

Kawasaki **BALIUS-II** Hyper SUZUKI **GSX250FX** 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 メインホルダー	➢ アルミ (ジュラルミン)	削り出し
◆ チェンジ側 ・ ブレーキ側 タデムホルダー	➢ 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)	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。ヤケド等のケガの原因となります。
- ◆ 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。

ノーマルステップホルダーの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ホルダーを取付けている M8 純正ボルト(3本)を緩めてノーマルホルダーを車体から取り外します。

ノーマルホルダー 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。

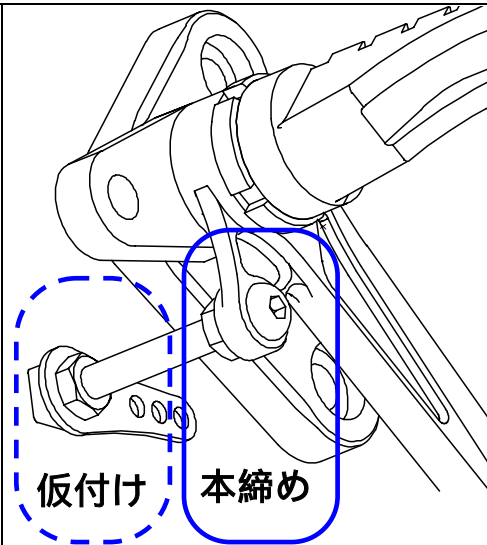
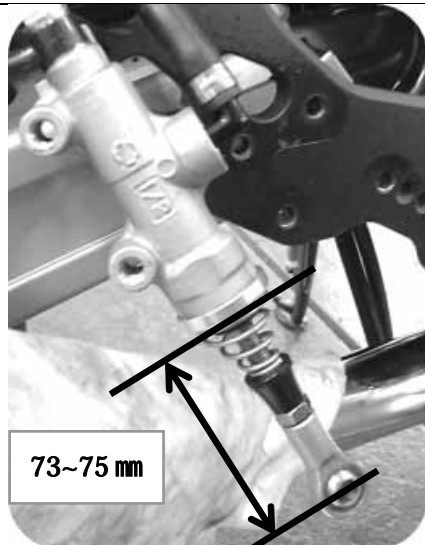
リアブレーキマスターシリンダーのプッシュロッド部の 純正 M8 アジャストナット (2 コ) を緩めた後、ノーマルホルダーをホルダーAssy ごと回してマスターシリンダーから、完全に取り外します。

(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
a) H/B リターンコイルカラー
b) ペダルリターンコイル 10
c) AL カラー t=33
d) 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 ネジ部に取り付ける

リターンコイルカラーの段差部と、ピストルの穴の中心との距離が 約 73~75 mm 程の距離 (右図矢印参照) になる ように調整し、仮止めします。

(後で 要再調整)



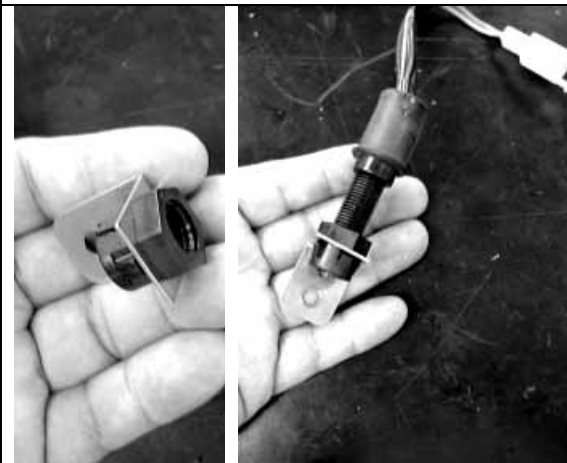
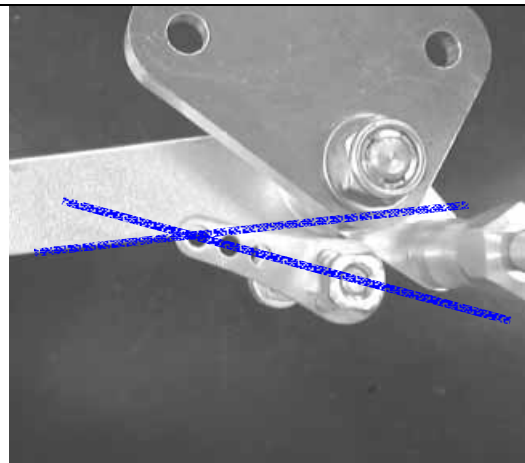
H/B ステップホルダーに組付けてあるブレーキペダルのネジ部に丸キャップボルト M6×50 を締め込み、ネジ部の裏から左図の様に M6 ジャミナットで本締めしてペダルに完全に固定します。

