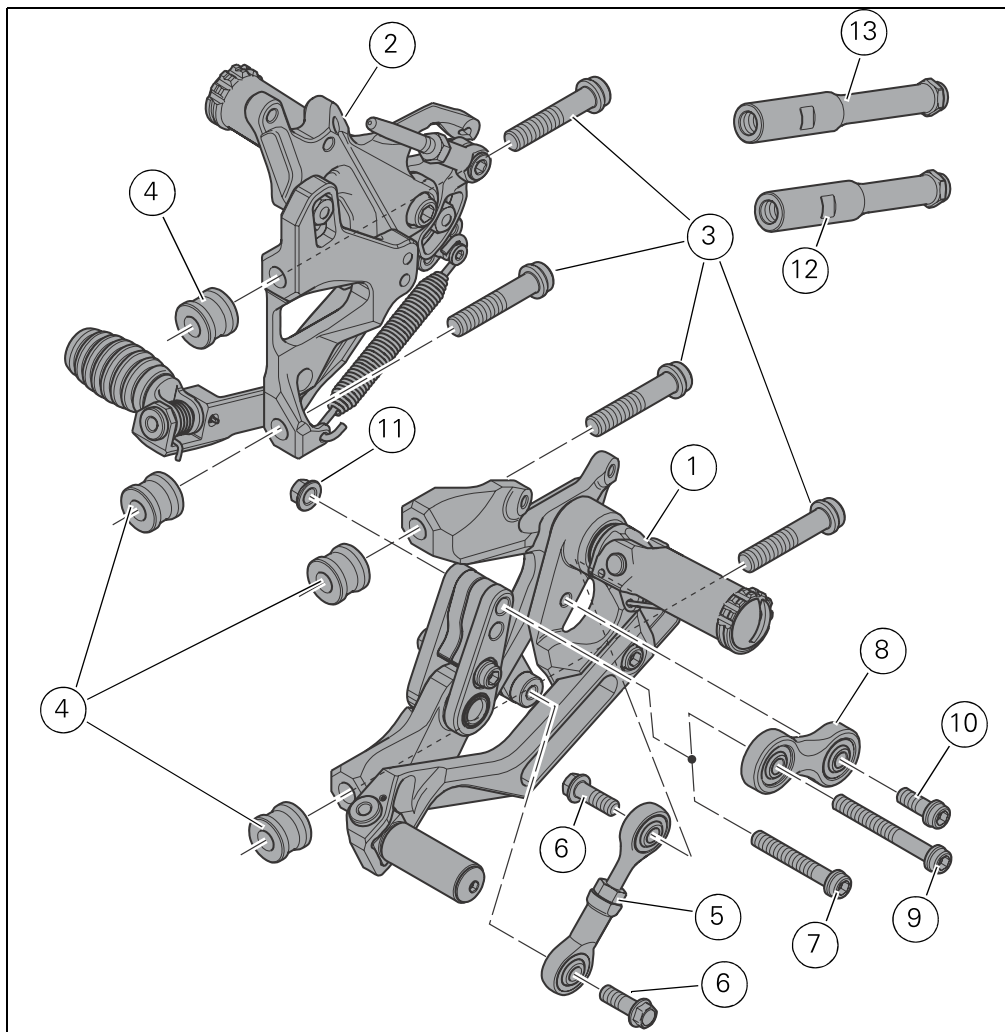




Kit pedane regolabili in alluminio ricavate dal pieno/ Aluminium adjustable footpegs machined from billet kit - 96451111B

- 1 Gruppo pedana regolabile sinistra
- 2 Gruppo pedana regolabile destra
- 3 Vite M8x40mm (Q.tà 4)
- 4 Distanziale (Q.tà 4)
- 5 Asta rinvio cambio (cambio dritto)
- 6 Vite M6x18mm (Q.tà 2)(cambio dritto)
- 7 Vite M6x40mm (cambio dritto)
- 8 Bielletta leva cambio (cambio rovesciato)
- 9 Vite M6x50mm (cambio rovesciato)
- 10 Vite M6x16mm (cambio rovesciato)
- 11 Dado M6
- 12 Asta comando cambio (L=93mm)
- 13 Asta comando cambio (L=103mm)



- 1 LH adjustable footpeg unit
- 2 RH adjustable footpeg unit
- 3 Screw M8x40mm (Q.ty 4)
- 4 Spacer (Q.ty 4)
- 5 Gearchange transmission tie-rod (straight gearbox)
- 6 Screw M6x18mm (Q.ty 2)(straight gearbox)
- 7 Screw M6x40mm (straight gearbox)
- 8 Gearchange lever con-rod (upside-down gearbox)
- 9 Screw M6x50mm (upside-down gearbox)
- 10 Screw M6x16mm (upside-down gearbox)
- 11 Nut M6
- 12 Gearchange pushrod (L=93mm)
- 13 Gearchange pushrod (L=103mm)

I particolari con riferimento cerchiato rappresentano l'accessorio da installare e gli eventuali componenti di montaggio.

Quelli non cerchiati si riferiscono ai componenti originali che devono essere riutilizzati.

Per una lettura rapida e razionale sono stati impiegati simboli che evidenziano situazioni di massima attenzione, consigli pratici o semplici informazioni.

Tutte le indicazioni destro o sinistro si riferiscono al senso di marcia del motociclo.

Part nos. that are circled represent the accessory to be installed and possible relevant fittings.

Part nos. that are not circled refer to original parts to be re-used.

For easy and rational reading, this document uses graphic symbols for highlighting situations in which maximum care is required, practical advice or simple information. Any right- or left-hand indication refers to the vehicle direction of travel.



Attenzione / Warning

La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte. / Failure to follow these instructions might give rise to a dangerous situation and provoke severe personal injuries or even death.



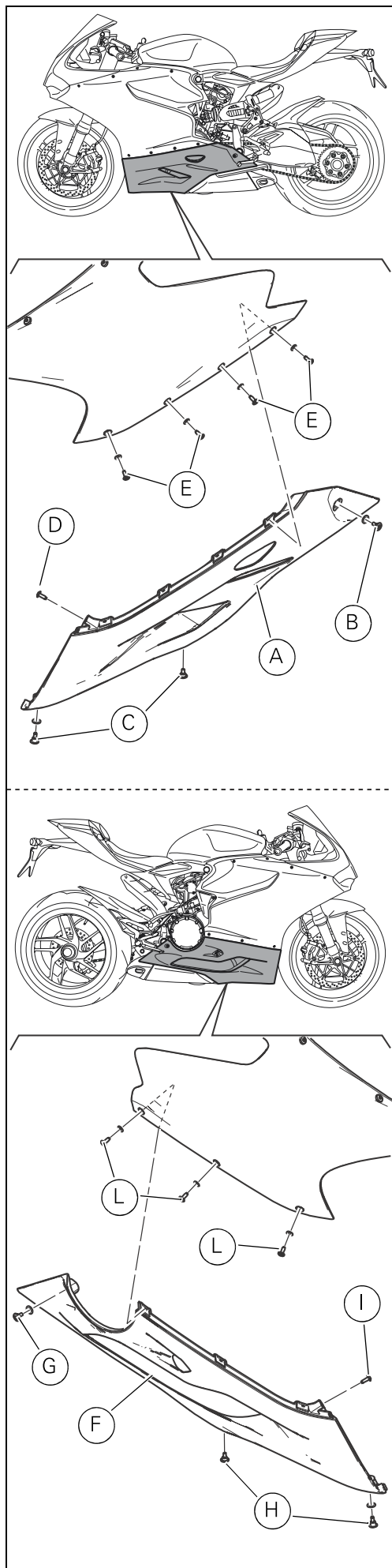
Importante / Caution

Indica la possibilità di arrecare danno al veicolo e/o ai suoi componenti se le istruzioni riportate non vengono eseguite. / Failure to follow these instructions might cause damages to the vehicle and/or its components.



