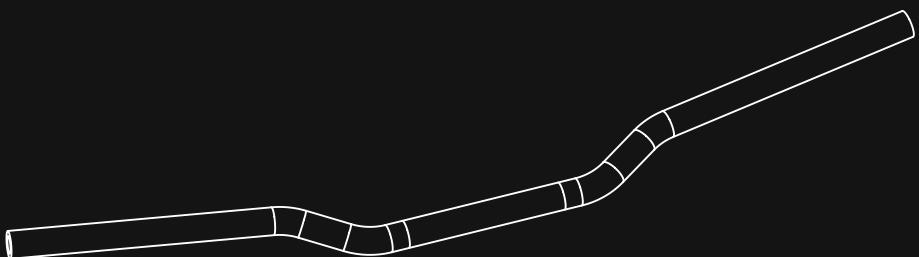


gazzin!



de | Original Gebrauchsanleitung

en | Instructions for use

fr | Mode d'emploi

nl | Gebruiksaanwijzing

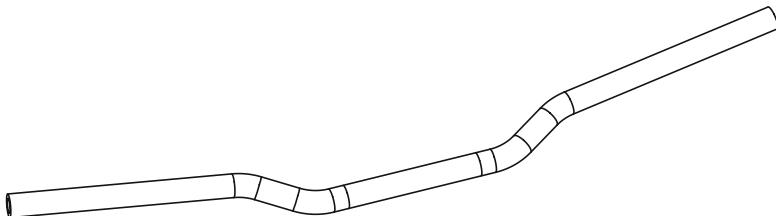
it | Istruzioni per l'uso

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

GAZZINI LENKER

1 | Lieferumfang



- [1] 1x Lenker
- [2] Gebrauchsanleitung (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. Lesen Sie die Anleitung, insbesondere die Sicherheitshinweise, sorgfältig durch, bevor Sie den Lenker montieren. Die Nichtbeachtung kann zu Schäden am Fahrzeug führen. Bewahren Sie die Anleitung für die weitere Nutzung auf. Wenn Sie den Lenker an Dritte weitergeben, geben Sie unbedingt diese Anleitung mit.

Die Gebrauchsanleitung basiert auf den in der Europäischen Union gültigen Normen und Regeln und spiegelt den aktuellen Stand der Technik wider. Beachten Sie im Ausland auch landesspezifische Richtlinien und Gesetze.

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.
i	Dieses Symbol gibt Ihnen nützliche Zusatzinformationen zum Zusammenbau oder zum Betrieb.
Recycling-Symbol	Dieses Symbol kennzeichnet die Wiederverwertbarkeit von Verpackungen und Produkt selbst.

3.1 | Bestimmungsgemäßer Gebrauch

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

Bitte überzeugen Sie sich zusätzlich vor dem ersten Gebrauch davon, dass sich das Produkt ohne Probleme sachgerecht an Ihrem Motorrad verwenden lässt, insbesondere, wenn dieses im Bereich Lenker/ Lenkerklemmung/ Gabelbrücke/ Bowdenzüge/ Frontscheibe/ Verkleidung/ sonstige Leitungen einmal verändert wurde. Achten Sie unbedingt auf die Angaben Ihrer Fahrzeugbedienungsanleitung und die Vorgaben des Fahrzeugherstellers.

Verwenden Sie den Lenker nur wie in dieser Anleitung beschrieben. 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 gehörende Kleinteile und Verpackungsfolie halten Sie fern von Kindern, da Erstickungsgefahr besteht.



VORSICHT!

Verletzungsgefahr!

- Achten Sie bei Montagearbeiten auf einen sicheren Stand des Fahrzeugs und einen gut beleuchteten Arbeitsplatz, sodass Verletzungen während der Demontage des alten bzw. beim Anbau des neuen Lenkers vermieden werden.
- Achten Sie auf eine feste Klemmung des Lenkers und der Bohrschablone, bevor Sie mit dem Bohren beginnen, sodass das Werkstück sich nicht verschieben kann. Tragen Sie eine Schutzbrille.
- Montieren Sie den Lenker nur selbst, wenn Sie über die notwendigen Fachkenntnisse verfügen. Wenden Sie sich andernfalls bitte unbedingt an eine Fachwerkstatt.
- Durch einen Unfall beschädigte oder verbogene Lenker sind auszuwechseln.

HINWEIS!

Beschädigungsgefahr!

- Achten Sie auf eine sachgemäße Inbetriebnahme.
- Überprüfen Sie, 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, auch bei Volleinschlag, keinesfalls unter Spannung geraten können. Sie dürfen 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 Zentrierstiften geliefert. Prüfen und vermessen Sie die Position und den Bohrlochdurchmesser am Originallenker. Übertragen Sie die Werte auf Ihren neuen gazzini Lenker. Bohren Sie den gazzini Lenker mit Hilfe einer Bohrschablone an (optional erhältlich). Der Durchmesser der Bohrung darf maximal 5 mm betragen.
- Achten Sie auf eine einwandfreie Funktion der Gasgriffeinheit – der Gasgriff muss von selbst in seine Grundstellung zurück schnellen, wenn man ihn loslässt und darf nicht z.B. durch das Lenkerende gebremst/ blockiert werden.

