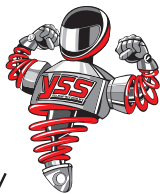
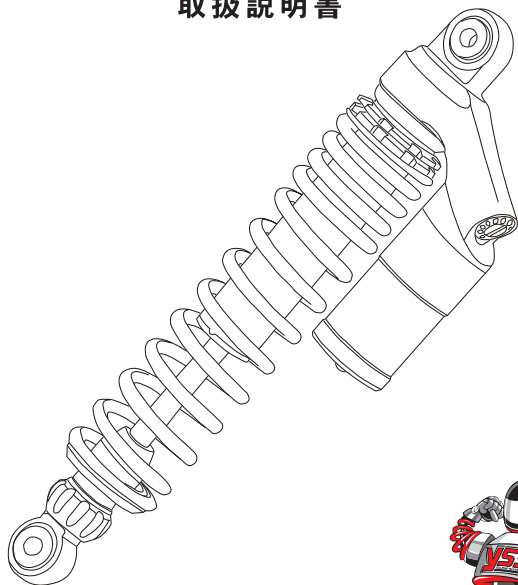


YSS

SUSPENSION

取扱説明書



www.win-pmc.com/yss/

この度は、YSSサスペンションをお買い上げ頂きまして誠にありがとうございます。

YSS製品を末永く安全にご使用いただく為に、必ず本マニュアルをご熟読下さい。

【目次】

- P1 はじめに
- P2 取り付け方法
- P3 リバウンド調整
- P4 コンプレッション調整
- P5～P6 プリロード調整
- P7 車高調整・仕様変更など
- P8 保証・オーバーホール

【安全にお使い頂く為に】

■サスペンションボディーおよび、リザーブタンクや、ホースなどのボルト、ナット類は絶対に緩めないで下さい。

(オイル、もしくは窒素ガスが漏れ出し重大な事故を招く恐れがあります。)

■サスペンションには高压ガスが封入されています。取り扱いには十分ご注意ください。

【取り付け前に】

■取り付け作業は、確かな知識と技術を持ったプロのメカニックにより行って下さい。

■適合車種以外への取り付けは絶対に行わないで下さい。

■道路交通法、及び道路運送車輛法を厳守して下さい。

■各部ボルト、ナットの締め付けは車輛メーカー発行のサービスマニュアルをご参照の上、規定トルクを厳守して締め付けて下さい。

■取り付け後、定期的に各部ボルト、ナットの緩みが無い事を確認し、緩んでいる場合は規定トルクで締め付けて下さい。

■取り付け後、サスペンションをストロークさせるとシャフト周りに油分が付着します。これは、製造時に塗布しているグリスでありオイル漏れではありません。製品に何ら問題は御座いませんので安心してご使用下さい。なお、グリスの量が多い場合は、綺麗な柔らかい布で拭きとってご使用下さい。

【取り付け方法】

- (1) 安定した水平な場所でセンタースタンド等により、フレームを支えて車両のリアホイールを地面から浮かせて取り付け作業を行って下さい。
- (2) サスペンションの取り外し、取り付けに支障となる部品は全て取り外して下さい。
- (3) サスペンションを取り外して下さい。
- (4) スウィングアームが正常に作動する事を確認し、異常がある場合は車両メーカー発行のサービスマニュアルに従って、正常に作動するように整備を行って下さい。
- (5) フレーム側サスペンションのマウントボルトおよび、マウントブッシュや、サスペンション側のマウント部分に少量のグリースを塗布して下さい。
- (6) サスペンションのフルストローク状態を仮定し、スプリングおよび、サスペンションボディー等が車両部品と干渉しない事と、タイヤがインナーフェンダー等に干渉しない事をご確認下さい。
- (7) サスペンションを取り付けし、各ボルト、ナットを規定トルクで締め付けて下さい。
- (8) 運行前に各部操作方法をご確認の上、停止状態で車両に乗車し、サスペンションが正常に作動し、車両への各部干渉が無い事を再度ご確認下さい。
- (9) P3以降の説明に従ってセッティングを行って下さい。



【リバウンド(伸び側減衰力)調整方法】

※Eシリーズを除く全てのモデル

リバウンド調整では走行中にサスペンションが縮み、伸びようとする時の減衰力を調整できます。

【注意！】

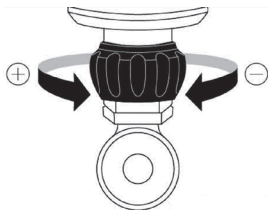
- 調整ダイヤルの締め過ぎ、戻し過ぎにご注意下さい、調整機構の破損やオイル漏れの原因となります。
- 調整は安全かつ、走り慣れた路面で行って下さい。
- 1回のセッティングで5クリック以上の調整は行わないで下さい。減衰力の極端な変化により安全に走行できない状態に陥る可能性が御座います。
- 調整可能範囲はダイヤルを右に回して締めきった状態から、左に回して40クリックまたは60クリック(車種により異なります。)までが調整範囲となります。調整範囲を超える操作は絶対に行わないで下さい。

