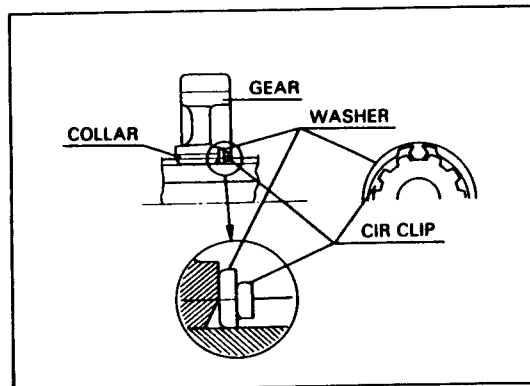


## ● TRANSMISSION

Do not reuse old circlips. Replace the circlips with new ones whenever they are disassembled.

Also note the installation direction when installing circlips.

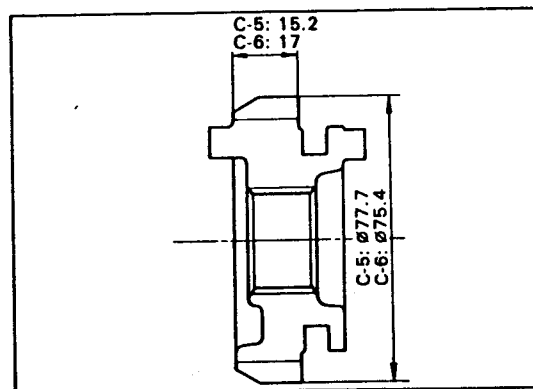
Prior to installing shifter gears (M-3-4, C-5 and C-6) and collars (C-2, C-3, C-4, M-5 and M-6), coat the sliding surfaces with molybdenum disulfide grease.



When assembling the transmission gears, be sure to install the correct gears in the proper positions. Prior to installing, check the number of gear teeth.

### NOTE:

Chalk mark the original C-5 and C-6 gears of the VFR750R (RC30) before disassembly as they have the same number of gear teeth (31T).



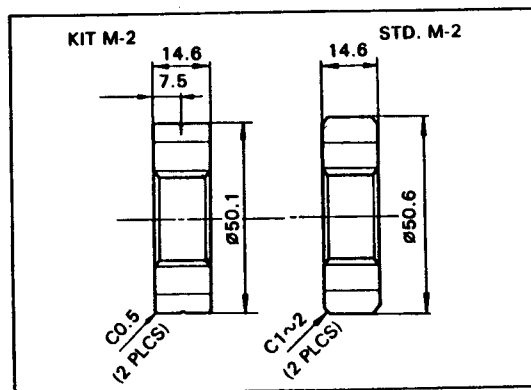
### 1. Transmission in Kit (Optional)

Gears included: 1st—2nd, 4th—6th (except 3rd gear)

### NOTE:

- Only C-4 and C-6 gears are offered for 4th and 6th. M-4 (integral with M-3) and M-6 should be that of the VFR750R (RC30) (standard).
- The gears included in the kit have 0.5 mm groove. Be sure to combine the gears having groove, or those without groove on both the mainshaft and countershaft (except 4th and 6th).

Use particular care when installing the 2nd M-2 gear since it has the same number of gear teeth (17T) as the standard gear.



## ● トランスミッション

- サークリップは組込み時必ず新品を使いプレス抜きの方に注意して組込みます。
- シフターギヤ(M-3-4, C-5, C-6)およびカラー(C-2, C-3, C-4, M-5, M-6)摺動面はモリブデングリース塗布し組込みます。

- ミッションギヤを組込む時はギヤの歯数を確認して作業に入るよう習慣づけて下さい。

〈注意〉 VFR750 (RC30) STD.のC-5, C-6は歯数が同じ31Tなので、取外す時に'5'、'6'と記入することを推めます。

### 1. キットのトランスミッション(オプション)

- キット設定ギヤ: 3RDを除く1ST.~2ND.、4TH~6TH.を設定

〈注意〉・4TH.、6TH.はC-4, C-6のみの設定でM-4 (M-3と一体)、M-6はVFR750R (RC30) STD.のギヤを使用します。

- キット設定のギヤは外径に0.5mm巾の細い溝が入っているため、4TH.、6TH.以外にはメインシャフト側、カウンターシャフト側共に必ず溝のあるもの同志または無いもの同志の組合わせで使用して下さい。特に2ND.のM-2ギヤは同じ17Tなので注意して下さい。

The table shows the numbers of teeth of the transmission gears contained in the kit and those of the VFR750R (RC30).

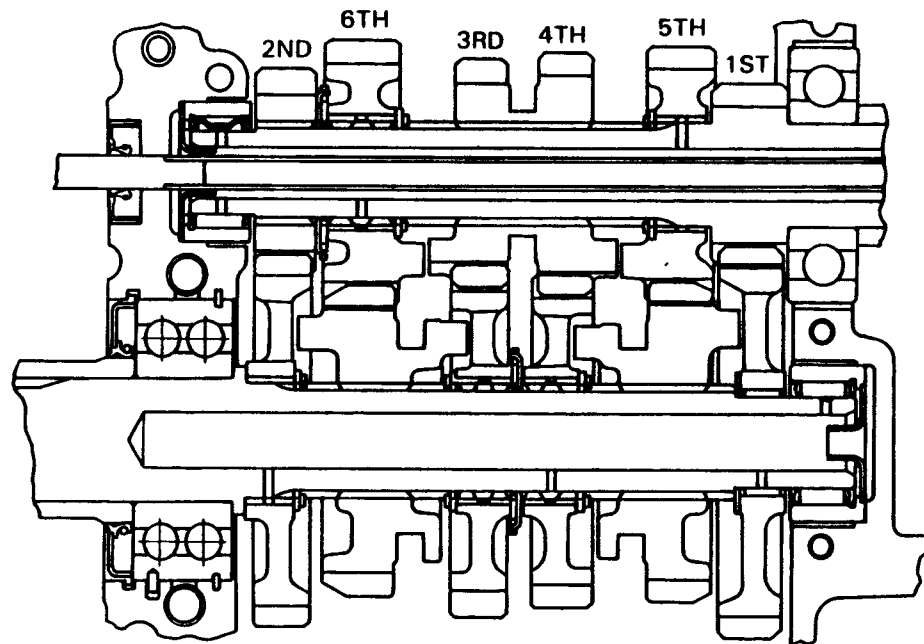
Other combinations of gears are also possible than those shown in the table. For example, only the 2nd, 4th and 5th gears contained in the kit may be used.

	STD.	KIT.
1 ST	15—36	17—38
2 ND	17—33	17—32
3 RD	19—31	—
4 TH	23—33	(23)—32
5 TH	24—31	22—28
6 TH	26—31	(26)—30

・表はVFR750R (RC30) STD.の1ST.~6TH.とキット設定の1ST.~6TH.(3RD.は除く)のギヤの歯数を表わしたもので、2通りの組み合わせだけを意味するものではありません。

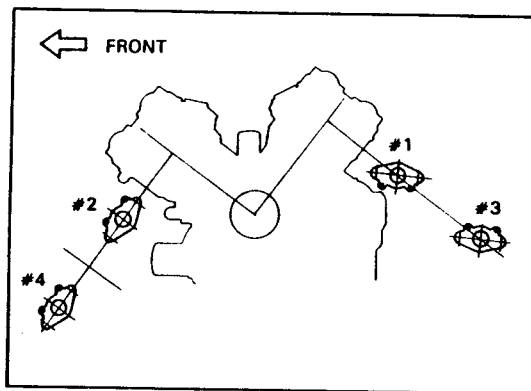
例えばVFR750R (RC30) STD.の1ST.~6TH.に対し2ND.4TH.、5TH.のみキットのギヤに組替えるというように種々な組み合わせが可能です。

	STD.	KIT.
1 ST	15—36	17—38
2 ND	17—33	17—32
3 RD	19—31	—
4 TH	23—33	(23)—32
5 TH	24—31	22—28
6 TH	26—31	(26)—30

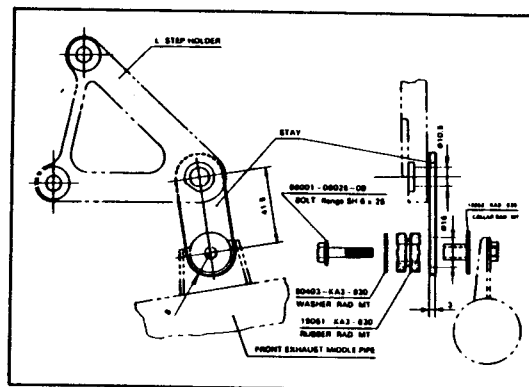


● EXHAUST PIPE ASSY

- 1) Remove the side stand from the bracket.
- 2) Install the flange with the 4 mm hole positioned as shown to facilitate installation of the exhaust pipe spring when installing the exhaust pipe.
- 3) Install the exhaust pipe joint gasket, collar and exhaust flange before installing the engine on the frame.



- 4) Fabricate the front exhaust middle pipe stay as per the instruction given in the sketch on the right (Sketch is based on the normal step holder of the VFR750R (RC30)).
- Use steel plate to prepare the pipe stay.
  - The four parts shown in the illustration are available through your HRC dealer.



- 5) After installing the exhaust pipe Assy, make sure that it is not interfering with the adjacent parts, and that the banking angle is not reduced excessively.

(Reference)

With the front and rear cushion springs removed, tilt the frame right and left until the step contacts the ground. There should be no interference between the pipe and other parts.

● エキゾーストパイプASSY.

- 1) サイドスタンドはブラケットから外してしまう。
- 2) エキゾーストフランジはエキゾーストパイプスプリングを引掛け易いように、各エキゾーストポート部組付時、4穴を左図のように取付ける。
- 3) エキゾーストパイプジョイントガスケット、エキゾーストカラーおよびエキゾーストフランジはエンジンを車体に載せる前に組付けておく。

- 4) フロントエキゾーストミドルパイプ取付ステイは図を参考に自作して下さい。  
(図はVFR750R (RC30) ノーマルのステップホルダーをベースに説明しております。)
- 取付ステーの材料は、スチール板を使用下さい。
- 図の部品4点は、別にお買い求め下さい。

- 5) エキゾーストパイプASSY.取付後は各部分が作動しても当たらないこと、バンク角が著しく少なくなること等に注意する。

<参考>

- 前後クッションのスプリングを抜き車体を左右に傾けステップが接地するまで他に接地する部分のないことを目安として下さい。

## Muffler

In the design of muffler for use with a racing machine, emphasis is placed upon its efficiency, calling for replacement of the inner glass wool at regular intervals. Failure to replace the glass wool regularly can lead to excessive noise and loss of power.

In order to keep the muffler always in top condition, it is a good practice to measure the weight of the muffler assy and compare it with the original weight.

To replace the glass wool, observe the following:

- (1) Destroy and remove the pop rivets at the front of the muffler using an electric motor and 8.4 mm drill.

NOTE:

Stop drilling the rivets when the staked areas are removed.

Then drive the rivets out from the outer panel using a drift (8 places).

NOTE:

Use a sharp drill.

- (2) Withdraw the punched pipe and take out the glass wool from the inside.

Before installing a new glass wool, dress off burrs from the outer panel and front flange. Reshape if deformed or distorted.

