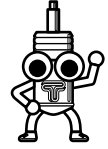




車高調整式ショックアブソーバー取付説明書

〈取付作業を行う前に必ずお読み下さい。〉



確認 当製品は以下に記す型式の車輛に適用します。

車名 / 型式	トヨタ スープラ / JZA70
---------	------------------

注意 当製品は以下に記す車輛にて開発を行いました。
 グレードや装着部品、年式によって当社データと異なる場合があります。

初年度登録	H4年12月		型 式	E - JZA70			
グ レード	2500ターボR						
ホイールサイズ	Ft	8JJ-17 OFF + 40		Rr	9JJ-17 OFF + 40		
タイヤサイズ	Ft	235/45 - 17		Rr	255/40 - 17		
コーナーウェイト	FL	447	Kg	FR	428 Kg		
	RL	371	Kg	RR	374 Kg		
走行距離	38,975 Km		トー	Ft	0 ± 1 mm	Rr	in 1 ~ in 5 mm
キャンバ	Ft	-0.05 ± 45	Rr	-0.15 ± 45	キャスター	7.30 ± 45	
<p>一般公道で使用する際、最低地上高の高さによって法的措置を受けます。 必ず最低地上高を90mm以上まで上げてご使用下さい。</p>							
備考	<p>トー、キャンバ、キャスターは純正值を記載しております。 純正マウントをご使用の際は、本書組立図に記載してある品番のマウントをお使い下さい。 車重やホイールアライメント、使用するタイヤサイズなどによって、車高及び最低地上高が変化しますのでご注意下さい。</p>						


注意 ブレーキ廻りの脱着作業は分解整備になりますので、資格のある専門店で作業を行って下さい。

RACING SPEC TYPE-R

本書の内容の一部又は全部を無断掲載することは、著作権法により禁止されています。



このパンフレットは再生紙を使用しています。

この度は  製ショックアブソーバーをお買い上げ頂きありがとうございます。
 当製品は、JASO 規格（自動車規格）に基づいて開発しておりますが、スポーツ走行等を考慮しており、純正品とは減衰力（ショックアブソーバーのカタさ）及びバネレート（スプリングのカタさ）が異なります。
 又、全てのショックアブソーバーに完全分解式を採用しておりますので、好みに応じた減衰力変更が可能なおうえ、事故などによる損傷、オイル漏れ、性能維持等の修理・オーバーホールもする事が出来ます。

【セット内容】

●内容物を必ず確認して下さい。

フロントピロアッパー.....×2	ロアスプリングシート.....×4	減衰力調整ツール.....×1
リアピロアッパー.....×2	シートロック.....×4	ADDキャップ.....×4
ダンパー.....×4	バンブラバー.....×4	
メインスプリング.....×4	ダストブーツ.....×4	
ヘルパースプリング.....×4	トップカラー.....×4	
スペーサーシート.....×4	ABSブラケット.....×2	
スラストワッシャー.....×4	90mm測定ゲージ.....×1	
	車高調整レンチ.....×2	

【CONTENTS】

はじめに	1・2
組立図	3・4
ショックアブソーバーの取り外し	5
ショックアブソーバー分解・組立	6
ショックアブソーバーの取り付け・ABSブラケット固定の仕方.....	7
車高調整の仕方及び手順・減衰力調整の仕方	8・9
ピロボールアッパーマウント取扱説明	9・10
対応スプリング一覧表・減衰力特性図	11
別売対応品案内	12
仕様変更・修理について	12・13

【はじめに】

- ⚠ **注意** 当製品は、本書に記載されている適応車種以外には取り付けないで下さい。
製品や車輛の故障原因になる事があります。
- 確認** 本書は必ず取り付けした車輛に携帯して下さい。又、その車輛を譲渡の時は本書も必ず譲り渡して下さい。
- ⚠ **注意** 当製品を加工したり、組み付け不良、装着不良、誤使用による補償及び故障・事故・損害について当社では一切の責任を負いませんので、あらかじめご了承の上ご理解下さい。
- 確認** 当製品を取り付ける前に、あらかじめ付属品、必要部品をご確認下さい。
- 確認** 当製品は改良のため、予告無く仕様変更を行うことがあります。
- 参考** 取り外されました純正部品は必要になる場合がありますので大切に保管される様お願い致します。
- ⚠ **注意** ショックアブソーバーを廃却する場合は、ケース中央付近に 2~3mmのドリルで穴をあけガスを抜いてから廃却して下さい。穴あけ時、穴から油や切り粉が飛び出すことがありますので、防護メガネ等をご使用下さい。ショックアブソーバーには、可燃性オイルやガスが封入されています。取り扱いには十分注意して下さい。廃却する場合は、整備工場や自動車解体業者等の専門家にご相談下さい。

