



FITTING INSTRUCTIONS FOR CP0485
AERO CRASH PROTECTORS
DUCATI V2 2020-



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"> • Socket set to include 2.5, 3, 4, 5, 6, 7 & 8mm A/F socket and wrench. <ul style="list-style-type: none"> • Torx head tools • Socket set to include a deep 8mm & 19mm socket and wrench. <ul style="list-style-type: none"> • 8 & 10mm spanner. • Flat headed screwdriver. • Torque wrench (up to 40Nm). • Suitable centre lift stand to support the chassis during rear suspension removal 	<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	M0382 LHS CRASH PROTECTOR BRACKET	1
ITEM 2	M0383 RHS CRASH PROTECTOR BRACKET	1
ITEM 3	M0384 RHS ENGINE MOUNT PLATE	1
ITEM 4	EB077 ENGINE BAR	1
ITEM 5	B0431 M12 CRASH PROTECTOR	2
ITEM 6	BC002 BOBBIN CAP	2
ITEM 7	M12 x 1.25 x 100mm HEX HEAD BOLT RHS	1
ITEM 8	M12 x 1.25 x 140mm HEX HEAD BOLT LHS	1
ITEM 9	M12 19MM O/D WASHER	2
ITEM 10	LW0001 SHAKE PROOF WASHER	2
ITEM 11	S0670 9mm SPACER (LHS REAR)	1
ITEM 12	S0735 41.5mm SPACER (RHS FRONT)	1
ITEM 13	S0736 6.5mm SPACER (SHOCK MOUNT)	1
ITEM 14	S1252 23.5mm RHS PANEL SPACER	2
ITEM 15	S0757 3mm RHS PANEL SPACER	2
ITEM 16	S0791 82mm SPACER (LHS CRASH PROTECTOR)	1
ITEM 17	S1251 41mm SPACER (RHS CRASH PROTECTOR)	1
ITEM 18	M8 x 1.25 x 25mm BUTTON HEAD BOLT	2
ITEM 19	M8 x 1.25 x 30mm BUTTON HEAD BOLT	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



ITEM 20	M6 x 1.00 x 20mm BUTTON HEAD BOLT	2
ITEM 21	M6 x 1.00 x 35mm BUTTON HEAD BOLT	1
ITEM 22	M6 x 1.00 x 55mm BUTTON HEAD BOLT	2
ITEM 23	M6 x 1.00 x 65mm BUTTON HEAD BOLT	3
ITEM 24	M6 x 1.00 x 70mm LONG BUTTON HEAD BOLT	2
ITEM 25	M10 x 1.25 x 50mm CAP HEAD BOLT	1
ITEM 26	MP0116 LHS CRASH PROTECTOR BRACE PLATE	1
ITEM 27	MP0117 RHS CRASH PROTECTOR BRACE PLATE	1
ITEM 28	S0792 16.5mm RHS REAR SPACER	1
ITEM 29	S0793 40mm RHS REAR BRACE SPACER	1
ITEM 30	S0794 36.5mm RHS CENTRAL BRACE SPACER	1
ITEM 31	S0795 35mm RHS FRONT BRACE SPACER	1
ITEM 32	M6 STAINLESS NUT	1
ITEM 33	M6 WASHERS 12mm OD x 1mm	2

