



FITTING INSTRUCTIONS CP0228 AERO CRASH PROTECTORS



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"> • 3, 4, 5mm HEX KEY BIT • 17, 19mm A/F SOCKET & WRENCH • PHILLIPS SCREWDRIVER • DRILL & 28mm HOLE SAW • TORQUE WRENCH (UP TO 50Nm) • SUITABLE SUPPORT JACK 	<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	BOBBINS	2
ITEM 2	BOBBIN CAPS	2
ITEM 3	SPACER 18mm LONG	1
ITEM 4	SPACER 15mm LONG	1
ITEM 5	100mm HEX HEAD BOLT	1
ITEM 6	110mm HEX HEAD BOLT	1
ITEM 7	LOCKING WASHERS	2
ITEM 8	M12 WASHERS	2
ITEM 9	T0012 MARKING TOOL (NOT PICTURED)	1

AERO-STYLE CRASH PROTECTOR ORIENTATION



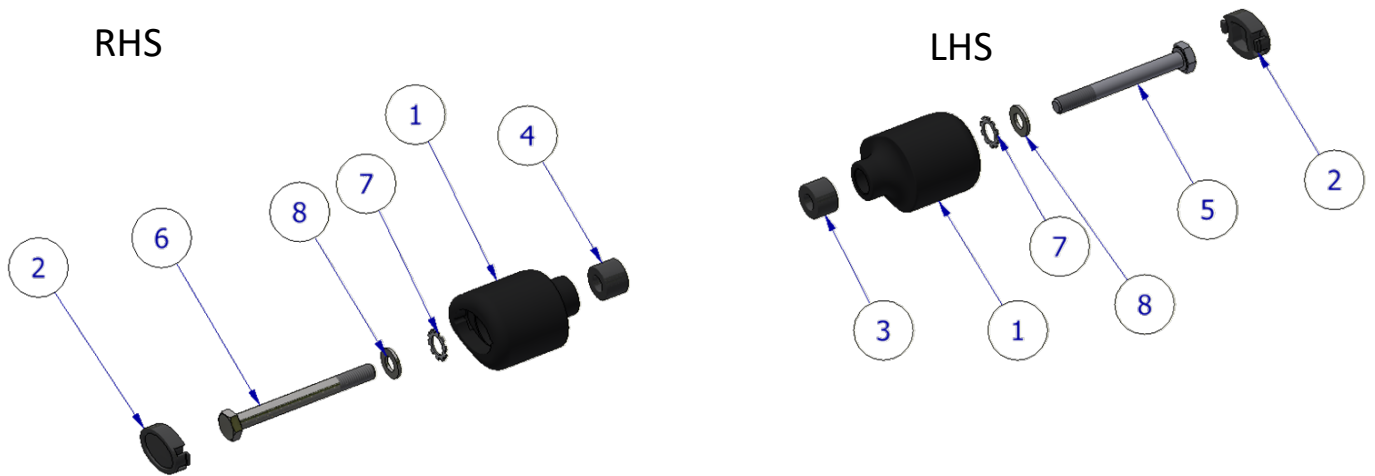
R&G Racing

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

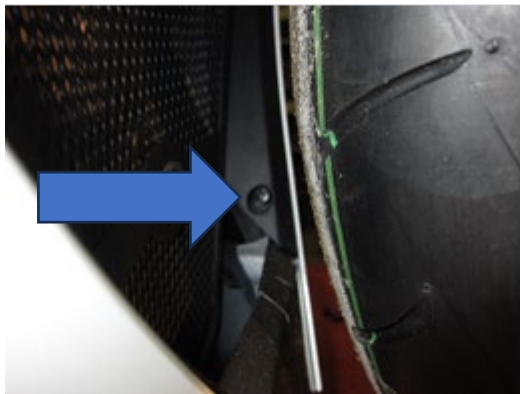


LHS & RHS EXPLODED ASSEMBLY VIEW



Before removing engine bolts, ensure the bike is upright and supported by a suitable engine stand or jack placed under the sump of the motorbike to support the partial weight of the engine, this will prevent the engine from moving during fitting. DO NOT REMOVE MORE THAN 1 ENGINE BOLT AT ANY TIME. Assemble the crash protectors before removing the engine bolts to limit the amount of time the engine is partially un-supported.

To fit to the '08-'11 & '12 - '16 models



Picture 1



Picture 2



Picture 3



- Following the assembly diagram place the M12 washers (**ITEM 8**) over the bolts (**ITEMS 5 & 6**) followed by the shake proof washers (**ITEM 7**).
- Insert the bolts (**ITEMS 5 & 6**) with washers into the bobbins (**ITEM 1**) followed by the 18mm Spacer (**ITEM 3**) over the 100mm bolt (**ITEM 5**), and the 15mm long spacer (**ITEM 4**) over the 110mm bolt (**ITEM 6**).

