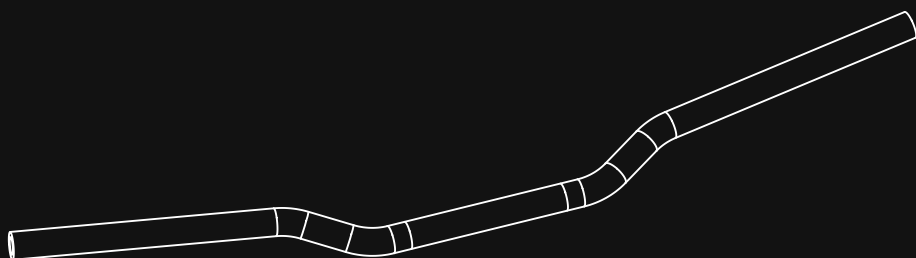


gazzini!



de | Original
Gebrauchsanleitung

en | Instructions for use

fr | Mode d'emploi

nl | Gebruiksaanwijzing

it | Istruzioni per l'uso

es | Instrucciones de uso

ru | Инструкция по
эксплуатации

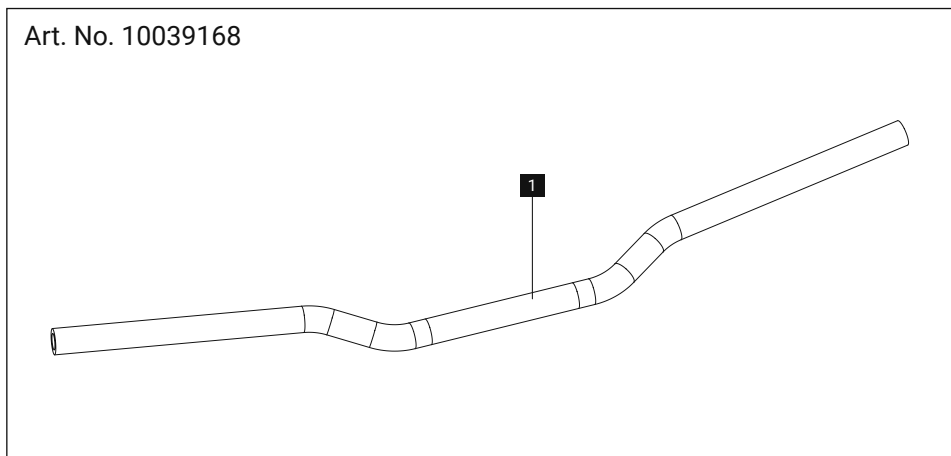
pl | Instrukcja użytkowania

Inhaltsverzeichnis

1 Lieferumfang	4
2 Allgemeines	4
2.1 Gebrauchsanleitung lesen und aufbewahren	4
2.2 Zeichenerklärung	4
3 Sicherheit	5
3.1 Bestimmungsgemäßer Gebrauch	5
3.2 Sicherheitshinweise	5
4 Montage	6
4.1 Vorbereitung	6
4.2 Demontage	6
4.3 Montage	7
5 Lagerung	8
6 Reinigung und Pflege	8
7 Gewährleistung	8
8 Entsorgung	8
9 Kontakt	8

1 | Lieferumfang

Art. No. 10039168



1 Lenker

2 | Allgemeines

2.1 | Gebrauchsanleitung lesen und aufbewahren

Diese Gebrauchsanleitung bezieht sich ausschließlich auf den gazzini Echt-Carbon-Lenker (kurz Lenker). Sie enthält wichtige Hinweise zu Anbau, Sicherheit und Gewährleistung. Die Anleitung, insbesondere die Sicherheitshinweise, sorgfältig durchlesen, bevor der Lenker angebaut wird. Die Nichtbeachtung kann zu Schäden am Fahrzeug oder dem Lenker selbst führen. Die Anleitung für die weitere Nutzung aufbewahren. Wenn der Lenker an Dritte weitergegeben wird, unbedingt diese Anleitung mitgeben.

Die Gebrauchsanleitung basiert auf den in der Europäischen Union gültigen Normen und Regeln und spiegelt den aktuellen Stand der Technik wider. Im Ausland sind ggf. auch landesspezifische Richtlinien und Gesetze zu beachten.

2.2 | Zeichenerklärung

Die folgenden Symbole und Signalwörter werden in dieser Anleitung verwendet.

**WARNUNG!**

Dieses Signalsymbol/-wort bezeichnet eine Gefährdung mit einem mittleren Risikograd, die, wenn sie nicht vermieden wird, den Tod oder eine schwere Verletzung zur Folge haben kann.

**VORSICHT!**

Dieses Signalsymbol/-wort bezeichnet eine Gefährdung mit einem niedrigen Risikograd, die, wenn sie nicht vermieden wird, eine geringfügige oder mäßige Verletzung zur Folge haben kann.

HINWEIS!

Dieses Signalwort warnt vor möglichen Sachschäden.



Dieses Symbol gibt nützliche Zusatzinformationen zum Zusammenbau oder zum Betrieb.



Dieses Symbol kennzeichnet die Wiederverwertbarkeit von Verpackungen und Produkt selbst.

3 | Sicherheit

3.1 | Bestimmungsgemäßer Gebrauch

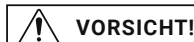
Der Lenker kann als Originalersatz oder zur Umgestaltung des Fahrzeugs verwendet werden. Die Eintragung des Lenkers in die Fahrzeugpapiere ist in Deutschland per Einzelabnahme auf Basis des TÜV-Prüfberichtes zur Betriebsfestigkeit möglich. Für die kostenpflichtige Abnahme des Umbaus ist ein Termin in einer qualifizierten Prüfstelle (z.B. TÜV, Dekra, GTÜ) zu vereinbaren. Im Anschluss muss die Zulassungsstelle noch zwingend die Zulassungbescheinigung aktualisieren (ebenfalls gebührenpflichtig). Zusätzlich vor dem ersten Gebrauch davon überzeugen, dass sich das Produkt ohne Probleme sachgerecht am Motorrad verwenden lässt, insbesondere, wenn dieses im Bereich Lenker/ Lenkerklemmung/ Gabelbrücke/ Bowdenzüge/ Frontscheibe/ Verkleidung/ sonstige Leitungen einmal verändert wurde. Im Bereich der Klemmung hat der Lenker einen Durchmesser von 28,6 mm und im Bereich der Griffe 22 mm. Unbedingt auf die Angaben der Fahrzeugbedienungsanleitung und die Vorgaben des Fahrzeugherstellers achten. Der Lenker darf nur, wie in dieser Anleitung beschrieben, verwendet werden. Jede andere Verwendung gilt als nicht bestimmungsgemäß und kann zu Sachschäden führen. Der Hersteller oder Händler übernimmt keine Haftung für Schäden, die durch nicht bestimmungsgemäßen oder falschen Gebrauch entstanden sind.

3.2 | Sicherheitshinweise

**WARNUNG!**

Gefahren für Kinder und Personen mit verringerten physischen, sensorischen oder mentalen Fähigkeiten (beispielsweise teilweise Behinderte, ältere Personen mit Einschränkung ihrer physischen und mentalen Fähigkeiten) oder Mangel an Erfahrung und Wissen (beispielsweise ältere Kinder)!

- Zum Lieferumfang gehörende Verpackungsfolie von Kindern fernhalten, da Erstickungsgefahr besteht.

**VORSICHT!**

Verletzungsgefahr!

- Bei Montagearbeiten auf einen sicheren Stand des Fahrzeugs und einen gut beleuchteten Arbeitsplatz achten, sodass Verletzungen während der Demontage des alten bzw. beim Anbau des neuen Lenkers vermieden werden.
- Auf eine feste Klemmung des Lenkers und der u. U. verwendeten Bohrschablone achten, bevor mit dem Bohren begonnen wird, sodass das Werkstück sich nicht verschieben kann. Eine Schutzbrille tragen.
- Den Lenker nur selbst montieren, über die notwendigen Fachkenntnisse verfügt wird. Andernfalls unbedingt eine Fachwerkstatt aufsuchen.
- Durch einen Unfall beschädigte Lenker sind auszuwechseln.

Beschädigungsgefahr!

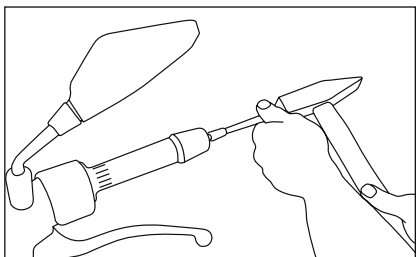
- Überprüfen, ob der Lenker zur vorhandenen Lenkerklemmung, sowie zu den vorhandenen Schaltereinheiten, Kabeln und Zügen passt.
- Kabel und Züge müssen immer so montiert werden, dass sie durch den Lenker, auch bei Volleinschlag, keinesfalls unter Spannung geraten können. Sie dürfen bei der Montage nicht eingeklemmt werden.
- Lenker und Schaltereinheiten dürfen bei Volleinschlag des Lenkers keinesfalls andere Bauteile, z.B. den Tank oder die Verkleidung, berühren.
- Bohrungen zur Arretierung der Schaltereinheiten dürfen stets nur einseitig in den Lenker gebohrt werden. Niemals den Lenker vollständig durchbohren.
- Auf eine einwandfreie Funktion der Gasgriffeinheit achten – der Gasgriff muss von selbst in seine Grundstellung zurückschnellen, wenn man ihn loslässt und darf nicht z. B. durch das Lenkerende gebremst/ blockiert werden.

4 | Montage**4.1 | Vorbereitung**

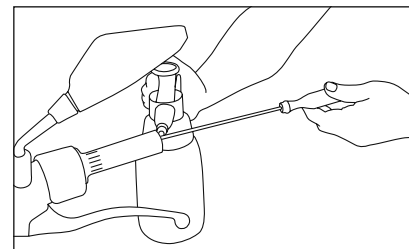
Bevor mit dem Umbau begonnen wird, einen geeigneten Platz für ungestörtes, sauberes Arbeiten suchen. Werkzeug und die benötigten Umbauteile zurechtlegen und das Motorrad sicher aufbocken. Den Tank mit einem Tuch abdecken, um ihn vor Beschädigungen zu schützen. Vor dem Anbau des neuen Lenkers z. B. mit einer Schieblehre nachmessen, ob dieser in der Mitte von seinem Durchmesser her zur Lenkerklemmung des Motorrads passt. Weicht der Durchmesser ab, müssen passende, für das Fahrzeug zugelassene Lenkerklemmen montiert werden. Ferner ist zu prüfen, ob die Schaltereinheiten vom Durchmesser her auf den Lenker passen. Nun testen, ob der neue Lenker von den Maßen her mit den vorhandenen Kabeln und Zügen harmonisiert. Das geht am besten, indem der originale Lenker des Motorrads von einem Helfer festgehalten und er aus der Klemmung an der Gabelbrücke gelöst wird. Den Lenker dann vom Helfer in die Höhe halten lassen und das Spiel der Kabel und Züge messen. Nun die Höhe und Breite des neuen Lenkers einkalkulieren. Erweisen sich Kabel und/ oder Züge als zu kurz, muss am Motorrad geprüft werden, ob sich die Situation durch geschicktes Verlegen derselben verbessern lässt. Ansonsten müssen längere Komponenten verwendet werden.

4.2 | Demontage

Steht der Montage nichts im Wege, den vorhandenen Lenker endgültig vom Fahrzeug demontieren. Die Einzelkomponenten lassen sich besser abnehmen, wenn man den Lenker zunächst wieder an der Gabelbrücke festschraubt.



Nun die Lenkerenden lösen. Hierzu wird in jedem Fall ein ausreichender Hebelarm benötigt – oft ist die Verschraubung sehr „festgebacken“. Kreuzschlitzschrauben löst man am besten mit einem Schlagschrauber, ist ein solcher nicht zur Hand, können ein paar trockene Schläge mit dem Hammer auf einen exakt zur Schraube passenden Schraubendreher und konzentrierte Kraftanwendung helfen, die Schraube zu lösen.



Dann werden die Griffgummis gelöst. Der Profi bläst Pressluft zwischen Gummi und Lenker – in der Heimwerkstatt kann man mit einer Einwegspritze etwas Spülmittel (bitte kein Öl, Benzin oder andere Kraftstoffe) unter den Griff geben.

HINWEIS!**Beschädigungsgefahr!**

- Ist der Griff an die Schaltereinheit oder den Lenker geklebt, muss er mit einem Klingenmesser vorsichtig abgeschnitten werden.
- Die Schaltereinheiten können nun mit einem passenden Kreuzschlitzschraubendreher gelöst und abgenommen werden.
- Die Bremspumpe wird vom Lenker entfernt, die Kabel des Bremslichtschalters und die Bremspumpeneinheit in ein Tuch gehüllt und nicht verkehrt herum z.B. auf dem Lampenhalter abgelegt.

Entsprechend verfährt man mit der Kupplungseinheit.

Nun kann der Lenker endgültig aus der Lenkerklemmung genommen werden. Bei gelöstem Lenker ist es dann einfach, die Gasgriffeinheit zu demontieren, ohne den Gaszug aushängen zu müssen.

4.3 | Montage

Hat der neue Lenker einen abweichenden Klemmdurchmesser, die vorhandenen Lenkerklemmen von der Gabelbrücke abschrauben und an ihrer Stelle, die zum neuen Lenker passenden Klemmen montieren.



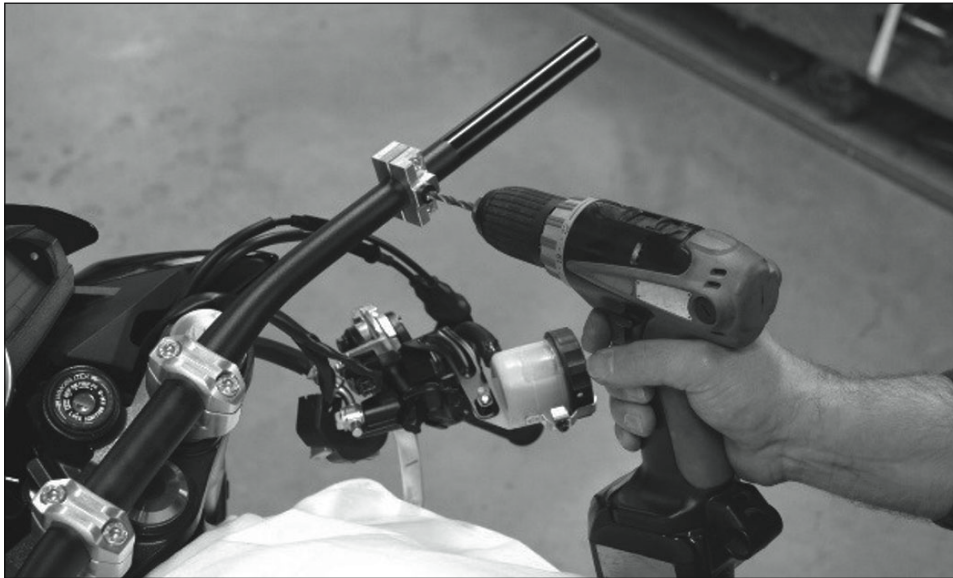
Als nächstes werden die Bedieneinheiten am neuen Lenker lose vormontiert und dieser in den Lenkerklemmen nach den persönlichen Fahrgewohnheiten und der Linienführung der Maschine ausgerichtet. Dabei ist auf Freigängigkeit des Lenkers bei vollem Lenkeinschlag zum Tank und ggf. zur Verkleidung hin zu achten.