## マフラーについての注意

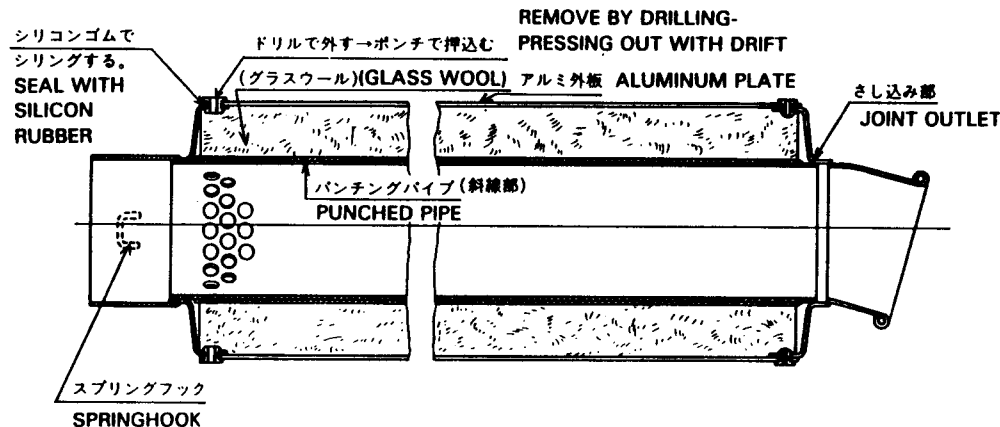
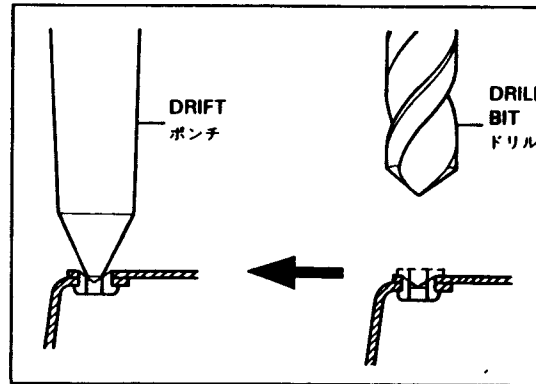
レース仕様のマフラーは、一般の市販車とは異なりレギュレーションの騒音規制をクリアすると共に高出力を得るため排気効率UPを重視した構造にしています。従って長時間使用しますと内部のグラスウールが消耗し、消音効果の劣化及びパワーの劣化に継ぎますので、定期的にMUFF COMPを新品に交換するか別売してありますグラスウールを下記手順で交換する様にして下さい。

マフラーの劣化の目安としては、新品時にMUFF COMPの重量を把握しておき、定期的に重量測定しますと劣化(すなわちグラスウールの消耗量)度合がわかります。

グラスウールの交換要領

(MUFFの断面図を参照して下さい)

- ①マフラー前部のポップリベットをφ8.4のドリルで外す。この際、外板をいためない横にするため表面のかしめ部が取れたらそこで止める。表面が8ヶ所とれたらポンチ等を使い芯部を押し込み、外板部から外す。尚リベットはステンレス製のため使用するドリルは、よく切れる物を選んで下さい。
- ②パンチングパイプ部を引き抜き、内部のグラスウールを取り出す。新しいグラスウールを入れる前にアルミ外板部及び前側フランジ部のバリ除去、変形した場合は形状を修正する。



- (3) Insert new grass wool into the punched pipe, then insert the pipe into the muffler.

**NOTE:**

**If difficulty is encountered in inserting the grass wool, wipe it around with a string.**

Make sure that the pipe is inserted into the muffler securely.

- (4) Align the holes with the spring hook at the front placed horizontally, and install the pop rivets and collapse the ends.

Be sure to use 4.8 x 7.6 stainless rivets which are available from HRC: 91081-NF1-700 RIVET 4.8 x 7.6

**NOTE:**

**Do not use aluminum rivets for the exhaust muffler as they are less resistant to heat and vibration.**

- (5) After staking, seal the joint between the outer panel and punched pipe with silicon rubber, and let it dry thoroughly SHINETSU SILICON (One-liquid RTV Rubber) KE45-W (White) or equivalent

- ③新しいグラスウールをパンチングパイプに差し込み、そのまま外板内部に押し込む。

(この際入れにくい場合はグラスウール外周部を木綿糸等で巻くと入れやすい。)

この際後部差し込み部にパンチングパイプが確実に入る様にする。

- ④リベット部の穴位置を合せ前部差し込み部のスプリングフックが横になる様にしてポップリベットでかしめる。

・使用するポップリベットはステンレス製のφ4.8×7.6を使用のこと。

・HRCにて取扱っておりますので、パーツリストの番号にてオーダーして下さい。

〈注意〉

・アルミ製リベットは耐熱、耐振性が低いためマフラーには使用しないこと。

- ⑤かしめが終わったら外板合せ部をシリコンゴムでシーリングし、かたまるまで放置しておく。

使用するシリコンゴムは下記製品で一般に市販されていますので各自購入して下さい。

(名称 信越シリコン (一液型RTVゴム) ) 相当品  
品名 KE45-W (ホワイト)

## ● RADIATOR UPPER/LOWER SET

- The racing kit radiators can be used together with the VFR750R (RC30) standard radiators. When using together with the standard radiator, it is necessary to use the racing kit radiator cap, which has a relief pressure of 1.1 kg/cm<sup>2</sup>.

(part No. 19037-NL0-003)

When the TT F-1 racing kit is used, at least the upper radiator must be replaced with the one in the racing kit.

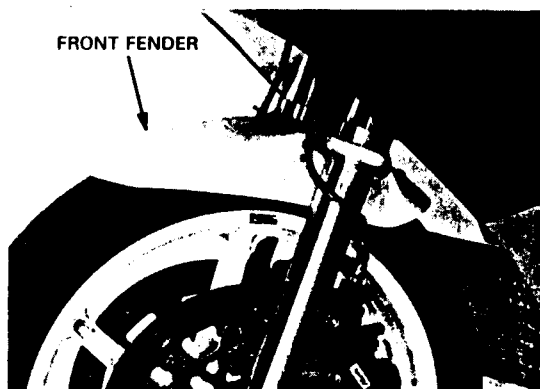
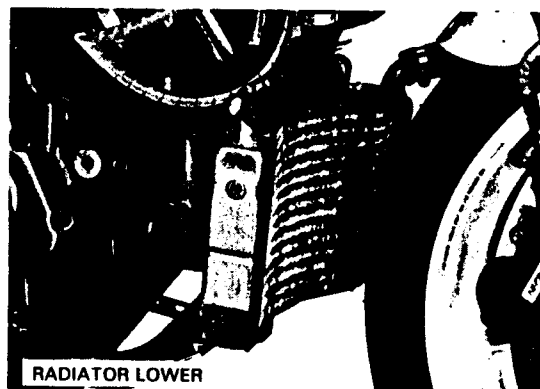
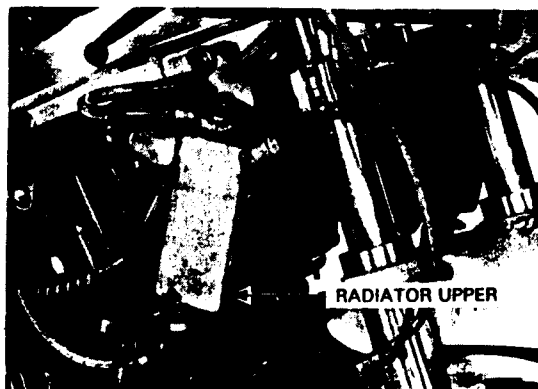
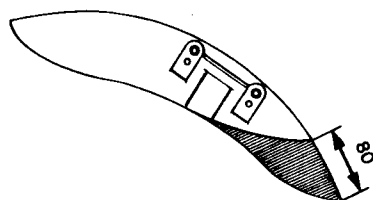
		UPPER	
		Kit	STD
LOWER	Kit	1	3
	STD	2	4

- When using the racing kit radiators, several standard parts of the VFR750R (RC30) have to be removed and used.
- The place the VFR750R (RC30) standard radiator expansion tank is located will be occupied by the CDI unit when the electric set (part No. 06320-NL0-010) is installed. Using the catch tank (part No. 19601-NF4-750) or the like, provide an expansion tank at another place.

- When the upper radiator of the racing kit is installed, the rear part of the front fender will interfere with the radiator when the front suspension bottoms. It is therefore necessary to cut off the rear part of the fender.

### NOTE:

Cut the front fender by approx. 80 mm. from the rear end to maintain a radiator-to-fender clearance of minimum 10 mm in the event of bottoming.



## ● ラジエターアッパー/ロアーセット

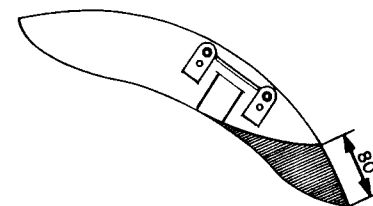
- キットのラジエターセットはVFR750R (RC30) STD.との組み合わせ使用が可能です。尚この際、ラジエターキャップはキットで使用する1.1kg/cm<sup>2</sup>(19037-NL0-003)を必ず使用して下さい。T.T.F-1キットのエンジン仕様とする場合、最低限ラジエターアッパーを使用して下さい。冷却効率順位

		アッパー	
		KIT	STD
ロ ア ー	KIT	1	3
	STD	2	4

- キットのラジエター取付け時、一部の部品をVFR750R (RC30) STD.から外して使います。
- VFR750R (RC30) STD.のラジエターリザーブタンクはキットのエレクトリックセット (06320-NL0-010)を組込む際、CDIユニットの取付け場所となりますのでキャッチタンク (19601-NF4-750)等を使い、別の場所に取付けのこと。

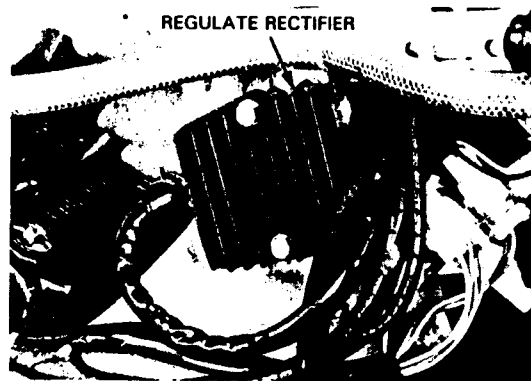
- キットのラジエターアッパーを付けた場合、全屈時フロントフェンダー後部が干渉するためカットします。

〈注記〉 全屈時ラジエターとフェンダーのクリアランスはMIN.10mm確保のためフロントフェンダー末端から約80mmの位置でカット。



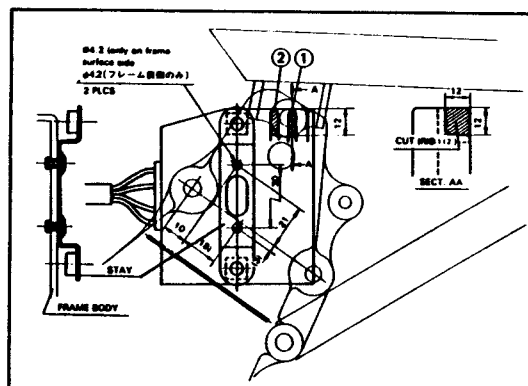
● ELECTRICAL

- On the standard VFR750R (RC30), the regulating rectifier is located on the rear fender. Change the location of the regulating rectifier to the seat gusset on the left hand side of the frame body.

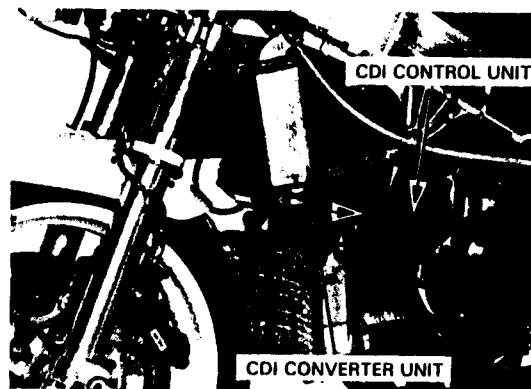


Also, the CDI control unit must be attached to the outside of the stay with the wire harness facing down while the CDI converter unit must be attached to the inside of the stay with the wire harness facing upward.

