notre centre S.A.V. par e-mail à l'adresse : service@louis-moto.fr. Nous vous aiderons dans les plus brefs délais. De cette manière, nous garantissons ensemble une utilisation correcte du produit.

Fabriqué en Bosnie-Herzégovine (guidon en aluminium)
Fabriqué en Allemagne (guidon en acier)

Inhoudsopgave

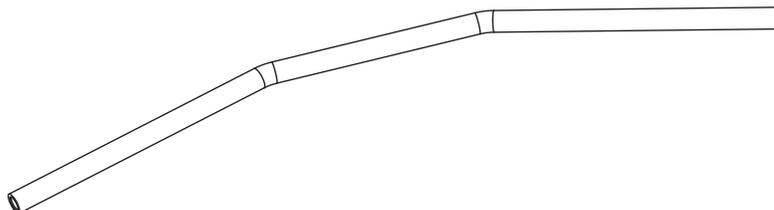
1	Leveringsomvang	23
2	Algemeen	23
2.1	Gebruiksaanwijzing lezen en bewaren	23
2.2	Toelichting bij symbolen	23
3	Veiligheid	24
3.1	Beoogd gebruik	24
3.2	Veiligheidsaanwijzingen	24
4	Montage	25
4.1	Voorbereiding	25
4.2	Demontage	26
4.3	Montage	26
5	Opslag	27
6	Reiniging en onderhoud	27
7	Garantie	27
8	Afvoer	27
9	Contact	27

STUUR

1 | Leveringsomvang

nl

Art. No. 10039198



- 1 1x stuur
- 2 Gebruiksaanwijzing (online)

2 | Algemeen

2.1 | Gebruiksaanwijzing lezen en bewaren

Deze gebruiksaanwijzing heeft uitsluitend betrekking op gazzini sturen. Je vindt hierin belangrijke informatie over de montage, veiligheid en garantie. Lees de gebruiksaanwijzing, vooral de veiligheidsaanwijzingen, aandachtig door vóór montage van het stuur. Niet-naleving kan tot schade aan het stuur zelf of aan het voertuig leiden resp. de verkeersveiligheid van het voertuig belemmeren en tot vervolgschade leiden. De gebruiksaanwijzing dient voor verder gebruik te worden bewaard. Als het stuur aan derden wordt doorgegeven, dien je ook deze gebruiksaanwijzing mee te geven. De gebruiksaanwijzing is gebaseerd op de normen en regels die gelden in de Europese Unie en is een afspiegeling van de huidige stand van de techniek. Neem in het buitenland ook specifieke nationale richtlijnen en wetten in acht.

2.2 | Toelichting bij symbolen

De volgende symbolen en signaalwoorden worden in deze gebruiksaanwijzing gebruikt.

 WAARSCHUWING!	Dit symbool/signaalwoord duidt op een gevaar met een gemiddelde risicograad dat, indien dit niet wordt vermeden, de dood of ernstig letsel tot gevolg kan hebben.
 VOORZICHTIG!	Dit symbool/signaalwoord duidt op een gevaar met een lage risicograad dat, indien dit niet wordt vermeden, gering of matig letsel tot gevolg kan hebben.
AANWIJZING!	Dit signaalwoord waarschuwt voor mogelijke materiële schade.
	Dit symbool verwijst naar nuttige aanvullende informatie bij de montage of het gebruik.
	Dit symbool geeft aan dat verpakkingen en het product zelf recyclebaar zijn.

3 | Veiligheid

3.1 | Beoogd gebruik

Het stuur kan worden gebruikt als vervanging voor het originele stuur of voor ombouw van modellen die in de typegoedkeuring worden beschreven. Neem eventuele voetnoten in acht, en ook het geschikt bevonden stuurmodel.

Controleer bovendien vóór de eerste ingebruikname of het product zonder problemen op de beoogde manier te gebruiken is op de motor, in het bijzonder wanneer dit op het gebied van het stuur / stuurklemmen / kroonplaat / bowdenkabels / voorruit / kuipwerk / andere leidingen al eens is aangepast. Houd altijd rekening met de informatie in de bedieningshandleiding van je voertuig en de voorschriften van de fabrikant van je voertuig.

Het stuur mag alleen worden gebruikt zoals in deze gebruiksaanwijzing wordt beschreven. Elk ander gebruik wordt aangemerkt als oneigenlijk en kan tot materiële schade leiden. De fabrikant of handelaar aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade die door oneigenlijk of verkeerd gebruik is ontstaan.

3.2 | Veiligheidsaanwijzingen



Gevaren voor kinderen en personen met verminderde lichamelijke, zintuiglijke of geestelijke vermogens (bijvoorbeeld gedeeltelijk gehandicapten, oudere personen met lichamelijke en geestelijke beperkingen) of gebrek aan ervaring en kennis (bijvoorbeeld oudere kinderen)!

- Tot de leveringsomvang behoren kleine onderdelen die ingeslikt kunnen worden alsook verpakkingsmateriaal. Deze onderdelen moeten uit de buurt van kinderen worden gehouden, omdat er bij inslikken verstikkingsgevaar bestaat.



Gevaar voor ongevallen!

- Alle kabels en bowdenkabels moeten zodanig worden geplaatst dat zij bij alle stuur- en inveerbewegingen alsook uitveerbewegingen knik- en spanningsvrij zijn en zodat er voldoende afstand tot schuurplekken bestaat.
- De remslangen mogen een buigradius van 40 mm niet onderschrijden.
- Bij een volledige sturbeweging tot aan de aanslag, bij een draaiende motor, naar beide kanten toe mag het toerental niet veranderen.
- Er dient op een functionele positie van alle op het stuur aanwezige bedieningsonderdelen te worden gelet, ook bij een volledige sturbeweging tot aan de aanslag.
- De hoofdremcilinder en het reservoir moeten zich in een positie bevinden dat zij optimaal kunnen werken.
- Zorg dat het stuur volledig vrij kan bewegen. Dat geldt ook voor de aanbouwdelen. Het stuur moet naar beide kanten toe volledig kunnen worden bewogen. Het stuur moet makkelijk van de ene volledige beweging tot aan de aanslag naar de andere volledige beweging tot aan de aanslag kunnen worden bewogen.
- Na de montage en voor vertrek moet een functiecontrole van rem, koppeling, gashendel, verlichting en claxon worden uitgevoerd.



Letselrisico!

- Let er bij montagewerkzaamheden op dat het voertuig stevig en stabiel is neergezet en dat de werkplek goed verlicht is, zodat letsel tijdens de demontage van het oude resp. de montage van het nieuwe stuur wordt vermeden.
- Zorg voor een stevige klemverbinding van het stuur en het boorsjabloon, zodat het werkstuk niet kan verschuiven voordat met het boren wordt gestart. Draag een veiligheidsbril.
- Monteer het stuur alleen zelf als je over de vereiste vakkennis beschikt. Anders dien je hiervoor naar een motorwerkplaats te gaan.
- Een stuur dat door een ongeval is beschadigd of verbogen, moet in principe worden vervangen.

AANWIJZING!

Gevaar voor beschadiging!

- Zorg voor een correcte ingebruikname.
- Controleer of het stuur bij de aanwezige stuurklemmen en de aanwezige schakelaarunits en kabels past.
- Kabels moeten altijd zo worden gemonteerd dat ze door het stuur, bij de montage niet bekneld raken.
- Het stuur en de schakelaarunits mogen bij indraaien tot aan de aanslag in geen geval in aanraking komen met andere onderdelen, zoals de tank of de kuip.
- De gazzini sturen worden geleverd zonder boorgaten voor eventuele schakelaarunits met centreerpennen. Je dient de positie en de boorgatdiameter op het originele stuur te controleren en op te meten. Zet de waarden vervolgens over op het nieuwe gazzini stuur. Boor met behulp van een boorsjabloon (optioneel verkrijgbaar) een gat in het gazzini stuur. De boorgaten mogen een diameter van maximaal 5 mm hebben.
- Zorg dat de gashendeleenheid zonder problemen functioneert. De gashendel moet vanzelf naar de uitgangspositie terugkeren als je hem loslaat en mag niet bijvoorbeeld door het stuuruiteinde worden afgeremd of geblokkeerd.

4 | Montage

4.1 | Voorbereiding

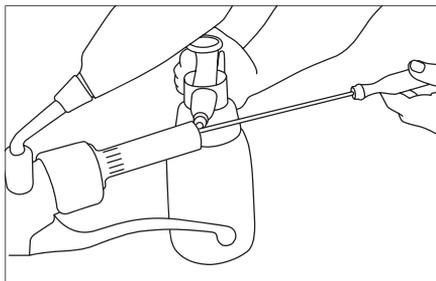
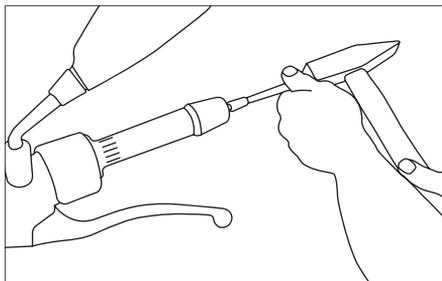
Voordat je begint met de montage, dien je een geschikte plek te zoeken waar je ongestoord en netjes kunt werken. Stal je gereedschap en de benodigde onderdelen overzichtelijk uit en bok de motor veilig op. Dek de tank af met een doek om deze te beschermen tegen beschadigingen.

Controleer vóór de montage van het nieuwe stuur bijv. met een schuifmaatje of het stuur in het midden qua diameter bij de stuurklemmen van de motor past. Controleer ook of de diameter van de schakelaarunits op het stuur past.

