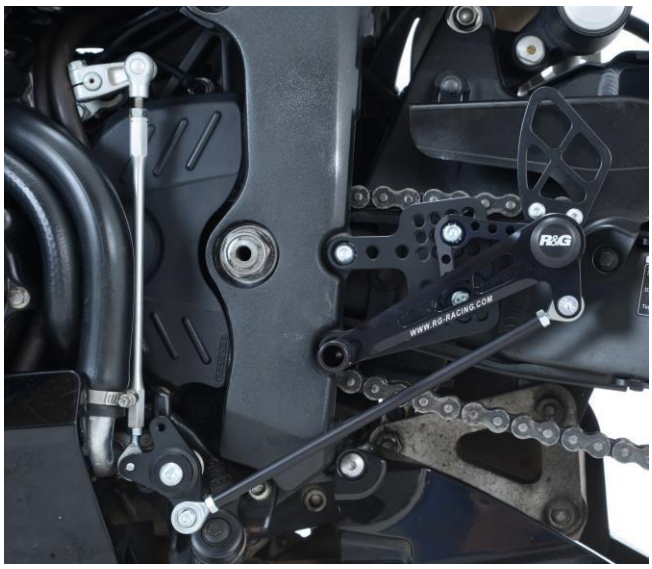
FITTING INSTRUCTIONS FOR RSET22BK ADJUSTABLE REARSETS FOR HONDA CBR600RR '03-



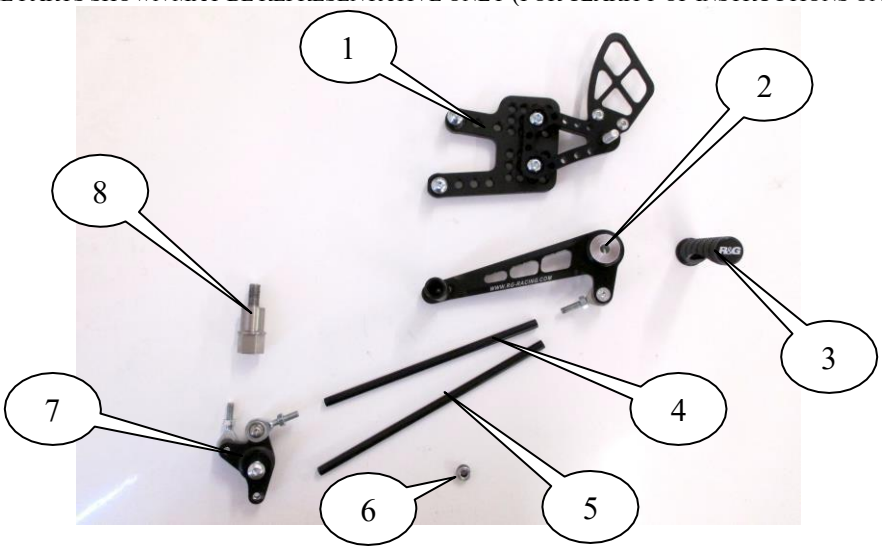
Picture A

Picture B

THIS KIT CONTAINS THE ITEMS PICTURED AND LABELLED BELOW.
DO NOT PROCEED UNTIL YOU ARE SURE ALL PARTS ARE PRESENT.

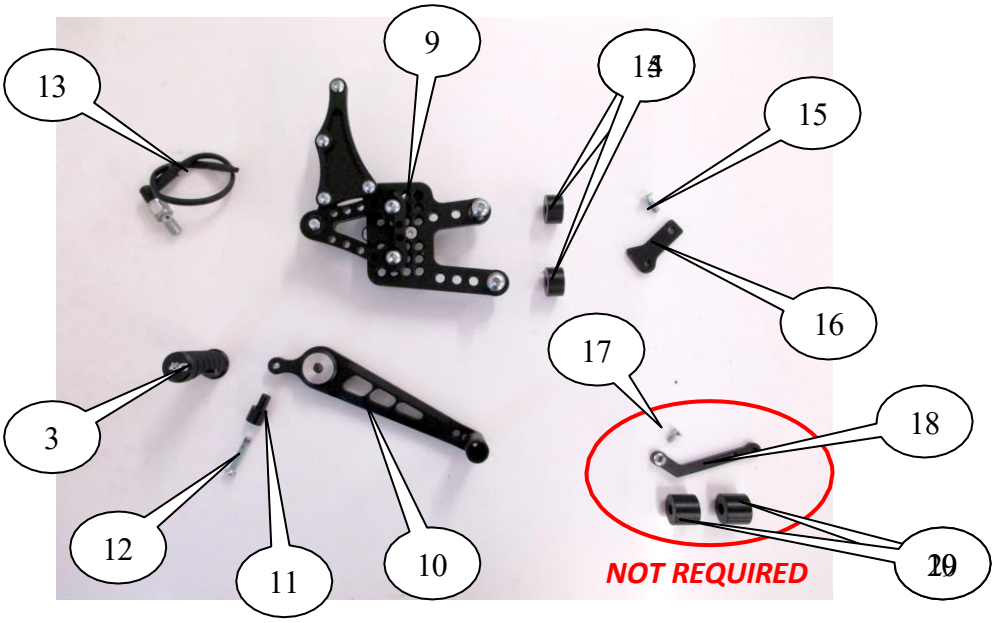
Please note that the way the kit is packed does not necessarily represent the way of mounting to the bike.

THE PARTS SHOWN MAY BE REPRESENTATIVE ONLY (FOR CLARITY OF INSTRUCTIONS ONLY).

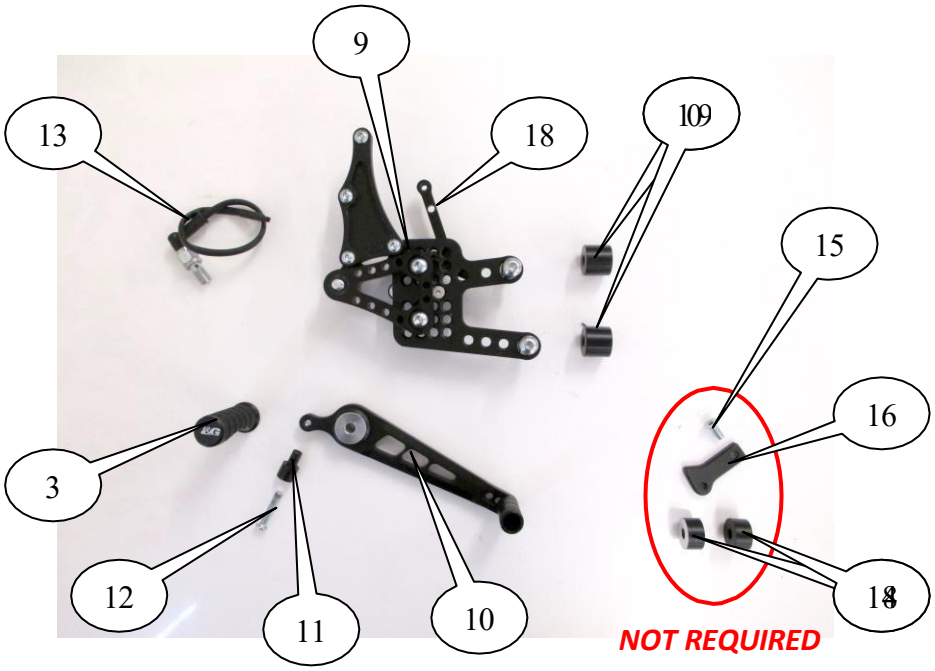


LEFT HAND / GEAR SHIFT SIDE (ALL MODELS)

Racing Technique Ltd T/A 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



RIGHT HAND / BRAKE SIDE ('13 MODEL ONWARDS)



RIGHT HAND / BRAKE SIDE ('03-'06 / '07-'08 / '09-'12 MODELS)