- 1) Provide the two 4.2 mm holes only on the outside of the frame body  $30 \pm 0.2$  mm apart.
- 2) Cut the ribs (1) and (2) on the regulator rectifier.
- 3) Install the stay using stainless steel pop rivets (4 x 14).
- 4) Prepare two  $\phi 4$  x 14 stainless pop rivets and secure the stay.



- Although the standard CDI converter unit of the VFR750R (RC30) is used, it must be attached to the left side of the engine using the stay furnished in the racing kit because the rear fender is cut off.



● エレクトリック

- レギュレートレクチファイヤーはVFR750R (RC30) STD.でリヤフェンダーに取付けられていますが、フレームボディ左側シートガセット部に変更します。

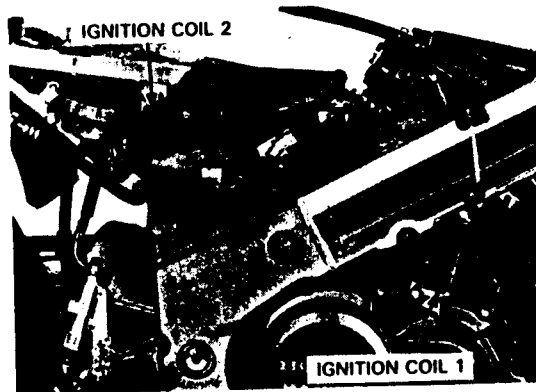
- リヤフェンダーについているステーをシートガセット部にポップリベットで止めます。この際各部のボルトの抜きさしが可能なような位置とします。

- 1)  $\phi 4.2$ 穴2ヶ所はフレームボディ表側のみとし、 $30 \pm 0.2$ であける。
- 2) レギュレートレクチファイヤーの放熱フィン①②をカットします。
- 3) ステーはポップリベット (ステンレス製 $\phi 4 \times 14$ )にて取付ける。
- 4) ステーに取付ける時にステーとフレームボディの間にエポキシ系接着剤を塗り、リベット止めして下さい。

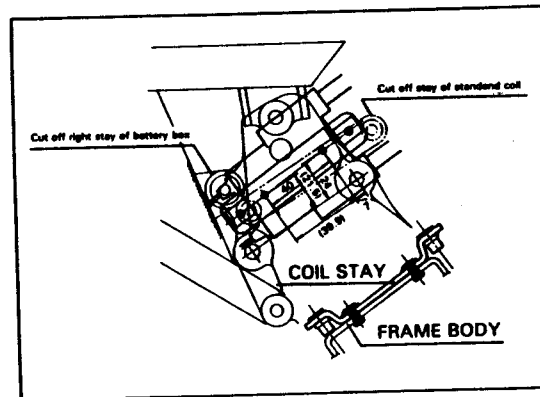
- VFR750R (RC30) STD.のCDIコンバーターユニットは流用しますがリヤフェンダーをカットしてしまうためキットのステーを使いエンジン左側に取り付けます。CDIコントロールユニットはステーの外側 (車体外側)コードは下向き、CDIコンバーターユニットは内側、コードは上向き。

- The electric set of the racing kit is designed for the ignition system using the alternator. If a battery is provided, however, this system can be powered only by the battery (total loss system). Either way is applicable but never remove the flywheel (alternator rotor) even when you use a battery.
- The optional wire harness for endurance races is designed to connect the standard head light and tail light of the VFR750R (RC30). If other lights are to be used, modifications may be required to the connectors, etc.

- The standard ignition coil of the VFR750R (RC30) cannot be used when modified to the TT F-1 specifications. Be sure to use the ignition coil in the racing kit.



- As the pitch of the racing kit ignition coil retainer bolt holes is different from that of the standard parts, the rear ignition coil stay welded on the frame body must be removed and the special stay in the kit must be rivetted.
- 1) Remove the standard, VFR750R (RC30), ignition coil stay.
  - 2) Cut the right hand side stay of the battery box.
  - 3) Drill two  $\phi 4.2$  holes  $40 \pm 0.2$  mm apart.
  - 4) Prepare by yourself two  $\phi 4 \times 14$  stainless pop rivets and secure the stay.
  - 5) Install the 4 mm washer between the stay and rivet. Apply adhesive (epoxy resin based) to the mating surfaces of the stay and frame before installing the rivets.



- キットのエレクトリックセットはACG.点火仕様となっておりますが、バッテリーをセットすればバッテリー点火にもなるようにしてあります。どちらでもかまいませんがバッテリー点火時でもフライホイールは絶対に外さないで下さい。
- オプションの耐久用ワイヤーハーネスはヘッドライト・テールライト共VFR750R (RC30) STD.使用を前提に設定してありますので他の物を使用する場合は結線等改修が必要となります。

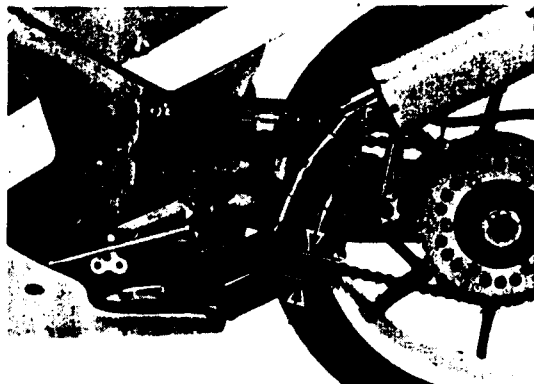
- イグニッションコイルはT.T.F-1仕様とする場合VFR750R (RC30) STD.は使用できません。必ずキットのイグニッションコイルを付けて下さい。

- リヤのイグニッションコイルステーはキットのイグニッションコイルとVFR750R (RC30) STD.のイグニッションコイルではピッチが違いため、フレームに溶接されているステーを取り去り、キットのステーをリベットで止めて下さい。
- i) VFR750 (RC30) STD.イグニッションコイルステーをカット
  - ii) バッテリーボックスのR.ステーをカット
  - iii)  $\phi 4.2$ 穴2ヶ所  $40 \pm 0.2$ であける
  - iv) ポップリベットはステンレス製 $\phi 4 \times 14$ を2本使用しステーを止める
- iv) ・ステーとリベットの間に4mmワッシャーを入れエポキシ系接着剤(アラルダイト等)をステーとフレームボディの間に塗りリベットで止めます。



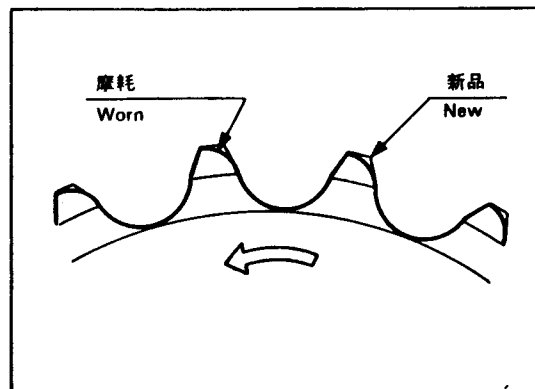


The optional final driven sprocket is made of aluminum alloy. To prevent abnormal wears during use, always maintain the chain slack at 15—20 mm. As the alloy sprocket is aimed at sprint races, the life may be limited. When there occurs a noticeable wear on the tip of the teeth, replace with a new one.  
(General service life 600—800 km)



**NOTE:**

The service life of the drive chain is greatly affected by chain tension and lubrication.



- ・オプションのファイナルドライブセットはアルミ合金製スプロケットです。使用する際、異常摩耗を防ぐためチェーンの張りは常に15~20mmになるよう調整します。  
尚スプリント用として設定しているため歯先のダレが出たら直ちに交換して下さい。(目安600~800 km)

〈注記〉・チェーンの張り・給油等によりスプロケットの耐久性は変わります。

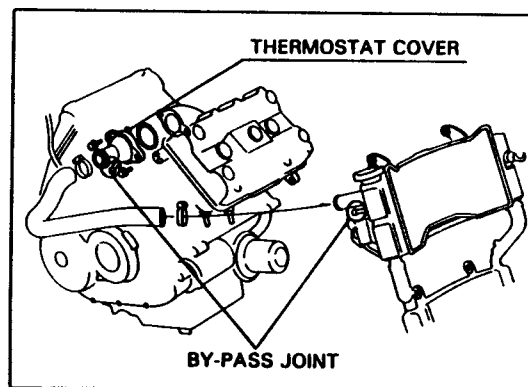
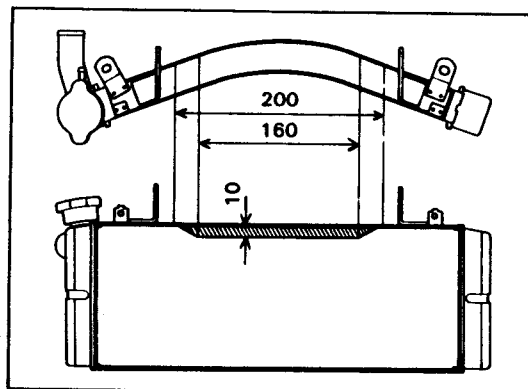
- ・各サーキットファイナルレシオ  
鈴鹿サーキット：16T-40T VFR750R(RC30) STD.  
菅生サーキット：16T-42T  
筑波サーキット：16T-39T(5速<sup>速</sup>使い)  
〈注記〉 このレシオはあくまで参考です。このレシオを基準に各自セッティングを煮詰めて下さい。

## ● CARBURETOR DUCT

- 1) Rework on the upper radiator to increase the area through which cooling air is drawn when it is used with a normal VFR750R (RC30).

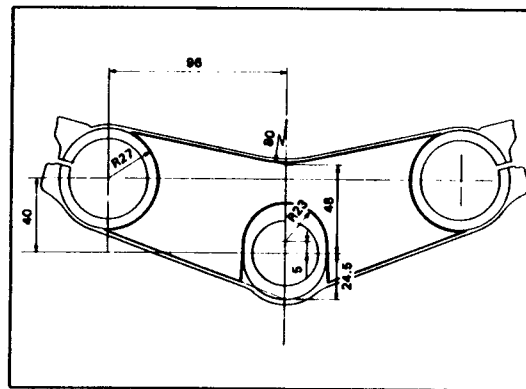
Dent the area shaded using a plastic hammer as shown.  
NOTE:

- Take care not to damage the radiator tube.
  - Remove the stay etc. from this area.
- 2) Move the ignition coils for the #2 and #4 cylinders from the frame cross pipe the right crankcase cover.
  - 3) Remove the thermostat unit from the casing.
  - 4) Reinstall the thermostat upside down to prevent interference between the cover joint and carburetor duct.
  - 5) Plug the bypass joints on the thermostat cover and upper radiator.
  - 6) Install the carburetor duct in such a manner that heat from the cylinder head is isolated. The front end of the duct should also be located under the frame and in contact with the radiator with the opening as wide as possible to draw the largest amount of air possible.
  - 7) Secure the end of the duct with tie-lap to prevent vibration or play.



## 4. Air guide plate

Flow of air drawn into the carburetors will be disturbed by the dished surface in the underside of the bottom bridge to reduce dead weight. In order to insure proper flow of air to the carburetor, it is necessary to cover this surface. Prepare a plated and install it over the dished surface as described in the sketch on the right.



