



**FITTING INSTRUCTIONS FOR RSET40**  
**REARSETS – ROAD + RACE SHIFT**  
**HONDA CBR1000RR-R + SP 2020-**



**THIS KIT CONTAINS THE ITEMS PICTURED AND LABELLED OVER PAGE.**

SOME PARTS MAY BE SHOWN FOR CLARITY OF INSTRUCTIONS ONLY.

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

**PLEASE READ ALL INSTRUCTIONS BEFORE PROCEEDING.**

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

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

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

**DIGITAL COPIES OF THESE INSTRUCTIONS ARE AVAILABLE FROM:**

[WWW.RG-RACING.COM](http://WWW.RG-RACING.COM)



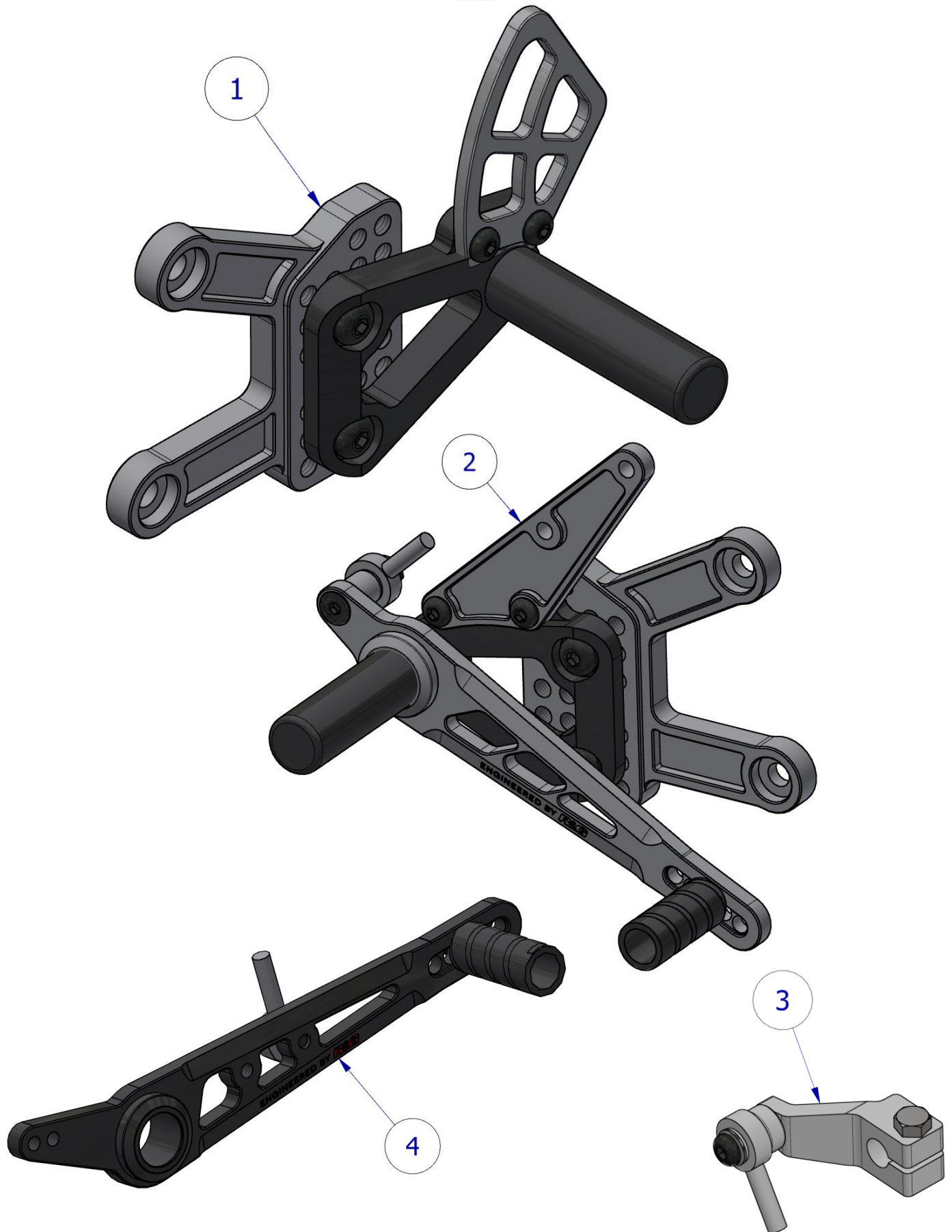
<b><u>TOOLS REQUIRED</u></b>	<b><u>GENERAL TORQUE SETTINGS</u></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• SET OF HEX KEYS TO INCLUDE 3, 4 &amp; 5, 6mm               <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10mm + 12mm A/F SPANNERS                   <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10mm SOCKET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

