

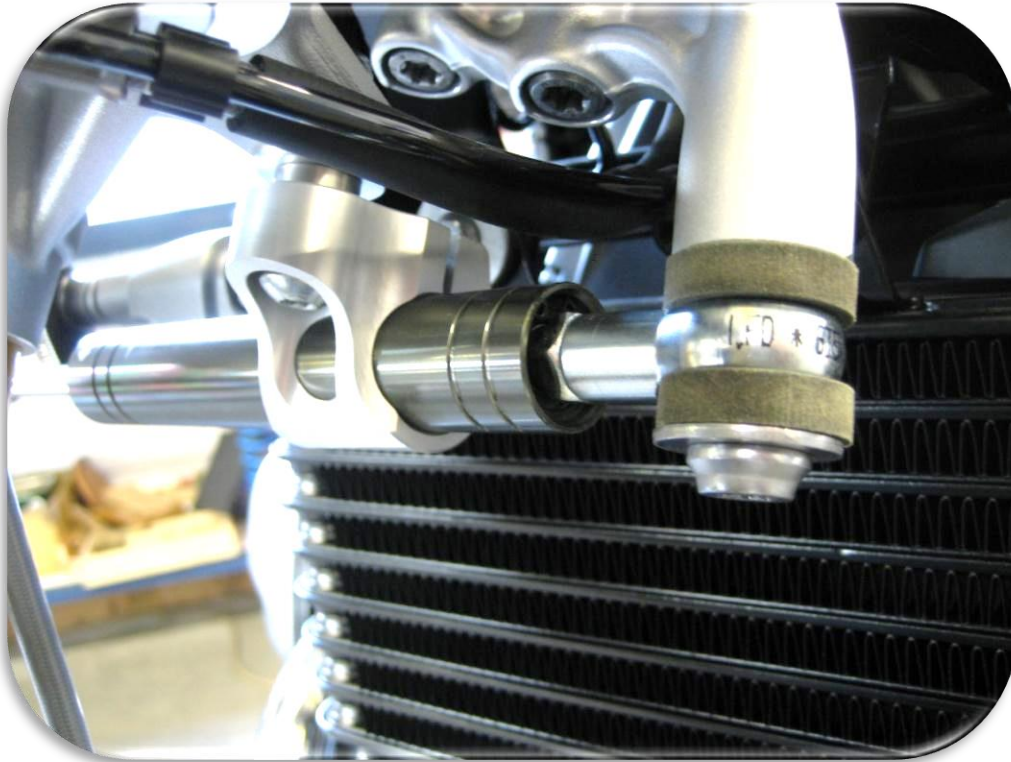
Montageanleitung

Artikel-Nr. : 100B049T

Produkt : Lenkungsdämpfer

Fahrzeughersteller : BMW

Modell (Typ) : R nineT '14 → (R1ST)



Stückliste:

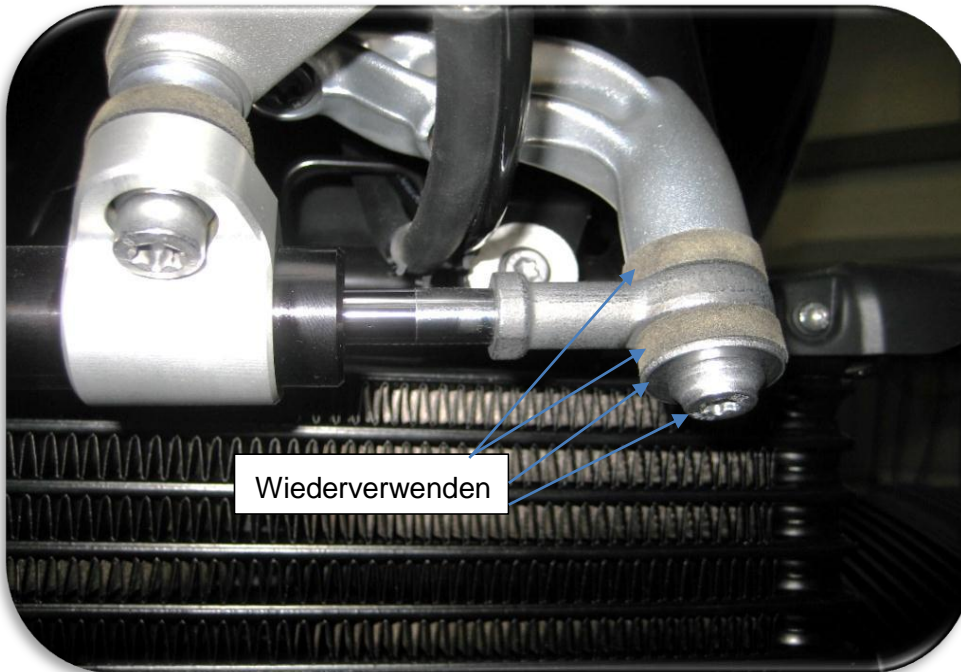
1 Lenkungsdämpfer 62mm	→ (01)	1 Schraube M8 x 45	→ (05)
1 Gehäuseschelle Ø22,3mm	→ (02)	1 Scheibe Ø 8,5 x 16	→ (06)
1 Buchse mit Konus, Ø14	→ (03)	1 Mutter M8, selbstsichernd	→ (07)
1 O-Ring, 12 x 3mm	→ (04)		

