

# HONDA CBR250RR 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 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。	➢ 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のスプリングを、ラジオペンチ等で取り外します。

その後、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。

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。

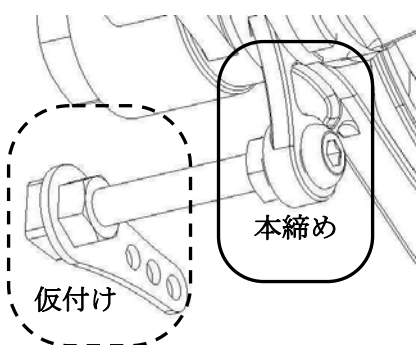
( ※ 純正 M8 アジャストナットを後で使用します )

下図の様に、ポジションプレートとフレームの間に、8 mm厚のカラーを挟む様に取り付ける。



左図の様に、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 17 mm 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止めしておきます。

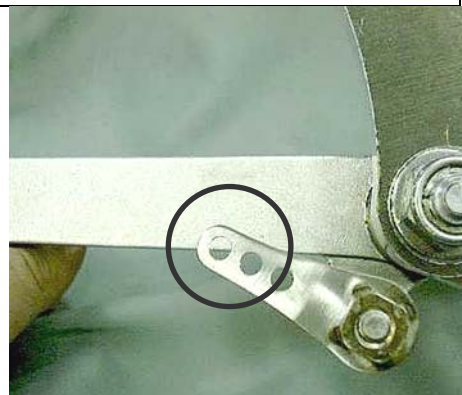
※後で要再調整



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、ステーを回してあらかじめセットします。  
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、スイッチの先の穴スイッチロッドステーの一番根元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)

ブレーキ側ステップホルダーをポジションプレートに、好みの位置に丸キャップボルト M8×15 で本締めします。



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ピロボールの M8 ネジ穴を差し込んでねじ込み仮付けします。



部品を取り付けたリアブレーキマスターシリンダーを、ヒールプレート、ステップ本体、カラー (t4.5mm) の順で取り付け、付属の丸キャップボルト M6×25 で本締めします。

その後、マスターシリンダーのピロボールとブレーキペダルを、ピロカラー (t17mm) を間に挟み込み、丸キャップボルト M8×45 で取り付ける。





そして、ブレーキペダルの角度が合わない場合は、ブレーキペダルとマスターシリンダーを結合している M8×45 のボルトを外し、ピロボールを回して調整します。



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。



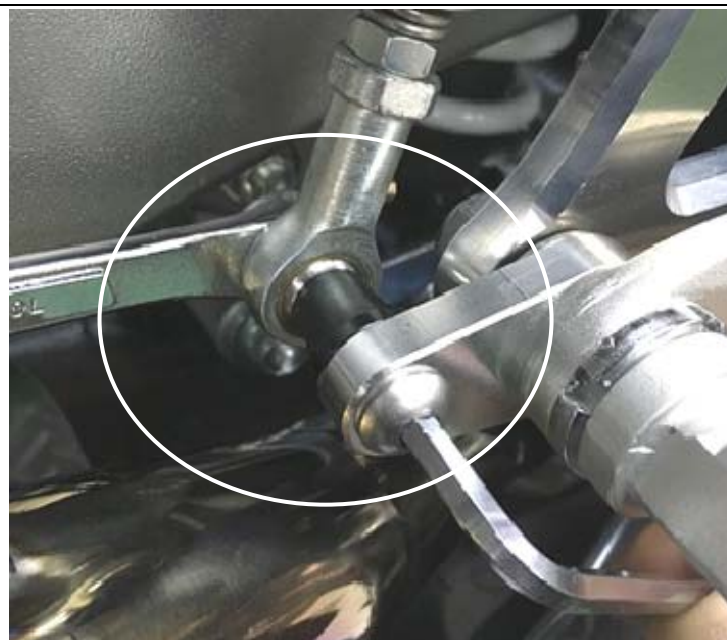
▶ ペダルが上向きすぎる場合は…  
ピロボールを少しずつ締めてペダルの先端を下げます

▶ 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

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、

マスターシリンダーのピロボールをロックするために、純正 M8 ナットを本締めします。

ブレーキペダルとマスターシリンダーのピロボールを結合している M8×45 ボルト・ナットを本締めする。



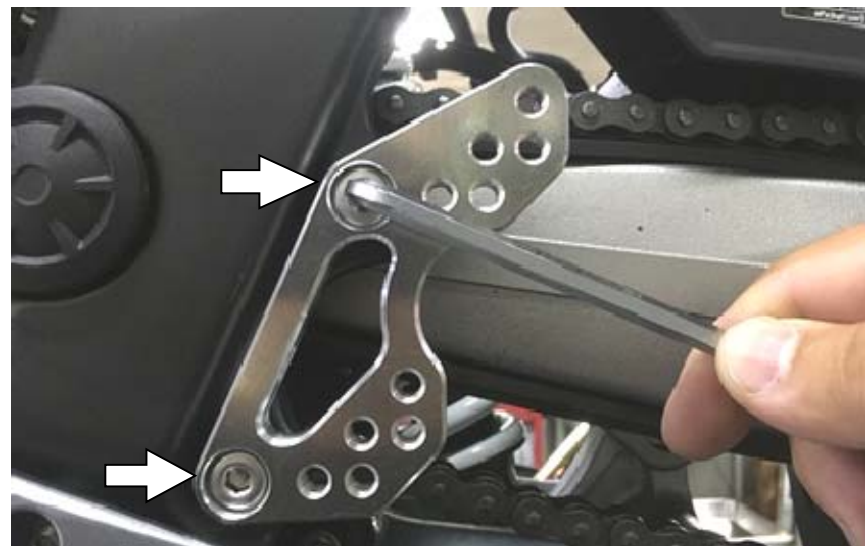
◇ ブレーキ側の取付けの最後に…

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ブレーキ側同様に M8 段付きボルトとカラーで車体側に取付け本締めします。



チェンジ側ステップホルダーをポジションプレートに、好みの位置に丸キャップボルト M8×15 で本締めします。



※ 最初の取付け時は、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ことを確認して下さい。

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取付け、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 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けり量が 6mm 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。!



