

Der Lenkungsämpfer wird in Fahrtrichtung auf der linken Fahrzeugseite montiert. Er liegt parallel zum Lenkerstummel zwischen Tank und Lenker.

Den gefrästen Halter mit der orig. Steuerkopfmutter auf der oberen Gabelbrücke montieren. Die Exenterbuchse mit der Schraube M6x25 und der U-Scheibe 6mm von unten an den Halter schrauben. Den Halter mit der Exenterbuchse ausrichten und die Steuerkopfmutter festziehen. Nun die Schraube M6x25 anziehen.

Den Rahmenhalter mit den beiden Schrauben M6x50 und den U-Scheiben 6mm an der vorderen Tankverschraubung montieren. Der Ausleger mit der angeschweißten Mutter M8 zeigt nach links.

Nun den Lenkungsämpfer montieren. Dazu das Kugelgelenk des Dämpfergehäuses mit der Mutter M8, wie abgebildet, am Rahmenhalter anschrauben. Die U-förmige Schelle des Lenkungsämpfergehäuses mit zwischenliegendem O-Ring am Kugelgelenk montieren. Nun das Lenkungsämpfergehäuse in die U-förmige Schelle einschieben, das Kugelgelenk der Dämpferstange mit der Schraube M8x20 auf dem Halter der Gabelbrücke anschrauben und das Lenkungsämpfergehäuse ausrichten.



Nach der Endmontage die Schraubenverbindungen und die Freigängigkeit des Lenkungsämpfers noch einmal kontrollieren.

Bitte beachten Sie unbedingt die umseitig aufgeführten grundsätzlichen Hinweise zu Anbau und Einstellung des LSL-Lenkungsämpfers.

**Beachten Sie unbedingt die grundsätzlichen Hinweise zur Montage und Einstellung des LSL-Lenkungsämpfers.**

## Grundsätzliche Hinweise zu Anbau und Einsatz des LSL- Lenkungsämpfers

- 1.) **Wenn Sie kein ausgebildeter Mechaniker sind, wenden Sie sich bitte an eine Fachwerkstatt!**
  
- 2.) Beachten Sie genau, die zu Ihrem Motorradtyp gehörenden, Anbauanleitung. Besonders wichtig ist, dass alle unter Punkt 5. des TÜV-Gutachtens – „Hinweise für den amtlich anerkannten Sachverständigen“ – genannten Kriterien erfüllt sind.
  
- 3.) Darüber hinaus ist es unbedingt erforderlich, dass der Bewegungsbereich der Lenkung nicht durch den Anbau des Lenkungsämpfers aufgrund dessen konstruktiv vorgegebenen begrenzten Hubweges beschränkt wird.  
Der Lenkbereich darf nur durch den vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Lenkanschlag begrenzt werden, nicht aber durch das Ende des Hubweges.  
Das würde auf Dauer zur Beschädigung des Lenkungsämpfers und somit zu Beeinträchtigung der Lenkung führen.  
Zudem muss darauf geachtet werden, dass der Bewegungsraum der Dämpferstange auf gar keinen Fall eingeschränkt wird.
  
- 4.) Die Auslegung der Dämpferrate sowie der Befestigungselemente der LSL- Lenkungsämpferkits sind so ausgewählt, dass das Fahrzeug bei jeder Einstellung beherrschbar bleibt. Beachten Sie jedoch, dass die Dämpferwirkung mit wachsendem Abstand der Befestigung von der Lenkachse stark ansteigt. Das kann bei nicht fachgerechter Montage bzw. bei Abweichung von der vorgesehenen Anbauanlage je nach Fahrzeugtyp dazu führen, dass das Fahrzeug bei stärkster Dämpfereinstellung und langsamer Fahrt nicht mehr beherrschbar ist, da die Lenkkräfte zu groß werden.  
**Beginnen Sie also die erste Probefahrt nach der Montage immer mit der leichtesten Einstellung und steigern Sie dann die Dämpferstärke je nach Bedarf!**  
Kontrollieren Sie nach der Montage unbedingt alle Verschraubungen!!
  
- 5.) Bitte denken Sie an die Eintragung in die Fahrzeugpapiere.
  
- 6.) Die LSL- Lenkungsämpfer sind für Fahrzeuge im Originalzustand konzipiert. Falls Ihr Fahrzeug nicht mit originaler Gabel oder Rahmen ausgerüstet ist, kann keine Garantie für einwandfreie Passform und Funktion übernommen werden. Bitten wenden Sie sich in diesem Fall an den Hersteller.
  
