

'04 kawasaki ZX-10R Hyper Bank < 取付説明書 >



おもな仕様

| | | |
|--|--------------------------------|--------|
| ◆ チェンジ側 ・ ブレーキ側 ステップホルダー | > アルミ (ジュラルミン) | 削り出し |
| ◆ チェンジ側 ・ ブレーキ側 ポジションプレート | > アルミ (ジュラルミン) | 削り出し |
| ◆ 両側ステップシャフト (可倒式のみ) | > ステンレス (耐蝕、耐候性素材) | 削り出し |
| ◆ チェンジ側ペダル ・ ブレーキ側ペダル | > アルミ (ジュラルミン) | 鍛造削り出し |
| ◆ 両側ペダルピン (可倒式機構付き) | > アルミ (ジュラルミン) | 鍛造削り出し |
| ◆ チェンジペダルカム | > アルミ (ジュラルミン) | 鍛造 |
| ◆ ブレーキペダルカム | > アルミ (ジュラルミン) | 削り出し |
| ◆ MFJレースレギュレーション対応 ステップバー (固定式のみ 対応) | > アルミ (ジュラルミン) | 鍛造 |
| ◆ エクステンション用 シフトチェンジロッド付属。 | > ステンレス (耐蝕、耐候性素材) | 削り出し |
| > 両側ペダルピン、可倒システム採用。 | > 5 ポジション可変システム | |
| > 各部ボルト、ナット類 耐食、耐候性メッキ処理 | > ステップバー 固定式仕様に加え、可倒式仕様を新たに設定。 | |

《 注意 !! 》

取付作業をはじめる前に
必ずお読みください

《 Attention!! 》

- ◆ 本製品の取付作業は、オートバイメーカー発行のサービスマニュアルによる、確かな知識・技術を持ったバイクショップ 又は、販売店に依頼する事をお奨めします。
- ◆ 本製品の取付作業は、エンジン・マフラー・ラジエターなどが、完全に冷えている状態で行ってください。ヤケド等の怪我の原因となります。
- ◆ 製品に加工を施さないで下さい。重大な事故の原因になります。
- ◆ 御客様の装着されているマフラー製品、その他の部品等によって本製品と干渉し、使用できないポジションがありますので、予め御了承下さい
- ◆ 本製品の取付作業終了後、走行の前に、必ず ブレーキの利き具合・引きずりの有無・ブレーキランプの点灯確認・シフト周りのガタツキ 等を確認してください。
- ◆ 本製品の取付作業終了後、初期の段階で各部のボルト・ナット類が緩み易くなっていますので、2～3日走行後必ず増し締めを行ってください。
- ◆ その後も各部のメンテナンス、及び増し締めを定期的に行なって下さい。

☆ 取付作業に入る前に本商品の部品一式が、きちんと揃っているか別紙パーツリストと照らし合わせて確認してください。

ブレーキ側(R)の取り付け

作業中に、ブレーキ周りの部品が、車体やマフラーに傷をつけたりする事がある為、あらかじめ ウェス、古布 等でカバーして当たらないように工夫してください。

リアブレーキマスターシリンダーを止めている純正 M8 ボルトを緩めて、その後にブレーキ側ノーマルステップホルダーを取付けている M8 純正ボルトを緩めてノーマルステップを車体から取り外します。

