

INSTRUCTION MANUAL

INTRODUCTION

Y.S.S. (Thailand) Co., Ltd. is thankful to our customer. We welcome your selection of YSS Suspension to be a part of your riding experiences. With our commitment to produce quality products to our customer, you will experience the excellence from YSS WORLD CLASS SHOCK ABSORBER.

BEFORE INSTALLATION

Before installation of your new shock, please check that you have done all of these;

- Proper workspace, even ground and solid stand to lift the rear wheel off the ground.
- All necessary tools are prepared such as C-Spanner and wrench.
- Read the instruction manual.

YSS can not be held responsible for any damage to the shock absorber, vehicle or any injury to persons, if the instructions are not followed exactly. The warranty will not be applied either

INSTALLATION

1. Lift the motorcycle on the center stand or jack, so that the rear wheel is off the ground, and the shock absorber is not under pressure.
2. Remove all necessary parts as seat and body panels to gain access to the rear shock absorber. On some bikes it may be necessary to remove the rear wheel.
3. Remove the OEM shock by loosening the bolts at the top and bottom. Check the movement of the swing arm to ensure smooth and correct operation.
4. Install the bushings to the eyelets of the YSS shock. Place a small amount of grease on the outside of a bush and slide the bush into the rubber eyelet of the shock. Do the same for all remaining eyelets. If your shock comes with bearings, it is not necessary because bushing are pre-installed by the factory.
5. Carefully place the YSS shock in the bike, the same way you removed the OEM shock.
6. Hard tighten the bolts when YSS shock is in place. Take the bike off the center stand to remove any slack in the bushings and tighten the bolts and nuts to spec.
7. For shocks with reservoir on a hose: mount the reservoir in the standard fitting system or use the cushion rubbers and clamps to fix the reservoir in place.
8. Recheck again to make sure that the hose is free, not touching anything and that is not twisted. Nothing on your bike should touch the shock absorber at any time.
9. Make sure that all the bolts are tightened. YSS sticker should always be facing out of the bike with twin-shocks and side mounted mono shock; or to the rear with a center mounted mono shock.

ADJUSTMENT

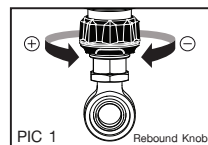
Depending on the YSS shock model selected you may have adjustments. Item code number beside the package can indicate which function that shock absorber can adjust by find at the alphabet that following length of shock absorber

- T** = Thread Spring Preload Adjustable
- R** = Rebound Adjustable
- C** = Compression Adjustable
- W** = High-Low Speed Compression Adjustable
- L** = Length Adjustable

REBOUND DAMPING

There is a rebound knob at the base of the YSS shock (pic 1). You can adjust rebound to the maximum 30 clicks.

- Turning the knob to the right (clockwise) to increase rebound damping
- Turning the knob to the left (counter clockwise) to reduce rebound damping When you turn the knob, you can hear and feel noticeable "CLICK" . It is easy to repeat settings.

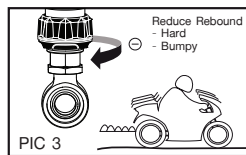
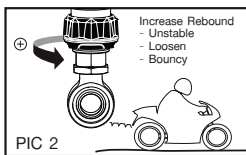


NOTE!

- Steps of 5-10 clicks are recommended to get into the ball-park before making small adjustments-always take notes.
- Test run on your familiar road to learn how the new setting affected your bike before adjusting the next step.

R REBOUND ADJUSTABLE

- If the bike feels unstable, loose and rather bouncy then the rebound damping should be increased (pic 2)
- If the bike is hard and bumpy then the rebound damping should be decreased (pic 3).