Racing Technique Ltd T/A 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

LEGEND

ITEM 1 = LEFT SIDE MAIN REARSET BRACKET ASSEMBLY (with 2x M8 x 20mm Button Head Bolts) (x1).
ITEM 2 = GEAR SHIFT LEVER ASSEMBLY (with Toe-peg & M6 *(left hand)* Rose Joint/Nut) (x1).
ITEM 3 = FOOTPEG (x2).
ITEM 4 = GEAR SHIFT LINKAGE ROD (195mm Long) (x1). ***Race Shift (1up – 5down)***
ITEM 5 = GEAR SHIFT LINKAGE ROD (225mm Long) (x1). ***Normal Shift (1down – 5up)***
ITEM 6 = SPACER (S0691) (7mm long) (x1).
ITEM 7 = ROCKER ARM ASSEMBLY (with bearing & 2x M6 *(right hand) Rose* Joints/*Nuts (one with 2.5mm spacer))* (x1).
ITEM 8 = ROCKER ARM MOUNTING BOSS (E0057) (x1).
ITEM 9 = RIGHT SIDE MAIN REARSET BRACKET ASSEMBLY (with 2x M8 x 40mm Button Head Bolts) (x1).
ITEM 10 = BRAKE LEVER ASSEMBLY (with Toe-peg) (x1).
ITEM 11 = STEPPED SPACER (24mm long) (x1).
ITEM 12 = M6x30mm LONG BUTTON HEAD BOLT (x1).
ITEM 13 = BRAKE LIGHT SWITCH (x1).
ITEM 14 = SPACER (S0699) (13mm long) (x2).
ITEM 15 = M6x16mm LONG COUNTERSUNK BOLT (x1).
ITEM 16 = SOLID BRAKE LINE EXTENSION BRACKET (M0371) (x1).
ITEM 17 = M5x12mm LONG COUNTERSUNK BOLT (x1).
ITEM 18 = EXHAUST COVER MOUNTING BRACKET (x1).
ITEM 19 = SPACER (20mm long) (x2).

Please note that in cases where kits are packed with rubber washers holding the components onto the bolt – *the rubber washers should be thrown away*!

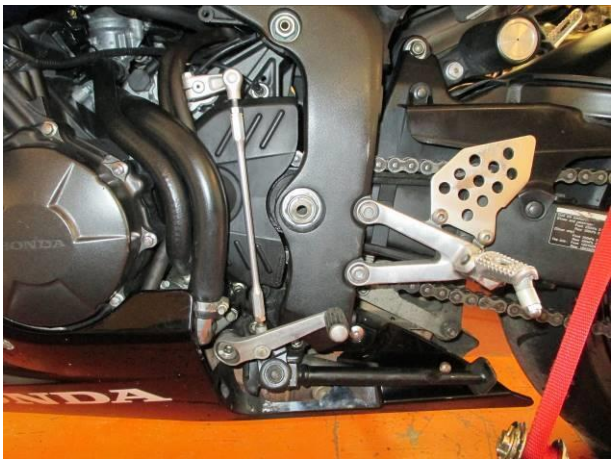
TOOLS REQUIRED

- Socket set to include 12 & 20mm sockets & wrench.
- Socket set to include 3, 4, 5, 6 & 8mm A/F sockets & wrench.
- Torque wrench (up to 40N/m).

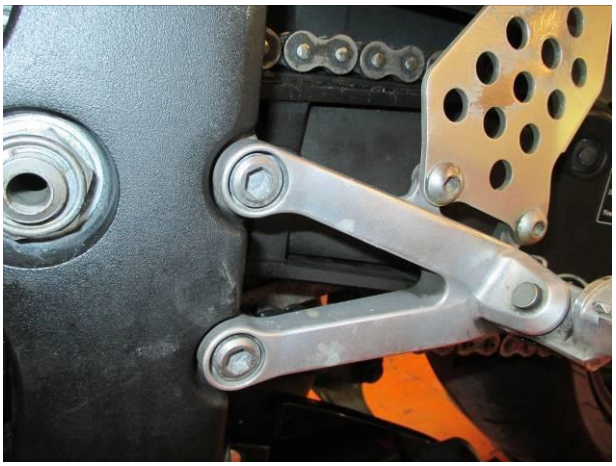
GENERAL TORUE SETTINGS

M4 Bolt = 8 N/m
M5 Bolt= 12 N/m
M6 Bolt = 15 N/m
M8 Bolt = 20 N/m
M10 Bolt = 40 N/m

Racing Technique Ltd T/A 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



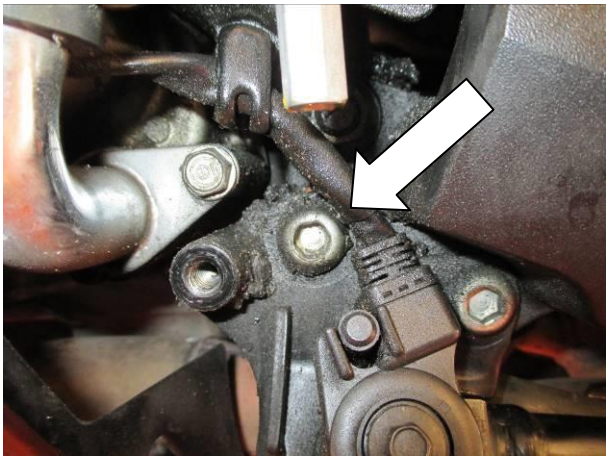
Picture 1



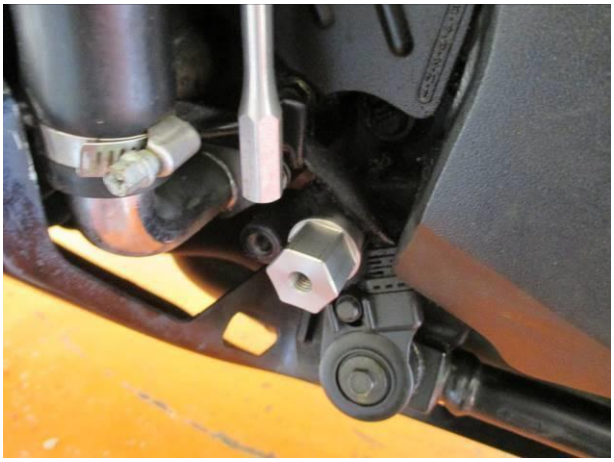
Picture 2

Picture 3

Picture 4



Picture 5



Picture 6

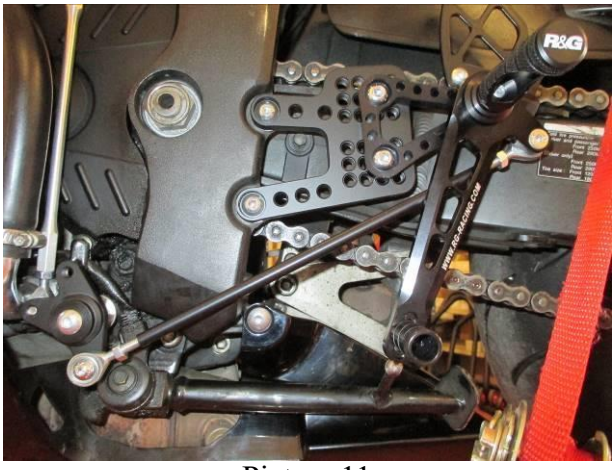
Racing Technique Ltd T/A R&G
Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ
Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com

Picture 7

Picture 8

Picture 9

Picture 10



Picture 11

Picture 12

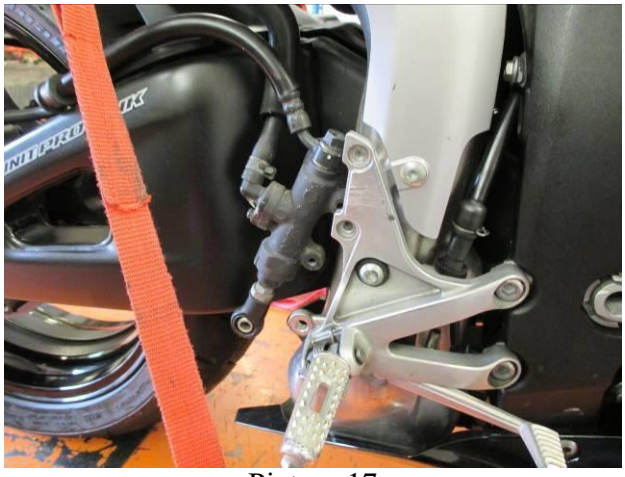
Racing Technique Ltd T/A R&G
Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ
Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com