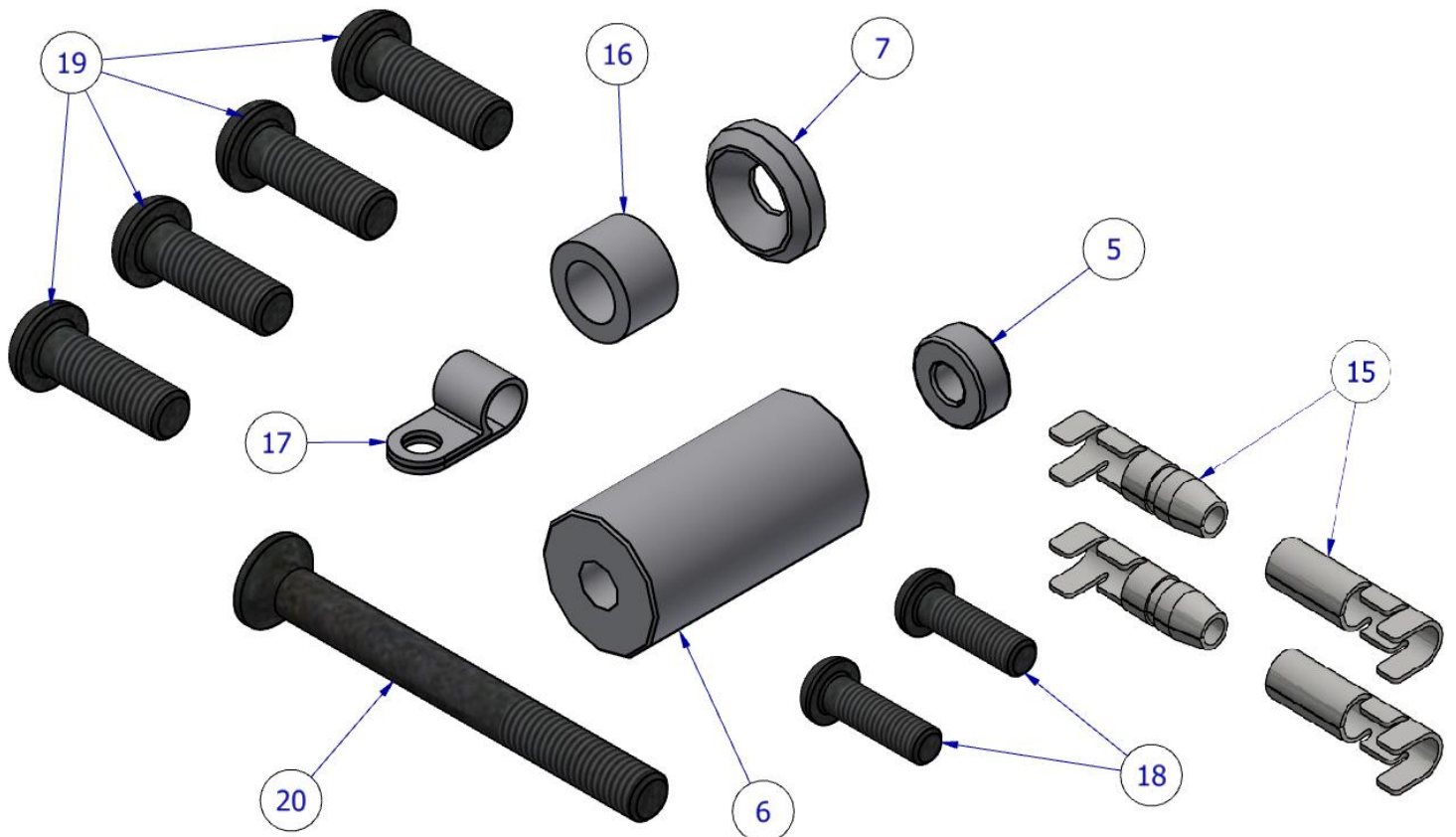
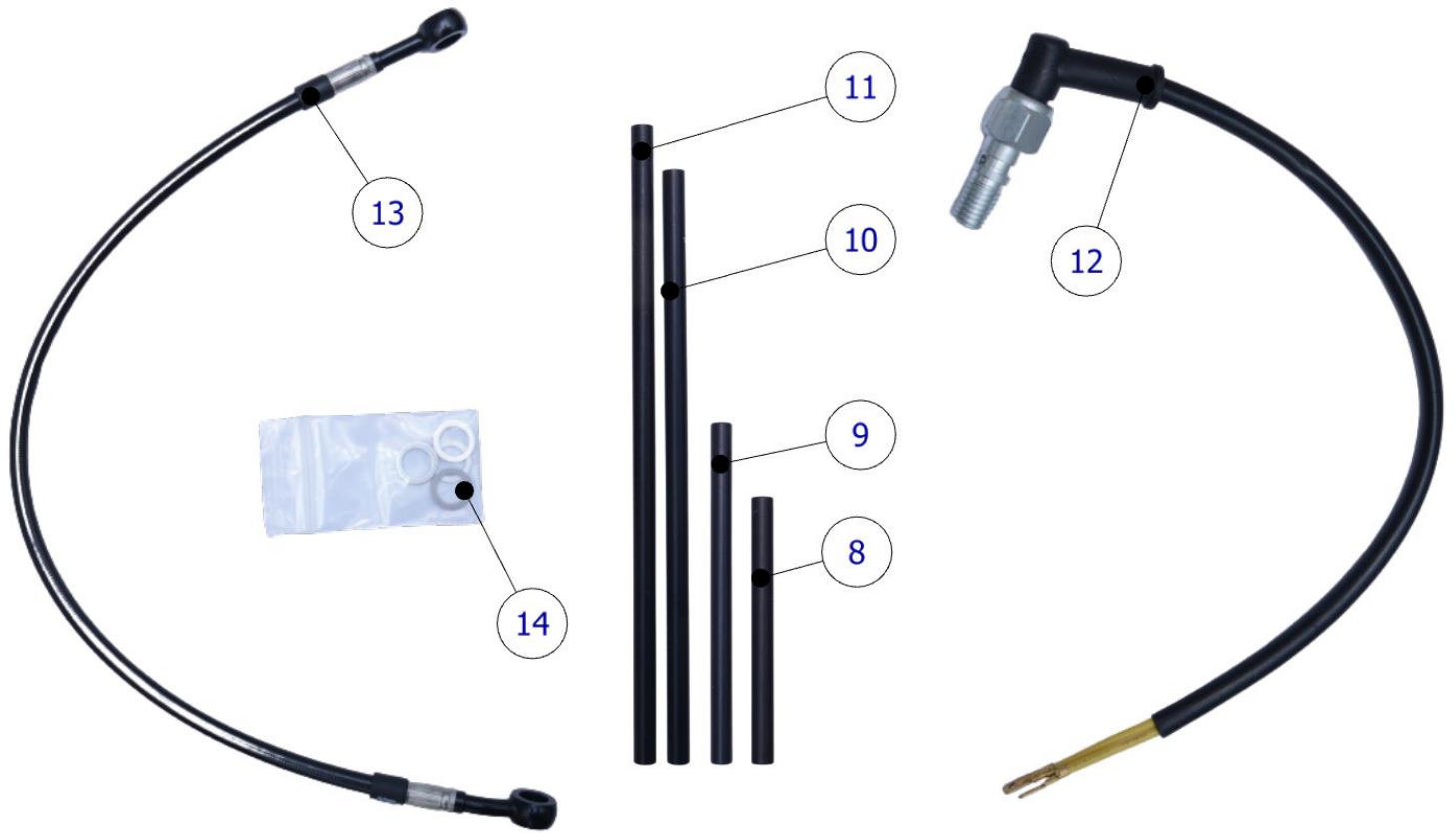
<b>LEGEND</b>		
<b>ITEM NO.</b>	<b>DESCRIPTION</b>	<b>QTY</b>
ITEM 1	LHS FOOTREST ASSEMBLY	1
ITEM 2	RHS FOOTREST ASSEMBLY	1
ITEM 3	GEAR LINKAGE ADAPTER BLOCK	1
ITEM 4	LHS GEAR LEVER ASSEMBLY	1
ITEM 5	S0454 6MM GEAR LINKAGE SPACER	1
ITEM 6	S1315 45MM M8 GEAR LEVER SPACER	1
ITEM 7	S1317 GEAR LEVER OUTER SPACER	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	RSET40HOSE - 400MM FLEXIBLE BRAKE LINE - ABS FITMENT	1
ITEM 14	M10 SEALING WASHER	4
ITEM 15	CON0004 BRAKE LINE CONNECTOR	1
ITEM 16	S1205 ABS BLANKING SPACER (FOR RACE SHIFT)	1
ITEM 17	'P' CLIP - BRAKE HOSE HOLDER	1
ITEM 18	M6X20MM MASTER CYLINDER FIXING BOLTS	2
ITEM 19	M8x25MM BUTTON HEAD BOLT (2 x LHS BASE PLATE MOUTING BOLTS) (2 X RHS BASE PLATE MOUTING BOLTS)	4
ITEM 20	M8x90MM COUNTERSINK BOLT - LHS GEAR SHIFT LEVER PIVOT BOLT	1

R&amp;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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)