ノーマルステップを外した後、純正ペダルリターンスプリングとブレーキランプスイッチのスプリングを、スプリングフックやラジホコ等などで取外します。

その後で、純正ブレーキランプスイッチをノーマルホルダーから外してください。

純正 M8 ボルトを緩めて純正ヒールガードと純正 M8 ボルトをノーマルステップから外します。

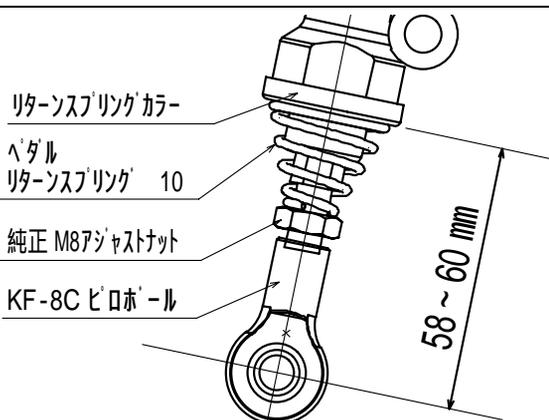
リアブレーキマスターシリンダーのプッシュロッド部の純正 M8 アジャストナット(2コ)を緩めた後、ノーマルステップホルダーをホルダーAssy ごと回してマスターシリンダーから、完全に取り外します。

(純正 M8 アジャストナット(1コ)を後で使用します)

右図のように、
純正マスターシリンダーに

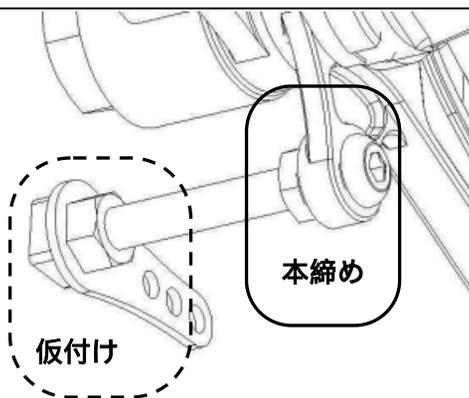
- 【1】 H/B リターンスプリングカラー
- 【2】 ペダルリターンスプリング 10
- 【3】 純正 M8 アジャストナット(1コ)
- 【4】 KF-8C ピロボール

の順でプッシュロッドの M8 ネジ部に取り付け、



マスターシリンダーに取付けたリターンスプリングカラーのフチの部分から KF-8C ピロボールのボールの 8mm 穴の中心との間を約 58 ~ 60 mm 程の距離に調整し、純正 M8 アジャストナットを仮止めします。
(左図矢印参照)

(取付後に 要再調整)



ブレーキペダルのネジ部に丸キャップボルト M6×50 を締め込み、裏から左図のように、M6 ジャミナットで本締めし完全に固定します。

そして、スイッチロッドステーと M6 ジャミナットを左図のように、仮付けしておきます。

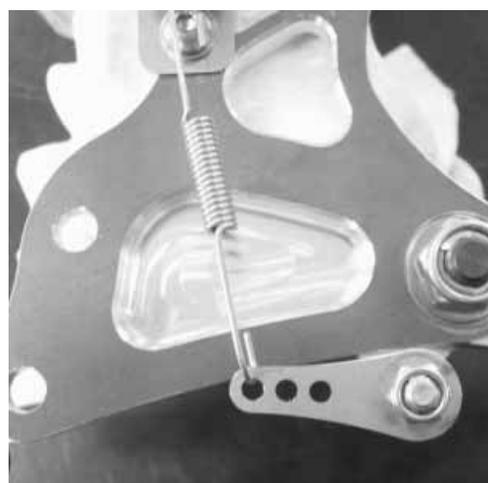
スイッチロッドステーの角度を、ステーを回してあらかじめセットます。

傾きが決まってからスイッチステー側の M6 ジャミナットを仮締めします。

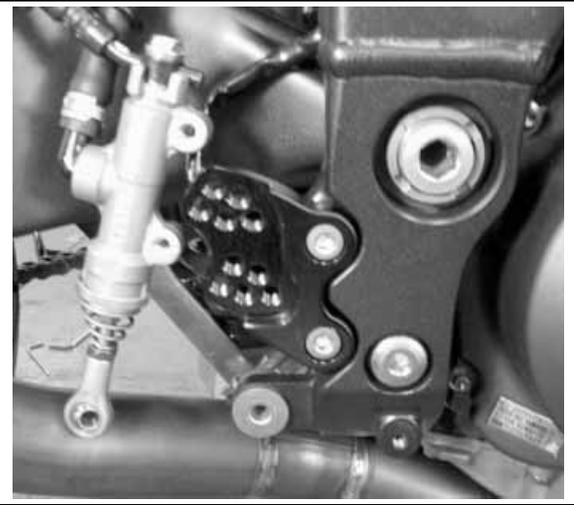
(右図の角度を参考)