INSTALLATION:

- Undo and remove LHS fairing screws (on the 2012 model remove the screw in position shown in pictures 1 and 2 then unclip the lower fairing locations).
- Gently support and ease fairing away from bike so a socket and wrench can be used to remove main engine bolt positioned as shown by bobbin positions and arrows on pictures A and C above (ensure frame/engine spacer stays in position).
- Insert pointed/threaded tool (**ITEM 9**) into engine mount (with approximately 25mm protruding as shown in picture 3) so when fairing is placed in position the point just comes into contact with inner face of fairing.
- Tighten fairing screws and gently knock fairing until dimple is evident on fairing (care must be taken not to damage fairing).
- Place masking tape over dimple (to help prevent drill slipping).
- Again gently support and ease fairing away from bike and very carefully drill pilot hole for 28mm hole saw (only drill pilot hole).
- Reposition fairing so you can look through pilot hole, you should see the point of the marking tool central to the hole just drilled.
- If happy with position of pilot hole, remove fairing screws and gently support and ease fairing away from bike, remove marking tool (keep for use on other side).
- Carefully open hole with 28mm hole-saw (on the 2012 model you will have to drill through the side fairing and the fairing trim care must be taken when drilling or a dremmel type tool may be used to remove the corner of the fairing trim).
- Deburr hole using a sharp knife or emery paper taking care not to mark outside of fairing and ensure the spacer and crash protector spigot fit through hole. Refit the fairing.
- Remove the LHS engine bolt.
- Push the LHS bolt/assembly (100mm bolt & 18mm spacer) you prepared earlier into the engine mount hole and thread by hand to avoid cross threading.

NOTE: To avoid cross threading apply forward pressure to the bolt and rotate counter-clockwise until a click is heard then begin to turn clockwise & tighten.

- Rotate the bobbin a few degrees counter-clockwise and hold in place while tightening to stop the bobbin rotating too far while tightening.
- Using a torque wrench to tighten the bolt to 40 Nm.
- Repeat the process for the RHS using the other assembly.
- Once completed, double check torque settings & the position/orientation of the bobbins then push the bobbin caps (**ITEM 2**) into place and remove the jack.

Please note: *Torque of the engine/bobbin bolts should be checked at regular intervals when doing routine maintenance/servicing.*