Prüfen Sie die Lieferung auf Vollständigkeit

Wichtig: Wenn Sie kein ausgebildeter Mechaniker sind, wenden Sie sich bitte an eine Fachwerkstatt. Unbedingt beachten, dass der Lenkungsdämpfer nicht den Lenkeinschlag begrenzt, d.h. als Lenkansschlag benutzt wird. Dies hätte eine Beschädigung des Lenkungsdämpfers 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

Demontage des originalen Lenkungsämpfers



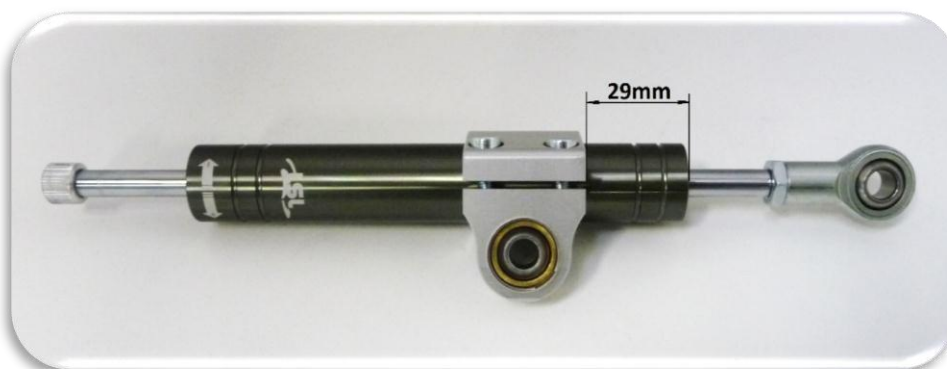
1. Demontieren Sie den originalen Lenkungsämpfer.

Lösen Sie die beiden originalen Befestigungsschrauben und schrauben sie heraus.

Für die Montage des LSL-Dämpfers(01) das original Befestigungsmaterial des Kugelgelenkkopfes wiederverwenden:

1x TORX M8x45mm,
1x Scheibe Ø 8,5x25mm
2x Silentbuchse.

Position der Gehäuseschelle LSL-Lenkungsämpfer

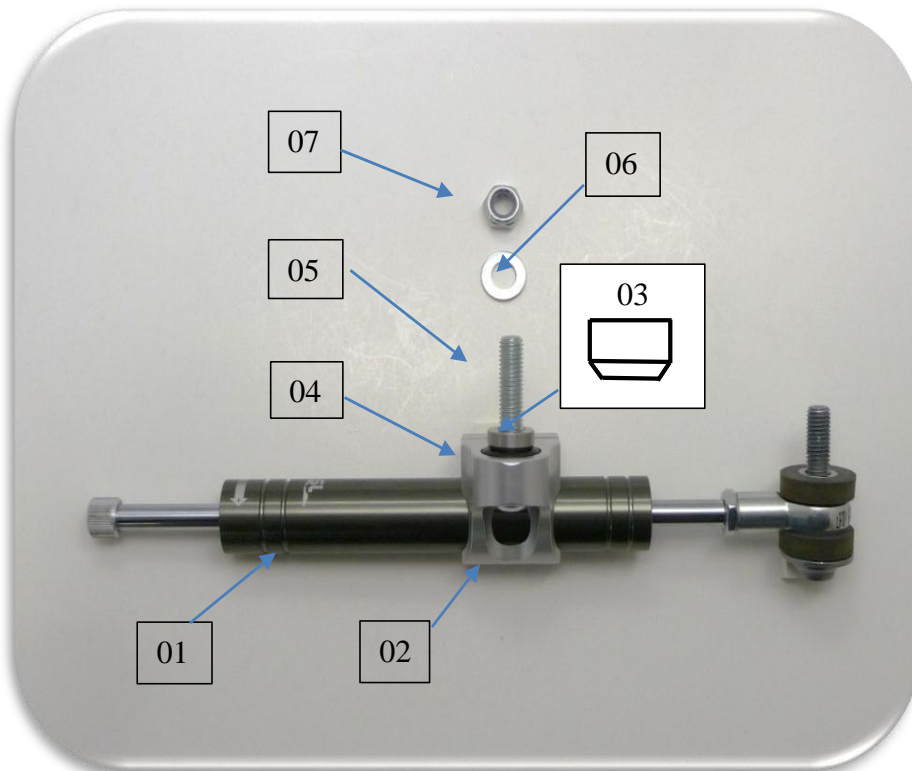
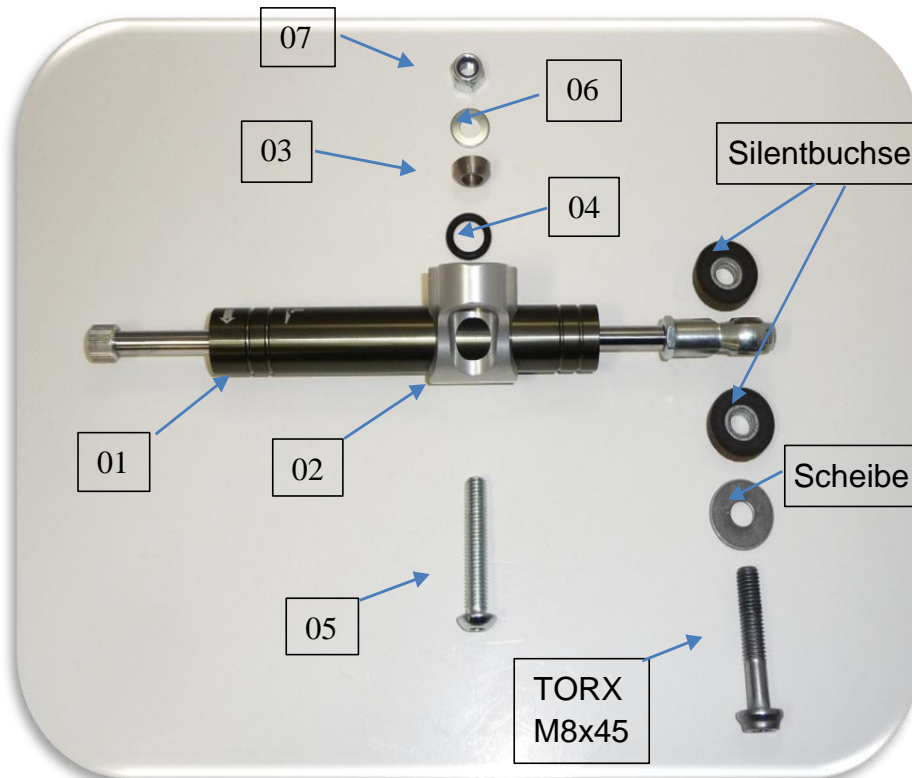


