



FITTING INSTRUCTIONS FOR CP0521 AERO CRASH PROTECTORS
SUZUKI HAYABUSA 2021-



THIS KIT CONTAINS THE ITEMS PICTURED AND LABELLED OVER PAGE.
SOME PARTS MAY BE SHOWN FOR CLARITY OF INSTRUCTIONS ONLY.

DO NOT PROCEED UNTIL YOU ARE SURE ALL PARTS ARE PRESENT.

PLEASE READ ALL INSTRUCTIONS BEFORE PROCEEDING.

**IF IN ANY DOUBT WHEN FITTING OUR PRODUCTS, CONSULT ONE OF OUR DEALERS OR
HAVE FITTED BY A QUALIFIED TECHNICIAN.**

PLEASE NOTE THAT THE WAY THE KIT IS PACKED DOES NOT NECESSARILY REPRESENT THE WAY OF
MOUNTING TO THE BIKE.

IN THE EVENT OF RUBBER WASHERS BEING USED TO HOLD COMPONENTS ONTO BOLTS,
THESE RUBBER WASHERS CAN BE THROWN AWAY.

DIGITAL COPIES OF THESE INSTRUCTIONS ARE AVAILABLE TO DOWNLOAD FROM
WWW.RG-RACING.COM



<u>TOOLS REQUIRED</u>	<u>GENERAL TORQUE SETTINGS</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Hex key set to include 4mm, 5mm, 6mm & 8mm. • Socket set to include 17mm & 19mm A/F sockets and wrench. • Philips Screwdriver • Torque wrench (40Nm). • Suitable jack to support the engine during fitting. 	<p>M4 BOLT = 8Nm</p> <p>M5 BOLT = 12Nm</p> <p>M6 BOLT = 15Nm</p> <p>M8 BOLT = 20Nm</p> <p>M10 BOLT = 40Nm</p> <p>M12 BOLT = 40Nm</p>

LEGEND

ITEM NO.	DESCRIPTION	QTY
ITEM 1	M0648 LHS ASSEMBLY	1
ITEM 2	M0649 RHS ASSEMBLY	1
ITEM 3	SUPPORT BAR	1
ITEM 4	S1354 LHS CRASH PROTECTOR SPACER	1
ITEM 5	S1355 RHS CRASH PROTECTOR SPACER	1
ITEM 6	S0463 FRAME SPACER	1
ITEM 7	B0431 M12 CRASH PROTECTOR	2
ITEM 8	CRASH PROTECTOR CAP	2
ITEM 9	125MM SELF ADHESIVE FOAM	2
ITEM 10	M10x1.25x70MM FRAME BOLT LHS	1
ITEM 11	M10x1.25x65MM FRAME BOLT RHS	1
ITEM 12	M12x1.25x130MM CRASH PROTECTOR BOLTS	2
ITEM 13	M8x1.25x25MM SUPPORT BAR BOLTS	2
ITEM 14	LW0001 M12 LOCKING WASHER	2
ITEM 15	M12 WASHER	2
ITEM 16	M10 WASHER	2
ITEM 17	M8 WASHER	2
ITEM 18	NC0009 NUT CAP	2
ITEM 19	RGS0005 BUBBLE STICKER	4

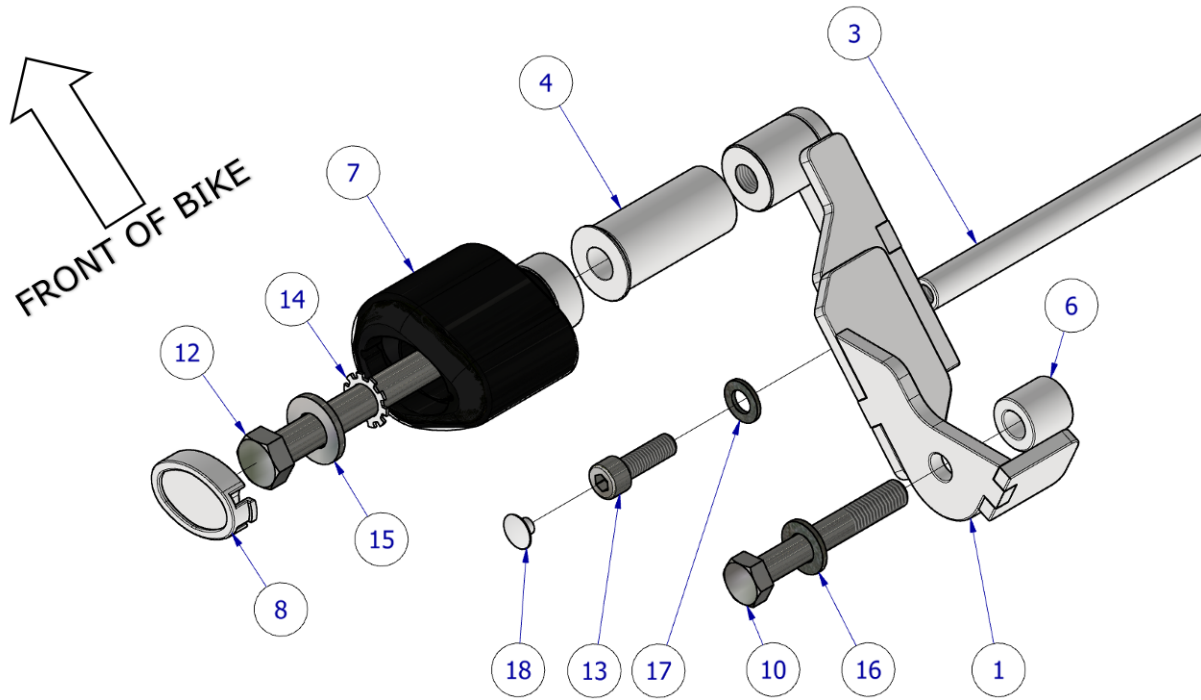
R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

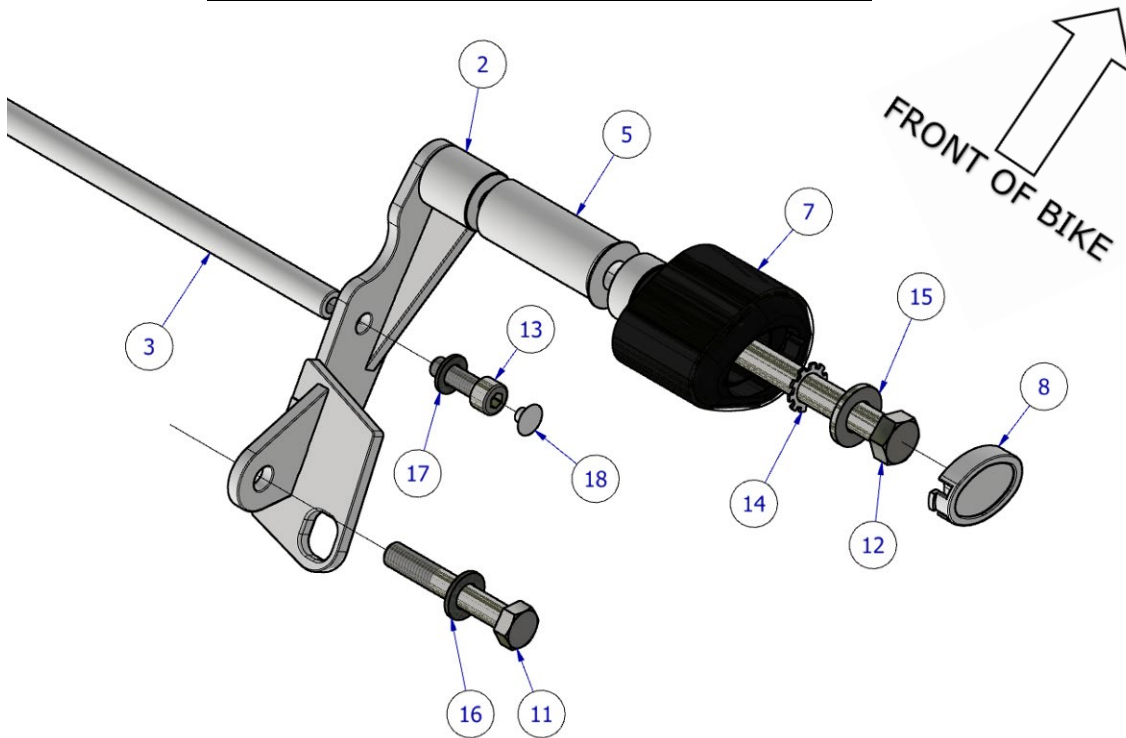
Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



