

ディーラーマニュアル

ロード	MTB	トレッキング
シティツーリング／ コンフォートバイク	アーバンスポーツ	E-BIKE

SHIMANO
Nexus

インター 8

SG-C6001

SG-C6011

SB-C6000-8

SL-C6000

インター 7

SG-C3001

SB-C3000-7

SL-C3000

目次

ディーラーマニュアル対応モデル一覧	3
重要なお知らせ	4
安全のために.....	5
使用工具一覧.....	11
取付け	13
スプロケットのハブへの取付け	13
カセットジョイントのハブへの取付け	14
インターMブレーキのハブ本体への取付け.....	16
ハブのフレームへの取付け.....	16
ディスクブレーキローターの取付け.....	20
レバーの取付け	23
変速用ケーブルの取付け	25
カセットジョイントへの取付け	26
調整.....	36
カセットジョイントの調整方法	36
メンテナンス.....	40
フレームから後車輪を取外す時の変速用ケーブルの外し方.....	40
インナーケーブルの交換	44
内部一式ユニットのオイルメンテナンス	46

ディーラーマニュアル対応モデル一覧

このディーラーマニュアルは以下のモデルを対象としております。

部品／シリーズ		インター 8	インター 7
内装ハブギア 	コースターブレーキ + ディスクブレーキ	SG-C6001-8CD	-
	ディスクブレーキ	SG-C6001-8D	SG-C3001-7D
	コースターブレーキ	SG-C6001-8C	SG-C3001-7C SG-C3001-7C-DX
	インターMブレーキ	SG-C6001-8R SG-C6011-8R	SG-C3001-7R
	V-BRAKE	SG-C6001-8V SG-C6011-8V	SG-C3000-7V
シフター 	レボシフトシフター	SB-C6000-8	SB-C3000-7
シフター 		SL-C6000	SL-C3000

重要なお知らせ

- ディーラーマニュアルは自転車安全整備士、自転車技士など専門知識を有する方を対象としています。
専門知識のないユーザーがディーラーマニュアルを参照して、部品を取付けないでください。
記載されている内容に不明な点がある場合は絶対にご自身で作業しないでください。購入された販売店、または代理店へご相談ください。
- 各製品に付属している取扱説明書もあわせてよくお読みください。
- ディーラーマニュアルに書かれていない製品の分解、改造はおこなわないでください。
- 全てのマニュアル、技術資料はウェブサイト <https://si.shimano.com> でご覧いただけます。
- インターネットのご利用が難しいお客様から、印刷されたユーザーマニュアルを問い合わせいただく場合があります。シマノ代理店またはシマノ営業所に印刷版のユーザーマニュアルをお申し付けください。
- 地域のルールや法律に従って製品をご使用ください。

安全のため、必ずこのディーラーマニュアルをよくお読みの上、正しくご使用ください。

人への危害、財産の損害を防止するため、必ずお守りいただくことを説明しています。
誤った使い方をしたときに生じる危害や損害の程度を区分して、説明しています。

危険

「死亡や重傷を負うおそれ大きい内容」です。

警告

「死亡や重傷を負うおそれがある内容」です。

注意

「傷害を負うことや、財産の損害が発生するおそれがある内容」です。

安全のために

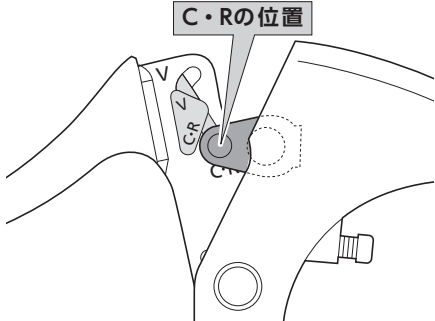
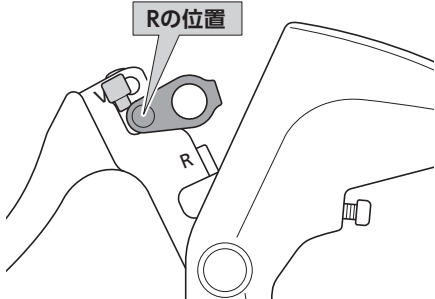
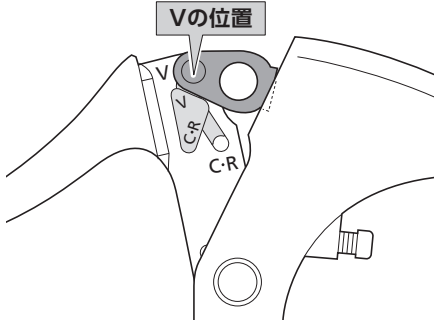
警 告

- 製品を取付ける際は、必ず取扱説明書の指示に従う。
その際、シマノ純正部品を使用してください。製品や交換部品が不適切に組立て、調整されていると、製品の不具合を招き、転倒して重傷を負う場合があります。
-  部品の交換など、メンテナンス作業中は、適正な目の保護具を着用する。

以下に記載する事項は必ずお客様にも指導してください

- 自転車は、製品によって取扱いが多少異なることがあるため、ブレーキレバーへの入力や自転車の操作特性などを含め、個々の自転車のブレーキ系統の適切な操作を十分理解し慣れるようにする。ブレーキ系統の操作が適切でないと自転車のコントロールを失い、転倒や衝突により重傷を負う可能性があります。

- モード切り替え付ブレーキレバーは、図の組合わせで使用する。ブレーキレバーには、カンチレバーブレーキ、ローラーブレーキまたはパワーモジュレーター付Vブレーキに対応するモード切り替えが付いています。(SB-C6000-8 / SB-C3000-7はローラーブレーキまたはパワーモジュレーター付V-BRAKE に対応しています。カンチレバーブレーキには対応していませんので注意してください。) このモード選択を誤った場合、極端な効き過ぎや制動力不足を引き起こす可能性があります大変危険です。図に従いモード選択を実施してください。

モード位置		対応ブレーキキャリパー
C : カンチレバーブレーキ対応モード位置 R : ローラーブレーキ対応モード位置		• カンチレバーブレーキ • ローラーブレーキ
SB-C6000-8 / SB-C3000-7の場合 R : ローラーブレーキ対応モード位置		• ローラーブレーキ
V : パワーモジュレーター付Vブレーキ対応モード位置		• パワーモジュレーター付 V-BRAKE

