

● 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/cm².

(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.

Order of Cooling Efficiency:

		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.

NOTE:

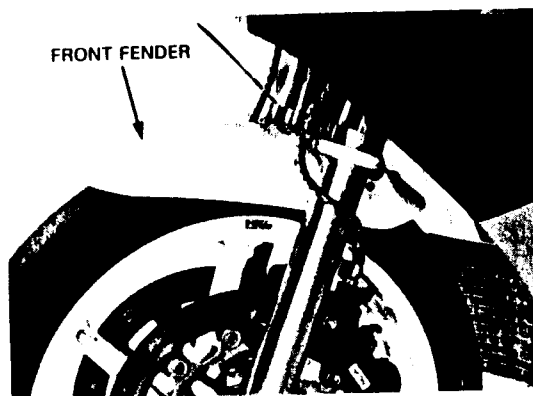
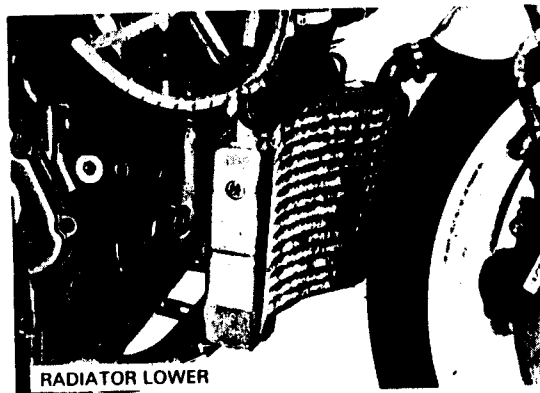
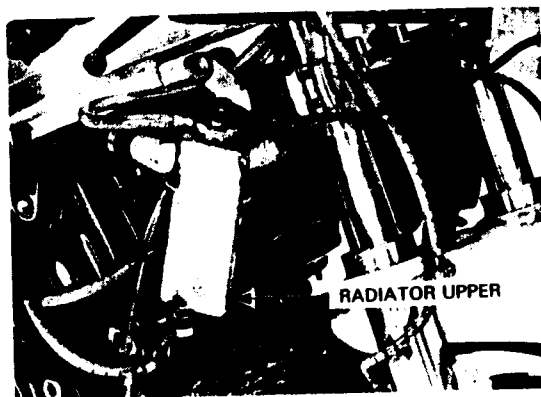
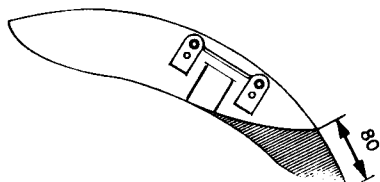
The racing radiator is not equipped with air breather hole. After filling the radiator with coolant, start the engine and snap the throttle several times. Then stop the engine and allow it to cool. Remove the radiator cap and recheck the level of coolant in the radiator. Raise the level up to the proper level if necessary.

Before riding, be sure to check the coolant level.

- 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／ローアセット

- キットのラジエターセットはVFR750R (RC30) STD.との組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/cm²(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

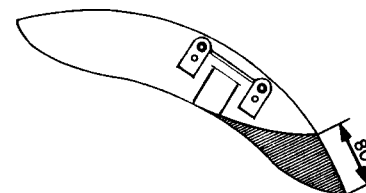
		アッパー	
		KIT	STD
ローア	KIT	1	3
	STD	2	4

- キットのラジエター取付け時、一部の部品をVFR 750R(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。

〈注意〉 レース用ラジエターには、エア抜き穴がない為、水を入れたあと一度エンジンを始動しスナッピングの後、水温が下ってからラジエターキャップをあけ、水が一杯に入っていることを確認して下さい。走行前には必ず水量を確認する。

- 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。

〈注意〉 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。

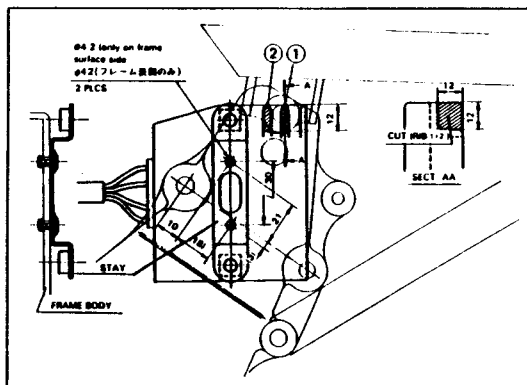
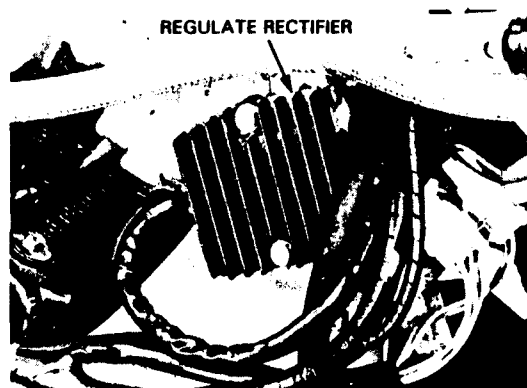
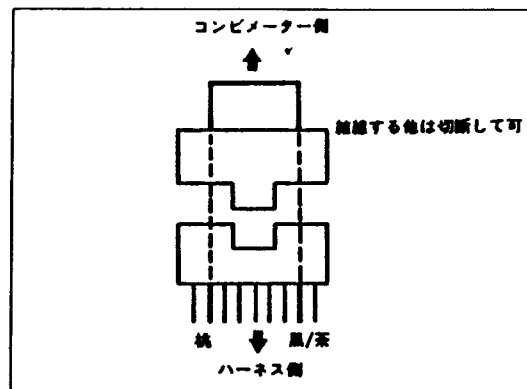


● ELECTRICAL

- 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.

- Fasten the stay on the rear fender to the seat gusset with pop rivets at the location where it will not interfere with removal and installation of bolts:

- 1) Provide the two 4.2 mm holes only on the outside of the frame body 30 ± 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).
Prepare two $\phi 4 \times 14$ stainless pop rivets and secure the stay.
- 4) Before attaching the stay to the seat gusset, apply epoxy-based adhesive to the mating surfaces.



● エレクトリック

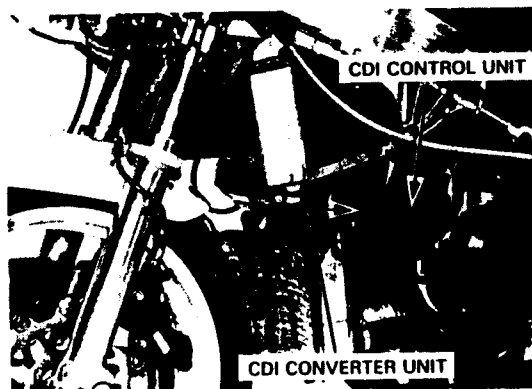
- 本機をレース仕様にする際、スピードメーターは不用のため外しますが、この際ハーネス部を改修する必要があります。必ず下記内容で各自改修して下さい。
コンビメーターにつながる黒の9Pカブラのコードで桃と黒/茶をダイレクトで結線する。
但し日本国内仕様のみ。

- 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差しが可能なような位置とします。

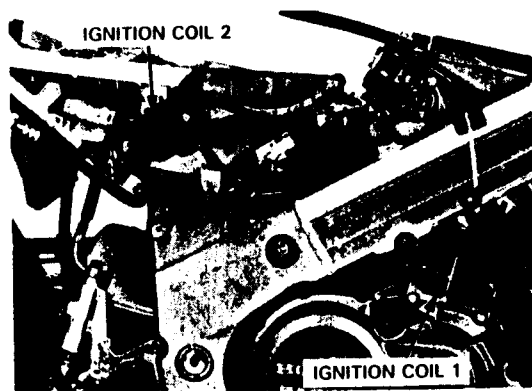
- 1) $\phi 4.2$ 穴2ヶ所はフレームボディ表側のみとし、 30 ± 0.2 でアける。
- 2) レギュレートレクチファイヤーの放熱フィン①②をカットします。
- 3) ステーはポップリベット (ステンレス製 $\phi 4 \times 14$) にて取付ける。
- 4) ステーに取付ける時にステーとフレームボディの間にエポキシ系接着剤を塗り、リベット止めして下さい。

- 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.
- 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.