ASSEMBLY DIAGRAM 1 - LEFT SIDE



ASSEMBLY DIAGRAM 2 - RIGHT SIDE



R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



AERO-STYLE CRASH PROTECTOR ORIENTATION



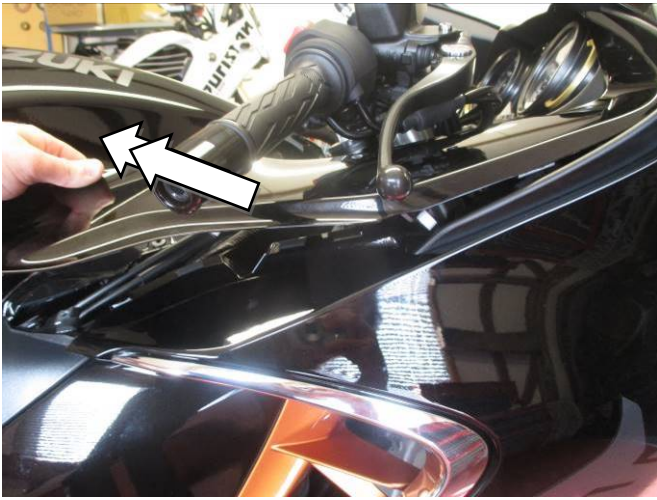
Fitting Instruction Pictures



Picture 1



Picture 2



Picture 3



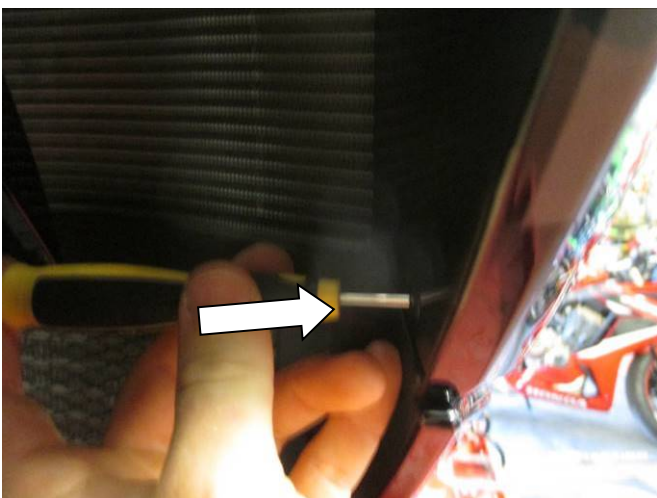
Picture 4



Picture 5



Picture 6



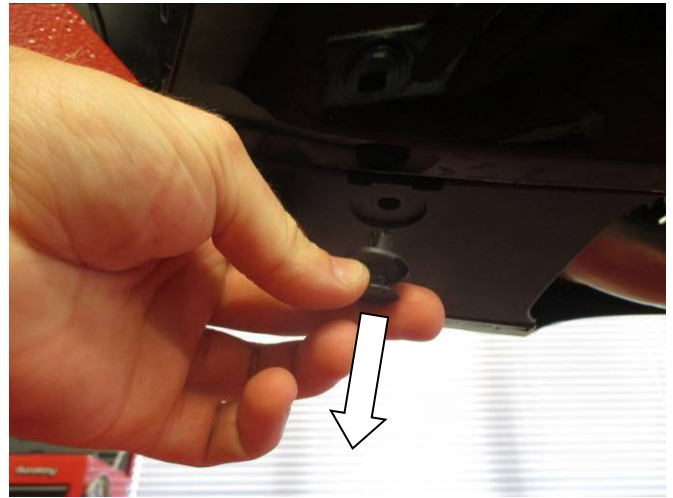
Picture 7



Picture 8



Picture 9



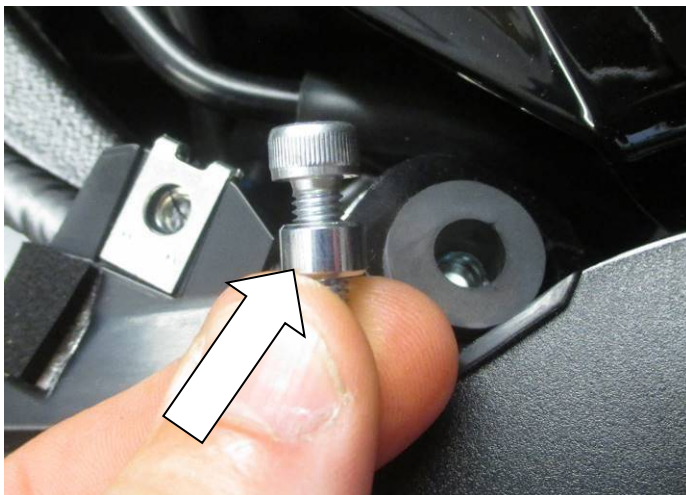
Picture 10



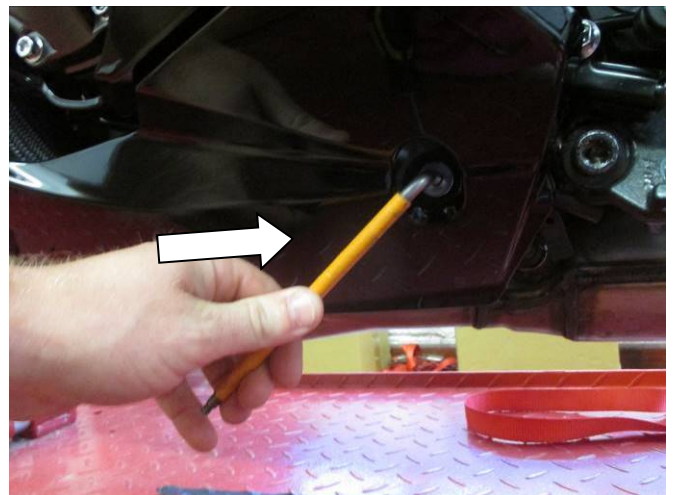
Picture 11



Picture 12



Picture 13



Picture 14



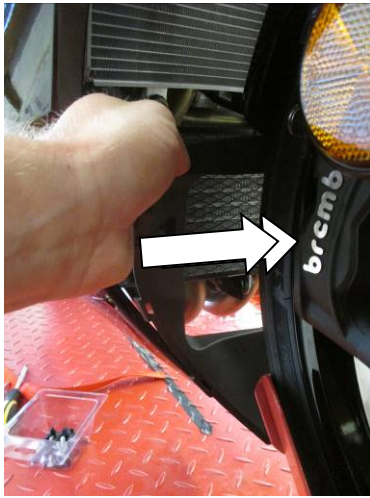
Picture 15



Picture 16



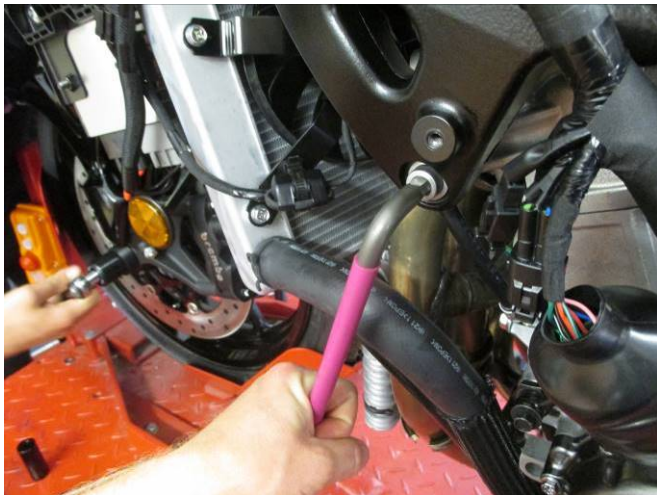
Picture 17



Picture 18



Picture 19



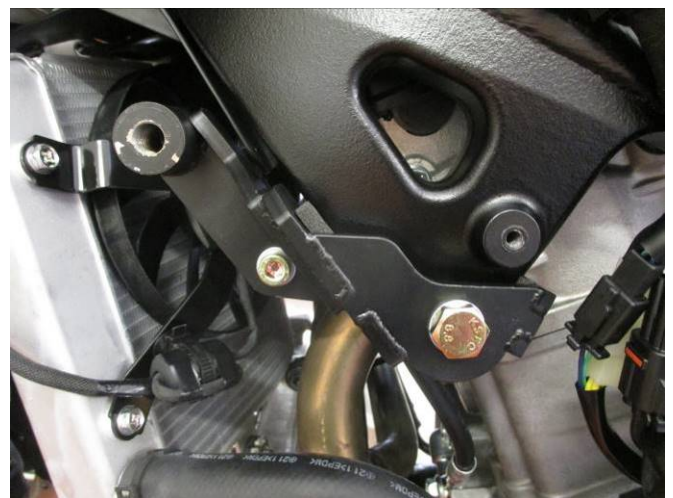
Picture 20



Picture 21



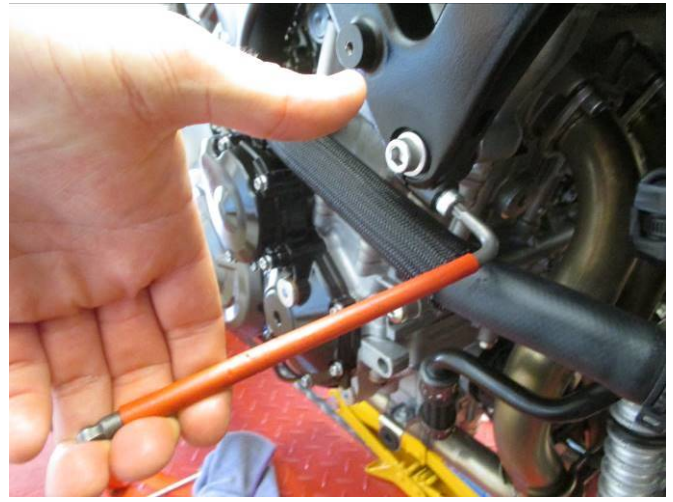
Picture 22



Picture 23



Picture 24



Picture 25



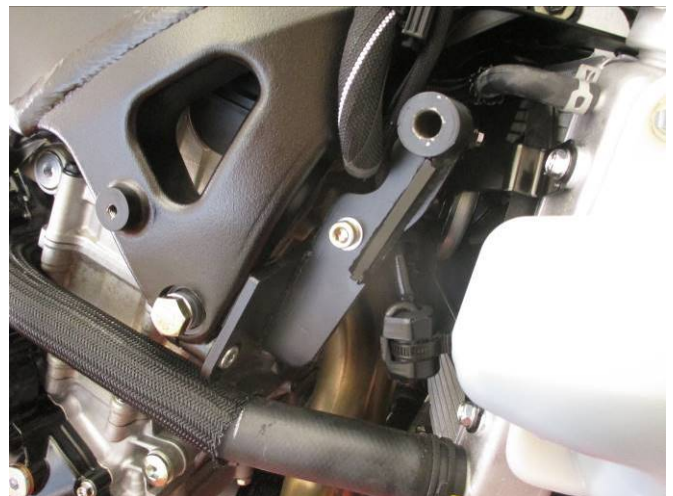
Picture 26



Picture 27



Picture 28



Picture 29



Picture 30



Picture 31



Picture 32



Picture 33



FITTING INSTRUCTIONS

PLEASE NOTE THAT BEFORE BEGINNING, YOU WILL NEED A SUITABLE JACK TO SUPPORT THE ENGINE WHEN REMOVING OEM ENGINE BOLTS. IF YOU ARE NOT COMFORTABLE, HAVE FITTED BY A QUALIFIED TECHNICIAN. READ ALL STEPS BEFORE PROCEEDING.

Fairing removal

- First, remove the riders seat using the two locator pins found under the riders seat using a 6mm hex key.
- Lift the main seat from the front and remove from the bike.
- Starting with the left-hand side, begin by removing the upper tank panel inside the front fairing, to do this:
 - Remove 1 fairing bolt from the rear panel using a 4mm hex key as shown in **picture 1**.
 - Remove the two push pins found on the inner edge of the panel by depressing the central pin and removing the outer from the hole as shown in **picture 2**.
 - Lift the panel from the rear and pull up and back in a diagonal motion noting the rubber mounted pin at the front of the panel and two location pins on the panel as shown in **picture 3**.
- Removal of the panel will reveal several more fasteners which hold the un-painted plastic inner winglet panel in place.
 - Using a Phillips head remove the lower 4x Phillips head screws from the inner winglet panel as shown in **pictures 4 & 5**.
 - Remove the upper push pin from the winglet panel as shown in **picture 6**.
 - Disconnect the panel from the main fairing by lifting and moving towards the centre of the bike and remove completely.
- The inner 'V' section mid-panel must be disconnected from main fairing and removed, to do this:
 - Remove the inner 'V' section mid-panel from the bike by removing 4 push pins from the inner panel shown in **pictures 7 & 8**.
 - Disconnect the plastic clips attaching the mid-panel to the main fairing by carefully pulling the edges forwards as shown in **picture 9**.
 - Remove the panel pulling forwards and noting the locator post at the rear of the panel.
 - Repeat this for the opposite side.
- Next, the central belly pan must be disconnected from the main fairing:
 - Remove the 2 large plastic pins from the forward section of the belly pan by pulling the central pin out using a small flat bladed screwdriver and remove the expanding inner as shown in **picture 10**.
 - Remove the 2 large plastic pins from the underside of the belly pan section by pulling the central pin out using a small flat bladed screwdriver and remove the expanding inner as shown in **picture 11**.
 - Disconnect the belly pan section by gently pulling the edges towards the front of the bike to disconnect from the main fairing.
- The LHS main fairing panel must be removed as one piece, to begin:
 - Remove the upper locator bolt found below the middle of the fuel tank using a 4mm hex key as shown in **picture 12**.

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



- Remove the small post spacer from the fairing rubber that spaces the bolt just removed as shown in **picture 13**.
- Remove the Lower main fairing bolt found near the gear lever using a 5mm hex key as shown in **picture 14**.
- Remove the forward main fairing bolt found near the gear lever using a 5mm hex key as shown in **picture 15**.
- Ensuring no fasteners remain, the fairing is now ready to be removed from the bike. As the fairing is large, it may help to have an assistant support the fairing while each stage of the next process is completed.
 - Unclip the central clips on the underside of the belly pan by pulling the main fairing away from the belly pan section.
 - Release the rear texture plastic section near the rider's seat area from the Velcro behind by gently flexing the panel away from the tank as shown in **picture 16**.
 - While supporting the entire panel, disconnect the two rubber mounting pins from the bike, these are located on the inside of the panel in the locations arrowed on **picture 17**.
 - With all locator pins and belly panel disconnected, hold the front of the panel near the headlight gently shift upwards and back in the direction shown on **Picture 17, this will 'unhook' the fairing from 3 locating hooks affixed to the indicator**.
 - The upper section of the nose section will need to be disconnected from the upper screen fairing via a small locator tab.
- The belly pan section can now be removed from the bike by unclipping from the RHS fairing and sliding out as shown in **picture 18** to aid removal of the remaining fairing.
- Repeat the steps above to remove the RHS fairing.

The following steps require removal of engine bolts, throughout the process, ensure the bike is upright and place a suitable jack or engine stand underneath the engine as shown in **picture 19** to support when removing engine bolts. Ensure a soft material is used to support the engine to avoid damage. **Do not remove more than one engine bolt at any time.**

LHS Crash protector Bracket installation

- With bike correctly supported, using an 8mm Hex Key, remove the LHS engine bolt as shown in **picture 20. Do not remove more than one engine bolt at any time.**
- Referring to Assembly diagram 1, assemble the LHS Bracket.
 - To assemble the LHS bracket (item 1), first cut the self-adhesive foam (Item 9) into strips and apply to the surfaces that may come into contact with the frame as shown in **picture 21**.
 - Take the longer M10 x 70mm Hex bolt (item 10) and place one M10 washer (item 16) over the bolt.
 - Place the bolt and washer through the hole in the orientation as shown on Assembly Diagram 1.
 - Place the S0463 frame spacer (item 6) over the exposed thread of the bolt.
- Offer the assembly up to the frame and carefully place the cupped section around the frame with the bolt going into place of the removed OEM engine bolt, as shown in **picture 22**. Tighten the bolt until the bracket is secured in place as shown in **picture 23**, but not fully tight as this may need to be adjusted later.

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



RHS Crash protector Bracket installation

- Affix some of the adhesive foam (item 9) to the RHS Bracket (item 2) on the surfaces shown on **picture 24**.
- With bike correctly supported, loosen the frame spacer clamping bolt arrowed in **picture 25** using a 6mm hex key. **Do not fully remove**.
- Remove the engine mounting bolt as shown in **picture 26** using an 8mm hex key.
- Pull the framer spacer away from the engine, do not remove fully.
- Offer up the RHS bracket (item 2) as shown in **picture 27**. The engine mount hole should sit behind the frame spacer moved in the previous step and the clamp bolt should be accessible through the bracket hole as shown in **picture 28**.
- Take the new M10x65mm engine bolt (item 11) and place the remaining M10 washer (item 16) over the bolt.
- Insert the new engine bolt through the spacer and thread into the engine.
- Adjust the crash protector mount bracket so the flat portion sits against the motorcycle frame as shown in **picture 29**, ensure the wiring harness passes through the gap provided and is not trapped between the bracket and frame.
- Tighten the engine bolt to the recommended torque.
- Tighten the frame clamp bolt to the recommended torque.
- Referring to the assembly diagram, the spanning support bar must be fitted between the brackets
 - To assemble the spanning bar Place both M8 washers (item 17) over the M8x25mm bolts (item 13)
 - Referring to both Assembly diagrams and **picture 30**, take the spanning support bar (item 3) and thread this through the bike above the exhaust headers, spanning between the two M8 holes to link the two brackets together. (It may be helpful to have an assistant hold the opposite end). You can adjust the LHS bracket to ensure the bar runs straight and does not come into contact with the exhaust or other components of the bike.
 - Tighten both M8 bolts to the correct torque.
 - Tighten the LHS engine bolt to the correct torque ensuring the spanning bar remains straight.
 - Fit the M8 nut caps (item 18) into the head of the bolt on both sides as shown in assembly diagrams.

At this point check all fitted bolts are tight and correctly torqued.