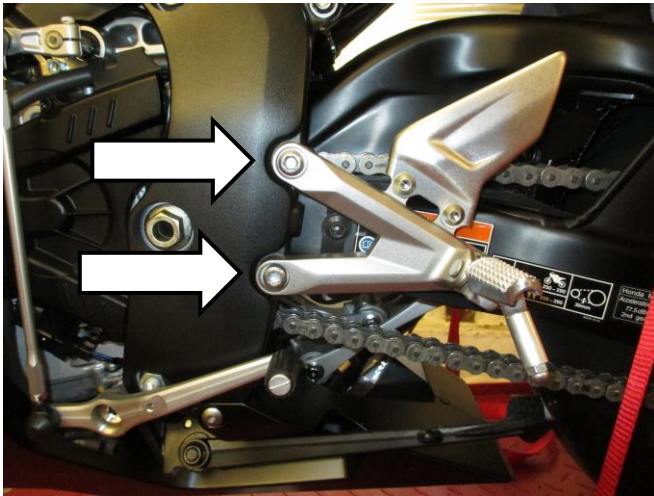




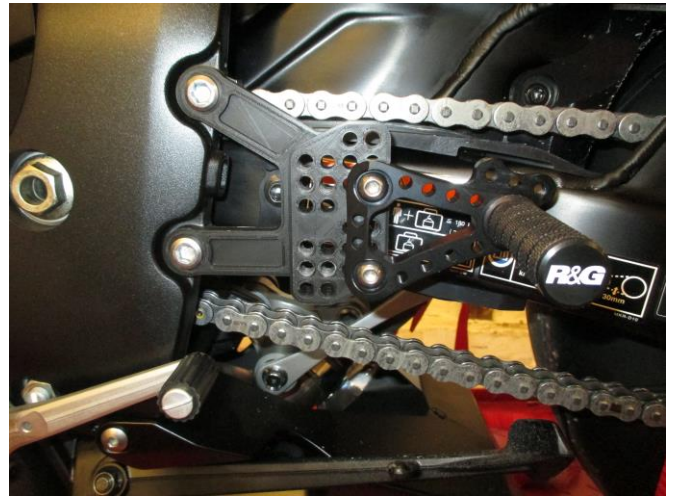




**FITTING PICTURES**



Picture 1



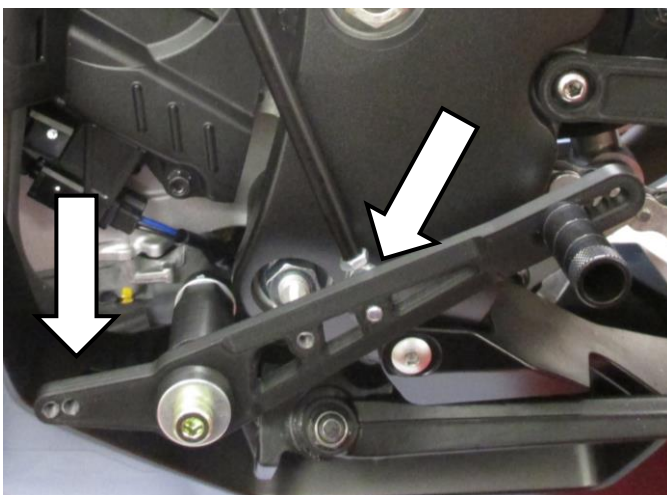
Picture 2



Picture 3



Picture 4



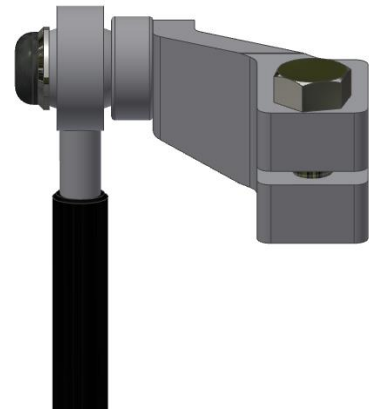
Picture 5



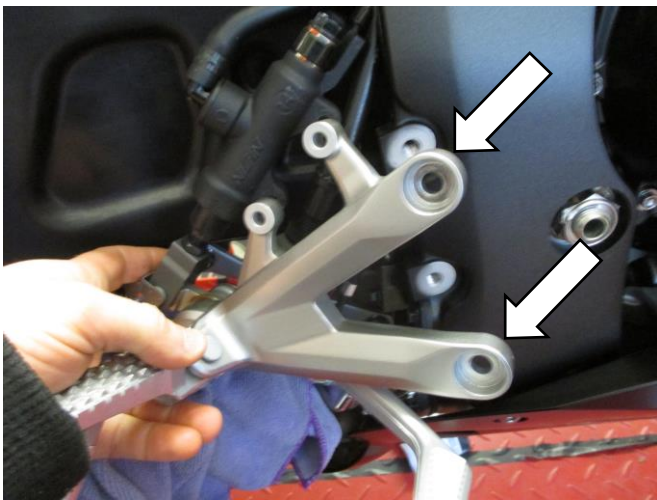
Picture 6



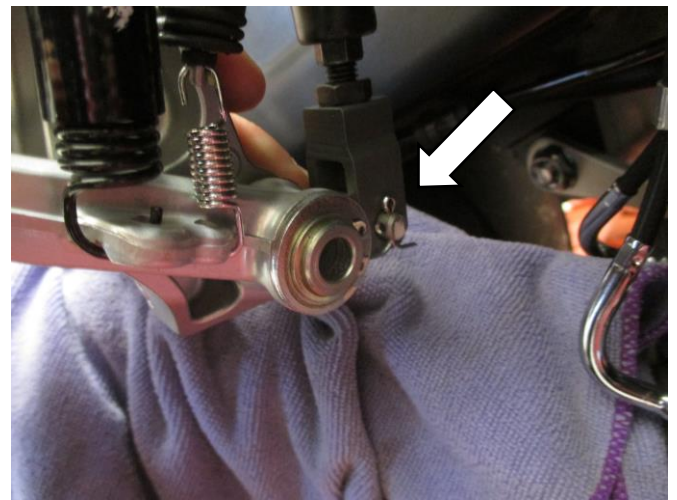
Picture 7



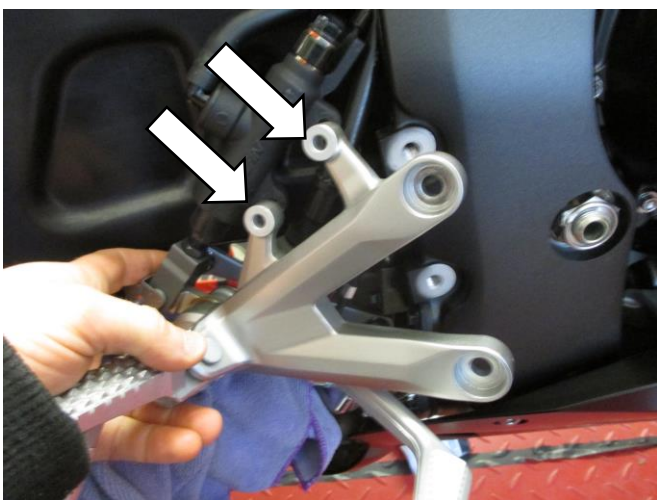
Picture 8



Picture 9



Picture 10



Picture 11

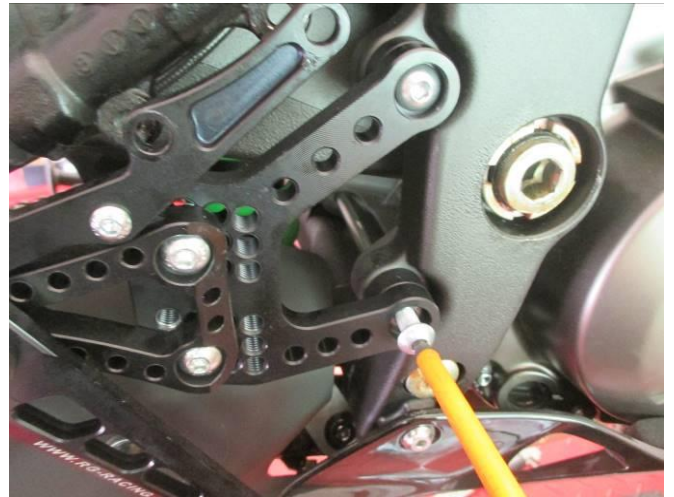


Picture 12





Picture 13



Picture 14



Picture 15



Picture 16



Picture 17



Picture 18



Picture 19

### **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:**

- To begin, Remove the original footrest hangar using a 6mm hex key as shown in **Picture 1**.
- The left-hand foot peg assembly (**item 1**) can be offered up and attached using the two M8 x 25mm bolts (**item 19**) as shown in **Picture 2**. Adjust the fooppeg position to suit your preference by moving the foot peg hanger bracket to a new position with the bolts provided in the assembly.

