

Artikel-Nr. : **100B040T**  
 Produkt : **Lenkungsämpfer**  
 Fahrzeughersteller : **BMW**  
 Modell (Typ) : **S 1000RR (K10) 2010→**

Lenkungsämpfer montiert



**Stückliste:**

1 Lenkungsämpfer, 62mm Hub	→ „A“	1 Lenkanschlagreduzierung, 1mm	→ „G“
1 Gehäuseschelle Ø22,3mm	→ „B“	2 Schrauben M5 x 25	
1 Buchse mit Konus, Ø14 x 10	→ „C“	2 Schrauben M5 x 16	
1 O-Ring, 12x3mm	→ „D“	1 Schraube M8 x 30	
2 Buchsen Ø12 x 2,9 x 10	→ „E“	1 Schraube M8 x 35	
2 Scheiben DIN 9021, Ø5,3	→ „F“	1 Mutter M8, selbstsichernd	

**Prüfen Sie die Lieferung auf Vollständigkeit**

**Wichtig:** Wenn Sie kein ausgebildeter Mechaniker sind, wenden Sie sich bitte an eine Fachwerkstatt. Unbedingt beachten, daß der Lenkungsämpfer nicht den Lenkeinschlag begrenzt, d.h. als Lenkanschlag benutzt wird. Dies hätte eine Beschädigung des Lenkungsämpfers zur Folge. Kontrollieren Sie nach der Montage unbedingt alle Verschraubungen und starten Sie mit der „weichsten“ Dämpfereinstellung!

Es gelten folgende Anzugsmomente, falls nicht im Text anders angegeben: M5 = 5Nm; M6 = 10Nm; M8 = 20Nm

**Position der Gehäuseschelle**

1. Befestigen Sie die Gehäuseschelle (B) auf dem Lenkungsämpfer (A) wie abgebildet. Beachten Sie unbedingt auch die Montagehinweise, die der Gehäuseschelle (B) beiliegen.

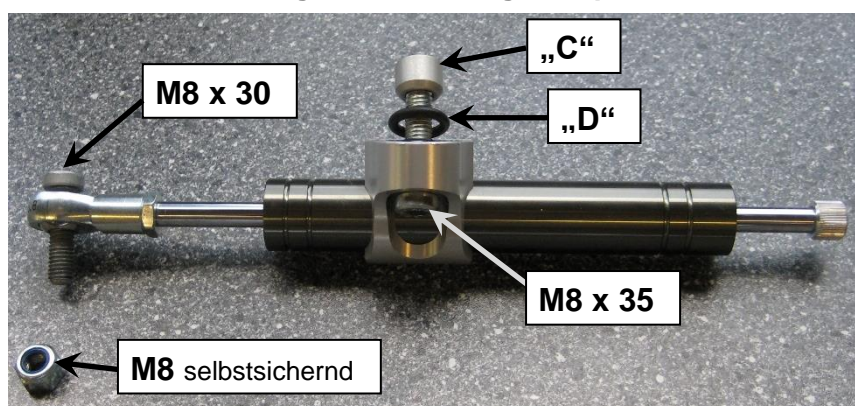
### Demontage des originalen Lenkungsämpfers



2. Entfernen Sie zuerst die schwarze Kunststoffverkleidung unterhalb der unteren Gabelbrücke.

Demontieren Sie dann den originalen Lenkungsämpfer und die Kleinteile wie im nebenstehenden Bild gezeigt. Diese Teile werden nicht mehr benötigt.

### Montage des Lenkungsämpfers



3. Der LSL-Lenkungsämpfer wird in der gleichen Ausrichtung wie das Original an den originalen Befestigungspunkten montiert.

Die Position und Verwendung der einzelnen Teile entspricht der nebenstehenden Abbildung.