## ● キャブレターダクト

- 1) アップーラジエターはVFR750R(RC30)ノーマルを使用する場合、エアーを導入する面積を増やす必要がありますので、ラジエターを改修する。図示寸法(斜線部)をプラスチックハンマー等で叩いて凹ませる。

〈注意〉

- ラジエターのチューブに傷をつけないようにする。
  - 他にこの部分にステイ等ありますがレース用には不要なので削り取る。
- 2) フレームボディのクロスパイプに取付けられているイグニッションコイル(#2, #4用)はR.クランクケースカバー側に移す。
  - 3) サーモスタットは取外す。
  - 4) サーモスタットカバーのジョイントがキャブレターダクトと干渉するため、ジョイントが下側に来るよう逆組にする。
  - 5) サーモスタットカバーとラジエターのバイパスジョイントはホース等でふさぐ。
  - 6) キャブレターダクトはシリンダーヘッド側の熱を遮断するように取付ける。特に前側はフレームボディの下側に出しラジエターに密着させ開口部を大きく取り、新鮮なエアーが入るようにする。
  - 7) キャブレターダクトの先端はばたつかないようにタイラップ等で固定する。

## 4. ボトムブリッジ下側にプレート取付

ボトムブリッジ下側は軽量化を計り肉抜きされているためキャブレターダクトを取付けても導入エアーが乱れキャブセッティングが決められません。図のような形状のプレートを自作し取付けて下さい。

## Ignition Coil

The #2 and #4 ignition coils should be moved onto a stay newly provided on the right crankcase cover due to use of a carburetor duct. Heat insulation packing should be used between the right crankcase cover and ignition coil stay. On basic kit, new high tension cords #2 and 4, and sub cords should also be used. On F1 kit, wire harness exclusively designed for the purpose should be used as the ignition coil is also exclusive for the kit.

## ● REAR CUSHION SET

- This racing kit consists of the rear cushion + the tension rod and cushion arm of the pro-link. Do not use these parts mixed with the VFR750R (RC30) standard parts.

### CAUTION:

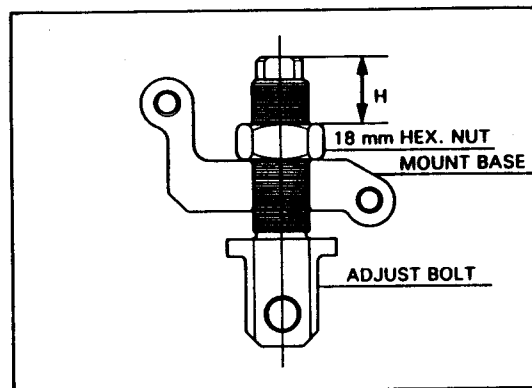
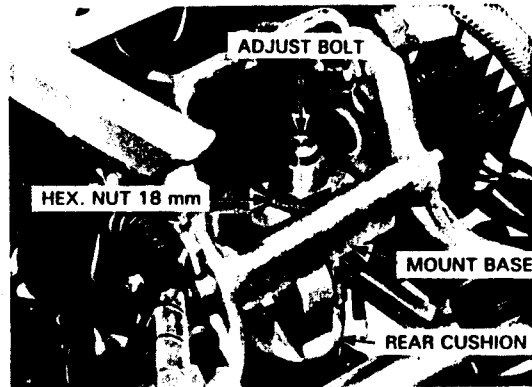
If the cushion unit in the kit is used with the standard pro-link parts, an over stroke will result. Always use the kit parts in a set.

- The ride height adjuster mechanism can be used for the VFR750R (RC30) standard rear cushion + Pro-link.

Rear cushion + Pro-link	RR. tire	Projection	Note
VFR750R (RC30) STD.	18"	30 mm	Same height as VFR750R (RC30)
	17"	26.5	
VFR750R Racing kit	18"	22	Kit STD.
	17"	17.5	

### NOTE:

In this instance, the tire diameters are supposed to be 18" = 650, 17" = 630. If tires having different diameters are to be used, adjust the height of the projection. As the standard, adjust the height of the projection by 4.5 mm as the tire diameter is changed by 10 mm.



## イグニッションコイル

- 吸気口への外気導入の対応としてキャブレターダクトを取り付けるためVFR750R(RC30)ノーマルのイグニッションコイル(#2, #4用)位置では空気流路の妨げとなるため、R.クランクケース
- R.クランクケースカバーとイグニッションコイルステイの間には断熱パッキンを必ず入れること。ベーシックキットの場合 関連パーツとしてハイテンションコード#2, #4およびサブコートを取付ける。F-1キットの場合 イグニッションコイルが専用となり、ワイヤーハーネスも専用になります。

## ●リヤクッションセット

- このキットはリヤクッション+プロリンク (テンションロッドとクッションアーム) で仕様設定しております。VFR750R(RC30)STD.との混合では使用しないで下さい。<注意> STD.プロリンクにキットのクッションを組付けますとオーバーストロックしてしまいます。必ずセットで交換して下さい。
- 尚、車高調整機構はVFR750R(RC30)STD.のリヤクッション+プロリンクにも使用できます。

リヤクッション+プロリンク	リヤタイヤ	突出し (H=mm)	備考
VFR750R(RC30)STD.	18"	30	VFR750R(RC30)と同車高
	17"	26.5	
VFR750Rキット	18"	22	キットSTD.
	17"	17.5	

<注記> この時のタイヤ径は18" =  $\phi$ 650、17" =  $\phi$ 630として設定しておりますので径が変わった場合調整して下さい。半径10mm変化に対し突出し4.5mm調整を基準として下さい。

- The collar in the racing kit provided between the tension rod and the cushion arm is intended to improve the preciseness of the clearance from the bearing. Do not mix up the special collar with the one in the standard VFR750R (RC30).

Identification: Cushion arm  $l = 39$  ---Ink mark inside of collar  $\varnothing 10$  diameter.

Identification: Cushion arm  $l = 80$  ---Ink mark on outside center.

Connecting rod pivot collar  $l = 105$ ---Ink mark on outside center.

### 1. Rear cushion specifications

Length: Max. 307 mm, Min. 241 mm

After installing spring: 167.5 mm

Gas pressure: 10 kgf/cm<sup>2</sup> (Nitrogen gas)

Position of damping force adjuster:

Extension 6th click

Compression side: 6th click

The first click is the one closest to the end of counter-clockwise rotation.

Spring constant:

8.3 kgf/mm (option)--- One white line in the middle of the spring.

8.8 kgf/mm (STD)--- Two white lines in the middle of the spring.

9.3 kgf/mm (Option)--- Three white lines in the middle of the spring.

- キットのテンションロッドとクッションアームに組込まれているカラーはベアリングとのクリアランス精度アップを図ったものです。VFR750R (RC30) STD.のカラーと一緒にしないで下さい。

識別 クッションアームカラー  $l = 39$ ...  $\varnothing 10$ 内径部不減インキ

クッションアームカラー  $l = 80$ ... 外径中央部不減インキ

コンロッドピボットカラー  $l = 105$ ... 外径中央部不減インキ

### 1. リヤクッション諸元

全長: MAX.=307mm MIN.=241mm

スプリング取付長: 167.5mm

ダンパー封入圧: 10kgf/cm<sup>2</sup>(窒素ガス)

減衰力アジャスター位置: TEN側6クリック

COMP側6クリック

但し右回転いっぱいをクリックを"1"とする。

スプリングバネ定数

8.3kgf/mm(オプション) スプリング中央部マーカーパーン(白)にて"1"

8.8kgf/mm(STD.) スプリング中央部マーカーパーン(白)にて"11"

9.3kgf/mm(オプション) スプリング中央部マーカーパーン(白)にて"111"

## 2. How to adjust the damping force

### 1) Damping force in the extension stroke

- It can be adjusted by turning the adjuster located at the side of the lower cushion mount.
- Turning to the dead end in the direction "H" will provide the heaviest damping. Click stops are provided at each 90° of rotation. The weakest setting is the end of direction "S".
- The standard setting is the 6th click from the heaviest position.

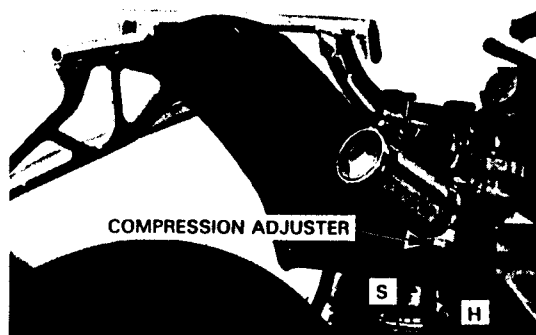
Number of clicks:  $12 \pm \frac{7}{0}$



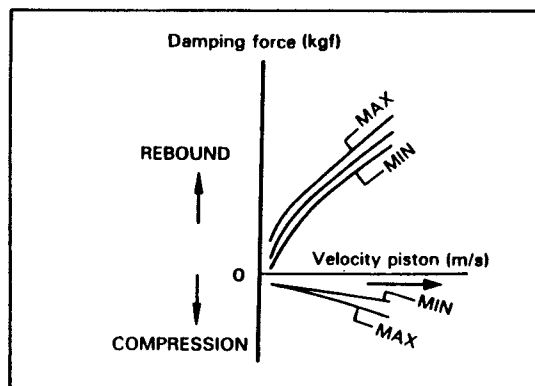
### 2) Damping force in the compression stroke

- It can be adjusted using the adjuster located on the reservoir.
- Turning to the dead end of the direction "H" will provide you with the heaviest damping. The weakest is the position closest to the dead end in the direction "S".
- The standard setting is the 6th click from the heaviest position.

Number of clicks:  $12 \pm \frac{7}{0}$



- This graph shows the damper characteristics.



## 2. 減衰力調整方法

### 1.) 伸び側減衰力

- クッション下側取付部の横に出ているアジャスターを回すことにより調整できます。
- "H"方向に回していっぱいのところが強です。90°毎に節度があり"S"方向いっぱい以最弱となります。
- 標準位置は最強のクリックを"1"として"6"まで戻した位置です。

クリック数:  $12 \pm \frac{7}{0}$

### 2.) 押し側減衰力

- サブタンク側に取付けられたアジャスターで調整します。
- "H"方向いっぱいが強です。"S"方向いっぱい以最弱となります。
- 標準位置は最強のクリックを"1"として"6"まで戻した位置です。

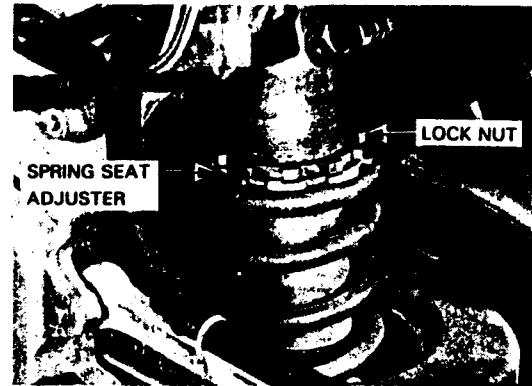
クリック数:  $12 \pm \frac{7}{0}$

- 表は減衰力特性線図です。

### 3. Adjustment of damper spring

#### 1) Spring replacement procedures

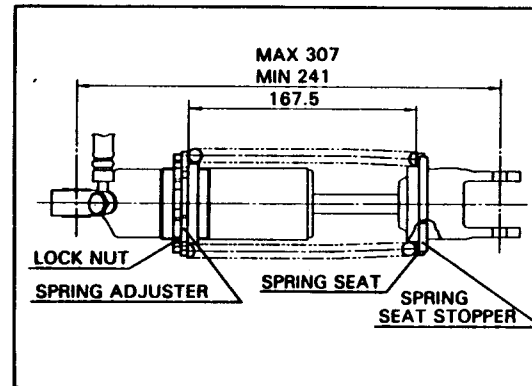
- Loosen the lock nut on the outer cylinder of the damper casing and loosen the spring adjuster. Remove the spring seat stopper which is holding the other end of the spring, remove the spring seat, and replace the spring.