- 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.



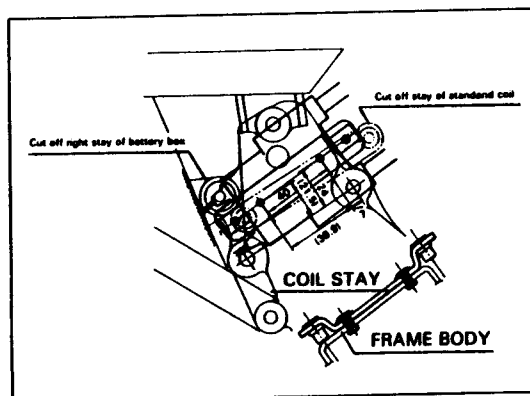
- VFR750R (RC30) STD.のCDIコンバーターユニットは流用しますがリヤフェンダーをカットしてしまいうためキットのステーを使いエンジン左側に取付けます。

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。

- キットの電気リットセッはACG.点火仕様となっていますが、バッテリーをセッ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。

- 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 ± 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.



・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うため、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。

- 1) VFR750(RC30)STD.イグニッションコイルステーをカット
- 2) バッテリーボックスのR.ステーをカット
- 3) $\phi 4.2$ 穴2ヶ所 40 ± 0.2 であける
- 4) 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
- 5) 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。

● DRIVEN SPROCKET

- In addition to the standard 525 drive chain for the VFR750R (RC30), an optional 520 drive chain for sprint races is available. Refer to the illustration for the differences.

NOTE:

- Never use a clip type chain joint. It will cause a lack of drive chain strength.
- The durability of a drive chain without seals is not as good as those having O-ring seals. If a seal-less chain is used, frequent checks will be required.

- When installing the driven sprocket, the chamfered side must be positioned to the driven flange side as illustrated.

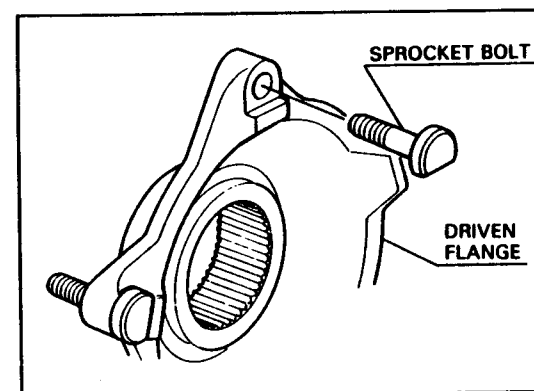
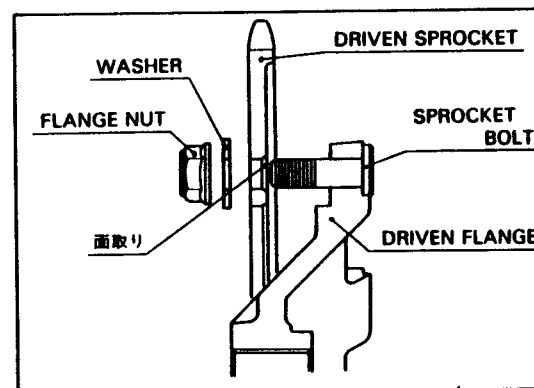
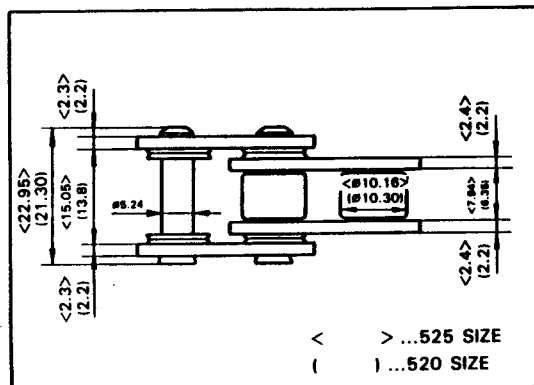
Differences of sprocket

	TT F-1	Option
Chain size	525	520
Material	Steel	Aluminum
Tooth width	7.2	5.8
Surface treatment	White zinc plating	Anodizing

- Confirming that the sprocket bolts are aligned with the stopper steps on the driven flange, tighten the flange nuts.

Torque: 3.5 kgf/m

- After tightening the flange nuts, secure with wire locks for added safety.



● ドリブンスプロケット

- ドライブチェンはVFR750R (RC30) STD.の525サイズとオプション設定したスプリント用の520サイズがあります。

主な相違点はイラスト参照して下さい。

〈注意〉・クリップタイプジョイントは強度不足になりますので絶対使用しないで下さい。

- ・シールなしタイプのチェンは耐久性が下がりますので使用にあたっては十分に確認後使用して下さい。

- ドリブンスプロケットの取付けは図のように面取り部をドリブンフランジ側にして取付けます。スプロケットの相違点

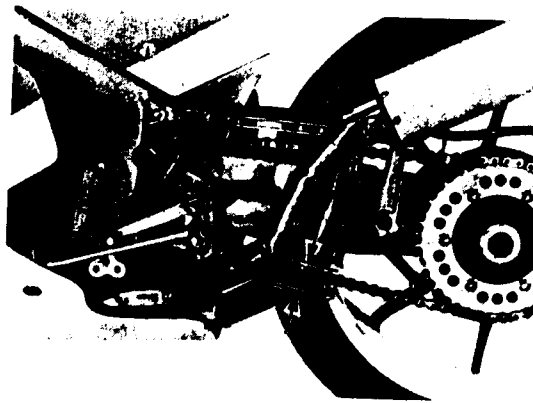
	T.T.F-1	オプション
チェンサイズ	525	520
材質	スチール	アルミ
歯巾	7.2	5.8
表面処理	白色亜鉛メッキ	一般アルマイト

- スプロケットボルトはドリブンフランジ側のまわり止めと合っていることを確認したうえでフランジナットを締付けます。

締付トルク: 3.5kgf/m

- ・フランジナットを締めた後は安全のためと締付を確認するためワイヤーロックを行なうようにします。

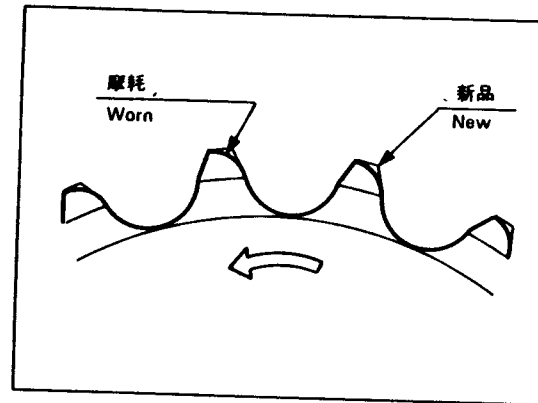
- The optional final driven sprocket is made of aluminum alloy. To prevent abnormal wears during use, always maintain the chain slack at 15—20 mm. As the alloy sprocket is aimed at sprint races, the life may be limited. When there occurs a noticeable wear on the tip of the teeth, replace with a new one.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



- オプションのファイナルドリブン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)

NOTE:

The service life of the drive chain is greatly effected by chain tension and lubricaiton.



