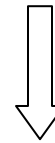
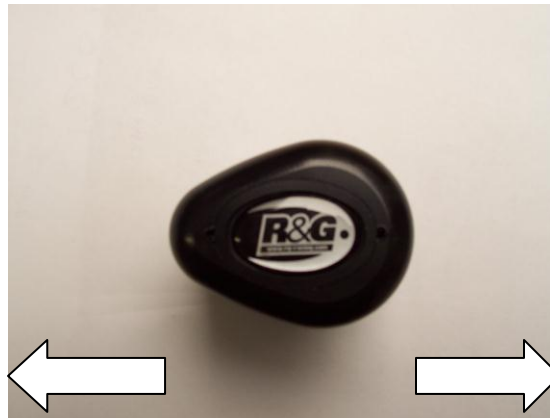
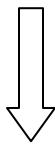




FITTING INSTRUCTIONS FOR CP0265 CRASH PROTECTORS
HONDA VFR1200 2010



REAR OF BIKE

FRONT OF BIKE

PICTURE 'C'

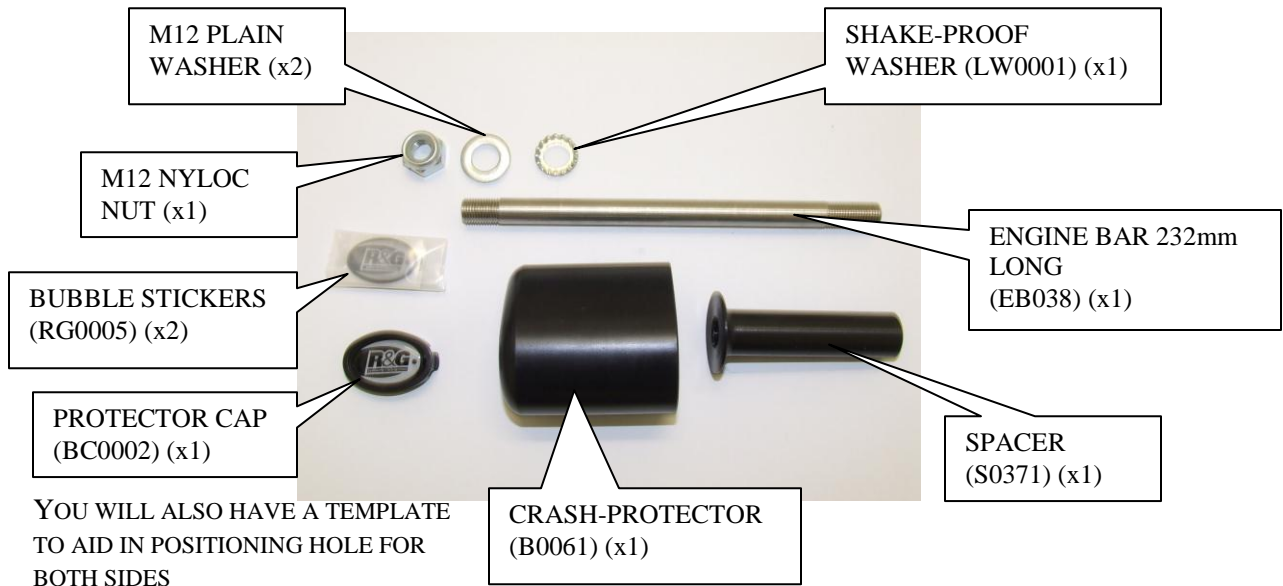
THIS KIT CONTAINS THE ITEMS PICTURED AND LABELLED BELOW.
DO NOT PROCEED UNTIL YOU ARE SURE ALL PARTS ARE PRESENT.