Ist die endgültige Position für den Lenker gefunden, kann die Klemmung nach den Drehmomentangaben des Herstellers, jedoch nicht mit mehr als 25 Nm, festgezogen werden.

Sind die Schaltereinheiten mit Arretierstiften versehen, müssen für diese Bohrungen im Durchmesser der Arretierstifte im Lenker angebracht werden.

Vorher vergewissern, dass wirklich die optimale Montageposition für den Lenker und für die Schaltereinheiten gefunden wurde. Dabei auch die Länge der verwendeten Griffe und die Position der Lenkerenden berücksichtigen. Noch einmal die Freigängigkeit der Schaltereinheiten zum Tank und zur Verkleidung, bei Volleinschlag des Lenkers, kontrollieren und nun die Bohrungen für die Arretierstifte sorgfältig am Lenker anzeichnen.

Alternativ etwas Kreppband um den Lenker kleben und mit dem Arretierstift der Schaltereinheit einen Abdruck in das Klebeband machen – dieser lässt sich hervorragend zum Bohren ankönnen. Wenn sichergestellt ist, dass die beste Position für die Schaltereinheiten gefunden und die Markierungen für die Bohrlöcher korrekt gesetzt wurden, das Lenkrohr einseitig, im Durchmesser der Arretierstifte, in den Lenker bohren.



Das geht am besten und sichersten mit einer Bohrschablone (optional erhältlich) für Rohrlenker sowie einem Tiefenanschlag (damit der Lenker nicht durchgebohrt wird). Nicht mit zu hoher Drehzahl das gewünschte Loch bohren. Nach dem Bohren das Bohrloch vorsichtig entgraten.

Nun die Schaltereinheiten, Armaturen, Griffe und Lenkerenden endgültig montieren - Bremspumpe und Kupplungsarmatur dabei so ausrichten, dass diese mit optimaler Handkraft betätigt werden können. Bei optimal ausgerichtetem Kupplungs- und Bremshebel bildet der Unterarm mit den auf den Hebeln ruhenden, ausgestreckten Fingern eine Linie. Auf eine einwandfreie Funktion der Gasgriffeinheit achten – der Gasgriff muss von selbst in seine Grundstellung zurückschnellen, wenn man ihn loslässt.

Damit wäre der Lenkerumbau abgeschlossen. Noch einmal alle Funktionen (Gas, Kupplung, Bremse, Schaltereinheiten, Choke) prüfen, bevor die erste Fahrt unternommen wird.

5 | Lagerung

Den noch nicht verbauten Lenker in einem trockenen, dunklen Raum in der originalen Verpackung aufbewahren.

6 | Reinigung und Pflege

Der Lenker kann bei Bedarf mit einem milden Motorradreiniger und klarem Wasser gereinigt werden.

7 | Gewährleistung

Für das vorliegende Produkt gilt die gesetzliche Gewährleistung von zwei Jahren. Der Gewährleistungszeitraum beginnt ab dem Kaufdatum. Gebrauchsspuren, Zweckentfremdung, nicht bestimmungsgemäßer Gebrauch und Schäden, die aus einem Unfall, einer Manipulation oder einem Reparaturversuch durch unautorisierte Kundendienste oder Personen resultieren, sind von der Gewährleistung ausgeschlossen.

8 | Entsorgung



Verpackungsmaterial sowie das Produkt selbst, sind gemäß den regionalen behördlichen Bestimmungen zu entsorgen.

9 | Kontakt

Bei Fragen zum Produkt und/ oder dieser Anleitung, bitte vor dem ersten Gebrauch des Produktes unser Technikcenter unter der E-Mail: service@louis.de kontaktieren. Wir helfen schnell weiter. So gewährleisten wir gemeinsam, dass das Produkt korrekt benutzt wird.

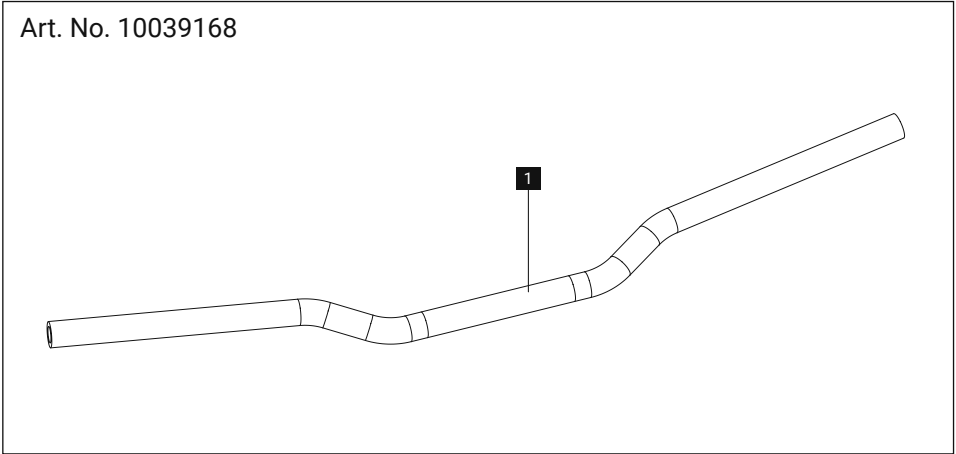
Hergestellt in Deutschland

Contents

1 What's included	11
2 General information	11
2.1 Reading and keeping the instructions for use	11
2.2 Explanation of symbols	11
3 Safety	12
3.1 Intended use	12
3.2 Safety instructions	12
4 Installation	13
4.1 Preparation	13
4.2 Removal	13
4.3 Installation	14
5 Storage	16
6 Cleaning and care	16
7 Warranty	16
8 Disposal	16
9 Contact	16

GAZZINI STREET X REAL CARBON HANDLEBAR

1 | What's included



1 Handlebar

2 | General information

2.1 | Reading and keeping the instructions for use

These instructions for use apply exclusively to the gazzini Real Carbon Handlebar ("handlebar" for short). They contain important information on installation, safety and the warranty. Read these instructions carefully, in particular the safety instructions, before installing the handlebar. Failure to follow the instructions may result in damage to your motorcycle or the handlebar itself. Keep these instructions for future reference. If you pass the handlebar on to a third party, you must also hand over these instructions.

The instructions for use are based on the standards and regulations applicable in the European Union and reflect current state-of-the-art technology. If abroad, you should also observe any country-specific guidelines and laws.

2.2 | Explanation of symbols

The following symbols and signal words are used in these instructions.

 WARNING!	This symbol/signal word indicates a hazard with a medium risk level which, if not avoided, may result in death or serious injury.
 CAUTION!	This symbol/signal word indicates a hazard with a low risk level which, if not avoided, may result in minor or moderate injury.
IMPORTANT!	This signal word warns of possible material damage.



This symbol provides useful additional information on assembly or operation.



This symbol indicates that the packaging and product can be recycled.

3 | Safety

3.1 | Intended use

The handlebar can be used as an OEM replacement or to give your bike a new look. The handlebar can be registered in the vehicle documents in Germany following individual test centre approval, based on the TÜV inspection report regarding its strength. To have the conversion approved, for which a fee is payable, you need to arrange an appointment with an authorised test centre (e.g. TÜV, Dekra, GTÜ). The vehicle registration office must then update the motor vehicle registration certificate (also for a fee). Before installing the handlebar, also make sure that it can be properly used on your motorcycle without any problems - particularly if your bike has already been modified previously in the area of the handlebar / handlebar clamps / triple tree / control cables / windshield / fairing / other cables. The diameter of the handlebar is 28.6 mm in the area of the clamps, and 22 mm at the ends. It is imperative that you follow the instructions in your owner's manual and the motorcycle manufacturer's specifications.

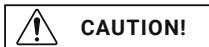
The handlebar must only be used as described in these instructions. Any other use is considered improper use and can result in material damage. The manufacturer and supplier accept no liability for damage caused by improper or incorrect use.

3.2 | Safety instructions



Danger to children and persons with reduced physical, sensory or mental abilities (e.g. partially disabled persons, elderly persons with reduced physical and mental abilities) or lack of experience and knowledge (e.g. older children)!

- The packaging film must be kept away from children, as there is a risk of asphyxiation.



Risk of injury!

- Before you do anything, make sure that your motorcycle is stable and the workplace well lit to prevent injuries when removing the old handlebar and fitting the new one.
- Before you start drilling, make sure the handlebar and drilling jig (if used) are tightly clamped so that they cannot shift. Wear protective goggles.
- Only install the handlebar yourself if you have the necessary technical knowledge. Otherwise it is essential to have this job done by a qualified motorcycle workshop.
- Always replace a handlebar that is damaged as a result of an accident.

IMPORTANT!

Risk of damage!

- Make sure that the handlebar is the right fit for the existing handlebar clamps, switch units and cables.
- The cables must always be installed correctly so that they cannot be put under any tension by the handlebar, even when the steering is at full lock. They must not become trapped during installation.
- When the steering is at full lock, the handlebar and switch units must not come into contact with any other components, e.g. the tank or fairing.
- Holes for fastening the switch units must only be drilled through one side of handlebar. Never drill right through the handlebar.
- Ensure full functionality of the throttle twistgrip unit – it must automatically spring back into the closed (idle) position when released and must not, for example, be braked/jammed by the bar ends.

4 | Installation

4.1 | Preparation

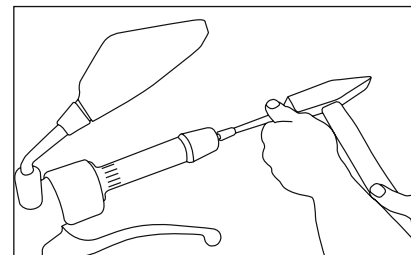
Before starting work on your bike, find a suitable place where you can work undisturbed and tidily. Lay out your tools and the required conversion parts, and jack up the motorcycle securely. Cover the tank with a cloth to protect it from damage.

Before fitting the new handlebar, use a caliper or similar tool to check that the diameter in the middle of the handlebar is compatible with the handlebar clamps on your motorcycle. If not, you will need to use different handlebar clamps that are approved for your motorcycle. Also check that the switch units will fit on the new handlebar, given its diameter.

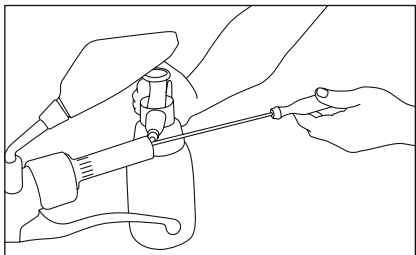
Now check that the existing cables are long enough for the new handlebar. The best way to do this is to ask a friend to hold your original handlebar tightly while you unclamp it from the triple tree. Then get your helper to hold the handlebar up so that you can measure the cables. Now allow for the height and width of your new handlebar. If the cables are too short, check if they can be re-routed on the motorcycle to gain some extra length. Otherwise, you may need to use longer cables.

4.2 | Removal

Once you've done all these checks, you can remove the old handlebar from your bike. The individual components are easier to remove if you first clamp the handlebar back onto the triple tree.



Then unfasten the bar ends. For this you will definitely need sufficient leverage, as the screw connection is often stuck tight. It's best to use an impact driver for unscrewing cross-head screws. If you haven't got an impact driver, give each screw a couple of sharp taps with a hammer and a screwdriver that fits the screw exactly, and apply a constant force. This should help to loosen the screw.



You then need to loosen the rubber grips. A professional would blow compressed air between the rubber and the handlebar. At home you can just as well squirt a little dishwashing liquid or brake cleaner (do not use oil, petrol or other fuels) under the grip using a disposable syringe.

IMPORTANT!

Risk of damage!

- If the grip is glued to the switch unit or the handlebar, carefully cut it away with a utility knife.
- You can then undo and take off the switch units with a suitable cross-head screwdriver.
- Remove the brake pump from the handlebar. Always wrap the cables of the brake light switch and the brake pump unit in a cloth and rest them, the right way up, on the light mount, for example.

Do the same with the clutch unit.

Now you can completely remove the handlebar from the handlebar clamps. Once the handlebar is detached, it's easy to remove the throttle twistgrip unit without having to disconnect the throttle cable.

4.3 | Installation

If the new handlebar has a different clamp diameter, unscrew the existing handlebar clamps from the triple tree and replace them with clamps that are the right fit for your new handlebar.



Next, loosely mount the control units on the new handlebar and align the handlebar to suit your riding style and the lines of the bike. Make sure that the handlebar doesn't hit the tank or fairing at full lock! Once the handlebar is in its final position, you can tighten the clamps to the torque specified by the manufacturer, but not more than 25 Nm.

If the switch units have locking pins, you will need to drill holes with the diameter of the pins in the handlebar.

First, make absolutely sure that you have found the best installation position for the handlebar and switch units. Also take into account the length of your grips used and the position of the bar ends. Re-check that the switch units do not hit the tank or fairing with the handlebar at full lock, and carefully mark the holes for the locking pins on the handlebar with a marker pen.

Alternatively, you can stick some masking tape around the handlebar and use the switch unit locking pin to make an impression in the masking tape. Masking tape is perfect for making punch-marks to assist drilling. If you're absolutely certain that you've found the best position for your switch units and have correctly marked the drill holes, you can now drill holes with the diameter of the locking pins in one side of the handlebar tube.



The best and safest way to do this is to use a drilling jig (sold separately) for tubular handlebars and a depth stop (to avoid drilling right through the handlebar). Drill the required hole at a relatively low speed. Carefully deburr the hole after drilling.

Now install the switch units, controls, grips and bar ends in their final position, aligning the brake pump and clutch control so that you can operate them with the right amount of force. If the clutch and brake levers are optimally aligned, your forearm should form a straight line with your outstretched fingers resting on the levers. Check that the throttle twistgrip unit is fully functional – it must automatically spring back into the idle position when released.

Congratulations, you've finished converting your handlebar! Check all functions (throttle, clutch, brake, switch units, choke) before setting off for the first time.

5 | Storage

Until you are ready to install the handlebar, keep it in its original packaging and store it in a dark dry place.

6 | Cleaning and care

Clean the handlebar with a mild motorcycle cleaner and clear water, if required.

7 | Warranty

This product comes with the statutory two-year warranty. The warranty period begins on the date of purchase. It does not cover normal wear and tear, use for anything other than the intended purpose, or damage caused by an accident, tampering or attempted repairs by unauthorised persons or customer service departments.

8 | Disposal



Dispose of packaging material and the product itself in accordance with applicable local regulations.

9 | Contact

If you have any questions about the product and/or these instructions, before using the product for the first time, please contact our Technical Centre by e-mail at: service@louis.eu. We will help you as quickly as possible. This is the best way to ensure that the product is used correctly.