4 | Montage

4.1 | Vorbereitung

Bevor Sie mit dem Umbau beginnen, suchen Sie sich einen geeigneten Platz für ungestörtes, sauberes Arbeiten. Legen Sie sich Ihr Werkzeug und die benötigten Umbauteile zurecht, bocken Sie das Motorrad sicher auf. Decken Sie den Tank mit einem Tuch ab, um ihn vor Beschädigungen zu schützen.

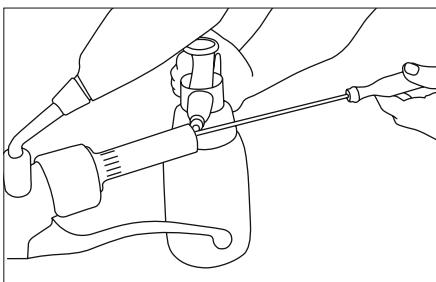
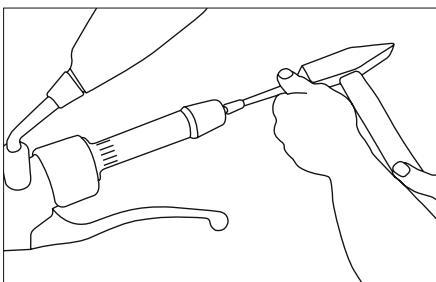
Prüfen Sie vor Anbau des neuen Lenkers z.B. mit einer Schieblehre, ob dieser in der Mitte von seinem Durchmesser her zur Lenkerklemmung des Motorrads passt. Weicht der Durchmesser ab, prüfen Sie, ob ggf. passende, für Ihr Fahrzeug zugelassene Lenkerklemmen montiert werden können. Prüfen Sie ferner, ob die Schaltereinheiten vom Durchmesser her auf den Lenker passen.

Testen Sie nun, ob der neue Lenker von den Maßen her mit den vorhandenen Kabeln und Zügen harmoniert. Das geht am besten, indem Sie den originalen Lenker Ihres Bikes von einem Helfer fest-halten lassen und ihn aus der Klemmung an der Gabelbrücke lösen. Lassen Sie den Lenker dann vom Helfer in die Höhe halten und messen Sie das Spiel der Kabel und Züge. Kalkulieren Sie nun die Höhe und Breite Ihres neuen Lenkers ein. Erweisen sich Kabel und/oder Züge als zu kurz, müssten Sie am Motorrad prüfen, 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, demontieren Sie den vorhandenen Lenker endgültig vom Fahrzeug. Die Einzelkomponenten lassen sich besser abnehmen, wenn man ihn zunächst wieder an der Gabelbrücke festschraubt. Lösen Sie nun die Lenkerenden. Hierzu wird in jedem Fall ein ausreichender Hebelarm benötigt - oft ist die Verschraubung sehr „festgebacken“. Kreuzschlitzschrauben löst man am besten mit einem Schlagschrauber, 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.



Beschädigungsgefahr!

- Ist der Griff an die Schalttereinheit geklebt, muss er mit einem Klingenmesser vorsichtig abgeschnitten werden.
- Die Schalttereinheiten 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 Gasgriffleinheit zu demontieren, ohne den Gaszug aushängen zu müssen.

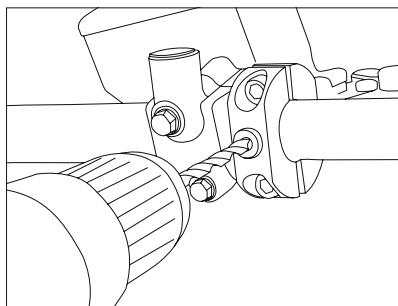
4.3 | Montage

Hat der neue Lenker einen abweichenden Klemmungsdurchmesser, schrauben Sie die vorhandenen Lenkerklemmen von der Gabelbrücke ab und montieren an ihrer Stelle die zum neuen Lenker passenden Klemmen.

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 Schalttereinheiten mit Arretierstiften versehen, müssen für diese Bohrungen im Lenker angebracht werden. Vergewissern Sie sich daher, dass Sie wirklich die optimale Montageposition für Ihren Lenker und für die Schalttereinheiten gefunden haben. Berücksichtigen Sie dabei auch die Länge der verwendeten Griffe und die Position der Lenkerenden. Kontrollieren Sie noch einmal die Freigängigkeit der Schalttereinheiten zum Tank und zur Verkleidung bei Volleinschlag des Lenkers und zeichnen Sie nun die Bohrungen für die Arretierstifte sorgfältig an diesem an. Alternativ können Sie auch etwas Kreppband um den Lenker kleben und mit dem Arretierstift der Schalttereinheit einen Abdruck in das Klebeband machen – dieser lässt sich hervorragend zum Bohren ankönnen. Wenn Sie sich völlig sicher sind, dass Sie die beste Position für Ihre Schalttereinheiten gefunden und die Markierungen für die Bohrlöcher korrekt gesetzt haben, bohren Sie das Lenkrohr einseitig im Durchmesser der Arretierstifte. Das geht am besten und sichersten mit einer Bohrschablone (optional erhältlich) für Rohrlenker. Nach dem Bohren entgraten Sie das Bohrloch mit einem Senker.



Montieren Sie nun die Schalttereinheiten, Armaturen, Griffe und Lenkerenden endgültig - richten Sie Bremspumpe und Kupplungsarmatur dabei so aus, dass Sie diese mit optimaler Handkraft betätigen können. Bei optimal ausgerichtetem Kupplungs- und Bremshebel bildet der Unterarm mit den auf den Hebeln ruhenden, ausgestreckten Fingern eine Linie. Achten Sie auf eine einwandfreie Funktion der Gasgriffleinheit – der Gasgriff muss von selbst in seine Grundstellung zurück schnellen, wenn man ihn loslässt.

