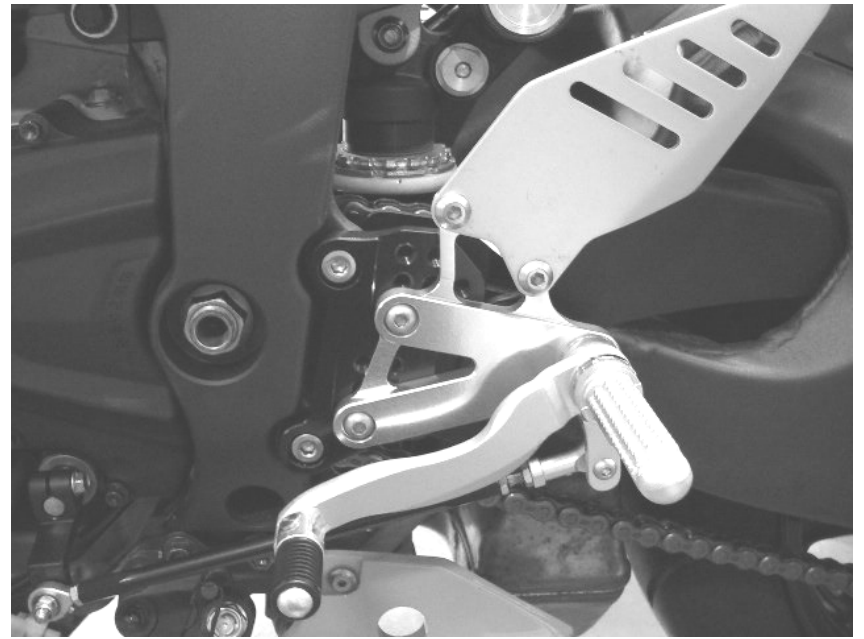
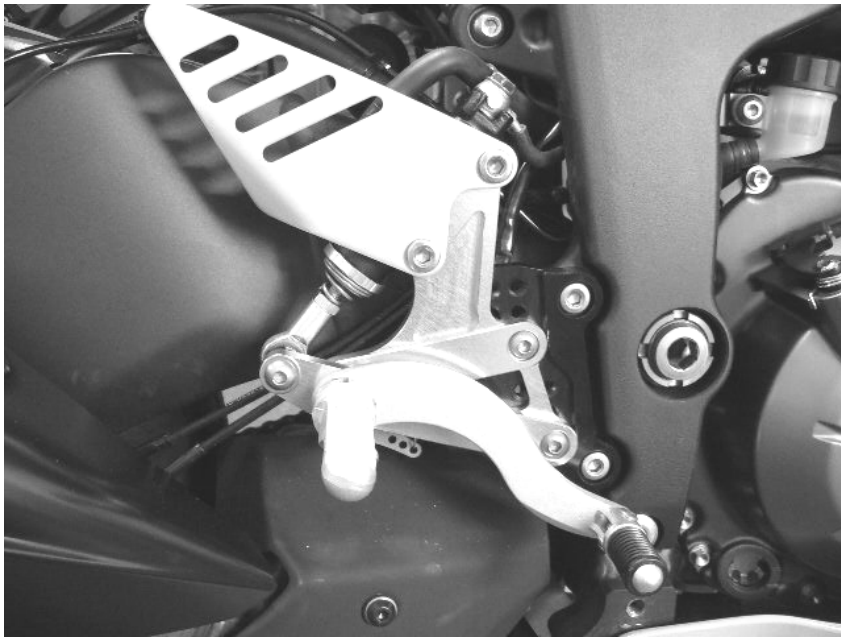


# '19 Kawasaki ZX-6R HYPER BANK

取付説明書



《 **注意 !!** 》

取付作業をはじめる前に  
必ずお読みください

《 **Attention!!** 》

## 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
◆ エクステンション用 シフトロッド付属。		
➢ 両側ペダルピン、可倒システム採用。	➢ 8 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、リアブレーキングスイッチの使用不可	➢ 純正ヒールガードプレート使用可。	

