KETTENSATZ
CHAIN AND SPROCKET KIT

de ORIGINAL GEBRAUCHS-ANLEITUNG

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 | Anleitung lesen und aufbewahren 4

2.2 | Zeichenerklärung 5

3 | Sicherheit 5

3.1 | Bestimmungsgemäßer Gebrauch 5

3.2 | Sicherheitshinweise 5

4 | Montage 7

4.1 | Vorbereitung 7

4.2 | Demontage 7

4.3 | Montage offene Kette 9

5 | Lagerung 12

6 | Reinigung 12

7 | Fehlersuche 13

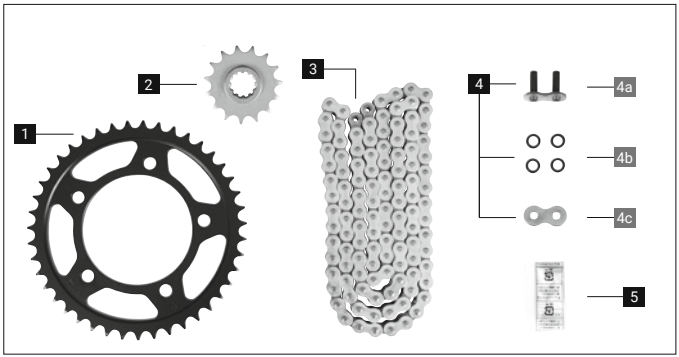
8 | Gewährleistung 13

9 | Entsorgung 13

10 | Kontakt 14

KETTENSATZ

1 | Lieferumfang



Bsp.Abbildung Kettensatz mit offener Kette:

1	Kettenrad	4a	Innenlasche mit Bolzen (bei offener Kette)
2	Ritzel	4b	4 Stück Dichtringe (bei offener Kette)
3	Kette	4c	Außenlasche (bei offener Kette)
4	Kettenschloss als Nietschloss	5	Fett (bei offener Kette)

2 | Allgemeines

2.1 | Gebrauchsanleitung lesen und aufbewahren
Diese Anleitung bezieht sich auf Kettensätze allgemein. Sie enthält wichtige Hinweise zu Anbau, Wartung, Sicherheit und Gewährleistung.
Motorrad-Kettensätze sind technisch aufwendige hoch belastete Bauteile. Sie sind hohen Übertragungskräften und Umlaufgeschwindigkeiten, thermischen Belastungen, Schmutz und Nässe ausgesetzt.
Die Anleitung, insbesondere die Sicherheitshinweise, sorgfältig durchlesen, bevor der Kettensatz ausgetauscht wird. Die Nichtbeachtung dieser Anleitung kann zu schweren Verletzungen und/ oder zu Schäden am Fahrzeug führen.
Die Anleitung basiert auf den in der Europäischen Union gültigen Normen und Regeln und spiegelt den aktuellen Stand der Technik wieder. Im Ausland auch landesspezifische Richtlinien und Gesetze beachten. Die Anleitung für die weitere Nutzung aufbewahren. Wenn der Kettensatz nicht montiert an Dritte weitergeben wird, so ist unbedingt auf das Vorhandensein dieser Anleitung zu achten.

2.2 | Zeichenerklärung
Die folgenden Symbole und Signalwörter werden in dieser Bedienungsanleitung oder auf der Verpackung 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 Ihnen nützliche Zusatzinformationen zum Zusammenbau oder zum Betrieb.
	Dieses Symbol kennzeichnet die Wiederverwertbarkeit von Verpackungen und Produkt selbst.

3 | Sicherheit

3.1 | Bestimmungsgemäßer Gebrauch
Der vorliegende Motorrad-Kettensatz dient dem Austausch des verschlissenen vorhandenen Kettensatzes am angegebenen Motorradmodell.

3.2 | Sicherheitshinweise

WARNUNG!

Unfallgefahr!

- Der Kettensatz muss mit Sachkenntnis am Fahrzeug angebracht werden – keinesfalls darf dabei Kettenöl bzw. -fett auf die Lauffläche des Hinterreifens oder Bremsscheibe gelangen.
- Sollten sich bei der Kontrolle Schmierstoffspuren an der

Lauffläche des Reifens finden, so sind diese rückstandslos zu entfernen der Ursache auf den Grund zu gehen, bevor die Fahrt fortgesetzt wird.

⚠ 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)!

- Den Kettensatz und sein Zubehör von Kindern unter acht Jahren fernhalten.
- Zum Lieferumfang gehören verschluckbare Kleinteile sowie Verpackungsfolie. Diese Teile von Kindern fernhalten, da beim Verschlucken Erstickungsgefahr besteht.

⚠ VORSICHT!

Verletzungsgefahr!

- Bei Montagearbeiten auf einen sicheren Stand des Fahrzeugs und einen gut beleuchteten Arbeitsplatz achten, sodass Verletzungen während des Anbaus vermieden werden.

HINWEIS!

Beschädigungsgefahr

- Den Kettensatz vor jeder Fahrt auf Beschädigung prüfen.
- Ein fachgerechtes Anbringen des Kettenschlosses ist unabdingbar, da bei einem möglichen Kettenriss das Fahrzeug beschädigt werden kann.
- Die Montage eines Kettensatzes nur selbst vornehmen, wenn über die notwendigen Fachkenntnisse verfügt wird. Andernfalls unbedingt an eine Fachwerkstatt wenden. Zusätzlich ein spezielles Werkstatthandbuch für das Fahrzeugmodell zu Rate ziehen, welches Detailinformationen, Abbildungen und Gewinde-Anzugsmomente für die entsprechende Maschine enthält.

4 | Montage

4.1 | Vorbereitung
Die von uns vertriebenen Kettensätze entsprechen der deutschen Fahrzeughomologation der Erstausrüster. Auslandsmodelle oder Grauimporte können von diesen Werten abweichen. Auch kommen hin und wieder innerhalb eines Baujahrs unterschiedliche Komponenten zum Einsatz. Das Jahr der Erstzulassung ist nicht immer gleichbedeutend mit dem Baujahr.

Unbedingt zunächst die Anzahl der Zähne und die Befestigung des Ritzels/ des Kettenrades mit dem jeweils montierten Altteil vergleichen.

Montageposition (welche Seite wird nach vorn, welche nach hinten montiert?) merken. Montageposition sicherheitshalber auf den Neuteilen, bevor die Altteile demontiert werden, kennzeichnen.
Mit der Montage des neuen Kettensatzes erst beginnen, wenn sicher ist, dass der Kettensatz die passenden Komponenten für das entsprechende Motorrad enthält. Das Fahrzeug mit dem Hauptständer oder einem Motorrad Hinterradheber sicher aufbocken.

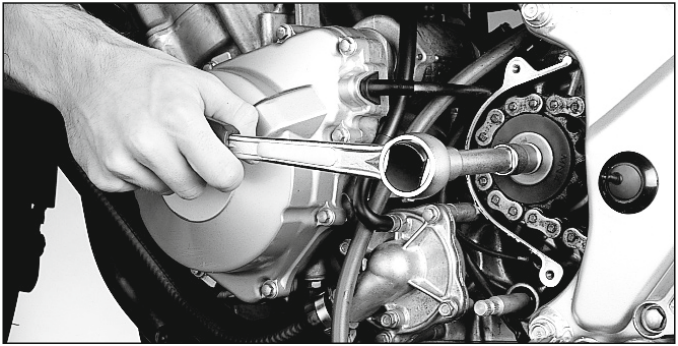
4.2 | Demontage

HINWEIS!

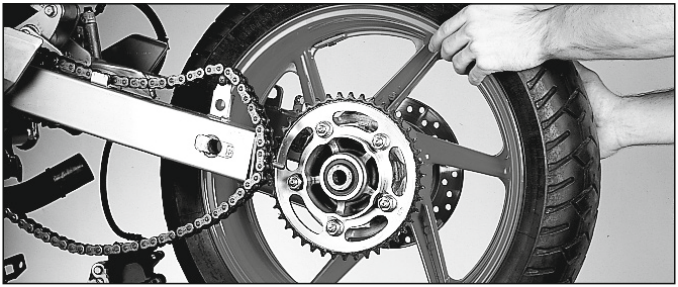
Beschädigungsgefahr!

- Einen Kettensatz nur selbst montieren bzw. demontieren, wenn über die notwendigen Fachkenntnisse verfügt wird.
- Andernfalls unbedingt an eine Fachwerkstatt wenden. Werkstatthandbuch, welches Detailinformationen, Abbildungen und Gewinde-Anzugsmomente für das jeweilige Fahrzeugmodell enthält, zu Rate ziehen.

Ritzel und Kettensatz ausbauen
Um an das Kettenritzel zu gelangen, müssen zunächst ggf. Fußraste, Schalthebel (Position merken) und ein Motordeckel bzw. eine Ritzelabdeckung entfernt werden. Beim Abheben des Deckels auf eine eventuell vorhandene Kupplungsbetätigung achten – diese möglichst nicht aushängen. Zur Sicherung des Fahrzeugs den ersten Gang einlegen und Fußbremse arretieren (von Helfer treten lassen), um das Ritzel lösen zu können. Das Ritzel kann auf verschiedene Arten befestigt sein (Zentralmutter mit Sicherungsblech, Zentralschraube mit Sicherungsblech, Halteplatte mit zwei kleineren Schrauben). Zunächst ggf. die Sicherung entfernen (z. B. Sicherungsblech aufbiegen), bevor die Befestigungsschraube oder -mutter des Ritzels mit einer passenden Knarren-Nuss und ggf. entsprechendem Kraftaufwand gelöst wird.



Jetzt die Kette trennen. Dazu eignet sich ein separat zu erwerbender Kettentrenner hervorragend. Die Kette runterziehen und das Ritzel abnehmen. Das neue Ritzel gleich wieder aufstecken (Beschriftung sichtbar) und leicht anschrauben. Anschließend das Hinterrad ausbauen. Damit das Rad in Position bleibt, eine Radausbauhilfe oder einen geeigneten Klotz unter das Rad legen, bevor die Achse entfernt wird. Dann die Achsmutter lösen und Achse mit einem Kunststoffhammer austreiben. Eventuell Stange zu Hilfe nehmen. Die Schwinge mit einem Lappen schützen, sodass der Bremssattel mit Träger die Schwinge nicht zerkratzt. Rad festhalten und behutsam zu Boden gleiten lassen. Einbauposition der Distanzhülsen merken.



Das Kettenrad vom Kettenradträger am Hinterrad abschrauben. Auch hier eventuell vorhandene Sicherungsbleche vorher aufbiegen. Sicherungsbleche oder selbstsichernde Muttern sollten erneuert werden. Träger reinigen und neues Kettenrad auflegen (Beschriftung lesbar). Schrauben über Kreuz, möglichst mit Drehmomentschlüssel nach Herstellerangaben anziehen. Ggf. Sicherungsbleche wieder sorgsam umbördeln. Nun noch einmal das Rad kontrollieren: Machen alle Lager und Dichtringe einen guten Eindruck? Ist der Ruckdämpfer hinter dem Kettenradträger noch straff? Schadhafte Teile austauschen.

4.3 | Montage offene Kette

HINWEIS!

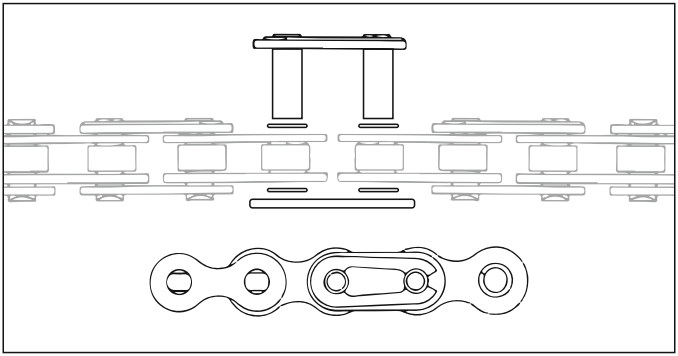
Beschädigungsgefahr!

- Ist eine offene Kette mit Nietschloss geliefert worden, die Kette nur selbst vernieten, wenn das notwendige Spezialwerkzeug und Fachkenntnisse vorhanden sind.
- Diese Arbeit ansonsten unbedingt einer Fachwerkstatt (für die Fahrt zur Fachwerkstatt kann ggf. ein Clipschloss verwendet werden) überlassen.
- Eine falsch vernietete Kette kann rasch verschleißen oder reißen und dadurch Schäden, auch Personenschäden, verursachen.

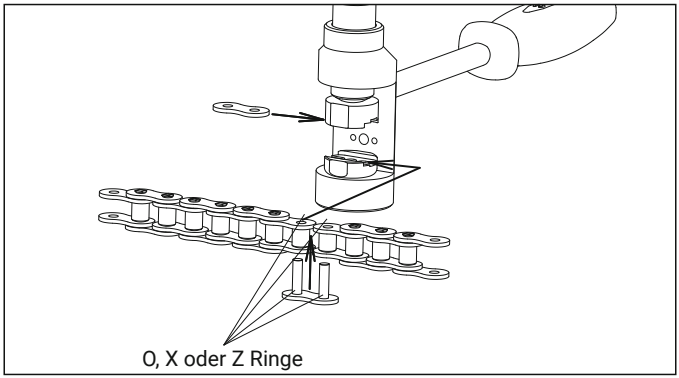
Für Fahrzeuge mit geringerer Motorleistung (bis ca. 34 PS) werden oftmals Ketten mit Clipschloss verwendet. Dieses mit äußerster Sorgfalt montieren - Abschlussplatte und Clip müssen straff sitzen, daher erfordert die Montage etwas Geschick.

Bevor das Hinterrad wieder eingebaut wird. Sollte die Ketten schon einmal über das Ritzel gelegt werden. Das Hinterrad mit Hilfe der Radausbauhilfe oder einem Klotz in Position bringen und die Kettenspanner einsetzen. Jetzt die Achse ggf. mit einem Kunststoffhammer einschieben und die Achsmuttern leicht aufschrauben. Jetzt das obere Kettenende auf das Kettenrad auflegen und durch Drehen des Rades etwas spannen. Das untere Kettenende direkt im

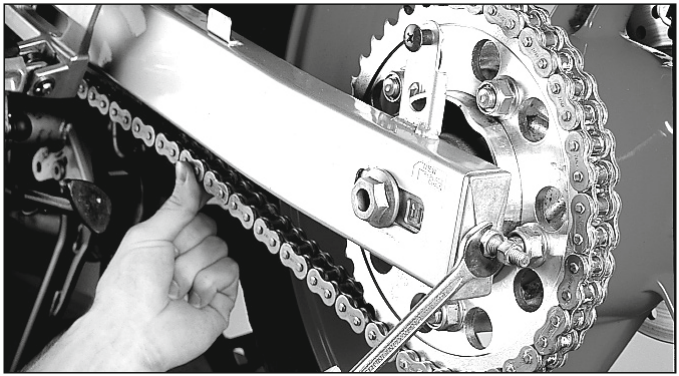
Anschluss auf das Kettenrad auflegen und das Rad soweit drehen, dass beide Kettenenden in ca. 2 Uhr-Stellung auf dem Kettenrad liegen. Auf gute Schmierung der Bolzen und der Dichtringe des Kettenschlosses (mit dem im Lieferumfang beiliegendem Fett) achten. Die Dichtringe auf dem U-förmigen Schlossteil (Platte mit zwei angenieteten Bolzen) aufsetzen und diesen beidseitig von hinten in die Kettenenden einführen. Ggf. ein spezielles Montagewerkzeug verwenden, um die Kettenenden im Abstand des Schlosses zusammenzuhalten. Die offenen Mittelglieder der Kette haben außen kleine Sitze für die Dichtringe. Darauf achten, dass die Dichtringe auf die Sitze gleiten und sich nicht vor diesen verklemmen – dann lässt sich die Abschlussplatte nicht mehr weit genug auf die Bolzen schieben. Die vorderen Dichtringe werden auf ihre Sitze gelegt und die vordere, gut gefettete Metallasche anschließend verkantfrei mit einem Kettenwerkzeug aufgeschoben. Die Bohrungen sind sehr eng bemessen, damit die Lasche straff auf den Bolzen sitzt.



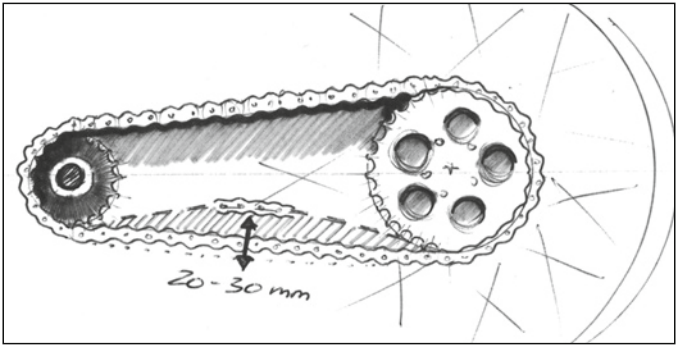
Beim **Clipschloss** werden nun an den beiden Bolzenenden außerhalb der Metalllasche die Nuten für den Clip sichtbar. Der Clip wird mit dem geschlossenen Teil in Zugrichtung (am oberen Kettentrumm nach vorn oder am unteren Kettentrumm nach hinten weisend) auf die Bolzen aufgeschoben – das geht besonders gut mit einer speziellen Kettenschloss-Clipzange. Darauf achten, dass er in ganzer Länge aufgeschoben wird, sodass er in beide Nuten korrekt einrastet. Ein falsch montiertes Clipschloss kann zu raschem Kettenverschleiß oder gar zum Kettenabriss führen.
Beim **Nietschloss** werden außerhalb der Metalllasche die beiden zu vernietenden Enden sichtbar. Diese müssen mit einem geeigneten Kettenwerkzeug sachgemäß vernietet werden. Es gibt verschiedene Nietschlösser und entsprechende Werkzeuge. Die Anleitung zum Kettenwerkzeug gilt es zu beachten.



Das Ritzel mit dem Drehmomentschlüssel nach Herstellerangabe festziehen. Das Kettenspiel muss ebenso nach Herstellerangabe eingestellt werden. Dabei Acht geben, dass die Radflucht erhalten bleibt. Den gleichmäßigen Durchhang der Kette testet man, indem man das Hinterrad einmal um 360 Grad dreht und dabei immer wieder den Durchhang prüft. Die Kette darf keine „strammen Stellen" (ungleichmäßigen Durchhang) aufweisen.
Abschließend die Radachse nach Herstellerangabe mit dem Drehmomentschlüssel anziehen. Die Hinterachsmutter ggf. mit einem neuen Splint sichern. Noch einmal alle Befestigungen überprüfen, nachdem Deckel, Schalthebel, Kettenschutz, etc. montiert wurden.
Nach ca. 300 km sollte die korrekte Spannung der Kette wieder nachgesehen werden – neue Ketten längen sich zunächst.



In der Regel beträgt der Durchhang der Kette unten in der Mitte bei belastetem Fahrzeug ca. 2-3 cm. Also das Fahrzeug vom Hauptständer nehmen und aufsitzen, um das Spiel zu prüfen bzw. von einem Helfer überprüfen zu lassen.
Auch den gleichmäßigen Durchhang der Kette prüfen. Ändert sich der Kettendurchhang, muss der zentrische Lauf der Komponenten geprüft werden.



5 | Lagerung

Lagere den noch nicht verbauten Kettensatz in einem vor Witterung und Feuchtigkeit geschützten geschlossenen Raum in der originalen Verpackung auf.

6 | Reinigung und Pflege

Nur eine saubere, gut geschmierte und richtig gespannte Kette wird eine lange Lebensdauer erreichen. Eine Kontrolle umfasst daher in regelmäßigen Abständen den Zustand der Kette, den gleichmäßigen Durchhang und die korrekte Spannung. Die Kette fetten (z.B. auch nach längeren Regenfahrten auf der Autobahn), wann immer diese einen „trockenen" Eindruck macht. Es muss dabei ein dem Kettentyp entsprechendes Kettenspray verwendet werden. Das Kettenspray stets am unteren Kettendurchhang auftragen. Überschüssiges Kettenspray am Boden mit einer Unterlage (Stück Pappe) auffangen. Die Kette nicht überfetten – überschüssiges Kettenfett wird rasch wieder abgeschleudert. Ein die Kette umlaufend gerade deckender Auftrag ist daher ausreichend. Das Kettenspray vor der nächsten Fahrt ablüften lassen, wenigstens 15-20 Minuten, besser noch über Nacht – dann haftet es optimal an.