- Refer to the following table for the standard set length of the optional springs.

Spring constant	Type	STD set length	Identificaion
8.3 kgf/mm	Soft	166.9 mm	One white dot
8.8 kgf/mm	STD	167.5 mm	Two white dots
9.3 kgf/mm	Hard	168.0 mm	Three white dots

The free length of three sprigns is 177.5 mm. The initial preload is "Free Length"—"Set Length".



#### 2) Adjustment of spring initial load

- The spring initial load can be adjusted by loosening the lock nut on the outer cylinder of the damper casing and turning the spring adjuster up or down.
- As the pitch of the thread is 1.5 mm, 1 full turn will move the adjuster by 1.5 mm.
- The standard set length of the standard spring is 167.5 mm.

### 3. スプリング特性調整

#### 1.) スプリング交換手順

- ダンパーケース外周に取付けられたロックナットをゆるめスプリングアジャスターをゆるめます。スプリング他端を押さえているスプリングシートストッパーおよびスプリングシートを外し、スプリングを交換します。

- オプションのスプリング標準セット長は表を参照して下さい。

バネ定数	種別	セット長	識別
8.3kgf/mm	ソフト	166.9mm	白一点
8.8	STD.	167.5	白二点
9.3	ハード	168.0	白三点

スプリングのフリー長は3種類共177.5mmです  
従って

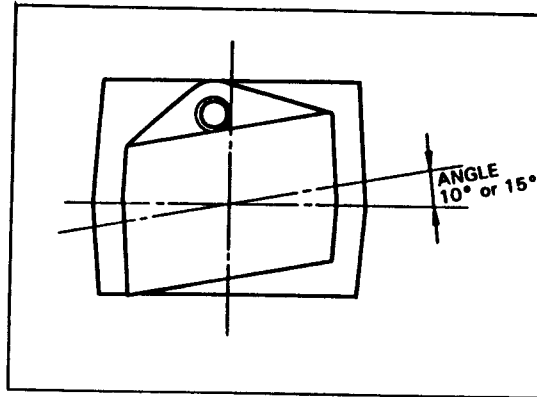
フリー長－セット長＝イニシャル  
となります。

#### 2.) スプリングイニシャル調整

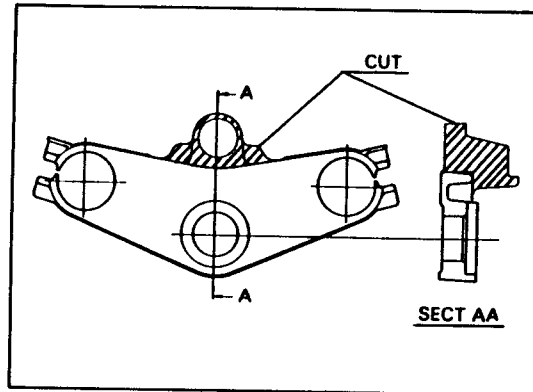
- ダンパーケース外周に取付けられたロックナットをゆるめスプリングアジャスターを上下させます。
- ネジのピッチは1.5mmですから1回転で1.5mm変化します。
- STD.スプリングの標準セット長は167.5mmです。

● **HANDLE BAR, TOP BRIDGE, STEERING STEM**

- When installing the handle bar set of the racing kit, do not use the stopper ring. (The stopper is not provided on the front fork in the racing kit.)
- There are two kinds of racing kit handle bars; 10° and 15° determined by the holders.  
The standard VFR750R (RC30) handle bar is 10°.



- Refer to the illustration if you remove the ignition switch holder on the top bridge for weight reduction.
- There are two kinds of top bridge to provide different amount of offset; 37.5 mm and 42.5 mm. The value for the standard VFR750R (RC30) is 40 mm.



- To permit installation of a steering damper, it is necessary to limit the steering angle to 20°30' by modifying the steering stopper.

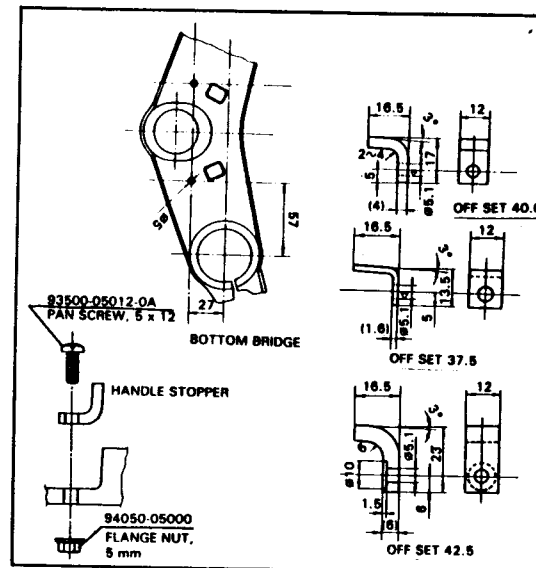
Offset 40 mm (VFR750R STD): Drill holes + make the plate + installation

37.5 mm (Option): Make the plate + Installation

42.5 mm (Option): Make the plate + Installation

- Use steel plate to prepare the plate.

- Although the specified torque for the steering stem top thread of the VFR750R (RC30) is 3.5 kgf·m, change to 1.5 kgf·m when the racing kit parts are used because the steering damper is supposed to be used together.



● **ハンドル・トップブリッジ・ステアリングシステム**

- キットのハンドルセットをVFR750R (RC30) STD.のフロントフォークに組込む場合、ストッパーリングは外して下さい。(キットのフロントフォークは外してあります)
- キットのハンドルはホルダーにより10°と15°の二種類あります。  
VFR750R (RC30) STD.は10°です。

- トップブリッジのキースイッチホルダーを軽量化のためカットする場合は図を参照して下さい。
- トップブリッジ、ステアリングシステムはオフセット量により37.5mmと42.5mmの二種類があります。  
VFR750R (RC30) STD.は40mmです。

- ステアリングシステムのハンドルストッパー部はステアリングダンパー取付けを前提としてハンドル切れ角を20°30'にする改修が必要です。

オフセット40mm (VFR750R STD.): 穴加工 + プレート自作 + 取付け

オフセット37.5mm (オプション): プレート自作 + 取付け

オフセット42.5mm (オプション): プレート自作 + 取付け

- プレートの材料は、スチール板を使用下さい。
- ステアリングトップスレッドCOMP.はVFR750R (RC30) STD.での規定トルクは3.5kgf·mですが、キットではステアリングダンパー取付けを前提とするため1.5kgf·mに変更して下さい。

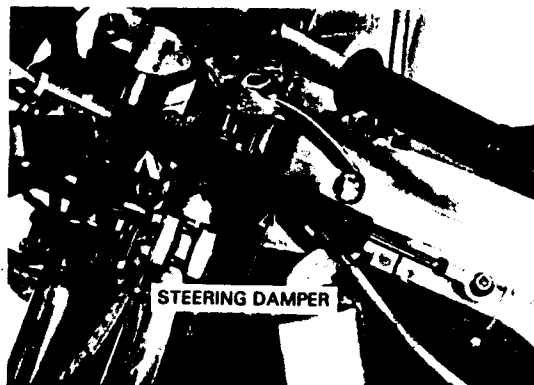


## ● STEERING DAMPER

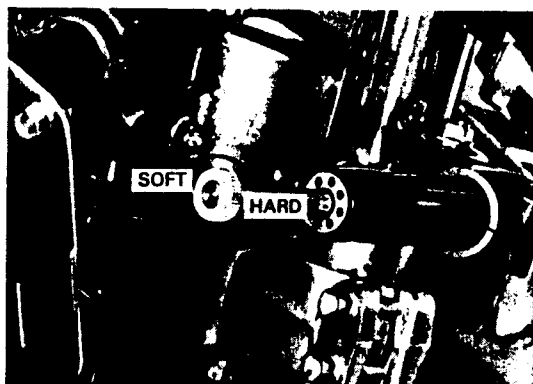
- Refer to the photographs for installation.

### NOTE:

- Set the steering damper in such a way that the same allowance of the damper stroke is provided both in the adjuster side and in the pillow ball side when steered to the right and left ends.
- If the steering angle is not reduced without adding the steering stopper, the damper stroke will be insufficient.



- Turning the adjuster knob clockwise to the dead end will provide the lightest damping. There are 12—17 clicks of adjustment range. Start setting from the lightest damping. Standard setting: 6th click from the right hand side end.



- Specifications of the steering damper.  
Length:  $336^{+2}_0$  mm  
Stroke: 100 mm  
Cylinder O.D.:  $\phi 23.3$

## ●ステアリングダンパー

取付け方法は写真に基づき取付けて下さい。

- 〈注記〉・ハンドルを左右に切った時アジャスター側、ピローボール側のストローク余裕が同じ位になるようにセットします。
- ハンドルストッパーを設けハンドル切れ角を少なくしないとダンパーのストロークが不足します。

- 減衰力調整は取付け状態で右廻りいっぱいが強くて全12～17クリックの調整巾があります。最初は最弱からセッティングして行きます。標準セット位置：6クリック(但し右回転いっぱいのクリックを1とする)

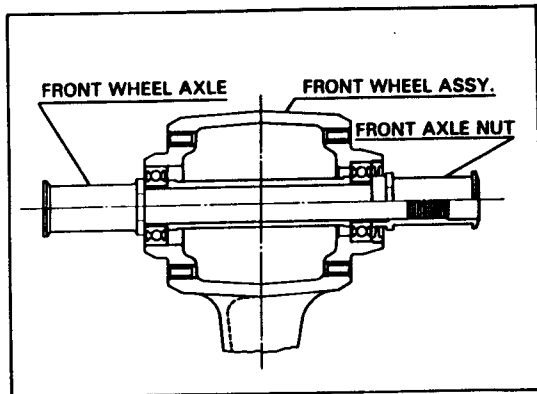
- ステアリングダンパー諸元  
全長： $336^{+2}_0$ mm  
ストローク：100mm  
シリンダー外径： $\phi 23.3$

● FRONT WHEEL, REAR WHEEL

- The optional front wheel in the racing kit must be used together with the front axle and axle nut in the kit. Otherwise, the wheel cannot be assembled on the motorcycle.

NOTE:

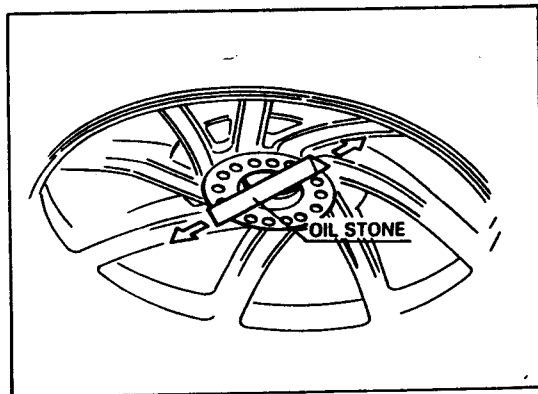
The wheel bearings on the wheel included in the kit have different span from that on VFR750R (RC30).



● フロントホイール・リヤホイール

- キットで設定しているフロントホイールはキットのフロントホイールアクスルおよびフロントアクスルナットとセットにしないとフロントフォークに取付きません。  
〈注意〉  
ベアリングのスペンが VFR750R (RC30) STD. とキットのホイールでは異なります。

- Clean the flangs mating surface of the rear wheel at regular intervals.  
Method of cleaning: Lightly grind using a flat fine grinding stone.

