

ご使用になる前に必ずお読みください。また本書は製品を破棄するまで大切に保管してください。

共通仕様

フルスペックマスターシリンダー / VRD (Variable Ratio)タイプ

■ 特徴

- ★可変レシオレバー 独自の可変レバーを採用。0.25mm刻みで調整が可能。支点から作用点を最大2mmまで調整可能。
- ★鍛造ボディー アルミ鍛造材を高圧鍛造。高強度で軽量
- ★ラジアルマウント プッシュロッドとシリンダーをハンドルに対して90度に配置し抵抗の少ないダイレクトタッチで優れたコントロール性を実現
- ★ホールディングレバー 転倒時のダメージを軽減するため、可倒式レバーを採用
- ★レバー形状 プレーキ側はパワーレバー / クラッチ側はストレートタイプを採用
- ★注意事項 プレーキ/クラッチフルードは、グリコールエーテル系のみ使用できます。シリコン系・鉱物系のブレーキフルードは使用しないでください。(作動不良・液漏れの原因になります)

■ ラインナップ

品番	シリンダー径	レバーレシオ	ホルダー
VRD19-19B(S)	φ 19	20-18mm	STD
VRD19-19BM(S)			ミラーホルダー付/正ネジ
VRD19-19BG(S)			ミラーホルダー付/逆ネジ
VRD19-19BT(S)			タンクステア穴付
VRD19-17B(S)			STD
VRD19-17BM(S)			ミラーホルダー付/正ネジ
VRD19-17BG(S)	ミラーホルダー付/逆ネジ		
VRD19-17BT(S)	タンクステア穴付		
VRD17-17B(S)	φ 17.5	18-16mm	STD
VRD17-17BM(S)			ミラーホルダー付/正ネジ
VRD17-17BG(S)			ミラーホルダー付/逆ネジ
VRD17-17BT(S)			タンクステア穴付
VRD16-17B(S)			STD
VRD16-17BM(S)			ミラーホルダー付/正ネジ
VRD16-17BG(S)	ミラーホルダー付/逆ネジ		
VRD16-17BT(S)	タンクステア穴付		
VRD14-17B(S)	φ 16	18-16mm	STD
VRD14-17BM(S)			ミラーホルダー付/正ネジ
VRD14-17BG(S)			ミラーホルダー付/逆ネジ
VRD14-17BT(S)			タンクステア穴付
VRD14-17B(S)			STD
VRD14-17BM(S)			ミラーホルダー付/正ネジ
VRD14-17BG(S)	ミラーホルダー付/逆ネジ		
VRD14-17BT(S)	タンクステア穴付		

品番	シリンダー径	レバーレシオ	ホルダー
VRD19-19C(S)	φ 19	20-18mm	STD
VRD19-19CM(S)			ミラーホルダー付
VRD19-19CT(S)			タンクステア穴付
VRD17-17C(S)	φ 17.5	18-16mm	STD
VRD17-17CM(S)			ミラーホルダー付
VRD17-17CT(S)			タンクステア穴付
VRD16-17C(S)	φ 16	18-16mm	STD
VRD16-17CM(S)			ミラーホルダー付
VRD16-17CT(S)			タンクステア穴付

品番	シリンダー径	レバーレシオ	ホルダー
VRD14-17L(S)	φ 14	18-16mm	STD
VRD14-17LM(S)			ミラーホルダー付
VRD14-17LT(S)			タンクステア穴付

●左ブレーキマスター  
※ミラーホルダー付：ミラー取付部 (M10xP1.25) 品番内の M:正ネジ / G:逆ネジです (ブレーキ側のみ)  
※タンクステア穴付：ステア取付部 (M6xP1.0)  
※ブレーキホース取付部 (M10xP1.00)  
※品番の末尾の (S) はショートレバー仕様になります

⚠ 取扱注意事項

●基本取り付け注意事項

- 横型マスターとは大きく形状が異なります。車種によっては取り付けスペースに注意し、周辺部品との接触等がないようにご確認ください。
- ブレーキホース取り出し口はシリンダー本体の下側になっているため、横型マスターに使用されているブレーキホースが使用できない場合があります。その際には、車種に合わせて別途ご購入ください。
- ブレーキホース取り付け後、ブレーキレバーをフルストロークさせ、バンジョーやボルト等に接触している部分がない事を必ず確認してください。接触したまま使用するとブレーキレバー及びブレーキスイッチ部が、変形・破損するばかりではなく、ブレーキレバーがもどらなくなりペーパーロックやフェード現象が起これ、重大な事故につながる恐れがあります