Eine stark verschmutzte, sandige Kette muss mit speziellem Kettenreiniger gereinigt werden, bevor diese neu gefettet wird. Schmutz schmirgelt und trägt so zum Verschleiß bei.
Für Vielfahrer empfiehlt sich ein automatischer Kettenöler – dieser erledigt die Arbeit im Stillen und sorgt ganz nebenbei für ein deutlich längeres Kettenleben.

7 | Fehlersuche

Fehler	Mögliche Ursachen und Abhilfe
Die Kette ist einseitig stärker verschlissen	Überprüfen, ob das Ritzel und das Kettenrad korrekt montiert wurden. Ggf. weisen auch diese einseitig stärkere Abnutzungsspuren auf. Des Weiteren ist zu prüfen, ob die Kette und das Hinterrad in der richtigen Flucht laufen.
Die Kette ist nach kurzer Zeit übermäßig gelängt	Die Kette wurde zu stark gespannt und ggf. nicht gut geschmiert/ gereinigt. Das Kettenspiel überprüfen. Im belasteten Zustand sollten das Kettenspiel am unteren Kettenlauf ca. 2 – 3 cm betragen.
Die Kette schlägt	Die Kette ist zu lasch gespannt oder hat ggf. ungleichmäßigen Durchhang. Das Kettenspiel überprüfen. Im belasteten Zustand sollten das Kettenspiel am unteren Kettentrum ca. 2 – 3 cm betragen. Lassen Sie das Rad um 360 Grad durchlaufen - die Kette darf nicht ungleichmäßig gelängt sein.

8 | 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.

9 | Entsorgung

Das Verpackungsmaterial sowie das Produkt selbst gemäß den regionalen behördlichen Bestimmungen entsorgen.

10 | Kontakt

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

Contents

1 | What's included 16

2 | General information 16

2.1 | Reading and keeping the instructions for use 16

2.2 | Explanation of symbols 17

3 | Safety 17

3.1 | Intended use 17

3.2 | Safety instructions 17

4 | Installation 19

4.1 | Preparation 19

4.2 | Removal 19

4.3 | Installing an open chain 21

5 | Storage 24

6 | Cleaning and care 24

7 | Troubleshooting 25

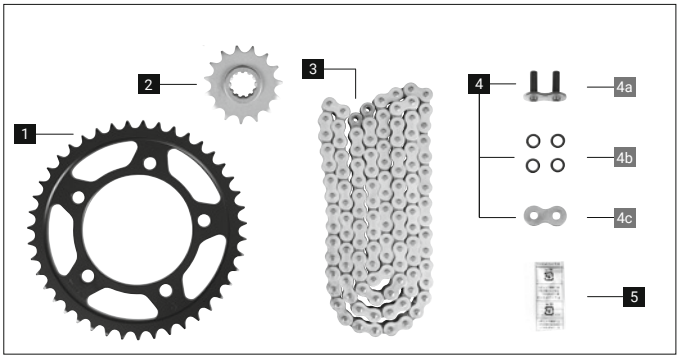
8 | Warranty 25

9 | Disposal 25

10 | Contact 26

CHAIN AND SPROCKET KIT

1 | What's included



Example illustration of chain and sprocket kit with open chain:

1	Chain wheel	4a	Inner plate with pins (for open chain)
2	Sprocket	4b	4 x seals (for open chain)
3	Chain	4c	Outer plate (for open chain)
4	Rivet master link	5	Grease (for open chain)

2 | General information

2.1 | Reading and keeping the instructions for use

These instructions apply to chain and sprocket kits in general. They contain important information on installation, maintenance, safety and warranty. Motorcycle chains are technically sophisticated heavy-duty components, which are subjected to high transmission forces and rotational speeds, thermal loads, dirt and wet.

Read these instructions carefully, in particular the safety instructions, before the chain and sprocket kit is replaced. Failure to follow these instructions can lead to serious injury and/or damage to your vehicle.

The instructions are based on the standards and regulations applicable in the European Union and reflect the current state-of-the-art technology. If abroad, you should also observe country-specific guidelines and laws. Keep these instructions for future reference. If you do not install this chain and sprocket kit, but instead pass it on to a third party, be sure to include these instructions with it.

2.2 | Explanation of symbols
The following symbols and signal words are used in these instructions for use or on the packaging.

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 that the packaging and product can be recycled.

3 | Safety

3.1 | Intended use
This chain and sprocket kit is intended for replacing a worn-out kit on the stated motorcycle model.

3.2 | Safety instructions

WARNING!

Risk of accident!

- Installing the chain and sprocket kit correctly requires some technical know-how – never allow chain oil or grease to get onto the tread of the rear tyre or the brake disc.
- Inspect the tyre tread, and if you find any traces of lubricant, remove all residue completely and check the cause before riding your motorcycle again.

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 chain and sprocket kit and its accessories out of the reach of children under eight years old.
- The kit includes small parts which could be swallowed, and plastic packaging film. Keep these parts out of the reach of children as there is a risk of asphyxiation if they are swallowed.

CAUTION!

Risk of injury!

- To avoid injury when installing the kit, make sure that your motorcycle cannot topple over and that you have adequate lighting.

IMPORTANT!

Risk of damage

- Check the chain and sprocket kit for damage before each journey.
- It is absolutely essential to fit the master link correctly because if the chain separates, your motorcycle may be damaged.
- Only install the chain and sprocket kit yourself if you have the necessary technical knowledge. Otherwise it is imperative that you contact a motorcycle workshop. Consult a workshop manual specifically for your motorcycle model, which gives detailed information, illustrations and thread torques for the respective motorbike.

4 | Installation

4.1 | Preparation

The chain and sprocket kits we supply conform to the German vehicle homologation of the OEMs (original equipment manufacturers). Foreign models and grey imports may deviate from these specifications. Also, different components may occasionally be used within the same year of manufacture. The year of first registration is not always the same as the year of manufacture.

It is therefore essential to first check that the number of teeth and the securing of the front and rear sprockets are the same as the old part on your motorbike.

Make a note of the installation position (which side faces forwards and which backwards). To be on the safe side, mark the installation position on the new parts before the old parts are removed.
Do not start with installation of the new chain and sprocket kit until you are certain that the chain and sprocket kit contains the right components for the respective motorcycle.
Jack up the vehicle securely with the centre stand or a motorcycle rear paddock stand.

4.2 | Removal

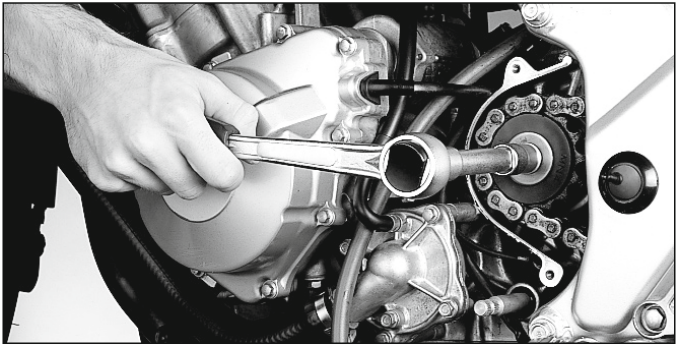
IMPORTANT!

Risk of damage!

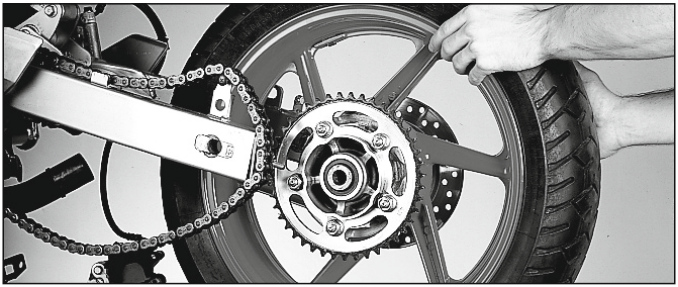
- Only install or remove a chain and sprocket kit yourself if you have the necessary technical knowledge.
- Otherwise it is imperative that you contact a motorcycle workshop. Consult a workshop manual, which provides detailed information, illustrations and thread torques for the respective vehicle model.

Removing front and rear sprockets

To get at the front sprocket, you may first need to remove the footrest, gearshift (note position!), an engine cover or sprocket cover. When you lift off the cover, watch out for a possible clutch actuator – try not to disengage it if possible.
To secure the motorbike, put it in first gear and engage the rear brake (get your helper to operate the brake) so that you can release the sprocket. There are various types of sprocket fixture (central nut with tab washer, central bolt with tab washer, mounting plate with two smaller bolts). First remove the locking device as necessary (e.g. bend open tab washer), before loosening the fastening bolt or nut for the sprocket using a suitable socket ratchet wrench and a spot of elbow grease.



Now break the chain. A chain breaker, which can be purchased separately, is suitable for this purpose. Remove the chain and detach the sprocket. Immediately fit the new sprocket (visible lettering) and screw it on loosely. Then remove the rear wheel. To make sure that the wheel remains in position, place a wheel removal aid or a suitable block under the wheel before removing the axle. Then loosen the axle nut and drive out the axle with a plastic hammer. Use a rod if necessary. Protect the swing arm with a cloth so that the brake caliper with carrier does not scratch the swing arm. Hold the wheel in place and carefully allow it to slide to the floor. Make a note of the installation position of the spacer sleeves.



Unscrew the chain wheel from the sprocket mount on the rear wheel. Here too, bend open any tab washers beforehand. You should always fit new tab washers or self-locking nuts. Clean the mount and install a new sprocket (visible lettering). Tighten the bolts crosswise, preferably using a torque wrench according to manufacturer specifications. Flatten any tab washers back down. Check the wheel once more: do all the bearings and seals still look in good working order? Is the damper behind the rear sprocket mount still correctly tensioned? Replace any damaged components.

4.3 | Installing an open chain

IMPORTANT!

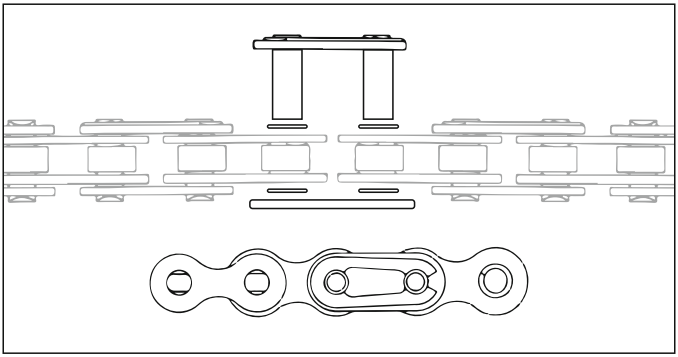
Risk of damage!

- If the chain supplied is an open chain with a rivet master link, only rivet the chain yourself if you have the necessary special tools and specialist knowledge.
- Otherwise, always have this job done by a motorcycle workshop (if necessary, a clip connecting link can be used for the journey to the workshop).
- An incorrectly riveted chain can quickly wear or fail, causing damage and injury!

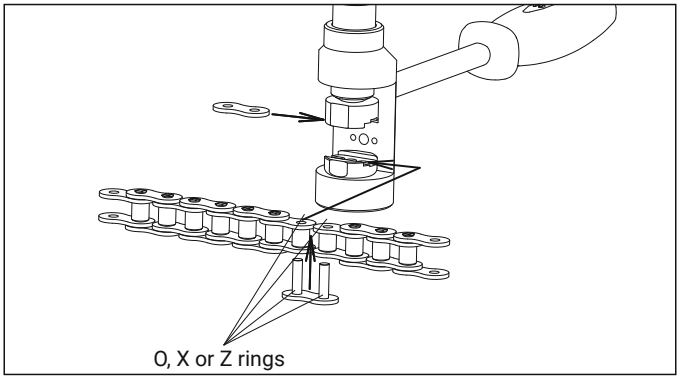
Low-powered motorcycles (up to approx. 34 hp) usually have a chain with a clip master link. Install this sort of chain with the utmost care. The end plate and clip must sit tightly, so installation takes a certain amount of skill.

The chain should be placed over the sprocket before the rear wheel is re-installed. Move the rear wheel into position with the help of the wheel removal aid or a block, and insert the chain adjuster. Now, insert the axle, if necessary using a plastic hammer, and screw on the axle nut loosely. Now, place the upper end of the chain on the chain wheel, and tension it a little by turning the wheel. Immediately afterwards, place the lower end of the chain on the chain wheel, and turn the wheel far enough so that both ends of the chain rest on the chain wheel in approximately the 2 o'clock position. Make sure that the pins and seals of the master link are well lubricated, using the grease supplied with the chain. Fit the seals to the U-shaped master

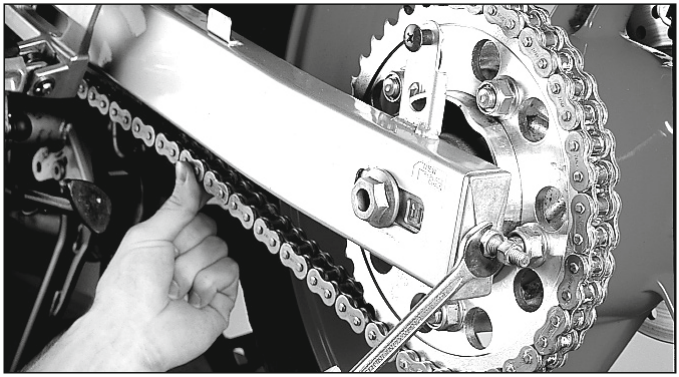
link (plate with two riveted pins), and insert it into the ends of the chain on both sides from the rear. A special tool may be required to hold the chain ends together with the correct separation for fitting the link. The open middle links of the chain have small "seats" on the outside for locating the seals. Make sure that the seals slide onto the seats and do not jam, as this would prevent you from pushing the end plate far enough onto the pins. The front seals are placed on their seats and the front, well-greased metal plate can then be pushed on without it tilting, using a chain tool. The drilled holes are very tight so that the plate rests taut on the bolts.



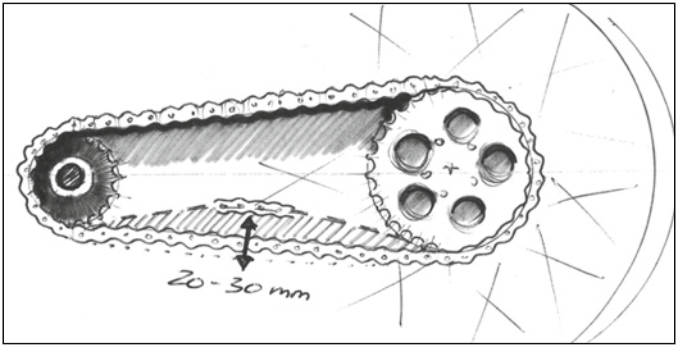
With a **clip master link** the grooves for the clip will now be visible at the end of the two pins, outside the metal plate. Push the clip onto the pins with the closed part in the direction of pull (pointing forwards on the upper chain run, or backwards on the lower chain run) – special chain link clip pliers are particularly useful for this. Make sure that the clip is pushed into place over its entire length so that it engages correctly in both grooves. An incorrectly fitted clip connecting link can cause rapid chain wear and even failure.
With a **rivet master link**, the two ends that need to be riveted become visible outside of the metal plate. They have to be riveted properly with a suitable chain tool. Various rivet links and the appropriate tools are available. You must always adhere to the instructions for the chain tool.



Use a torque wrench to tighten the front sprocket to the torque specified by the manufacturer. The chain tension also has to be set in accordance with manufacturer specifications. In the process, make sure that the wheel alignment remains unchanged. You can check the chain slack is even by turning the rear wheel 360 degrees and constantly checking the slack. The chain must not have any "tight spots" (uneven slack).
Finally use a torque wrench to tighten the wheel axle to the torque specified by the manufacturer. Secure the rear axle nut with a new cotter pin, if applicable. Once you have reinstalled the cover, gearshift and chain guard etc., check all the fastenings once again.
After approx. 300 km, you should check the tension of your chain again – new chains tend to stretch initially.



As a rule, the chain slack at the bottom centre is approx. 2-3 cm when there is a load on the motorcycle. You should therefore check the play by taking the motorcycle off its centre stand and sitting on it. A second person may be needed to do this check.
Also check that the chain slack is even. If the slack changes, check that the components are running centrically.



5 | Storage

Until it is installed, the chain and sprocket kit should be stored in the original packaging in a closed room that is protected against the weather and moisture.

6 | Cleaning and care

Only a clean, well lubricated and correctly tensioned chain will have a long service life. This means it is important to regularly check the state of the chain, and ensure uniform slack and correct tension. Grease the chain whenever it looks "dry" (and also after prolonged riding in the rain on the motorway, for example). In the process, you must use a suitable chain spray for the type of chain. Always apply the chain spray to the slack at the bottom of the chain. Collect any excess chain spray on the floor with an underlay (piece of paper). Do not over-grease the chain – excess chain grease is quickly flung from the chain. It is sufficient to apply just enough to coat the chain along its full length. Allow time for the chain spray to dry – at least 15-20 minutes, but better still overnight – before the next journey, so that it adheres optimally.

A heavily soiled, sandy chain has to be cleaned with special chain cleaner before it is re-greased. Dirt is abrasive and thus contributes to wear.
An automatic chain oiler is recommended for frequent riders – it carries out the work on its own and considerably increases the service life of the chain.

7 | Troubleshooting

Fault	Possible causes and remedies
Chain is more heavily worn on one side	Check that the sprocket and chain wheel are fitted correctly. The sprockets may also show signs of considerable wear on one side. Also check that the chain and rear wheel are properly aligned.
Chain stretches excessively after a short time	Chain tension was too high and possibly the chain was not well lubricated/cleaned. Check the chain tension. Under load, the chain slack should be approx. 2-3 cm on the bottom run.
Chain is hitting	Chain tension is too low or the slack is uneven. Check the chain tension. Under load, the chain slack should be approx. 2-3 cm on the bottom run. Rotate the wheel through 360 degrees – the chain must not have stretched unevenly.

8 | 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.

9 | Disposal

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

10 | Contact

If you have any questions about the product and/or these instructions, please contact us before using the product for the first time by sending an e-mail to: service@louis.de. We will get back to you as soon as possible. This is the best way to ensure that the product is used correctly.

Table des matières

1 | Équipement fourni 28

2 | Généralités 28

2.1 | Lire et conserver le présent mode d'emploi 28

2.2 | Légende 29

3 | Sécurité 29

3.1 | Utilisation conforme 29

3.2 | Consignes de sécurité 29

4 | Montage 31

4.1 | Préparation 31

4.2 | Démontage 31

4.3 | Montage d'une chaîne ouverte 34

5 | Stockage 37

6 | Nettoyage et entretien 37

7 | Diagnostic des pannes 38

8 | Garantie légale 38

9 | Élimination 38

10 | Contact 39

KIT CHAÎNE

1 | Équipement fourni

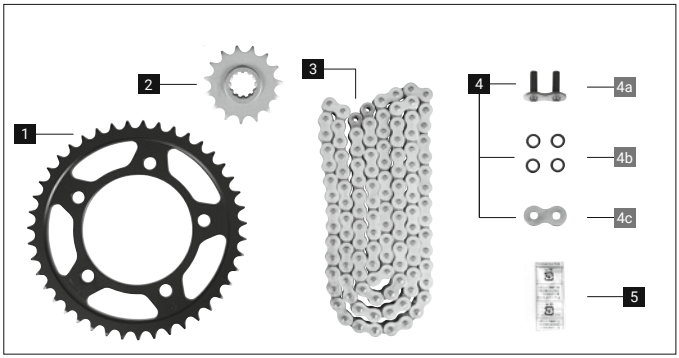


Illustration à titre d'exemple d'un kit chaîne avec chaîne ouverte :

1	Barbotin de chaîne	4a	Plaque intérieure avec boulon (chaîne ouverte)
2	Pignon	4b	4 bagues d'étanchéité (chaîne ouverte)
3	Chaîne	4c	Plaque extérieure (chaîne ouverte)
4	Attache rapide à rivet	5	Graisse (chaîne ouverte)

2 | Généralités

2.1 | Lire et conserver le présent mode d'emploi
Le présent mode d'emploi se rapporte aux kits chaînes en général. Il contient des remarques importantes concernant le montage, la maintenance, la sécurité et la garantie.
Les kits chaînes de moto sont des composants techniquement sophistiqués et soumis à de fortes contraintes. Ils sont soumis à des forces de transmission et à des vitesses de rotation élevées, aux contraintes thermiques ainsi qu'à l'encrassement et à l'humidité.
Lisez attentivement les instructions, en particulier les consignes de sécurité, dans leur intégralité avant de remplacer le kit chaîne. Le non-respect de ce mode d'emploi peut entraîner des blessures graves et/ou des dommages du véhicule.
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. Conservez le présent mode d'emploi pour l'utilisation ultérieure. Si vous cédez le kit chaîne non monté à un tiers, assurez-vous impérativement d'y joindre le présent mode d'emploi.