Test nu of de maten van het nieuwe stuur passen bij de aanwezige kabels. Dat lukt het beste als een helper het originele stuur van de motor vasthoudt en de klemverbinding bij de kroonplaat losmaakt. Laat het stuur dan door je helper omhoog houden en meet hoeveel speelruimte de kabels bieden. Vervolgens calculeer je de hoogte en breedte van het nieuwe stuur in. Als de kabels te kort blijken, moet je op de motor controleren of dit te verhelpen is door ze op een slimme manier anders te plaatsen. Anders moet je langere componenten gebruiken.

4.2 | Demontage

Is er niets meer dat de montage in de weg staat, dan demonteer je het bestaande stuur definitief van het voertuig. De afzonderlijke componenten zijn beter te verwijderen wanneer je het stuur eerst weer vastschroeft op de kroonplaat. Maak nu de stuuruiteinden los. Daarvoor is in ieder geval een hendel van voldoende lengte nodig – de schroefverbinding is meestal heel stevig 'vastgekoekt'. Kruiskopschroeven maak je het beste los met een slagschroevendraaier. Heb je die niet bij de hand, dan kunnen een paar stevige tikken met een hamer op een exact passende schroevendraaier en geconcentreerde kracht helpen om de schroef los te krijgen. Maak vervolgens de rubberen grepen los. De professional blaast perslucht tussen het rubber en het stuur; in je werkplaats thuis kun je met een wegwerpspuit een beetje afwasmiddel (liever geen olie!) onder de greep spuiten.



AANWIJZING!

Gevaar voor beschadiging!

- Wanneer de greep op de schakelaarunit is gelijmd, moet deze met een mes voorzichtig worden losgesneden.
- De schakelaarunits kunnen nu met een goed passende kruiskopschroevendraaier los worden gedraaid en verwijderd.
- De rem pomp wordt van het stuur verwijderd, de kabels van de remlichtschakelaar en de rempompeenheid in een doek gewikkeld en niet omgekeerd bijv. op de lamphouder gelegd.

Ga op dezelfde manier te werk met de koppelingseenheid.

Nu kan het stuur definitief uit de stuurklemmen worden gehaald. Wanneer het stuur is losgemaakt, kan de gashedeleenheid makkelijk worden gedemonteerd zonder dat je de gaskabel opzij hoeft te hangen.

4.3 | Montage

Als het nieuwe stuur een andere klemmendiameter heeft, schroef je de aanwezige stuurklemmen los van de kroonplaat en monteer je in plaats daarvan klemmen die bij het nieuwe stuur passen.

Monteer vervolgens de bedieningseenheden los op het nieuwe stuur en lijn het stuur uit volgens jouw persoonlijke rijgewoonten en de belijning van de motor. Zorg daarbij dat het stuur een volledige beweging tot aan de aanslag kan maken met inachtneming van de tank en de kuip!

Als je de definitieve positie voor het stuur hebt gevonden, dan kun je de klemmen volgens de momentspecificaties van de fabrikant aanhalen.

Als de schakelaarunits voorzien zijn van borgstiften, moeten hiervoor openingen in het stuur worden geboord. Controleer daarom goed of je werkelijk de optimale montagepositie voor het stuur en de schakelaarunits hebt gevonden. Houd daarbij ook rekening met de lengte van de gebruikte grepen en de positie van de stuuruiteinden. Controleer nog een keer of de schakelaarunits ten opzichte van de tank en het kuipwerk bij het volledig indraaien van het stuur vrij kunnen bewegen.

Markeer nu zorgvuldig de boorgaten voor de borgstiften. In plaats daarvan kun je ook een stukje afplaktape om het stuur plakken en met de borgstift van de schakelaarunit een afdruk in de afplaktape maken. Die kun je uitstekend markeren voor het boren. Als je de optimale positie voor

de schakelaarunit hebt gevonden en de markeringen voor de boorgaten zijn geplaatst, breng je de boorgaten in het stuur eenzijdig aan in de diameter van de borgstiften. Dat gaat het beste en het veiligste met een boorsjabloon (optioneel verkrijgbaar) voor buissturen. Na het boren ontbraam je de booropening met een verzinkboor.

Breng dan de schakelaarunits, armaturen, grepen en stuuruiteinden definitief aan. Lijn de rempomp en koppelingsarmatuur daarbij zo uit dat je deze met optimale handkracht kunt bedienen. Als de koppelings- en remhendel optimaal zijn uitgelijnd, vormt de onderarm een rechte lijn met de vingers wanneer deze uitgestrekt op de hendels rusten. Zorg dat de gashendeleenheid zonder problemen functioneert. Zodra je de gashendel loslaat, moet deze vanzelf terugkeren naar de uitgangspositie.

Daarmee is de vervanging van het stuur voltooid. Controleer nog een keer alle functies (gas, koppeling, rem, schakelaarunits, choke) voordat je de eerste rit maakt.

nl

5 | Opslag

Bewaar het nog niet gemonteerde stuur in de originele verpakking in een droge ruimte.

6 | Reiniging en onderhoud

Het stuur kan indien nodig met een motorreinigingsmiddel worden gereinigd. Verchroomde uitvoeringen kunnen ook met chroompolish worden behandeld. Een washoudende polish beschermt het stuur tegen weersinvloeden en voorkomt roestvorming.

7 | Garantie

Op dit product wordt de wettelijke garantie van twee jaar gegeven. De garantieperiode begint op de datum van aankoop. Gebruikssporen, oneigenlijk gebruik, verkeerd gebruik en schade als gevolg van een ongeval, manipulatie of een reparatiepoging door een onbevoegde klantenservice of persoon zijn uitgesloten van de garantie.

8 | Verwijdering



Verwijder het verpakkingsmateriaal en ook het product zelf conform de regionale overheidsrichtlijnen.

9 | Contact

Bij vragen over dit product en/of deze gebruiksaanwijzing dien je vóór het eerste gebruik van het product via e-mail contact op te nemen met ons servicecenter: service@louis.nl. Wij helpen je snel verder. Zo garanderen wij samen dat het product op de juiste wijze wordt gebruikt.

Geproduceerd in Bosnië en Herzegovina (aluminium stuur)
Geproduceerd in Duitsland (stalen stuur)

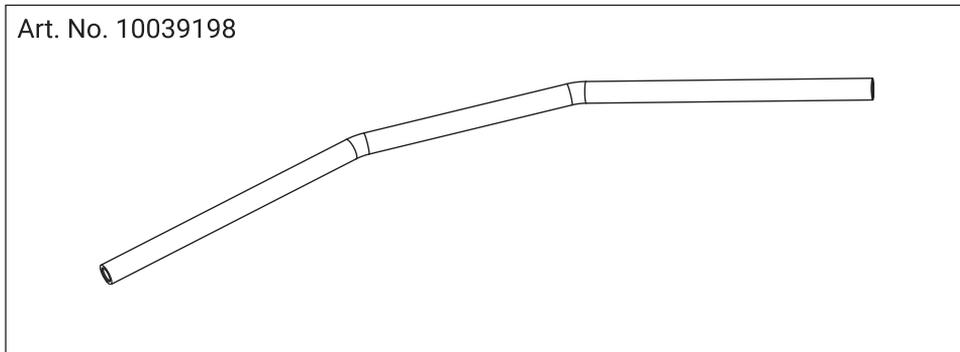
Indice

1	Contenuto della fornitura	29
2	Informazioni generali	29
2.1	Leggere e conservare le istruzioni per l'uso	29
2.2	Legenda	30
3	Sicurezza	30
3.1	Uso conforme	30
3.2	Istruzioni per la sicurezza	30
4	Montaggio	32
4.1	Preparazione	32
4.2	Smontaggio	32
4.3	Montaggio	33
5	Stoccaggio	33
6	Pulizia e cura	33
7	Garanzia	33
8	Smaltimento	34
9	Contatti	34

MANUBRIO

1 | Contenuto della fornitura

Art. No. 10039198



it

- 1 1 manubrio
- 2 Istruzioni per l'uso (online)

2 | Informazioni generali

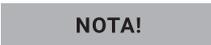
2.1 | Leggere e conservare le istruzioni per l'uso

Le presenti istruzioni per l'uso si riferiscono esclusivamente al manubrio gazzini. Contengono informazioni importanti per il montaggio, la sicurezza e la garanzia. Leggerle accuratamente prima di montare il manubrio, prestando particolare attenzione alle istruzioni per la sicurezza. La mancata osservanza delle istruzioni per l'uso può provocare danni al manubrio stesso o al veicolo oppure compromettere la sicurezza stradale del veicolo causando danni conseguenti. Le istruzioni devono essere conservate per eventuali utilizzi futuri. Qualora il manubrio venga ceduto a terzi, questo dovrà essere accompagnato dalle presenti istruzioni.

Le istruzioni per l'uso rispondono alle normative e alle disposizioni vigenti nell'Unione Europea e riflettono lo stato attuale della tecnologia. Negli altri Paesi devono essere rispettate anche le leggi e le direttive locali.

2.2 | Legenda

Nelle presenti istruzioni per l'uso sono utilizzati i simboli e le avvertenze seguenti.

	Questo simbolo/parola di segnalazione indica un pericolo con un grado di rischio medio che, se non evitato, può avere come conseguenza lesioni gravi o letali.
	Questo simbolo/parola di segnalazione indica un pericolo con un grado di rischio basso che, se non evitato, può avere come conseguenza lesioni lievi o di media entità.
	Questa parola di segnalazione indica una situazione che potrebbe provocare danni materiali.
	Questo simbolo fornisce informazioni aggiuntive utili relative al montaggio o al funzionamento.
	Questo simbolo indica la riciclabilità degli imballaggi e del prodotto stesso.

3 | Sicurezza

3.1 | Uso conforme

Questo manubrio può essere utilizzato per la sostituzione del pezzo originale o la modifica del veicolo per i modelli con omologazione ABE. Si prega di tenere conto delle eventuali note a piè pagina nonché del modello di manubrio indicato come idoneo.