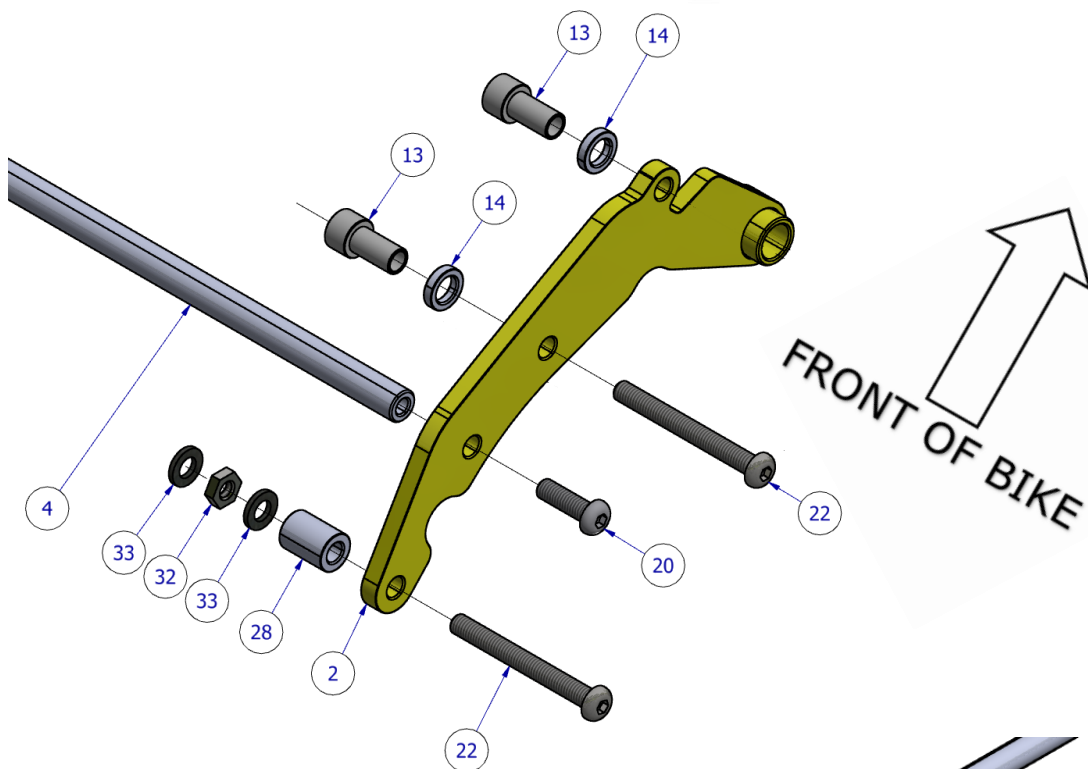
AERO-STYLE CRASH PROTECTOR ORIENTATION



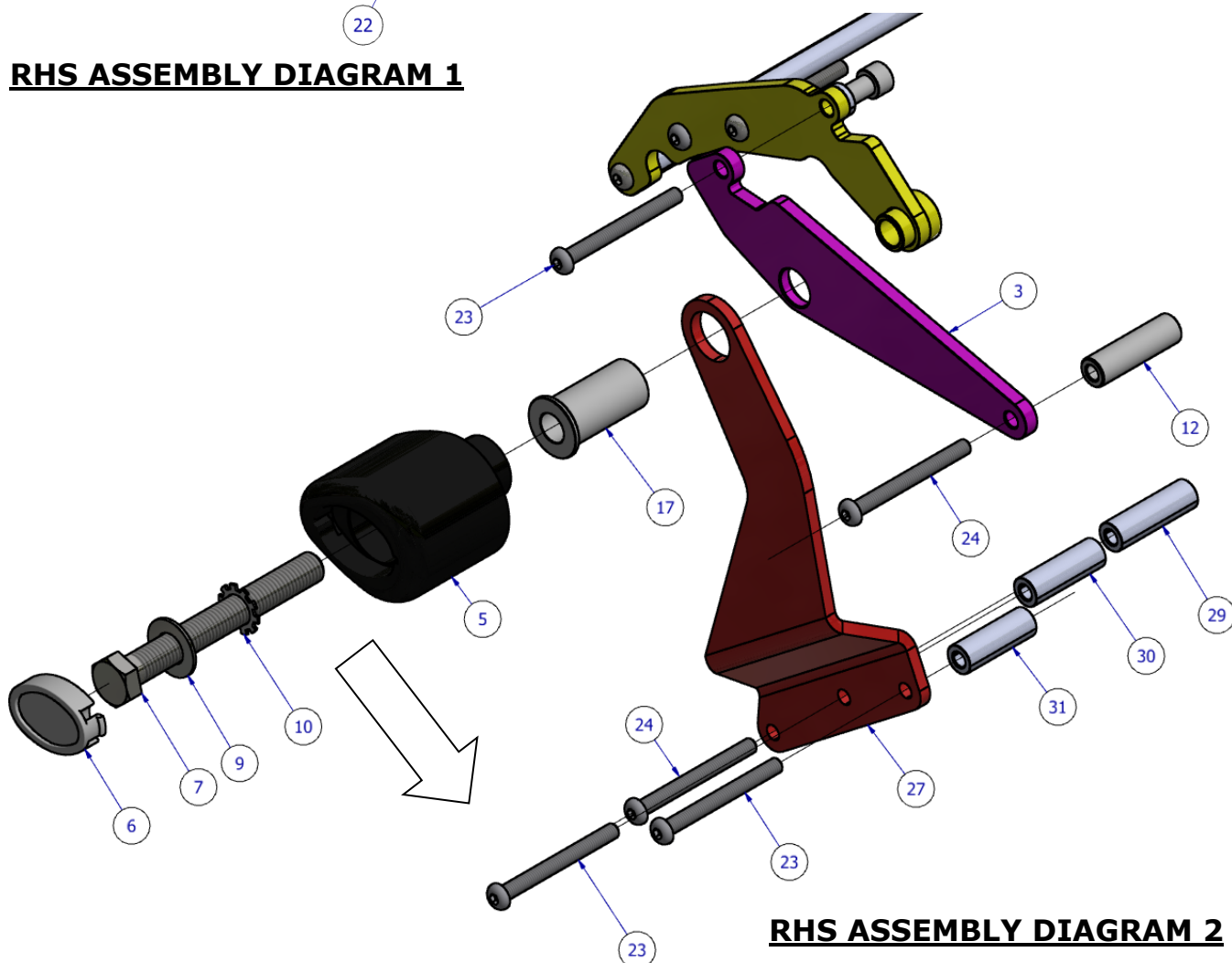
R&G Racing

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



RHS ASSEMBLY DIAGRAM 1

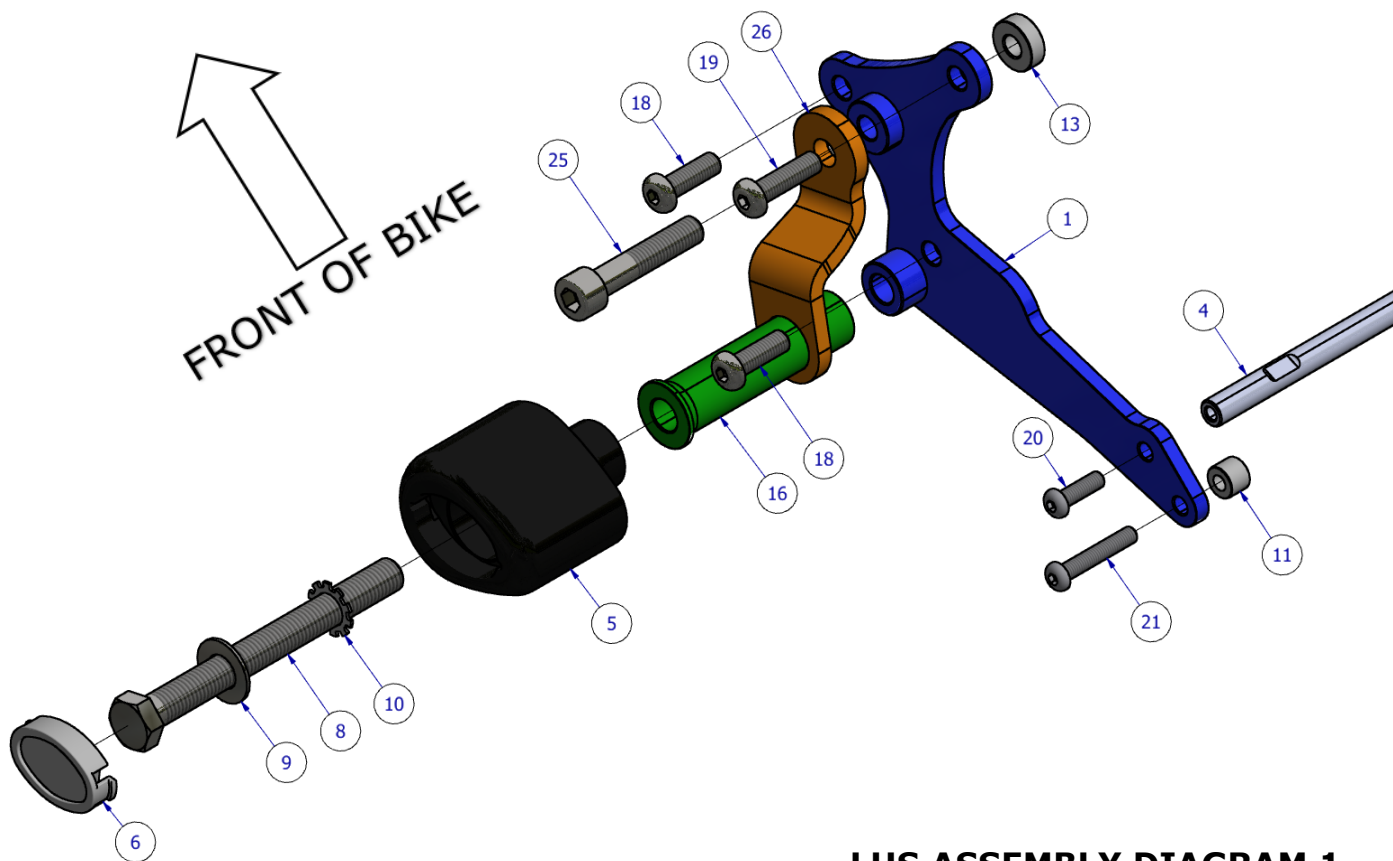


RHS ASSEMBLY DIAGRAM 2

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

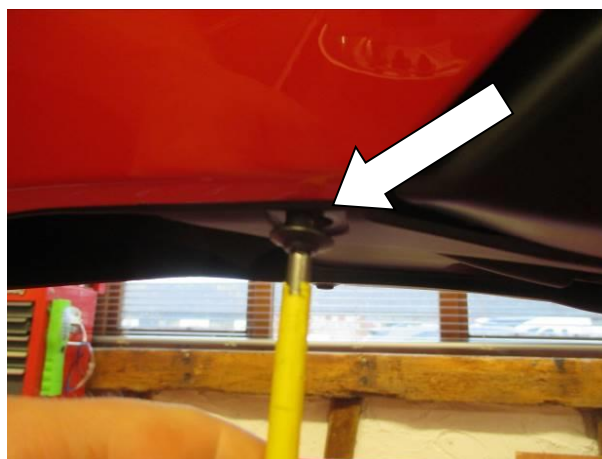


LHS ASSEMBLY DIAGRAM 1

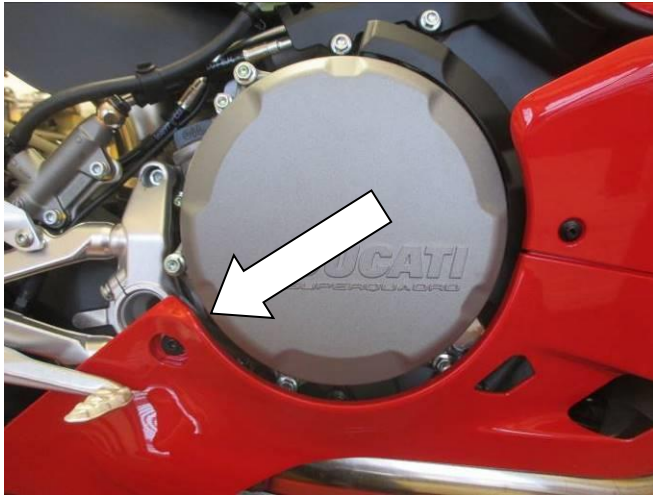
FITTING PICTURES



Picture 1



Picture 2



Picture 3



Picture 4



Picture 5



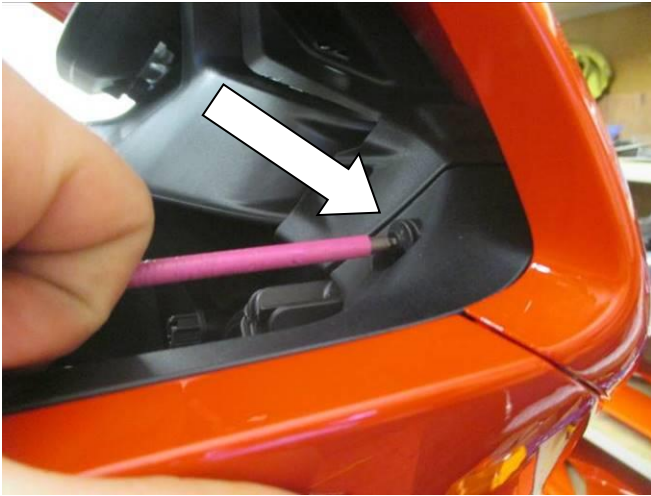
Picture 6



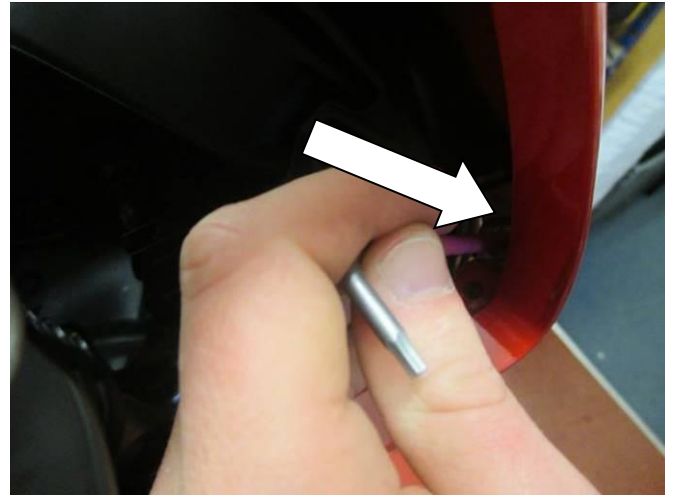
Picture 7



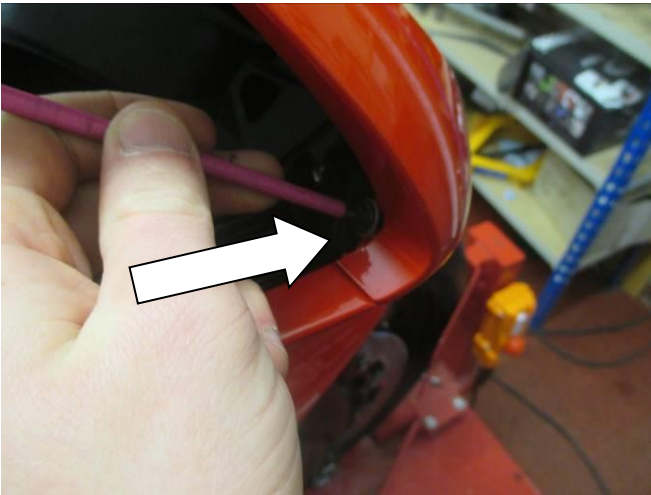
Picture 8



Picture 9



Picture 10



Picture 11



Picture 12



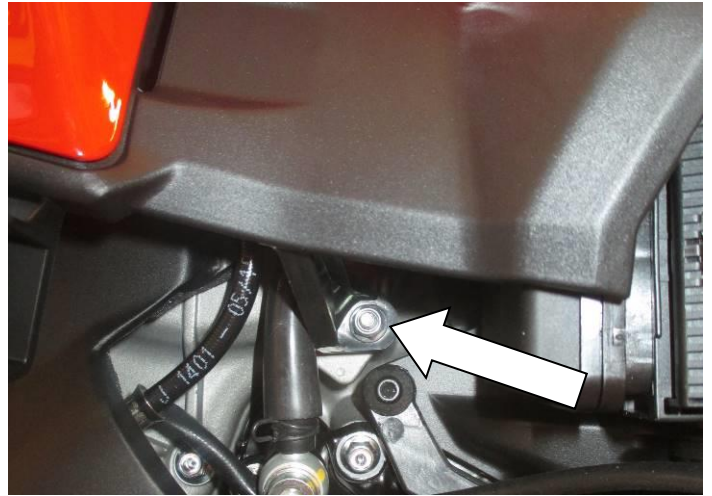
Picture 13



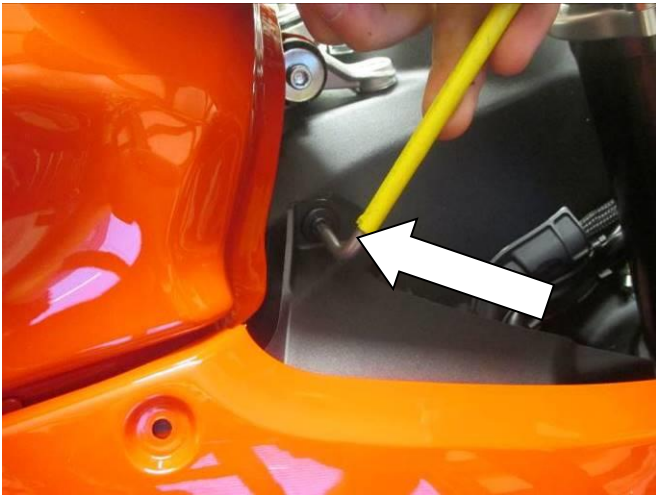
Picture 14



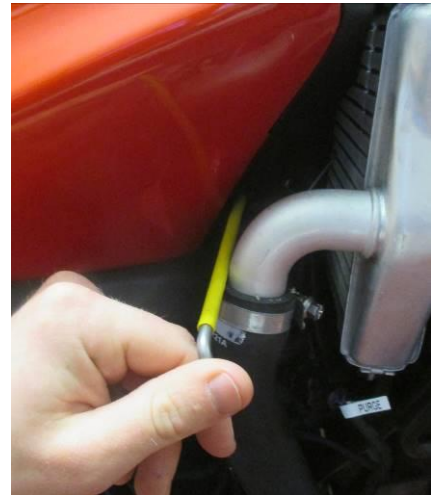
Picture 15



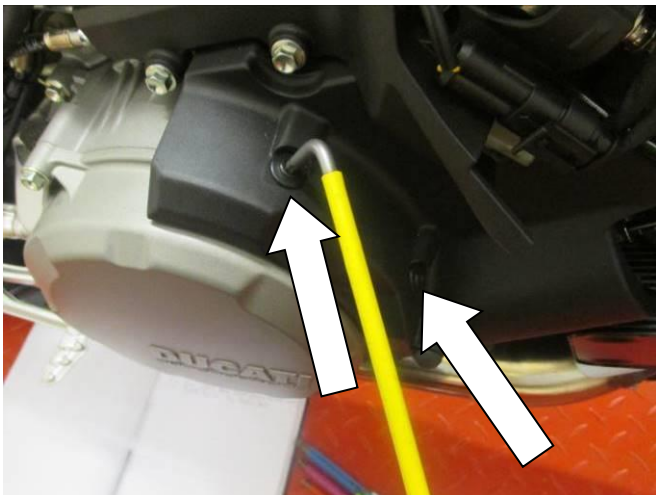
Picture 16



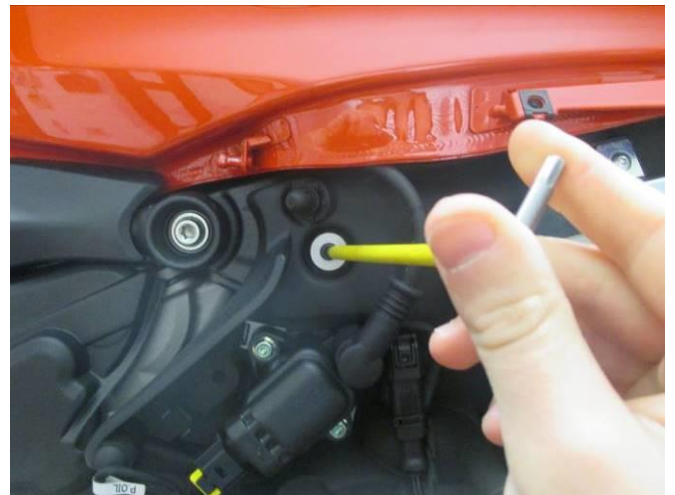
Picture 17



Picture 18



Picture 19



Picture 20



Picture 21



Picture 22



Picture 23



Picture 24



Picture 25



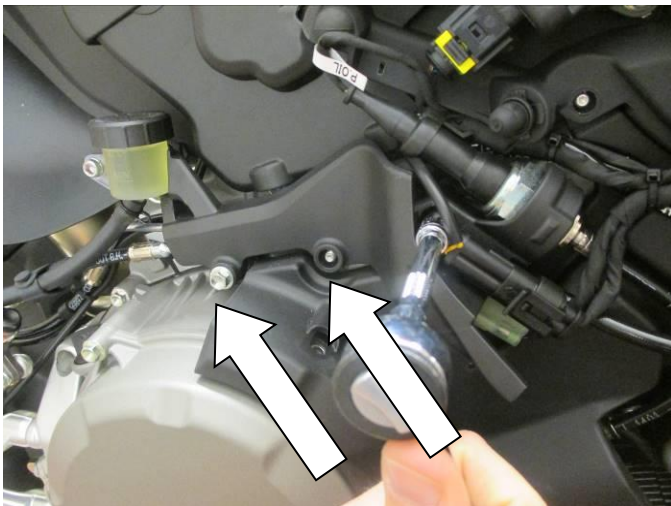
Picture 26



Picture 27



Picture 28



Picture 29



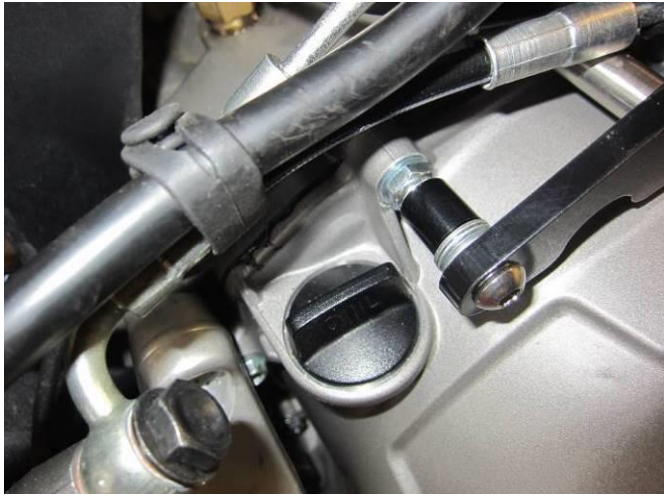
Picture 30



Picture 31



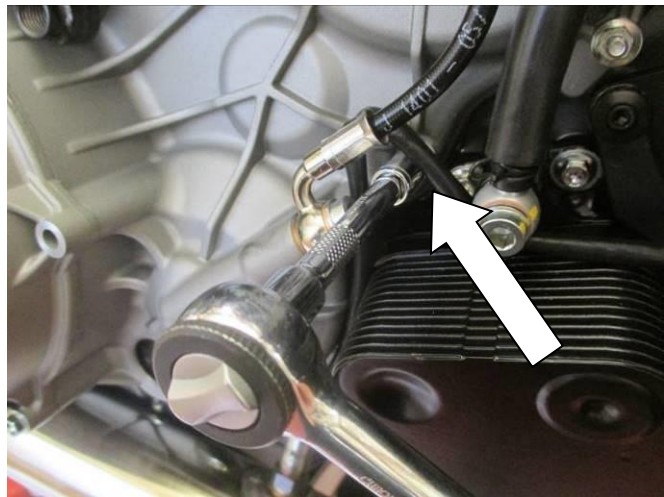
Picture 32



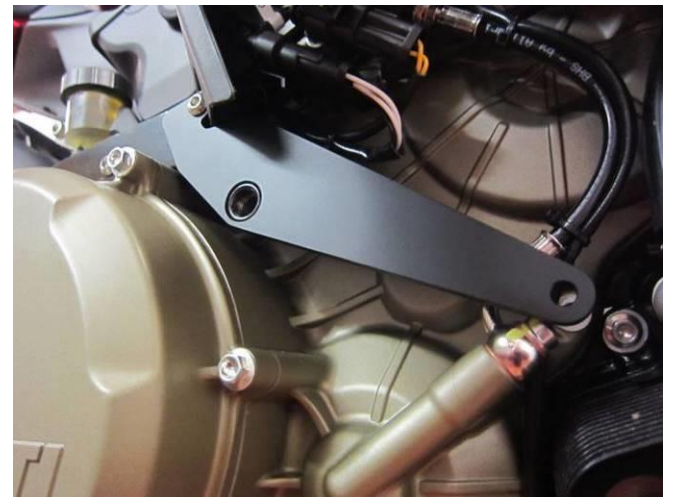
Picture 33



Picture 34



Picture 35



Picture 36



Picture 37



Picture 38



Picture 39



Picture 40



Picture 41



Picture 42



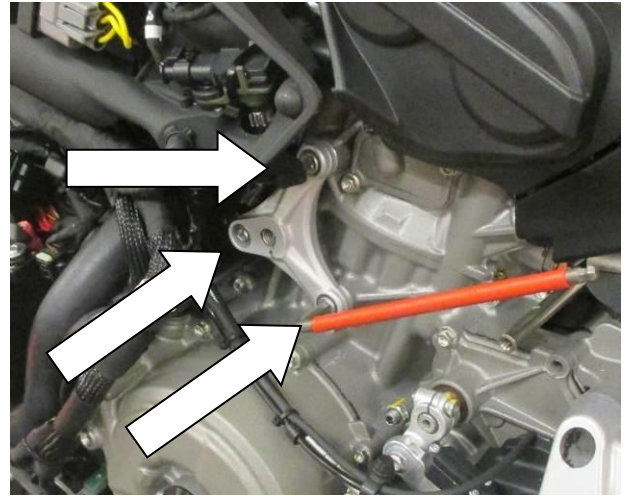
Picture 43



Picture 44



Picture 45



Picture 46



Picture 47



Picture 48



Picture 49



Picture 50



Picture 51



Picture 52



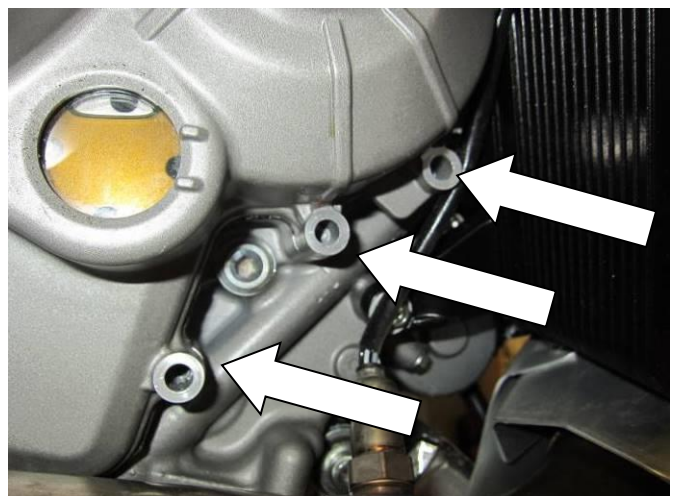
Picture 53



Picture 54



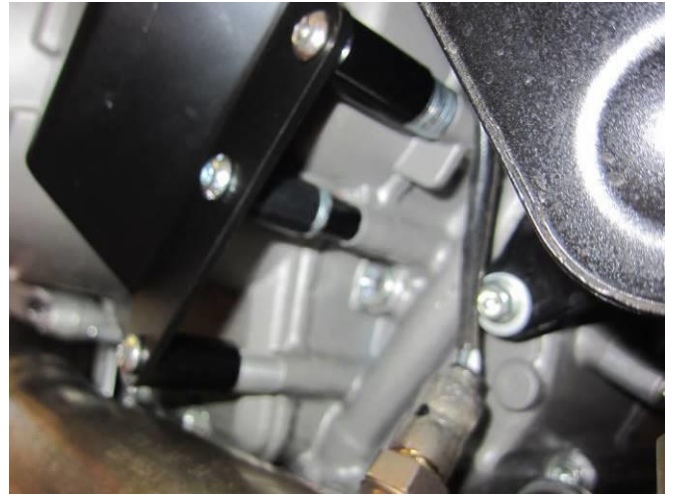
Picture 55



Picture 56



Picture 57



Picture 58



Picture 59



Picture 60



FITTING INSTRUCTIONS

PLEASE NOTE THAT BEFORE BEGINNING, YOU WILL NEED A SUITABLE STAND TO LIFT THE MOTORCYCLE ALLOWING REMOVAL OF THE REAR SHOCK. DO NOT PROCEED IF YOU ARE NOT COMFORTABLE TO DO THIS. HAVE FITTED BY A QUALIFIED TECHNICIAN. READ ALL STEPS BEFORE PROCEEDING.