2.2 | Légende
Les symboles et mentions d'avertissement suivants sont utilisés dans le présent mode d'emploi ou sur l'emballage.

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 présent kit chaîne moto sert à remplacer le kit chaîne existant une fois ce dernier usé sur le modèle de moto indiqué.

3.2 | Consignes de sécurité

AVERTISSEMENT !

Risque d'accident !

- Pour monter le kit chaîne sur le véhicule, vous devez disposer des compétences requises. De l'huile ou de la graisse pour

chaîne ne doit en aucun cas se trouver sur la surface de contact au sol du pneu arrière ou sur le disque de frein.
- Si, lors du contrôle, vous trouvez des traces de lubrifiant sur la surface de contact au sol du pneu, éliminez-les entièrement en vous assurant de ne laisser aucun résidu et recherchez-en la cause avant de poursuivre votre trajet.

⚠ 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 le kit chaîne et ses accessoires hors de portée des enfants de moins de huit ans.
- L'équipement fourni contient des petites pièces pouvant être avalées et un film d'emballage. Tenez ces composants hors de portée des enfants afin d'éviter tout danger d'asphyxie par ingestion.

⚠ ATTENTION !

Risque de blessures !
- Lors des travaux de montage, assurez-vous que le véhicule est parfaitement stable et que votre espace de travail est bien éclairé, afin d'éviter toute blessure pendant le montage.

REMARQUE !

Risque de dommage
- Avant chaque trajet, assurez-vous que le kit chaîne est en parfait état.
- Il est absolument indispensable de monter correctement l'attache rapide. En effet, une rupture de la chaîne risquerait d'endommager le véhicule.

• Ne montez vous-même le kit chaîne que si vous possédez les connaissances techniques requises. Si ce n'est pas le cas, contactez impérativement un garage spécialisé. Consultez en outre un manuel d'atelier qui contient les informations détaillées, les illustrations ainsi que les couples de serrage des filetages spécifiques au modèle de véhicule correspondant.

4 | Montage

4.1 | Préparation

Les kits chaînes que nous distribuons sont conformes à l'homologation allemande des véhicules des équipementiers. Les modèles étrangers ou les importations parallèles peuvent diverger de ces valeurs. Il arrive également que des composants différents soient utilisés sur des modèles construits la même année. L'année de la première immatriculation et l'année de construction ne sont pas toujours identiques.

Il est impératif de commencer par comparer le nombre de dents et la fixation du pignon/du barbotin de chaîne avec la pièce en place.

Notez la position de montage (quel côté est monté vers l'avant, quel côté vers l'arrière ?). Par mesure de sécurité, marquez la position de montage sur les pièces neuves avant de démonter les anciennes pièces.
Ne commencez à monter le nouveau kit chaîne que si vous êtes sûr qu'il contient les composants appropriés pour la moto correspondante.
Levez le véhicule à l'aide de la béquille centrale ou d'une béquille arrière pour moto de manière à ce qu'il soit stable.

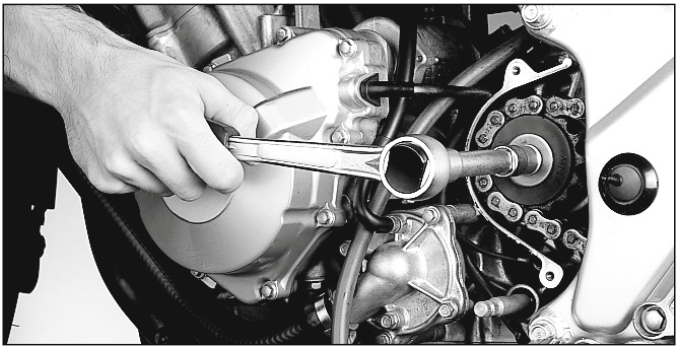
4.2 | Démontage

REMARQUE !

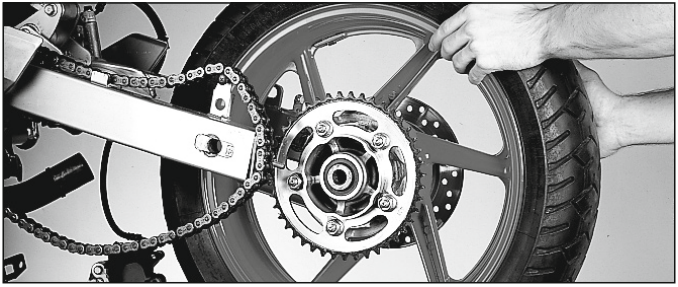
Risque de dommage !

- Ne montez ou ne démontez vous-même le kit chaîne que si vous possédez les connaissances techniques requises.
- Si ce n'est pas le cas, veuillez impérativement consulter un garage spécialisé. Consultez un manuel d'atelier qui contient les informations détaillées, les illustrations ainsi que les couples de serrage des filetages spécifiques au modèle de véhicule correspondant.

Démontage du pignon et du kit chaîne
Le cas échéant, pour accéder au pignon de chaîne, retirez d'abord le repose-pieds, le sélecteur de vitesses (notez la position) et un cache-carter ou un cache-pignon. Lorsque vous soulevez le cache, regardez si l'embrayage est éventuellement actionné ; dans la mesure du possible, essayez de ne pas le décrocher. Pour sécuriser le véhicule, enclenchez la première vitesse et bloquez la pédale de frein (demandez à votre assistant) pour pouvoir détacher le pignon. Le pignon peut être fixé de différentes manières (écrou central avec rondelle d'arrêt, vis centrale avec rondelle d'arrêt, plaque support avec deux vis plus petites). Le cas échéant, commencez par retirer la protection (par ex., pliez la rondelle d'arrêt) avant de desserrer la vis ou l'écrou de fixation du pignon à l'aide d'une douille à cliquet adaptée en déployant une force suffisante.



Ouvrez ensuite la chaîne. Un dérive-chaîne disponible séparément convient parfaitement pour cette tâche. Poussez la chaîne vers le bas et retirez le pignon. Remettez immédiatement en place le nouveau pignon (avec l'inscription visible) et serrez légèrement. Démontez ensuite la roue arrière. Pour que la roue reste en position, utilisez un outil de démontage pour roue arrière ou placez un bloc approprié sous la roue avant de retirer l'essieu. Desserrez ensuite l'écrou d'essieu et expulsez l'essieu à l'aide d'un maillet en plastique. Utilisez éventuellement une barre pour vous aider. Protégez le bras oscillant à l'aide d'un chiffon, afin d'éviter de le rayer avec l'étrier de frein et son support. Tenez fermement la roue et faites-la glisser prudemment vers le sol. Notez la position de montage des douilles d'espacement.



Dévissez le barbotin de chaîne de son support au niveau de la roue arrière. Pliez ici aussi préalablement les rondelles d'arrêt disponibles. Remplacez les rondelles d'arrêt ou les écrous autobloquants. Nettoyez le support et placez un nouveau barbotin de chaîne (avec l'inscription visible). Serrez les vis en croix, et, si possible, vissez-les à l'aide d'une clé dynamométrique en respectant les indications du fabricant. Le cas échéant, rabattez de nouveau les rondelles d'arrêt avec précaution. Contrôlez la roue encore une fois : tous les roulements et toutes les bagues d'étanchéité ont-ils un bon aspect ? L'amortisseur derrière le support de barbotin de chaîne est-il encore serré ? Remplacez les pièces endommagées.

4.3 | Montage d'une chaîne ouverte

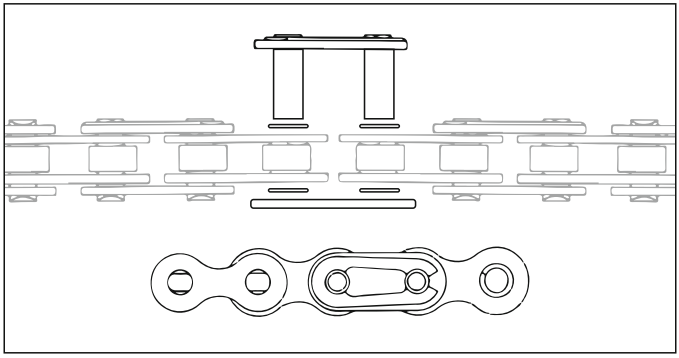
REMARQUE !

Risque de dommage !

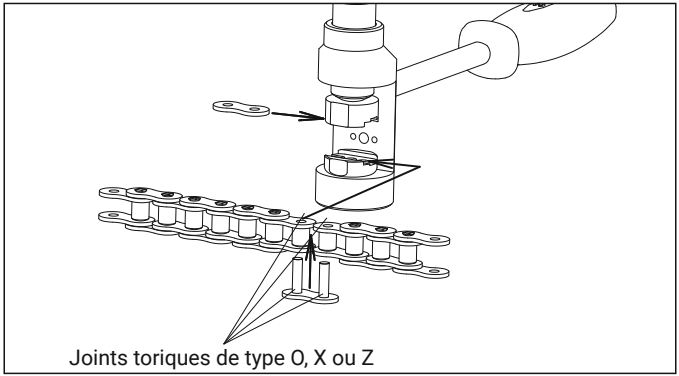
- En cas de livraison d'une chaîne ouverte avec attache rapide à rivet, ne rivetez vous-même la chaîne que si vous possédez l'outil spécial requis et les connaissances techniques nécessaires.
- Si ce n'est pas le cas, veuillez impérativement laisser faire ce travail dans un garage spécialisé (au besoin, vous pouvez utiliser une attache rapide à clip pour vous rendre jusqu'au garage).
- Une chaîne mal rivetée peut s'user rapidement ou se rompre, et de ce fait entraîner des dommages matériels, mais aussi corporels.

Les véhicules avec une puissance de moteur moindre (jusqu'à 34 CV) sont souvent dotés d'une chaîne avec une attache rapide à clip. Ces chaînes doivent être montées avec le plus grand soin. La plaque de fermeture et le clip doivent être bien serrés ; c'est pourquoi le montage nécessite un certain doigté.

Avant de remonter la roue arrière, la chaîne doit être repassée par-dessus le pignon. Mettez en position la roue arrière à l'aide de l'outil de démontage pour roue arrière ou d'un bloc, puis utilisez le tendeur de chaîne. Le cas échéant, insérez ensuite l'essieu avec un maillet en plastique, et vissez légèrement l'écrou d'essieu. Placez ensuite l'extrémité supérieure de la chaîne sur le barbotin, et tendez-la légèrement en faisant tourner la roue. Placez l'extrémité inférieure de la chaîne sur le barbotin juste après, puis tournez la roue jusqu'à ce que les deux extrémités de la chaîne se trouvent sur le barbotin à une position d'environ 2 heures. Assurez-vous que les boulons et les bagues d'étanchéité de l'attache rapide sont bien lubrifiés (avec la graisse fournie dans la livraison). Placez les bagues d'étanchéité et la partie de l'attache en forme de U (plaque avec deux boulons rivetés), puis introduisez par l'arrière les boulons dans les extrémités de la chaîne, des deux côtés. Au besoin, utilisez un outil de montage spécial pour maintenir ensemble les extrémités de la chaîne à distance de l'attache. Les maillons centraux ouverts de la chaîne sont pourvus à l'extérieur de petits logements pour les bagues d'étanchéité. Assurez-vous que les bagues d'étanchéité glissent bien dans leurs logements. Si les bagues se coincent devant leurs logements, la plaque de fermeture ne coulissera pas suffisamment loin sur les boulons. Placez les bagues d'étanchéité avant dans leurs logements, puis poussez ensuite la bride métallique avant bien graissée à l'aide d'un dérive-chaîne, tout en évitant de la coincer. Les alésages sont très étroits, afin que la bride soit bien serrée sur les boulons.

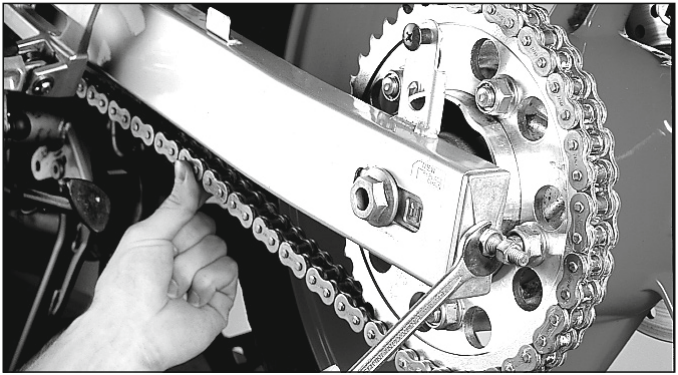


Pour **l'attache rapide à clip**, les rainures pour le clip sont maintenant visibles à l'extérieur de la bride métallique au niveau des deux extrémités des boulons. Glissez le clip sur les boulons, partie fermée dans le sens de la traction (vers l'avant pour le brin de chaîne supérieur ou vers l'arrière pour le brin de chaîne inférieur). Cette opération est plus facile si vous utilisez une pince à chaîne spéciale. Veillez à enfiler le clip sur toute la longueur afin qu'il s'enclenche correctement dans les deux rainures. Une attache rapide à clip mal montée peut entraîner une usure rapide de la chaîne, voire une rupture de cette dernière.
Pour **l'attache rapide à rivet**, les deux extrémités à riveter sont maintenant visibles à l'extérieur de la bride métallique. Celles-ci doivent être correctement rivetées à l'aide d'un dérive-chaîne approprié. Il existe différentes attaches rapides à rivet et les outils correspondants. Il convient de respecter le mode d'emploi du dérive-chaîne.

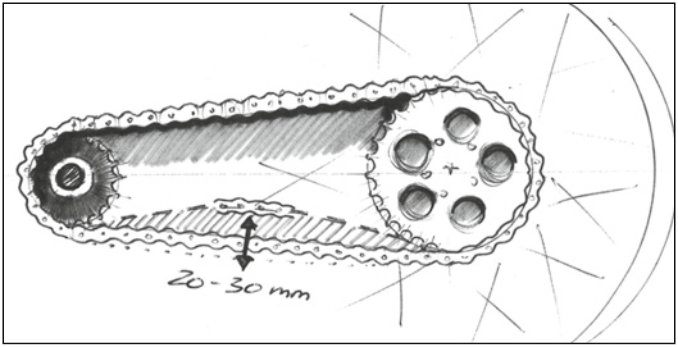


Joints toriques de type O, X ou Z

Serrez le pignon à l'aide d'une clé dynamométrique en respectant les indications du fabricant. Réglez également le jeu de la chaîne conformément aux indications du fabricant. Veillez à conserver l'alignement des roues. Pour s'assurer que l'affaissement de la chaîne est régulier, tournez une fois la roue arrière de 360 degrés, tout en contrôlant régulièrement l'affaissement de la chaîne. La chaîne ne doit présenter aucune « zone tendue » (affaissement irrégulier). Pour finir, serrez l'axe de la roue à l'aide de la clé dynamométrique conformément aux indications du fabricant. Le cas échéant, serrez l'écrou d'essieu arrière à l'aide d'une nouvelle goupille fendue. Une fois le cache, le sélecteur de vitesses, le carter de chaîne, etc. montés, vérifiez encore une fois toutes les fixations.
Vérifiez que la chaîne est correctement tendue après environ 300 km, car les nouvelles chaînes commencent par s'allonger.



En règle générale, l'affaissement de la chaîne, en bas au centre, est compris entre 2 et 3 cm lorsque le véhicule est chargé. Par conséquent, retirez la béquille centrale du véhicule et asseyez-vous sur ce dernier pour en vérifier le jeu ou demandez à quelqu'un de le vérifier. Assurez-vous également que l'affaissement de la chaîne est régulier. Si l'affaissement de la chaîne change, vérifiez la centricité des composants.



5 | Stockage

Conservez le kit chaîne pas encore monté dans son emballage d'origine dans une pièce fermée à l'abri des intempéries et de l'humidité.

6 | Nettoyage et entretien

Seule une chaîne propre, bien graissée et tendue correctement aura une longue durée de vie. Par conséquent, contrôlez régulièrement que la chaîne est en bon état, que son affaissement est régulier et qu'elle est correctement tendue. Graissez votre chaîne (par ex. après de longs trajets par temps de pluie sur l'autoroute) dès qu'elle vous paraît « sèche ». Vous devez utiliser pour cela un spray pour chaîne approprié adapté au type de chaîne du véhicule. Appliquez toujours le spray pour chaîne au niveau de l'affaissement inférieur de la chaîne, et recueillez l'excédent de spray pour chaîne au sol avec une protection (morceau de papier). Veillez à ne pas graisser excessivement la chaîne afin d'éviter des projections de l'excédent de graisse. Une pellicule de graisse qui couvre juste l'ensemble de la chaîne est donc suffisante. Avant de prendre la route, laissez le spray pour chaîne sécher à l'air pendant au moins 15 à 20 minutes, ou encore mieux toute la nuit – il adhère alors parfaitement.
Nettoyez une chaîne très encrassée et ensablée au moyen d'un nettoyant pour chaîne spécial avant de la regraisser, car la saleté a un effet abrasif et contribue ainsi à l'usure.
Si vous roulez beaucoup, nous vous recommandons d'installer un système de graissage de chaîne automatique : il graisse la chaîne sans que vous vous en aperceviez et lui garantit en outre une durée de vie nettement plus longue.

7 | Diagnostic des pannes

Erreur	Causes possibles et solutions
L'usure de la chaîne est plus accentuée d'un côté.	Assurez-vous que le pignon et le barbotin de chaîne sont correctement montés. Le cas échéant, le pignon et le barbotin présentent également des traces d'usure plus importantes d'un côté. De plus, vous devez vérifier si la chaîne et la roue arrière sont correctement alignées.
La chaîne s'est allongée excessivement sur une courte période.	La chaîne a été trop tendue et éventuellement pas suffisamment lubrifiée/nettoyée. Contrôlez le jeu de la chaîne. Sous charge, la chaîne doit présenter un jeu de 2 à 3 cm env. au niveau du passage inférieur.
La chaîne claque.	La chaîne est alors trop lâche et l'affaissement est éventuellement irrégulier. Contrôlez le jeu de la chaîne. Sous charge, la chaîne doit présenter un jeu de 2 à 3 cm env. au niveau du brin de chaîne inférieur. Faites tourner la roue de 360 degrés : la chaîne ne doit pas être allongée de manière inégale.

8 | 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.

9 | Élimination

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

10 | Contact

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

Inhoudsopgave

1 | Leveringsomvang 41

2 | Algemeen 41

2.1 | Gebruiksaanwijzing lezen en bewaren 41

2.2 | Toelichting bij symbolen 42

3 | Veiligheid 42

3.1 | Beoogd gebruik 42

3.2 | Veiligheidsaanwijzingen 42

4 | Montage 44

4.1 | Voorbereiding 44

4.2 | Demontage 44

4.3 | Montage open ketting 46

5 | Opslag 49

6 | Reiniging en onderhoud 49

7 | Fouten opsporen 50

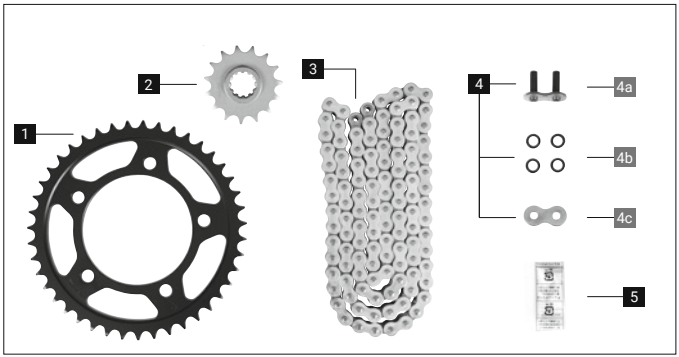
8 | Garantie 50

9 | Afvoer 51

10 | Contact 51

KETTINGSET

1 | Leveringsomvang



Voorbeeld kettingset met open ketting:

1	Kettingwiel	4a	Binnenschakel met pennen (bij open ketting)
2	Rondsel	4b	4 keerringen (bij open ketting)
3	Ketting	4c	Buitenschakel (bij open ketting)
4	Sluitschakel als klinkschakel	5	Vet (bij open ketting)

2 | Algemeen

2.1 | Gebruiksaanwijzing lezen en bewaren

Deze handleiding heeft betrekking op kettingsets in het algemeen. U vindt hier belangrijke informatie over inbouw, onderhoud, veiligheid en garantie.
Kettingsets voor motorfietsen zijn technisch hoogwaardige, zwaar belaste onderdelen. Ze komen aan grote overbrengingskrachten en omloopsnelheden, thermische belastingen, vuil en vocht bloot te staan.
Lees de handleiding, vooral de veiligheidsaanwijzingen, aandachtig door voordat u de kettingset monteert. Veronachtzaming van deze handleiding kan ernstig letsel en/of schade aan het voertuig tot gevolg hebben.
De handleiding is gebaseerd op de normen en regels die gelden in de Europese Unie en is een afspiegeling van de huidige stand van de techniek. Leef in het buitenland ook specifieke nationale richtlijnen en wetten na. Bewaar de gebruiksaanwijzing voor later gebruik. Als u de kettingset niet-gemonteerd doorgeeft aan derden, let er dan beslist op dat ook deze handleiding wordt doorgegeven.