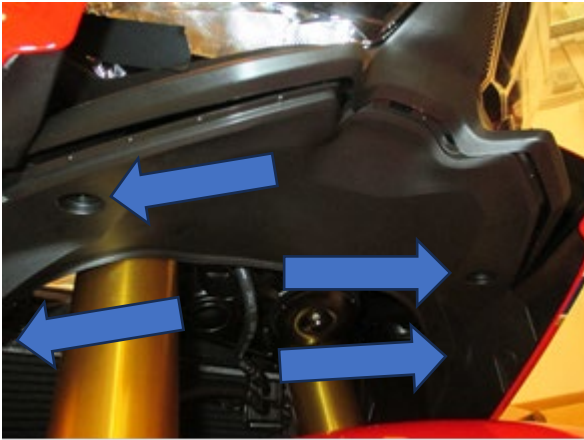
R&G Racing

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



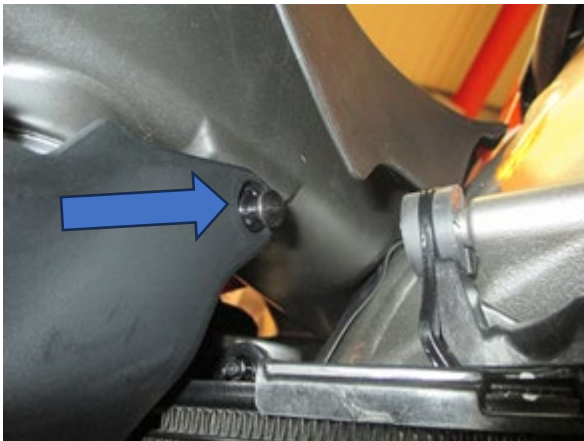
To fit to the '17- models



Picture 4



Picture 5



Picture 6



Picture 7



Picture 8



Picture 9



Picture 10



Picture 11



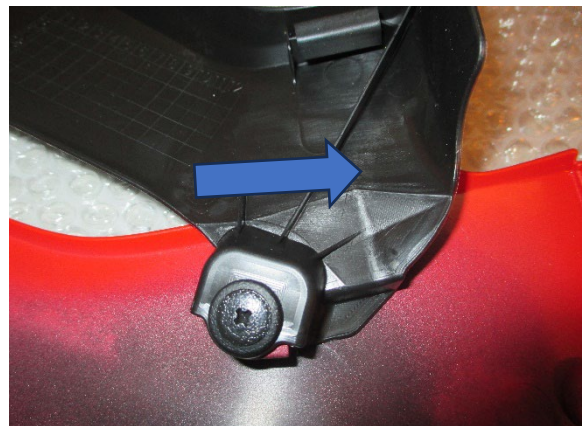
Picture 12



Picture 13



Picture 14



Picture 15



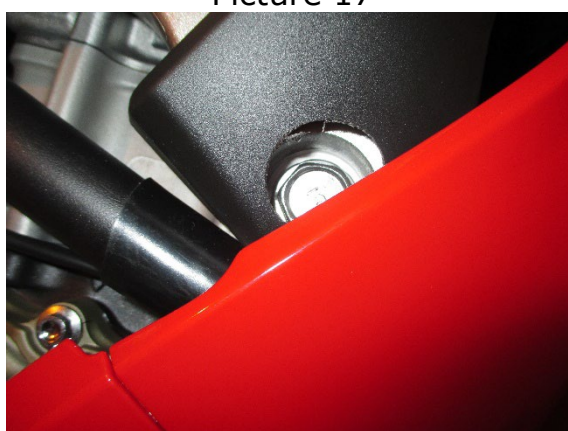
Picture 16



Picture 17



Picture 18



Picture 19



Picture 20



Picture 21

- Following the assembly diagram place the M12 washers (**ITEM 8**) over the bolts (**ITEMS 5 & 6**) followed by the shake proof washers (**ITEM 7**).
- Insert the bolts (**ITEMS 5 & 6**) with washers into the bobbins (**ITEM 1**) followed by the 18mm Spacer (**ITEM 3**) over the 100mm bolt (**ITEM 5**), and the 15mm long spacer (**ITEM 4**) over the 110mm bolt (**ITEM 6**).

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



INSTALLATION:

LHS

- To fit the crash protectors and drill the fairings, the fairings must first be removed from the motorcycle.
- To do this, start by removing the plastic panel under the nose of the bike by removing the four plastic fasteners with a Phillips screwdriver, as arrowed in pictures 4 & 5.
- Remove this plastic panel from the motorcycle.
- To remove the left side fairing, start by removing the push/pull rivet that secures the inside black plastic in place in the area around the top of the radiator, as arrowed in picture 6. Simply pull the rivet head to remove the rivet.
- Remove the three bolts that secure the lower edge of the fairing to the bellypan, as shown in picture 7.
- Remove the two bolts that secure the top edge of the fairing to the nose, as shown in picture 8.
- Remove the bolt that secures the fairing to the black plastic that covers the intake tunnel, as shown in picture 9.
- The fairing can now be removed. Gently unclip the lower corner of the side fairing from the front of the bellypan and work your way along the edge, unclipping the fairing tabs from the slots in the bellypan as you go along, as shown in picture 10.
- At the top rear corner of the fairing, where it meets the frame, there is a plastic prong that fits into a rubber mount that needs to be lifted upward to release, as shown in picture 11.
- With this out, the fairing should be free to slide forward and out to remove from the motorcycle, as shown in picture 12. *Picture 13 shows the final plastic mounting points on top of the intake tunnels that the fairing needs to be removed from and the inner radiator cowling plastic will come away with the fairing.*
- Remove the engine bolt and insert the marking tool (**ITEM 9**) into the boss so that the point on the end sits roughly against where the fairing panel sits when refitted to the motorcycle, as shown in picture 14.
- Re-fit the fairing panel to the motorcycle and gently press the inner black panel in towards the marking tool to leave an impression on the panel. Remove the fairing from the motorcycle and there will be a mark on the inside, as shown in picture 15.
- Remove the black plastic panel from the main fairing by removing the two plastic fasteners, as arrowed in picture 16.
- Using a 28mm holesaw cutter, very carefully drill a pilot hole on the marked point (only drill pilot hole).
- Re-fit the black panel to the fairing and refit to the motorcycle, ensuring that the marking tool is positioned within the centre of the drilled hole. Once happy, remove once again from the bike and remove the black panel from the main fairing.
- From the outside surface, carefully open the hole using the 28mm hole saw cutter, as shown in picture 18. *This will break through a rib on the inner surface.* Debur the hole using a sharp knife or emery paper taking care not to mark the outside of the fairing.
- Re-fit the inner black panel to the main fairing using the two fasteners and re-fit the fairing to the motorcycle as shown in picture 19.
- The hole in the black panel should now align with the bolt hole. To remove the material from the main fairing panel, mark on a semi-circle using a marker pen and align with the existing hole. Use a dremel type tool (*do not use a hole saw as the centre cannot be located as it's on the edge of the panel*) to remove the remaining material (this can either be done on or off the motorcycle).
- Remove the marking tool.
- Ensure the fairing is correctly positioned on all its mounting points before following the reverse procedure of removal to re-fit all the mounting bolts.
- Push the LHS bolt/assembly (100mm bolt & 18mm spacer) you prepared earlier into the engine mount hole and thread by hand to avoid cross threading.