Inoltre, prima di iniziare a utilizzarlo, si prega di controllare che il prodotto si possa impiegare sulla moto senza problemi e in modo corretto, in particolare se quest'ultima è già stata modificata per quanto riguarda manubrio / morsetto di bloccaggio del manubrio / piastra forcella / cavi Bowden / parabrezza / carena / altri cavi. È importante osservare le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del veicolo e le specifiche del costruttore del veicolo.

Il manubrio può essere utilizzato solo nel modo descritto nelle presenti istruzioni. Qualsiasi uso diverso è da considerarsi non conforme e può causare danni materiali. Il produttore o rivenditore declina ogni responsabilità per danni derivanti da un uso scorretto o non conforme.

3.2 | Istruzioni per la sicurezza



Pericolo per bambini e persone con ridotte capacità fisiche, sensoriali o mentali (ad es. persone parzialmente disabili, anziani con limitate capacità fisiche e mentali) o ridotta esperienza e conoscenza (ad es. bambini più grandi)!

- La fornitura include pezzi di piccole dimensioni che possono essere inghiottiti e materiale di imballaggio. Tenere questi componenti fuori dalla portata dei bambini, perché sussiste il rischio di soffocamento in caso di ingestione.



Pericolo di incidente!

- Tutti i cavi e i cavi Bowden vanno posati in modo che non si formino pieghe né tensioni a ogni sterzata e movimento di compressione/estensione e che ci sia sufficiente distanza dai punti di sfregamento.

- I tubi flessibili del freno possono raggiungere almeno un raggio di curvatura di 40 mm.
- Il regime del motore non deve cambiare durante la sterzata completa, a motore fermo, verso i due lati.
- Fare attenzione ad avere una posizione funzionale di tutti i componenti che si trovano in corrispondenza del manubrio, soprattutto durante la sterzata completa.
- Il cilindro freno principale e il serbatoio devono trovarsi in una posizione di lavoro funzionale.
- Fare attenzione a garantire la libertà di movimento del manubrio e dei suoi componenti di montaggio e una sterzata sufficiente verso ogni lato. Il manubrio deve poter essere mosso facilmente da una battuta dello sterzo all'altra.
- Dopo il montaggio e prima di partire, eseguire un controllo del funzionamento di freno, frizione, manopola dell'acceleratore, luci e clacson.



Pericolo di lesioni!

- Durante le operazioni di montaggio assicurarsi che il veicolo sia posizionato in modo sicuro e che lo spazio di lavoro sia ben illuminato, al fine di evitare lesioni durante lo smontaggio del vecchio manubrio e il montaggio del nuovo.
- Prima di procedere alla foratura, assicurarsi che il manubrio e la maschera di foratura siano bloccati in maniera salda in modo che il pezzo non si possa muovere. Indossare gli occhiali protettivi.
- Montare da soli il manubrio solo se si è in possesso delle conoscenze tecniche necessarie. In caso contrario è indispensabile rivolgersi a un'officina specializzata.
- In linea di principio, i manubri danneggiati o deformati a causa di incidenti devono essere sostituiti.

NOTA!

Pericolo di danni!

- Assicurarsi che la messa in servizio avvenga correttamente.
- Controllare che il manubrio sia adatto ai seguenti componenti presenti nella moto: morsetto di bloccaggio del manubrio, unità di interruttori, cavi e fili.
- I cavi e i fili devono sempre essere montati in modo tale che non rimangano impigliati a causa del manubrio in fase di montaggio.
- Quando si effettua una sterzata completa, il manubrio e le unità di interruttori non devono in nessun caso toccare altri componenti della moto, ad es. il serbatoio o la carenatura.
- I manubri gazzini sono forniti senza foratura per eventuali unità di interruttori con perni di centratura. Controllare e misurare la posizione e il diametro del foro sul manubrio originale. Trasferire i valori sul nuovo manubrio gazzini. Forare il manubrio gazzini utilizzando una maschera di foratura (disponibile opzionalmente). Il diametro del foro non deve superare i 5 mm.
- Accertarsi che l'unità della manopola dell'acceleratore funzioni correttamente: la manopola dell'acceleratore deve tornare automaticamente e prontamente nella sua posizione iniziale quando viene rilasciata e non deve essere frenata/bloccata ad es. dall'estremità del manubrio.

4 | Montaggio

4.1 | Preparazione

Prima di iniziare la conversione, cercare uno spazio idoneo per un lavoro pulito e privo di ostacoli. Preparare gli attrezzi e i componenti necessari e sollevare la moto in maniera sicura. Coprire il serbatoio con un panno per proteggerlo da eventuali danni.

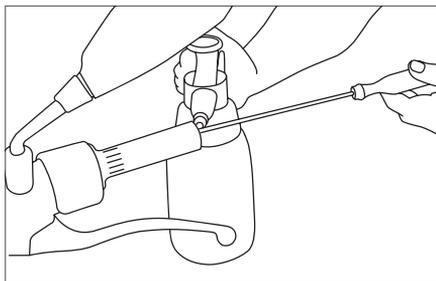
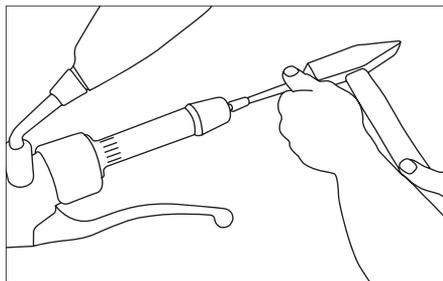
Prima di installare il nuovo manubrio, verificare, ad es. con un calibro a corsoio, se il manubrio stesso nella sua parte centrale ha un diametro adatto al morsetto di bloccaggio del manubrio della moto. È inoltre necessario verificare che il diametro delle unità di interruttori sia adatto al manubrio.

Ora verificare se il nuovo manubrio ha dimensioni compatibili con i cavi e i fili presenti. Il modo migliore per farlo è il seguente: un aiutante tiene saldamente il manubrio originale della moto e allenta il morsetto di bloccaggio sulla piastra forcella. A questo punto chiedere all'aiutante di tenere il manubrio in alto e misurare il gioco dei cavi e dei fili. Ora calcolare l'altezza e la larghezza del nuovo manubrio. Se i cavi e/o i fili si rivelano troppo corti, è necessario verificare sulla moto se la situazione può essere migliorata disponendoli adeguatamente. In caso contrario, è necessario utilizzare componenti più lunghi.

4.2 | Smontaggio

Se non ci sono problemi per il montaggio, smontare definitivamente dal veicolo il manubrio da sostituire. I singoli componenti possono essere smontati più agevolmente riavvitando momentaneamente il manubrio stesso sulla piastra forcella. Ora staccare le estremità del manubrio. A questo scopo, è necessario in ogni caso un braccio di leva sufficiente: spesso il collegamento a vite sembra quasi "incollato". Le viti a croce si allentano preferibilmente con un cacciavite a percussione; se questo non è disponibile, un paio di colpi secchi con il martello su un cacciavite perfettamente adatto alla vite e l'applicazione concentrata della forza possono aiutare ad allentare la vite.

Ora staccare le manopole in gomma. Il professionista soffia aria compressa tra gomma e manubrio, mentre nell'officina domestica è possibile spruzzare con una siringa usa e getta una piccola quantità di detergente (evitare l'olio!) sotto la manopola.



NOTA!

Pericolo di danni!

- Se la manopola è incollata sull'unità di interruttori, deve essere tagliata con cautela utilizzando un taglierino.
- Le unità di interruttori possono ora essere allentate e rimosse con un cacciavite a croce adatto.
- Rimuovere la pompa del freno dal manubrio; i cavi dell'interruttore della luce freno e l'unità della pompa del freno vanno avvolti in un panno e non appoggiati in posizione rovesciata ad es. sul supporto del fanale.

Per il gruppo della frizione si procede in modo corrispondente.

Ora il manubrio può essere definitivamente rimosso dal morsetto di bloccaggio. Con il manubrio staccato è ora facile smontare l'unità della manopola dell'acceleratore senza dover scollegare il filo dell'acceleratore.

4.3 | Montaggio

Se il nuovo manubrio ha un diametro diverso da quello del morsetto di bloccaggio, è necessario svitare dalla piastra forcella i morsetti presenti e montare al loro posto i morsetti adatti al nuovo manubrio.

In seguito montare preliminarmente sul nuovo manubrio le unità di comando senza fissarle definitivamente, poi orientare il manubrio stesso nei morsetti secondo le proprie abitudini di guida e secondo il design del veicolo. In questa fase bisogna accertarsi che il movimento del manubrio in sterzata completa non sia ostacolato dal serbatoio ed eventualmente dalla carenatura! Dopo aver trovato la posizione definitiva per il manubrio, il morsetto di bloccaggio può essere serrato rispettando le indicazioni del produttore per quanto riguarda la coppia di serraggio. Se le unità di interruttori sono dotate di perni di bloccaggio, per questi ultimi devono essere praticati dei fori nel manubrio. Assicurarsi di aver trovato la posizione di montaggio ottimale per il manubrio e le unità di interruttori. Considerare anche la lunghezza delle manopole utilizzate e la posizione delle estremità del manubrio. Controllare di nuovo che le unità di interruttori non siano bloccate quando si sterza completamente il manubrio verso il serbatoio e la carenatura. Segnare ora con cura su quest'ultimo i punti in cui praticare i fori per i perni di bloccaggio. In alternativa, è possibile anche applicare intorno al manubrio un po' di nastro adesivo per mascheratura e creare un'impronta nel nastro adesivo con il perno di bloccaggio dell'unità di interruttori; tale impronta può essere facilmente punzonata per la foratura. Dopo aver trovato la posizione migliore per l'unità di interruttori e aver sistemato i contrassegni per i fori, forare su un lato il tubo del manubrio considerando un diametro pari a quello dei perni di bloccaggio. Il modo migliore e più sicuro per farlo è con una maschera di foratura (disponibile opzionalmente) per manubri tubolari. Dopo la foratura, sbavare il foro con una fresa conica.