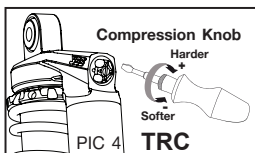
COMPRESSION DAMPING

C COMPRESSION ADJUSTABLE

W HIGH-LOW SPEED COMPRESSION ADJUSTABLE

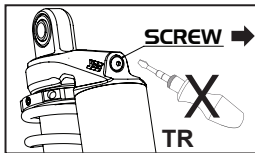
There is a knob to adjust compression damping at the end of external reservoir. You can adjust compression damping at the maximum 30 clicks as (pic 4)

- Turning the knob to the right to increase compression damping
- Turning the knob to the left to reduce compression damping



NOTE!

Test run on your familiar road to learn how the new setting affected your bike before adjusting the next step.

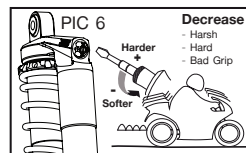
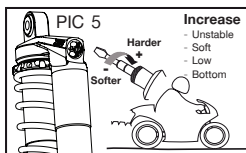


WARNING!

The shock absorbers that have the screw. This screw can not adjust compression returning screw may destroy the shock absorber.

ADJUSTMENT OF COMPRESSION DAMPING

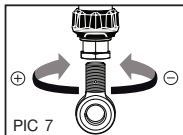
- If the bike feels soft and a tendency to bottom out easily in long dips then the compression damping should be increased (pic 5).
- If the bike feels harsh and has hard resilience, over changes in the road, then the compression damping should be reduced (pic 6).



L LENGTH ADJUSTABLE

The YSS shock can be length adjusted (depending upon model and length of shock chosen). The shock length can be adjusted to find the suitable ride height, and to change the handling characteristics of the front end. The adjustment range usually is +10 mm. on the shock.

- Adjustment of the length of shock absorber Use a 21 wrench and a 24 wrench to do the length adjusting. Each complete turn of the shock absorber gives one millimeter (pic 7).
- shock absorber gives one millimeter (pic7).
 - Release lock nut; turn the lock nut to the left with a 24 wrench.
 - Turning an end eyelet (O-eye) to the left to increase shock's length.
 - Turning an end eyelet to the right to decrease shock's length.
 - Tighten lock nut; turn the lock nut to the right with a 24mm. wrench.



WARNING!

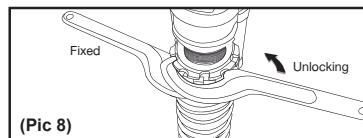
The adjustable end eyelet must not be threaded out more than 10 mm. A drilled marker hole will become visible. Do not extend the eyelet any further than that.

T THREADED SPRING PRELOAD ADJUSTER

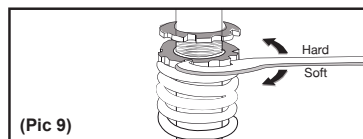
TYPE A

Pre-load on the spring is adjusted on the basis information of average weight

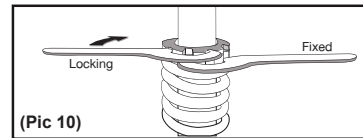
- Adjustment of Pre-load 2 C- Spanners are needed in this step.
- Tightly hold the lower ring in place with our C-Spanner while turning upper lock ring to the left with another C-Spanner to release lock (Pic 8)



- Turn the lower ring (spring preload) to the left (counter clockwise) to soften YSS shock. If you need more pre-load for the YSS shock to be harder, turn the spring preload to the right (clockwise) (pic9).

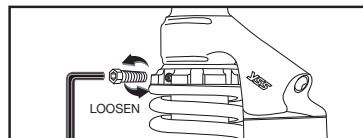


- Tightly hold the lower ring in the adjusted position, while turning the upper lock ring to the right (clockwise) to lock spring preload (pic 10).

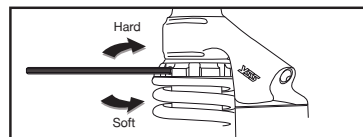


TYPE B

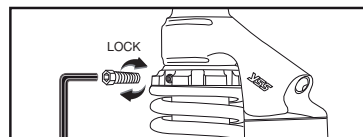
- Using small screw to lock or unlock the spring preload
- Turn worm screw to the left to release lock of the spring preload before adjusting



- Use spanner to turn the to preload to the right for softer or to the left for harder



- Turn worm screw to the right to lock the spring preload



NOTE!

