

この度はディーキャトロ「コンフォートリヤリーフスプリング」をお買い上げ頂きまして誠にありがとうございます。
御使用前には必ずこの取り扱い説明書をよくお読み下さい。また、取り付け前に必ず商品の内容をお確かめ下さい。なお、万一お気付きの点がございましたら、お買い求めの販売店に御相談下さい。またリヤサスペンションがリーフスプリングの交換となるため緩衝装置の懸架方式の変更にあたり改造自動車等の範囲となります。(構造等変更検査が必要な製品です。)

〈特徴〉

1. ワゴンリーフの様な快適な乗り心地を実現し、不快な突き上げ感を軽減。
2. リーフスプリングはシルバー塗装です。
3. バネレートはノーマル対比27%UP(空荷時)。ノーマルショック対応スプリングです。
4. 車高はノーマルから約30mmダウン。(車輛個体差によります。)
5. 別売のリヤバンブラバー(定価15000円)との同時装着をお勧めします。またシグマダンパーとの組み合わせでより快適な乗り心地を実現します。

シンボルマークの意味 本書では正しい取り扱いに関する重要な事項を下記のシンボルマークで表示しております。

- 警告** この表示の意味を守らないと死亡、又は重傷に至る可能性が想定される場合を示しています。
- 注意** この表示の意味を守らないと傷害、又は物的損害の発生が想定される場合を示しています。

警告

*間違った取り付けや不注意な行為は重大な事故につながります。また、保証の対象外となりますので充分御注意下さい。
このサスペンションスプリングは適応機種の使用目的に合わせて、専用に設計されています。従って適応機種以外の車輛には絶対に使用しないで下さい。
純正の場合よりも最低地上高が下がるため路面や駐車場等の突起物に接触してマフラー等が破損したり、また、接触した突起物が損傷する場合があります。また、走行直後の排気管は大変高温になっているため、火災等の原因になります。走行直後に駐停車する場合は、枯れ草・紙・油など燃えやすいものの近くや上を避けて下さい。

注意

車高ダウンに伴い重心位置が下がるため、カーブや高速走行では安定感が向上することがありますが、無理な運転は絶対にしないで下さい。常にドライビングマナーを守り、安全運転を心掛けましょう。
サスペンションスプリングを切る等の加工は絶対にしないで下さい。ヘタリや折損の原因となります。また、ショックアブソーバーのストローク不足によって操安性が著しく低下します。
サスペンションスプリングは絶対に加熱しないで下さい。ヘタリや折損の原因となります。特に溶接作業時に生じる溶接スパッタの付着には充分注意して下さい。
ジムカーナやサーキット走行等での使用はサスペンションスプリングの耐久時間を著しく低下させることがあります。予め御了承下さい。
塩分や湿気の多い場所での保管や放置は、腐食の原因となりますので避けて下さい。
シャシー関係の部品については、錆などでボルトやナットが緩みにくいことがあります。無理に緩めようとするボルトが折れたり、ナットをなめることがありますので、潤滑油等を使って、適正な工具に手の怪我を防ぐために耐熱性手袋などを使い、作業して下さい。
サスペンションスプリングを交換した場合、車両側の固体差、アライメントの誤差や組み付け時の誤差などによりダウン量が違ってきます。また、測定する環境によっても変化する場合があります。このような車高についてのクレームは原則として受け付けいたしません。
不等ピッチスプリング(バリアブル)の場合は、狭ピッチの部分が走行中に線間密着するため、「カタカタ」と音が発生することがあります。このような場合は、狭ピッチ部分にゴム状のケーブルコイルなどを巻いて頂くと音は小さくなります。また、このような症状は、車種やグレード等によって発生する場合と発生しない場合があります。いずれにおいても商品の不良ではありません。従って、クレームおよび返品等は受けかねます。
純正よりも車高が下がりますので、社外のエアロパーツ等で最低地上高部の低い車輛は、走行時注意して下さい。エアロパーツ等の損傷等は、商品の不良ではありませんので保証等の対象外となりクレーム及び返品等は、受けかねます。
最低地上高は、純正最低地上高部分を対象としております。社外マフラー等による最低地上高について保安基準の抵触は、弊社製品の保証対象外となります。また、社外マフラー等の損傷についても対象外となります。予め御了承下さい。