Damit wäre Ihr Lenkerumbau abgeschlossen. Prüfen Sie noch einmal alle Funktionen (Gas, Kupplung, Bremse, Schalttereinheiten, Choke) bevor Sie sich auf die erste Fahrt begeben.

5 | Lagerung

Lagern Sie den noch nicht verbauten Lenker in einem trockenen Raum in der originalen Verpackung.

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 Wittringseinflüssen und beugt Rostbefall 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



Entsorgen Sie Verpackungsmaterial sowie das Produkt selbst gemäß der regionalen, behördlichen Bestimmungen.

9 | Kontakt

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

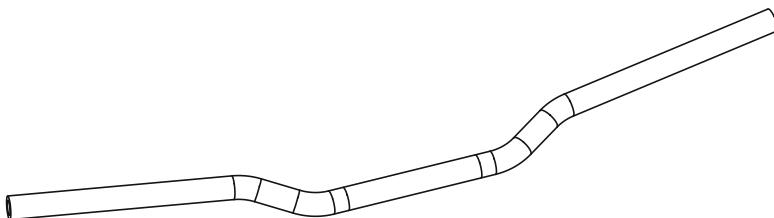
Hergestellt in Bosnien-Herzegowina (Aluminium-Lenker)

Hergestellt in Deutschland (Stahl-Lenker)

Table of contents

1 Scope of delivery	11
2 General information	11
2.1 Reading and keeping the instructions for use	11
2.2 Explanation of symbols	11
3 Safety	12
3.1 Intended use	12
3.2 Safety instructions	12
4 Installation	13
4.1 Preparation	13
4.2 Removal	13
4.3 Installation	14
5 Storage	14
6 Cleaning and care	14
7 Warranty	15
8 Disposal	15
9 Contact	15

1 | Scope of delivery



- 1 1x handlebars
- 2 Instructions for use (online)

2 | General information

2.1 | Reading and keeping the instructions for use

These instructions for use refer to gazzini handlebars only. They contain important information on installation, safety and warranty. Read the instructions carefully, in particular the safety instructions, before installing the handlebars. Failure to follow these instructions may cause damage to the vehicle. Keep these instructions for future reference. If you pass the handlebars on to third parties, 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 the current state of technology. If abroad, also observe 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 gives you useful additional information about assembly or usage.
	This symbol indicates how the packaging and product itself may be recycled.

3 | Safety

3.1 | Intended use

The handlebars can be used as an OEM replacement or to revamp your bike if it is one of the models listed in the type approval. Please pay attention to any footnotes and which handlebar model is identified as the correct one for your bike.

Prior to initial use, always make sure that the product can be properly used on your bike without any problems - particularly if it has already been previously modified in the area of the handlebars / handlebar clamps / triple tree / control cables / windshield / fairing / other cables. Always follow the advice in your owner's manual and the vehicle manufacturer's instructions.

Only use the handlebars as described in these instructions. Any other use is considered improper use and may result in material damage. The manufacturer or supplier accepts no liability for damage caused by improper or incorrect use.

3.2 | Safety instructions



WARNING!

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)!

- Keep the small parts and packaging film included in the scope of delivery away from children as there is a danger of suffocation.



CAUTION!

Risk of injury!

- During installation work, ensure that the vehicle is in a safe position and that the workplace is well lit in order to prevent injuries when removing the old handlebars and fitting the new ones.
- Ensure that the handlebars and drilling jig are tightly clamped before starting drilling so that the workpiece cannot shift. Wear protective goggles.
- You should only fit the handlebars yourself if you have the necessary technical knowledge. Otherwise, the job must be carried out by a motorcycle workshop.
- Always replace handlebars that are damaged as a result of an accident or ones that are bent.

IMPORTANT!

Risk of damage!

- Make sure that commissioning is performed properly.
- Make sure that the handlebars are the right fit for the existing handlebar clamp, switch units and cables.
- The cables must always be mounted so that they cannot be subject to tension by the handlebars, even when the steering is at full lock. You should also ensure that they are not trapped anywhere during mounting.
- When the steering is at full lock, the handlebars and switch units must not come into contact with any other bike components, such as the tank or fairing.
- The gazzini handlebars are supplied without drill holes for switch units that have centring pins. Check the position and measure the diameter of the hole in your original handlebar. Transfer these measurements to your new gazzini

handlebar and drill the hole using a drilling jig (available as an optional extra). The diameter of the drill holes must not exceed 5 mm.

- Ensure full functionality of the throttle twistgrip unit – the throttle twistgrip must automatically snap back into the idle position when released and must not, for example, be blocked/hampered by the bar ends.

4 | Installation

4.1 | Preparation

Before starting work on your bike, find a suitable place where you can work undisturbed and tidily. Lay out your tools and the conversion parts you require. Jack up the motorcycle securely. Cover the tank with a cloth to protect it from damage.