Note / Note

Fornisce utili informazioni sull'operazione in corso. / Useful information on the procedure being described.



Note
Prima di iniziare l'operazione, leggere attentamente le avvertenze riportate nella prima pagina.

Smontaggio componenti originali



Attenzione
Le operazioni di seguito riportate devono essere eseguite da un tecnico specializzato o da un'officina autorizzata DUCATI.



Attenzione
Le operazioni di seguito riportate se non eseguite a regola d'arte possono causare gravi rotture al motore e pregiudicare la sicurezza del pilota.

Smontare la semicarena inferiore sinistra (A) svitando in ordine gli elementi di fissaggio posteriore (B), inferiori (C), interno (D) e superiori (E).

Smontare la semicarena inferiore destra (F) svitando in ordine gli elementi di fissaggio posteriore (G), inferiori (H), interno (I) e superiori (L).



Note
Read the instructions on the first page carefully before proceeding.

Removing the original components

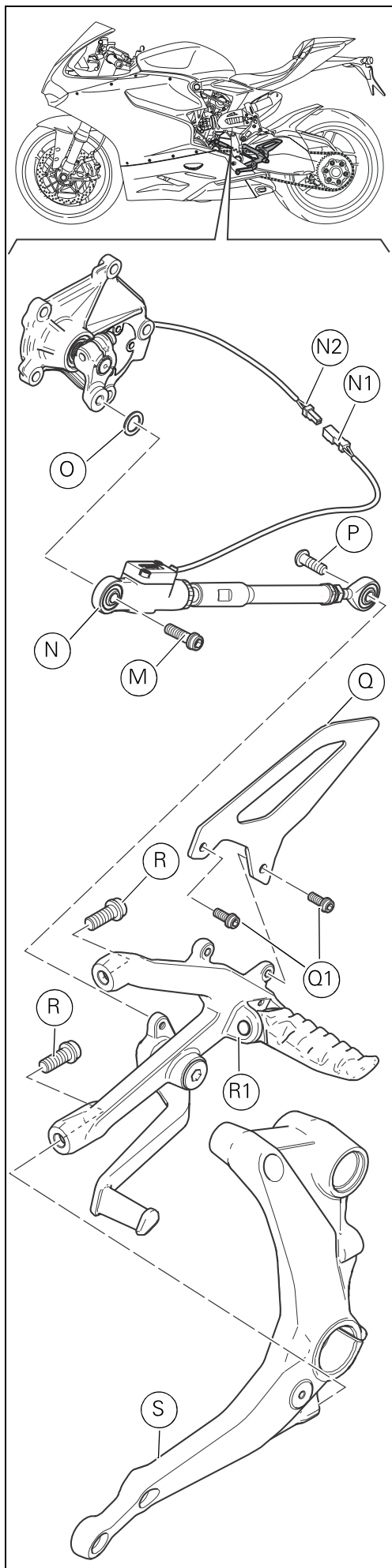


Warning
Have the kit installed by a trained technician or at a DUCATI Authorized Workshop.



Warning
Incorrect installation of this kit may lead to severe engine damage and put the rider's safety at risk.

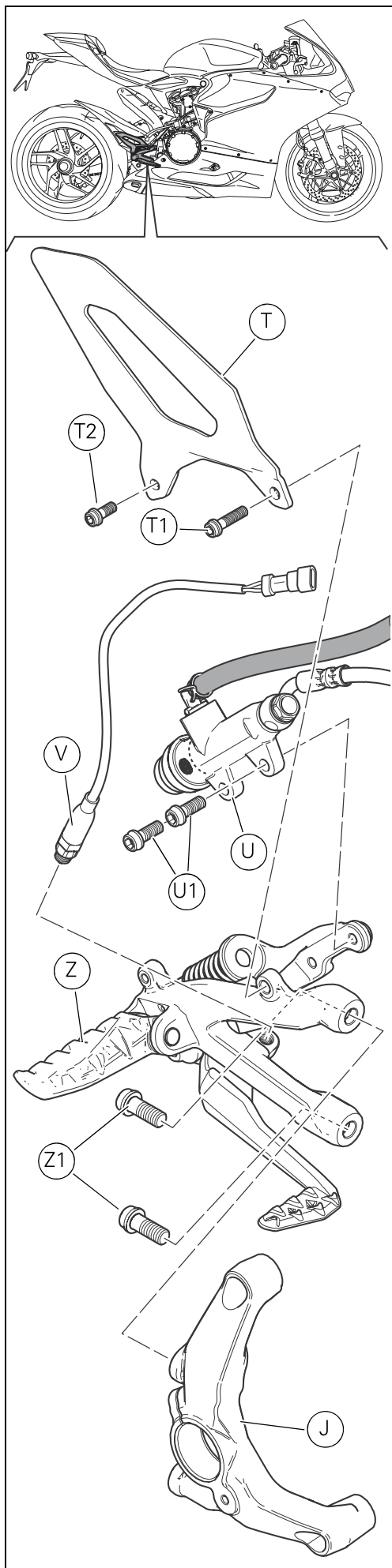
Remove the left lower half-fairing (A) by loosening the rear (B), lower (C), internal (D) and upper (E) fixing elements in this order. Remove the right lower half-fairing (F) by loosening the rear (G), lower (H), internal (I) and upper (L) fixing elements in this order.



Svitare le viti (Q1) e rimuovere il paratacco sinistro (Q) dalla piastra portapedana. Scollegare la presa (N1) della cella di carico leva cambio dalla spina (N2) del cablaggio principale. Svitare la vite (M) recuperando la rondella (O), svitare le viti (R) e smontare dal tripode (S) il gruppo asta cambio (N) e piastra portapedana sinistra (R1). Svitare la vite (P) e rimuovere l'asta cambio (N) dalla piastra portapedana sinistra (R1).

Loosen the screws (Q1), and remove the LH heel guard (Q) from the footpeg holder plate.

Disconnect the gearchange lever load cell socket (N1) from the main wiring plug (N2). Loosen the screw (M), keep the washer (O), then loosen the screws (R) and remove the gearchange tie-rod unit (N) and the LH footpeg holder plate (R1) from the tripod-shaped part (S). Loosen the screw (P), and remove the gearchange tie-rod (N) from the LH footpeg holder plate (R1).