The YSS shock comes with the correct spring and pre-set pre-load

www.facebook.com/YSS-THAILAND
www.ysssuspension.com

TEL : +66 2763 8060 FAX : +66 2763 8829

SAMUTPRAKARN 10540 THAILAND

THEPHARAK RD, BANGPLA, BANGPHU

88/88 M 9 SOI PHIKULTHONG

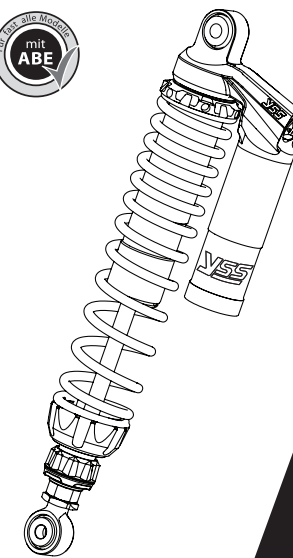
Y.S.S. (THAILAND) CO.,LTD.



WORLD CLASS SUSPENSION

INSTRUCTION MANUAL

คู่มือการใช้งาน



www.ysssuspension.com

คู่มือการติดตั้ง

บริษัท วาย.เอส.เอส. (ประเทศไทย) จำกัด ขอแสดงความขอบคุณที่ท่านเลือกใช้ผลิตภัณฑ์ใช้คอปป์ วาย.เอส.เอส. เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการขับขี่รถจักรยานยนต์ของท่านด้วยพันธสัญญาคู่ที่เรามาต่อลูกค้ำ วาย.เอส.เอส. เป็นผลิตภัณฑ์ใช้คอปป์คุณภาพเพื่อลูกค้ำของเรา

คำแนะนำเบื้องต้น

ท่านควรตรวจสอบตามรายการสิ่งที่ควรท้าว ด้านล่างนี้ก่อนเริ่มทำการติดตั้งใช้คอปป์ตัวใหม่ของท่านทุกครั้ง

- พื้นที่ในการทำการติดตั้ง : ควรเป็นพื้นราบ และมีชาต้งรถเพื่อยกล้อหลังให้พ้นจากพื้น
- เครื่องมือและอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น ประแจคอมม่า, ประแจปากตาย ฯลฯ
- อ่านและเข้าใจวิธีการติดตั้งการปรับค่าต่างๆ ของใช้คอปป์ อย่างละเอียดชัดเจน

บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบในอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายกับใช้คอปป์ตัวรถและการบาดเจ็บของผู้ขับขี่หากการติดตั้งและปรับค่าใดๆ นั้นไม่ได้เป็นไปตามคำแนะนำที่ปรากฏในคู่มือนี้ รวมถึงการปรับประคักก็ไม่สามารถใช้ได้หากไม่ปฏิบัติตามคู่มือ

การติดตั้ง

1. วางรอมอเตอร์โซคค์ไว้บนขาตั้งโดยให้ล้อหลังพ้นจากพื้น
2. ถอดชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับการถอดและประกอบใช้คอปป์ออก

ข้อสังเกต ควรดูระยะฟรีของสวิงอาร์มเพื่อให้แน่ใจว่าสามารถขึ้นลงอย่างอิสระและนุ่มนวล และห้ามถอดล้อหลังออก