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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)





If removing the OEM Quickshifter (SP Models):

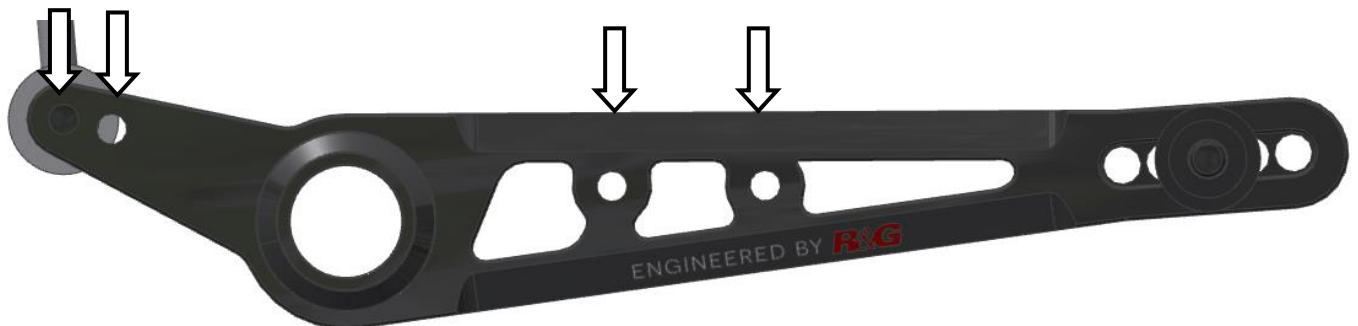
- Disconnect the OEM gear linkage by loosening the adjuster nuts and rotating the bar to remove from the OEM gear lever.
- Disconnect the quickshifter wiring from behind the LHS fairing and remove.
- Remove the hex bolt on the OEM gear shift block and remove the block from the splines of the gear selector 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.

If using RSET in conjunction with OEM quickshifter (SP Models):

- Disconnect the OEM gear linkage by loosening the adjuster nuts and rotating the bar to remove from the OEM gear lever.
- 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**.
- Remove the OEM gear lever using an 8mm hex key as shown in **picture 4**.
- On the R&G gear lever assembly (**item 4**), ensure that the rose joint is in the correct position for your chosen gear shift pattern fitted from the rear. Refer to the diagram below and to configure the R&G Gear shift lever (**item 4**). The throw of the lever can be adjusted by using the forward or rearward holes to suit your preference.

**ROAD SHIFT**

**RACE SHIFT**



- Affix the new R&G gear lever assembly as shown in **picture 5** in place of the original using the 90mm CSK bolt (**item 20**), **S1317** spacer (**item 7**) and 45mm gear lever spacer (**item 6**) in the order shown below:



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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)



If using in conjunction with OEM quickshifter (SP Models):

- Take either of the shorter gear linkage rods (**items 8 & 9**) and test to establish the most suitable length depending on the chosen gear lever height.
- Connect the chosen gear linkage rod (**item 8 or 9**) or OEM link rod to the OEM quick shifter.
- Connect the LH threaded ball joint to the open end of the gear linkage rod. (you may need to remove the LH threaded ball joint from the gear lever) and re-affix this to the gear lever in the same way it was removed as shown in **Picture 5**. Ensure when rotating the gear shift rod to keep the thread even at both ends of the rod.
- With all components connected, fit the gear linkage adapter block to the splined gear shaft as shown in **picture 6**. 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 as shown in **picture 7**.

If removing OEM quick shifter:

- Disconnect the ball joint from the gear lever assembly (item 3).
  - Connect the most suitable gear linkage rod (**items 10 or 11**) or the OEM link rod for your chosen foot peg position to the 2 ball joints and re-affix the gear lever ball joint in the same way it was removed as shown in **Picture 6**, depending on your chosen shift pattern. Ensure when rotating the gear shift rod to keep the thread even at both ends of the rod.
  - Connect the Gear linkage adapter block to the gear selector shaft as shown in **picture 6**.
  - With all components connected, fit the gear linkage adapter block to the splined gear shaft as shown in **picture 6**. Rotate the gear linkage adapter block (**item 3**) so that the link rod is perpendicular to the splined gear shaft and tighten the fitting bolt as shown in **picture 7**.
- 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 straight, the gear linkage adapter block should be spaced by a S0454 6mm spacer (**item 5**) to ensure the rod runs straight as shown in **picture 8**.
  - 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.
  - Ensure all bolts are torqued correctly and assembled with thread locking compound.

### Brake Lever Assembly RHS

***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.***

- Disconnect the brake light switch from the OEM footrest by removing the spring from the OEM switch.
- Disconnect the two mounting bolts from the footrest assembly using a 6mm hex key as shown in **Picture 9**, this will help when disconnecting the master cylinder.
- To disconnect the rear brake master cylinder from the OEM footrest hanger, remove the split pin from the rear of the pivot arrowed in **Picture 10**, and remove the slide pin.
- Remove the 2 mounting bolts arrowed in **Picture 11** from the heel plate to remove the master cylinder and disconnect the footrest hanger from the bike.
- Loosen the adjuster nut and remove the lower nut and pivot bracket from the OEM brake cylinder assembly as shown in **picture 12**.
- 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 13** (this will be adjusted later).

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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)





- Affix the RHS footrest assembly (**item 2**) to the bike using two M8x25mm bolts (**item 19**) & both LHS base plate spacers (**item 4**) as shown in **Picture 14**.
- Attach the master cylinder using the two M6 x 25mm bolts (**item 18**) in a neutral position determined by the ABS hard line. 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 15**, ensuring the spacer is located between the lever and ball joint and 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.
- Remove the rider's seat.
- Remove the side panels from the fairing by removing the 3 x fairing bolts from each side of the bike
- Remove the fuel tank cover panel from the front of the bike as shown in **picture 16**.
- Remove the seat location bracket to gain access to the ABS unit as shown in **picture 17**.
- Remove tank securing bolts from each side of the fuel tank and lift the tank and support in place. This will provide access to the ABS unit below, as shown in **Picture 18**. Remove the ABS line arrowed.
- When fitting the RSET40HOSE flexible brake line (**item 13**):
  - Ensure all painted surfaces are covered and protected from spills.
  - Remove the lower end of the brake line from the master cylinder and drain the brake fluid into a suitable container.
  - Remove the brake line from the ABS module that feeds to the rear master cylinder and replace it with the flanged end on the braided line.
  - Feed the braided line along the same route as the OEM line and fit to the master cylinder *Ensure to use new sealing washers (**item 14**) on new banjo connections.*
  - Use the 'P' clip (**item 17**) to help route the line as original and ensure the line cannot become trapped when seat and tank are replaced.

### **If removing the ABS function (recommended for RACE use only):**

- Follow the instructions above and use the S1205 stainless blanking spacer (**item 16**) to replace the banjo fitting on the ABS Unit. *Ensure to use new sealing washers (item 14) on new banjo connections.*
- Re-fit the tank, fairing and seat unit.

### **If brake light function is required for road use:**

- In place of the original banjo bolt on the top of the rear master cylinder, use the Banjo brake pressure switch (**item 12**).
- we recommend cutting the original wiring to connect the brake light sensor switch wires to the original wiring using the CON0004 bullet connectors (**item 15**).

### **PLEASE NOTE YOU WILL HAVE TO BLEED THE BRAKING SYSTEM.**

- When the flexible line has been attached and correct brake function is achieved, adjust the foot peg 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.**
- Adjust the brake lever height by disconnecting the female rose joint on the brake master cylinder and using the thread to change the rod length which will adjust the lever height, reconnect the brake rod when happy with the position.
- Ensure the brake reservoir is tube is not kinked and fluid can flow freely, you can shorten this tube if necessary.

