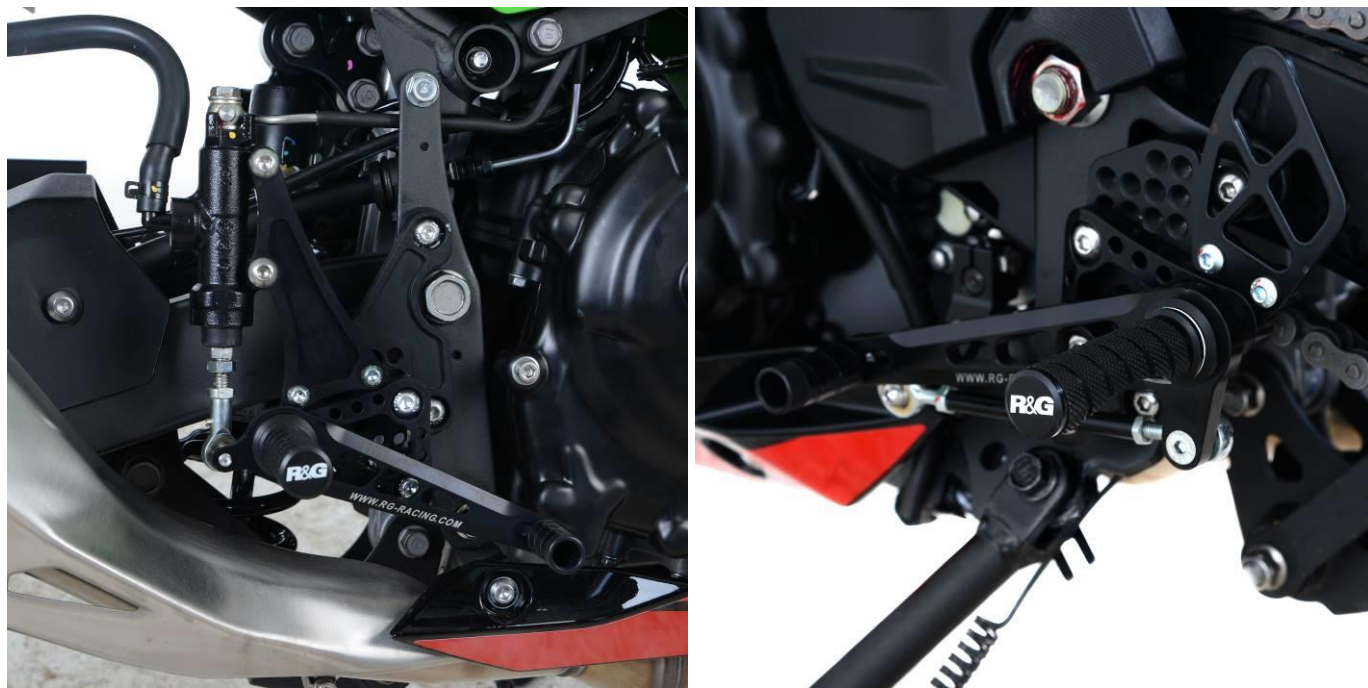




FITTING INSTRUCTIONS FOR RSET39
REARSETS – ROAD + RACE SHIFT
KAWASAKI NINJA 250 2018 & 400 2018-



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 FROM:

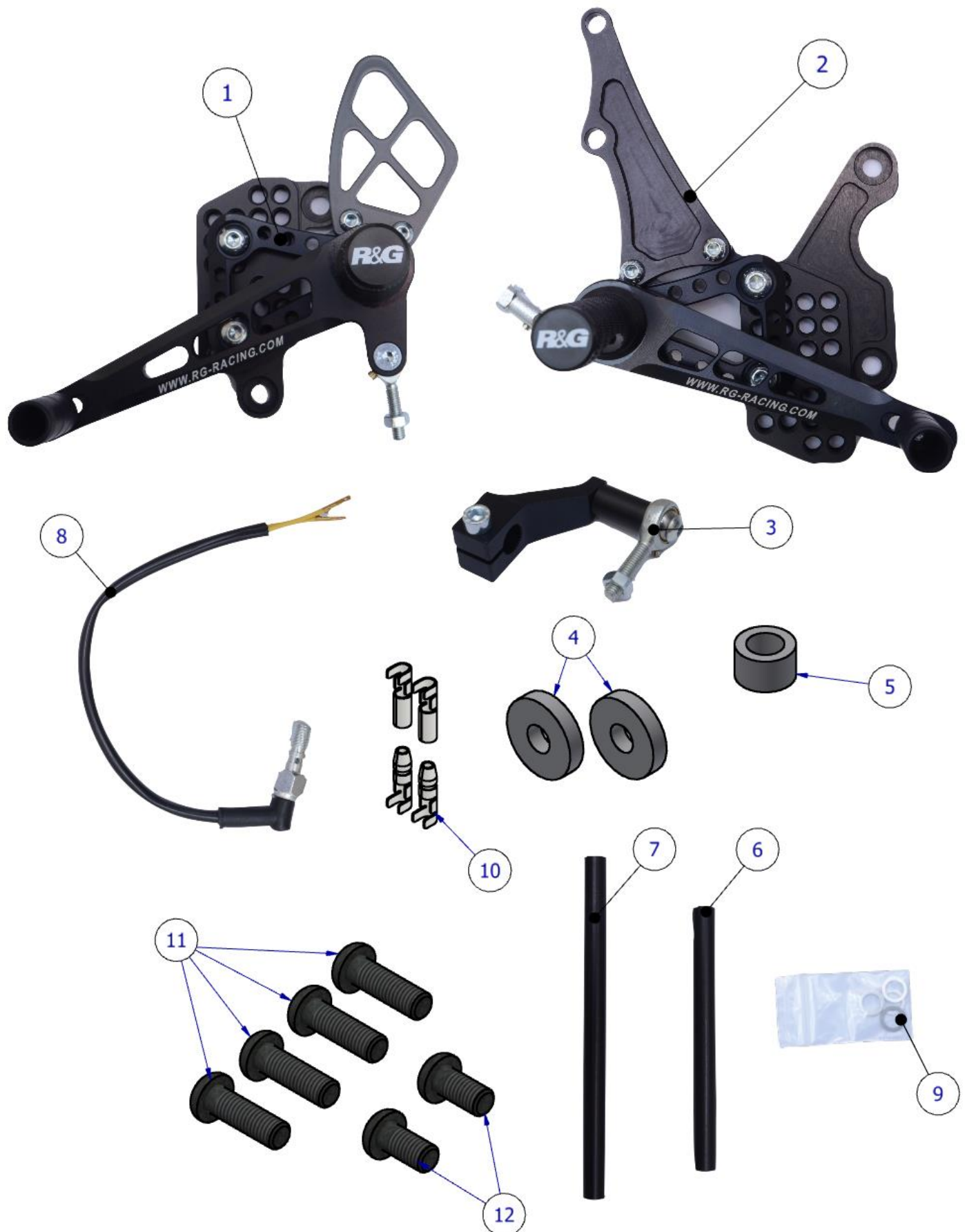
WWW.RG-RACING.COM



<u>TOOLS REQUIRED</u>	<u>GENERAL TORQUE SETTINGS</u>
<ul style="list-style-type: none"> • SET OF HEX KEYS TO INCLUDE 3, 4 & 5, 6mm <ul style="list-style-type: none"> • 10mm + 12mm A/F SPANNERS <ul style="list-style-type: none"> • 10mm SOCKET • BRAKE BLEEDING EQUIPMENT 	M4 BOLT = 8Nm M5 BOLT = 12Nm M6 BOLT = 15Nm M8 BOLT = 20Nm M10 BOLT = 40Nm M12 BOLT = 40Nm