Svitare le viti (T1), (T2) e rimuovere il paratacco destro (T) dalla piastra portapedana (Z).

Smontare il sensore freno posteriore (V) dalla piastra portapedana (Z) lasciandolo collegato al cablaggio principale e assicurandolo alla moto in maniera che il cavo non risulti in tensione o si possa rovinare.

Svitare le viti (U1) e svincolare la pompa freno posteriore (U) dalla piastra portapedana (Z) assicurandola alla moto in maniera che le tubazioni di collegamento non risultino in tensione o si possano rovinare.

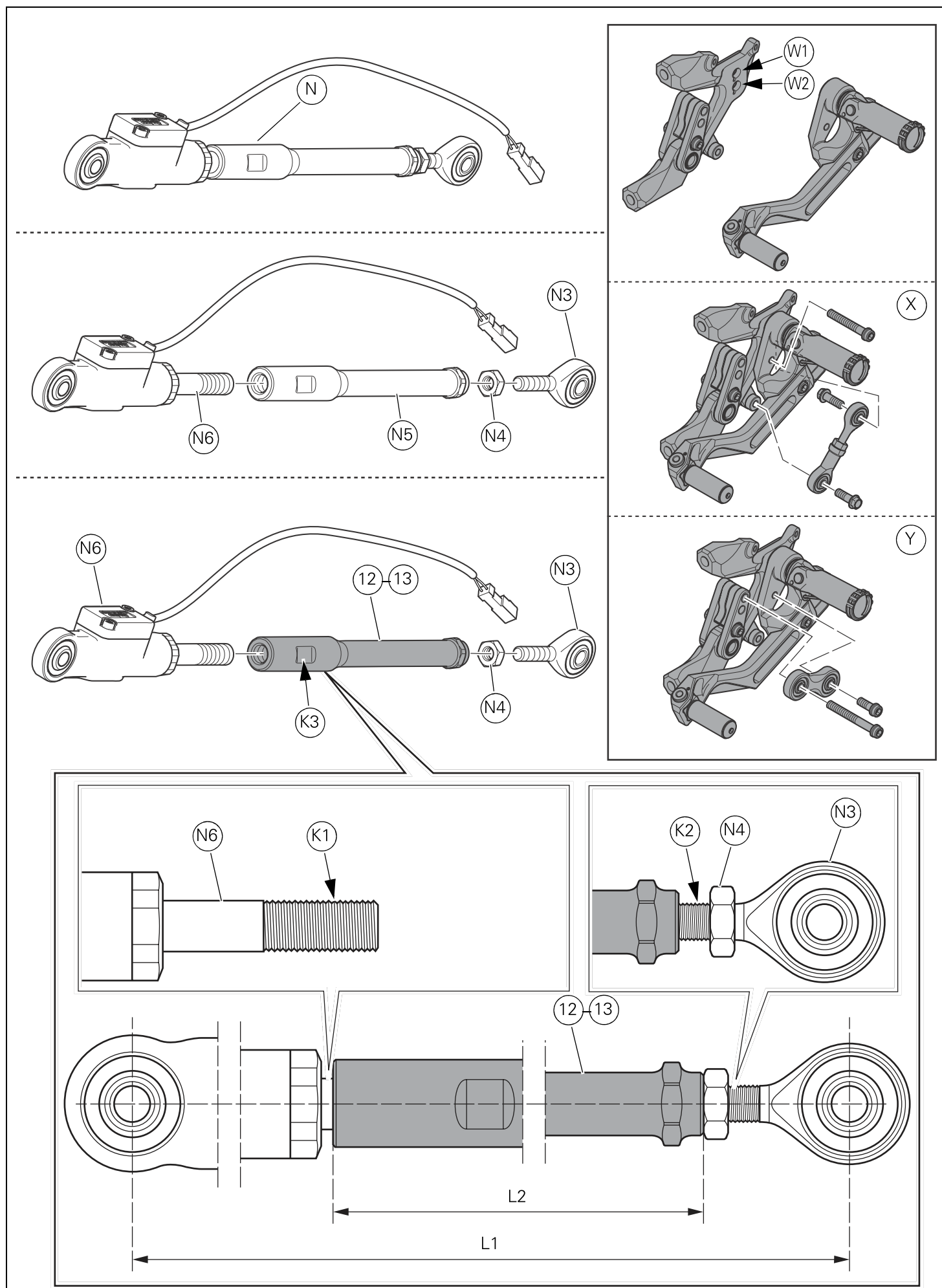
Svitare le viti (Z1) e smontare dal tripode (J) il gruppo piastra portapedana destra (Z).

Loosen the screws (T1), (T2), and remove the RH heel guard (T) from the footpeg holder plate (Z).

Remove the rear brake sensor (V) from the footpeg holder plate (Z), but leave it connected to the main wiring, and secure it to the bike so as not to tension or damage the cable.

Loosen the screws (U1), and detach the rear brake master cylinder (U) from the footpeg holder plate (Z), securing it to the bike so as not to tension or damage the connecting hoses.

Loosen the screws (Z1), and remove the RH footpeg holder plate unit (Z) from the tripod-shaped part (J).



Montaggio componenti kit



Importante

Verificare, prima del montaggio, che tutti i componenti risultino puliti e in perfetto stato. Adottare tutte le precauzioni necessarie per evitare di danneggiare le zone nelle quali si opera.

Scomporre l'asta cambio (N) smontando dall'asta comando cambio (N5) la cella di carico (N6) e lo snodo sferico (N3) con dado (N4). La pedana cambio è completamente modulabile in base alle esigenze di guida del pilota per cui è necessario montare l'asta cambio in funzione delle seguenti possibilità:

- Cambio in modalità convenzionale (Cambio diritto) (Fig.X).
- Cambio in modalità rovesciata (Cambio rovesciato (racing)) (Fig.Y).
- Altezza pedana in base alla foratura di fissaggio (Alta-W1) (Bassa-W2)

In base a queste premesse si riassumono nella tabella seguente le informazioni di montaggio in base alla tipologia di utilizzo:

Tipo cambio Gearbox type	Altezza pedana (posizione foro) Footpeg height (hole position)	Lunghezza totale consigliata (L1) Recommended total length (L1)	Lunghezza Asta (12) o (13) Tie-rod length (12) or (13)
Cambio diritto (Fig.X) Straight gearbox (Fig.X)	Bassa (W2) Low (W2)	L1=195 mm	L2=103mm (13)
Cambio diritto (Fig.X) Straight gearbox (Fig.X)	Alta (W1) High (W1)	L1=184 mm	L2=93mm (12)
Cambio rovesciato (racing) (Fig.Y) Upside-down gearbox (racing) (Fig.Y)	Alta (W1) High (W1)	L1=190 mm	L2=93mm (12)
Cambio rovesciato (racing) (Fig.Y) Upside-down gearbox (racing) (Fig.Y)	Bassa (W2) Low (W2)	L1=199 mm	L2=103mm (13)

Selezionati i componenti e rilevate le quote di montaggio, procedere come segue:

- Pulire eventuali residui di loctite preapplicata sul filetto della cella di carico (N6); Applicare frenafili (loctite 222) sul filetto (K1) della cella di carico (N6) e avvitare l'asta comando cambio (12) o (13). Mantenendo la cella di carico (N6) procedere al serraggio dell'asta comando cambio (12) o (13) (nella posizione di presa chiave (K3)) alla coppia di 15Nm±10%.
- Pulire eventuali residui di loctite preapplicata sul filetto dello snodo sferico (N3) e del dado (N4); Avvitare completamente il dado (N4) sullo snodo sferico (N3) senza serrare; Applicare frenafili (loctite 222) sul filetto (K2) dello snodo sferico (N3) e avvitarli sull'asta comando cambio (12) o (13) fino ad ottenere la quota d'interasse (L1). Mantenendo allineati sullo stesso piano la cella di carico (N6) e lo snodo sferico (N3) procedere al serraggio del dado (N4) sull'asta comando cambio (12) o (13) alla coppia di 5Nm±10%.
- Verificare che la quota d'interasse (L1) sia effettivamente quella selezionata in precedenza nella tabella.