本品付属のブレーキスイッチスプリングを、スイッチの先の穴とスイッチロッドステーの一番先の穴に引っ掛けます



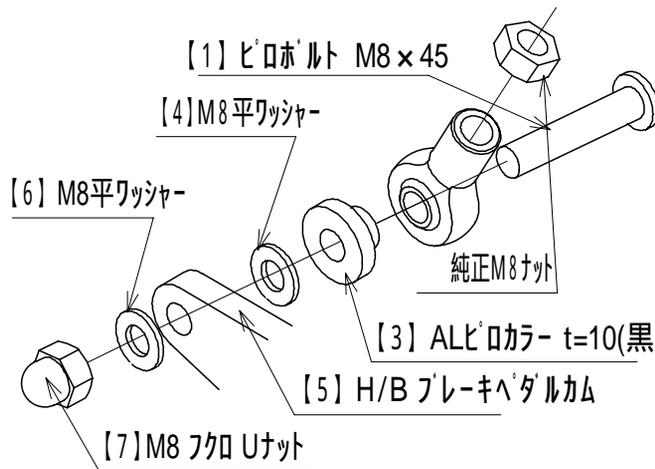
付属のブレーキスイッチスプリングの長さに合わせて、ブレーキスイッチのアジャストナットを回してブレーキスイッチスプリングがブレーキスイッチの先を軽く引っ張る程度に調整しておきます。



- スイッチロッドステーの本締めの際、スイッチロッドステーごと回りますので、前出写真 で決めた角度を保つように工夫して本締めして下さい
- M6 ジャミナットをスイッチロッドステーが回らないように押さえながら本締めして下さい。

ブレーキ側ポジションプレートを 純正 取付ボルトで、車体側 に取り付け、本締めしておきます。

ブレーキ側ステップホルダーを先に取付けたポジションプレートに丸キャップボルト M8×15 で仮締めします。(下図矢印)



リアマスターシリンダーのピロボールとペダルカムを 車体内側 から

1. M8×45ピロボルト
2. ピロボール KF-8C
3. ピロカー t=10
4. M8 平ワッシャ
5. H/B ブレーキペダルカム
6. M8 平ワッシャ
7. M8 フクロ U ナット

の順で組み付けます。

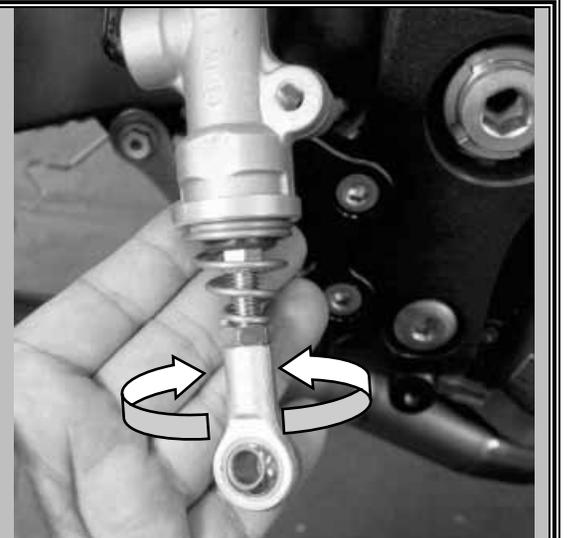
リアブレーキマスターシリンダーを、ステップホルダーの裏側から取り付け、リアブレーキマスターシリンダーをヒールガードを間に挟まずに純正 M8 丸キャップボルト (2 本) で 仮止めして、マスターシリンダーを右図矢印方向に軽く引っ張りながら純正 M8 丸キャップボルトを 仮締めします。