〈注意〉・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 (リヤタイヤ18インチの時)
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。

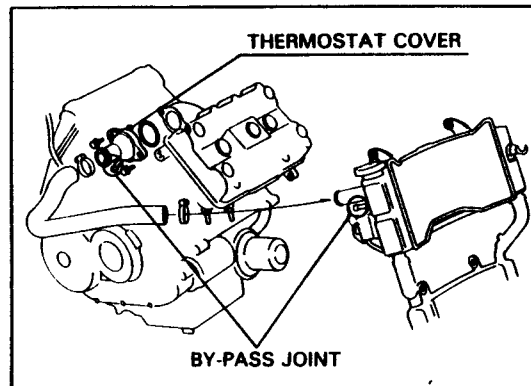
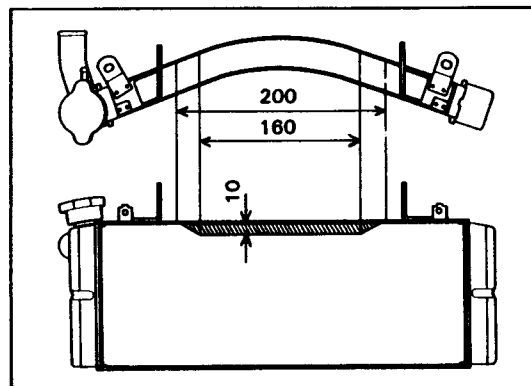
● CARBURETOR DUCT

- 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.

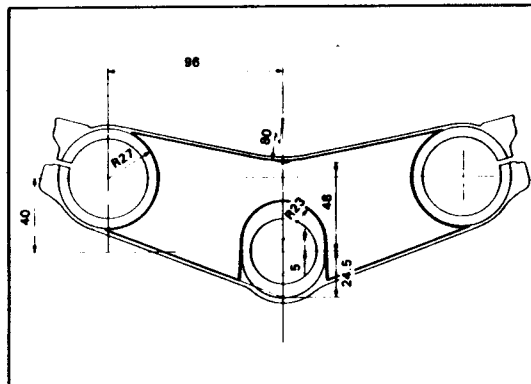
NOTE:

- 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.

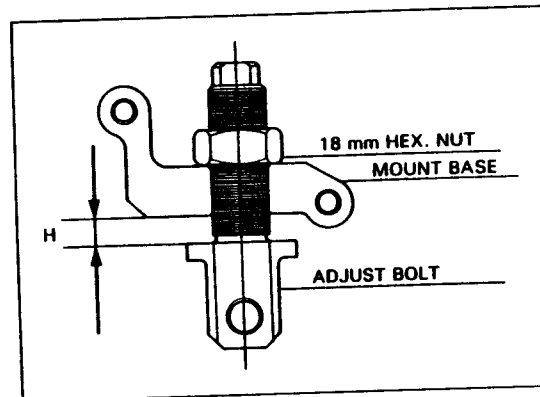
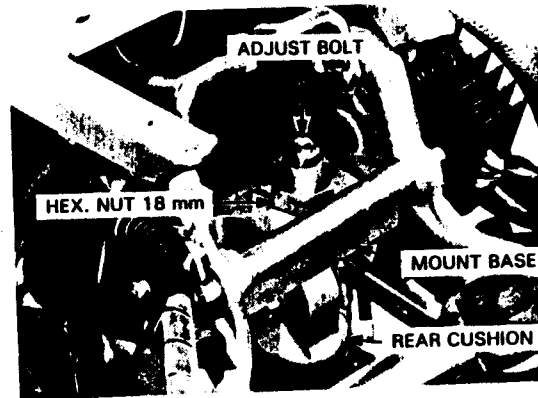
● REAR CUSHION SET

- This racing kit consists of the rear cushion + the tension rod and cushion arm of the pro-link.

Rear tire	Projection
18'	12.8 mm
17'	16.2 mm

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 3 mm as the tire radius 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と#4用)位置では空気通路の防げとなるため、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。

● リヤクッションセット

- このキットはリヤクッション+RC30STDプロリンクで仕様設定しています。

リヤタイヤ	突出し(H=mm)
18'	12.8
17'	16.2

〈注意〉 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3mm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 collar:

Cushion arm $\ell = 39$ ---Ink mark inside of $\phi 10$ diameter.

Cushion arm $\ell = 80$ ---Ink mark on outside center.

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

1. Rear cushion specifications:

Length: Max. 307 mm; Min. 263 mm

Spring length as installed: 163 mm

Gas pressure: 10 kgf-cm² (Nitrogen gas)

Position of damping adjuster:

Extension: 8th click position

Compression: 276° (3/4 turn) position

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

Spring constant:

16 kgf/mm (option) ---One white point at spring center

17 kgf/mm (STD) ---Marking is not provided (same as RC30 STD)

18 kgf/mm (option) ---Two white point at spring center

- キットに含まれているカラー類はRC30のSTDとの識別を図る為、下記マークがついています。

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

クッションアームカラー $\ell = 80$...外径中央
部不減インキ

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

1. リヤクッション標準諸元

全長: MAX.=307mm MIN.=263mm

スプリング取付長: 163mm

ダンパー封入圧: 10kgf/cm²(窒素ガス)

減衰力アジャスター位置: TEN側8クリック

COMP側276°(3/4回転)

但し右回転いっぱいのクリックを"1"とする。

スプリングバネ定数

16kgf/mm(オプション) スプリング中央部マ
ーカーペン(白)にて"白1点"

17kgf/mm(STD.) RC30STDと同一の為識別
マークなし

18kgf/mm(オプション) スプリング中央部マ
ーカーペン(白)にて"白2点"

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 8th click from the heaviest position.

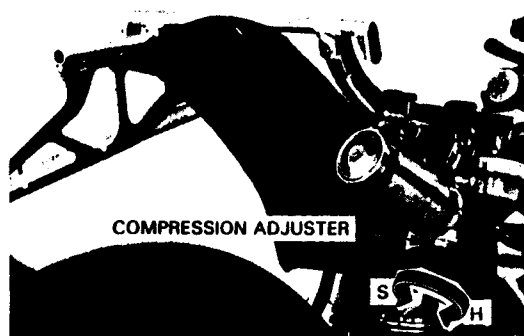
Number of clicks: 12 ± 7



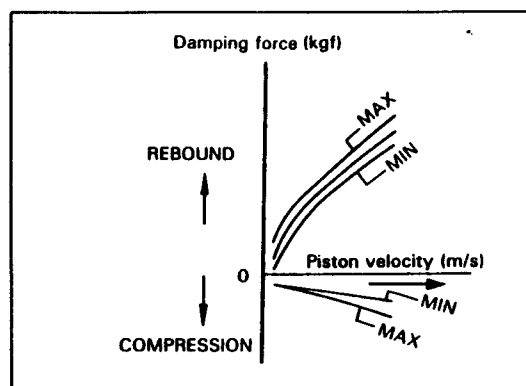
2) Damping force in the compression stroke

- 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 3/4 turns out from the heaviest position.