**Achten Sie darauf, dass die Fase der Buchse („C“) zum O-Ring („D“) zeigt**

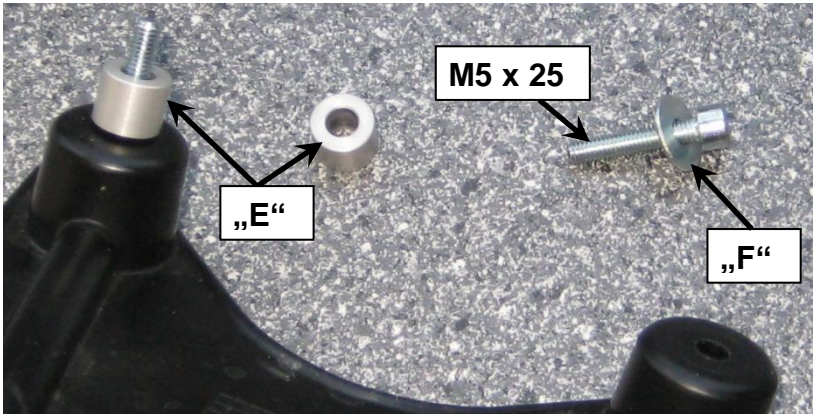
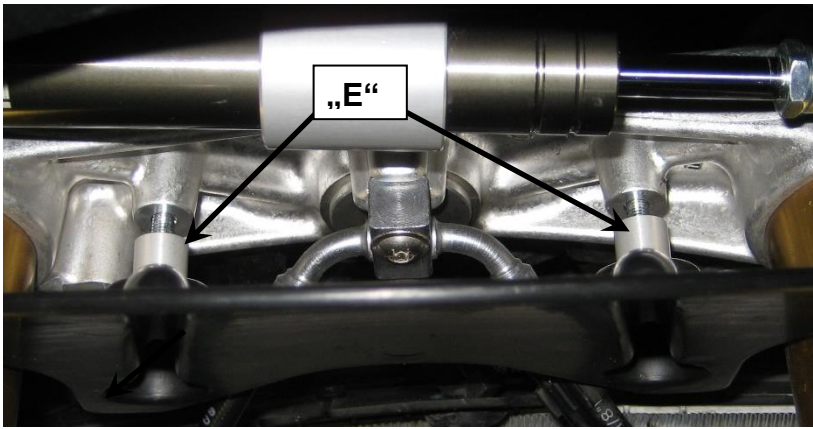
### Kontrolle der Freigängigkeit



4. Bei frühen Modellen dieses Motorrads ist der Lenkwinkel etwas größer. Kontrollieren Sie bei vollem Linkseinschlag der Lenkung, dass die Gabelbrücke nicht das Dämpfergehäuse berührt (siehe Markierung im nebenstehenden Bild). Falls es zum Kontakt kommt muss der Lenkeinschlag nach links reduziert werden. Dazu muss mit geeignetem Klebstoff die Lenkschlagreduzierung („G“) auf dem linken Lenkschlag befestigt werden.



### Montage der Gabelbrücken-Verkleidung

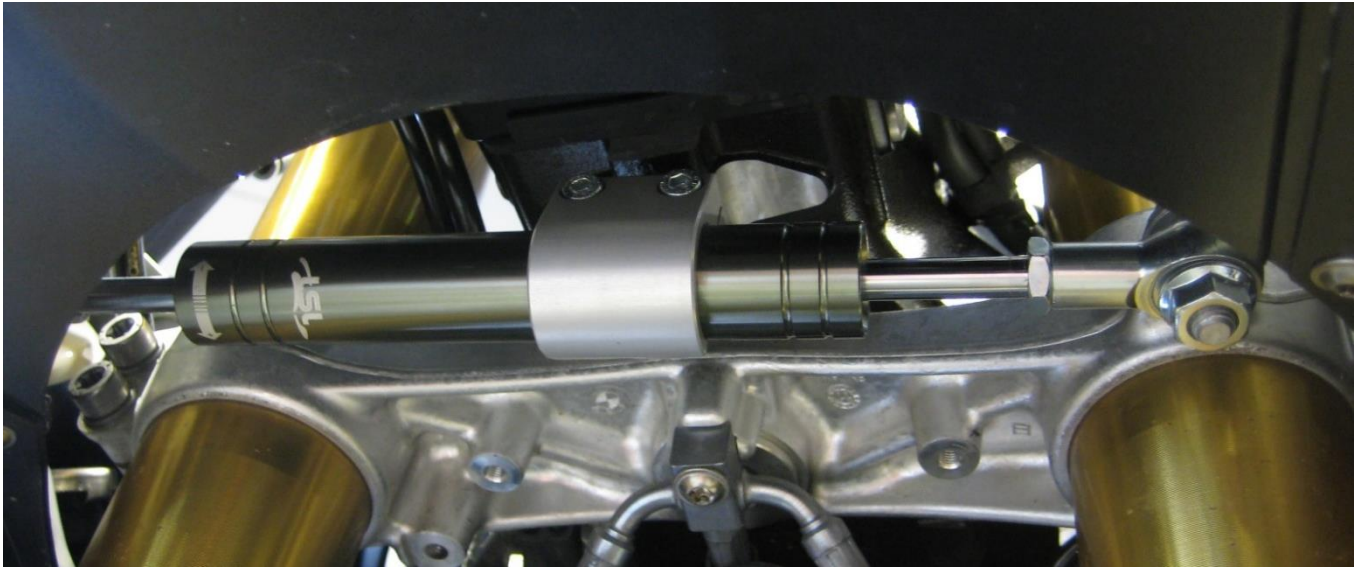


4. Montieren Sie die schwarze Kunststoffverkleidung mit den Distanzbuchsen, wie abgebildet, wieder an der unteren Gabelbrücke.