Picture 13

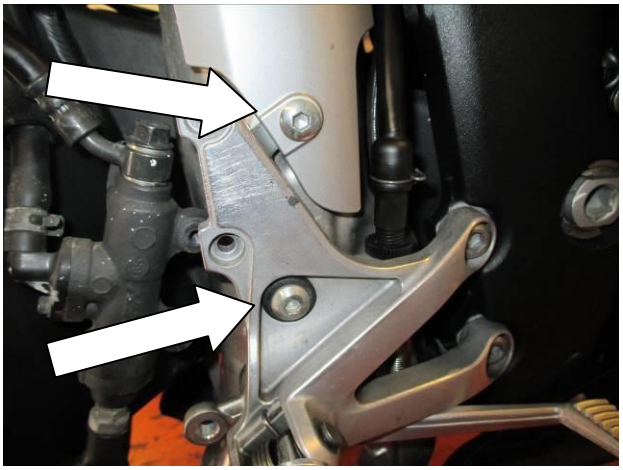
Picture 14

Picture 15

Picture 16

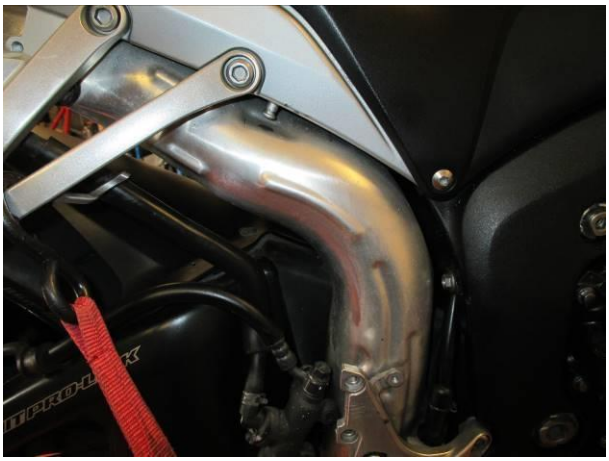


Picture 17

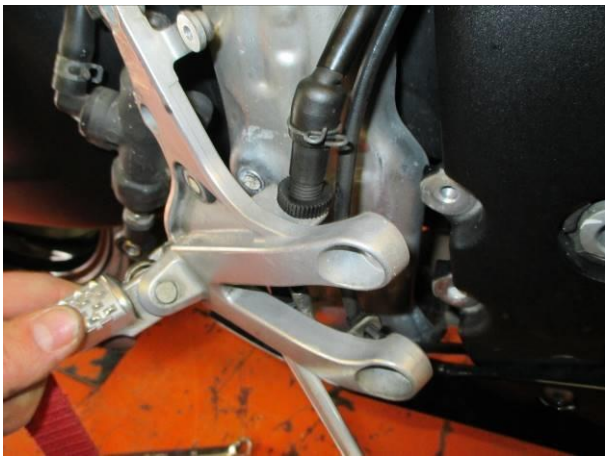


Picture 18

Racing Technique Ltd T/A 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

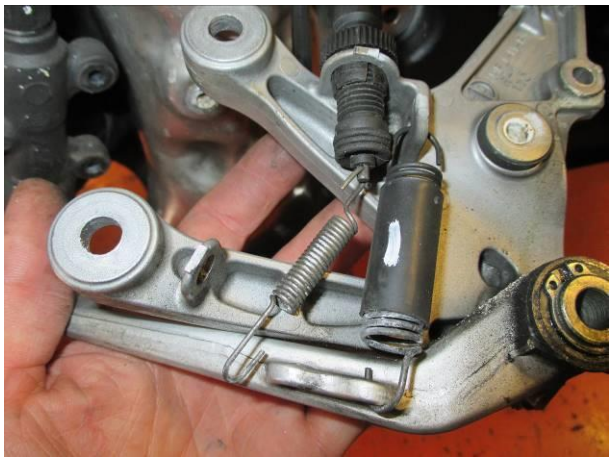


Picture 19



Picture 20

Picture 21



Picture 22

Picture 23

Picture 24

Racing Technique Ltd T/A 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

Picture 25

Picture 26

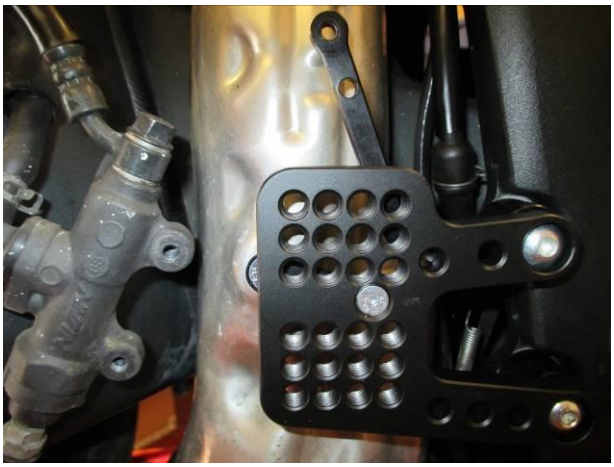
Picture 27

Picture 28

Picture 29

Picture 30

Racing Technique Ltd T/A 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



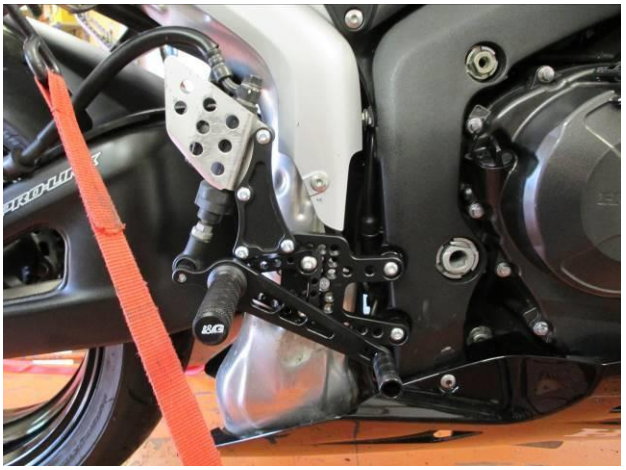
Picture 31

Picture 32

Picture 33

Picture 34

Picture 35



Picture 36

Racing Technique Ltd T/A 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

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 R&G THREAD LOCK.