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	8 mm	15 mm	
Pos.2	20 mm	15 mm	
Pos.3	20 mm	27 mm	
Pos.4	32 mm	27 mm	
Pos.5	32 mm	39 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。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

**BEETWebsite**

Web サイトを開設しております。  
左記 URL にて ご覧下さい。

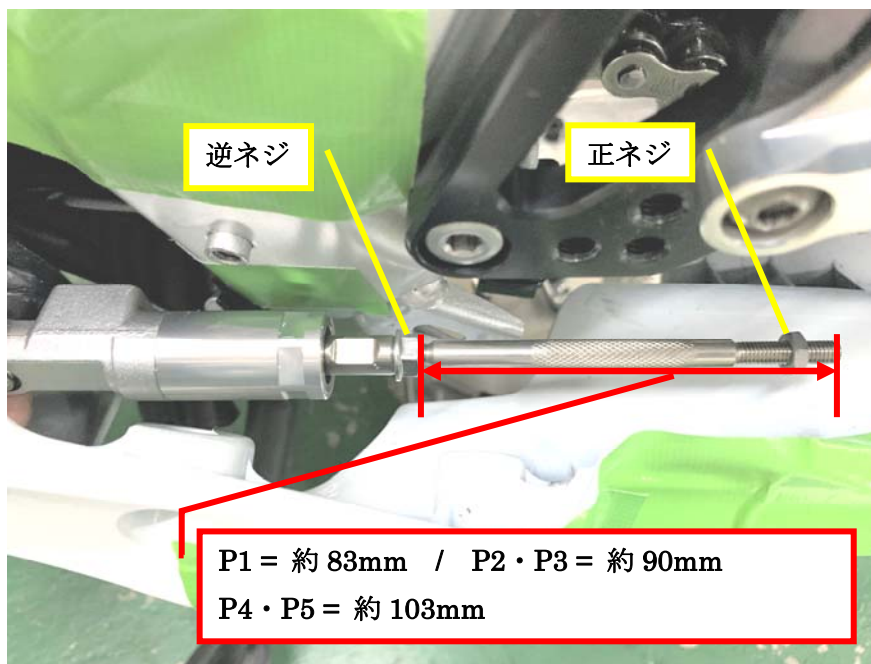


## シフタースイッチ付き仕様 (補足)

- ▶ ノーマルステップ側(正ネジ)及び、シフタースイッチ側(逆ネジ)の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チェンジシャフトを外します。 ※六角ナットを緩める際、シフタースイッチに力が加わらない様十分注意する事!
- ▶ 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。  
※ 純正チェンジカム及びシフタースイッチは使用します。
- ▶ 5 ページの要領で、ポジションプレート、ステップホルダー、ヒールプレートを取り付ける。

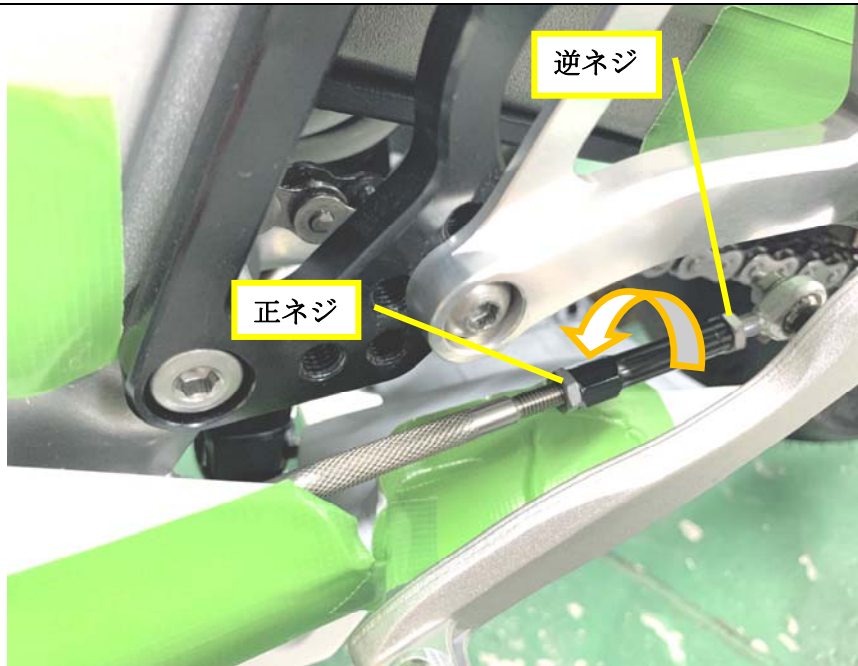
純正シフタースイッチにステンレスロッドを取り付ける。  
(P1・P2・P3 = 105mm / P4・P5 = 125mm)

ステンレスロッドの長さを調整した後、ナットを本締めする。  
※シフタースイッチに力が掛からない様、必ず 8mm スパナで固定する事!



アルミチェンジロッド(黒)を回転させ、ステンレスロッドとアルミロッドを下図の様に連結させ、ペダル角度を調整する。

完成した状態



ペダルの角度の調整後、アルミロッド(黒)のM6ナットを本締めし固定する。  
その後必ずチェンジ操作を行い、接触などの不具合がない事を確認する。

◇ 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。