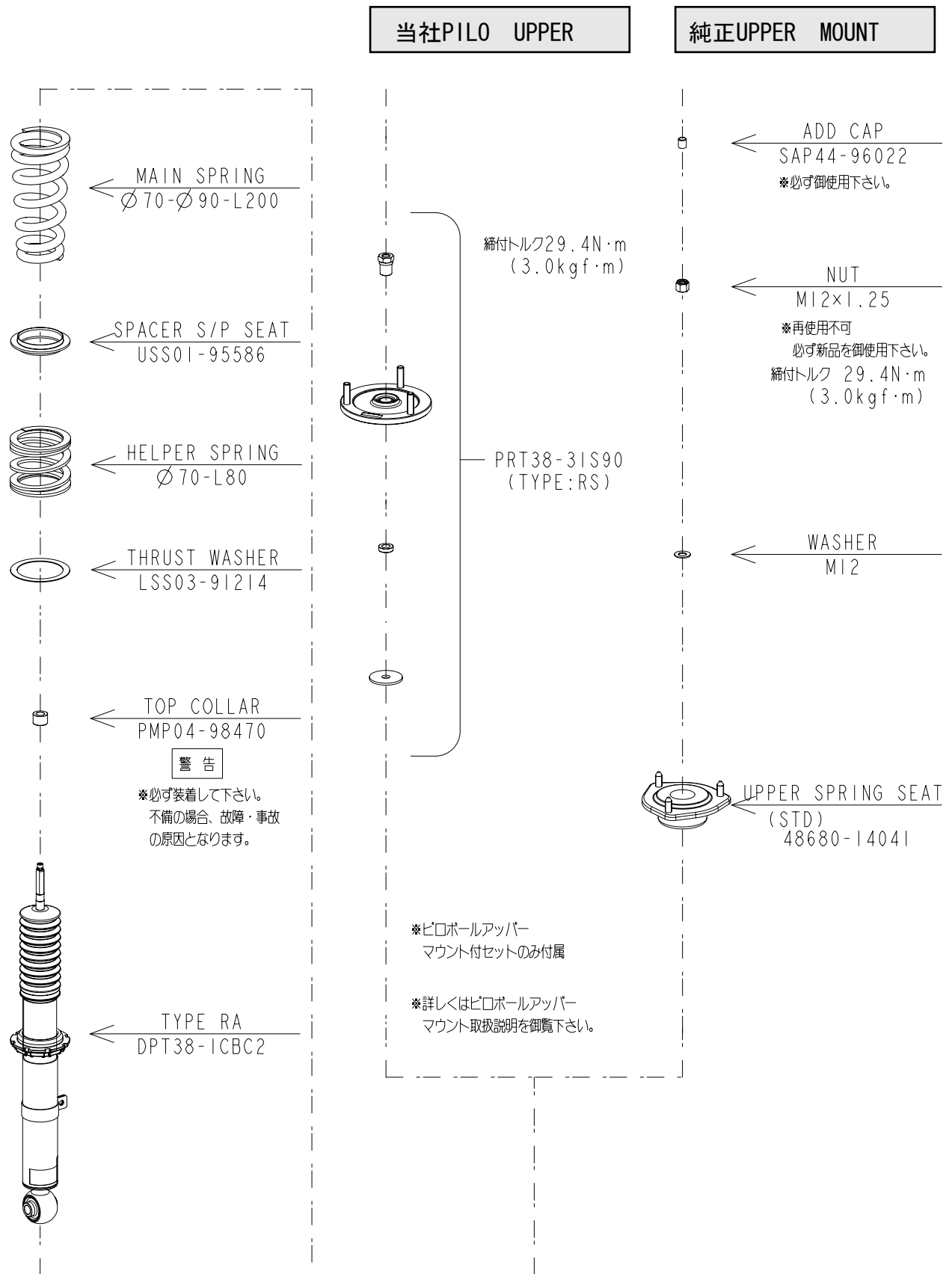
■ 構造上の注意事項

- 警告** 当製品にはチツガスが封入されております。分解したり火中に投げたりする事は絶対にしないで下さい。
破裂する危険性があります。
- 警告** 当製品は強度検討を行い設計しておりますので、製品を加工することは絶対にしないで下さい。
- 注意** 当製品は完全分解式を採用している為、アップーマウントの脱着の際にインパクトレンチを使用しますと、ショックアブソーバー内部のナットに負荷がかかりユルミの原因となる事がありますので、構造上止むを得ない場合を除き絶対に使用しないで下さい。万一使用する際は低トルクで作業を行い、ロッド本体が回転しない様、十分注意して下さい。
インパクトレンチの高負荷によるピストン部のナットのユルミに関しては補償に応じかねますので十分ご注意下さい。
- 注意** ネジ部やロッドのストローク部分を直接工具でつかんだり、落としたりしないで下さい。
ロッドに傷が付くと、オイルシールを痛めてしまい、油漏れや作動不良の原因になる事があります。
- 注意** 当製品は性能及び耐久性を向上させる為、外筒径が純正品よりも大きく設計されています。一部の車種(特にストラット)で構造上ダストブーツが取り付けられない物がありますが、ロッドに付着した汚れを取り除き、定期的に点検、清掃することによって性能を長く維持することが出来ます。
ロッドに付着した砂利や泥が傷の原因になる事が多くあります。

■ 装着時・装着後の注意事項

- 警告** 当製品の装着については、取付作業者が責任を負う事になります。必ず本書をよく読み、理解したうえで作業を行って下さい。
- 注意** 本書をご覧のうえ付属品、使用部品をご確認下さい。
組み合わせるアップーマウントは、純正もしくはテイン製をご用意下さい。
他社製品と組み合わせると、正常に取り付かない場合があります。
他社製品と組み合わせた場合に起きた事故・破損等の補償は致しかねます。
- 注意** 作業を行う際は軍手などを着用し、構成部材や各部のバリ等に十分注意して下さい。
分解整備作業が未経験の方は、故障や事故を未然に防ぐために必ず指導の出来る経験者と一緒に作業を行って下さい。
- 注意** 車高調整式ショックアブソーバーを取り付けたときは、走行後にもう一度平坦で安全な場所で車高を見直し、最適な位置に調整してご使用下さい。
一般公道を走行する際は、その車の最低地上高が90mm以上になる様に調整し、かつスプリングの遊びや、損傷・油漏れ等がないことを確認した上で使用して下さい。尚、最低地上高に関する詳しい内容は所轄の陸運支局等にお問い合わせ下さい。
- 参考** 装着後は急激な操作を避け、速度を抑えて走行して下さい。
ショックアブソーバー内部の馴染みを良くする事により、製品寿命を長くすることができます。
装着直後、製品に不具合が生じた際は必ず当社までご連絡下さい。
製品に加工を施し、不具合の判断が困難な場合はクレームに応じられない事がありますのでご注意下さい。
- 注意** 装着後は各部のゆるみや油漏れが無い事を十分確認して下さい。又、定期的に各部を規定トルクで増し締めして下さい。
- 参考** 車高決定後は、アライメントテスター等で、アライメントの調整をお薦めいたします。