- 7.) Die Anbringung des LSL- Lenkungsämpfers ist nur mit den original LSL- Haltekits geprüft. Bei Verwendung von Halterungen aus fremden Produktionen übernehmen wir keine Gewährleistung für den einwandfreien Betrieb und auch keine Produkthaftung für das Dämpferelement selbst.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt und sicheres Handling!

An die zuständige Prüfstelle

Bestätigung Lenkungsämpfer CBR 600 F 99 →

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit bestätigen wir, daß der gelieferte Lenkungsämpferkit für das Modell Honda CBR 600F'99; Typ PC 35 unverändert auch für die Modelle mit Zulassung später als „-00“ verwendet werden kann. Eingesetzt wird der Dämpfer der Ausführung „S“ mit einem Hub von 70mm.

Gegen die Eintragung in die Fahrzeugpapiere und eine Verwendung im Straßenverkehr bestehen keine technischen Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen



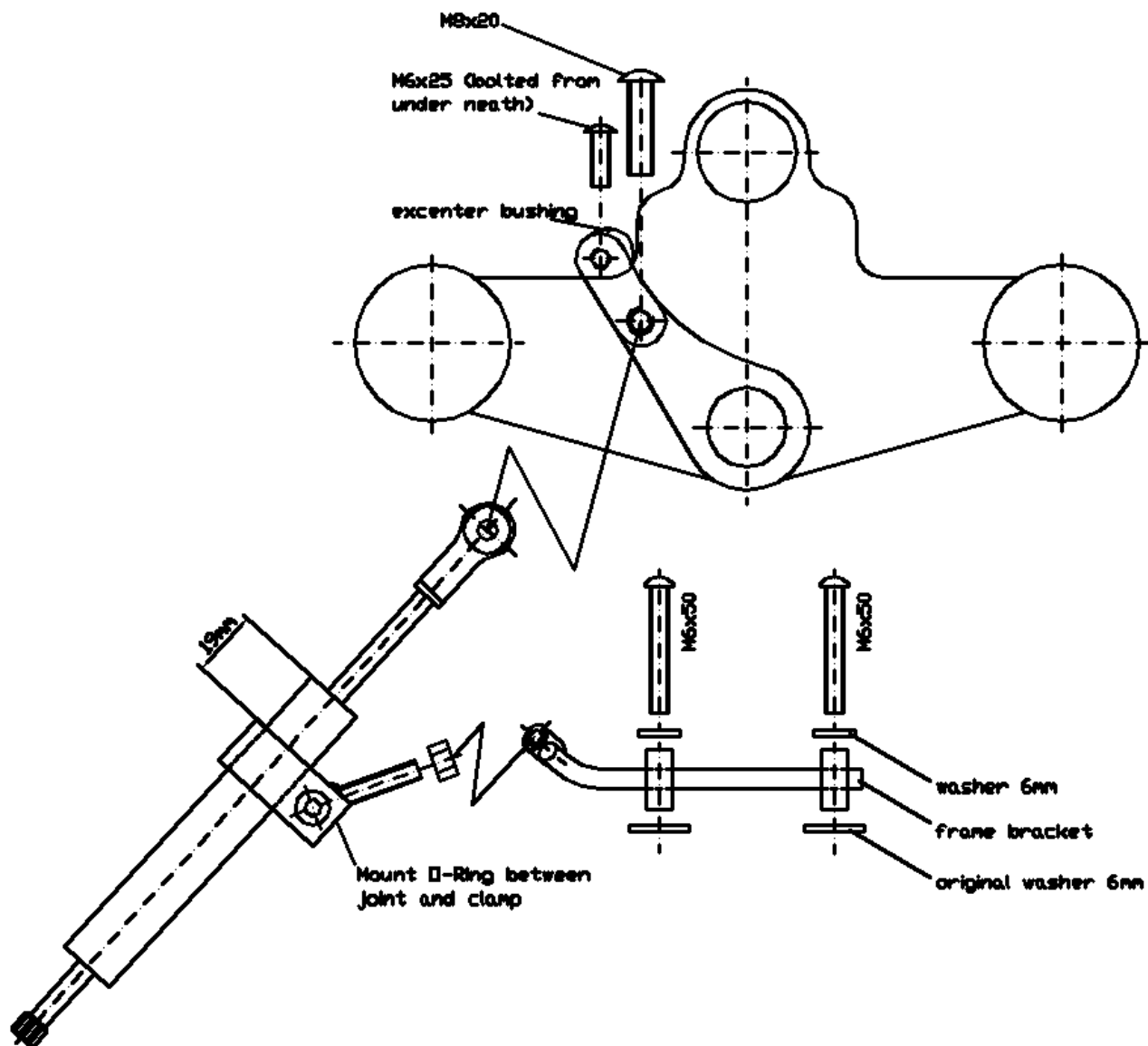
Meinhard van den Eeden (QB)  
LSL-Motorradtechnik GmbH



**LSL-Motorradtechnik GmbH • D-47809 Krefeld**

**[www.lsl.eu](http://www.lsl.eu)**

Honda CBR 600 F '99 - '06



Steering damper is designed to be mounted on left side of the fuel tank parallel to left handle between handle and tank.

