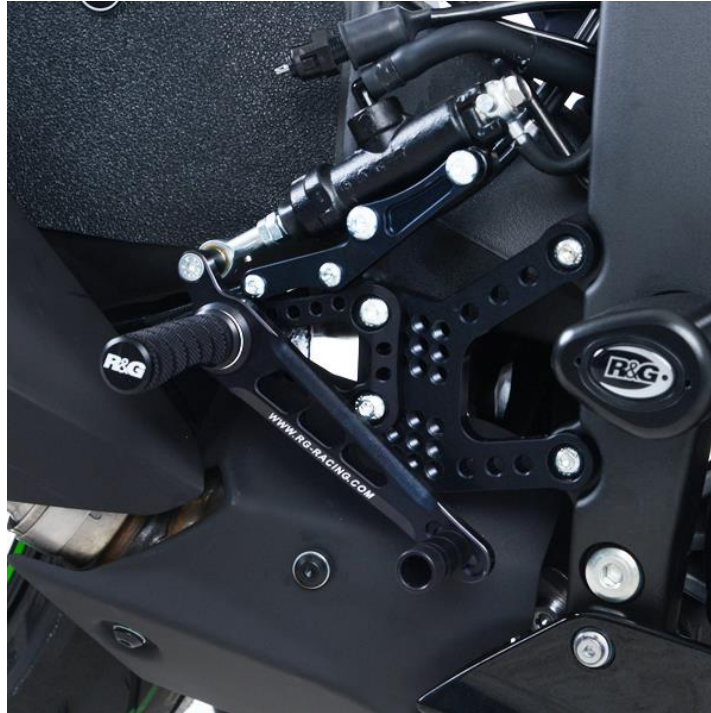




FITTING INSTRUCTIONS FOR RSET36
REARSETS – ROAD + RACE SHIFT
KAWASAKI NINJA ZX-6R 2019-



THIS KIT CONTAINS THE ITEMS PICTURED AND LABELLED OVER PAGE.

SOME PARTS MAY BE SHOWN FOR CLARITY OF INSTRUCTIONS ONLY.

DO NOT PROCEED UNTIL YOU ARE SURE ALL PARTS ARE PRESENT.

PLEASE READ ALL INSTRUCTIONS BEFORE PROCEEDING.

**IF IN ANY DOUBT WHEN FITTING OUR PRODUCTS, CONSULT ONE OF OUR DEALERS
OR HAVE FITTED BY A QUALIFIED TECHNICIAN.**

PLEASE NOTE THAT THE WAY THE KIT IS PACKED DOES NOT NECESSARILY REPRESENT THE WAY OF
MOUNTING TO THE BIKE.

IN THE EVENT OF RUBBER WASHERS BEING USED TO HOLD COMPONENTS ONTO BOLTS,
THESE RUBBER WASHERS CAN BE THROWN AWAY.

DIGITAL COPIES OF THESE INSTRUCTIONS ARE AVAILABLE FROM:

WWW.RG-RACING.COM

R&G Racing
Unit 1, Shelley's Lane, East Worldham, Alton, Hampshire, GU34 3AQ
Tel: +44 (0)1420 89007 Fax: +44 (0)1420 87301 www.rg-racing.com Email: info@rg-racing.com



<u>TOOLS REQUIRED</u>	<u>GENERAL TORQUE SETTINGS</u>
<ul style="list-style-type: none"> • SET OF HEX KEYS TO INCLUDE 3, 4 & 5, 6mm <ul style="list-style-type: none"> • 10mm + 12mm A/F SPANNERS <ul style="list-style-type: none"> • 10mm SOCKET • 22mm SOCKET (FOR RACE SHIFT ONLY) <ul style="list-style-type: none"> • BRAKE BLEEDING EQUIPMENT 	M4 BOLT = 8Nm M5 BOLT = 12Nm M6 BOLT = 15Nm M8 BOLT = 20Nm M10 BOLT = 40Nm M12 BOLT = 40Nm