- Begin by removing RHS belly pan panels by removing the following bolts using Torx tool and 4mm allen key to remove:
 - Row of 3 x Torx bolts along RHS connecting mid fairing to lower fairing, arrowed in Picture 1.
 - 2 x 4mm allen bolts underside of belly pan, arrowed in Picture 2.
 - 1 x 4mm allen bolt on rear mount, arrowed in Picture 3.
 - 1 x Torx head bolt on inside of front cowl, arrowed in picture 4.
- Next, follow the same procedure to remove the LHS belly panel removing the following bolts:
 - Row of 4 x Torx head bolts along LHS connecting mid fairing to lower fairing.
 - 1 x allen bolt underside of belly pan forward 1 bolt (removed in previous step).
 - 1 x 4mm Rear mount bolt.
 - 1 x Torx bolt inside front cowl.
- The key shroud panel must be removed (Picture 5) using a 3mm & 4mm allen key to remove the following bolts:
 - 2 x outer 3mm allen keys bolts, arrowed in Picture 6.
 - 2 x upper 4mm allen head bolts, arrowed in Picture 7.
- Next, remove the RHS inner nose panel (Picture 8) by removing the following bolts:
 - 2 x pop rivets inside fairing surrounding radiator, removed by pressing the centre inwards to release and then removing plastic rivet.
 - 1 x 3mm allen at front of panel, arrowed in picture 9.
- To remove RHS Mid fairing panel (main section), remove all the bolts listed below:
 - 2 x 3mm behind RHS inner nose panel shown in pictures 10 and 11.
 - 1 x 4mm allen bolt under centre nose cone shown in picture 12.
 - 2 x 3mm allen bolts, upper rear fairing.
 - 1 x 3mm allen hidden behind mid fairing accessed from rear, as shown in picture 13.

At this point the fairing is free to be removed and should be supported at all times during the next steps.

- pry the fairing carefully away from the bike so 3 x plastic pop pins inside fairing can be accessed and help disengage them from the rubber mounts as required. **DO NOT TRY TO FULLY REMOVE FAIRING.**

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



- Shift the whole fairing panel towards the rear of the bike to disengage the final pop pin at the top rear of the panel below the fuel tank, as shown in Picture 14.
- Remove the RHS mid fairing inner panel, shown in picture 15:
 - Remove the locking nut from the engine stud at the base of the panel using an 8mm socket, arrowed in picture 16.
 - Remove the upper 3mm allen bolt arrowed in picture 17.
 - Remove the forward 4mm bolt found behind the radiator, shown in picture 18.
 - Pull the panel section away from the bike and disengage the rubber pop pin and remove the panel completely.
- Next, the RHS Engine case panel must be removed permanently from the bike.
 - First remove the 2 x 4mm allen bolts shown in picture 19.
 - Remove the two 4mm allen bolts shown in picture 20 & 21.
 - Remove the 3mm allen bolt securing the ABS unit in position as shown in picture 22.
 - Move the ABS unit away from the bike as shown in picture 23 to reveal a 3rd allen bolt to be removed, as shown in picture 24. **Do not disconnect any wiring.**
 - Remove the 2 x 8mm hex nuts shown in pictures 25 & 26, making sure to remove the retaining spacers also.
 - Now the lower engine panel can be removed. Pull the front two mounts from the studs and carefully remove the brake pressure switch line from the plastic panel and slide the panel downwards and away from the bike, as shown in picture 27.
- Now remove the engine case panel mount bracket by removing the two 8mm engine case bolts, as shown in picture 28. You can re-fit these engine bolts as originally mounted and re-torque the bolts to the manufactures specified amount.
- Re-fit the plastic ABS unit, using the original 3mm allen bolt.
- Remove 2 x 8mm shaft nuts arrowed in picture 29 to allow the brake reservoir panel to be pulled away from the bike and off the engine studs. **Do not remove the panel completely.**
- Remove the two studs below the panel using an 8mm deep socket.
- Take the single stepped spacers (item 14 – S1252) and insert into the rearward holes from behind the plastic hose guide, as shown in picture 30.
- The plastic hose guide should now relocate into place, with both spacers aligning with the bolt holes in the engine case.
- Fit the small spacer with the smaller diameter centre (item 15 – S0757 – 3mm long) over the exposed smaller step of spacer S0756, as shown in picture 31.
- On all model variants, remove the remaining 8mm head engine case bolt, as arrowed in picture 32.
- Referring to **RHS Assembly Diagram 1**, take the right side rearward mounting plate (item 2 – M0383) and fit one M6 x 55mm long button head bolt (item 22) through the rearward hole and then through the plastic spacer (item 28 –



S0792 – 16.5mm long). Now fit one M6 washer (item 33), followed by the M6 nut (item 32) and then the remaining M6 washer (item 33), as shown in picture 33.

- Tighten the nut onto the bolt so that it just begins to tighten onto the plastic spacer.
- Now the RHS rearward mounting plate with the rearward bolt can be offered up to the bike as shown in picture 34.
- Take the remaining M6 x 55mm long button head bolt (item 22) and place through the third hole from the rear, locating through the set of spacers already fitted which secure the rear of the plastic hose guide in place, before loosely tightening into the engine case, as shown in picture 34.
- To ensure the rear bolt is correctly mounted into the engine case, tighten the bolt into the casing and then lock it using the M6 nut which is already fitted. This will allow the plastic spacer to be slightly pinched in place and will help absorb forces in the event of a crash.
- Re-fit the front 8mm hex head bolt cap to secure the front of the plastic hose guide in place and relocate any wiring connectors that were previously un-mounted.
- Remove the engine case bolt from behind the hydraulic hose, as arrowed in picture 35.
- Referring to **RHS Assembly diagram 2**, offer the right side forward mounting plate (item 3 – M0384) into place, ensuring the large hole locates over the threaded boss of the previously installed mounting plate, before fitting one M6 x 65mm long button head bolt (item 23) through the top mounting hole, then the other mounting plate and spacers before loosely tightening into the engine case as shown in picture 36.
- Take the long spacer (item 12 – S0735 – 41.5mm long) and position it between the mounting plate and engine case in alignment with the front mounting hole, before inserting the M6 x 70mm long button head bolt (item 24) and loosely tightening, as shown in picture 37.
- With all four mounting bolts now in place and the 2 mounting plates correctly mounted, tighten the bolts to the manufacturers recommended torque settings, as shown in picture 38.
- From the left side of the bike, insert the engine bar (item 4 – EB077 – 252.5mm long) behind the rear cylinder, allowing the other end to locate with the remaining hole on the right-side mounting plate. *Please note insert the engine bar so that the end with the 8mm spanner flats sits on the left side of the bike, as shown in picture 39.* Fit one M6 x 20mm long button head bolt (item 20) through the mounting plate and loosely tighten into the engine bar.



The next steps will require removal of the LHS upper and mid fairing and entails similar process to the steps performed for the RHS fairing:

- Remove the LHS inner nose panel (picture 8) by removing the following bolts:
 - 2 x pop rivets inside fairing surrounding radiator, removed by pressing the centre inwards to release and then removing plastic rivet.
 - 1 x 3mm allen at front of panel (picture 9).
- Remove the LHS upper fairing panel in the same method as the RHS by removing:
 - 2 x 3mm allen bolts, upper rear fairing
 - 2 x 3mm behind LHS inner nose panel (RHS shown in pictures 10 and 11)
 - 1 x 4mm allen head bolt, top. (previously hidden behind key shroud removed earlier)
 - 1 x 3mm allen hidden behind mid fairing accessed from rear (as shown in picture 13)
 - 1 x pop rivet to inner nose cone
 - **At this point the fairing is free to be removed and should be supported at all times during the next steps.**
 - Pry the fairing carefully away from the bike so 3 x plastic pop pins inside fairing can be accessed and help disengage them from the rubber mounts as required. **DO NOT TRY TO FULLY REMOVE FAIRING.**
 - Shift the whole fairing panel towards the rear of the bike to disengage the final pop pin at the top rear of the panel below the fuel tank as shown in picture 14.
- Remove the LHS mid fairing inner panel:
 - Remove the locking nut from the engine stud at the base of the panel using an 8mm socket, arrowed in picture 40.
 - Remove the forward 4mm bolt found behind the radiator as shown in picture 41.
 - Pull the panel section away from the bike and disengage the rubber pop pin and remove the panel completely.
- The regulator/ rectifier mounting panel should be moved to access upper suspension mount:
 - Remove 2 x 4mm black cap bolts shown in pictures 42 & 43.
- The motorcycle now needs to be mounted onto a suitable stand which supports the bike from the swingarm pivot to allow for the rear suspension to be removed, as shown in picture 44. The rear wheel will also need to be supported to prevent it from dropping when the shock absorber is removed.
- Remove the 3 x allen bolts securing the plastic shock cover.
- Remove the two bolts which secure the shock absorber in place using an 8mm allen key, as shown in picture 45, and remove the shock from the bike completely.
- With the shock absorber removed, remove the three bolts which secure the front mounting plate in place to the rear cylinder head, as shown in picture 46.
- Remove the engine case bolt which sits near the previously installed engine bar and above the rear shock linkage, as shown in picture 47.

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



- Take the left side mounting plate (Item 1 – M0382) and offer it up to the bike as shown in picture 48. Insert one M8 x 25mm long button head bolt (Item 18) through the front hole of the mounting plate and into the threaded boss on the side of the cylinder head, also shown in picture 48.
- On the top mounting hole, place the M8 x 30mm long button head bolt (item 19) through the mounting plate, then through the short spacer (item 13 – S0736 – 6.5mm long) and loosely tighten into the thread boss on the side of the rear cylinder head, as shown in picture 49.
- Fit the remaining M8 x 25mm long button head bolt (item 18) into the remaining hole, above the threaded boss.
- At the rear of the mounting plate, fit the M6 x 35mm long button head bolt (item 21) through the mounting plate hole, then through the small spacer (item 11 – S0670 – 9mm long) and loosely tighten into the engine case, as shown in picture 50.
- The previously fitted engine bar should now be in a location where it can align with the remaining hole on the mounting plate. Fit the remaining M6 x 20mm long button head bolt (item 20) and loosely tighten into the engine bar, as shown also in picture 50.
- With the mounting plate correctly mounted it should look like picture 51. Tighten all the bolts to the manufacturers recommended torque settings. For the bolt that tightens into the engine bar, hold the engine bar in place using an 8mm open ended spanner on the flats of the bar, whilst tightening the button head bolt, as shown in picture 39. **Please ensure to tighten the button head bolt on the other end of the engine bar as well.**
- Re-fit the shock absorber to the bike using the OEM bolt on the rear mount but using the M10 x 1.25 x 50mm long 10.9 grade cap head bolt supplied in the kit (item 25) on the front mount. When fitting, first place through the recessed OEM spacer and then fit through the smaller hole of the left brace plate (item 26 – MP0116) so that the bend in the plate comes out from the bike, as shown in pictures 52 & 53. **Tighten this loosely, so that the brace can still be moved.**
- The LHS crash protector can now be fitted. Referring to **LHS Assembly Diagram 1** and following the steps below:
 - Slide one of the 12mm washers (item 9) onto the M12 x 1.25 x 140mm long hex head bolt (item 8) so the washer sits against head of bolt.
 - Slide one shake proof washer (item 10) over the bolt so it sits against the washer just fitted.
 - Next slide the bolt with washers through either crash protector (item 5) so the head of the bolt and washers goes into counter-bore in the bobbin.
 - Locate the longer crash protector spacer (item 16 – S0791 – 82mm long) over the exposed end of the bolt, ensuring the larger diameter end sits against the crash protector, as shown in picture 54.
 - Offer the crash protector up to the mounting plate by locating the spacer through the larger hole in the left brace plate and tighten the bolt into the



main mounting plate, as shown in picture 55, taking care to ensure the wiring runs above the spacer.

- Tighten the bolt until you feel some compression from inside the protector using a 19mm socket and wrench, **PLEASE NOTE THE CRASH PROTECTOR MUST BE POSITIONED AS AERO-STYLE CRASH PROTECTOR ORIENTATION DIAGRAM ON PAGE 3, 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 over tighten as damage can occur to the bike. Do not exceed 40Nm of torque.
- Tighten the front shock bolt. Do not exceed 40Nm of torque.
- On the right side of the bike, remove the three M6 bolts which mount into the lower casing, as shown in picture 56.
- To fit the RHS brace plate (item 26 – MP0116), refer to **RHS Assembly Diagram 2** and following the steps below:
 - Take the right brace plate (item 27 – MP0117) and offer it up to the bike as shown in picture 57.
 - Fit two M6 x 65mm long button head bolts (item 23) through the two forward holes on the bottom of the plate and the remaining M6 x 70mm long button head bolt (item 24) through the remaining rear hole.
 - On the back of the plate locate the 40mm long spacer (item 29 – S0793 – 40mm long) over the exposed thread of the rearward bolt, the 36.5mm long spacer (item 30 – S0794 – 36.5mm long) over the central bolt and the 35mm long spacer (item 31 – S0795 – 35mm long) over the front bolt.
- The brace plate should now be securely located in place as shown in picture 58.
- The LHS crash protector can now be fitted. Referring to **RHS Assembly Diagram 2** and following the steps below:
 - Take one of the 12mm washers (item 9) and slide onto the M12 x 1.25 x 100mm long hex head bolt (item 7) so the washer sits against head of bolt.
 - Slide one serrated locking washer (item 10) over the bolt so it sits against the washer just fitted.
 - Next slide the bolt with washers through the remaining crash protector (item 5) so head of bolt and washers goes into counter-bore in crash protector.
 - Locate the remaining crash protector spacer (item 17 – S1251 – 41mm long) over the exposed end of the bolt, ensuring the larger diameter end sits against the crash protector, as shown in picture 59.
 - Locate the crash protector and spacer through the upper hole of the brace plate and tighten the bolt into the main mounting plate, as shown in picture 60.
 - Tighten the bolt until you feel some compression from inside the protector using a 19mm socket and wrench.