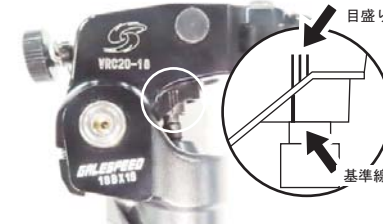
●レバーレシオ調整



- レシオの調整 (調整ボルトを回します)  
左回し：レシオが大きくなります  
右回し：レシオが小さくなります

レシオを大きくするとレバーストローク量が減り、硬いタッチになります  
レシオを小さくするとレバーストローク量が増し、柔らかいタッチになります。

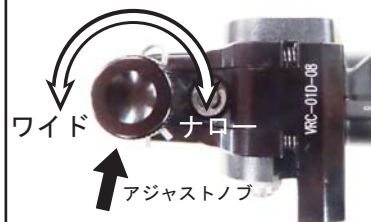
調整方法：調整ボルトを回し、カチッとクリックの止まる位置まで回します。  
上側の目盛り (3本) の左側が最小位置、右側が最大位置になります。



⚠ 注意

目盛りの中央から左右に4クリックづつ調整可能です。  
基準線が目盛りを超えた位置 (5クリック以上) での使用はしないでください。

●レバー調整



- レバーの距離の調整 (アジャストノブを回します)  
左回し：ワイド/距離が遠くなります  
右回し：ナロー/距離が近くなります

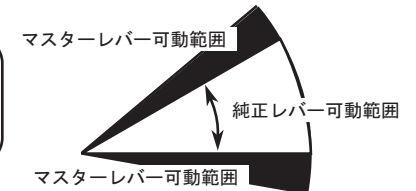
- レバー使用範囲  
実際にレバーを握って、ベストポジションを決定してください。  
必要以上に広くしたり、狭くしないでください。

⚠ 警告 レバー調整後は下記の事項を必ず確認してください

- ★レバー距離を近くにした場合  
レバーを握った時に指を挟んだり、レバーとハンドルが当たっていないか確認すること
- ★レバー距離を遠くにした場合  
ハンドルをフルロック時にカウル・カウルステー等に接触していないか確認すること

⚠ 注意

レバーの可動範囲はノーマルレバーの可動範囲より広がる場合があります。ノーマルレバーの可動範囲以外の位置 (右図黒部分) で使用する場合には必ず警告事項を確認して使用者ご自身で有効使用範囲をご確認ください。



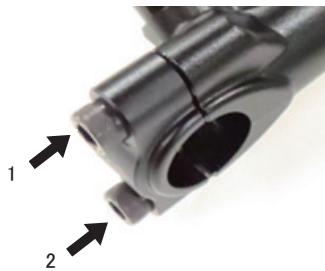
●その他



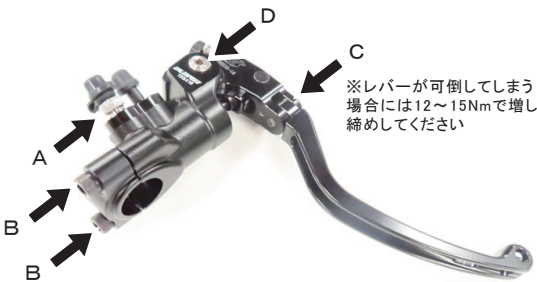
- リザーバータンクホースの内径に合わせてニップルを交換します。  
bremboタイプ：φ6用 (標準)  
NSSINタイプ：φ7.3用 (付属)

⚠ 注意

- ①スナップリングは、面取り側を荷重のかかる側に向けて取り付けます。取り付け後スナップリングを回し、溝に確実に取り付けられていることを確認してください。
- ②サイズの合った工具を使用してください



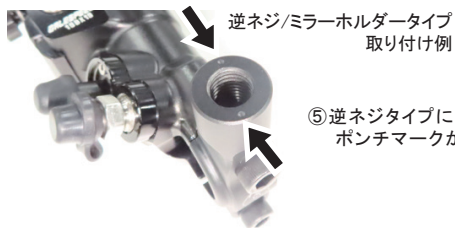
② クランプの締め付け  
上側のボルトから先に規定トルクで締め付けます。  
締め付けトルク：12Nm