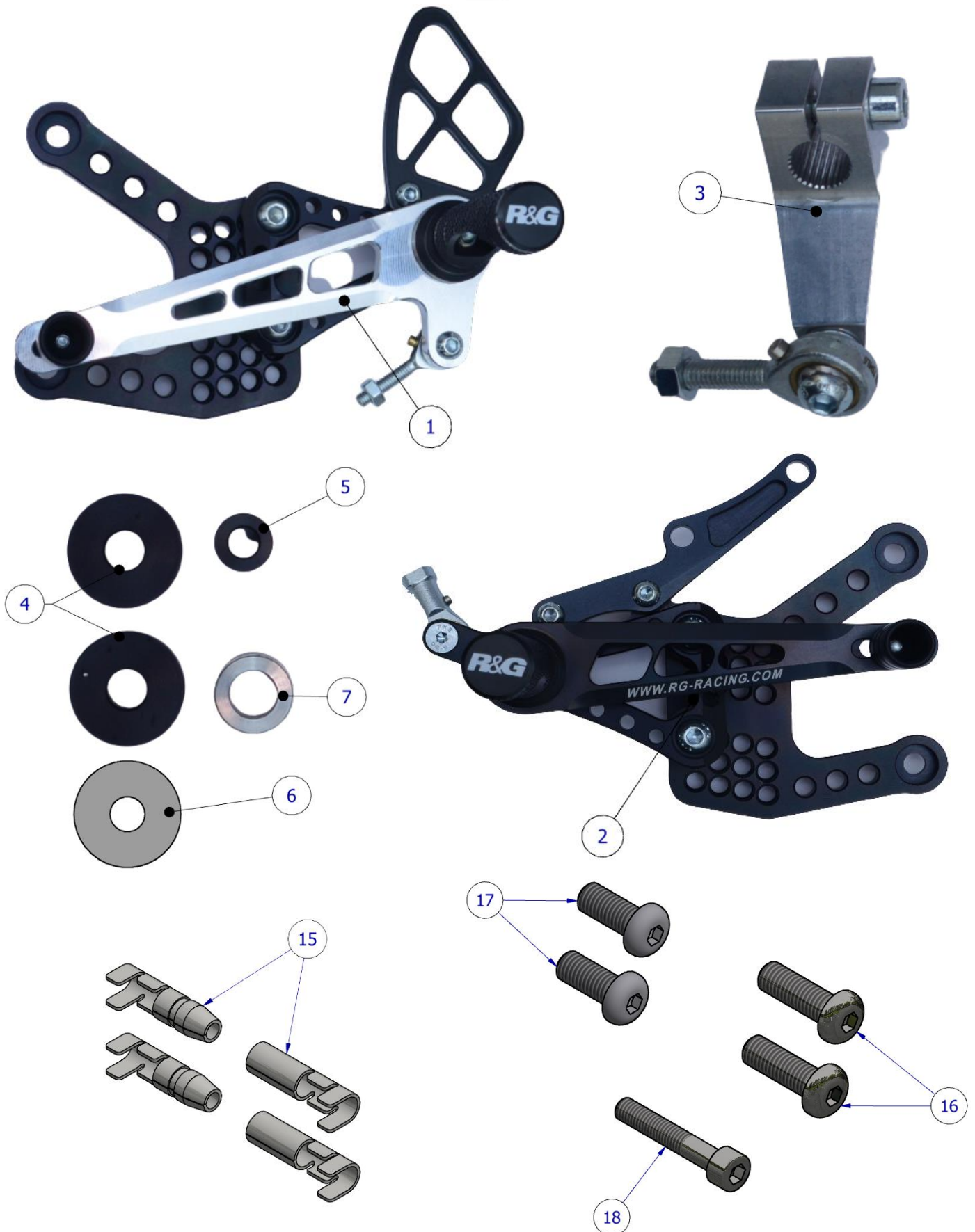
LEGEND

ITEM NO.	DESCRIPTION	QTY
ITEM 1	LHS FOOTREST ASSEMBLY	1
ITEM 2	RHS FOOTREST ASSEMBLY	1
ITEM 3	GEAR LINKAGE ADAPTER BLOCK	1
ITEM 4	RHS BASE PLATE SPACER	2
ITEM 5	LHS GEAR LINKAGE SPACER (RACE SHIFT)	1
ITEM 6	S0379 3MM LHS FOOTPEG SPACER (RACE SHIFT)	1
ITEM 7	S1205 ABS BLANKING SPACER (RACE SHIFT)	1
ITEM 8	SHIFT LINKAGE ROD 90MM	1
ITEM 9	SHIFT LINKAGE ROD 115MM	1
ITEM 10	SHIFT LINKAGE ROD 200MM	1
ITEM 11	SHIFT LINKAGE ROD 215MM	1
ITEM 12	BRAKE LIGHT PRESSURE SWITCH	1
ITEM 13	450MM ABS BRAKE LINE	1
ITEM 14	M10 SEALING WASHER	6
ITEM 15	CON0004 BRAKE LINE CONNECTOR	1
ITEM 16	M8x25MM BUTTON HEAD BOLT (2 x LHS BRAKE CYLINDER MOUNTING BOLTS) (2 X LHS BASE PLATE MOUTING BOLTS)	4
ITEM 17	M8x20MM BUTTON HEAD BOLT (2 X RHS BASE PLATE MOUNTING BOLTS)	2
ITEM 18	M6 X 1.00 X 35MM CAP HEAD BOLT (GEAR LINKAGE MOUNTING BLOCK BOLT (RACE SHIFT))	1