- Refit the main fairing panels and belly pan and check that the crash protector mount holes line up correctly with the vented sections of the fairing as shown in **picture 31**.

LHS Crash protector fitting

- Referring to the LHS crash protector assembly diagram, take one M12x130mm bolt (item 12) and place one M12 washer (item 15) and one M12 locking washer (item 14) and place into one Crash protector (item 7) so the head of the bolt sits into the recessed bore of the crash protector.
- Place the shorter LHS spacer (item 4) over the exposed thread of the bolt.
- Fit the bolt through the fairing and into the M12 thread of the LHS crash protector bracket. Ensure there is no contact between the fairing and either crash protector or spacer. If required, the fairing should be removed and bracket adjusted accordingly.
- Finally, tighten the crash protector bolt until you feel some compression from inside the protector using 19mm socket and as shown in **picture 32**. **PLEASE NOTE THE CRASH PROTECTOR MUST**

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



BE POSITIONED WITH THE BIGGER END TOWARD FRONT OF BIKE AS SHOWN ON THE CRASH PROTECTOR ORIENTATION DIAGRAM ON PAGE 4. Turn a little more so that you feel the compression increase slightly, then apply a quarter turn. Tighten to 40Nm of torque (do not exceed this figure, as damage can occur to the motorcycle and the bolt).

RHS Crash protector fitting

- Referring to the RHS crash protector assembly diagram, take one M12x130mm bolt (item 12) and place one M12 washer (item 15) and one M12 locking washer (item 14) and place into one Crash protector (item 7) so the head of the bolt sits into the recessed bore of the crash protector.
- Place the Longer RHS spacer (item 5) over the exposed thread of the bolt.
- Fit the bolt through the fairing and into the M12 thread of the RHS crash protector bracket. Ensure there is no contact between the fairing and either crash protector or spacer. If required, the fairing should be removed, and bracket adjusted accordingly.
- Finally, tighten the crash protector bolt until you feel some compression from inside the protector using 19mm socket and as shown in **picture 32**. **PLEASE NOTE THE CRASH PROTECTOR MUST BE POSITIONED WITH THE BIGGER END TOWARD FRONT OF BIKE AS SHOWN ON THE CRASH PROTECTOR ORIENTATION DIAGRAM ON PAGE 4.** Turn a little more so that you feel the compression increase slightly, then apply a quarter turn. Tighten to 40Nm of torque (do not exceed this figure, as damage can occur to the motorcycle and the bolt).
- If not already fitted, fit a bubble sticker into recess of the crash protector caps (item 19).
- For both sides fit the crash protector caps (item 8) as shown in **picture 33**.
- Refit the remaining fairing panels, ensuring all clips and fasteners are returned to their proper position.
- Before riding, check both sides are secure, and the crash protectors cannot rotate.
- Check tightness of each side regularly.

ISSUE 1 - 07/07/2021 (DM)

CONSUMER NOTICE

The catalogue description and any exhibition of samples are only broad indications of the Products and R&G may make design changes which do not diminish their performance or visual appeal and supplying them in such state shall conform to the order. The Buyer acknowledges no representation or warranty (other than as to title) has been given or will apply to the Products other than those in R&G's order or confirmation and the Buyer confirms it has chosen the Products as being of merchantable quality and suitable for its particular purposes. Where R&G fits the Products or undertakes other services it shall exercise reasonable skill and care and rectify any fault free of charge unless the workmanship has been disturbed. The Buyer is responsible for ensuring that the warranty on the motorcycle is not affected by the fitting of the Products. On return of any defective Products R&G shall at its option either supply a replacement or refund the purchase money but shall not be liable if the Products have been modified or used or maintained otherwise than in accordance with R&G's or manufacturer's instructions and good engineering practice or if the defect arises from accident or neglect. Other than identified above and subject to R&G not limiting its liability for causing death and personal injury, it shall not be liable for indirect or consequential loss and otherwise its liability shall be limited to the amounts paid by the Buyer for the Products or the fitting or service concerned. These terms do not affect the Buyer's statutory rights.

R&G RETURNS POLICY (NON-FAULTY GOODS)

Returns must be pre-authorized (if not pre-authorized the return will be rejected). Goods may only be returned direct to us if they were purchased direct from us (customer must prove if necessary). Otherwise to be returned to original vendor. Goods must be in re-sellable condition, in the opinion of R&G. All returns are subject to a 25% restocking and handling fee (25% of the gross value exc. P&P – at the prevailing price at time of purchase). The customer must pay any and all carriage charges. No returns of discontinued products, unless within 14 days of purchase. This policy does not affect your statutory rights and does not refer to faulty goods.

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



NOTICE DE MONTAGE POUR CP0521 PROTECTIONS CRASH
SUZUKI HAYABUSA 2021-



CE KIT CONTIENT LES ARTICLES ILLUSTRÉS ET ÉTIQUETES SUR LA PAGE.

CERTAINES PARTIES PEUVENT ÊTRE PRÉSENTES UNIQUEMENT POUR LA CLARTÉ DES INSTRUCTIONS.

NE PAS PROCÉDER AU MONTAGE TANT QUE VOUS N'ÊTES PAS SÛR QUE TOUTES LES PIÈCES SOIENT PRÉSENTES.

VEUILLEZ LIRE TOUTES LES INSTRUCTIONS AVANT DE CONTINUER.

**EN CAS DE DOUTE LORS DU MONTAGE DE NOS PRODUITS, CONSULTEZ UN DE NOS
REVENDEURS OU FAITES APPEL À UN TECHNICIEN QUALIFIÉ.**

VEUILLEZ NOTER QUE LA FAÇON DONT LE KIT EST EMBALLÉ NE REPRÉSENTE PAS NECESSAIREMENT LA
MANIÈRE DE LE MONTER SUR LA MOTO.

SI DES RONDELLES EN CAOUTCHOUC SONT UTILISÉES POUR MAINTENIR LES COMPOSANTS SUR LES
BOULONS, ELLES PEUVENT ÊTRE JETÉES.

NOTICE DISPONIBLE AU TÉLÉCHARGEMENT SUR : WWW.RG-RACING.COM

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



<u>OUTILS REQUIS</u>	<u>VALEURS DE SERRAGE</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Hex key set to include 4mm, 5mm, 6mm & 8mm. • Socket set to include 17mm & 19mm A/F sockets and wrench. • Philips Screwdriver • Torque wrench (40Nm). • Suitable jack to support the engine during fitting. 	M4 BOULON = 8Nm M5 BOULON = 12Nm M6 BOULON = 15Nm M8 BOULON = 20Nm M10 BOULON = 40Nm M12 BOULON = 40Nm

LÉGENDE

ARTICLE NO.	DESCRIPTION	QTÉ
ARTICLE 1	M0648 ASSEMBLAGE CÔTÉ GAUCHE	1
ARTICLE 2	M0649 ASSEMBLAGE CÔTÉ DROIT	1
ARTICLE 3	BARRE DE SUPPORT	1
ARTICLE 4	S1354 ENTRETOISE DE PROTECTION CRASH CÔTÉ GAUCHE	1
ARTICLE 5	S1355 ENTRETOISE DE PROTECTION CRASH CÔTÉ DROIT	1
ARTICLE 6	S0463 ENTRETOISE DE CADRE	1
ARTICLE 7	B0431 M12 PROTECTION CRASH	2
ARTICLE 8	CAPUCHON DE PROTECTION CRASH	2
ARTICLE 9	125MM MOUSSE AUTOCOLLANTE	2
ARTICLE 10	M10x1.25x70MM BOULON DE CADRE CÔTÉ GAUCHE	1
ARTICLE 11	M10x1.25x65MM BOULON DE CADRE CÔTÉ DROIT	1
ARTICLE 12	M12x1.25x130MM BOULONS DE PROTECTION CRASH	2
ARTICLE 13	M8x1.25x25MM BOULONS DE BARRE DE SUPPORT	2
ARTICLE 14	LW0001 M12 RONDELLE DE BLOCAGE	2
ARTICLE 15	M12 RONDELLE	2
ARTICLE 16	M10 RONDELLE	2
ARTICLE 17	M8 RONDELLE	2

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



ARTICLE 18	NC0009 CAPUCHON DÉCROU	2
ARTICLE 19	RGS0005 STICKER EN CAOUTCHOUC	4

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ
Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



SCHÉMA D'ENSEMBLE 1 – CÔTÉ GAUCHE

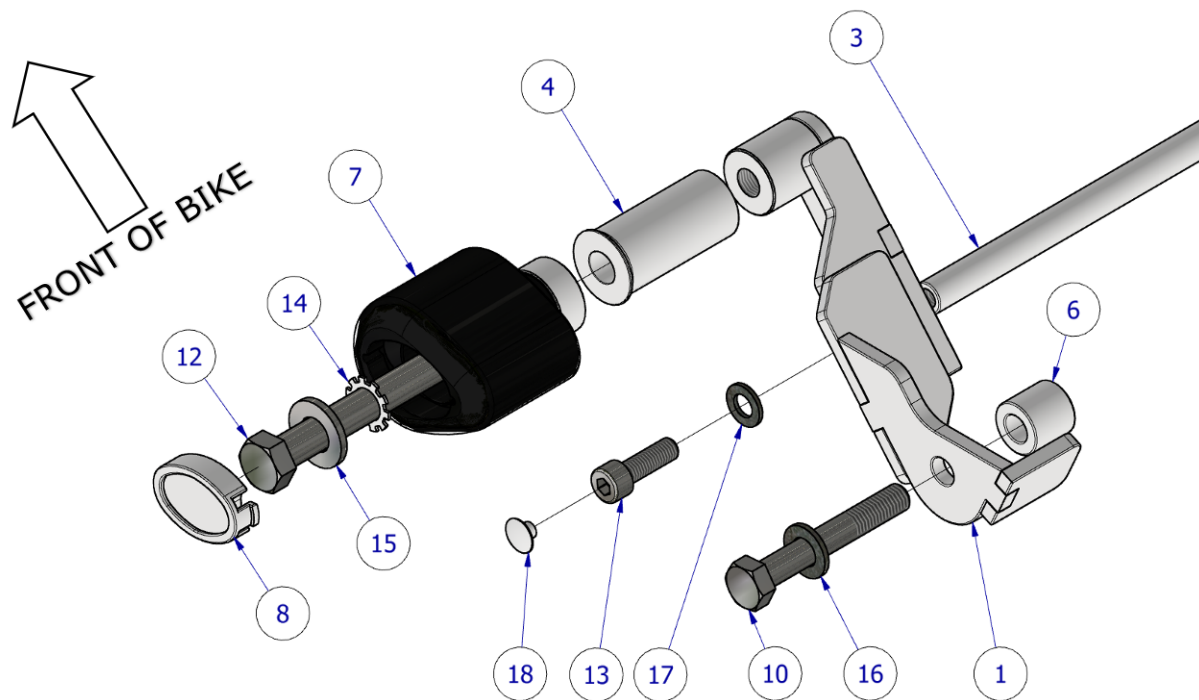
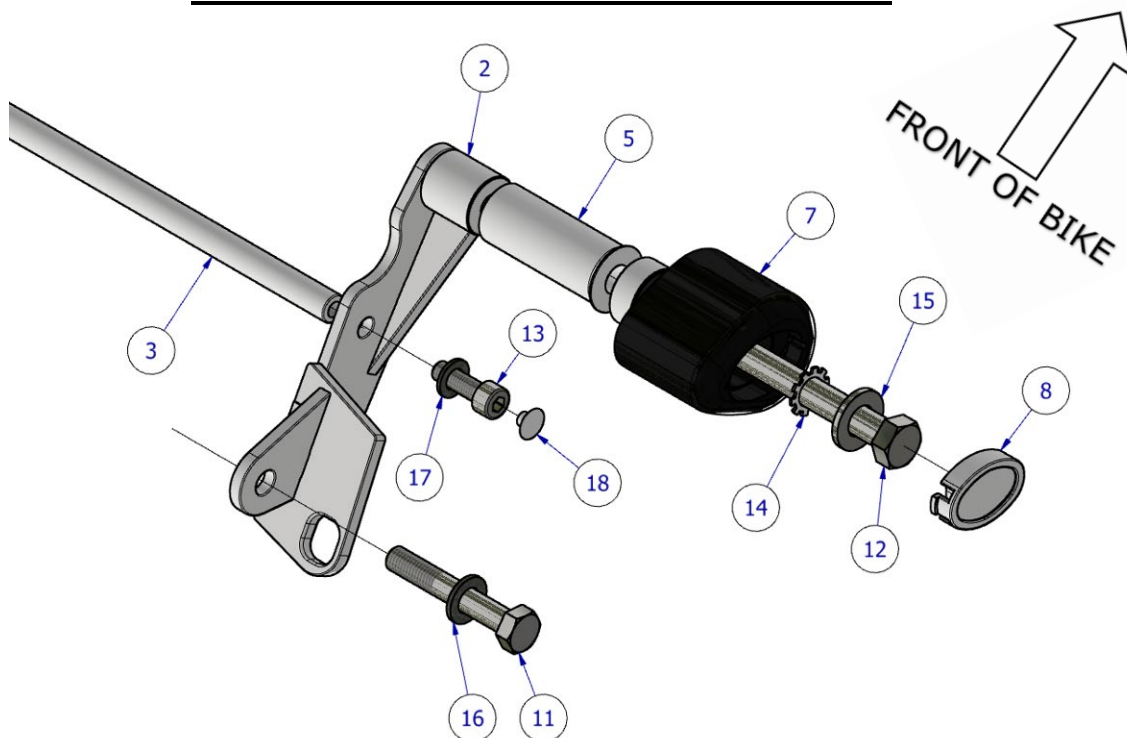