- ◆ 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。

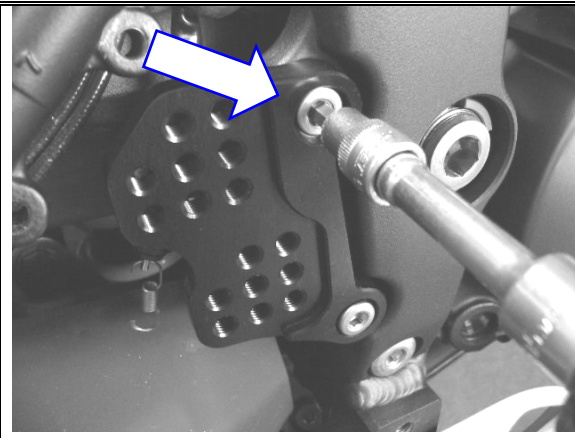
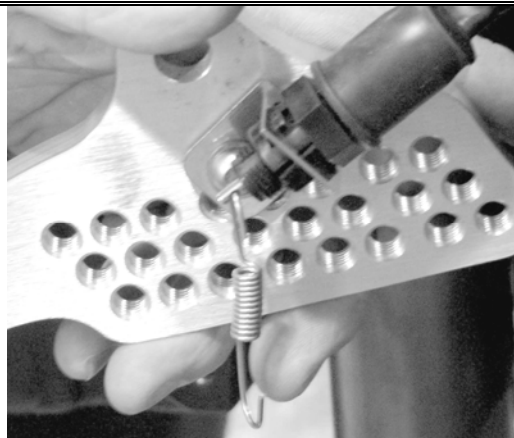
ノーマルステップ を外した後、純正ブレーキランプスイッチのスプリングを、ラジオペンチ等で取り外します。

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 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。



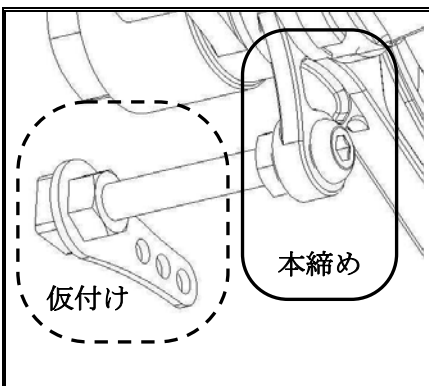
上図の様に、純正マスターシリンダーに

- 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No.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。

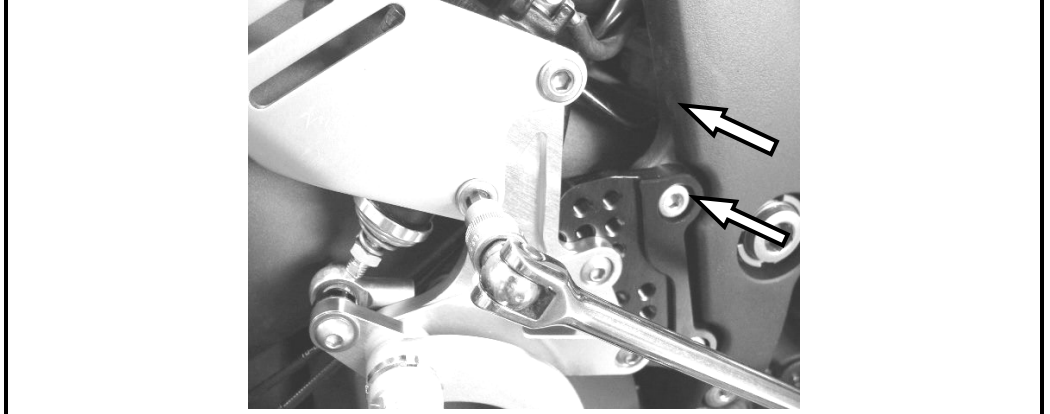
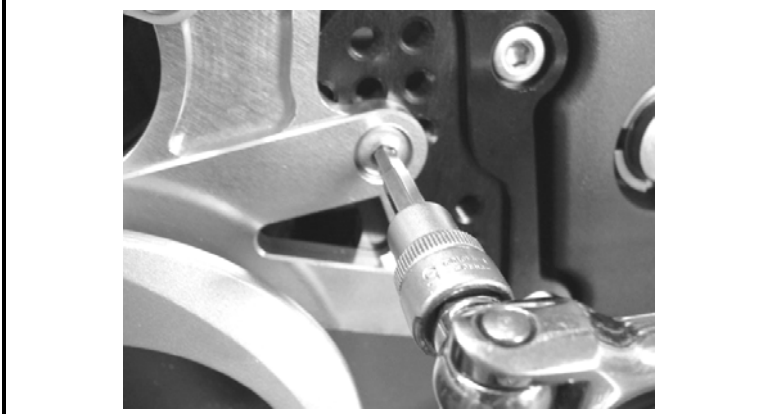
( ※後で 要再調整 )



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ーと M6 ジャミナットを左図の様に、仮付けしておきます。