**Unbedingt beachten, dass der Lenkungsämpfer nicht den Lenkeinschlag begrenzt, d.h. als Lenkanschlag benutzt wird. Kontrollieren Sie nach der Montage unbedingt alle Verschraubungen und starten Sie mit der „weichsten“ Dämpfereinstellung!**

P/N : **100B040T**  
Product : **Steering damper**  
Brand : **BMW**  
Model (Type) : **S 1000RR (K10) 2010→**

Mounted Steering damper



### Parts list:

1 steering damper, 62mm stroke	→ „A“	1 shim, steering stop, 1mm	→ „F“
1 body clamp Ø22,3mm	→ „B“	2 bolts M5 x 25	
1 chamfered bush, Ø14 x 10	→ „C“	2 bolts M5 x 16	
1 O-Ring, 12x3mm	→ „D“	1 bolt M8 x 30	
2 spacers Ø12 x 2,9 x 10	→ „E“	1 bolt M8 x 35	
2 washers DIN 9021, Ø5,3	→ „F“	1 nut M8, self-locking	

### **Check for completeness**

**Important!** If you are not a trained motorcycle mechanic stop now. Ask a local motorcycle shop to do the work for you.

Please make sure that the steering damper is not used as a steering stop! Check all screw connections at last and start with lowest damping for first ride!

If not otherwise mentioned, the following tightening torques are recommended: M5 = 5Nm/3.7lbf ft, M6 = 10Nm/7.4lbf ft, M8 = 20Nm/14.8lbf ft

1. Fix body clamp on the steering damper as shown.

**Also adhere to the fitting instruction that is attached to the body clamp.**



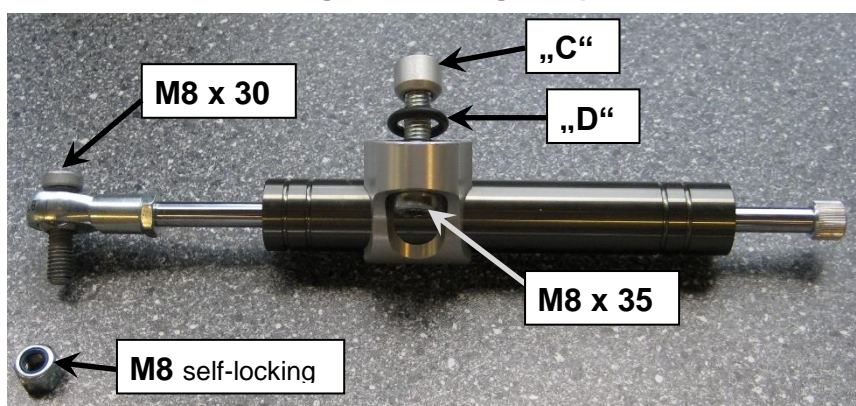
### Removal of original steering damper



2. Remove black plastic cover underneath the bottom joke first

Demount original steering damper and corresponding parts as shown in the picture. These parts won't be used anymore.

### Fitting the steering damper



3. Fit LSL steering damper in the same sequence and alignment as original one.

Position and usage of parts is according to the picture on the left.