ブレーキペダルの角度が合わない場合は

ブレーキカムを固定している M8 フクロ U ナットとマスターシリンダーを固定している M8 ボルトを緩めてからステップホルダーをポジションプレートから 取外し、ピロボールを固定している M8 ピロボルトをブレーキカムから取り外して、ピロボールを回転させて調整します。

- ペダルが 上向き すぎる場合は...
ピロボールを少しずつ 閉めて ペダルの先端を 下げます
- ペダルが 下向き すぎる場合は...
ピロボールを少しずつ 緩めて ペダルの先端を 上げます





純正
ブレーキスイッチ
アジャストナット

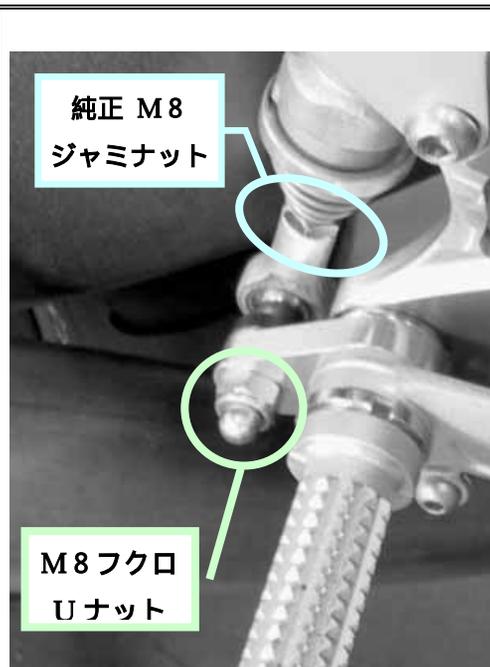
ブレーキペダルの角度調整と同時に、ブレーキランプの点灯を確認しながらブレーキスイッチの引き加減を調整します。

◆
ブレーキランプの点灯するタイミングを見ながら、純正ブレーキスイッチのアジャストナットを回し、再度調節して下さい。

角度調整後、ピロボールとブレーキカムを前出の構成でそれぞれ組付けて仮締めして、ステップホルダー-Assy をポジションプレートから一時外します。

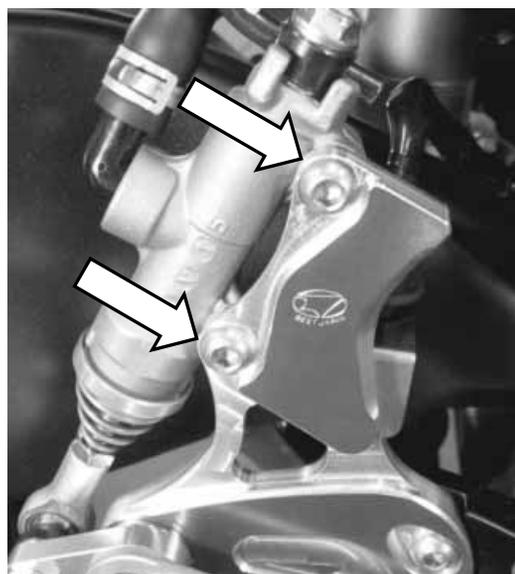
◆
そして、M8 ピロボルトとM8 フクロUナットを締めてブレーキカムリンクまわりを固定します
(右図参照)

◆
その後に、ピロボールと純正M8 ジャミナットを本締めします。



純正 M8
ジャミナット

M8 フクロ
Uナット



リアブレーキマスターシリンダーの位置が決まったら、マスターシリンダーをとめている純正 M8 丸キャップボルト 2 本 (左図矢印) の上側を先に外します。

◆
上側のボルトを外して純正ヒールガードの上側の取付穴のみを挟んで純正 M8 丸キャップボルトで仮締めします。

◆
その後、下側のボルトを外して純正ヒールガードの下側の取付穴も挟んで純正 M8 丸キャップボルトで仮締めします。

◆
最後に純正ヒールガードを挟んだ状態でマスターシリンダーの取付け角度を修正しながら右図矢印方向に軽く引っ張りながら純正 M8 丸キャップボルトを上下 2 本とも本締めします。



◇ ブレーキ側の取付けの最後に...

