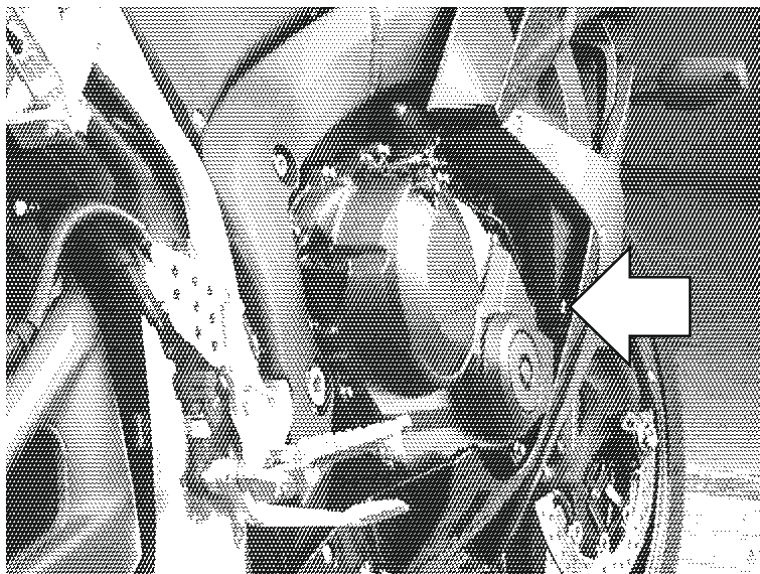


## HONDA CBR 600 RR

lata produkcji: '07-'08

kod produktu: N10118

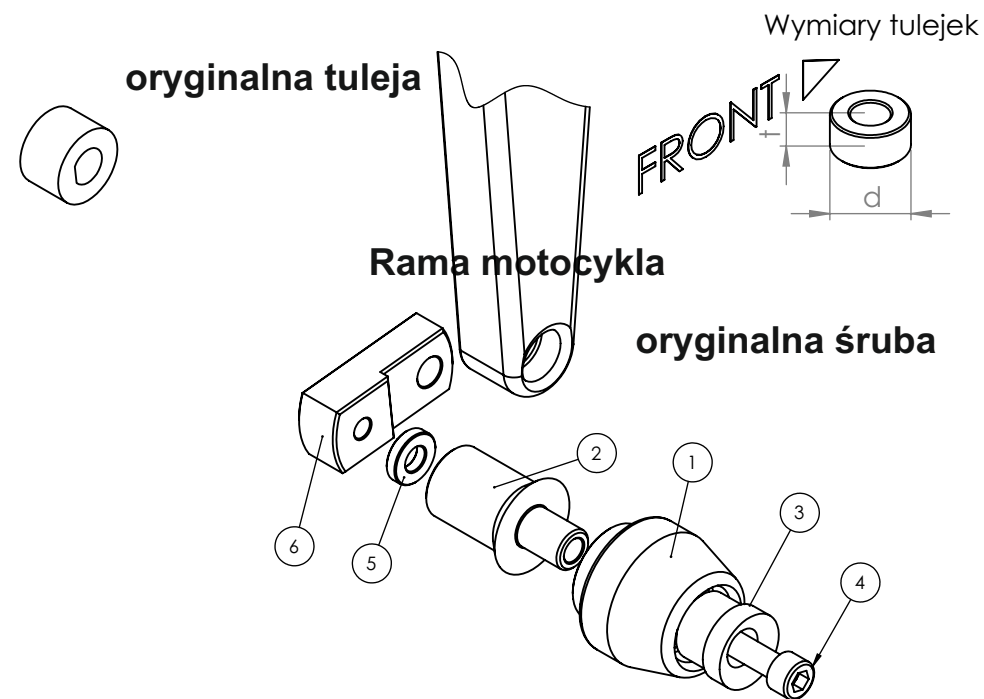


Miejsce montażu  
(obie strony)

### Instrukcja montażu

- Zdjąć owiewki. Wskazane na zdjęciu oryginalne śruby należy wykręcić.
  - Wyjąć oryginalne tuleje dystansowe, które umieszczone są pomiędzy ramą a silnikiem.
  - Zamienić oryginalne tuleje dystansowe na adaptery (elementy nr 6) zgodnie z rysunkami na stronie obok. Ustawić adaptery we odpowiedniej pozycji zgodnie z rysunkiem.
  - Wyznaczyć miejsca do wywiercenia otworów w owiewkach naprzeciw gwintowanych otworów w adapterach (elementy nr 6).
  - Wywiercić otwory używając np. otwornicy do drewna. Wskazane jest wywiercenie najpierw małych otworów kontrolnych (np. o średnicy 5 mm) i zamontowanie owiewek w celu sprawdzenia poprawności wyznaczenia miejsc wiercenia. Docelowo otwór powinien mieć ok. 32 mm średnicy.
  - Zamontować owiewki motocykla.
  - Ślizgacze (elementy nr 1) wraz z cylindrycznymi korpusami (elementy nr 2) dokręcić do adapterów z pomocą śrub klasy 8,8 (elementy nr 4), podkładek stalowych (elementy nr 3) oraz tulei dystansowych (elementy nr 5). Schemat montażu elementów jest na stronie obok.
- Zalecamy użycie preparatu do zabezpieczania gwintów (np. Loctite®), aby wibracje silnika nie poluzowały dokręconych śrub.  
Zalecamy montaż w profesjonalnych warsztatach motocyklowych.

Schemat montażu (obie strony)



Nr części	Nazwa części	Lewa strona (kiedy siedzisz na motocyklu)	Strona prawa
1	Ślizgacz	1 szt.	1 szt.
2	Cylindryczny korpus	80 mm	60 mm
3	Element z anodowanego aluminium z logotypem Rennera	1 szt.	1 szt.
4	Śruba imbusowa klasy 8,8	M10x110 mm	M10x90 mm
5	Tuleja dystansowa	t=20mm, d=5 mm	t=20mm, d=5 mm
6	Adapter	Aluminium	Aluminium
7	Śruba mocująca 1	oryginalna	oryginalna
8	Śruba mocująca 2	-	-
9	Tuleja 1	oryginalna	oryginalna
10	Tuleja 2	-	-
11	Nakrętka	-	-
12	Podkładka	-	-

### WAŻNA INFORMACJA

NIE MA DWÓCH TAKICH SAMYCH WYPADKÓW. O TYM JAK ZACHOWA SIĘ MOTOCYKL DECYDUJE FIZYKA. JEŻELI 200 KILOGRAMÓW UDERZY O ASFALT, ZAZWYCZAJ DZIEJE SIĘ COŚ ZŁEGO. PRZY PROJEKTOWANIU CRASH PADÓW I STREF KONTROLOWANEGO ZGIĘCIA STOSUJEMY ZAAWANSOWANE OPROGRAMOWANIE I STARAMY SIĘ PRZEWIDZIEĆ, JAK ZACHOWA SIĘ KONSTRUKCJA. NIE JESTEŚMY JEDNAK W STANIE BRAĆ ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA WSZYSTKO, CO WYDARZY SIĘ NA DRODZE, W TYM ZA SZKODY, KTÓRE POWSTAŁY POMIMO STOSOWANIA ZABEZPIECZEŃ.

PRODUKT JEST W CAŁOŚCI WYKONANY W POLSCE.

PRODUKT JEST PRZEZNACZONY DO STOSOWANIA PRZEZ PROFESJONALISTÓW NA CERTYFIKOWANYCH TORACH.