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



NOTE: To avoid cross threading apply forward pressure to the bolt and rotate counter-clockwise until a click is heard then begin to turn clockwise & tighten.

- Rotate the bobbin a few degrees counter-clockwise and hold in place while tightening to stop the bobbin rotating too far while tightening.
- Using a torque wrench to tighten the bolt to 40 Nm.

RHS

- To remove the right side fairing, follow the same procedure as used on the removal of the left side.
- Start by removing the push/pull rivet that secures the inside black plastic in place in the area around the top of the radiator. Simply pull the rivet head to remove the rivet.
- Remove the three bolts that secure the lower edge of the fairing to the bellypan,
- Remove the two bolts that secure the top edge of the fairing to the nose.
- Remove the bolt that secures the fairing to the black plastic that covers the intake tunnel.
- The fairing can now be removed. Gently unclip the lower corner of the side fairing from the front of the bellypan and work your way along the edge, unclipping the fairing tabs from the slots in the bellypan as you go along.
- At the top rear corner of the fairing, where it meets the frame, there is a plastic prong that fits into a rubber mount that needs to be lifted upward to release.
- With this out, the fairing should be free to slide forward and out to remove from the motorcycle.
- Remove the engine bolt and insert the marking tool (**ITEM 9**) into this boss so that the point on the end sits roughly against where the fairing panel sits when refitted to the motorcycle. There is a spacer between the engine and frame which may drop. This needs to be kept in place when fitting the marking tool/bolt.
- Re-fit the fairing panel to the motorcycle and gently press the inner black panel in towards the marking tool to leave an impression on the panel. Remove the fairing from the motorcycle and there will be a mark on the inside.
- Remove the black plastic panel from the main fairing by removing the two plastic fasteners.
- Using a 28mm holesaw cutter very carefully drill a pilot hole on the marked point (only drill pilot hole).
- Re-fit the black panel to the fairing and refit to the motorcycle, ensuring that the marking tool is positioned within the centre of the drilled hole. Once happy, remove once again from the bike and remove the black panel from the main fairing.
- From the outside surface, carefully open the hole using the 28mm hole saw cutter. *This will break through a rib on the inner surface.* Debur the hole using a sharp knife or emery paper taking care not to mark outside of the fairing.
- Re-fit the inner black panel to the main fairing using the two fasteners and re-fit the fairing to the motorcycle.
- The hole in the black panel should now align with the bolt hole. To remove the material from the main fairing panel, mark on a semi-circle using a marker pen and align with the existing hole. Use a dremel type tool (*do not use a hole saw as the centre cannot be located as it's on the edge of the panel*) to remove the remaining material (this can either be done on or off the motorcycle).
- Remove the marking tool.
- Ensure the fairing is correctly positioned on all its mounting points before following the reverse procedure of removal to re-fit all the mounting bolts.
- Re-fit the black plastic panel that fits on the underside of the nose using the four original fasteners.
- Push the RHS bolt/assembly (110mm bolt & 15mm spacer) you prepared earlier into the engine mount hole and thread by hand to avoid cross threading.

NOTE: To avoid cross threading apply forward pressure to the bolt and rotate counter-clockwise until a click is heard then begin to turn clockwise & tighten.

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



- Rotate the bobbin a few degrees counter-clockwise and hold in place while tightening to stop the bobbin rotating too far while tightening.
- Using a torque wrench to tighten the bolt to 40 Nm.
- Once completed, double check torque settings & the position/orientation of the bobbins then push the bobbin caps (**ITEM 2**) into place and remove the jack.

Please note: *Torque of the engine/bobbin bolts should be checked at regular intervals when doing routine maintenance/servicing.*

ISSUE 4 - 04/09/2024 (MH)

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.

NOTICE DE MONTAGE POUR CP0228 PROTECTIONS CRASH





CE KIT CONTIENT LES ARTICLES ILLUSTRÉS ET ÉTIQUETÉS 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 REVENDUEURS 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

<u>OUTILS REQUIS</u>	<u>VALEURS DE SERRAGE</u>
<ul style="list-style-type: none"> • CLÉ HEXAGONALE 3, 4, 5mm • CLÉ À CLIQUET + DOUILLES 17, 19mm • TOURNEVIS CRUCIFORME • PERCEUSE & SCIE CLOCHE 28mm • CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE (jusqu'à 50Nm) • CRIC ADAPTÉ 	<ul style="list-style-type: none"> 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	PROTECTIONS	2
ARTICLE 2	CAPUCHONS DE PROTECTION	2
ARTICLE 3	ENTRETOISE 18mm DE LONG	1