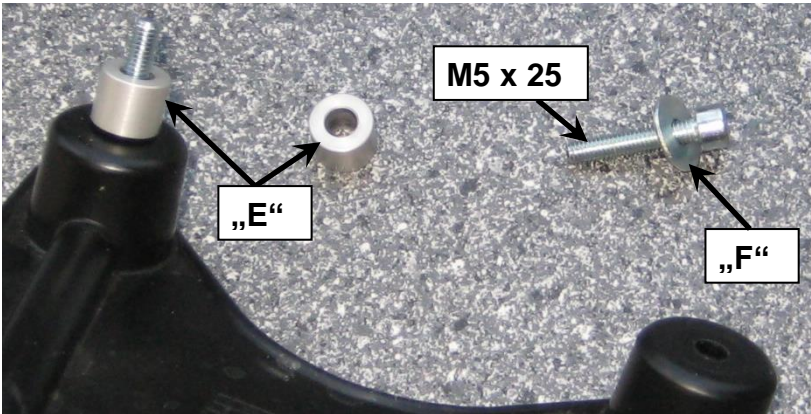
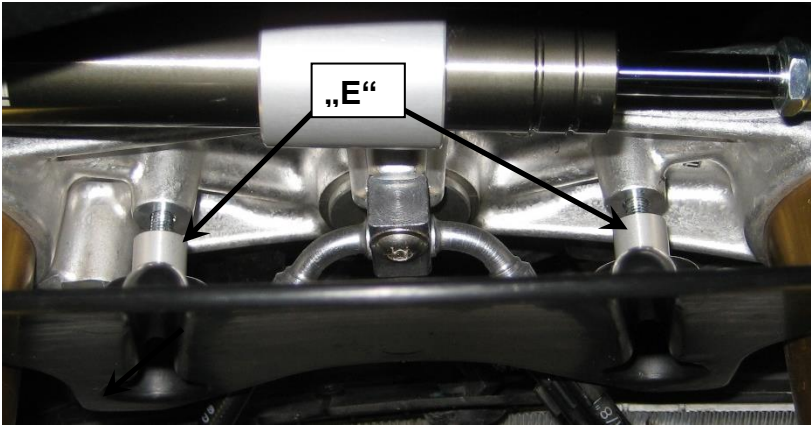
**Assure the chamfer of spacer ("C") faces towards the o-ring ("D").**

### Check for clearance



4. Some early models are equipped with a wider steering angle, so it's necessary to check the clearance on the marked position while steering fully to the left. If there is contact between housing and bottom jock the left steering stop needs to be reduced using the attached shim ("G"). Fix shim with suitable adhesive on the left steering stop.

### Mounting the bottom joke cover



4. Remount bottom joke cover with spacers as shown in the pictures on the left.

**Please make sure that the steering damper is not used as a steering stop! Check all bolted connections at last and start with lowest damping for first ride!**



N°article : **100B040T**  
 Produit : **Amortisseur de direction**  
 Application : **BMW**  
 Modèle (type) : **S 1000RR (K10) 2010→**



Amortisseur de direction monté

**Composition:**

1 amortisseur de direction, course 62mm	→ „A“	1 limitation butée de direction 1mm	→ „G“
1 collier Ø22,3 mm	→ „B“	2 vis M5 x 25	
1 douille conique Ø14 x 10	→ „C“	2 vis M5 x 16	
1 joint torique 12x3mm	→ „D“	1 vis M8 x 30	
2 douilles Ø12 x 2,9 x 10	→ „E“	1 vis M8 x 35	
2 rondelles DIN 9021, Ø5,3	→ „F“	1 écrou autobloquant M8	

**Vérifiez si la livraison est complète.**

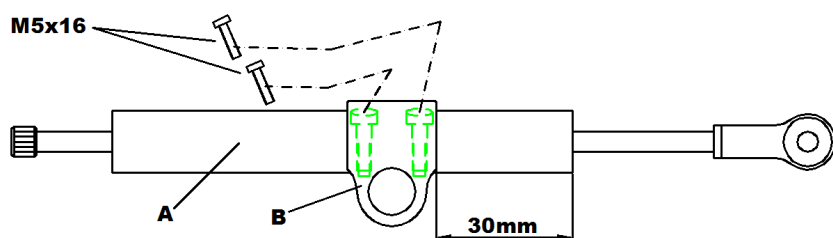
**Important:** Le montage doit être fait par un professionnel. En aucun cas, l'amortisseur de direction ne doit servir de butée de direction. Ceci endommagerait l'amortisseur.

Vérifiez le serrage de toutes les vis après le montage.

Veillez également à ce que la molette de réglage de l'amortisseur de direction soit à sa dureté minimale lors de votre premier essai!

Sans spécifications autres, les couples de serrages sont les suivants : M5 = 5Nm; M6 = 10Nm; M8 = 20Nm

### Position du collier



1. Fixez le collier de corps d'amortisseur (B) sur l'amortisseur (A) comme indiqué ci-joint. Observez également la notice de montage du collier (B).