2. Die Gehäuseschelle(02) des LSL-Lenkungsämpfers wird in der gleichen Ausrichtung wie das Original montiert.

Beachten Sie unbedingt auch die Montagehinweise, die der Gehäuseschelle(02) beiliegen.

Der Abstand muss eingehalten werden um zu gewährleisten, dass der LSL-Dämpfer(01) im gesamten Bereich frei arbeiten kann und nicht als „Lenkansschlag“ funktioniert.

Montage des LSL-Lenkungsdämpfers



3. Befestigungsmaterial in Richtung und Reihenfolge wie dargestellt montieren.

Der Kugelkopf auf der Kolbenstange ist endfest montiert.

Am Kugelkopf sind die original Bauteile wieder zu verwenden. Schraube mit Scheibe und einer Silentbuchse durch den Kugelkopf stecken und zweite Silentbuchse in Position bringen.

An der LSL-Halteschelle(02) ist das mitgelieferte Material zu verwenden. Schraube(05) von unten durch die Halteschelle(02) stecken, O-Ring(04) mit Konusbuchse(03) über die Schraube(05) auf das Gelenklager legen. Dabei beachten, dass der Konus zum Gelenklager zeigt!

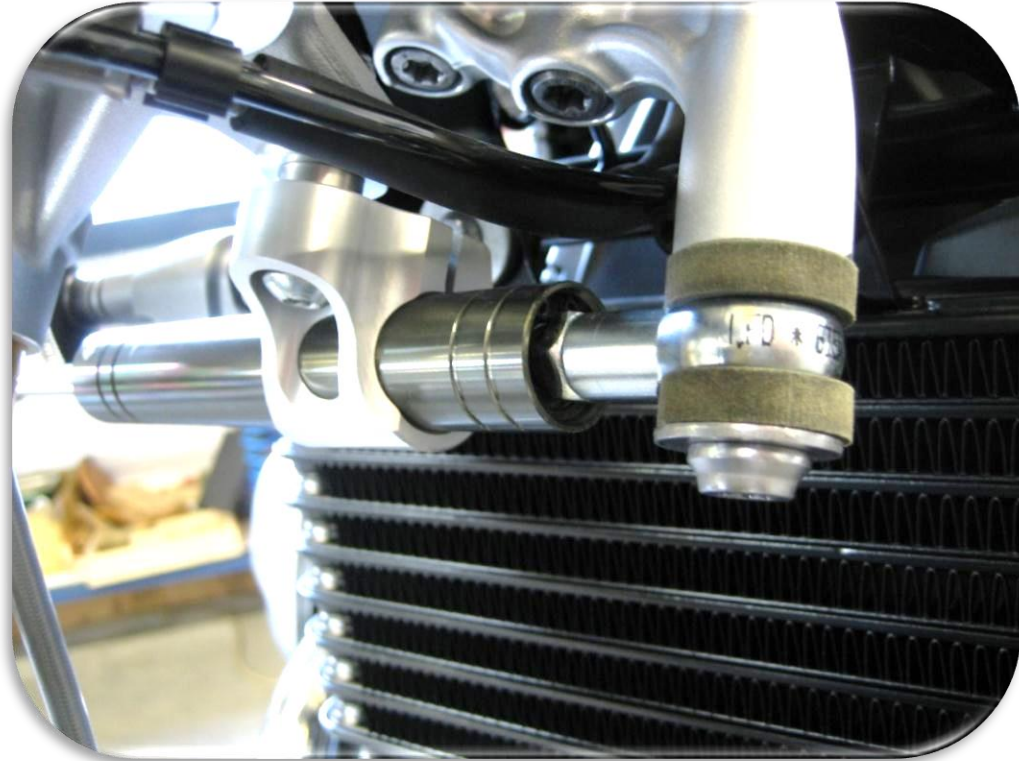
Beide Schrauben an den original Befestigungspunkten montieren. Schraube der LSL - Halteschelle(05) durch die Gabelbrücke stecken und mit Scheibe(06) und selbstsichernden Mutter(07) befestigen.