Stepless: 1-3/4 turns out



- 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最強です。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"8"まで戻した位置です。

クリック数: 12 ± 7

2.) 押し側減衰力

- サブタンク側に取り付けられたアジャスターで調整します。
- "H"方向いっぱい以最強です。"S"方向いっぱい以最弱となります。
- 標準位置は最強より3/4回転戻した位置です。

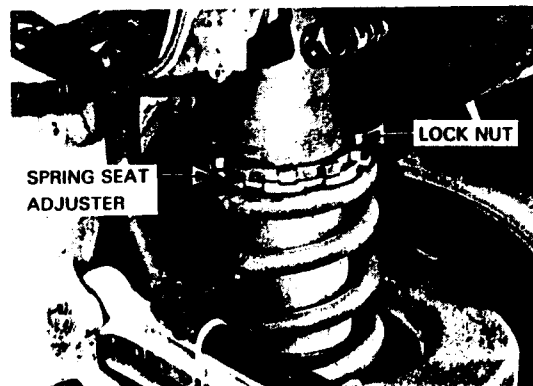
調整範囲: 1 3/4回転

- 表は減衰力特性線図です。

3. Adjustment of damper spring

1) Spring replacement procedures

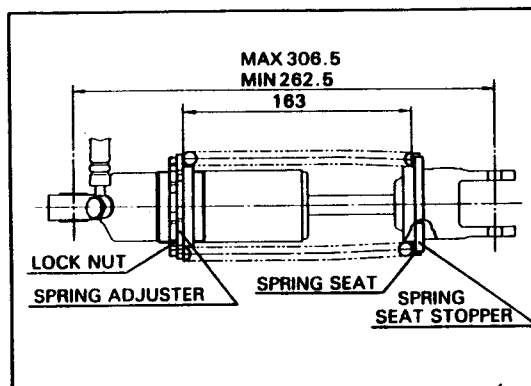
- Loosen the lock nut on the outer cylinder of the damper casing and loosen the spring adjuster. Remove the spring seat stopper which is holding the other end of the spring, remove the spring seat, and replace the spring.



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

Spring constant	Type	STD set length	Identification
16 kgf/mm	Soft	163 mm	One white dot
17 kgf/mm	STD	163 mm	—
18 kgf/mm	Hard	163 mm	Two white dots

The three springs provide the same initial preload when they are set to 163 mm.



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. (one full turn changes the load on the axle by approx. 8 kg when the standard spring is installed).
- The standard set length of the standard spring is 163 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
16kgf/mm	ソフト	163mm	白一点
17kgf/mm	STD.	"	—
18kgf/mm	ハード	"	白二点

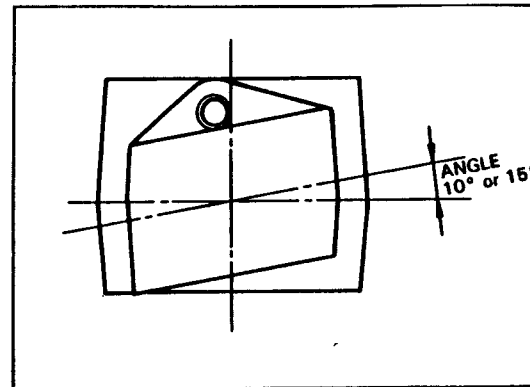
セット長を163mmとすると3種共同じイニシャルになります。

2.) スプリングイニシャル調整

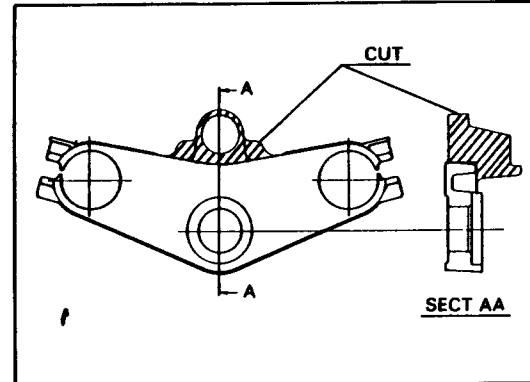
- ダンパーケース外周に取付けられたロックナットをゆるめスプリングアジャスターを上下させます。
- ネジのピッチは1.5mmですから1回転で1.5mm変化します。
(STDスプリングにて1回転当り、アクスル位置で約8kg荷重が変わる)
- STD.スプリングの標準セット長は163mmです。

● HANDLE BAR, TOP BRIDGE, STEERING STEM

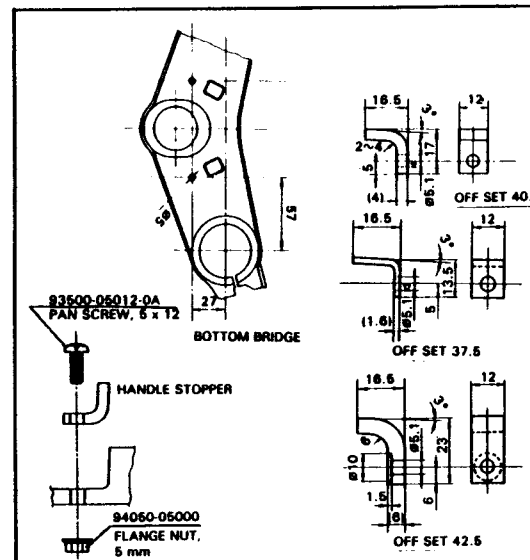
- When installing the handle bar set of the racing kit, do not use the stopper ring. (The stopper is not provided on the front fork in the racing kit.)
- There are two kinds of racing kit handle bars; 10° and 15° determined by the holders.
The standard VFR750R (RC30) handle bar is 10°.



- 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。

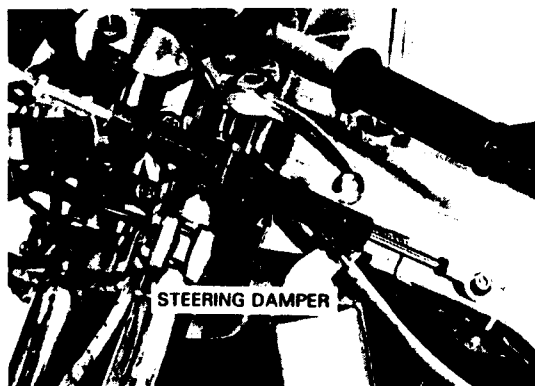
- ステアリングシステムのハンドルストッパー部はステアリングダンパー取付けを前提としてハンドル切れ角を20°30'にする改修が必要です。
オフセット40mm (VFR750R STD.): 穴加工 + プレート自作 + 取付け
オフセット37.5mm (オプション): プレート自作 + 取付け
オフセット42.5mm (オプション): プレート自作 + 取付け
- プレートの材料は、スチール板を使用下さい。
- ステアリングトップスレッドCOMP.はVFR750R (RC30) STD.での規定トルクは3.5kgf/mですが、キットではステアリングダンパー取付けを前提とするため1.5kgf/mに変更して下さい。

● STEERING DAMPER

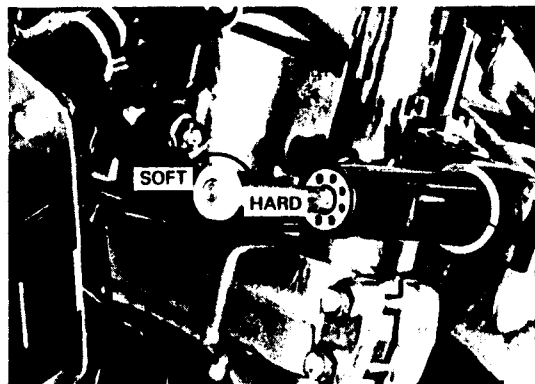
- Refer to the photographs for installation.

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。

- 〈注意〉・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で全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)

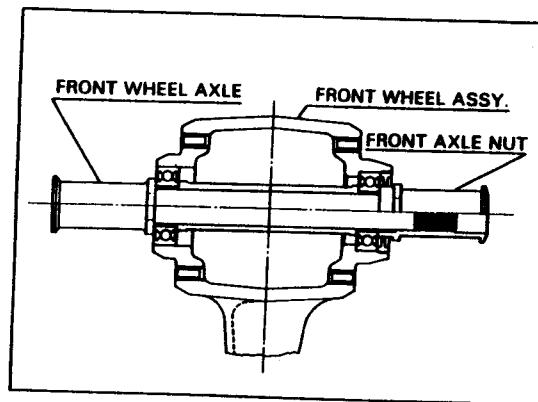
- ステアリングダンパー諸元
全長： 336^{+2}_0 mm
ストローク：100mm
シリンダー外径： $\phi 23.3$

● 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

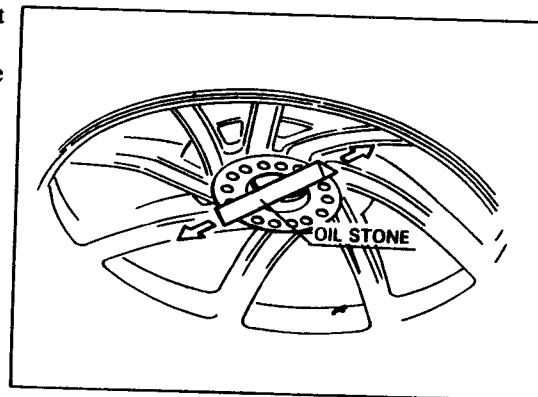
- キットで設定しているフロントホイールはキットのフロントホイールアクスルおよびフロントアクスルナットとセットにしないとフロントフォークに取付きません。

〈注意〉

ベアリングのスパンが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.