Made in Germany

Table des matières

1 | Équipement fourni 18

2 | Généralités 18

2.1 | Lire et conserver le présent mode d'emploi 18

2.2 | Légende 18

3 | Sécurité 19

3.1 | Utilisation conforme 19

3.2 | Consignes de sécurité 19

4 | Montage 20

4.1 | Préparation 20

4.2 | Démontage 20

4.3 | Montage 22

5 | Stockage 23

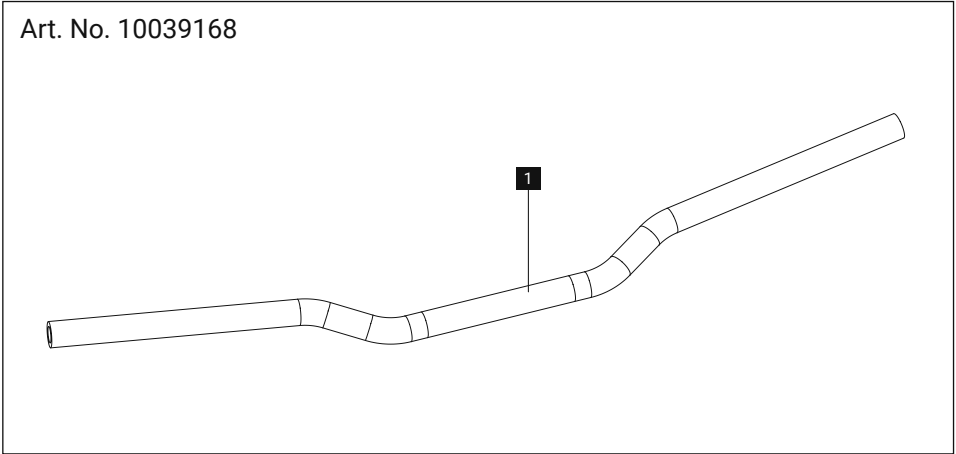
6 | Nettoyage et entretien 23

7 | Garantie légale 23

8 | Élimination 24

9 | Contact 24

1 | Équipement fourni



1 Guidon

2 | Généralités

2.1 | Lire et conserver le présent mode d'emploi

Ce mode d'emploi correspond uniquement au guidon en véritable carbone gazzini (en abrégé : guidon). Il contient des remarques importantes concernant le montage, la sécurité et la garantie. Lire attentivement les instructions, en particulier les consignes de sécurité, dans leur intégralité avant de monter le guidon. Le non-respect de ce mode d'emploi peut entraîner des dommages sur le véhicule ou sur le guidon lui-même. Conserver le présent mode d'emploi pour l'utilisation ultérieure. En cas de cession du guidon à un tiers, transmettre impérativement le présent mode d'emploi à la personne correspondante.

Le mode d'emploi se base sur les normes et réglementations en vigueur dans l'Union européenne et reflète l'état actuel de la technique. Le cas échéant, respecter à l'étranger également les directives et les lois locales.

2.2 | Légende

Les symboles et mentions d'avertissement suivants sont utilisés dans le présent document.

 AVERTISSEMENT !	Ce symbole/cette mention d'avertissement désigne un danger avec un degré de risque moyen qui, lorsqu'il n'est pas évité, peut entraîner la mort ou des blessures graves.
 ATTENTION !	Ce symbole/cette mention d'avertissement désigne un danger avec un degré de risque faible qui, lorsqu'il n'est pas évité, peut entraîner des blessures légères ou moyennes.
REMARQUE !	Cette mention d'avertissement prévient des dommages matériels éventuels.



Ce symbole donne des informations supplémentaires utiles pour le montage ou le fonctionnement.



Ce symbole indique la possibilité de recycler les emballages et le produit.

fr

3 | Sécurité

3.1 | Utilisation conforme

Le guidon peut être utilisé pour le remplacement de la pièce d'origine ou la transformation du véhicule. L'inscription du guidon dans les papiers du véhicule dans le cadre d'une réception à titre isolé est possible en Allemagne sur la base du rapport de contrôle TÜV relatif à la solidité du montage. Pour la réception de la transformation (payante), il faut prendre rendez-vous dans un organisme de contrôle qualifié (par ex. TÜV, Dekra, GTÜ). Le service des immatriculations doit ensuite obligatoirement actualiser le certificat d'immatriculation (cette démarche est également payante). De plus, avant la première utilisation, vérifier si le produit s'utilise correctement et sans problème sur la moto, en particulier si le montage a nécessité des modifications au niveau du guidon / du pontet de guidon / du té de fourche / des câbles Bowden / de la bulle / du carénage / de tout autre câble. Au niveau de la fixation, le diamètre du guidon est de 28,6 mm. Au niveau des poignées, il est de 22 mm. Observer impérativement les informations contenues dans le mode d'emploi du véhicule ainsi que les spécifications du constructeur du véhicule.

Le guidon ne doit être utilisé que comme décrit dans le présent mode d'emploi. Toute autre utilisation est considérée comme non conforme et peut entraîner des dommages matériels. Le fabricant et le revendeur déclinent toute responsabilité pour tout dommage dû à une utilisation non conforme ou incorrecte.

3.2 | Consignes de sécurité



Ce produit représente un danger pour les enfants et les personnes dont les capacités physiques, sensorielles ou mentales sont réduites (par ex. personnes souffrant d'un handicap partiel ou personnes âgées dont les capacités physiques et mentales sont restreintes) ou les personnes qui ne disposent pas de l'expérience ou des connaissances requises (par ex. des enfants plus âgés).

- Conserver le film d'emballage faisant partie de l'équipement fourni hors de portée des enfants. Risque d'asphyxie.



Risque de blessures !

- Pendant les travaux de montage, s'assurer que le véhicule est parfaitement stable et que le lieu de travail est bien éclairé, afin d'éviter toute blessure pendant le démontage de l'ancien guidon ou pendant le montage du nouveau guidon.
- Avant de commencer le perçage, s'assurer de coincer fermement le guidon et le gabarit de perçage éventuellement utilisé, de manière à ce que la pièce à ne puisse pas bouger. Porter des lunettes de protection.

- Ne monter soi-même le guidon que si l'on possède les connaissances techniques requises. Si ce n'est pas le cas, consulter impérativement un garage spécialisé.
- Remplacer le guidon s'il a été endommagé lors d'un accident.

REMARQUE !

Risque de dommage !

- Vérifier que le guidon est adapté au pontet de guidon, aux unités de commutation, ainsi qu'aux câbles et gaines existants.
- Toujours monter les câbles et les gaines de manière à ce que les mouvements du guidon ne les tendent pas, même lorsque la direction est complètement braquée. Lors du montage, s'assurer de ne pas les coincer.
- Lorsque la direction est complètement braquée, le guidon et les unités de commutation ne doivent en aucun cas toucher d'autres composants, comme par ex. le réservoir ou le carénage.
- Les alésages pour le blocage des unités de commutation doivent toujours être percés seulement d'un côté du guidon. Ne jamais percer le guidon de part en part.
- S'assurer du parfait fonctionnement de l'unité de poignée d'accélérateur : la poignée d'accélérateur doit revenir automatiquement dans sa position initiale lorsqu'on la relâche et ne doit par ex. pas être freinée/bloquée par l'embout de guidon.

4 | Montage

4.1 | Préparation

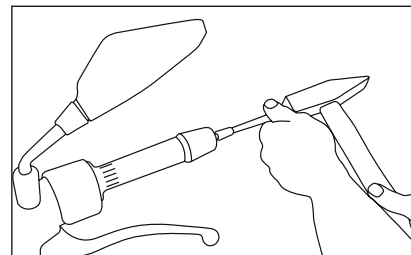
Avant de commencer la transformation, chercher un endroit approprié pour travailler proprement sans être dérangé. Préparer les outils et les composants nécessaires et lever la moto de manière sûre. Recouvrir le réservoir d'un chiffon, afin de le protéger de tout dommage.

Avant de monter le nouveau guidon, prendre la mesure au centre du pontet de guidon, par ex. à l'aide d'un pied à coulisse, pour s'assurer que le diamètre du guidon correspond bien. Si le diamètre ne correspond pas, monter un pontet de guidon approprié et autorisé pour le véhicule. Prendre en outre les mesures sur le guidon pour s'assurer que le diamètre des unités de commutation correspond bien.

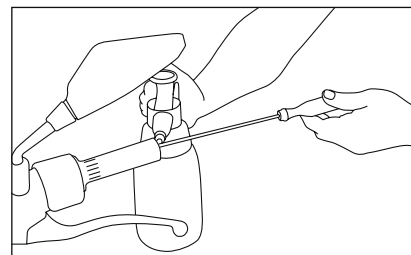
S'assurer ensuite que les dimensions du nouveau guidon sont compatibles avec les câbles et les gaines existants. Pour cela, demander de préférence à une tierce personne de maintenir le guidon d'origine de la moto pendant qu'on mesure la fixation au niveau du té de fourche. Demander à l'assistant de tenir le guidon en hauteur pour permettre de mesurer soi-même la marge de manœuvre que les câbles et les gaines laissent. Calculer ensuite la hauteur et la largeur du nouveau guidon. Si les câbles et/ou les gaines sont trop courts, vérifier s'il est possible de résoudre le problème en les passant savamment sur la moto. Sinon, utiliser des composants plus longs.

4.2 | Démontage

Si rien ne gêne le montage, procéder au démontage définitif du guidon existant du véhicule. Pour démonter plus facilement les différents composants, commencer par revisser le guidon sur le té de fourche.



Détacher ensuite les embouts de guidon. Dans tous les cas, un bras de levier suffisant est nécessaire, car les vis sont souvent fermement « bloquées ». Desserrer les vis cruciformes avec un tournevis à frapper ; s'il n'y en a pas, donner quelques coups secs à l'aide du maillet sur un tournevis parfaitement adapté à la vis en appliquant une force concentrée.



Puis détacher les poignées en caoutchouc. Les professionnels injectent de l'air comprimé entre le caoutchouc et le guidon. À l'atelier, on peut appliquer un peu de liquide vaisselle (surtout pas d'huile, d'essence ou d'autres carburants) sous la poignée à l'aide d'une seringue jetable.

REMARQUE !

Risque de dommage !

- Si la poignée est collée à l'unité de commutation ou au guidon, la couper précautionneusement à l'aide d'un cutter.
- Ensuite, détacher et retirer les unités de commutation à l'aide d'un tournevis cruciforme adapté.
- Retirer la pompe à frein du guidon et poser les câbles du contacteur de stop et l'unité de pompe à frein par ex. sur le support de phare en les enveloppant dans un chiffon tout en veillant bien à ne pas les positionner à l'envers.

Procéder de la même manière avec l'unité d'embrayage.

Le guidon peut ensuite être définitivement retiré de son pontet. Une fois le guidon desserré, il est ensuite facile de démonter l'unité de poignée d'accélérateur sans avoir à décrocher le câble d'accélérateur.

4.3 | Montage

Si le diamètre du pontet est différent de celui du guidon, dévisser alors le pontet existant du té de fourche et monter à la place un nouveau pontet adapté au guidon.



Prémonter ensuite les unités de commande sur le nouveau guidon sans serrer, puis orienter le guidon dans les pontets de guidon en fonction des habitudes de conduite personnelles et des lignes de la moto. S'assurer de pouvoir braquer entièrement le guidon librement vers le réservoir et, le cas échéant, vers le carénage.

Une fois la position définitive du guidon trouvée, il est possible de serrer la fixation en respectant le couple de rotation indiqué par le fabricant, sans dépasser 25 Nm.

Si les unités de commutation sont dotées d'ergots de blocage, percer le guidon au diamètre des ergots de blocage.

S'assurer au préalable d'avoir véritablement trouvé la position de montage optimale pour le guidon et les unités de commutation. Tenir également compte de la longueur des poignées utilisées et de la position des embouts de guidon. S'assurer une nouvelle fois que les unités de commutation ne sont pas bloquées lorsque le guidon est entièrement braqué vers le réservoir et vers le carénage, puis marquer soigneusement les alésages sur le guidon pour les ergots de blocage.

Il est également possible de coller une bande de papier crêpe autour du guidon et de faire une empreinte dans le ruban adhésif avec l'ergot de blocage de l'unité de commutation. Cette empreinte se pointe très facilement pour le perçage ultérieur. Lorsqu'on est sûr d'avoir trouvé la meilleure position pour les unités de commutation et d'avoir placé correctement les marquages pour les trous de perçage, percer un côté du tube de guidon au diamètre des ergots de blocage.



La méthode idéale et la plus sûre est d'utiliser un gabarit de perçage (disponible en option) pour guidon tubulaire et une butée de profondeur (pour ne pas percer le guidon de part en part). Percer le trou souhaité en utilisant un régime pas trop élevé. Une fois le perçage effectué, ébavurer le trou avec précaution.

Passer ensuite au montage définitif des unités de commutation, de l'armature, des poignées et des embouts de guidon. Orienter la pompe à frein et l'armature de l'embrayage de manière à pouvoir exercer une pression manuelle optimale pour les actionner. L'orientation des leviers d'embrayage et de frein est optimale si l'avant-bras forme une ligne avec les doigts dépliés reposant sur les leviers. S'assurer du parfait fonctionnement de l'unité de poignée d'accélérateur : la poignée d'accélérateur doit revenir automatiquement dans sa position d'origine lorsqu'on la relâche.

La transformation du guidon est alors terminée. Avant d'effectuer la première sortie, contrôler une nouvelle fois l'ensemble des fonctions (accélérateur, embrayage, freins, unités de commutation, starter).

5 | Stockage

Conserver le guidon pas encore monté dans l'emballage d'origine dans une pièce sèche et sombre.

6 | Nettoyage et entretien

Au besoin, nettoyer le guidon avec un nettoyant moto doux et de l'eau claire.

7 | Garantie légale

Le présent produit est couvert par la garantie légale de deux ans. La période de garantie commence à compter de la date d'achat. Tout signe d'usure, toute utilisation non conforme ou à des fins autres que celles prévues, tout dommage dû à un accident, à une manipulation ou à une tentative de réparation par un service client ou par une personne non autorisée sont exclus de la garantie.

8 | Élimination



Éliminer le matériel d'emballage, ainsi que le produit conformément aux dispositions officielles régionales.

9 | Contact

Pour toutes questions concernant le produit et/ou le présent mode d'emploi, veuillez contacter, avant la première utilisation du produit, notre centre technique par e-mail à l'adresse : service@louis-moto.fr. Nous vous aiderons dans les plus brefs délais. De cette manière, nous garantissons ensemble une utilisation correcte du produit.