LEGEND

ITEM NO.	DESCRIPTION	QTY
ITEM 1	LHS FOOTREST ASSEMBLY	1
ITEM 2	RHS FOOTREST ASSEMBLY	1
ITEM 3	GEAR LINKAGE ADAPTER BLOCK ASSEMBLY (WITH S0684 LHS GEAR LINKAGE SPACER)	1
ITEM 4	RHS BASE PLATE SPACER 5MM	2
ITEM 5	S1205 ABS BLANKING SPACER (RACE SHIFT)	1
ITEM 6	LR0007 SHIFT LINKAGE ROD 90MM	1
ITEM 7	LR0008 SHIFT LINKAGE ROD 115MM	1
ITEM 8	BRAKE LIGHT PRESSURE SWITCH	1
ITEM 9	M10 SEALING WASHER	2
ITEM 10	CON0004 BRAKE LINE CONNECTOR	1
ITEM 11	M8x25MM BUTTON HEAD BOLT (2 x LHS BRAKE CYLINDER MOUNTING BOLTS) (2 X RHS BASE PLATE MOUTING BOLTS)	4
ITEM 12	M8x16MM BUTTON HEAD BOLT (2 X LHS BASE PLATE MOUNTING BOLTS)	2



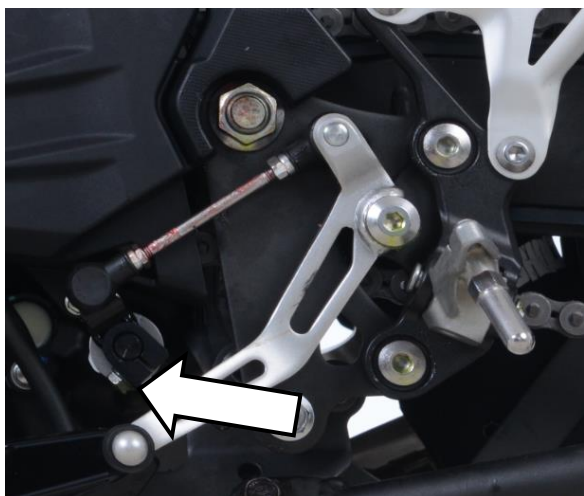
R&G Racing

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

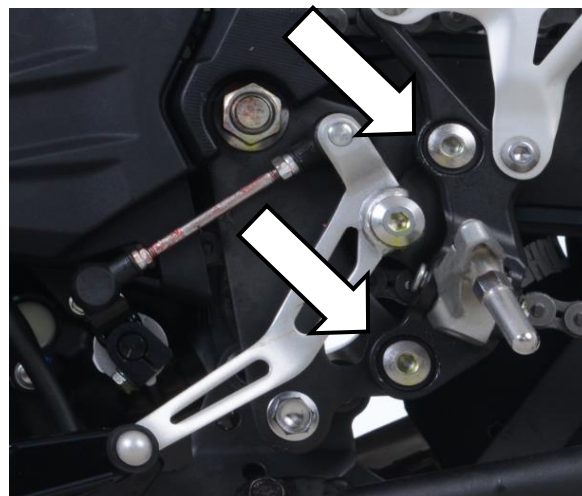
Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