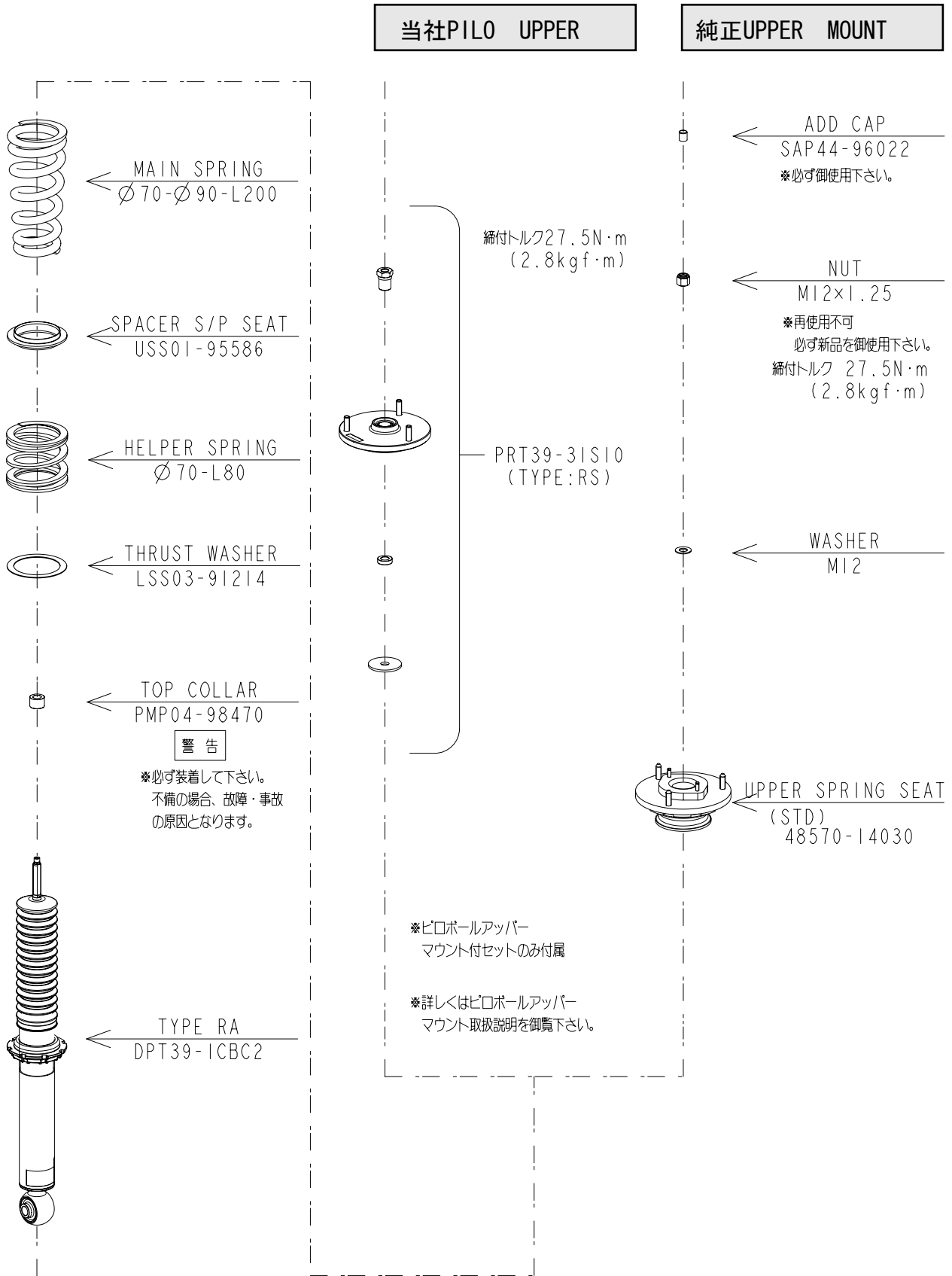
フロントショックアブソーバー組立図 (JZA70)



◇(STD)は、純正部品です。当社では取り扱っておりません。品番は、参考部番です。グレード・年式によって差異がありますので、ディーラーにてご確認下さい。

イラストと現物の形状が異なる場合があります。ご了承下さい。

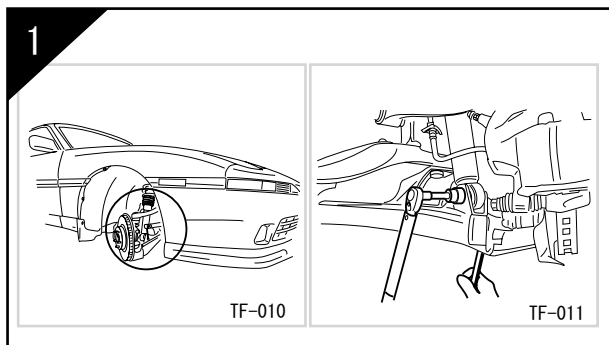
リアショックアブソーバー組立図 (JZA70)



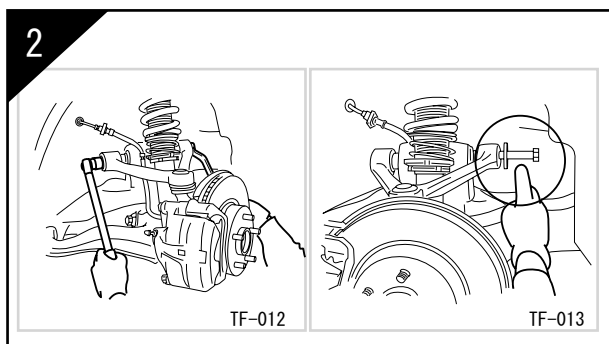
◇ (STD) は、純正部品です。当社では取り扱っておりません。
 品番は、参考部番です。グレード・年式によって差異が有
 りますので、ディーラーにてご確認下さい。

イラストと現物の形状が異なる場合があります。ご了承下さい。

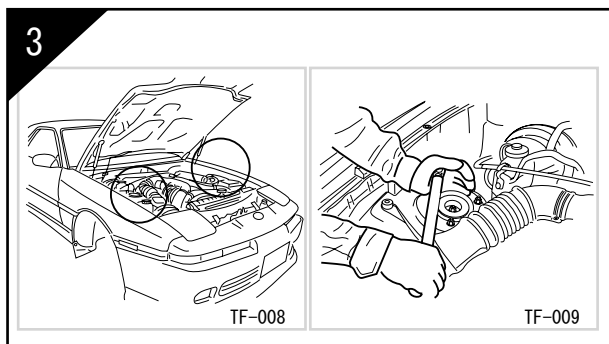
ショックアブソーバーの取り外し(フロント)



車体をジャッキアップして、タイヤを取り外す。
フロントショックアブソーバー下側の取付ボルト・ナット（各1個）を取り外す。

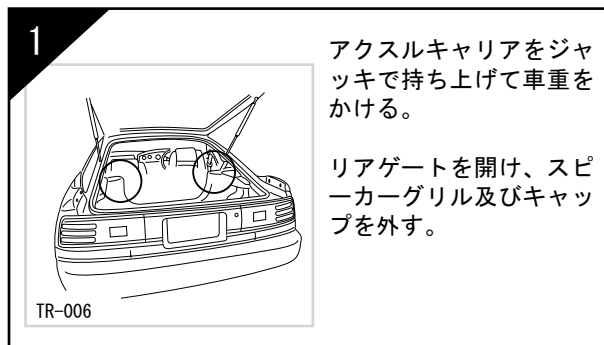


アッパーサスペンションアームの取付ボルト・ナット（各1個）を外し、アッパーサスペンションアームをクロスメンバーから取り外す。
参考）ボルトが抜けない時は、フェンダーライナー及びウオッシャータンク等を外して下さい。
⚠️ **注意** ブレーキホースなどを引っ張らない様に針金等でアッパーアームを吊して下さい。



フロントフードを開け、ピストンロッドロックナットをゆるめる。
⚠️ **注意** ピストンロッドロックナットは完全に外さないこと。
※TEMS付き車は先にアクチュエーター及びキャップを取り外します。
ショックアブソーバーの上側取付ナット（3個）を外し、ショックアブソーバーを取り外す。

