



FITTING INSTRUCTIONS FOR CP0228BL CRASH PROTECTORS
HONDA CBR1000RR FIREBLADE 2008-

Page | 1



PICTURE 'A' 2008-11 MODEL



PICTURE 'B' 2008-11 MODEL



PICTURE 'C' 2012- MODEL



PICTURE 'D' 2012- MODEL



REAR OF BIKE

FRONT OF BIKE

PICTURE 'E'



THIS KIT CONTAINS THE ITEMS PICTURED AND LABELLED BELOW.
DO NOT PROCEED UNTIL YOU ARE SURE ALL PARTS ARE PRESENT.

Please note that the way the kit is packed does not necessarily represent the way of mounting to the bike

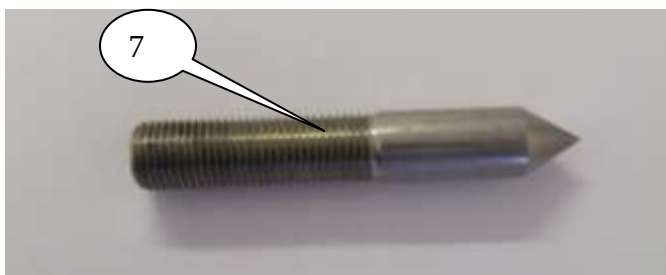
Page | 2

Please note that in cases where kits are packed with rubber washers holding the components onto the bolt – *the rubber washers should be thrown away!*

THE PARTS SHOWN MAY BE REPRESENTATIVE ONLY (FOR CLARITY OF INSTRUCTIONS ONLY)