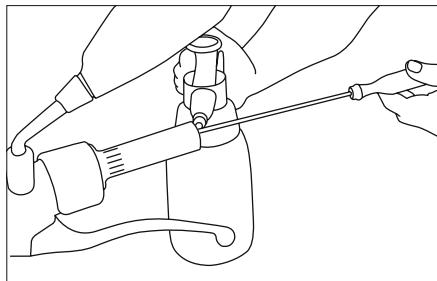
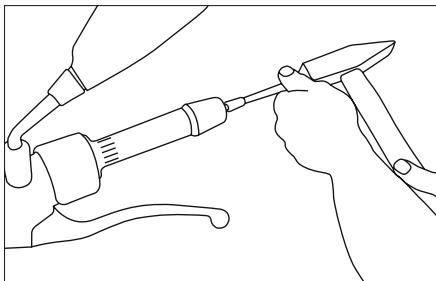
Prior to fitting the new handlebars, use an aid, such as a slide gauge, to check the diameter in the middle and make sure it is the right size for the handlebar clamp of your bike. If the diameter is not correct, check if there are any handlebar clamps approved for your bike that can be used instead to mount the new handlebars. Also check that the diameters of the switch units are the right size for the handlebars.

Now test that the existing cables can be fitted on the new handlebars. The best way to do this is to have someone hold onto the original handlebar of your bike while you unclamp it from the triple tree. Then ask your helper to hold up the handlebars so that you can measure how much play you have in the cables. Now add the height and width of your new handlebars to the calculation. If the cables are too short, check if they can be re-routed on the motorbike to gain some extra length. Otherwise, you may need to use longer components.

4.2 | Removal

Once these steps have been checked and you are sure the handlebars fit, you can remove the handlebars from your bike. The individual components are easier to remove if you initially screw it to the triple tree. Now loosen the bar ends. For this you will definitely need sufficient leverage, as the screw connection is often stuck tight. It is best to unscrew cross-head screws with an impact driver. If you do not have one, a couple of hefty taps with a hammer on a cross-head screwdriver that fits the screw exactly and then applying a constant force should help to loosen the screw.

You then need to loosen the rubber grips. A professional would blow compressed air between the rubber and the handlebar. At home you can squirt a little washing-up liquid (not oil, please!) under the grip using a disposable syringe. If the grip is glued to the switch unit, carefully cut it away with a utility knife.



IMPORTANT!

Risk of damage!

- You can then undo and take off the switch units with a suitable cross-head screwdriver.

- Remove the brake pump from the handlebars.
- Always wrap the cables of the brake light switch and the brake pump unit in a cloth rather than placing them upside-down somewhere, like on the lamp holder. Do the same with the coupling unit.

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

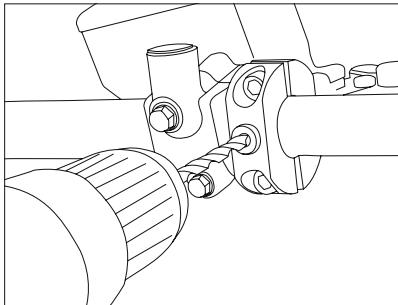
4.3 | Installation

If the new handlebars have a different clamp diameter, unscrew the existing handlebar clamps from the triple tree and replace them with clamps that are the right fit for your new handlebars.

Next, loosely mount the control units on the new handlebar clamps and then align the handlebar to suit your riding habits and the lines of the bike. Make sure that the handlebar does not come into contact with the tank or fairing at full lock!

Once the handlebar is in its final position, you can tighten the clamp to the torque specified by the manufacturer.

If the switch units have locking pins, holes have to be drilled in the handlebar for them. It is therefore crucial to make absolutely sure that you have found the best installation position for your handlebar and the switch units before drilling. Also take into account the length of the grips used and the position of the bar ends. Re-check that the switch units do not hit the tank or fairing with the handlebar at full lock, and then carefully mark the holes for the locking pins on the handlebar with a marker pen. Alternatively, you can stick some masking tape around the handlebar and use a switch unit locking pin to make an impression in the masking tape. Masking tape is perfect for punch-marking to assist drilling. If you are absolutely certain that you have found the best position for your switch units and have correctly marked the drill holes, you can now drill one side of the handlebar tube to the diameter of the locking pins. The easiest and safest way to do this is using a drill template for tubular handlebars (available separately). 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 without undue force. If the clutch and brake levers are optimally aligned, your forearm should form a line with your outstretched fingers resting on the levers. Ensure full functionality of the throttle twistgrip unit – the throttle twistgrip must automatically snap back into the idle position when released.

Congratulations, you have finished converting your handlebars. Recheck all functions again (gas, clutch, brakes, switch units and choke) before setting out on your first ride.

5 | Storage

Until you are ready to use them, always keep the handlebars in their original packaging and stored in a dry place.

6 | Cleaning and care

If required, use a motorbike cleaner to clean the handlebars. Chromed models can also be cleaned with chrome polish. A waxy polish protects the handlebars against weathering and rust.

7 | Warranty

This product comes with the statutory two-year warranty. The warranty period begins on the date of purchase. The warranty 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 feel free to contact our Service Centre by e-mail at: service@louis.de. We will help you as quickly as possible. This is the best way to ensure that the product is used correctly.