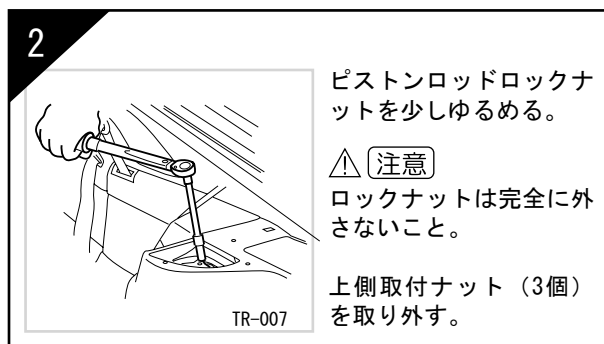
ショックアブソーバーの取り外し(リア)



アクスルキャリアをジャッキで持ち上げて車重をかける。

リアゲートを開け、スピーカーグリル及びキャップを外す。

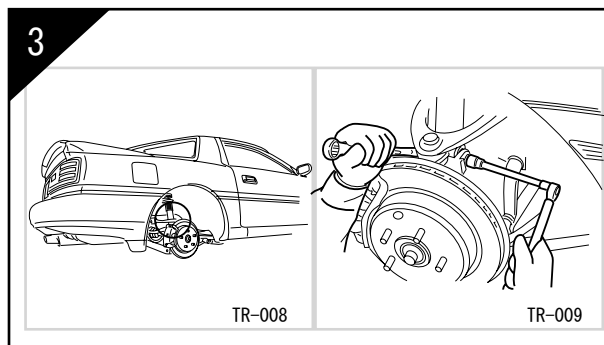
⚠️ **注意** TEMS付車はアクチュエーター及びキャップも外して下さい。



ピストンロッドロックナットを少しゆるめる。

⚠️ **注意**
ロックナットは完全に外さないこと。

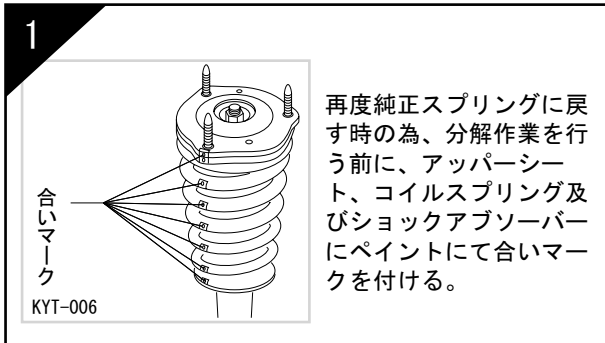
上側取付ナット（3個）を取り外す。



ショックアブソーバー下側の取付ボルト・ナット（各1個）を外し、アクスルキャリアにかけたジャッキを外してショックアブソーバーを取り外す。

ショックアブソーバーの分解

取り外した純正アッパーマウントを使用する方以外は、分解作業をする必要はありません。



再度純正スプリングに戻す時の為、分解作業を行う前に、アッパーシート、コイルスプリング及びショックアブソーバーにペイントにて合いマークを付ける。

注意 当社ピロアッパーと組み合わせる場合、及び純正部品を別に揃えられる場合は、ショックアブソーバーを分解する必要はありません。



スプリングコンプレッサーを使用してスプリングを圧縮し、ロックナットを外す。

注意 スプリングが圧縮されてフリーになっている事を確認してから外すこと。

- ※スプリングコンプレッサーを緩める時は、コイルスプリングをショックアブソーバーから外した状態で交互に緩めて下さい。
- ※フロント、リア共に同じ順序で行って下さい。
- ※取り外したピストンロッドロックナットは絶対に再使用しないで下さい。
- ※純正品に関する詳しい内容は、自動車ディーラー等にお問い合わせ下さい。

ショックアブソーバーの組立

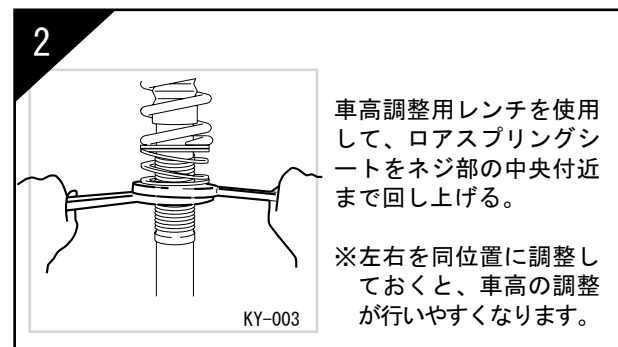
基本セットスプリング組込済品を購入の方は組立作業をする必要はありません。

TYPE **RA** は中空ピストンロッドを使用しています。破損防止の為、締め付けトルク及びインパクトレンチの使用には十分注意して下さい。又、締め付け時に調整ダイヤルに工具をかけないで下さい。組立前に調整ダイヤルが16段動く事を確認して下さい。組立後、車両装着前に再度16段動く事を確認して下さい。



本書の組立図を参照のうえ、必要な部品を確認しながら順番に組み付け、ロックナットを手で仮締めする。

参考) ロアスプリングシート位置を最下端まで下げると組み付けやすくなります。

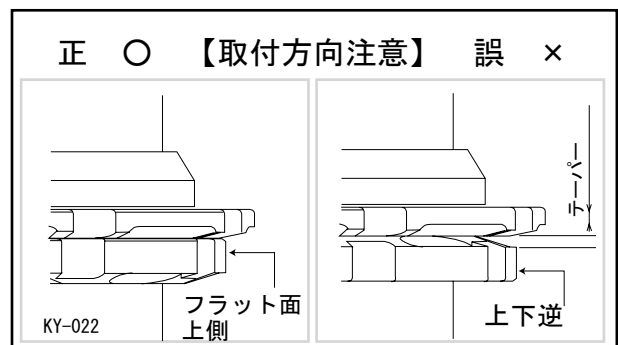


車高調整用レンチを使用して、ロアスプリングシートをネジ部の中央付近まで回し上げる。

※左右を同位置に調整しておくこと、車高の調整が行いやすくなります。

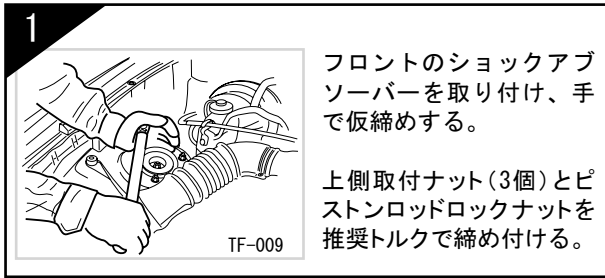
注意 ロアスプリングシートが最下端のままジャッキを下げると、車高が低すぎて車体を損傷させる場合があります。