R&G Racing

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

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

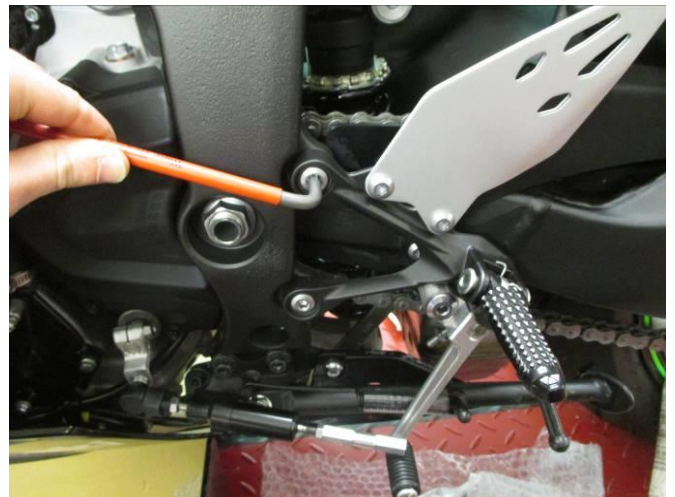




FITTING PICTURES



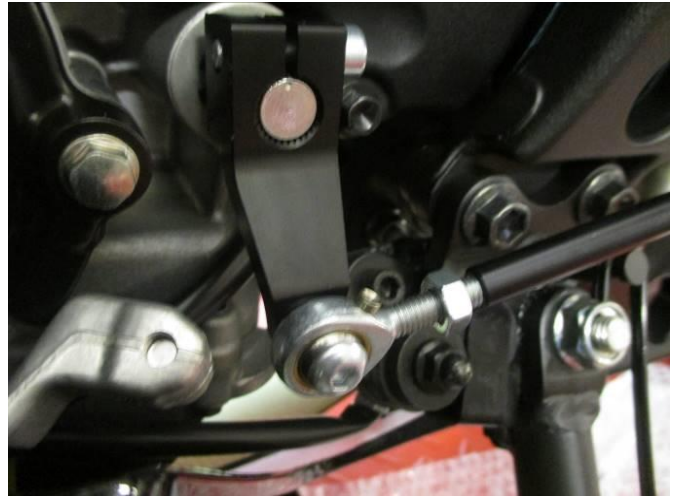
Picture 1



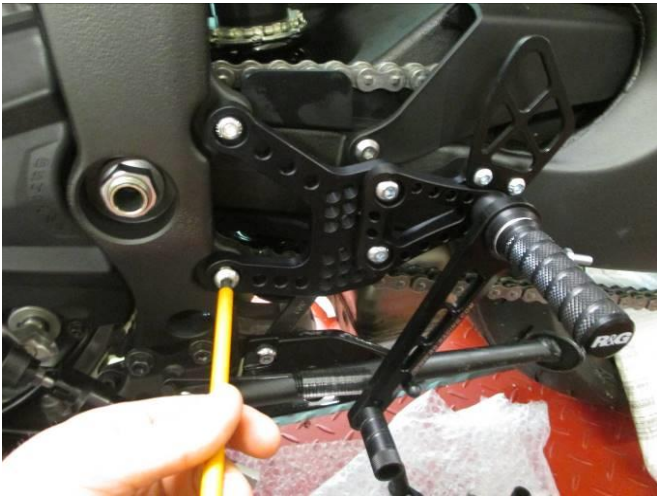
Picture 2



Picture 3



Picture 4



Picture 5



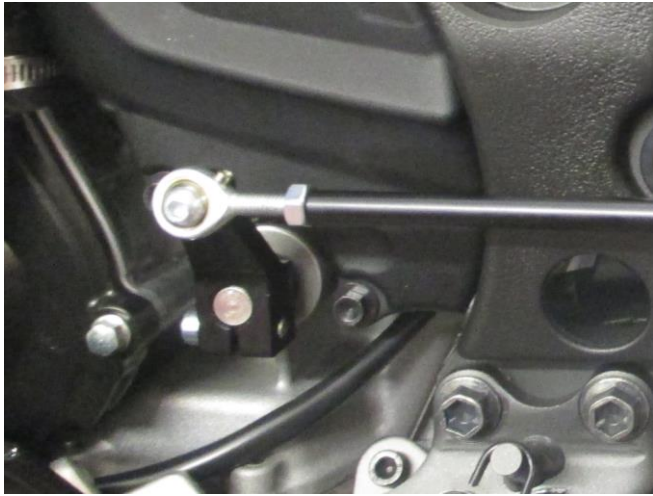
Picture 6



Picture 7



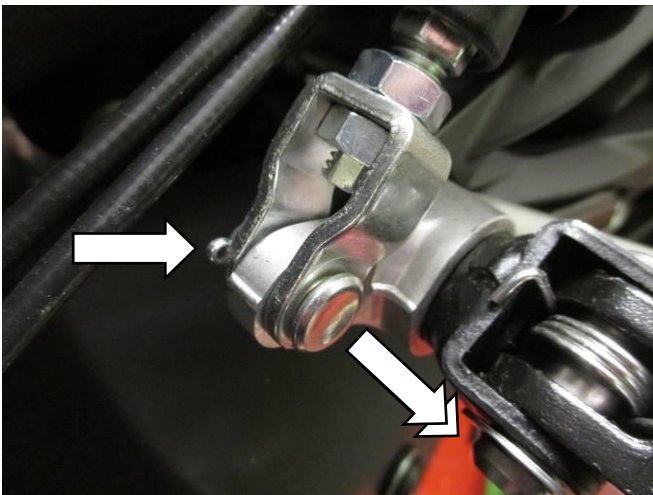
Picture 8



Picture 9



Picture 10



Picture 11



Picture 12



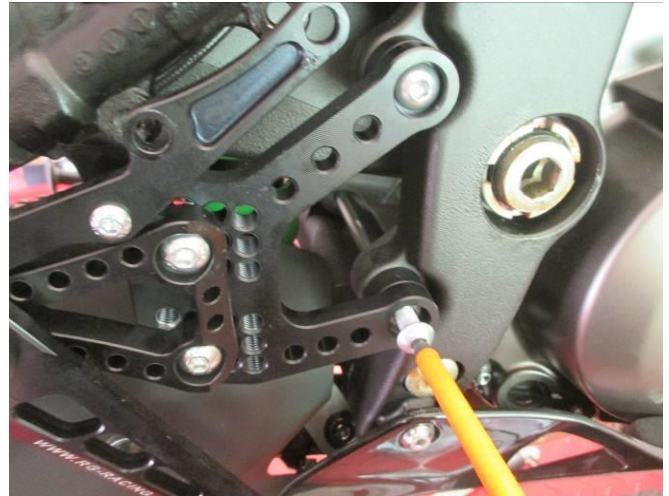
Picture 13



Picture 14



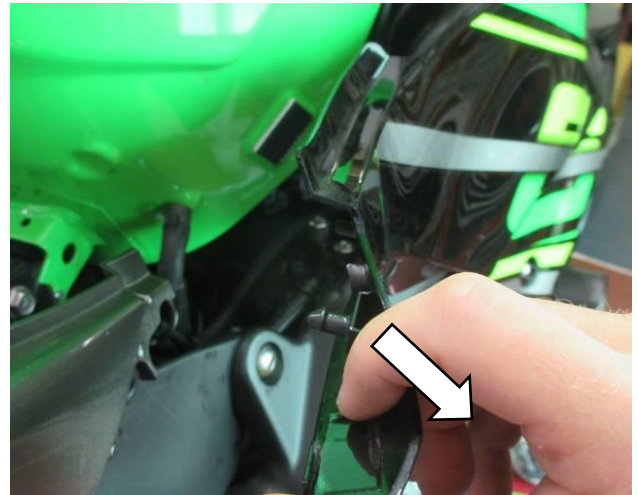
Picture 15



Picture 16



Picture 17



Picture 18



Picture 19



Picture 20



FITTING INSTRUCTIONS

BEFORE STARTING: PLEASE BE AWARE THAT FITTING ADJUSTABLE REARSET KIT WILL INVOLVE REPLACING THE ORIGINAL ABS HARD LINE WITH A FLEXIBLE ALTERNATIVE PROVIDED. THIS SHOULD BE DONE BY A QUALIFIED TECNICIAN AND TESTED BEFORE RIDING. DO NOT PROCEED IF YOU ARE NOT COMPETENT TO MODIFY AND BLEED MOTORCYCLE BRAKING SYSTEMS.