Montare ora in modo definitivo le unità di interruttori, gli strumenti di comando, le manopole e le estremità del manubrio; orientare la pompa del freno e i comandi della frizione in modo tale che si possano azionare in modo ottimale con la forza della mano. Se le leve della frizione e del freno sono orientate in modo ottimale, l'avambraccio forma una linea con le dita tese poggiate sulle leve. Accertarsi che l'unità della manopola dell'acceleratore funzioni correttamente: la manopola dell'acceleratore deve tornare automaticamente e prontamente nella sua posizione iniziale quando viene rilasciata.

Con ciò la sostituzione del manubrio è terminata. Controllare di nuovo tutte le funzioni (acceleratore, frizione, freno, unità di interruttori, starter) prima di iniziare il primo viaggio.

5 | Stoccaggio

Conservare il manubrio non ancora montato in un locale asciutto nella confezione originale.

6 | Pulizia e cura

Il manubrio può essere pulito con un detergente per moto se necessario. Le versioni cromate possono essere trattate anche con lucidante per cromature. Una pasta lucidante a base di cera protegge il manubrio dagli agenti atmosferici e previene la formazione di ruggine.

7 | Garanzia

Questo prodotto è coperto dalla garanzia di legge valida per due anni. La garanzia decorre dalla data di acquisto. La garanzia non copre tracce di usura, uso improprio, uso non conforme e danni derivanti da incidente, manipolazione o tentativi di riparazione a opera di servizi clienti o soggetti non autorizzati.

8 | Smaltimento



Smaltire il materiale imballaggio e il prodotto stesso in conformità con le normative locali.

9 | Contatti

Per domande sul prodotto e/o sulle presenti istruzioni, prima di utilizzare il prodotto per la prima volta vi preghiamo di contattare il nostro centro di assistenza via e-mail all'indirizzo: service@louis-moto.it. Saremo lieti di aiutarvi. Insieme garantiremo l'utilizzo corretto del prodotto.

Prodotto in Bosnia-Erzegovina (manubrio in alluminio)

Prodotto in Germania (manubrio in acciaio)

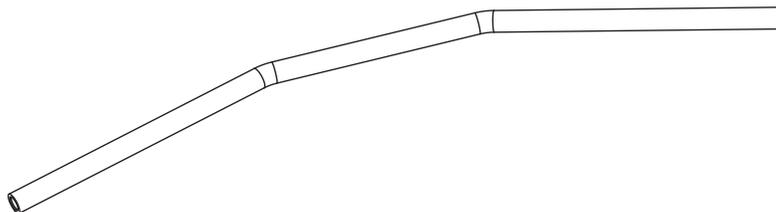
Índice de contenidos

1	Volumen de suministro	36
2	Información general	36
2.1	Leer y guardar las instrucciones de uso	36
2.2	Símbolos empleados	36
3	Seguridad	37
3.1	Uso previsto	37
3.2	Indicaciones de seguridad	37
4	Montaje	38
4.1	Preparación	38
4.2	Desmontaje	39
4.3	Montaje	39
5	Almacenamiento	40
6	Limpieza y conservación	40
7	Garantía	40
8	Eliminación	40
9	Contacto	41

MANILLAR

1 | Volumen de suministro

Art. No. 10039198



- 1 1 manillar
- 2 Instrucciones de uso (en Internet)

2 | Información general

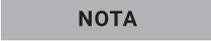
2.1 | Leer y guardar las instrucciones de uso

Estas instrucciones de uso se refieren exclusivamente al manillar gazzini. Estas contienen indicaciones importantes sobre la instalación, la seguridad y la garantía. Antes de montar el manillar, lea atentamente las instrucciones, especialmente las indicaciones de seguridad. Su inobservancia puede provocar deterioros en el propio manillar o en el vehículo, así como reducir la seguridad vial del vehículo y dar lugar a otros tipos de daños. Guarde las instrucciones para su uso posterior. Si entrega el manillar a terceros, adjunte siempre las presentes instrucciones.

Las instrucciones de uso se basan en las normas y reglas vigentes en la Unión Europea y reflejan el estado actual de la técnica. En el extranjero, deben tenerse en cuenta asimismo las directivas y leyes específicas del país correspondiente.

2.2 | Símbolos empleados

En estas instrucciones de uso se emplean los siguientes símbolos y avisos.

	Este símbolo/palabra de aviso advierte de un peligro con un nivel de riesgo medio que, de no ser evitado, puede provocar la muerte o lesiones graves.
	Este símbolo/palabra de aviso advierte de un peligro con un nivel de riesgo bajo que, de no ser evitado, puede provocar lesiones leves o moderadas.
	Esta palabra de aviso advierte de posibles daños materiales.
	Este símbolo proporciona información adicional útil sobre el ensamblaje o el funcionamiento.
	Este símbolo representa la reciclabilidad de embalajes y del producto mismo.

3 | Seguridad

3.1 | Uso previsto

El manillar se puede utilizar como repuesto original o para modificar el vehículo en los modelos asignados en la ABE (homologación alemana de tipo). Tenga en cuenta las eventuales notas a pie de página, así como el modelo de manillar designado como adecuado.

Antes del primer uso, compruebe si el producto puede ser utilizado correctamente y sin problemas en la motocicleta, especialmente si esta ha sido modificada en la zona del manillar/soporte del manillar/puente de horquilla/cables Bowden/cúpula/carenado/demás conductos. Siga en todo momento las indicaciones incluidas en las instrucciones de uso del vehículo y las especificaciones del fabricante del vehículo.

Únicamente está permitido utilizar el manillar del modo que se describe en estas instrucciones. Cualquier otra utilización contraviene el uso previsto y puede ocasionar daños materiales. El fabricante o vendedor no asume responsabilidad alguna por daños debidos al uso incorrecto o diferente del previsto.

es

3.2 | Indicaciones de seguridad



Peligros para niños y personas con facultades físicas, sensoriales o mentales disminuidas (por ejemplo, personas parcialmente discapacitadas, ancianos con facultades físicas y mentales reducidas) o con falta de experiencia y conocimiento (por ejemplo, niños mayores).

- El volumen de suministro incluye piezas pequeñas que se pueden ingerir, así como material de embalaje. Mantenga estas piezas alejadas de los niños, ya que existe peligro de asfixia en caso de ingestión.



Peligro de accidente

- Todos los conductos y cables Bowden deben estar tendidos de forma que no se doblen ni sufran tensión en todos los movimientos de dirección, así como de compresión y descompresión, y estar a suficiente distancia de posibles puntos de fricción.
- El radio de flexión de los latiguillos de freno no debe ser inferior a 40 mm.
- Con el motor en marcha, el número de revoluciones del motor debe permanecer constante al girar la dirección hasta el tope hacia ambos lados.
- Asegúrese de que todos los elementos de mando montados en el manillar pueden funcionar y manejarse adecuadamente al girar la dirección hasta el tope.
- El cilindro maestro y el depósito de líquido de frenos deben hallarse en una posición de trabajo adecuada y funcional.
- Asegúrese de que el manillar y sus accesorios disponen de libertad de movimiento y de que el manillar dispone de suficiente ángulo de giro a izquierda y derecha. El manillar debe poder moverse con facilidad desde un tope de dirección a otro.
- Después del montaje y cada vez antes de emprender la marcha, lleve a cabo un control de funcionamiento del freno, el embrague, el puño del acelerador, la iluminación y la bocina.



ATENCIÓN

Peligro de lesiones

- Al realizar trabajos de montaje, emplace el vehículo de forma segura en un puesto de trabajo bien iluminado para evitar lesiones tanto al desmontar el manillar usado como al montar el nuevo manillar.
- Asegúrese de que el manillar y la plantilla de taladrado están firmemente sujetos, de forma que la pieza no se pueda desplazar antes de comenzar a taladrar. Póngase unas gafas de protección.
- Proceda a montar usted mismo el manillar únicamente si posee los conocimientos técnicos necesarios. En caso contrario, acuda siempre a un taller especializado.
- Los manillares dañados o doblados en un accidente se deben reemplazar siempre.

NOTA

Peligro de deterioro

- Lleve a cabo una puesta en servicio adecuada.
- Compruebe si el manillar es compatible con el soporte del manillar existente, así como con las unidades de interruptores, cables y cables de tracción existentes.
- Los cables eléctricos y de tracción deben estar montados siempre de forma que no resulten aprisionados al montar el manillar.
- Al girar la dirección hasta el tope, el manillar y las unidades de interruptores no deben tocar en ningún caso otros componentes, p. ej., el depósito de combustible o el carenado.
- Los manillares gazzini se suministran sin perforación para eventuales unidades de interruptores con clavijas de centrado. Compruebe y mida la posición y el diámetro de los agujeros de perforación en el manillar original. Traslade los valores al nuevo manillar gazzini. Perfore el manillar gazzini con ayuda de una plantilla de taladrado (disponible opcionalmente). La perforación puede tener un diámetro máximo de 5 mm.
- Asegúrese de que el puño del acelerador funciona perfectamente, es decir, que retorna por sí solo a la posición básica al soltarlo y no resulta frenado/ bloqueado, p. ej., por el extremo de manillar.

4 | Montaje

4.1 | Preparación

Antes de comenzar con la sustitución, busque un lugar adecuado donde pueda trabajar sin dificultades en un entorno de trabajo limpio. Prepare las herramientas y piezas de conversión necesarias y apoye la motocicleta de forma segura sobre un caballete. Cubra el depósito de combustible con un paño para protegerlo de posibles daños.