Kit installation



Caution

Check that all components are clean and in perfect condition before installation.
Take all necessary measures to avoid damaging the nearby surfaces.

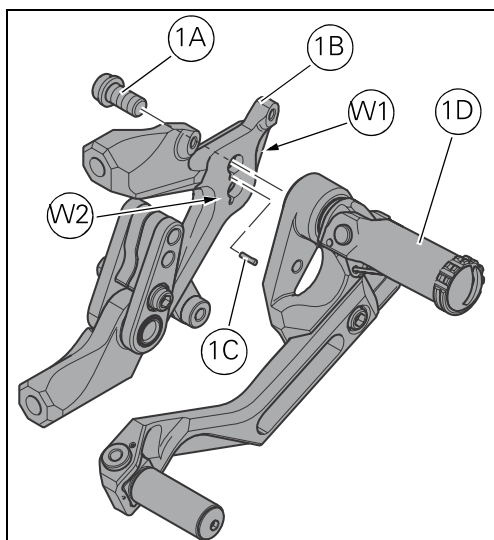
To disassemble the gearchange tie-rod (N), remove the gearchange pushrod (N5), the load cell (N6) and the ball joint (N3) with nut (N4). The gearchange footpeg is extremely flexible to fit rider's style; the gearchange tie-rod shall thus be assembled based on the following options:

- Standard gearbox setting (Straight gearbox) (Fig.X).
- Upside-down gearbox setting (Upside-down gearbox (racing)) (Fig.Y).
- Footpeg height based on the fastening holes (High-W1) (Low-W2)

Based on these options, the different assembling information based on the type of use is specified in the following table:

Once the necessary components have been selected and the assembling dimensions have been detected, proceed as follows:

- Clean the load cell (N6) thread to remove any residues of pre-applied loctite. Apply threadlocker (loctite 222) to the load cell (N6) thread (K1), and screw the gearchange pushrod (12) or (13). While holding the load cell (N6), tighten the gearchange pushrod (12) or (13) (in the flat position (K3)) to a torque of 15Nm±10%.
- Clean the ball joint (N3) and nut (N4) threads to remove any residues of pre-applied loctite. Drive the nut (N4) fully home inside the ball joint (N3), but do not tighten. Apply threadlocker (loctite 222) to the ball joint (N3) thread (K2), and screw them inside the gearchange pushrod (12) or (13) until reaching the desired centre distance (L1). Keep the load cell (N6) and the ball joint (N3) aligned on the same level, then tighten the nut (N4) on the gearchange pushrod (12) or (13) to a torque of 5Nm±10%.
- Make sure that the center distance (L1) corresponds to the one you had previously selected among the values shown on the table.



Regolazione posizione pedana sinistra

Come set-up di base il gruppo pedana regolabile sinistra (1) è premontato in posizione pedana rialzata (foratura alta (W1)) nel caso fosse necessario avere un assetto ribassato svitare la vite (1A) e rimuovere il gruppo leva cambio (1D) dal gruppo piastra portapedana sinistra (1B); Posizionare la spina (1C) nella relativa sede foratura bassa (W2), posizionarvi il gruppo leva cambio (1D) e dall'altro lato della foratura bassa (W2) avvitare e serrare la vite (1A) fissando il gruppo leva cambio (1D) al gruppo piastra portapedana sinistra (1B).

Montaggio "cambio diritto"

Posizionare l'asta rinvio cambio (5) nella parte interna del gruppo pedana regolabile sinistra (1) e fissarla al gruppo leva cambio (1D) e al gruppo piastra portapedana sinistra (1B) avvitando n.2 viti M6x18mm (6). Serrare le viti (6) alla coppia di $10\text{Nm} \pm 10\%$. Inserire la vite M6x40mm (7) nel gruppo pedana regolabile sinistra (1) e dall'altro lato inserire sul filetto lo snodo sferico dell'asta cambio (NN) precedentemente montata e avvitare il dado (11). Mantenendo il dado (11) serrare la vite (7) alla coppia di $10\text{Nm} \pm 10\%$.

Montaggio "cambio rovesciato (racing)"

Posizionare la bielletta leva cambio (8) nella parte esterna del gruppo pedana regolabile sinistra (1) e fissarla al gruppo leva cambio (1D) avvitando la vite M6x16mm (10). Serrare la vite (10) alla coppia di $10\text{Nm} \pm 10\%$. Inserire la vite M6x50mm (9) nel gruppo pedana regolabile sinistra (1) e dall'altro lato inserire sul filetto lo snodo sferico dell'asta cambio (NN) precedentemente montata e avvitare il dado (11). Mantenendo il dado (11) serrare la vite (9) alla coppia di $10\text{Nm} \pm 10\%$.

Importante

Acquisire familiarità con il sistema cambio rovesciato prima di immettersi nella circolazione stradale o su pista in quanto con questa configurazione l'innesto e il disinnesto delle marce avviene esattamente al contrario rispetto al funzionamento standard.

Importante

Verificare che tutti i movimenti della leva cambio e dei componenti collegati ad essa siano scorrevoli e non presentino impuntamenti, altrimenti controllare il corretto montaggio del gruppo pedana sinistra.

LH Footpeg Position Adjustment

As a basic setup, the LH adjustable footpeg unit (1) is pre-assembled with the footpeg in raised position (top hole (W1)): should you need a lowered setup, loosen the screw (1A), and remove the gearchange lever unit (1D) from the LH footpeg holder plate unit (1B). Insert the pin (1C) inside its seat on the bottom hole (W2), fit the gearchange lever unit (1D) and, working on the other side of bottom hole (W2), screw and tighten the screw (1A) so as to secure the gearchange lever unit (1D) to the LH footpeg holder plate unit (1B).

"Straight Gearbox" Assembly

Position the gearchange transmission tie-rod (5) on the LH adjustable footpeg unit (1) inner side, and secure it to the gearchange lever unit (1D) and to the LH footpeg holder plate unit (1B) with no. 2 screws M6x18mm (6). Tighten the screws (6) to a torque of $10\text{Nm} \pm 10\%$. Insert the screw M6x40mm (7) inside the LH adjustable footpeg unit (1) and, on the other side, insert the ball joint of the gearchange tie-rod (NN) you had previously assembled inside the thread, then tighten the nut (11). While holding nut (11), tighten the screw (7) to a torque of $10\text{Nm} \pm 10\%$.