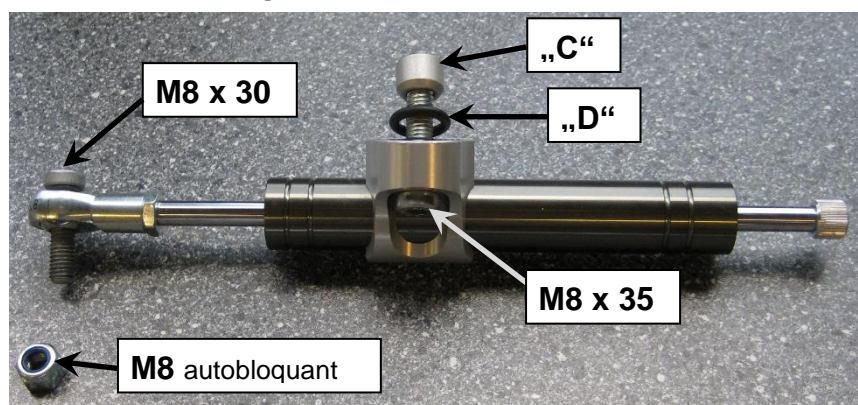
### Démontage de l'amortisseur d'origine



2. Supprimez d'abord le revêtement en plastique en dessous du té de fourche inférieur.

Démontez l'amortisseur de direction d'origine et le petit matériel de fixation comme indiqué sur la photo. Ces pièces ne seront pas réutilisées.

### Montage de l'amortisseur de direction



3. La position et les points de fixation de l'amortisseur de direction LSL sont les mêmes que ceux d'origines.

Position et emploi des différentes pièces correspondent à l'image ci-contre selon la liste des pièces.

**Veillez à ce que le chanfrein de la douille („C“) soit orienté vers le joint torique („D“).**

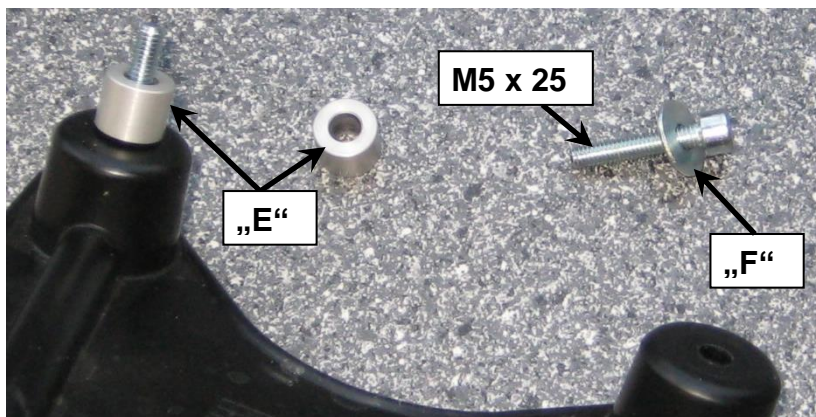
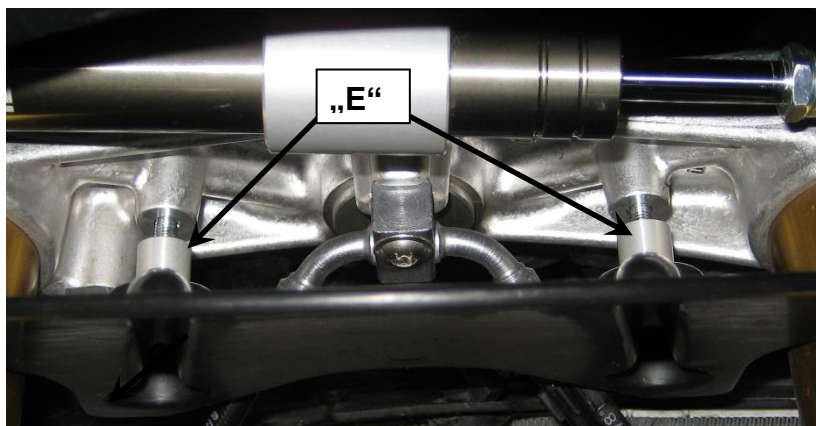


### Contrôle de la liberté de mouvement



4. Chez les anciens modèles, l'angle de braquage est un peu plus grand. Contrôlez que le té de fourche ne touche pas le carter de l'amortisseur de direction pendant le braquage à fond à gauche (voir marquage sur photo). En cas de contact, limitez le braquage côté gauche. Pour cela, fixez la pièce de limitation de butée („G“) sur la butée gauche avec une colle appropriée.

### Montage du cache de té de fourche



4. Montez le cache en plastique noir au té de fourche inférieur avec les entretoises, comme indiqué ci-contre.

**Contrôlez que l'amortisseur ne serve pas de butée de direction. Vérifiez le serrage de toutes des vis et veillez également à ce que la molette de réglage de l'amortisseur de direction soit à sa dureté minimale lors de votre premier essai!**