- 乗車前に車輪が固定されていることを確認する。転倒や衝突により重傷を負う可能性があります。

自転車への組付け、整備に関する事項

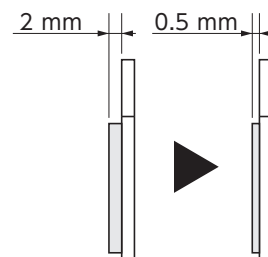
- ブレーキアームをフレームに固定するときは、チェーンステーのサイズに合ったアームクリップをクリップボルトとクリップナットで指定の締付けトルクでしっかりと締付ける。
クリップナットは、ナイロンインサートロックナット（緩み止めナット）を使用する。クリップボルト、クリップナットおよびアームクリップはシマノ製をお勧めします。
ブレーキアームのクリップナットが外れたり、クリップボルトまたはアームクリップが破損したりすると、ブレーキアームが回転し突然ハンドルが取られたり、車輪がロックしたりして転倒や衝突により重傷を負う可能性があります。
- フレームにハブを取付けるときは、所定の回り止めワッシャーを必ず左右に取付け、ハブナットを規定トルクで確実に締付けて固定する。回り止めワッシャーを片側だけしか取付けなかったり、ハブナットの締付けが不完全であると、回り止めワッシャーが外れてハブ軸が回転し、カセットジョイントが回り、不意にハンドルが変速ケーブルで引っ張られて回るなど、重大事故につながる原因となります。

■ディスクブレーキローターに関して

- 回転中のディスクブレーキローターにはふれない。ディスクブレーキローターに指が巻き込まれるなど、重傷を負う可能性があります。



- 乗車中、または下車後すぐにキャリパー、ディスクブレーキローターにふれない。キャリパー、ディスクブレーキローターはブレーキ操作により高温になるため、やけどを負う可能性があります。
- ディスクブレーキローター、ブレーキパッドに油脂が付かないようにする。ディスクブレーキローター、ブレーキパッドに油脂が付いた状態で走行するとブレーキが効かなくなり転倒や衝突により重傷を負う可能性があります。
- ブレーキパッドの厚みを確認し、0.5 mm以下の場合には使用しない。ブレーキが効かなくなり転倒や衝突により重傷を負う可能性があります。



- ディスクブレーキローターに割れ、変形が生じたまま使用しない。ディスクブレーキローターが破損して転倒や衝突により重傷を負う可能性があります。
- ディスクブレーキローターの厚みが1.5 mm以下の場合には使用しない。アルミニウム面が出てきた状態でも使用しない。ディスクブレーキローターが破損して転倒や衝突により重傷を負う可能性があります。

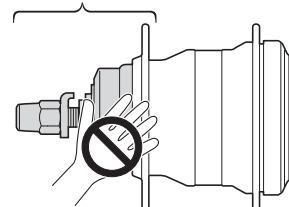
■コースターブレーキハブに関して

- 正爪のリアエンドを使用する際は、チェーンの緩み防止のため、チェーン引きを使用する。

⚠ 注 意

以下に記載する事項は必ずお客様にも指導してください

- シフターは必ず1段ずつ変速操作する。その際、ペダルの踏力は弱い状態でおこなう。強くペダルを踏んでいるときに、無理やりシフターを操作したり、一気に多段変速したりすると、足がついていかずにペダルから足を踏み外し、転倒事故につながる場合があります。
- また、シフターを軽いギアへ一気に変速させるとアウターケーシングがシフターから飛び出す場合があります。変速が終わると元に戻りますので機能への影響はありません。
- ブレーキを頻繁に使用した場合、走行後しばらく（30分位）は、ブレーキ部周辺に手をふれない。ブレーキ部周辺が高温になる場合があります。



■コースターブレーキ仕様に関して

- 長い下り坂でブレーキを連続してかけ続けられない。ブレーキ内部が高温になりブレーキの効きが弱くなったり、内部のグリスがなくなりブレーキの効きが急に強くなったりするなどの異常が発生する場合があります。
- 慣らし走行をして、コースターブレーキの制動力の確認をする。

使用上の注意

以下に記載する事項は必ずお客様にも指導してください

- ペダルを軽く踏みながら変速ができますが、変速した後で確実な変速動作のため、ハブ内部の爪とラチェットの間でまれに音が発生する場合があります。また、E-BIKEなどでペダルを強く踏みながら変速した場合、一時的に大きな音が発生することがありますが、異常ではありません。
- 内装ハブは完全防水ではありません。ハブが浸水するような場所でのご使用、高圧洗浄は内部の錆の原因となりますのでお控えください。
- 下記の現象はいずれも内部変速構造によるものであり、内部の故障ではありません。

発生する現象	ハブの種類		発生するギア位置
	コースターブレーキ用	ローラーブレーキ / V-BRAKE用	
ペダルを回転しているときに音が発生する。	×	7段ハブ	1速以外の全速
自転車を後ろに押した場合に音が発生する。	×	8段ハブ	5, 6, 7, 8速
変速をサポートする機構が内蔵されており、変速時にサポート機構が動いた場合音や振動が発生する。	×	8段ハブ	全速
ギアの位置によって変速の感触が違う場合がある。	×	8段ハブ、7段ハブ	全速
走行中にペダルの回転を止めると音が発生する。	×	7段ハブ	全速

- 通常の使用において自然に生じた摩耗および品質の経年劣化は保証いたしません。
- 最大限の性能を発揮するために、シマノ製の潤滑剤とメンテナンス製品の使用を強くお勧めします。

■コースターブレーキ仕様に関して

- 車輪の回転が重くなった場合は、ブレーキシューの交換またはグリスアップが必要です。

自転車への組付け、整備に関する事項

- カセットジョイントには、16-23Tまでのスプロケットをご使用ください。
- リアに対するフロントのチェーンリングギア比は約2.1倍です。

例) 26インチの車輪の場合

フロント	36T	38T	46T
リア	16T	18T	22T

- 製品の性能を維持するために、使用開始から最初は1,000 km、その後は1年間に1度（頻繁に乗車される場合は2,000 kmごと）を目安にオイルメンテナンスを推奨します。厳しい使用条件下で乗車する場合は、より頻繁なメンテナンスが必要になります。また、メンテナンスの際は、シマノ内装ハブ専用グリスまたはオイルキットを推奨します。専用グリス、オイルキットを使用されない場合、変速機が正常に作動しないなどのトラブルの原因となる可能性があります。
- 車輪の回転が重くなった場合は点検してください。
- チェーンリングおよびスプロケットは定期的には中性洗剤で洗浄してください。また、チェーンを中性洗剤で洗浄し注油することも、チェーンリング、スプロケットおよびチェーンの寿命を延ばす効果があります。
- チェーン飛びが発生するようになった場合は、チェーンリング、スプロケットおよびチェーンを交換してください。

■コースターブレーキ仕様に関して

- スポークは、6本組または8本組で編まれた車輪を使用してください。ラジアル組の車輪は使用できません。スポークや車輪の破損またはブレーキ時に音鳴りの発生するおそれがあります。
- 車輪の回転が重くなった場合は、ブレーキシューの交換またはグリスアップをおこなってください。
- ブレーキシューには専用グリスのみを使用し、オイルキット使用の際には、ブレーキシューを取外して、オイルが付かないようにご注意ください。

