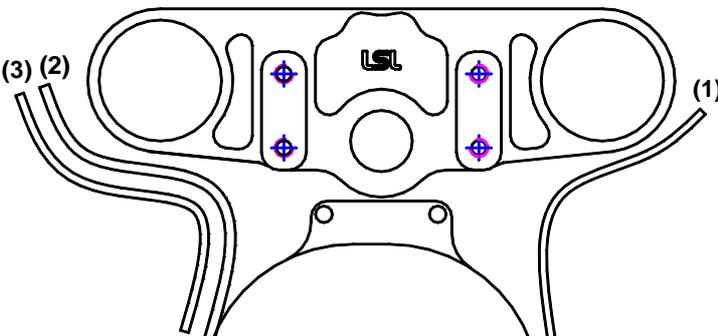


Modèle: Honda VFR 750 F	Année : `88 - `89
Châssis: RC 24	

**Important: Le montage doit être fait par un professionnel. Veuillez respecter les conseils pratiques pour le montage des kits Street Bike.**

<b>Guidon prévu :</b>	Type 01 (A01 / E01 / L01)
<b>Durite de frein :</b>	d'origine
<b>Position des câbles dans le sens de la marche :</b>	
Câble de gaz (1): derrière le tube de fourche et à droite de la colonne de direction	
Durite d'embrayage (2): derrière le tube de fourche et à gauche de la colonne de direction	
Câble de starter (3): derrière le tube de fourche et à gauche de la colonne de direction	

**Carénage et bulle restent inchangés.**

#### Particularités:

Poser les câbles de gaz entre le contacteur d'allumage et le support du carénage de la colonne de direction. Remonter la durite de frein d'environ 1cm au niveau du guidage du té de fourche inférieure.

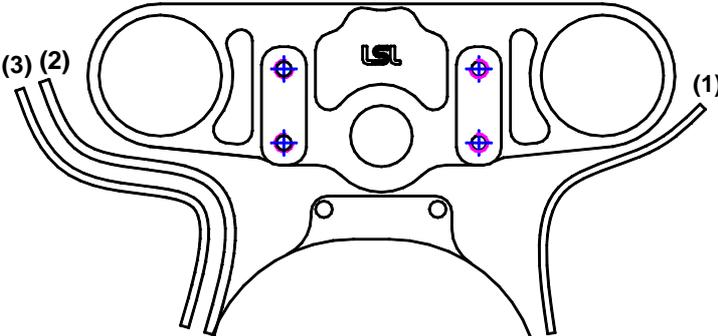
**Important : Positionner les poignées à 15mm des extrémités du guidon.**



Modèle: Honda CBR 1000 F	Année : `93 -
Châssis: SC24	

**Important: Le montage doit être fait par un professionnel. Veuillez respecter les conseils pratiques pour le montage des kits Street Bike.**

<b>Guidon prévu :</b>	Type 01 (A01 / E01 / L01)
<b>Durite de frein :</b>	d'origine

<b>Position des câbles dans le sens de la marche :</b>	
Câble de gaz (1): derrière le tube de fourche et à droite de la colonne de direction	
Durite d'embrayage (2): derrière le tube de fourche et à gauche de la colonne de direction	
Câble de starter (3): derrière le tube de fourche et à gauche de la colonne de direction	

**Carénage et bulle restent inchangés.**

**Particularités:**

Desserrer les fixations de la durite de frein du réservoir et du té de fourche, les tirer vers le haut et les fixer avec des serre-fils.  
 Sortir la durite d'embrayage de son support au cadre, tourner le raccord supérieur de 180° et le re-fixer.

**Important : Positionner les poignées à 15mm des extrémités du guidon.**



## Directives de principe pour le montage des kits Street Bike

- 1.) Supprimez le réservoir d'essence afin d'éviter tout endommagement et pour faciliter la repose des câbles. Par mesure de sécurité, défaire le fil du pôle négatif de la batterie.
- 2.) Démontez les leviers et le maître cylindre hydraulique. Enlevez le guidon d'origine.
- 3.) Fixez le système d'adaptation au té de fourche ou alors changez le té de fourche d'origine contre le té de fourche pour Street Bike. Pour la dépose du contacteur d'allumage, percez les têtes des vis de fixation. Posez le contacteur d'allumage au té de fourche avec les entretoises et les nouvelles vis contenues dans le kit. Percez les têtes des vis comme sécurité contre le vol. Si le vissage central a été desserré, le resserrer au couple de serrage indiqué par le fabricant. Posez les pontets et le nouveau guidon et fixez les bracelets sans les serrer. Reposez les câbles d'accélérateur, si nécessaire. Tenez compte des directives de montage suivant le type de moto.
- 4.) Si le kit contient de nouvelles durites de frein, procédez comme suit :  
Démontez la conduite du maître cylindre de frein hydraulique.  
**Attention : le liquide pour freins ne doit pas tomber sur les parties peintes!** Fixez la nouvelle durite de frein en utilisant des joints neufs.

**Le montage des durites de frein et la purge du système de frein doivent être effectués par un professionnel. Tenir compte des instructions de montage des durites tressées inox en annexe.**

- 5.) Fixez les leviers au guidon et ajustez-les. Sur les guidons LSL, placez les perçages nécessaires à la fixation. Contrôlez que câbles ou tuyaux soient posés sans tensions ni pliures. Contrôlez le braquage gauche /droite par rapport au réservoir d'essence. Serrez les bracelets de manière régulière jusqu'à un couple de 20 Nm. Collez la poignée gauche avec une colle appropriée.
- 6.) S'il existe, supprimez le support de carénage entre le réservoir d'essence/rétroviseur. Si nécessaire, raccourcissez la tête de fourche et la bulle pour qu'il reste suffisamment d'espace pour le levier et le maître cylindre pendant le braquage gauche/droite (voir fiche de montage). Dans certains cas la butée doit être limitée par les rondelles d'écartement incluses dans le kit. Collez ces rondelles sur les butées d'origine avec une colle spéciale. Contrôlez le fonctionnement des câbles d'accélérateur pendant le braquage gauche/droite.
- 7.) Respectez les règlements par rapport à l'enregistrement des accessoires dans les papiers de la moto.



LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld

[www.lsl-motorradtechnik.de](http://www.lsl-motorradtechnik.de)