

# '07 ZX-6R HyperBank

kawasaki **ZX-6R** HyperBank

〈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・ヒールガード	➢ アルミ (ジュラルミン)	削り出し
◆ 両側ステップシャフト タフトライド処理	➢ Fe (耐摩耗・摺動性保持)	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
◆ 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
◆ ポジション別に 2種類の アルミシフトチェンジロッド付属。	➢ アルミ (黒アルマイト)	削り出し
◆ エクステンション用 シフトロッド付属。	➢ ステンレス	削り出し

➢ 両側ペダルピン、可倒システム採用。	➢ 15 ポジション可変システム ( ) 一部レース仕様
➢ 各部ボルト、ナット類 耐食、耐候性メッキ処理	➢ ステップバーは 固定式仕様に加え、可倒式仕様を設定。
➢ 選択ポジションにより、リアブレーキランプスイッチの使用不可 (ポジション表参照)	➢ 純正ヒールガードプレートはブレーキ側のみ使用可。

《 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。
- ◆ お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、純正ブレーキランプスイッチのスプリングを、ラジオペンチ等で取り外します。

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 )



本品付属のブレーキスイッチステーを

1. M6 ワッシャ
2. ブレーキスイッチステー
3. M6 ワッシャ
4. M6×8 丸キャップボルト の順番で

H/B ポジションプレート裏側(フラットになっている方)に取付け、仮締めしておきます。



純正ブレーキスイッチをポジションプレートに取付けられているスイッチステーにはめ込み、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端の穴に引掛けておきます。

【 上図参照 】



ブレーキ側ポジションプレートを純正 M8 ボルトで、車体側に取付け、本締めしておきます。

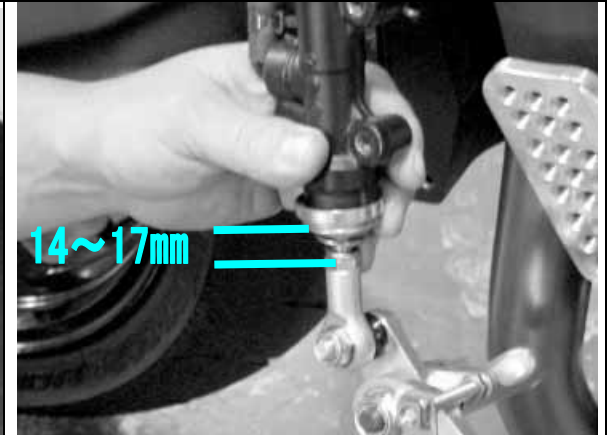


取付けたリア・ブレーキスイッチは、配線側(上側)が出来るだけ車体フレームに近くなるように傾けてほんじめしておきます。



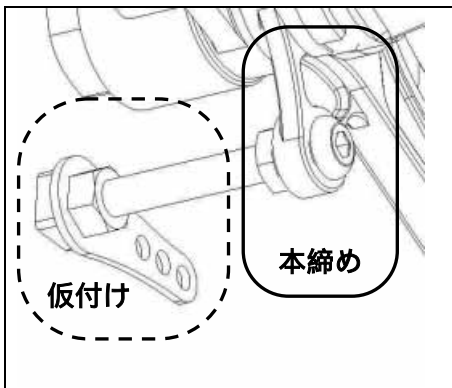
上図の様に、純正マスターシリンダーに  
a) H/B リターンスプリングカラー  
b) ペダルリターンスプリング 10  
c) 純正 M8 アジャストナット(1コ)

の順でプッシュロッドのネジ部に取付け、KF 8C ピロボールを仮付けしておきます



マスターシリンダーカラー下部と、純正 M8 ナットの下端との距離が約 14~17 mm 程の距離( 上図参照 )に調整し、KF 8C ピロボールを仮止めします。

( 後で 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、反対側から左図のように、M6 ジャミナットで本締めしペダルに完全に固定します。

そして、スイッチロッドステアと 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アの角度を、ブレーキスイッチに取付けられているスプリングの長さに合わせて、ロッドステアがボルトから外れないようネジのかかり量に注意して回しロッドステアの先端側の穴に、引っ掛けます。

