

REVOSHOCK for YOKOMO YD-2/YD-4 <<基本組み立てガイド>>

・REVOSHOCK for YD2/YD4の組み立ては下記の通りに組み立ててください。

<<ステップ1>>

ここではシリンダー、ピストンロッド、ピストンを組み付けます。

- 1/ピストンロッドにピストンを装着しピストンの両面をEリングで固定してください。
- 2/シリンダーにピストンロッドを装着したピストンを挿入してください。
- 3/シリンダー下部から出ているピストンロッド先端から「レボリングS」をゆっくり挿入してください。
- 4/レボリングSを挿入した後、ピストンロッド先端から「レボリングSS」をゆっくり挿入してください。
- 5/ピストンロッドガイドの段付きのない平らな面をレボリングSSの方に向けをピストンロッド先端から挿入してください。
- 6/アルミロアキャップをシリンダーに締め込み、ピストンロッドガイドを固定してください。

<<ステップ2>>

次にダンパーオイルをシリンダーに入れていきます。

- 7/ダンパーを立てた状態でピストンロッドを伸ばした状態でシリコン製ダンパーオイルを入れてください。
※必ずシリコン製ダンパーオイルをご使用ください。
- 8/その状態でピストンロッドをゆっくり10回上下動させ、ピストンの裏側の気泡を抜いてください。
※エアリムーバは絶対に使用しないでください。Oリングが変形しオイル漏れの原因となります。
- 9/次にオイルの中の気泡が完全になくなるまで放置してください。

<<ステップ3>>

最後にダンパーの組み付けを仕上げます。

- 10/シリンダー内のオイルの気泡が抜けたらピストンをゆっくりと押し上げてください。
押し上げる位置はピストンロッドのストレート部分の終わりがロッドガイドに隠れるところまで入れてください。
※図A参照



図A



ピストンはこの位置になる

- 11/プレジジョンショックブラダー（ダイヤフラム）をシリンダーの上に中心を合わせてのせて、
プレジジョンショックブラダー（ダイヤフラム）の淵をゆっくり押さえて余分なオイルを抜く。
12/YD2純正ダンパートップに「図B」の位置へ1.0mmの穴を開けて大気開放仕様にする。



図B

- 13/1.0mmの穴開け加工をしたダンパートップをプレジジョンショックブラダー（ダイヤフラム）の上に中心を合わせて乗せる。
14/アルミアッパーキャップをプレジジョンショックブラダー（ダイヤフラム）、ダンパートップを動かさない様にゆっくりシリンダーに乗せて、ダンパートップの上を軽く指で押さえながらゆっくり締めこんでダンパー組み立てはこれで完成です。
そしてピストンロッドにダンパーエンドを装着し好みのダンパー長に合わせマシンに装着してください。

<<対策品ピストンロッドの識別>>



対策前品



対策済品

<<Oリング（レボリング）セッティングガイド>>

レボショックのOリング（レボリング）はサイズ：Sとサイズ：SSを挿入する順を変えることでダンパー減衰の調整を下記の通り行えます。

- ・標準仕様 ①サイズ：S挿入 → ②サイズ：SS挿入（ローフリクション仕様）
これが最もローフリクションな仕様でサスペンションが良く動く仕様です。
- ・逆組み仕様 ①サイズ：SS挿入 → ②サイズ：S挿入（安定重視仕様）
これはピストンロッドの可動が少し重くなりますが、マシンの挙動は安定する仕様です。
オイル漏れもしにくい仕様でメンテナンスサイクルが長くなります。

REVOSHOCK for YOKOMO YD-2/YD-4 <<Basic assembly instructions>>

• Assemble REVOSHOCK for YD2 / YD4 as follows.

<<Step 1>>

Here, the cylinder, piston rod and piston are assembled.

- 1/Mount the piston on the piston rod and fix both sides of the piston with E-rings.
- 2/Insert a piston with a piston rod attached to the cylinder.
- 3/Carefully insert "Revo Ring S" from the end of the piston rod coming out from the bottom of the cylinder.
- 4/After inserting Revo Ring S, insert "Revo Ring SS" from the tip of the piston rod.
- 5/Insert the piston rod guide from the tip of the piston rod with the flat surface without steps facing the revoring SS.
- 6/Tighten the aluminum lower cap to the cylinder and fix the piston rod guide.

<<Step 2>>

Next, put the damper oil into the cylinder.

- 7/Put the damper oil with the piston rod extended with the damper upright.
※ Be sure to use silicon damper oil.
- 8/In that state, slowly move the piston rod up and down 10 times to remove air bubbles from the back of the piston.
※ Never use an air remover. The O-ring may deform and cause oil leakage.
- 9/Then leave it until the bubbles in the oil are completely gone.

<<Step 3>>

Finally, the damper is assembled.

- 10/When the oil bubbles in the cylinder are released, push up the piston slowly.
Insert the piston rod until the end of the straight part of the piston rod is hidden by the rod guide. ※See Figure A



Figure A



The piston is in this position.

- 11/Place the precision shock bladder (diaphragm) on the center of the cylinder and slowly press the heel of the precision shock bladder (diaphragm) to remove excess oil.
- 12/A 1.0mm hole is made in the YD2 genuine damper top at the position of "Figure B" to make it open to the atmosphere.



Figure B

- 13/Place the damper top with 1.0mm hole drilled on the precision shock bladder (diaphragm) with the center aligned.
- 14/Place the aluminum upper cap on the cylinder so that it does not move the precision shock bladder (diaphragm) and the damper top, and tighten it while gently pressing the top of the damper top with your finger.

<< O-ring (revo ring) setting guide >>

Revoshock O-rings (revorings) can be adjusted as follows by changing the order of insertion of size: S and size: SS.

• Standard specifications

- ① Size: S insertion → ② Size: SS insertion (low friction specification)
This is the specification with the lowest friction and the suspension moves well.

• Reverse assembly specifications

- ① Size: SS insertion → ② Size: S insertion (specification for stability)
This is a specification that the movement of the piston rod becomes a little heavy, but the behavior of the machine is stable.
Longer maintenance cycle with less oil leakage.