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



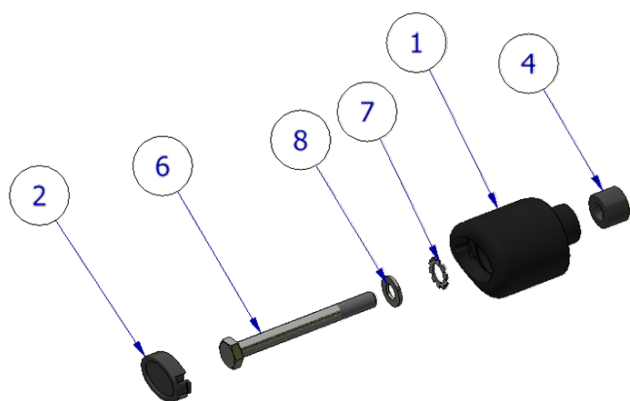
ARTICLE 4	ENTRETOISE 15mm DE LONG	1
ARTICLE 5	100mm BOULON	1
ARTICLE 6	110mm BOULON	1
ARTICLE 7	RONDELLES DE BLOCAGE	2
ARTICLE 8	M12 RONDELLES	2
ARTICLE 9	T0012 OUTIL DE MARQUAGE (PAS DE PHOTO)	1

ORIENTATION DE LA PROTECTION CRASH

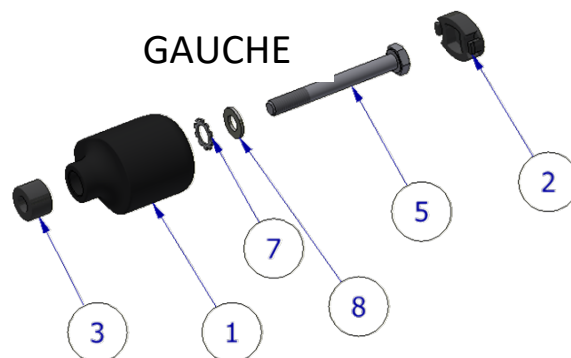


VUE D'ENSEMBLE CÔTÉ GAUCHE & DROIT

DROITE



GAUCHE



Avant de retirer les boulons du moteur, assurez-vous que la moto soit en position verticale et soutenue par un support moteur ou un cric approprié placé sous le carter de la moto pour supporter le poids partiel du moteur, cela empêchera le moteur de bouger pendant le montage. NE RETIREZ PAS PLUS D'UN BOULON DU MOTEUR À LA FOIS. Assemblez les protections crash avant de retirer les boulons du moteur pour limiter la durée pendant laquelle le moteur est partiellement sans support.

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



Modèles '08-'11 & '12 - '16

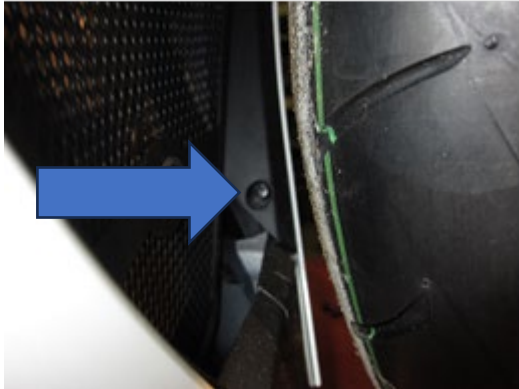


Photo 1



Photo 2



Photo 3

- En suivant le schéma de montage, placez les rondelles M12 (ARTICLE 8) sur les boulons (ARTICLES 5 et 6), puis les rondelles anti-vibrations (ARTICLE 7).
- Insérez les boulons (ARTICLES 5 et 6) avec les rondelles dans les bobines (ARTICLE 1), puis l'entretoise de 18 mm (ARTICLE 3) sur le boulon de 100 mm (ARTICLE 5) et l'entretoise de 15 mm de long (ARTICLE 4) sur le boulon de 110 mm (ARTICLE 6).

INSTALLATION:

- Dévissez et retirez les vis du carénage côté gauche (sur le modèle 2012, retirez la vis dans la position indiquée sur les photos 1 et 2, puis déclipsez les emplacements du carénage inférieur).
- Soutenez et éloignez doucement le carénage de la moto afin qu'une douille et une clé puissent être utilisées pour retirer le boulon principal du moteur positionné comme indiqué par les positions de protection et les flèches sur les photos A et C ci-dessus (assurez-vous que l'entretoise cadre/moteur reste en position).
- Insérez l'outil pointu/fileté (ARTICLE 9) dans le support moteur (et dépasse d'environ 25 mm comme indiqué sur la photo 3) de sorte que lorsque le carénage est placé en position, la pointe entre juste en contact avec la face intérieure du carénage.
- Serrez les vis du carénage et frappez doucement le carénage jusqu'à ce qu'une fossette soit visible sur le carénage (il faut faire attention à ne pas endommager le carénage).
- Placez du ruban de masquage sur la fossette (pour éviter que la perceuse ne glisse).
- Soutenez et éloignez doucement le carénage de la moto et percez très soigneusement un trou pilote pour une scie cloche de 28 mm (percez uniquement le trou pilote).