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

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!*

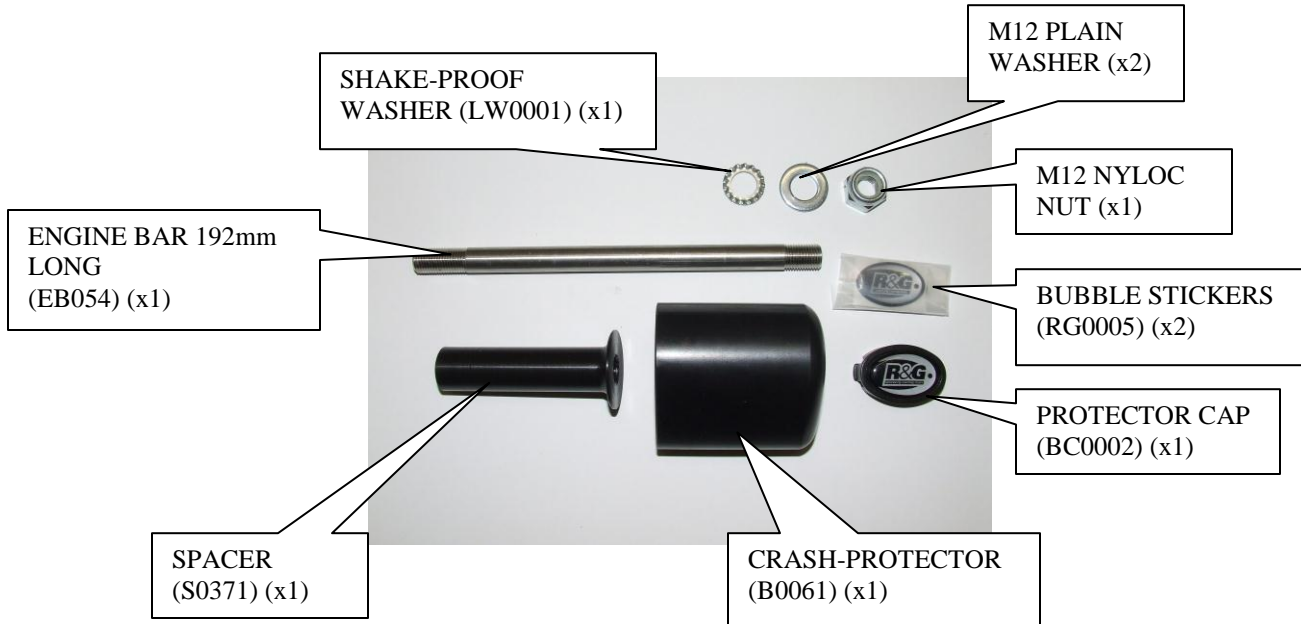


THE PARTS SHOWN MAY BE REPRESENTATIVE ONLY (FOR CLARITY OF INSTRUCTIONS ONLY)



LEFT HAND SIDE

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



RIGHT HAND SIDE



TOOLS REQUIRED

- Socket set to include 17mm and 19mm sockets and wrench.
 - Torque wrench (up to 40Nm).
- 28mm Hole-saw and/or dremmel type tool.
 - Masking tape.



Near side (left side as you sit on bike)

- Cut out line of template for left-hand side and using masking tape secure in position as shown above (using edges and cut-out as a guide).
- Carefully mark centre position of hole, remove template and pilot drill (approximately 6mm diameter).
- Check the pilot hole is aligned with engine mounting bolt.
- Using a dremmel or similar tool or hole-saw open hole out to 28mm (care must be taken as there is a web that you will cut through), deburr hole using sharp knife or fine emery paper.
- Using 17mm socket you can now undo and remove engine mounting bolt, leave spacer/washer in position against frame mounting face.
- Fit one of the nyloc nuts to the longer engine-bar, ensure thread goes through the nylon by three-four threads (it may be required to secure nut in place using a semi-permanent thread locking glue).
- Slide one of the 12mm plain washers onto one the engine-bar so washer sits against nut just fitted.
- Slide serrated locking washer over the bolt so it sits against the plain washer just fitted.
- Next slide engine-bar, washer and locking washer through either bobbin so head of bolt goes into counter-bore in bobbin.
- Next slide either spacer over engine-bar so larger diameter sits against bobbin (the amount of engine-bar protruding from spacer should be the same as the original engine mounting bolt).
- Offer this assembly up to frame mount (please at this stage check neither bobbin or spacer is in contact with the fairing, if it is touching use one of the extra washers between the spacer and frame to remedy) and tighten bolt until you feel some compression from inside the protector using 19mm socket and wrench. **PLEASE NOTE BOBBIN MUST BE POSITIONED AS IN PICTURE 'C' ABOVE WITH BIGGER END TOWARD FRONT OF BIKE.** Turn a little more so that you feel the compression increase slightly. Then apply a quarter turn. Do not overtighten as damage can occur to the bike. Do not exceed 40nm of torque.
- If not already fitted fit bubble sticker into recess of bobbin cap.
- Fit bobbin cap into bobbin.