SCHÉMA D'ENSEMBLE 2 – CÔTÉ DROIT



R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



ORIENTATION DE LA PROTECTION CRASH



Photos de montage



Photo 1



Photo 2

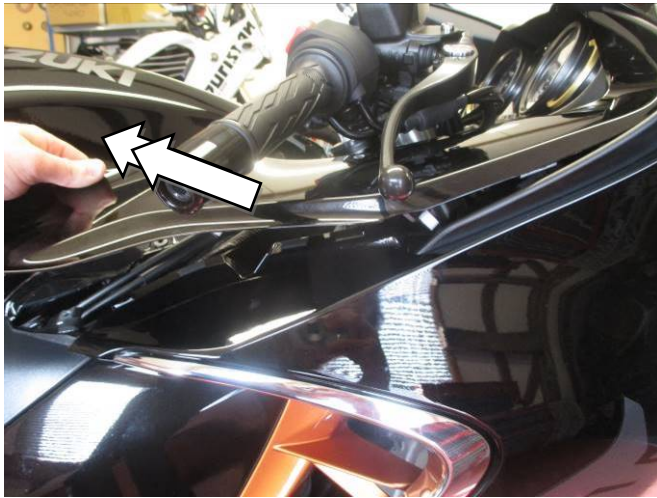


Photo 3



Photo 4



Photo 5



Photo 6

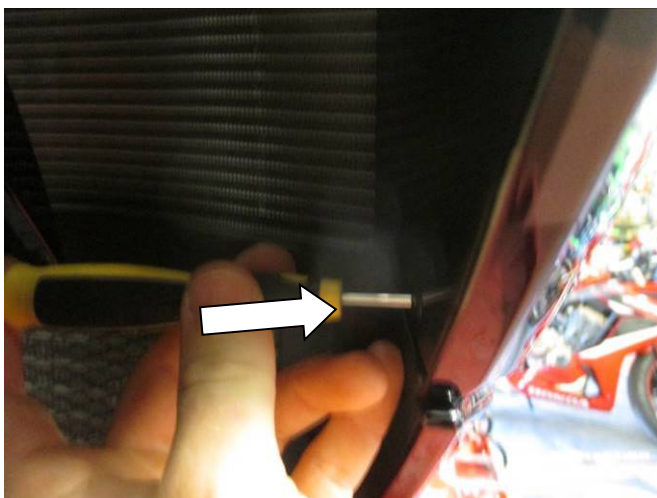


Photo 7

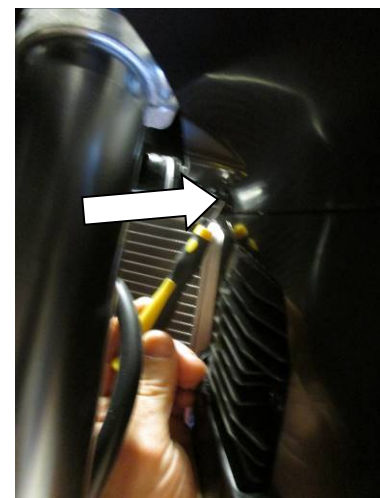


Photo 8



Photo 9

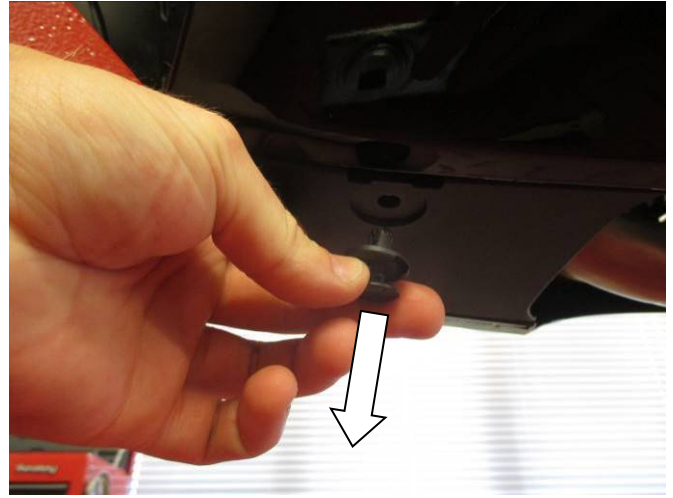


Photo 10



Photo 11



Photo 12

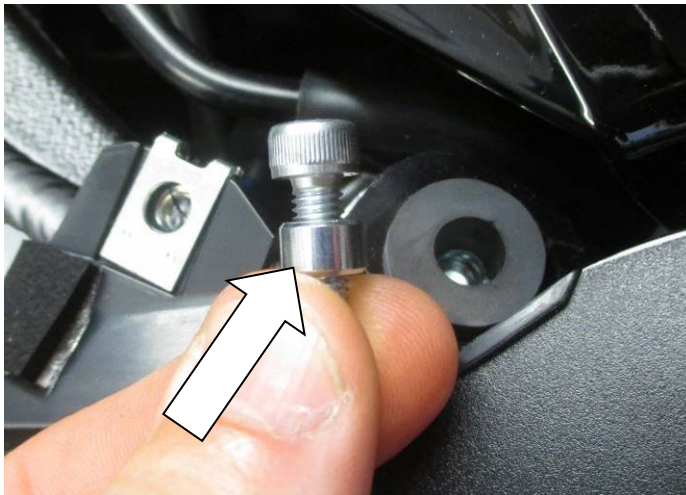


Photo 13

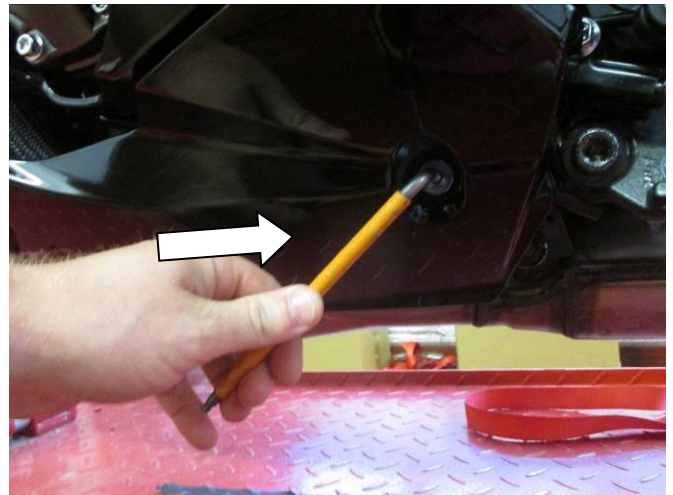


Photo 14



Photo 15



Photo 16



Photo 17

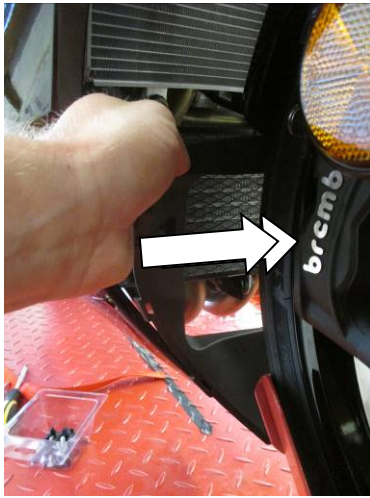


Photo 18



Photo 19

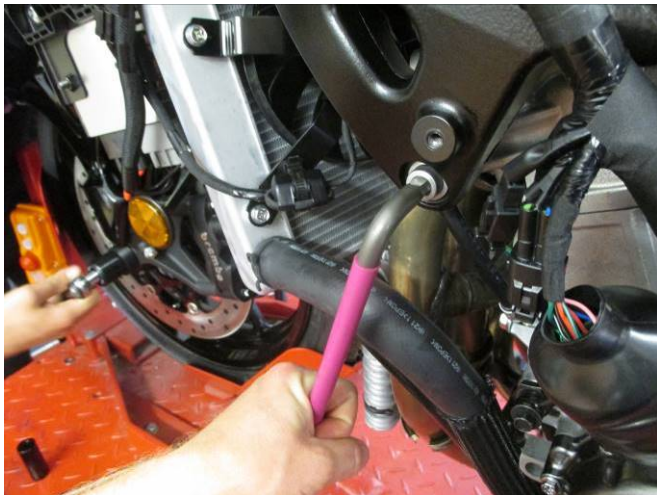


Photo 20



Photo 21



Photo 22

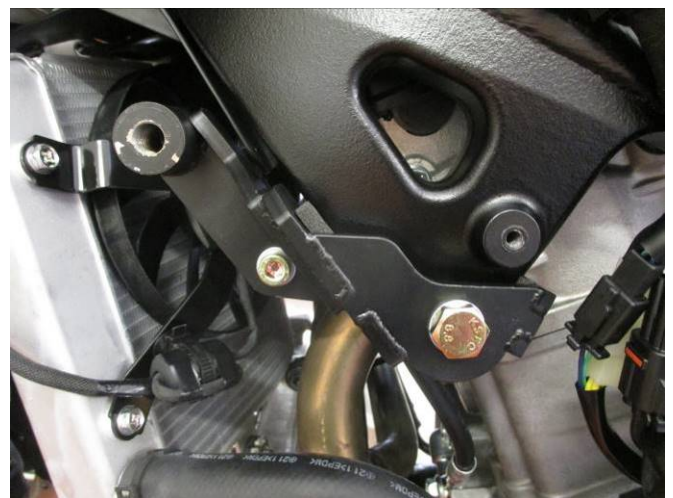


Photo 23



Photo 24

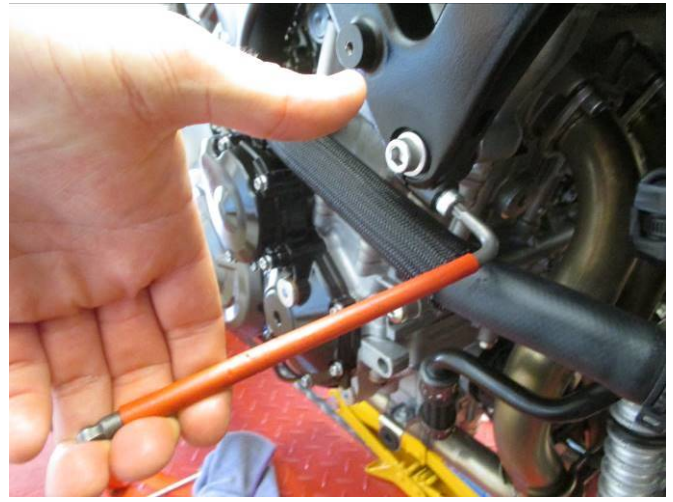


Photo 25



Photo 26



Photo 27



Photo 28

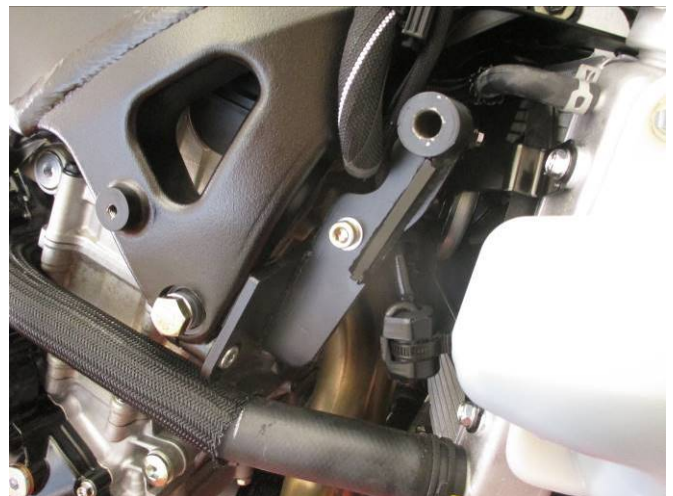


Photo 29



Photo 30



Photo 31



Photo 32



Photo 33



NOTICE DE MONTAGE

VEUILLEZ NOTER QU'AVANT DE COMMENCER, VOUS AUREZ BESOIN D'UN CRIC APPROPRIÉ POUR SOUTENIR LE MOTEUR LORS DU RETRAIT DES BOULONS DE MOTEUR D'ORIGINE. SI VOUS N'ÊTES PAS À L'AISE, FAITES-FAIRE L'INSTALLATION PAR UN TECHNICIEN QUALIFIÉ. LIRE TOUTES LES ÉTAPES AVANT DE PROCÉDER.