そして、M6 ジャミナット・スイッチロッドステーの順に左図の様に M6×50 ボルトの先端に仮付けしておきます。

スイッチロッドステーとペダルバーの下端部の角度を、下図の角度にステーを回してセットし、角度が決まったらスイッチステー側の M6 ジャミナットを本締めします。

シートを車体から外してブレーキ側のサイドカバーの上側のビスを外し、カバー全体をしっかりとって 3ヶ所ある差し込みからゆっくり引抜いてカバーを外し、ブレーキスイッチの接続カップラーを外してスイッチ Assy ごとカップラーを、配線されている隙間から下に抜取ってを完全に外して下さい。

純正ブレーキランプスイッチのアジャストナットを本体から外してスイッチステーに (下図左) の様に取付け、スイッチ本体を (下図右) の様に組立てます。

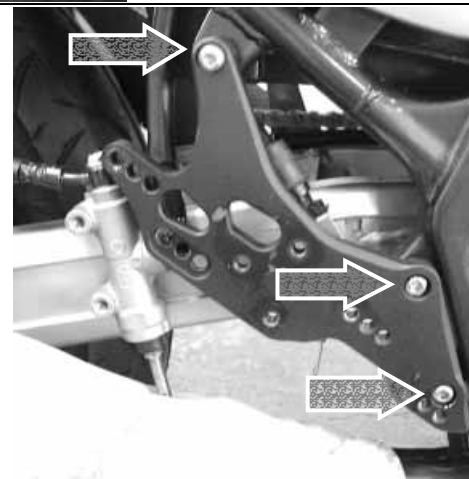


組立てたブレーキランプスイッチステーをブレーキ側メインホルダーの設定ポジション別のそれぞれの M6 ネジ穴に M6 丸キャップボルトと M6 スプリングワッシャで取付けて、少し回る程度で固定します。

付属のストップランプスプリングのフックの短い側を下にしてスイッチにセットしておきます。



ブレーキ側メインホルダーにアルミカラー t-8 を挟み、前側 2カ所を丸キャップボルト M8×25 で、上側 1カ所を丸キャップボルト M8×30 で、車体側に取り付け、本締めしておきます

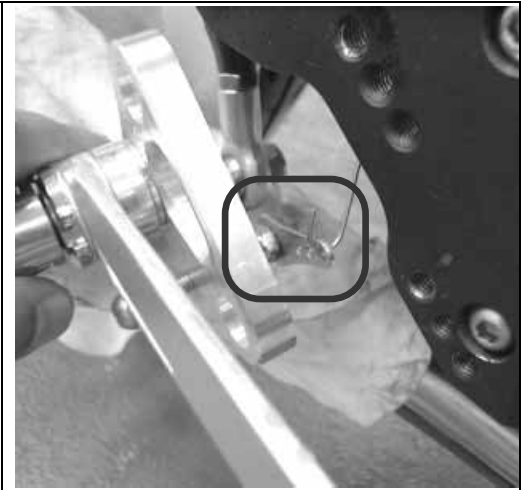


ブレーキ側ステップホルダーのブレーキペダルカムに取付けられているカラーがペダルカムに M8 ステンレスボルトで固定されているかを確認し、アルミカラーから突き出ているボルトにリアマスターシリンダーのピロボールを通して M8U ナットで仮締めをしておきます。