ロッドステアの傾きが決まってからスイッチ ステア側の M6 ジャミナットを仮締めします。

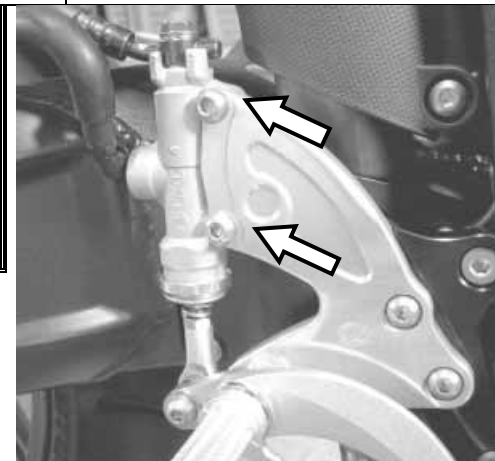


ポジションプレートにブレーキ側ホルダーを一番前のポジションに取付け、丸キャップボルト M8×15 で本締めします。

( 左図参照 )

リアマスターシリンダーをブレーキ側ホルダーの裏側から 純正マスターシリンダー取付ボルトで仮締めしておきます。

( 右図矢印 )



リアマスターシリンダーのピロボールとペダルカムを上図(及び別紙パーツリスト)通りに

1. M8 Uナット
2. ピロボール KF-8C
3. ピロカラー t=7
4. M8 ワッシャ
5. H/B ブレーキカム
6. M8 ワッシャ
7. M8 ボルト

の順で組み付けます。



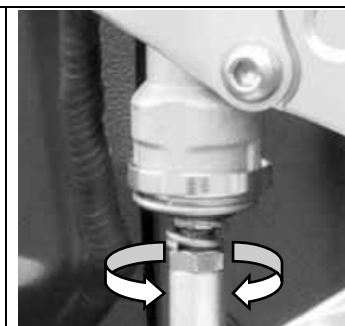
ブレーキペダルの角度が合わない場合は、ピロボール先端のM8ボルトをブレーキカムから取り外して、ピロボール自体を回転させて調整します。

角度調整後ピロボールをブレーキカムにM8ボルトで固定したあとに、ピロボール部の純正M8ナットを本締めします。



ペダルの高さ調整をした後に再度、リアマスターシリンダーとブレーキ側ホルダーをとめている純正 M8 マスターシリンダー取付ボルトを取外し、AL カラー (t=5、2個) と 純正ヒールガードをはさんで本締めしておきます。

- ◇ 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

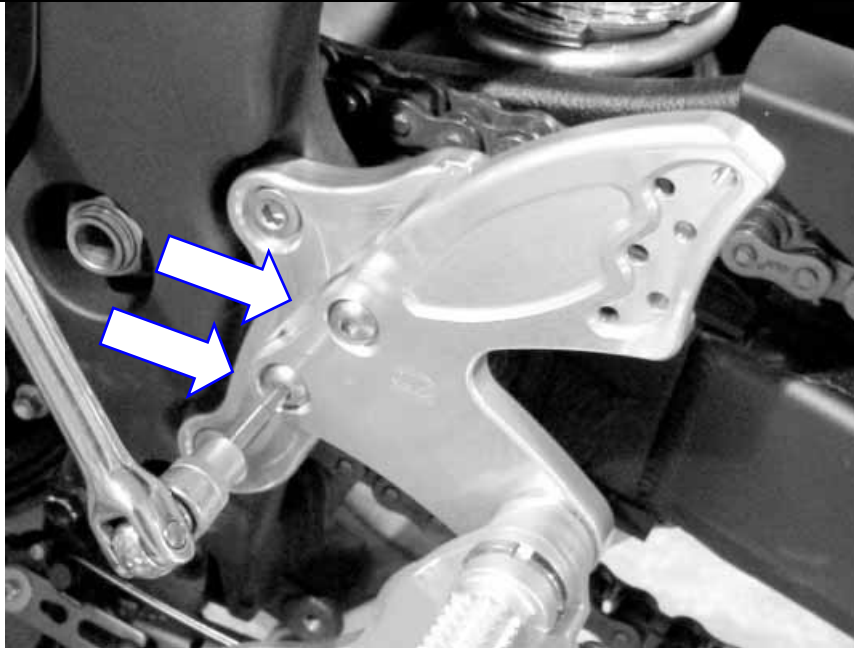


◇ ブレーキ側の取付けの最後に...  
H/B ブレーキ側の取付け確認して各部の増し締めを行って下さい。

## LH (チェンジ側) の取り付け

- エンジン側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。
- 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 STD ボルト で車体側に取り付け、本締めします。( 下図矢印 )



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り付け、丸キャップボルト M8×15 で本締めします。

( 左図参照 )

最初の取り付け時は、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。

AL チェンジロッドに H/B チェンジカムのネジを少しねじこんで、エンジン側のシフトチェンジシャフトにピロボールを下向きに取付け、純正 M6 六角ボルトで 仮締め します。

付属の AL チェンジロッドを取付るときは、

- エンジン側チェンジカムピロボール M6 正ネジ
- チェンジペダルカムのピロボール M6 逆ネジ の

それぞれの部分のネジのかけり量が 5~10mm 以上 になるように注意して調整して下さい。

チェンジロッドの破損や、脱落等の原因になります。!