手順の説明を主体としていますので、製品イメージが異なる場合があります。

使用工具一覽

使用工具一覧

製品の取付け、調整、メンテナンスには下記の工具が必要です。

工 具		工 具		工 具	
	2 mm六角レンチ		10 mmスパナ		ヘキサロビュラ#25
	3 mm六角レンチ		プラスドライバー#1		モンキレンチ
	5 mm六角レンチ		TL-LR10		TL-CJ40 (Y70898020)

取付け

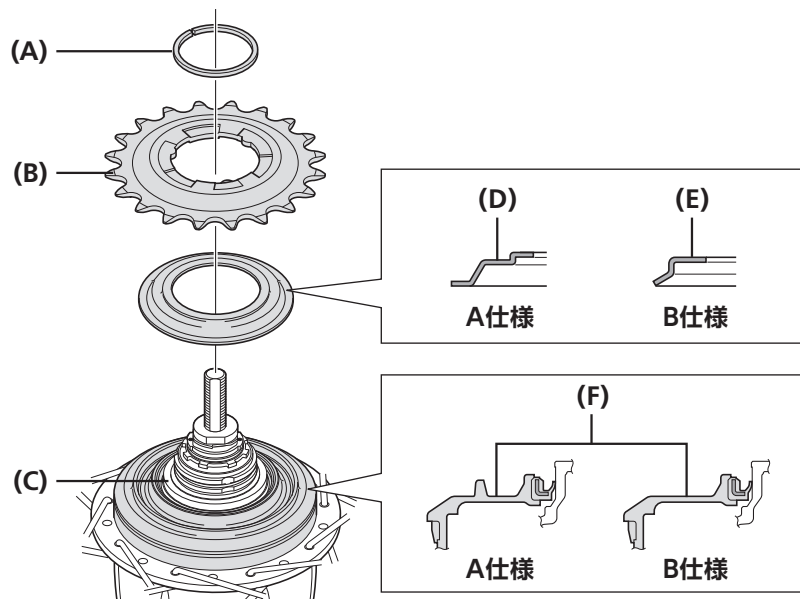
取付け

■ スプロケットのハブへの取付け

右防水キャップB/右防水キャップCをハブ本体右側の駆動体に取り付けます。

次にスプロケットをセットし、スナップリングで固定します。

仕 様	対応スプロケット	
	表組み	裏組み
A	16-23T	20-23T
B	16-23T	



- (A) スナップリング
- (B) スプロケット
- (C) 駆動体
- (D) 右防水キャップC
- (E) 右防水キャップB
- (F) 右防水キャップA

使用上の注意

右防水キャップの向きに注意してください。

A仕様

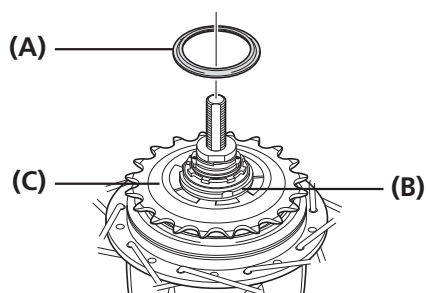
スプロケットが19T以下で裏組およびベルト仕様の場合は、チェーンまたはプーリーが右防水キャップAと接触しますので、B仕様を使用してください。

B仕様

スプロケットが16T/3 mm歯で裏組およびベルト仕様の場合は、右防水キャップBを外して使用してください。

■ カセットジョイントのハブへの取付け

1

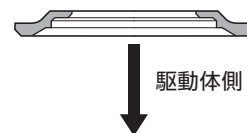


駆動体キャップをハブ本体右側の駆動体に取り付けます。

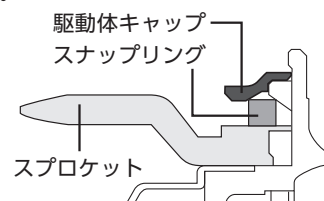
- (A) 駆動体キャップ
- (B) 駆動体
- (C) スプロケット

使用上の注意

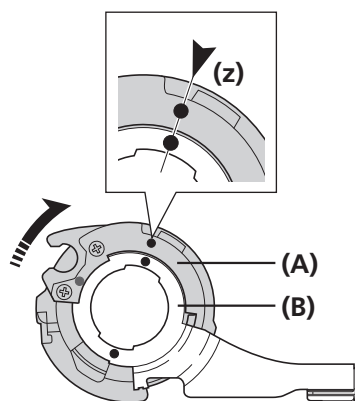
駆動体キャップの向きに注意してください。



駆動体キャップは、図の位置に取り付けます。



2

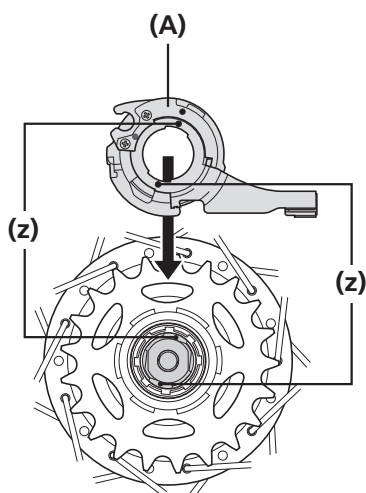


カセットジョイントのプーリーを矢印の方向に回し、プーリーとブラケットの●マーク (赤色) を一致させます。

(z) 一直線

- (A) プーリー
- (B) ブラケット

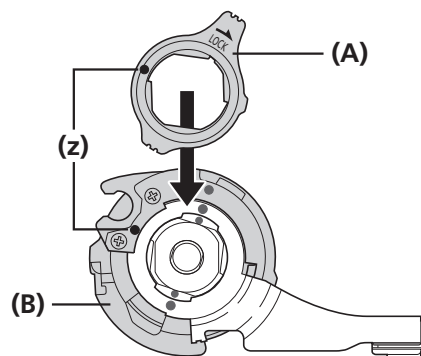
3



カセットジョイントの●マーク(z) (赤色) をハブ本体右側のマーク(z) (●マーク (赤色) : SG-C6001 / SG-C6011、▲マーク (黄色) : SG-C3001) に合わせてセットします。

