

kawasaki ZEPHYR 750 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 メインホルダー	➢ 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 ステップパー (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	➢ ステップパー 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。
- ◆ 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。

マフラーが装着されている場合、サイレンサー・テールパイプ等を取外してから作業に入ってください。マフラーや車体、本製品の破損の原因になります。

ノーマルマフラーの場合はサイレンサーのみ、取外して下さい

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ステップホルダーを取付けている M10 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の下端を、ラジオペンチ等で取り外します。

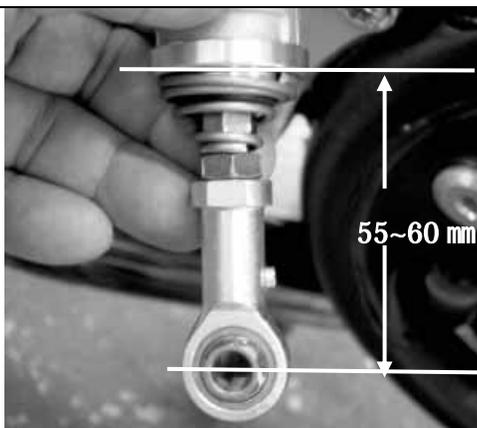
リアブレーキマスターシリンダー の プッシュロッド部の 純正 M8 アジャストナットを緩めた後、ノーマルステップホルダーをホルダー-Assy ごと回してマスターシリンダーから、完全に取り外します。

(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

- 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) 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



スプリングカラー下端部と、ピロボールのナットの下端との距離が約 55~60 mm程の距離(左図矢印参照)に調整し、KF 8 ピロボールを仮止めします。

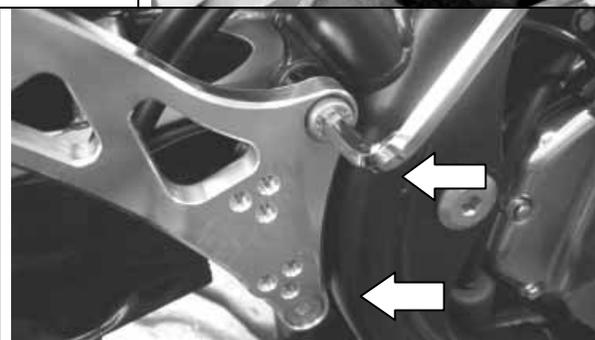
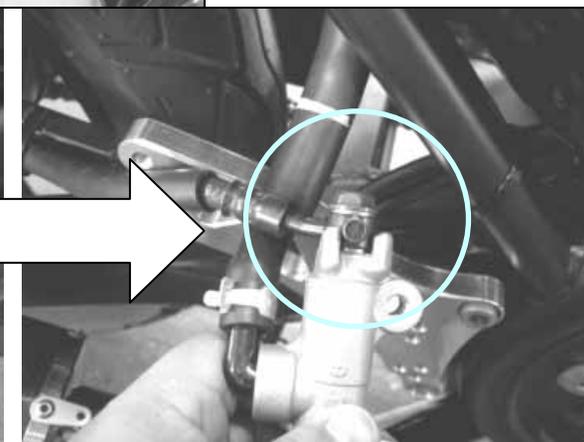
(後で 要再調整)

車体右側(ブレーキ側)のサイドカバーを取外して、ブレーキランプスイッチのカップラーを外しておきます。



リアブレーキマスターフルードのリザーブタンクを取外し、本製品付属のマスターカップオフセットステーを右図のように取付けて下さい

出来るだけタンクを横倒しや、逆さまにしないように作業を進めてください。
シリンダー内にエアが入りやすくなります。



オフセットステーを取付けてから、シリンダーを出来るだけ逆さまにしない様に、ノーマルマスターシリンダー側のリザーバーホースのプラスチック部品を回してのホースのとりまわしを変えておきます。

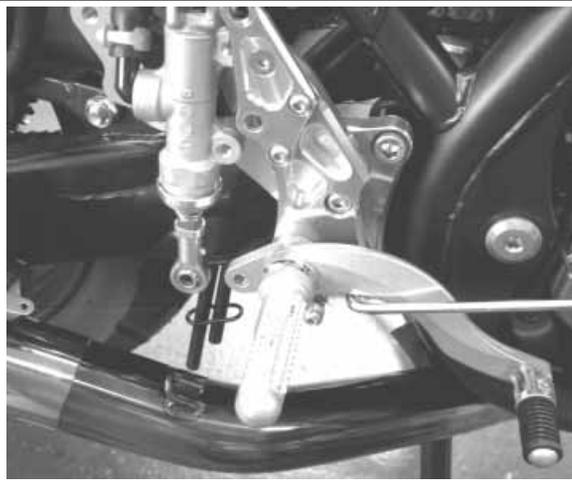
注意！！

プラスチック部品は無理やり回さずにゆっくり少しずつ回して上図の様にセットして下さい。部品の破損の原因となります。

頭加工キャップボルトの締付けは、サイズの合った先端がブラッドのタイプの六角レンチを使用して、慎重に締付けてください

ブレーキ側メインホルダーと車体の間に

- 10 . 2穴 t=10 カラーを挟み、
- 上側に M10 キャップボルトで、
- 下側に 頭加工 M10 キャップボルトで車体側に取り付け、本締めしておきます。