PLEASE NOTE THE CRASH PROTECTOR MUST BE POSITIONED AS IN AERO-STYLE CRASH PROTECTOR ORIENTATION DIAGRAM ON PAGE 3, 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 over tighten as damage can occur to the bike. Do not exceed 40Nm of torque.
- Re-fit the small plastic cover by the rear shock on the left side of the bike.
- Re-fit the upper fairing on the right and lower fairings on both sides of the bike by reversing the steps for each panel ensuring all bolts are returned to their correct location.
- Ensure all fairings are correctly fitted with all bolts fully tightened.
- Fit crash protector caps (item 6) into both crash protectors.
- Before riding, check both sides are secure, and the crash protectors cannot rotate.
- Check tightness of each side regularly.

ISSUE 1 02/03/2020 (DM)

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



NOTICE DE MONTAGE POUR CP0485
PROTECTIONS CRASH
DUCATI V2 2020-



LE KIT CONTIENT LES ARTICLES EN PHOTO ET ETIQUETTES SUR LA PAGE

LES PARTIES PRÉSENTÉES PEUVENT ÊTRE UNIQUEMENT REPRESENTATIVES POUR LA CLARTE DES INSTRUCTIONS
NE PAS PROCÉDER AU MONTAGE AVANT DE VOUS ÊTRE ASSURÉ QUE TOUTES LES PIÈCES SOIENT PRÉSENTES.

SVP, LIRE L'ENSEMBLE DE LA NOTICE AVANT DE PROCÉDER AU MONTAGE.

EN CAS DE DOUTE LORS DU MONTAGE, CONSULTEZ UN DE NOS REVENDEURS, OU FAITES EFFECTUER LE MONTAGE PAR UN TECHNICIEN QUALIFIÉ.

LA FAÇON DONT LE KIT EST EMBALLÉ NE CORRESPOND PAS FORCÉMENT À LA FAÇON DE MONTER LES
PIÈCES SUR LA MOTO.

NOTEZ QUE SI LES KITS SONT EMBALLÉS AVEC DES RONDELLES EN CAOUTCHOUC SERVANT À TENIR LES
COMPOSANTS, CES RONDELLES DOIVENT ÊTRE JETÉES.

NOTICE DISPONIBLE AU TÉLÉCHARGEMENT SUR : WWW.RG-RACING.COM

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



<u>OUTILS REQUIS</u>	<u>Valeurs de serrage</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Clé à cliquet + douilles 2.5, 3, 4, 5, 6, 7 & 8mm. <ul style="list-style-type: none"> • Clés Torx • Clé à cliquet + douille 8mm & 19mm. <ul style="list-style-type: none"> • Clé à molette 8 & 10mm. • Tournevis plat. • Clé dynamométrique (à 40Nm). • Béquille centrale appropriée pour soutenir le cadre lors du retrait de la suspension arrière. 	M4 BOULON = 8Nm M5 BOULON = 12Nm M6 BOULON = 15Nm M8 BOULON = 20Nm M10 BOULON = 40Nm M12 BOULON = 40Nm

LEGENDE

ARTICLE NO.	DESCRIPTION	QTY
ARTICLE 1	M0382 SUPPORT PROTECTION CRASH CÔTÉ GAUCHE	1
ARTICLE 2	M0383 SUPPORT PROTECTION CRASH CÔTÉ DROIT	1
ARTICLE 3	M0384 PLAQUE SUPPORT MOTEUR CÔTÉ DROIT	1
ARTICLE 4	EB077 AXE MOTEUR	1
ARTICLE 5	B0431 M12 PROTECTION CRASH	2
ARTICLE 6	BC002 BOUCHON DE BOBINE	2
ARTICLE 7	M12 x 1.25 x 100mm BOULON CÔTÉ DROIT	1
ARTICLE 8	M12 x 1.25 x 140mm BOULON CÔTÉ GAUCHE	1
ARTICLE 9	M12 19MM O/D RONDELLE	2
ARTICLE 10	LW0001 RONDELLE ANTI VIBRATION	2
ARTICLE 11	S0670 9mm ENTRETOISE (CÔTÉ ARRIERE GAUCHE)	1
ARTICLE 12	S0735 41.5mm ENTRETOISE (CÔTÉ AVANT DROIT)	1
ARTICLE 13	S0736 6.5mm ENTRETOISE (SUPPORT AMORTISSEUR)	1
ARTICLE 14	S1252 23.5mm ENTRETOISE DE PANNEAU CÔTÉ DROIT	2
ARTICLE 15	S0757 3mm ENTRETOISE DE PANNEAU CÔTÉ DROIT	2
ARTICLE 16	S0791 82mm ENTRETOISE (PROTECTION CRASH CÔTÉ GAUCHE)	1
ARTICLE 17	S1251 41mm ENTRETOISE (PROTECTION CRASH CÔTÉ DROIT)	1
ARTICLE 18	M8 x 1.25 x 25mm BOULON	2

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 19	M8 x 1.25 x 30mm BOULON	1
ARTICLE 20	M6 x 1.00 x 20mm BOULON	2
ARTICLE 21	M6 x 1.00 x 35mm BOULON	1
ARTICLE 22	M6 x 1.00 x 55mm BOULON	2
ARTICLE 23	M6 x 1.00 x 65mm BOULON	3
ARTICLE 24	M6 x 1.00 x 70mm BOULON	2
ARTICLE 25	M10 x 1.25 x 50mm BOULON	1
ARTICLE 26	MP0116 ENTRETOISE DE PROTECTION CRASH CÔTÉ GAUCHE	1
ARTICLE 27	MP0117 ENTRETOISE DE PROTECTION CRASH CÔTÉ DROIT	1
ARTICLE 28	S0792 16.5mm ENTRETOISE ARRIERE DROITE	1
ARTICLE 29	S0793 40mm ENTRETOISE ARRIERE DROITE	1
ARTICLE 30	S0794 36.5mm ENTRETOISE ARRIERE CENTRALE	1
ARTICLE 31	S0795 35mm ENTRETOISE AVANT DROITE	1
ARTICLE 32	M6 ECROU	1
ARTICLE 33	M6 RONDELLES 12mm OD x 1mm	2

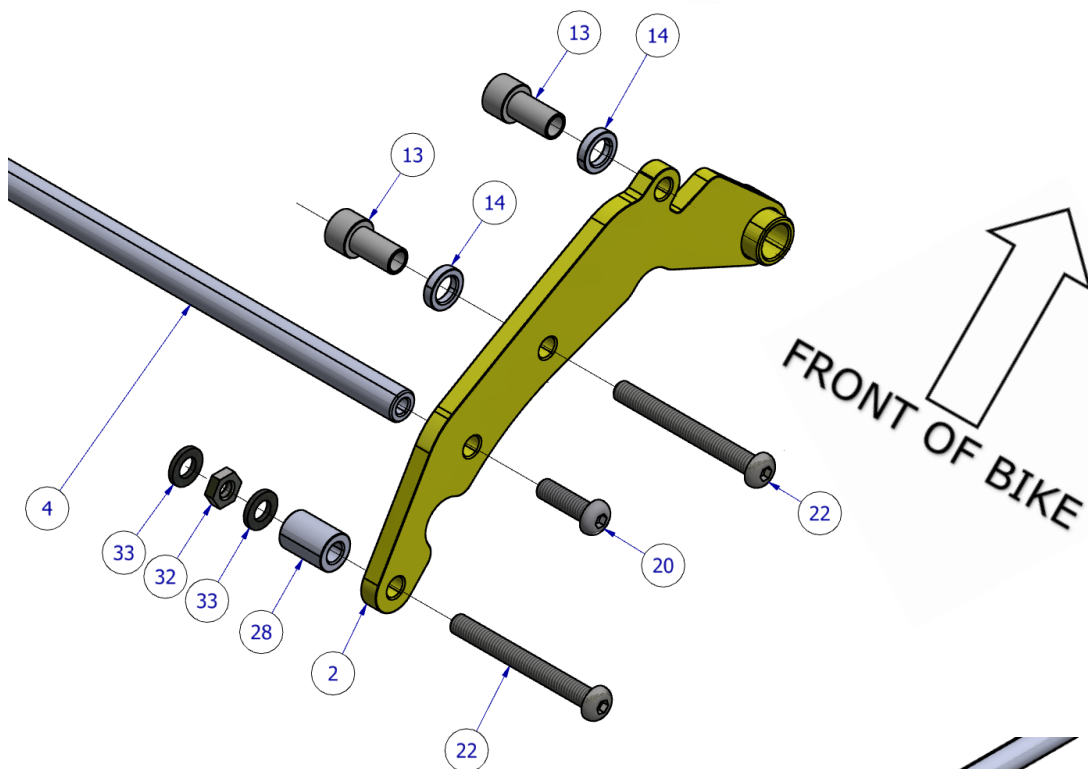
PROTECTION CRASH



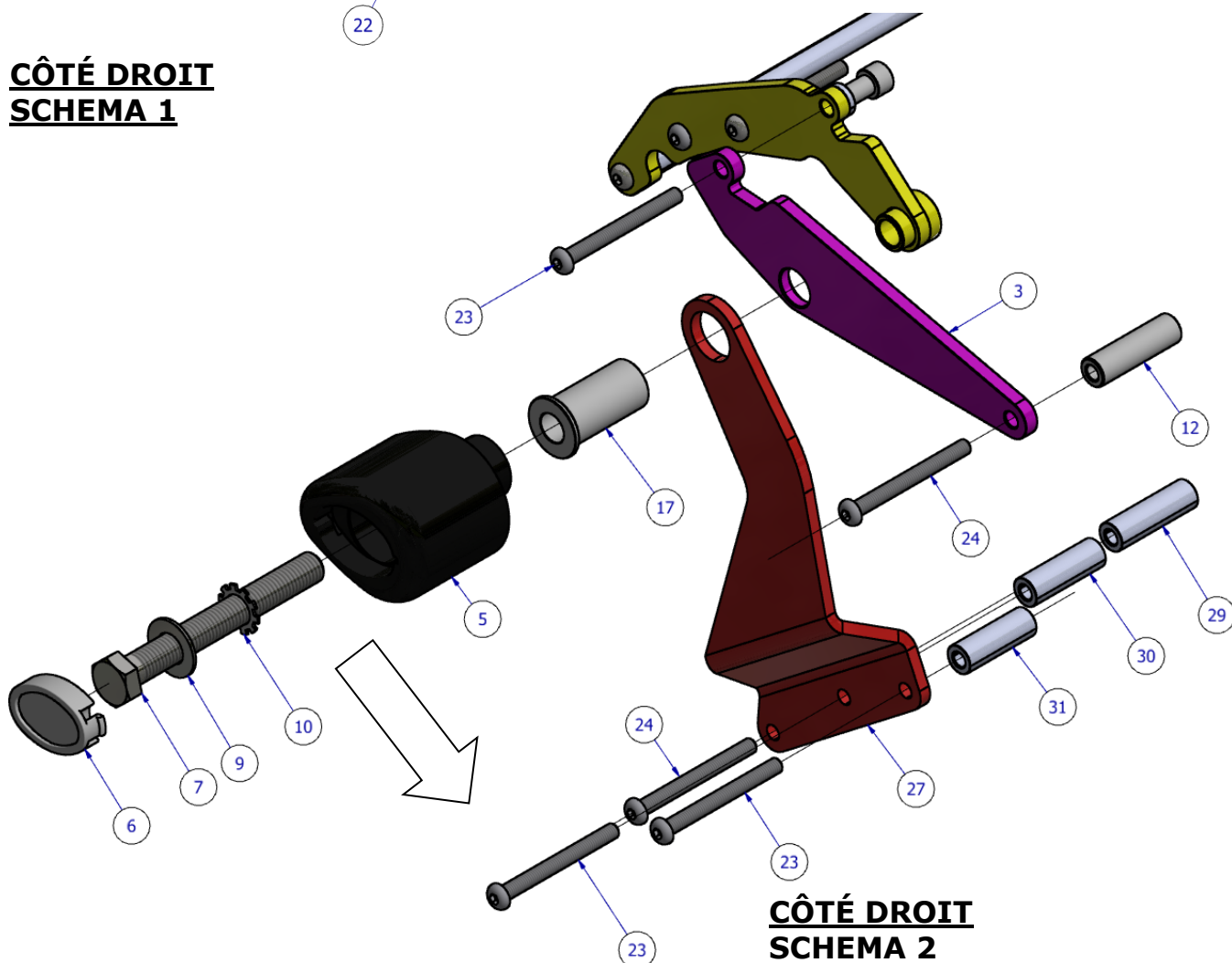
R&G Racing

Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

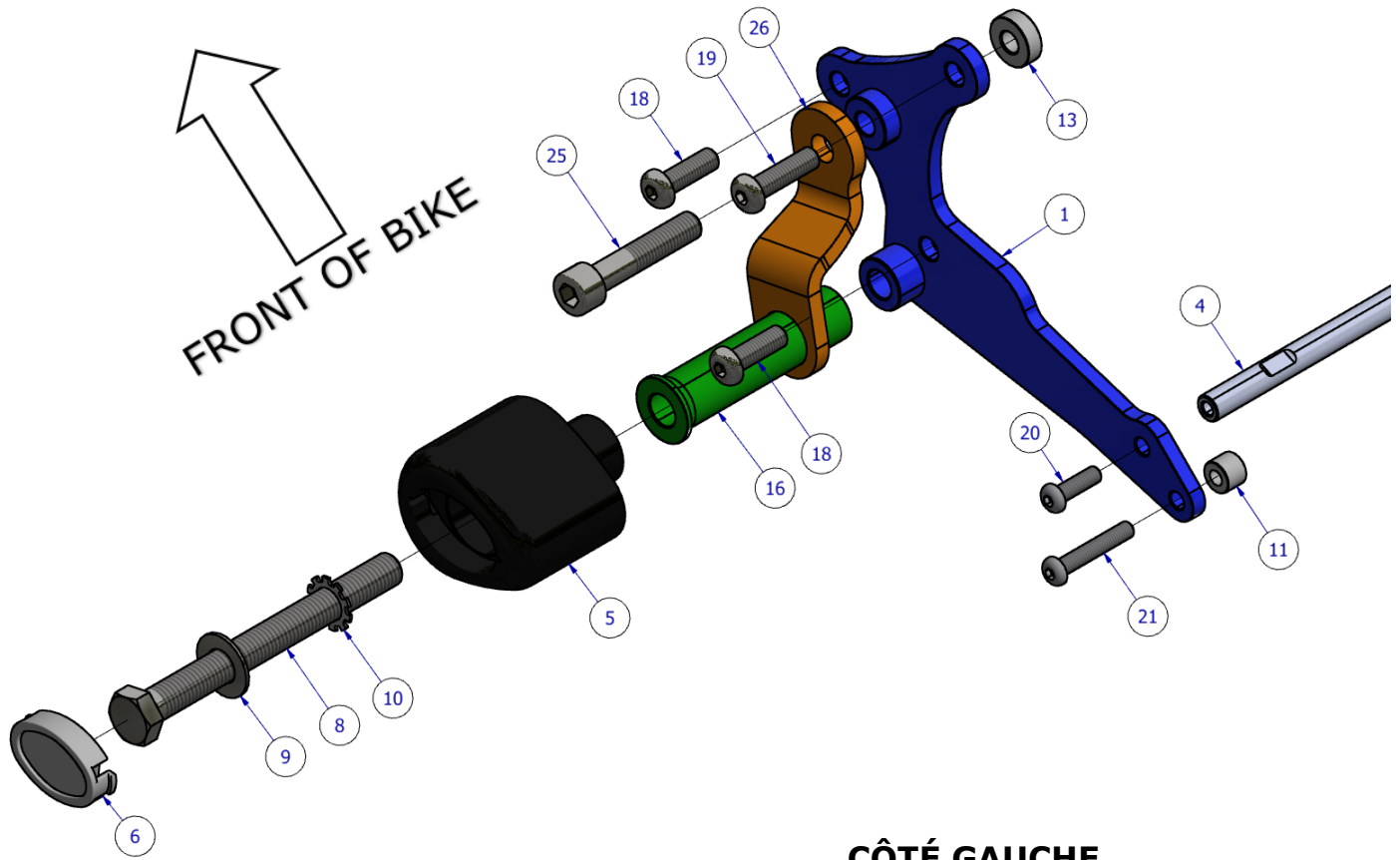
Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



CÔTÉ DROIT
SCHEMA 1



CÔTÉ DROIT
SCHEMA 2



CÔTÉ GAUCHE
SCHEMA 1



NOTICE DE MONTAGE

VEUILLEZ NOTER QU'AVANT DE COMMENCER, VOUS AUREZ BESOIN D'UN SUPPORT ADAPTÉ POUR LEVER LA MOTO AFIN D'ENLEVER L'AMORTISSEUR ARRIÈRE. NE PAS PROCÉDER SI VOUS N'ÊTES PAS À L'AISE À FAIRE CECI. FAIRE FAIRE LE MONTAGE PAR UN MECANICIEN QUALIFIÉ. LISEZ TOUTES LES ÉTAPES AVANT DE PROCÉDER.