- (A) カセットジョイント

4



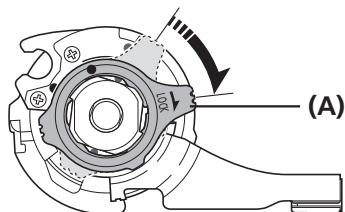
カセットジョイント固定リングで、カセットジョイントをハブ本体に固定します。

カセットジョイント固定リングの●マーク(z) (黄色) をカセットジョイントのプーリーの●マーク(z) (黄色) に合わせて入れます。

(A) カセットジョイント固定リング

(B) プーリー

5



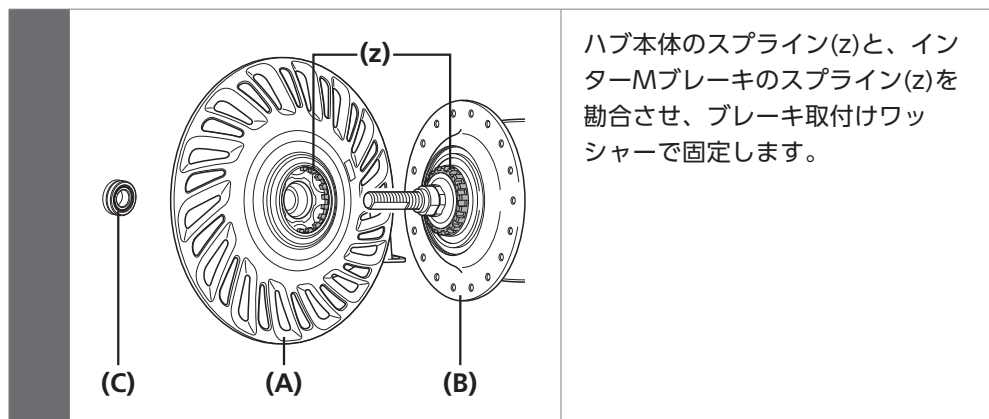
カセットジョイント固定リングを45° 時計方向に回します。

(A) カセットジョイント固定リング

使用上の注意

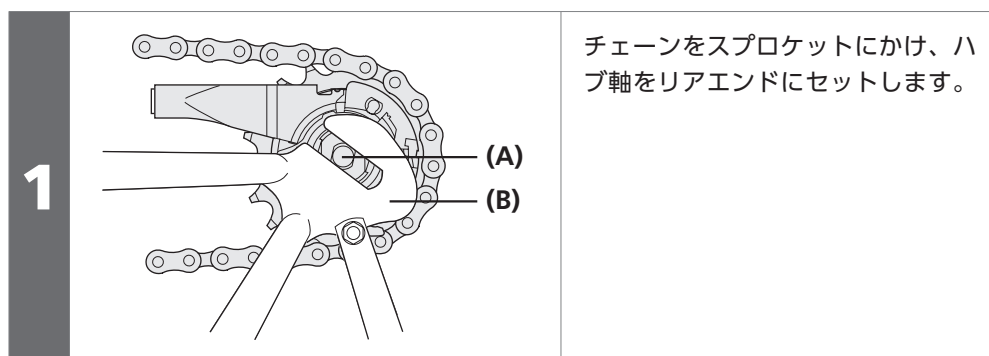
カセットジョイントのブラケットをしっかり押さえ付けながらおこなってください。

■ インターMブレーキのハブ本体への取付け



- (A) インターMブレーキ
- (B) ハブ本体
- (C) ブレーキ取付けワッシャー

■ ハブのフレームへの取付け

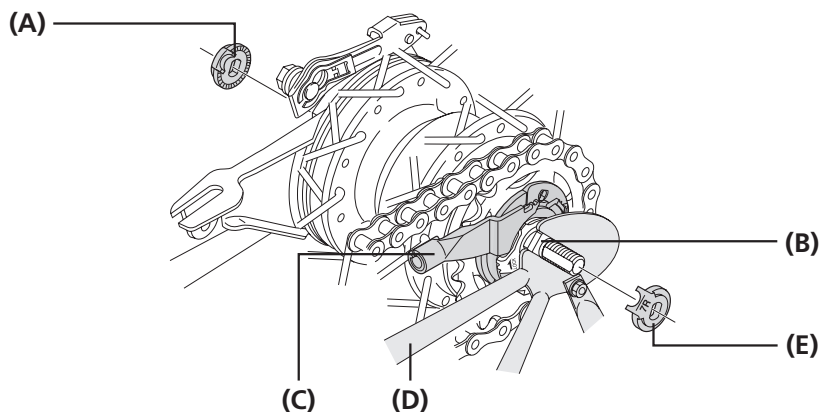


- (A) ハブ軸
- (B) リアエンド

2

ハブ軸の右側と左側に回り止めワッシャーをセットします。

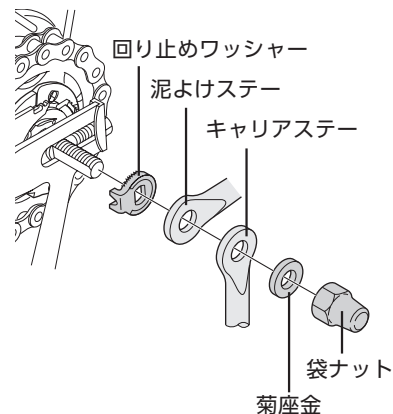
このとき、リアエンドの溝に、回り止めワッシャーの突起部が入るように、カセットジョイントを回し、チェーンステアとほぼ平行に取付けます。



- (A) 回り止めワッシャー (左用)
- (B) リアエンドの溝
- (C) カセットジョイント
- (D) チェーンステア
- (E) 回り止めワッシャー (右用)

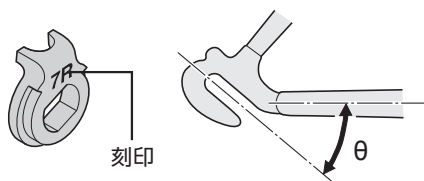
使用上の注意

ハブ軸に泥よけステアなどを取付けるときは、図の順にセットします。



TECH TIPS

- 突起部をリアエンド側にセットします。
- 突起部をリアエンドの溝に確実に入るように、ハブ軸の前側または後側に入れます。
- 回り止めワッシャーは、リアエンドの形状にあったものをご使用ください。なお回り止めワッシャーには、それぞれ右用と左用があります。

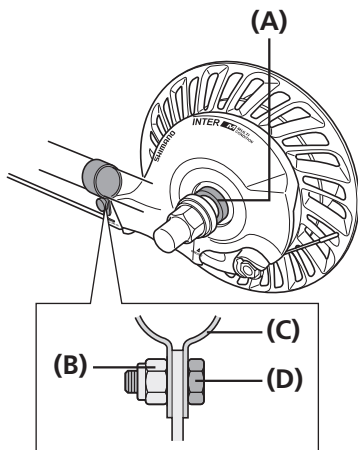


リアエンド	回り止めワッシャー		
	刻印 / カラー		サイズ
	右用	左用	
逆爪	5R / イエロー	5L / ブラウン	$\theta \leq 20^\circ$
	7R / ブラック	7L / グレー	$20^\circ \leq \theta \leq 38^\circ$
	9R / ライトグリーン	9L / ライトブラウン	
正爪	6R / シルバー	6L / ホワイト	$\theta = 0^\circ$
正爪 (全ケース)	5R / イエロー	5L / ブラウン	$\theta = 0^\circ$
ストレート ドロップ	8R / ブルー	8L / グリーン	$\theta = 60^\circ - 90^\circ$

注意：ストレートドロップ：コースター仕様は除く

インターMブレーキ仕様の場合

2



インターMブレーキのブレーキアームを、アームクリップでチェーンステーに取付けます。

その後、クリップボルトとクリップナットを軽く締めて仮止めします。

- (A) ブレーキ取付けワッシャー
(手で挿入)
- (B) クリップナット
- (C) アームクリップ
- (D) クリップボルト
(M6×16 mm)