Den Kugelkopf am Halter des Rahmens mit original TORX M8 x 45 Befestigen.

4. Stellen Sie bei vollem Lenkeinschlag in beide Richtungen sicher, dass sich Gabelbeine und Kolbenstange oder Dämpfergehäuse bzw. Kolbenstange und Motorgehäuse nicht berühren! Unbedingt beachten, dass der Lenkungsdämpfer nicht den Lenkeinschlag begrenzt, d.h. als Lenkanschlag benutzt wird. Ggf. muss die Position der Gehäuseschelle etwas angepasst werden.

Assembly Instruction

P/N. : 100B049T
 Product : **steering-damper**
 Brand : **BMW**
 Model (Typ) : R nineT '14 → (R1ST)



Parts-list:

1 steering damper 62mm stroke	→ (01)	1 bolt M8 x 45	→ (05)
1 body clamp Ø22,3mm	→ (02)	1 washer Ø 8,5 x 16	→ (06)
1 tapered bushing, Ø14	→ (03)	1 nut M8, self-locking	→ (07)
1 O-Ring, 12 x 3mm	→ (04)		

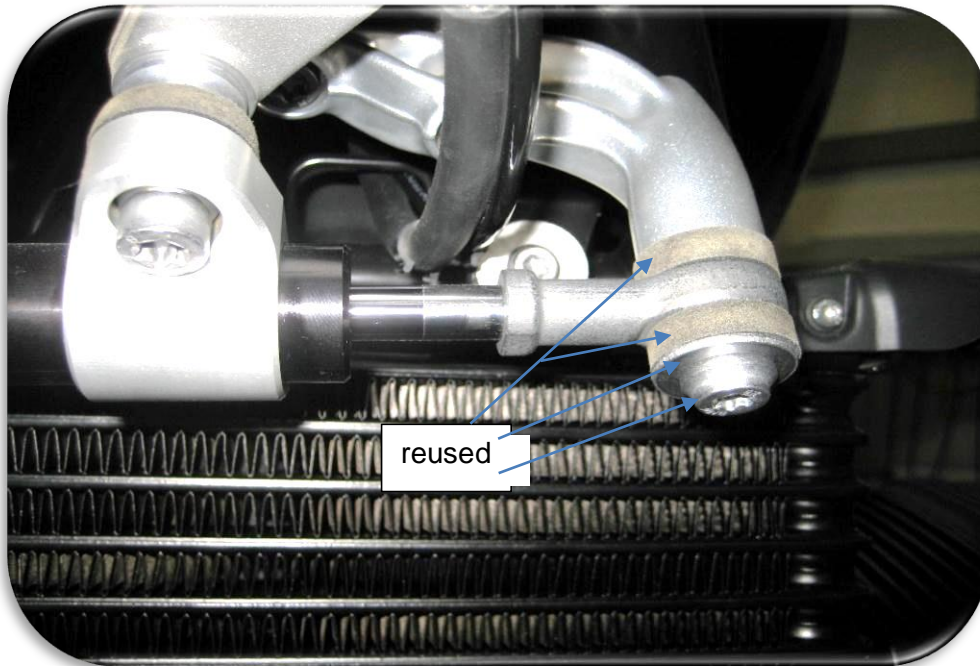
check for completeness

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

Removal of original steering-damper



1. Remove original steering damper.

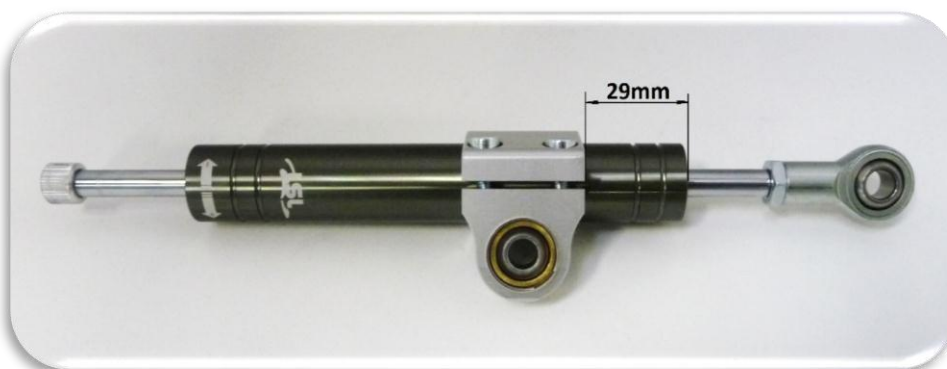
Loose the original bolts and remove them carefully with original steering damper.

For assembly of LSL-Steering-damper(01) keep the original mounting material of the ball joint.

Reuse for assembly:

1x TORX M8x45mm,
1x washer \varnothing 8,5x25mm
2x Silent socket.

position of body clamp LSL-steering-damper



2. The body clamp(02)of LSL-Steering damper (01) will be mounted in the same alignment as original.

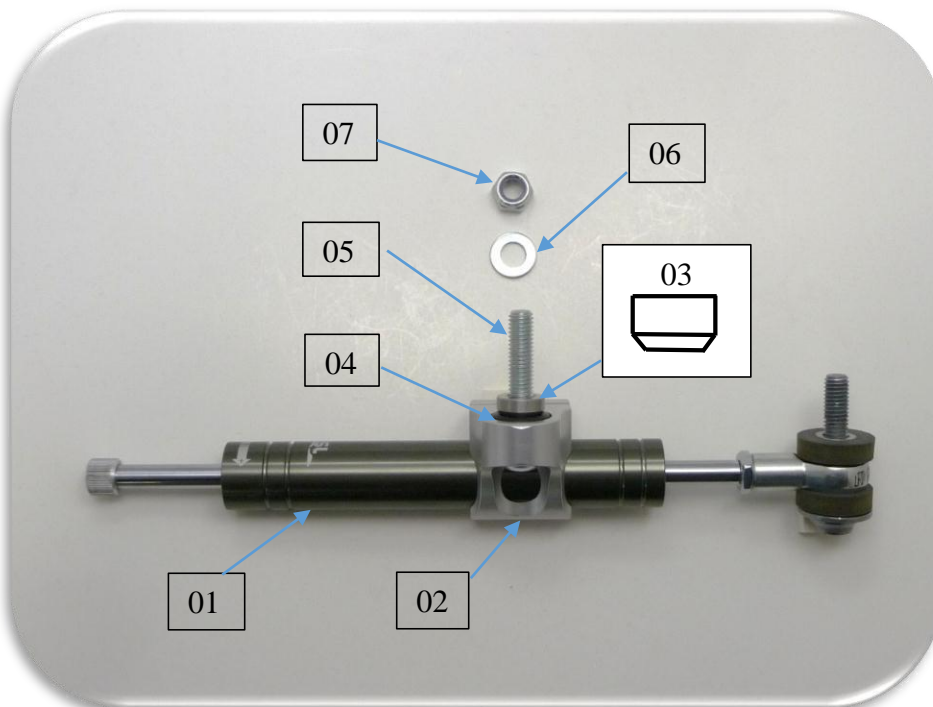
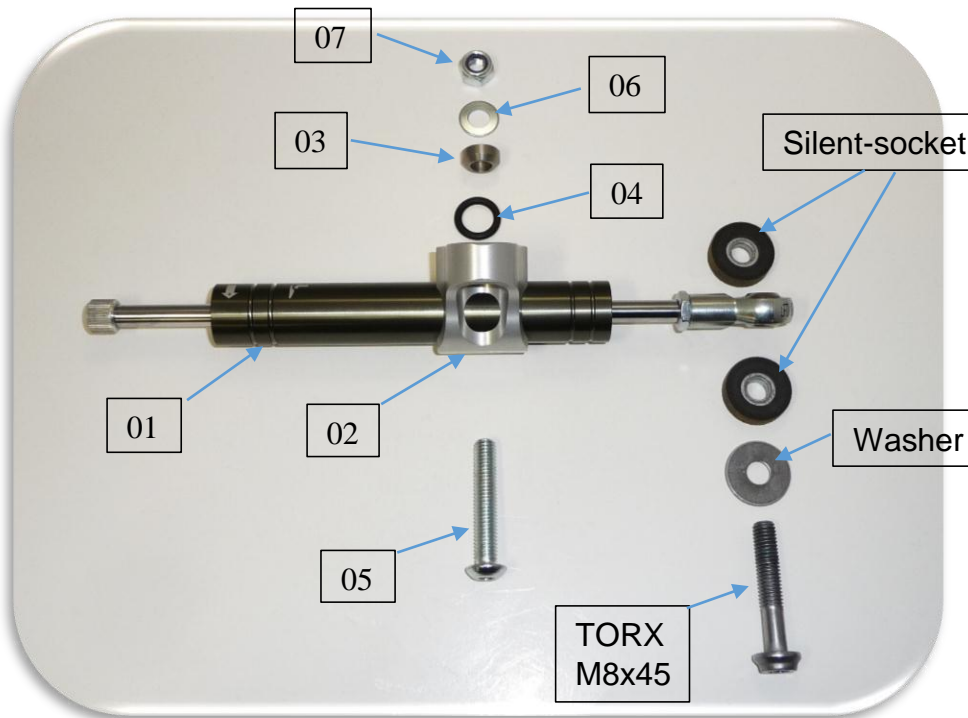
Caution!