Fabriqué en Allemagne

Inhoudsopgave

1 | Leveringsomvang 26

2 | Algemeen 26

2.1 | Gebruiksaanwijzing lezen en bewaren 26

2.2 | Toelichting bij symbolen 26

3 | Veiligheid 27

3.1 | Beoogd gebruik 27

3.2 | Veiligheidsaanwijzingen 27

4 | Montage 28

4.1 | Voorbereiding 28

4.2 | Demontage 28

4.3 | Montage 30

5 | Opslag 31

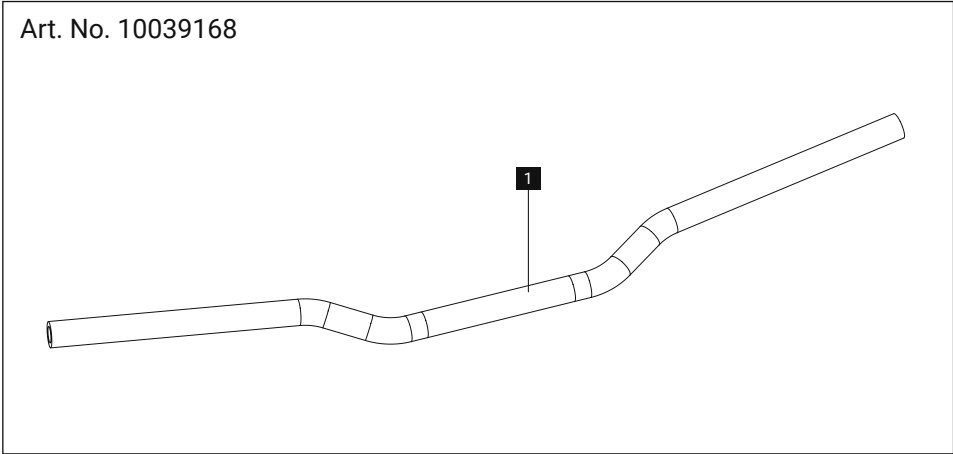
6 | Reiniging en onderhoud 31

7 | Garantie 31

8 | Verwijdering 32

9 | Contact 32

1 | Leveringsomvang



1 Stuur

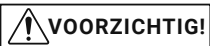
2 | Algemeen

2.1 | Gebruiksaanwijzing lezen en bewaren

Deze gebruiksaanwijzing heeft uitsluitend betrekking op het genoemde gazzini-stuur van carbon (kortweg stuur). Je vindt hierin belangrijke informatie over de montage, veiligheid en garantie. Lees de gebruiksaanwijzing, vooral de veiligheidsaanwijzingen, vóór de montage van het stuur aandachtig door. Veronachtzaming kan tot schade aan het voertuig of het stuur zelf leiden. Bewaar de gebruiksaanwijzing voor later gebruik. Als het stuur aan derden wordt doorgegeven, dien je ook deze gebruiksaanwijzing mee te geven. De gebruiksaanwijzing is gebaseerd op de normen en regels die gelden in de Europese Unie en is een afspiegeling van de huidige stand van de techniek. Neem in het buitenland ook specifieke nationale richtlijnen en wetten in acht.

2.2 | Toelichting bij symbolen

De volgende symbolen en signaalwoorden worden in deze gebruiksaanwijzing gebruikt.

 WAARSCHUWING!	Dit symbool/signaalwoord duidt op een gevaar met een gemiddelde risicograad dat, indien dit niet wordt vermeden, de dood of ernstig letsel tot gevolg kan hebben.
 VOORZICHTIG!	Dit symbool/signaalwoord duidt op een gevaar met een lage risicograad dat, indien dit niet wordt vermeden, gering of matig letsel tot gevolg kan hebben.
AANWIJZING!	Dit signaalwoord waarschuwt voor mogelijke materiële schade.



Dit symbool geeft nuttige aanvullende informatie aan over de montage of het bedrijf.



Dit symbool geeft aan dat verpakkingen en het product zelf recyclebaar zijn.

nl

3 | Veiligheid

3.1 | Beoogd gebruik

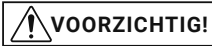
Het stuur kan worden gebruikt als vervanging voor het originele stuur of voor de ombouw van het voertuig. De registratie van het stuur in de voertuigpapieren is in Duitsland via een individuele goedkeuring op basis van het TÜV-keuringsrapport betreffende de levensduur mogelijk. Voor een met kosten verbonden goedkeuring van de ombouw moet een afspraak worden gemaakt bij een gekwalificeerd keuringsstation (bijv. TÜV, Dekra, GTÜ). Hierna moet de keuringsinstantie nog verplicht het kentekenbewijs actualiseren (eveneens met kosten verbonden). Controleer vóór de eerste ingebruikname of het product zonder problemen op de beoogde manier te gebruiken is op de motor, in het bijzonder wanneer dit wat betreft het stuur / stuurklemmen / kroonplaat / bowdenkabels / voorruit / kuipwerk / andere leidingen al eens is aangepast. Rond de klembevestiging heeft het stuur een diameter van 28,6 mm en rond de grepen 22 mm. Houd altijd rekening met de informatie in de bedieningshandleiding van je voertuig en de voorschriften van de fabrikant van je voertuig. Het stuur mag alleen worden gebruikt zoals in deze gebruiksaanwijzing wordt beschreven. Elk ander gebruik wordt aangemerkt als oneigenlijk en kan tot materiële schade leiden. De fabrikant of handelaar aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade die door oneigenlijk of verkeerd gebruik is ontstaan.

3.2 | Veiligheidsaanwijzingen



Gevaren voor kinderen en personen met verminderde lichamelijke, zintuiglijke of geestelijke vermogens (bijvoorbeeld gedeeltelijk gehandicapten, oudere personen met lichamelijke en geestelijke beperkingen) of gebrek aan ervaring en kennis (bijvoorbeeld oudere kinderen)!

- Houd bij de levering horende verpakkingsfolie buiten het bereik van kinderen, want er bestaat verstikkingsgevaar.



Letselrisico!

- Let er bij montagewerkzaamheden op dat het voertuig stevig en stabiel is neergezet en dat de werkplek goed verlicht is, zodat letsel tijdens de demontage van het oude resp. de montage van het nieuwe stuur wordt vermeden.
- Zorg dat het stuur en eventueel de boorsjabloon stevig zijn vastgeklemd voordat je begint met boren, zodat het werkstuk niet kan verschuiven. Draag een veiligheidsbril.
- Je mag het stuur alleen zelf monteren als je over de vereiste vakkennis beschikt. Anders dien je hiervoor naar een motorwerkplaats te gaan.
- Een stuur dat door een ongeval is beschadigd, moet worden vervangen.

AANWIJZING!

Gevaar voor beschadiging!

- Controleer of het stuur bij de aanwezige stuurklemmen en de aanwezige schakelaarunits en kabels past.
- Kabels moeten altijd zo worden gemonteerd dat ze zelfs helemaal tot aan de aanslag op geen enkele manier door het stuur onder spanning kunnen komen. Ze mogen bij de montage niet bekneld raken.
- Het stuur en de schakelaarunits mogen bij indraaien tot aan de aanslag in geen geval in aanraking komen met andere onderdelen, zoals de tank of de kuip.
- Gaten voor de bevestiging van schakelaarunits mogen altijd maar aan één kant in het stuur worden geboord. Boor nooit helemaal door het stuur heen.
- Zorg dat de gashendeleenheid zonder problemen functioneert. De gashendel moet vanzelf naar de uitgangspositie terugkeren als je hem loslaat en mag niet bijvoorbeeld door het stuuruiteinde worden afgeremd of geblokkeerd.

4 | Montage

4.1 | Voorbereiding

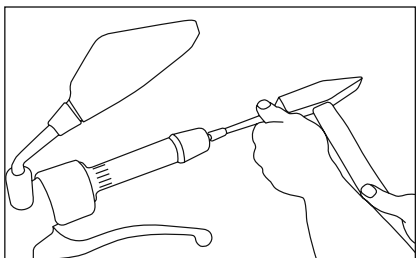
Voordat je begint met de montage, dien je een geschikte plek te zoeken waar je ongestoord en netjes kunt werken. Stal uw gereedschap en de benodigde onderdelen overzichtelijk uit en bok de motor veilig op. Dek de tank af met een doek om deze te beschermen tegen beschadigingen.

Controleer vóór de montage van het nieuwe stuur bijvoorbeeld met een schuifmaatje of het stuur in het midden qua diameter bij de stuurklemmen van de motor past. Als de diameter afwijkt, moeten er geschikte en voor het voertuig goedgekeurde stuurklemmen worden gemonteerd. Controleer ook of de diameter van de schakelaarunits op het stuur past.

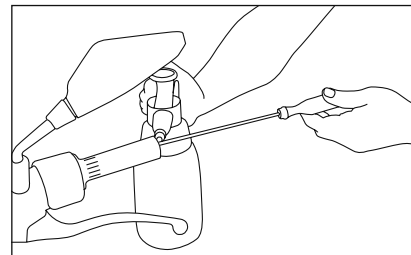
Test nu of de maten van het nieuwe stuur passen bij de aanwezige kabels. Dat gaat het beste met een helper die het originele stuur van de motor vasthoudt en het stuur uit de klemmen op de kroonplaat wordt losgemaakt. Laat het stuur dan door je helper omhoog houden en meet hoeveel speelruimte de kabels bieden. Vervolgens calculeer je de hoogte en breedte van het nieuwe stuur in. Als de kabels te kort blijken, moet je op de motor controleren of dit te verhelpen is door ze op een slimme manier anders te plaatsen. Anders moeten er langere componenten worden gebruikt.

4.2 | Demontage

Is er niets meer dat de montage in de weg staat, dan demonteer je het bestaande stuur definitief van het voertuig. De afzonderlijke componenten zijn beter te verwijderen wanneer je het stuur eerst weer vastschroeft op de kroonplaat.



Maak nu de stuuruiteinden los. Daarvoor is in ieder geval een hendel van voldoende lengte nodig – de schroefverbinding is meestal heel stevig 'vastgekoekt'. Kruiskopschroeven maak je het beste los met een slagschroevendraaier. Heb je die niet bij de hand, dan kunnen een paar stevige tikken met een hamer op een exact passende schroevendraaier en een geconcentreerde krachtinspanning helpen om de schroef los te krijgen.



Maak vervolgens de rubberen grepen los. De professional blaast perslucht tussen het rubber en het stuur – in jouw werkplaats thuis kun je met een wegwerpspuit een beetje afwasmiddel (gebruik geen olie, benzine of andere brandstoffen) onder de greep spuiten.

AANWIJZING!

Gevaar voor beschadiging!

- Is de greep aan de schakelaarunit of het stuur gelijmd, dan moet deze met een mes voorzichtig worden losgesneden.
- Vervolgens kunnen de schakelaarunits met een goed passende kruiskopschroevendraaier worden losgemaakt en verwijderd.
- De rempomp wordt van het stuur verwijderd, de kabels van de remlichtschakelaar en de rempompeenheid in een doek gewikkeld en niet omgekeerd bijv. op de lamphouder gelegd.

Ga op dezelfde manier te werk met de koppelingseenheid.

Nu kan het stuur definitief uit de stuurklemmen worden gehaald. Wanneer het stuur is losgemaakt, kan de gashendeleenheid makkelijk worden gedemonteerd zonder dat je de gaskabel opzij hoeft te hangen.

4.3 | Montage

Als het nieuwe stuur een andere klemmendiameter heeft, schroef je de aanwezige stuurklemmen los van de kroonplaat en monteer je in plaats daarvan klemmen die bij het nieuwe stuur passen.



Monteer vervolgens de bedieningseenheden los op het nieuwe stuur en lijn het stuur uit volgens jouw persoonlijke rijgewoonten en de belijning van de motor. Zorg daarbij dat het stuur een volledige beweging tot aan de aanslag kan maken met inachtneming van de tank en de kuip.

Als je de definitieve positie voor het stuur hebt gevonden, dan kun je de klemmen volgens de momentspecificaties van de fabrikant aanhalen. Trek ze echter niet strakker dan 25 Nm vast. Als de schakelaarunits voorzien zijn van borgstiften, moeten hiervoor openingen in de diameter van de borgstiften in het stuur worden geboord.

Controleer eerst of je werkelijk de optimale montagepositie voor het stuur en de schakelaarunits hebt gevonden. Houd daarbij ook rekening met de lengte van de gebruikte grepen en de positie van de stuuruiteinden. Controleer nog een keer of het stuur met de schakelaarunits tot aan de aanslag vrij kan bewegen ten opzichte van de tank en de kuip en teken de plaats van de openingen voor de borgstiften in het stuur nauwkeurig af.

In plaats daarvan kun je ook een stukje afplaktape om het stuur plakken en met de borgstift van de schakelaarunit een afdruk in het afplaktape maken. Die kun je uitstekend markeren voor het boren. Als je de optimale positie voor de schakelaarunit hebt gevonden en de markeringen voor de boorgaten correct zijn geplaatst, breng je de boorgaten in het stuur eenzijdig aan in de diameter van de borgstiften.



Dat gaat het beste en het veiligste met een boorsjabloon (optioneel verkrijgbaar) voor buissturen en een diepteaanslag (zodat het stuur niet wordt doorboord). Boor het gewenste gat niet met een te hoog toerental. Na het boren ontbraam je de booropening voorzichtig.

Breng dan de schakelaarunits, armaturen, grepen en stuuruiteinden definitief aan. Lijn de rem pomp en koppelingsarmatuur daarbij zo uit dat je deze met optimale handkracht kunt bedienen. Als de koppelings- en remhendel optimaal zijn uitgelijnd, vormt de onderarm een rechte lijn met de vingers wanneer deze uitgestrekt op de hendels rusten. Zorg dat de gashendeleenheid zonder problemen functioneert. Zodra je de gashendel loslaat, moet deze vanzelf terugkeren naar de uitgangspositie.

Daarmee is de vervanging van het stuur voltooid. Controleer nog een keer alle functies (gas, koppeling, rem, schakelaarunits, choke) voordat je de eerste rit maakt.

5 | Opslag

Bewaar het nog niet gemonteerde stuur in de originele verpakking in een droge, donkere ruimte.

6 | Reiniging en onderhoud

Het stuur kan indien nodig met een milde motorreiniger en schoon water worden gereinigd.

7 | Garantie

Op dit product wordt de wettelijke garantie van twee jaar gegeven. De garantieperiode begint op de datum van aankoop. Gebruikssporen, oneigenlijk gebruik, verkeerd gebruik en schade als gevolg van een ongeval, manipulatie of een reparatiepoging door een onbevoegde klantenservice of persoon zijn uitgesloten van de garantie.

8 | Verwijdering



Verwijder het verpakkingsmateriaal en ook het product zelf conform de regionale overheidsrichtlijnen.

9 | Contact

Bij vragen over dit product en/of deze gebruiksaanwijzing dien je vóór het eerste gebruik van het product via e-mail contact op te nemen met ons technisch centrum: service@louis.nl. Wij helpen je snel verder. Zo garanderen wij samen dat het product op de juiste wijze wordt gebruikt.