使用上の注意

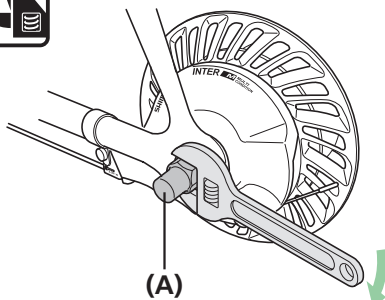
ブレーキユニットが、ハブ本体にブレーキ取付けワッシャーで確実に固定されていることを確認してください。



TECH TIPS

ハブナットが袋ナットの場合は、リアエンドの幅が7 mm以上あるフレームをご使用ください。

3



チェーンのたるみを取り、車輪をフレームに袋ナットで確実に固定します。

- (A) ハブナット

締付けトルク



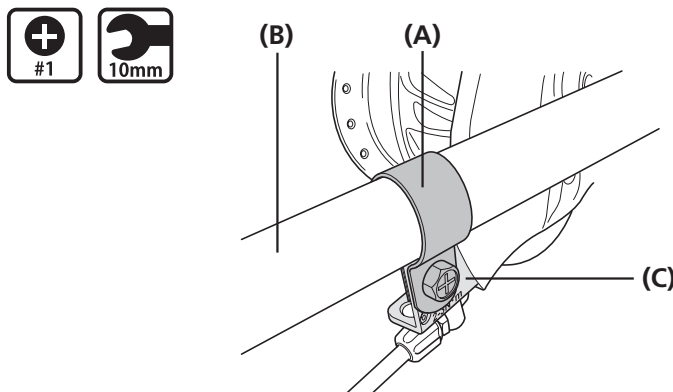
30 - 45 N·m

使用上の注意

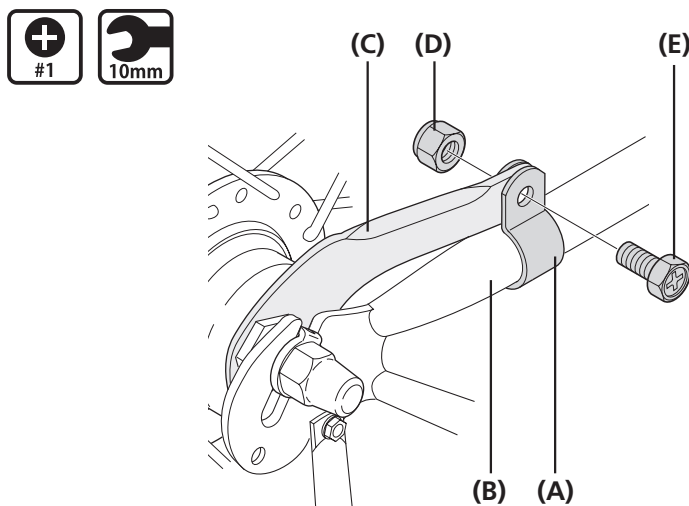
車輪がフレームに、ハブナットで確実に固定されていることを確認してください。

ブレーキアームを、チェーンステーにアームクリップで確実に固定します。

ブレーキアームが、アームクリップでチェーンステーにしっかりと固定されていることを確認してください。



コースターブレーキ仕様の場合



- (A) アームクリップ
- (B) チェーンステー
- (C) ブレーキアーム
- (D) クリップナット
- (E) クリップボルト
(M6×16 mm)

締め付けトルク



2 - 3 N·m

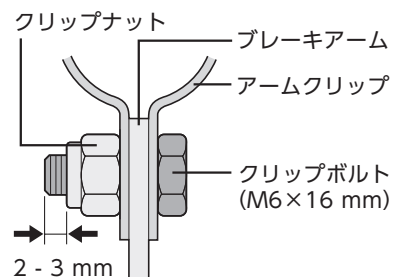


警告

ブレーキアームをフレームに固定するときは、チェーンステーのサイズに合ったアームクリップをクリップボルトとクリップナットで指定の締め付けトルクでしっかりと締め付ける。
クリップナットは、ナイロンインサートロックナット（緩み止めナット）を使用してください。クリップボルト、クリップナットおよびアームクリップはシマノ製をお勧めします。
ブレーキアームのクリップナットが外れたり、クリップボルトまたはアームクリップが破損したりすると、ブレーキアームが回転し突然ハンドルが取られたり、車輪がロックしたりして転倒や衝突により重傷を負う可能性があります。

使用上の注意

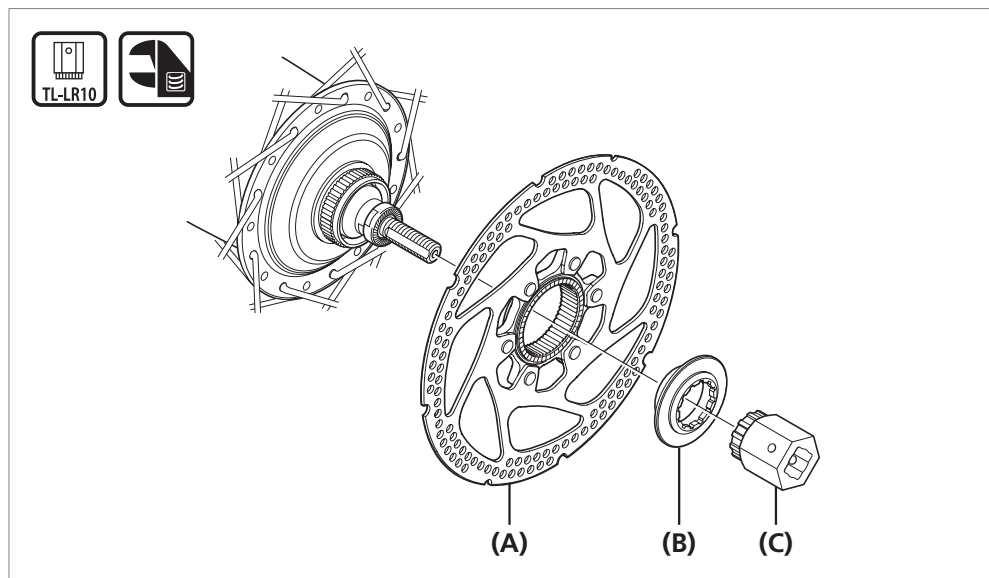
- 取付け不良は、ブレーキ性能が悪くなります。取付けのときは、十分注意してください。
- ブレーキアームに無理な力を加えて固定すると、音鳴りがしたり車輪の回転が重くなったりします。
- アームクリップを取付けた後、クリップボルトがクリップナットの端面から約2～3 mm出ていることを確認してください。