Gear Shift Side

- Remove the two bolts that secure the OEM footrest in place on the frame, as shown in pictures 1 & 2.
- Fit the left side rearset assembly into place on the bike, using the two M8 x 20mm long bolts, as shown in picture 3. *(If not already fitted, fit the gear shift lever assembly and footpeg to the backing plate first).*
- Loosen the locking nut on the gear linkage rod and then remove the mounting bolt for the OEM gear lever, as shown in picture 4. ****On the '03-'06 models, the belly pan may need to be removed to access this bolt. There is also a breather hose attached to the water pump housing which may need to be re-positioned.****.
- With the gear lever off, it can now be un-wound off the linkage rod and removed, as shown in picture 5
- Remove the side stand mounting bolt (as arrowed in picture 5) and replace with the Rocker Arm Mounting Boss (item 8 – E0057). Screw the threaded end in and tighten using a 20mm socket, as shown in picture 6.
- Now take the Rocker Arm Assembly (item 7) and ensure it is assembled in the correct configuration for the shifting pattern required, as shown in pictures 7 & 8 and explained below.
- For normal "road" shift pattern (1 down – 5 up), the M6 ***left hand thread*** needs to be fitted to the bottom mounting hole, using the M6 x 20mm long button head bolt and mounted from the front, as shown in picture 8. ****On the '07-'08 '09-'12 / '13- models the additional spacer (item 6 – S0691 – 7mm long) may be required to sit between the rose joint and rocker arm to clear the frame and maintain linkage rod alignment.(On later models, this may need to be placed on the gear shift lever end instead).****.
- For "race" shift pattern (1 up – 5 down), the M6 ***left hand thread*** needs to be fitted to the top mounting hole, using the M6 x 20mm long button head bolt and mounted from the front. ****On the '07-'08 '09-'12 / '13- models the additional spacer (item 6 – S0691 – 7mm long) may be required to sit between the rose joint and rocker arm to clear the frame and maintain linkage rod alignment.****.
- Ensure the left threaded hole (as seen in picture 7) is fitted with the smallest 2.5mm spacer, M6 ***right hand thread*** rose joint and M6 x20mm long button head bolt, and is inserted from the rear, as shown in picture 8. *This should ensure the OEM linkage rod remains vertical when on the bike.*
- Offer this rocker arm assembly up to the bike and screw the right hand threaded rose joint onto the OEM linkage rod, ensuring the locking nut is on the exposed end of the thread first, as shown in picture 9.
- Now fit the M8 x 40mm long button head bolt through the rocker arm assembly and into the already fitted mounting boss, as shown in picture 10, before tightening. *Ensure the rocker arm assembly freely rotates on the bearing arrangement.*
- On certain models, the jubilee clip on the water hose may need to be loosened and rotated slightly to allow clearance for the rocker arm movement.
- The linkage rod can now be fitted to connect the rocker arm to the gear shift lever. If using "race" shift shift and the top mount on the rocker arm, use the shorter linkage rod supplied

Racing Technique Ltd T/A 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

(item 4 – 195mm long). If using normal "road" shift and the bottom mount on the rocker arm, use the longer linkage rod supplied (item 5 – 225mm long). Offer the linkage rod between the two rose joints (ensuring the left hand threaded end matches with the correct rose joint), insert the two threaded ends and tighten until the gear shift lever is in a comfortable position, as shown in picture 11. *In extreme cases (fully forward or fully rearward), the alternative linkage rod may be required to achieve maximum adjustability.*

- Check the correct operation of the gear shifter and once satisfied with the position, tighten the three locking nuts on the two linkage rods, ensuring there is at least 10mm of thread engaged, as shown in picture 12 & 13.
- Ensure all bolts are tightened and that the gear shift lever operates correctly and does not interfere with any other part of the bike.

Brake Side

- Remove the split-pin on the rear of the brake master cylinder rose joint bolt, as shown in picture 15.
- Remove the nut and bolt from the rose joint to release it from the brake lever, as shown in picture 16.
- Remove the two bolts that secure the brake master cylinder in place on the footrest bracket, as shown in picture 17. Put the heel plate to one side, as this will be required when re-fitting.
- Remove the two bolts as arrowed in picture 18. With these bolts removed, the plastic exhaust cover can be removed from the bike by gently pulling downwards, releasing the upper mount from the rubber grommet, as shown in picture 19.
- Remove the two bolts that secure the footrest hanger in place, as shown in picture 20.
- Remove the hose clips and spring/brake lever switch from the rear of the footrest hanger, allowing it to be free and removed from the bike, as shown in picture 21 and 22.
- On the '13- model, there is an additional bracket that sits behind the footrest hanger bolts, as shown in picture 23. Un- mount this from the ABS brake line by removing the bolt, as shown in picture 24.
- The R&G rearsets can now be fitted to the bike.
- Fix the small mounting bracket that is bolted to the back of the right rearset assembly to the exhaust shield using the M5 countersunk bolt, as shown in picture 25.
- Take the right side rearset mounting plate and fit the bent mounting bracket that secures the plastic cover in place, as shown in picture 26. *If fitting to '13 model onwards, this piece and the plastic cover cannot be re-fitted to the bike, due to the brake line positioning.*
- If fitting to the '13 model onwards, take the small aluminium bracket, as shown in picture 27, and attach it to the ABS brake line block, as shown in picture 28. This can then be attached to the OEM bracket using the original bolt (as shown in picture 23) and simply spaces the ABS brake block out to allow the hose to reach through the rearsets range of adjustability. *This is not required on any of the earlier model variants.*
- Take the right side mounting plate assembly and offer it up to the bike using the two M6 x 40mm long button head bolts and correct spacers, as seen in the **right hand / brake side** pictures and shown in pictures 29 & 30. *If fitting to the '13 model onwards (optional also on '03-'06 models), use the smaller 13mm spacers (item 14) and bolt the previously installed OEM bracket in place along with this assembly. If fitting to the '03-'06 / '07-'08 / '09-'12 model bikes, use the longer, 20mm spacer (item 19).*
- Fit the M5 countersunk bolt through the rearset mounting plate and tighten into the small bracket that secures the exhaust guard in place, before tightening, as shown in picture 31.

Racing Technique Ltd T/A 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

- Re-fit the plastic exhaust cover *(except on '13 model onwards)* using the original bolt and tighten into the mounting hole on the bent bracket on the back of the rearset mounting plate, as shown in picture 32.
- Take the small stepped spacer (item 11 – 24mm long) and fit the smaller diameter end into the rose joint, as shown in picture 33.
- Locate the M6 x 30mm long button head bolt (item 12) through the rose joint/spacer and tighten into the rearward mounting hole of the brake lever from the rear, as shown in picture 34. *If not already fitted, fit the brake lever assembly and footpeg to the backing plate first.*
- Fit the right side rearset assembly into place on the bike, using the two M8 x 20mm long bolts, as shown in picture 35.
- The brake master cylinder can now be fitted into place on the brake mount, using the two M6 x 16mm long button head bolts, ensuring to re-fit the OEM heel plate in between the master cylinder and mounting bracket, as shown in picture 36.
- On certain models, the slack in the rear brake hose may need to be gently pulled along the swingarm depending on the chosen position of the adjustable footpeg bracket.
- Adjust the locking nut on the brake master cylinder rose joint to achieve a comfortable position for the brake lever and tighten the nut securely.
- Ensure all bolts are tightened and that the rear brake lever operates correctly.

Brake Light Banjo Switch

- Remove the bolt holding the banjo fitting to the end of the master cylinder and replace the bolt with the brake light sensor switch using the aluminium sealing washers. **PLEASE NOTE YOU WILL HAVE TO BLEED THE BRAKING SYSTEM.**
- We recommend cutting the original wiring and using bullet connectors to connect the brake light sensor switch wires to the original wiring.
- Please check operation of brakes and brake light before riding.

Please note that the master cylinder pressure shaft has to be directly in line with the master cylinder. Failure to do this may result in brake failure or jamming of the brakes.

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.

Racing Technique Ltd T/A 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

ISSUE 2 05/07/2021 (DM)

Digital copies of these instructions are available to download from www.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-authorised (if not pre-authorised 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.