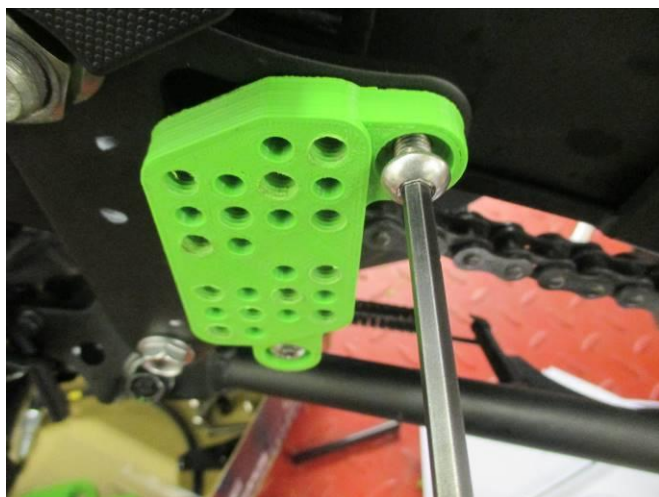
FITTING PICTURES



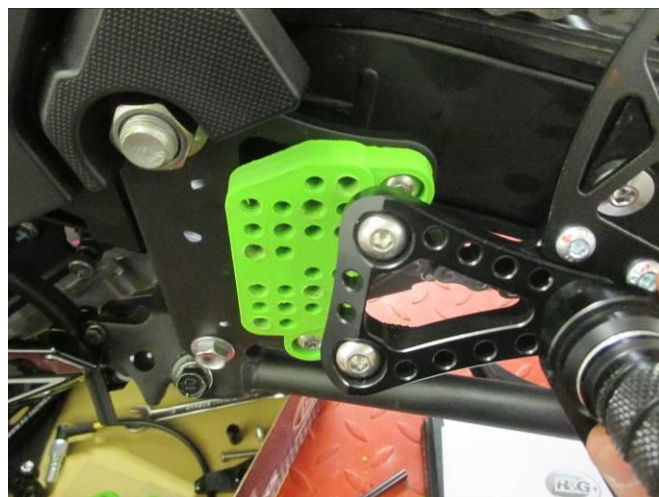
Picture 1



Picture 2



Picture 3



Picture 4



Picture 5



Picture 6



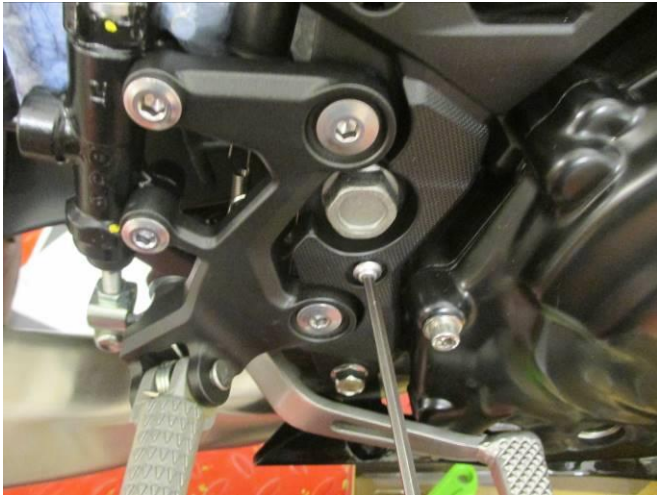
Picture 7



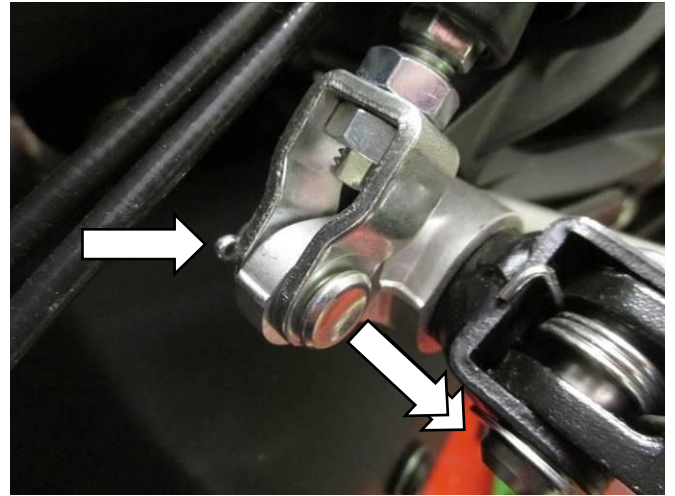
Picture 8



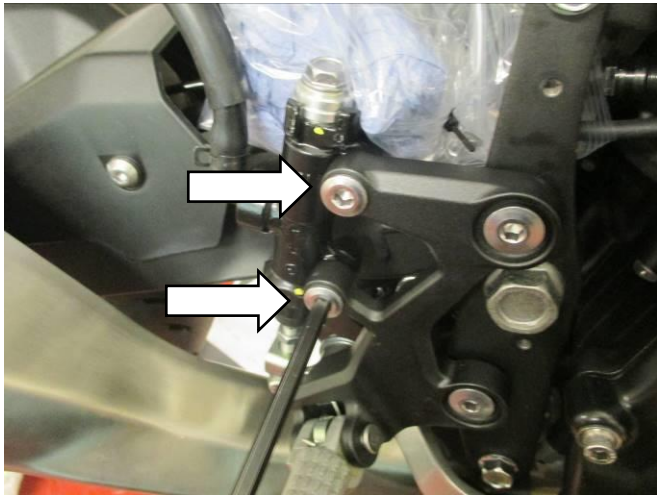
Picture 9



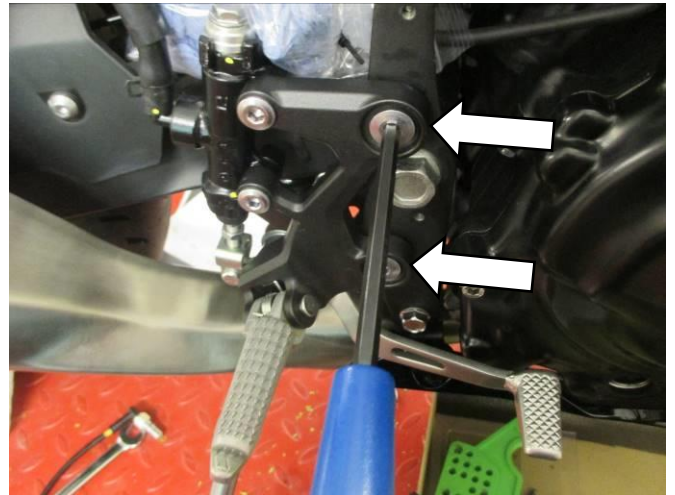
Picture 10



Picture 11



Picture 12



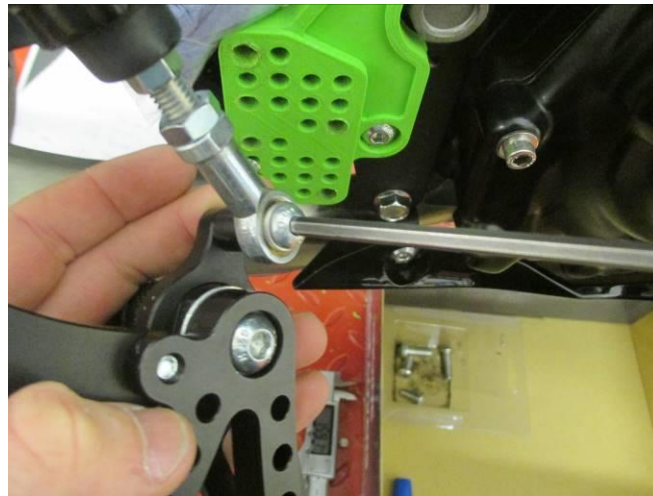
Picture 13



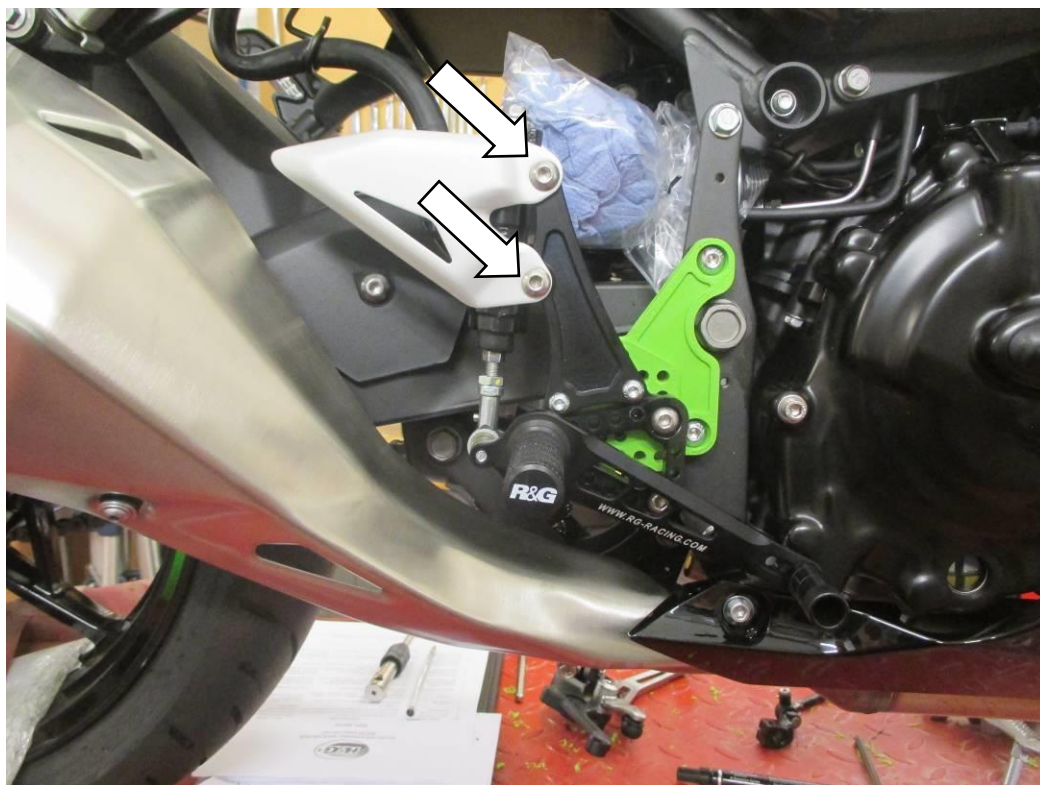
Picture 14



Picture 15



Picture 16



Picture 17



FITTING INSTRUCTIONS

PLEASE BE AWARE THAT EACH ASSEMBLY PROVIDED IS ONLY LOOSELY ASSEMBLED. FULL FITTING WILL REQUIRE TIGHTENING OF EACH BOLT TO RECOMMENDED TORQUE WITH THE ADDITION OF A THREAD LOCKING COMPOUND – SUCH AS LOCTITE.

Gear lever side LHS:

- Starting on the Left-hand side of the bike, remove the OEM gear selector knuckle from the gear output shaft using a 10mm spanner to loosen the splines as shown in **picture 1**.
- Remove the original footrest hangar using a 6mm hex key by removing the bolts shown in **Picture 2**.
- The left-hand gear shifter assembly (**item 1**) can be offered up to ensure the assembly is correct and the base plate will sit in the orientation shown in **picture 3**.
- Attach the LHS assembly using the two M8 x 16mm bolts (**item 12**) as shown in **Picture 3**.
- Test the position of the foot peg by sitting on the bike, relocate the foot peg mount plate to suit your foot position preference as shown in **picture 4**.
- Take either of the gear linkage rods (**items 6 & 7**) and test to establish the most suitable length depending on the chosen foot peg location and lever height.
- Connect the link rod to the gear linkage adaptor block (**item 3**) rose joint as shown in **picture 5**.
- Wind the opposite end of the link rod onto the rose joint on the Gear lever as shown in **picture 6**. Adjust so the link rod engages the rose joints with the same amount thread at both ends.

Standard Shift Pattern

- With all components connected, fix the gear linkage adjuster block (**item 3**) to the gear selector shaft with the block facing down as shown in **pictures 7 & 8**. Ensure that the link rod is perpendicular to the splined gear shaft facing **DOWN** and tighten the fitting bolt, so the splines are properly engaged.

Race Shift Pattern

- With all components connected, fix the gear linkage adjuster block (**item 3**) to the gear selector shaft with the block facing down as shown in **pictures 7 & 9**. Ensure that the link rod is perpendicular to the splined gear shaft facing **UP** and tighten the fitting bolt, so the splines are properly engaged.

For all shift patterns

- Adjust the lever height by rotating the link rod to achieve the desired lever height.
- You can also adjust the lever height on the gear selector shaft, ensure to keep this perpendicular to achieve the best shift to the link rod.
- Ensure the linkage rod runs parallel with the gear shift lever, the ball joint should be spaced out from the adapter block with the spacer provided in the gear linkage adapter assembly (**item 3**).
- When correct position is achieved, tighten the rose joint locking nuts with added thread locking compound so that the link rod is secure.
- Tighten the gear linkage adaptor bolt so that the splines are compressed around the gear selector shaft.
- Check operation of the gear lever and ensure all gears can be selected correctly and the gear lever returns correctly to the neutral position.