Geproduceerd in Duitsland

Indice

1 | **Contenuto della fornitura** _____ 34

2 | **Informazioni generali** _____ 34

2.1 | Leggere e conservare le istruzioni per l'uso _____ 34

2.2 | Legenda _____ 34

3 | **Sicurezza** _____ 35

3.1 | Uso conforme _____ 35

3.2 | Istruzioni per la sicurezza _____ 35

4 | **Montaggio** _____ 36

4.1 | Preparazione _____ 36

4.2 | Smontaggio _____ 36

4.3 | Montaggio _____ 38

5 | **Stoccaggio** _____ 39

6 | **Pulizia e cura** _____ 39

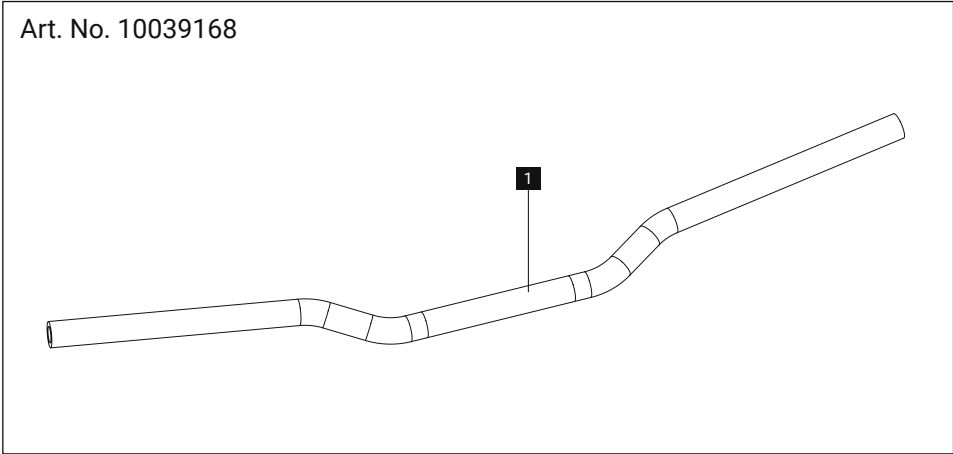
7 | **Garanzia** _____ 39

8 | **Smaltimento** _____ 40

9 | **Contatti** _____ 40

MANUBRIO IN VERO CARBONIO GAZZINI STREET X

1 | Contenuto della fornitura



1 Manubrio

2 | Informazioni generali

2.1 | Leggere e conservare le istruzioni per l'uso

Queste istruzioni per l'uso si riferiscono esclusivamente al manubrio in vero carbonio gazzini (in breve: manubrio). Esse contengono informazioni importanti per il montaggio, la sicurezza e la garanzia. Leggerle accuratamente prima di montare il manubrio, prestando particolare attenzione alle istruzioni per la sicurezza. Il mancato rispetto delle istruzioni può comportare danni al veicolo o al manubrio stesso. Custodire le istruzioni per eventuali utilizzi futuri. Qualora il manubrio venga ceduto a terzi, questo dovrà essere accompagnato dalle presenti istruzioni. Le istruzioni per l'uso rispondono alle normative e alle disposizioni vigenti nell'Unione Europea e riflettono lo stato attuale della tecnologia. Negli altri Paesi devono essere rispettate anche le leggi e le direttive locali.

2.2 | Legenda

Nelle presenti istruzioni per l'uso sono utilizzati i simboli e le avvertenze seguenti.

	Questo simbolo/parola di segnalazione indica un pericolo con un grado di rischio medio che, se non evitato, può avere come conseguenza lesioni gravi o letali.
	Questo simbolo/parola di segnalazione indica un pericolo con un grado di rischio basso che, se non evitato, può avere come conseguenza lesioni lievi o di media entità.
NOTA!	Questa parola di segnalazione indica una situazione che potrebbe provocare danni materiali.



Questo simbolo fornisce informazioni aggiuntive utili relative al montaggio o al funzionamento.



Questo simbolo indica la riciclabilità degli imballaggi e del prodotto stesso.

it

3 | Sicurezza

3.1 | Uso conforme

Il manubrio può essere utilizzato per la sostituzione del pezzo originale o la modifica del veicolo. In Germania, la registrazione del manubrio nei documenti del veicolo è possibile per omologazione singola sulla base del rapporto del TÜV sulla resistenza in servizio. Per l'omologazione a pagamento della conversione occorre concordare un appuntamento in un centro di certificazione qualificato (per es. TÜV, Dekra, GTÜ). L'ufficio di immatricolazione deve poi obbligatoriamente aggiornare il certificato di immatricolazione (operazione anch'essa a pagamento). Inoltre, prima di iniziare a utilizzarlo, si prega di controllare che il prodotto si possa impiegare sulla moto senza problemi e in modo corretto, in particolare se quest'ultima è già stata modificata a livello di manubrio/morsetto di bloccaggio del manubrio/piastra forcella/cavi Bowden/parabrezza/carena/altri cavi. Il manubrio ha un diametro di 28,6 mm in corrispondenza del morsetto di bloccaggio e di 22 mm in corrispondenza delle manopole. È importante osservare le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del veicolo e le specifiche del costruttore del veicolo. Il manubrio può essere utilizzato solo nel modo descritto nelle presenti istruzioni. Qualsiasi uso diverso è da considerarsi non conforme e può causare danni materiali. Il produttore o rivenditore declina ogni responsabilità per danni derivanti da un uso scorretto o non conforme.

3.2 | Istruzioni per la sicurezza



Pericolo per bambini e persone con ridotte capacità fisiche, sensoriali o mentali (ad es. persone parzialmente disabili, anziani con limitate capacità fisiche e mentali) o ridotta esperienza e conoscenza (ad es. bambini più grandi)!

- Tenere la pellicola di imballaggio compresa nella fornitura fuori dalla portata dei bambini in quanto c'è il pericolo di soffocamento.



Pericolo di lesioni!

- Durante le operazioni di montaggio assicurarsi che il veicolo sia posizionato in modo sicuro e che lo spazio di lavoro sia ben illuminato, al fine di evitare lesioni durante lo smontaggio del vecchio manubrio e il montaggio del nuovo.
- Assicurarsi che il manubrio e la maschera di foratura eventualmente utilizzata siano saldamente bloccati prima di procedere alla foratura, in modo che il pezzo non si possa muovere. Indossare gli occhiali protettivi.
- Montare da soli il manubrio solo se si è in possesso delle conoscenze tecniche necessarie. In caso contrario è indispensabile rivolgersi a un'officina specializzata.
- I manubri danneggiati a causa di incidenti devono essere sostituiti.

NOTA!

Pericolo di danni!

- Controllare che il manubrio sia adatto ai seguenti componenti presenti nella moto: morsetto di bloccaggio del manubrio, unità di interruttori, cavi e fili.
- I cavi e i fili devono sempre essere montati in modo tale che non possano mai trovarsi in tensione a causa del manubrio, anche in caso di sterzata completa. Durante il montaggio non devono rimanere incastrati.
- Quando si effettua una sterzata completa, il manubrio e le unità di interruttori non devono in nessun caso toccare altri componenti della moto, ad es. il serbatoio o la carena.
- I fori per l'arresto delle unità di interruttori devono essere sempre praticati soltanto su un lato del manubrio. Non forare mai completamente il manubrio.
- Accertarsi che l'unità della manopola dell'acceleratore funzioni correttamente: la manopola dell'acceleratore deve tornare automaticamente e prontamente nella sua posizione iniziale quando viene rilasciata e non deve essere frenata/bloccata ad es. dall'estremità del manubrio.

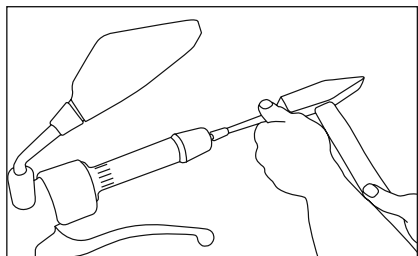
4 | Montaggio

4.1 | Preparazione

Prima di iniziare la conversione, cercare uno spazio idoneo per un lavoro pulito e privo di ostacoli. Preparare gli attrezzi e i componenti necessari e sollevare la moto in maniera sicura. Coprire il serbatoio con un panno per proteggerlo da eventuali danni. Prima di installare il nuovo manubrio, verificare (ad es. con un calibro a corsoio) se il manubrio stesso nella sua parte centrale ha un diametro adatto al morsetto di bloccaggio del manubrio della moto. Se il diametro è diverso, è necessario montare morsetti di bloccaggio adatti e omologati per il veicolo. È inoltre necessario verificare che il diametro delle unità di interruttori sia adatto al manubrio. Ora verificare se il nuovo manubrio ha dimensioni compatibili con i cavi e i fili presenti. Il modo migliore per farlo è chiedere a un aiutante di tenere il manubrio originale della moto mentre lo si toglie dal morsetto di bloccaggio sulla piastra forcella. A questo punto chiedere all'aiutante di tenere il manubrio in alto e misurare il gioco dei cavi e dei fili. Ora calcolare l'altezza e la larghezza del nuovo manubrio. Se i cavi e/o i fili si rivelano essere troppo corti, è necessario verificare sulla moto se la situazione può essere migliorata disponendoli adeguatamente. In caso contrario, è necessario utilizzare componenti più lunghi.

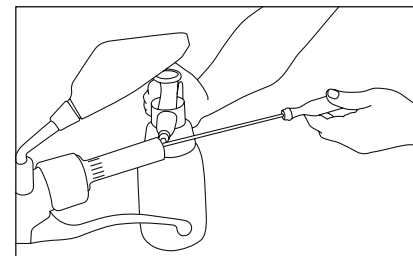
4.2 | Smontaggio

Se non ci sono problemi per il montaggio, smontare definitivamente dal veicolo il manubrio da sostituire. I singoli componenti possono essere smontati più agevolmente riavvitando innanzitutto il manubrio stesso sulla piastra forcella.



Ora staccare le estremità del manubrio. A questo scopo, è necessario in ogni caso un braccio di leva sufficiente: spesso il collegamento a vite sembra quasi "incollato". Le viti a croce si allentano

preferibilmente con un cacciavite a percussione; se questo non è disponibile, un paio di colpi secchi con il martello su un cacciavite perfettamente adatto alla vite e l'applicazione concentrata della forza possono aiutare ad allentare la vite.



Ora staccare le manopole in gomma. Il professionista soffia aria compressa tra gomma e manubrio, mentre nell'officina domestica è possibile spruzzare con una siringa usa e getta una piccola quantità di detergente (evitare olio, benzina e altri carburanti) sotto la manopola.

NOTA!

Pericolo di danni!

- Se la manopola è incollata sull'unità di interruttori o sul manubrio, deve essere tagliata con cautela utilizzando un taglierino.
- Le unità di interruttori possono ora essere allentate e rimosse usando un cacciavite a croce adatto.
- Rimuovere la pompa del freno dal manubrio; i cavi dell'interruttore della luce freno e l'unità della pompa del freno vanno avvolti in un panno e non appoggiati in posizione rovesciata ad es. sul supporto del fanale.

Per il gruppo della frizione si procede in modo corrispondente.

Ora il manubrio può essere definitivamente rimosso dal morsetto di bloccaggio. Con il manubrio staccato è ora facile smontare l'unità della manopola dell'acceleratore senza dover scollegare il filo dell'acceleratore.

4.3 | Montaggio

Se il nuovo manubrio ha un diametro diverso da quello del morsetto di bloccaggio, è necessario svitare dalla piastra forcella i morsetti presenti e montare al loro posto i morsetti adatti al nuovo manubrio.



In seguito montare preliminarmente sul nuovo manubrio le unità di comando senza fissarle definitivamente, poi orientare il manubrio stesso nei morsetti di bloccaggio secondo le proprie abitudini di guida e secondo il design del veicolo. In questa fase bisogna accertarsi che il movimento del manubrio in sterzata completa non sia ostacolato dal serbatoio ed eventualmente dalla carena. Dopo aver trovato la posizione definitiva per il manubrio, il morsetto di bloccaggio può essere serrato rispettando le indicazioni del produttore per quanto riguarda la coppia di serraggio, senza però superare i 25 Nm.

Se le unità di interruttori sono dotate di perni di bloccaggio, per questi ultimi devono essere praticati dei fori del diametro dei perni di bloccaggio nel manubrio.

Assicurarsi di aver trovato la posizione di montaggio ottimale per il manubrio e le unità di interruttori. Considerare anche la lunghezza delle manopole utilizzate e la posizione delle estremità del manubrio. Controllare ancora una volta che le unità di interruttori non tocchino il serbatoio e la carena durante la sterzata completa del manubrio, quindi segnare con cura su quest'ultimo i punti in cui praticare i fori per i perni di bloccaggio.

In alternativa, è possibile applicare intorno al manubrio un po' di nastro adesivo per mascheratura e creare un'impronta nel nastro adesivo con il perno di bloccaggio dell'unità di interruttori; tale impronta può essere facilmente punzonata per la foratura. Dopo essersi assicurati di aver trovato la posizione migliore per le unità di interruttori e aver sistemato i contrassegni per i fori, forare su un lato il tubo del manubrio considerando un diametro pari a quello dei perni di bloccaggio.



Il modo migliore e più sicuro per farlo è con una maschera di foratura (disponibile a richiesta) per manubri tubolari e un arresto di profondità (in modo che il manubrio non venga completamente perforato). Non praticare il foro desiderato a una velocità troppo elevata. Dopo la foratura, sbavare con cautela il foro.

Montare ora in modo definitivo le unità di interruttori, gli strumenti di comando, le manopole e le estremità del manubrio; orientare la pompa del freno e i comandi della frizione in modo tale che si possano azionare in modo ottimale con la forza della mano. Se le leve della frizione e del freno sono orientate in modo ottimale, l'avambraccio forma una linea con le dita tese poggiate sulle leve. Accertarsi che l'unità della manopola dell'acceleratore funzioni correttamente: la manopola dell'acceleratore deve tornare automaticamente e prontamente nella sua posizione iniziale quando viene rilasciata.

Con ciò la sostituzione del manubrio è terminata. Controllare di nuovo tutte le funzioni (acceleratore, frizione, freno, unità di interruttori, starter) prima di iniziare il primo viaggio.

5 | Stoccaggio

Conservare il manubrio non ancora montato in un locale asciutto e al buio nella confezione originale.

6 | Pulizia e cura

Se necessario, il manubrio può essere pulito con un detergente per moto delicato e acqua pulita.

7 | Garanzia

Questo prodotto è coperto dalla garanzia di legge valida per due anni. La garanzia decorre dalla data di acquisto. La garanzia non copre tracce di usura, uso improprio, uso non conforme e danni derivanti da incidente, manipolazione o tentativi di riparazione a opera di servizi clienti o soggetti non autorizzati.

8 | Smaltimento



Smaltire il materiale di imballaggio e il prodotto stesso in conformità alle normative locali.

9 | Contatti

Per domande sul prodotto e/o sulle presenti istruzioni, prima di utilizzare il prodotto per la prima volta vi preghiamo di contattare il nostro centro tecnico via e-mail all'indirizzo: service@louis-moto.it. Saremo lieti di aiutarvi. Insieme garantiremo l'utilizzo corretto del prodotto.