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



- Repositionnez le carénage de façon à pouvoir regarder à travers le trou pilote, vous devriez voir la pointe de l'outil de marquage au centre du trou qui vient d'être percé.
- Si vous êtes satisfait de la position du trou pilote, retirez les vis du carénage et soutenez et éloignez doucement le carénage de la moto, retirez l'outil de marquage (conservez-le pour l'utiliser de l'autre côté).
- Ouvrez soigneusement le trou avec une scie cloche de 28 mm (sur le modèle 2012, vous devrez percer le carénage latéral et la garniture du carénage, il faut faire attention lors du perçage ou un outil de type dremmel peut être utilisé pour retirer le coin de la garniture du carénage).
- Ébavurez le trou à l'aide d'un couteau bien aiguisé ou de papier émeri en prenant soin de ne pas marquer l'extérieur du carénage et en vous assurant que l'entretoise et le goujon de protection crash s'insèrent dans le trou. Remontez le carénage.
- Retirez le boulon de moteur côté gauche.
- Poussez le boulon/l'assemblage côté gauche (boulon de 100 mm et entretoise de 18 mm) que vous avez préparé plus tôt dans le trou du support moteur et vissez à la main pour éviter de croiser le filetage.

NOTE: Pour éviter de fausser le filetage, appliquez une pression vers l'avant sur le boulon et faites-le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'un clic se fasse entendre, puis commencez à tourner dans le sens des aiguilles d'une montre et serrez.

- Faites tourner la protection de quelques degrés dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et maintenez-la en place pendant le serrage pour empêcher la protection de tourner trop loin pendant le serrage.
- Utilisez une clé dynamométrique pour serrer le boulon à 40 Nm.
- Répétez le processus du côté droit en utilisant l'autre assemblage.
- Une fois terminé, vérifiez à nouveau les réglages de couple et la position/orientation des protections, puis poussez les capuchons de protection (ARTICLE 2) en place et retirez le cric.

Note : *Le couple de serrage des boulons du moteur/bobine doit être vérifié à intervalles réguliers lors de l'entretien/réparation de routine.*

Pour modèles 2017

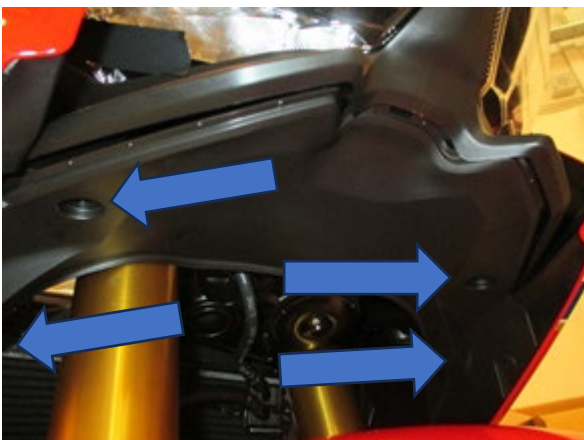


Photo 4



Photo 5

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

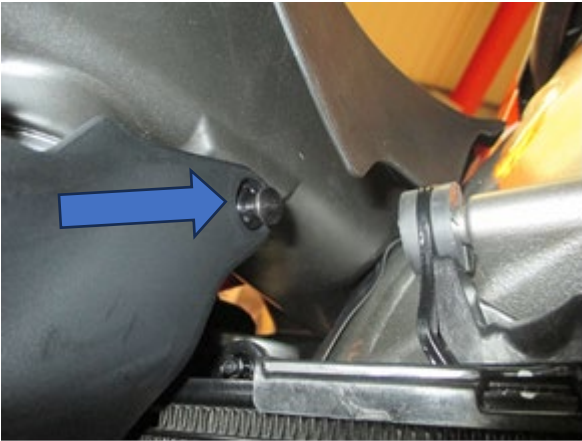


Photo 6



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

- En suivant le schéma de montage, placez les rondelles M12 (ARTICLE 8) sur les boulons (ARTICLES 5 et 6), puis les rondelles anti-vibrations (ARTICLE 7).
- Insérez les boulons (ARTICLES 5 et 6) avec les rondelles dans les protections (ARTICLE 1), puis l'entretoise de 18 mm (ARTICLE 3) sur le boulon de 100 mm (ARTICLE 5) et l'entretoise de 15 mm de long (ARTICLE 4) sur le boulon de 110 mm (ARTICLE 6).