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



Off side (right side as you sit on bike)

- Cut out line of template for right-hand side and using masking tape secure in position as shown above (using edges and cut-out as a guide).
- Carefully mark centre position of hole, remove template and pilot drill (approximately 6mm diameter).
- Check the pilot hole is aligned with engine mounting bolt.
- Using a dremmel or similar tool or hole-saw open hole out to 28mm (care must be taken as there is a web that you will cut through), deburr hole using sharp knife or fine emery paper.
- Using 17mm socket you can now undo and remove engine mounting bolt, leave spacer/washer in position against frame mounting face.
- Fit one of the nyloc nuts to the shorter engine-bar, ensure thread goes through the nylon by three-four threads (it may be required to secure nut in place using a semi-permanent thread locking glue).
- Slide one of the 12mm plain washers onto one the engine-bar so washer sits against nut just fitted.
- Slide serrated locking washer over the bolt so it sits against the plain washer just fitted.
- Next slide engine-bar, washer and locking washer through the remaining bobbin so head of bolt goes into counter-bore in bobbin.
- Next slide the remaining spacer over engine-bar so larger diameter sits against bobbin (the amount of engine-bar protruding from spacer should be the same as the original engine mounting bolt).
- Offer this assembly up to frame mount (please at this stage check neither bobbin or spacer is in contact with the fairing, if it is touching use one of the extra washers between spacer and frame to remedy) and tighten bolt until you feel some compression from inside the protector using 19mm socket and wrench. **PLEASE NOTE BOBBIN MUST BE POSITIONED AS IN PICTURE 'C' ABOVE WITH BIGGER END TOWARD FRONT OF BIKE.** Turn a little more so that you feel the compression increase slightly. Then apply a quarter turn. Do not overtighten as damage can occur to the bike. Do not exceed 40nm of torque.
- If not already fitted fit bubble sticker into recess of bobbin cap.
- Fit bobbin cap into bobbin.

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 resellable 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.

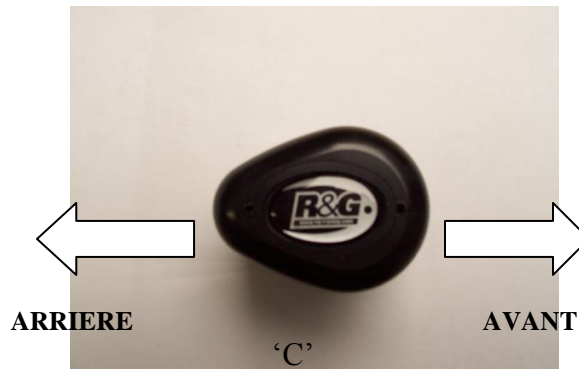
R&G Racing

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



FRANCE
INSTRUCTIONS DE MONTAGE DES PROTECTIONS CP0265 HONDA
VFR1200 2010



LIRE LA NOTICE AVANT DE COMMENCER LE MONTAGE DES PROTECTIONS

LA PRESENTATION DES PIECES R&G DANS L'EMBALLAGE N'EST PAS TOUJOURS IDENTIQUE AU SENS DE MONTAGE.

Merci de noter que dans le cas où les protections sont assemblées avec une bague en caoutchouc, merci de bien vouloir le retirer lors du montage des pièces sur la moto.

OUTILS NECESSAIRES.

- Jeu de clé à douille 17mm et 19mm.
- Clé dynamométrique (40Nm).
- Scie cloche de dia. 28 mm /ou une outillage type dremmel.
 - Scotch

Gauche

- Couper le calque pour le côté Gauche (marquage Left hand side) et utiliser le scotch pour le fixer sur le carénage. (voir la photo supérieure) (utiliser les bords comme point de repère).
- Marquer la position du trou sur le carénage, enlever le calque et percer le carénage à l'aide d'un forêt de 6 mm. (percer le centre du point de repère).
- Vérifier que le trou de 6 mm soit dans l'alignement de la vis de fixation moteur (vis située en dessous du carénage).
- A l'aide de la DREMEL ou de la scie cloche de 28 mm, percer le carénage et faire un trou de 28 mm. (prenez le trou de 6 mm comme point de repère et comme guide pour effectuer un perçage dans l'axe de la vis de fixation moteur). Ebavurer le trou.
- A l'aide d'une clé de 17 mm (à douille), desserrer la vis de fixation moteur, attention de bien laisser l'entretoise de cadre en position.
- Prendre la barre R&G la plus longue et visser un écrou autobloquant sur le filetage (Visser de manière à laisser ressortir 3 filets, il est recommandé de mettre un produit type « frein filet » pour bloquer le montage).
- Glisser une rondelle lisse de 12 mm sur l'axe (contre l'écrou).
- Glisser ensuite une rondelle crantée sur l'axe contre la rondelle lisse.