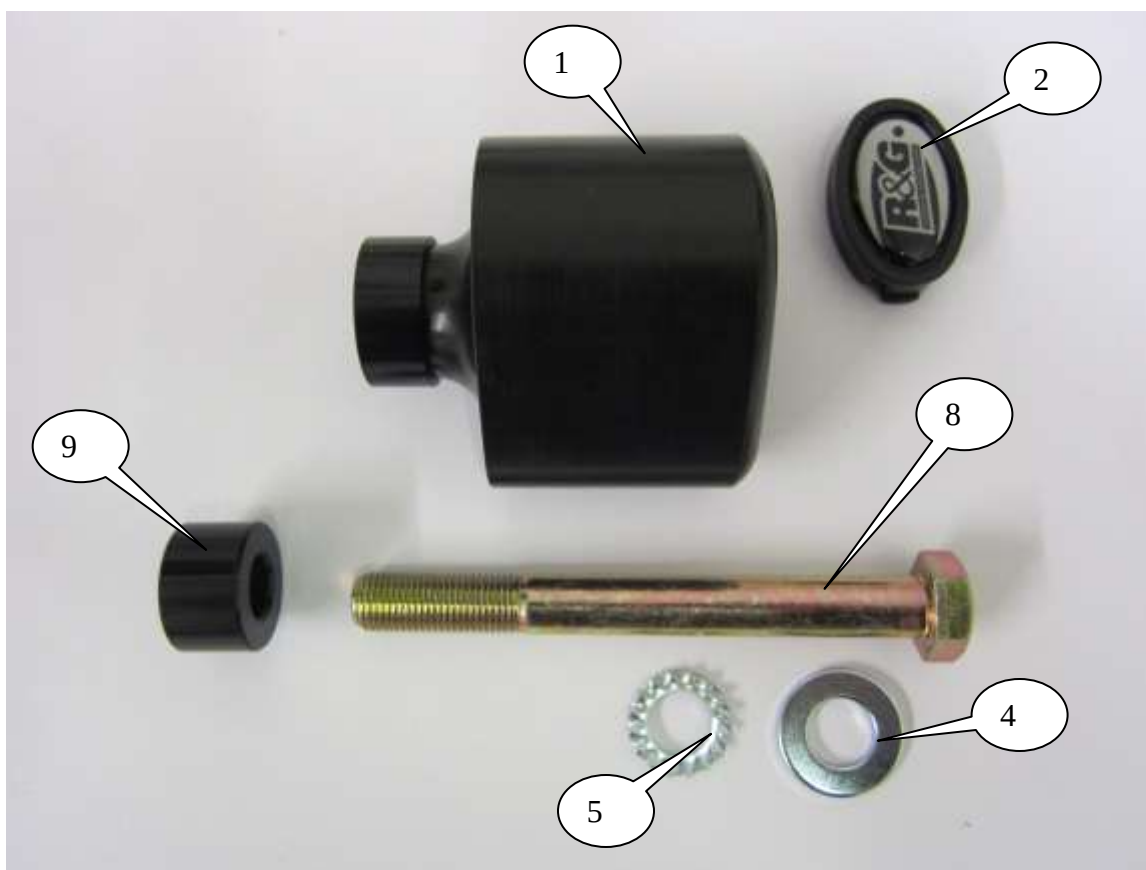


LEFT HAND SIDE



MARKING TOOL

THIS KIT CONTAINS THE ITEMS PICTURED AND LABELLED BELOW.
DO NOT PROCEED UNTIL YOU ARE SURE ALL PARTS ARE PRESENT.



RIGHT HAND SIDE



TOOLS REQUIRED

- Socket set to include 17mm and 19mm sockets and wrench.
 - Set of metric Allen keys 4 and 5mm A/F.
 - Torque wrench (up to 40Nm).
 - Drill.
 - 28mm Hole saw.

Page | 4

LEGEND

ITEM 1 = B0431 with CS340 (12mm) (BOTH CRASH PROTECTORS) (x2).

ITEM 2 = BC0002 CRASH PROTECTOR CAPS (x2).

ITEM 3 = M12x1.25x100mm LONG HEX HEAD BOLT (x1).

ITEM 4 = M12 PLAIN WASHERS (x2).

ITEM 5 = LW0001 (M12 SHAKE PROOF WASHERS) (x2).

ITEM 6 = S0277 (LEFT HAND SIDE SPACER 18mm LONG) (x1).

ITEM 7 = T0012 MARKING TOOL (75MM LONG M12) (x1).

ITEM 8 = M12x1.25x110mm LONG HEX HEAD BOLT (x1).

ITEM 9 = S0242 (RIGHT HAND SIDE SPACER 15mm LONG) (x1).



PICTURE 1



PICTURE 2



PICTURE 3



Near side (left side as you sit on bike)

- Undo and remove side fairing screws (on the 2012 model remove the screw in position shown in pictures 1 and 2 then unclip the lower fairing locations).
- Gently support and ease fairing away from bike so a socket and wrench can be used to remove main engine bolt positioned as shown by bobbin positions and arrows on pictures A and C above (ensure frame/engine spacer stays in position).
- Insert pointed/threaded tool (included in kit) into engine mount (with approximately 25mm protruding as shown in picture 3) so when fairing is placed in position the point just comes into contact with inner face of fairing.
- Tighten fairing screws and gently knock fairing until dimple is evident on fairing (care must be taken not to damage fairing).
- Place masking tape over dimple (to help prevent drill slipping).
- Again gently support and ease fairing away from bike and very carefully drill pilot hole for 28mm hole saw (only drill pilot hole).
- Reposition fairing so you can look through pilot hole, you should see the point of the marking tool central to the hole just drilled.
- If happy with position of pilot hole, remove fairing screws and gently support and ease fairing away from bike, remove marking tool (keep for use on other side).
- Carefully open hole with 28mm hole-saw (on the 2012 model you will have to drill through the side fairing and the fairing trim care must be taken when drilling or a dremmel type tool may be used to remove the corner of the fairing trim).
- Deburr hole using a sharp knife or emery paper taking care not to mark outside of fairing and ensure the spacer and crash protector spigot fit through hole.
- Refit the fairing.
- Take shorter new engine bolt (M12 x 100mm long), place a flat washer up to head of bolt followed by a shake proof washer. Fit bolt and washer through bobbin (so head of bolt goes into counter bore).
- Place the longer spacer over exposed end of bolt up against the crash protector.
- Offer the assembly through fairing hole just drilled and tighten slowly ensuring the assembly does not foul or snag on the fairing. PLEASE NOTE THE CRASH PROTECTOR SHOULD BE POSITIONED AS SHOWN IN PICTURE 'E'.
- Tighten bolt until you feel some compression from inside the protector. Turn a little more so that you feel the compression increase slightly. Then apply a quarter turn. Do not overtighten as damage can occur to the bike. Do not exceed 40nm of torque.
- When the protector is tight insert the cap.