Read Assembly Instructions of the body clamp(02)

Caution!

It is mandatory to observe the distance as shown, to avoid to damage the damper. Make sure damper is not working as steering stop.

assembly of LSL-steering-damper



3. Use mounting material in same order and direction as shown.

The ball joint is finally mounted on piston rod.

Reuse original mounting parts of ball joint. Use TORX 8x45mm bolt with washer and one silent socket and put trough ball joint of LSL-steering damper. Put second silent on the bolt.

Use LSL-mounting parts at the body clamp(02). Put the bolt(05) from below trough the body clamp(02). Put O-ring(04) and tapered bushing(03) on bolt(05).

Caution!

Make sure that the tapered side of the tapered bushing(03) is in direction to the body clamp(02).

Both bolts will be attached to the original attachment-points.

Put bolt(5) trough the bottom yoke and use washer(06) and nut(7).

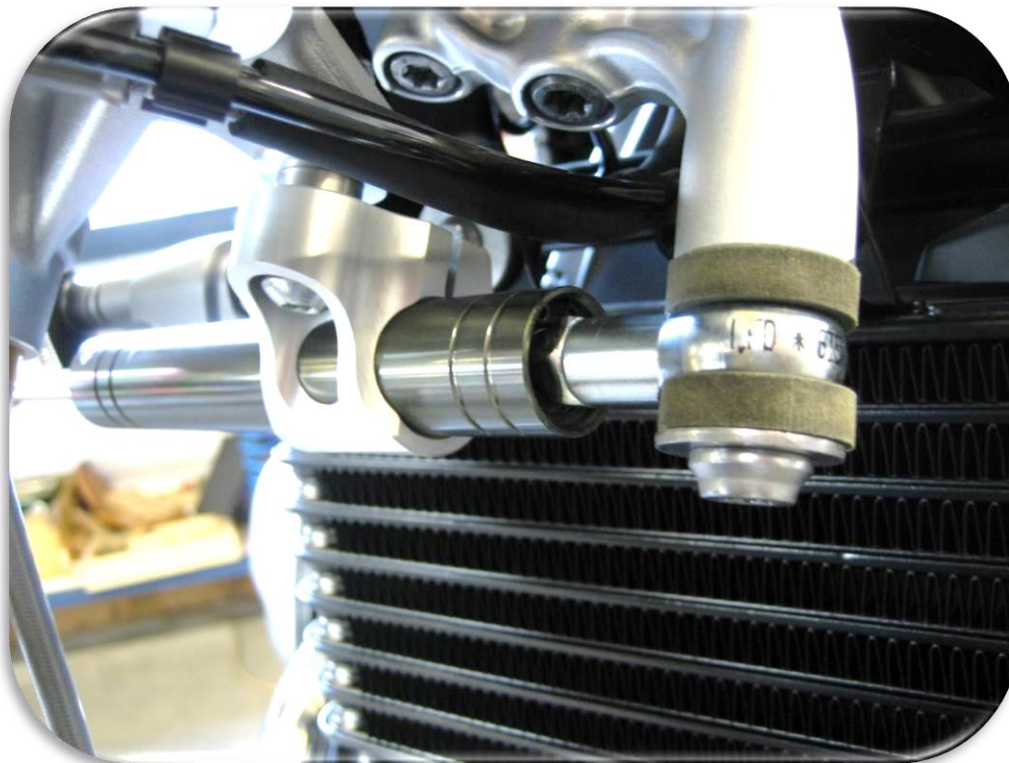
Use bolt TORX 8x45mm to mount ball joint to main frame.

4. Make sure that everything is running free during full turn left and right.

Also check after full installation that at full turn left and right, there is no steering stop by the steering damper. In case there is a steering stop cause of the steering damper adjust the body clamp.