※フロント、リア共に同じ順序で行って下さい。



注意 スプリングシート及びシートロックの組み付けに、指定方向があります。上図の通り必ず正しい方向で組み立てて下さい。

ショックアブソーバーの取り付け(フロント)



フロントのショックアブソーバーを取り付け、手で仮締めする。

上側取付ナット(3個)とピストンロッドロックナットを推奨トルクで締め付ける。

※推奨トルク35.3N・m (3.6Kgf・m)

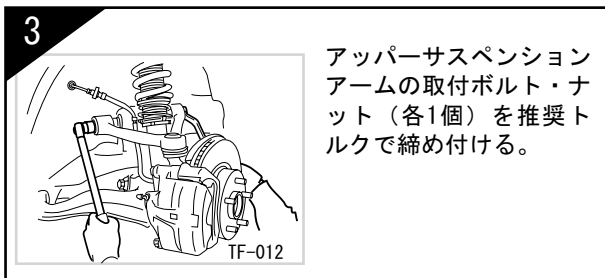
※ピストンロッドロックナットの推奨トルクは本書の組立図をご覧ください。

⚠ **注意** 調整ダイヤルを傷付けないで下さい。



ショックアブソーバー下側の取付ボルト・ナット(各1個)を推奨トルクで締め付ける。

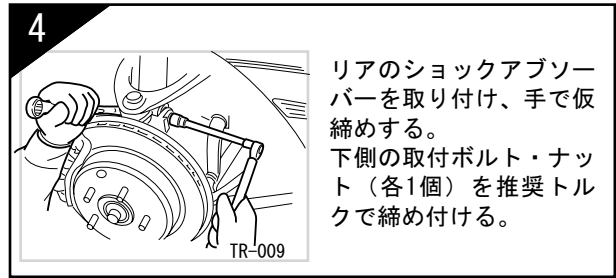
※推奨トルク122.6N・m (12.5Kgf・m)



アッパーサスペンションアームの取付ボルト・ナット(各1個)を推奨トルクで締め付ける。

※推奨トルク163.8N・m (16.7Kgf・m)

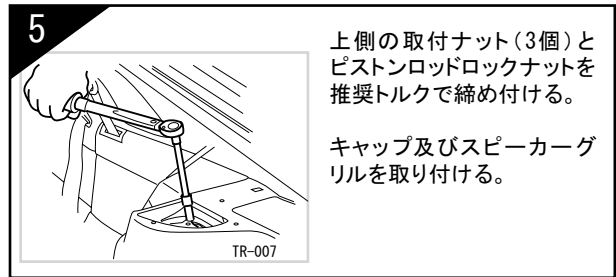
ショックアブソーバーの取り付け(リア)



リアのショックアブソーバーを取り付け、手で仮締めする。

下側の取付ボルト・ナット(各1個)を推奨トルクで締め付ける。

※推奨トルク137.3N・m (14.0Kgf・m)



上側の取付ナット(3個)とピストンロッドロックナットを推奨トルクで締め付ける。

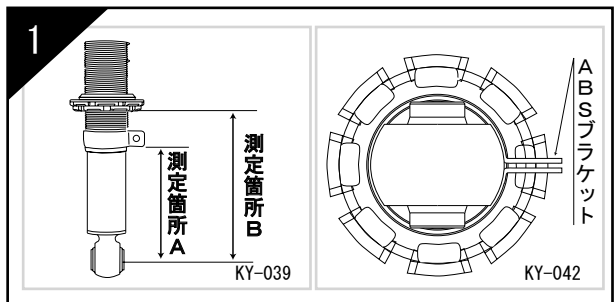
キャップ及びスピーカークリルを取り付ける。

※推奨トルク14.2N・m (1.45Kgf・m)

※ピストンロッドロックナットの推奨トルクは本書の組立図をご覧ください。

⚠ **注意** 調整ダイヤルを傷付けないで下さい。

ABSブラケット固定の仕方



参考値 フロント: 115 mm リア: — mm

ABSブラケットは、ホースクランプ取付面をアイリングブッシュの中心線上に合わせ、また測定箇所Aをスケール、メジャーなどで測定して参考値に合わせ、取付ボルトを推奨トルクで締め付ける。

⚠ **注意** 数値はあくまでも参考値でありますので、ABSブラケット取付の際は、センサーハーネスに無理な張力がかけられない位置に設定して下さい。張力がかけた状態で走行すると、センサーハーネスが切れる恐れがあり危険です。

※推奨トルク5.0N・m(0.51Kgf・m)

※ABS無車はABSブラケットを取り外して下さい。

イラストと現物の形状が異なる場合があります。ご了承下さい。

車高調整の仕方

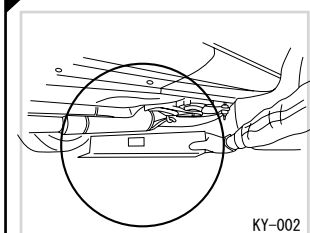
1

タイヤを取り付け、ホイールナットをメーカーの推奨トルクで締め付ける。
ハンドルを左右に切り、ボディやアーム等に干渉が無い事を確認してからジャッキダウンさせる。

△ **注意** ジャッキダウンする際はゆっくりと行い、スポイラーなどが干渉しそうな時は再度車体を持ち上げ、ロアスプリングシートを更に回し上げてから作業を進めて下さい。

※タイヤが干渉する場合は、ホイールスペーサーなどでホイールのオフセット量を調整する方法があります。

2



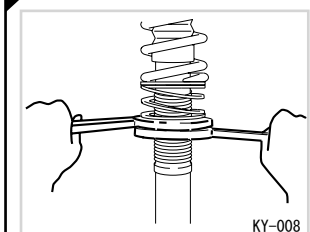
車体を前後左右に揺すり、各部を馴染ませる。

90mm測定ゲージを使い最低地上高が90mm以上あることを確認する。

KY-002

※測定ゲージに干渉する、もしくは前後左右のバランスが悪い場合は再度車体を持ち上げ、最適な位置に調整して下さい。

3



最適な車高に調整した後車高調整レンチを使用してロアスプリングシートとシートロックを固定する。固定する際は、ロアスプリングシートをレンチで押さえて、シートロックを回し上げて、ロアスプリングシートとシートロックが接触してから1/4~1/2回転締め上げて下さい。

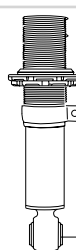
KY-008

△ **注意** 車高調整ネジ部に付着した砂利や泥を取り除いてから行って下さい。ロアスプリングシート、シートロックのネジ山が傷ついて、取れなくなる事があります。

参考) 回りの悪い場合は潤滑剤を塗布すると回し易くなります。また、スプリングシート、シートロックの固着を防ぐ為、定期的にこれらのメンテナンスをすることをお勧めいたします。