"Upside-down Gearbox (racing)" Assembly

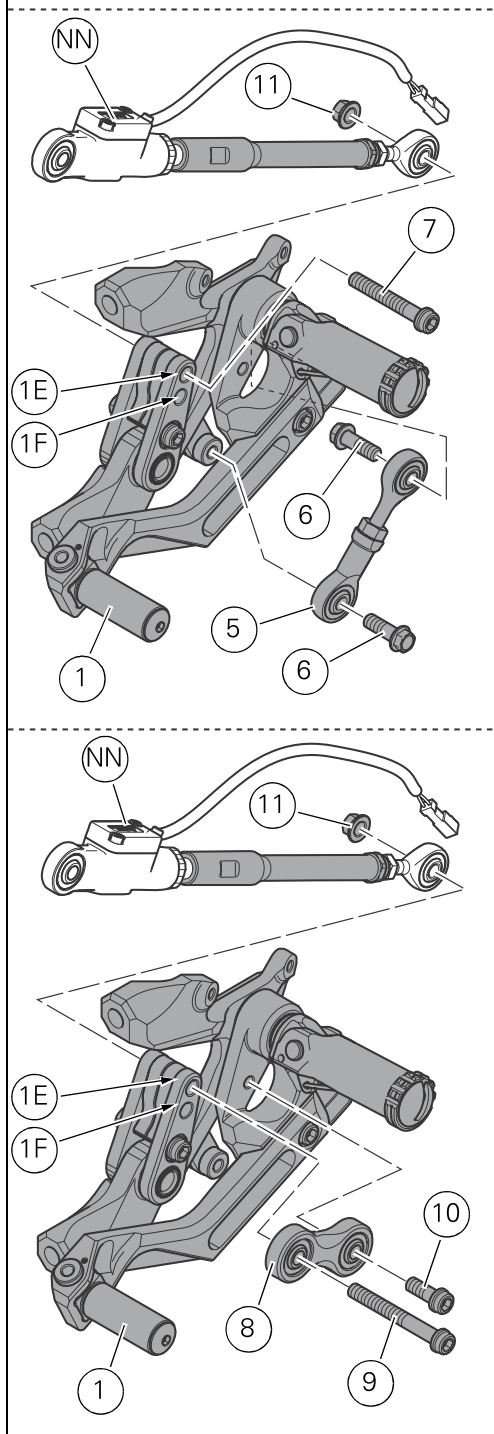
Position the gearchange lever con-rod (8) on the outer side of the LH adjustable footpeg unit (1), and secure it to the gearchange lever unit (1D) with the screw M6x16mm (10). Tighten the screw (10) to a torque of $10\text{Nm} \pm 10\%$. Insert the screw M6x50mm (9) inside the LH adjustable footpeg unit (1) and, on the other side, insert the ball joint of the gearchange tie-rod (NN) you had previously assembled inside the thread, then tighten the nut (11). While holding nut (11), tighten the screw (9) to a torque of $10\text{Nm} \pm 10\%$.

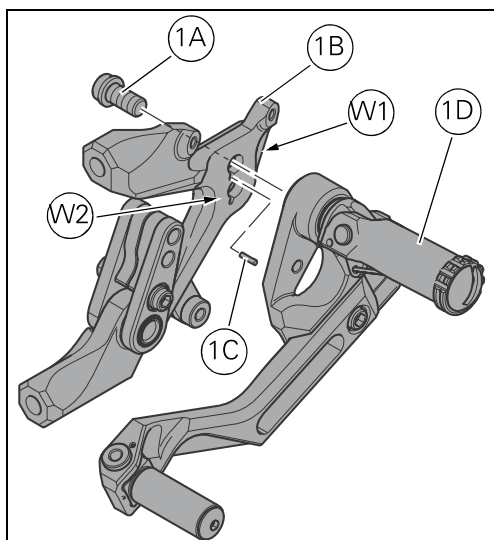
Caution


Before riding your bike in the city traffic or on track, become familiar with the upside-down gearbox system, as gear engagement and disengagement is exactly opposite to the standard operation.


Caution

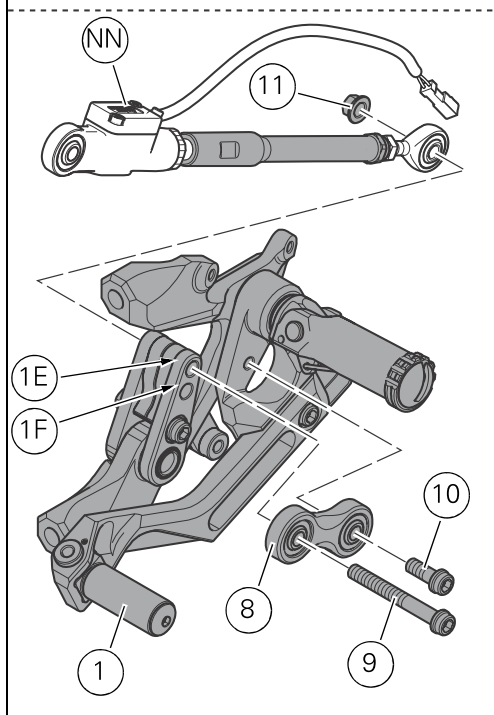
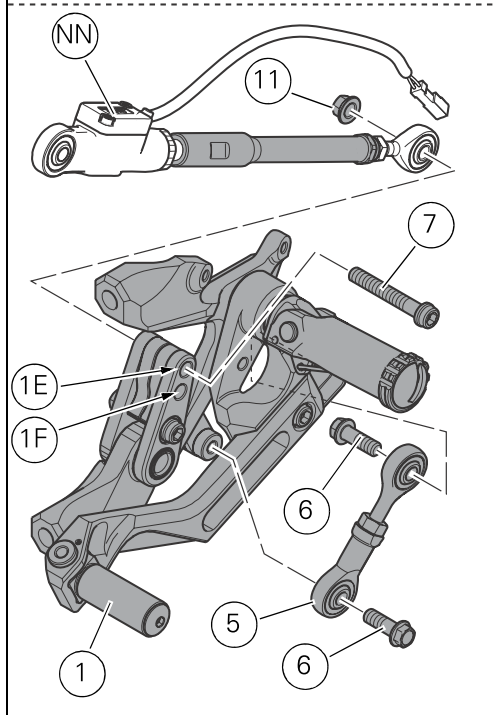
Make sure that the gearchange lever and any connected component can move freely and without jamming. Should this be the case, check that the LH footpeg unit is correctly assembled.