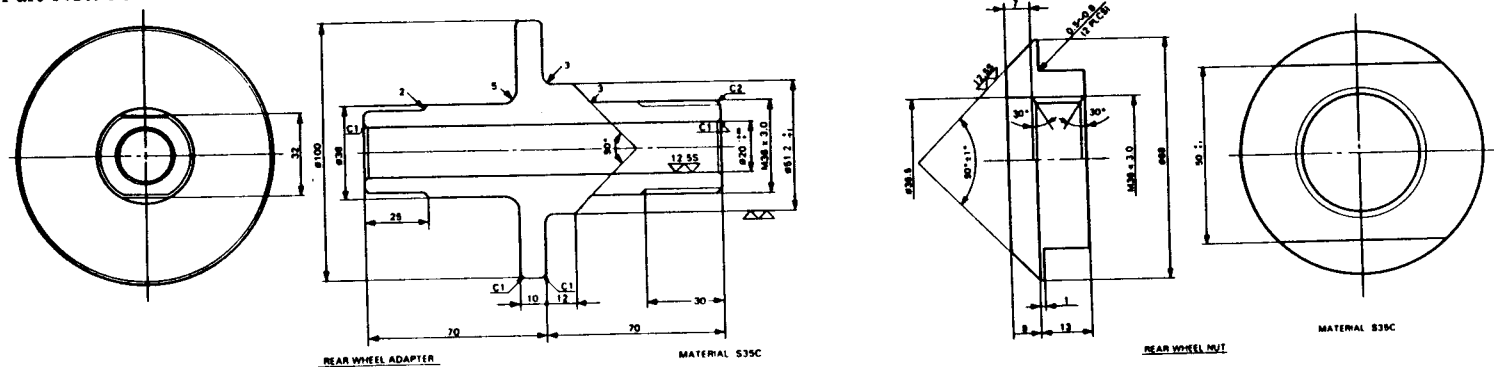


- リヤホイールのフランジ取付け面は面の荒れが生じる場合があるため定期的にクリーニングして下さい。  
クリーニングの方法：平面の出ているオイルストーン（目が細かいもの）を使い軽くこすります。

- When balancing the rear wheel for the single sided swingarm, make the balancing requisite by yourself referring to the illustration or use a balancer for automobiles.

The rear wheel nut is available from HRC:  
Part No.: 90202-NF2-720

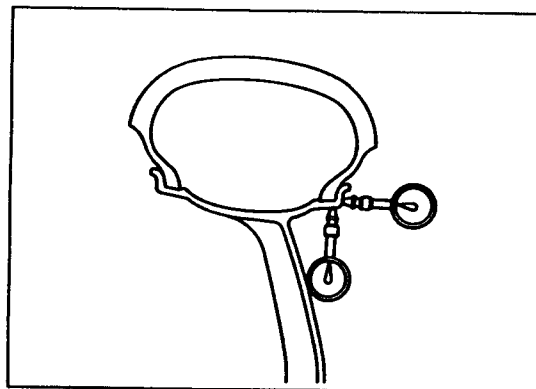
- 片支持方式ホイールのホイールバランスをとる場合は図を参照に自作するか 4 輪用のバランサーを利用して下さい。  
リヤホイールナットは HRC にて販売しております。  
部品番号：90202-NF2-720



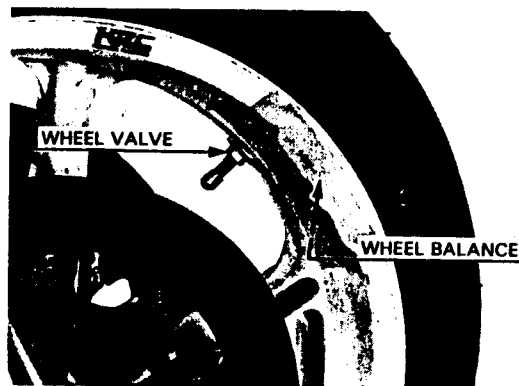
**CAUTION:**

**Applicable to both front and rear wheels.**

- When an abnormal load is exerted to the wheel by crash or other reasons, be sure to check the runout in the radial and lateral directions. If the runout is more than 0.5 mm, the wheel must never be used.



- As the wheel valve of the wheel assembly is made of aluminum, do not tighten to a torque more than 0.4 kgf·m.
- When attaching a weight for wheel balancing, secure it with adhesive tape or the like in order to prevent the weight from coming off.



- 〈注意〉 フロントホイール・リヤホイールとも
- 万一転倒等でホイールに異常な荷重が掛った場合は必ずたて、横の振れチェックを実施し、振れが0.5mm以上のホイールは再使用を厳禁します。

- ホイールASSY.のホイールバルブはアルミ製を使用しているため締付トルク0.4kgf・m以上にしないこと。
- ホイールバランス取り用のウェイトを取付ける場合は万一の飛散防止のためガムテープ等で押さえておくようにします。

### ● R/L FRONT BRAKE CALIPERS, DISCS

- When the VFR750R (RC30) standard calipers are to be used, it is recommended to remove the covers and pad springs to improve brake feelings.
- If the 3.50" rim is used and the racing kit calipers are installed, the wheel can be removed/installed with the calipers on the front fork.

#### • Cautions on use of the racing kit calipers

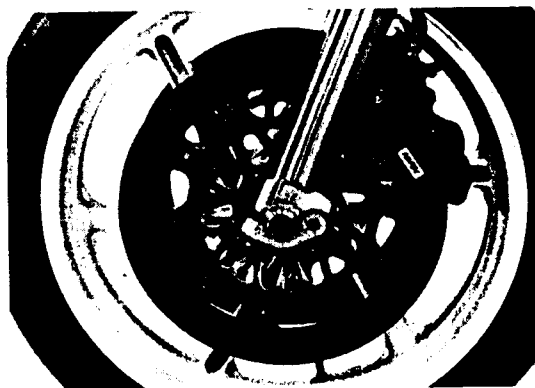
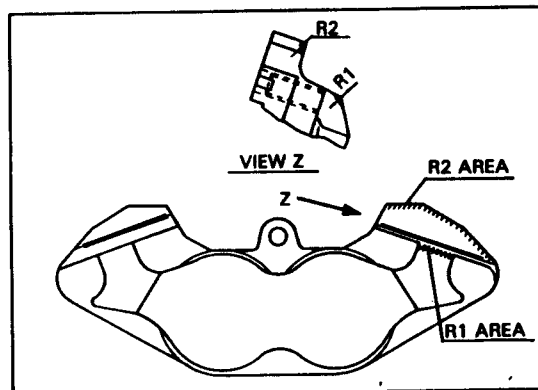
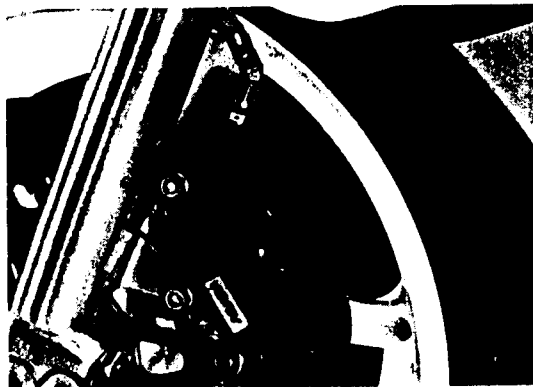
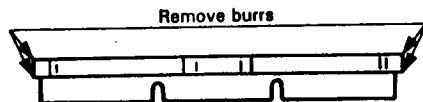
- In order to prevent damage to the wheel caused by the outer edges of the brake caliper, round the edges as shown in the sketch on the right.
- Unlike the standard VFR750R (RC30) which is equipped with dust seals, the racing calipers do not have such seals.  
To prevent dust problems, clean the caliper from time to time. When a cleaning solvent is used, care should be taken not to permit the solvent to wet the piston seals or the joint seals. (Solvent will cause swelling of the rubber products.)  
Overhaul the caliper periodically and replace the pistons, piston seals and the joint seals with new parts. (every 10000 km is recommended.)
- Brake pads are not included in the calipers.

When you use the VFR750R (RC30) standard discs (stainless) for racing, use the standard pads (45105-MR7-612) to obtain the optimum brake efficiency.

- When you use the discs in the racing kit (cast iron), the racing kit pads must be used together. (The full performance of the cast iron disc cannot be obtained by the standard pads.)
- When assembling the disc, care should be taken not to mistake the direction of rotation.

#### NOTE:

To do in removal and installation of the brake pad, remove burrs from the both ends of the pad plate with a sand paper.



### ● R/L フロント キャリパー・ディスク

- VFR750R (RC30) STD. キャリパーをレース用として使う場合はフィーリング向上の一つとしてカバー、パッドスプリングを外すことを推めます。
- 3.50リムを使用の場合キットのキャリパーを使うとフロントフォークに取付けたままホイールの脱着が可能です。

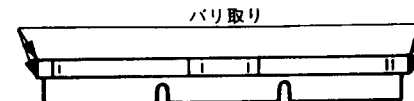
#### • キットキャリパー使用時の注意

- ホイールの傷防止のためキャリパー角部を丸く修正してください。(左図)
- VFR750R (RC30) STD. に対しダストシールを廃止しているためゴミかみ等を防止するため時々クリーニングして下さい。但しこの際洗剤、洗浄液等を使う場合は絶対にピストンシール、ジョイントシールに付着しないよう注意して下さい。(膨潤してしまうため) 尚定期的にオーバーホールにて、ピストン、ピストンシール、ジョイントシールを新品に交換して下さい。(目安10,000km)
- キャリパーにはパッドが含まれません。

- VFR750 (RC30) STD. のディスク(ステンレス製)をレース用として使用する場合はブレーキ効力アップの一つとしてパッド(45105-MR7-612)とセットにて使うようにして下さい。

- キットのディスク(鋳鉄製)を使用する場合はキットのパッド(45105-NL0-810)とセットにて使うようにする。(鋳鉄製の性能が100%でないため)
- ディスク組付け時の回転方向は間違わないように組付けて下さい。

〈注記〉・パッドの出し入れをやり易くするためパッドの両サイドをヤスリまたはサンドペーパーでバリ取りして下さい。



## ● R/L FRONT FORK

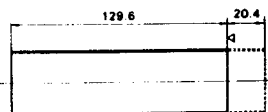
- The front fender mounting stay and the hardware are not included in the front fork kit. Use the standard parts from the VFR750R (RC30) or prepare by yourself.
- When using the standard VFR750R (RC30) front fork, it is recommended to remove the dust seal so that the friction can be reduced.

### NOTE:

- As the dust seal is only slightly force fit into the fork slider, it can be pried off.
- The initial spring preload adjuster included in the front fork kit cannot be installed on the standard front fork. The preload of the standard front fork can be adjusted by changing the length of the spring collar.
- Standard projection of front fork (kit): 25 mm

### NOTE:

- If setting to a projection larger than the standard, a clearance more than 10 mm must be maintained between the tire and the cylinderhead cover or the radiator.
- To use the fork spring included in the front fork kit, cut the spring collar at a point 20.4 mm from the end as shown.