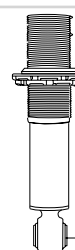
車高調整手順及び参考値

1



測定箇所A
測定箇所B

KY-039



測定箇所B

KY-043

参考値

フロント: 260 mm

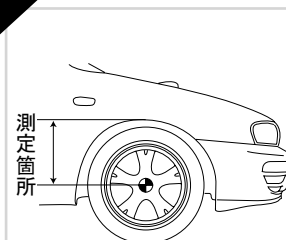
リア: 240 mm

ショックアブソーバーを車体に取り付けた後に上図の測定箇所Bを、スケール、メジャーなどで測定して、上記に記す参考値に合わせて下さい。

※シートを確実にロックした状態で行って下さい。スプリングプレート変更の際は、再度車高の調整を行って下さい。

△ **注意** 基本セットスプリング使用時で、最低地上高90mmの時の参考値です。

2



測定箇所

KY-016

タイヤを取り付け、各部を馴染ませてからホイールセンターとフェンダー端までの寸法をスケール、メジャーなどで測定して、下記に記す参考値であることを確認する。

△ **注意** グレードや装着部品などによって差が生じます。

参考値

フロント: 352 mm

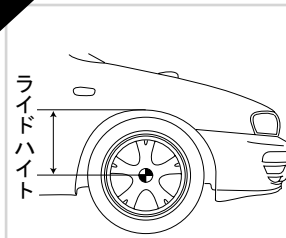
リア: 351 mm

※最低地上高90mmの時の参考値です。

△ **注意** 上記参考値は推奨車高ではありません。車高の目安として参考にして下さい。

参考) 車高の落としすぎ等で、バンブラバーによる突き上げ感がある場合は、パネレットを上げるかバンブラバーを1/3~2/3程カットしてご使用下さい。

3

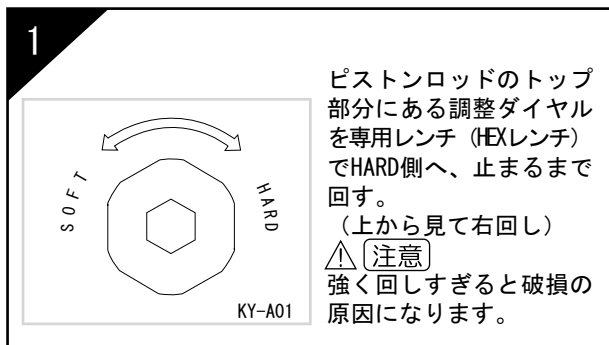


ライド
ハイト

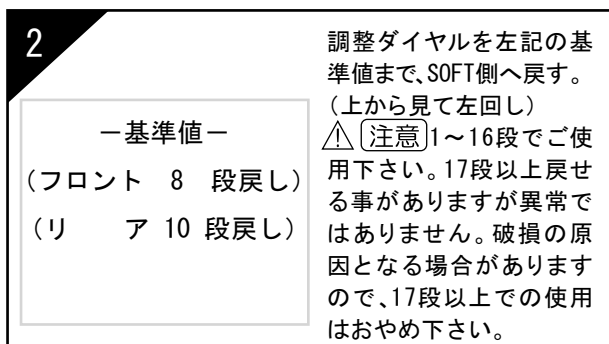
KY-016

最低地上高は、タイヤ外径やキャンバー角度、スプリングの経年変化などによって変化します。ライドハイト及び最低地上高を定期的に必ず確認して下さい。

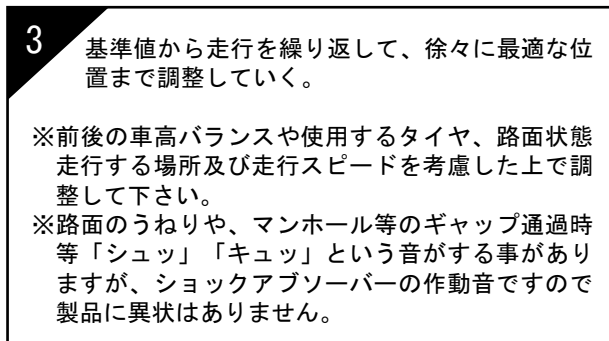
減衰力調整の仕方



※回しきりが中途半端な時は、軽く戻して止めて下さい。
⚠️ **注意** 出荷時はHARD側に調整されていますが、再度ご確認ください。



参考) 使用するスプリングが基本レートよりカタイ場合は、基準値よりも数段HARD側で止める。



参考) 走行する場所 (サーキット等) や、車によっては左右の減衰力を変える場合もあります。又、前後のバランスが悪い時は、フロントもしくはリアの一方だけを調整していくとよいでしょう。

⚠️ **注意**

車種によっては調整する際に内装等を外さなければならぬ場合があります。あらかじめご了承ください。

参考) 最適な位置に調整するまで外しておく、もしくは内装等に調整用の穴加工を施す方法があります。

※調整部分保護の為、構造上取り付けられない場合を除き、調整する時以外は必ずADD CAP (ゴムキャップ) を取り付けてご使用下さい。

ピロボールアッパーマウント取扱説明

【装着時の注意事項】

- ⚠️ **注意** 取り付けに使用するボルト・ナットは必ず純正品もしくは当製品付属のものを使用し、本書に記載されている締め付けトルクで取り付けて下さい。
- 不適当なボルト・ナットの使用、及び締め付けトルク違いは、強度不足・ユルミの原因となります事があります。

取り付けに際しては、必ず組立図に従い作業を行って下さい。

【装着後の注意事項】

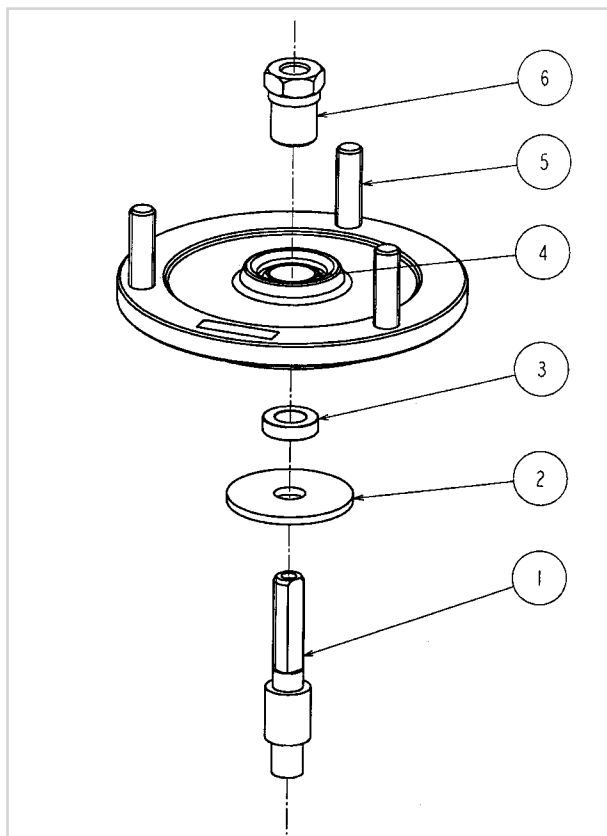
- ⚠️ **注意** 作業終了後、正常に取り付けられているか、また、車体側との異常な接触、干渉が無い事を必ず確認して下さい。又、定期的に各部の増し締めを行って下さい。
- ⚠️ **注意** 経年変化・損傷等によりピロボールにガタが発生した場合は、速やかに該当部品を交換して下さい。