Manufactured in Bosnia and Herzegovina (Aluminum-handlebar)

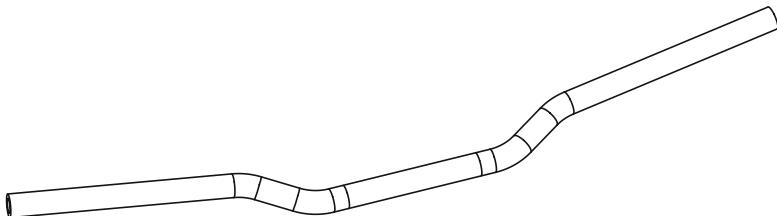
Manufactured in Germany (Steel-handlebar)

Table des matières

1 Équipement fourni	18
2 Généralités	18
2.1 Lire et conserver le présent mode d'emploi	18
2.2 Légende	18
3 Sécurité	19
3.1 Utilisation conforme	19
3.2 Consignes de sécurité	19
4 Montage	20
4.1 Préparation	20
4.2 Démontage	20
4.3 Montage	22
5 Stockage	23
6 Nettoyage et entretien	23
7 Garantie légale	23
8 Élimination	23
9 Contact	23

GUIDON GAZZINI

1 | Équipement fourni



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 le mode d'emploi, en particulier les consignes de sécurité dans leur intégralité avant de monter le guidon. Le non-respect de ces informations d'utilisation peut entraîner des dommages sur le véhicule. 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. À l'étranger, respectez également les directives et les lois locales.

2.2 | Légende

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

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 vous donne des informations supplémentaires utiles pour le montage ou le fonctionnement.
	Ce symbole indique la possibilité de recycler les emballages et le produit.

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, veuillez également vous assurer que 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.

N'utilisez le guidon 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



AVERTISSEMENT !

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).

- Conservez les petites pièces et le film d'emballage faisant partie de l'équipement fourni hors de portée des enfants. Risque d'asphyxie.



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 à usiner 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 contacter un garage spécialisé.
- Remplacez votre guidon s'il a été endommagé lors d'un accident ou s'il est tordu.

REMARQUE !

Risque de dommage !

- Veillez à une mise en service conforme.
- Assurez-vous 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 que les mouvements du guidon ne les tendent pas, même lorsque la direction est complètement

braquée. Lors du montage, assurez-vous de ne pas les coincer.

- 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. Contrôlez et mesurez la position et le diamètre du trou de perçage sur le guidon d'origine. Reportez ces valeurs sur votre 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 par 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.

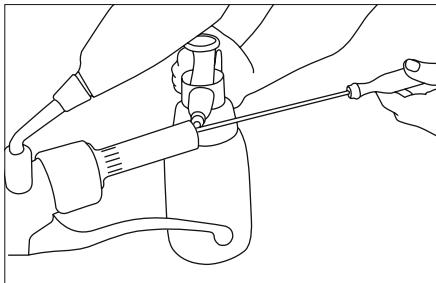
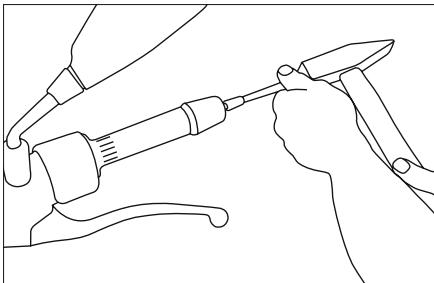
Avant de monter le nouveau guidon, prenez la mesure au centre du pontet de guidon, par ex. à l'aide d'un pied à coulisse, pour vous assurer que le diamètre du guidon correspond bien. Si le diamètre ne correspond pas, vérifiez, le cas échéant, si vous pouvez monter un pontet de guidon approprié et autorisé pour votre véhicule. 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 le jeu des câbles et des gaines. 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.

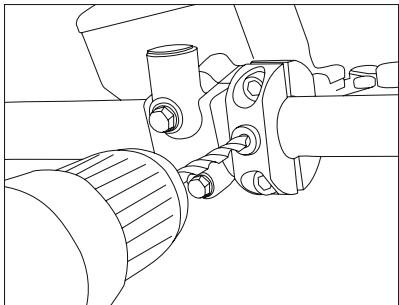
4.3 | Montage

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. C'est pourquoi vous devez vous assurer 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 sur le guidon les alésages 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 êtes parfaitement sûr d'avoir trouvé la meilleure position pour les unités 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 séparément) 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, des cadrans, des poignées et des embouts de guidon. Orientez la pompe à frein et les cadrans 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 nettoyant 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.de. 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)

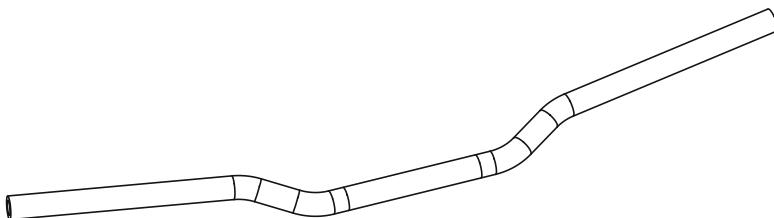
Inhoudsopgave

1 Leveringsomvang	25
2 Algemeen	25
2.1 Gebruiksaanwijzing lezen en bewaren	25
2.2 Toelichting bij symbolen	25
3 Veiligheid	26
3.1 Beoogd gebruik	26
3.2 Veiligheidsinstructies	26
4 Montage	27
4.1 Voorbereiding	27
4.2 Demontage	27
4.3 Montage	29
5 Opslag	29
6 Reiniging en onderhoud	30
7 Garantie	30
8 Afvoer	30
9 Contact	30

GAZZINI STUUR

1 | Leveringsomvang

nl



- 1 1x stuur
- 2 Gebruiksaanwijzing (online)

2 | Algemeen

2.1 | Gebruiksaanwijzing lezen en bewaren

Deze gebruiksaanwijzing heeft uitsluitend betrekking op gazzini sturen. U vindt hier belangrijke informatie voor montage, veiligheid en garantie. Lees de gebruiksaanwijzing en met name de veiligheidsaanwijzingen zorgvuldig door, voordat u het stuur monteert. Veronachtzaming kan tot schade aan het voertuig leiden. Bewaar de gebruiksaanwijzing voor verder gebruik. Wanneer u het stuur aan derden doorgeeft, dient u deze handleiding altijd 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 goed nota van specifieke nationale richtlijnen en wetten.