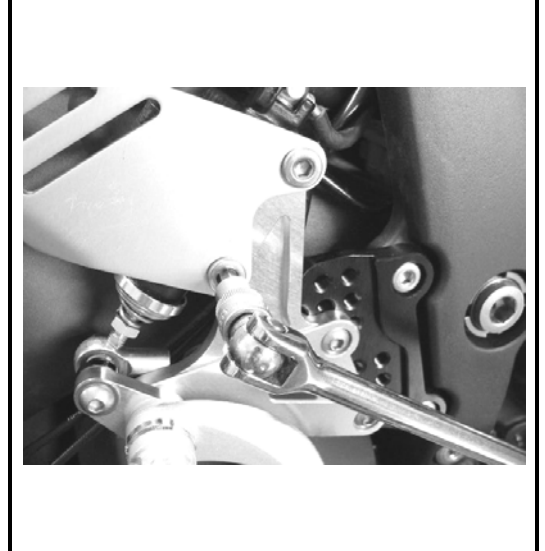
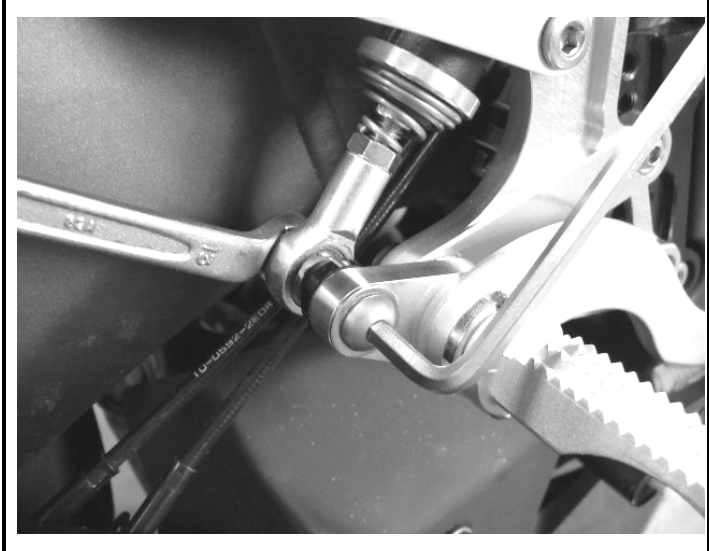


スイッチロッドステーの角度を、ブレーキスイッチに取付けられている スプリングの長さに合わせて、ロッドステーがボルトから外れないようネジのかかり量に注意して回しロッドステーの先端側の穴に、引っ掛けます。ロッドステーの傾きが決まってからスイッチ ステー側の M6 ジャミナットを仮締めします。



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。  
( 上図参照 )

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。(純正ヒールガードを共締めします。)  
( 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

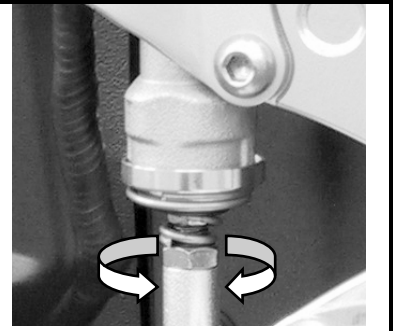
1. M8 Uナット
2. ピロボール KF-8C
3. ピロカラー t=10
4. M8 ワッシャ
5. H/B ブレーキカム
6. M8 ワッシャ
7. M8 ボルト

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 マスターを、純正ヒールガードをはさんで本締めしておきます。  
ノーマルマフラーのデバイスワイヤーは付属のタイラップでスイングアームと干渉しない場所に固定します。