Prodotto in Germania

Índice de contenidos

1 | Volumen de suministro 42

2 | Información general 42

2.1 | Leer y guardar las instrucciones de uso 42

2.2 | Símbolos empleados 42

3 | Seguridad 43

3.1 | Uso previsto 43

3.2 | Indicaciones de seguridad 43

4 | Montaje 44

4.1 | Preparación 44

4.2 | Demontage 44

4.3 | Montaje 46

5 | Almacenamiento 47

6 | Limpieza y conservación 47

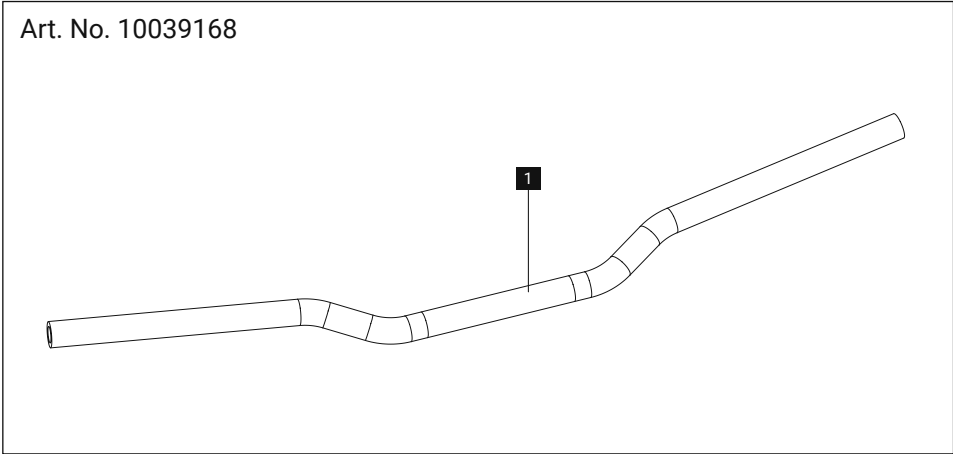
7 | Garantía 47

8 | Gestión de desechos 48

9 | Contacto 48

MANILLAR DE CARBONO AUTÉNTICO STREET X DE GAZZINI

1 | Volumen de suministro



1 Manillar

2 | Información general

2.1 | Leer y guardar las instrucciones de uso

Estas instrucciones de uso se refieren exclusivamente al manillar de carbono auténtico de gazzini (en adelante: manillar). Estas contienen indicaciones importantes sobre la instalación, la seguridad y la garantía. Antes de montar el manillar, lea atentamente las instrucciones, especialmente las indicaciones de seguridad. La inobservancia de estas instrucciones puede provocar deterioros en el vehículo o en el propio manillar. Guarde las instrucciones para su uso posterior. Si entrega el manillar a terceros, adjunte siempre las presentes instrucciones. Las instrucciones de uso se basan en las normas y reglas vigentes en la Unión Europea y reflejan el estado actual de la técnica. En el extranjero, deben tenerse en cuenta asimismo las directivas y leyes específicas del país correspondiente.

2.2 | Símbolos empleados

En estas instrucciones de uso se emplean los siguientes símbolos y avisos.

	Este símbolo/palabra de aviso advierte de un peligro con un nivel de riesgo medio que, de no ser evitado, puede provocar la muerte o lesiones graves.
	Este símbolo/palabra de aviso advierte de un peligro con un nivel de riesgo bajo que, de no ser evitado, puede provocar lesiones leves o moderadas.
NOTA	Esta palabra de aviso advierte de posibles daños materiales.



Este símbolo proporciona información adicional útil sobre el ensamble o el funcionamiento.



Este símbolo representa la reciclabilidad de embalajes y del producto mismo.

es

3 | Seguridad

3.1 | Uso previsto

El manillar se puede utilizar como repuesto original o para modificar el vehículo. En Alemania, es posible registrar el manillar en la documentación del vehículo mediante homologación individual sobre la base del informe de inspección del TÜV relativo a la resistencia a la fatiga. Para la aceptación sujeta a costes de la modificación debe concertarse una cita en un centro de pruebas cualificado (p. ej., TÜV, Dekra, GTÜ). A continuación, la oficina de matriculación de vehículos deberá actualizar necesariamente el permiso de circulación (también sujeto al pago de una tasa). Antes del primer uso, asegúrese de que el producto puede ser utilizado correctamente y sin problemas en la motocicleta, especialmente si esta ha sido modificada en la zona del manillar/soporte del manillar/puente de horquilla/cables Bowden/cúpula/carenado/demás conductos. El manillar posee un diámetro de 28,6 mm en la zona del soporte y de 22 mm en la zona de los puños. Siga en todo momento las indicaciones incluidas en las instrucciones de uso del vehículo y las especificaciones del fabricante del vehículo.

Únicamente está permitido utilizar el manillar del modo que se describe en estas instrucciones. Cualquier otra utilización contraviene el uso previsto y puede ocasionar daños materiales. El fabricante o vendedor no asume responsabilidad alguna por daños debidos al uso incorrecto o diferente del previsto.

3.2 | Indicaciones de seguridad



Peligros para niños y personas con facultades físicas, sensoriales o mentales disminuidas (por ejemplo, personas parcialmente discapacitadas, ancianos con facultades físicas y mentales reducidas) o con falta de experiencia y conocimiento (por ejemplo, niños mayores).

- La lámina de embalaje incluida en el suministro debe mantenerse alejada de los niños, ya que existe riesgo de asfixia.



Peligro de lesiones

- Al realizar trabajos de montaje, emplace el vehículo de forma segura en un puesto de trabajo bien iluminado para evitar lesiones tanto al desmontar el manillar usado como al montar el nuevo manillar.
- Antes de comenzar a perforar, asegúrese de que el manillar y la eventual plantilla de taladrado estén firmemente apretados, de forma que la pieza no pueda desplazarse. Póngase unas gafas de protección.
- No realice usted mismo el montaje del manillar a no ser que disponga de los conocimientos especializados necesarios. En caso contrario, acuda siempre a un taller especializado.

- Los manillares dañados en un accidente deben ser reemplazados.

NOTA

Peligro de deterioro

- Compruebe si el manillar es compatible con el soporte del manillar existente, así como con las unidades de interruptores, cables y cables de tracción existentes.
- Los cables eléctricos y de tracción se deben montar siempre de forma que en ningún caso puedan ser sometidos a tensión por el manillar, ni siquiera al girar la dirección a tope. Asegúrese de que no queden aprisionados al efectuar el montaje.
- Al girar la dirección hasta el tope, el manillar y las unidades de interruptores no deben tocar en ningún caso otros componentes, p. ej., el depósito de combustible o el carenado.
- Solo se permite perforar el manillar por uno de sus lados para efectuar el anclaje de las unidades de interruptores. No perforo nunca el manillar de lado a lado.
- Asegúrese de que el puño del acelerador funciona perfectamente, es decir, que retorna por sí solo a la posición básica al soltarlo y no resulta frenado/ bloqueado, p. ej., por el extremo de manillar.

4 | Montaje

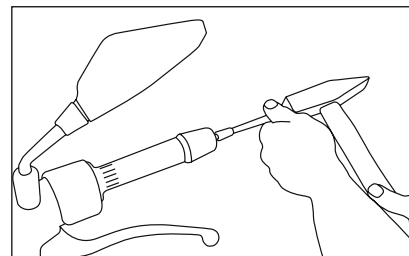
4.1 | Preparación

Antes de comenzar con la sustitución, busque un lugar adecuado donde pueda trabajar sin dificultades en un entorno de trabajo limpio. Prepare las herramientas y piezas de sustitución necesarias y apoye la motocicleta de forma segura sobre un caballete. Cubra el depósito de combustible con un paño para protegerlo de posibles daños.

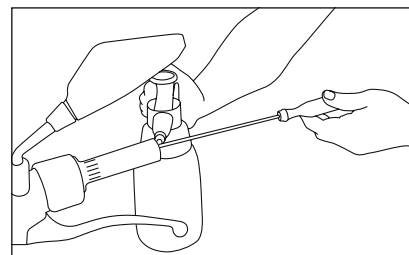
Antes de montar el nuevo manillar, utilice por ejemplo un calibrador para comprobar si el diámetro en el centro del manillar coincide con el del soporte del manillar de la motocicleta. Si el diámetro no coincide, deberá montar soportes de manillar adecuados y homologados para el vehículo. Asimismo, compruebe si el diámetro de las unidades de interruptores coincide con el del manillar. Compruebe ahora si las dimensiones del nuevo manillar casan con los cables eléctricos y de tracción existentes. La mejor forma de hacerlo es que un ayudante sujete el manillar original de la motocicleta y se proceda a soltarlo del soporte en el puente de la horquilla. A continuación, pida al ayudante que sujete el manillar en alto y mida el juego de los cables eléctricos y de tracción. Tenga también en cuenta la altura y la anchura del nuevo manillar. Si algún cable eléctrico/de tracción resulta ser demasiado corto, examine en la motocicleta si es posible mejorar la situación modificando hábilmente el tendido de los mismos. En caso contrario, deberá emplear componentes más largos.

4.2 | Desmontaje

Si no hay ningún impedimento para el montaje, desmonte definitivamente del vehículo el manillar existente. Los diferentes componentes montados en el manillar se desmontan más fácilmente si se vuelve a atornillar provisionalmente el manillar al puente de la horquilla.



Suelte ahora los extremos del manillar. Para ello se necesita en cualquier caso un brazo de palanca suficiente, ya que a menudo la unión atornillada está muy «adherida». La mejor forma de soltar los tornillos con cabeza Phillips es con una llave de impacto; si no tiene una a mano, unos cuantos golpes secos con un martillo sobre un destornillador del tamaño exacto del tornillo y la aplicación de fuerza concentrada pueden ayudar a soltar el tornillo.



Retire ahora los puños de manillar. El profesional insufla aire comprimido entre la goma y el manillar; en el taller doméstico puede inyectarse bajo el puño un poco de detergente con una jeringa desechable (en ningún caso aceite, gasolina u otros carburantes).

NOTA

Peligro de deterioro

- Si el puño está pegado con adhesivo a la unidad de interruptores o al manillar, debe cortarse cuidadosamente con una cuchilla.
- Luego ya puede soltar y retirar las unidades de interruptores con un destornillador Phillips adecuado.
- Retire la bomba de freno del manillar y deposite los cables del interruptor de la luz de freno y la unidad de la bomba de freno envueltos en un paño, p. ej., sobre el soporte del faro, sin invertir su posición.

Proceda de igual modo con la unidad de embrague.

Ahora ya puede retirar definitivamente el manillar de su soporte. Con el manillar suelto, resulta fácil desmontar la unidad del puño del acelerador sin tener que desenganchar el cable del acelerador.

4.3 | Montaje

Si el nuevo manillar presenta un diámetro de sujeción diferente, deberá desatornillar del puente de la horquilla los soportes del manillar existentes y sustituirlos por unos adecuados para el nuevo manillar.



A continuación, monte provisionalmente las unidades de mando en el nuevo manillar y proceda a alinearlo en los soportes del manillar de acuerdo con los hábitos de conducción personales y las líneas de la motocicleta. Asegúrese de que el manillar conserva la libertad de movimiento y no choca con el depósito de combustible o el carenado al girar la dirección hasta el tope. Una vez hallada la posición definitiva para el manillar, ya puede apretar el soporte siguiendo las indicaciones del fabricante relativas al par de apriete, pero en ningún caso con más de 25 Nm. Si las unidades de interruptores están provistas de pernos de bloqueo, deberá practicar para ellos perforaciones en el manillar con el diámetro de estos. Asegúrese antes de que realmente ha encontrado la posición de montaje óptima para el manillar y las unidades de interruptores. Tenga también en cuenta la longitud de los puños empleados y la posición de los extremos de manillar. Asegúrese una vez más de que las unidades de interruptores no chocan contra el depósito de combustible ni el carenado al girar el manillar hasta el tope y marque a continuación en el manillar cuidadosamente las perforaciones para los pernos de bloqueo. Como alternativa, también puede pegar un poco de cinta adhesiva alrededor del manillar y hacer una marca en la cinta con el perno de bloqueo de la unidad de interruptores; la cinta resulta ideal para marcar la perforación. Cuando esté seguro de haber encontrado la mejor posición para la unidad de interruptores y de haber colocado correctamente las marcas para los orificios, taladre el manillar por un lado en el diámetro de los pernos de bloqueo.



La manera más fácil y segura de realizar esta operación es con una plantilla de taladrado (disponible opcionalmente) para manillares tubulares, así como con un tope de profundidad (para no atravesar el manillar de lado a lado). No perforé el orificio a un número de revoluciones demasiado alto. Una vez taladrado el orificio, desbarbe este con cuidado.

Proceda ahora a montar definitivamente las unidades de interruptores, soportes, puños y extremos de manillar, y alinee la bomba de freno y la palanca de embrague de forma que pueda accionar estos sistemas con una fuerza manual óptima. Cuando las palancas de embrague y de freno están alineadas de manera óptima, el antebrazo forma una línea con los dedos extendidos apoyados sobre las palancas. Asegúrese de que el puño del acelerador funciona perfectamente, es decir, que retorna por sí solo a la posición básica al soltarlo.

Con ello concluye el montaje del nuevo manillar. Antes del primer viaje, compruebe una vez más todas las funciones (acelerador, embrague, freno, unidades de interruptores, estrangulador).

5 | Almacenamiento

Almacene el manillar aún no montado en un local seco, oscuro y en su embalaje original.

6 | Limpieza y conservación

El manillar se puede limpiar en caso necesario con un producto de limpieza suave para motocicletas y agua limpia.

7 | Garantía

El presente producto tiene una garantía legal de dos años. El periodo de garantía comienza a partir de la fecha de compra. La garantía no cubre marcas de desgaste, mal uso, uso no conforme con el uso previsto, ni daños resultantes de un accidente, una manipulación o un intento de reparación por parte de servicios de atención al cliente o personas no autorizadas.

8 | Gestión de desechos



Deseche el material de embalaje, así como el producto mismo, de acuerdo con las disposiciones administrativas regionales.

9 | Contacto

En caso de dudas sobre el producto o sobre estas instrucciones, antes de usar por primera vez el producto, póngase en contacto con nuestro centro técnico, escribiendo a la dirección de correo electrónico: service@louis.eu. Le ayudaremos lo más rápido posible. Así nos aseguraremos de que pueda utilizar correctamente el producto.