2.2 | Toelichting bij symbolen

De volgende symbolen en signaalwoorden worden in deze handleiding gebruikt.

WAARSCHUWING!	Dit symbool/signaalwoord duidt op een gevaar met een gemiddelde risicograad dat, indien dit niet wordt vermeden, de dood of een ernstig letsel tot gevolg kan hebben.
PAS OP!	Dit symbool/signaalwoord duidt op een gevaar met een lage risicograad dat, indien dit niet wordt vermeden, een gering of matig letsel tot gevolg kan hebben.
AANWIJZING!	Dit signaalwoord waarschuwt voor mogelijke materiële schade.
i	Dit symbool geeft u nuttige aanvullende informatie bij de montage of het gebruik.
Recycling symbool	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 uw motor, in het bijzonder wanneer deze op het punt van het stuur / stuukklemmen / kroonplaat / bowdenkabels / voorruit / kuipwerk / andere leidingen al eens is aangepast. Houd altijd rekening met de informatie in de bedieningshandleiding van uw voertuig en de voorschriften van de fabrikant van uw voertuig.

Gebruik het stuur uitsluitend zoals beschreven in deze handleiding. 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).

- Bij de leveringsomvang horen kleine onderdelen en verpakkingsfolie. Houd deze buiten het bereik van kinderen, want ze kunnen gevaar voor verstikking opleveren.



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 dat het stuur en de boorsjabloon stevig zijn vastgeklemd voordat u begint met boren, zodat het werkstuk niet kan verschuiven. Draag een veiligheidsbril.
- Monteer het stuur alleen zelf als u over de noodzakelijke vakkenkennis beschikt. Anders dient u zich hoe dan ook tot een professionele werkplaats te wenden.
- Een stuur dat door een ongeval is beschadigd of verbogen, moet worden vervangen.



Gevaar voor beschadiging!

- Zorg dat u het product gebruikt waarvoor het bedoeld is.
- Controleer of het stuur past op de aanwezige stuukklemmen, en de aanwezige schakelaarunits en kabels.
- Kabels moeten altijd zo worden gemonteerd, dat ze zelfs helemaal tot aan de aanslag op geen enkele manier door het stuur onder spanning kunnen komen. Ze mogen 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 openingen voor eventuele schakelaarunits met centreerpennen. Controleer en meet de positie en de boorgatdiameter van het originele stuur op. Ze de waarden over op uw nieuwe gazzini stuur. Boor met behulp van een boorsjabloon (optioneel verkrijgbaar) een gat in het gazzini stuur. De openingen mogen een diameter van maximaal 5 mm hebben.
- Zorg dat de gashendeleenheid zonder problemen functioneert. Zodra u de gashendel loslaat, moet deze vanzelf terugkeren naar de uitgangspositie; de hendel mag niet bijvoorbeeld door het stuuruiteinde worden afgeremd of geblokkeerd.

4 | Montage

4.1 | Voorbereiding

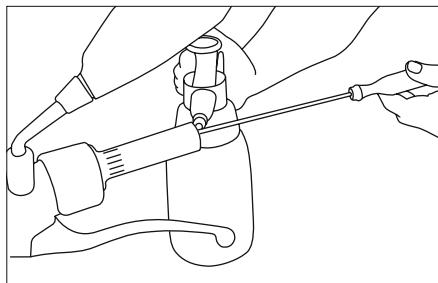
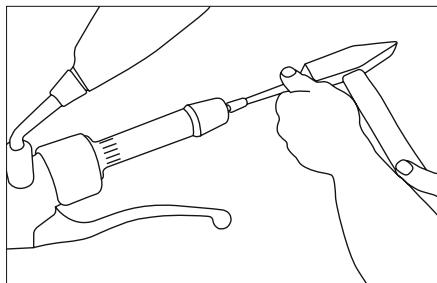
Voor dat u begint met het ombouwen, zoekt u een plek waar u ongestoord en schoon kunt werken. Leg het gereedschap en de vereiste ombouwonderdelen klaar, bok de motor veilig op. Dek de tank af met een doek om deze te beschermen tegen beschadigingen.

Controleer vóór de montage van het nieuwe stuur met een schuifmaatje of de diameter in het midden in de stuuklemmen van de motor past. Als de diameter afwijkt, gaat u na of eventueel passende en voor uw voertuig goedgekeurde stuuklemmen gemonteerd kunnen worden. Controleer verder of de diameter van de schakelaarunits op het stuur past.

Test vervolgens of de maten van het nieuwe stuur passen bij de beschikbare kabels. Dat gaat het beste met een helper, die u het originele stuur van uw motor laat vasthouden terwijl u het stuur uit de klemmen op de kroonplaat losmaakt. Laat uw helper dan het stuur omhoog houden en meet hoeveel speelruimte de kabels bieden. Vervolgens calculeert u de hoogte en breedte van het nieuwe stuur in. Als de kabels te kort blijken, moet u op de motor controleren of dit te verhelpen is door ze te verleggen. Anders moet u langere componenten gebruiken.