Antes de montar el nuevo manillar, utilice por ejemplo un calibrador para comprobar si el diámetro en el centro del manillar coincide con el del soporte del manillar de la motocicleta. Asimismo, compruebe si el diámetro de las unidades de interruptores coincide con el del manillar.

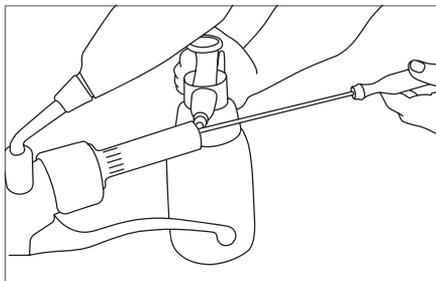
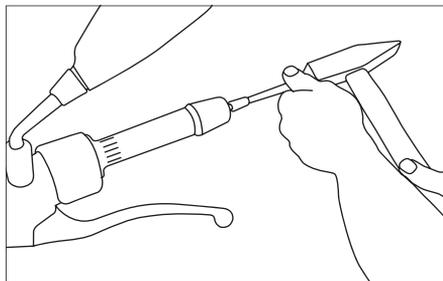
Compruebe ahora si las dimensiones del nuevo manillar casan con los cables eléctricos y de tracción existentes. La mejor manera de hacerlo es que un ayudante sujete el manillar original de la motocicleta y suelte el soporte en el puente de la horquilla. A continuación, pida al ayudante que sujete el manillar en alto y mida el juego de los cables eléctricos y de tracción. Tenga también

en cuenta la altura y la anchura del nuevo manillar. Si algún cable eléctrico/de tracción resulta ser demasiado corto, examine en la motocicleta si es posible mejorar la situación modificando hábilmente el tendido de los mismos. En caso contrario, deberá emplear componentes más largos.

4.2 | Desmontaje

Si no hay ningún impedimento para el montaje, desmonte definitivamente del vehículo el manillar existente. Los diferentes componentes montados en el manillar se desmontan más fácilmente si se vuelve a atornillar provisionalmente el manillar al puente de la horquilla. Suelte ahora los extremos del manillar. Para ello se necesita en cualquier caso un brazo de palanca suficiente, ya que a menudo la unión atornillada está muy «adherida». La mejor forma de soltar los tornillos con cabeza Phillips es con una llave de impacto; si no tiene una a mano, unos cuantos golpes fuertes con un martillo sobre un destornillador del tamaño exacto del tornillo y la aplicación de fuerza concentrada pueden ayudar a soltar el tornillo.

Retire ahora los puños de manillar. El profesional insufla aire comprimido entre la goma y el manillar; en el taller doméstico puede inyectarse bajo el puño un poco de detergente (en ningún caso aceite) con una jeringa desechable.



NOTA

Peligro de deterioro

- Si el puño está adherido a la unidad de interruptores, debe cortarse cuidadosamente con una cuchilla.
- Luego ya puede soltar y retirar las unidades de interruptores con un destornillador Phillips adecuado.
- Retire la bomba de freno del manillar y deposite los cables del interruptor de la luz de freno y la unidad de la bomba de freno envueltos en un paño, p. ej., sobre el soporte del faro, sin invertir su posición.

Proceda de igual modo con la unidad de embrague.

Ahora ya puede retirar definitivamente el manillar de su soporte. Con el manillar suelto, resulta fácil desmontar la unidad del puño del acelerador sin tener que desenganchar el cable del acelerador.

4.3 | Montaje

Si el nuevo manillar presenta un diámetro de sujeción diferente, deberá desatornillar del puente de la horquilla los soportes del manillar existentes y sustituirlos por unos adecuados para el nuevo manillar.

A continuación, monte provisionalmente las unidades de mando en el nuevo manillar y proceda a alinearlos en los soportes del manillar de acuerdo con los hábitos de conducción personales y las líneas de la motocicleta. Asegúrese de que el manillar conserva la libertad de movimiento y no choca con el depósito de combustible o el carenado al girar la dirección hasta el tope.

Una vez hallada la posición definitiva para el manillar, ya puede apretar el soporte siguiendo las indicaciones del fabricante relativas al par de apriete.

Si las unidades de interruptores están provistas de pernos de bloqueo, deberá practicar para ellos perforaciones en el manillar. Asegúrese de que realmente ha encontrado la posición de montaje

óptima para el manillar y las unidades de interruptores. Tenga también en cuenta la longitud de los puños empleados y la posición de los extremos de manillar. Asegúrese una vez más de que las unidades de interruptores no chocan contra el depósito de combustible ni el carenado al girar el manillar hasta el tope.

A continuación, marque en el manillar cuidadosamente las perforaciones para los pernos de bloqueo. También puede pegar un poco de cinta adhesiva alrededor del manillar y hacer una marca en la cinta con el perno de bloqueo de la unidad de interruptores; la cinta resulta ideal para marcar la perforación. Una vez encontrada la mejor posición para la unidad de interruptores y realizadas las marcas para los agujeros, taladre el manillar por un lado en el diámetro de los pernos de bloqueo. La manera más fácil y segura de realizar esta operación es con una plantilla de taladrado (disponible opcionalmente) para manillares tubulares. Una vez taladrado el agujero, desbarbe este con un avellanador.

Proceda ahora a montar definitivamente las unidades de interruptores, soportes, puños y extremos de manillar, y alinee la bomba de freno y la palanca de embrague de forma que pueda accionar estos sistemas con una fuerza manual óptima. Cuando las palancas de embrague y de freno están alineadas de manera óptima, el antebrazo forma una línea con los dedos extendidos apoyados sobre las palancas. Asegúrese de que el puño del acelerador funciona perfectamente, es decir, que retorna por sí solo a la posición básica al soltarlo.

Con ello concluye el montaje del nuevo manillar. Antes del primer viaje, compruebe una vez más todas las funciones (acelerador, embrague, freno, unidades de interruptores, estrangulador).

5 | Almacenamiento

Almacene el manillar aún no montado en un local seco y en su embalaje original.

6 | Limpieza y conservación

El manillar se puede limpiar en caso necesario con un producto de limpieza para motocicletas. Las versiones cromadas se pueden tratar con un abrillantador para cromo. Un abrillantador que contenga cera protege el manillar de las inclemencias del tiempo y previene el óxido.

7 | Garantía

El presente producto tiene una garantía legal de dos años. El periodo de garantía comienza a partir de la fecha de compra. La garantía no cubre marcas de desgaste, mal uso, uso no conforme con el uso previsto, ni daños resultantes de un accidente, una manipulación o un intento de reparación por parte de servicios de atención al cliente o personas no autorizadas.

8 | Gestión de desechos



Deseche el material de embalaje, así como el producto mismo, de acuerdo con las disposiciones administrativas regionales.

9 | Contacto

En caso de dudas sobre el producto o sobre estas instrucciones, antes de usar por primera vez el producto, póngase en contacto con nuestro centro de atención al cliente escribiendo a la dirección de correo electrónico: service@louis.eu. Le ayudaremos lo más rápido posible. Así nos aseguraremos de que pueda utilizar correctamente el producto.

Fabricado en Bosnia y Herzegovina (manillar de aluminio)

Fabricado en Alemania (manillar de acero)

es

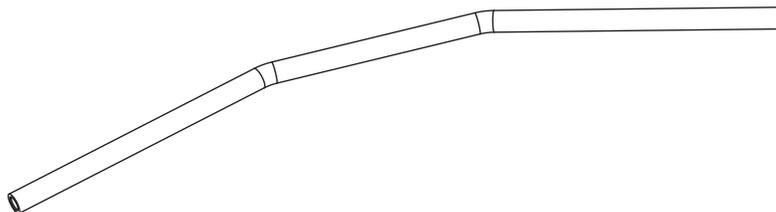
Оглавление

1 Комплект поставки	43
2 Общие сведения	43
2.1 Чтение инструкции по эксплуатации и ее хранение	43
2.2 Пояснение условных обозначений	44
3 Безопасность	44
3.1 Использование по назначению	44
3.2 Указания по технике безопасности	44
4 Монтаж	46
4.1 Подготовительные работы	46
4.2 Демонтаж	46
4.3 Монтаж	47
5 Хранение	47
6 Очистка и уход	48
7 Гарантия	48
8 Утилизация	48
9 Контактные данные	48

РУЛЬ

1 | Комплект поставки

Art. No. 10039198



ru

- 1 1 руль
- 2 инструкция по эксплуатации (онлайн)

2 | Общие сведения

2.1 | Чтение инструкции по эксплуатации и ее хранение

Действие настоящей инструкции по эксплуатации распространяется исключительно на руль gazzini. В ней изложены важные указания по монтажу, технике безопасности и гарантии. Перед монтажом руля внимательно прочтите инструкцию по эксплуатации, особенно – указания по технике безопасности. Несоблюдение может привести к повреждению как самого руля, так и транспортного средства, а также – к снижению безопасности движения транспортного средства и к косвенным убыткам. Сохраните инструкцию по эксплуатации для дальнейшего использования. При передаче руля третьему лицу обязательно приложите к нему данную инструкцию.

Инструкция по эксплуатации составлена с учетом стандартов и правил, действующих в Европейском Союзе. Ее содержание соответствует текущему уровню технического развития. При эксплуатации изделия соблюдайте также действующие внутригосударственные директивы и законы.

2.2 | Пояснение условных обозначений

В данной инструкции используются следующие условные обозначения и сигнальные слова.