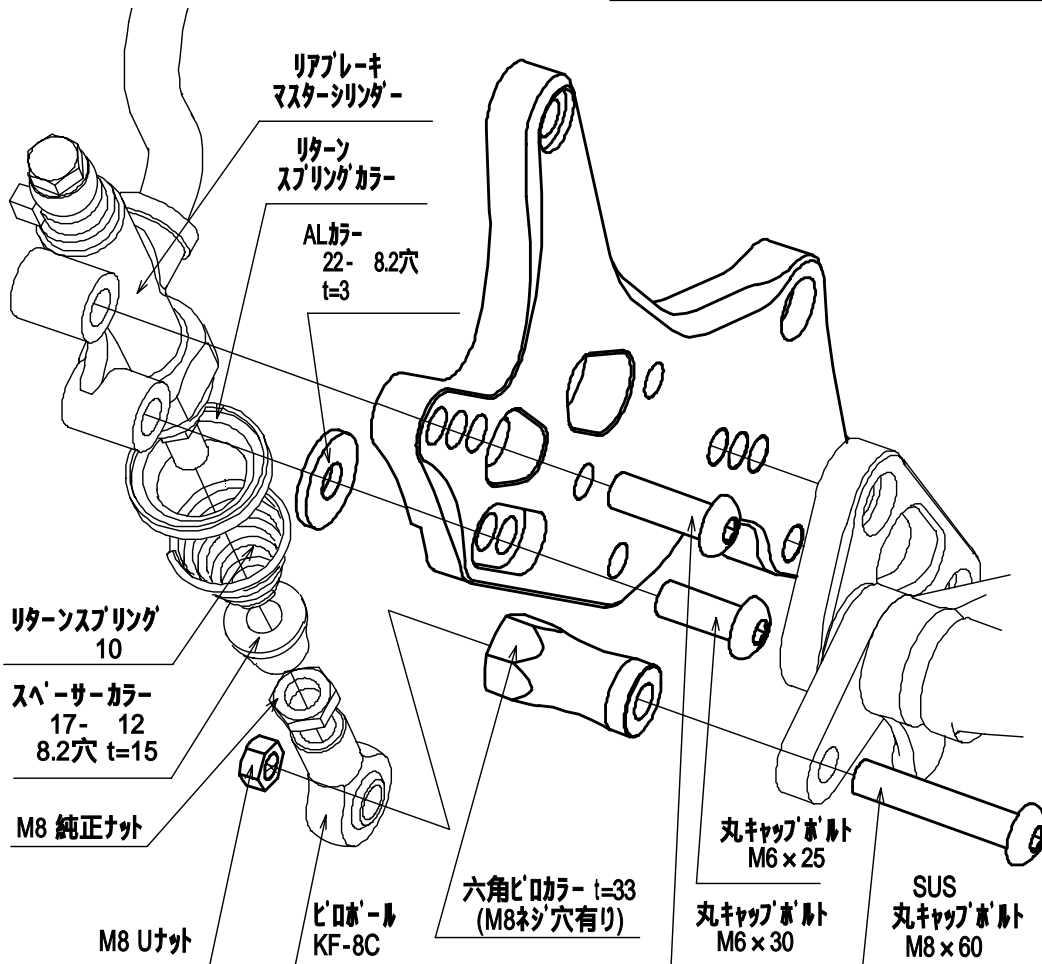
ブレーキ側ステップホルダーのブレーキペダル下方内側に取付けられているスイッチロッドステーの先端の穴にブレーキランプスイッチに取付けたスプリングを引掛けておきます

(この時スプリングを引っ張りすぎて変形しない様に気を付けて下さい)



下図部品構成図を参照の事

ブレーキ側 メインプレート と ステップホルダーの部品構成図



リアブレーキマスターシリンダーを、メインホルダーの裏側から付属のアルミカラー(22× 8.2 穴 t-3) を はさんで、表側の上方を M8×30 , 下側を M8×25 を通して仮締めします。

リアマスターシリンダーとブレーキペダルのリンク廻りを左図の通りに

- M8×60 ボルト、
- ブレーキペダルカム
- ピロカラー t=33
- ピロボール
- M8 Uナット、 の順で組み付けしておきます。

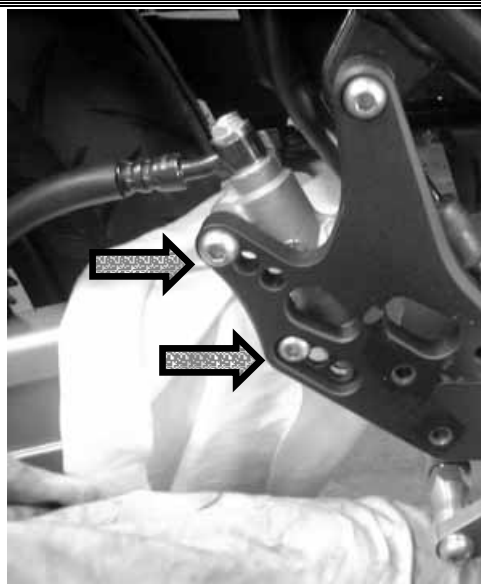
ブレーキペダルカムとピロカラー(M8 ネジ穴付)は本締めとし、ピロボールと M8U ナットは 仮締めとします。