- Ensuite glisser l'ensemble à travers l'un des tampons R&G. (les rondelles et l'écrou seront positionnés dans le renforcement du tampon).
- Glisser ensuite l'entretoise R&G contre contre le tampon. (la partie de l'entretoise la plus large sera positionnée contre le tampon).
- Vérifier ensuite que la partie de la barre R&G qui ressort du tampon et de l'entretoise est égale à la longueur de vis d'origine.
- Positionner le tout sur la fixation de moteur de la moto. Attention au sens de montage, la partie la plus large du tampon sera positionnée vers l'avant de la moto. (voir photo C)
- Vérifier que ni l'entretoise, ni le tampon ne doivent être en contact avec le carénage, si c'est le cas, utiliser une rondelle supplémentaire pour espacer la protection du carénage (placer la rondelle entre le cadre et l'entretoise R&G).
- A l'aide de la clé de 19 mm, serrer la barre jusqu'à ce que vous sentiez la compression à l'intérieur du tampon, ne pas trop serrer.
Couple de serrage Maxi 40nm.
- Attention au sens de montage, la partie la plus large du tampon sera positionnée vers l'avant de la moto. (voir photo C)
- Clipper le cache R&G dans le tampon. (voir photo C)

Droite

- Couper le calque pour le côté Droit (marquage Right hand side) et utiliser le scotch pour le fixer sur le carénage. (voir la photo supérieure) (utiliser les bords comme point de repère).
- Marquer la position du trou sur le carénage, enlever le calque et percer le carénage à l'aide d'un forêt de 6 mm. (percer le centre du point de repère).
- Vérifier que le trou de 6 mm soit dans l'alignement de la vis de fixation moteur (vis située en dessous du carénage).
- A l'aide de la DREMEL ou de la scie cloche de 28 mm, percer le carénage et faite un trou de 28 mm. (prenez le trou de 6 mm comme point de repère et comme guide pour effectuer un perçage dans l'axe de la vis de fixation moteur). Ebavurer le trou.
- A l'aide d'une clé de 17 mm (à douille), desserrer la vis de fixation moteur, attention de bien laisser l'entretoise de cadre en position.
- Prendre la barre R&G la plus courte et visser un écrou autobloquant sur le filetage (Visser de manière à laisser ressortir 3 filets, il est recommandé de mettre un produit type « frein filet » pour bloquer le montage).
- Glisser une rondelle lisse de 12 mm sur l'axe (contre l'écrou).
- Glisser ensuite une rondelle crantée sur l'axe contre la rondelle lisse.
- Ensuite glisser l'ensemble à travers l'un des tampons R&G. (les rondelles et l'écrou seront positionnés dans le renforcement du tampon).
- Glisser ensuite l'entretoise R&G contre contre le tampon. (la partie de l'entretoise la plus large sera positionnée contre le tampon).
- Vérifier ensuite que la partie de la barre R&G qui ressort du tampon et de l'entretoise est égale à la longueur de vis d'origine.
- Positionner le tout sur la fixation de moteur de la moto. Attention au sens de montage, la partie la plus large du tampon sera positionnée vers l'avant de la moto. (voir photo C)
- Vérifier que ni l'entretoise, ni le tampon ne doivent être en contact avec le carénage, si c'est le cas, utiliser une rondelle supplémentaire pour espacer la protection du carénage (placer la rondelle entre le cadre et l'entretoise R&G).
- A l'aide de la clé de 19 mm, serrer la barre jusqu'à ce que vous sentiez la compression à l'intérieur du tampon, ne pas trop serrer.
Couple de serrage Maxi 40nm.

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



- Attention au sens de montage, la partie la plus large du tampon sera positionnée vers l'avant de la moto. (voir photo C)
- Clipper le cache R&G dans le tampon. (voir photo C)