Racing Technique Ltd T/A 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

Instructions de montage pour RSET22BK Jeu arrière ajustable
HONDA CBR600RR '03-

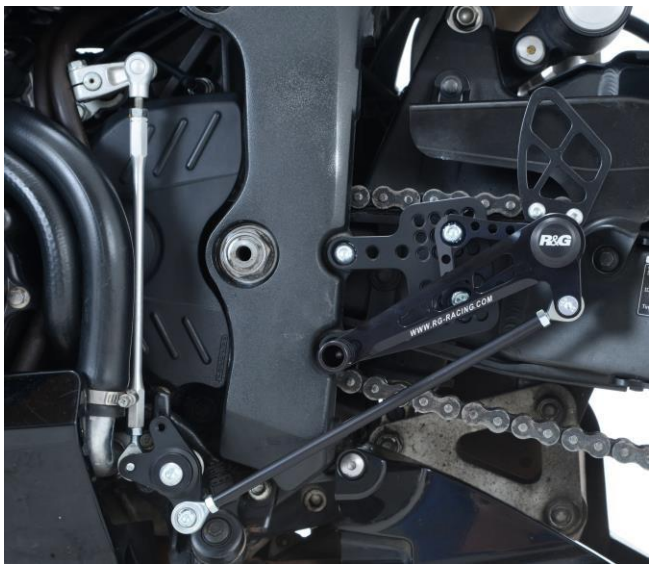


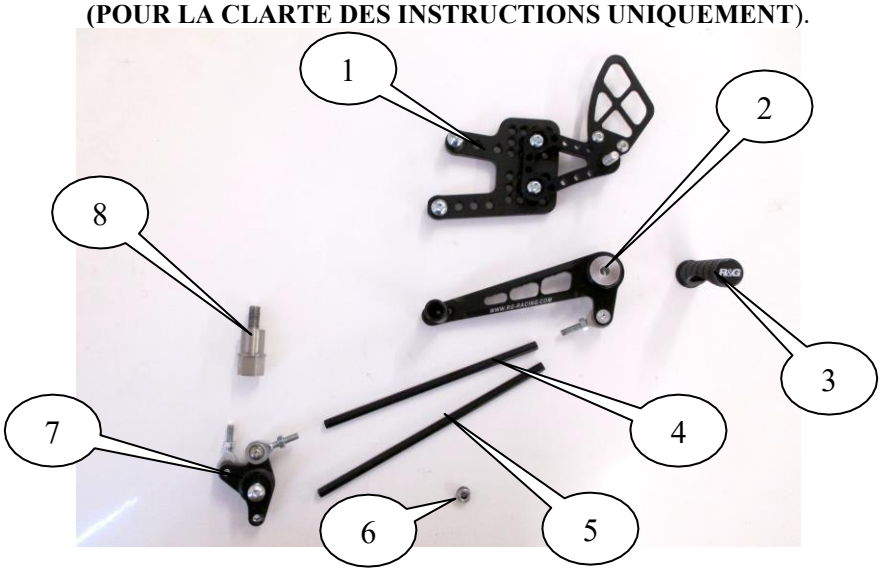
Photo A

Photo B

Le kit contient les articles exposés ci-dessous, vérifier que toutes les pièces soient présentes avant de procéder au montage.

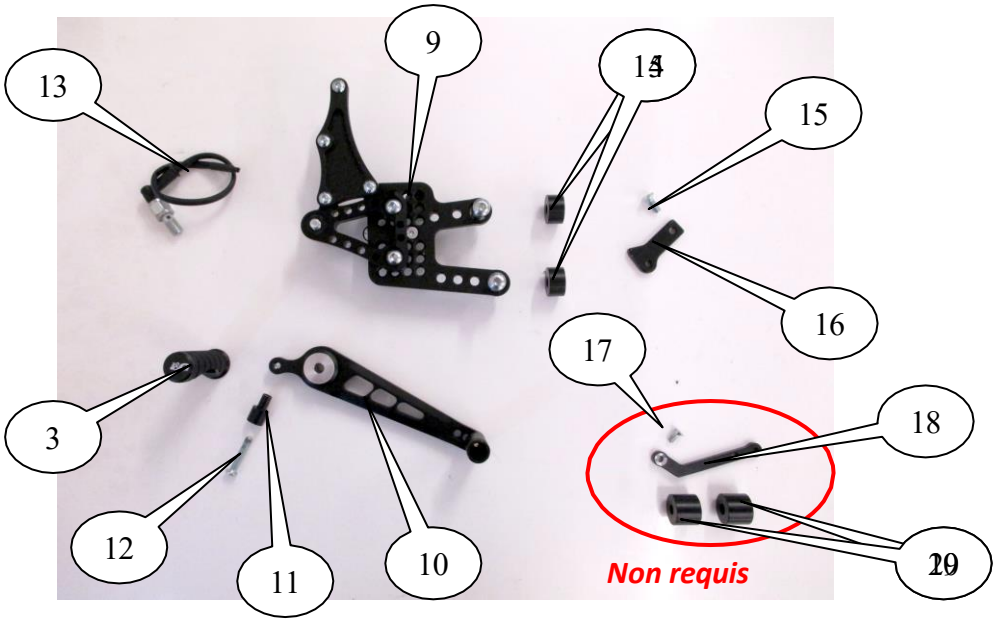
La façon dont le kit est emballé ne correspond pas forcément à la façon de monter les pièces sur la moto.

LES PARTIES PRESENTEES PEUVENT ETRE UNIQUEMENT REPRESENTATIVES (POUR LA CLARTE DES INSTRUCTIONS UNIQUEMENT).

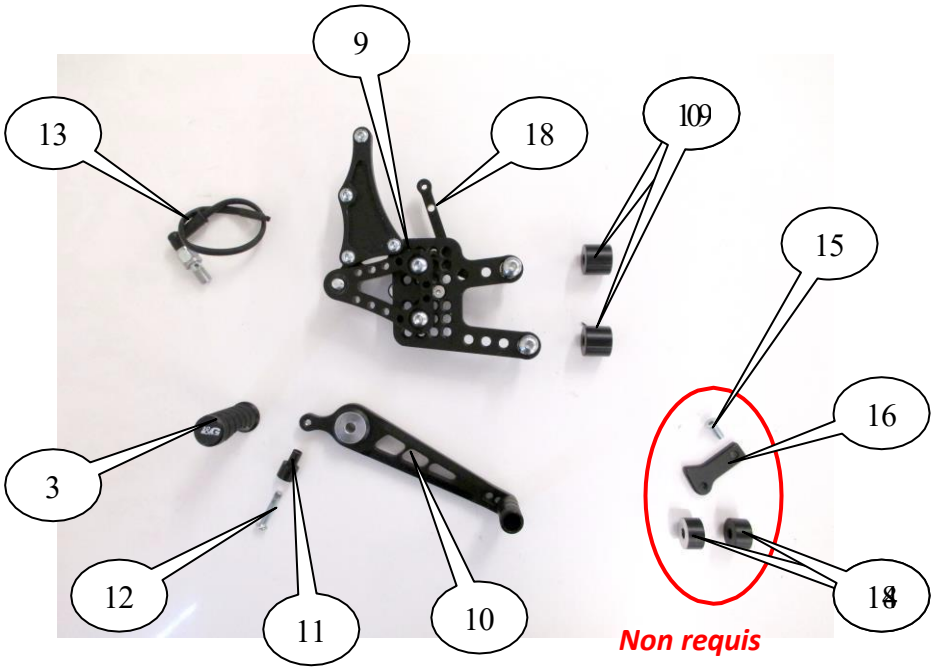


Racing Technique Ltd T/A R&G
Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ
Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com

Coté gauche / Coté levier de vitesse (Tous modèles)



Coté droit / Coté frein arrière (modèles '13)



Coté droit / Coté frein arrière (Modèles '03-'06 / '07-'08 / '09-'12)

Racing Technique Ltd T/A 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

LEGENDE

ARTICLE 1 = ASSEMBLAGE DE JEU ARRIERE PRINCIPAL COTE GAUCHE (avec 2x M8 x 20mm Boulons) (x1).
ARTICLE 2 = ASSEMBLAGE LEVIER DE VITESSE (avec repose talon & M6 *(coté gauche)* Joint/écrou) (x1).
ARTICLE 3 = REPOSE PIED (x2).
ARTICLE 4 = TRINGLE DE CHANGEMENT DE VITESSE (195mm de long) (x1).
Changement course (1 haut – 5 bas)
ARTICLE 5 = TRINGLE DE CHANGEMENT DE VITESSE (225mm de long) (x1). ***Changement normal (1bas – 5 haut)***
ARTICLE 6 = ENTRETOISE (S0691) (7mm de long) (x1).
ARTICLE 7 = ENSEMBLE CULBUTEURS (avec palier & 2x M6 *(coté droit)* Joints/*Ecrous (un avec une entretoise 2.5mm))* (x1).
ARTICLE 8 = PATRON DE MONTAGE CULBUTEUR (E0057) (x1).
ARTICLE 9 = ASSEMBLAGE SUPPORT DE JEU ARRIERE COTE DROIT (avec 2x M8 x 40mm boulons) (x1).
ARTICLE 10 = ASSEMBLAGE LEVIER DE FREIN (avec repose talon) (x1).
ARTICLE 11 = ENTRETOISE CRANTEE (24mm de long) (x1).
ARTICLE 12 = M6x30mm BOULON (x1).
ARTICLE 13 = COMMUTATEUR DE FEU STOP (x1).
ARTICLE 14 = ENTRETOISE (S0699) (13mm de long) (x2).
ARTICLE 15 = M6x16mm BOULON (x1).
ARTICLE 16 = SUPPORT EXTENSION LIGNE DE FREIN (M0371) (x1).
ARTICLE 17 = M5x12mm BOULON (x1).
ARTICLE 18 = SUPPORT DE FIXATION PROTECTION ECHAPPEMENT (x1).
ARTICLE 19 = ENTRETOISE (20mm de long) (x2).