(1)操作する前に、リバウンドダイヤル周辺のゴミや水分を除去して下さい。

(2)ダイヤルを右に回すと減衰力は強くなります。(リバウンド速度が遅くなる)

(3)ダイヤルを左に回すと減衰力は弱くなります。(リバウンド速度が速くなる)

※ リバウンドの調整はコンプレッションにも影響を及ぼします。



【ポイント】

車体がふわふわして柔らかく不安定な場合はリバウンドの減衰力を強く(右回し)して下さい。

跳ね返りが強くゴツゴツして不安定な場合はリバウンドの減衰力を弱く(左回し)して下さい。



【コンプレッション(圧側減衰力)調整方法】

※E及びZシリーズを除く全てのモデル

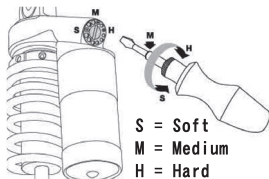
【注意！】

- 調整には適切なサイズのマイナスドライバーをご使用下さい。
- ダイヤルの締め過ぎ、戻し過ぎは、破損やオイル漏れの原因となります。
- 調整は安全かつ、走り慣れた路面で行って下さい。
- 調整範囲を超える操作は絶対に行わないで下さい。
- 操作する前に、ダイヤル周辺のゴミや水分を除去して下さい。

3STEP調整の場合

■ソフト、ミディアム、ハードと3段階の調整となります。

(減衰力はソフトが最も弱く、ミディアム、ハードの順に強くなります)



2スピード調整の場合

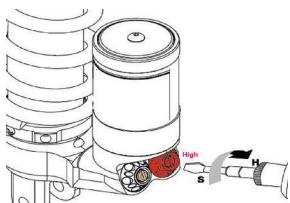
■1回のセッティングで3クリック以上の調整は行わないで下さい。減衰力の極端な変化により安全に走行できない状態に陥る可能性が御座います。

■右に回して締め切った状態から、左に回して20クリックまでが調整範囲となります。

HI / LOWスピード共にダイヤルを右に回すと減衰力は強くなり、左に回すと減衰力は弱くなります。

(1) 黒いダイヤルがLOWスピード(低速ストローク時)の減衰力を調整できます。

(2) 赤いダイヤルがHIスピード(高速ストローク時)の減衰力を調整できます。



【ポイント】

車体がふわふわして柔らかく安定しない場合や、タンDEM走行時など、容易にフルボトムしてしまう場合は減衰力を強く(右回し)して下さい。

サスペンションが沈み込まず、路面のギャップなどで反発力を強く感じる時は減衰力を弱く(左回し)して下さい。

プリロード調整方法（全てのモデル）

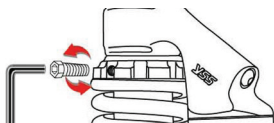
【注意！】

プリロードの調整は無負荷（リアホイールを浮かせた状態）で行って下さい。荷重の掛かった状態で調整を行うとプリロードナットのネジ部分を破損する可能性が御座います。

プリロードの調整は付属の六角レンチとアジャストレバーを使って調整します。

(1) 調整する前にプリロードナット周辺のゴミや水分を除去して下さい

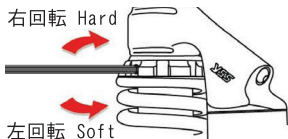
(2) プリロードナットの側面にあるウォームネジを付属の六角レンチで左に回しロックを解除します。(ウォームネジを紛失しないようにご注意下さい)



ウォームネジは左に回すと緩みます。

(3) サスペンションボディーのネジ部分のカジリなどを防ぐため、プリロードネジ部分にシリコン系潤滑スプレーを少量塗布して下さい。塗布し過ぎた際には調整後に必ず拭き取って下さい。

右回転 Hard



左回転 Soft

付属のアジャストレバーで調整して下さい。

(4) 付属のアジャストレバーをプリロードナット側面の丸穴にしっかりと押し込みプリロードナットを回して調整を行って下さい。右に回すと硬くなり、左に回すと柔らかくなります。

(5) ウォームネジを右に回してロックして下さい。(閉めすぎによるプリロードネジ部分の破損に十分ご注意下さい。)



サグの調整※適切なプリロード調整

静的サグS1と動的サグS2を測定しプリロードを調整して、それぞれの参考値に近づける事で適切なプリロード状態となります。

サグの設定は水平かつ平坦な場所で行って下さい。(2人で計測する事をお勧めします)