PLEASE BE AWARE THAT EACH ASSEMBLY PROVIDED IS ONLY LOOSELY ASSEMBLED. FULL FITTING WILL REQUIRE TIGHTENING OF EACH BOLT TO RECOMMENDED TORQUE WITH THE ADDITION OF A THREAD LOCKING COMPOUND – SUCH AS LOCTITE.

Gear lever side LHS:

The following instructions refer to 'standard' or 'road' shift. If race shift is desired in combination with the OEM quickshifter, refer to Assembly diagram 1 at the end of this section and proceed as follows:

- To begin, disconnect the OEM quickshifter from the OEM gear lever using a 10mm spanner to loosen the locking nuts at either end, then unwinding the OEM shift rod until it comes loose as shown in **Picture 1**.
- Remove the original footrest hangar using a 6mm hex key as shown in **Picture 2**.
- *If removing the OEM Quickshifter:*
 - Disconnect the quickshifter wiring from behind the LHS fairing.
 - Remove the hex bolt on the OEM gear shift block and remove the block from the splines of the gear selector shaft as shown in **Picture 3**.
 - Replace the OEM shift link block with the R&G gear linkage adapter block (item 3) as shown in **Picture 4**. Do not tighten the block as this may need to be adjusted later.
- The left-hand gear shifter assembly (item 1) can be offered up and attached using the two M8 x 20mm bolts (item 17) as shown in **Picture 5**.
- Test the position of the foot peg by sitting on the bike, relocate the foot peg mount plate to suit your foot position preference.
- *If using the OEM quickshifter:*
 - Take either of the shorter gear linkage rods (items 8 & 9) and test to establish the most suitable length depending on the chosen foot peg location.
 - Disconnect the ball joint from the gear lever.
 - Connect the most suitable gear linkage rod to the OEM quick shifter.
 - Connect the LH threaded ball joint to the open end of the gear shift lever. (you may need to remove the LH threaded ball joint from the linkage adapter block) and re-affix this to the gear lever in the same way it was removed as shown in **Picture 6**. Ensure when rotating the gear shift rod to keep the thread even at both ends of the rod.
 - With all components connected as shown in **Picture 7**, Rotate the gear linkage adjuster block (item 3) so that the link rod is perpendicular to the splined gear shaft and tighten the fitting bolt, so the splines are properly engaged.
- *If removing OEM quick shifter:*
 - Disconnect the ball joint from the gear lever assembly (item 1).
 - Connect the most suitable longer gear linkage rod (items 10 & 11) for your chosen foot peg position to the 2 ball joints and reaffix the gear lever ball joint in the same way it was removed as shown in **Picture 6**. Ensure when rotating the gear shift rod to keep the thread even at both ends of the rod.

R&G Racing

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

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



- With all components connected as shown in **Picture 8**, Rotate the gear linkage adjuster block (item 3) so that the link rod is perpendicular to the splined gear shaft and tighten the fitting bolt, so the splines are properly engaged. *For race setup without OEM quickshifter, rotate the linkage adapter block 180 degrees so the link rod connects above the splined gear shaft as seen in **Picture 9**.*
- Adjust the gear shift link rod by rotating so that both threads are tightened until the desired gear lever height is achieved.
- Ensure the linkage rod runs parallel with the gear shift lever, in some instances, depending on assembly and chosen foot peg position, the ball joint may need to be spaced out from the adapter block. In this case, use the Gear linkage spacer (item 5) and gear linkage mounting M6 x 35 Cap head bolt (item 18) to move the ball joint away from the bike as shown in **Picture 10** and keep the rod straight.
- Tighten the locking nuts with added thread locking compound so that the link rod is secure.
- Check operation of the gear lever and ensure all gears can be selected correctly and the gear lever returns correctly to the neutral position.

Race Shift Lever Assembly (OEM Quickshifter):

- If race shift is desired for use with OEM quick shifter, the gear lever will need to be re-assembled and 'flipped' to change the pivot point according to the diagram below.
- Remove the gear shift lever from the gear shift assembly (item 1).
- Remove the smaller 'O' ring from the lever.
- remove the inner race from the bush.
- Using a 22mm socket, remove the threaded bush housing insert.
- Flip the gear lever over so the gear linkage mount is facing upwards as shown.
- Re-insert the bush housing insert from the opposite side of the lever as shown below.
- Re-insert the inner race from the rear of the lever
- Replace the small 'O' ring into the groove,
- Remove and replace the toe peg from the opposite side.
- Re-assemble the gear shift assembly, including the 3mm LHS foot peg spacer (item 6) behind the gear lever to give gear linkage nut clearance from the heel plate.



ASSEMBLY DIAGRAM 1



Brake Lever Assembly RHS

- Disconnect the brake light switch from the OEM footrest by removing the spring.
- To disconnect the rear brake master cylinder from the OEM footrest hangar, remove the split pin from the rear of the pivot arrowed in **Picture 11**, and remove the slide pin.
- Remove the 2 mounting bolts arrowed in **Picture 12** from the heel plate to remove the master cylinder as shown in **Picture 13**.
- Disconnect the two mounting bolts from the footrest assembly using a 6mm hex key as shown in **Picture 14** and remove the OEM foot peg hanger from the bike.
- Remove the lower nut and pivot bracket from the OEM brake cylinder assembly.
- Attach the female threaded ball joint included with the brake assembly (item 2) to the threaded rod on the rear brake cylinder as shown in **Picture 15** (this will be adjusted later).
- Affix the RHS footrest assembly (item 2) to the bike using two M8x25mm bolts (item 16) & both LHS base plate spacers (item 4) as shown in **Picture 16**.
- Attach the master cylinder using the two remaining M8 x 25mm bolts (item 16) using a 5mm hex key. Move the brake lever to the desired height in a neutral position and adjust the new female ball joint so the action of the master cylinder pressure shaft is directly in line with master cylinder. Now reconnect the brake lever to the master cylinder as shown in **Picture 17**, ensuring the locking nut is fully engaged.

