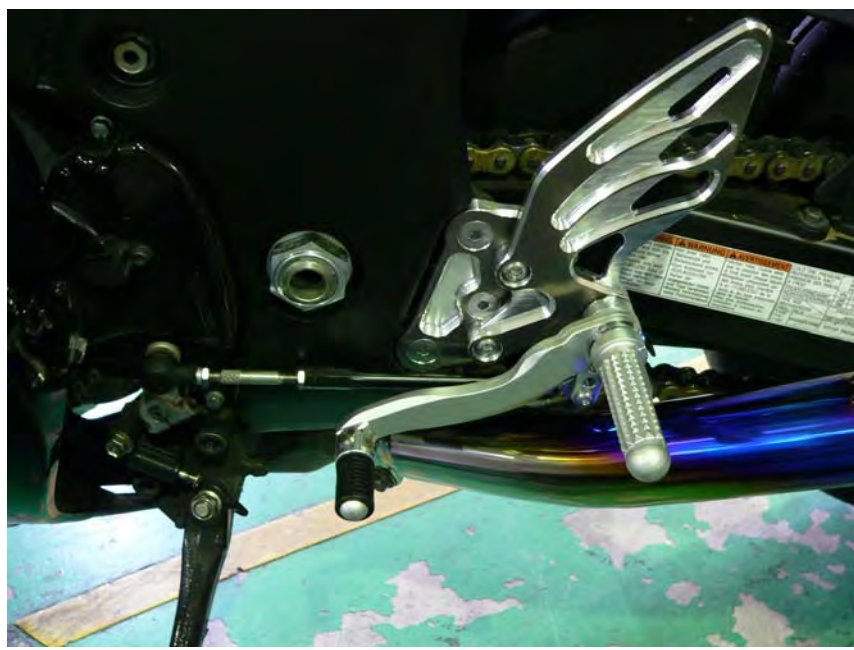


# SUZUKI HAYABUSA

# Hyper Bank



### 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 ( ※ 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
◆ 両側ペダルピン ( 可倒式機構付き )	➢ アルミ ( ジュラルミン )	削り出し
◆ チェンジペダルカム ・ ブレーキペダルカム	➢ アルミ ( ジュラルミン )	鍛造
◆ 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。	➢ 3 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 M6 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上端の配線カップラーを外し、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。

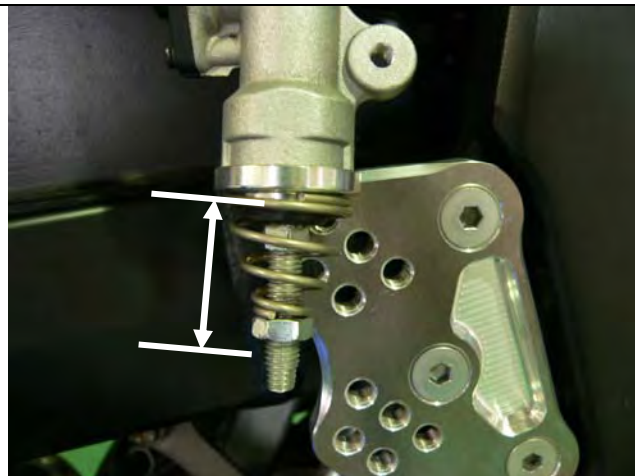
その後で、純正ブレーキランプスイッチを回してブレーキランプスイッチをノーマルホルダーから外し、スイッチのアジャストナットもノーマルホルダーから外してください。

純正 M6 ボルトを緩めて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 )

ブレーキホーススライドステーを写真のようにとりつける。  
(ポジションによって位置を調整する。)

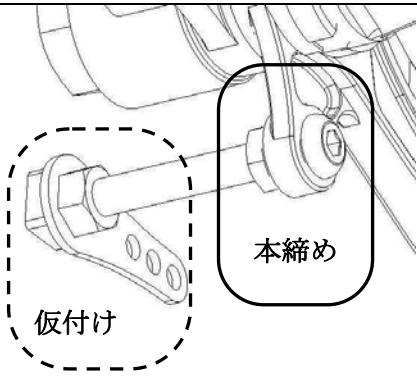


右図のように、純正マスターシリンダーに

- 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 M8 ネジ部に取り付け、スプリングの上端と、一番下のナットの下端 との 距離が 約 38~42 mm程の距離 (※ 左図矢印参照) に調整し、純正アジャストナットで仮締めしておきます。