Mount milled bracket on top yoke by using stock crown nut. Adjust excenter bushing and fasten with M6x25 screw from underneath. Fasten crown nut with appropriate torque as requested by manufacturer.

Fit frame bracket with screws M6x50 and washers on front gastankmount with welded nut showing to left side.

Now mount ball joint stud with nut M8 on frame bracket, as shown, and place o-ring between ball joint and damper body clamp. Adjust damper body and fit rod end ball joint on milled bracket with M8x20.

Please always refer to our general mounting instructions. Use thread-locking adhesive or locknuts and tighten all connections carefully and equally.



**Please take note of instruction of use as printed on the other side of this paper about the fitting, use and adjustment of the LSL-steering dampers.**

## General fitting instructions for steering dampers

**Important! If you are not a trained motorcycle mechanic stop now. Ask a local motorcycle shop to do the work for you!**

- 1.) Always refer to the specific fitting instructions according to your vehicle model!
- 2.) The steering damper should never limit the steering angle under any circumstances by its own limited damping stroke. Steering angle must only be limited by the manufacturers intended lock stop. If limited by the steering damper the unit will be damaged and steering performance will be poor.  
**Under certain circumstances this might cause the rider to loose control of the bike, which may result in serious injury or death!**  
Also make sure that clearance is given to damper rod at any steering angle.
- 3.) Damping force and dimensions of mounting brackets are designed to provide complete control and smooth steering performance under any circumstances. But be aware of that by rising distance between damper mount and steering pivot the damping force will rise disproportionate. On unprofessional installation and highest damping adjustment this may cause poor steering performance or high steering forces.  
**This might cause the rider to loose control of the bike, which may result in serious injury or death. Always start with lowest damping rate for first ride!**
- 4.) Always use locknuts or proper amount of medium thread-locking adhesive (e.g. Loctite 243).
- 5.) Check fork lock for proper performance and easy accessibility.
- 6.) Always check local laws and manufacturers warranty conditions for using aftermarket parts on your bike.
- 7.) LSL-steering dampers are only designed to work with LSL-mounting kits. By using other brands we will not cover warranty for damper or mounting kits and performance might not be impeccable.

**Ride save and have fun!**



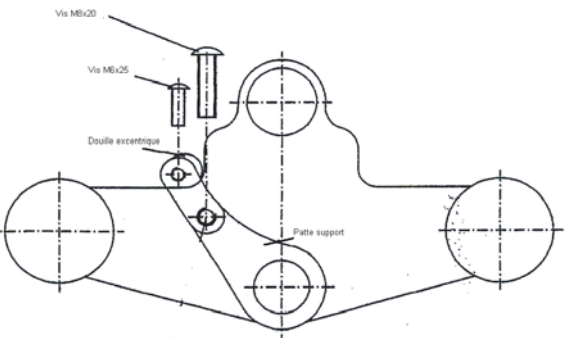
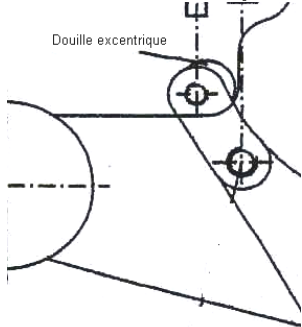
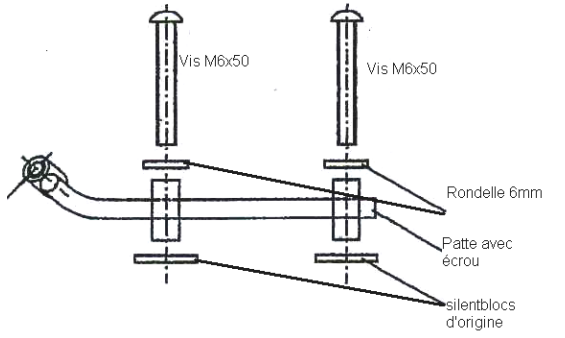
## Instructions de montage pour l'amortisseur de direction LSL