3. ถอดใช้คอปป์เดิมที่ติดมากับรถออก โดยคลายน็อตตัวบนและตัวล่างออก
4. ใส่บูชลงในหูของใช้คอปป์ วาย.เอส.เอส. โดยให้ทาน้ำมันจารบีที่ผิววงนอกของบูชและดันเข้าไปในบูชยางของดลัปลัใส่ใช้คอปป์ ทำอย่างเดียวกันนี้เพื่อใส่บูชลงในหูของใช้คอปป์ที่เหลือจนครบ กรณีที่ใช้คอปป์เป็นรุ่นที่ใช้เป็นลูกปืนในหูโซคค์ ให้ข้ามขั้นตอนนี้

5. นำใช้คอปป์ วาย.เอส.เอส. ประกอบในรอมอเตอร์โซคค์แทนที่ใช้คอปป์ตัวเดิม ที่ถอดออก

6. ชันน็อตตัวบนและตัวล่างให้แน่น

7. สำหรับใช้คอปป์รุ่นที่มีห้องแก๊สติดกับสายให้ติดตั้งตามปกติ และให้ใช้แผ่นยางรองและสายรัดแกนหรือข้อยึดเพื่อยึดติดต้องแก๊สที่ตัวรถ

8. ตรวจสอบว่าสายห้องแก๊สไม่ถูกกดทับและไม่มีส่วนใดของรอมอเตอร์โซคค์ที่สัมผัสกับส่วนหนึ่งส่วนใด ของโซคค์เมื่อรถเคลื่อนไหว

9. ตรวจสอบน็อตทุกจุดว่าขันแน่นดีแล้ว

10. เมื่อติดตั้งเรียบร้อยแล้วสตาร์ทมอเตอร์ วาย.เอส.เอส. บนใช้คอปป์ควรอยู่ด้านที่หันหน้าออกจากตัวรถเสมอ

การปรับตั้งค่า

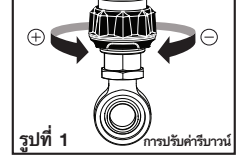
ใช้คอปป์ วาย.เอส.เอส. (ขึ้นอยู่กับรุ่นและความยาว) รหัสสินค้าที่ด้านข้างกล่องบรรจุภัณฑ์ สามารถระบุได้ว่าใช้คอปป์ของท่าน สามารถปรับตั้งค่าประเภทใดได้บ้าง โดยสังเกตที่ตัวอักษรภาษาอังกฤษ หลังตัวเลขความยาวใช้คอปป์

- T** = Thread Spring Preload Adjustable (ปรับตั้งค่าความแข็งของสปริงใช้คอปป์ได้)
- R** = Rebound Adjustable (ปรับค่าการคืนตัวของใช้คอปป์ได้)
- C** = Compression Adjustable (ปรับค่าการยุบตัวของใช้คอปป์ได้)
- W** = High-Low Speed Compression Adjustable (ปรับค่าการยุบตัวของใช้คอปป์แบบ 2 จุด ตามการใช้งาน)
- L** = Length Adjustable (ปรับความยาวของใช้คอปป์ได้)

R REBOUND ADJUSTABLE

ตัวปรับรับวานอยู่ที่ด้านล่างของโซคค์อปปป์ วาย.เอส.เอส. (รูปที่ 1) สามารถปรับได้ 30 ระดับ

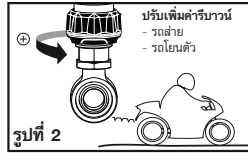
- เมื่อต้องการเพิ่มค่ารับวานให้หมุนตัวปรับไปด้านขวา
 - เมื่อต้องการลดค่ารับวานให้หมุนไปด้านซ้าย
- ในการหมุนตัวปรับรับวานแต่ละครั้งจะได้ยินเสียง “คลิก” ให้นับครั้งของเสียง “คลิก” เพื่อการปรับค่ารับวานที่ถูกต้อง