BEFORE STARTING: PLEASE BE AWARE THAT SOME INSTANCES FITTING ADJUSTABLE REARSET KIT WILL INVOLVE OPENING THE BRAKING SYSTEM AND RE-BLEEDING. THIS

R&G Racing

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



SHOULD BE DONE BY A QUALIFIED TECNICIAN AND TESTED BEFORE RIDING. DO NOT PROCEED IF YOU ARE NOT COMPETENT TO MODIFY AND BLEED MOTORCYCLE BRAKING SYSTEMS.

BECAUSE OF THE COMPLEXITY AND INHERENT DANGERS INVOLVED IN UNDERTAKING ANY WORK INVOLVING THE BRAKING SYSTEM WE STRONGLY RECOMMEND A QUALIFIED MECHANIC FITS/OR CHECKS AFTER THE FITTING OF THIS PRODUCT.

Brake Lever Assembly RHS

- Remove the Plastic frame cover by removing the two bolts securing it to the frame as shown in **picture 10** (This will not be re-used later).
- Disconnect the OEM brake light switch from the OEM footrest by removing the spring.
- To disconnect the rear brake master cylinder from the OEM footrest hangar, remove the split pin from the rear of the pivot arrowed in **Picture 11**, and remove the slide pin.
- Remove the 2 mounting bolts arrowed in **Picture 12** from the heel plate to remove the master cylinder as shown in **Picture 12**.
- Disconnect the two mounting bolts from the OEM footrest assembly using a 6mm hex key as shown in **Picture 13** and remove the OEM foot peg hanger from the bike.
- Remove the lower nut and pivot bracket from the OEM brake cylinder assembly.
- Attach the female threaded ball joint included with the brake assembly (**item 2**) to the threaded rod on the rear brake cylinder as shown in **Picture 14** (this will be adjusted later).
- Affix the RHS footrest assembly (**item 2**) to the bike using two M8x25mm bolts (**item 11**) & two LHS base plate spacers (**item 4**) as shown in **Picture 15**.
- Attach the master cylinder to the master cylinder bracket using the two remaining M8x25mm bolts (**item 16**) using a 5mm hex key.
- Fix the footpeg hangar bracket and footpeg assembly to the base plate, ensure the footpeg is mounted tightly to the bracket and the lever moves freely.
- Move the brake lever to the desired height in a neutral position and adjust the new female ball joint so the action of the master cylinder pressure shaft is directly in line with master cylinder, adjusting using the rose joint.
- Now reconnect the brake lever to the master cylinder as shown in **Picture 16**. Ensure the M6 washer is placed on the outside of the rose joint including the spacer as shown and thread of the brake lever is fully engaged with thread locking compound.
- Attach the Master Cylinder to the Master Cylinder bracket using two M8x25mm bolts (**item 11**) to affix to the bike including the original heel plate if desired as shown in **Picture 17**.

If retaining the OEM ABS system

- Please note: the brake master cylinder hard-line may need to be gently manipulated to achieve the correct foot-peg position. Alternatively, this can be changed for a flexible replacement brake line.

If removing the OEM ABS System

- Ensure all painted surfaces are covered and protected from spills.
- Remove the brake line from the ABS module that feeds to the rear master cylinder and blank off the ABS Unit using the banjo bolt, use the stainless blanking spacer (**item 5**) to replace the upper banjo when removing from the ABS unit. *Ensure to use new sealing washers (**item 9**) on new banjo connections.*
- Replace with a flexible brake line to the master cylinder (not provided).