2.2 | Toelichting bij symbolen
De volgende symbolen en signaalwoorden worden in deze gebruiksaanwijzing of op de verpakking 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.
⚠ PAS OP!	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 geeft u 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
Deze motorfiets-kettingset dient ter vervanging van de versleten bestaande kettingset op het aangegeven model motorfiets.

3.2 | Veiligheidsaanwijzingen

⚠ WAARSCHUWING!

Gevaar voor ongevallen!
- De kettingset moet met vakkennis aan het voertuig worden aangebracht – in geen geval mag daarbij kettingolie of -vet op het loopvlak van de achterband of remschijf terechtkomen.
- Mocht u tijdens controle sporen van smeermiddelen op het loopvlak van de band aantreffen, verwijder deze dan volledig en ga zorgvuldig na wat de oorzaak hiervan is voordat u verder rijdt.

⚠ WAARSCHUWING!

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)!

- Houd de kettingset en de bijbehorende accessoires buiten het bereik van kinderen jonger dan acht jaar.
- Tot de leveringsomvang behoren verpakkingsfolie en kleine onderdelen die ingeslikt kunnen worden. Deze onderdelen moeten uit de buurt van kinderen worden gehouden, omdat er bij inslikken verstikkingsgevaar bestaat.

⚠ PAS OP!

Letselrisico!

- Let er bij montagewerkzaamheden op dat het voertuig stevig en stabiel is neergezet en dat de werkplek goed verlicht is, zodat letsel tijdens het inbouwen wordt vermeden.

AANWIJZING!

Gevaar voor beschadiging

- Controleer de kettingset voor elke rit op beschadiging.
- Het is absoluut noodzakelijk dat de sluitschakel vakkundig wordt aangebracht, omdat het voertuig bij een eventuele kettingbreuk beschadigd kan raken.
- U mag de kettingset alleen zelf monteren als u over de vereiste vakkennis beschikt. Anders dient u hiervoor naar een motorwerkplaats te gaan. Raadpleeg een speciaal werkplaatshandboek voor uw voertuigmodel, dat gedetailleerde informatie, afbeeldingen en schroefdraad-aanhaalmomenten voor de betreffende motorfiets bevat.

4 | Montage

4.1 | Voorbereiding
De door ons verkochte kettingsets komen overeen met de Duitse voertuighomologatie van de OEM. Grijze import of buitenlandse modellen kunnen van deze waarden afwijken. Ook worden er af en toe binnen een bouwjaar verschillende componenten gebruikt. Het jaar van eerste registratie valt niet altijd samen met het bouwjaar.

Vergelijk altijd eerst het aantal tanden en de bevestiging van het rondsel/kettingwiel met het gemonteerde oude onderdeel.

Onthoud de montagepositie (welke kant wordt naar voren, welke naar achteren gemonteerd). Markeer de montagepositie voor de zekerheid op de nieuwe onderdelen voordat u de oude onderdelen demonteert.
Begin pas met de montage van de nieuwe kettingset wanneer u zeker weet dat de kettingset de juiste componenten voor de betreffende motor bevat.
Bok het voertuig veilig op met de middenbok of met een achterwiellift voor de motor.

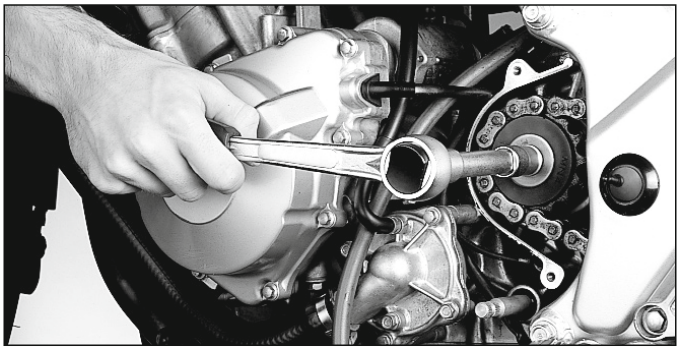
4.2 | Demontage

AANWIJZING!

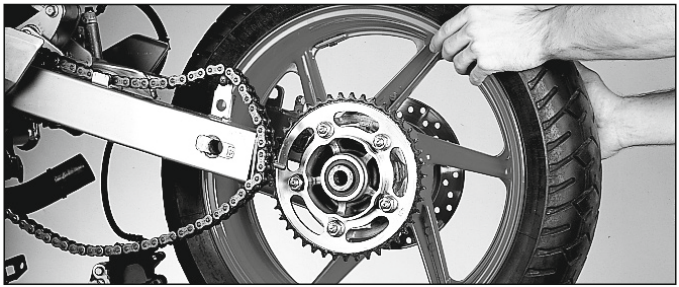
Gevaar voor beschadiging!

- Monteer of demonteer een kettingset alleen zelf als u over de vereiste vakkennis beschikt.
- Anders dient u hiervoor naar een motorwerkplaats te gaan. Raadpleeg het werkplaatshandboek, dat gedetailleerde informatie, afbeeldingen en schroefdraad-aanhaalmomenten voor het betreffende voertuigmodel bevat.

Rondsel en kettingset uitbouwen
Om bij het kettingrondsel te komen, moeten mogelijk eerst voetsteun, schakelpedaal (markeer de positie) en een motordeksel of een rondselafdekking verwijderd worden. Let bij het afnemen van het deksel op een mogelijk aanwezige koppelingsbediening; koppel deze indien mogelijk niet los. Zeker het voertuig door het in de eerste versnelling te zetten en blokkeer de voetrem (laat deze door een helper intrappen) om het rondsel los te kunnen maken. Het rondsel kan op verschillende manieren bevestigd zijn (centrale moer met borgplaatje, centrale schroef met borgplaatje, houderplaatje met twee kleine schroeven). Verwijder eventueel eerst de borging (buig bijv. het borgplaatje open) voordat u de bevestigingsschroef of -moer van het rondsel met een passende ratelsleutel en de benodigde krachtsinspanning losdraait.



Maak nu de ketting open. Daarvoor hebt u een kettingpons nodig. Deze is niet bij de kettingset inbegrepen. Trek de ketting eraf en verwijder het rondsel. Breng het nieuwe rondsel onmiddellijk aan (opschrift moet zichtbaar zijn) en schroef het handvast. Bouw vervolgens het achterwiel uit. Om het wiel in positie te houden, legt u een uitbouwhulp of een passend blok hout onder het wiel voordat de as wordt verwijderd. Draai dan de asmoer los en tik de as er met een kunststofhamer uit. Gebruik daarbij een stang als dat nodig is. Bescherm de achterbrug met een doek, zodat het remzadel met drager geen krassen maakt op de achterbrug. Houd het wiel vast en laat het langzaam op de grond zakken. Markeer de inbouwpositie van de afstandsbussen.



Schroef het kettingwiel los van de kettingwieldrager op het achterwiel. Buig ook hierbij eerst eventueel aanwezige borgplaatjes open. Borgplaatjes of zelfborgende moeren moeten worden vervangen. Reinig de drager en plaats het nieuwe kettingwiel (opschrift moet leesbaar zijn). Draai de schroeven kruislings aan, indien mogelijk met een momentsleutel, volgens de aanwijzingen van de fabrikant. Buig eventueel de borgplaatjes weer zorgvuldig om. Controleer het wiel nog één keer: Zien alle lagers en keerringen er goed uit? Staat de schokdemper achter de kettingwieldrager nog strak? Vervang beschadigde onderdelen.

4.3 | Montage open ketting

AANWIJZING!

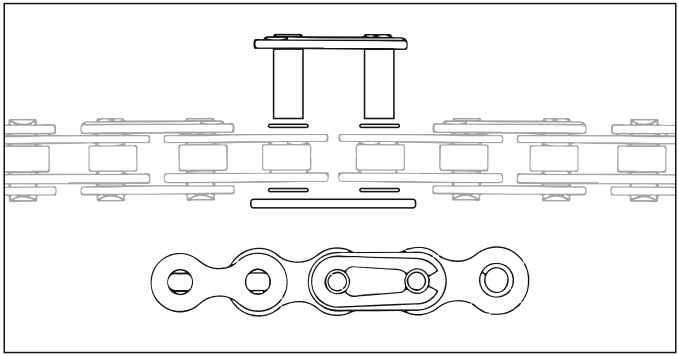
Gevaar voor beschadiging!

- Als er een open ketting met klinkschakel is geleverd, klinkt u de ketting alleen zelf vast als u hiervoor over het noodzakelijke speciale gereedschap en de benodigde vakkennis beschikt.
- Laat dit werk anders beslist over aan een motorwerkplaats (voor de rit naar de werkplaats kan evt. een clipschakel worden gebruikt).
- Een verkeerd geklonken ketting kan snel verslijten of breken en daardoor schade en/of persoonlijk letsel veroorzaken.

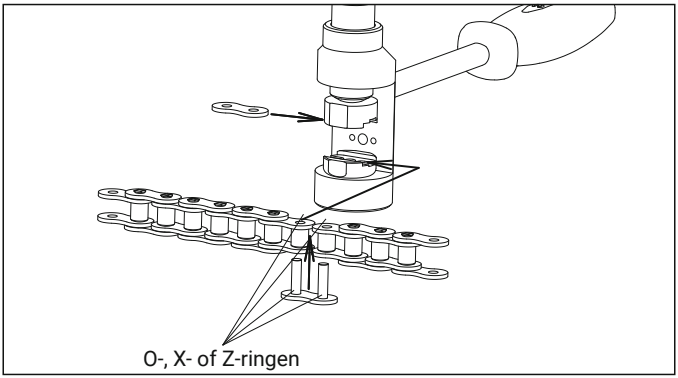
Voor voertuigen met een lager motorvermogen (tot ca. 34 pk) worden meestal kettingen met een clipschakel gebruikt. Monteer deze sluiting uiterst zorgvuldig – de sluitplaat en clip moeten strak zitten, daarom is voor de montage enige handigheid nodig.

Voordat het achterwiel weer wordt ingebouwd, moet de ketting al een keer over het rondsel worden gelegd. Breng het achterwiel met behulp van de uitbouwhulp of een blok hout in positie en breng de kettingspanners aan. Breng nu eventueel met een kunststofhamer de as aan en draai de asmoeren nog niet helemaal vast. Leg het bovenste kettinggedeelte over het kettingwiel en draai het wiel een beetje om de ketting te spannen. Leg het onderste

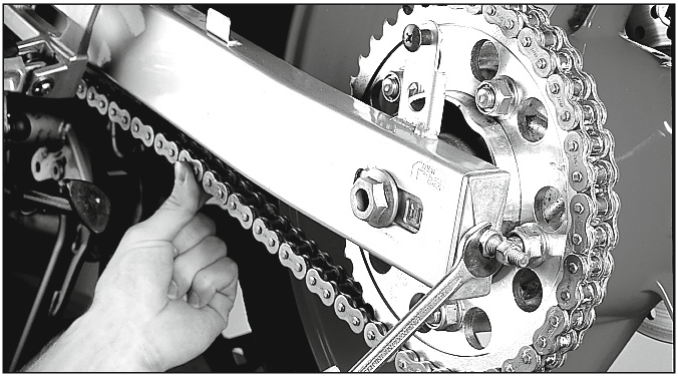
kettinggedeelte direct daarna over het kettingwiel en draai het wiel zo ver, dat beide kettinguiteinden ongeveer op de stand van 2 uur over het kettingwiel liggen. Zorg dat de pennen en de keerringen van de sluitschakel goed gesmeerd zijn (met het meegeleverde vet). Zet de keerringen op het U-vormige deel van de schakel (plaat met twee aangeklonken pennen) en steek dit deel aan beide zijden van achteren in de kettinguiteinden. Gebruik eventueel speciaal montagegereedschap om de kettinguiteinden op de afstand van de schakel bij elkaar te houden. De open middenschakels van de ketting hebben aan de buitenkant kleine zittingen voor de keerringen. Let erop dat de keerringen op de zittingen glijden en niet hiervoor klem komen te zitten – dan kan de sluitplaat niet meer ver genoeg op de pennen worden geschoven. De voorste keerringen worden op hun zitting gelegd en daarna wordt de voorste, goed ingevette metalen schakel zonder kanteling met een kettingpons eropgeschoven. De openingen zijn heel krap, zodat de schakel strak op de pennen aansluit.



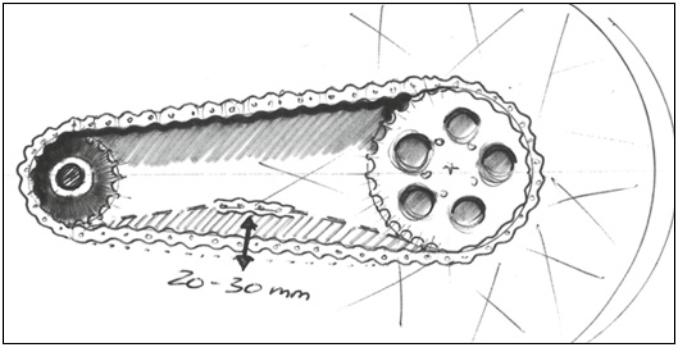
Bij een **clipschakel** zijn nu aan de twee uiteinden van de pennen buiten de metalen schakel de groeven voor de clip te zien. Schuif de clip met het gesloten gedeelte in de trekrichting (op het bovenste kettinggedeelte naar voren wijzend of op het onderste kettinggedeelte naar achteren wijzend) op de pennen – dit gaat heel goed met een speciale sluitschakel-cliptang. Let erop dat de clip er over de hele lengte erop wordt geschoven, zodat deze correct in beide groeven valt. Een verkeerd gemonteerde clipschakel kan tot snelle slijtage of zelfs breken van de ketting leiden.
Bij een **klinkschakel** zijn buiten de metalen schakel de twee vast te klinken uiteinden te zien. Deze moeten met een geschikte kettingpons vakkundig worden geklonken. Er bestaan verschillende klinkschakels met bijbehorende gereedschappen. Daarom moet de handleiding bij de kettingpons in acht worden genomen.



Draai het rondsel met de momentsleutel vast volgens de aanwijzingen van de fabrikant. De kettingspeling moet ook volgens de aanwijzingen van de fabrikant worden ingesteld. Zorg daarbij dat het wiel goed blijft uitgelijnd. Test ook of de ketting gelijkmatig doorhangt door het voertuig op te bokken, het achterwiel eenmaal 360 graden te draaien en daarbij steeds weer de doorhang te controleren. De ketting mag geen "stijve plekken" (ongelijkmatige doorhang) vertonen.
Tot slot haalt u de wielas met de momentsleutel aan volgens de aanwijzingen van de fabrikant. Borg de achterasmoer eventueel met een nieuwe splitpen. Controleer nog een keer alle bevestigingen nadat deksel, schakelpedaal, kettingbeschermer enz. zijn gemonteerd. Controleer na ongeveer 300 km de kettingspanning opnieuw – nieuwe kettingen rekken in het begin op.



In de regel bedraagt de doorhang van de ketting onder in het midden, bij een belast voertuig, ca. 2-3 cm. Haal het voertuig daarom van de middenbok en ga erop zitten om de speling te controleren of door een helper te laten controleren.
Controleer ook of de ketting gelijkmatig doorhangt. Als de kettingdoorhang verandert, moet de centrische loop van de componenten worden gecontroleerd.



5 | Opslag

Bewaar de nog niet ingebouwde kettingset in de originele verpakking in een tegen weersinvloeden en vocht beschermde gesloten ruimte.

6 | Reiniging en onderhoud

Alleen een schone, goed gesmeerde en correct gespannen ketting zal een lange levensduur bereiken. Controleer daarom regelmatig de toestand van de ketting, of deze gelijkmatig doorhangt en correct gespannen is. Vet de ketting (bijv. ook na langere ritten in de regen op de snelweg) opnieuw in als deze een "droge" indruk geeft. Gebruik daarbij een kettingspray die is afgestemd op het type van de ketting. Breng de kettingspray altijd aan op het onderste doorhangende deel van de ketting. Vang overtollige kettingspray op de vloer op met een beschermende ondergrond (bijv. een stuk karton). Vet de ketting niet te sterk in – overtollig kettingvet wordt er snel weer afgeslingerd. Daarom is een laagje dat de ketting rondom net afdekt voldoende. Laat de kettingspray vóór de volgende rit intrekken, ten minste 15-20 minuten maar beter nog een hele nacht – dan hecht de spray optimaal.

Een sterk vervuilde, zanderige ketting moet worden gereinigd met een speciale kettingreiniger voordat de ketting opnieuw wordt ingevet. Vuil schuurt en draagt zo bij aan slijtage.
Wie veel rijdt, heeft baat bij een automatische kettingsmering; deze klaart het klusje automatisch en zorgt daarbij voor een duidelijk langere levensduur van de ketting.

7 | Fouten opsporen

Fout	Mogelijke oorzaken en oplossing
De ketting is aan één kant sterker versleten	Controleer of het rondsel en het kettingwiel correct gemonteerd zijn. Mogelijk vertonen ook deze aan één kant sterkere sporen van slijtage. Verder moet ook worden gecontroleerd of de ketting en het achterwiel goed uitgelijnd lopen.
De ketting is al na korte tijd overmatig uitgerekt	De ketting is te strak gespannen en evt. niet goed gesmeerd/gereinigd. Controleer de kettingspeling. In belaste toestand mag de kettingspeling aan de onderste loop van de ketting ca. 2-3 cm bedragen.
De ketting slaat	De ketting is te slap gespannen of heeft evt. een ongelijkmatige doorhang. Controleer de kettingspeling. In belaste toestand mag de kettingspeling in het onderste deel van de ketting ca. 2-3 cm bedragen. Laat het wiel 360 graden doorlopen – de ketting mag niet ongelijkmatig gerekt zijn.

8 | 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.

9 | Afvoer

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

10 | Contact

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

Indice

1 | Contenuto della fornitura 53

2 | Informazioni generali 53

2.1 | Leggere e conservare le istruzioni per l'uso 53

2.2 | Legenda 54

3 | Sicurezza 54

3.1 | Uso conforme 54

3.2 | Istruzioni per la sicurezza 54

4 | Montaggio 56

4.1 | Preparazione 56

4.2 | Smontaggio 56

4.3 | Montaggio della catena aperta 58

5 | Stoccaggio 61

6 | Pulizia e manutenzione 61

7 | Ricerca dei guasti 62

8 | Garanzia 62

9 | Smaltimento 62

10 | Contatti 63

KIT CATENA

1 | Contenuto della fornitura

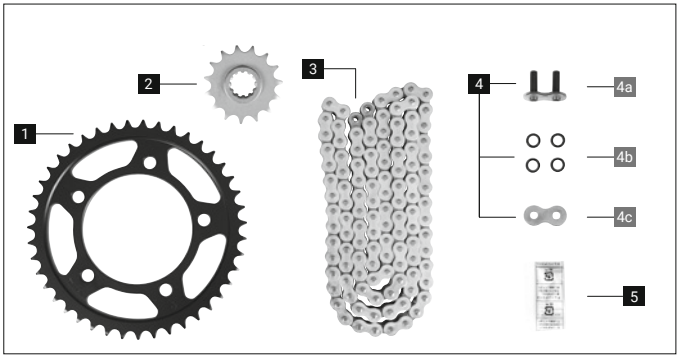


Figura a titolo d'esempio – Kit catena con catena aperta:

1	Ruota dentata	4a	Coprigiunto interno con bulloni (con catena aperta)
2	Pignone	4b	4 pz anelli di tenuta (con catena aperta)
3	Catena	4c	Coprigiunto esterno (con catena aperta)
4	Giunto catena come giunto a rivetto	5	Grasso (con catena aperta)

2 | Informazioni generali

2.1 | Leggere e conservare le istruzioni per l'uso
Queste istruzioni per l'uso si riferiscono a kit catena generali. Contengono informazioni importanti per il montaggio, la manutenzione, la sicurezza e la garanzia.
I kit catena da moto sono componenti complessi a livello tecnico e altamente sollecitati. Sono esposti a elevate forze di trasmissione e velocità di rotazione, a sollecitazioni termiche, sporcizia e umidità.
Leggere accuratamente le istruzioni prima di sostituire il kit catena, prestando particolare attenzione a quelle per la sicurezza. Il mancato rispetto di queste istruzioni può causare gravi lesioni e/o danni al veicolo.
Esse 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. Custodire le istruzioni per eventuali

utilizzi futuri. Qualora il kit catena non montato venga ceduto a terzi, assicurarsi che queste istruzioni siano accluse.