Fabricado en Alemania

Оглавление

1 | Комплект поставки 50

2 | Общие сведения 50

2.1 | Чтение инструкции по эксплуатации и ее хранение 50

2.2 | Пояснение условных обозначений 50

3 | Безопасность 51

3.1 | Использование по назначению 51

3.2 | Указания по технике безопасности 51

4 | Монтаж 52

4.1 | Подготовительные работы 52

4.2 | Демонтаж 52

4.3 | Монтаж 54

5 | Хранение 55

6 | Очистка и уход 55

7 | Гарантия 55

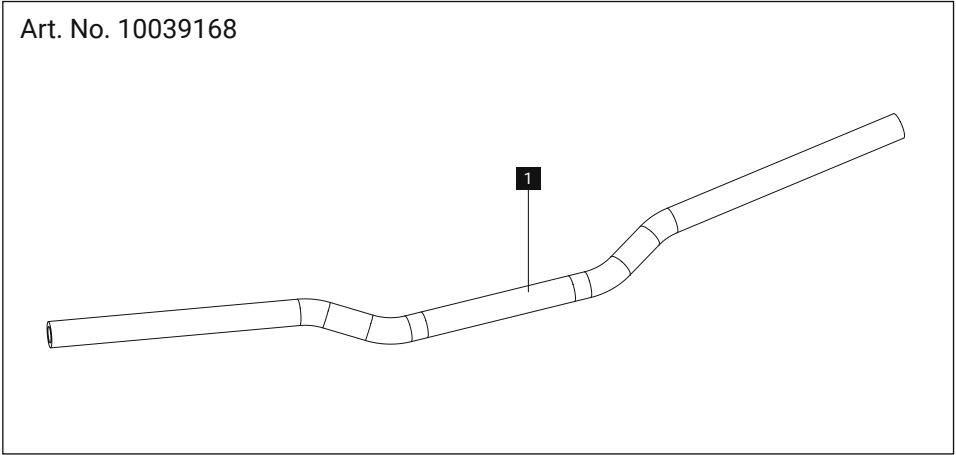
8 | Утилизация 56

9 | Контактные данные 56

РУЛЬ GAZZINI STREET X ИЗ НАСТОЯЩЕГО КАРБОНА

1 | Комплект поставки

Art. No. 10039168



1 Руль

2 | Общие сведения

2.1 | Чтение инструкции по эксплуатации и ее хранение

Действие настоящей инструкции по эксплуатации распространяется исключительно на руль gazzini из настоящего карбона (коротко: руль). В ней изложены важные указания по монтажу, технике безопасности и гарантии. Перед монтажом руля внимательно прочтите инструкцию по эксплуатации, особенно — указания по технике безопасности. Несоблюдение может привести к повреждению как транспортного средства, так и самого руля. Сохраните инструкцию для дальнейшего использования. При передаче руля третьему лицу обязательно приложите к нему данную инструкцию.

Инструкция по эксплуатации составлена с учетом стандартов и правил, действующих в Европейском Союзе. Ее содержание соответствует текущему уровню технического развития. При эксплуатации изделия соблюдайте также действующие внутригосударственные директивы и законы.

2.2 | Пояснение условных обозначений

В данной инструкции используются следующие условные обозначения и сигнальные слова.

 ОСТОРОЖНО!	Это сигнальное слово с символом указывает на ситуацию со средним уровнем риска, которая, если ее не предотвратить, способна привести к смерти или к тяжелой травме.
 ВНИМАНИЕ!	Это сигнальное слово с символом указывает на ситуацию с низким уровнем риска, которая, если ее не предотвратить, способна привести к умеренной или незначительной травме.
УВЕДОМЛЕНИЕ!	Это сигнальное слово предупреждает о возможном материальном ущербе.



Этот символ обозначает дополнительную полезную информацию по сборке или эксплуатации изделия.



Этот символ обозначает возможность вторичной переработки как упаковки, так и самого изделия.

3 | Безопасность

3.1 | Использование по назначению

Руль может использоваться в качестве оригинальной запасной части или для переоборудования транспортного средства. Внесение записи об установке руля в документацию транспортного средства возможно в Германии путем индивидуальной приемки на основании протокола испытаний TÜV эксплуатационной прочности. За осуществляемой на платной основе услугой по приемке необходимо обращаться в аттестованный экспертный орган (например, TÜV, Dekra, GTÜ). После этого регистрационный орган должен обязательно обновить свидетельство о регистрации транспортного средства (также платная услуга). Кроме того, перед первым использованием убедитесь, что изделие можно надлежащим образом использовать на мотоцикле, особенно — в случае выполнения изменений, касающихся руля/ узла хомутowego крепления руля/ переключки вилки/ тросов Боудена/ ветрового стекла/ обвеса/ различных кабелей. В месте зажима хомутами диаметр руля составляет 28,6 мм, а ручек — 22 мм. При этом обязательно учитывайте сведения, содержащиеся в руководстве по эксплуатации Вашего транспортного средства, а также требования изготовителя транспортного средства.

Руль можно использовать только в соответствии с описанием, приведенным в настоящей инструкции по эксплуатации. Любое другое применение считается применением не по назначению и может стать причиной материального ущерба. Изготовитель или продавец не несет ответственности за ущерб, возникший в результате неправильного обращения или использования не по назначению.

3.2 | Указания по технике безопасности



Опасность для детей и лиц с ограниченными психическими, сенсорными или умственными способностями (например, лиц с частичной инвалидностью, пожилых людей с ограниченными психическими или умственными способностями) или для лиц, не владеющих достаточными знаниями и опытом (например, для детей старшего возраста)!

- Входящую в комплект поставки упаковочную пленку следует хранить в недоступном для детей месте, так как существует опасность удушья.



Опасность травмирования!

- Во избежание травм при выполнении демонтажа старого руля или монтажа нового руля обеспечьте устойчивость транспортного средства и хорошее освещение рабочего места.
- Перед началом сверления обеспечьте надежный зажим руля и сверлильного кондуктора (если используется), чтобы деталь не могла сдвинуться. Наденьте защитные очки.

- Самостоятельно монтировать руль можно только в том случае, если Вы обладаете необходимыми профессиональными навыками. В противном случае обязательно обратитесь в специализированную мастерскую.
- Всегда заменяйте поврежденный в результате аварии руль.

УВЕДОМЛЕНИЕ!

Опасность повреждения!

- Убедитесь, что руль подходит к имеющемуся узлу хомутового крепления руля, а также к имеющимся блокам переключателей, кабелям и тросам.
- Кабели и тросы всегда следует монтировать таким образом, чтобы они не подвергались натяжению, в том числе — и в крайних положениях руля. Следите, чтобы они не пережимались во время монтажа.
- Руль и блоки переключателей при повороте руля в крайнее положение руля ни в коем случае не должны касаться других деталей, например, топливного бака или обвеса.
- Отверстия для фиксации блоков переключателей следует сверлить только в одной стенке трубы руля. Ни в коем случае не сверлите руль насквозь.
- Убедитесь в работоспособности ручки газа — она должна самостоятельно возвращаться в исходное положение после ее отпущения и не застревать или блокироваться, например концевой заглушкой руля.

4 | Монтаж

4.1 | Подготовительные работы

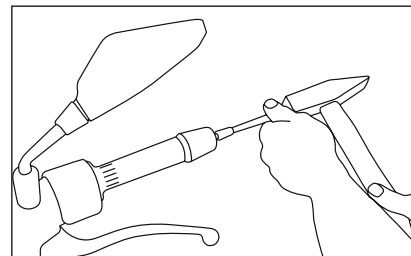
Прежде чем приступить к монтажу, выберите подходящее для работы место, где от рабочего процесса Вас никто и ничто не будет отвлекать. Рабочее место и инструменты должны быть чистыми. Разложите инструменты и необходимые детали для переоборудования и надежно установите мотоцикл на подставку. Укройте бак мотоцикла куском ткани, чтобы защитить его от повреждения.

Перед установкой нового руля убедитесь, например, с помощью штангенциркуля, что он посередине подходит по диаметру к узлу хомутового крепления руля мотоцикла. Если диаметр не подходит, необходимо установить подходящие узлы хомутового крепления, разрешенные к использованию с данным мотоциклом. Кроме того, убедитесь, что блоки переключателей подходят по диаметру к рулю.

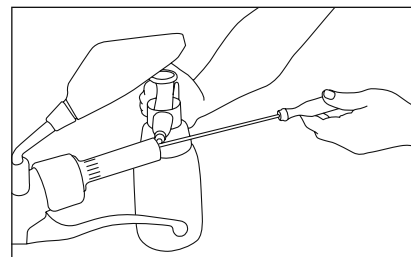
Убедитесь, что размеры нового руля подходят для имеющихся кабелей и тросов. Для этого лучше всего попросить помощника подержать оригинальный руль мотоцикла и высвободить его из хомутов переключки вилки. Затем попросите помощника поднять руль вверх и измерьте запас длины кабелей и тросиков. Теперь Вы можете рассчитать высоту и ширину нового руля. Если длина кабелей и/или тросов недостаточна, следует рассмотреть возможность более короткого пути их прокладки. Если это невозможно, используйте детали большей длины.

4.2 | Демонтаж

Убедившись в отсутствии обстоятельств, препятствующих монтажу, окончательно демонтируйте имеющийся руль с транспортного средства. Отдельные компоненты лучше снимать, предварительно снова привинтив руль на переключку вилки.



Затем снимите концевые заглушки руля. Зачастую приходится иметь дело с «прикипевшим» крепежом, поэтому для откручивания потребуются удлинение плеча рычага. Винты с крестовым шлицем лучше всего отвинчивать с помощью ударного винтовёрта. Если его нет под рукой, вставьте подходящую крестовую отвертку в винт и несколько раз крепко ударьте по ней молотком, затем выкручивайте винт, прикладывая усилие на отвертку.



После этого снимите резиновые грипсы. В специализированной мастерской прикладывают штуцер от шланга компрессора между рулем и грипсой и подают воздух. В домашних условиях можно с таким же успехом воспользоваться одноразовым шприцем и впрыснуть с его помощью под грипсу немного моющего средства (не используйте масло, бензин или иное топливо).

УВЕДОМЛЕНИЕ!

Опасность повреждения!

- Если ручка прикипела к блоку переключателей или к рулю, ее следует аккуратно срезать строительным ножом.
- После этого блоки переключателей можно отпустить подходящей крестообразной отверткой и снять.
- Снимите тормозной насос с руля, заверните кабели выключателя стоп-сигнала и узел тормозного насоса в кусок ткани и, не перекручивая их, отложите в сторону, например, на держатель лампы.

Выполните те же действия на узле сцепления.

После этого руль можно окончательно вынуть из узла хомутового крепления руля. На снятом руле можно легко снять узел ручки газа, не вывешивая трос газа.

4.3 | Монтаж

Если новый руль имеет другой диаметр под хомутовое крепление, отвинтите имеющийся узел хомутового крепления от перемычки вилки и установите вместо него хомуты, подходящие к новому рулю.



Затем установите на новый руль, не зажимая, органы управления и отрегулируйте положение руля в узле хомутового крепления в соответствии со своими предпочтениями и компоновкой машины. При этом убедитесь, что руль в крайних положениях не прикасается к топливному баку и обвесу.

После установки руля в оптимальное положение можно затянуть хомуты, соблюдая моменты затяжки, указанные изготовителем, но не более 25 Нм.

Если блоки переключателей имеют стопорные штифты, под них необходимо просверлить в руле отверстия соответствующего диаметра.

Перед этим убедитесь, что руль и блоки переключателей находятся в оптимальном положении для монтажа. При этом также следует учитывать длину использующихся ручек и положение концевых заглушек руля. Еще раз убедитесь, что блоки переключателей не прикасаются к топливному баку и обвесу в крайних положениях руля и аккуратно разметьте на руле отверстия под стопорные штифты.

Как вариант, на руль можно наклеить малярный скотч и, прижав к нему стопорный штифт блока переключателей, отметить и накернить место под центр отверстия. После нахождения оптимального места для блока переключателей и разметки мест сверления просверлите отверстия под диаметр стопорных штифтов через одну стенку трубы руля.



Самый лучший и надежный способ для этого — использование сверлильного кондуктора (можно приобрести отдельно) для рулей, а также упора для ограничения глубины сверления (чтобы не просверлить руль насквозь). Не допускайте во время сверления слишком высокой частоты вращения сверла. После сверления удалите заусенцы на краях отверстий.

Затем смонтируйте блоки переключателей, арматуру, ручки и концевые заглушки руля, расположив при этом тормозной насос и арматуру сцепления таким образом, чтобы обеспечивался оптимальный хват при работе с ними. При оптимальном расположении рычагов сцепления и тормоза предплечье находится на одной линии с выпрямленными пальцами, лежащими на рычагах. Убедитесь в работоспособности ручки газа — ручка газа должна самостоятельно возвращаться в исходное положение после ее отпускания.

На этом работы по переоборудованию руля завершены. Перед первой поездкой еще раз проверьте работоспособность всех органов управления (ручки газа, сцепления, тормозов, блоков переключателей, воздушной заслонки).

5 | Хранение

Храните еще не установленный руль в сухом и темном помещении в оригинальной упаковке.

6 | Очистка и уход

При необходимости руль можно очищать слабым моющим средством для мотоциклов и чистой водой.

7 | Гарантия

На данное изделие предоставляется предусмотренная законодательством гарантия, действующая в течение двух лет с даты покупки. Гарантия не распространяется на изделия со следами износа, эксплуатировавшиеся неправильно или не по назначению,

с повреждениями, произошедшими в результате аварии/несчастного случая, выполнения несанкционированных манипуляций или подвергшиеся попытке ремонта не уполномоченными сервисными службами или лицами.

8 | Утилизация



Утилизируйте упаковочный материал и само изделие в соответствии с предписаниями местных административных органов.

9 | Контактные данные

При наличии вопросов по поводу изделия и/или данной инструкции свяжитесь перед первым использованием изделия с нашей службой технической поддержки по электронной почте: service@louis.eu. Мы быстро поможем Вам. Так мы совместно обеспечим правильное использование изделия.

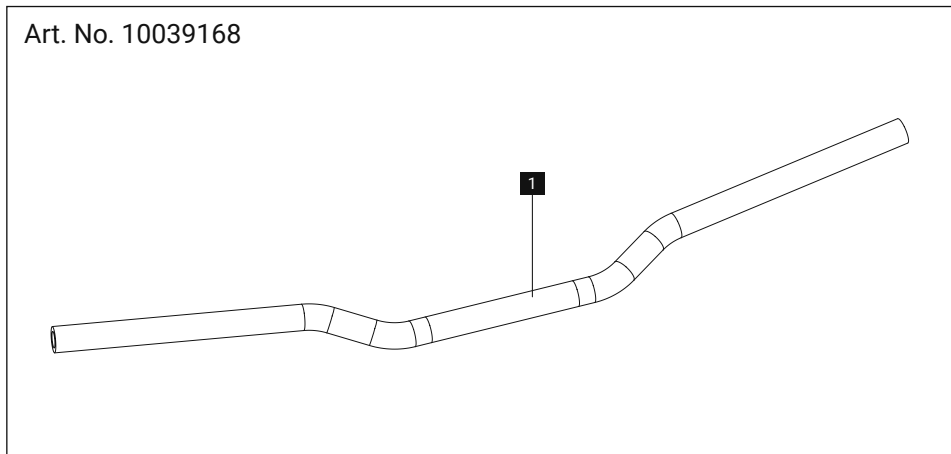
Сделано в Германии

Spis treści

1 Zakres dostawy	58
2 Informacje ogólne	58
2.1 Zapoznanie się z instrukcją użytkowania i jej przechowywanie	58
2.2 Objaśnienie symboli	58
3 Bezpieczeństwo	59
3.1 Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem	59
3.2 Wskazówki bezpieczeństwa	59
4 Montaż	60
4.1 Przygotowanie	60
4.2 Demontaż	60
4.3 Montaż	62
5 Przechowywanie	63
6 Czyszczenie i pielęgnacja	63
7 Rękojmia	63
8 Utylizacja	64
9 Kontakt	64

1 | Zakres dostawy

Art. No. 10039168



1 Kierownica

2 | Informacje ogólne

2.1 | Zapoznanie się z instrukcją użytkowania i jej przechowywanie

Niniejsza instrukcja użytkowania odnosi się wyłącznie do kierownicy gazzini z włókna węglowego (w skrócie: kierownica). Zawiera ona ważne informacje dotyczące montażu, bezpieczeństwa i rękojmi. Przed zamontowaniem kierownicy należy uważnie przeczytać instrukcję użytkowania, ze szczególnym uwzględnieniem wskazówek bezpieczeństwa. Ich nieprzestrzeganie może spowodować uszkodzenie pojazdu lub kierownicy. Zachować instrukcję celem ewentualnego wykorzystania w przyszłości. W przypadku przekazania kierownicy osobom trzecim należy koniecznie dołączyć do niej niniejszą instrukcję.