ブレーキペダルの角度は、最初からあまり極端な角度にセットせず、STD と同じ程度の垂れ角をセットすることをお勧めします。

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。

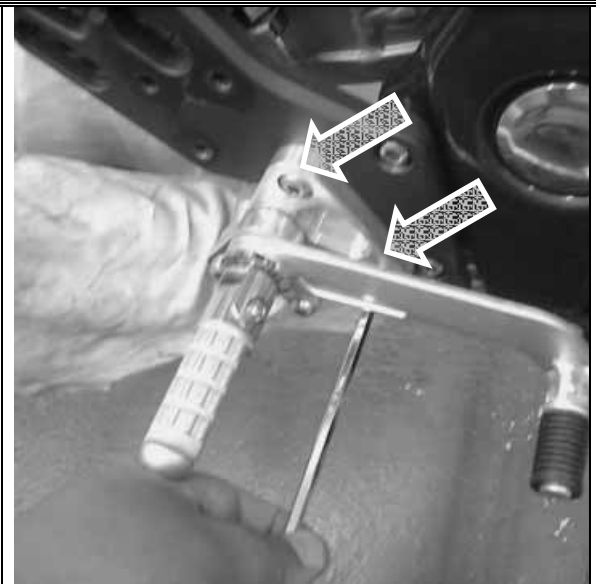
ブレーキランプの点灯するタイミングを見ながら、純正ブレーキスイッチのアジャストナット を回し、ブレーキランプの点灯を確認しながらブレーキスイッチの 引き加減を調整します。

ステップホルダーをメインホルダー本体に取付けるために左図矢印の M8 丸キャップ ボルトを一度 取り外します。



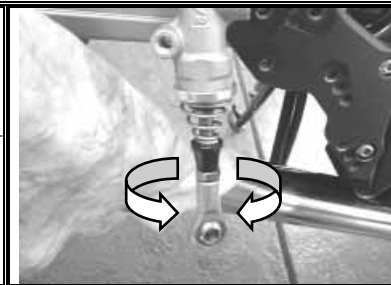
ブレーキ側ステップホルダーをメインホルダーに丸キャップボルト M8×15 で取り付けます。(左図矢印)

取付けるポジションは STD ポジションを選択し、全てを組み終わった後にポジションを移動して下さい。



そして、ブレーキペダルのお好みの角度を合わせる場合は、ピロボールを仮締めしている M8U ナットを外し、メインホルダーとマスターシリンダーを固定している M8 ボルト 2 本も外して、M8 純正アジャストナットとピロボール自体を回転させて行います。調整が終わったら元通りにボルトとナットを仮締めしておきます。

- ペダルが 上向き すぎる場合は...
M8 純正アジャストナットと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...
M8 純正アジャストナットとピロボールを少しずつ 緩めて ペダルの先端を上げます



ブレーキランプの点灯の調整と、ブレーキペダルの垂れ角を調整したら

- メインホルダーとマスターシリンダーを仮締めしている M8 ボルト(2本)を締めて完全に固定します
- ペダル角度調整後、ピロボールをブレーキカムに取付けてあるアルミピロカラー (t-33) と M8 丸キャップボルトに M8 U ナットで本締めし、プッシュロッド部の純正 M8 アジャストナットとピロボールを本締めします。
- ペダルの設定角度の異常やリアブレーキの引きずり等が無いが、ブレーキランプがタイミング良く点灯するかどうかを確認した上で取付ボルトを本締めし、その他のボルトの増し締め及び確認作業を行って下さい。

◇ 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作動確認を行って下さい。

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。

ノーマルステップを車体に固定している純正 M8 ボルト(3本)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。

チェンジ側メインホルダーと車体側取付け部との間にアルミカラーt-8を挟み、前側2カ所を丸キャップボルト M8×25 で、上側1カ所を丸キャップボルト M8×30 で、車体側に取り付け、本締めしておきます

H/B チェンジ側ステップホルダーをチェンジ側メインホルダーに取り付け、丸キャップボルト M8×15 で本締めします。

(取付けるポジションはSTDを選択し、組み付け後に移動して下さい。)

H/B チェンジカム No15 を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純正チェンジカムの角度と同じになるように取付け、下図のように純正チェンジカムで使用していた純正 M6 六角ボルトで仮締めをしておきます。