PLEASE NOTE YOU WILL HAVE TO BLEED THE BRAKING SYSTEM.

R&G Racing

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



If retaining OEM brake light function.

- If retaining the OEM brake light function is required for road use, a replacement pressure activated brake switch is provided (**item 8**). Use this in place of the upper banjo bolt on the master cylinder.
- Cut the original brake switch wiring and using the bullet connectors (**item 10**) to connect the brake light pressure switch wires to the original wiring using the CON0004 bullet connectors (**item 10**).

PLEASE NOTE YOU WILL HAVE TO BLEED THE BRAKING SYSTEM.

If removing the OEM Brake light function (race use only)

- The OEM brake light switch can be removed or left attached to the bike depending on the desired purpose, no further wiring is required.

For all setups:

- Adjust foot-peg positions for comfort and position using the sub plate and two bolts. The same foot peg position should be used on both sides on the bike.
- Ensure the master cylinder reservoir line is smooth and with no kinks that could restrict flow of brake fluid. You can shorten the rubber hose if necessary.
- Check all components are secure and all bolts are tight before riding, and the gears and brake levers operate smoothly and without binding.

IMPORTANT: The above instructions are for guidance only. It is your (the installers) responsibility to ensure all components are secure and in no circumstances interfere with other bike components they are not meant to, failure to do this can be dangerous and may cause damage to the rider or motorcycle.

ISSUE 1 - 20/04/2021 (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 RACING 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 Racing. 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.

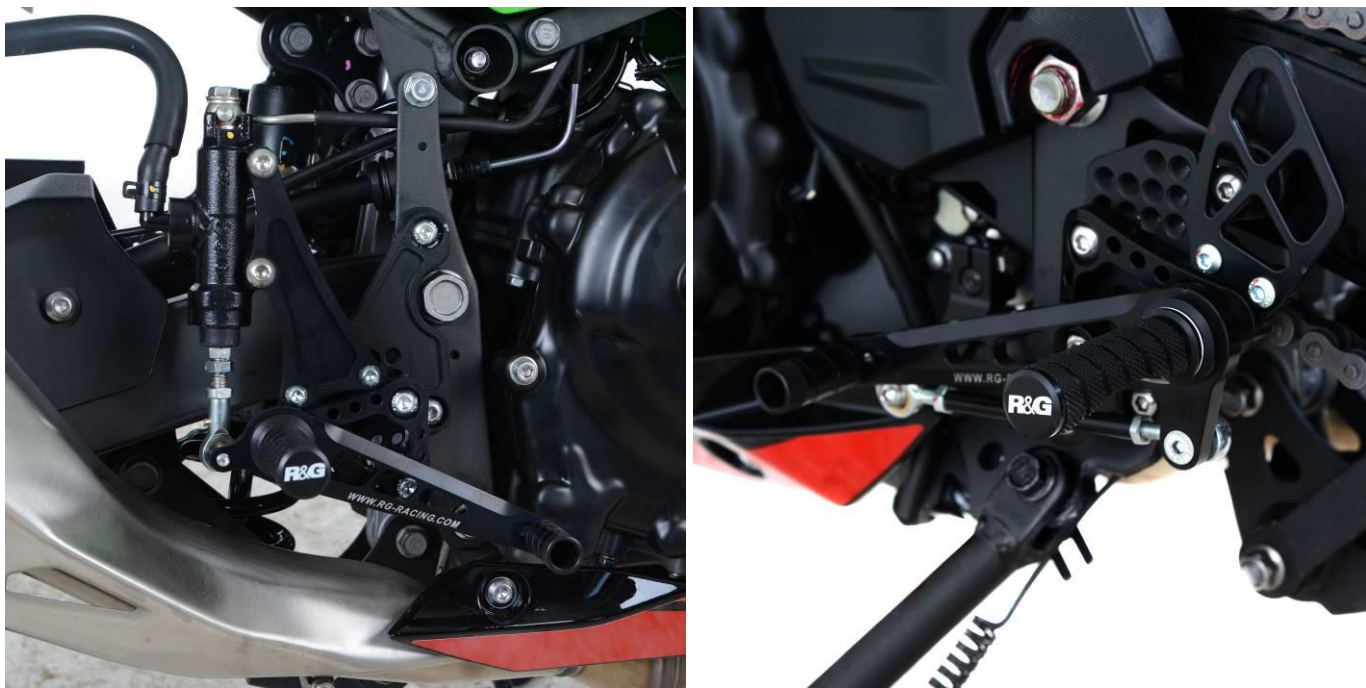
R&G Racing

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 RSET39
TRAIN ARRIÈRE – ROUTE + MODE COURSE
KAWASAKI NINJA 250 2018 & 400 2018-



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

CERTAINES PARTIES PEUVENT ÊTRE PRÉSENTES UNIQUEMENT POUR LA CLARTE 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 REVENDUEURS OU FAITES APPEL A 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



<u>OUTILS REQUIS</u>	<u>VALEURS DE SERRAGE</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Clés hexagonales 3, 4 & 5, 6mm • Clé à cliquet + douilles 10mm + 12mm <ul style="list-style-type: none"> • Clé à molette 10mm • Clé 22mm (Pour mode course) • Equipement de purge des freins 	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	ASSEMBLAGE REPOSE PIED GAUCHE	1
ARTICLE 2	ASSEMBLAGE REPOSE PIED DROIT	1
ARTICLE 3	ASSEMBLAGE DU BLOC D'ADAPTATEUR DE TRINGLERIE (AVEC S0684 ENTRETOISE DE TRINGLERIE CÔTÉ GAUCHE)	1
ARTICLE 4	ENTRETOISE DE BASE PLATE CÔTÉ DROIT 5MM	2
ARTICLE 5	S1205 ENTRETOISE D'OBTURATIO ABS (MODE COURSE)	1
ARTICLE 6	LR0007 TIGE DE TRINGLERIE DE CHANGEMENT 90MM	1
ARTICLE 7	LR0008 TIGE DE TRINGLERIE DE CHANGEMENT 115MM	1
ARTICLE 8	INTERRUPTEUR DE PRESSION DES FEUX DE FREIN	1
ARTICLE 9	M10 RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ	2
ARTICLE 10	CON0004 CONNECTEUR DE LIGNE DE FREIN	1
ARTICLE 11	M8x25MM BOULON (2 x BOULONS DE MONTAGE DU CYLINDRE DE FREIN CÔTÉ GAUCHE) (2 X BOULONS DE FIXATION DE PLAQUE DE BASE CÔTÉ DROIT)	4
ARTICLE 12	M8x16MM BOULON (2 X BOULONS DE FIXATION DE PLAQUE DE BASE CÔTÉ GAUCHE)	2