2.2 | Legenda
I simboli e le parole di segnalazione di seguito illustrati sono utilizzati nelle presenti istruzioni per l'uso o sull'imballaggio.

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 kit catena da moto viene impiegato per sostituire il kit catena usurato presente sul modello di moto indicato.

3.2 | Istruzioni per la sicurezza

AVVERTENZA!

Pericolo di incidente!

- Il kit catena deve essere montato sul veicolo in modo competente – in nessun caso l'olio o il grasso per catena devono arrivare al battistrada del pneumatico posteriore o al disco del freno.

• Se durante un controllo si dovessero trovare tracce di lubrificante sul battistrada dello pneumatico, eliminarle completamente e individuare la causa prima di proseguire la marcia.

⚠ AVVERTENZA!

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 il kit catena e i relativi accessori lontano dalla portata dei bambini di età inferiore agli otto anni.
• La fornitura comprende la pellicola di confezionamento e pezzi di piccole dimensioni che possono essere inghiottiti. Tenere questi componenti fuori dalla portata dei bambini, perché sussiste il rischio di soffocamento in caso di ingestione.

⚠ ATTENZIONE!

Pericolo di lesioni!

• Durante le operazioni di montaggio prestare attenzione al posizionamento sicuro del veicolo e alla buona illuminazione dello spazio di lavoro, per evitare lesioni durante il montaggio.

NOTA!

Pericolo di danni

• Controllare il kit catena prima di ogni utilizzo per verificare la presenza di eventuali danni.
• È indispensabile montare correttamente il giunto catena, in quanto una eventuale rottura della catena potrebbe danneggiare il veicolo.
• Montare da soli il kit catena solo se si è in possesso delle conoscenze necessarie. In caso contrario è indispensabile rivolgersi a un'officina specializzata. Consultare inoltre un manuale di officina specifico per il modello di veicolo che

contenga informazioni dettagliate, figure e coppie di serraggio dei filetti per il proprio modello.

4 | Montaggio

4.1 | Preparazione

I kit catena da noi commercializzati sono conformi all'omologazione dei veicoli tedesca dei fornitori OEM. I modelli stranieri o le importazioni nel mercato grigio possono discostarsi da questi valori. Inoltre durante uno stesso anno di fabbricazione possono essere utilizzati talvolta componenti diversi. L'anno di prima immatricolazione non è sempre sinonimo di anno di fabbricazione.

Innanzitutto controllare assolutamente il numero di denti e il fissaggio del pignone/della ruota dentata con il pezzo vecchio montato.

Annotare la posizione di montaggio (quale lato viene montato in avanti, quale all'indietro?). Per sicurezza, contrassegnare la posizione di montaggio sui pezzi nuovi prima di smontare quelli vecchi.
Iniziare il montaggio del nuovo kit catena solo quando si è sicuri che quest'ultimo contiene i componenti adatti alla propria moto.
Sollevare in sicurezza il veicolo con il cavalletto centrale o un alzamoto posteriore.

4.2 | Smontaggio

NOTA!

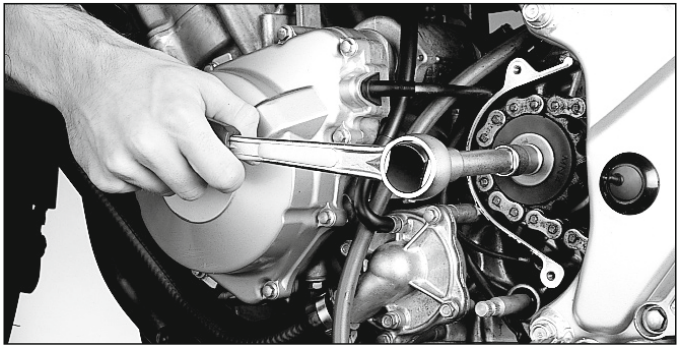
Pericolo di danni!

- Montare o smontare da soli un kit catena solo se si è in possesso delle conoscenze necessarie.
- In caso contrario è indispensabile rivolgersi a un'officina specializzata. Consultare il manuale di officina che contiene informazioni dettagliate, figure e coppie di serraggio dei filetti per il proprio modello.

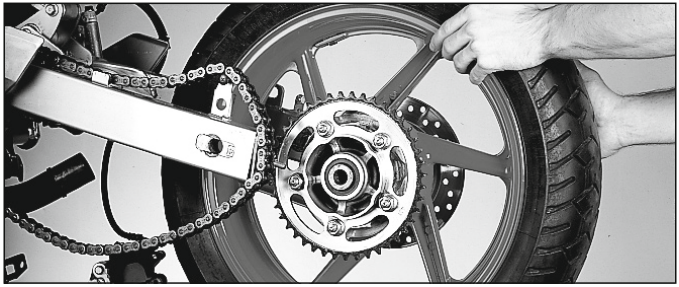
Smontare il pignone e la ruota dentata

Per arrivare al pignone, sarà eventualmente necessario togliere innanzitutto il poggiapiedi, la leva del cambio (segnare la posizione) e un copricarter o un copripignone. Quando si rimuove il copricarter, verificare l'eventuale presenza di un comando della frizione; nella misura in cui ciò sia possibile, evitare di sganciarlo. Per la sicurezza del veicolo, innestare la prima e bloccare il pedale del freno (farlo premere da un aiutante) per staccare il pignone. Il pignone può

essere fissato in vari modi (dado centrale con fermo di sicurezza, vite centrale con fermo di sicurezza, piastra supporto con due viti più piccole). Se necessario, rimuovere innanzitutto la sicura (per esempio piegando il fermo di sicurezza) prima di svitare la vite o il dado di fissaggio del pignone con una chiave a cricchetto apposita ed esercitando eventualmente una forza adeguata.



Ora staccare la catena. Allo scopo è adatto uno smagliacatene (da acquistare separatamente). Tirare giù la catena e togliere il pignone. Inserire subito il nuovo pignone (scritta visibile) e avvitare leggermente. Successivamente smontare la ruota posteriore. Affinché la ruota rimanga in posizione, posizionare un ausilio smontaruota o un ceppo adatto sotto la ruota prima di togliere l'asse. A questo scopo, allentare il dado dell'asse e togliere l'asse con un martello in plastica. Eventualmente aiutarsi con un'asta. Proteggere il braccio oscillante con uno straccio, in modo che la pinza freno con il supporto non graffi il braccio oscillante. Tenere ferma la ruota e farla scorrere con cautela verso il pavimento. Segnare la posizione di montaggio delle bussole distanziatrici.



Svitare la ruota dentata dalla flangia portacorona sulla ruota posteriore. Anche in questo caso piegare prima i fermi di sicurezza eventualmente presenti. I fermi di sicurezza o i dadi autobloccanti devono essere sostituiti. Pulire il supporto e posizionare la nuova ruota dentata (scritta leggibile). Stringere a croce le viti, se possibile con una chiave dinamometrica, secondo le indicazioni del produttore. Eventualmente ripiegare con cautela i fermi di sicurezza. Ora controllare ancora una volta la ruota: tutti i cuscinetti e anelli di tenuta sembrano a posto? Il parastrappi dietro la flangia portacorona è ancora rigido? Sostituire le parti danneggiate.

4.3 | Montaggio della catena aperta

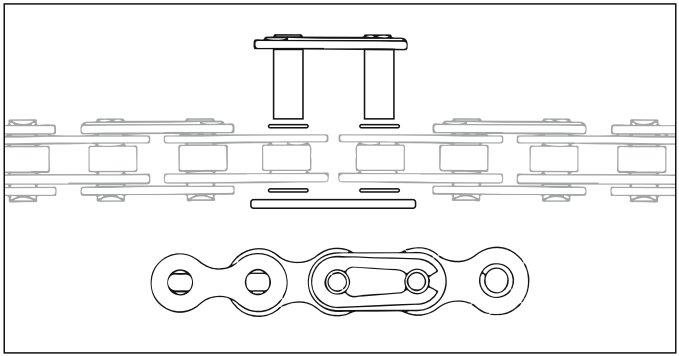
NOTA!

Pericolo di danni!

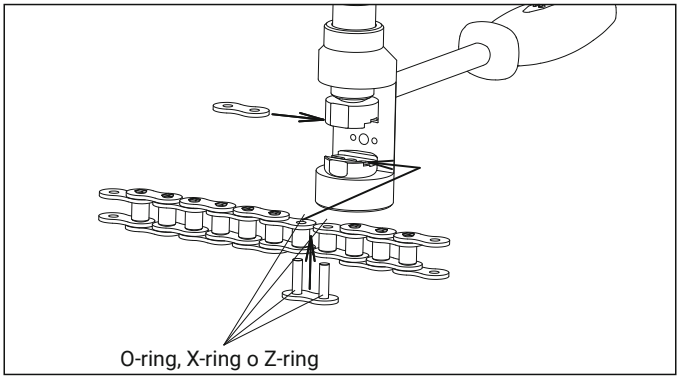
- Se è stata fornita una catena aperta con giunto a rivetto, rivettare la catena da soli soltanto se si è in possesso delle competenze e dell'utensile apposito necessario.
- In caso contrario far eseguire questa operazione a un'officina specializzata (per raggiungere l'officina, eventualmente utilizzare un giunto a clip).
- Se la catena non viene rivettata correttamente può usurarsi rapidamente o spezzarsi, causando danni a persone e cose.

Per i veicoli con potenza motore limitata (fino a ca. 34 CV) si utilizzano spesso catene con giunto a clip. Montarlo con la massima attenzione: la piastra di chiusura e la clip devono essere tese e salde in posizione, dunque il montaggio richiede una certa abilità.

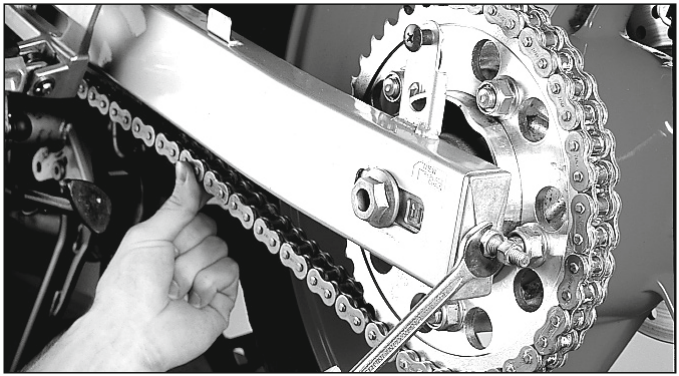
Prima di rimontare la ruota posteriore, assicurarsi che la catena sia già posizionata sul pignone. Portare in posizione la ruota posteriore utilizzando l'ausilio smontaruota o un ceppo e inserire il tendicatena. Eventualmente inserire ora l'asse con un martello in plastica e avvitare leggermente i dadi dell'asse. Ora posizionare l'estremità superiore della catena sulla ruota dentata e tenderla leggermente girando la ruota. Subito dopo posizionare l'estremità inferiore della catena sulla ruota dentata e girare la ruota fin quando le due estremità della catena si trovano all'incirca a ore 2 sulla ruota dentata. Assicurarsi che i bulloni e gli anelli di tenuta del giunto catena siano ben lubrificati (con il grasso accluso nella fornitura). Poggiare gli anelli di tenuta sulla parte a U del giunto (piastra con due bulloni rivettati) e introdurre quest'ultima nelle estremità della catena da dietro. Eventualmente utilizzare un utensile di montaggio specifico per tenere le estremità della catena alla stessa distanza del giunto. Le maglie centrali aperte della catena presentano esternamente piccole sedi per gli anelli di tenuta. Assicurarsi che gli anelli di tenuta scorrano su tali sedi e non si incastrino davanti a queste. In caso contrario la piastra di chiusura non può più essere spinta a sufficienza sui bulloni. Gli anelli di tenuta anteriori vengono posizionati nelle loro sedi e il coprigiunto anteriore in metallo, ben lubrificato, viene poi spinto senza inclinazioni con un utensile per catena. I fori sono dimensionati in modo molto stretto, affinché il coprigiunto poggi ben rigido sul bullone.



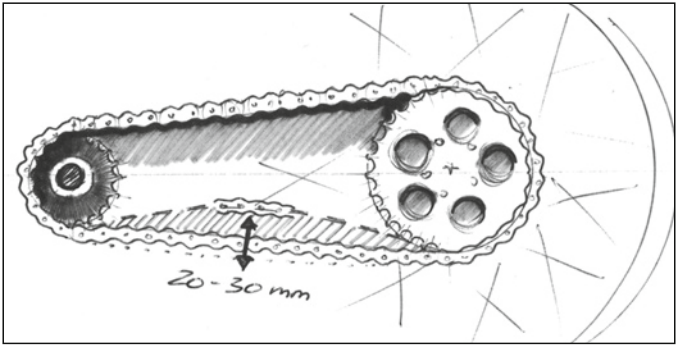
Nel caso di un **giunto a clip**, le scanalature per la clip sono ora visibili all'esterno del coprigiunto in metallo in corrispondenza delle estremità del bullone. La clip viene spinta sui bulloni con la parte chiusa in direzione di trazione (in avanti sul tratto catena superiore o all'indietro sul tratto catena inferiore). Il risultato è eccellente utilizzando una speciale pinza per clip giunto catena. Assicurarsi che la clip venga spinta per tutta la lunghezza, in modo che ingrani correttamente in entrambe le scanalature. Un giunto a clip montato in modo errato può causare un'usura precoce della catena o addirittura la sua rottura.
Nel caso di un **giunto a rivetto**, oltre al coprigiunto in metallo diventano visibili le due unità da rivettare. Queste vanno rivettate correttamente con un utensile per catena adatto. Sono disponibili diverse chiusure a rivetto e i relativi utensili. Attenersi alle istruzioni relative all'utensile per catena.



Serrare il pignone con la chiave dinamometrica secondo le indicazioni del produttore. Il gioco della catena va anch'esso regolato secondo le indicazioni del produttore. Assicurarsi di mantenere l'allineamento della ruota. L'uniformità della freccia di flessione della catena si testa ruotando una volta di 360 gradi la ruota posteriore e controllando di nuovo la freccia di flessione. La catena non deve mostrare "punti rigidi" (freccia di flessione non uniforme). Infine stringere l'asse della ruota con la chiave dinamometrica secondo le indicazioni del produttore. Bloccare eventualmente il dado dell'asse posteriore con una nuova copiglia. Controllare di nuovo tutti i fissaggi dopo aver montato il copricarter, la leva del cambio, il paracatena, ecc.
Dopo ca. 300 km si dovrebbe ricontrollare che il tensionamento della catena sia corretto (all'inizio le catene nuove si allungano).



Di norma la freccia di flessione della catena in basso al centro, con veicolo carico, è pari a ca. 2–3 cm. Prendere quindi il veicolo dal cavalletto centrale e mettersi sopra per controllare il gioco o farlo controllare da un aiutante.
Controllare anche di avere una freccia di flessione uniforme della catena. Se la freccia di flessione della catena cambia, è necessario controllare l'andamento centrico dei componenti.



5 | Stoccaggio

Stoccare il kit catena non ancora montato nella confezione originale in un ambiente protetto da intemperie e umidità.

6 | Pulizia e manutenzione

Solo una catena pulita, ben lubrificata e tesa correttamente presenterà una durata lunga. Controllare quindi a intervalli regolari lo stato della catena, l'uniformità della freccia di flessione e la tensione corretta. Ingrassare la catena (ad es. anche dopo lunghi tratti sotto la pioggia in autostrada) quando sembra "secca". Utilizzare uno spray per catena adatto al tipo di catena. Applicare sempre lo spray per catena sulla freccia di flessione inferiore della catena. Raccogliere lo spray per catena in eccesso presente sul pavimento con un supporto (un pezzo di cartone). Non ingrassare eccessivamente la catena. Il grasso in eccesso schizza via rapidamente. È sufficiente un'applicazione che copra perfettamente tutta la catena. Prima di utilizzare la moto far asciugare lo spray per catena per almeno 15–20 minuti, meglio se per tutta la notte: la sua aderenza sarà ottimale.

Una catena molto sporca e piena di sabbia va pulita con uno speciale detergente per catena prima di essere ingrassata di nuovo. Lo sporco ha un effetto smerigliante e contribuisce così all'usura.
A chi viaggia spesso si consiglia un oliatore per catena automatico, che svolge il suo lavoro in silenzio e aiuta ad aumentare la durata della catena stessa.

7 | Ricerca dei guasti

Guasto	Possibili cause e rimedi
La catena è più usurata su un lato	Controllare se il pignone e la ruota dentata sono stati montati correttamente. Anche questi possono mostrare tracce di usura più forti su un lato. Inoltre verificare che la catena e la ruota posteriore si muovano con un allineamento corretto.
La catena risulta eccessivamente allungata dopo poco tempo	La catena è stata tesa troppo ed eventualmente non lubrificata/pulita correttamente. Controllare il gioco della catena. In condizioni di carico il gioco della catena sul tratto inferiore dovrebbe essere pari a ca. 2–3 cm.
La catena picchia	La catena è troppo lasca o la sua freccia di flessione non è uniforme. Controllare il gioco della catena. In condizioni di carico il gioco della catena sul tratto inferiore dovrebbe essere pari a ca. 2–3 cm. Ruotare la ruota di 360 gradi – la catena non deve mostrare un allungamento non uniforme.

8 | 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.

9 | Smaltimento

Smaltire il materiale di imballaggio e il prodotto stesso in conformità alle normative locali.

10 | Contatti

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

Índice de contenidos

1 | Volumen de suministro 65

2 | Información general 65

2.1 | Leer y guardar las instrucciones de uso 65

2.2 | Símbolos empleados 66

3 | Seguridad 66

3.1 | Uso previsto 66

3.2 | Indicaciones de seguridad 66

4 | Montaje 68

4.1 | Preparación 68

4.2 | Desmontaje 68

4.3 | Montaje de cadena abierta 71

5 | Almacenamiento 74

6 | Limpieza y conservación 74

7 | Solución de problemas 75

8 | Garantía 75

9 | Gestión de desechos 75

10 | Contacto 76

KIT DE TRANSMISIÓN

1 | Volumen de suministro

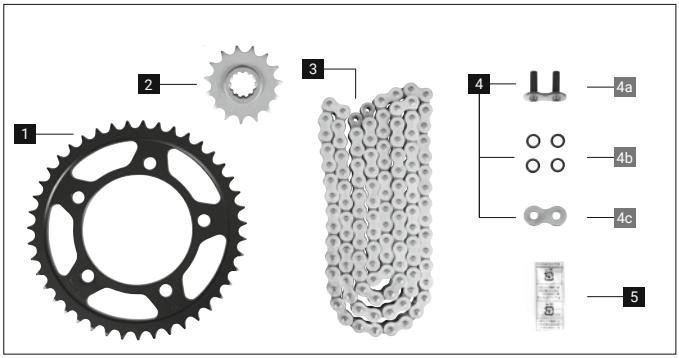


Figura de ejemplo. Kit de transmisión con cadena abierta:

1	Corona	4a	Lengüeta interior con pernos (con cadena abierta)
2	Piñón	4b	4 juntas tóricas (con cadena abierta)
3	Cadena	4c	Lengüeta exterior (con cadena abierta)
4	Eslabón maestro como eslabón de remache	5	Grasa (con cadena abierta)

2 | Información general

2.1 | Leer y guardar las instrucciones de uso

Las presentes instrucciones se refieren a los kits de transmisión en general. Contienen indicaciones importantes sobre la instalación, el mantenimiento, la seguridad y la garantía.

Los kits de transmisión para motocicletas son componentes técnicamente complejos y sometidos a cargas muy altas. Han de soportar fuerzas de transmisión y velocidades de rotación muy elevadas, cargas térmicas, suciedad y humedad.

Antes de cambiar el kit de transmisión, lea atentamente las instrucciones, especialmente las indicaciones de seguridad. La inobservancia de las presentes instrucciones de uso puede dar lugar a lesiones graves y/o daños en el vehículo. Estas instrucciones 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. Guarde las instrucciones para su uso posterior. Si entrega el kit de transmisión no montado a terceros, asegúrese de que también hace entrega de estas instrucciones.