**HONDA CBR600 F4 FS FI '99-06**

**N°article: 100H086T**

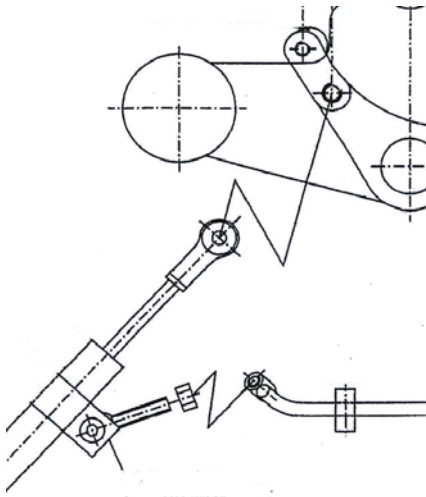
\* Montage «au dessus du réservoir»

\* L'amortisseur de direction se monte du côté «gauche».

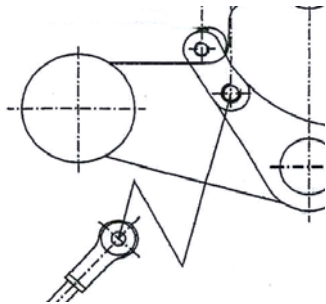
<p style="text-align: center;"><b>Patte support</b></p> 	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Dévissez l'écrou central du Té de fourche.</li><li>2. Posez la patte support sur l'axe centrale du Té de fourche. Revissez l'écrou central d'origine.</li></ol>
<p style="text-align: center;"><b>Douille excentrique</b></p> 	<ol style="list-style-type: none"><li>3. Fixez depuis en dessous la douille excentrique et la rondelle ø6mm sous la patte support et serrez la vis M6x25 à un couple de 10Nm.</li></ol>
<p style="text-align: center;"><b>Patte avec écrou (sur fixation réservoir)</b></p> 	<ol style="list-style-type: none"><li>4. Dévissez les 2 vis de la fixation du réservoir.</li><li>5. Fixez sur celle-ci la patte avec écrou (côté le plus long à gauche), poser les 2 rondelles ø6mm et visser les 2 vis M6x50 au couple préconisé par le constructeur. Ne pas toucher aux silentblocs.</li></ol>



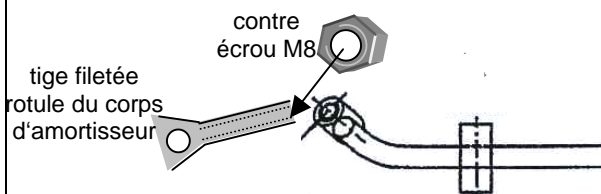
### Fixation de l'amortisseur



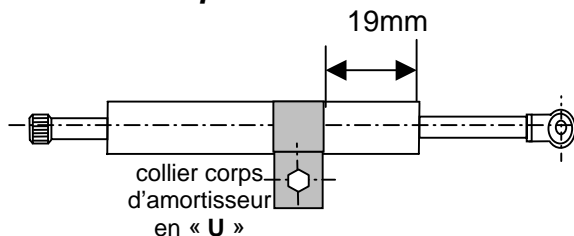
### Rotule tige d'amortisseur



### Tige filetée et contre écrou



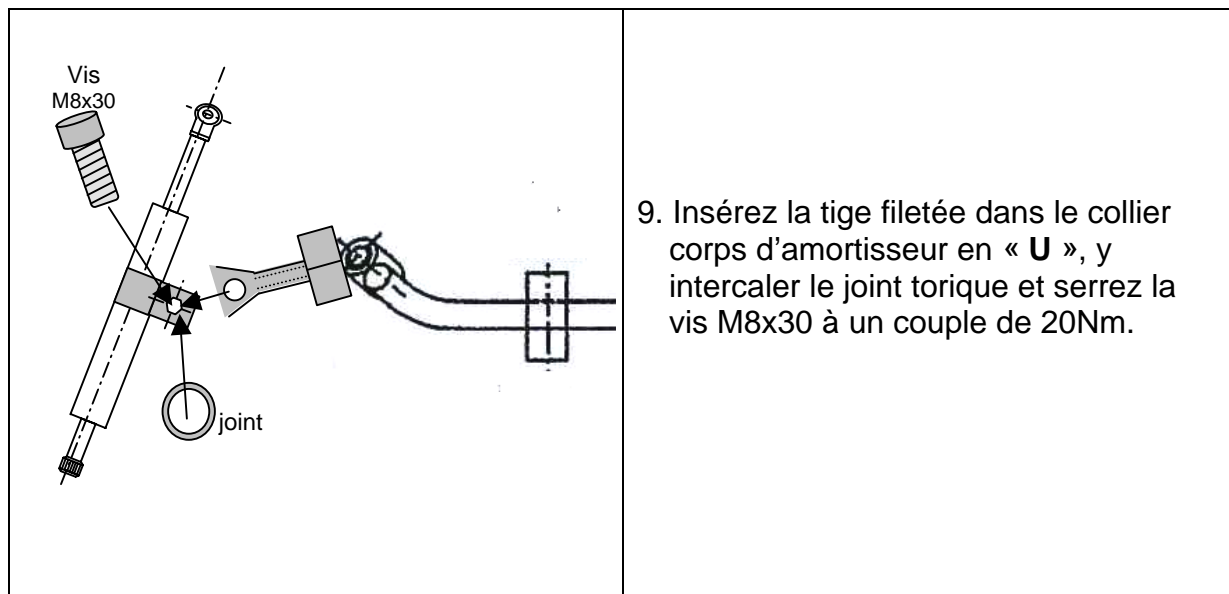
### Collier corps 'amortisseur en « U »