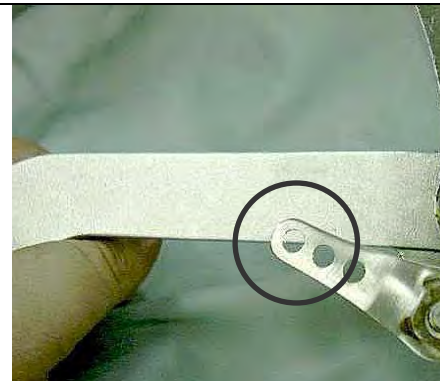
( ※後で 要再調整 )



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、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。



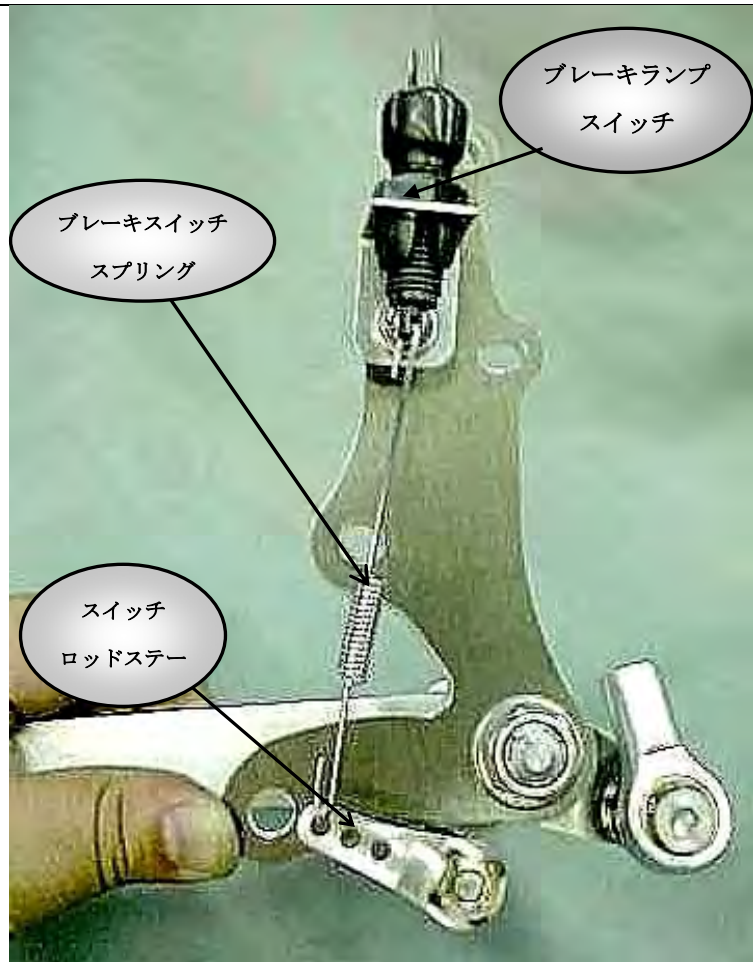
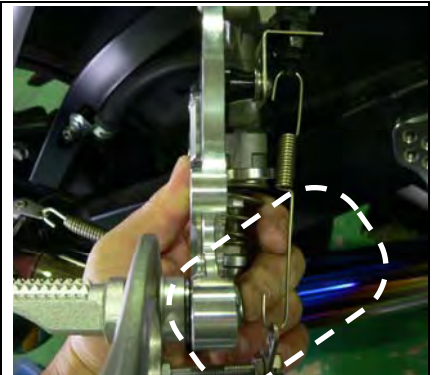
- スイッチロッドステーの本締めの際、スイッチロッドステーごと回りますので、右上図で決めた角度を保つように工夫して本締めして下さい
- M6 ジャミナットをスイッチロッドステーが回らないように押さえながら本締めして下さい。



外しておいた純正ブレーキランプスイッチとアジャストナットを方向を間違えないように組み立て、H/B ブレーキ側ステップホルダーについているストップランプスイッチステーに、ナットのツメが引掛かるまで押し込んで下さい。

そして、純正ブレーキスイッチ本体を回していっぱいまで下げておきます。

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



ブレーキスイッチスプリングの長さに合わせて、スイッチロッドステーとブレーキランプスイッチの傾きを（左図）を参考にセットします。

そして、ブレーキスイッチ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。

(左図の状態を参考に)