INSTALLATION:

GAUCHE

- Pour monter les protections crash et percer les carénages, il faut d'abord démonter les carénages de la moto.
- Pour cela, commencez par démonter le panneau en plastique sous le nez de la moto en retirant les quatre attaches en plastique avec un tournevis cruciforme, comme indiqué sur les photos 4 et 5.
- Retirez ce panneau en plastique de la moto.
- Pour démonter le carénage latéral gauche, commencez par retirer le rivet push/pull qui maintient le plastique noir intérieur en place dans la zone autour du haut du radiateur, comme indiqué sur la photo 6. Tirez simplement sur la tête du rivet pour retirer le rivet.
- Retirez les trois boulons qui fixent le bord inférieur du carénage au sabot moteur, comme indiqué sur la photo 7.

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



- Retirez les deux boulons qui fixent le bord supérieur du carénage au nez, comme indiqué sur la photo 8.
- Retirez le boulon qui fixe le carénage au plastique noir qui recouvre le tunnel d'admission, comme indiqué sur la photo 9.
- Le carénage peut maintenant être retiré. Déclipssez délicatement le coin inférieur du carénage latéral de l'avant du sabot moteur et progressez le long du bord, en déclinçant les languettes du carénage des fentes du sabot moteur au fur et à mesure, comme indiqué sur la photo 10.
- Dans le coin arrière supérieur du carénage, là où il rencontre le cadre, il y a une broche en plastique qui s'insère dans un support en caoutchouc qui doit être soulevé vers le haut pour le libérer, comme indiqué sur la photo 11.
- Une fois ce dernier retiré, le carénage doit pouvoir glisser librement vers l'avant et vers l'extérieur pour être retiré de la moto, comme indiqué sur la photo 12. La photo 13 montre les derniers points de montage en plastique au-dessus des tunnels d'admission dont le carénage doit être retiré et le plastique du capot intérieur du radiateur se détachera avec le carénage.
- Retirez le boulon du moteur et insérez l'outil de marquage (ARTICLE 9) dans le bossage de sorte que la pointe de l'extrémité repose à peu près contre l'endroit où se trouve le panneau de carénage une fois remonté sur la moto, comme indiqué sur la photo 14.
- Remontez le panneau de carénage sur la moto et appuyez doucement sur le panneau noir intérieur vers l'outil de marquage pour laisser une empreinte sur le panneau. Retirez le carénage de la moto et il y aura une marque à l'intérieur, comme indiqué sur la photo 15.
- Retirez le panneau en plastique noir du carénage principal en retirant les deux attaches en plastique, comme indiqué sur la photo 16.
- À l'aide d'une scie cloche de 28 mm, percez très soigneusement un trou pilote sur le point marqué (percez uniquement le trou pilote).
- Remontez le panneau noir sur le carénage et remontez-le sur la moto, en vous assurant que l'outil de marquage soit positionné au centre du trou percé. Une fois satisfait, retirez-le à nouveau de la moto et retirez le panneau noir du carénage principal.
- Depuis la surface extérieure, ouvrez soigneusement le trou à l'aide de la scie cloche de 28 mm, comme indiqué sur la photo 18. Cela percera une nervure sur la surface intérieure. Ébavurez le trou à l'aide d'un couteau bien aiguisé ou de papier émeri en prenant soin de ne pas marquer l'extérieur du carénage.
- Remontez le panneau noir intérieur sur le carénage principal à l'aide des deux attaches et remontez le carénage sur la moto comme indiqué sur la photo 19.
- Le trou dans le panneau noir doit maintenant s'aligner avec le trou du boulon. Pour retirer le matériau du panneau de carénage principal, marquez sur un demi-cercle à l'aide d'un marqueur et alignez-le avec le trou existant. Utilisez un outil de type Dremel (n'utilisez pas de scie cloche car le centre ne peut pas être localisé car il se trouve sur le bord du panneau) pour retirer le matériau restant (cela peut être fait sur ou hors de la moto).
- Retirez l'outil de marquage.
- Assurez-vous que le carénage soit correctement positionné sur tous ses points de fixation avant de suivre la procédure inverse de retrait pour remonter tous les boulons de fixation.
- Poussez le boulon/l'assemblage côté gauche (boulon de 100 mm et entretoise de 18 mm) que vous avez préparé précédemment dans le trou de montage du moteur et vissez-le à la main pour éviter de croiser le filetage.

NOTE: Pour éviter de fausser le filetage, appliquez une pression vers l'avant sur le boulon et faites-le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'un clic se fasse entendre, puis commencez à tourner dans le sens des aiguilles d'une montre et serrez.