- ご使用になる前に、ブレーキの利きおよび車輪がスムーズに回ることを必ず確認してください。

■ ディスクブレーキローターの取付け

センターロックタイプ



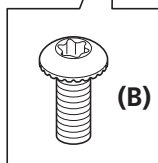
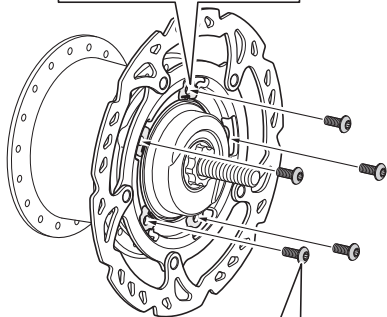
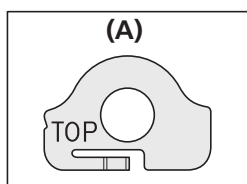
- (A) ディスクブレーキローター
- (B) ディスクブレーキローター取付けロックリング
- (C) TL-LR10

締付けトルク



40 N·m

5本ボルト留めタイプ (ロックワッシャー付き)



ディスクブレーキローターとディスクブレーキローターロックワッシャーをハブに取付け、ボルトを取付けて締付けます。

(A) ロックワッシャー

(B) ディスクブレーキローター取付けボルト

締付けトルク

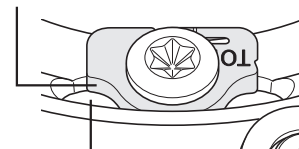


2 - 4 N・m

使用上の注意

- ロックワッシャーは、「TOP」の文字が見えるように取付けてください。
- ロックワッシャーの折り部がディスクブレーキローターの切り欠き部にしっかり掛かっていることを確認し、ディスクブレーキローター取付けボルトを締付けてください。ディスクブレーキローターの板面に折り部が乗ったまま締付けると、折り部やロックワッシャーの変形の原因となります。

ロックワッシャー折り部

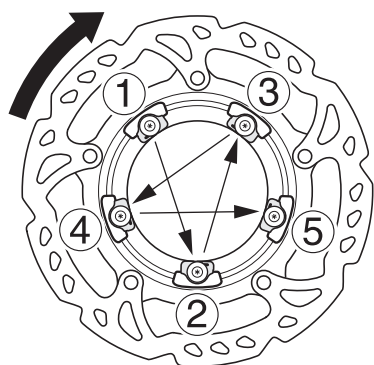


ディスクブレーキローターの切り欠き部



- ロックワッシャーは再利用できません。ディスクブレーキローターを取付ける際は、新品を使用してください。
- 専用のディスクブレーキローター取付けボルトを使用してください。

2



手袋を着用して、ディスクブレーキローターに力をかけて時計方向に回します。

このとき、ディスクブレーキローター取付けボルトを図示の順序で締付けます。

■ レバーの取付け

モード切替え機能がある場合

1

+

#1



プラスドライバー#1を使ってねじを緩めます。

2



モード切替えを取付けるブレーキの位置に合わせます。



TECH TIPS

V-BRAKEの場合

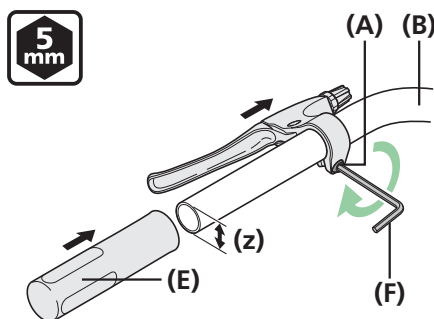
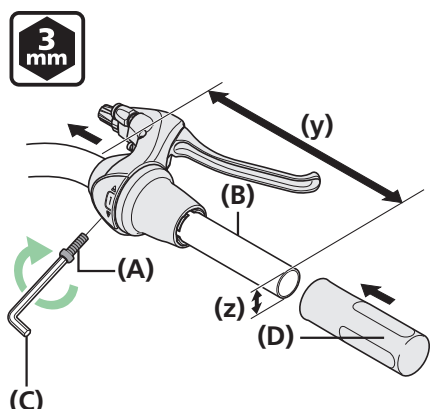


キャリパーブレーキ/カンチレバーブレーキ/ローラーブレーキの場合



レバーの取付け

図のようにレバーをセットします。



レバーをハンドルバーへ通し、ハーフグリップ/グリップを取付けます。

取付けボルトを3 mm六角レンチまたは5 mm六角レンチで締付けます。

(y) 166 mm以上あること

(z) $\varnothing 22.2$ mm

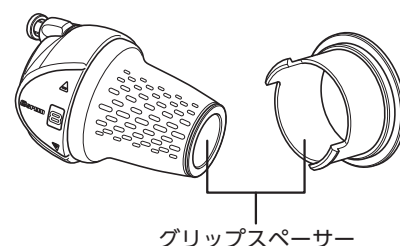
- (A) 取付けボルト
- (B) ハンドルバー
- (C) 3 mm六角レンチ
- (D) ハーフグリップ
- (E) グリップ
- (F) 5 mm六角レンチ

締付けトルク

	2 - 2.5 N·m
	6 - 8 N·m

使用上の注意

SL-C6000 / SL-C3000を使用する場合は、必ずグリップスパーサーを付けた状態で、ハンドルバーに取付けてください。



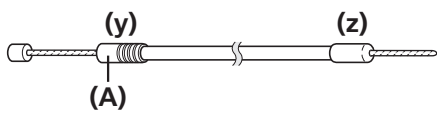
グリップスパーサー

TECH TIPS

- シマノハーフグリップを使用の場合は、ハンドルバーのストレート部が166 mm以上あること。
なお、レボシフトシフターはこのストレート部にセットします。
- レボシフトシフターとハーフグリップの間に、0.5 mmのすき間をあけます。

■ 変速用ケーブルの取付け

インナーケーブルの交換方法はメンテナンスの項目を参照ください。



変速用ケーブルは、片エンドケーブルをご使用ください。
片エンドケーブル：
OT-SP41

(y) シフター側

(z) カセットジョイント側

(A) シールドアウターキャップ

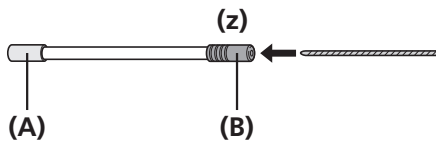
使用上の注意

シフター側に、必ずシールドアウターキャップがくるようにしてください。

■ カセットジョイントへの取付け

CJ-NX10 / CJ-8S20の場合

1



インナーケーブルをOT-SP41アウターケーシングの樹脂キャップ側に通します。

(z) レバー側

(A) アルミキャップ

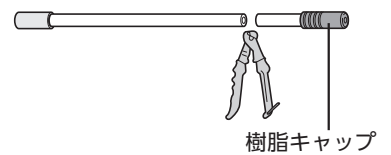
(B) 樹脂キャップ



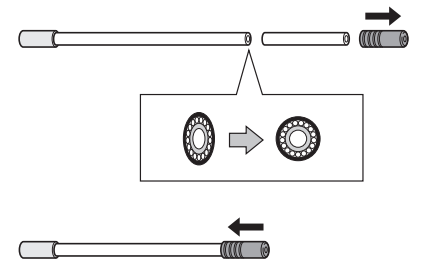
TECH TIPS

アウターケーシングの切断

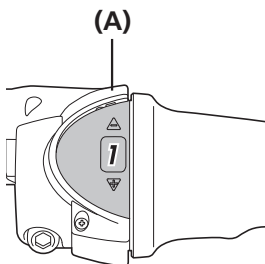
アウターケーシングを切断する場合は、樹脂キャップ側をキャップを付けた状態で切断します。