Notez que si les kits sont emballés avec des rondelles en caoutchouc servant à tenir les composants, *ces rondelles doivent être jetées.*

Outils requis

- Jeu de douilles 12 & 20mm prises et clés
- Jeu de clés 3, 4, 5, 6 & 8mm A/F prises et clés
- Clé dynamométrique (à 40N/m).

COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDES

M4 Boulon = 8 N/m
M5 Boulon = 12 N/m
M6 Boulon = 15 N/m
M8 Boulon = 20 N/m
M10 Boulon = 40 N/m

Racing Technique Ltd T/A 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

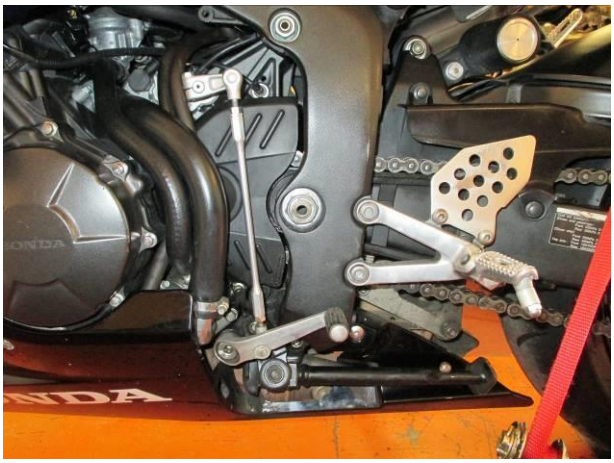


Photo 1

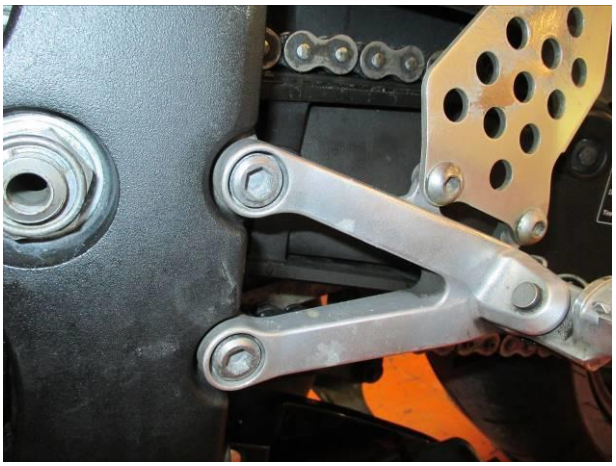


Photo 2

Photo 3

Photo 4

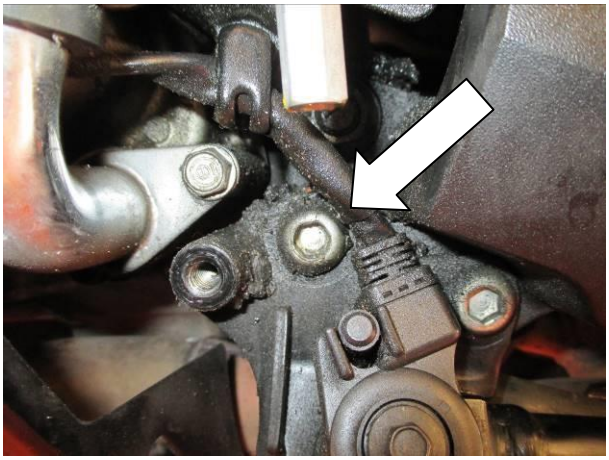


Photo 5

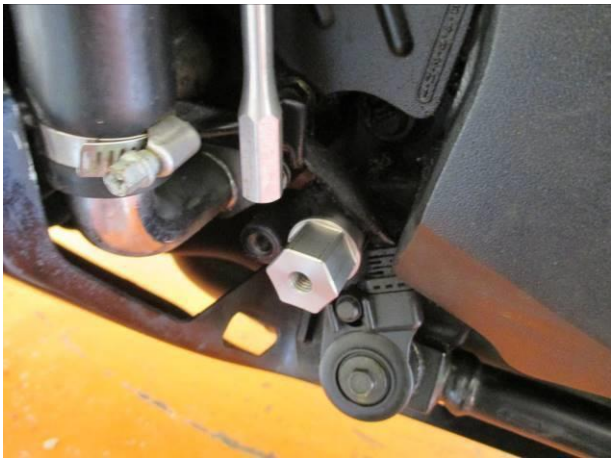


Photo 6

Racing Technique Ltd T/A 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

Photo 7

Photo 8

Photo 9

Photo 10

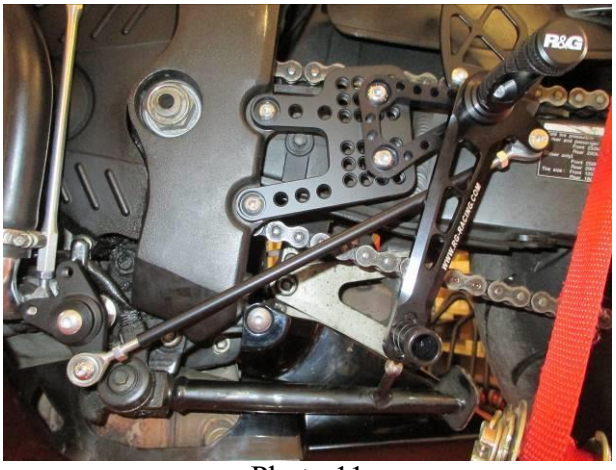


Photo 11

Photo 12

Racing Technique Ltd T/A 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

Photo 13

Photo 14

Photo 15

Photo 16

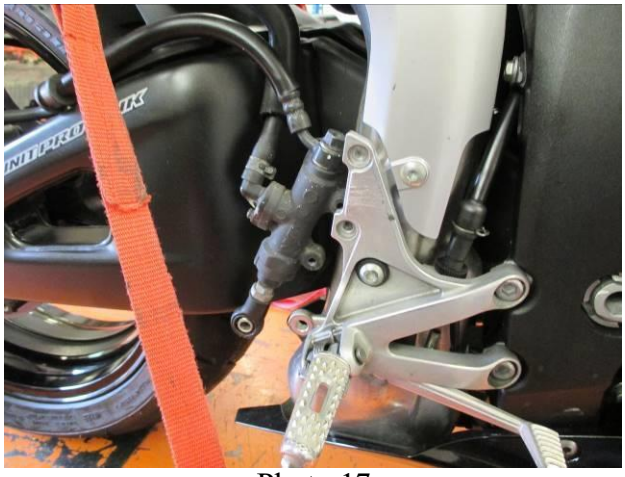


Photo 17

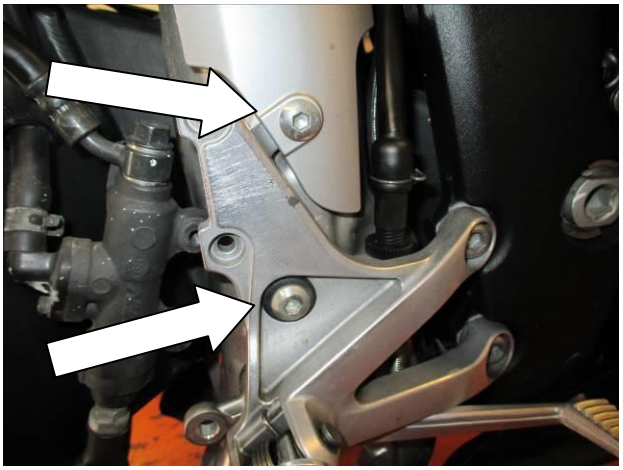


Photo 18

Racing Technique Ltd T/A 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

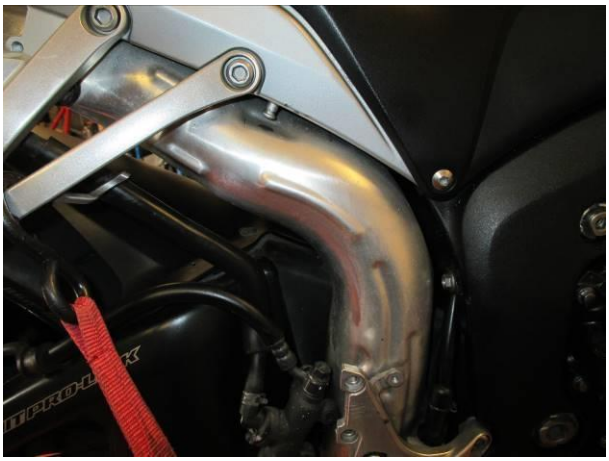


Photo 19

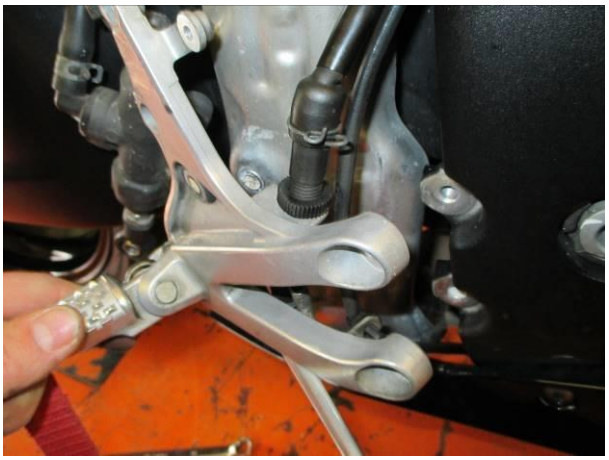


Photo 20

Photo 21

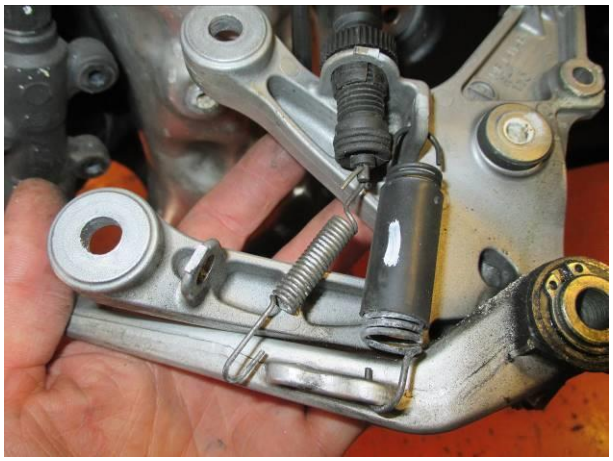


Photo 22

Photo 23

Photo 24

Racing Technique Ltd T/A 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

Photo 25

Photo 26

Photo 27

Photo 28

Photo 29

Photo 30

Racing Technique Ltd T/A 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

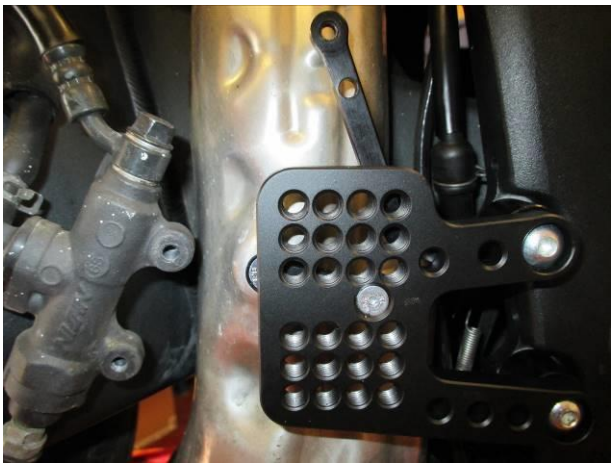


Photo 31

Photo 32

Photo 33

Photo 34

Photo 35

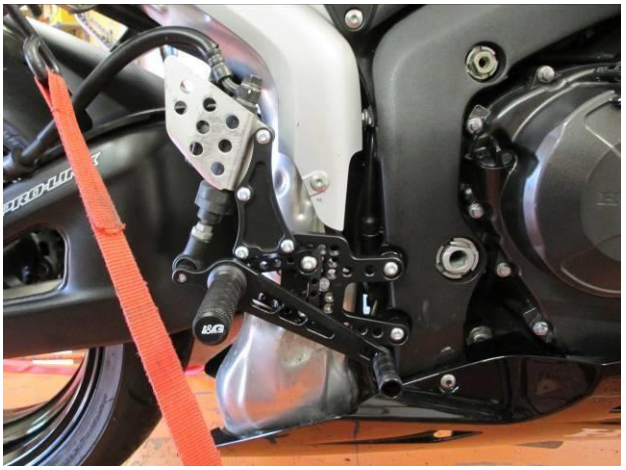


Photo 36

Racing Technique Ltd T/A 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

Instructions 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 R&G THREAD LOCK.

Coté levier de vitesse

- Enlever les 2 boulons qui fixent le repose pied en place sur le cadre (photos 1 & 2).
- Monter l'assemblage de jeu arrière coté gauche en place sur la moto, en utilisant les 2 boulons M8 x 20mm, comme sur la photo 3. *(si cela n'est pas déjà fait, monter l'assemblage de levier de frein et le repose pied à la plaque d'appui en premier).*
- Desserrer l'écrou de blocage sur la tige de liaison de vitesse puis enlever le boulon de fixation pour le levier de vitesse d'origine, comme sur la photo 4. ****Sur les modèles '03-'06, le sabot peut être enlevé si nécessaire pour accéder au boulon. Il y a aussi un reniflard attaché à la pompe à eau qui peut être repositionnée. ****.