- Commencez par retirer les panneaux de ventre côté droit en retirant les boulons suivants à l'aide de l'outil Torx et d'une clé Allen de 4 mm pour les retirer:
 - Rangée de 3 boulons Torx du côté droit reliant le carénage central au carénage inférieur, fléchés sur la photo 1.
 - Boulons Allen de 2 x 4 mm sous le ventre, fléchés sur la photo 2.
 - 1 boulon Allen de 4 mm sur le support arrière, fléchés sur la photo 3.
 - 1 boulon à tête Torx à l'intérieur du capot avant, fléchés sur la photo 4.
- Ensuite, suivez la même procédure pour retirer le panneau de ventre côté gauche en retirant les boulons suivants :
 - Rangée de 4 boulons à tête Torx du côté gauche reliant le carénage central au carénage inférieur.
 - 1 boulon allen en dessous du ventre devant 1 boulon (retiré à l'étape précédente).
 - 1 boulon de support arrière 4 mm.
 - 1 boulon Torx à l'intérieur du capot avant.
- Le panneau de protection des clés doit être retiré (Photo 5) à l'aide d'une clé Allen de 3 mm et 4 mm pour retirer les boulons suivants :
 - 2 boulons à clés Allen externes de 3 mm, fléchés sur la photo 6.
 - 2 boulons supérieurs de 4 mm, fléchés sur la photo 7.
- Ensuite, retirez le panneau de nez intérieur côté droit (Photo 8) en retirant les boulons suivants:
 - 2 rivets pop à l'intérieur du carénage entourant le radiateur, retirés en appuyant sur le centre vers l'intérieur pour libérer puis retirer le rivet en plastique.
 - 1 x 3 mm allen à l'avant du panneau, fléchés sur la photo 9.
- Pour retirer le panneau de carénage du milieu droit (section principale), retirer tous les boulons listés ci-dessous :
 - 2 x 3 mm derrière le panneau de nez intérieur côté droit montré sur les photos 10 et 11.
 - 1 boulon Allen de 4 mm sous le cône de nez central montré sur la photo 12.
 - Boulons allen 2 x 3 mm, carénage arrière supérieur.
 - 1 x 3 mm allen caché derrière le carénage central accessible depuis l'arrière, comme indiqué sur la photo 13.



À ce stade, le carénage peut être retiré et doit être soutenu à tout moment lors des prochaines étapes.

- Retirez délicatement le carénage de la moto afin d'accéder aux 3 broches en plastique à l'intérieur du carénage et de les désengager des supports en caoutchouc, si nécessaire. N'ESSAYEZ PAS DE RETIRER ENTIÈREMENT LE CARÉNAGE.
- Déplacez tout le panneau de carénage vers l'arrière de la moto pour désengager la dernière broche en haut à l'arrière du panneau sous le réservoir de carburant, comme indiqué sur la photo 14.
- Retirez le panneau intérieur du carénage intermédiaire côté droit, illustré sur la photo 15 :
 - Retirez l'écrou de blocage du goujon du moteur à la base du panneau à l'aide d'une douille de 8 mm, fléchée sur la photo 16.
 - Retirez le boulon Allen supérieur de 3 mm indiqué sur la photo 17.
 - Retirez le boulon avant de 4 mm qui se trouve derrière le radiateur, illustré à la photo 18.
 - Tirez la section du panneau loin de la moto et désengagez la goupille en caoutchouc puis retirez complètement le panneau.
- Ensuite, le panneau du boîtier du moteur côté droit doit être retiré définitivement de la moto.
 - Retirez les deux boulons Allen de 4 mm illustrés sur les photos 20 et 21.
 - Retirez le boulon Allen de 3 mm fixant l'unité ABS en position comme indiqué sur la photo 22.
 - Éloignez l'unité ABS de la moto comme indiqué sur la photo 23 pour révéler un troisième boulon Allen à retirer, comme illustré sur la photo 24. Ne débranchez aucun câblage.
 - Retirez les écrous hexagonaux 2 x 8 mm illustrés sur les photos 25 et 26, en veillant également à retirer les entretoises de retenue.
 - Maintenant, le panneau moteur inférieur peut être retiré. Tirez les deux supports avant des goujons et retirez délicatement la ligne de pression de frein du panneau en plastique puis faites glisser le panneau vers le bas et loin de la moto, comme indiqué sur la photo 27.
- Retirez maintenant le support de montage du panneau du carter du moteur en retirant les deux boulons de 8 mm du carter du moteur, comme indiqué sur la photo 28. Vous pouvez réinstaller ces boulons du moteur tels que montés à l'origine et resserrer les boulons selon la quantité spécifiée par le fabricant.
- Réinstallez l'unité ABS en plastique en utilisant le boulon Allen d'origine de 3 mm.
- Retirez 2 écrous d'arbre de 8 mm fléchés sur la photo 29 pour permettre au panneau du réservoir de frein d'être retiré de la moto et hors des goujons du moteur. Ne retirez pas complètement le panneau.
- Retirez les deux montants sous le panneau à l'aide d'une douille de 8 mm de profondeur.



- Prendre les entretoises étagées simples (article 14 - S1252) et les insérer dans les trous arrière du guide de tuyau en plastique, comme indiqué sur la photo 30.
- Le guide de tuyau en plastique devrait maintenant se replacer, les deux entretoises étant alignées avec les trous de boulon dans le carter du moteur
- Montez la petite entretoise avec le centre de plus petit diamètre (article 15 - S0757 - 3 mm de long) sur la plus petite marche exposée de l'entretoise S0756, comme indiqué sur la photo 31.
- Sur toutes les variantes de modèle, retirez le boulon du boîtier de moteur de 8 mm, comme indiqué sur la photo 32.
- En vous référant au schéma de montage côté droit 1, prenez la plaque de montage arrière droite (article 2 - M0383) et placez un boulon à tête ronde M6 x 55 mm (article 22) dans le trou arrière puis dans l'entretoise (article 28 - S0792 - 16,5 mm de long). Monter maintenant une rondelle M6 (article 33), suivie par l'écrou M6 (article 32) puis la rondelle M6 restante (article 33), comme indiqué sur la photo 33.
- Serrer l'écrou sur le boulon pour qu'il commence juste à se serrer sur l'entretoise.
- Maintenant, la plaque de montage arrière côté droit avec le boulon arrière peut être présentée sur la moto comme indiqué sur la photo 34.
- Prenez le boulon à tête ronde M6 x 55 mm (article 22) restant et placez-le dans le troisième trou à l'arrière, en passant par le jeu d'entretoises déjà en place qui fixe l'arrière du guide de tuyau en plastique avant de serrer (pas complètement) dans le carter moteur, comme illustré sur la photo 34.
- Pour vous assurer que le boulon arrière soit correctement monté dans le carter moteur, serrez le boulon dans le carter, puis verrouillez-le à l'aide de l'écrou M6 déjà monté. Cela permettra à l'entretoise d'être légèrement coincée en place et aidera à absorber les forces en cas d'accident.
- Remettez en place le boulon 8 mm pour fixer l'avant du guide de tuyau en plastique et repositionnez tous les connecteurs de câblage qui étaient précédemment démontés.
- Retirez le boulon du carter moteur derrière le flexible hydraulique, comme indiqué sur la photo 35.
- En vous référant au schéma de montage côté droit 2, placez la plaque de montage avant droite (article 3 - M0384) en place, en vous assurant que le grand trou se place sur le bossage fileté de la plaque de montage précédemment installée, avant de monter un boulon M6 x 65 mm (article 23) à travers le trou de montage supérieur, puis l'autre plaque de montage et entretoises avant de serrer sans bloquer dans le carter moteur comme indiqué sur la photo 36.
- Prendre la longue entretoise (article 12 - S0735 - 41,5 mm de long) et la positionner entre la plaque de montage et le carter moteur en alignement avec le trou de montage avant, avant d'insérer le boulon à tête ronde M6 x 70 mm (article 24) et de serrer sans serrer, comme le montre la photo 37.



- Les quatre boulons de montage étant maintenant en place et les 2 plaques de montage correctement montées, serrez les boulons aux réglages de couple recommandés par le fabricant, comme indiqué sur la photo 38.
- Du côté gauche de la moto, insérer l'axe moteur (article 4 - EB077 - 252,5 mm de long) derrière le cylindre arrière, permettant à l'autre extrémité de se localiser avec le trou restant sur la plaque de montage droite. Veuillez insérer l'axe moteur de sorte que l'extrémité avec les plats de clé de 8 mm se trouve sur le côté gauche de la moto, comme indiqué sur la photo 39. Insérer un boulon à tête ronde M6 x 20 mm (article 20) dans la plaque de montage et serrer sans bloquer dans l'axe moteur.

Les prochaines étapes nécessiteront le retrait du carénage supérieur et moyen côté gauche et impliquent un processus similaire aux étapes effectuées pour le carénage côté droit:

- Retirez le panneau de nez intérieur côté gauche (photo 8) en retirant les boulons suivants :
 - 2 rivets pop à l'intérieur du carénage entourant le radiateur, retirés en appuyant sur le centre vers l'intérieur pour libérer puis retirer le rivet en plastique.
 - x 3 mm Allen à l'avant du panneau (photo 9).
- Retirer le panneau de carénage supérieur côté gauche de la même manière que le côté droit en retirant :
 - Boulons Allen 2 x 3 mm, carénage arrière supérieur
 - 2 x 3 mm derrière le panneau de nez intérieur côté gauche (côté droit montré sur les photos 10 et 11)
 - 1 boulon à tête Allen de 4 mm, dessus. (précédemment caché derrière le carénage de clé retiré plus tôt)
 - 1 x 3 mm Allen caché derrière le carénage central accessible par l'arrière (comme indiqué sur la photo 13)
 - 1 x rivet pop au cône de nez intérieur
 - À ce stade, le carénage peut être retiré et doit être soutenu à tout moment lors des prochaines étapes.
 - Éloignez soigneusement le carénage de la moto afin d'accéder à 3 broches en plastique à l'intérieur du carénage et de les désengager des supports en caoutchouc, si nécessaire. **N'ESSAYEZ PAS DE RETIRER ENTIÈREMENT LE CARÉNAGE.**
 - Déplacez tout le panneau de carénage vers l'arrière de la moto pour désengager la dernière broche pop en haut à l'arrière du panneau sous le réservoir de carburant, comme indiqué sur la photo 14.
- Retirez le panneau intérieur du carénage central côté gauche :
 - Retirez l'écrou de blocage du goujon du moteur à la base du panneau à l'aide d'une douille de 8 mm, fléchée sur la photo 40.
 - Retirez le boulon avant de 4 mm trouvé derrière le radiateur comme indiqué sur la photo 41.
 - Tirez la section du panneau loin de la moto et désengagez la goupille en caoutchouc et retirez complètement le panneau.

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



- Le panneau de montage du régulateur / redresseur doit être déplacé pour accéder au support de suspension supérieur :
 - Retirez 2 boulons à chapeau noir de 4 mm illustrés sur les photos 42 et 43.
- La moto doit maintenant être montée sur un support approprié qui supporte la moto du pivot de bras oscillant pour permettre le retrait de la suspension arrière, comme indiqué sur la photo 44. La roue arrière devra également être soutenue pour éviter qu'elle ne tombe lorsque l'amortisseur est retiré.
- Retirez les 3 boulons Allen qui fixent le couvercle en plastique de l'amortisseur.
- Retirez les deux boulons qui maintiennent l'amortisseur en place à l'aide d'une clé Allen de 8 mm, comme illustré sur la photo 45, et retirez complètement l'amortisseur de la moto.
- Une fois l'amortisseur retiré, retirez les trois boulons qui fixent la plaque de montage avant à la culasse arrière, comme illustré sur la photo 46.
- Retirez le boulon du carter moteur qui se trouve près de l'axe moteur installé précédemment et au-dessus de la tringlerie d'amortisseur arrière, comme indiqué sur la photo 47.
- Prenez la plaque de montage côté gauche (article 1 - M0382) et présentez la moto comme indiqué sur la photo 48. Insérez un boulon à tête ronde M8 x 25 mm (article 18) dans le trou avant de la plaque de montage et dans le bossage fileté sur le côté de la culasse, également illustré sur la photo 48.
- Sur le trou de montage supérieur, placez le boulon à tête ronde M8 x 30 mm (article 19) à travers la plaque de montage, puis à travers la courte entretoise (article 13 - S0736 - 6,5 mm de long) et serrez sans bloquer dans le bossage de fil sur le côté de la culasse arrière, comme illustré sur la photo 49.
- Insérer le boulon à tête ronde M8 x 25 mm (article 18) restant dans le trou restant, au-dessus du bossage fileté.
- À l'arrière de la plaque de montage, insérez le boulon à tête ronde M6 x 35 mm (article 21) dans le trou de la plaque de montage, puis dans la petite entretoise (article 11 - S0670 - 9 mm de long) et serrez sans serrer dans le carter moteur, comme le montre la photo 50.
- L'axe moteur précédemment installé doit maintenant être dans un endroit où il peut s'aligner avec le trou restant sur la plaque de montage. Monter le boulon à tête ronde M6 x 20 mm de long restant (article 20) et serrer sans bloquer dans l'axe moteur, comme indiqué également sur la photo 50.
- Une fois la plaque de montage correctement montée, elle devrait ressembler à la photo 51. Serrer tous les boulons aux réglages de couple recommandés par le fabricant. Pour le boulon qui se resserre dans l'axe moteur, maintenez l'axe moteur en place à l'aide d'une clé plate de 8 mm sur les méplats de l'axe, tout en serrant le boulon, comme indiqué sur la photo 39. Assurez-vous de serrer le boulon à l'autre extrémité de l'axe moteur également.
- Réinstallez l'amortisseur sur la moto en utilisant le boulon d'origine sur le support arrière, mais en utilisant le boulon à tête cylindrique de 10,9 M10 x 1,25 x 50 mm fourni dans le kit (article 25) sur le support avant. Lors du montage, placez-le d'abord dans l'entretoise d'origine encastrée, puis passez

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



dans le petit trou de la plaque de renfort gauche (article 26 - MP0116) de sorte que le coude de la plaque sorte de la moto, comme indiqué sur les photos 52 et 53. Serrez-le sans bloquer, de sorte que le corset puisse encore être déplacé.