③ 締め付けトルク  
A:エア抜きブリーダー：10Nm  
B:ハンドルクランプボルト：12Nm  
C:レバー可倒部：12Nm  
D:ピボットボルト：1.0Nm /ピボットナット：6.0Nm

**注意**  
締め付けトルクは厳守してください。  
オーバートルクにより破損  
締め付け不足により緩みの原因になります。

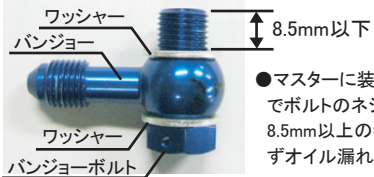
④ ブレーキ&クラッチスイッチにはオプションの  
スイッチ又はプレッシャースイッチを別途ご用意ください。



⑤ 逆ネジタイプにはミラー取り付け座面に  
ポンチマークが2ヶ所あります。

## 警告

- ノーマルマスターのピストン径をご確認のうえ、必ず同じサイズのマスターを取り付けてください。極端にサイズの異なるマスターを使用しますと、本来のブレーキ性能を発揮できないだけでなく、制動不良・転倒等の重大事故につながる恐れがあります。
- マスターシリンダーの改造・加工は施さないでください。(強度が落ち、破損する恐れがあります)
- ブレーキフルードは、グリコールエーテル系のみ使用できます。シリコン系・鉱物系のブレーキフルードは使用しないでください。(作動不良・液漏れの原因になります)
- ホースのエア抜きは確実に行ってください。
- (エアが残ったままだとブレーキが効かず、制動不良・転倒等の重大事故につながる恐れがあります)
- エア抜きの際、過剰な圧力を掛ける行為や長時間圧力を掛けての放置は行わないでください。(ピストンカップやシールを傷めます)常用の圧力で一時間以内を目安に行ってください。
- 使用するマスターによっては、レバー比の違いによってブレーキタッチ・握りしろがノーマルと異なる場合があります。ご自身の体が変化に慣れるまでは慎重に運転してください。
- 本製品の一部に鉄製の部品を使用しています。使用される環境(高温・多湿・塩害)等によって錆が発生する場合があります。事前に防錆剤等を定期的に塗布してください。
- 別のマスターシリンダーからレバーホルダーの付け替えは、行わないで下さい。無効ストロークが変化します。



## 重要

- マスターに装着するバンジョーボルト等はワッシャー・バンジョーを組み込んだ状態でボルトのネジ部が8.5mm以下の長さになる物を使用してください。8.5mm以上の物を使用するとボルトが底突きし、バンジョーを締め付けることができずオイル漏れを起こす恐れがあります。

## 注意事項

- エンジン始動中および停止後はしばらくの間、エンジン・マフラーが高温になっています。必ず冷間時に作業を行い、作業員以外の人が触れないように注意してください。(火傷等を負う恐れがあります)
- 取り付けは技能のある方を対象としております。整備資格のある方・整備工場で行なってください。
- 取り付けボルト・ナットはサービスマニュアルを参照し、規定トルクで締め付けてください。また定期的に各部の点検を行なってください。
- 作業を行う際は、必ず水平な場所でスタンド及び車輛を安定させた安全な状態で作業を行ってください。
- 取り付け可能ハンドル外径はφ22.2です。それ以外のハンドル外径には取り付けできません。
- バンジョーボルトの取り付けサイズはM10XP1.00です。サイズをご確認のうえ、事前にご用意ください。
- ミラー取り付け径はM10XP1.25/正ネジです。ヤマハ車・輸入車の一部に逆ネジを使用している車種があります。サイズをご確認のうえ、逆ネジアダプターもしくは正ネジミラーを事前にご用意ください。
- ブレーキ&クラッチホースの取り出し方向・角度・長さがノーマル車輛と異なる場合があります。ご確認のうえ、事前にご用意ください。
- バンジョーボルトのワッシャーは必ず新品を使用してください。(オイル漏れの原因になります)
- キャリパーを交換される場合は、そのキャリパーの指定するサイズをご使用ください。(本来の性能が発揮されません)
- レバー可動部にはシリコン系グリスを使用してください。
- 化学変化を防止するため、銘柄の異なるブレーキ液を混用しないでください。(車輛メーカーの指定する物を使用してください)
- 抜き取ったブレーキ液は再使用しないでください。
- ブレーキ液は塗装・プラスチック・ゴム面を傷めるので付着させないでください。付着した場合は、速やかに洗い流してください。
- ブレーキ液交換時または補給時に、ゴミや水を混入させないでください。
- クレームに関しては商品に不良があった場合に限り、お買い上げ後1週間以内を限度として修理及び交換させていただきます。但し、商品に加工等を施したり、商品以外の損失・損害についてはその責を負いかねますのでご注意ください。
- 製品取り付け後は、走行前に必ず走行に関する機能が正常であることを確認したうえで走行してください。
- 取り付けしたボルト・ナットは約100km走行後、改めて規定トルクで増し締めを行ってください。また500kmごとに点検を行ってください。
- 走行中に異常が発生した場合は、直ちに走行を中止し安全な場所に停止して、異常箇所の点検を行ってください。
- 公道で使用する場合にはオプションのスイッチキットを装着してください。