Démontage du carénage

- Tout d'abord, retirez la selle pilote à l'aide des deux goupilles de positionnement situées sous la selle pilote à l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm.
- Soulevez le siège principal par l'avant et retirez-le de la moto.
- En partant du côté gauche, commencez par retirer le panneau supérieur de réservoir à l'intérieur du carénage avant, pour cela:
 - Retirez 1 boulon de carénage du panneau arrière à l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm comme indiqué sur la photo 1.
 - Retirez les deux onglets se trouvant sur le bord intérieur du panneau en appuyant sur la goupille centrale et en retirant l'extérieur du trou comme indiqué sur la photo 2.
 - Soulevez le panneau par l'arrière et tirez vers le haut et vers l'arrière dans un mouvement diagonal en notant la goupille montée en caoutchouc à l'avant du panneau et les deux goupilles de positionnement sur le panneau comme indiqué sur la photo 3
- Le retrait du panneau révélera plusieurs autres attaches qui maintiennent en place le panneau d'ailette intérieur en plastique non peint.
 - À l'aide d'un tournevis cruciforme, retirez les 4 vis inférieures du panneau à ailettes interne, comme indiqué sur les photos 4 et 5.
 - Retirez la goupille supérieure du panneau comme indiqué sur la photo 6.
 - Déconnectez le panneau du carénage principal en le soulevant et en le déplaçant vers le centre de la moto et retirez-le complètement.
- Le panneau médian de la section intérieure en « V » doit être déconnecté du carénage principal et retiré, pour ce faire :
 - Retirez le panneau central de la section intérieure en « V » de la moto en retirant 4 onglets du panneau intérieur illustré sur les photos 7 et 8.
 - Déconnectez les clips plastiques fixant le mi-panneau au carénage principal en tirant délicatement les bords vers l'avant comme indiqué sur la photo 9.
 - Retirez le panneau en tirant vers l'avant et en notant la localisation à l'arrière du panneau.
 - Répétez cette opération pour le côté opposé.
- Ensuite, le sabot moteur central doit être déconnecté du carénage principal:
 - Retirez les 2 grandes broches en plastique de la partie avant du sabot moteur en tirant sur la broche centrale à l'aide d'un petit tournevis à lame plate et retirez l'intérieur en expansion comme indiqué sur la photo 10.
 - Retirez les 2 grandes broches en plastique du dessous de la section du sabot moteur en tirant la broche centrale à l'aide d'un petit tournevis à lame plate et retirez l'intérieur en expansion comme indiqué sur la photo 11.
 - Déconnectez la section du sabot moteur en tirant doucement les bords vers l'avant de la moto pour le déconnecter du carénage principal.

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



- Le panneau de carénage principal côté gauche doit être retiré en une seule pièce, pour commencer:
 - Retirez le boulon de positionnement supérieur situé sous le milieu du réservoir de carburant à l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, comme indiqué sur la photo 12.
 - Retirez la petite entretoise de poteau du caoutchouc de carénage qui espace le boulon qui vient d'être retiré comme indiqué sur la photo 13.
 - Retirez le boulon de carénage principal inférieur situé près du levier de vitesses à l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm comme indiqué sur la photo 14.
 - Retirez le boulon de carénage principal avant situé près du levier de vitesses à l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm comme indiqué sur la photo 15.
- En s'assurant qu'il ne reste aucune attache, le carénage est maintenant prêt à être retiré de la moto. Comme le carénage est grand, il peut être utile d'avoir un assistant pour soutenir le carénage pour finaliser chacune des étapes suivantes:
 - Déclipser les clips centraux sous le sabot moteur en écartant le carénage principal de la partie sabot moteur.
 - Libérez la section en plastique texturée arrière près de la zone du siège du pilote du Velcro derrière en fléchissant doucement le panneau loin du réservoir comme indiqué sur la photo 16.
 - Tout en soutenant l'ensemble du panneau, déconnectez les deux goupilles de fixation en caoutchouc de la moto, celles-ci sont situées à l'intérieur du panneau aux emplacements fléchés sur la photo 17.
 - Avec toutes les goupilles de positionnement et le panneau ventral déconnectés, tenez l'avant du panneau près du phare et déplacez-le doucement vers le haut et vers l'arrière dans la direction indiquée sur la photo 17, cela « décrochera » le carénage des 3 crochets de positionnement fixés au clignotant.
 - La partie supérieure de la section du nez devra être déconnectée du carénage supérieur de l'écran via une petite languette de localisation.
- La section du sabot moteur peut maintenant être retirée de la moto en la déclipsant du carénage côté droit et en la faisant glisser comme indiqué sur la photo 18 pour faciliter le retrait du carénage restant.
- Répétez les étapes ci-dessus pour retirer le carénage côté droit.

Les étapes suivantes nécessitent le retrait des boulons du moteur, tout au long du processus, assurez-vous que la moto soit droite et placez un cric ou un support de moteur approprié sous le moteur comme indiqué sur la photo 19 pour soutenir lors du retrait des boulons du moteur. Assurez-vous qu'un matériau souple est utilisé pour soutenir le moteur afin d'éviter tout dommage.
Ne retirez pas plus d'un boulon de moteur à la fois.

Installation du support de protection crash côté gauche

- Une fois la moto correctement soutenue, à l'aide d'une clé hexagonale de 8 mm, retirez le boulon du moteur côté droit comme indiqué sur la photo 20. Ne retirez pas plus d'un boulon du moteur à la fois.
- En vous référant au schéma d'assemblage 1, assemblez le support côté gauche.
 - Pour assembler le support côté gauche (article 1), découpez d'abord la mousse autocollante (article 9) en bandes et appliquez sur les surfaces pouvant entrer en contact avec le cadre comme indiqué sur la photo 21.

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



- Prenez le boulon hexagonal M10 x 70 mm le plus long (article 10) et placez une rondelle M10 (article 16) sur le boulon.
- Placez le boulon et la rondelle à travers le trou dans l'orientation indiquée sur le schéma d'assemblage 1.
- Placez l'entretoise de cadre S0463 (article 6) sur le filetage exposé du boulon.
- Présentez l'assemblage sur le cadre et placez soigneusement la section en coupe autour du cadre avec le boulon en place du boulon du moteur d'origine retiré, comme indiqué sur la photo 22. Serrez le boulon jusqu'à ce que le support soit fixé en place comme indiqué sur la photo 23, mais pas complètement serré car cela devra peut-être être ajusté plus tard

Installation du support de protection crash côté droit

- Apposez une partie de la mousse adhésive (article 9) sur le support côté droit (article 2) sur les surfaces montrées sur la photo 24.
- Une fois la moto correctement soutenue, desserrez le boulon de serrage de l'entretoise de cadre fléchi sur la photo 25 à l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm. Ne pas retirer complètement.
- Retirez le boulon de fixation du moteur comme indiqué sur la photo 26 à l'aide d'une clé hexagonale de 8mm.
- Retirez l'entretoise du cadre moteur, ne la retirez pas complètement.
- Présentez le support côté droit (article 2) comme indiqué sur la photo 27. Le trou de montage du moteur doit se trouver derrière l'entretoise de cadre déplacée à l'étape précédente et le boulon de serrage doit être accessible par le trou du support comme indiqué sur la photo 28.
- Prenez le nouveau boulon moteur M10x65mm (article 11) et placez la rondelle M10 restante (article 16) sur le boulon.
- Insérez le nouveau boulon du moteur à travers l'entretoise et vissez-le dans le moteur.
- Ajustez le support de montage de la protection crash de sorte que la partie plate repose contre le cadre de la moto comme indiqué sur la photo 29, assurez-vous que le faisceau de câbles passe à travers l'espace prévu et ne soit pas coincé entre le support et le cadre.
- Serrez le boulon du moteur au couple recommandé.
- Serrez le boulon de serrage du cadre au couple recommandé.
- En se référant au schéma de montage, la barre de support doit être montée entre les supports.
 - Pour assembler la barre, placez les deux rondelles M8 (article 17) sur les boulons M8x25mm (article 13).
 - En vous référant aux deux schémas d'assemblage et à la photo 30, prenez la barre de support (article 3) et faites-la passer à travers la moto au-dessus des collecteurs d'échappement, en passant entre les deux trous M8 pour relier les deux supports ensemble. (Il peut être utile de demander à un assistant de tenir l'extrémité opposée). Vous pouvez ajuster le support côté gauche pour vous assurer que la barre soit droite et n'entre pas en contact avec l'échappement ou d'autres composants de la moto.
 - Serrez les deux boulons M8 à un couple correct.
 - Serrez le boulon du moteur côté gauche au couple correct en veillant à ce que la barre de serrage reste droite.
 - Monter les capuchons d'écrou M8 (article 18) dans la tête du boulon des deux côtés comme indiqué sur les schémas de montage.

À ce stade, vérifiez que tous les boulons installés soient correctement serrés.

- Remontez les panneaux de carénage principaux et le sabot moteur et vérifiez que les trous de montage du protection crash s'alignent correctement avec les sections ventilées du carénage comme indiqué sur la photo 31.

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



Montage de la protection crash côté gauche

- En vous référant au schéma d'assemblage de la protection crash gauche, prenez un boulon M12x130mm (article 12) et placez une rondelle M12 (article 15) et une rondelle de verrouillage M12 (article 14) et placez-les dans une protection crash (article 7) de sorte que la tête de le boulon se trouve dans l'alésage encastré de la protection crash.
- Placez l'entretoise gauche plus courte (article 4) sur le filetage exposé du boulon.
- Insérez le boulon à travers le carénage et dans le filetage M12 du support de protection gauche. Assurez-vous qu'il n'y ait aucun contact entre le carénage et la protection crash ou l'entretoise. Si nécessaire, le carénage doit être retiré et le support ajusté en conséquence.
- Enfin, serrez le boulon de la protection crash jusqu'à ce que vous ressentiez une certaine compression de l'intérieur de la protection crash à l'aide d'une douille de 19 mm et comme indiqué sur la photo 32. VEUILLEZ NOTER QUE LA PROTECTION CRASH DOIT ÊTRE POSITIONNÉE AVEC L'EXTRÉMITÉ LA PLUS GRANDE VERS L'AVANT DE LA MOTO COMME INDIQUÉ SUR LE SCHÉMA D'ORIENTATION DE LA PROTECTION CRASH À LA PAGE 4. Tournez un peu plus pour sentir la compression augmenter légèrement, puis appliquez un quart de tour. Serrez à 40 Nm de couple (ne dépassez pas cette valeur, car cela pourrait endommager la moto et le boulon).

Montage de la protection crash côté droit

- En vous référant au schéma d'assemblage de la protection crash droite, prenez un boulon M12x130mm (article 12) et placez une rondelle M12 (article 15) et une rondelle de verrouillage M12 (article 14) et placez-les dans la protection crash(article 7) de sorte que la tête du boulon se trouve dans l'alésage encastré de la protection crash.
- Placez l'entretoise droite plus longue (article 5) sur le filetage exposé du boulon
- Insérez le boulon à travers le carénage et dans le filetage M12 du support de protection droit. Assurez-vous qu'il n'y ait aucun contact entre le carénage et la protection crash ou l'entretoise. Si nécessaire, le carénage doit être retiré et le support ajusté en conséquence.
- Enfin, serrez le boulon de la protection crash jusqu'à ce que vous ressentiez une certaine compression de l'intérieur de la protection crash à l'aide d'une douille de 19 mm et comme indiqué sur la photo 32. VEUILLEZ NOTER QUE LA PROTECTION CRASH DOIT ÊTRE POSITIONNÉE AVEC L'EXTRÉMITÉ LA PLUS GRANDE VERS L'AVANT DE LA MOTO COMME INDIQUÉ SUR LE SCHÉMA D'ORIENTATION DE LA PROTECTION CRASH À LA PAGE 4. Tournez un peu plus pour sentir la compression augmenter légèrement, puis appliquez un quart de tour. Serrez à 40 Nm de couple (ne dépassez pas cette valeur, car cela pourrait endommager la moto et le boulon).
- Si ce n'est déjà fait, placez un sticker en caoutchouc dans l'évidement des capuchons de protection (article 19).
- Pour les deux côtés, installez les capuchons de protection (article 8) comme indiqué sur la photo 33.
- Remontez les panneaux de carénage restants, en vous assurant que tous les clips et fixations soient remis en place.
- Avant de rouler, vérifiez que les deux côtés soient sécurisés et que les protections crash ne puissent pas pivoter.
- Vérifier régulièrement le serrage chaque côté.

ISSUE 1 - 07/07/2021 (DM)

CONSUMER NOTICE

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



The catalogue description and any exhibition of samples are only broad indications of the Products and R&G may make design changes which do not diminish their performance or visual appeal and supplying them in such state shall conform to the order. The Buyer acknowledges no representation or warranty (other than as to title) has been given or will apply to the Products other than those in R&G's order or confirmation and the Buyer confirms it has chosen the Products as being of merchantable quality and suitable for its particular purposes. Where R&G fits the Products or undertakes other services it shall exercise reasonable skill and care and rectify any fault free of charge unless the workmanship has been disturbed. The Buyer is responsible for ensuring that the warranty on the motorcycle is not affected by the fitting of the Products. On return of any defective Products R&G shall at its option either supply a replacement or refund the purchase money but shall not be liable if the Products have been modified or used or maintained otherwise than in accordance with R&G's or manufacturer's instructions and good engineering practice or if the defect arises from accident or neglect. Other than identified above and subject to R&G not limiting its liability for causing death and personal injury, it shall not be liable for indirect or consequential loss and otherwise its liability shall be limited to the amounts paid by the Buyer for the Products or the fitting or service concerned. These terms do not affect the Buyer's statutory rights.

R&G RETURNS POLICY (NON-FAULTY GOODS)

Returns must be pre-authorized (if not pre-authorized the return will be rejected). Goods may only be returned direct to us if they were purchased direct from us (customer must prove if necessary). Otherwise to be returned to original vendor. Goods must be in re-sellable condition, in the opinion of R&G. All returns are subject to a 25% restocking and handling fee (25% of the gross value exc. P&P – at the prevailing price at time of purchase). The customer must pay any and all carriage charges. No returns of discontinued products, unless within 14 days of purchase. This policy does not affect your statutory rights and does not refer to faulty goods.