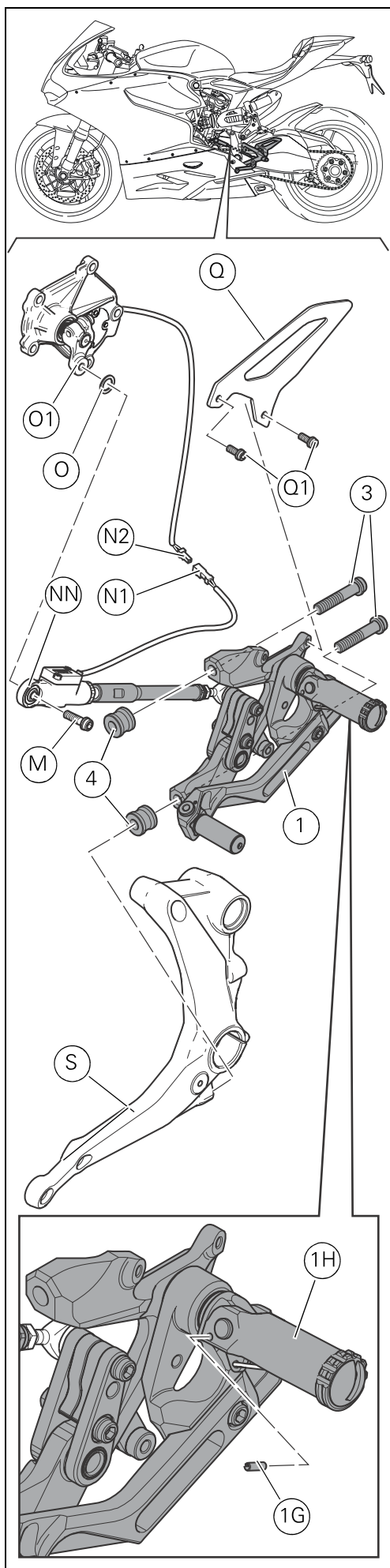




 **Note**
Come set-up di base il gruppo dell'asta cambio (NN) è montato nella foratura alta (1E). È comunque possibile montare l'asta cambio (NN) nella foratura bassa (1F) per avere un innesto e disinnesto marcia più immediato.

 **Note**
As a basic setup, the gearchange tie-rod (NN) is fitted inside the top hole (1E). The gearchange tie-rod (NN) can nevertheless be fitted also inside the bottom hole (1F) so as to ensure a quicker gear engagement/disengagement.





Applicare grasso nero (Shell Retinax HDX2) sul filetto di n.2 viti M8x40mm (3) e inserirle nel gruppo pedana regolabile sinistra (1); Dall'altro lato inserire sul filetto delle viti (3) n.2 distanziali (4), posizionare il gruppo pedana regolabile sinistra (1) sul tripode sinistro (S) e avvitare le viti. Serrare le viti (3) alla coppia di $25\text{Nm} \pm 10\%$. Inserire la vite originale (M) nell'asta cambio (NN), dall'altro lato inserire sul filetto della vite la rondella originale (O) e posizionandosi sulla levetta rinvio cambio (O1) avvitare la vite. Serrare la vite (M) alla coppia di $10\text{Nm} \pm 10\%$. Collegare la presa (N1) della cella di carico leva cambio alla spina (N2) del cablaggio principale e ripristinare il passaggio cablaggio originale seguendo gli altri cavi già posizionati sulla moto. Posizionare il paratacchio sinistro (Q) sulla piastra portapedana (1) e avvitare le viti originali (Q1). Serrare le viti (Q1) alla coppia di $6\text{Nm} \pm 10\%$.



Attenzione

È assolutamente obbligatorio il montaggio dei distanziali (4). L'omesso montaggio o il montaggio di distanziali di misura diversa compromette il corretto utilizzo dei comandi con conseguente perdita di controllo del mezzo ed estremo rischio di infortunio per il pilota.



Note

Per utilizzo sportivo su pista è possibile bloccare la pedana sinistra (1H) evitando che si possa piegare in fase di utilizzo bloccandola mediante il montaggio della spina elastica (1G).

Apply black grease (Shell Retinax HDX2) onto the threads of no. 2 screws M8x40mm (3), and insert the screws inside the LH adjustable footpeg unit (1). Working from top, insert no. 2 spacers (4) inside the screw (3) threads, position the LH adjustable footpeg unit (1) onto the LH tripod-shaped part (S), and screw them. Tighten the screws (3) to a torque of $25\text{Nm} \pm 10\%$. Insert the original screw (M) inside the gearchange tie-rod (NN) and, working on the opposite side, insert the original washer (O) inside the screw thread. Then, working on the gearchange transmission lever (O1), tighten the screw. Tighten the screw (M) to a torque of $10\text{Nm} \pm 10\%$. Connect the gearchange lever load cell socket (N1) to the main wiring plug (N2), and restore the original wiring routing following the other cables already present on the bike. Position the LH heel guard (Q) on the footpeg holder plate (1), and screw the original screws (Q1). Tighten the screws (Q1) to a torque of $6\text{Nm} \pm 10\%$.



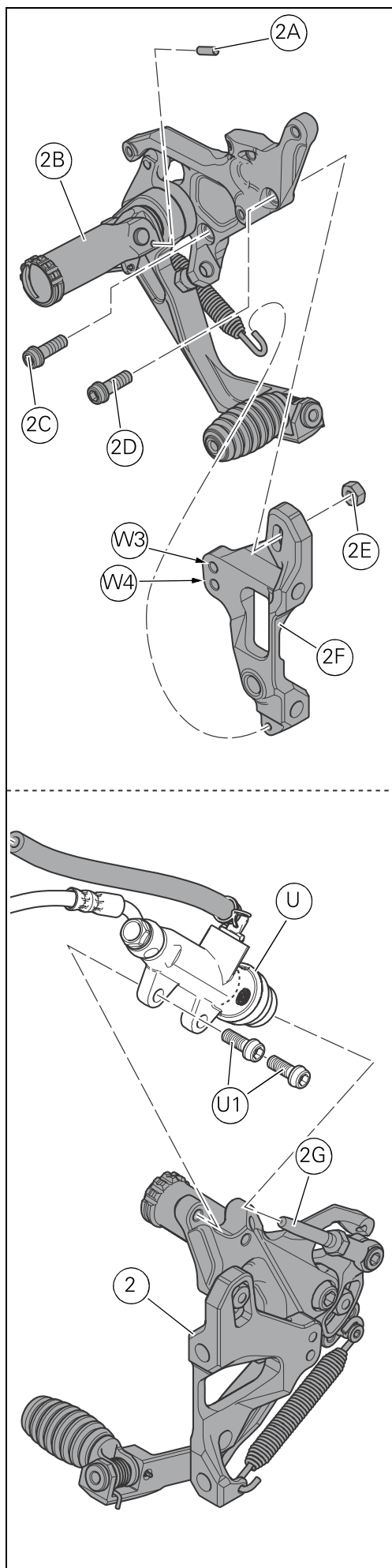
Warning

Spacers (4) shall be compulsorily fitted. Failure to fit these spacers or the use of larger or smaller spacers may affect control correct operation, and result in motorcycle loss of control and severe injury risk to the rider.



Note

For track sports use, LH footpeg (1H) can be locked in its position using a spring pin (1G) so as to prevent it from bending during riding.