ブレーキ側ポジションプレートを皿キャップボルト M8×20 で、車体側に取り付け、本締めしておきます。

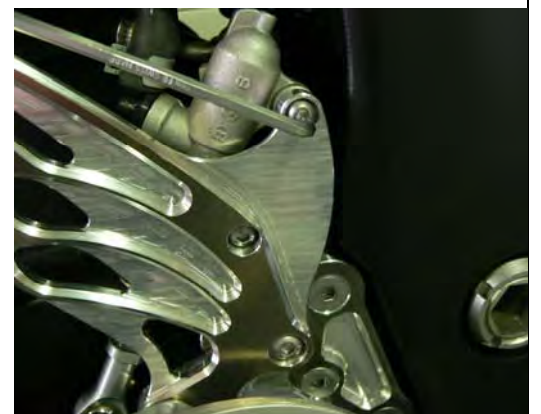
ブレーキ側ステップホルダーをポジションプレートに丸キャップボルト M8×15 で仮締めします。



リアマスターシリンダーの M8 プッシュロッドボルトの先端に H/B ブレーキ側ステップのペダルカムに付いているピロボールの M8 ネジ穴を差し込んで取り付けブレーキ側 Assy ごと回して仮付けします。

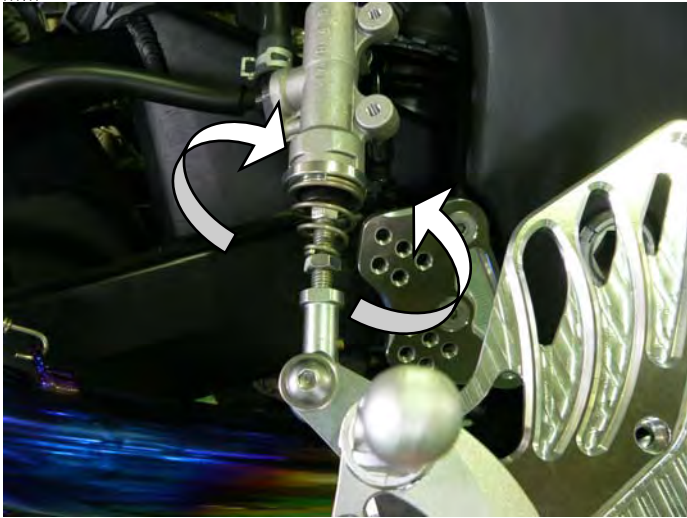


部品を取り付けたリアブレーキマスターシリンダーを、ステップホルダーの裏側から取り付け、付属のキャップボルト M6×20 を、ステップホルダーの表側から φ6.5 mm 穴に通し、リアブレーキマスターシリンダー側の M6 ネジで仮締めします。



そして、ブレーキペダルの角度が合わない場合は、再度 取外してブレーキ側 Assy ごと回して調整します。

※ マスタシリンダーを仮止めしている キャップボルト M6×20 とブレーキランプ配線カップラーをその都度、外しながら行って下さい。



ブレーキペダルの調整と同時に、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。



▶ 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

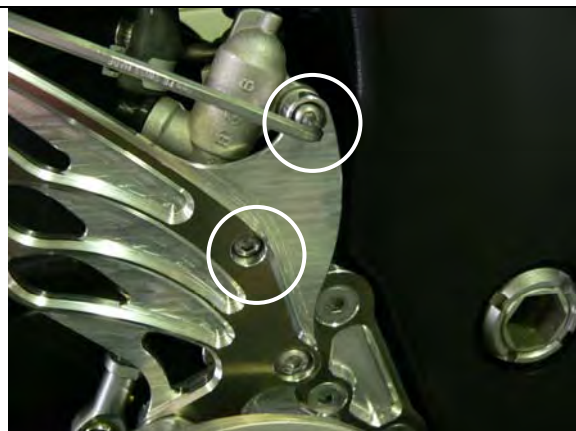
▶ ペダルが 下向き すぎる場合は…  
ピロボールを少しずつ 緩めて ペダルの先端を 上げます

再度、マスタシリンダーを仮止めしている キャップボルト M6×20 を外し、ペダルの角度調整、ブレーキランプの配線カップラーの接続とブレーキランプ点灯調整、ピロボールの角度や取り付けが調整できたら、