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



MONTAGEANLEITUNG FÜR CP0521 STURZPADS
SUZUKI HAYABUSA 2021-



ALLE KIT-TEILE SIND AUF DEN NACHFOLGENDEN SEITEN ABGEBILDET UND GEKENNZEICHNET.

DIE ABGEBILDETEN TEILE DIENEN LEDIGLICH ZUR ERKLÄRUNG.

ÜBERPRÜFEN SIE ZUERST, DASS ALLE TEILE VORHANDEN SIND.

LESEN SIE DIE MONTAGEANLEITUNG KOMPLETT DURCH, BEVOR SIE ANFANGEN.

WENN SIE BEI DER MONTAGE DIESES PRODUKTES UNSICHER SIND, BITTE EINEN UNSERER HÄNDLER KONTAKTIEREN ODER DAS KIT VON EINEM QUALIFIZIERTEN ZWEIRAD-MECHANIKER MONTIEREN LASSEN.

DIE VERPACKUNG DER TEILE STELLT NICHT DIE REIHENFOLGE DER MONTAGE DAR.

HINWEIS FÜR KITS MIT PLASTIKUNTERLEGSCHLEIBEN AN DEN SCHRAUBEN –
DIESE PLASTIK-UNTERLEGSCHLEIBEN WERDEN NICHT FÜR DEN EINBAU BENÖTIGT.

**EINE DIGITALE VERSION DIESER MONTAGEANLEITUNG KANN AUF FOLGENDER SEITE
HERUNTERGELADEN WERDEN:**
WWW.RG-RACING.COM

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



<u>SIE BENÖTIGEN FOLGENDES WERKZEUG</u>	<u>ALLGEM. ANZUGSDREHMOMENT</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Satz Inbusschlüssel inkl. 4mm, 5mm, 6mm & 8mm. • Satz Steckschlüssel inkl. 17mm & 19mm A/F • Kreuzschlitzschraubenzieher • Drehmomentschlüssel (40Nm) • Einen geeigneten Heber, um den Motor während der Montage zu stützen 	<p>M4 SCHRAUBE = 8Nm M5 SCHRAUBE = 12Nm M6 SCHRAUBE = 15Nm M8 SCHRAUBE = 20Nm M10 SCHRAUBE = 40Nm M12 SCHRAUBE = 40Nm</p>

LIEFERUMFANG

ARTIKEL NR.	BESCHREIBUNG	MENGE
ARTIKEL 1	M0648 LINKE SEITE ZUSAMMENBAU	1
ARTIKEL 2	M0649 RECHTE SEITE ZUSAMMENBAU	1
ARTIKEL 3	VERBINDUNGSSTANGE	1
ARTIKEL 4	S1354 DISTANZHALTER LINKE SEITE STURZPAD	1
ARTIKEL 5	S1355 DISTANZHALTER RECHTE SEITE STURZPAD	1
ARTIKEL 6	S0463 DISTANZHALTER RAHMEN	1
ARTIKEL 7	B0431 M12 STURZPAD	2
ARTIKEL 8	STURZPAD-SCHUTZKAPPE	2
ARTIKEL 9	125MM SELBSTKLEBENDER SCHAUMSTOFF	2
ARTIKEL 10	M10x1.25x70MM SCHRAUBE RAHMEN LINKE SEITE	1
ARTIKEL 11	M10x1.25x65MM SCHRAUBE RAHMEN RECHTE SEITE	1
ARTIKEL 12	M12x1.25x130MM STURZPAD SCHRAUBE	2
ARTIKEL 13	M8x1.25x25MM VERBINDUNGSSTANGE SCHRAUBE	2
ARTIKEL 14	LW0001 M12 ZAHNSCHEIBE	2
ARTIKEL 15	M12 UNTERLEGSCHEIBE	2
ARTIKEL 16	M10 UNTERLEGSCHEIBE	2
ARTIKEL 17	M8 UNTERLEGSCHEIBE	2
ARTIKEL 18	NC0009 MUTTER-KAPPE	2
ARTIKEL 19	RGS0005 BUBBLE-AUFKLEBER	4

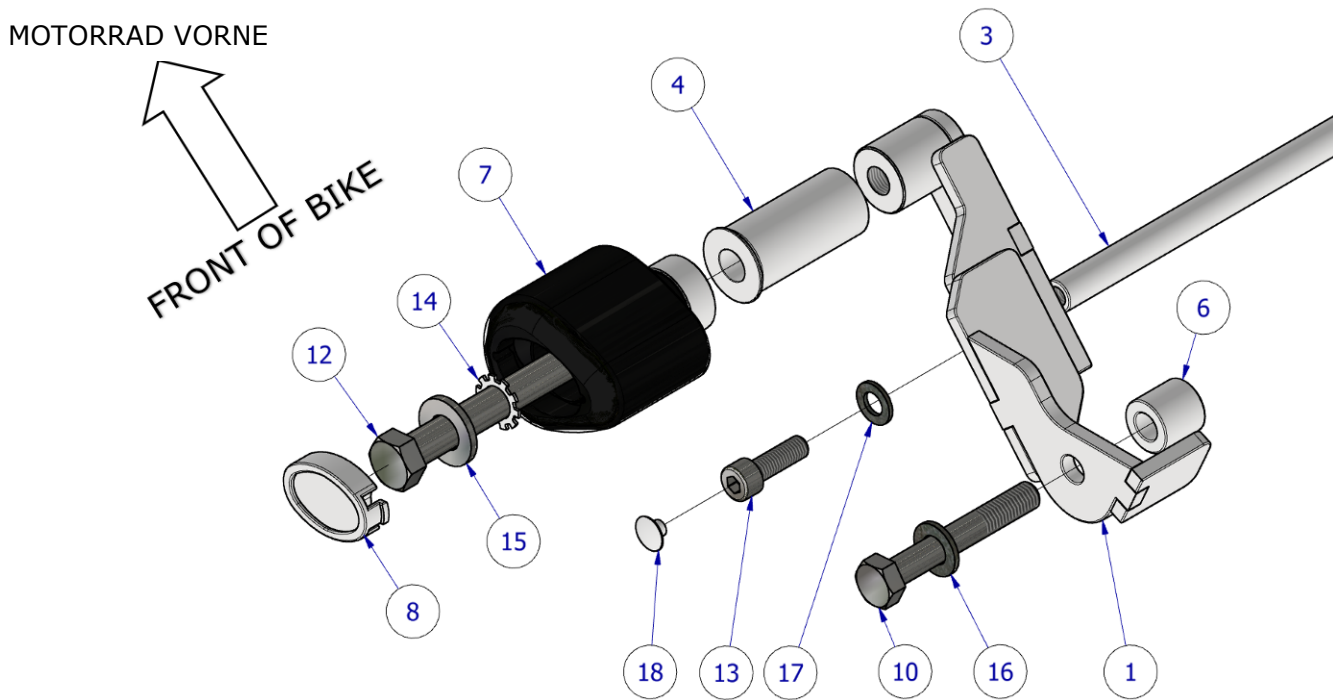
R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

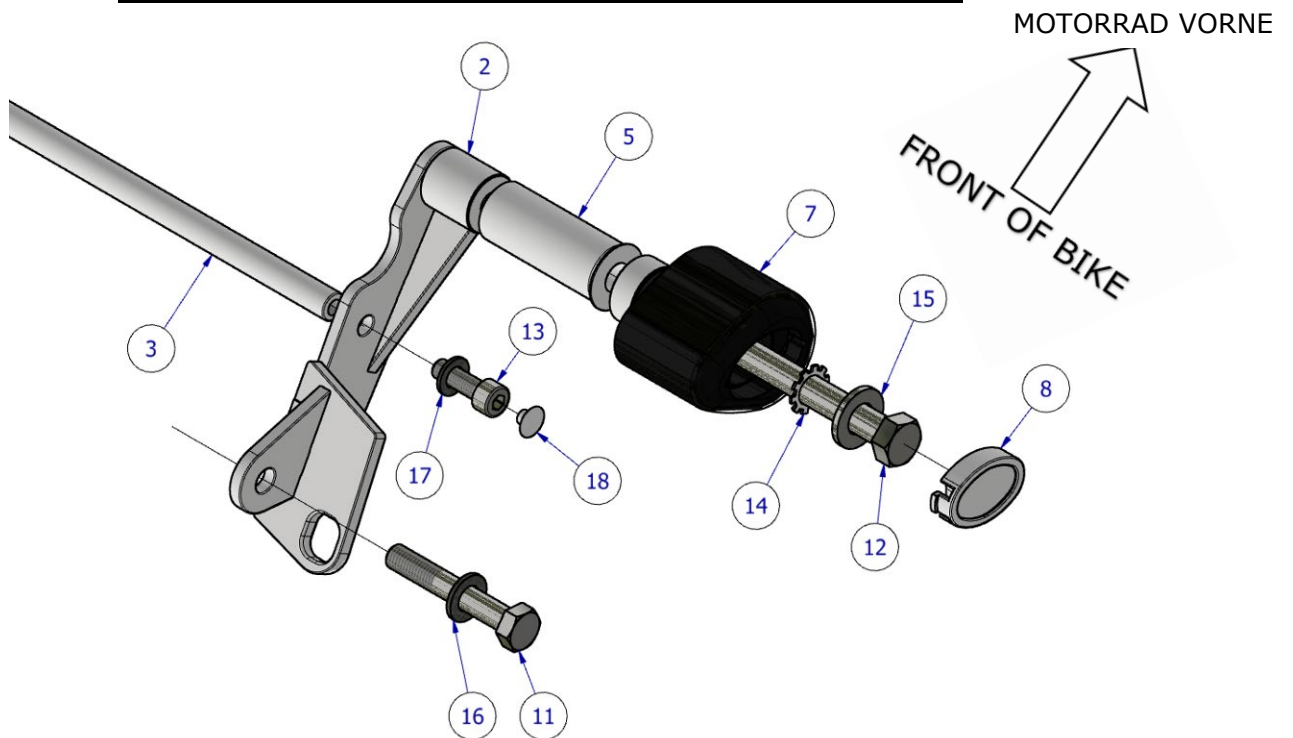
Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