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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)



- Ensure the brake assembly is fully fitted and all bolts are secured with the correct torque and thread locking compound as shown in **Picture 19**.

#### **TEST THE BRAKE FUNCTION THOROUGHLY BEFORE RIDING.**

- Check all components are secure and all bolts are tight before riding, and the gears and brake levers operate smoothly and without binding. **Check bolt tightness regularly.**

*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 are not meant to, failure to do this can be dangerous and may cause damage to the rider or motorcycle.*

ISSUE 1 – 23/04/2021 (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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)





**NOTICE DE MONTAGE POUR RSET40**  
**TRAIN ARRIÈRE – ROUTE + MODE COURSE**  
**HONDA CBR1000RR-R + SP 2020-**



**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 REVENDUEURS OU FAITES APPEL À 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](http://WWW.RG-RACING.COM)**

R&G Racing

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

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



<b>OUTILS REQUIS</b>	<b>VALEURS DE SERRAGE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Clés hexagonales 3, 4 &amp; 5, 6mm</li> <li>• Clé à cliquet + douilles 10mm + 12mm               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Clé à molette 10mm</li> </ul> </li> <li>• Equipement de purge des freins</li> </ul>	M4 BOULON = 8Nm M5 BOULON = 12Nm M6 BOULON = 15Nm M8 BOULON = 20Nm M10 BOULON = 40Nm M12 BOULON = 40Nm

<b>LÉGENDE</b>		
<b>ARTICLE NO.</b>	<b>DESCRIPTION</b>	<b>QTÉ</b>
ARTICLE 1	ASSEMBLAGE REPOSE PIED GAUCHE	1
ARTICLE 2	ASSEMBLAGE REPOSE PIED DROIT	1
ARTICLE 3	ASSEMBLAGE DU BLOC D'ADAPTATEUR DE TRINGLERIE	1
ARTICLE 4	ASSEMBLAGE DE LEVIE DE VITESSE GAUCHE	1
ARTICLE 5	S0454 6MM ENTRETOISE TRINGLERIE D'ENGRENAGE	1
ARTICLE 6	S1315 45MM M8 ENTRETOISE LEVIER DE VITESSE	1
ARTICLE 7	S1317 ENTRETOISE EXTERNE DE LEVIER DE VITESSE	1
ARTICLE 8	TIGE DE TRINGLERIE DE CHANGEMENT 90MM	1
ARTICLE 9	TIGE DE TRINGLERIE DE CHANGEMENT 115MM	1
ARTICLE 10	TIGE DE TRINGLERIE DE CHANGEMENT 200MM	1
ARTICLE 11	TIGE DE TRINGLERIE DE CHANGEMENT 215MM	1
ARTICLE 12	INTERRUPTEUR DE PRESSION DU FEU STOP	1
ARTICLE 13	RSET40HOSE - 400MM LIGNE DE FREIN FLEXIBLE - MONTAGE ABS	1
ARTICLE 14	M10 RONDELLE D'ÉTANCHÉITÉ	4
ARTICLE 15	CON0004 CONNECTEUR DE LIGNE DE FREIN	1
ARTICLE 16	S1205 ENTRETOISE D'OBTURATION ABS (POUR MODE COURSE)	1
ARTICLE 17	CLIP 'P' CLIP - SUPPORT DE FLEXIBLE DE FREIN	1
ARTICLE 18	M6X20MM BOULONS DE FIXATION DE MAITRE CYLINDRE	2
ARTICLE 19	M8x25MM BOULON (2 x BOULONS DE MONTAGE DE LA PLAQUE CÔTÉ GAUCHE) (2 x BOULONS DE MONTAGE DE LA PLAQUE CÔTÉ DROIT)	4
ARTICLE 20	M8x90MM BOULON – BOULON DE PIVOT DE LEVIER DE SELECTEUR DE VITESSES CÔTÉ GAUCHE	1

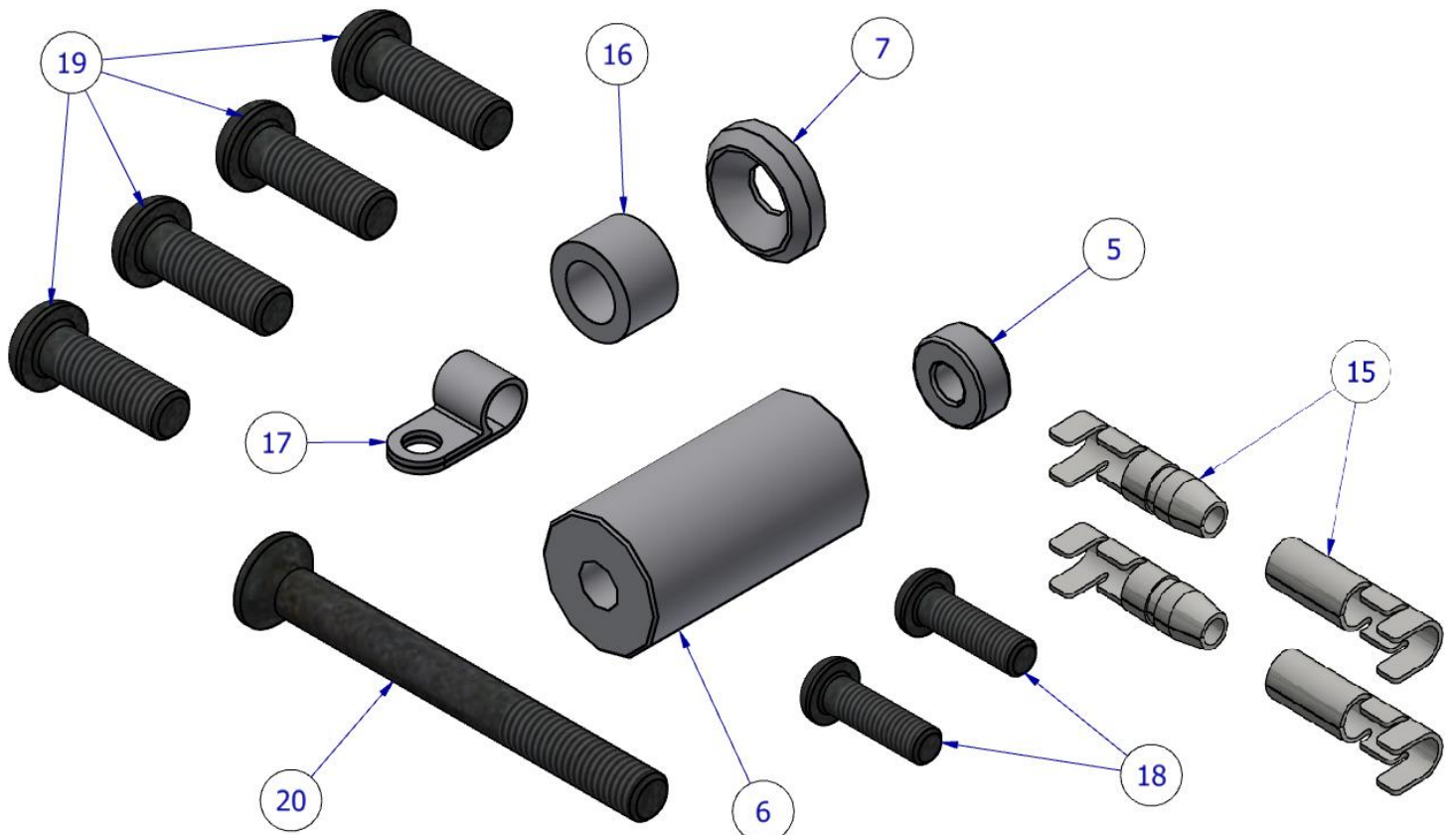
R&amp;G Racing

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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)