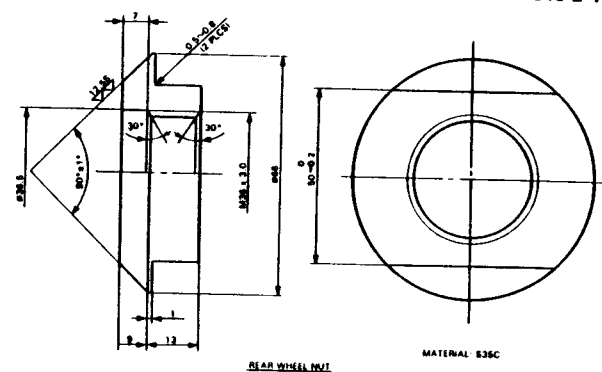
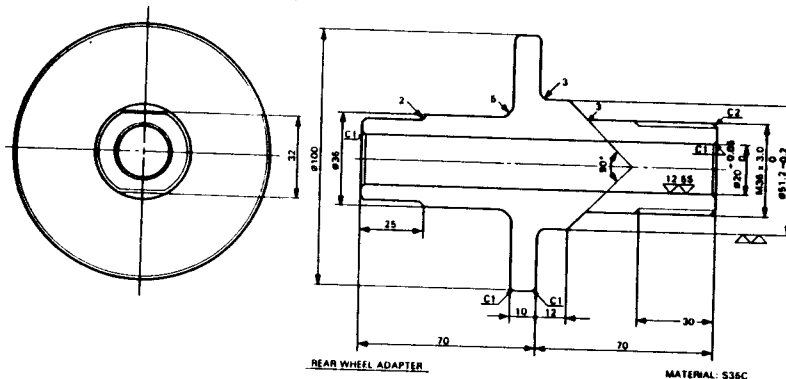


- リヤホイールのフランジ取付け面は面の荒れが生じる場合があるため定期的にクリーニングして下さい。

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 refering to the illustration or use a balancer for automobiles.

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



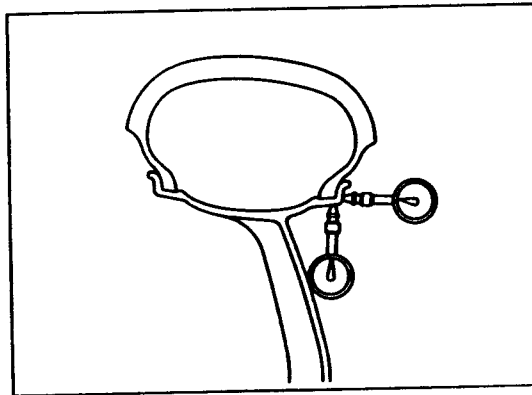
- 片支持方式ホイールのホイールバランスをとる場合は図を参照に自作するか4輪用の balanサーを利用して下さい。

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

NOTE:

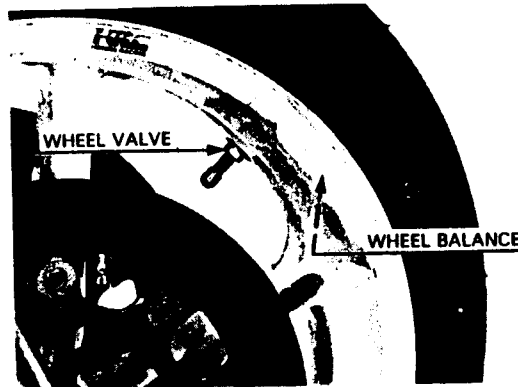
Applicable to both front and rear wheels.

- 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.



- 〈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。

- 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.



- 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.)

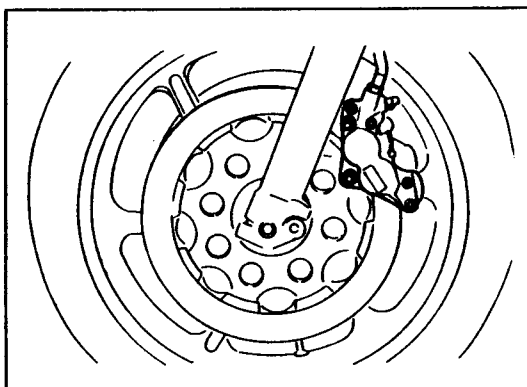
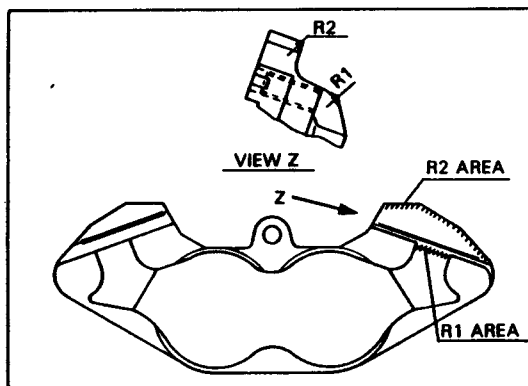
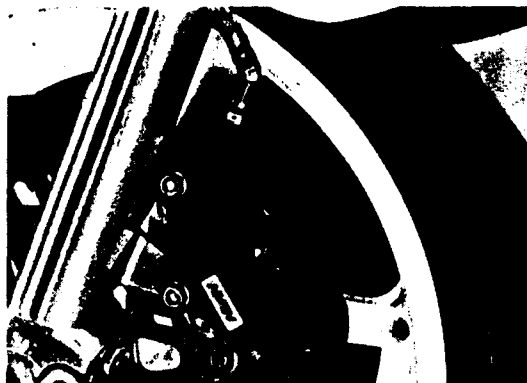
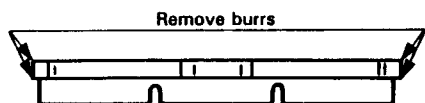
Overhaul the caliper periodically and replace the pistons, piston seals and the joint seals with new parts. (every 10000 km is recommended.)

- Brake pads are not included in the calipers.

- In order to obtain the fullest advantage from the cast iron brake discs, be sure to use the brake pads (45105-NL0-810/45105-NL0-821) furnished in the kit.
- When assembling the disc, care should be taken not to mistake the direction of rotation.