ABS Line replacement

- The fixed ABS line will need to be replaced with the flexible line that is supplied in the kit (item 13) so that all foot peg positions can be used. ***Because of the complexity and inherent dangers involved in undertaking any work involving the braking system we strongly recommend a qualified mechanic fits/or checks after the fitting of this product.***
- Remove the rider's seat.
- Lightly pull the upper fairing away from the tank to disconnect the locator pins as shown in **Picture 18**.
- Remove tank securing bolts at the front and rear of the fuel tank and lift the tank and support as shown in **Picture 19**. This will provide access to the ABS unit below, as shown in **Picture 20**.
- If fitting the flexible brake line:
 - Ensure all painted surfaces are covered and protected from spills.
 - Remove the brake line from the ABS module that feeds to the rear master cylinder and replace it with the appropriate end on the braided line. *Ensure to use new sealing washers (item 14) on both sides of the banjo connections.*
 - Feed the braided line along the same route as the OEM line and fit to the master cylinder using the banjo brake pressure switch (item 12) at the top of the master cylinder. *Ensure to use new sealing washers (item 14) on new banjo connections.*
- If removing the ABS unit (race use only):
 - Follow the instructions above and use the stainless blanking spacer (item 7) to replace the banjo at the top of the brake cylinder. *Ensure to use new sealing washers (item 14) on new banjo connections.*

PLEASE NOTE YOU WILL HAVE TO BLEED THE BRAKING SYSTEM.

- Re-fit the tank, fairing and seat unit.
- Adjust footpeg positions for comfort and position using the sub plate and two bolts. The same foot peg position should be used on both sides on the bike.

R&G Racing

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

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



- we recommend cutting the original wiring and using the bullet connectors (item 23) to connect the brake light sensor switch wires to the original wiring using the CON0004 bullet connectors (item 15).
- Check all components are secure and all bolts are tight before riding, and the gears and brake levers operate smoothly and without binding.

IMPORTANT: The above instructions are for guidance only. It is your (the installers) responsibility to ensure all components are secure and in no circumstances interfere with other bike components they aren't meant to, failure to do this can be dangerous and may cause damage to the rider or motorcycle.

ISSUE 1 - 05/10/2020 (DM)

CONSUMER NOTICE

The catalogue description and any exhibition of samples are only broad indications of the Products and R&G may make design changes which do not diminish their performance or visual appeal and supplying them in such state shall conform to the order. The Buyer acknowledges no representation or warranty (other than as to title) has been given or will apply to the Products other than those in R&G's order or confirmation and the Buyer confirms it has chosen the Products as being of merchantable quality and suitable for its particular purposes. Where R&G fits the Products or undertakes other services it shall exercise reasonable skill and care and rectify any fault free of charge unless the workmanship has been disturbed. The Buyer is responsible for ensuring that the warranty on the motorcycle is not affected by the fitting of the Products. On return of any defective Products R&G shall at its option either supply a replacement or refund the purchase money but shall not be liable if the Products have been modified or used or maintained otherwise than in accordance with R&G's or manufacturer's instructions and good engineering practice or if the defect arises from accident or neglect. Other than identified above and subject to R&G not limiting its liability for causing death and personal injury, it shall not be liable for indirect or consequential loss and otherwise its liability shall be limited to the amounts paid by the Buyer for the Products or the fitting or service concerned. These terms do not affect the Buyer's statutory rights.

R&G RACING RETURNS POLICY (NON-FAULTY GOODS)

Returns must be pre-authorized (if not pre-authorized the return will be rejected). Goods may only be returned direct to us if they were purchased direct from us (customer must prove if necessary). Otherwise to be returned to original vendor. Goods must be in re-sellable condition, in the opinion of R&G Racing. All returns are subject to a 25% restocking and handling fee (25% of the gross value exc. P&P - at the prevailing price at time of purchase). The customer must pay any and all carriage charges. No returns of discontinued products, unless within 14 days of purchase. This policy does not affect your statutory rights and does not refer to faulty goods.

R&G Racing

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

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



NOTICE DE MONTAGE POUR RSET36
COMMANDES REÇULÉES – ROUTE + PISTE
KAWASAKI NINJA ZX-6R 2019-



CE KIT CONTIENT LES ARTICLES ILLUSTRÉS ET ÉTIQUETES SUR LA PAGE.

CERTAINES PARTIES PEUVENT ÊTRE PRÉSENTES UNIQUEMENT POUR LA CLARTE DES INSTRUCTIONS.

NE PAS PROCÉDER AU MONTAGE TANT QUE VOUS N'ÊTES PAS SÛR QUE TOUTES LES PIÈCES SOIENT PRÉSENTES.

VEUILLEZ LIRE TOUTES LES INSTRUCTIONS AVANT DE CONTINUER.

EN CAS DE DOUTE LORS DU MONTAGE DE NOS PRODUITS, CONSULTEZ UN DE NOS REVENDEURS OU FAITES APPEL A UN TECHNICIEN QUALIFIÉ.

VEUILLEZ NOTER QUE LA FAÇON DONT LE KIT EST EMBALLÉ NE REPRÉSENTE PAS NECESSAIREMENT LA MANIÈRE DE LE MONTER SUR LA MOTO.

SI DES RONDELLES EN CAOUTCHOUC SONT UTILISÉES POUR MAINTENIR LES COMPOSANTS SUR LES BOULONS, ELLES PEUVENT ÊTRE JETÉES.