その後、切断面を真円に整え、樹脂キャップを取付けます。

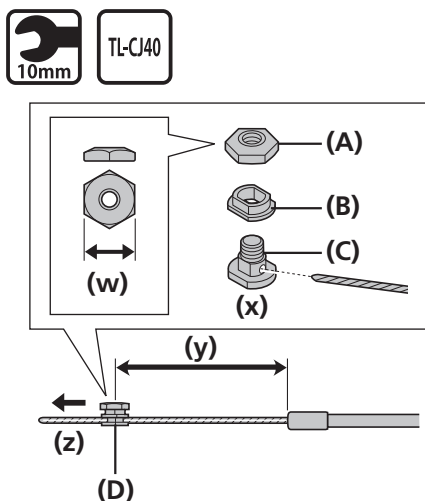


2



レボシフトシフターを1にセットします。

(A) レボシフトシフター



アウターケーシングの端が、レボシフトシフターのケーブル調整ボルトに確実に納まっていることを確認した後、インナーケーブルに、インナー固定ボルトユニットを取付けます。

(w) 10 mm

(x) インナーケーブルを穴に通す。

(y) 101 mm

(z) インナーケーブルを引っ張った状態で固定します。

(A) インナー固定ナット (黒色)

(B) インナー固定ワッシャー (シルバー)

(C) インナー固定ボルト (シルバー)

(D) インナー固定ボルトユニット

締付けトルク



3.5 - 5.5 N·m

使用上の注意

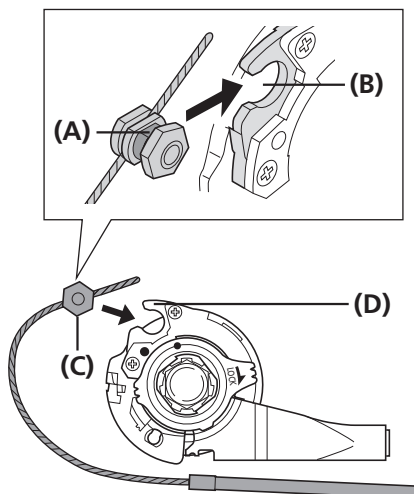
- このインナー固定ボルトユニットは、CJ-NX10、CJ-NX40、CJ-8S20、CJ-8S40専用です。11段の固定ボルトユニットは使用できません。
- 工具の出荷状態はCJ-NX10、CJ-8S20用に設定しています。
- インナー固定ボルトユニット取付けの際はセッティングツールTL-CJ40 (Y70898020) をご使用ください。
- CJ-NX10、CJ-8S20の場合はTL-CJ40の表面を使用してください。

TL-CJ40表面



ナット固定金具

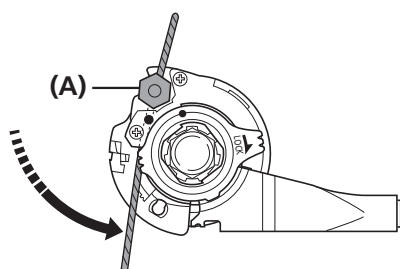
4



ケーブルをカセットジョイントのプーリーまで回し、インナー取付けナットを外側（リアエンド側）に向け、プーリーの切り欠き部に、インナー取付けワッシャーの二面幅部を入れます。

- (A) インナー取付けワッシャーの二面幅
- (B) プーリーの切り欠き部
- (C) インナー取付けナット
- (D) プーリー

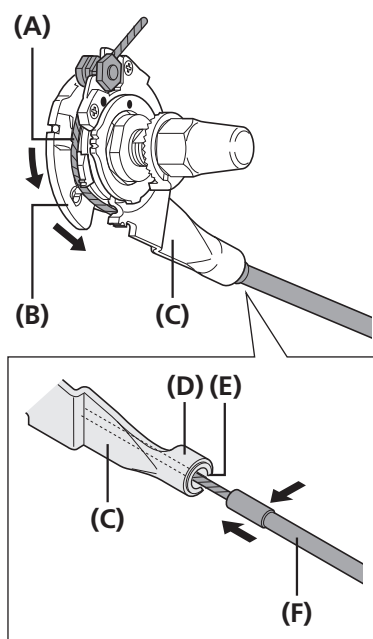
5



ケーブルを反時計方向に60°回して、フック部にセットします。

- (A) フック部

6

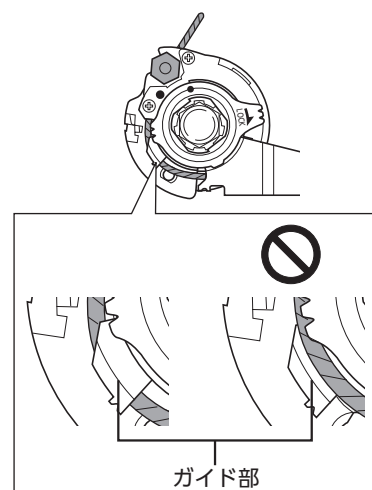


インナーケーブルをプーリーに図のようにセットし、カセットジョイントのブラケットのスリットにインナーケーブルを入れ、アウターケーシングをアウター受け部に確実にセットします。

- (A) インナーケーブル
- (B) プーリー
- (C) ブラケット
- (D) アウター受け部
- (E) スリット
- (F) アウターケーシング

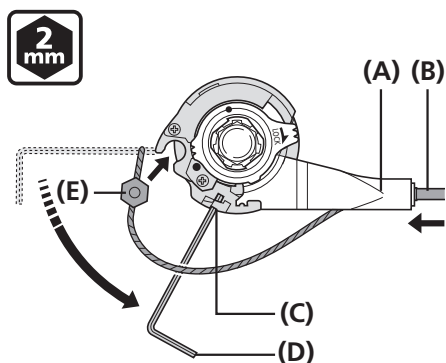
使用上の注意

インナーケーブルがプーリーのガイド部に正しく納まっていることを確認してください。



先にアウターケーシングをアウター受け部に入れる場合

6



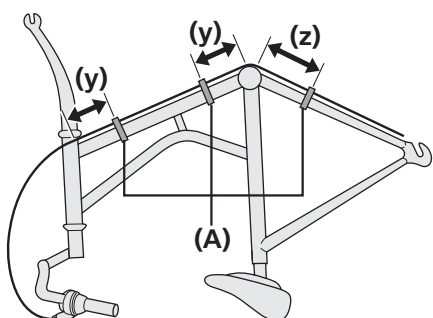
アウターケーシングをアウター受け部に入れます。

プーリーの穴に2 mm六角レンチまたは#14スポークを差込んでプーリーを回します。

インナー固定ボルトユニットをプーリーの切欠き部に入れます。

- (A) アウター受け部
- (B) アウターケーシング
- (C) プーリーの穴
- (D) 2 mm六角レンチまたは#14スポーク
- (E) インナー固定ボルトユニット