**NOTICE DE MONTAGE**

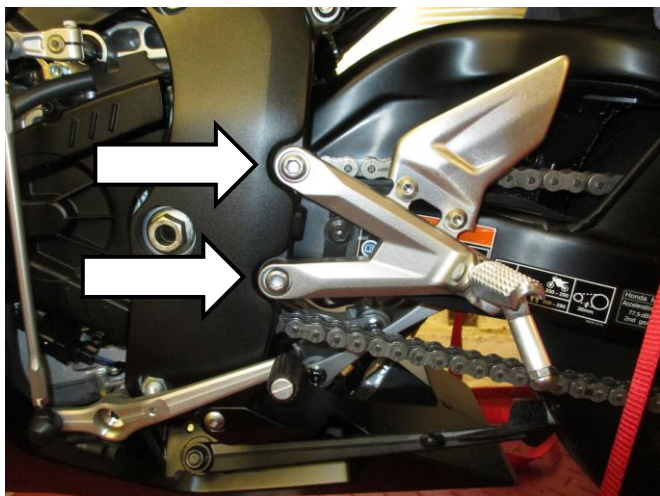


Photo 1

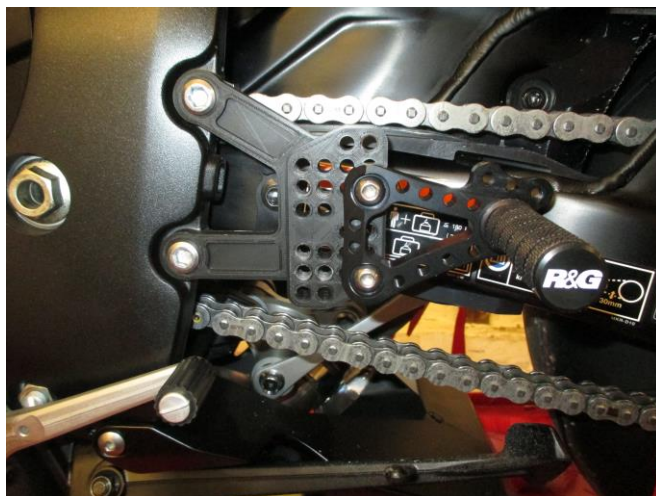


Photo 2



Photo 3



Photo 4

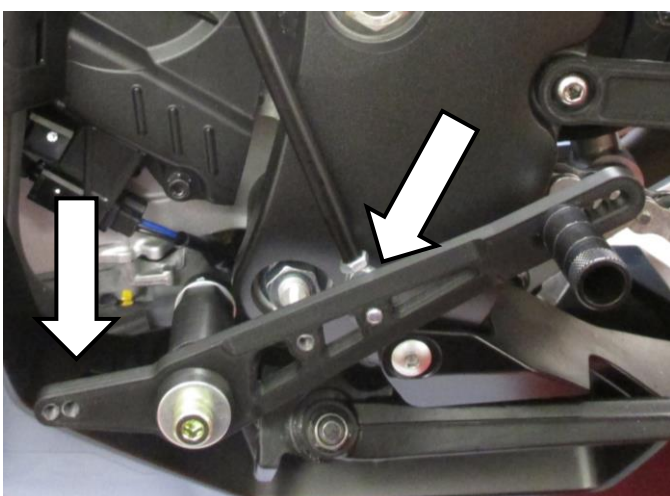


Photo 5



Photo 6





Photo 7

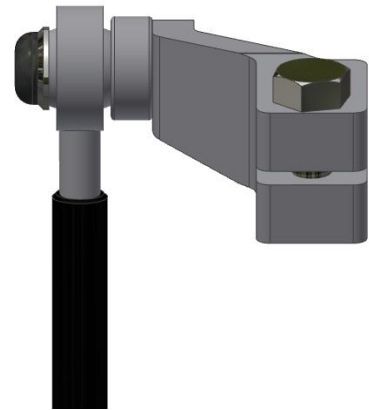


Photo 8

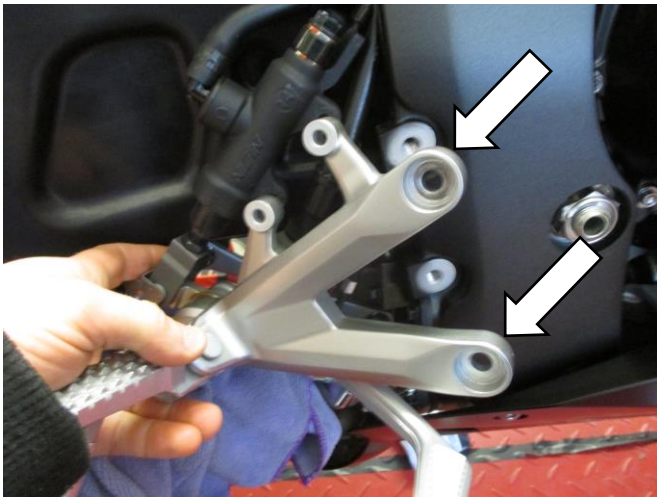


Photo 9

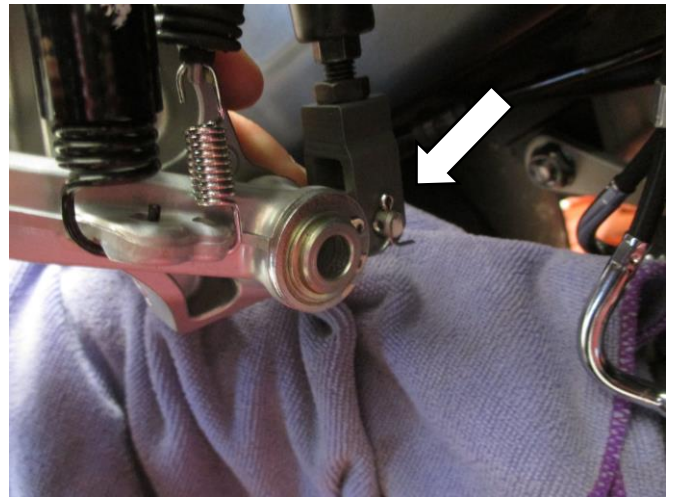


Photo 10

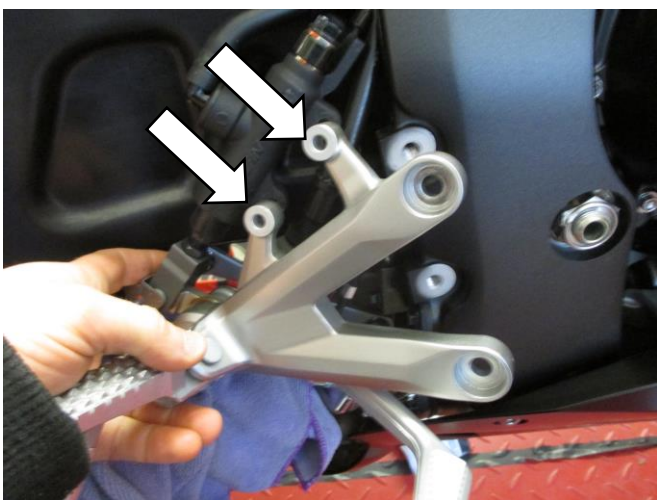


Photo 11



Photo 12



Photo 13

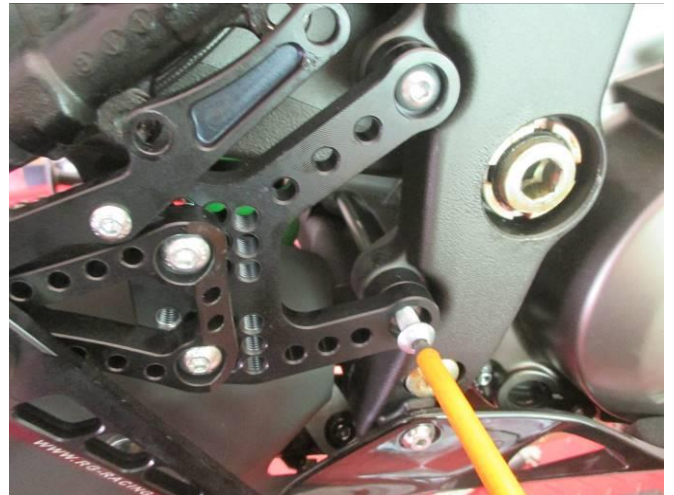


Photo 14



Photo 15



Photo 16



Photo 17

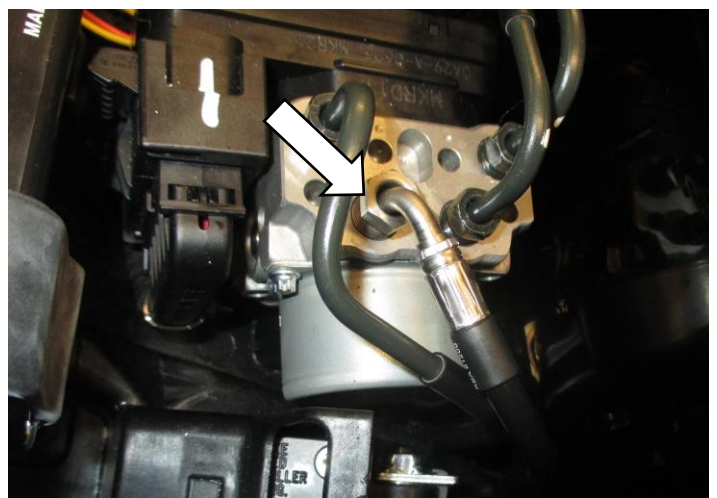


Photo 18





Photo 19

### **NOTICE DE MONTAGE**

**AVANT DE DÉMARRER: SACHEZ QUE CERTAINES SITUATIONS DE MONTAGE DU KIT DE RÉGLAGE ARRIÈRE RÉGLABLE IMPLIQUENT L'OUVERTURE DU SYSTÈME DE FREINAGE ET SA PURGE. CETTE OPÉRATION DOIT ÊTRE EFFECTUÉE PAR UN TECHNICIEN QUALIFIÉ ET TESTÉE AVANT LA CONDUITE. NE PAS PROCÉDER SI VOUS N'ÊTES PAS COMPÉTENT POUR MODIFIER ET PURGER LES SYSTÈMES DE FREINAGE DE MOTO.**

**SACHEZ QUE CHAQUE ASSEMBLAGE FOURNI EST ASSEMBLÉ LIBREMENT. UN MONTAGE COMPLET NÉCESSITERA LE SERRAGE DE CHAQUE BOULON AU COUPLE RECOMMANDÉ AVEC L'ADDITION D'UN COMPOSÉ DE BLOCAGE DE FILET - TEL QUE LOCTITE.**

#### **Levier de vitesses côté gauche:**

- Pour commencer, retirez le support de repose-pieds d'origine à l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm comme indiqué sur la photo 1.
- L'assemblage du repose-pied gauche (article 1) peut être proposé et fixé à l'aide des deux boulons M8 x 25 mm (article 19) comme indiqué sur la photo 2. Ajustez la position du repose-pieds selon vos préférences en déplaçant le support du repose-pied sur une nouvelle position avec les boulons fournis dans l'assemblage

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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)





Si vous retirez le Quickshifter d'origine (modèles SP):

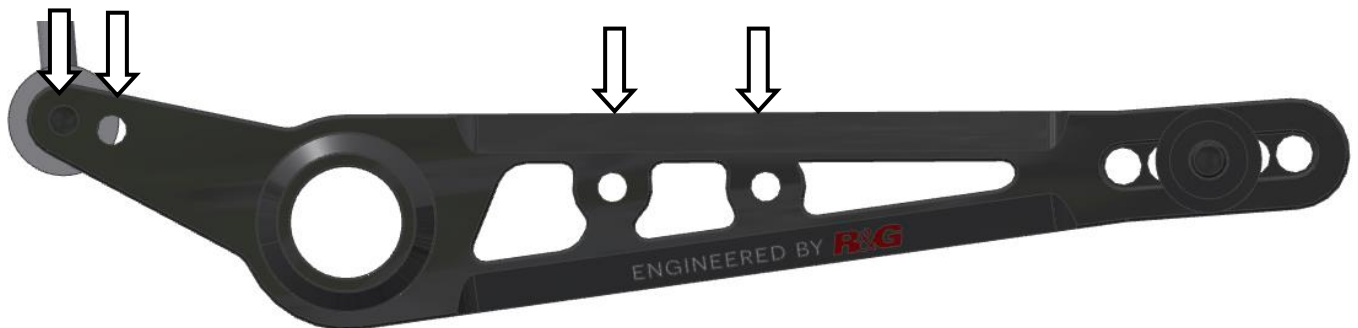
- Débranchez la tringlerie d'engrenage d'origine en desserrant les écrous de réglage et en tournant la barre pour la retirer du levier de vitesses d'origine.
- Débranchez le câblage du quickshifter derrière le carénage côté gauche et retirez-le.
- Retirez le boulon hexagonal sur le bloc de changement 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 liaison 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 cela pourrait devoir être ajusté plus tard.