参考) 初期の馴染みが悪い為に、ピロボールの動きが鈍い場合 (ゴリゴリ音の発生等) は、CRC・WD40等の浸透潤滑剤をピロボールの摺動部分に塗布して下さい。又、品質保持のため、定期的に塗布することをお勧めいたします。

参考) ピロアッパーマウントは正しく取り付けられている場合でも振動や音が発生する事がありますが、これは走行中の作動音が響くもので、使用上問題ありません。

【組立図】

フロント



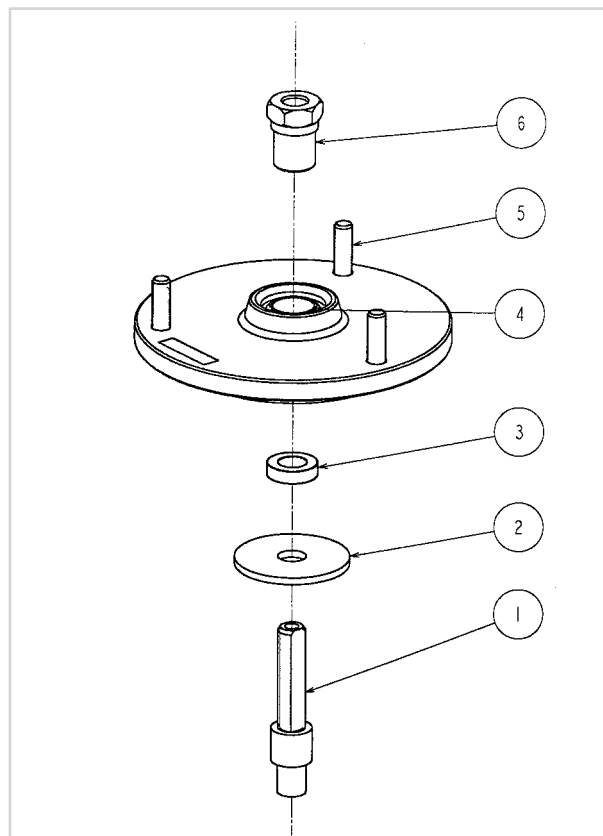
【補修部品一覧表】

6	PILO. NUT M12×1.25	PMP03-91022-2
5	SERRATION BOLT	SAP37-98381
4	PILO. BALL	
3	PILO. COLLAR	PMP04-98468
2	BUMP STOPPER	SAP21-92087-1
1	PISTON ROD	
No.	品名	品番

1) No. 1の部品は、本KIT内には含まれておりません。

【組立図】

リア



【補修部品一覧表】

6	PILO. NUT M12×1.25	PMP03-91022-2
5	SERRATION BOLT	SAP37-98381
4	PILO. BALL	
3	PILO. COLLAR	PMP04-98468
2	BUMP STOPPER	SAP21-92087-1
1	PISTON ROD	
No.	品名	品番

1) No. 1の部品は、本KIT内には含まれておりません。

【対応スプリング一覧表】

バネレート	地上高90mm時ロアシート位置	Ft 部品番号	バネレート	地上高90mm時ロアシート位置	Ft 部品番号
16.0	264mm	SH160-01200	8.0	249mm	SJ080-01200
18.0	260mm	SH180-01200	10.0	240mm	SJ100-01200
20.0	257mm	SH200-01200	12.0	234mm	SJ120-01200

基本セットスプリング

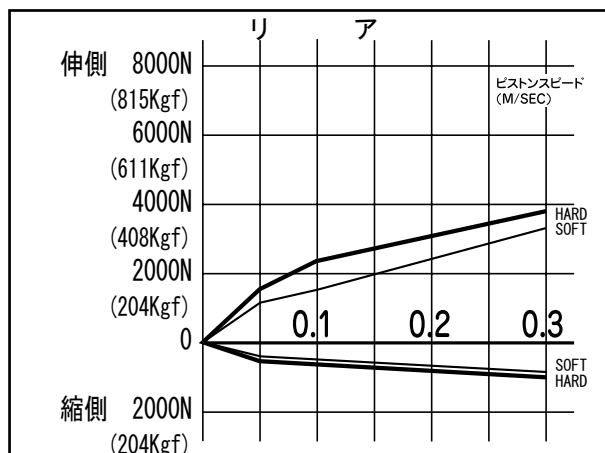
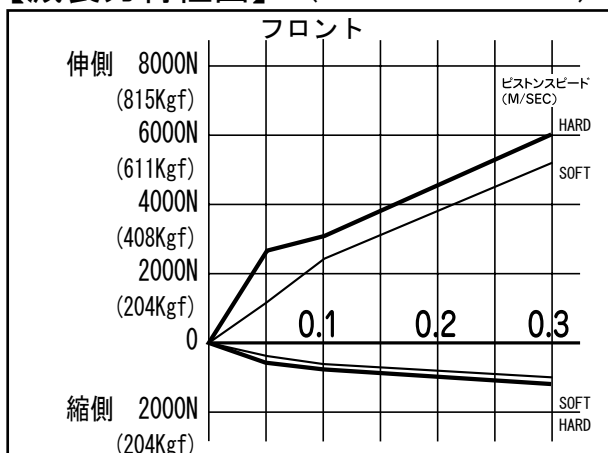
	バネレート	仮想最下端	STD比車高	レバー比
Ft	18.0	245mm	-53mm	1.62
Rr	10.0	216mm	-57mm	1.13

⚠ **注意** 表中にある値は当社での実車確認データで、車輛个体差があるためあくまでも参考値であり、推奨値ではありません。使用するスプリングレートによっては、車高が下がりにくくなる事があります。なお、表中の仮想最下端とは基本セットスプリング使用時にスプリングシートがアームなどに干渉する直前のシート位置で、さらにスプリングシートを下げた場合はアーム等に干渉する恐れがあり危険です。