Instrukcja użytkowania opiera się na normach i regulacjach obowiązujących na terenie Unii Europejskiej i odzwierciedla aktualny stan wiedzy technicznej. W pozostałych krajach należy przestrzegać również miejscowych dyrektyw i przepisów.

2.2 | Objaśnienie symboli

W niniejszej instrukcji stosowane są niżej opisane symbole i hasła ostrzegawcze.



Ten symbol ostrzegawczy / to słowo ostrzegawcze wskazuje na niebezpieczeństwo średniego stopnia, którego zignorowanie może prowadzić do śmierci lub poważnego zranienia.



Ten symbol ostrzegawczy / to słowo ostrzegawcze wskazuje na niebezpieczeństwo niskiego stopnia, którego zignorowanie może prowadzić do lekkiego lub umiarkowanego zranienia.

WSKAZÓWKĄ!

To słowo ostrzegawcze ostrzega przed możliwymi szkodami materialnymi.



Symbol oznacza dodatkowe informacje dotyczące montażu lub użytkowania produktu.



Ten symbol oznacza możliwość recyklingu opakowań i samego produktu.

3 | Bezpieczeństwo

3.1 | Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem

Kierownica może być używana jako zamiennik części oryginalnej lub do zmodyfikowania pojazdu. W Niemczech wpisanie kierownicy do dokumentów pojazdu jest możliwe w drodze homologacji indywidualnej na podstawie potwierdzonego przez TÜV badania stabilności eksploatacyjnej. W celu odpłatnego odbioru modyfikacji należy uzgodnić termin wizyty w upoważnionej jednostce certyfikującej (np. TÜV, Dekra, GTÜ). Następnie urząd rejestracji pojazdów musi jeszcze zaktualizować dowód rejestracyjny (również odpłatnie). Przed pierwszym użyciem produktu należy sprawdzić, czy może on być bez problemu używany na motocyklu, zwłaszcza jeśli został zmodyfikowany w obszarze kierownicy/ zacisków kierownicy/ półki widelca/ cięgien Bowdena/ szyby przedniej/ owiewki/ przewodów. W obszarze zacisku kierownica ma średnicę 28,6 mm, natomiast na odcinku manetek 22 mm. Należy koniecznie przestrzegać treści instrukcji obsługi pojazdu oraz zaleceń producenta pojazdu.

Kierownicy wolno używać wyłącznie zgodnie z opisem zamieszczonym w niniejszej instrukcji. Każde inne zastosowanie uznawane jest za niezgodne z przeznaczeniem i może prowadzić do szkód materialnych. Producent lub dystrybutor nie odpowiada za szkody powstałe w wyniku niezgodnego z przeznaczeniem lub niewłaściwego użytkowania produktu.

3.2 | Wskazówki bezpieczeństwa



Niebezpieczeństwo dla dzieci i osób o obniżonej sprawności fizycznej, sensorycznej lub umysłowej (np. osób częściowo niepełnosprawnych, osób starszych o ograniczonej sprawności fizycznej i umysłowej) bądź osób dysponujących niedostatecznym doświadczeniem i wiedzą (na przykład starszych dzieci)!

- Folię opakowaniową wchodzącą w zakres dostawy należy przechowywać w miejscu niedostępnym dla dzieci, ponieważ stwarza ona ryzyko uduszenia.

**Ryzyko odniesienia obrażeń!**

- Aby uniknąć zranienia podczas demontażu starej lub montażu nowej kierownicy należy zwrócić uwagę na to, aby pojazd był stabilnie ustawiony, a stanowisko pracy dobrze oświetlone.
- Przed rozpoczęciem wiercenia zwrócić uwagę na dokładne zamocowanie kierownicy i ewentualnie używanego szablonu do wiercenia, aby nawiercany element nie mógł się przesunąć. Stosować okulary ochronne.
- Kierownicę wolno montować samodzielnie jedynie w przypadku posiadania niezbędnej wiedzy specjalistycznej. W przeciwnym razie należy bezwzględnie skorzystać z usług specjalistycznego warsztatu.
- Kierownicę uszkodzoną wskutek wypadku należy wymienić.

WSKAZÓWKA!

Ryzyko uszkodzenia!

- Sprawdzić, czy kierownica pasuje do istniejącego zacisku kierownicy oraz do istniejących zespołów przełączników, kabli i cięgien.
- Kable i cięgna należy zawsze montować w taki sposób, aby kierownica pod żadnym pozorem nie powodowała ich naprężenia, również przy pełnym skręcie. Podczas montażu nie mogą też zostać zgniecione.
- Kierownice i zespoły przełączników nigdy nie mogą dotykać innych elementów, np. zbiornika lub owiewki, przy pełnym skręcie kierownicy.
- Otwory do mocowania zespołów przełączników wolno wiercić tylko z jednej strony kierownicy. Nigdy nie przewiercać kierownicy przez dwie przeciwległe strony.
- Należy zwrócić uwagę na prawidłowe działanie manetki gazu – manetka gazu musi samoczynnie wracać do pozycji wyjściowej po zwolnieniu i nie może być hamowana/blokowana np. przez końcówkę kierownicy.

4 | Montaż

4.1 | Przygotowanie

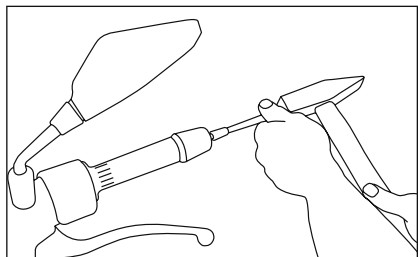
Przed rozpoczęciem prac montażowych należy wybrać miejsce, które pozwoli na czystą i niezakłóconą pracę. Przygotować potrzebne narzędzia i części i stabilnie ustawić motocykl na podnośniku. Przykryć zbiornik szmatką, aby zabezpieczyć go przed uszkodzeniem.

Przed zamontowaniem nowej kierownicy zmierzyć np. za pomocą suwmiarki, czy średnica kierownicy na jej środku pasuje do zacisku kierownicy motocykla. Jeżeli średnica jest inna, należy zamontować dopasowane zaciski kierownicy, zatwierdzone dla danego pojazdu. Należy również sprawdzić, czy średnica zespołów przełączników pasuje do kierownicy.

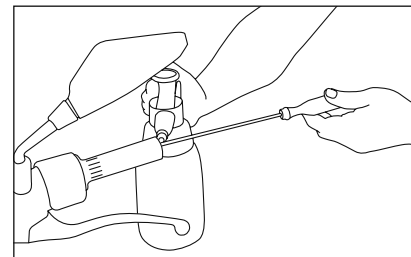
Teraz należy sprawdzić, czy wymiary nowej kierownicy są zgodne z istniejącymi kablami i cięgnami. Najlepszym sposobem jest przytrzymanie oryginalnej kierownicy motocykla przez pomocnika i wyjęcie kierownicy z zacisku na półce widelca. Następnie należy poprosić pomocnika o przytrzymanie kierownicy w górze i pomierzyć luz kabli i cięgien. Obliczyć wysokość i szerokość nowej kierownicy. Jeśli kable i/lub cięgna okażą się zbyt krótkie, należy sprawdzić na motocyklu, czy można poprawić sytuację, lepiej je układając. W przeciwnym razie trzeba zastosować dłuższe komponenty.

4.2 | Demontaż

Jeśli nic nie stoi na przeszkodzie montażowi, należy wymontować dotychczasową kierownicę pojazdu. Poszczególne elementy można łatwiej zdemontować, jeśli najpierw przykręci się kierownicę z powrotem do półki widelca.



Odkręcić końcówki kierownicy. W tym przypadku potrzebne będzie z pewnością odpowiednie ramię dźwigni – połączenie śrubowe jest często mocno „zapieczone”. Najlepszym narzędziem do wykręcania wkrętów z rowkiem krzyżowym jest wkrętarka udarowa, a gdy nie jest dostępna pod ręką, w wykręceniu wkręta może pomóc kilka porządných uderzeń młotkiem w pasujący dokładnie do wkręta wkrętak krzyżowy i użycie skoncentrowanej siły.



Następnie demontowane są manetki gumowe. Profesjonaliści wdmuchują w tym celu sprężone powietrze między gumę a kierownicę – w przydomowym warsztacie można użyć strzykawki jednorazowej i wpuścić pod uchwyt nieco płynu do mycia naczyń (nie używać oleju, benzyny ani innych paliw).

WSKAZÓWKA!

Ryzyko uszkodzenia!

- Jeżeli manetka jest przyklejona do zespołu przełączników lub kierownicy, należy ostrożnie odciąć ją nożem z wysuwającym ostrzem.
- Teraz można użyć pasującego wkrętaka krzyżowego do odkręcenia zespołów przełączników, a następnie zdjąć zespoły.
- Pompa hamulcowa zostaje zdjęta z kierownicy, kable przełącznika świateł hamowania i zespołu pompy hamulcowej owinięte ścierką i odłożone bez odwracania np. na uchwyt lampy.

Ta sama procedura stosowana jest w przypadku zespołu sprzęgła.

Teraz można wreszcie wyjąć kierownicę z zacisku kierownicy. Po zdemontowaniu kierownicy można łatwo zdemontować manetkę gazu bez konieczności odczepiania cięgna gazu.

4.3 | Montaż

Jeżeli nowa kierownica ma inną średnicę zacisku, należy odkręcić od półki widelca zamontowane zaciski kierownicy i na ich miejscu zamontować zaciski pasujące do nowej kierownicy.



Następnie jednostki obsługowe montowane są luzem do nowej kierownicy i kierownica ustawiana jest w zaciskach kierownicy według osobistych nawyków jazdy i linii motocykla. Należy przy tym zwracać uwagę na swobodę ruchu kierownicy przy jej pełnym skręcie w kierunku zbiornika paliwa oraz ewentualnie owiewki!

Po ustaleniu ostatecznej pozycji kierownicy można dokręcić zaciski zgodnie z danymi producenta dotyczącymi momentu obrotowego, jednak nie mniejszym niż 25 Nm.

Jeżeli zespoły przełączników są wyposażone w kołki mocujące, należy wywiercić w kierownicy otwory o średnicy odpowiadającej kołkom mocującym.

Należy się upewnić, że rzeczywiście znaleziono optymalną pozycję montażową dla kierownicy i zespołu przełączników. Należy również zwrócić uwagę na długość zastosowanych uchwytów i położenie końcówek kierownicy. Raz jeszcze skontrolować swobodę ruchu zespołów przełączników względem zbiornika paliwa oraz owiewki przy pełnym skręcie kierownicy, a następnie starannie zaznaczyć na kierownicy otwory na trzpienie ustalające.

Inna metoda to oklejenie kierownicy papierową taśmą klejącą i wykonanie odcisku na taśmie za pomocą trzpienia ustalającego zespołu przełączników – taki odcisk sprawdza się doskonale jako punkt wiercenia. Po zweryfikowaniu najlepszej pozycji dla zespołów przełączników i prawidłowego wyznaczenia miejsca otworów, nawiercić rurę kierownicy z jednej strony ze średnicą odpowiadającą kołkom mocującym.



Najbezpieczniej użyć do tego (dostępnego opcjonalnie) szablonu do wiercenia w kierownicach rurkowych i ogranicznika głębokości (aby nie przewiercić kierownicy przez dwie przeciwległe strony). Podczas wiercenia otworu nie używać zbyt dużej prędkości obrotowej. Po nawierceniu ostrożnie usunąć zadziory i wygładzić otwór.

Na koniec należy zamontować zespoły przełączników, armaturę, uchwyty i końcówki kierownicy – ustawić pompę hamulcową i pompę sprzęgła w taki sposób, aby można je było obsługiwać z optymalną siłą ręczną. W przypadku optymalnie ustawionych dźwigni sprzęgła i hamulca przedramię tworzy prostą linię z wyprostowanymi palcami spoczywającymi na dźwigniach. Zwrócić uwagę na prawidłowe działanie manetki gazu – manetka gazu musi samoczynnie wracać do pozycji wyjściowej po zwolnieniu.

W ten sposób modernizacja kierownicy jest zakończona. Przed pierwszą jazdą należy jeszcze raz sprawdzić wszystkie funkcje (gaz, sprzęgło, hamulec, zespoły przełączników, ssanie).

5 | Przechowywanie

Jeszcze niezainstalowaną kierownicę należy przechowywać w suchym ciemnym pomieszczeniu, w oryginalnym opakowaniu.

6 | Czyszczenie i pielęgnacja

W razie potrzeby kierownicę można czyścić łagodnym środkiem do czyszczenia motocykli i czystą wodą.

7 | Rękojmia

Niniejszy produkt jest objęty ustawową dwuletnią rękojmią. Okres rękojmi rozpoczyna swój bieg z dnia zakupu. Rękojmia nie obejmuje produktów noszących ślady użytkowania, użytkowanych niezgodnie z przeznaczeniem oraz szkód będących skutkiem wypadku, manipulacji lub samowolnych napraw wykonywanych przez nieupoważnione serwisy lub osoby.

8 | Utylizacja



Materiał opakowaniowy oraz sam produkt należy utylizować zgodnie z miejscowymi przepisami.

9 | Kontakt

W przypadku pytań dotyczących produktu oraz/lub niniejszej instrukcji, przed pierwszym użyciem produktu prosimy o kontakt z naszym Działem Technicznym, e-mail: service@louis.eu. Sprawnie poinstruujemy Państwa w zakresie dalszych czynności. W ten sposób możemy wspólnie zapewnić prawidłowe użytkowanie produktu.

Wyprodukowano w Niemczech

gazzini

Exklusiv-Vertrieb:

Detlev Louis Motorrad-Vertriebsgesellschaft mbH
Rungedamm 35 • 21035 Hamburg • Germany
Tel.: 00 49 (0) 40 - 734 193 60 • www.louis.de • service@louis.de

Detlev Louis AG • Oberfeld 15 • 6037 Root LU • Switzerland
Tel.: 00 41 (0) 41 - 455 42 90 • service@louis-moto.ch

ANL-10039168 -01-2105