Si vous utilisez RSET en conjonction avec le Quickshifter d'origine (modèles SP):

- *Débranchez la tringlerie d'engrenage d'origine en desserrant les écrous de réglage et en tournant la barre pour la retirer du levier de vitesses d'origine.*
- *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.*
- Retirez le levier de vitesses d'origine à l'aide d'une clé hexagonale de 8 mm comme indiqué sur la photo 4.
- Sur l'ensemble de levier de vitesses R&G (article 4), assurez-vous que le joint de rosace soit dans la position correcte pour le modèle de changement de vitesse choisi monté par l'arrière. Reportez-vous au schéma ci-dessous et pour configurer le levier de changement de vitesse R&G (article 4). La course du levier peut être ajustée en utilisant les trous avant ou arrière selon vos préférences.

**CHANGEMENT MODO ROUTE**

**CHANGEMENT MODE COURSE**



- Fixez le nouvel ensemble de levier de vitesses R&G comme indiqué sur la photo 5 à la place de l'original en utilisant le boulon CSK 90 mm (article 20), l'entretoise S1317 (article 7) et l'entretoise de levier de vitesses 45 mm (article 6) dans l'ordre indiqué ci-dessous:



En cas d'utilisation avec le Quickshifter d'origine (modèles SP):

- Prenez l'une des tiges de tringlerie de vitesse les plus courtes (articles 8 et 9) et testez pour déterminer la longueur la plus appropriée en fonction de la hauteur du levier de vitesses choisie.
- Connecter la bielle de tringlerie de pignon choisie (article 8 ou 9) ou la bielle de liaison d'origine au levier de vitesses rapide d'origine.
- Connectez la rotule filetée gauche à l'extrémité ouverte de la tige de tringlerie d'engrenage. (vous devrez peut-être retirer le joint à rotule fileté à gauche du levier de vitesses) et le re-fixer sur le levier de vitesses de la même manière qu'il a été retiré comme indiqué sur la photo 5. Assurez-vous lors de la rotation de la tige de changement de vitesse pour garder le fil même aux deux extrémités de la tige.
- Une fois tous les composants connectés, montez le bloc adaptateur de tringlerie d'engrenage sur l'arbre d'engrenage cannelé comme indiqué sur la photo 6. Faites tourner le bloc de réglage de tringlerie d'engrenage (article 3) de sorte que la bielle soit perpendiculaire à l'arbre d'engrenage cannelé et serrez le boulon de fixation comme montré sur la photo 7.