2.2 | Símbolos empleados
En las presentes instrucciones de uso y en el embalaje se emplean los siguientes símbolos y avisos.

ADVERTENCIA	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.
ATENCIÓN	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.
NOTA	Esta palabra de aviso advierte de posibles daños materiales.
	Este símbolo le 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 presente kit de transmisión para motocicletas sirve para cambiar el kit de transmisión desgastado existente en el modelo de motocicleta indicado.

3.2 | Indicaciones de seguridad

ADVERTENCIA

Peligro de accidente

- El kit de transmisión requiere un montaje competente en el vehículo, evitando siempre que aceite o grasa para cadenas

entre en contacto con la superficie de rodadura del neumático trasero o el disco de freno.
- Si al efectuar el control encuentra restos de lubricante en la superficie de rodadura del neumático, elimine estos por completo y determine la causa antes de continuar la marcha.

⚠ ADVERTENCIA

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).
- Mantenga el kit de transmisión y sus accesorios alejados de los niños menores de ocho años.
- El volumen de suministro incluye piezas pequeñas que se pueden ingerir, así como una lámina de embalaje. Mantenga estas piezas alejadas de los niños, ya que existe peligro de asfixia en caso de ingestión.

⚠ ATENCIÓN

Peligro de lesiones
- Al realizar trabajos de montaje, evite las lesiones emplazando el vehículo de forma segura en un puesto de trabajo bien iluminado.

NOTA

Peligro de deterioro
- Compruebe el perfecto estado del kit de transmisión antes de cada salida en moto.
- Es absolutamente indispensable un montaje profesional del eslabón maestro, ya que el vehículo podría resultar deteriorado si se rompe la cadena.
- No realice usted mismo el montaje de un kit de transmisión a no ser que disponga de los conocimientos especializados necesarios. En caso contrario, acuda sin falta a un taller

especializado. Consulte además un manual de taller específico para su modelo de vehículo, que contenga información detallada, ilustraciones y pares de apriete de uniones roscadas para la máquina correspondiente.

4 | Montaje

4.1 | Preparación

Los kits de transmisión que distribuimos cumplen la homologación para vehículos de los fabricantes alemanes de equipos originales. Los modelos del extranjero o procedentes del mercado gris pueden presentar valores divergentes. También puede ocurrir ocasionalmente que dentro del mismo año de fabricación se empleen diferentes componentes. El año de la autorización inicial no coincide siempre con el año de fabricación.

Compare siempre en primer lugar la cantidad de dientes y la fijación del piñón/la corona con la pieza usada montada en cada caso.

Recuerde la posición de montaje (¿qué cara se monta orientada hacia delante? ¿cuál hacia atrás?). Por seguridad, marque la posición de montaje en las piezas nuevas antes de desmontar las piezas usadas.
No comience con el montaje del nuevo kit de transmisión hasta estar seguro de que el kit de transmisión contiene todos los componentes necesarios para la motocicleta en cuestión.
Coloque el vehículo de forma segura sobre un caballete de rueda trasera o apóyelo sobre el caballete central.

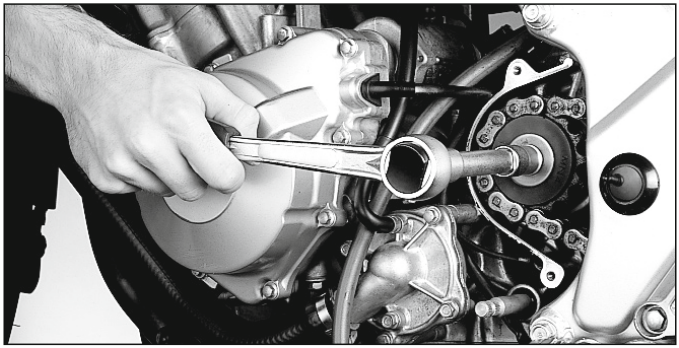
4.2 | Desmontaje

NOTA

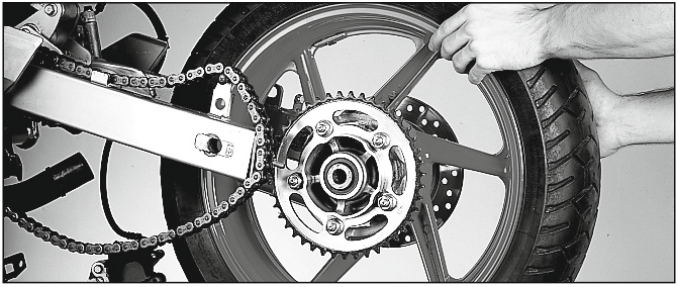
Peligro de deterioro

- No realice usted mismo el montaje o desmontaje del kit de transmisión a no ser que disponga de los conocimientos especializados necesarios.
- En caso contrario, acuda sin falta a un taller especializado. Consulte además un manual de taller que contenga información detallada, ilustraciones y pares de apriete de uniones roscadas para el modelo de vehículo correspondiente.

Desmontar el piñón y el kit de transmisión
Para acceder al piñón de cadena, puede que deban retirarse previamente la estribera, la palanca de cambio (recordar la posición) y las cubiertas del motor o del piñón. Al levantar la cubierta, compruebe si está accionado el embrague, evitando desengancharlo en la medida de lo posible. Para asegurar el vehículo, coloque la primera marcha y bloquee el freno de pie (con ayuda de un asistente) a fin de poder soltar el piñón. El piñón puede estar fijado de diferentes formas (tuerca central con arandela de retención, tornillo central con arandela de retención, placa de sujeción con dos tornillos más pequeños). En su caso, retire primero el seguro (p. ej., doblar hacia arriba la arandela de retención) antes de soltar el tornillo o la tuerca de fijación del piñón con la llave de carraca adecuada y aplicando la fuerza necesaria.



Corte ahora la cadena. Utilice para ello preferiblemente una cortadora de cadenas, adquirible por separado. Extraiga la cadena y desmonte el piñón. Proceda a montar enseguida el nuevo piñón (inscripción visible) y atorníllelo ligeramente. Desmonte a continuación la rueda trasera. Para que la rueda permanezca en su posición, utilice un soporte para el desmontaje de la rueda trasera o coloque un bloque adecuado bajo la rueda antes de extraer el eje. A continuación, suelte la tuerca del eje y expulse el eje con un martillo de plástico. Si fuera necesario, utilice una barra a modo de ayuda. Proteja el basculante con un paño para que no lo raye la pinza de freno con soporte. Sujete la rueda y deposítela en el suelo con cuidado. Recuerde la posición de montaje de los casquillos distanciadores.



Desatornille la corona del portacorona en la rueda trasera. Antes, doble también en este caso hacia arriba las eventuales arandelas de retención existentes. Las arandelas de retención o tuercas autoblocantes deben sustituirse. Limpie el portacorona y coloque una nueva corona (inscripción legible). Apriete los tornillos en cruz a poder ser con una llave dinamométrica siguiendo las instrucciones del fabricante. En su caso, rebordee de nuevo con cuidado las arandelas de retención. Compruebe ahora una vez más la rueda: ¿causan buena impresión todos los cojinetes y juntas tóricas? ¿Todavía está tenso el amortiguador trasero situado detrás del portacorona? Sustituya las piezas defectuosas.

4.3 | Montaje de cadena abierta

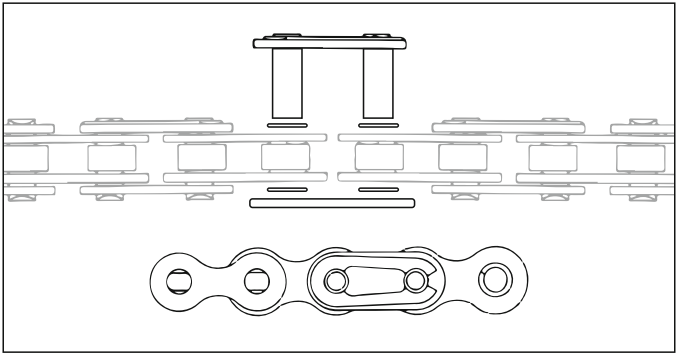
NOTA

Peligro de deterioro

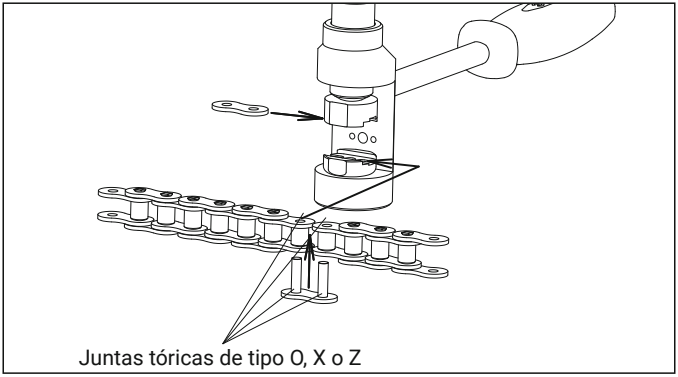
- Si se ha suministrado una cadena abierta con eslabón de remache, únicamente proceda a remachar usted mismo la cadena si dispone de las herramientas especiales y los conocimientos especializados necesarios.
- Si es otro el caso, delegue el trabajo en un taller especializado (para el trayecto hasta el taller especializado puede utilizarse un eslabón de clip).
- Una cadena mal remachada puede desgastarse con rapidez o romperse y ocasionar daños materiales y/o personales.

En vehículos con motores de baja potencia (hasta aprox. 34 CV) se utilizan a menudo cadenas con eslabón de clip. Monte el eslabón con el máximo cuidado: la placa terminal y el clip deben quedar bien ceñidos, por lo que el montaje requiere una cierta habilidad.

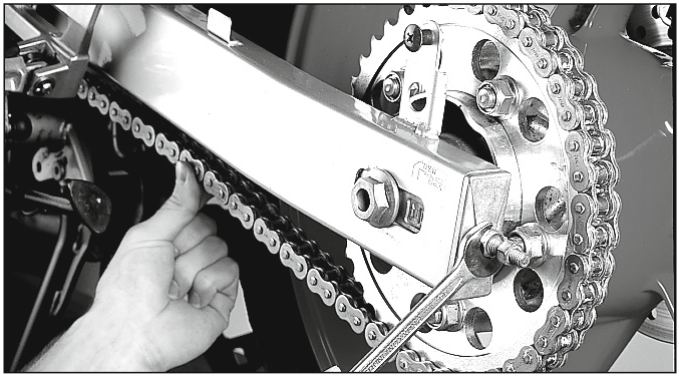
Antes de volver a montar la rueda trasera, ha de colocarse ya la cadena sobre el piñón. Sitúe la rueda trasera en posición con la ayuda de un soporte para el desmontaje de la rueda trasera o de un bloque, y monte los tensores de cadena. Introduzca ahora el eje utilizando, en su caso, un martillo de plástico y atornille ligeramente las tuercas de eje. Coloque el extremo superior de la cadena sobre la corona y tense un poco la cadena haciendo girar la rueda. Después, coloque el extremo inferior de la cadena sobre la corona y gire la rueda hasta que los dos extremos de la cadena estén situados sobre la corona aproximadamente en la posición equivalente a las 2 en punto en la esfera de un reloj. Asegúrese de lubricar bien los pernos y las juntas tóricas del eslabón maestro (con la grasa incluida en el volumen de suministro). Coloque las juntas tóricas sobre el eslabón con forma de U (placa con dos pernos remachados) e introduzca este por ambos lados desde atrás en los extremos de la cadena. En caso necesario, utilice una herramienta de montaje especial para mantener los extremos de la cadena a una distancia adecuada del eslabón. Los eslabones centrales abiertos de la cadena poseen en el exterior pequeños asientos para las juntas tóricas. Asegúrese de que las juntas tóricas se deslizan hasta los asientos y no se atascan antes de alcanzarlos, ya que en ese caso la placa terminal no se podría introducir suficientemente en los pernos. Coloque las juntas tóricas delanteras en sus asientos y proceda a continuación a deslizar encima la lengüeta metálica delantera bien engrasada con una remachadora, evitando que se incline. Los orificios tienen muy poca tolerancia para que la lengüeta quede ceñida a los pernos.



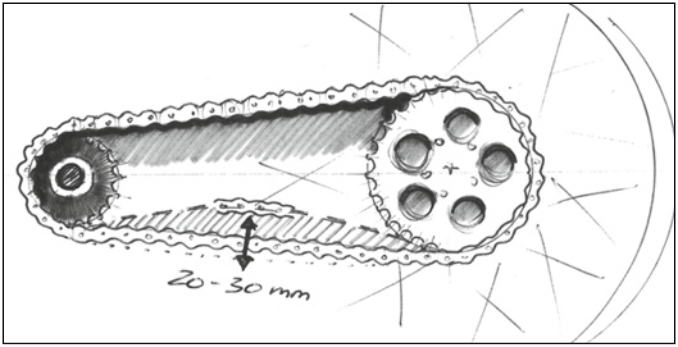
En el **eslabón de clip**, las ranuras para el clip asoman ahora por fuera de la lengüeta metálica en los extremos de los dos pernos. Deslice el clip en los pernos con la parte cerrada apuntando en la dirección de tracción (hacia delante en el tramo superior de la cadena o hacia atrás en el tramo inferior de la cadena); esta operación resulta especialmente sencilla con unos alicates para eslabones de clip. Asegúrese de deslizar el clip en toda su longitud, de forma que encaje correctamente en ambas ranuras. Un eslabón de clip mal montado puede hacer que la cadena se desgaste demasiado rápido o incluso que se rompa.
En el **eslabón de remache**, los dos extremos a remachar asoman por fuera de la lengüeta metálica. Estos se deben remachar adecuadamente con una remachadora apropiada. Existen diferentes eslabones de remache y las remachadoras correspondientes. Observe las instrucciones de uso de la remachadora.



Apriete el piñón con la llave dinamométrica siguiendo las indicaciones del fabricante. Ajuste asimismo el juego de la cadena siguiendo las indicaciones del fabricante y asegurándose de que la rueda se mantenga alineada. Compruebe también la uniformidad de la flecha de la cadena haciendo girar la rueda trasera 360 grados mientras examina la flecha en cada punto. La cadena no debe presentar «puntos tirantes» (flecha irregular).
Para terminar, apriete el eje de la rueda con la llave dinamométrica siguiendo las indicaciones del fabricante. En su caso, asegure la tuerca del eje trasero con un pasador de aletas nuevo. Una vez montados la cubierta, la palanca de cambio, el cubrecadena, etc., compruebe una vez más todas las fijaciones.
Al cabo de aprox. 300 km debe revisarse si la cadena aún posee la tensión correcta – las cadenas nuevas ceden algo al principio.



Por lo general, la flecha de la cadena se sitúa en aprox. 2 – 3 cm en el punto central inferior con el vehículo cargado. Por tanto, baje el vehículo del caballete central y súbase a la moto para comprobar la holgura o pida a un ayudante que la compruebe.
Compruebe también la uniformidad de la flecha de la cadena. Si la cadena modifica su flecha, compruebe la marcha concéntrica de los componentes.



5 | Almacenamiento

Almacene el kit de transmisión todavía sin montar en su embalaje original en un lugar cerrado, protegido de las inclemencias del tiempo y de la humedad.

6 | Limpieza y conservación

Solamente una cadena limpia, bien lubricada y bien tensada alcanzará una larga vida útil. Por esta razón, compruebe en intervalos regulares el estado de la cadena, su flecha uniforme y su tensado correcto. Vuelva a lubricar la cadena (p. ej., después de viajes largos por autopista bajo la lluvia) siempre que esta tenga aspecto de estar "seca". Utilice para ello un aerosol para cadenas adecuado para su tipo de cadena. Aplique siempre el aerosol para cadenas en la flecha inferior de la cadena. Recoja el aerosol sobrante colocando una base en el suelo (un trozo de cartón). No lubrique en exceso la cadena; la grasa para cadenas sobrante sale rápidamente despedida. Es suficiente aplicar alrededor de toda la cadena una ligera capa que apenas la cubra. Deje que el aerosol para cadenas se airee como mínimo entre 15 y 20 minutos antes de la siguiente salida en moto, aunque la mejor adherencia se obtiene si lo deja reposar toda la noche. Si la cadena está muy sucia o arenosa, utilice un limpiador para cadenas especial antes de volver a engrasarla. La suciedad tiene un efecto abrasivo y contribuye así al desgaste de la cadena.
Si viaja mucho en moto, se recomienda montar un lubricador automático de cadena; este realiza el trabajo en silencio y, de paso, prolonga considerablemente la vida de la cadena.

7 | Solución de problemas

Fallo	Posibles causas y solución
La cadena está más desgastada por un lado	Compruebe si el piñón y la corona se han montado correctamente. Es posible que estos también presenten huellas de desgaste más pronunciadas en un lado. Además, deberá examinarse si la cadena y la rueda trasera están correctamente alineadas.
La cadena se ha alargado en exceso al cabo de poco tiempo	La cadena está demasiado tensa y, posiblemente, no está bien lubricada/limpia. Compruebe el juego de la cadena. En estado bajo carga, la flecha de la cadena en el tramo inferior debería ser de aprox. 2 – 3 cm.
La cadena golpea	La cadena está demasiado floja o puede que presente una flecha irregular. Compruebe el juego de la cadena. En estado bajo carga, la flecha de la cadena en el tramo inferior debería ser de aprox. 2 – 3 cm. Haga girar la rueda 360 grados – la cadena no debe mostrar un alargamiento irregular.

8 | 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.

9 | Gestión de desechos

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

10 | Contacto

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

Оглавление

1 | Комплект поставки 78

2 | Общие сведения 78

2.1 | Чтение инструкции по эксплуатации и ее хранение 78

2.2 | Пояснение условных обозначений 79

3 | Безопасность 79

3.1 | Использование по назначению 79

3.2 | Указания по технике безопасности 80

4 | Монтаж 81

4.1 | Подготовительные работы 81

4.2 | Демонтаж 82

4.3 | Монтаж разомкнутой цепи 84

5 | Хранение 88

6 | Очистка и уход 88

7 | Поиск неисправностей 89

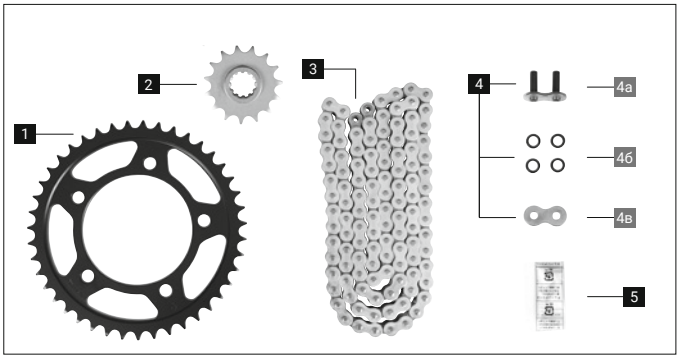
8 | Гарантия 89

9 | Утилизация 89

10 | Контактные данные 90

КОМПЛЕКТ ЗВЕЗД И ЦЕПИ

1 | Комплект поставки



Примерный вид комплекта звезд и цепи с разомкнутой цепью:

1	Ведомая звезда	4а	Пластина внутреннего звена с валиками (для разомкнутой цепи)
2	Ведущая звезда	4б	4 уплотнительных кольца (для разомкнутой цепи)
3	Цепь	4в	Пластина внешнего звена (для разомкнутой цепи)
4	Замок цепи (под расклепку)	5	Смазка (для разомкнутой цепи)

2 | Общие сведения

2.1 | Чтение инструкции по эксплуатации и ее хранение

Действие данной инструкции распространяется на комплекты звезд и цепи в общем. В инструкции содержатся важные указания по монтажу, техническому обслуживанию, безопасности и гарантийным обязательствам.

Мотоциклетные цепи и звезды представляют собой технически сложные детали, работающие в условиях высоких нагрузок. Они подвергаются воздействию высоких передаваемых усилий, окружных скоростей, температурных нагрузок, грязи и влаги.

Перед заменой комплекта звезд и цепи внимательно прочтите инструкцию, особенно – указания по технике безопасности. Несоблюдение этой инструкции может привести к тяжелым травмам и/или повреждению мотоцикла.
Инструкция 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. Сохраните инструкцию для дальнейшего использования. В случае передачи комплекта звезд и цепи третьим лицам без осуществления монтажа обязательно убедитесь в наличии этой инструкции.

2.2 | Пояснение условных обозначений
Следующие условные обозначения и сигнальные слова используются в данной инструкции по эксплуатации или на упаковке.

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
Данный комплект из цепи и звезд предназначен для замены изношенного старого комплекта из цепи и звезд на указанной модели мотоцикла.