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

R&G Racing

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

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



OUTILS REQUIS	VALEURS DE SERRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • CLÉS ALLEN 3, 4 & 5, 6mm • CLÉ À CLIQUET + DOUILLES 10mm + 12mm <ul style="list-style-type: none"> • CLÉ À MOLETTE 10mm • CLÉ À CLIQUET 22mm (POU PISTE UNIQUEMENT) <ul style="list-style-type: none"> • ÉQUIPEMENT DE PURGE DES FREINS 	M4 BOULON = 8Nm M5 BOULON = 12Nm M6 BOULON = 15Nm M8 BOULON = 20Nm M10 BOULON = 40Nm M12 BOULON = 40Nm

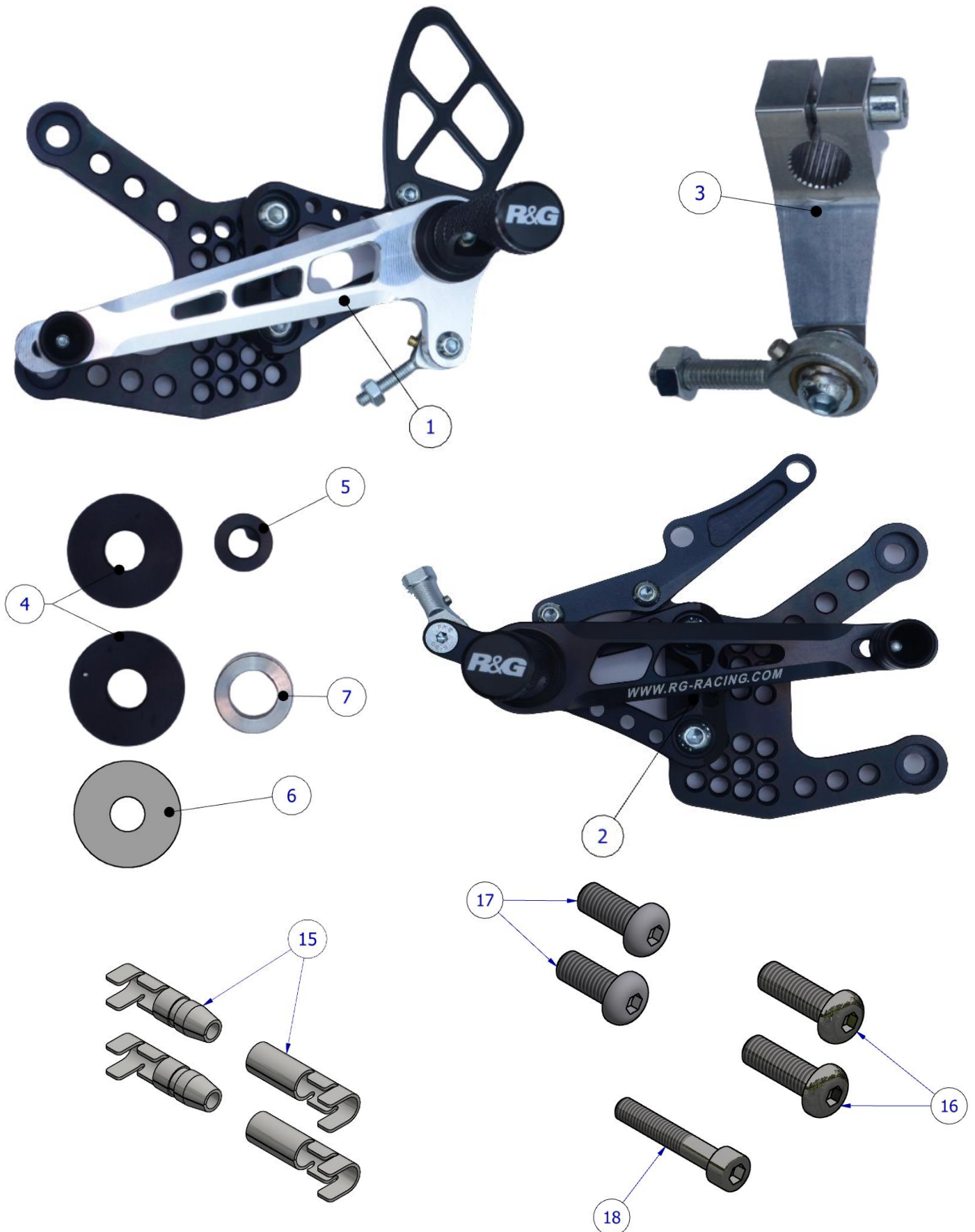
LÉGENDE

ARTICLE NO.	DESCRIPTION	QTÉ
ARTICLE 1	ASSEMBLAGE REPOSE PIEDS GAUCHE	1
ARTICLE 2	ASSEMBLAGE REPOSE PIEDS DROIT	1
ARTICLE 3	BLOC ADAPTATEUR DE TRINGLERIE	1
ARTICLE 4	ENTRETOISE DE BASE PLATE CÔTÉ DROIT	2
ARTICLE 5	ENTRETOISE DE BASE PLATE CÔTÉ GAUCHE (VITESSE PISTE)	1
ARTICLE 6	S0379 3MM ENTRETOISE REPOSE-PIEDS GAUCHE (VITESSE PISTE)	1
ARTICLE 7	S1205 ENTRETOIE D'OBTURATION ABS (VITESSE PISTE)	1
ARTICLE 8	TIGE DE CHANGEMENT DE VITESSE 90MM	1
ARTICLE 9	TIGE DE CHANGEMENT DE VITESSE 115MM	1
ARTICLE 10	TIGE DE CHANGEMENT DE VITESSE 200MM	1
ARTICLE 11	TIGE DE CHANGEMENT DE VITESSE 215MM	1
ARTICLE 12	INTERRUPTEUR DE PRESSION DES FEUX DE FREIN	1
ARTICLE 13	450MM LIGNE DE FREIN ABS	1
ARTICLE 14	M10 RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ	6
ARTICLE 15	CON0004 CONNECTEUR DE LIGNE DE FREIN	1
ARTICLE 16	M8x25MM BOULON (2 x BOULONS DE MONTAGE DU CYLINDRE DE FREIN CÔTÉ GAUCHE) (2 X BOULONS DE MONTAGE DE PLAQUE DE BASE CÔTÉ GAUCHE)	4
ARTICLE 17	M8x20MM BOULON (2 X BOULONS DE MONTAGE DE PLAQUE DE BASE CÔTÉ DROIT)	2
ARTICLE 18	M6 X 1.00 X 35MM BOULON (BOULON DE BLOC DE MONTAGE DE TRINGLERIE (CHANGEMENT DE VITESSE PISTE)	1

R&G Racing

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

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





NOTICE DE MONTAGE

AVANT DE COMMENCER: VEUILLEZ NOTER QUE LE MONTAGE DES COMMANDES REÇULÉES DE RÉGLABLE IMPLIQUERA LE REMPLACEMENT DE LA LIGNE DURE ABS ORIGINALE PAR UNE ALTERNATIVE FLEXIBLE FOURNIE. CE MONTAGE DOIT ÊTRE FAIT PAR UN TECHNICIEN QUALIFIÉ ET TESTÉ AVANT DE CONDUIRE. NE PAS PROCÉDER SI VOUS N'ÊTES PAS COMPÉTENT POUR MODIFIER ET PURGER LES SYSTÈMES DE FREINAGE DE LA MOTO.