NOTE:

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



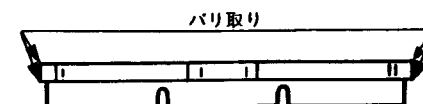
● R/Lフロントキャリパー・ディスク

- 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。

- 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-NL0-810/45105-NL0-821)とセットにて使うようにする。(鋳鉄製の性能が100%出ないため)
- 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。
- 〈注意〉・パッドの出し入れをやり易くするためパッドのパッドプレート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。

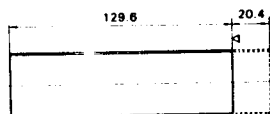
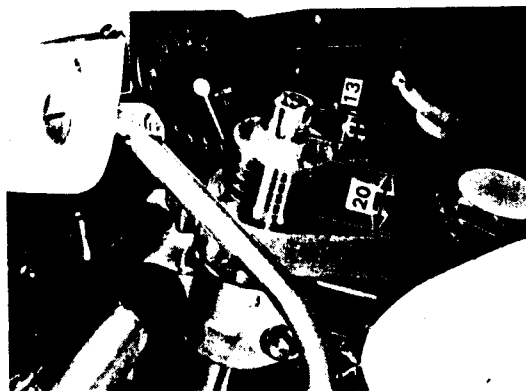
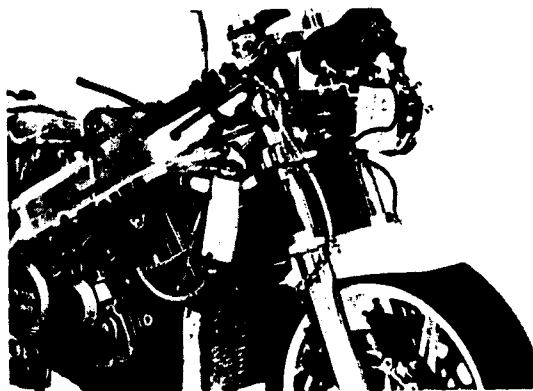


● R/L FRONT FORK

- 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): 20 mm



1. Front fork specification

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

Fork pipe diameter: $\phi 43$

Spring constant: 0.8 kgf/mm (Optional)

0.85 kgf/mm (STD)

0.9 kgf/mm (Optional)

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

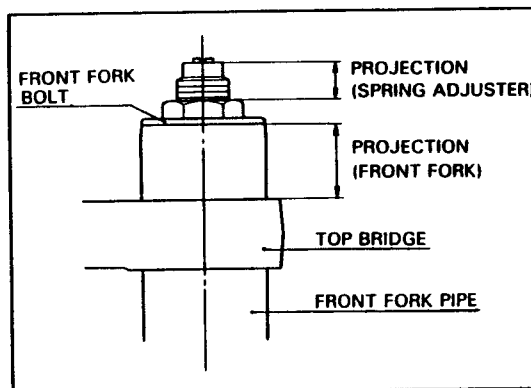
Oil volume: 483 cc \pm 2.5 cc

Oil level: 98 mm

Spring adjuster projection: 13 mm

Spring adjuster color: '88: Aluminum

'89: Blue



● 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。

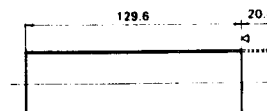
〈注意〉・ダストシールはボトムケースに圧入されているだけなのでこじれば外れます。

- 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: 20mm

〈注意〉・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

0.8kgf/mm(オプション)

0.85kgf/mm(STD.)

0.9kgf/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=483 \pm 2.5cc

オイルレベル=98mm

スプリングアジャスター突出し量: 13mm

スプリングアジャスター色: '88 Al地色

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 $\frac{1}{4}$ 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

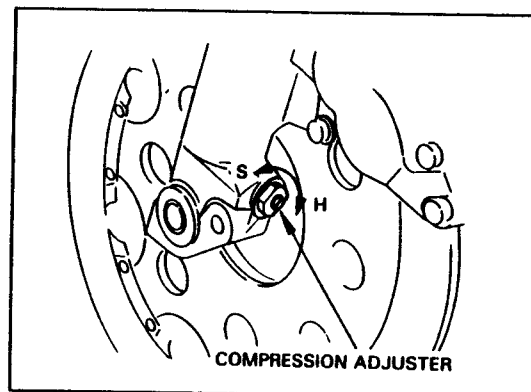
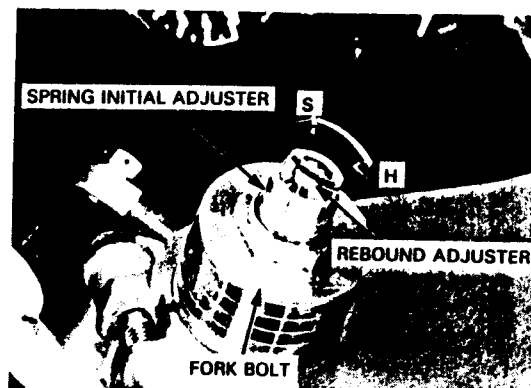
1) Adjustment of initial spring load

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.

NOTE:

Never adjust to such an extent that the amount of adjuster projection is below 6 mm. Dampages 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 $\frac{1}{4}$ 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量を変えて補正して下さい。

〈注意〉 調整機構の突出量は6mm以下には絶対しない下さい。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
0.8 kgf/mm	Soft	"0.8" mark on the end of spring
0.85 kgf/mm	STD.	"0.85" mark on the end of spring
0.9 kgf/mm	Hard	"0.9" mark on the end of spring

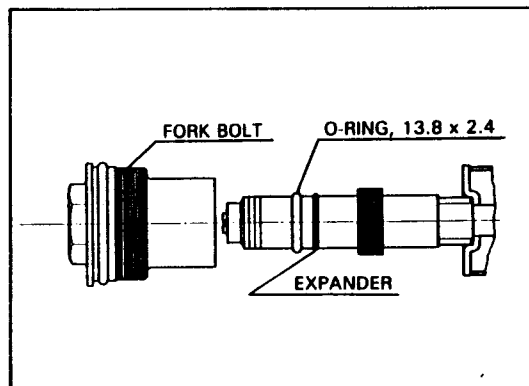
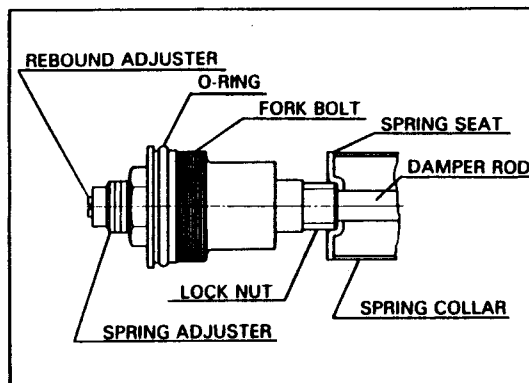
NOTE:

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

Another method of replacing the fork spring is also described in page 1-51. 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
0.8kgf/mm	ソフト	端面マーク 0.8
0.85kgf/mm	STD.	端面マーク 0.85
0.9kgf/mm	ハード	端面マーク 0.9

〈注意〉 スプリングは絞り側を下にして組付けて下さい。 '88端面マーク: "1" "11" "111"

'89端面マーク: ばね定数

* スプリング交換手順の別方法を1-51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。

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 bottming. Referring to the procedures for oil level adjustment, install the fork bolts.

TORQUE: 1.5—3 kgf/m

NOTE:

- 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: 483 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。
〈注意〉 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

〈注意〉・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：483cc

- ・ダンパーCOMP内部は分解しないで下さい。

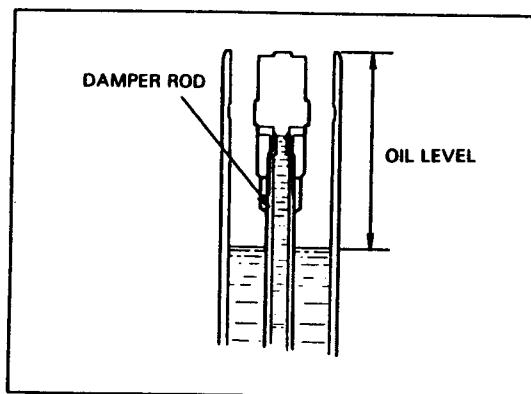
3) Front fork oil level adjustment

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: 98 mm

Recommended oil: Honda Ultra oil No. 10 (SAE 10 W)
(SS8 fork oil of Showa specification)

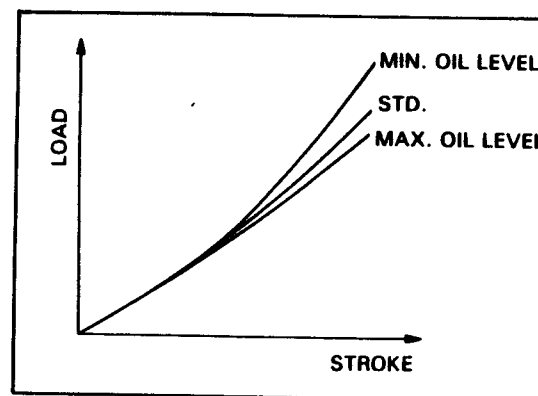


Changing the oil level will cause the overall spring characteristics to alter as shown in the graph.