- Une fois le levier de vitesse enlevé, il peut à présent être déroulé de la tige de liaison, comme sur la photo 5.
- Enlever le boulon latéral de fixation béquille (comme sur la photo 5) puis remplacez le par le patron de fixation du culbuteur (article 8 – E0057). Visser l'extrémité filetée puis serrer en utilisant une clé de 20mm, comme sur la photo 6.
- A présent, prendre l'assemblage de culbuteur (article 7) et vérifier qu'il soit assemblé dans configuration correcte, comme présenté sur les photos 7 & 8 et expliqué ci-dessous.
- Pour une configuration "route" (1 bas – 5 haut), le filetage M6 coté gauche doit être serré au trou de fixation inferieur, à l'aide du boulon M6 x 20mm et monté depuis l'avant, comme sur la photo 8. ****Sur les modèles '07-'08 '09-'12 / '13- l'entretoise additionnelle (article 6 – S0691 – 7mm de long) peut être nécessairement placée en le joint et le culbuteur pour libérer le cadre et maintenir l'alignement de la bielle de liaison.(Sur les modèles plus tardifs, l'entretoise doit être placée sur le levier de vitesse).****.
- Pour une configuration "course" (1 haut – 5 bas), le filetage M6 coté gauche doit être serré au trou de fixation inférieur, à l'aide du boulon M6 x 20mm et monté depuis l'avant. ****Sur les modèles '07-'08 '09-'12 / '13- l'entretoise additionnelle (article 6 – S0691 – 7mm long) peut être nécessairement placée en le joint et le culbuteur pour libérer le cadre et maintenir l'alignement de la bielle de liaison ****.
- Assurez-vous que le trou fileté gauche (comme sur la photo 7) soit équipé de la plus petite entretoise 2.5mm, du joint M6 coté droit et du boulon M6 x20mm, et soit inséré depuis l'arrière, comme sur la photo 8. *Cela doit assurer à la bielle de liaison d'origine de rester à la verticale lorsque vous êtes sur la moto.*
- Installer ce culbuteur sur la moto et serrer le joint fileté coté droit sur la tige de liaison d'origine, en veillant à ce que l'écrou de blocage soit sur l'extrémité du filetage en 1er, comme sur la photo 9.
- Passer le boulon M8 x 40mm à travers l'assemblage culbuteur et dans le patron de fixation déjà installé, voir photo 10, avant de serrer. Veiller à ce que l'assemblage culbuteur tourne librement sur le palier.
- Sur certains modèles, le collier sur le tuyau d'eau doit être desserré et tourné légèrement pour permettre le mouvement du culbuteur.
- La tige de liaison peut à présent être installée pour connecter le culbuteur au levier de vitesse. Si vous utilisez des rapports de vitesse "route" et le support supérieur sur le culbuteur, utiliser la tige de liaison plus courte fournie (article 5-225mm de long). Si vous utilisez des rapports