参考値はあくまでも目安です。実際には車輛のタイプや重量などでプリロードの値が異なりますので、走行スタイルに合わせて調整を行って下さい。

静的サグS1の計測

【無負荷状態(値A)の測定】

車輛の前後タイヤを浮かせた状態にして下さい。(前後サスペンションが伸びきった状態となります)

(1)リアのアクスルシャフトとシートカウル定点までの距離(計測値A)を測定して下さい。図の計測点はあくまでも参考です。実際には測定し易い箇所を任意に決めて測定して下さい。

【車輛のみの自重負荷状態(値B)の測定】

車輛を地面に下ろして垂直に起こした状態で、車輛をゆっくりと押さえてサスペンションをストロークさせ、スプリングの押し上げる反力だけでサスペンションが伸びた状態にします。

(1)定点の距離(計測値B)を測定して下さい。

【静的サグの計算】

(1)計測値A - 計測値B = S1となります。S1の参考値は表をご参照下さい。

Front(S1) フロント(S1)		Rear(S1) リア(1)	
ストリートセットアップ	レースセットアップ	ストリートセットアップ	レースセットアップ
ca. 25 - 30 mm	ca. 20 - 25 mm	ca. 10 - 15 mm	ca. 5 - 10 mm

動的サグS2の計測

【乗車負荷状態(値C)の測定】

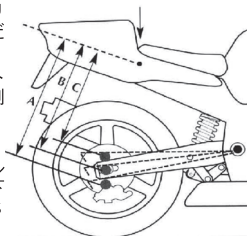
(1)車輛に乗車して下さい。両手はハンドルグリップを握り、足はステップの上に置いて出来るだけ走行時に近い状態にします。

(2)この状態で2~3回サスペンションをストロークさせ、定点の距離(計測値C)を前後とも測定して下さい。

(3)計測値A - 計測値C = S2となります。

動的サグS2は車輛の状態にもよりますが、フルストローク量のおよそ1/4~1/3を参考にして下さい。(ストローク量が120mmの場合、動的サグS2は30~40mmとなります。)

レースセットアップ^{*}の場合は、フルストローク量のおよそ1/5~1/4を参考にして下さい。



【車高調整方法】

※Eシリーズを除く全てのモデル

【注意！】

- ツインショックの場合は、必ず左右のサスペンションが同じ長さになる様に調整して下さい。
- 調整可能範囲は、ネジ部分側面の丸穴マーカの示す+10mmまでとなります。このマーカを越える範囲で絶対に使用しないで下さい。
- ネジ部分の破損を避ける為、サスペンションを車体から取り外して作業を行って下さい。

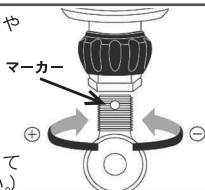
(1) 調整する前にエンドアイのネジ周辺にあるゴミや分を除去して下さい。

(2) ロックナットを左に回し、ロックを解除します。

(3) エンドアイを左に回すと、車高が上がります。

(4) エンドアイを右に回すと、車高が下がります。

(5) ロックナットを右に回し、エンドアイをロックして下さい。(閉め過ぎによるネジ部分の破損にご注意下さい)



仕様変更

車輛の仕様や、お客様の体重に合わせてサスペンションを仕様変更する事が可能です。

詳細は弊社までお問い合わせ下さい。

スプリング変更

スプリングは豊富なラインナップが御座います。

ライダーの基準体重値(65~75kg)が大幅に異なる場合や、車輛を極端に仕様変更した際に、サスペンションが底突きしたり、押し戻される感じが強い場合はスプリングレートを変更する事により改善されます。

自由長変更

車高調整付きのモデルはエンドアイを交換する事により自由長を変更できません。

モディファイ

取り付け車輛を変更する際に、スプリングやマウント等を組み替えて対応できる場合が御座います。

保証について

万全な品質管理の元で製品供給を行い、全てのサスペンション本体に対してお買い上げから2年間のメーカー保障を付加しております。

万一製品に品質管理上の不良が発生した場合、交換または修理の迅速な対応を行います。

オーバーホールサービス

オーバーホールを行う事により、その性能を長期に渡り維持する事が可能です。

オーバーホールの推奨サイクルはストリートユース10,000Km、レーシングユースは1シーズンです。(推奨サイクルはあくまでも目安です)

YSS本社にてサービス講習を受けた専属メカニックが日本国内で作業を行います。

オーバーホール終了までの手順

お預かり⇒外観洗浄⇒セッティングデータチェック⇒分解⇒構成部品洗浄⇒各部寸法計測⇒消耗部品交換⇒組み立て⇒お預かり状態へリセッティング⇒お届け

上記のような流れとなります。

リングやシール類以外の構成部品に異常がある場合、別途にて各部品代が発生します。

【MEMO】