 ОСТОРОЖНО!	Это сигнальное слово с символом указывает на ситуацию со средним уровнем риска, которая, если ее не предотвратить, способна привести к смерти или к тяжелой травме.
 ВНИМАНИЕ!	Это сигнальное слово с символом указывает на ситуацию с низким уровнем риска, которая, если ее не предотвратить, способна привести к умеренной или незначительной травме.
УВЕДОМЛЕНИЕ!	Это сигнальное слово предупреждает о возможном материальном ущербе.
	Этот символ обозначает дополнительную полезную информацию по сборке или эксплуатации изделия.
	Этот символ обозначает возможность вторичной переработки как упаковки, так и самого изделия.

3 | Безопасность

3.1 | Использование по назначению

Руль может использоваться в качестве оригинальной запасной части или для переоборудования моделей транспортных средств, получивших общее разрешение на эксплуатацию (ABE). Учитывайте возможные сноски, а также список моделей руля, пригодность которых подтверждена.

Перед первым применением убедитесь, что изделие можно надлежащим образом использовать на мотоцикле, особенно – в случае выполнения изменений, касающихся руля/ узла хомутового крепления руля/ перемычки вилки/ тросов Боудена/ ветрового стекла/ обвеса/ различных кабелей. При этом обязательно учитывайте сведения, содержащиеся в руководстве по эксплуатации Вашего транспортного средства, а также требования изготовителя транспортного средства.

Руль можно использовать только в соответствии с описанием, приведенным в настоящей инструкции по эксплуатации. Любое другое применение считается применением не по назначению и может стать причиной материального ущерба. Изготовитель или продавец не несет ответственности за ущерб, возникший в результате неправильного обращения или использования не по назначению.

3.2 | Указания по технике безопасности



Опасность для детей и лиц с ограниченными психическими, сенсорными или умственными способностями (например, лиц с частичной инвалидностью, пожилых людей с ограниченными психическими или умственными способностями) или для лиц, не владеющих достаточными знаниями и опытом (например, для детей старшего возраста)!

- В комплект поставки входят мелкие детали, которые дети могут проглотить, а также упаковочный материал. Эти детали необходимо хранить в недоступном для детей месте, так как при проглатывании существует опасность удушья.

 **ОСТОРОЖНО!**

Опасность несчастного случая!

- Все кабели и тросы Боудена должны прокладываться таким образом, чтобы они при любых движениях руля, сжатиях и растяжениях пружин подвески не перегибались и находились на достаточном расстоянии от мест возможного перетирания.
- Радиус изгиба тормозных шлангов не должен быть меньше 40 мм.
- При работающем двигателе поворот руля в оба крайних положения не должен вызывать изменения частоты вращения двигателя.
- Убедитесь в соответствующем их функции положении всех расположенных на руле элементов управления, в том числе – и при повороте руля в крайние положения.
- Главный тормозной цилиндр и бачок для тормозной жидкости должны находиться в положениях, соответствующих их функции.
- Убедитесь в легкости вращения руля, его навесных деталей, а также – в достаточной поворачиваемости руля в каждую сторону. Руль должен легко поворачиваться из одного крайнего положения в другое.
- После монтажа и перед каждой поездкой проверьте работоспособность тормозов, сцепления, ручки газа, освещения и звукового сигнала.

ru

 **ВНИМАНИЕ!**

Опасность травмирования!

- Во избежание травм при выполнении демонтажа старого руля или монтажа нового руля обеспечьте устойчивость транспортного средства и хорошее освещение рабочего места.
- Обеспечьте надежный зажим руля и сверлильного кондуктора, чтобы заготовка не могла сдвинуться еще до начала сверления. Наденьте защитные очки.
- Самостоятельно монтировать руль можно только в том случае, если Вы обладаете необходимыми профессиональными навыками. В противном случае обязательно обратитесь в специализированную мастерскую.
- Всегда заменяйте поврежденный или согнутый в результате аварии руль.

УВЕДОМЛЕНИЕ!

Опасность повреждения!

- Обеспечьте надлежащий ввод в эксплуатацию.
- Убедитесь, что руль подходит к имеющемуся узлу хомутового крепления руля, а также к имеющимся блокам переключателей, кабелям и тросам.
- Кабель и тросы необходимо всегда монтировать таким образом, чтобы во время монтажа они не пережимались рулем.
- Руль и блоки переключателей при повороте руля в крайнее положение руля ни в коем случае не должны касаться других деталей, например, топливного бака или обвеса.
- Рули gazzini поставляются без высверленных отверстий под возможные блоки переключателей с центрирующими штифтами. Положение и диаметр отверстий следует измерять на оригинальном руле. Затем эти

значения переносятся на новый руль gazzini. Просверлите отверстия в руле gazzini с помощью сверлильного кондуктора (можно приобрести отдельно). Максимальный диаметр отверстия не должен превышать 5 мм.

- Убедитесь в работоспособности ручки газа – она должна самостоятельно возвращаться в исходное положение после ее отпущения и не тормозиться или блокироваться концевой заглушкой руля.

4 | Монтаж

4.1 | Подготовительные работы

Прежде чем приступить к монтажу, выберите подходящее для работы место, где от рабочего процесса отвлекать Вас никто и ничто не будет. Рабочее место и инструменты должны быть чистыми. Разложите инструменты и необходимые детали для переоборудования и надежно установите мотоцикл на подставку. Накройте топливный бак полотенцем, чтобы защитить его от повреждения.

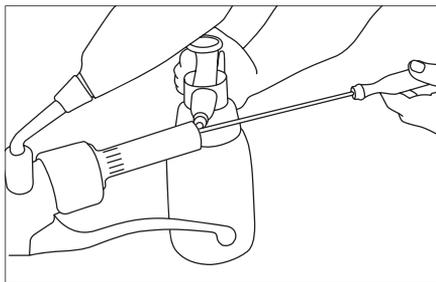
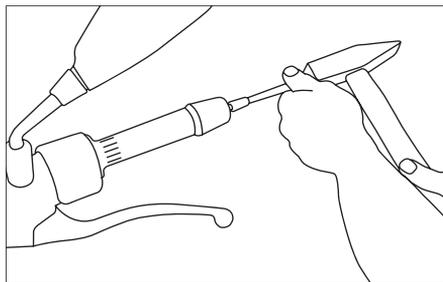
Перед установкой нового руля убедитесь, например, с помощью штангенциркуля, что он посередине подходит по диаметру к узлу хомутового крепления руля мотоцикла. Кроме того, убедитесь, что блоки переключателей подходят по диаметру к рулю.

Убедитесь, что размеры нового руля подходят для имеющихся кабелей и тросов. Для этого лучше всего попросить помощника, удерживая оригинальный руль мотоцикла, отпустить хомут на перемычке вилки. Затем попросите помощника поднять руль вверх и измерьте запас длины кабелей и тросиков. Теперь Вы можете рассчитать высоту и ширину нового руля. Если длина кабелей и/или тросов недостаточна, следует рассмотреть возможность более короткого пути их прокладки. Если это невозможно, используйте детали большей длины.

4.2 | Демонтаж

Убедившись в отсутствии обстоятельств, препятствующих монтажу, окончательно демонтируйте имеющийся руль с транспортного средства. Отдельные компоненты лучше снимать, привинтив его снова на перемычку вилки. Затем снимите концевые заглушки руля. Зачастую приходится иметь дело с «прикипевшим» крепежом, поэтому для откручивания потребуется удлинение плеча рычага. Винты с крестовым шлицем лучше всего отвинчивать с помощью ударного винтоверта. Если его нет под рукой, вставьте подходящую крестовую отвертку в винт и несколько раз сильно ударьте по ней молотком, затем выкручивайте винт, прикладывая усилие на отвертку.

После этого снимите резиновые грипсы. Профессионалы прикладывают шутицер от шланга компрессора между рулем и грипсой и подают воздух. В домашних условиях можно воспользоваться одноразовым шприцем и впрыснуть с его помощью под грипсу немного моющего средства (не используйте масло!).



УВЕДОМЛЕНИЕ!

Опасность повреждения!

- Если ручка прикипела к блоку переключателей, ее следует аккуратно срезать строительным ножом.
- После этого блоки переключателей можно отпустить подходящей крестообразной отверткой и снять.
- Снимите тормозной насос с руля, заверните кабели выключателя стоп-сигнала и узел тормозного насоса в полотенце и, не перекручивая их, отложите в сторону, например, на держатель лампы.

ru

Выполните те же действия на узле сцепления.

После этого руль можно окончательно вынуть из узла хомутового крепления руля. На снятом руле можно легко снять узел ручки газа, не вывешивая трос газа.

4.3 | Монтаж

Если новый руль имеет другой диаметр под хомутовое крепление, отвинтите имеющийся узел хомутового крепления от перемычки вилки и установите вместо него хомуты, подходящие к новому рулю.

Затем установите на новый руль, не зажимая, органы управления и отрегулируйте положение руля в узле хомутового крепления в соответствии со своими предпочтениями и компоновкой машины. При этом убедитесь, что руль в крайних положениях не прикасается к топливному баку и, при наличии, к обвесу!

После установки руля в оптимальное положение можно затянуть хомуты, соблюдая моменты затяжки, указанные изготовителем.

Если блоки переключателей имеют фиксирующие штифты, под них необходимо просверлить в руле отверстия. Еще раз убедитесь, что руль и блоки переключателей находятся в оптимальном положении для монтажа. При этом также следует учитывать длину использующихся ручек и положение концевых заглушек руля. Еще раз убедитесь, что блоки переключателей не прикасаются к топливному баку и обвесу в крайних положениях руля.

Теперь аккуратно разметьте на руле отверстия под стопорные штифты. Как вариант, на руль можно наклеить малярный скотч и, прижав к нему стопорный штифт блока переключателей, отметить и накернить место под центр отверстия. После нахождения оптимального места для блока переключателей и разметки мест сверления просверлите отверстия под диаметр стопорных штифтов через одну стенку трубы руля. Самый лучший и надежный способ для этого – использование сверлильного кондуктора (можно приобрести отдельно) для рулей. После сверления удалите с помощью зенкера заусенцы на краях отверстий.