- Faites tourner la protection de quelques degrés dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et maintenez-la en place pendant le serrage pour empêcher la protection de tourner trop loin pendant le serrage.
- À l'aide d'une clé dynamométrique, serrez le boulon à 40 Nm.

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



DROITE

- Pour retirer le carénage latéral droit, suivez la même procédure que celle utilisée pour le retrait du côté gauche.
- Commencez par retirer le rivet push/pull qui fixe le plastique noir intérieur en place dans la zone autour du haut du radiateur. Tirez simplement sur la tête du rivet pour retirer le rivet.
- Retirez les trois boulons qui fixent le bord inférieur du carénage au sabot moteur.
- Retirez les deux boulons qui fixent le bord supérieur du carénage au nez.
- Retirez le boulon qui fixe le carénage au plastique noir qui recouvre le tunnel d'admission.
- Le carénage peut maintenant être retiré. Déclipsez doucement le coin inférieur du carénage latéral de l'avant du sabot moteur et progressez le long du bord, en dépliant les languettes du carénage des fentes du sabot moteur au fur et à mesure.
- Dans le coin arrière supérieur du carénage, là où il rencontre le cadre, il y a une broche en plastique qui s'insère dans un support en caoutchouc qui doit être soulevé vers le haut pour le libérer.
- Une fois cette opération terminée, le carénage doit pouvoir glisser librement vers l'avant et vers l'extérieur pour être retiré de la moto.
- Retirez le boulon du moteur et insérez l'outil de marquage (ARTICLE 9) dans ce bossage de sorte que la pointe de l'extrémité repose à peu près contre l'endroit où se trouve le panneau de carénage une fois remonté sur la moto. Il y a une entretoise entre le moteur et le cadre qui peut tomber. Elle doit être maintenue en place lors du montage de l'outil/du boulon de marquage.
- Remontez le panneau de carénage sur la moto et appuyez doucement sur le panneau noir intérieur vers l'outil de marquage pour laisser une empreinte sur le panneau. Retirez le carénage de la moto et il y aura une marque à l'intérieur.
- Retirez le panneau en plastique noir du carénage principal en retirant les deux attaches en plastique.
- À l'aide d'une scie cloche de 28 mm, percez très soigneusement un trou pilote sur le point marqué (percez uniquement le trou pilote).
- Remontez le panneau noir sur le carénage et remontez-le sur la moto, en vous assurant que l'outil de marquage soit positionné au centre du trou percé. Une fois satisfait, retirez-le à nouveau de la moto et retirez le panneau noir du carénage principal.
- Depuis la surface extérieure, ouvrez soigneusement le trou à l'aide de la scie cloche de 28 mm.
- Cela percera une nervure sur la surface intérieure. Ébavurez le trou à l'aide d'un couteau bien aiguisé ou de papier émeri en prenant soin de ne pas marquer l'extérieur du carénage.
- Remontez le panneau noir intérieur sur le carénage principal à l'aide des deux fixations et remontez le carénage sur la moto.
- Le trou dans le panneau noir doit maintenant s'aligner avec le trou du boulon. Pour retirer le matériau du panneau de carénage principal, marquez un demi-cercle à l'aide d'un marqueur et alignez-le avec le trou existant. Utilisez un outil de type Dremel (n'utilisez pas de scie cloche car le centre ne peut pas être localisé car il se trouve sur le bord du panneau) pour retirer le matériau restant (cela peut être fait sur ou hors de la moto).
- Retirez l'outil de marquage.
- Assurez-vous que le carénage soit correctement positionné sur tous ses points de montage avant de suivre la procédure inverse de retrait pour remonter tous les boulons de montage.
- Remontez le panneau en plastique noir qui s'adapte sur la face inférieure du nez à l'aide des quatre fixations d'origine.
- Poussez le boulon/l'ensemble côté droit (boulon de 110 mm et entretoise de 15 mm) que vous avez préparé précédemment dans le trou du support moteur et vissez à la main pour éviter de croiser le filetage.

NOTE: Pour éviter de fausser le filetage, appliquez une pression vers l'avant sur le boulon et faites-le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'un clic

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



se fasse entendre, puis commencez à tourner dans le sens des aiguilles d'une montre et serrez..

- Faites tourner la protection de quelques degrés dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et maintenez-la en place pendant le serrage pour empêcher la protection de tourner trop loin pendant le serrage.
- À l'aide d'une clé dynamométrique, serrez le boulon à 40 Nm.
- Une fois terminé, vérifiez à nouveau les réglages de couple et la position/orientation des protections, puis poussez les capuchons de protection (ARTICLE 2) en place et retirez le cric.

Note : *Le couple de serrage des boulons du moteur/protection doit être vérifié à intervalles réguliers lors de l'entretien/réparation de routine.*

ISSUE 4 - 04/09/2024 (MH)

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