H/B ブレーキ側の取付け確認して各部の増し締めを行って下さい。

LH (チェンジ側) の取り付け

- チェンジ側ノーマルステップの純正チェンジカム、ピロボールを止めている、純正 M6 六角ボルト、ナットを緩め、純正チェンジカム、純正シフトチェンジロッドを車体から外します。

エンジン側 純正シフトチェンジカム&ピロボール は使用します。

- ノーマルステップを車体に固定している純正 M8 ボルトを外しノーマルステップを車体から外します。

純正チェンジカムを止めている、純正 M6 六角ボルトは後で使用します。

チェンジ側ポジションプレートを純正取付ボルトで車体側に取付け、本締めします。
(次頁、左図参照)

純正ヒールガードを純正ボルトと共に H/B チェンジ側ステップホルダーに取付けて、H/B チェンジ側ステップホルダーをチェンジ側ポジションプレートに取付け、丸キャップボルト M8×15 で本締めします。



最初の取付け時は、一番前のポジションで取付けて下さい。走行時は必ず、ご自分に合ったポジションを選択し、チェンジ・ブレーキ両側のポジションが同じであることを確認して下さい。

純正チェンジカムにチェンジロッドのネジを少しかけてエンジン側のシフトチェンジシャフトにピロボールが上側になるように取付け、純正 M6 六角ボルトで仮締めします。

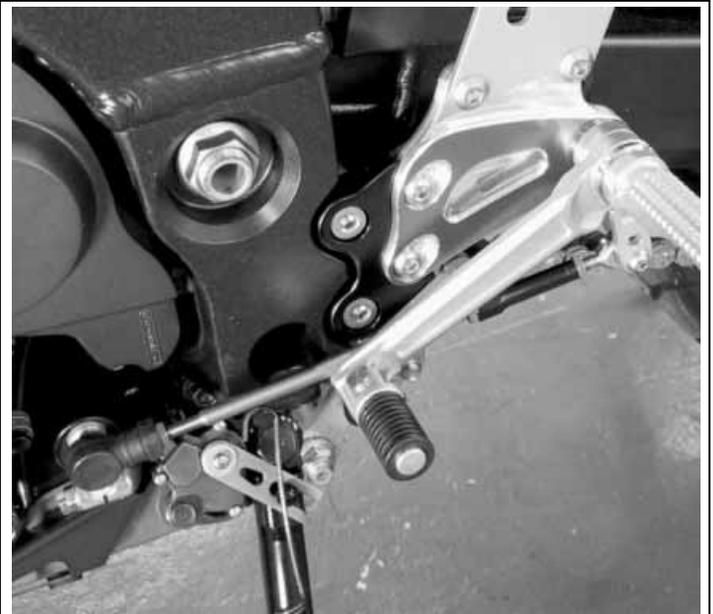
2 種類(長さ 165 mm、180 mm)のステンレスロッドは設定するポジションやペダルの垂れ角によって使い分けて下さい。

付属のステンレスエクステンションロッドを選択するときは、

- ステンレスロッドの前端 M6 逆ネジ
- ステンレスロッドの後端 M6 正ネジ
- チェンジペダルのピロボール M6 逆ネジ の

それぞれの部分のネジのかかり量が 8~12mm 以上になるように注意して調整して下さい。

チェンジロッドの脱落等の原因になります。!



逆チェンジ仕様にする場合は...

右図のように付属のチェンジカムを約 180 度下方向に取付け、正チェンジ時と同様に純正 M6 六角ボルトを締めて下さい。



逆チェンジ選択時



正チェンジ 選択時

アルミチェンジロッドも回してお好みのペダルの垂れ角に調整して、ペダル位置が決またら 3 個ある M6 ジャミナット を閉めてチェンジロッドをロックして下さい。この時、シフトチェンジ操作に不具合が無いか確認して下さい。