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：98mm

使用オイル：ホンダウルトラクションオイル
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。

• Trouble Shooting When Setting Suspension:

Phenomena	Suspected Causes	Countermeasures
Uplift from the bottom (a hitting feeling)	1. Poor performance	• Check cushion assy performance. Confirm that fork pipe and rod are not bent. If there is such trouble, modify or exchange the defective part. • Check to see if the center shifted during tightening of the front axle shaft and whether the fork has been twisted.
	2. Excessive load (initial) on the spring set	• 1) Lower initial load. • 2) Change to a softer spring. • 3) Reduce the amount of oil (this item is only for front suspension).
	3. Hitting bottom (full stroke)	• 1) Increase initial load. • 2) Change to a stiffer spring. • 3) Increase the amount of oil (this item is only for front suspension).
	4. Excessive damping force	• Reduce the damping force (front: adjuster or oil viscosity rear: adjuster).
	5. Excessive tire rigidity	• Review tire selection, and reduce air pressure.
Chattering	1. Poor matching between body, suspension and tires.	• 1) Shift the resonance point by either increasing or reducing the initial load (be sure to confirm the stroke when doing so). • 2) Shift resonance point by increasing or decreasing damping force.
	2. Others:	
	(1) Loosening of area adjacent to head pipe and others. (2) Loss of balance or deformation of tire rim. (3) Tire	• Check bolts and bearings to see if they are tight and properly secured. • Rebalance and confirm whether or not the rim is deformed. • Raise or lower the air pressure. Review tire selection.
Excessive movement of the steering	1. In cases experienced when the accelerator is "ON": Lack of rebound stroke (from 1G) of the front fork.	• 1) Lower initial load. • 2) Increase front distribution load (either increase the rear vehicle height or front fork projected length)
	2. In cases experienced when the accelerator is OFF:	
	(1) Insufficient stroke due to excessively stiff properties of front spring (2) Excessive stroke due to overly soft spring properties	• 1) Lower initial load. • 2) Change to a softer spring. • 1) Increase initial load. • 2) Change to a stiffer spring.
Does not turn-in easily at corners	1. Caster angle is too large	• 1) Raise rear vehicle height (with vehicle height adjuster) • 2) Increase initial load of rear spring. • 3) Lower initial load of front. • 4) Increase front fork projected length. • 5) Reduce rear damping force (rebound).
Floating feeling	1. Lack of damping force	• Increase damping force
Hopping (rear)	1. Resonance under spring due to inadequate damping force	• Either increase or reduce damping force (rebound) to shift resonance point. • Lower initial load.

● 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:

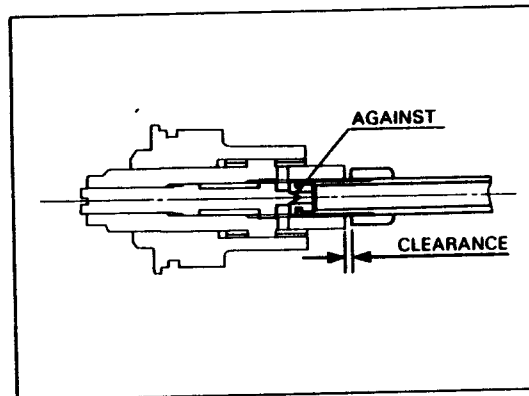
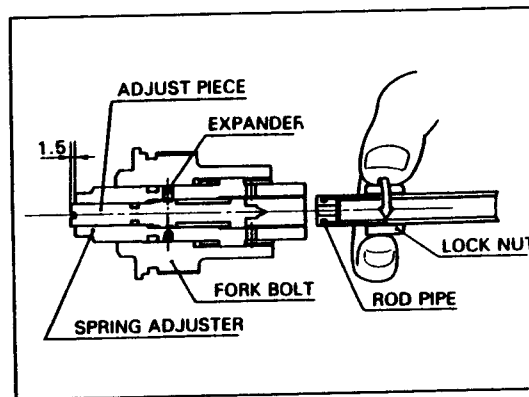
- 1) Hand tighten the rod pipe lock nut on the damper side fully as far as it will go.
- 2) Extend the adjust piece 1.5 mm out of the adjuster, then turn it right or left to align with the nearest detent.

- 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 ± 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

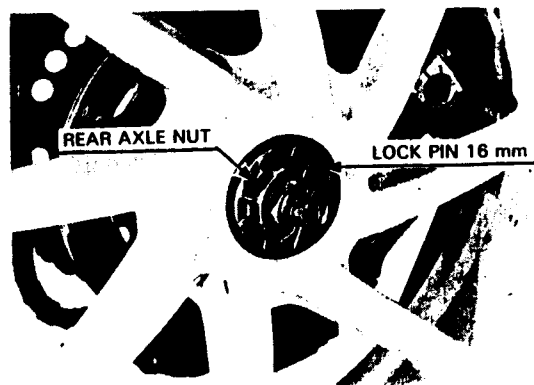
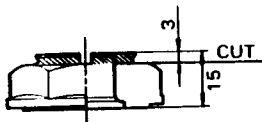
前項の手順に従わずダンパー側ロッドパイプのロックナットをゆるめ、スプリングアジャスター部を分解した場合、減衰力調整が合わなくなる為次の手順に従って組立てます。

- 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てます。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てた後ロックナットにてロックします。
締付トルク： 2 ± 0.25 kgf/m
- 〈注意〉 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、作動不良の原因となります。

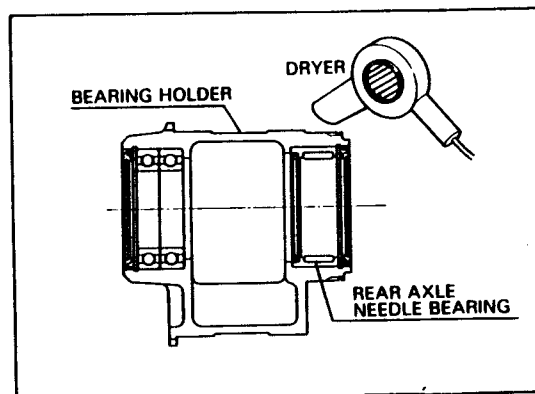
● REAR AXLE, O.P REAR SWINGARM

- To stabilize the tightening torque of the rear wheel center lock nut, partially modify the lock nut and secure with a locking pin (94252-16000).

TORQUE: 12 kgf/m



- As the optional rear axle is designed to reduce weight and to improve the precision of the clearance at the bearing retaining areas, it may sometimes be difficult to install. If it happens, heat the bearing retaining area (needle bearing side) with a hair dryer or the like to allow it to expand for easy installation. Care should be taken not to damage bearing seals when doing this job. Do not hit to fit without heating.

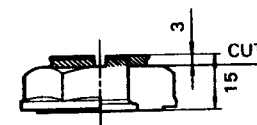


- When the optional short swingarm (shorter than the standard part by 15 mm) is used, use parts from the standard VFR750R (RC30) except those provided in the kit.
- You may not install 17-inch tires and 18-inch rain tires on the rear.