ZUSAMMENBAU ZEICHNUNG 1 – LINKE SEITE



ZUSAMMENBAU ZEICHNUNG 2 – RECHTE SEITE



R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



AERO-STYLE STURZPAD ORIENTIERUNG



Montageanleitung Abbildungen



Abbildung 1



Abbildung 2

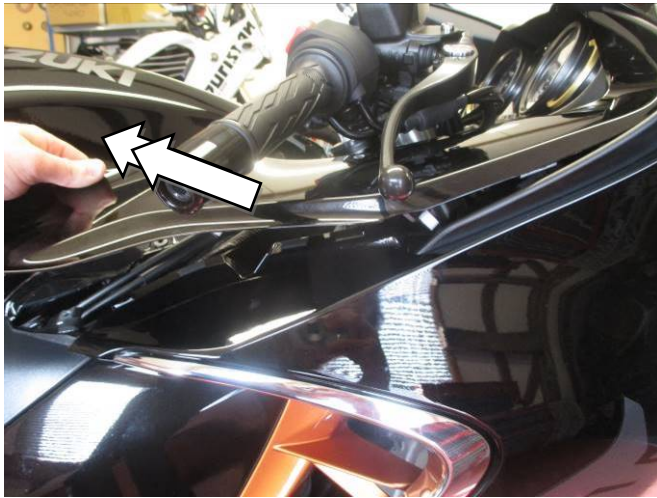


Abbildung 3



Abbildung 4



Abbildung 5



Abbildung 6

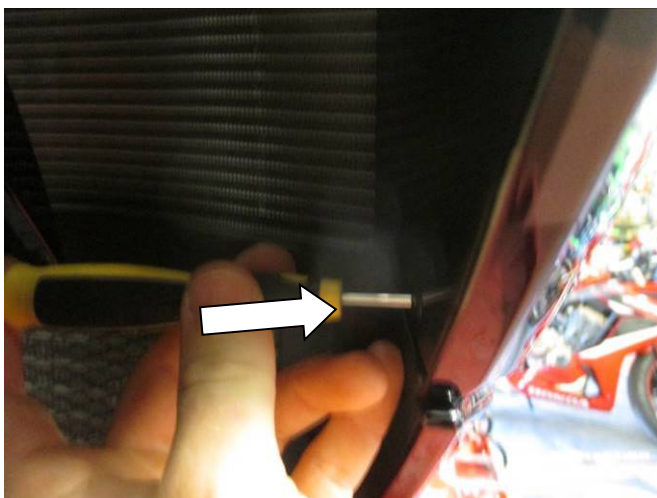


Abbildung 7

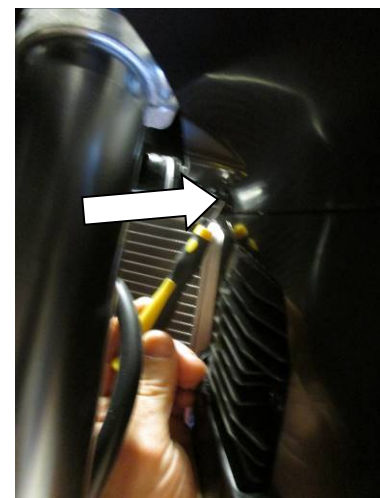


Abbildung 8



Abbildung 9

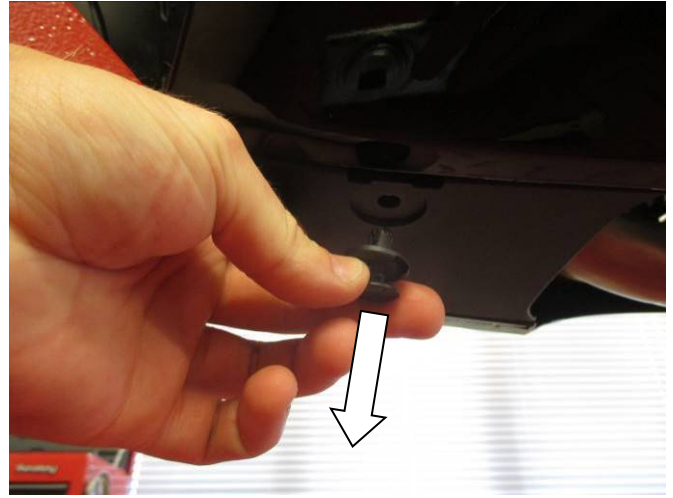


Abbildung 10



Abbildung 11



Abbildung 12

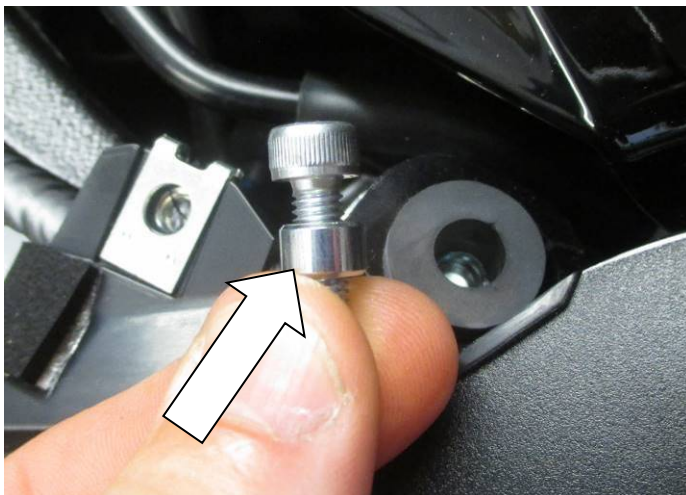


Abbildung 13

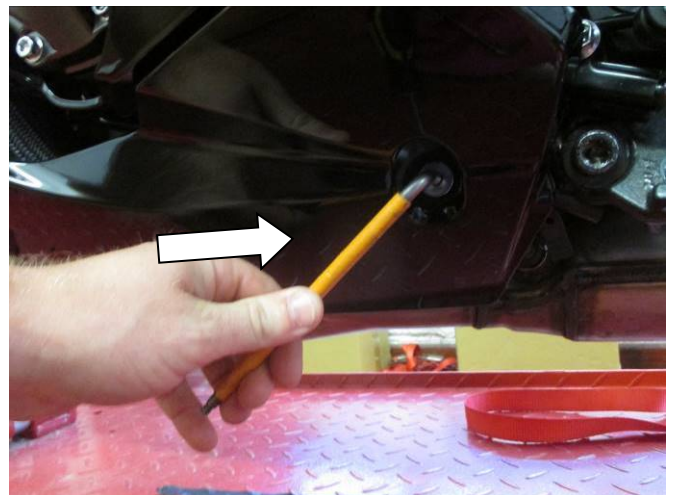


Abbildung 14



Abbildung 15



Abbildung 16



Abbildung 17

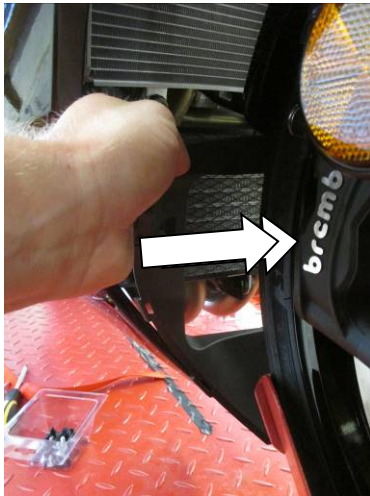


Abbildung 18



Abbildung 19

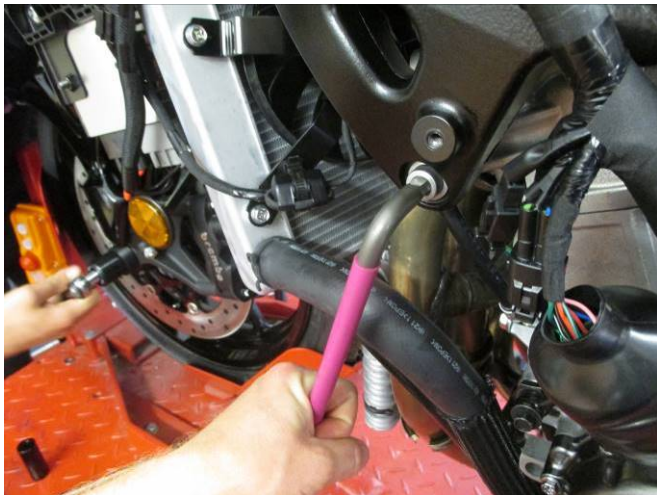


Abbildung 20



Abbildung 21



Abbildung 22

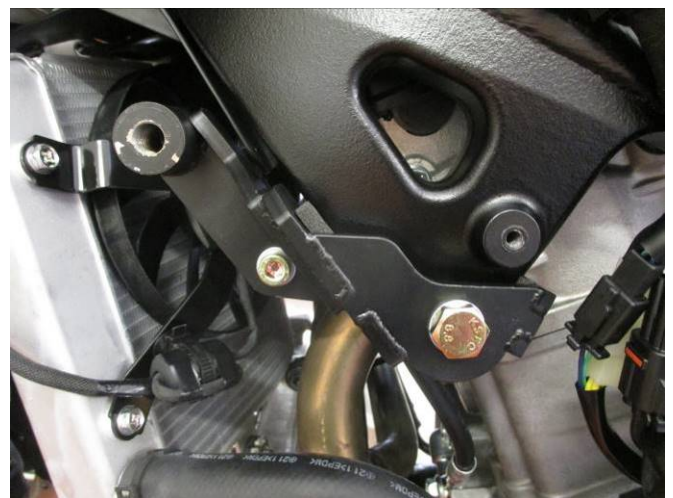


Abbildung 23



Abbildung 24

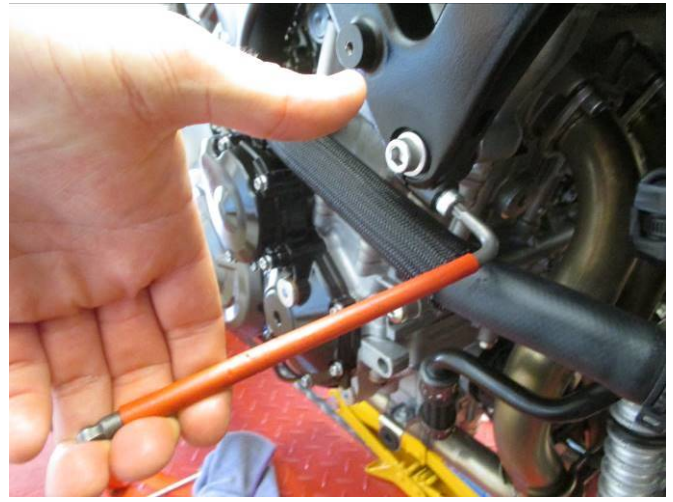


Abbildung 25



Abbildung 26



Abbildung 27



Abbildung 28

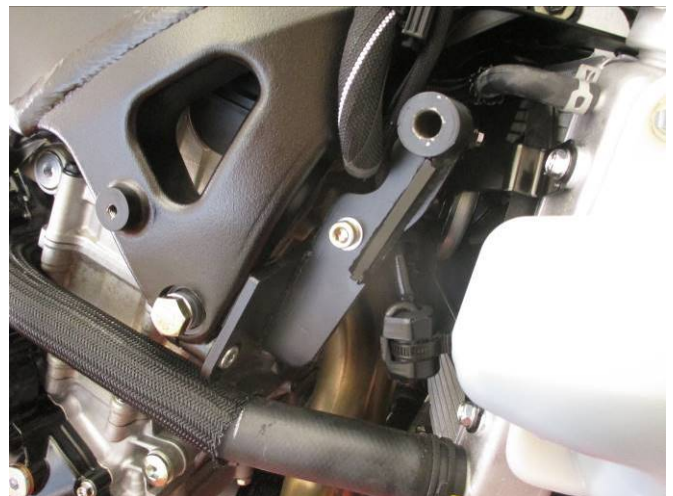


Abbildung 29



Abbildung 30



Abbildung 31



Abbildung 32



Abbildung 33



MONTAGEANLEITUNG

HINWEIS: BEVOR SIE ANFANGEN, BENÖTIGEN SIE EINEN GEEIGNETEN HEBER, UM DEN MOTOR WÄHREND DER ENTFERNUNG DER MOTORSCHRAUBEN ZU STÜTZEN. WENN SIE UNSICHER SIND, LASSEN SIE DAS KIT VON EINEM QUALIFIZIERTEN ZWEIRAD-MECHANIKER MONTIEREN. LESEN SIE DIE KOMPLETTE ANLEITUNG DURCH, BEVOR SIE ANFANGEN.

Abbau der Verkleidung

- Entfernen Sie zuerst den Fahrersitz, indem Sie die zwei Fixierstifte unter dem Sitz mit einem 6mm Inbusschlüssel entfernen.
- Den Sitz von vorne anheben und vom Motorrad entfernen.
- Fangen Sie an der linken Seite an, und entfernen Sie das obere Verkleidungsteil innerhalb der vorderen Verkleidung wie folgt:
 - Entfernen Sie die Verkleidungsschraube vom hinteren Verkleidungsteil mit einem 4mm Inbusschlüssel wie in **Abbildung 1** abgebildet.
 - Entfernen Sie die zwei Push-Pins an der Innenkante des Verkleidungsteils, indem Sie den mittleren Pin drücken und das Äußere aus der Öffnung entfernen wie in **Abbildung 2** abgebildet.
 - Das Verkleidungsteil von hinten anheben und in einer diagonalen Bewegung nach oben und nach hinten ziehen. Beachten Sie den gummigelagerten Pin vorne und die zwei Fixierstifte wie in **Abbildung 3** abgebildet.
- Nach der Entfernung des Verkleidungsteils sehen Sie weitere Verschlüsse, die das unlackierte, innere Winglet-Verkleidungsteil in Position halte.
 - Entfernen Sie die unteren 4x Kreuzschlitzschrauben vom inneren Winglet-Verkleidungsteil mit einem Kreuzschlitzschraubendreher – siehe **Abbildungen 4 & 5**.
 - Entfernen Sie den oberen Push-Pin vom Winglet-Verkleidungsteil wie in **Abbildung 6** abgebildet.
 - Trennen Sie das Verkleidungsteil von der Hauptverkleidung, indem Sie es anheben und in Richtung Mitte des Motorrads ziehen, dann komplett entfernen.
- Das mittlere innere 'V'-Verkleidungsteil muss von der Hauptverkleidung getrennt und entfernt werden wie folgt:
 - Entfernen Sie das innere 'V'- mittlere Verkleidungsteil vom Motorrad, indem Sie die 4 Plastiknieten, die in den **Abbildungen 7 & 8** abgebildet sind vom inneren Verkleidungsteil entfernen.
 - Trennen Sie die Clips aus Kunststoff, die das mittlere Verkleidungsteil an der Hauptverkleidung befestigen, indem Sie die Ecken vorsichtig nach vorne ziehen wie in **Abbildung 9** abgebildet.
 - Das Verkleidungsteil nach vorne ziehen, um dies zu entfernen.
 - Diesen Schritt an der anderen Seite wiederholen.
- Als Nächstes, muss die mittlere untere Abdeckung von der Hauptverkleidung entfernt werden:
 - Entfernen Sie die 2 großen Pins aus Kunststoff vom vorderen Teil der unteren Abdeckung, indem Sie den mittleren Pin rausziehen mit einem kleinen Flachklingen-Schraubenzieher und das gespreizte Innere entfernen wie in **Abbildung 10** abgebildet.