Si vous retirez le levier de vitesses rapide d'origine:

- Débranchez la rotule de l'ensemble du levier de vitesses (article 3).
  - Connectez la biellette de tringlerie de pignon la plus appropriée (articles 10 ou 11) ou la bielle d'origine pour la position de repose-pied choisie aux 2 joints à rotule et refixez la rotule du levier de vitesses de la même manière qu'elle a été retirée, comme indiqué sur la photo 6, en fonction de votre modèle choisi. Assurez-vous lors de la rotation de la tige de changement de vitesse de maintenir le filetage même aux deux extrémités de la tige.
  - Connectez le bloc adaptateur de tringlerie de vitesse à l'arbre du sélecteur de vitesse comme indiqué sur la photo 6.
  - Une fois tous les composants connectés, montez le bloc adaptateur de tringlerie d'engrenage sur l'arbre d'engrenage cannelé comme indiqué sur la photo 6. Faites tourner le bloc d'adaptateur de tringlerie d'engrenage (article 3) de sorte que la bielle soit perpendiculaire à l'arbre d'engrenage cannelé et serrez le boulon de fixation comme montré sur la photo 7.
- Réglez la biellette de changement de vitesse en la tournant 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 tringlerie soit bien droite, le bloc adaptateur de tringlerie d'engrenage doit être espacé par une entretoise S0454 de 6 mm (article 5) pour garantir que la tige soit bien droite, comme indiqué sur la photo 8.
  - Serrez les contre-écrous avec un composé de blocage de filetage supplémentaire pour que la biellette soit sécurisée.

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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)



- Vérifiez le fonctionnement du levier de vitesses et assurez-vous que tous les rapports puissent être sélectionnés correctement et que le levier de vitesses revienne correctement en position neutre.
- Assurez-vous que tous les boulons soient correctement serrés et assemblés avec un composé de blocage de filetage.

### **Ensemble de levier de frein côté droit**

***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.***

- Débranchez le contacteur de feu stop du repose-pied d'origine en retirant le ressort du contacteur d'origine.
- Débranchez les deux boulons de montage de l'ensemble repose-pieds à l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm comme indiqué sur la photo 9, cela vous aidera lors de la déconnexion du maître-cylindre.
- Pour déconnecter le maître-cylindre de frein arrière du support du repose-pied d'origine, retirez la goupille fendue de l'arrière du pivot indiqué par la flèche sur la photo 10 et retirez la goupille coulissante.
- Retirez les 2 boulons de fixation fléchés sur la photo 11 de la plaque de talon pour retirer le maître-cylindre et déconnectez le support de repose-pieds de la moto.
- Desserrez l'écrou de réglage et retirez l'écrou inférieur et le support de pivot de l'ensemble de cylindre de frein d'origine, comme illustré sur la photo 12.
- Fixez le joint à rotule fileté femelle inclus avec l'ensemble de frein (article 2) à la tige filetée sur le cylindre de frein arrière comme indiqué sur la photo 13 (celui ci sera ajusté plus tard).
- Fixez l'ensemble repose-pieds côté droit (article 2) à la moto à l'aide de deux boulons M8x25mm (article 19) et des deux entretoises de plaque de base côté gauche (article 4) comme indiqué sur la photo 14.
- Fixez le maître-cylindre à l'aide des deux boulons M6 x 25 mm (article 18) dans une position neutre déterminée par la ligne dure ABS. 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 levier de frein au maître-cylindre comme indiqué sur la photo 15, en vous assurant que l'entretoise soit située entre le levier et le joint à rotule et que l'écrou de blocage soit complètement engagé.

### **Remplacement de la ligne ABS**

- La ligne ABS devra être remplacée par la ligne flexible fournie dans le kit (article 13) afin que toutes les positions de repose-pieds puissent être utilisées.
- Retirez la selle du pilote.
- Retirez les panneaux latéraux du carénage en retirant les 3 boulons de carénage de chaque côté de la moto.
- Retirez le panneau du couvercle du réservoir de carburant de l'avant de la moto comme indiqué sur la photo 16.
- Retirez le support d'emplacement du siège pour accéder à l'unité ABS comme indiqué sur la photo 17.
- Retirez les boulons de fixation du réservoir de chaque côté du réservoir de carburant et soulevez le réservoir et le support en place. Cela permettra d'accéder à l'unité ABS ci-dessous, comme indiqué sur la photo 18. Retirez la ligne ABS fléchée.
- Lors du montage de la ligne de frein flexible RSET40HOSE (article 13):
  - Assurez-vous que toutes les surfaces peintes soient couvertes et protégées contre les déversements.

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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)





- Retirer l'extrémité inférieure de la ligne de frein du maître-cylindre et vidanger le liquide de frein dans un récipient approprié
- Retirez la ligne de frein du module ABS qui alimente le maître-cylindre arrière et remplacez-la par l'extrémité à bride sur la ligne tressée.
- Faites passer la ligne tressée le long de la ligne d'origine et installez-la sur le maître-cylindre Assurez-vous d'utiliser de nouvelles rondelles d'étanchéité (article 14) sur les nouvelles connexions banjo.
- Utilisez le clip «P» (article 17) pour aider à acheminer la ligne comme d'origine et vous assurer que la ligne ne puisse pas rester coincée lors du remplacement du siège et du réservoir.

En cas de suppression de la fonction ABS (recommandé pour une utilisation COURSE uniquement):

- Suivez les instructions ci-dessus et utilisez l'entretoise d'obturation en acier inoxydable S1205 (article 16) pour remplacer le raccord banjo sur l'unité ABS. Veillez à utiliser de nouvelles rondelles d'étanchéité (article 14) sur les nouvelles connexions banjo.
- Remonter le réservoir, le carénage et le siège.

Si la fonction de feu stop est requise pour une utilisation sur route:

- À la place du boulon banjo d'origine sur le dessus du maître-cylindre arrière, utilisez le pressostat de frein Banjo (article 12).
- Nous vous recommandons de couper le câblage d'origine pour connecter les fils de l'interrupteur du capteur de feu stop au câblage d'origine à l'aide des connecteurs CON0004 (article 15).

**VEUILLEZ NOTER QUE VOUS DEVREZ PURGER LE SYSTÈME DE FREINAGE.**

- Lorsque la ligne flexible a été fixée et que la fonction de freinage correcte soit obtenue, ajustez les positions des repose-pieds pour plus de confort 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.
- Réglez la hauteur du levier de frein en déconnectant la rosace femelle sur le maître-cylindre de frein et en utilisant le filetage pour changer la longueur de la tige qui ajustera la hauteur du levier, reconnectez la tige de frein lorsque vous êtes satisfait de la position.
- Assurez-vous que le tube du réservoir de frein ne soit pas plié et que le liquide puisse s'écouler librement, vous pouvez raccourcir ce tube si nécessaire.
- Assurez-vous que l'ensemble de frein soit entièrement monté et que tous les boulons soient fixés avec le couple et le composé de blocage de filetage appropriés, comme indiqué sur la photo 19.

**TESTEZ SOIGNEUSEMENT LE FONCTIONNEMENT DES FREINS AVANT DE CONDUIRE.**

- 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 grappage. Vérifiez régulièrement le serrage des boulons.

*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 – 23/04/2021 (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

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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)



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](http://www.rg-racing.com) Email: [info@rg-racing.com](mailto:info@rg-racing.com)