R&G Racing

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



PHOTOS DE MONTAGE

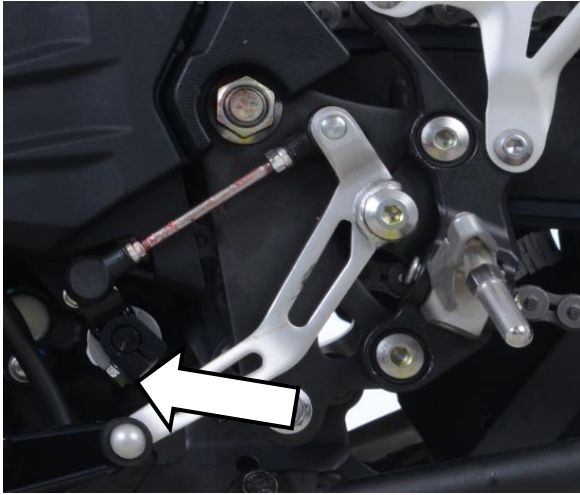


Photo 1

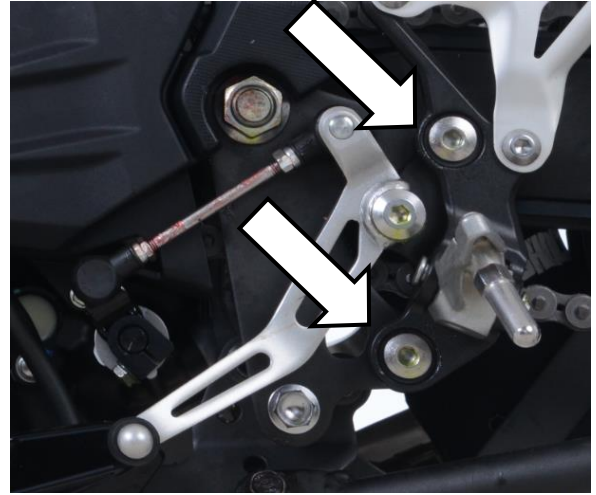


Photo 2

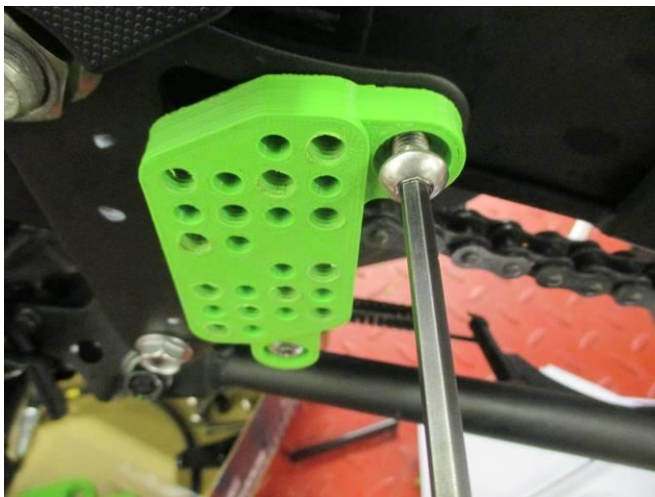


Photo 3

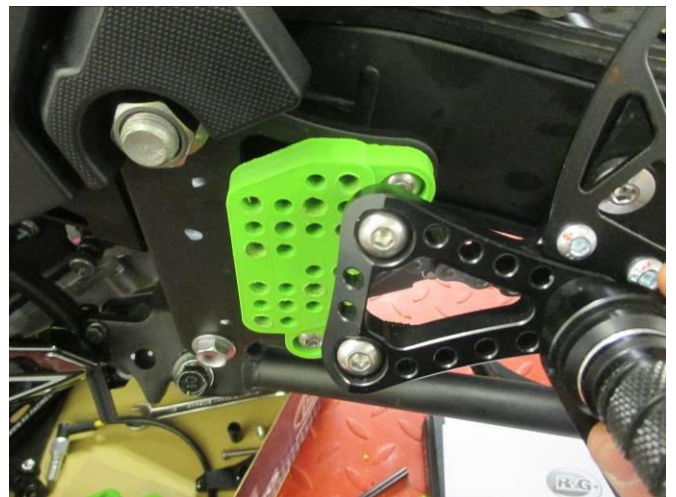


Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7



Photo 8



Photo 9

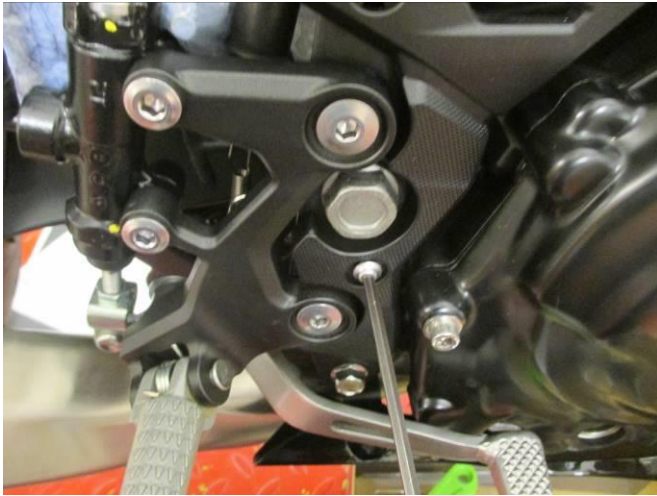


Photo 10

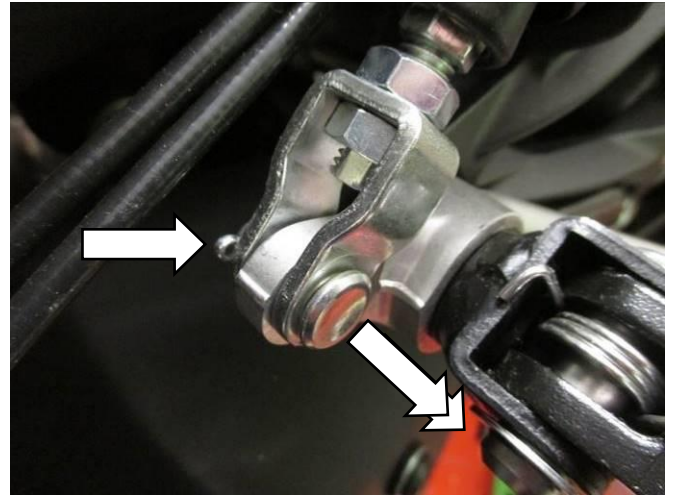


Photo 11

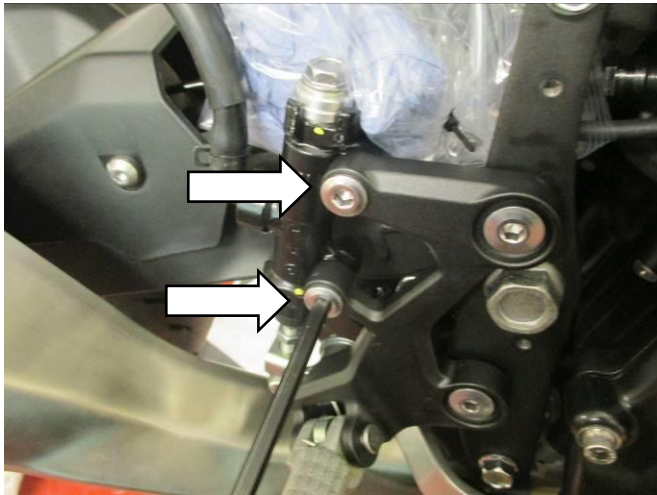


Photo 12

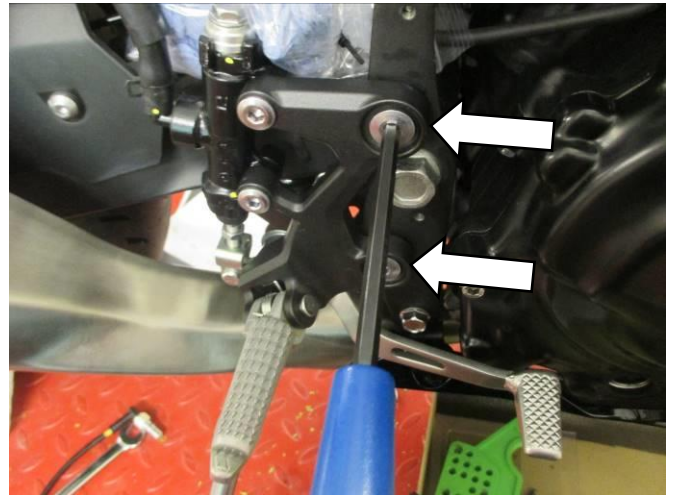


Photo 13



Photo 14



Photo 15

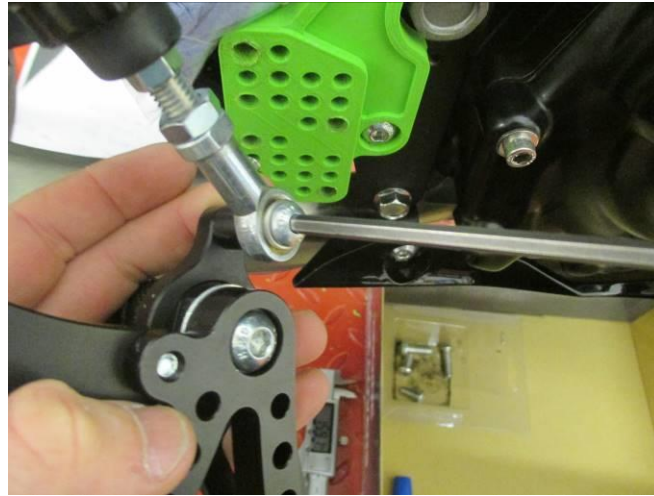


Photo 16



Photo 17



NOTICE DE MONTAGE

SACHEZ QUE CHAQUE ASSEMBLAGE FOURNI EST ASSEMBLÉ LIBREMENT. UN MONTAGE COMPLET NÉCESSITERA LE SERRAGE DE CHAQUE BOULON AU COUPLE RECOMMANDÉ AVEC L'ADDITION D'UN COMPOSÉ DE BLOCAGE DE FILET - TEL QUE LOCTITE.

Levier de vitesses côté gauche:

- En commençant par le côté gauche de la moto, retirez la fusée du sélecteur de vitesse d'origine de l'arbre de sortie de l'engrenage à l'aide d'une clé de 10 mm pour desserrer les cannelures comme indiqué sur la photo 1.
- Retirez le support de repose-pieds d'origine à l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm en retirant les boulons illustrés sur la photo 2.
- L'assemblage du levier de vitesses gauche (article 1) peut être proposé pour s'assurer que l'assemblage soit correct et que la plaque de base sera placée dans l'orientation indiquée sur la photo 3.
- Fixez l'ensemble côté gauche à l'aide des deux boulons M8 x 16 mm (article 12) comme indiqué sur la photo 3.
- Testez la position du repose-pied en vous asseyant sur la moto, déplacez la plaque de montage du repose-pied en fonction de vos préférences de position de pied, comme indiqué sur la photo 4.
- Prenez l'une des tiges de tringlerie d'engrenage (articles 6 et 7) et effectuez un essai pour déterminer la longueur la plus appropriée en fonction de l'emplacement du repose-pied et de la hauteur du levier choisis.
- Connectez la biellette au bloc adaptateur de tringlerie (article 3), comme indiqué sur la photo 5.
- Enroulez l'extrémité opposée de la bielle sur le joint de rosace du levier de vitesses comme indiqué sur la photo 6. Ajustez de sorte que la bielle engage les joints de rosace avec le même filetage aux deux extrémités