4.2 | Demontage

Is er niets meer dat de montage in de weg staat, dan demonteert u het aanwezige stuur definitief van het voertuig. De afzonderlijke componenten zijn beter te verwijderen wanneer u het stuur eerst weer vastschroeft op de kroonplaat. Maak dan de stuuruiteinden los. Daarvoor is in ieder geval een hendel van voldoende lengte nodig – de Schroefverbinding is meestal heel stevig 'vastgekoekt'. Kruiskopschroeven maakt u het beste los met een slagschroevendraaier. Heeft u 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 uw werkplaats thuis kunt u met een wegwerpuit een beetje afwasmiddel (liever geen olie!) onder de greep sputten.

AANWIJZING!

Gevaar voor beschadiging!

- Is de greep aan de schakelaarunit gelijmd, dan moet deze met een mes voorzichtig worden losgesneden.
- Vervolgens draait u de schakelaarunits met een goed passende kruiskopschroevendraaier los en verwijdert u deze.
- De rempomp 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 koppelingeseenheid.

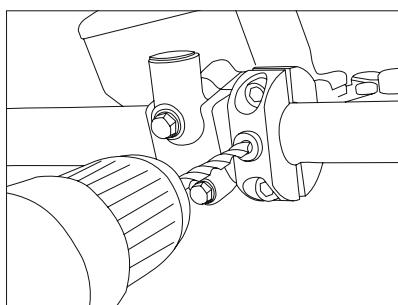
Nu kan het stuur definitief uit de stuuklemmen worden gehaald. Wanneer het stuur is losgemaakt, kan de gashendeleenheid makkelijk worden gedemonteerd zonder dat u de gaskabel opzij hoeft te hangen.

4.2 | ontage

Als het nieuwe stuur een andere klemmendiameter heeft, schroeft u de aanwezige stuuklemmen los van de kroonplaat en monteert u in plaats daarvan klemmen die bij het nieuwe stuur passen.

Monteer dan de bedieningseenheden los op het nieuwe stuur en lijn het stuur uit volgens uw persoonlijke rijgewoonten en de ontwerplijnen van de machine. Zorg daarbij dat het stuur een volledige beweging tot aan de aanslag kan maken met inachtneming van de tank en de kuip. Hebt u de definitieve positie voor het stuur gevonden, dan kunt u 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 u werkelijk de optimale montagepositie voor uw 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 het stuur met de schakelaarunits tot aan de aanslag vrij kan bewegen ten opzichte van de tank en de kuip en teken dan de plaats van de openingen voor de borgstiften in het stuur nauwkeurig af. In plaats daarvan kunt u ook een stukje afplaktape om het stuur plakken en met de borgstift van de schakelaarunit een afdruk in het afplaktape maken. Die kunt u dan uitstekend markeren voor het boren. Als u volledig zeker weet, dat u de beste positie voor uw schakelaarunits hebt gevonden en dat de markeringen voor de booropeningen goed zijn aangebracht, boort u het stuur aan één kant in voor een opening met de diameter van de borgstift. Dat gaat het beste en het veiligste met een boorsjabloon (afzonderlijk verkrijgbaar) voor buissturen. Na het boren ontbraamt u de booropening met een verzinkboor.



Breng dan de schakelaarunits, armaturen, grepen en stuuruiteinden definitief aan. Lijn de rempomp en koppelingsarmatuur daarbij zo uit, dat u 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 uitgestrektd op de hendels rusten. Zorg dat de gashendeleenheid zonder problemen functioneert. Zodra u de gashendel loslaat, moet deze vanzelf terugkeren naar de uitgangspositie. Daarmee is de vervanging van het stuur voltooid.

Controleer nog één keer alle functies (gas, koppeling, rem, schakelaarunits, choke) voordat u uw eerste rit gaat maken.

5 | Opslag

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

6 | Reiniging en onderhoud

nl

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 vanaf 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 | Afvoer



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

9 | Contact

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

Geproduceerd in Bosnië en Herzegovina (Aluminium stuur)

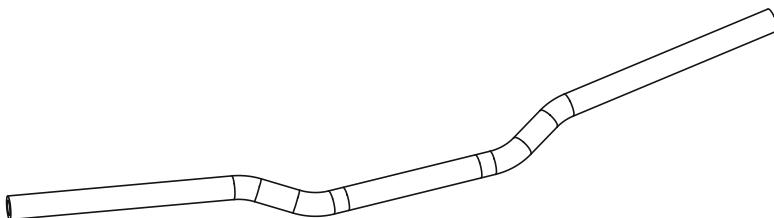
Geproduceerd in Duitsland (Stalen stuur)

Indice

1 Contenuto della fornitura	32
2 Informazioni generali	32
2.1 Leggere e conservare le istruzioni per l'uso	32
2.2 Legenda	32
3 Sicurezza	33
3.1 Uso conforme	33
3.2 Istruzioni per la sicurezza	33
4 Montaggio	34
4.1 Preparazione	34
4.2 Smontaggio	34
4.3 Montaggio	35
5 Stoccaggio	36
6 Pulizia e manutenzione	37
7 Garanzia	37
8 Smaltimento	37
9 Contatti	37

MANUBRIO GAZZINI

1 | Contenuto della fornitura



- 1 1x 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. Il mancato rispetto delle istruzioni può comportare danni al veicolo. Custodire le istruzioni per eventuali utilizzi futuri. Qualora il manubrio venga ceduto a terzi, dovrà essere accompagnato dalle rispettive 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

Le presenti istruzioni utilizzano i simboli e le parole di segnalazione di seguito illustrati.