Regolazione posizione pedana destra

Come set-up di base il gruppo pedana regolabile destra (2) è premontato in posizione pedana rialzata (foratura alta (W3)) nel caso fosse necessario avere un assetto ribassato allentare la vite (2D), svitare la vite (2C), far scorrere il gruppo pedana destra (2B) rispetto alla piastra portapedana destra (2F) fino a quando non è possibile avvitare la vite (2C) nella foratura bassa (W4). Assicurandosi che il dado (2E) sia in posizione nella relativa cava sulla piastra portapedana destra (2F) procedere al serraggio delle viti (2C) e (2D) alla coppia di $10\text{Nm} \pm 10\%$.



Importante

Per una guida equilibrata è necessario provvedere alla medesima regolazione in altezza per ambedue le pedane entrambe alte (W1/W3) oppure entrambe basse (W2/W4).



Note

Per utilizzo sportivo su pista è possibile bloccare la pedana destra (2B) evitando che si possa piegare in fase di utilizzo bloccandola mediante il montaggio della spina elastica (2A).

Inserire il forcellino (2G) fino a battuta sulla pompa freno posteriore (U), posizionare la pompa sul gruppo pedana regolabile destra (2) e fissarla avvitando le n.2 viti originali (U1). Serrare le viti (U1) alla coppia di $8\text{Nm} \pm 10\%$.

RH Footpeg Position Adjustment

As a basic setup, the RH adjustable footpeg unit (2) is pre-assembled with the footpeg in raised position (top hole (W3)): should you need a lowered setup, loosen the screw (2D), loosen the screw (2C) and slide the RH footpeg unit (2B) on the RH footpeg holder plate (2F) until you will be able to insert and screw the screw (2C) inside the bottom hole (W4). Making sure that the nut (2E) is well positioned inside its slot on the RH footpeg holder plate (2F), tighten the screws (2C) and (2D) to a torque of $10\text{Nm} \pm 10\%$.



Caution

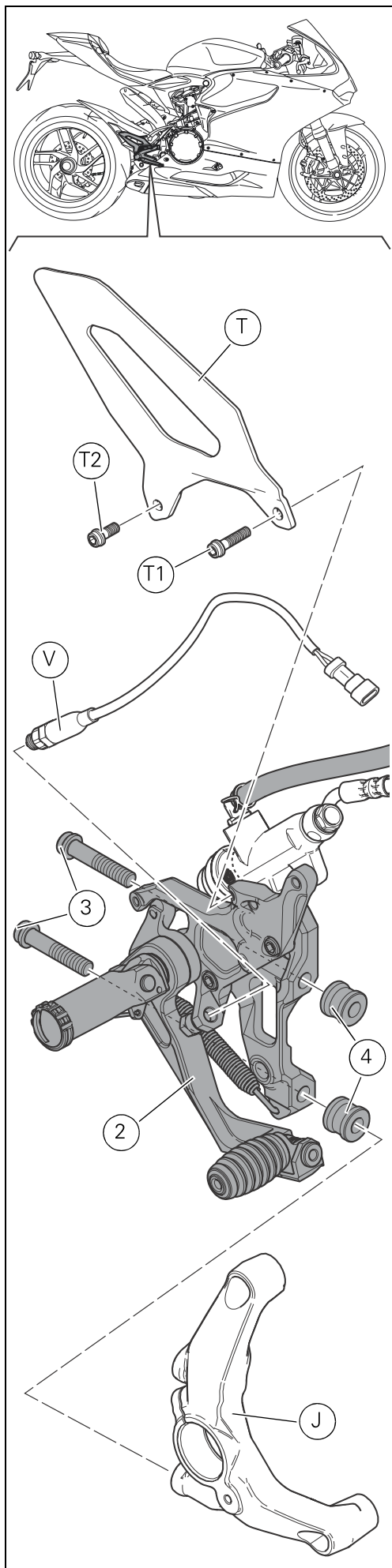
For balanced riding, the height of both footpegs shall be equally adjusted: both high (W1/W3) or both low (W2/W4).



Note

For track sports use, RH footpeg (2B) can be locked in its position using a spring pin (2A) so as to prevent it from bending during riding.

Drive the pin (2G) fully home inside the rear brake master cylinder (U), position the master cylinder onto the RH adjustable footpeg unit (2), and secure it in place using the no. 2 original screws (U1). Tighten the screws (U1) to a torque of $8\text{Nm} \pm 10\%$.



Applicare grasso nero (Shell Retinax HDX2) sul filetto di n.2 viti M8x40mm (3) e inserirle nel gruppo pedana regolabile destra (2); Dall'altro lato inserire sul filetto delle viti (3) n.2 distanziali (4), posizionare il gruppo pedana regolabile destra (2) sul tripode destro (J) e avvitare le viti. Serrare le viti (3) alla coppia di $25\text{Nm} \pm 10\%$. Assicurarsi che il sensore freno posteriore (V) sia ancora connesso al cablaggio principale e procedere ad avvitare sul gruppo pedana regolabile destra (2) serrandolo alla coppia di $5\text{Nm} \pm 10\%$. Applicare frenafili (Loctite 243) sul filetto delle viti originali (T1) e (T2). Posizionare il parataccho destro (T) sulla piastra portapedana (2) e avvitare le viti originali anteriore (T1) e posteriore (T2). Serrare le viti (T1) e (T2) alla coppia di $6\text{Nm} \pm 10\%$.



Attenzione

È assolutamente obbligatorio il montaggio dei distanziali (4). L'omesso montaggio o il montaggio di distanziali di misura diversa compromette il corretto utilizzo dei comandi con conseguente perdita di controllo del mezzo ed estremo rischio di infortunio per il pilota.

Apply black grease (Shell Retinax HDX2) onto the threads of no. 2 screws M8x40mm (3), and insert the screws inside the RH adjustable footpeg unit (2).

Working from top, insert no. 2 spacers (4) inside the screw (3) threads, position the RH adjustable footpeg unit (2) onto the RH tripod-shaped part (J), and screw them.

Tighten the screws (3) to a torque of $25\text{Nm} \pm 10\%$.