⚠ ОСТОРОЖНО!

Опасность ДТП!

- Установка комплекта из цепи и звезд на мотоцикл предполагает наличие опыта в проведении подобного рода работ: ни в коем случае нельзя допускать попадания масла или смазки, использующихся для смазывания цепи, на рабочую поверхность протектора шины заднего колеса или на тормозной диск.
- Обнаружив во время осмотра следы смазки на протекторе шины, полностью удалите их и определите причину их появления, прежде чем продолжать путь.

⚠ ОСТОРОЖНО!

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)!

- Держите комплект звезд и цепи и принадлежности к нему в месте, недоступном для детей младше восьми лет.
- В комплект поставки входят мелкие детали, которые дети могут проглотить, а также упаковочная пленка. Эти детали необходимо хранить в недоступном для детей месте, так как при проглатывании существует опасность удушья.

⚠ ВНИМАНИЕ!

Опасность травмирования!

- Во избежание травм при выполнении монтажных работ установите мотоцикл в устойчивое положение и позаботьтесь о хорошем освещении рабочего места.

УВЕДОМЛЕНИЕ!

Опасность повреждения

- Перед каждой поездкой проверяйте цепь и звезды на предмет повреждений.
- Надлежащая установка замка цепи имеет крайне важное значение, поскольку обрыв цепи может привести к повреждению мотоцикла.
- Выполняйте монтаж комплекта звезд и цепи самостоятельно только при наличии необходимых специальных знаний. В противном случае обязательно обращайтесь в специализированную мастерскую. Дополнительно обращайтесь к специальному руководству по техническому обслуживанию соответствующей модели мотоцикла, содержащему подробные инструкции, иллюстрации и значения моментов затяжки резьбовых соединений.

4 | Монтаж

4.1 | Подготовительные работы

Предлагаемые нами комплекты звезд и цепи соответствуют действующим в Германии омологационным требованиям предприятий-изготовителей. Характеристики иностранных моделей или «серого» импорта, могут отличаться от этих параметров. Кроме того, на протяжении одного и того же года выпуска могут использоваться различные детали и узлы. Год первичного допуска к эксплуатации не всегда можно считать годом изготовления.

В первую очередь обязательно сравните количество зубьев и тип крепления ведущей и ведомой звезд с установленными на мотоцикле старыми деталями.

Запомните монтажное положение (какая из сторон устанавливается впереди, и какая – сзади?). Прежде чем демонтировать старые детали, пометьте на всякий случай на новых деталях монтажное положение. Начинайте монтаж нового комплекта звезд и цепи только убедившись, что комплект звезд и цепи содержит подходящие детали для соответствующего мотоцикла.
Надежно установите мотоцикл на основную подножку или на подъемник заднего колеса.

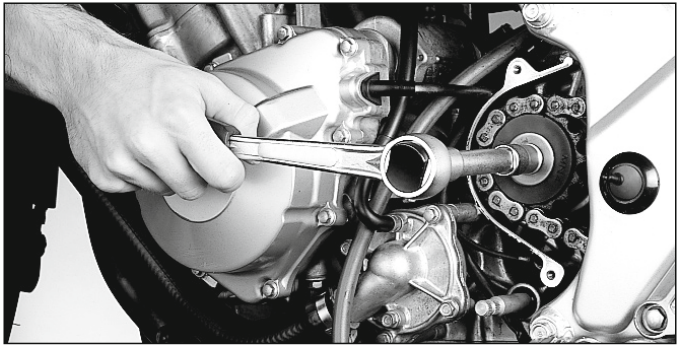
УВЕДОМЛЕНИЕ!

Опасность повреждения!

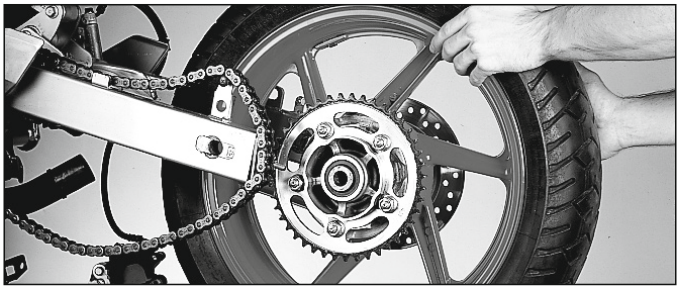
- Выполняйте монтаж и демонтаж комплекта звезд и цепи самостоятельно только при наличии необходимых специальных знаний.
- В противном случае обязательно обращайтесь в специализированную мастерскую. Обращайтесь к руководству по техническому обслуживанию, содержащему изображения и значения моментов затяжки резьбовых соединений для соответствующей модели мотоцикла.

Демонтаж ведущей и ведомой звезд

Для получения доступа к ведущей звезде сначала может потребоваться демонтаж подножки, рычага переключения передач (запомнить положение!), крышки двигателя и кожуха ведущей звезды. При снятии крышки, если на ней имеется трос сцепления, старайтесь по возможности не отсоединять его. Чтобы освободить ведущую звезду, для фиксации мотоцикла включите первую передачу и застопорите ножной тормоз (попросите помощника наступить). Способ крепления ведущей звезды может быть разным (центральная гайка со стопорной пластиной, центральный болт со стопорной пластиной, крепежная пластина с двумя небольшими болтами). Прежде чем раскрутить крепежный болт или крепежную гайку ведущей звезды с помощью подходящего торцового ключа с трещоткой, прилагая соответствующее усилие, удалите сначала стопорное приспособление (например, разогните стопорную пластину).

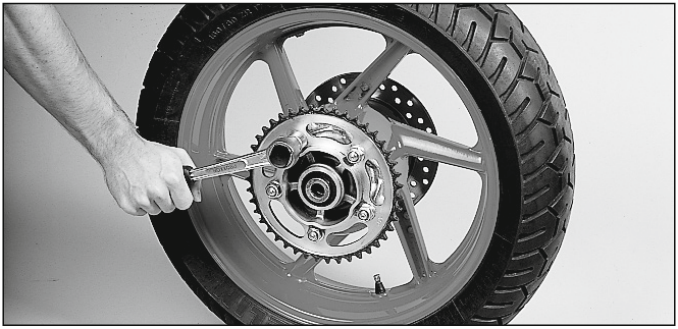


Теперь разъедините цепь. Для этого отлично подходит приобретаемый отдельно инструмент для разъединения цепи. Стяните цепь и снимите ведущую звезду. Сразу же наденьте новую ведущую звезду (надпись должна быть видна) и наживите болты. Затем демонтируйте заднее колесо. Чтобы колесо оставалось на месте, подложите под колесо подставку под заднее колесо или деревянный брусок. Затем отпустите гайку оси и выбейте ось пластмассовым молотком. При необходимости воспользуйтесь наставкой. Обверните маятниковую вилку тряпкой, чтобы тормозной суппорт с держателем не царапал маятниковую вилку. Удерживая колесо, аккуратно опустите его на пол. Запомните монтажное положение распорных втулок.



Отвинтите и снимите ведомую звезду со ступицы ведомой звезды. При наличии стопорных пластин сначала отогните их. При сборке стопорные пластины или самоконтрящиеся гайки необходимо заменить новыми. Очистите ступицу и уложите новую ведомую звезду (надпись должна быть в пригодном для чтения состоянии). Затяните болты крест-накрест, по возможности – с помощью динамометрического ключа, в соответствии с инструкциями производителя. При наличии стопорных

пластин снова аккуратно загните их. Еще раз проверьте колесо: все подшипники и уплотнительные кольца выглядят нормально? Остается демпфер за ступицей ведомой звезды достаточно упругим? Замените дефектные детали.



4.3 | Монтаж разомкнутой цепи

УВЕДОМЛЕНИЕ!

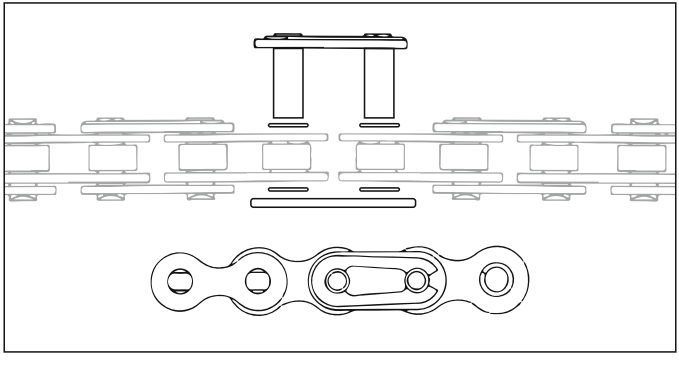
Опасность повреждения!

- Если цепь поставляется с замком под расклепку, расклепывайте замок цепи самостоятельно только в том случае, если Вы располагаете необходимым специальным инструментом и обладаете профессиональными навыками.
- В противном случае обязательно поручите эту работу специализированной мастерской (чтобы доехать в специализированную мастерскую, при необходимости можно использовать замок-защелку).
- Цепь с неправильно расклепанным замком может быстро износиться и привести к повреждениям, в том числе – и к травмам.

На мотоциклах с двигателями небольшой мощности (прибл. до 34 л. с.) часто используются цепи с замком-защелкой. Выполняйте его установку с максимальной точностью – верхняя пластина звена и защелка должны

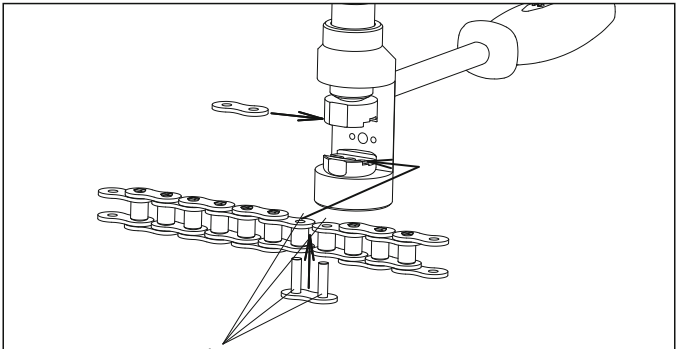
плотно сидеть на месте, что требует определенного мастерства.

Перед установкой заднего колеса на место. Необходимо проложить цепь на ведущую звезду. Используя подставку под заднее колесо или подложив деревянный брусок, установить заднее колесо на место и вставить натяжное устройство для цепи. Теперь забейте ось, например, пластиковым молотком и наживите гайки оси. Теперь наложите верхний конец цепи на ведомую звезду и немного натяните ее, проворачивая колесо. Уложите нижний конец цепи непосредственно в стык на ведомую звезду и проворачивайте колесо, чтобы оба конца цепи расположились приблизительно в положении 2 часов на ведомой звезде. Хорошо смажьте валики и уплотнительные кольца замка цепи (входящей в комплект поставки консистентной смазкой). Наденьте уплотнительные кольца на U-образное звено замка (пластина с двумя приклепанными валиками) и вставьте его с тыльной стороны в оба конца цепи. При необходимости используйте специальный монтажный инструмент, располагающий концы цепи на расстоянии шага замка. Открытые промежуточные звенья цепи имеют небольшие посадочные места для уплотнительных колец. Убедитесь, что уплотнительные кольца вошли в посадочные места и не зажаты на входе в них – в этом случае верхняя пластина звена не сядет достаточно глубоко на валики. Передние уплотнительные кольца укладываются в гнезда, после чего передние, хорошо смазанные металлические пластины надвигаются без перекоса с помощью инструмента для расклепки цепи. Отверстия имеют очень точные размеры, чтобы пластина плотно сидела на пальце.



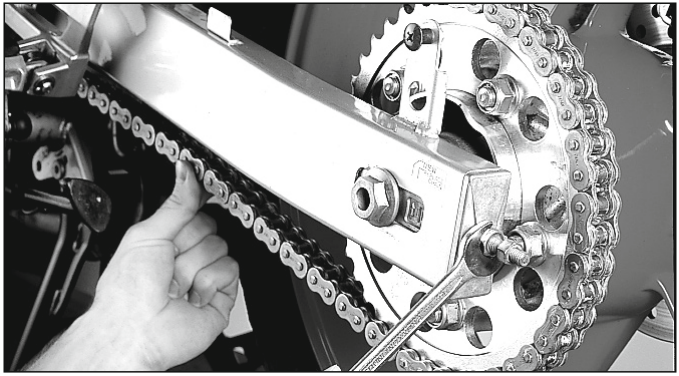
На **замке-защелке** на обоих концах валиков над металлической пластиной теперь видны пазы под защелку. Надвиньте защелку закрытой стороной в направлении растягивающего усилия (на верхней ветви цепи – вперед, на нижней – назад) на валики. Лучше всего делать это с помощью специальных клещей для замков цепей с защелкой. Убедитесь, что защелка надвинута по всей длине и правильно зафиксирована в обеих пазах. Неправильно выполненный монтаж замка цепи может привести к быстрому износу цепи и даже к ее обрыву.

На **замке под расклепку** над металлической пластиной видны оба конца валиков, которые нужно расклепать. Ее необходимо расклепать с помощью подходящего инструмента для расклепки цепи. Существуют различные замки под расклепку и соответствующие инструменты. Соблюдайте инструкцию к инструменту для расклепки цепи.

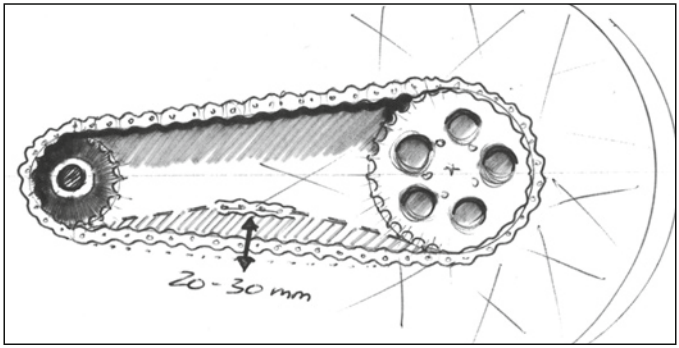


O-, X- или Z-образные кольца

Затяните ведущую звезду с помощью динамометрического ключа в соответствии с инструкциями производителя. Также необходимо отрегулировать люфт цепи в соответствии с инструкциями производителя. При этом следите за правильностью положения колеса в плоскости движения. Проверьте также равномерность провисания цепи, проворачивая заднее колесо на 360 градусов и постоянно следя за провисанием цепи. Цепь не должна иметь натянутых участков (неравномерного провисания)! Затем затяните ось колеса с помощью динамометрического ключа в соответствии с инструкциями производителя. Застопорите гайку заднего колеса новым шплинтом, если это предусмотрено конструкцией. После установки брызговика, рычага переключения передач, защиты цепи и т. п., проверьте еще раз все крепления. После пробега прибл. 300 км необходимо повторно проверить натяжение цепи – новые цепи в начале эксплуатации подвержены растяжению.



Как правило, провисание посредине нижней ветви цепи при нагруженном транспортном средстве составляет прибл. 2-3 см. Чтобы проверить люфт самостоятельно или поручить это помощнику, снимите транспортное средство с основной подножки и сядьте на него.
Также проверьте равномерность провисания цепи. В случае изменения провисания цепи проверьте центровку деталей.



5 | Хранение

Следует хранить еще не установленный комплект звезд и цепи в оригинальной упаковке, в закрытом помещении, защищенном от действия неблагоприятных погодных условий и влажности.

6 | Очистка и уход

Только чистая, хорошо смазанная и правильно натянутая цепь будет служить длительное время. Поэтому необходимо регулярно проверять состояние цепи, ее равномерное провисание и правильное натяжение. Необходимо смазывать цепь, как только появится ощущение ее «сухости» (в том числе и после длительных поездок по автомагистрали в дождевую погоду). Для этого следует использовать аэрозоль для смазки цепей, соответствующий типу цепи. Всегда наносить аэрозоль для смазки цепей на нижнюю ветвь цепи. Для сбора лишнего аэрозоля для смазки цепей положить на пол какую-нибудь подложку (лист картона). Не наносить на цепь избыточное количество смазки – вся лишняя смазка быстро вылетит из цепи под действием центробежной силы. Достаточно равномерного слоя смазки, нанесенной по окружности цепи. Перед следующей поездкой дать смазке «обветриться» в течение 15-20 минут, но лучше – в течение ночи, так смазка лучше всего пристанет к деталям.
Перед смазкой сильно загрязненной, забитой песком цепи, цепь необходимо очистить средством для чистки цепи. Грязь обладает абразивными свойствами и ускоряет износ цепи.
Для тех, кто постоянно ездит, рекомендуется установить автосмазчик цепи – он избавит от необходимости смазывать и чистить цепь вручную и обеспечит длительный срок службы цепи.

7 | Поиск неисправностей

Неисправность	Возможные причины и их устранение
Более выраженный износ с одной стороны цепи	Проверьте правильность установки ведущей и ведомой звезд. Возможно, эти детали также имеют более выраженный износ с одной стороны. Проверьте, кроме того, точность расположения цепи и заднего колеса в одной плоскости.
Сильное удлинение цепи по истечении незначительного времени	Слишком сильное натяжение цепи, недостаточная смазка/очистка. Проверьте люфт цепи. В нагруженном состоянии люфт нижней ветви цепи должен составлять прибл. 2-3 см.
Биение цепи	Недостаточное натяжение или неравномерное провисание цепи. Проверьте люфт цепи. В нагруженном состоянии люфт нижней ветви цепи должен составлять прибл. 2-3 см. Проверните колесо на 360 градусов – цепь не должна при этом неравномерно удлиняться.

8 | 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 происшествий, выполнения несанкционированных манипуляций или подвергшиеся попытке ремонта неуполномоченными сервисными службами или лицами.

9 | Утилизация

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

10 | Контактные данные

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

Spis treści

1 | Zakres dostawy 92

2 | Informacje ogólne 92

2.1 | Zapoznanie się z instrukcją użytkowania i jej przechowywanie 92

2.2 | Objaśnienie symboli 93

3 | Bezpieczeństwo 93

3.1 | Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem 93

3.2 | Wskazówki bezpieczeństwa 93

4 | Montaż 95

4.1 | Przygotowanie 95

4.2 | Demontaż 95

4.3 | Montaż łańcucha otwartego 98

5 | Przechowywanie 101

6 | Czyszczenie i pielęgnacja 101

7 | Wykrywanie usterek 102

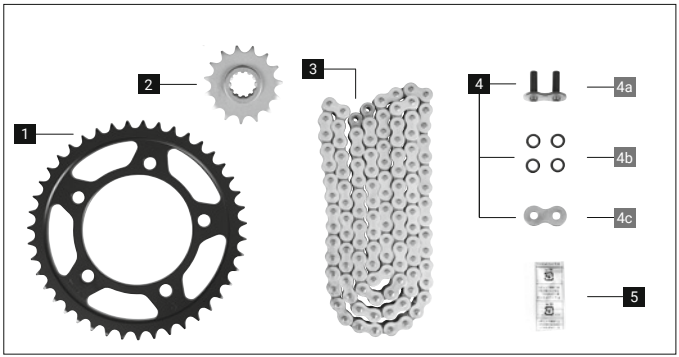
8 | Rękojmia 102

9 | Utylizacja 102

10 | Kontakt 103

ZESTAW NAPĘDOWY

1 | Zakres dostawy



Przykładowy rysunek zestawu napędowego z łańcuchem otwartym:

1	Zębatka tylna	4a	Blaszka wewnętrzna ze sworzniami (w przypadku łańcucha otwartego)
2	Zębatka przednia	4b	4 pierścienie uszczelniające (w przypadku łańcucha otwartego)
3	Łańcuch	4c	Blaszka zewnętrzna (w przypadku łańcucha otwartego)
4	Zapinka łańcucha, nitowa	5	Smar (w przypadku łańcucha otwartego)

2 | Informacje ogólne

2.1 | Zapoznanie się z instrukcją użytkowania i jej przechowywanie
Niniejsza instrukcja odnosi się ogólnie do zestawów napędowych. Zawiera ona ważne informacje dotyczące montażu, konserwacji, bezpieczeństwa i gwarancji. Zestawy napędowe do motocykli to zaawansowane technicznie elementy poddawane dużym obciążeniom. Są one narażone na wysokie siły przenoszone i prędkości obrotowe, obciążenia termiczne, zanieczyszczenia i wilgoć.
Przed wymianą zestawu napędowego przeczytać uważnie instrukcję, w szczególności wskazówki bezpieczeństwa. Nieprzestrzeganie zaleceń niniejszej instrukcji może prowadzić do poważnych urazów oraz/lub uszkodzenia pojazdu. Instrukcja bazuje na standardach i regulacjach obowiązujących w Unii Europejskiej i odzwierciedla aktualny stan wiedzy technicznej. W pozostałych

krajach należy przestrzegać również miejscowych dyrektyw i przepisów. Zachować instrukcję celem ewentualnego wykorzystania w przyszłości. W przypadku przekazania niezamontowanego zestawu napędowego osobom trzecim należy również przekazać niniejszą instrukcję.