Затем смонтируйте блоки переключателей, арматуру, ручки и концевые заглушки руля, расположив при этом тормозной насос и арматуру сцепления таким образом, чтобы обеспечивался оптимальный хват при работе с ними. При оптимальном расположении рычагов сцепления и тормоза предплечье находится на одной линии с выпрямленными пальцами, лежащими на рычагах. Убедитесь в работоспособности ручки газа – ручка газа должна самостоятельно возвращаться в исходное положение после ее отпускания.

На этом работы по переоборудованию руля завершены. Перед первой поездкой еще раз проверьте работоспособность всех органов управления (ручки газа, сцепления, тормозов, блоков переключателей, воздушной заслонки).

5 | Хранение

Храните еще не установленный руль в сухом помещении в оригинальной упаковке.

6 | Очистка и уход

При необходимости руль можно очистить моющим средством для мотоциклов. Хромированные изделия можно также обработать политурой для хромированных поверхностей. Содержащая воск политура обеспечивает защиту руля от погодных факторов и образования ржавчины.

7 | Гарантия

На данное изделие предоставляется предусмотренная законодательством гарантия, действующая в течение двух лет с даты покупки. Гарантия не распространяется на изделия со следами износа, эксплуатировавшиеся неправильно или не по назначению, с повреждениями, произошедшими в результате аварии/несчастного случая, выполнения несанкционированных манипуляций или подвергшиеся попытке ремонта не уполномоченными сервисными службами или лицами.

8 | Утилизация



Утилизируйте упаковочный материал и само изделие в соответствии с предписаниями местных административных органов.

9 | Контактные данные

При наличии вопросов по поводу изделия и/или данной инструкции свяжитесь перед первым использованием изделия с нашей службой сервисного обслуживания по электронной почте: service@louis.eu. Мы быстро поможем Вам. Так мы совместно обеспечим правильное использование изделия.

Изготовлено в Боснии и Герцеговине (алюминиевый руль)
Изготовлено в Германии (стальной руль)

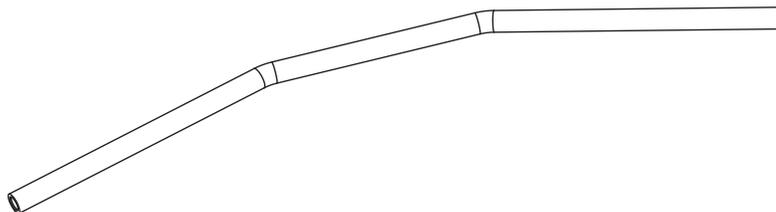
Spis treści

1	 Zakres dostawy	50
2	 Informacje ogólne	50
2.1	Zapoznanie się z instrukcją użytkownika i jej przechowywanie	50
2.2	objaśnienie symboli	51
3	 Bezpieczeństwo	51
3.1	Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem	51
3.2	Wskazówki bezpieczeństwa	51
4	 Montaż	53
4.1	Przygotowanie	53
4.2	Demontaż	53
4.3	Montaż	54
5	 Przechowywanie	54
6	 Czyszczenie i pielęgnacja	54
7	 Rękojmia	54
8	 Utylizacja	54
9	 Kontakt	55

KIEROWNICA

1 | Zakres dostawy

Art. No. 10039198



- 1 1x kierownica
- 2 Instrukcja użytkowania (online)

2 | Informacje ogólne

2.1 | Zapoznanie się z instrukcją użytkowania i jej przechowywanie

Niniejsza instrukcja użytkowania odnosi się wyłącznie do kierownicy gazzini. Zawiera ona ważne informacje dotyczące montażu, bezpieczeństwa i rękojmi. Przed zamontowaniem kierownicy należy uważnie przeczytać instrukcję użytkowania, ze szczególnym uwzględnieniem wskazówek bezpieczeństwa. Ich nieprzestrzeganie może spowodować uszkodzenie kierownicy pojazdu wzg. obniżenie bezpieczeństwa komunikacyjnego pojazdu i prowadzić do szkód następnych. Instrukcję należy zachować celem ewentualnego wykorzystania w przyszłości. W przypadku przekazania kierownicy osobom trzecim należy koniecznie dołączyć do niej niniejszą instrukcję. Instrukcja użytkowania opiera się na normach i regulacjach obowiązujących na terenie Unii Europejskiej i odzwierciedla aktualny stan wiedzy technicznej. W pozostałych krajach należy przestrzegać również miejscowych dyrektyw i przepisów.

2.2 | Objaśnienie symboli

W niniejszej instrukcji stosowane są niżej opisane symbole i hasła ostrzegawcze.

 OSTRZEŻENIE!	Ten symbol ostrzegawczy / to słowo ostrzegawcze wskazuje na niebezpieczeństwo średniego stopnia, którego zignorowanie może prowadzić do śmierci lub poważnego zranienia.
 OSTROŻNIE!	Ten symbol ostrzegawczy / to słowo ostrzegawcze wskazuje na niebezpieczeństwo niskiego stopnia, którego zignorowanie może prowadzić do lekkiego lub umiarkowanego zranienia.
WSKAZÓWKA!	To słowo ostrzegawcze ostrzega przed możliwymi szkodami materialnymi.
	Ten symbol dostarcza przydatnych informacji dodatkowych odnośnie montażu lub użytkowania produktu.
	Ten symbol oznacza możliwość recyklingu opakowań i samego produktu.

pl

3 | Bezpieczeństwo

3.1 | Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem

Kierownica może być używana jako zamiennik części oryginalnej lub do przekształcenia pojazdu dla modeli przyporządkowanych w homologacji typu. Należy zwrócić uwagę na wszelkie przypisy oraz model kierownicy określony jako odpowiedni.

Przed pierwszym użyciem produktu należy sprawdzić, czy może on być bez problemu używany na motocyklu, zwłaszcza jeśli został zmodyfikowany w obszarze kierownicy/ zacisków kierownicy/ półki widelca/ cięgna Bowdena/ szyby przedniej/ owiewki/ innych przewodów. Należy koniecznie przestrzegać treści instrukcji obsługi pojazdu oraz zaleceń producenta pojazdu.

Kierownicy wolno używać wyłącznie zgodnie z opisem zamieszczonym w niniejszej instrukcji. Każde inne zastosowanie uznawane jest za niezgodne z przeznaczeniem i może prowadzić do szkód materialnych. Producent lub dystrybutor nie odpowiada za szkody powstałe w wyniku niezgodnego z przeznaczeniem lub niewłaściwego użytkowania produktu.

3.2 | Wskazówki bezpieczeństwa



Niebezpieczeństwo dla dzieci i osób o obniżonej sprawności fizycznej, sensorycznej lub umysłowej (np. osób częściowo niepełnosprawnych, osób starszych o ograniczonej sprawności fizycznej i umysłowej) bądź osób dysponujących niedostatecznym doświadczeniem i wiedzą (na przykład starszych dzieci)!

- W zakres dostawy wchodzi małe, możliwe do połknięcia części oraz materiał opakowaniowy. Elementy te należy przechowywać w miejscu niedostępnym dla dzieci, ponieważ ewentualne połknięcie grozi uduszeniem.



Niebezpieczeństwo wypadku!

- Wszystkie przewody i cięgna Bowdena muszą być ułożone w taki sposób, aby podczas wszystkich ruchów kierowania i ugięcia oraz rozprężenia elementów sprężystych były wolne od załamań i naprężeń, a także aby była wystarczająca odległość do miejsc tarcia.

- Przewody hamulcowe nie mogą mieć promienia gięcia mniejszego niż 40 mm.
- Przy pełnym skręcie kierownicy w obie strony prędkość obrotowa silnika nie może się zmieniać.
- Należy zwrócić uwagę na prawidłowe położenie wszystkich znajdujących się na kierownicy elementów sterujących, nawet przy pełnym skręcie kierownicy.
- Główny cylinder hamulcowy i zasobnik muszą znajdować się w prawidłowym położeniu roboczym.
- Należy zwrócić uwagę na swobodę ruchu kierownicy, umieszczonego na niej wyposażenia dodatkowego i wystarczający kąt skrętu w każdą stronę. Kierownica musi łatwo przemieszczać się między ogranicznikami skrętu.
- Po zamontowaniu i za każdym razem przed rozpoczęciem jazdy, należy sprawdzić hamulce, sprzęgło, manetkę gazu, światła i klakson pod względem prawidłowego działania.



OSTROŻNIE!

Ryzyko odniesienia obrażeń!

- Aby uniknąć zranienia podczas demontażu starej lub montażu nowej kierownicy należy zwrócić uwagę na to, aby pojazd był stabilnie ustawiony, a stanowisko pracy dobrze oświetlone.
- Należy upewnić się, że kierownica i szablon do wiercenia są mocno zaciśnięte, aby obrabiany przedmiot nie mógł się poruszyć przed rozpoczęciem wiercenia. Stosuj okulary ochronne.
- Kierownicę należy montować samodzielnie tylko wtedy, gdy posiada się niezbędną wiedzę fachową. W przeciwnym razie należy bezwzględnie skorzystać z usług specjalistycznego warsztatu.
- Kierownice uszkodzone lub wygięte w czasie wypadku trzeba zawsze wymieniać.

WSKAZÓWKA!

Ryzyko uszkodzenia!