ブレーキ側ステップホルダーをポジションプレートに止めている丸キャップボルト M8×15 を本締めします。

マスターシリンダーの取付けを確認してキャップボルト M6×20 を本締めします。

ブレーキリターン springs のナットを調整して、マスターシリンダーのピロボールの純正 M8 ナットを本締めします。



◇ ブレーキ側の取付けの最後に…

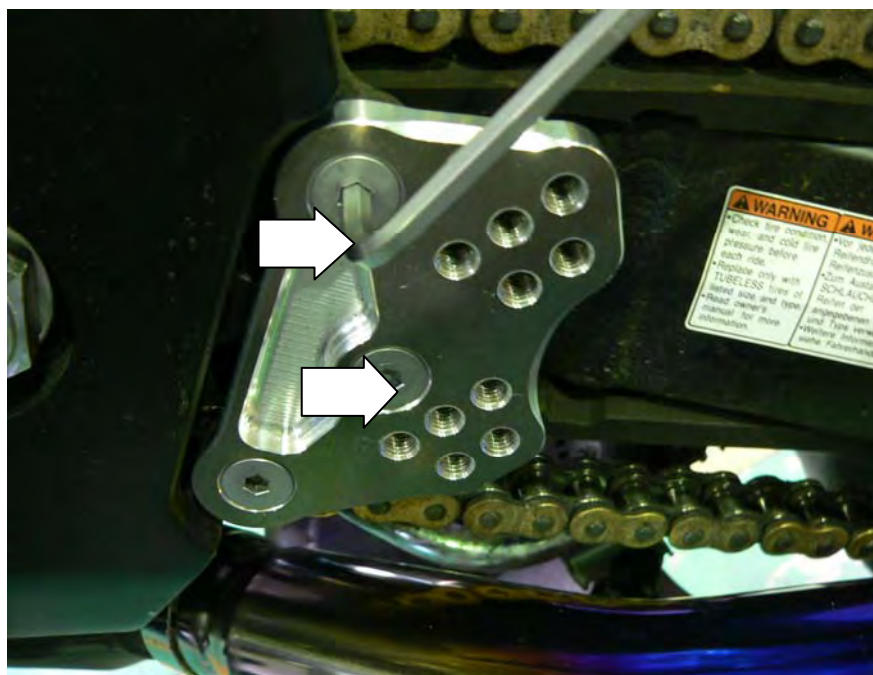
H/B ブレーキ側の取付け確認して各部の増し締めを行って下さい。

## LH (チェンジ側) の取り付け

- ▶ **チェンジ側ノーマルステップ側** 純正チェンジシャフトを止めている、純正 M6 六角ナットを緩めて、純正 チェンジシャフトを外します。
- ▶ 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。  
※ 純正チェンジカムは使用します。

チェンジ側ポジションプレートを皿キャップボルト M8×20 で車体側に取り付け、本締めします。  
(※下図参照)

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。(※下図参照)



※ 最初の取り付け時は、好み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事を確認して下さい。

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 取り付け、純正 M6 六角ボルトで 仮締め します。

※ エンジン側チェンジカムのエクステンション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2種類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 正ネジ
- ▶ ステンレスロッドの後端 M6 逆ネジ
- ▶ チェンジペダルのピロボール M6 正ネジ の

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

チェンジロッドの脱落等の原因になります。!



溝加工の有る方は  
逆ネジ (エクステンションロッド側)

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、ペダル位置が決まったらそれぞれ 前出の三ヶ所の 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。

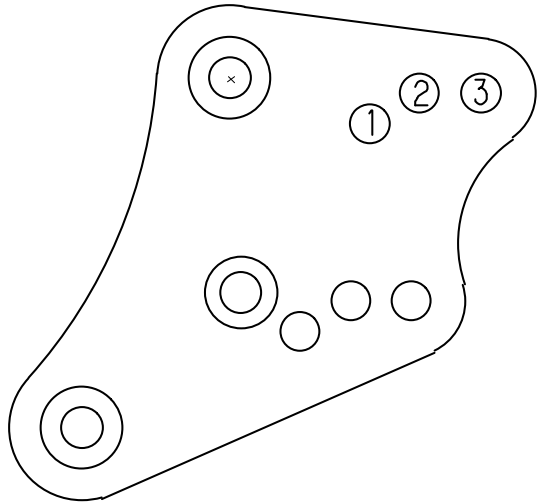
停車状態で、シフトチェンジ操作を 2~3 度行って、シフトフィールを確認しながらペダルの角度を再度確認して下さい。

◇ 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

	BACK	UP
Pos. 1	3 5. 4 mm	9 mm
Pos. 2	4 5. 4 mm	1 5 mm
Pos. 3	5 7. 4 mm	1 5 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、選択が可能です但し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。