◇ 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

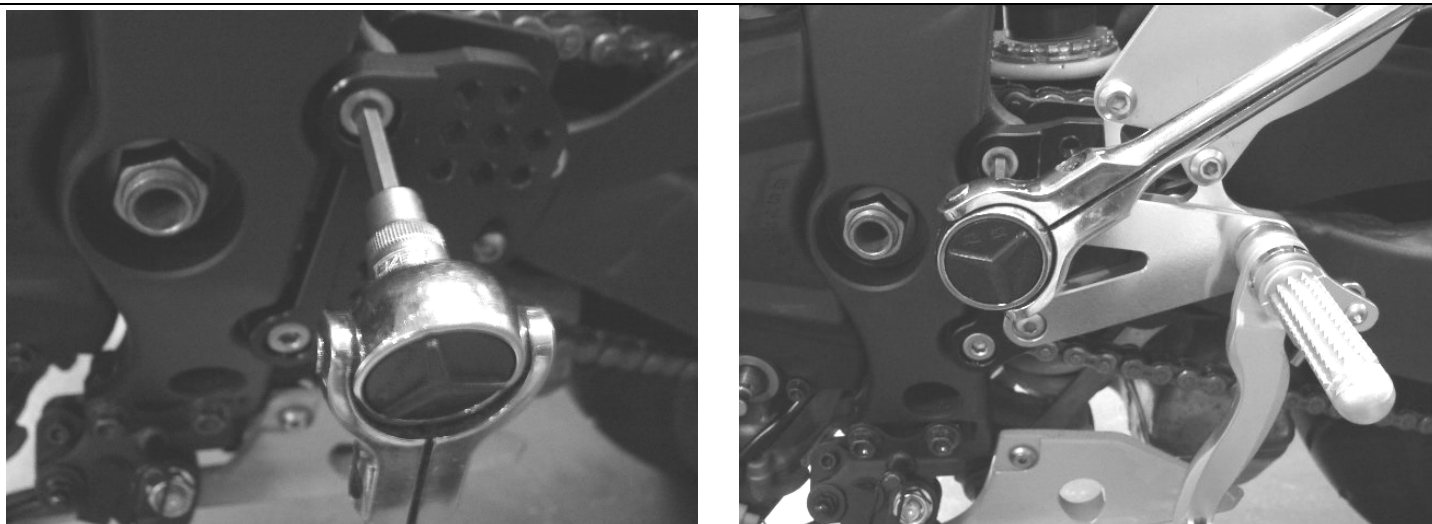


◇ ブレーキ側の取付けの最後に…  
H/B ブレーキ側の取付け確認して各部の増し締めを行って下さい。  
後方ポジション選択時にスイングアーム上面と M8U ナットの隙間が少ない場合に付属の隙間調整用 t5 カラーを挟みこんで隙間を調整してください。

## 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 で車体側に取付け、本締めします。(※下図)



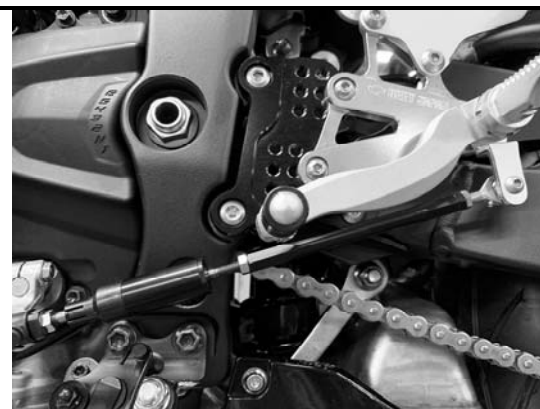
H/B チェンジ側ステップホルダーをチェンジ側ポジションプレートに取付け、丸キャップボルト M8×15 で本締めします。(※上図参照)

※ 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。

最前列縦3ポジションは72mmのSUSロッドと正ネジ雌ピロボールをそれ以外の5ポジションでは125mmのアルミロッドと逆ネジ雄ピロボールを使用して取り付けてください。

それぞれの部分のネジのかかり量が6~10mm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。!



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、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。

## 》 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](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。

# ZX-6R (636)

## ABS

## ブレーキホース取付説明書

### < 注意！ 作業前に必ずお読み下さい >

- 取り付け作業に関しては、設備の整ったバイクショップ又は、パーツショップに作業依頼することをお勧めします。
- 取り付け作業者は、必ず取り付け説明の各項目 注意事項 部品構成を理解した上で、作業を進めてください。
- 作業をされたショップの作業者は、ノーマルパーツ及び説明書などは、必ずユーザーの方へお渡しください。

まず、パッケージの内容を下の写真でご確認ください。



タンクを取り外し、マスターシリンダーからABSユニット間のホースを交換いたします。

純正の金属パイプを、取り外します。

ABSユニット側に①のパーツを写真の様に純正ボルトで取り付け、ホースを接続します。

ホースは、ブレーキスイッチの配線と同じ所を通します。



裏面に続きます

マスターシリンダー側に②のパーツを、  
付属のバンジョーボルトで取り付け  
ホースを接続します。



ポジションによりホースが、フレームや  
スイングアームに近づきますので、干渉  
しない位置に、調整してください。



※ 弊社確認では、全てのポジションで確認しておりますが、個体差により最上部の位置では  
ブレーキホースのフレームへの接触や、マスターカップホースが突っ張る可能性があります  
ので、取り付け時には、必ず確認してください。

※ ブレーキホースがフレームに接触したままや、マスターカップホースが突っ張ったまま  
走行されますと、走行中の振動等により破損の原因となり、重大な危険の可能性があります。

※ エア抜きは、サービスマニュアルに記載の通り、行ってください。

# BEET

- ホームページアドレス <http://www.beet.co.jp/>
- メールアドレス  
商品関連 [sales@beet.co.jp](mailto:sales@beet.co.jp)  
技術関連 [support@beet.co.jp](mailto:support@beet.co.jp)

製品に関するお問い合わせは、  
〒591-8014 大阪府堺市北区八下北 3-53 (株) 日本ビート工業 までどうぞ。

Tel **072-257-7600** Fax **072-259-6600**

BEET JAPAN INDUSTRY CO., LTD.