### 1. Front fork specification

Length: Max. = 740 mm, Min. = 620 mm

Fork pipe diameter:  $\phi 43$

Spring constant: 0.82 kgf/mm (Optional)

0.87 kgf/mm (STD)

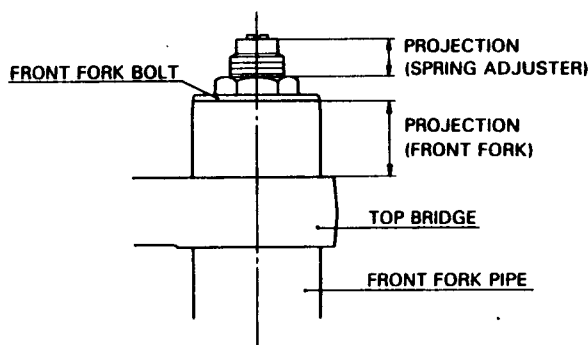
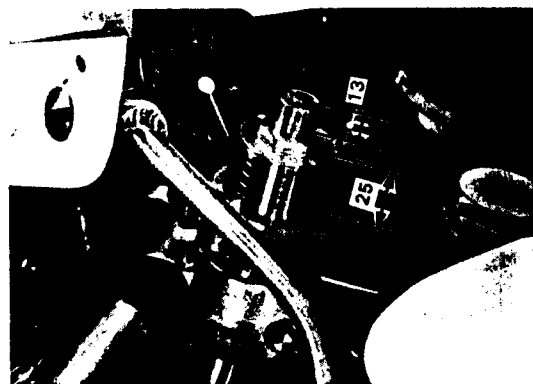
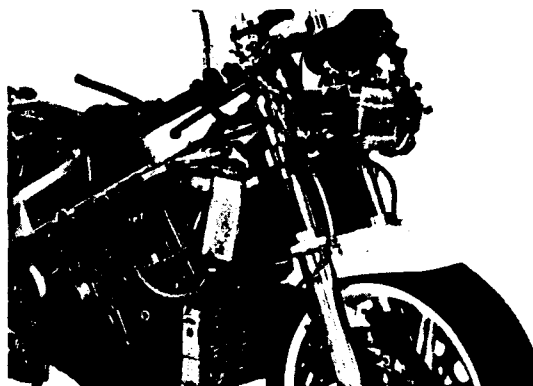
0.92 kgf/mm (Optional)

Fork oil: Honda Ultra Cushion Oil No.10 (SAE 10W)

Oil volume: 489 cc  $\pm$  2.5 cc

Oil level: 93 mm

Spring adjuster projection: 13 mm



## ● R/Lフロントフォーク

- キットのフロントフォークにはフロントフェンダーマウントステー類が含まれないため、VFR750R (RC30)STD.から外して使うか各自用意して下さい。

- VFR750R (RC30)STD.のフロントフォークを使用する場合はフリクション低減のためダストシールを外すようにして下さい。

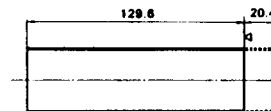
〈注記〉・ダストシールはボトムケースに圧入されているだけなのでこじれば外れます。

- VFR750R (RC30)STD.のフロントフォークにはキットのイニシャルアジャスターはつきませんので、STD.でイニシャルアジャストする場合はスプリングカラー全長の変更にて行なって下さい。

- フロントフォーク(キット)の標準突出し量: 25mm

〈注記〉・さらに突出す場合は全屈時のタイヤとヘッドカバーもしくはラジエーターとのクリアランスをMIN.10mm以上とすること。

- VFR750R (RC30)STD.のフロントフォークにキットのスプリングを使用したい場合はスプリングカラーをカットして使用して下さい。



### 1. フロントクッション諸元

全長: MAX = 740mm, MIN. = 620mm

フォークパイプ径:  $\phi 43$

スプリングバネ定数

0.82kgf/mm (オプション)

0.87kgf/mm (STD.)

0.92kgf/mm (オプション)

クッションオイル: ホンダウルトラクッションオイル10号 (SAE 10W)

オイル量: 容量 = 489  $\pm$  2.5cc

オイルレベル = 93mm

スプリングアジャスター突出し量: 13mm

## 2. Front fork adjustment

### 1) Adjustment of extension damping

The adjuster is provided on the top of the fork bolt and can be adjusted using a slot head screw driver or a coin.

Turning fully to the direction marked "H" will provide the maximum damping effect while turning to the direction marked "S" will reduce damping.

There are 12  $\frac{1}{8}$  clicks of adjustment.

The standard adjustment is the 8th click from the very end of the direction "H".

### 2) Adjustment of compression damping

The adjuster is provided at the lower part of the fork slider.

The method of adjustment, number of clicks, and the standard setting are the same as those of the extension side adjuster.

#### NOTE:

- The click stops are provided in the damping adjustment system. Even if the adjuster stays in the middle of two clicks, there will be no problem in its function. It is, however, recommended to set it at a click stop position because if not in the click stop, the adjuster will move while riding.
- Do not attempt to turn the adjuster further than the max. or min damping position (dead end). Doing so will cause damages to the mechanism or oil leakage. (Torque: Less than 0.3 kgf·m)

## 3. Spring adjustment

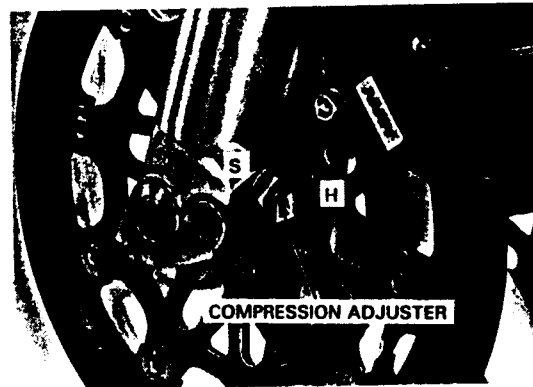
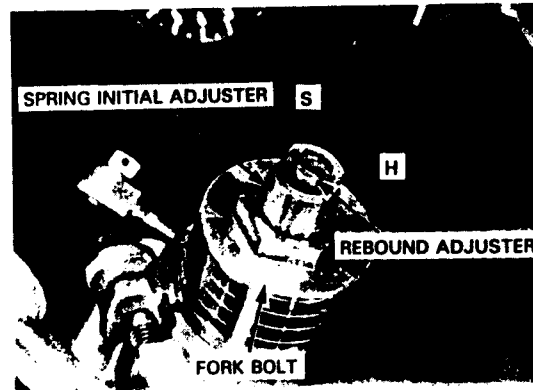
### 1) Adjustment of initial spring load

The adjuster is the projected part on the top of fork bolt. To increase the initial load, turn it clockwise. Turning it the other way around will reduce the load. (1 revolution corresponds to 1 mm.) The standard position is where the adjuster is sticking out 13 mm. from the top surface of the fork bolt. Adjustment is permitted within the range where the adjuster is sticking out 6—21 mm.

As you change the initial load, the height of the motorcycle will change. If necessary, adjust the height by altering the amount of fork pipe projection.

#### CAUTION:

Never adjust to such an extent that the amount of adjuster projection is below 6 mm. Dampges or oil leakage will result.



## 2. フロントフォークの調整

### 1.) 伸び側減衰力調整

調整機構はフォークボルト中央にあり、(－)ドライバーまたはコインで調整します。"H"方向いっぱいに締込んだ状態がMAX.であり、"S"方向に回転すると減衰力は下がります。アジャスト段数は12 $\frac{1}{8}$ クリックあり、標準セット位置は"H"回転いっぱいのクリックを"1"として"8"です。

### 2.) 押し側減衰力調整

調整機構はボトムケース下端部にあり、調整方法、クリックおよび標準セット位置は伸び側と同一です。

- 〈注意〉・減衰力調整機構にはクリックがあります。クリック位置以外にセットしても機能上の問題はありませんが、走行中回転する恐れがありますのでできる限り、クリック位置として下さい。
- ・減衰力調整機構はMAX./MIN.以上無理に回転させないで下さい。破損、オイル洩れの原因となります。(回転トルク:0.3kgf·m以下)

## 3. スプリング特性調整

### 1.) スプリングイニシャル調整

調整機構はフォークボルトの中央突起部分です。イニシャルを上げる場合は時計方向に締込み、下げる場合は逆にゆるめます。(1回転で1mmの増減)標準セット位置はフォークボルト六角部の上端より13mmの位置です。調整はこの量が6—21mmの範囲で行なって下さい。イニシャルを変化させることによりその分車高が変化しますので必要に応じてフォークパイプの突出し量を変えて補正して下さい。

- 〈注意〉 調整機構の突出し量は6mm以下には絶対しないで下さい。破損、オイル洩れの原因となります。

## 2) Spring replacement

Loosen and remove the fork bolt on the top of the front fork.

The fork bolt can be drawn out by turning in the spring adjuster. Before turning in the spring adjuster, be sure to position the damping adjuster in the detent position. Leaving the adjuster halfway between detent positions causes the expander to be projected, resulting in gauged threads. Remove the spring seat B sideways and remove the spring collar, spring seat and spring.

Spring constant	Type	Identification
0.82 kgf/mm	Soft	"I" mark on the end of spring
0.87 kgf/mm	STD	"II" mark on the end of spring
0.92 kgf/mm	Hard	"III" mark on the end of spring

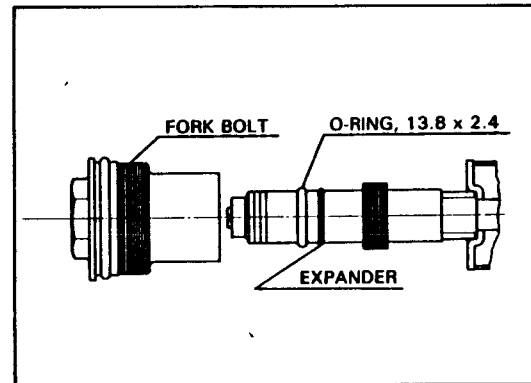
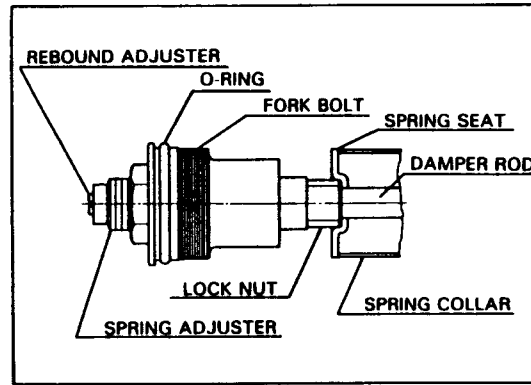
### NOTE:

The spring must be installed with its taper end facing down.

Another method of replacing the fork spring is also described in page 1-54. You may use either method, but should not use both methods on a motorcycle. Regulate front fork oil level as described in the next part.

Reassembly can be made by the reverse order of disassembly. When assembling the fork bolt and the spring adjuster, be particularly careful about the o-ring on the spring adjuster. (lubricate with grease) when assembling, confirm that the o-ring is not sliced.

If the springs in both right and left forks are removed, the fork will bottom suddenly. Use the special front stand or hold the machine from both sides and remove the fork bolt, lower the motorcycle slowly until the fork bottoms.



## 2.) スプリング交換

上端のフォークボルトをゆるめて外します。次にスプリングアジャスターを締込んでいくとフォークボルトが上に抜けます。この際減衰力アジャスターはクリックを必ず合わせて下さい。合わせないとエキスパンダーが突出しネジ部をかじる恐れがあります。スプリングシートBを横に外し、スプリングカラー、スプリングシート、スプリングを抜きます。

バネ定数	種別	識別
0.82kgf/mm	ソフト	端面マーク「I」
0.87	STD.	「II」
0.92	ハード	「III」

〔注記〕 スプリングは絞り側を下にして組付けて下さい。

※スプリング交換手順の別方法を1-54頁に記載しております。

どちらの方法でもかまいませんが必ず、どちらかの方法で統一するようにして下さい。

次に述べますオイルレベル調整に従ってオイルレベルを調整して下さい。

再組付けはこの逆の手順で行ないますがフォークボルトとスプリングアジャスターを組付ける時にスプリングアジャスターのOリングに注意して下さい。(グリス塗布)

Oリング切れのないことを確認し組付けて下さい。両側のスプリングを外すと一気に全屈してしまいますからフロントスタンドを使用するかマシンを両サイドから持ち上げておき、フォークボルトを外してからそっとマシンを降してフロントフォークを全屈させます。

### 3) Front fork oil level adjustment

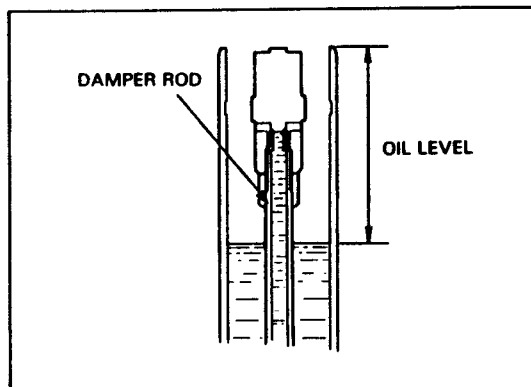
Remove the spring from the front fork and allow the fork to bottom. Force in the spring adjuster until it hits the bottom.