Notice de montage

N°article : **100B049T**
 Produit : **Amortisseur de direction**
 Application : **BMW**
 Modèle (type) : **R nineT '14 → (R1ST)**



Composition:

1 amortisseur de direction 62mm	→ (01)	1 vis M8 x 45	→ (05)
1 collier de corps d'amortisseur Ø 22,3 mm	→ (02)	1 rondelle Ø 8,5 x 16	→ (06)
1 douille conique, Ø14	→ (03)	1 écrou autobloquant M8	→ (07)
1 joint torique, 12 x 3mm	→ (04)		

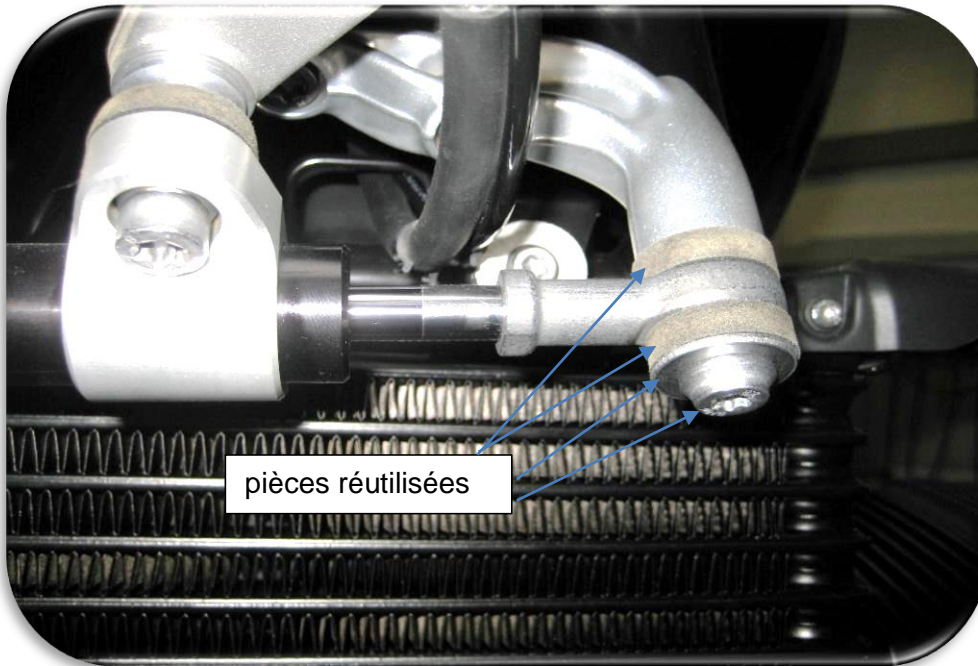
Contrôlez si la livraison est complète

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!

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

Démontage de l'amortisseur d'origine



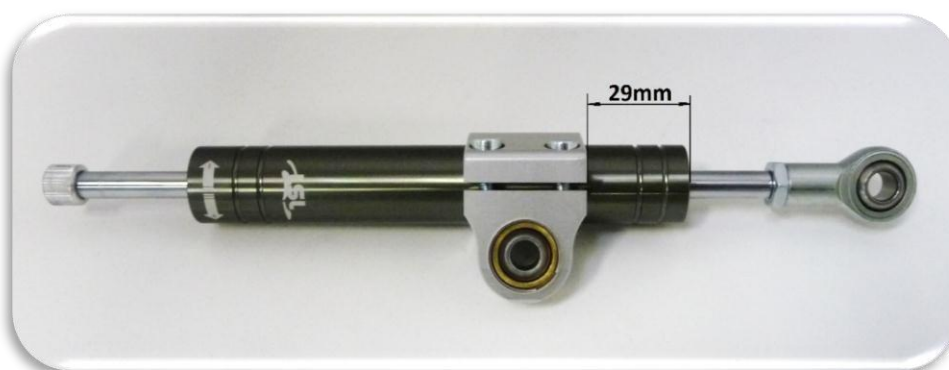
1. Démontez l'amortisseur de direction d'origine.

Desserrez les deux vis de fixation et dévissezles.

Réutilisez le matériel de fixation de la tête de rotule pour le montage de l'amortisseur LSL (01)