レバー比とは、タイヤとショックアブソーバーとの変化量の比です。例えば、レバー比1.5の車では、基本的にスプリングシートを10mm上げた場合車高は15mm上がることになります。但し、バンブラバーで車を支えているような車高設定を除きます。車高設定の際は最低50mm以上のバンブストロークを確保した方が良いでしょう。(静止状態でバンブラバーに接触しない位が目安となります。)バネレート変更の際は、再度車高の調整を行って下さい。

⚠ **警告** スプリングシートは、アームやタイヤ等の干渉が無い高さに設定して下さい。
アームやタイヤ等に干渉しますと部品の破損や事故の危険があります。

【減衰力特性図】 (TYPE-RA JZA70)



※ TYPE-RA の減衰力特性は使用するタイヤやバネレート、走行する場所などに応じてSOFT←→HARD間で調整することができます。(P.9参照)

※ TYPE-RAの減衰力変更を行う際は、【仕様変更・修理について】をご覧の上、当社までご連絡下さい。(P12~P13)

※ 減衰力及びスプリング仕様等は、予告なく変更することがあります。

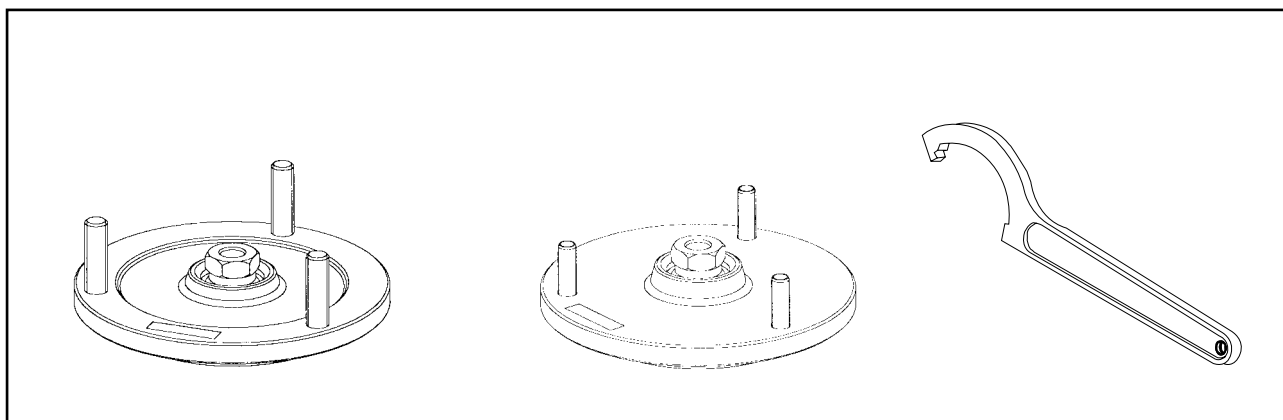
● 最低地上高に関しては、保安基準第14条(緩衝装置)及び保安基準ハンドブック第3条に基づく。

● 保安基準についての詳しい内容は、所轄の陸運支局等にお問い合わせ下さい。

【別売対応品案内】

、 、 はショックアブソーバキット（1台分）に含まれております。

	品 名	部 品 番 号	備 考
	ピロボールアップーマウント(フロント用)	PRT38-31S90	
	ピロボールアップーマウント(リア用)	PRT39-31S10	
	車高調整レンチ	SST01-G2250-P	2本セット



スプリング取付部、外径の小さい方がフロント用です

【仕様変更・修理について】

ショックアブソーバの減衰力変更や油漏れ、性能低下や事故による損傷などでオーバーホールを行う際は、ご購入販売店もしくは当社へご相談の上、スプリングやマウント等をショックアブソーバから取り外した状態で、ショックアブソーバのみ当社までお送り下さい。

事故等で取り外しが困難な場合を除き、付属品分解工賃として別途費用を頂く事があります。
部品紛失等のトラブル防止及びオーバーホール納期短縮にご協力下さい。

⚠ **注意** 当製品に加工が施されている場合、仕様変更・修理をお断りさせて頂く事が有ります。

⚠ **注意** 当製品は減衰力変更などの仕様変更が可能ですが、仕様変更した内容についてのクレーム及び故障、事故等のトラブルについて当社では一切の責任を負いませんので、あらかじめご了承のうえ行って下さい。

減衰力の変更内容によっては、性能低下や故障、事故の原因となる場合があります。性能低下や危険性を伴うと判断される加工依頼は、お断りしております。

依頼方法

仕様変更・修理をする際は、P13の依頼書をコピーして **太枠** 中の必要事項にご記入の上、製品に同梱して当社まで元払いにて直接送って頂くか、ご購入販売店へご依頼下さい。作業終了後、見積り・代金振込先をご連絡致します。尚、修理品はご入金確認後の出荷となります。

料 金

分解組立基本工賃（洗浄、検査、オイル交換含む）1本 ¥15,000～
 ピストンロッド 14 1本 ¥10,000 ロッドガイドASSY ¥2,000
 ピストンバルブ1個 ¥800～ ASSY品分解工賃1本 ¥1,500

⚠️ **注意** ショートストローク加工、シェル交換及びブラケット交換の設定はありません。
 仕様変更、修理には全て基本工賃及び消耗部品、損傷部品の交換部品代が必要になります。
 又、修理代金の合計金額が ¥20,000未滿の場合は、送料が別途必要になります。

減衰力変更.....記入例： 有 ・ 無（30%UP） or（10kgfのスプリングに合わせて）等

確認 大幅な仕様変更をしますと、性能を著しく低下させる事があります。
 記入内容について不明な点がございましたら、製品を送る前に当社へご連絡下さい。

万一製品に不具合があった場合や本書内でご不明な点がございましたら弊社までご連絡下さい。

お客様お問い合わせ先【株式会社 テイン 業務課】

〒245-0053 神奈川県横浜市戸塚区上矢部町995-1

TEL : 045-810-5501 FAX : 045-810-5502

ホームページアドレス : <http://www.tein.co.jp/> メールアドレス : sales @ tein.co.jp

01

オーバーホール・仕様変更依頼書

購入日	年 月	購入店	
使用期間	年 ヶ月	使用距離	km
使用目的		使用場所	
車種		型式	
使用スプリングレート	フロント	kgf / mm	リア
			kgf / mm
今回依頼された理由			

伝票口座名		受注日	年 月 日
フリガナ		注文 No.	
氏名		受注 No.	
連絡先	TEL () FAX () 自宅会社		
送付先	〒 TEL ()		
車種		型式	
本数	フロント	本	リア
			本
連絡事項等			
減衰力変更	有・無 ()	有・無 ()	