Off side (right side as you sit on bike)

- Undo and remove side fairing screws (on the 2012 model remove the screw in position shown in pictures 1 and 2 then unclip the lower fairing locations).
- Gently support and ease fairing away from bike so a socket and wrench can be used to remove main engine bolt positioned as shown by bobbin positions and arrows on pictures B and D above (ensure frame/engine spacer stays in position).
- Insert pointed/threaded tool (included in kit) into engine mount (with approximately 25mm protruding as shown in picture 3) so when fairing is placed in position the point just comes into contact with inner face of fairing.
- Tighten fairing screws and gently knock fairing until dimple is evident on fairing (care must be taken not to damage fairing).
- Place masking tape over dimple (to help prevent drill slipping).
- Again gently support and ease fairing away from bike and very carefully drill pilot hole for 28mm hole saw (only drill pilot hole).
- Reposition fairing so you can look through pilot hole, you should see the point of the marking tool central to the hole just drilled.
- If happy with position of pilot hole, remove fairing screws and gently support and ease fairing away from bike, remove marking tool.

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



- Carefully open hole with 28mm hole-saw (on the 2012 model you will have to drill through the side fairing and the fairing trim care must be taken when drilling or a dremmel type tool may be used to remove the corner of the fairing trim).
- Deburr hole using a sharp knife or emery paper taking care not to mark outside of fairing and ensure the spacer and crash protector spigot fit through hole.
- Refit the fairing.
- Take shorter new engine bolt (M12 x 110mm long), place a flat washer up to head of bolt followed by a shake proof washer. Fit bolt and washer through bobbin (so head of bolt goes into counter bore).
- Place the shorter spacer over exposed end of bolt up against the crash protector.
- Offer the assembly through fairing hole just drilled and tighten slowly ensuring the assembly does not foul or snag on the fairing. PLEASE NOTE THE CRASH PROTECTOR SHOULD BE POSITIONED AS SHOWN IN PICTURE 'E'.
- Tighten bolt until you feel some compression from inside the protector. Turn a little more so that you feel the compression increase slightly. Then apply a quarter turn. Do not overtighten as damage can occur to the bike. Do not exceed 40nm of torque.
- When the protector is tight insert the cap.

ISSUE 2 16/12/2011 (NSY)

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-authorised (if not pre-authorised 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 resellable 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.



Notice de montage

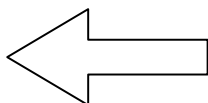
CP0228 HONDA 1000 CBR RR 2008-

Page | 7

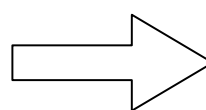
Le sens de montage n'est pas identique au sens présenté dans l'emballage, merci de suivre les instructions ci dessous.

Dans le cas où les kits sont emballés avec un joint torique, celui-ci doit être retiré avant le montage.

ARRIERE DE LA
MOTO



AVANT DE LA
MOTO



Conseil de montage:

LIRE LA NOTICE AVANT DE COMMENCER LE MONTAGE DES PROTECTIONS.



FITTING INSTRUCTIONS FOR CP0228BL CRASH PROTECTORS
HONDA CBR1000RR FIREBLADE 2008-

GAUCHE :

Page | 8

- Désérrez et enlevez les vis de fixation du carénage. (sur le modèle 2012 retirez la vis dans la position indiquée sur les images 1 et 2, puis déclipser les emplacements de carénage inférieur).
- Retirez le carénage.
- Démontez la vis de fixation moteur à l'avant (voir emplacement sur les photos ci dessus). Assurez vous que l'entretoise moteur reste en position entre le moteur et le cadre (fléché en A et C).
- Insérez l'outillage pointu (livré dans le kit) dans la fixation moteur (avec environ 25 mm en saillie, comme indiqué dans l'image 3).
- Cet outil vous permettra de repérer l'endroit exacte où vous devrez percer le carénage. Laissez dépasser l'outils (côté pointu) afin qu'il puisse toucher l'intérieur du carénage une fois que vous aurez repositionné celui-ci sur la moto.
- Repositionnez le carénage et resserez les vis. Vous devriez voir le point de l'outil de marquage au centre de l'orifice que vous venez de percer.
- Pressez le carénage à l'endroit de la pointe, jusqu'à ce que vous voyez apparaître un bossage (attention de ne pas endommager le carénage durant l'opération)
- Placez une bande de scotch sur le bossage (ceci afin de prevenir tout griffes durant le perçage du carénage.)
- Désérrez et enlevez les vis de fixation du carénage.
- Retirez le carénage.
- Perçez le centre de la marque à l'aide d'un forêt diamètre 6 mm
- Repositionnez le carénage sur la moto et vérifier que le perçage soit dans l'axe de la pointe.
- Si le trou est aligné, démontez le carénage et enlevez l'outils pointu (celui-ci sera réutilisé pour l'autre côté)
- Perçez ensuite un trou de diamètre 28 mm en utilisant le trou de centrage comme référence, nous vous conseillons l'utilisation d'une scie cloche diam 28 mm.
- (sur le modèle 2012, vous aurez besoin de percer le carénage latéral. Un outil de type dremmel peut être utilisé pour enlever le coin d'épaisseur de carénage).
- Ebavurer à l'aide d'un couteau tranchant ou du papier émeri en prenant soin de ne pas marquer en dehors du carénage et d'assurer l'espacement..
- Remonter le carénage.
- Prenez ensuite la vis R&G M12x 100 mm (la plus petite), placez une rondelle M12, et placez le tout dans l'un des tampons R&G.
- Glissez l'entretoise la plus grande sur la vis contre le tampon R&G.
- Positionnez le tout sur la moto dans le trou de fixation du moteur. Notez que la protection doit être positionnée comme dans E.