- La protection crash côté gauche peut désormais être montée. En vous référant au schéma d'assemblage côté gauche 1 et en suivant les étapes ci-dessous :
 - Glissez l'une des rondelles de 12 mm (article 9) sur le boulon à tête hexagonale M12 x 1,25 x 140 mm de long (article 8) de sorte que la rondelle repose contre la tête de boulon.
 - Glissez une rondelle antichoc (article 10) sur le boulon pour qu'elle repose contre la rondelle qui vient d'être montée.
 - Ensuite, faites glisser le boulon avec des rondelles à travers l'une ou l'autre des protections crash (article 5) de sorte que la tête du boulon et des rondelles entrent dans le contre-alésage de la bobine.
 - Placer la protection crash plus longue (article 16 - S0791 - 82 mm de long) sur l'extrémité exposée du boulon, en s'assurant que l'extrémité de plus grand diamètre repose contre la protection crash, comme le montre la photo 54.
 - Présentez la protection crash sur la plaque de montage en plaçant l'entretoise à travers le plus grand trou de la plaque de renfort gauche et serrez le boulon dans la plaque de montage principale, comme indiqué sur la photo 55, en prenant soin de vous assurer que le câblage passe au-dessus de l'entretoise.
 - Serrez le boulon jusqu'à ce que vous sentiez une compression de l'intérieur de la protection à l'aide d'une douille et d'une clé de 19 mm, VEUILLEZ NOTER QUE LA PROTECTION CRASH DOIT ÊTRE POSITIONNÉE COMME SUR LE SCHEMA DE LA PROTECTION CRASH DE LA PAGE 3, AVEC LA PLUS GRANDE EXTREMITE VERS L'AVANT DE LA MOTO.
 - Tournez un peu plus pour sentir la compression augmenter légèrement. Appliquez ensuite un quart de tour. Ne serrez pas trop car cela pourrait endommager la moto. Ne pas dépasser 40 Nm de couple.
- Serrez le boulon de l'amortisseur avant. Ne dépassez pas 40 Nm de couple.
- Du côté droit de la moto, retirez les trois boulons M6 qui se montent dans le boîtier inférieur, comme indiqué sur la photo 56.
- Pour installer la plaque de renfort côté droit (article 26 - MP0116), reportez-vous au schéma de montage côté droit 2 et suivez les étapes ci-dessous :
 - Prenez la plaque de renfort droite (article 27 - MP0117) et présentez la sur la moto comme indiqué sur la photo 57.
 - Insérez deux boulons à tête ronde M6 x 65 mm (article 23) dans les deux trous avant du bas de la plaque et le boulon à tête ronde M6 x 70 mm (article 24) restant dans le trou arrière restant.
 - Au dos de la plaque, placez la entretoise de 40 mm de long (article 29 - S0793 - 40 mm de long) sur le filetage exposé du boulon arrière, l'entretoise de 36,5 mm de long (article 30 - S0794 - 36,5 mm de long) sur le boulon central et l'entretoise de 35 mm de long (article 31 - S0795 - 35 mm de long) sur le boulon avant.

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



- La plaque de renfort doit maintenant être correctement positionnée comme indiqué sur la photo 58.
- La protection crash côté gauche désormais être montée. En vous référant au schéma d'assemblage côté droit 2 et en suivant les étapes ci-dessous:
 - Prendre une des rondelles de 12 mm (article 9) et glisser sur le boulon à tête hexagonale M12 x 1,25 x 100 mm de long (article 7) pour que la rondelle repose contre la tête de boulon.
 - Glissez une rondelle de verrouillage dentelée (article 10) sur le boulon pour qu'elle repose contre la rondelle juste montée.
 - Ensuite, faites glisser le boulon avec des rondelles à travers la protection crash restante (article 5) afin que la tête du boulon et des rondelles entrent dans le contre-alésage de la protection crash.
 - Localisez l'entretoise de protection crash restante (article 17 - S1251 - 41 mm de long) sur l'extrémité exposée du boulon, en vous assurant que l'extrémité de plus grand diamètre repose contre la protection crash, comme indiqué sur la photo 59.
 - Placer la protection crash et l'entretoise à travers le trou supérieur de la plaque de renfort et serrez le boulon dans la plaque de montage principale, comme indiqué sur la photo 60.
 - Serrez le boulon jusqu'à ce que vous sentiez une compression de l'intérieur de la protection à l'aide d'une douille et d'une clé de 19 mm.

VEUILLEZ NOTER QUE LA PROTECTION CRASH DOIT ÊTRE POSITIONNÉE COMME SUR LE SCHÉMA D'ORIENTATION DES PROTECTIONS CRASH À LA PAGE 3, AVEC LA PLUS GRANDE EXTRÉMITÉ VERS L'AVANT DE LA MOTO.

- Tournez un peu plus pour sentir la compression augmenter légèrement. Appliquez ensuite un quart de tour. Ne serrez pas trop car cela pourrait endommager la moto. Ne dépassez pas 40 Nm de couple.
- Remettez le petit couvercle en plastique en place sur l'amortisseur arrière du côté gauche de la moto.
- Réinstallez le carénage supérieur droit et les carénages inférieurs des deux côtés de la moto en inversant les étapes pour chaque panneau en vous assurant que tous les boulons soient replacés à leur emplacement correct.
- Assurez-vous que tous les carénages soient correctement montés et que tous les boulons soient bien serrés.
- Montez les capuchons de protection (article 6) dans les deux protections crash.
- Avant de rouler, vérifiez que les deux côtés soient bien fixés et que les protections ne puissent pas tourner.
- Vérifiez régulièrement le serrage de chaque côté.

ISSUE 1 02/03/2020 (DM)

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



MONTAGEANLEITUNG FÜR CP0485
AERO STURZPADS
DUCATI V2 2020-



ALLE KIT-TEILE SIND UNTEN ABGEBILDET UND GEKENNZEICHNET.

DIE ABGEBILDETEN TEILE DIENEN LEDIGLICH ZUR ERKLÄRUNG.

ÜBERPRÜFEN SIE ZUERST, DASS ALLE TEILE VORHANDEN SIND.

LESEN SIE DIE MONTAGEANLEITUNG KOMPLETT DURCH, BEVOR SIE ANFANGEN.

WENN SIE BEI DER MONTAGE DIESES PRODUKTES UNSICHER SIND, BITTE EINEN UNSERER HÄNDLER KONTAKTIEREN ODER DAS KIT VON EINEM QUALIFIZIERTEN ZWEIRAD-MECHANIKER MONTIEREN LASSEN.

DIE VERPACKUNG DER TEILE STELLT NICHT DIE REIHENFOLGE DER MONTAGE DAR.

HINWEIS FÜR KITS MIT PLASTIKUNTERLEGSCHLEIBEN AN DEN SCHRAUBEN –

DIESE PLASTIK-UNTERLEGSCHLEIBEN WERDEN NICHT FÜR DEN EINBAU BENÖTIGT!

EINE DIGITALE VERSION DIESER MONTAGEANLEITUNG KANN AUF FOLGENDER SEITE HERUNTERGELADEN WERDEN:

[WWW.RG-RACING.COM](http://www.rg-racing.com)

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



<u>SIE BENÖTIGEN FOLGENDES WERKZEUG</u>	<u>ALLGEM. ANZUGSDREHMOMENT</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Satz Steckschlüssel inkl. 2,5, 3, 4, 5, 6, 7 & 8mm A/F Steckschlüssel <ul style="list-style-type: none"> • Torx-Schlüssel • Satz Steckschlüssel inkl. 8mm & 19mm Steckschlüssel und Schraubenschlüssel <ul style="list-style-type: none"> • 8 & 10mm Schraubenschlüssel • Schraubenzieher (flach) • Drehmomentschlüssel (bis 40Nm) • Geeigneten Montageständer, um das Fahrgestell zu stützen während der Entfernung der Federung 	M4 SCHRAUBE = 8Nm M5 SCHRAUBE = 12Nm M6 SCHRAUBE = 15Nm M8 SCHRAUBE = 20Nm M10 SCHRAUBE = 40Nm M12 SCHRAUBE = 40Nm

LIEFERUMFANG

ARTIKEL NR.	BESCHREIBUNG	MENGE
ARTIKEL 1	M0382 STURZPAD-HALTERUNG LINKE SEITE	1
ARTIKEL 2	M0383 STURZPAD-HALTERUNG RECHTE SEITE	1
ARTIKEL 3	M0384 MONTAGEPLATTE MOTOR (RECHTE SEITE)	1
ARTIKEL 4	EB077 VERBINDUNGSSTANGE	1
ARTIKEL 5	B0431 M12 STURZPAD	2
ARTIKEL 6	BC002 STURZPAD-SCHUTZKAPPE	2
ARTIKEL 7	M12 x 1,25 x 100mm SECHSKANTSCHRAUBE RECHTE SEITE	1
ARTIKEL 8	M12 x 1,25 x 140mm SECHSKANTSCHRAUBE LINKE SEITE	1
ARTIKEL 9	M12 19MM O/D UNTERLEGSCHLEIBE	2
ARTIKEL 10	LW0001 ZAHNSCHLEIBE	2
ARTIKEL 11	S0670 9mm DISTANZHALTER (LINKE SEITE HINTEN)	1
ARTIKEL 12	S0735 41,5mm DISTANZHALTER (RECHTE SEITE VORNE)	1
ARTIKEL 13	S0736 6,5mm DISTANZHALTER (HALTERUNG STOSSDÄMPFER)	1
ARTIKEL 14	S1252 23,5mm VERKLEIDUNGSTEIL RECHTS DISTANZHALTER	2
ARTIKEL 15	S0757 3mm VERKLEIDUNGSTEIL RECHTS DISTANZHALTER	2
ARTIKEL 16	S0791 82mm DISTANZHALTER (STURZPAD LINKE SEITE)	1
ARTIKEL 17	S1251 41mm DISTANZHALTER (STURZPAD RECHTE SEITE)	1
ARTIKEL 18	M8 x 1,25 x 25mm INBUSSCHRAUBE	2
ARTIKEL 19	M8 x 1,25 x 30mm INBUSSCHRAUBE	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



ARTIKEL 20	M6 x 1,00 x 20mm INBUSSCHRAUBE	2
ARTIKEL 21	M6 x 1,00 x 35mm INBUSSCHRAUBE	1
ARTIKEL 22	M6 x 1,00 x 55mm INBUSSCHRAUBE	2
ARTIKEL 23	M6 x 1,00 x 65mm INBUSSCHRAUBE	3
ARTIKEL 24	M6 x 1,00 x 70mm INBUSSCHRAUBE	2
ARTIKEL 25	M10 x 1,25 x 50mm INNENSECHSKANTSCHRAUBE	1
ARTIKEL 26	MP0116 STURZPAD LINKE SEITE - STÜTZPLATTE	1
ARTIKEL 27	MP0117 STURZPAD RECHTE SEITE STÜTZPLATTE	1
ARTIKEL 28	S0792 16.5mm RECHTE SEITE HINTEN DISTANZHALTER	1
ARTIKEL 29	S0793 40mm RECHTE SEITE HINTERE VERSTÄRKUNG DISTANZHALTER	1
ARTIKEL 30	S0794 36.5mm RECHTE SEITE MITTLERE VERSTÄRKUNG DISTANZHALTER	1
ARTIKEL 31	S0795 35mm RECHTE SEITE VORDERE VERSTÄRKUNG DISTANZHALTER	1
ARTIKEL 32	M6 MUTTER	1
ARTIKEL 33	M6 UNTERLEGSCHIEBE 12mm OD x 1mm	2

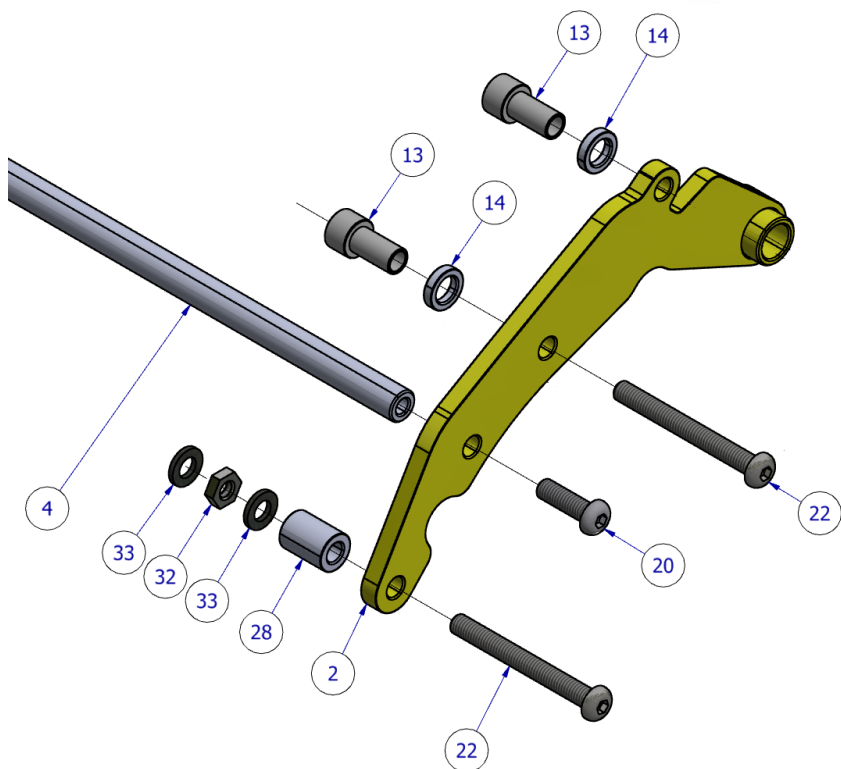
AERO-STYLE STURZPAD ORIENTIERUNG



R&G Racing

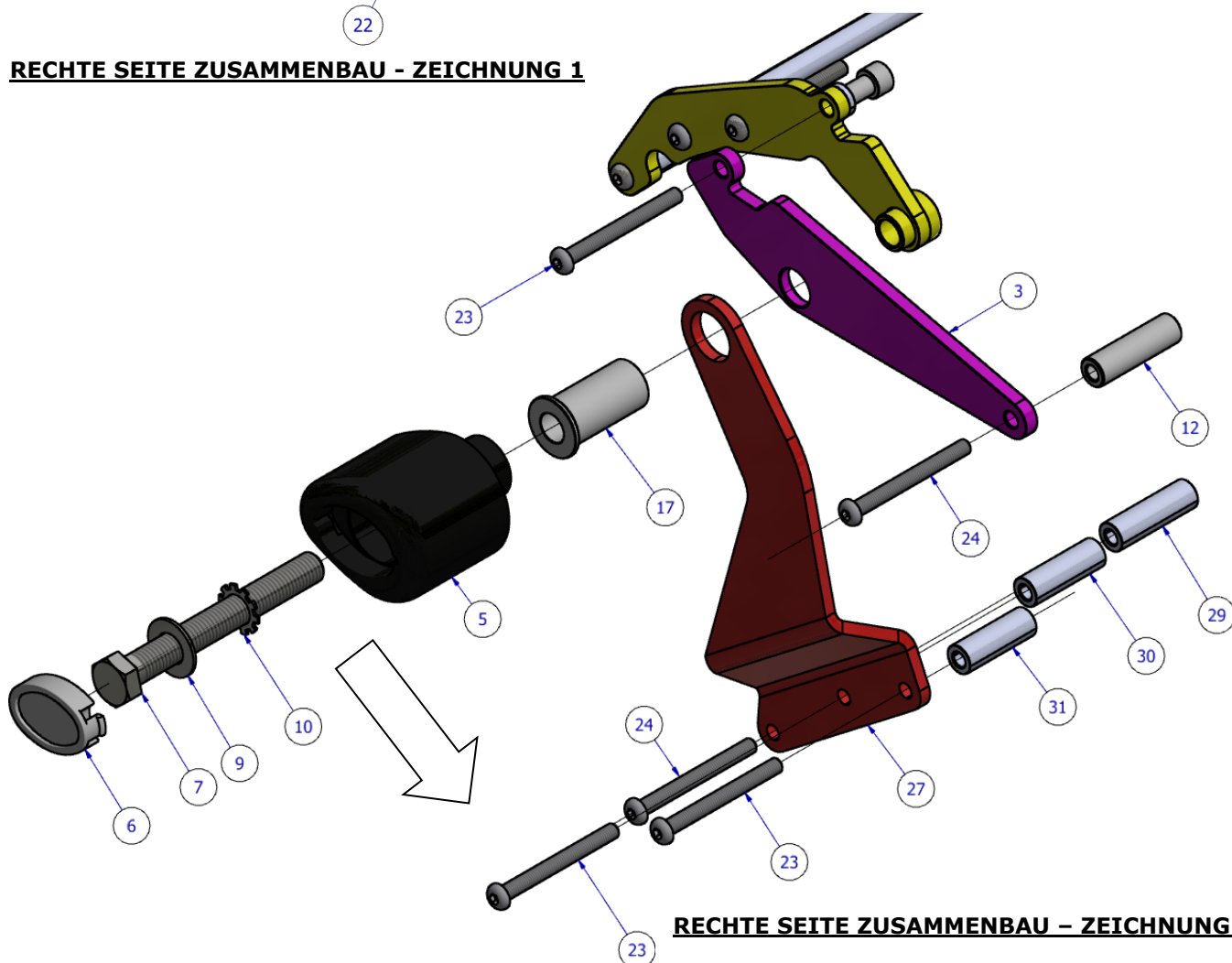
Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ

Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



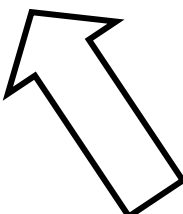
MOTORRAD VORNE

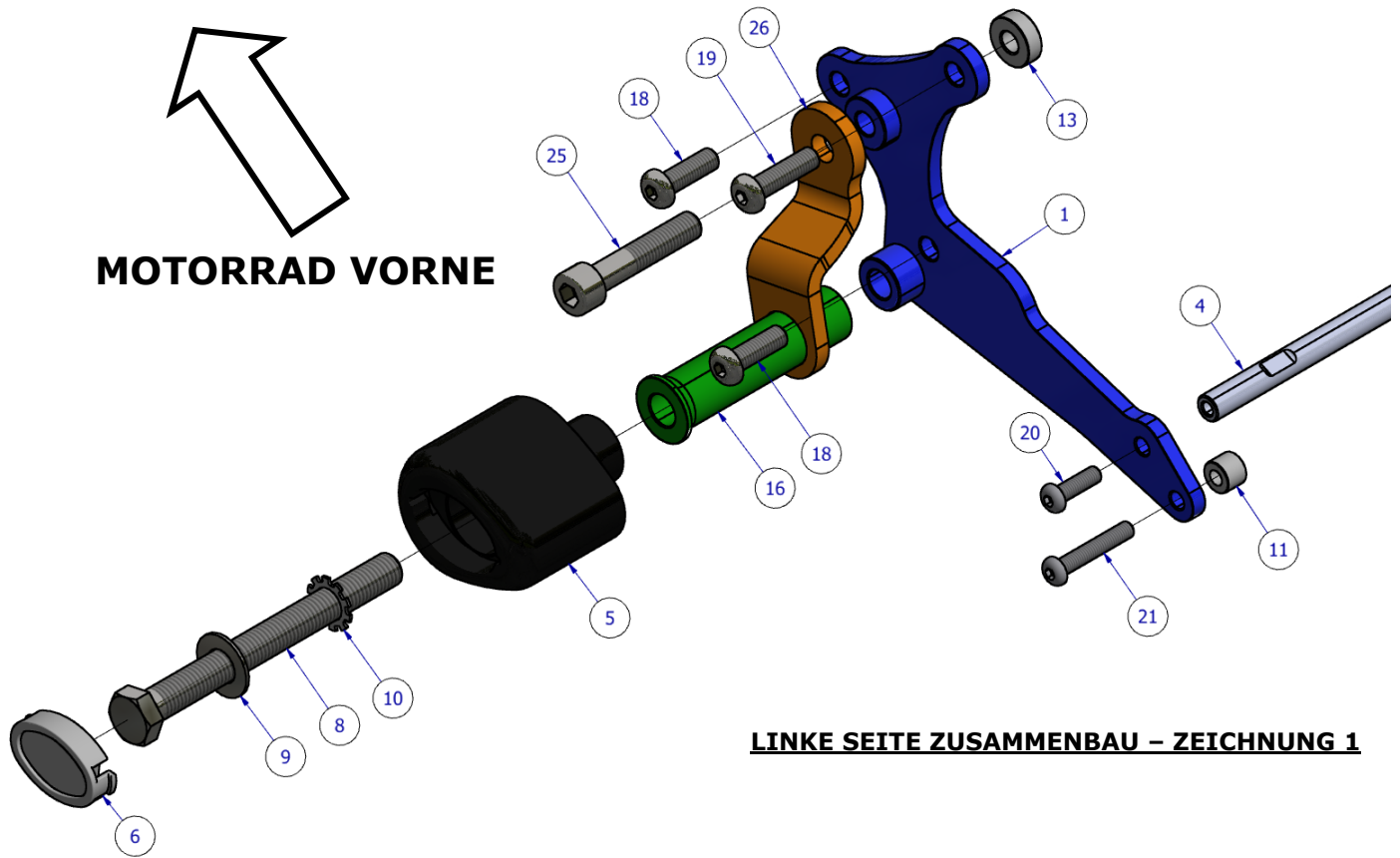
RECHTE SEITE ZUSAMMENBAU - ZEICHNUNG 1



RECHTE SEITE ZUSAMMENBAU - ZEICHNUNG 2




MOTORRAD VORNE



LINKE SEITE ZUSAMMENBAU – ZEICHNUNG 1



MONTAGEANLEITUNG

WICHTIGER HINWEIS –SIE BENÖTIGEN EINEN GEEIGNETEN MONTAGESTÄNDER, UM DAS MOTORRAD AUFZUBOCKEN UND SOMIT DIE ENTFERNUNG DES HINTEREN STOSSDÄMPFERS ZU ERMÖGLICHEN. WENN SIE SICH DABEI UNSICHER SIND, BITTE EINEN UNSERER HÄNDLER KONTAKTIEREN ODER DAS KIT VON EINEM QUALIFIZIERTEN ZWEIRAD-MECHANIKER MONTIEREN LASSEN. LESEN SIE DIE MONTAGEANLEITUNG KOMPLETT DURCH, BEVOR SIE ANFANGEN.

- Fangen Sie an, indem Sie das Verkleidungsunterteil an der rechten Seite entfernen – folgende Schrauben mit einem Torx-Schlüssel und einem 4mm Inbusschlüssel entfernen:
 - Die Reihe von 3 x Torx-Schrauben an der rechten Seite entlang, die die mittlere Verkleidung mit der unteren Verkleidung verbinden – siehe Abbildung 1.
 - 2 x 4mm Inbusschrauben an der Unterseite des Verkleidungsunterteils - siehe Abbildung 2.
 - 1 x 4mm Inbusschraube an der hinteren Halterung – siehe Abbildung 3.
 - 1 x Torx-Schraube an der Innenseite der vorderen Verkleidung – siehe Abbildung 4.
- Als nächstes, das gleiche Vorgehen am linken Verkleidungsunterteil wiederholen, indem Sie folgende Schrauben entfernen:
 - Die Reihe von 4 x Torx-Schrauben an der linken Seite, die die mittlere Verkleidung mit der unteren Verkleidung verbinden.
 - 1 x Inbusschraube an der Unterseite des Verkleidungsunterteils vorne 1 Schraube (im vorherigen Schritt entfernt).
 - 1 x 4mm hintere Montageschraube
 - 1 x Torx-Schraube an der Innenseite der vorderen Verkleidung
- Die Ummantelung des Zündschlosses muss entfernt werden (Abbildung 5) – benutzen Sie einen 3mm & einen 4mm Inbusschlüssel, um folgende Schrauben zu entfernen:
 - 2 x äußere 3mm Inbusschrauben, die in Abbildung 6 gekennzeichnet sind.
 - 2 x obere 4mm Inbusschrauben, die in Abbildung 7 gekennzeichnet sind.
- Danach entfernen Sie die innere Abdeckung an der rechten Seite (Abbildung 8), indem Sie folgende Schrauben entfernen:
 - 2 x Plastiknieten an der Innenseite der Verkleidung um den Kühler – diese mittig drücken um sie zu lösen, danach entfernen.
 - 1 x 3mm Inbusschlüssel an der Innenverkleidung vorne (Abbildung 9).
- Um die mittlere Verkleidung an der rechten Seite zu entfernen (Hauptstück), entfernen Sie die unten gelisteten Schrauben:
 - 2 x 3mm Schrauben hinter der rechten Innenverkleidung vorne – siehe Abbildungen 10 und 11.
 - 1 x 4mm Inbusschraube mittig, unten, an der vorderen Verkleidung – siehe Abbildung 12.

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



- 2 x 3mm Inbusschraube, obere hintere Verkleidung.
- 1 x 3mm Inbusschraube versteckt hinter der mittleren Verkleidung – Zugang von hinten wie in Abbildung 13 abgebildet.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann die Verkleidung entfernt werden – sie sollte jedoch während der Ausführung der nächsten Schritte immer gestützt sein.

- Die Verkleidung vorsichtig vom Motorrad aufhebeln, sodass die drei Kunststoffstifte innerhalb der Verkleidung zugänglich sind – diese wenn notwendig von den Gummihalierungen lösen. **VERSUCHEN SIE NICHT, DIE KOMPLETTE VERKLEIDUNG ZU ENTFERNEN.**
- Schieben Sie das komplette Verkleidungsteil nach hinten, um den letzten Stift oben am Verkleidungsteil hinten unter dem Tank zu lösen wie in Abbildung 14 abgebildet.
- Entfernen Sie die mittlere Innenverkleidung an der rechten Seite, die in Abbildung 15 abgebildet ist:
 - Entfernen Sie die Sicherungsmutter vom Motorbolzen unten an der Verkleidung mit einem 8mm Steckschlüssel – siehe Abbildung 16.
 - Entfernen Sie die obere 3mm Inbusschraube, die in Abbildung 17 markiert ist.
 - Entfernen Sie die vordere 4mm Schraube, die hinter dem Kühler platziert ist – siehe Abbildung 18.
 - Das Verkleidungsstück vom Motorrad wegziehen und die Gumminierte lösen, dann das Verkleidungsstück komplett entfernen.
- Danach muss die Motorgehäuse-Abdeckung an der rechten Seite komplett vom Motorrad entfernt werden.
 - Zuerst entfernen Sie die 2 x 4mm Inbusschrauben, die in Abbildung 19 abgebildet sind.
 - Entfernen Sie die zwei 4mm Inbusschrauben, die in den Abbildungen 20 & 21 abgebildet sind.
 - Entfernen Sie die 3mm Inbusschraube, die die ABS-Einheit in Position befestigt – siehe Abbildung 22.
 - Die ABS-Einheit vom Motorrad entfernen wie in Abbildung 23 abgebildet, um die dritte Inbusschraube zu zeigen, die entfernt werden muss, wie in Abbildung 24 abgebildet. **Die Verkabelung nicht trennen.**
 - Entfernen Sie die 2 x 8mm Sechskantmuttern, die in den Abbildungen 25 & 26 abgebildet sind, die sichernden Distanzhalter ebenfalls entfernen.
 - Jetzt kann die untere Motorverkleidung entfernt werden. Die zwei vorderen Halterungen von den Schrauben entfernen und vorsichtig das Kabel vom Bremslichtschalter vom Kunststoffverkleidungsteil entfernen und das Verkleidungsteil nach unten und dann weg vom Motorrad ziehen, wie in Abbildung 27 abgebildet.
- Nun entfernen Sie die Montagehalterung für die Motorgehäuse-Abdeckung, indem Sie die zwei 8mm Schrauben für die Motorgehäuse-Abdeckung entfernen, wie in Abbildung 28 abgebildet. Diese Motorschrauben können Sie wie ursprünglich wieder montieren, bitte den vom Hersteller empfohlenen Anzugsdrehmoment dabei anwenden.

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



- Montieren Sie die ABS-Einheit aus Kunststoff wieder mit der original 3mm Inbusschraube.
- Entfernen Sie die 2 x 8mm Wellenmuttern, die in Abbildung 29 mit Pfeilen gekennzeichnet sind, um das Verkleidungsteil des Bremsflüssigkeitsbehälters vom Motorrad und den Motorbolzen wegziehen zu können. **Das Verkleidungsteil nicht komplette entfernen.**
- Entfernen Sie die zwei Bolzen unter dem Verkleidungsteil mit einem 8mm Steckschlüssel.
- Nehmen Sie die einstufigen Distanzhalter (Artikel 14 – S1252) und, mit Ausgangspunkt hinter der Führung für den Kunststoffschlauch beginnend, diese in die hinteren Öffnungen einsetzen wie in Abbildung 30 abgebildet.
- Die Führung für den Kunststoffschlauch sollte sich jetzt wieder in Position verlagern, die beiden Distanzhaltern sind mit den Schraubenöffnungen im Motorgehäuse ausgerichtet.
- Montieren Sie den kleinen Distanzhalter mit dem kleineren Durchmesser (Artikel 15 – S0757 – 3mm Länge) an der kleineren, hervorstehenden Stufe des Distanzhalters S0756 wie in Abbildung 31 abgebildet.
- Bei allen Modellvarianten, entfernen Sie die übrige 8mm Schraube im Motorgehäuse, die in Abbildung 32 gekennzeichnet ist.
- Entsprechend der **Zeichnung Nr. 1 – Zusammenbau rechte Seite**, nehmen Sie die hintere Montageplatte für die rechte Seite (Artikel 2 – M0383) und führen Sie eine M6 x 55mm Inbusschraube (Artikel 22) durch die hintere Öffnung dann durch den Distanzhalter aus Kunststoff (Artikel 28 – S0792 – 16,5mm Länge). Danach eine M6 Unterlegscheibe (Artikel 33) gefolgt von der M6 Mutter (Artikel 32) und der übrigen M6 Unterlegscheibe (Artikel 33) anbringen, wie in Abbildung 33 abgebildet.
- Die Mutter so an der Schraube befestigen, dass sie just anfängt, sich am Distanzhalter aus Kunststoff zu befestigen.
- Nun kann die hintere Montageplatte für die rechte Seite mit der hinteren Schraube an das Motorrad angesetzt werden wie in Abbildung 34 abgebildet.
- Nehmen Sie die übrige M6 x 55mm Inbusschraube (Artikel 22) und führen Sie sie durch die dritte Öffnung von hinten, und durch den Satz bereits montierten Distanzhalter, der die Führung des Kunststoffschlauchs in Position sichert, bevor Sie sie lose im Motorgehäuse fixieren wie in Abbildung 34 abgebildet.
- Um sicher zu stellen, dass die hintere Schraube ordnungsgemäß im Motorgehäuse montiert ist, die Schraube ins Motorgehäuse eindrehen und mit der bereits montierten M6 Mutter verriegeln. Dies ermöglicht, dass der Distanzhalter aus Kunststoff leicht in Position geklemmt wird und, im Falle eines Sturzes, helfen wird, die Kräfte aufzunehmen.
- Montieren Sie die vordere 8mm Sechskantschraube wieder, um die Führung des Kunststoffschlauches vorne in Position zu sichern und versetzen Sie jegliche Kabelverbindungen, die zuvor nicht montiert waren.
- Entfernen Sie die Schraube für das Motorgehäuse hinter dem Hydraulikschlauch, wie in Abbildung 35 gekennzeichnet.