ブレーキ側メインホルダーにステップホルダーを取り付けます。各部の調整をしやすくする為に1番前のポジションに取付けて下さい。

【 左図参照 】

リアブレーキマスターシリンダーを、マスターシリンダオフセットステーに取付けて仮締めをしておきます。

後でペダルの角度を調整します



ブレーキペダルカムとリアマスターシリンダーのピロボールを、M8 x 30 丸キャップボルトとM8Uナットで接合します。

カムとピロの間に、隙間が開く場合は M8 平ワッシャーで調整して下さい

ブレーキペダルの角度がお好みの角度に合っているか確認・調整をして、ペダルの角度が決まったらピロ側の M8 ボルトを締め、マスターシリンダー取付け M8 ボルト (2本) も本締めして下さい。

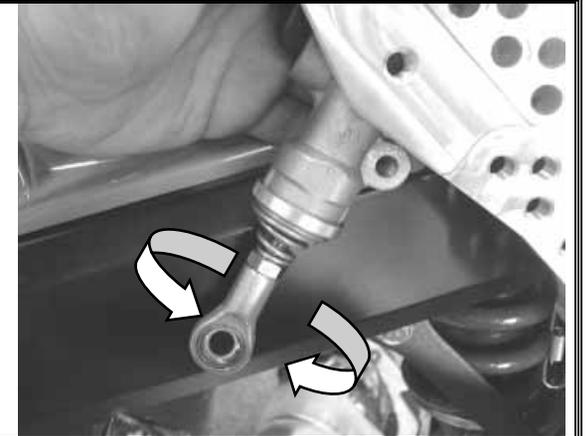
ブレーキペダルの角度は、最初から極端な角度にセットせずに調整することをお勧めします。



そして、ブレーキペダルの角度が合わない場合は、ブレーキペダルカムとピロボールを固定している M8 ボルト をブレーキペダルカムから取外して、ピロボール自体を回転させて行います。

➤ 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



ブレーキランプスイッチに付属のspringsを取付けます。ペダルに取付けられているスイッチロッドステーを少し緩めてspringの下端を、ステーの先端の穴に引掛けます。スイッチの延長線上にロッドステーがくるように、ロッドステーのM6ボルトの車体側への突出しを、車体とのクリアランス・ネジのかり量を注意して調整して下さい。

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spring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。

純正ブレーキスイッチのカップラーを再度繋いでブレーキランプの点灯するタイミングを見ながら、ブレーキスイッチステーの角度と純正ブレーキスイッチのアジャストナットを回して 引き加減を調整します。

純正ブレーキスイッチの調整、ブレーキランプの点灯、スイッチロッドステーの角度が決まったら、ロッドステーを止めているナット、ジャミナットをすべて本締めして下さい。



タンデムホルダーに純正のタンデムステップをそのままのセットで移植しクリップを止めます

はずしておいたサイドカバーを元通りに取付け、純正のゴムブッシュ1個をstd用ステーの外側からはめ込み、マフラーサイレンサーとの間にt=11の付属のカラーを挟んで純正のマフラーボルトとナットで固定します。



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

- 角度調整後、ピロボールをブレーキカムにM8丸キャップボルトとM8 Uナットで固定したあとに、プッシュロッド部の純正M8アジャストナットを本締めします。
- M8 マスターシリンダー取付ボルトを本締めして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。

弊社製品の NASSERT-3D を取付ける際は、右図の様にマフラー付属のステーと 回り止め用の M8 丸キャップボルトを使用します。

タンデムステップブラケット固定用に本製品付属の M10×40 皿キャップボルトに取り換えてタンデムステップブラケットと共締めをします。

サイレンサーの取付けカラーとボルト類はそのまま使用します



◇ 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、ナットを緩めます。

ノーマルステップを車体に固定している純正 M10 ボルトを外しノーマルステップを車体から外します。

チェンジ側メインホルダーと車体の間に 10.2穴 t=10 カラーを挟み、

- 上側に 頭加工 M10 キャップボルト、
- 下側に M10 キャップボルト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 M8×25 で本締めします。(下図参照)



エンジン側のチェンジカム・ピロボールは純正品をそのまま使用します

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 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。！！



~ 逆チェンジ仕様にする場合は ~

純正のエンジン側チェンジカムを使用して下さい。

右図のように純正チェンジカムを 約 180 度 逆向きに取付け、正チェンジ時と同様に 組み付けて下さい。

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 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。

タンデムブラケットの取付け

タンデムブラケットとタンデムステッパーの取付
タンデムブラケット Assy をメインホルダーに M8 x 25 丸
キャップボルト 2 本で本締めします。
タンデムホルダーに純正のタンデムステップをそのままのセット
で移植しクリップを止めます

ナサートマフラーを取付ける場合
メインホルダーとタンデムホルダーの間にオフセット用の
t=5 のカラーを挟んで再び 固定しますブレーキ側も同等に
オフセットします。



- 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、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。

- 取付後の走行後、または定期的には必ず増し締めを行って下さい。

ポジションチェンジについて

	BACK	UP	
Pos. 1	48 mm	35.5 mm	<p style="text-align: center;">ブレーキ側 チェンジ側</p>
Pos. 2	48 mm	41.5 mm	
Pos. 3	58 mm	47.5 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
- 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。