- Serrez la vis jusqu'à ce que vous sentiez de la compression à l'intérieur de la protection. Tournez encore un peu et vous sentirez la compression augmenter, faite un quart de tour. Ne pas trop serrer car cela pourrait abîmer les filetages de la moto Ne pas exéder 40nm de couple de serrage.
- Une fois serrée, positionnez et clipsez le cache vis R&G dans le tampon

Page | 9

DROITE:

- Désérrez et enlevez les vis de fixation du carénage. (sur le modèle 2012 retirez la vis dans la position indiquée sur les images 1 et 2, puis déclipser les emplacements de carénage inférieur).
- Retirez le carénage.
- Démontez la vis de fixation moteur à l'avant (voir emplacement sur les photos ci dessus). Assurez vous que l'entretoise moteur reste en position entre le moteur et le cadre. (fléché en B et D).
- Insérez l'outillage pointu (livré dans le kit) dans la fixation moteur. (avec environ 25 mm en saillie, comme indiqué dans l'image 3).
- Cet outil vous permettra de repérer l'endroit exacte où vous devrez percer le carénage. Laissez dépasser l'outils (côté pointu) afin qu'il puisse toucher l'intérieur du carénage une fois que vous aurez repositionné celui-ci sur la moto.
- Repositionnez le carénage et resserez les vis. Vous devriez voir le point de l'outil de marquage au centre de l'orifice que vous venez de percer.
- Pressez le carénage à l'endroit de la pointe, jusqu'à ce que vous voyez apparaître un bossage (attention de ne pas endommager le carénage durant l'opération)
- Placez une bande de scotch sur le bossage (ceci afin de prevenir tout griffes durant le perçage du carénage.)
- Désérrez et enlevez les vis de fixation du carénage.
- Retirez le carénage.
- Perçez le centre de la marque à l'aide d'un forêt diamètre 6 mm
- Repositionnez le carénage sur la moto et vérifier que le perçage soit dans l'axe de la pointe.
- Si le trou est aligné, démontez le carénage et enlevez l'outils pointu (celui-ci sera réutilisé pour l'autre côté)
- Perçez ensuite un trou de diamètre 28 mm en utilisant le trou de centrage comme référence, nous vous conseillons l'utilisation d'une scie cloche diam 28 mm.
- (sur le modèle 2012, vous aurez besoin de percer le carénage latéral. Un outil de type dremmel peut être utilisé pour enlever le coin d'épaisseur de carénage).
- Ebavurer à l'aide d'un couteau tranchant ou du papier émeri en prenant soin de ne pas marquer en dehors du carénage et d'assurer l'espacement..
- Remonter le carénage.
- Prenez ensuite la vis R&G M12x 110 mm (la plus longue), placez une rondelle M12, et placez le tout dans l'un des tampons R&G.
- Glissez l'entretoise la plus petite sur la vis contre la protection R&G
- Positionnez le tout sur la moto dans le trou de fixation du moteur.

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



- Serrez la vis jusqu'à ce que vous sentiez de la compression à l'intérieur de la protection. Tournez encore un peu et vous sentirez la compression augmenter, faite un quart de tour. Ne pas trop serrer car cela pourrait abîmer les filetages de la moto Ne pas exéder 40nm de couple de serrage.
- Une fois serrée, positionnez et clipsez le cache vis R&G dans le tampon.
- Notez que la protection doit être positionnée comme dans E.