Under these conditions, measure the oil level from the upper end of the fork pipe.

Standard oil level: 93 mm

Recommended oil: Honda Ultra oil No. 10 (SAE 10W)

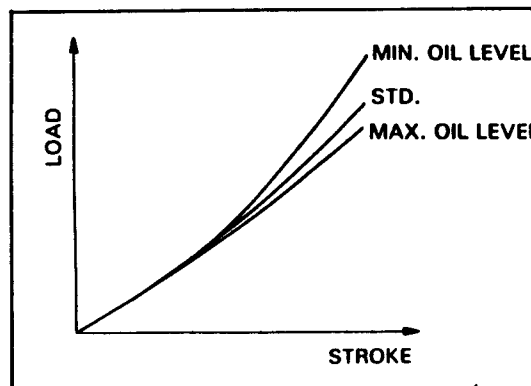
(SS8 fork oil of Showa specification)



Changing the oil level will cause the overall spring characteristics to alter as shown in the graph.

The oil level must be kept within 78—128 mm range. After regulating the oil level, reassemble in the reverse order of disassembly.

Reinstall the spring, spring seat B, spring collar, spring seat after removing dirt, dust or oil thoroughly.



### 3.) オイルレベル調整

フロントフォークからスプリングを抜き取り全屈させます。スプリングアジャスターをフロントフォーク内部に突当たるまで押込みます。

この状態でフォークパイプ上端から油面までの高さをオイルの増減により合わせます。

オイルレベル標準値：93mm

使用オイル：ホンダウルトラクッションオイル10号 (SAE 10W)

(昭和製SS8号作動油)

オイルレベルの変更によるバネ特性変化は図のようになります。

オイルレベルは78～128mmの範囲内で行なって下さい。

オイルレベル調整後逆の手順で組付けます。

スプリング、スプリングシートB、およびスプリングカラー、スプリングシートはゴミや泥、オイルを良く拭き取ってから組付けて下さい。



#### 4. Fork oil change procedures

- 1) Raise the front wheel and remove the front wheel.
- 2) Referring to the spring replacement procedures, remove the spring.
- 3) Remove the compression damping adjuster located on the lower part of the fork slider and drain oil. Move the fork slider up and down to drain oil and furthermore, move the damper rod up and down to drain oil in the damper cartridge thoroughly. After draining completely, install the compression damping adjuster and torque the bolts to 1.5—2 kgf·m.

#### NOTE:

Check the O-ring for damage.

- 4) Fill the fork pipe with fresh oil. Move the fork slider up and down to purge air and then, move the damper rod up and down to purge air in the damper complete.
- 5) Install the wheel and regulate fork oil level with the front fork botting. Referring to the procedures for oil level adjustment, install the fork bolts.

Torque: 1.5—3 kgf·m

#### NOTES:

- Do not use fork oil other than specified.
- When the oil change is performed with the fork on the motorcycle, there remains approx. 70 cc of oil inside. To change oil completely, it is necessary to remove the front fork and drain oil from the top of the fork pipe.  
Oil volume when oil change: 489 cc
- Do not disassemble the damper complete.

#### 4. オイル交換手順

- i) マシンの前輪を浮かせタイヤを取り外します。
- ii) スプリング交換の手順でスプリングを抜きます。
- iii) ボトムケース下部後側の押し側減衰力調整機構を外しオイルを取出します。ボトムケースを上下に作動させオイルを出し、さらにロッドを上下に作動させカートリッジ内部のオイルも完全に抜いて下さい。

完全に抜き終わったら押し側減衰力調整機構を締付トルク1.5~2kgf·mで締付けて下さい。

〈注記〉 Oリングの切れなきことを確認。

- iv) フォークパイプ上部より新オイルを注入しボトムケースを上下させ、エア抜きを行なったのち、ロッドを上下動させダンパーCOMP内部のエア抜きを行なって下さい。
- v) タイヤを装着しフロントフォークを全屈させた状態でオイルレベルの調整を行ないます。オイルレベル調整手順に従い、フォークボルトを組付けます。

締付トルク：1.5~3kgf·m

〈注記〉 指定以外のオイルは使用しないで下さい。

- 車載状態に於けるオイル交換ではフロントフォーク内部に約70ccのオイルが残ります。完全に交換する場合はフロントフォークを取り外し、フォークパイプ上部よりオイルを取出して下さい。

交換時オイル量：489cc

- ダンパーCOMP内部は分解しないで下さい。

● **SPRING REPLACEMENT PROCEDURE IS CHANGED**

Difficulty will result in adjusting damping if you do not follow the procedure described earlier, such as when you disassemble the spring adjuster by loosening the lock nut on the damper side. To adjust damping, follow the procedure shown below:

- 1) Hand tighten the rod pipe lock nut on the damper side fully as far as it will go.
- 2) Extend the adjust piece 1.5 mm out of the adjuster, then turn it right or left to align with the nearest detent.

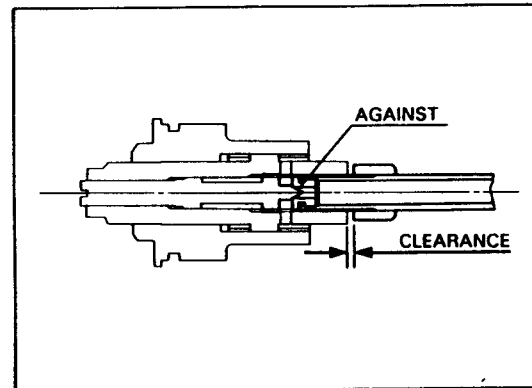
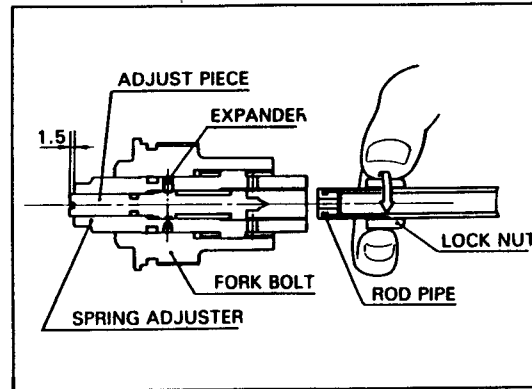
- 3) Screw the rod pipe into the spring adjuster until it bears against the adjust piece. When screwing the rod pipe, check that the spring adjuster is not rotated by observing the clearance between the lock nut and spring adjuster (to align damping value). Tighten the lock nut securely.

**TORQUE:  $2 \pm 0.25$  kgf·m**

**NOTE:**

Before rotating the adjuster, be sure to align the rebound adjuster (adjust piece) with the detent.

If the spring adjuster is rotated with the rebound adjuster located between detents, damage to the sliding surface of the fork bolt will be caused, resulting in oil leak and impaired performance.



● **スプリング交換手順**

前項の手順に従わずダンパー側ロッドパイプのロックナットをゆるめ、スプリングアジャスター部を分解した場合、減衰力調整が合わなくなる為次の手順に従って組立てます。

- i) ダンパー側ロッドパイプのロックナットを手締めでいっぱいまで押し込んでおく。
- ii) アジャストピースをスプリングアジャスターから1.5mm出し、さらに左右に回転し1番近いクリックに合わせて止める（クリック数を合わせるため）。

- iii) ロッドパイプをスプリングアジャスターにネジ込んで行きアジャストピースに突き当たります。この時スプリングアジャスターが回転していないか、ロックナットとスプリングアジャスターの隙間を確認して下さい。（減衰力値を合わせるため）

ロッドパイプとアジャストピースを突き当たった後ロックナットにてロックします。

締付トルク： $2 \pm 0.25$ kgf·m

〈注記〉 スプリングアジャスター作動時は伸び側減衰力アジャスター（アジャストピース）をクリックに合わせた上で作動して下さい。クリックとクリックの間に止めたままスプリングアジャスターを回転させるとエキスパンダーにてフォークボルトスライド面を傷つけ、オイル洩れ、作動不順の原因となります。

	Symptom	Remedy
Front	Bottoming	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raise oil level</li> <li>• Use harder spring</li> <li>• Increase spring preload</li> </ul>
	Too soft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Use harder spring</li> <li>• Increase damping</li> </ul>
	Too hard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Use softer spring</li> <li>• Lower oil level</li> <li>• Reduce spring preload</li> <li>• Reduce damping</li> </ul>
	Jumping (excessive reaction)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Increase damping on rebound</li> <li>• Use softer spring</li> </ul>
	Understeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Increase fork pipe projection</li> <li>• Use softer spring</li> </ul>
Rear	Jumping	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Increase damping on rebound</li> <li>• Reduce spring preload</li> </ul>
	Too soft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Increase damping on compression</li> <li>• Use harder spring</li> <li>• Increase spring preload</li> </ul>
	Spongy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Increase damping on rebound</li> </ul>
	Loss of contact with ground Poor contact with ground	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Use harder spring and reduce preload</li> </ul>
	Too hard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduce preload</li> <li>• Use softer spring</li> </ul>
Steering Damper	Handlebar pulled to either side	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Increase damping</li> </ul>
	Too hard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduce damping</li> </ul>

	事 象	対 応
フ ロ ン ト	底づきする	<ul style="list-style-type: none"> <li>• オイルレベルを上げる。</li> <li>• スプリングを堅い物に変更する。</li> <li>• プリロードを上げる。</li> </ul>
	柔らかい	<ul style="list-style-type: none"> <li>• スプリングを堅い物に変更する。</li> <li>• 減衰力を上げる。</li> <li>• プリロードを上げる。</li> </ul>
	堅い、ゴツゴツする	<ul style="list-style-type: none"> <li>• スプリングを柔らかい物に変更する。</li> <li>• オイルレベルを下げる。</li> <li>• プリロードを下げる。</li> <li>• 減衰力を下げる。</li> </ul>
	跳ねる	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 伸び側減衰力を上げる。</li> <li>• スプリングを柔らかい物に変更する。</li> </ul>
リ ヤ ー	アングーステア	<ul style="list-style-type: none"> <li>• フォークパイプ突き出しを大きくする。</li> <li>• スプリングを柔らかい物に変更する。</li> </ul>
	跳ねる	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 伸び側減衰力を上げる。</li> <li>• プリロードを下げる。</li> </ul>
ス テ ア リ ン グ ダ ン パ ー	柔らかい 腰くだけ フワフワ感	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 押し側減衰力を上げる。</li> <li>• スプリングを堅い物に変更する。</li> <li>• 伸び側減衰力を上げる。</li> <li>• プリロードを上げる。</li> </ul>
	突込みでリヤが浮く、おさまりが悪い	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 伸び側減衰力を下げる。</li> <li>• スプリングを堅い物に変更し、プリロードを下げる。</li> </ul>
	堅い、ゴツゴツする	<ul style="list-style-type: none"> <li>• プリロードを下げる。</li> <li>• スプリングを柔らかい物に変更する。</li> </ul>
ス テ ア リ ン グ ダ ン パ ー	フラれる 切り返しが重い	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 減衰力を上げる。</li> <li>• 減衰力を下げる。</li> </ul>