Modèle de décalage standard

- Avec tous les composants connectés, fixez le bloc de réglage de la tringlerie d'engrenage (article 3) à l'arbre du sélecteur de vitesse avec le bloc vers le bas comme indiqué sur les photos 7 et 8. Assurez-vous que la bielle soit perpendiculaire à l'arbre d'engrenage cannelé orienté vers le BAS et serrez le boulon de montage, de sorte que les cannelures soient correctement engagées.

Mode course

- Avec tous les composants connectés, fixez le bloc de réglage de la tringlerie d'engrenage (article 3) à l'arbre du sélecteur de vitesse avec le bloc vers le bas comme indiqué sur les photos 7 et 9. Assurez-vous que la bielle soit perpendiculaire à l'arbre d'engrenage cannelé orienté vers le HAUT et serrez le boulon de montage, de sorte que les cannelures soient correctement engagées.

Tous modèles

- Réglez la hauteur du levier en tournant la biellette pour obtenir la hauteur de levier souhaitée.
- Vous pouvez également régler la hauteur du levier sur l'arbre de sélecteur de vitesse, assurez-vous de le garder perpendiculaire pour obtenir le meilleur passage de bielle.
- Assurez-vous que la tige de tringlerie soit parallèle au levier de vitesse, la rotule doit être espacée du bloc adaptateur avec l'entretoise fournie dans l'ensemble adaptateur de tringlerie d'engrenage (article 3).

R&G Racing

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



- Lorsque la position correcte est obtenue, serrez les écrous de blocage du joint à rosace avec un composé de blocage de filetage supplémentaire afin que la biellette soit sécurisée.
- Serrez le boulon de l'adaptateur de tringlerie d'engrenage de façon à ce que les cannelures soient comprimées autour de l'arbre de sélecteur de vitesse.
- Vérifiez le fonctionnement du levier de vitesses et assurez-vous que tous les rapports puissent être sélectionnés correctement et que le levier de vitesses revienne correctement en position neutre

AVANT DE DÉMARRER: SACHEZ QUE CERTAINES SITUATIONS DE MONTAGE DU KIT DE RÉGLAGE ARRIÈRE RÉGLABLE IMPLIQUENT L'OUVERTURE DU SYSTÈME DE FREINAGE ET SA PURGE. CETTE OPÉRATION DOIT ÊTRE EFFECTUÉE PAR UN TECHNICIEN QUALIFIÉ ET TESTÉE AVANT LA CONDUITE. NE PAS PROCÉDER SI VOUS N'ÊTES PAS COMPÉTENT POUR MODIFIER ET PURGER LES SYSTÈMES DE FREINAGE DE MOTO.