K I T 内容



No	品名	個数
①	リーフスプリング	2
②	強度検討書	1

[取り付け時の警告および注意]

サスペンションスプリングの交換は、車両下での作業が多いためジャッキアップした車両が不安定ですと大変危険です。また、専門外の方が作業をすることは、大変危険ですから絶対にしないで下さい。専門の整備士の方でも、サービスマニュアル（整備書）を充分理解した上で、慎重に作業を行って下さい。

要点

作業には、車両専用の2柱リフトを使用して下さい。やむを得ずガレージジャッキを使う場合は、地面の沈まない固く水平な場所でリジッドラック（通称うま）を併用して下さい。

サスペンションスプリングの脱着は必ずスプリングコンプレッサーをお使い下さい。

スプリングコンプレッサーを使用する場合の締め付け、および取り外しは、必ず左右均等に行って下さい。

⚠ 警告

車載ジャッキのみでの作業は絶対にしないで下さい。確実なジャッキアップが難しく、ジャッキが外れた場合、重傷を負ったり死亡する危険があります。

スプリングコンプレッサーを使わずにサスペンションスプリングを外そうとすると、スプリングに荷重が掛かっているためアッパーマウント部やショックアブソーバーが、スプリングの力によって飛び出し、大怪我をする危険があります。

⚠ 注意

車両によってはブレーキ関係のパーツを一旦取り外す必要があります。ブレーキ等の部品を損傷しないよう、充分な注意を払って、慎重に作業を行って下さい。

ロアアーム、ショックアブソーバー、スタビライザー等の締め付けは、空車荷重を掛けて行って下さい。（詳細は整備書を参照）また、作業完了後には必ずホイールアライメントを調整して下さい。（少なくともトー調整は、行ってください。）操安性が安定しないまま走行しますと、大変危険です。調整を行わないとタイヤの偏摩耗を起す原因となります。タイヤの偏摩耗は、保証の対象外です。車両にあっていないワイドタイヤ及びワイドホイール等で、タイヤとフェンダーとの接触による損傷についても保証の対象外となります。車両に合わせてホイール及びタイヤを取り付けて下さい。

割ピン等の交換パーツは、再使用せずに必ず新品と交換して下さい。

アッパーマウントにベアリングが入っている場合は、必ずグリスアップし、無理のないように組み付けて下さい。無理な組み付けをしますと、ステアリングを切ったときに異音が発生する原因になります。

取り付けは確実に行って下さい。また、走行中にネジ部等が緩まないよう、トルクレンチを使って所定トルクで確実に締め付けて下さい。

スプリングの刻印は、 $\Sigma\beta$ 刻印の中には、 $\Sigma\beta 180R(F)$ の次に4WD、V6等の刻印がある場合があります。車種によっては、4WDの刻印のスプリングを2WD車に取り付ける場合があります。予め御了承下さい。

180Fがフロントスプリング。 $\Sigma\beta 180R$ がリヤスプリングです。尚、スプリングの上下は、刻印の上下と同一です。確認の上、取り付けて下さい。

[改造自動車の届出について]

リーフスプリング交換は、緩衝装置の懸架方式の変更にあたり改造自動車等の範囲となる為、構造等変更検査が必要となります。届出は、届出者から当該改造内容について届出を得る事により、改造自動車等の保安基準への適合性の確認を効率的に行うとともに構造等変更検査業務の円滑化を図る事を目的とする書類です。

届出に必要とされる書類については、お近くの各陸運支局の車両課へ問い合わせ願います。改造自動車等の届出は、原則として改造自動車等の製作者または、施工者等となっております。当社での届出書類の作成は、出来かねます。予めご了承ください。

[届出に必要とされる書類]