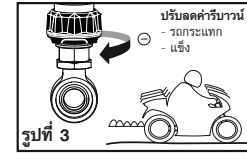
รูปที่ 1 การปรับค่ารับวาน

ข้อสังเกต

- การปรับแต่ละครั้งควรปรับเพียง 5-10 คลิก และจดบันทึกการปรับนั้นไว้
 - เมื่อปรับแล้วให้ทดลองขึ้นบนถนนที่ใช้งานเป็นประจำ เพื่อให้ทราบว่า การปรับเปลี่ยนนั้นมีผลอย่างไร ก่อนที่จะทำการปรับขั้นต่อไป
- การปรับค่ารับวาน**
- ในการขับขี่ถ้ารู้สึกว่ารอลัน, รลโยนตัว ควรปรับค่ารับวานเพิ่ม (รูปที่ 2)
 - เมื่อรู้สึกว่ารอลแข็ง, รลกระแทก ควรปรับลดค่ารับวาน (รูปที่ 3)



รูปที่ 2



รูปที่ 3

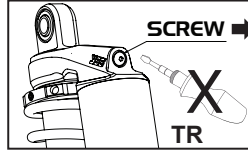
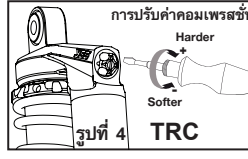
COMPRESSION

C COMPRESSION ADJUSTABLE

W HIGH-LOW SPEED COMPRESSION ADJUSTABLE

ตัวปรับค่าคอมเพรสชั่น อยู่บริเวณที่ปลายส่วนบนของห้องแก๊ส ค่าคอมเพรสชั่น ของใช้คอปป์ วาย.เอส.เอส. สามารถปรับได้ 30 ระดับ (รูปที่ 4)

- เมื่อต้องการเพิ่มค่าคอมเพรสชั่นให้หมุนตัวปรับไปด้านขวา
- เมื่อต้องการลดค่าคอมเพรสชั่นให้หมุนตัวปรับไปด้านซ้าย



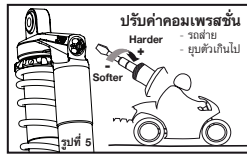
รูปที่ 4

ข้อสังเกต
เมื่อปรับแล้วให้ทดลองขึ้นบนถนนที่ใช้งานประจำเพื่อให้ทราบว่า การเปลี่ยนนั้นมีผลอย่างไร ก่อนจะทำการปรับขั้นต่อไป

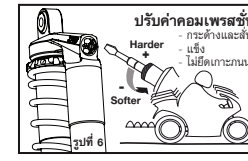
คำเตือน!
ในโซคค์ที่มีสกรูตามรูป ไม่สามารถปรับค่าคอมเพรสชั่นได้ การหมุนตัวสกรู อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อตัวใช้คอปป์ได้

การปรับค่าคอมเพรสชั่น

- เมื่อรู้สึกว่ารอลนุ่มมีการยุบตัวมากเกินไปเมื่อขับลงที่ลาด ให้เพิ่มค่า Compression (รูปที่ 5)
- เมื่อรู้สึกว่ารอลแข็ง ไม่ค่อยมีความยืดหยุ่น ไม่เกาะถนน ให้ปรับลดค่า Compression (รูปที่ 6)



รูปที่ 5



รูปที่ 6

ความยาวของใช้คอปป์

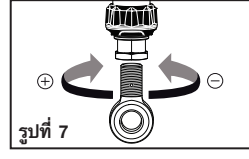
ใช้คอปป์ วาย.เอส.เอส. (ขึ้นอยู่กับรุ่นและความยาว) สามารถปรับความยาวได้เพื่อให้เหมาะสมกับความสูงที่พอมะกับการขับขี่

การปรับความยาว

L LENGTH ADJUSTABLE

ใช้ประแจปากตายเบอร์ 21 และเบอร์ 24 ในการปรับความยาวการหมุนตัวปรับหนึ่งรอบ สามารถเพิ่มหรือลดความยาว 1 มิลลิเมตร (รูปที่ 7)