● リヤアクスル・O.Pリヤフォーク

- リヤホイールのセンターロックナットは締付けトルクの安定化を図るため一部改修をしロックピン (94252-16000) で止める様にします。

締付トルク: 12kgf/m



- オプションのリヤアクスルは軽量化と同時にベアリング保持部クリアランスの精度アップを図っているため、そのままスムーズに入らない場合があるので、この場合はベアリングホルダーのベアリング部（ニードルベアリング側）をドライヤー等で加熱して膨張させるようにします。この際ベアリングのシール部を損傷させないように注意して下さい。また加熱しないで無理にたたいて入れようとしないで下さい。

- オプションのショートリヤフォーク (STD.に対し -15mm) 取付時は付属部品以外VFR750R (RC30) STD.のパーツを流用しASSY.にします。
- リヤタイヤ17インチの時及び18インチ (レイン) の時は組付けられない事があります。

● OTHERS

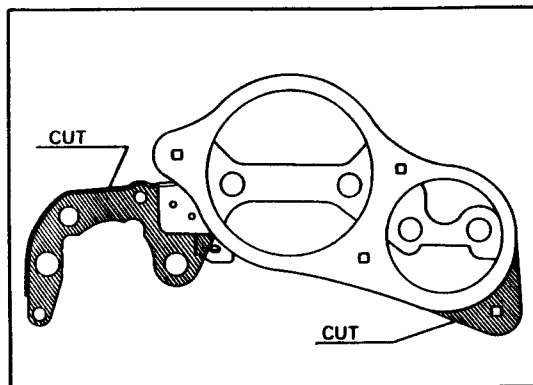
1. Instruments

When installing the tachometer and the water temperature gauge in the racing kit, it is necessary to modify the meter bracket by yourself to allow for floating mounting of the instruments. When using the standard VFR750R (RC30) meter bracket, refer to the illustration and cut off the unnecessary areas.

Following water temperature gauge and adapter are available if you want to use a Burudon type gauge without replacing the normal radiator:

Meter Assy, watertemp 37460—NF4—003

Adapter, water temp sensor 19301—NC7—000



●その他

1. メーター廻り

キットのタコメーター、水温計を取付ける際メーターブラケットはフローティングマウントができるよう各自改修して下さい。

VFR750R (RC30) STD.のメーターブラケットを使用する場合図を参考にして余分な部分はカットします。

・VFR750R (RC30)のノーマルラジエターを使用し、水温計をブルドン管タイプに変更したい方は下記パーツを購入し各自改修して下さい。

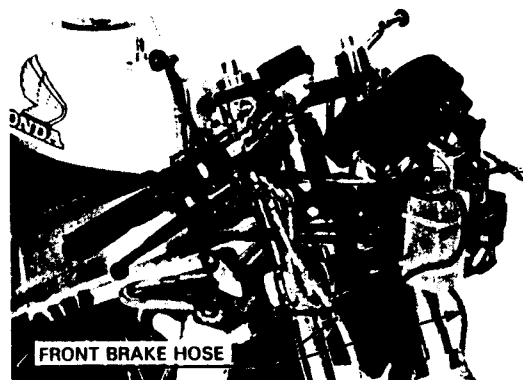
37460-NF4-003 ウォーターテンプレーターASSY

19301-NC7-000 ウォータテンブセンサーアダプター

2. マスターシリンダー廻り

レース用としてはブレーキ、クラッチ共フィーリング向上のためサスメッシュホース(#3)に変えることを推めます。

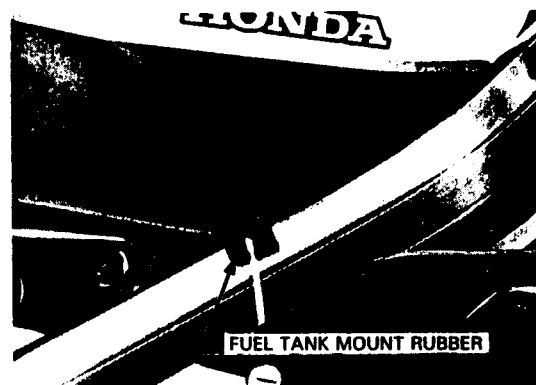
尚このホースはキットとして用意しておりませんので自作するか市販品を利用して下さい。



3. Fuel tank

There is a clearance between the frame body and the fuel tank sides. As the fuel tank is floated on the frame, it can be moved slightly in the sideways directions.

Using the fuel tank mount rubber (17527-NF4-000) or the like, prevent the fuel tank from movement.



3. フューエルタンク

・フレームボディとフューエルタンクのサイド部に隙間があります。フューエルタンクは前後でフローティングマウントしているため若干サイド方向に動きます。

フューエルタンクマウントラバー(17527-NF4-000)等を使用して動きを押さえるようにして下さい。

When assembling the optional swingarm, the orientation of the torque arm serration must be determined while checking that nothing is interfering because the serration position is different from the original VFR750R (RC30) part.

NOTE:

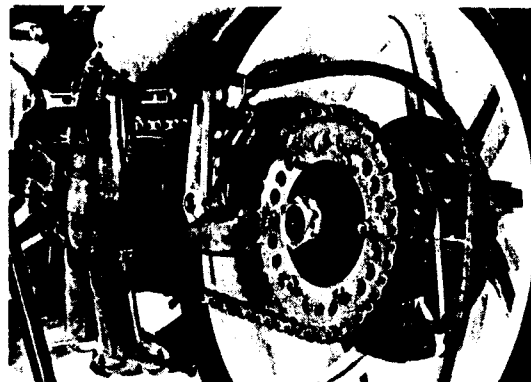
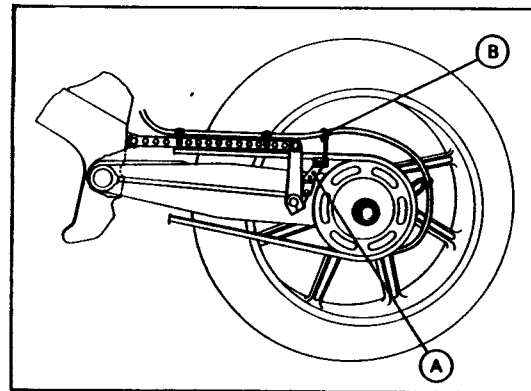
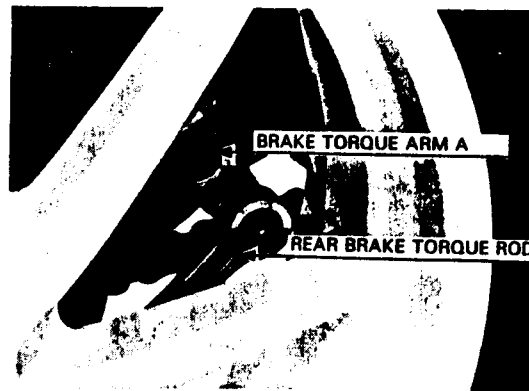
Be sure to check for interference while moving the swingarm all the way from the top of the cushion stroke to the bottom. The minimum clearance between the brake torque arm A and the wheel must be more than 4 mm.

- When the drive chain case is removed from the swingarm, refer to the illustration for the routing of the brake hose. Check that there is a sufficient clearance from the drive chain.

Reference:

A=40515-MR7-000 Chain case stay

B=45463-MG7-000 Lower brake hose clip



この際トルクアームのセレーション位置はVFR750 R (RC30) STD.と異なるため、各部の干渉がないか確認のうえ位置を決めて下さい。

〈注意〉 必ず全伸から全屈まで動かして確認します。特にブレーキトルクアームAとホイールとのクリアランスはMIN.4mm以上とする。

- リヤフォークからチェンケースを外した場合のブレーキホース取廻しは図を参考にして下さい。この際チェンとのクリアランスが充分とれているかを確認して下さい。

参考：A = 40515-MR7-000

チェンケースステー

B = 45463-MG7-000

ローアブレーキホースクリップ