AVVERTENZA!	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.
ATTENZIONE!	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.
NOTA!	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 assicurarsi 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 / carenatura / altri cavi. È importante osservare le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del proprio veicolo e le specifiche del costruttore del veicolo.

Utilizzare il manubrio solo come 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)!

- Tenere i piccoli pezzi e la pellicola di imballaggio compresi nella fornitura lontano dalla portata dei bambini. Pericolo di soffocamento!



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.
- Assicurarsi che il manubrio e la maschera di foratura siano bloccati in maniera salda prima di procedere alla foratura, in modo che il pezzo non si possa muovere. Indossare occhiali protettivi.
- Montare da soli il manubrio solo se si è in possesso delle conoscenze tecniche necessarie. Altrimenti è indispensabile rivolgersi a un'officina specializzata.
- I manubri danneggiati o deformati a causa di incidenti devono essere sostituiti.

NOTA!

Pericolo di danni!

- Assicurarsi che la messa in funzione 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 possano mai trovarsi in tensione a causa del manubrio, anche in caso di sterzata completa. Durante il montaggio non devono rimanere incastrati.
- 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 in quanto questi occupano una posizione diversa a seconda del modello di moto. 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 optionalmente). 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 con la conversione, cercare uno spazio idoneo per un lavoro pulito e privo di ostacoli. Preparare gli attrezzi e i componenti necessari, dopodiché posizionare la moto su un cavalletto in modo che sia ben salda. Coprire il serbatoio con un panno per proteggerlo da eventuali danni.

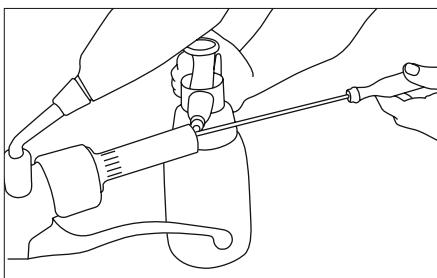
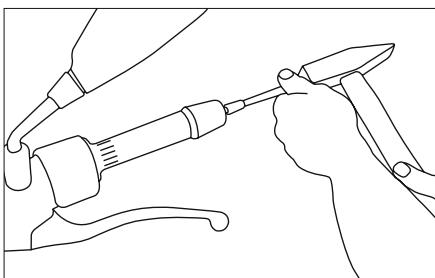
Prima di installare il nuovo manubrio verificare, ad es. con un calibro a corsoio, se il manubrio stesso nella sua parte centrale ha un diametro adatto al morsetto di bloccaggio della moto. Se il diametro è diverso, verificare se è possibile montare eventuali morsetti di bloccaggio adatti e omologati per il proprio veicolo. Verificare inoltre 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 chiedere a un aiutante di tenere il manubrio originale della moto mentre lo si toglie dal dispositivo di bloccaggio sulla piastra della forcella. In seguito chiedere all'aiutante di tenere il manubrio sollevato e misurare il gioco dei cavi e dei fili. A questo punto, calcolare l'altezza e la larghezza del nuovo manubrio. Se i cavi e/o i fili si rivelano troppo corti, è necessario verificare 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 della forcella. Ora allentare 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 impugnature 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 l'impugnatura.



NOTA!

Pericolo di danni!

- Se l'impugnatura è incollata sull'unità di interruttori, deve essere tagliata con cautela utilizzando un taglierino.
- Le unità di interruttori possono ora essere allentate e rimosse usando 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.

it

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.

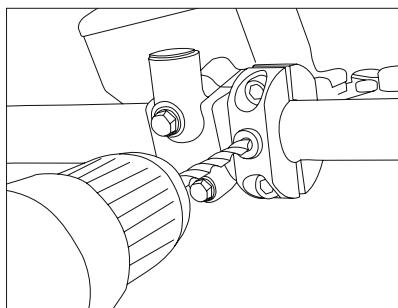
4.3 | Montaggio

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

In seguito pre-montare 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 dispositivo 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 impugnature utilizzate e la posizione delle estremità del manubrio. Controllare ancora una volta che le unità di interruttori non tocchino il serbatoio e la carenatura durante la sterzata completa del manubrio, e ora segnare 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. Quando si è completamente sicuri di aver trovato la posizione migliore per le unità di interruttori e dopo aver effettuato correttamente le marcature per i fori, forare il tubo del manubrio su un lato 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 separatamente) 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 i comandi del freno e 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 ancora una volta tutte le funzioni (gas, frizione, freno, unità di interruttori, starter) prima di mettersi alla guida per la prima volta col nuovo manubrio.

5 | Stoccaggio

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

6 | Pulizia e manutenzione

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

9 | Contatti

Per domande sul prodotto e/o sulle presenti istruzioni, prima di cominciare a utilizzare il prodotto vi preghiamo di contattare il nostro centro di assistenza per e-mail: 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)

gazz!n!

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 • Im Schwanen 5 • 8304 Wallisellen • Switzerland
Tel.: (0041) 044 832 56 10 • service@louis-moto.ch