ペダルの角度の調整、チェンジカム・チェンジペダルカム・ピロボールの取り付けがおかしくないかを確認してから、

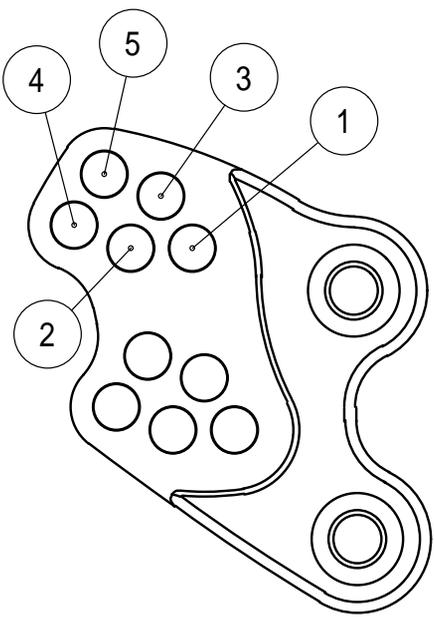
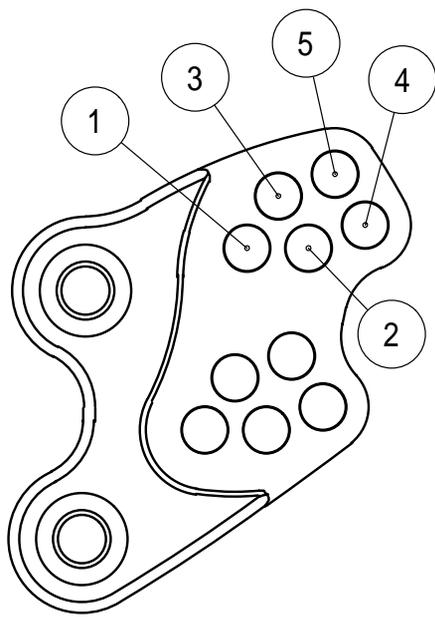
- エンジン側チェンジカムとエンジンのシフトチェンジシャフトを仮締めしている純正六角 M6 ボルトを 本締め する。
- チェンジペダルカムとピロボールを仮締めしている 丸キャップボルトを M6 Uナットで 本締め する。

停車状態で、シフトチェンジ操作を 2~3 度行って、シフトフィールを確認しながらペダルの角度を再度確認して下さい。

◇ チェンジ側の最後に...

H/B チェンジ側の取り付け再確認をして各部の増し締めをして下さい。

ポジションチェンジについて

| | <i>BACK</i> | <i>UP</i> | | |
|---------------|-------------|-----------|--|---|
| Pos. 1 | 0 mm | 5 mm |  <p style="text-align: center;">ブレーキ側</p> |  <p style="text-align: center;">チェンジ側</p> |
| Pos. 2 | 11 mm | 5 mm | | |
| Pos. 3 | 5.5 mm | 14 mm | | |
| Pos. 4 | 21 mm | 9 mm | | |
| Pos. 5 | 15.5 mm | 18 mm | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

》 注意点 《

- ◇ 取付けるマフラーによって、選択できないポジションが有りますので御了承下さい。
- ◇ ブレーキ・チェンジ両ペダルの垂れ角の範囲は、ある程度、選択が可能ですですが極端な変更は安全な操作の妨げとなりますので、十分注意してください。
- ◇ 必ず、ご自分に合ったポジションを選択し、チェンジ・ブレーキ両側のポジションが同じである事を確認して下さい。
- ◇ 取り付けが終了し、何度か走行された後に、各部のネジを軽く増し締めすることをお奨めします。
- ◇ その後も各部のメンテナンス、及び増し締めを定期的に行なって下さい。

弊社製品に関するお問い合わせは、

TEL 072 (257) 7600

FAX 072 (259) 6600

(株) 日本ビート工業

まで

- ホームページ URL
<http://www.beet.co.jp/>
- 商品関連 e-mail アドレス
sales@beet.co.jp
- 技術関連 e-mail アドレス
support@beet.co.jp

BEET Web site

Web サイトを開設しております。
左記 URL にてご覧下さい。