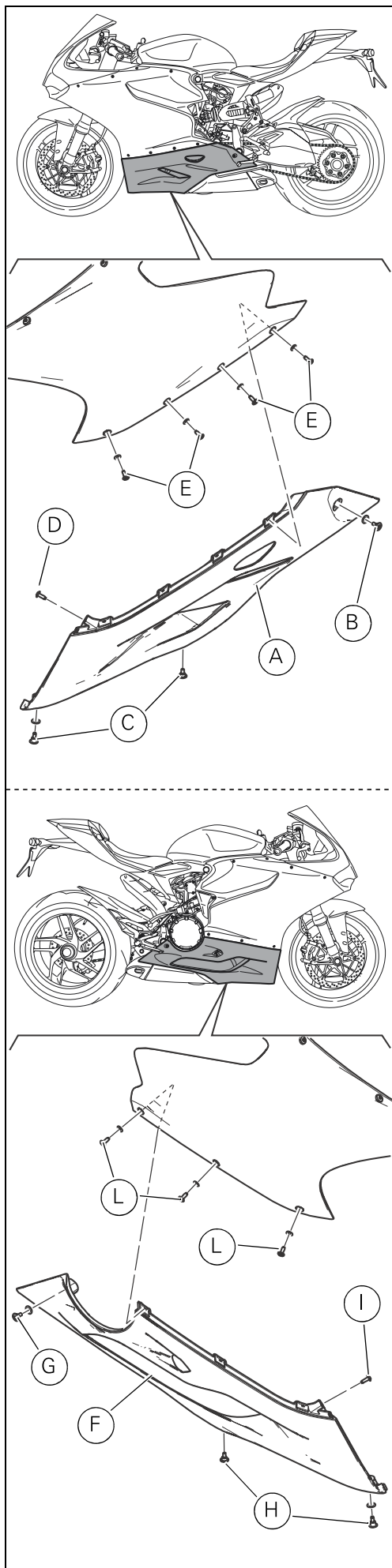
Make sure that the rear brake sensor (V) is still connected to the main wiring, then screw it onto the RH adjustable footpeg unit (2), and tighten to a torque of $5\text{Nm} \pm 10\%$.

Apply threadlocker (Loctite 243) to the threads of the original screws (T1) and (T2). Position the RH heel guard (T) onto the footpeg holder plate (2), and start the front (T1) and rear (T2) original screws. Tighten the screws (T1) and (T2) to a torque of $6\text{Nm} \pm 10\%$.



Warning

Spacers (4) shall be compulsorily fitted. Failure to fit these spacers or the use of larger or smaller spacers may affect control correct operation, and result in motorcycle loss of control and severe injury risk to the rider.

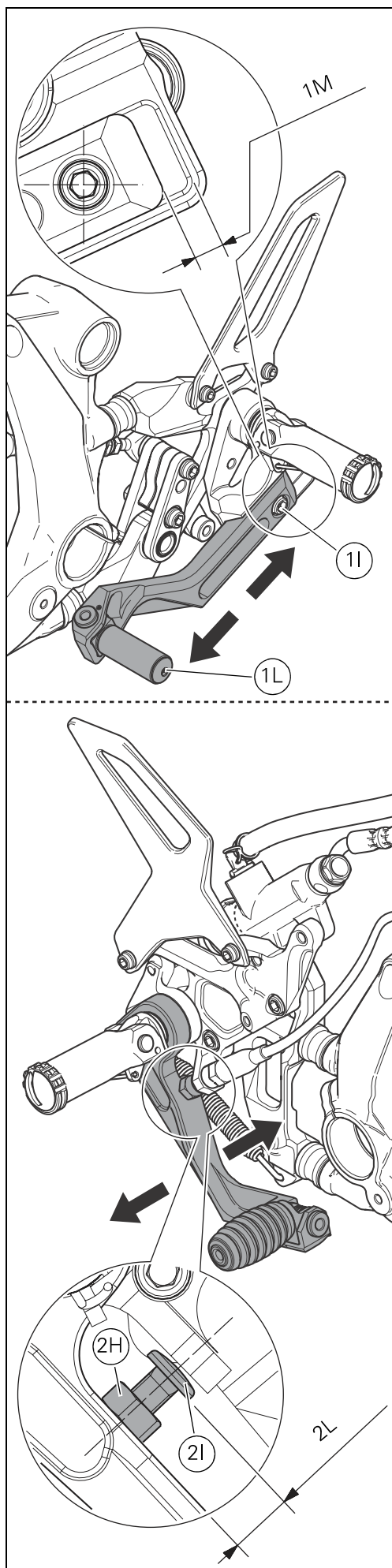


Rimontare tutte le strutture rimosse per agevolare il montaggio del kit comportandosi in maniera inversa rispetto la fase di smontaggio dei componenti descritti di seguito:

- Rimontare la semicarena inferiore sinistra (A) avvitando in ordine gli elementi di fissaggio superiori (E), posteriore (B), inferiori (C) e interno (D). Serrare le viti indicate.
- Rimontare la semicarena inferiore destra (F) avvitando in ordine gli elementi di fissaggio superiori (L), posteriore (G), inferiori (H) e interno (I). Serrare le viti indicate.

Refit all the parts previously removed to facilitate the fitting of the kit in the reverse order of removal of the components described below:

- Refit the left lower half-fairing (A) by tightening the upper (E), rear (B), lower (C) and internal (D) fixing elements in this order. Tighten the indicated screws.
- Refit the right lower half-fairing (F) by tightening the upper (L), rear (G), lower (H) and internal (I) fixing elements in this order. Tighten the indicated screws.



Regolazioni

Oltre le possibilità descritte in precedenza è possibile eseguire le seguenti regolazioni:

- Regolazione lunghezza leva cambio:
Allentare la vite (1I) e avanzare o arretrare la leva (1L) fino ad ottenere la lunghezza di leva desiderata. A regolazione ottenuta procedere al serraggio della vite (1I) alla coppia di $10\text{Nm} \pm 10\%$.
- Regolazione apertura leva freno:
Allentare il dado (2H) e avvitare o svitare il perno (2I) per ottenere rispettivamente l'avvicinamento o l'allontanamento della leva del freno rispetto la posizione del piede sulla pedana. A regolazione ottenuta procedere al serraggio del dado (2H) sulla leva freno alla coppia di $8\text{Nm} \pm 10\%$.

Come set-up di base la leva cambio ha uno sfilamento pari alla quota $1\text{M} = 6,5\text{mm} \pm 0,2$ mentre la leva freno ha uno sfilamento del perno di battuta $2\text{L} = 11,5\text{mm} \pm 0,2$.

Verifiche

- Controllare che in funzione delle regolazioni effettuate le leve possano effettuare completamente le proprie escursioni senza urtare altri componenti della moto o rimanere incastrate.
- Azionare la leva cambio e verificare l'innesto e il disinnesto di tutte le marce senza alcun impuntamento.
- Azionare la leva freno posteriore e verificare che ci sia il reale bloccaggio delle pastiglie freno posteriori e l'azionamento della luce stop posteriore.

Adjustments

Besides the above-described ones, the following adjustments are also possible:

- Gearchange lever length adjustment:
loosen the screw (1I) and move the lever (1L) forward or backward until reaching the desired lever length. Once finished, tighten the screw (1I) to a torque of $10\text{Nm} \pm 10\%$.
- Brake lever opening adjustment: Loosen the nut (2H), and screw or loosen the pin (2I) in order to draw the brake lever closer or away compared to the foot position on the footpeg. Once finished, tighten the nut (2H) onto the brake lever to a torque of $8\text{Nm} \pm 10\%$.

As a basic setup, gearchange lever extension is $1\text{M} = 6.5\text{mm} \pm 0.2$, while brake lever stroke pin extension is $2\text{L} = 11.5\text{mm} \pm 0.2$.

Checks

- Based on the adjustments made, check that levers can move along their whole travels without hitting any other bike parts and without jamming.
- Operate the gearchange lever, and make sure that all gears engage and disengage without jamming.
- Operate the rear brake lever, and make sure that rear brake pads lock and that the rear stop light comes on.