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



- Entfernen Sie die 2 großen Pins aus Kunststoff von der Unterseite der unteren Abdeckung, indem Sie den mittleren Pin rausziehen mit einem kleinen Flachklingen-Schraubenzieher und das gespreizte Innere entfernen wie in **Abbildung 11** abgebildet.
- Die untere Abdeckung abtrennen, indem Sie die Kanten nach vorne ziehen (in Richtung Vorderrad) und von der Hauptverkleidung entfernen.
- Die Haupt-Seitenverkleidung an der linken Seite muss in einem Stück entfernt werden:
 - Entfernen Sie die obere Schraube, die mittig unter dem Kraftstoffbehälter fixiert ist mit einem 4 mm Inbusschlüssel wie in **Abbildung 12** abgebildet.
 - Entfernen Sie den kleinen Distanzhalter vom Gummi an der Verkleidung, welches die soeben entfernte Schraube auf Abstand fixiert – siehe **Abbildung 13**.
 - Entfernen Sie die untere Verkleidungsschraube, die in der Nähe des Schalthebels montiert ist mit einem 5mm Inbusschlüssel – siehe **Abbildung 14**.
 - Entfernen Sie die vorderer Verkleidungsschraube, die in der Nähe des Schalthebels befestigt ist mit einem 5mm Inbusschlüssel wie in **Abbildung 15** abgebildet.
- Wenn Sie sichergestellt haben, dass alle Befestigungselemente entfernt sind, kann die Verkleidung vom Motorrad entfernt werden. Die Verkleidung ist ziemlich groß – es empfiehlt sich, einen Helfer für die nächsten Schritte zu haben.
 - Lösen Sie die zentralen Clips an der Unterseite der unteren Abdeckung, indem Sie die Hauptverkleidung von der unteren Abdeckung wegziehen.
 - Den hinteren Kunststoff-Abschnitt im Bereich des Fahrersitzes vom Velcro lösen, indem Sie den vom Motorrad biegen wie in **Abbildung 16** abgebildet.
 - Während Sie das komplette Verkleidungsteil stützen, trennen Sie die zwei Fixierstifte vom Motorrad – diese sind an der Innenseite des Verkleidungsteils platziert (in **Abbildung 17** mit Pfeilen markiert).
 - Wenn die Fixierstifte und die untere Abdeckung entfernt worden sind, das Verkleidungsteil vorne im Bereich des Scheinwerfers halten und vorsichtig nach oben und nach hinten in die in **Abbildung 17** angezeigt Richtung bewegen, um die Verkleidung „auszuhaken“ und von den drei Haken zu lösen, die am Blinker befestigt sind.
 - Das obere Stück des Rumpfteils muss vom oberen Screen-Fairing entfernt werden über den Fixierstift.
- Die untere Abdeckung kann nun vom Motorrad entfernt werden: die rechte Verkleidung lösen und rausschieben wie in **Abbildung 18** abgebildet (die restliche Verkleidung muss dann nicht entfernt werden).
- Wiederholen Sie die oben beschriebenen Schritt nun an der rechten Verkleidung.
- In den nächsten Schritten müssen die Motorschrauben entfernt werden. Stellen Sie sicher, dass das Motorrad während des ganzen Prozesses aufrecht steht, und stellen Sie einen Heber oder Motorständer unter den Motor wie in **Abbildung 19** abgebildet, um den Motor zu stützen. Den Motor mit einem weichen Material stützen, um eventuellen Beschädigungen zu vermeiden.

Die Schrauben für den Motor dürfen nur einzeln und nie gleichzeitig entfernt werden.

Montage - Sturzpad-Halterung an der linken Seite

- Nachdem das Motorrad ordnungsgemäß gestützt ist, entfernen Sie die Schraube für den Motor an der linken Seite mit einem 8 mm Inbusschlüssel wie in **Abbildung 20** abgebildet. **Die Schrauben für den Motor dürfen nur einzeln und nie gleichzeitig entfernt werden.**

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



- Mit der Zeichnung Zusammenbau 1 als Anleitung, die Halterung für die linke Seite zusammenbauen.
 - Um die Halterung für die linke Seite (Artikel 1) zusammenzubauen, zuerst den selbstklebenden Schaumstoff (Artikel 9) in Streifen schneiden und diese an den Oberflächen anbringen, die mit dem Rahmen in Berührung kommen könnten – siehe **Abbildung 21**.
 - Eine M10 Unterlegscheibe (Artikel 16) an der längeren M10 x 70mm Inbusschraube (Artikel 10) anbringen.
 - Die Schraube mit der Unterlegscheibe in die Öffnung einführen wie in Zeichnung 1 Zusammenbau abgebildet.
 - Den S0463 Distanzhalter (Artikel 6) am hervorstehenden Schraubengewinde anbringen.
- Die Einheit an den Rahmen ansetzen und vorsichtig den hohlen Abschnitt um den Rahmen positionieren – die Schraube ersetzt hierbei die zuvor entfernte Originalschraube für den Motor wie in **Abbildung 22** abgebildet. Ziehen Sie die Schraube an, bis die Halterung in Position fixiert ist wie in **Abbildung 23** abgebildet, jedoch nicht festziehen da eventuell kleine Einstellungen später vorgenommen werden müssen.

Montage - Sturzpad-Halterung an der rechten Seite

- Etwas selbstklebenden Schaumstoff (Artikel 9) an den Oberflächen an der Halterung für die rechte Seite (Artikel 2) anbringen wie in **Abbildung 24** abgebildet.
- Überprüfen Sie, dass das Motorrad richtig gestützt ist, dann lösen Sie die Rahmen-Befestigungsschraube, die in **Abbildung 25** markiert ist mit einem 6 mm Inbusschlüssel. **Nicht komplett entfernen!**
- Entfernen Sie die Montageschraube für den Motor mit einem 8 mm Inbusschlüssel wie in **Abbildung 26** abgebildet.
- Den Distanzhalter für den Rahmen vom Motor wegziehen aber nicht komplett entfernen.
- Die Halterung für die rechte Seite (Artikel 2) ansetzen wie in **Abbildung 27** abgebildet. Die Montageöffnung für den Motor soll hinter dem Distanzhalter für den Motor sitzen, der im vorherigen Schritt bewegt wurde, und die Klemmschraube sollte durch die Öffnung an der Halterung zugänglich sein -siehe **Abbildung 28**.
- Die übrige M10 Unterlegscheibe (Artikel 16) an der neuen M10x65mm Motor-Schraube (Artikel 11) montieren.
- Die neue Schraube für den Motor durch den Distanzhalter schieben und in den Motor einschrauben.
- Die Halterung für das Sturzpad einstellen, sodass das flache Stück am Motorrad-Rahmen anliegt wie in **Abbildung 29** abgebildet. Stellen Sie sicher, dass der Kabelbaum durch den vorhandenen Zwischenraum passt und nicht zwischen der Halterung und dem Rahmen eingeklemmt ist.
- Die Schraube für den Motor mit dem empfohlenen Anzugsdrehmoment befestigen.
- Den Klammerbügel für den Rahmen mit dem empfohlenen Anzugsdrehmoment befestigen
- Mit der Zeichnung Zusammenbau als Anleitung, muss die Verbindungsstange zwischen den Halterungen montiert werden.
 - Um die Verbindungsstange zusammenzubauen, beide M8 Unterlegscheiben (Artikel 17) an den M8x25mm Schrauben (Artikel 13) anbringen.
 - Beide Zeichnungen für den Zusammenbau sowie **Abbildung 30** dienen als Anleitung: Die Verbindungsstange (Artikel 3) durch das Motorrad oberhalb des Krümmers fädeln und zwischen den zwei M8 Öffnungen spannen, um die zwei Halterungen zusammen zu binden (es hilft eventuell, wenn jemand das andere Ende hält). Sie können die Halterung für die linke Seite einstellen, um sicher zu stellen, dass die Verbindungsstange gerade ist und keine Auspuff- oder Motorradteile berührt).

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



- Ziehen Sie beide M8 Schrauben mit dem richtigen Anzugsdrehmoment fest.
- Ziehen Sie die linke Motorschrauben mit dem richtigen Anzugsdrehmoment fest – achten Sie dabei, dass die Haltevorrichtung gerade bleibt.
- Montieren Sie die Kappen für die M8 Muttern (Artikel 18) im Schraubenkopf an beiden Seiten wie in der Zeichnung Zusammenbau abgebildet.

Überprüfen Sie jetzt, dass alle bereits montierte Schrauben mit dem richtigen Anzugsdrehmoment festgezogen sind.

- Montieren Sie die Haupt-Verkleidungsteile und die untere Abdeckung wieder. Überprüfen Sie, dass die Montageöffnungen für das Sturzpad mit den Lüftungsbereiche der Verkleidung bündig sind - siehe **Abbildung 31**.

Montage des Sturzpads an der linken Seite

- Die Zeichnung Zusammenbau Sturzpads - linke Seite dient als Anleitung: Eine M12 Unterlegscheibe (Artikel 15) und eine M12 Zahnscheibe (Artikel 14) an einer M12x130mm Schraube (Artikel 12) anbringen und diese in ein Sturzpad (Artikel 7) einsetzen, sodass der Schraubenkopf in der Vertiefung des Sturzpads sitzt.
- Den kürzeren Distanzhalter für die linke Seite (Artikel 4) am hervorstehenden Schraubengewinde anbringen.
- Die Schraube in das Gewinde an der Verkleidung der M12 Sturzpad-Halterung für die linke Seite einsetzen. Überprüfen Sie, dass das Sturzpad weder die Verkleidung noch den Distanzhalter berührt. Falls erforderlich, muss die Verkleidung entfernt werden und die Halterung entsprechend eingestellt werden.
- Ziehen Sie anschließend die Schraube mittels eines 19 mm Steckschlüssels fest, bis Sie etwas Druck vom Inneren des Sturzpads spüren. **BITTE DARAUF ACHTEN, DASS DAS STURZPAD WIE IN DER ZEICHNUNG STURZPAD ORIENTIERUNG AUF SEITE 4 POSITIONIERT IST – DAS GRÖßERE ENDE DES STURZPADS ZUM VORDERTEIL DES MOTORRADES GERICHTET.** Noch etwas drehen, bis Sie merken, dass der Druck sich leicht erhöht, dann noch eine Vierteldrehung anwenden. Nicht überdrehen – dies kann zu einer Beschädigung des Motorrades führen. 40 Nm Anzugsmoment nicht überschreiten!

Montage des Sturzpads an der rechten Seite

- Die Zeichnung Zusammenbau Sturzpads - rechte Seite dient als Anleitung: Eine M12 Unterlegscheibe (Artikel 15) und eine M12 Zahnscheibe (Artikel 14) an einer M12x130mm Schraube (Artikel 12) anbringen und diese in ein Sturzpad (Artikel 7) einsetzen, sodass der Schraubenkopf in der Vertiefung des Sturzpads sitzt.
- Den längeren Distanzhalter für die rechte Seite (Artikel 5) am hervorstehenden Schraubengewinde anbringen.
- Die Schraube in das Gewinde an der Verkleidung der M12 Sturzpad-Halterung für die rechte Seite einsetzen. Kontrollieren Sie, dass das Sturzpad weder die Verkleidung noch den Distanzhalter berührt. Falls erforderlich, muss die Verkleidung entfernt werden und die Halterung entsprechend eingestellt werden.
- Ziehen Sie anschließend die Schraube mittels eines 19 mm Steckschlüssels fest, bis Sie etwas Druck vom Inneren des Sturzpads spüren (**siehe Abbildung 32**). **BITTE DARAUF ACHTEN, DASS DAS STURZPAD WIE IN DER ZEICHNUNG STURZPAD ORIENTIERUNG AUF SEITE 4 POSITIONIERT IST – DAS GRÖßERE ENDE DES STURZPADS ZUM VORDERTEIL DES MOTORRADES GERICHTET.** Noch etwas drehen, bis Sie merken, dass der Druck sich leicht

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



erhöht, dann noch eine Vierteldrehung anwenden. Nicht überdrehen – dies kann zu einer Beschädigung des Motorrades führen. 40 Nm Anzugsmoment nicht überschreiten!

- Wenn noch nicht bereits montiert, montieren Sie einen Bubble-Aufkleber (Artikel 19) in der Vertiefung der Sturzpad-Schutzkappe.
- Eine Schutzkappe (Artikel 8) an jedem Sturzpad anbringen wie in **Abbildung 33** abgebildet.
- Montieren Sie die übrigen Verkleidungsteile wieder und achten Sie darauf, dass alle Clips und Verschlüsse wieder an ihren ursprünglichen Positionen sind.
- Bevor Sie mit dem Motorrad fahren, überprüfen Sie, dass beide Seiten sicher befestigt sind und die Sturzpads sich nicht drehen können.
- Überprüfen Sie regelmäßig, dass an beiden Seiten alles sicher befestigt ist.

AUSGABE 1 - 07/07/2021 (DM)

CONSUMER NOTICE

The catalogue description and any exhibition of samples are only broad indications of the Products and R&G may make design changes which do not diminish their performance or visual appeal and supplying them in such state shall conform to the order. The Buyer acknowledges no representation or warranty (other than as to title) has been given or will apply to the Products other than those in R&G's order or confirmation and the Buyer confirms it has chosen the Products as being of merchantable quality and suitable for its particular purposes. Where R&G fits the Products or undertakes other services it shall exercise reasonable skill and care and rectify any fault free of charge unless the workmanship has been disturbed. The Buyer is responsible for ensuring that the warranty on the motorcycle is not affected by the fitting of the Products. On return of any defective Products R&G shall at its option either supply a replacement or refund the purchase money but shall not be liable if the Products have been modified or used or maintained otherwise than in accordance with R&G's or manufacturer's instructions and good engineering practice or if the defect arises from accident or neglect. Other than identified above and subject to R&G not limiting its liability for causing death and personal injury, it shall not be liable for indirect or consequential loss and otherwise its liability shall be limited to the amounts paid by the Buyer for the Products or the fitting or service concerned. These terms do not affect the Buyer's statutory rights.

R&G RETURNS POLICY (NON-FAULTY GOODS)

Returns must be pre-authorized (if not pre-authorized the return will be rejected). Goods may only be returned direct to us if they were purchased direct from us (customer must prove if necessary). Otherwise to be returned to original vendor. Goods must be in re-sellable condition, in the opinion of R&G. All returns are subject to a 25% restocking and handling fee (25% of the gross value exc. P&P – at the prevailing price at time of purchase). The customer must pay any and all carriage charges. No returns of discontinued products, unless within 14 days of purchase. This policy does not affect your statutory rights and does not refer to faulty goods.

R&G

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com