EN RAISON DE LA COMPLEXITÉ ET DES DANGERS INHÉRENTS AU TRAVAIL IMPLIQUANT LE SYSTÈME DE FREINAGE, NOUS RECOMMANDONS FORTEMENT DE FAIRE EFFECTUER CETTE OPÉRATION PAR UN MÉCANICIEN QUALIFIÉ, OU À MINIMA FAIRE CONTROLER L'OPÉRATION PAR UN PROFESSIONNEL.

Ensemble de levier de frein côté droit

- Retirez le couvercle du cadre en plastique en retirant les deux boulons qui le fixent au cadre comme indiqué sur la photo 10 (il ne sera pas réutilisé plus tard).
- Débranchez le contacteur de feu stop d'origine du repose-pied d'origine en retirant le ressort.
- Pour déconnecter le maître-cylindre de frein arrière du support de repose-pieds d'origine, retirez la goupille fendue de l'arrière du pivot indiqué par la flèche sur la photo 11 et retirez la goupille coulissante.
- Retirez les 2 boulons de montage fléchés sur la photo 12 de la plaque de talon pour retirer le maître-cylindre comme indiqué sur la photo 12.
- Débranchez les deux boulons de montage de l'ensemble repose-pied d'origine à l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm comme indiqué sur la photo 13 et retirez le support de repose-pied d'origine de la moto.
- Retirez l'écrou inférieur et le support de pivot de l'ensemble de cylindre de frein d'origine.
- Fixez le joint à rotule fileté femelle inclus avec l'ensemble de frein (article 2) à la tige fileté sur le cylindre de frein arrière comme illustré sur la photo 14 (il sera ajusté plus tard).
- Fixez l'ensemble de repose-pieds côté droit (article 2) sur la moto à l'aide de deux boulons M8x25mm (article 11) et de deux entretoises de plaque de base côté gauche (article 4) comme indiqué sur la photo 15.
- Fixez le maître-cylindre au support du maître-cylindre à l'aide des deux boulons M8x25 mm restants (article 16) à l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm.
- Fixez le support de repose-pied et l'assemblage de repose-pied à la plaque de base, assurez-vous que le repose-pied soit solidement fixé au support et que le levier se déplace librement.
- Déplacez le levier de frein à la hauteur désirée en position neutre et ajustez la nouvelle rotule femelle de sorte que l'action de l'arbre de pression du maître-cylindre soit directement en ligne avec le maître-cylindre, en ajustant à l'aide de la rotule.
- Rebranchez maintenant le levier de frein au maître-cylindre comme indiqué sur la photo 16. Assurez-vous que la rondelle M6 soit placée à l'extérieur du joint rosace, y compris l'entretoise, comme illustré, et que le filetage du levier de frein soit complètement engagé avec le composé de blocage de filetage.
- Fixez le maître-cylindre au support du maître-cylindre à l'aide de deux boulons M8x25mm (article 11) à fixer sur la moto, y compris la plaque de talon d'origine si vous le souhaitez, comme indiqué sur la photo 17.

Si vous conservez le système ABS d'origine

R&G Racing

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



- Remarque: la ligne dure du maître-cylindre de frein peut devoir être manipulée doucement pour obtenir la position correcte du repose-pied. Alternativement, elle peut être changé pour une ligne de frein de rechange flexible.

Si vous retirez le système ABS d'origine

- Assurez-vous que toutes les surfaces peintes soient couvertes et protégées contre les déversements.
- Remove the brake line from the ABS module that feeds to the rear master cylinder and blank off the ABS Unit using the banjo bolt, use the stainless blanking spacer (**article 5**) to replace the upper banjo when removing from the ABS unit. *Ensure to use new sealing washers (**article 9**) on new banjo connections.*
- Replace with a flexible brake line to the master cylinder (not provided).
- Retirer la ligne de frein du module ABS qui alimente le maître-cylindre arrière puis obturer l'unité ABS à l'aide du boulon banjo, utiliser l'entretoise d'obturation en acier inoxydable (article 5) pour remplacer le banjo supérieur lors du retrait de l'unité ABS. Veillez à utiliser de nouvelles rondelles d'étanchéité (article 9) sur les nouvelles connexions banjo.
- Remplacer par une ligne de frein flexible vers le maître-cylindre (non fournie)

VEUILLEZ NOTER QUE VOUS DEVREZ PURGER LE SYSTÈME DE FREINAGE.

Si vous conservez la fonction feu stop d'origine

- Si le maintien de la fonction de feu stop d'origine est nécessaire pour une utilisation sur route, un contacteur de frein à pression de remplacement est fourni (article 8). Utilisez-le à la place du boulon banjo supérieur sur le maître-cylindre.
- Coupez le câblage du contacteur de frein d'origine et utilisez les connecteurs (article 10) pour connecter les fils du contacteur de pression de feu stop au câblage d'origine à l'aide des connecteurs CON0004 (article 10).

VEUILLEZ NOTER QUE VOUS DEVREZ PURGER LE SYSTÈME DE FREINAGE.

Si vous supprimez la fonction feu stop d'origine (mode course uniquement)

- L'interrupteur de feu stop d'origine peut être retiré ou laissé attaché à la moto en fonction de l'objectif souhaité, aucun câblage supplémentaire n'est nécessaire

Pour toutes les configurations :

- Ajustez les positions des repose-pieds pour plus de confort à l'aide de la plaque secondaire et de deux boulons. La même position de repose-pied doit être utilisée des deux côtés de la moto.
- Assurez-vous que la ligne de réservoir de maître-cylindre soit lisse et sans plis qui pourraient restreindre le débit de liquide de frein. Vous pouvez raccourcir le tuyau en caoutchouc si nécessaire.
- Vérifiez que tous les composants soient sécurisés et que tous les boulons soient serrés avant de rouler, et que les engrenages et les leviers de frein fonctionnent en douceur et sans grippage.

IMPORTANT: les instructions ci-dessus sont fournies à titre indicatif uniquement. Il est de votre responsabilité (les installateurs) de vous assurer que tous les composants soient sécurisés et n'interfèrent en aucun cas avec d'autres composants de la moto auxquels ils ne sont pas destinés, le non-respect de cette consigne peut être dangereux et peut endommager le pilote ou la moto.

ISSUE 1 – 20/04/2021 (DM)

R&G Racing

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



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 RACING 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 Racing. 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 Racing

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