- Należy przestrzegać prawidłowego uruchomienia.
- Sprawdzić, czy kierownica pasuje do istniejącego zacisku kierownicy oraz do istniejących zespołów przełączników, kabli i cięgien.
- Kable i cięgna muszą być zawsze montowane w taki sposób, aby nie zostały zaciśnięte przez kierownicę podczas montażu.
- Kierownice i zespoły przełączników nigdy nie mogą dotykać innych elementów, np. zbiornika lub owiewki, przy pełnym skręcie kierownicy.
- Kierownice gazzini dostarczane są bez otworów do mocowania jakichkolwiek zespołów przełączników z kołkami centrującymi. Sprawdzić i zmierzyć pozycję i średnicę otworu na oryginalnej kierownicy. Przenieść te wartości na nową kierownicę gazzini. Wywiercić otwór w kierownicy gazzini za pomocą szablonu do wiercenia (dostępny jako opcja). Średnica otworu może wynosić maksymalnie 5 mm.
- Należy zwrócić uwagę na prawidłowe działanie manetki gazu – manetka gazu musi samoczynnie wracać do pozycji wyjściowej po zwolnieniu i nie może być hamowana/blokowana np. przez końcówkę kierownicy.

4 | Montaż

4.1 | Przygotowanie

Przed rozpoczęciem prac montażowych należy wybrać miejsce, które pozwoli na czystą i niezakłóconą pracę. Przygotować potrzebne narzędzia i części i stabilnie unieść motocykl na podnośniku. Przykryć zbiornik szmatką, aby zabezpieczyć go przed uszkodzeniem.

Przed zamontowaniem nowej kierownicy należy sprawdzić np. za pomocą suwmiarki, czy średnica kierownicy w środku pasuje do zacisku kierownicy motocykla. Należy również sprawdzić, czy średnica zespołów przełączników pasuje do kierownicy.

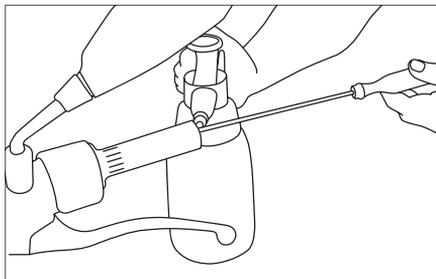
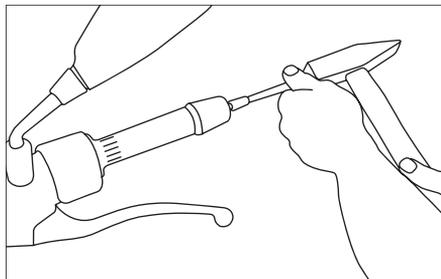
Teraz należy sprawdzić, czy wymiary nowej kierownicy są zgodne z istniejącymi kablami i cięgnami. Najlepszym sposobem na to jest przytrzymanie przez pomocnika oryginalnej kierownicy motoru i zwolnienie zacisku przy półce widelca. Następnie należy poprosić pomocnika o przytrzymanie kierownicy w górze i pomierzyć luz kabli i cięgien. Obliczyć wysokość i szerokość nowej kierownicy. Jeśli kable i/lub cięgna okażą się zbyt krótkie, należy sprawdzić na motocyklu, czy można poprawić sytuację, lepiej je układając. W przeciwnym razie trzeba zastosować dłuższe komponenty.

pl

4.2 | Demontaż

Jeśli nic nie stoi na przeszkodzie montażowi, należy usunąć dotychczasową kierownicę pojazdu. Poszczególne elementy można łatwiej zdemontować, jeśli najpierw przykręci się je z powrotem do półki widelca. Odkręcić końcówki kierownicy. W tym przypadku potrzebne będzie z pewnością odpowiednie ramię dźwigni – połączenie śrubowe jest często mocno „zapięzione”. Wkręty z rowkiem krzyżkowym najlepiej odkręcać za pomocą zakrętaka udarowego. W razie braku takiego zakrętaka pomocne przy odkręceniu wkręta może się okazać kilka mocnych uderzeń młotkiem w śrubokręt pasujący dokładnie do wkrętu i użycie zwartej siły.

Następnie demontowane są manetki gumowe. Profesjonaliści wdmuchują w tym celu sprężone powietrze między gumę a kierownicę – w przydomowym warsztacie można użyć strzykawki jednorazowej i wpuścić pod uchwyt nieco płynu do mycia naczyń (nie używać oleju!).



WSKAZÓWKA!

Ryzyko uszkodzenia!

- Jeśli manetka jest przyklejona do zespołu przełączników, należy ją ostrożnie odciąć nożem z wysuwającym ostrzem.
- Zespoły przełączników można teraz odkręcić za pomocą odpowiedniego śrubokręta krzyżakowego i usunąć.
- Pompa hamulcowa zostaje zdjęta z kierownicy, kable przełącznika świateł hamowania i zespołu pompy hamulcowej owinięte ścierką i odłożone bez odwracania np. na uchwyt lampy.

Ta sama procedura stosowana jest w przypadku zespołu sprężgła.

Teraz można wreszcie wyjąć kierownicę z zacisku kierownicy. Po zdemontowaniu kierownicy można łatwo zdemontować manetkę gazu bez konieczności odczepiania cięgna gazu.

4.3 | Montaż

Jeśli nowa kierownica ma inną średnicę zacisku, istniejące zaciski kierownicy należy odkręcić od pólki widelca i zamontować na ich miejscu zaciski pasujące do nowej kierownicy.

Następnie jednostki obsługowe montowane są luzem do nowej kierownicy i kierownica ustawiana jest w zaciskach kierownicy według osobistych nawyków jazdy i linii motocykla. Należy przy tym sprawdzić, czy kierownica porusza się swobodnie przy pełnym skręcie kierownicy do zbiornika i w razie potrzeby do owiewki!

Po ustaleniu ostatecznej pozycji kierownicy, zacisk można dokręcić zgodnie z danymi producenta dotyczącymi momentu obrotowego.

Jeśli zespoły przełączników wyposażone są w kołki mocujące, należy wykonać dla nich otwory w kierownicy. Należy upewnić się, że rzeczywiście znaleziono optymalną pozycję montażową dla kierownicy i zespołu przełączników. Należy również zwrócić uwagę na długość zastosowanych uchwytych i położenie końcówek kierownicy. Jeszcze raz sprawdzić swobodę ruchu zespołu przełączników do zbiornika i owiewki, przy pełnym skręcie kierownicy.

Starannie zaznaczyć na kierownicy otwory dla kołków mocujących. Alternatywnie, wokół kierownicy można przykleić taśmę maskującą i za pomocą kołka mocującego zespołu przełączników można zrobić odcisk na taśmie – odcisk ten doskonale nadaje się do zaznaczenia punktu wiercenia. Po znalezieniu najlepszego położenia zespołu przełączników i zaznaczeniu otworów, nawiercić rurę kierownicy z jednej strony na średnicę kołków mocujących. Najlepiej i najbezpieczniej zrobić to za pomocą szablonu do wiercenia (dostępny opcjonalnie) dla kierownic rurkowych. Po nawierceniu wygładzić otwór za pomocą pogłębiacza.

Na koniec należy zamontować zespoły przełączników, armaturę, uchwyty i końcówki kierownicy – ustawić pompę hamulcową i pompę sprzęgła w taki sposób, aby można je było obsługiwać z optymalną siłą ręczną. Gdy dźwignie sprzęgła i hamulca są optymalnie ustawione, przedramię tworzy linię z wyciągniętymi palcami opartymi na dźwigniach. Zwrócić uwagę na prawidłowe działanie manetki gazu – manetka gazu musi samoczynnie wracać do pozycji wyjściowej po zwolnieniu.

W ten sposób modernizacja kierownicy jest zakończona. Przed pierwszą jazdą należy jeszcze raz sprawdzić wszystkie funkcje (gaz, sprzęgło, hamulec, zespoły przełączników, ssanie).

5 | Przechowywanie

Jeszcze niezainstalowaną kierownicę należy przechowywać w suchym pomieszczeniu, w oryginalnym opakowaniu.

6 | Czyszczenie i pielęgnacja

W razie potrzeby kierownicę można czyścić środkiem do czyszczenia motocykla. Chromowane wykończenia można polerować za pomocą pasty do polerowania chromu. Pasta do polerowania z woskiem chroni kierownicę przed wpływem warunków atmosferycznych i powstawaniem rdzy.

7 | Rękojmia

Niniejszy produkt jest objęty ustawową dwuletnią rękojmią. Okres rękojmi rozpoczyna swój bieg z dniem zakupu. Rękojmia nie obejmuje produktów noszących ślady użytkowania, użytkowanych niezgodnie z przeznaczeniem oraz szkód będących skutkiem wypadku, manipulacji lub samowolnych napraw wykonywanych przez nieupoważnione serwisy lub osoby.

8 | Utylizacja



Materiał opakowaniowy oraz sam produkt należy utylizować zgodnie z miejscowymi przepisami.

9 | Kontakt

W przypadku pytań dotyczących produktu oraz/lub niniejszej instrukcji, przed pierwszym użyciem produktu prosimy o kontakt z naszym Działem Obsługi Klienta, e-mail: service@louis.eu. Sprawnie poinstruujemy Państwa w zakresie dalszych czynności. W ten sposób możemy wspólnie zapewnić prawidłowe użytkowanie produktu.

Wyprodukowano w Bośni i Hercegowinie (kierownica aluminiowa)

Wyprodukowano w Niemczech (kierownica stalowa)

pl

gazzini!

Exklusiv-Vertrieb:

Detlev Louis Motorrad-Vertriebsgesellschaft mbH
Rungedamm 35 · 21035 Hamburg · Germany
Tel.: 00 49 (0) 40 - 734 193 60 · www.louis.de · service@louis.de

Detlev Louis AG · Oberfeld 15 · 6037 Root LU · Switzerland
Tel.: 00 41 (0) 41 - 455 42 90 · service@louis-moto.ch

ANL-340-01-01-2011