VEUILLEZ NOTER QUE CHAQUE ASSEMBLAGE FOURNI EST UNIQUEMENT ASSEMBLÉ LIBREMENT. UN MONTAGE COMPLET EXIGERA LE SERRAGE DE CHAQUE BOULON AU COUPLE RECOMMANDÉ EN AJOUTANT UN PRODUIT DE BLOCAGE DE FILET – TELLE QUE DE LA COLLE LOCTITE

Levier de vitesses côté gauche:

Les instructions suivantes se réfèrent au changement de vitesse «standard» ou «route». Si un changement de vitesse "piste" est souhaité en combinaison avec le quickshifter d'origine, reportez-vous au schéma d'assemblage 1 à la fin de cette section et procédez comme suit:

- Pour commencer, déconnectez le quickshifter d'origine du levier de vitesses d'origine à l'aide d'une clé de 10 mm pour desserrer les écrous de blocage à chaque extrémité, puis déroulez la tige de changement de vitesse d'origine jusqu'à ce qu'elle se détache, comme illustré sur la photo 1.
- Retirez le support de repose-pieds d'origine à l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm, comme indiqué sur la photo 2.
- Si vous retirez le Quickshifter d'origine:
 - Débranchez le câblage du quickshifter derrière le carénage côté gauche.
 - Retirez le boulon hexagonal sur le bloc de changement de vitesse d'origine et retirez le bloc des cannelures de l'arbre du sélecteur de vitesse comme indiqué sur la photo 3
 - Remplacez le bloc de tringlerie de changement de vitesse d'origine par le bloc d'adaptateur de tringlerie de vitesse R&G (article 3) comme indiqué sur la photo 4. Ne serrez pas le bloc car il sera à ajuster plus tard.
- L'ensemble du levier de vitesses gauche (article 1) peut être présenté et fixé à l'aide des deux boulons M8 x 20 mm (article 17) comme indiqué sur la photo 5.

R&G Racing

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

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



- Testez la position du repose-pied en vous asseyant sur la moto, déplacez la plaque de montage du repose-pied en fonction de vos préférences de position de pied.
- *Si vous utilisez le quickshifter d'origine:*
 - Prenez l'une des tiges de tringlerie d'engrenage les plus courtes (articles 8 et 9) et effectuez un essai pour déterminer la longueur la plus appropriée en fonction de l'emplacement choisi pour le repose-pied.
 - Débranchez la rotule du levier de vitesses.
 - Connectez la tige de tringlerie d'engrenage la plus appropriée au levier de vitesses rapide d'origine.
 - Reliez la rotule fileté gauche à l'extrémité ouverte du levier de changement de vitesse. (vous devrez peut-être retirer la rotule fileté côté gauche du bloc adaptateur de tringlerie) et la re-fixez sur le levier de vitesses de la même manière qu'elle a été retirée comme indiqué sur la photo 6. Soyez prudent lors de la rotation de la tige de changement de vitesses, pour maintenir le filetage aux deux extrémités de la tige.
 - Avec tous les composants connectés comme indiqué sur la photo 7, faites pivoter le bloc de réglage de la tringlerie d'engrenage (article 3) de sorte que la bielle soit perpendiculaire à l'arbre d'engrenage cannelé et serrez le boulon de montage, de sorte que les cannelures soient correctement engagées
- *Si vous retirez le levier de vitesses rapide d'origine :*
 - Débranchez la rotule de l'ensemble du levier de vitesses (article 1).
 - Connectez la tige de tringlerie de pignon la plus longue la plus appropriée (articles 10 et 11) pour la position de repose-pied choisie aux 2 rotules et re-fixez la rotule de levier de vitesses de la même manière qu'elle a été retirée, comme indiqué sur la photo 6. Faire attention lors de la rotation de la tige de changement de vitesse pour maintenir le filetage aux deux extrémités de la tige.
 - Avec tous les composants connectés comme indiqué sur la photo 8, faites pivoter le bloc de réglage de la tringlerie d'engrenage (article 3) de sorte que la biellette soit perpendiculaire à l'arbre d'engrenage cannelé et serrez le boulon de fixation, de sorte que les cannelures soient correctement engagées. Pour une configuration "piste" sans Quickshifter d'origine, faites pivoter le bloc adaptateur de tringlerie de 180 degrés pour que la bielle se connecte au-dessus de l'arbre de transmission cannelé comme illustré sur la photo 9.
- Réglez la biellette de changement de vitesse en la faisant tourner de façon à ce que les deux filets soient serrés jusqu'à ce que la hauteur de levier de vitesse souhaitée soit atteinte.
- Assurez-vous que la tige de liaison soit parallèle au levier de changement de vitesse. Dans certains cas, en fonction de l'assemblage et de la position choisie du repose-pied, la rotule peut devoir être espacée du bloc adaptateur. Dans ce cas, utilisez l'entretoise de tringlerie d'engrenage (article 5) et le support de tringlerie d'engrenage M6 x 35 Boulon à tête cylindrique (article 18) pour éloigner la rotule de la moto comme indiqué sur la photo 10 et garder la tige droite.
- Serrez les contre-écrous avec un composé de blocage de filetage supplémentaire afin que la biellette soit sécurisée.
- Vérifiez le fonctionnement du levier de vitesses et assurez-vous que tous les rapports peuvent être sélectionnés correctement et que le levier de vitesses revient correctement en position neutre.