SUS チェンジロッドは下の項目に十分注意して、設定するポジションやペダルの垂れ角によって二種類の長さのロッドを使い分けて下さい。

◇ 付属の SUS (ステンレス) を取付けるときは、

- ステンレスロッドの前端 M6 逆ネジ
- ENG 側チェンジカムのピロボール 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 必ず 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。！！



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 チェンジロッドの M6 ジャミナットを閉めてロックして下さい。

- 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数回行って、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。

タンデムブラケット と サイレンサーステー の取付け

LH タンデムブラケットの取付け

チェンジ側タンデムブラケットの3ヶ所のザグリ穴に M8×15 丸キャップボルトを通しメインホルダーの M8 TAP 穴に取付けて本締めします

仮締めしてあるタンデムステップブラケットを下図のように六角レンチとメガネレンチ(又はスパナ)で本締めします。



- ◇ 純正タンデムブラケットの付いている純正タンデムステップバー等の付いている部品を H/B タンデムブラケットのステップブラケットにそのまま移植するような形で取付けて下さい。
(付けはずしの際、部品が飛び散りますので なくさないように注意して取扱して下さい)

RH タンデムブラケットの取付

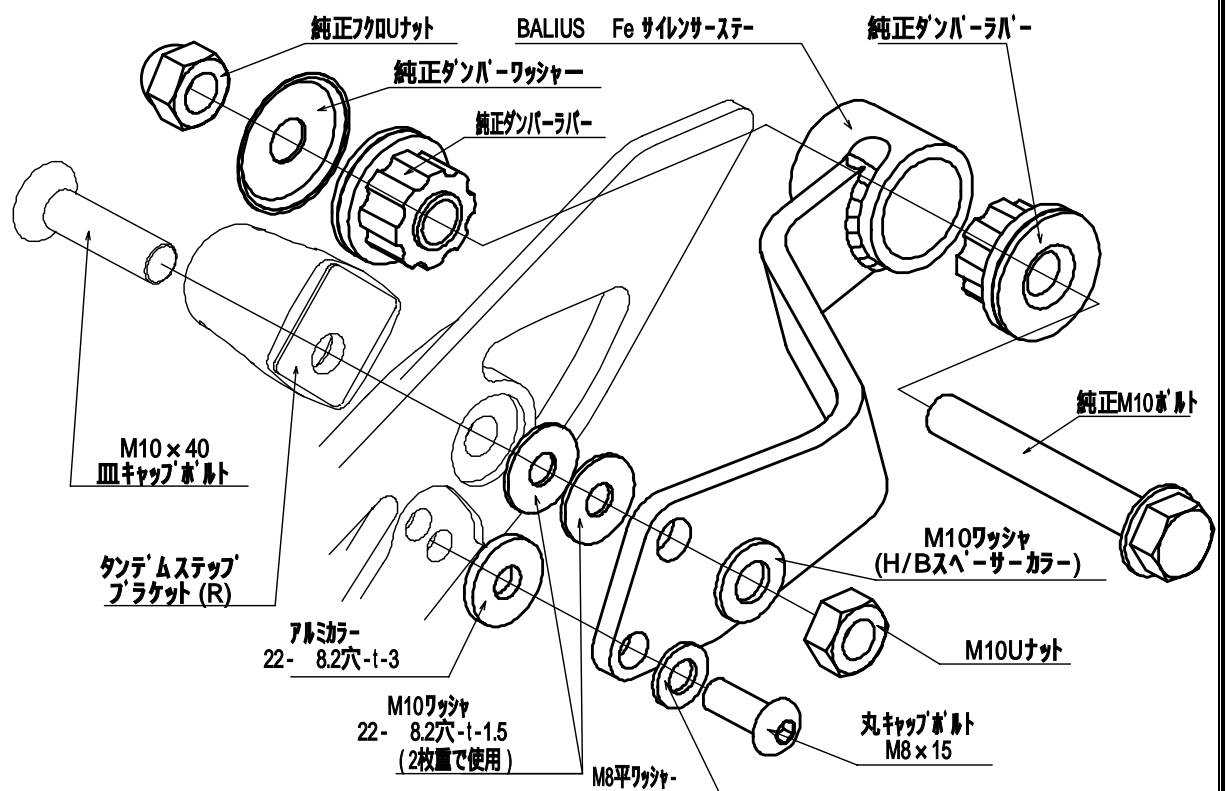
ブレーキ側タンデムブラケットと H/B サイレンサーステーの組立て




タンデムブラケットとサイレンサーステーの間にアルミカラー (1 個)と M10 ワッシャ (二枚) (右図参照) 挟んで、それぞれ右図を参考に仮締めをして下さい。