1x TORX M8x45mm,
1x rondelle Ø8,5x25mm
2x entretoises isolantes

Position du collier de corps d'amortisseur LSL

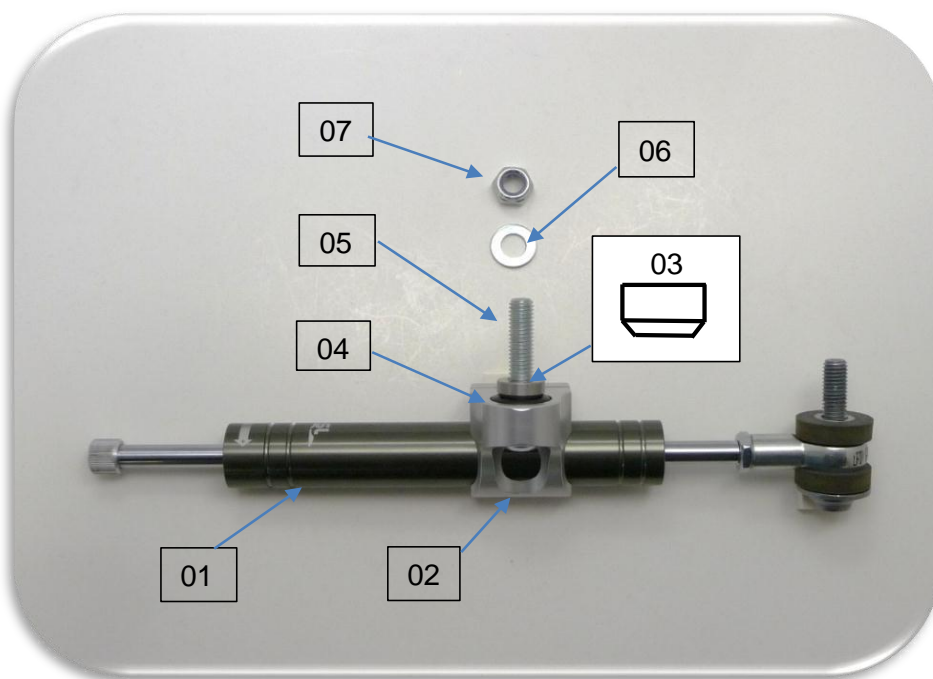
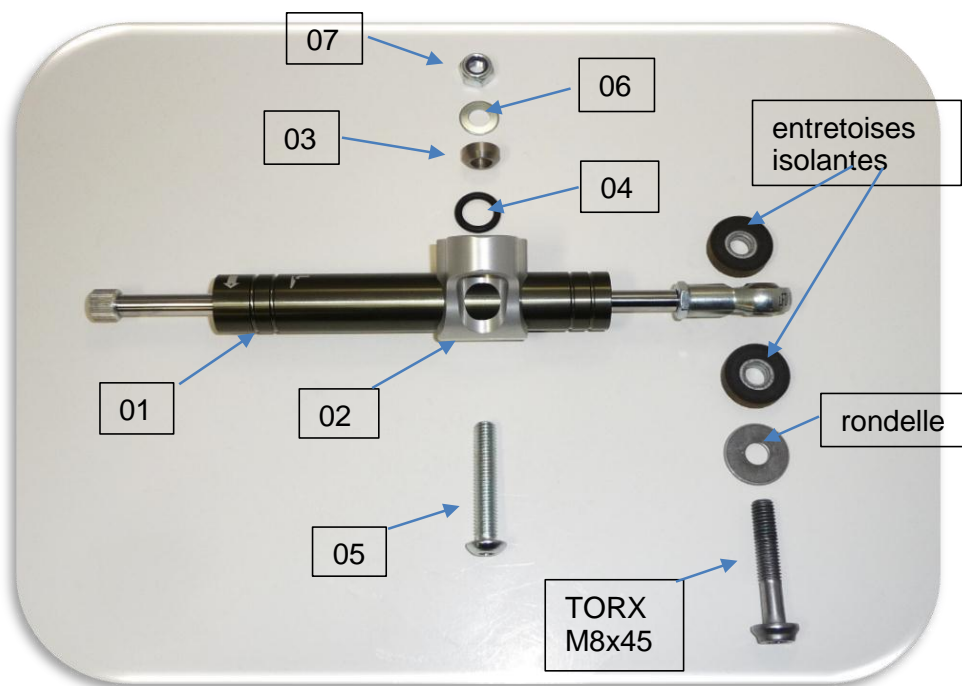


2. Montez le collier (02) de l'amortisseur LSL dans la même position que celui d'origine.

Tenez compte des indications mentionnées dans la notice de montage du collier (02).

L'écartement doit être respecté afin que l'amortisseur de direction LSL (01) puisse travailler librement sans servir de butée de direction.

Montage de l'amortisseur de direction LSL



3. Montez le matériel de fixation dans ordre et positions indiqués ci-contre.

La tête sphérique est déjà définitivement montée sur la tige du piston.

Montez les pièces d'origines sur la tête sphérique.
Enfoncez la vis avec la rondelle et une entretoise isolante à travers la tête sphérique et mettez la deuxième entretoise isolantes en position.

Utilisez le matériel du kit pour le montage du collier (02).
Enfilez la vis (05) à travers le collier (02) depuis le bas, passez le joint torique (04) et la douille conique (03) sur la vis (05) et posez-les sur la rotule. Le cône montre vers la rotule!

Fixez les deux vis aux points de fixations d'origines.
Poussez la vis du collier LSL (05) à travers le té de fourche et fixez-la avec la rondelle (06) et l'écrou autobloquant(07).

Fixez la tête sphérique au support du cadre avec la vis TORX M8x45.

4. Contrôlez que bras de fourche et la tige de piston ou le carter, respectivement le piston et le carter moteur ne se touchent pas pendant le braquage à fond gauche/droite!
Assurez-vous que l'amortisseur de direction ne limite pas l'angle de braquage, qu'il ne serve donc pas de butée de direction.
Ajustez la position du collier si nécessaire.