Ensemble de levier de vitesses "Piste" (Quickshifter d'origine):

- Si le changement de vitesse Piste est souhaité pour une utilisation avec le levier de vitesses rapide d'origine, le levier de vitesses devra être ré-assemblé et «retourné» pour changer le point de pivot selon le schéma ci-dessous.

R&G Racing

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

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



- Retirez le levier de changement de vitesse de l'ensemble de changement de vitesse (article 1).
- Retirez le plus petit joint torique du levier.
- Retirez la bague intérieure de la douille.
- À l'aide d'une douille de 22 mm, retirez l'insert du boîtier de la douille fileté.
- Retournez le levier de vitesses de sorte que le support de tringlerie de vitesse soit orienté vers le haut, comme illustré.
- Réinsérez l'insert de logement de douille depuis le côté opposé du levier comme illustré ci-dessous.
- Réinsérez la bague intérieure depuis l'arrière du levier
- Remontez le petit joint torique dans la rainure,
- Retirez et remplacez la cheville de pied du côté opposé.
- Remontez l'ensemble de changement de vitesse, y compris l'entretoise de repose-pied côté gauche de 3 mm (article 6) derrière le levier de vitesses pour donner un dégagement de l'écrou de tringlerie d'engrenage de la plaque de talon.



SCHÉMA D'ASSEMBLAGE 1

Ensemble de levier de frein côté droit :

- Débranchez le contacteur de feu stop du repose-pied d'origine en retirant le ressort.
- Pour déconnecter le maître-cylindre de frein arrière du hangar du repose-pied d'origine, retirez la goupille fendue de l'arrière du pivot indiqué par la flèche sur la photo 11 et retirez la goupille coulissante.
- Retirez les 2 boulons de fixation fléchés sur la photo 12 de la plaque de talon pour retirer le maître-cylindre comme illustré sur la photo 13.
- Déconnectez les deux boulons de montage de l'ensemble de repose-pieds à l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm comme indiqué sur la photo 14 et retirez le support de repose-pied d'origine de la moto
- Retirez l'écrou inférieur et le support de pivot de l'ensemble de cylindre de frein d'origine.
- Fixez la rotule fileté femelle incluse avec l'ensemble de frein (article 2) à la tige fileté sur le cylindre de frein arrière comme illustré sur la photo 15 (ceci sera ajusté plus tard).
- Fixez l'ensemble repose-pieds côté droit (article 2) sur la moto à l'aide de deux boulons M8x25mm (article 16) et des deux entretoises de plaque de base côté gauche (article 4) comme indiqué sur la photo 16.
- Fixez le maître-cylindre à l'aide des deux boulons M8 x 25 mm restants (article 16) à l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm. Déplacez le levier de frein à la hauteur désirée en position neutre et ajustez la nouvelle rotule femelle de sorte que l'action de l'arbre de pression du maître-cylindre soit directement en ligne avec le maître-cylindre. Rebranchez maintenant le

R&G Racing

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

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



levier de frein au maître-cylindre comme indiqué sur la photo 17, en vous assurant que l'écrou de blocage soit complètement engagé.

Remplacement de la ligne ABS :

- La ligne ABS fixe devra être remplacée par la ligne flexible fournie dans le kit (article 13) afin que toutes les positions de repose-pieds puissent être utilisées. En raison de la complexité et des dangers inhérents à l'exécution de tout travail impliquant le système de freinage, nous recommandons fortement qu'un mécanicien qualifié ajuste / ou vérifie le montage de ce produit.
- Retirez la selle du pilote.
- Tirez légèrement le carénage supérieur loin du réservoir pour déconnecter les goupilles de repérage comme illustré sur la photo 18.
- Retirez les boulons de fixation du réservoir à l'avant et à l'arrière du réservoir de carburant et soulevez le réservoir et le support comme indiqué sur la photo 19. Cela permettra d'accéder à l'unité ABS ci-dessous, comme illustré sur la photo 20.
- En cas de montage de la ligne de frein flexible:
 - Assurez-vous que toutes les surfaces peintes soient couvertes et protégées contre les déversements.
 - Retirez la ligne de frein du module ABS qui alimente le maître-cylindre arrière et remplacez-la par l'extrémité appropriée sur la ligne tressée. Veillez à utiliser de nouvelles rondelles d'étanchéité (article 14) des deux côtés des raccords banjo.
 - Faites passer la ligne tressée le long de la ligne d'origine et montez-la sur le maître-cylindre à l'aide du pressostat de frein banjo (article 12) en haut du maître-cylindre. Veillez à utiliser de nouvelles rondelles d'étanchéité (article 14) sur les nouvelles connexions banjo.
- En cas de retrait de l'unité ABS (usage Piste uniquement):
 - Suivez les instructions ci-dessus et utilisez l'entretoise d'obturation en acier inoxydable (article 7) pour remplacer le banjo en haut du cylindre de frein. Veillez à utiliser de nouvelles rondelles d'étanchéité (article 14) sur les nouvelles connexions banjo.

VEUILLEZ NOTER QUE VOUS DEVREZ PURGER LE SYSTÈME DE FREINAGE.

- Remontez le réservoir, le carénage et le siège.
- Ajustez les positions des repose-pieds pour plus de confort et de position à l'aide de la plaque secondaire et de deux boulons. La même position de repose-pied doit être utilisée des deux côtés de la moto.
- Nous vous recommandons de couper le câblage d'origine et d'utiliser les connecteurs (article 23) pour connecter les fils de l'interrupteur du capteur de feu stop au câblage d'origine à l'aide des connecteurs CON0004 (article 15).
- Vérifiez que tous les composants soient sécurisés et que tous les boulons soient serrés avant de rouler, et que les engrenages et les leviers de frein fonctionnent en douceur et sans grippage.

IMPORTANT: *les instructions ci-dessus sont fournies à titre indicatif uniquement. Il est de votre responsabilité (les installateurs) de vous assurer que tous les composants soient sécurisés et n'interfèrent en aucun cas avec d'autres composants de la moto auxquels ils ne sont pas destinés, le non-respect de cette consigne peut être dangereux et peut endommager le pilote ou la moto.*

ISSUE 1 – 05/10/2020 (DM)

R&G Racing

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

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