純正ダンパーラバー(二個)をサイレンサーステーのボス穴の表と裏から挟むように取付けておきます。

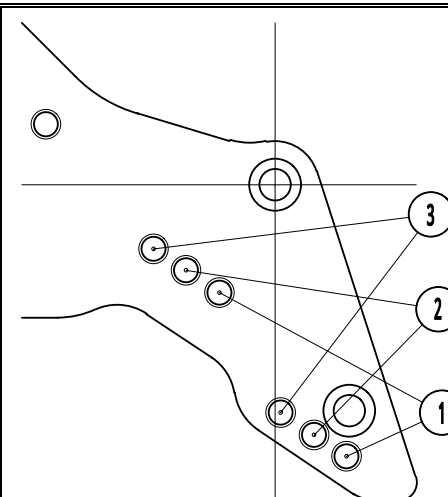
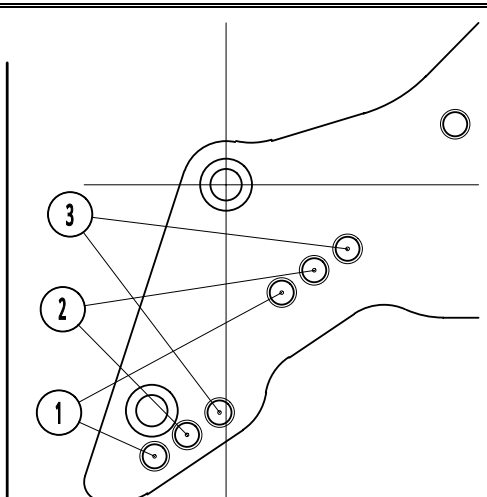
純正マフラーワッシャーは STD マフラー装着時のみダンパーラバーの表側に取付けます。

マフラーの取付け位置、マフラーの角度、ステップバーとリアサススプリングとのクリアランスを考慮した上で最終的に固定する位置を決めます。



<p>ブレーキ側タンデムブラケットの3ヶ所のザグリ穴にM8×15丸キャップボルトを通しメインホルダーのM8 TAP 穴に取付けて本締めします</p>	<p>純正タンデムブラケットに付いている純正タンデムステップバー等の付いている部品をH/B タンデムブラケットのステップブラケットにそのまま移植するような形で取付けて下さい。</p> <p>付けはずしの際、部品が飛び散り易いので無くさない様に注意して取扱って下さい</p>	<p>マフラーを取付ける場合</p> <p>◇ STD マフラー装着の場合は H/B サイレンサーステーの車体側(内側)にSTDマフラーのステー部を取付けて固定します。</p> <p>◇ 弊社ナサートマフラー装着の場合は H/B サイレンサーステーの外側にナサートマフラーのステー部を取付けて固定します 純正 M10 ボルトと M10U ナットで仮締めします。 (STD ・ ナサートマフラーどちらでも使用) (下の写真はナサートマフラー装着時)</p>
		
<p>➤ タンデムブラケット Assy、サイレンサーステー等の部品構成を確認して(ナサート装着時は間合などを十分確認して)サイレンサーの取付、H/B サイレンサーステーの取付、タンデムブラケットの取付を本締めします。</p>		
<p>➤ 取付後の走行後、または定期的には必ず増し締めと作動確認を行って下さい。</p>		

ポジションチェンジについて

	<i>BACK</i>	<i>UP</i>	
<i>Pos. 1</i>	<i>STD</i>	<i>STD</i>	
<i>Pos. 2</i>	<i>9 mm</i>	<i>6 mm</i>	
<i>Pos. 3</i>	<i>18 mm</i>	<i>12 mm</i>	
			

》 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。

<p>弊社製品に関するお問い合わせは、</p> <p>TEL 072 (257) 7600 FAX 072 (259) 6600</p> <p>(株) 日本ビート工業 まで</p>	<p>➤ ホームページ URL http://www.beet.co.jp/</p> <p>➤ 商品関連 e-mail アドレス sales@beet.co.jp</p> <p>➤ 技術関連 e-mail アドレス support@beet.co.jp</p>	<p style="text-align: center;">BEET Web site</p> <p>Web サイトを開設しております。 左記 URL にてご覧下さい。</p>
--	---	--