- Entsprechend **Zeichnung 2 – Zusammenbau für die rechte Seite**, die vordere Montageplatte für die rechte Seite (Artikel 3 – M0384) in Position bringen – bitte darauf achten, dass die große Öffnung über den Gewindeeinsatz an der zuvor montierte Montageplatte passt, bevor Sie eine M6 x 65mm Inbusschraube (Artikel 23) in die obere Montageöffnung einsetzen, dann die andere Montageplatte und Distanzhalter, bevor Sie sie lose in das Motorgehäuse eindrehen und befestigen wie in Abbildung 36 abgebildet.
- Nehmen Sie den langen Distanzhalter (Artikel 12 – S0735 – 41,5mm) und positionieren Sie ihn zwischen der Montageplatte und dem Motorgehäuse in einer Linie mit der vorderen Montageöffnung, bevor Sie die M6 x 70mm Inbusschraube (Artikel 24) einsetzen und lose befestigen wie in Abbildung 37 abgebildet.
- Nachdem alle vier Montageschrauben in Position sind und die 2 Montageplatten ordnungsgemäß montiert sind, ziehen Sie die Schrauben mit dem empfohlenen Anzugsdrehmoment des Herstellers fest wie in Abbildung 38 abgebildet.
- Von der linken Seite des Motorrades beginnend, die Verbindungsstange (Artikel 4 – EB077 – 252,5mm Länge) hinter dem hinteren Zylinder einführen, so dass das andere Ende in die übrige Öffnung an der Montageplatte für die rechte Seite eingeführt werden kann. *Hinweis: Die Verbindungsstange so einführen, dass das Ende mit dem 8mm Schlüsselfläche an der linken Seite des Motorrades sitzt, wie in Abbildung 39 abgebildet.* Eine M6 x 20mm Inbusschraube (Artikel 20) durch die Montageplatte führen und diese in die Verbindungsstange lose befestigen.

Bei den nächsten Schritten ist es erforderlich, die obere und mittlere Verkleidung an der linken Seite zu entfernen, ähnlich wie bei den bereits ausgeführten Schritten mit der rechten Verkleidung:

- Entfernen Sie die innere Abdeckung an der linken Seite (Abbildung 8), indem Sie folgende Schrauben entfernen:
 - 2 x Plastiknieten an der Innenseite der Verkleidung um den Kühler – mittig drücken, um sie zu lösen und zu entfernen.
 - 1 x 3mm Inbusschlüssel an der Innenverkleidung vorne (Abbildung 9).
- Entfernen Sie das linke obere Verkleidungsteil wie an der rechten Seite, indem Sie folgendes entfernen:
 - 2 x 3mm Inbusschrauben, obere hintere Verkleidung
 - 2 x 3mm Schrauben hinter der linken Innenverkleidung vorne – rechte Seite ist in den Abbildungen 10 und 11 abgebildet.
 - 1 x 4mm Inbusschraube, oben (vorher versteckt hinter der Abdeckung, die zuvor entfernt wurde)
 - 1 x 3mm Inbusschraube, die hinter der mittleren Verkleidung versteckt ist – Zugang von hinten (siehe Abbildung 13)
 - 1 x Kunststoffniete in der Mitte der Spitze.
 - **Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Verkleidung frei – sie sollte jedoch während der Ausführung der nächsten Schritte immer gestützt sein.**



- Die Verkleidung vorsichtig vom Motorrad aufhebeln, sodass die drei Kunststoffstifte innerhalb der Verkleidung zugänglich sind – diese von den Gummihalierungen lösen wie benötigt. **VERSUCHEN SIE NICHT, DIE KOMPLETTE VERKLEIDUNG ZU ENTFERNEN.**
- Schieben Sie das komplette Verkleidungsteil nach hinten, um den letzten Stift oben am Verkleidungsteil hinten unter dem Tank zu lösen wie in Abbildung 14 abgebildet.
- Entfernen Sie das mittlere Verkleidungsteil an der linken Seite:
 - Entfernen Sie die Sicherungsmutter vom Motorbolzen unten am Verkleidungsteil mit einem 8mm Steckschlüssel, siehe Abbildung 40.
 - Entfernen Sie die vordere 4mm Schraube hinter dem Kühler wie in Abbildung 41 abgebildet.
 - Das Verkleidungsteil vom Motorrad wegziehen und den Gummistift lösen, um das Verkleidungsteil komplett zu entfernen.
- Das Montageteil für den Regulierer / Spannungsregler sollte entfernt werden, um Zugang zu der oberen Halterung für die Federung zu ermöglichen:
 - Entfernen Sie die 2 x 4mm schwarzen Schrauben, die in den Abbildungen 42 & 43 abgebildet sind.
- Das Motorrad sollte mit einem geeigneten Montagegeständer aufgebockt werden, um den hinteren Stoßdämpfer zu entfernen wie in Abbildung 44 abgebildet. Das Hinterrad muss auch gestützt werden, um zu verhindern, dass es runterfällt, wenn der Stoßdämpfer entfernt wird.
- Entfernen Sie die 3 x Inbusschrauben, die die Abdeckung für den Stoßdämpfer befestigen.
- Entfernen Sie die zwei Schrauben, die den Stoßdämpfer in Position behalten mit einem 8mm Inbusschlüssel wie in Abbildung 45 abgebildet und entfernen Sie den Stoßdämpfer komplett vom Motorrad.
- Nachdem der Stoßdämpfer entfernt wurde, entfernen Sie die drei Schrauben, die die vordere Montageplatte am hinteren Zylinderkopf in Position befestigen wie in Abbildung 46 abgebildet.
- Entfernen Sie die Motorgehäuse-Schraube, die nah an der zuvor montierten Verbindungsstange und über der Verbindung zum hinteren Stoßdämpfer sitzt - siehe Abbildung 47.
- Nehmen Sie die Montageplatte für die linke Seite (Artikel 1 – M0382) und setzen Sie sie ans Motorrad wie in Abbildung 48 abgebildet. Eine M8 x 25mm Inbusschraube (Artikel 18) in die vordere Öffnung an der Montageplatte einsetzen und diese in den Gewindeeinsatz an der Seite des Zylinderkopfs einsetzen wie ebenfalls in Abbildung 48 abgebildet.
- An der oberen Montageöffnung, die M8 x 30mm Inbusschraube (Artikel 19) durch die Montageplatte, dann durch den kurzen Distanzhalter (Artikel 13 – S0736 – 6,5mm Länge) einführen und lose befestigen im Gewindeeinsatz an der Seite des hinteren Zylinderkopfes wie in Abbildung 49 abgebildet.
- Die übrige M8 x 25mm Inbusschraube (Artikel 18) in die übrige Öffnung einsetzen über dem Gewindeeinsatz.



- An der Montageplatte hinten, die M6 x 35mm Inbusschraube (Artikel 21) durch die Öffnung an der Platte, dann durch den kleinen Distanzhalter (Artikel 11 – S0670 – 9mm Länge) führen und im Motorgehäuse lose befestigen wie in Abbildung 50 abgebildet.
- Die zuvor montierte Verbindungsstange sollte nun in der richtigen Position sein, so dass sie mit der übrigen Öffnung in der Montageplatte bündig ist. Montieren Sie die übrige M6 x 20mm Inbusschraube (Artikel 20) und in der Verbindungsstange lose befestigen wie in Abbildung 50 abgebildet.
- Nachdem die Montageplatte ordnungsgemäß montiert ist, sollte es aussehen wie in Abbildung 51. Ziehen Sie alle Schrauben mit dem empfohlenen Anzugsdrehmoment des Herstellers fest. Bei der Schraube, die in die Verbindungsstange eingeschraubt wird, die Verbindungsstange mit einem 8mm Maulschlüssel in Position befestigen während Sie die Inbusschraube eindrehen wie in Abbildung 39 abgebildet. **Bitte achten Sie darauf, dass Sie die Inbusschraube am anderen Ende der Verbindungsstange ebenfalls festziehen.**
- Montieren Sie den Stoßdämpfer wieder am Motorrad mit der Originalschraube an der hinteren Halterung, aber benutzen Sie die M10 x 15 x 50mm Länge 10.9 Innensechskantschraube vom Kit (Artikel 25) an der vorderen Halterung. Bei der Montage zuerst durch den original Distanzhalter (vertieft) führen, dann durch die kleinere Öffnung an der linken Stützplatte (Artikel 26 – MP0116), so dass die Krümmung in der Platte vom Motorrad weggerichtet ist wie in den Abbildungen 52 & 53 abgebildet. **Diese lose befestigen, so dass die Klammer noch entfernt werden kann.**
- Entsprechend der **Zeichnung 1 – Zusammenbau linke Seite** und folgenden Anweisungen kann das Sturzpad für die linke Seite nun montiert werden:
 - Nehmen Sie eine 12mm Unterlegscheibe (Artikel 9) und eine M12 x 1,25 x 140mm Sechskantschraube (Artikel 8) und schieben Sie die Unterlegscheibe hoch bis zum Schraubenkopf.
 - Eine Zahnscheibe (Artikel 10) nehmen und zum gerade montierten Distanzhalter hochschieben.
 - Die Schraube mit den Unterlegscheiben in ein Sturzpad (Artikel 5) einführen, sodass der Schraubenkopf in die Gegenbohrung des Sturzpads passt.
 - Als nächstes den längeren Distanzhalter für das Sturzpad (Artikel 16 – S0791 – 82mm Länge) über das hervorstehende Ende der Schraube schieben und darauf achten, dass das Ende mit dem großen Durchmesser am Sturzpad anliegt, wie in Abbildung 54 abgebildet.
 - Das Sturzpad an die Montageplatte ansetzen und den Distanzhalter durch die größere Öffnung in der linken Stützplatte einführen - die Schraube in die Hauptmontageplatte eindrehen und befestigen wie in Abbildung 55 abgebildet. Achten Sie darauf, dass die Verkabelung über dem Distanzhalter geführt ist.
 - Ziehen Sie die Schraube mittels eines 19 mm Steckschlüssels fest, bis Sie etwas Druck vom Inneren des Sturzpads spüren –

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



- **BITTE DARAUF ACHTEN, DASS DAS STURZPAD WIE IN DER ZEICHNUNG STURZPAD AERO STYLE ORIENTIERUNG AUF SEITE 3 POSITIONIERT IST – DAS GRÖßERE ENDE DES STURZPADS ZUM VORDERTEIL DES MOTORRADS GERICHTET**
- Noch etwas drehen, bis Sie merken, dass der Druck sich leicht erhöht, dann noch eine Vierteldrehung anwenden. Nicht überdrehen – dies kann zu einer Beschädigung des Motorrades führen. 40 Nm Anzugsdrehmoment nicht überschreiten!
- Die vordere Stoßdämpferschraube festziehen. 40 Nm Anzugsdrehmoment nicht überschreiten.
- An der rechten Seite des Motorrades, entfernen Sie die drei M6 Schrauben, die im unteren Gehäuse montiert sind, wie in Abbildung 56 abgebildet.
- Die Stützplatte für die rechte Seite (Artikel 26 – MP0116) entsprechend der **Zeichnung 2 Zusammenbau rechte Seite** und wie nachstehend beschrieben anbringen:
 - Die Stützplatte für die rechte Seite (Artikel 27 – MP0117) nehmen und diese ans Motorrad ansetzen wie in Abbildung 57 abgebildet.
 - Die zwei M6 x 65mm Inbusschrauben (Artikel 23) in die zwei vorderen Öffnungen unten an der Platte einsetzen und die übrige M6 x 70mm Inbusschraube (Artikel 24) in die übrige Öffnung hinten einsetzen.
 - An der Rückseite der Platte den 40mm langen Distanzhalter (Artikel 29 – S0793 – 40mm Länge) am hervorstehenden Gewinde der rückwärtigen Schraube anbringen, den 36,5mm langen Distanzhalter (Artikel 30 – S0794 – 36,5mm Länge) an der zentralen Schraube und den 35mm langen Distanzhalter (Artikel 31 – S0795 – 35mm Länge) an der vorderen Schraube anbringen.
- Die Stützplatte sollte nun sicher in Position gesichert sind wie in Abbildung 58 abgebildet.
- Das Sturzpad für die linke Seite kann nun, entsprechend der **Zeichnung 2 – Zusammenbau rechte Seite** und wie unten beschrieben montiert werden:
 - Nehmen Sie eine 12mm Unterlegscheibe (Artikel 9) und eine M12 x 1,25 x 100mm Sechskantschraube (Artikel 7) und schieben Sie die Unterlegscheibe hoch bis zum Schraubenkopf.
 - Eine Zahnscheibe (Artikel 10) nehmen und diese zum gerade montierten Distanzhalter hochschieben.
 - Die Schraube mit den Unterlegscheiben in das übrige Sturzpad (Artikel 5) einführen, sodass der Schraubenkopf in die Gegenbohrung des Sturzpads passt.
 - Den übrigen Distanzhalter für das Sturzpad (Artikel 17 – S1251 – 41mm Länge) über das hervorstehende Ende der Schraube schieben und darauf achten, dass das Ende mit dem großen Durchmesser am Sturzpad anliegt wie in Abbildung 59 abgebildet.
 - Das Sturzpad und den Distanzhalter durch die obere Öffnung der Stützplatte führen und die Schraube in die Hauptmontageplatte eindrehen wie in Abbildung 60 abgebildet.

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



- Ziehen Sie die Schraube mittels eines 19 mm Steckschlüssels fest, bis Sie etwas Druck vom Inneren des Sturzpads spüren - **BITTE DARAUFGAHTEN, DASS DAS STURZPAD WIE IN DER ZEICHNUNG STURZPAD AERO STYLE ORIENTIERUNG POSITIONIERT IST – DAS GRÖßERE ENDE DES STURZPADS ZUM VORDERTEIL DES MOTORRADS GERICHTET**
- Noch etwas drehen, bis Sie merken, dass der Druck sich leicht erhöht, dann noch eine Vierteldrehung anwenden. Nicht überdrehen – dies kann zu einer Beschädigung des Motorrades führen. 40 Nm Anzugsmoment nicht überschreiten!
- Montieren Sie die kleine Kunststoffabdeckung wieder am hinteren Stoßdämpfer an der linken Seite des Motorrades.
- Montieren Sie die obere Verkleidung wieder an den rechten and unteren Verkleidungen an beiden Seiten des Motorrades in umgekehrter Reihenfolge der Entfernung. Achten Sie darauf, dass alle Schrauben wieder an ihren ursprünglichen Positionen sind.
- Stellen Sie sicher, dass alle Verkleidungen ordnungsgemäß montiert sind bzw. dass alle Schrauben fest angezogen sind.
- Die Schutzkappen (Artikel 6) an beiden Sturzpads anbringen.
- Bevor Sie mit dem Motorrad fahren, überprüfen Sie, dass beide Seiten sicher befestigt sind und die Sturzpads sich nicht drehen können.
- Überprüfen Sie regelmäßig, dass die Sturzpads an beiden Seiten sicher und fest montiert sind.

AUSGABE 1 02/03/2020 (DM)