2.2 | Objaśnienie symboli
W niniejszej instrukcji obsługi oraz na opakowaniu stosowane są niżej opisane symbole i hasła ostrzegawcze.

⚠ OSTRZEŻENIE!	Ten symbol ostrzegawczy / to hasło ostrzegawcze wskazuje na niebezpieczeństwo średniego stopnia, którego zignorowanie może prowadzić do śmierci lub poważnego zranienia.
⚠ OSTROŻNIE!	Ten symbol ostrzegawczy / to hasło ostrzegawcze wskazuje na niebezpieczeństwo niskiego stopnia, którego zignorowanie może prowadzić do lekkiego lub umiarkowanego zranienia.
WSKAZÓWKA!	To hasło 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
Opisany zestaw napędowy do motocykli służy do wymiany zużytego zestawu napędowego w podanym modelu motocykla.

3.2 | Wskazówki bezpieczeństwa

⚠ OSTRZEŻENIE!

Niebezpieczeństwo wypadku!

- Montaż zestawu napędowego w motocyklu musi być przeprowadzany w sposób fachowy – bieżnik opony tylnego

koła oraz tarcza hamulcowa w żadnym wypadku nie mogą zostać zanieczyszczone smarem.
- Jeżeli podczas kontroli na bieżniku opony zostanie stwierdzona obecność smaru, należy usunąć go całkowicie, a przed dalszą jazdą ustalić przyczynę zanieczyszczenia.

⚠ OSTRZEŻENIE!

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)!
- Zestaw napędowy oraz akcesoria należy przechowywać w miejscu niedostępnym dla dzieci poniżej ósmego roku życia.
- W zakres dostawy wchodzą małe, możliwe do połknięcia części oraz folia opakowaniowa. Elementy te należy przechowywać w miejscu niedostępnym dla dzieci, ponieważ ewentualne połknięcie grozi uduszeniem.

⚠ OSTROŻNIE!

Ryzyko zranienia!
- Aby uniknąć zranienia podczas prac montażowych, należy zwrócić uwagę, aby pojazd był stabilnie ustawiony, a stanowisko pracy dobrze oświetlone.

WSKAZÓWKA!

Ryzyko uszkodzenia
- Przed każdą jazdą należy sprawdzić zestaw napędowy pod kątem ewentualnych uszkodzeń.
- Niezwykle ważne jest fachowe założenie zapinki łańcucha, ponieważ ewentualne przerwanie łańcucha grozi uszkodzeniem pojazdu.
- Zestaw napędowy wolno montować samodzielnie jedynie w przypadku posiadania niezbędnej wiedzy specjalistycznej.

W innym wypadku należy zlecić wykonanie montażu w specjalistycznym warsztacie. Dodatkowo należy korzystać ze specjalnego podręcznika serwisowego do danego modelu pojazdu, zawierającego szczegółowe instrukcje, rysunki oraz informacje dotyczące momentów dokręcających gwinty w danym typie pojazdu.

4 | Montaż

4.1 | Przygotowanie

Sprzedawane przez nas zestawy napędowe są zgodne z niemiecką homologacją uzyskaną przez producentów oryginalnego wyposażenia. Modele przeznaczone na rynek zagraniczny i pochodzące z importu prywatnego mogą odbiegać od podanych wartości. Także produkty pochodzące z tego samego roku produkcji mogą zawierać różne elementy. Rok pierwszego dopuszczenia do użytku nie zawsze jest jednoznaczny z rokiem produkcji.

Przed rozpoczęciem montażu należy koniecznie porównać liczbę zębów oraz sposób mocowania zębatki przedniej/tylnej z zamontowanymi starymi częściami.

Zapamiętać pozycję montażu (która strona jest montowana z przodu, która z tyłu?). Przed zdemontowaniem starych części na wszelki wypadek oznaczyć pozycję montażu na nowych częściach.
Montaż nowego zestawu napędowego rozpocząć dopiero po sprawdzeniu, czy zestaw napędowy zawiera odpowiednie komponenty dla danego motocykla.
Motocykl oprzeć na stojaku centralnym lub podnośniku tylnego koła.

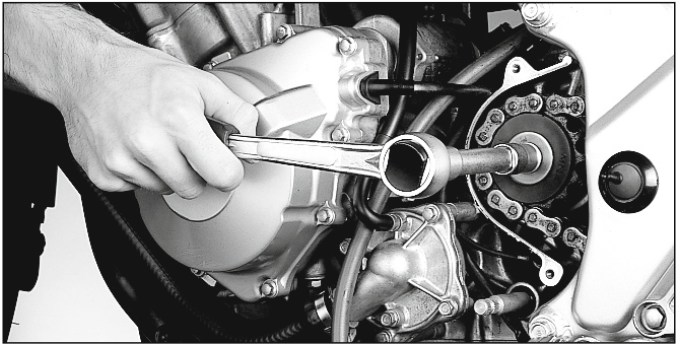
4.2 | Demontaż

WSKAZÓWKA!

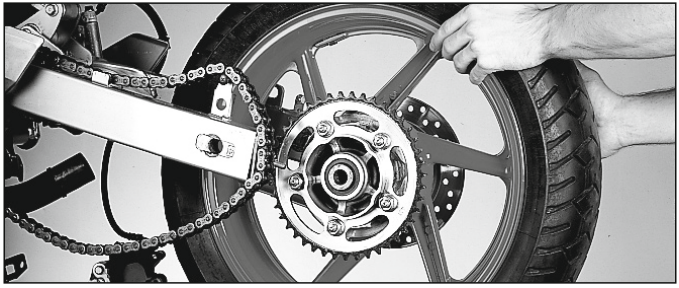
Ryzyko uszkodzenia!

- Zestaw napędowy wolno montować lub demontować samodzielnie jedynie w przypadku posiadania niezbędnej wiedzy specjalistycznej.
- W innym wypadku należy zlecić wykonanie czynności w specjalistycznym warsztacie. Skorzystać ze specjalnego podręcznika serwisowego do danego modelu pojazdu, zawierającego szczegółowe instrukcje, rysunki oraz informacje dotyczące momentów dokręcających gwinty w danym typie pojazdu.

Demontaż zębatki przedniej i zestawu napędowego
Aby dostać się do zębatki przedniej, należy najpierw zdemontować ew. podnóżek, dźwignię zmiany biegów (zapamiętać pozycję) oraz pokrywę silnika lub osłonę zębatki. Podczas zdejmowania pokrywy należy zwracać uwagę na ewentualnie zamontowany układ sterowania sprzęgłem – w miarę możliwości nie należy go demontować. W celu zabezpieczenia pojazdu wrzucić pierwszy bieg i zablokować hamulec nożny (zlecić jego naciśnięcie pomocnikowi), aby umożliwić zdjęcie zębatki przedniej. Zębatka przednia może być zamocowana na różne sposoby (nakrętka centralna z podkładką zabezpieczającą, śruba centralna z podkładką zabezpieczającą, płytka nośna z dwiema mniejszymi śrubami). Przed odkręceniem śruby lub nakrętki mocującej zębatkę przednią za pomocą grzechotki z odpowiednią nasadką i przy użyciu dostatecznej siły, należy najpierw usunąć ewentualne zabezpieczenie (np. odgiąć podkładkę zabezpieczającą).



Następnie zdjąć łańcuch. Najlepiej użyć do tego celu adaptera zębatki, który należy zakupić oddzielnie. Zdjąć łańcuch i zębatkę przednią. Założyć nową zębatkę przednią (napis po widocznej stronie) i lekko przykręcić. Następnie wymontować tylne koło. Aby koło pozostało na swoim miejscu, przed zdjęciem osi należy umieścić pod kołem element ułatwiający demontaż koła lub odpowiedni klocek. Następnie odkręcić nakrętkę osi i wybić oś za pomocą plastikowego młotka. Ewentualnie pomóc sobie prętem. Osłonić wahacz szmatką, aby siodło hamulca ze wspornikiem nie porysowało wahacza. Przytrzymać koło i ostrożnie osunąć na ziemię. Zapamiętać pozycję montażu tulejek dystansowych.



pl

Odkręcić zębatkę tylną od adaptera zębatki na tylnym kole. Także tu może być konieczne uprzednie odgięcie podkładek zabezpieczających. Podkładki zabezpieczające i nakrętki samokontrujące należy wymienić. Oczyścić wspornik i założyć nową zębatkę (napis na widocznej stronie). Dokręcać na krzyż, w miarę możliwości za pomocą klucza dynamometrycznego według zaleceń producenta. Ewentualnie ponownie starannie wywinąć podkładki zabezpieczające. Ponownie skontrolować koło: Czy wszystkie łożyska i uszczelki wyglądają na sprawne? Czy gumy zabieraka za adapterem tylnej zębatki są jeszcze sprężyste? Wymienić wadliwe części.

4.3 | Montaż łańcucha otwartego

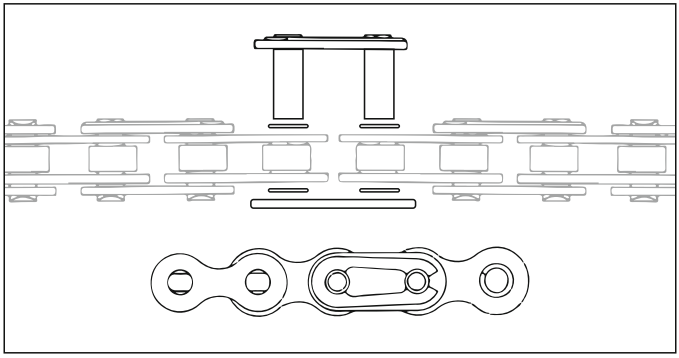
WSKAZÓWKA!

Ryzyko uszkodzenia!

- W przypadku łańcucha otwartego z zapinką nitową, samodzielnie zanitowanie łańcucha przez użytkownika jest dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy dysponuje on niezbędnym wyposażeniem oraz fachową wiedzą.
- W innym wypadku należy bezwzględnie zlecać wykonanie tej czynności w specjalistycznym warsztacie (na czas dojazdu do warsztatu można zastosować np. zapinkę zatrzaskową).
- Niewłaściwie zanitowany łańcuch może szybko się zużyć bądź ulec zerwaniu, co grozi wystąpieniem szkód, także osobowych.

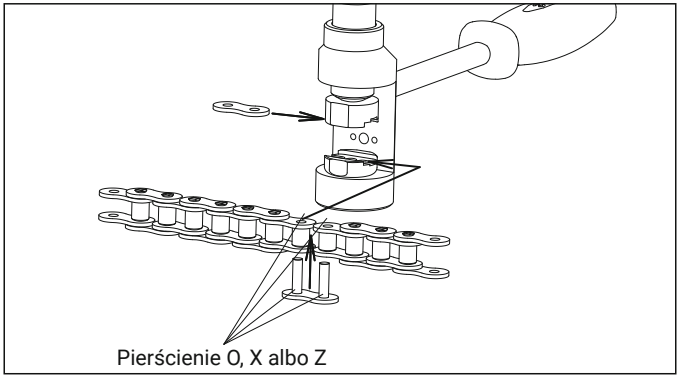
W pojazdach o niższej mocy silnika (do ok. 34 KM) stosowane są zazwyczaj łańcuchy z zapinką zatrzaskową. Należy montować je bardzo starannie – blaszka końcowa i zatrzask muszą być ciasno spasowane, dlatego też montaż wymaga nieco wprawy.

Przed zamontowaniem tylnego koła należy z powrotem przełożyć łańcuch przez zębatkę przednią. Tylne koło ustawić w odpowiedniej pozycji za pomocą elementu ułatwiającego demontaż lub odpowiedniego klocka i założyć napinacz łańcucha. Wsunąć oś, w razie potrzeby za pomocą plastikowego młotka, a następnie lekko przykręcić nakrętki osi. Górny koniec łańcucha nałożyć na zębatkę i lekko napiąć łańcuch poprzez obrót koła. Dolny koniec łańcucha nałożyć na zębatkę tuż obok i obrócić koło na tyle, aby oba końce łańcucha znalazły się na zębatce w ustawieniu na godz. 2. Należy pamiętać o dostatecznym nasmarowaniu sworzni i pierścieni uszczelniających zapinki łańcucha (za pomocą smaru dołączonego do zestawu). Założyć pierścienie uszczelniające na część zapinki w kształcie litery U (blaszka z dwoma przynitowanymi sworzniami) i wprowadzić tę część od tyłu do końcówek łańcucha, zaczepiając o oba jego końce. W razie potrzeby można użyć specjalnego narzędzia montażowego, aby przytrzymać końce łańcucha w odległości odpowiadającej sworzniom zapinki. Otwarte ogniwa łańcucha posiadają po zewnętrznej stronie małe wyżłobienia na pierścienie uszczelniające. Należy zwrócić uwagę, aby pierścienie uszczelniające zostały umieszczone w wyżłobieniach i nie zablokowały się przed nimi – w takim wypadku nie będzie możliwe prawidłowe nasunięcie blaszki końcowej na sworznie. Przednie pierścienie uszczelniające umieścić w odpowiednich miejscach, a następnie równo nasunąć przednie, dobrze nasmarowane nakładki metalowe za pomocą skuwacza łańcucha. Otwory są bardzo wąskie, aby nakładki ciasno przylegały do sworzni.

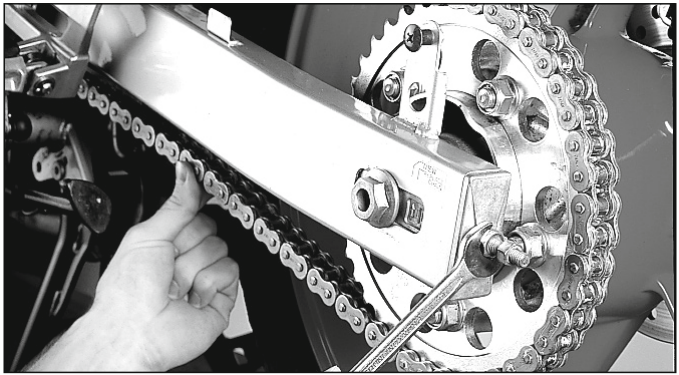


pl

W **zapince zatrzaskowej**, na końcach sworzni wystających z nakładki metalowej widoczne są rowki na zatrzask. Wsunąć zatrzask na sworznie, ustawiając go zamkniętą częścią w kierunku ruchu łańcucha (na górnym odcinku łańcucha zamknięta część skierowana do przodu, na dolnym odcinku do tyłu) – łatwo to zrobić za pomocą specjalnych szczypiec do zapinek łańcucha. Zwrócić uwagę, żeby zatrzask został nasunięty na pełną głębokość, aby poprawnie zablokował się w obu rowkach. Nieprawidłowo zamontowana zapinka zatrzaskowa może prowadzić do szybszego zużycia, a nawet zerwania łańcucha.
W przypadku **zapinki nitowanej**, nad nakładką metalową widoczne są końce sworzni przeznaczone do zanitowania. Należy je prawidłowo zanitować odpowiednim skuwaczem łańcucha. Dostępne są różne zapinki nitowe i odpowiednie narzędzia. Należy przestrzegać instrukcji stosowania skuwacza łańcucha.

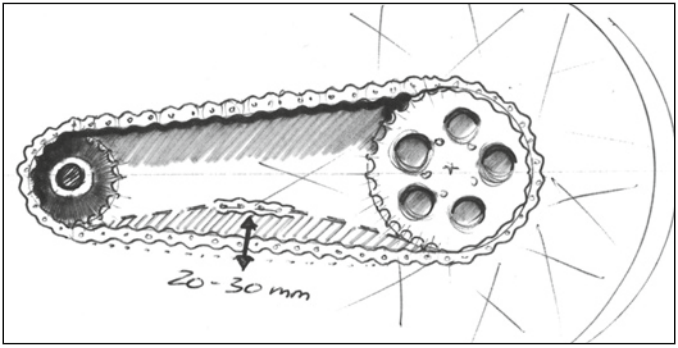


Dokręcić zębatkę przednią za pomocą klucza dynamometrycznego zgodnie z zaleceniami producenta. Ustawić luz łańcucha zgodnie z zaleceniami producenta. Zadbać przy tym o to, aby koła były ustawione w jednej linii. Należy również sprawdzić równomierny zwis łańcucha, obracając tylne koło motocykla o 360 stopni i sprawdzając zwis odcinek po odcinku. Łańcuch nie może wykazywać „zbyt mocno naprężonych odcinków" (nierównomiernego zwisu). Następnie dokręcić oś koła za pomocą klucza dynamometrycznego zgodnie z zaleceniami producenta. Ew. zabezpieczyć nakrętkę osi tylnej nową zawleczką. Po zamontowaniu pokrywy, dźwigni zmiany biegów, osłony łańcucha itp. jeszcze raz sprawdzić wszystkie mocowania. Po ok. 300 km należy ponownie skontrolować właściwe napięcie łańcucha – nowe łańcuchy ulegają po pewnym czasie wydłużeniu.



Przy obciążonym pojeździe zwis łańcucha w części środkowej u dołu wynosi zazwyczaj ok. 2-3 cm. Zdjąć pojazd ze stojaka centralnego i usiąść na nim, aby sprawdzić luz bądź zlecić jego sprawdzenie pomocnikowi.

Sprawdzić także równomierny zwis łańcucha. Jeżeli zwis łańcucha jest nierównomierny, należy sprawdzić centryczny bieg elementów.



5 | Przechowywanie

Niezamontowany zestaw napędowy należy przechowywać w zamkniętym pomieszczeniu zabezpieczonym przed czynnikami atmosferycznymi i wilgocią, w oryginalnym opakowaniu.

6 | Czyszczenie i pielęgnacja

Wyłącznie czysty, dobrze nasmarowany i prawidłowo naprężony łańcuch zapewnia długi czas eksploatacji. Dlatego też należy regularnie kontrolować stan łańcucha, jego równomierny zwis oraz prawidłowe naprężenie. Zawsze wtedy, gdy łańcuch wydaje się być „suchy" (np. również po dłuższej jeździe w deszczu po autostradzie) należy nasmarować go ponownie. Używać sprayu do łańcuchów odpowiedniego dla danego rodzaju łańcucha. Spray do łańcuchów zawsze nakładać na dolnym zwisie łańcucha. Nadmiar sprayu do łańcuchów zebrać na podkładkę (kawałek kartonu). Nie należy nanosić na łańcuch zbyt dużej ilości środka smarnego – nadmiar i tak zostanie szybko strącony. Równomierne pokrycie łańcucha na całej długości jest zupełnie wystarczające. Przed kolejną jazdą należy odczekać co najmniej 15-20 minut aż naniesiony spray odparuje, a najlepiej pozostawić na noc – środek ma wówczas możliwość optymalnego przywarcia do łańcucha.
Silnie zabrudzony lub zapiaszczony łańcuch należy oczyścić za pomocą specjalnego środka do czyszczenia łańcuchów, a następnie ponownie go nasmarować. Cząstki brudu mają działanie ścierne i przyczyniają się do zużycia łańcucha.
Dla osób często używających pojazdu zaleca się automatyczną olejarkę do łańcucha – działa ona w tle i zapewnia znacznie dłuższą trwałość łańcucha.

7 | Wykrywanie usterek

Usterka	Możliwe przyczyny i środki zaradcze
Łańcuch jest silniej zużyty z jednej strony.	Sprawdzić, czy zębatka przednia i tylna zostały prawidłowo zamontowane. W takim wypadku zębatki także mogą wykazywać silniejsze ślady zużycia po jednej ze stron. Należy sprawdzić, czy łańcuch i tylne koło biegną w jednej linii.
Łańcuch nadmiernie wydłużył się w krótkim czasie.	Łańcuch był zbyt silnie naprężony i ew. niedostatecznie smarowany / czyszczony. Sprawdzić luz łańcucha. W stanie obciążonym luz na dolnej połowie obwodu łańcucha powinien wynosić ok. 2-3 cm.
Łańcuch wydaje odgłosy uderzania.	Łańcuch jest zbyt luźno napięty lub wykazuje nierównomierny zwis. Sprawdzić luz łańcucha. W stanie obciążonym luz na dolnej połowie obwodu łańcucha powinien wynosić ok. 2-3 cm. Przekręcić koło o 360 stopni – łańcuch nie może być nierównomiernie wydłużony.

8 | 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.

9 | Utylizacja

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

10 | Kontakt

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

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

ANL-MA-01-1905