- | | |
|--------------|------------------------------------|
| 1. 改造自動車等届出書 | (各陸運支局に用意されています。) |
| 2. 改造概要等説明書 | (取り扱い説明書や当該車両の写真を使用して作成します。) |
| 3. 外観図 | (車両3面図などは、ディーラー等にある解説書を流用して作成します。) |
| 4. 改造部分詳細図 | (取り扱い説明書及び付属の図面にて作成します。) |
| 5. 強度検討書 | (付属の強度検討書及び図面にて作成します。) |

上記以外の書類が必要とされる場合は、ご連絡願います。

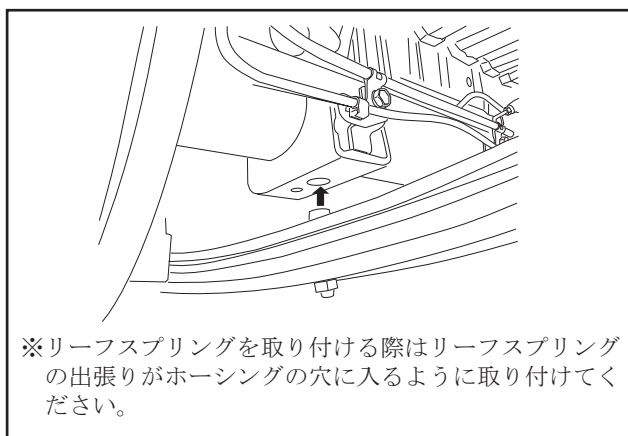
取り付け手順

1. パーキングブレーキケーブルのガイドを取り外します。
2. ノーマルリーフスプリングをサービスマニュアルに沿って取り外します。

※リーフスプリングを取り外すとホーシング部が固定されなくなります。
取り外す場合は必ずホーシング部をジャッキなどで下がらないよう固定してください。

3. リーフスプリングには前後があります。
前後を間違えないよう右図を参考にご確認下さい。

4. リーフスプリングを純正ボルト、ナットを使用して純正パーツ同様に取り付けます。



※リーフスプリングを取り付ける際はリーフスプリングの出張りがホーシングの穴に入るように取り付けてください。

ピボット側/シャックル側 純正ボルト締め付けトルク
95 N・m (9.5 kgf・m)

5. 純正Uボルトを使用してホーシングにリーフスプリングを固定します。

※Uボルトは取外した時点で幅が広がる事があります。
Uボルトマウントの穴ピッチに合うようにUボルトの幅を調整してください。

純正ナット締め付けトルク 95 N・m (9.5 kgf・m)

6. Uボルトマウントにサスペンション下部を取り付け、パーキングブレーキのガイドを固定します。

7. 右側も左側同様に取り付けます。

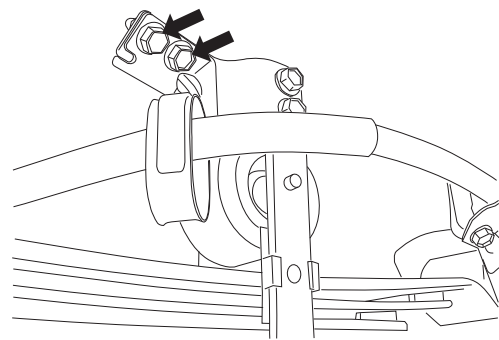
取り付けは確実に行って下さい。また、走行中にネジ部等が緩まないように、規定トルクにて確実に締め付けて下さい。

取り付け後、約100km走行しましたら、各部を点検してネジ部の増し締めを行って下さい。その後は約500km毎に必ず点検し、同様の増し締めを行って下さい。

走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常箇所の点検を行って下さい。

09/5/14

この度は当社製品をお買い上げ頂き誠にありがとうございます。製品には万全を期していますが、万一不良などございましたらお手数をお掛け致しますが、弊社までご連絡頂きますよう宜しくお願い申し上げます。また製品に関するご不明な点や御質問等がございましたらお気軽に当社までお問い合わせ下さい。



フロント側

リア側