◆ 正チェンジ仕様にする場合は...  
( 左図参照 )

右図のように付属のチェンジカムを取付け、純正 M6 六角ボルトで本締めして下さい。

◆ 逆チェンジ仕様にする場合は...

オプションのチェンジカム No15 を購入して正チェンジ時とは約 180 度 逆向きに取付け、正チェンジ時と同様に 純正 M6 六角ボルトで本締めして下さい。

アルミチェンジロッドを回してお好みのペダルの垂れ角に調整して、ペダル位置が決まったら M6 ジャミナット を閉めてロックして下さい。  
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。

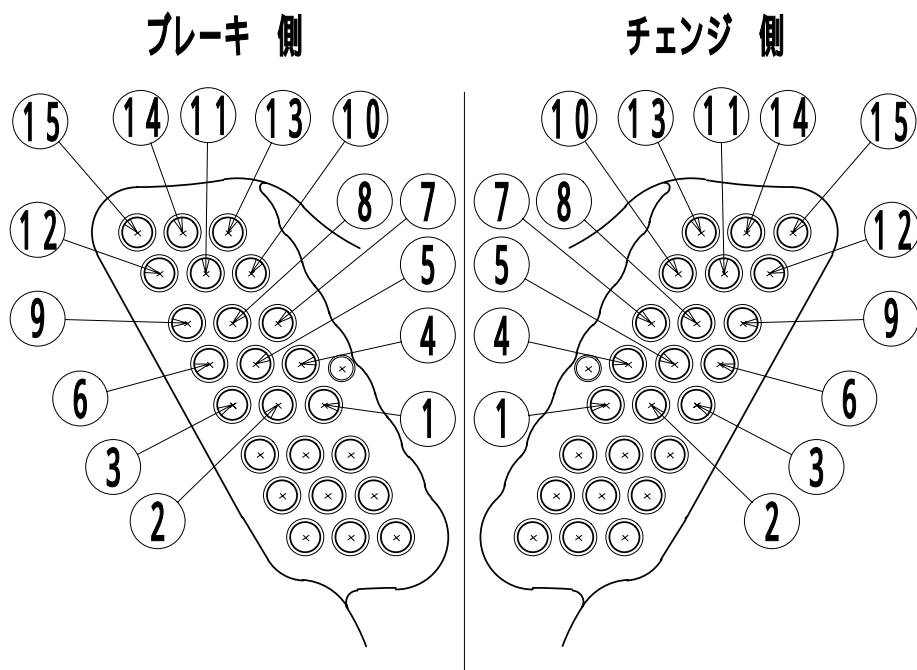
停車状態で、シフトチェンジ操作を2~3度行って、シフトフィールを確認しながらペダルの角度を再度確認して下さい。

◇ 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

仕様	BACK	UP	仕様	BACK	UP
Pos. 1	-14 mm	6 mm	Pos. 9 R	-16 mm	24 mm
Pos. 2	-4 mm	6 mm	Pos. 10 R	2 mm	35 mm
Pos. 3 R	6 mm	6 mm	Pos. 11 R	12 mm	35 mm
Pos. 4	-9 mm	15 mm	Pos. 12 R	22 mm	35 mm
Pos. 5	1 mm	15 mm	Pos. 13 R	7 mm	44 mm
Pos. 6 R	11 mm	15 mm	Pos. 14 R	17 mm	44 mm
Pos. 7	-4 mm	24 mm	Pos. 15 R	27 mm	44 mm
Pos. 8	6 mm	24 mm			



上記ポジション表の[仕様]に R マーク がついているポジションはレース専用ポジション。レース専用ポジションでの STD のリア・ブレーキスイッチの使用は出来ません。

上記、枠内の数字はH/Bホルダーの取付穴の上側を取付ける位置とする。  
 上記、数字枠の○はストリート対応○はレース専用のポジションとする。  
 上記、～のホルダー穴は～のポジションでも使用する。

》 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あ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。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ことを確認して下さい。
- ◇ 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](mailto:sales@beet.co.jp)

➤ 技術関連 e-mail アドレス  
[support@beet.co.jp](mailto: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。