6. Posez la rotule de la tige d'amortisseur sur la patte support et serrez la vis M8x20 à couple de 20 Nm.

7. Vissez le contre écrou M8 à la tige filetée rotule du corps d'amortisseur. Puis visser celle-ci à la patte avec écrou. L'écrou M8 servant de contre écrou.

8. Coulissez le corps de l'amortisseur dans le collier corps d'amortisseur en « U » pour que celui-ci soit à 19mm de l'extrémité.



***Vérifiez que les différentes pièces soient bien serrées !***

***Nous vous prions de respecter cette notice d'utilisation pour le montage de l'amortisseur de direction LSL et de procéder à un essai de braquage gauche droite .En aucun cas l'amortisseur ne doit servir de butée de direction. Veillez également à ce que la molette de réglage soit à sa dureté minimale, lors de votre premier essai.***

### **Composition :**

- 1 patte support de rotule de tige d'amortisseur
- 1 douille excentrique
- 3 rondelles 6 mm
- 1 vis M6x25
- 1 patte avec écrou
- 2 vis M6x50
- 1 vis M8x20
- 1 collier corps d'amortisseur en « U »
- 1 écrou M8
- 1 tige filetée rotule corps d'amortisseur
- 1 joint torique
- 1 vis M8x30
- 1 amortisseur de direction LSL / course 70mm



**Anbauanleitung**  
**Fitting Instruction**  
**Notice de Montage**

Artikel-Nr. / Article-No. / N° article : **100...**

Produkt / Product / Produit : **Gehäuseschelle / Body Clamp / Collier pour amortisseur de direction**



**Achtung! Wichtiger Montage-Hinweis. Bei Nichtbeachtung können Gesundheit und Leben gefährdet sein.**

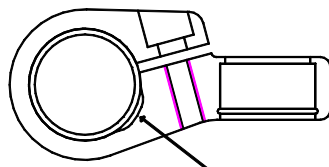
**Attention! Important mounting instruction. It shows risks to your life and health.**

**Attention! Indication de montage importante. Son non-observation peut mettre votre santé et votre vie en danger.**

Die Gehäuseschelle ist mit einer Aussparung gefertigt, die zur Montage der Schelle von vorne, über das Gelenklager, dient.

The body clamp is manufactured with a groove to enable you to mount the clamp over the ball joint from the front side of the damper.

Le collier corps d'amortisseur est doté d'une rainure / épaulement qui permet d'enfiler le collier du corps d'amortisseur du côté de la rotule (attention de bien mettre le rotule dans l'axe de l'épaulement).



Aussparung / Groove / Rainure

**Achten Sie unbedingt darauf, die Schrauben der Gehäuseschelle nicht zu stark anzuziehen, sonst kann die Lenkung des Motorrads beeinträchtigt und der Lenkungsämpfer beschädigt werden.** Der Spalt in der Klemmschelle sollte annähernd parallel verlaufen, wie in der Abbildung:

**It's important that you do not tighten the screws too strong or the steering of the motorcycle won't work properly and the damper will be damaged.** The gap in the body clamp should be aligned parallel as shown in the illustration:

**Il est important de ne pas trop serrer les vis du collier d'amortisseur. Le serrage exagéré des vis peut porter préjudice au guidage de la moto et endommager le collier.** Les deux côtés de la fente du collier doivent rester parallèles, comme indiqué dans le schéma ci-dessous :



**Anzugsdrehmoment / Tightening torque / Couple de serrage M5x16 : 5 Nm**