Racing Technique Ltd T/A 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

de vitesse “course” et le support inférieurs sur le culbuteur, utiliser l’arbre de liaison plus long qui est également fourni (article 4 – 195mm de long). Placer la tige de liaison entre les 2 joints (en veillant à ce que l’extrémité filetée gauche corresponde bien avec le joint), insérer les 2 extrémités filetés et serrer jusqu’à ce que le levier de vitesse soit positionné de façon confortable lors du pilotage, voir photo 11. *Dans des cas extrêmes (complètement vers l’avant ou complètement vers l’arrière), la tige de liaison alternative peut être nécessaire pour réaliser un ajustement optimal.*

- Vérifier le bon fonctionnement du levier de vitesse puis une fois satisfait de la position, serrer les 3 écrous de blocage sur les 2 tiges de liaison, en veillant à ce qu’il y ait au moins 10mm de filetage engagé, voir photos 12 & 13.
- Vérifier que tous les boulons soient serrés et que le levier de vitesse fonctionne correctement et n’interfère pas avec une autre partie de la moto.

Coté frein

- Enlever la goupille à l’arrière du joint de boulon du maître cylindre de frein, voir photo 15.
- Enlever l’écrou et le boulon du joint pour le libérer du levier de frein, voir photo 16.
- Enlever les 2 boulons qui fixent le maître cylindre de frein en place sur le repose pied, voir photo 17. Mettez la plaque de talon de coté, elle sera réutilisée par la suite.
- Enlever les 2 boulons, voir photo 18. Une fois ces boulons enlevés, le cache d’échappement en plastique peut être enlevé de la moto en tirant doucement vers le bas, libérant le support supérieur du joint en caoutchouc, voir photo 19.
- Enlever les 2 boulons qui fixent le support repose pied en place, voir photo 20.
- Enlever les colliers et le ressort/commutateur de levier de frein de l’arrière du support repose pied, lui permettant de se libérer et de l’enlever de la moto, voir photo 21 and 22.
- Sur le modèle ’13, il y a un support additionnel qui se place derrière les boulons de support repose pied, voir photo 23. Démontez le de la ligne de frein ABS en enlevant le boulon, voir photo 24.
- Les jeux arrière R&G peuvent à présent être installés sur la moto.
- Fixer le petit support de fixation qui est serré au bas du jeu arrière coté droit au bouclier d’échappement en utilisant le boulon M5, voir photo 25.
- Montez la plaque de fixation du jeu arrière droit et montez le support de montage coudé qui fixe le cache plastique en place, voir photo 26. *Si vous installez sur un modèle ’13 ou avant, cette pièce et le cache plastique ne peuvent plus être installés sur la moto, du fait du positionnement de la ligne de frein.*
- *Si vous installez sur un modèle à partir de 2013, prendre le petit support en aluminium, voir* photo 27, et attachez le au block de la ligne de frein ABS, voir photo 28. Il peut ensuite être attaché au support d’origine à l’aide du boulon d’origine (voir photo 23) et simplement espacer le block de frein ABS pour permettre au tuyau d’atteindre les commandes reculées de réglage du jeu arrière. *Cela n’est pas nécessaire sur les modèles précédents.*
- Prendre la plaque de fixation du coté droit et posez la sur la moto à l’aide des 2 boulons M6 x 40mm et des entretoises, comme vu sur les photos du coté droit /coté levier de frein et indiqué sur les photos 29 & 30. *Si vous installez sur un modèle à partir de 2013 (en option aussi sur les modèles ’03-’06), utiliser les plus petites entretoises 13mm (article 14) et boulonnez le support d’origine précédemment en place avec l’assemblage. Si l’installation s’effectue sur les modèles ’03-’06 / ’07-’08 / ’09-’12, utiliser l’entretoise de 20mm (article 19).*
- Passer le boulon M5 à travers la plaque de fixation du jeu arrière et serrer dans le petit support qui fixe la protection échappement en place, avant de serrer, comme indiqué sur la photo 31.

Racing Technique Ltd T/A 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

- Remettre le cache plastique d'échappement *(excepté sur les modèles à partir de 2013)* à l'aide du boulon d'origine puis serrer dans le trou de fixation sur le support courbé au bas de la plaque de fixation du jeu arrière, voir photo 32.
- Prendre la petite entretoise étagée (article 11 – 24mm de long) et placez le plus petit diamètre dans le joint, voir photo 33.
- Placer le boulon M6 x 30mm (article 12) à travers le joint/ l'entretoise et serrer dans le trou de fixation du levier de frein par l'arrière, comme sur la photo 34. *Si cela n'est pas déjà fait, monter l'assemblage de levier de frein et le repose pied à la 1ère plaque d'appui.*
- Monter l'assemblage de jeu arrière coté droit en place sur la moto, en utilisant les 2 boulons M8 x 20mm, comme sur la photo 35.
- Le maître cylindre de frein peut à présent être placé en position sur le support de frein, en utilisant les 2 boulons M6 x 16mm, et en veillant à bien remettre la plaque de talon d'origine entre le maître cylindre et le support de fixation, comme sur la photo 36.
- Sur certains modèles, , le mou dans le tuyau de frein arrière doit être tiré sur le bras oscillant selon la position choisie du repose pied ajustable.
- Ajuster l'écrou de blocage sur le joint du maître cylindre de frein pour définir la position la plus confortable pour le levier de frein et serrer correctement l'écrou.
- Veiller à tous ce que les boulons soient serrés et que le levier de frein arrière fonctionne correctement.

Comutateur de feu stop Banjo

- Enlever le boulon qui fixe le banjo montant l'extrémité du maître cylindre et remplacer le boulon par l'interrupteur de capteur de lumière de feu stop, en utilisant les rondelles étanches en aluminium. **NOTE : VOUS DEVREZ PURGER LE SYSTEME DE FREIN.**
- Nous vous recommandons de couper le fil d'origine et d'utiliser les billes de connecteur pour connecter les fils de comutateur de feu stop aux fils.
- Vérifier que les freins et le feu stop fonctionnent correctement avant de prendre la route.

Notez que l'arbre de pression du maître cylindre doit être directement aligné avec le maître cylindre. Ne pas effectuer ce contrôle peut provoquer des défaillances de frein.

Racing Technique Ltd T/A 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

Du fait de la complexité et des dangers inhérents à l'installation des produits, impliquant notamment le système de freinage, nous vous recommandons de faire effectuer/contrôler le montage par un mécanicien qualifié.

ISSUE 1 05/07/2021 (DM)

Racing Technique Ltd T/A 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