本製品の内容は令和07年12月現在のものです

株式会社 **アクティブ**

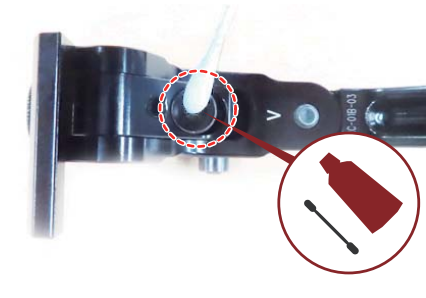
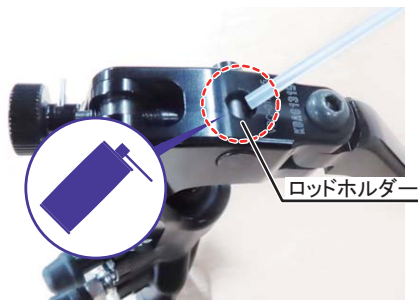
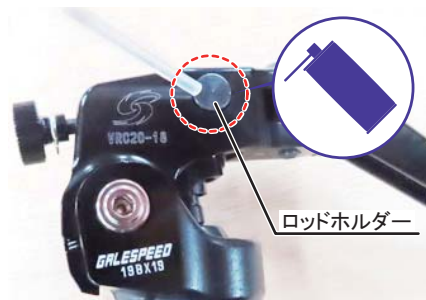
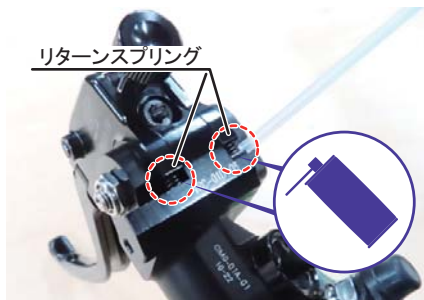
〒470-0117 愛知県日進市藤塚七丁目55番地  
TEL (0561)72-7011 FAX (0561)72-7012  
URL <https://www.acv.co.jp> 251226KNM01

# メンテナンス

## 準備物



点線部分の可動部 / スプリングにグリス / 防錆スプレーを塗布してください。



## 警告

● 本製品の一部に鉄製の部品を使用しています。使用される環境(高温・多湿・塩害)等によって錆が発生する場合があります。



## アルマイト処理のマスター注意事項

この度は、当社製品をご購入いただきありがとうございます。本書はアルマイト処理が施された製品の説明です。あらかじめ熟読し内容をご理解の上作業を行なってください。

### 作業前に

製品が届きましたら取り付け作業前に次のことを確認してください。

- 付属品の内容物の確認【取扱説明書参照】
  - マスター本体及び付属品のキズ及び仕上り状態の確認
- ※ 不具合などがございましたらお手数ですが当社又は販売店までご連絡願います。

当製品の検品作業の判断基準はアルマイトの特性を考慮して実施しております。良品判定であっても下記の症状がある場合がありますのでご理解・ご了承をお願いいたします。

### アルマイト製品の説明

アルマイト製品マスターには次のような特性があります。

- アルマイト処理による色ムラ等が発生することがあります。
- ハードアルマイトは着色ではなく自然発色の為、色に個体差があります。
- マスター表面には多少の傷や切削跡が残ることがあります。