- ใช้ประแจปากตายเบอร์ 21 จับยึดคอใช้คอปป์ให้แน่น
- คลายน็อตล็อกตัวปรับออก โดยใช้ประแจปากตายเบอร์ 24 หมุนตัวล็อกไปด้านซ้าย
- หมุนหูปรับความยาวไปด้านซ้ายเพื่อเพิ่มความยาวโซคค์
- หมุนหูปรับความยาวไปด้านขวาเพื่อลดความยาวโซคค์ ใช้ประแจปากตายเบอร์ 24 ชันตัวล็อกกลับให้แน่นตามเดิม



รูปที่ 7

คำเตือน
การปรับความยาวให้หยุดปรับทันทีเมื่อเห็นรูที่อยู่บนเกลียวของหูปรับ ความยาวโซคค์ (ไม่เกิน 10 มม.)

การปรับความแข็งของสปริง

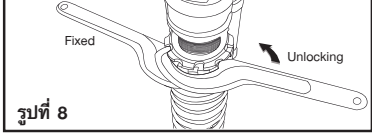
T THREADED SPRING PRELOAD ADJUSTER

รูปแบบ A

การปรับค่าสปริงควรปรับตามน้ำหนักของผู้ขับขี่หรือน้ำหนักที่ต้องการบรรทุก

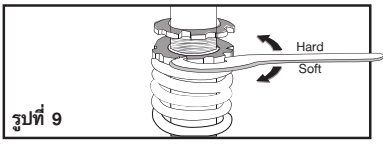
การปรับค่าสปริง

- ใช้ประแจคอมม่าอีกแหวนปรับสปริงตัวล่างให้แน่นและคลายแหวนล็อกตัวปรับสปริงด้านบนออก โดยใช้ประแจคอมม่าอีกตัวหมุนล็อกไปทางด้านซ้ายเพื่อคลายล็อก (รูปที่ 8)



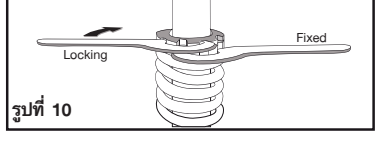
รูปที่ 8

- หมุนแหวนปรับสปริงไปด้านซ้ายเพื่อเพิ่มความนุ่มนวลของตัวสปริง หากต้องการให้สปริงแข็งมากขึ้นให้หมุนตัวปรับไปทางด้านขวา (รูปที่ 9)



รูปที่ 9

- ยึดจับตัวปรับไว้ที่ตำแหน่งที่ปรับและหมุนตัวล็อกสปริงไปด้านขวาเพื่อล็อกค่าสปริง (รูปที่ 10)

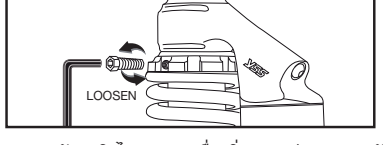


รูปที่ 10

รูปแบบ B

น็อตกันคลาย เป็นน็อตตัวเล็กที่ทำหน้าที่ล็อกหรือคลายแหวนปรับสปริงเพื่อปรับเปลี่ยนค่าความนุ่ม-แข็งของสปริงใช้งานโดยการหมุนสกรูจากด้านข้างของแหวนตัวปรับสปริง

- หมุนน็อตกันคลายออกทางด้านซ้ายเพื่อคลายล็อกก่อนปรับค่าความแข็งสปริง



- หมุนแหวนปรับสปริงไปทางขวาเพื่อเพิ่มความนุ่มนวลของตัวสปริง



- หากต้องการให้สปริงมีความแข็งมากขึ้น ให้หมุนแหวนปรับสปริงไปทางด้านซ้าย



- หมุนน็อตกันคลายไปทางด้านขวาเพื่อล็อกค่าสปริงที่ต้องการ

ข้อสังเกต วาย.เอส.เอส. ได้เลือกปรับค่าสปริงที่เหมาะสมกับใช้คอปป์แต่ละรุ่น และได้ทำการปรับตั้งค่าจากโรงงานเรียบร้อยแล้ว