7



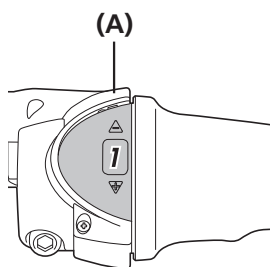
ケーブルをフレームにアウタークリップで固定します。

- (y) 10 cm
- (z) 15 cm

- (A) アウタークリップ

CJ-NX40 / CJ-8S40の場合

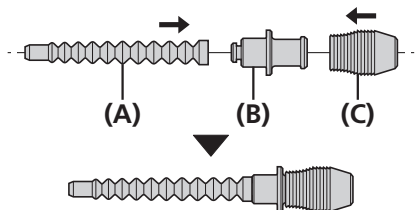
1



レボシフトシフターを1にセットします。

(A) レボシフトシフター

2



アウター受け体に、ラバーカバーとラバーベローズを取付けます。

(A) ラバーベローズ

(B) アウター受け体

(C) ラバーカバー

3

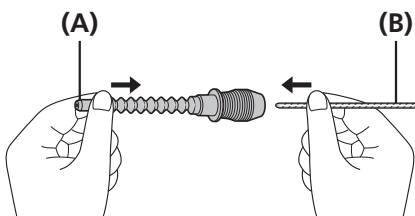
インナーケーブルに付着しているグリスを拭き取ります。

使用上の注意

インナーケーブルは新しいものを使用し、先端をカットしたものは使用しないでください。



4



ラバーベローズの先端を持って、インナーケーブルを入れます。

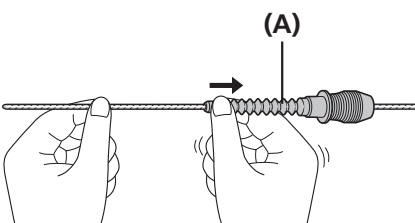
(A) ラバーベローズの先端

(B) インナーケーブル

使用上の注意

このとき、インナーケーブルの先端で、ラバーベローズを突き破らないように注意してください。

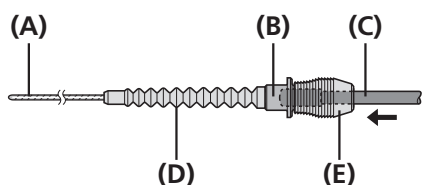
5



ラバーベローズを滑らせてセットします。

(A) ラバーベローズ

6

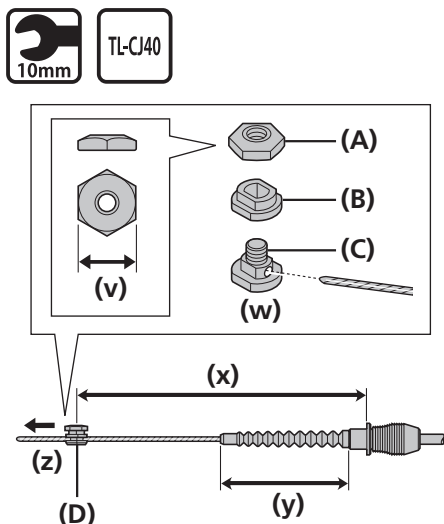


アウターケーシングをラバーカバーへ挿入して、アウター受け体にセットします。

アウターケーシングは、アウター受け体の当たりまで確実に押し込んでください。

- (A) インナーケーブル
- (B) アウター受け体
- (C) アウターケーシング
- (D) ラバーベローズ
- (E) ラバーカバー

7



アウターケーシングの端が、シフターのケーブル調整ボルトに確実に納まっていることを確認した後、インナーケーブルに、インナー固定ボルトユニットを取付けます。

- (v) 10 mm
- (w) インナーケーブルを穴に通す
- (x) 127 mm
- (y) 63 mm以下
- (z) インナーケーブルを引っ張った状態で固定します

- (A) インナー固定ナット(黒色)
- (B) インナー固定ワッシャー(シルバー)
- (C) インナー固定ボルト(シルバー)
- (D) インナー固定ボルトユニット

締付けトルク

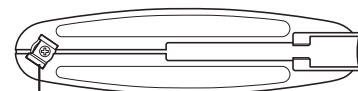


3.5 - 5.5 N・m

使用上の注意

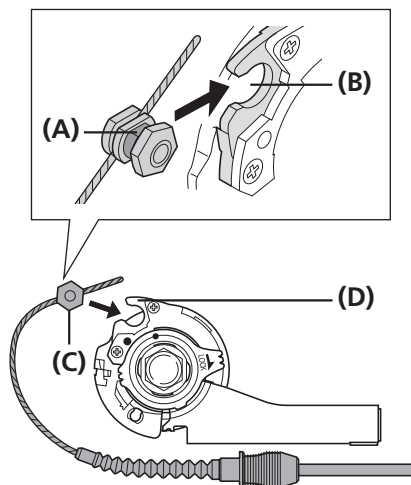
- このインナー固定ボルトユニットは、CJ-NX10、CJ-NX40、CJ-8S20、CJ-8S40専用です。11段の固定ボルトユニットは使用できません。
- 工具の出荷状態はCJ-NX10、CJ-8S20用に設定しています。
- インナー固定ボルトユニット取付けの際はセッティングツールTL-CJ40 (Y70898020) をご使用ください。
- CJ-NX40、CJ-8S40の場合はTL-CJ40の裏面を使用します。イラストのとおりナット固定金具を付け替えてください。

TL-CJ40裏面



ナット固定金具

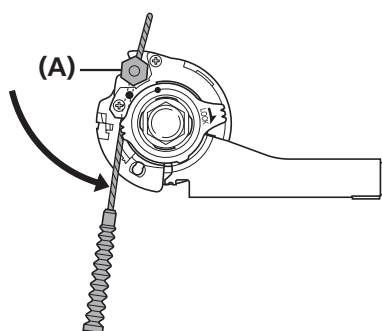
8



ケーブルをカセットジョイントのプーリーまで回し、インナー取付けナットを外側（リアエンド側）に向け、プーリーの切り欠き部に、インナー取付けワッシャーの二面幅部を入れます。

- (A) インナー取付けワッシャーの二面幅
- (B) プーリーの切り欠き部
- (C) インナー取付けナット
- (D) プーリー

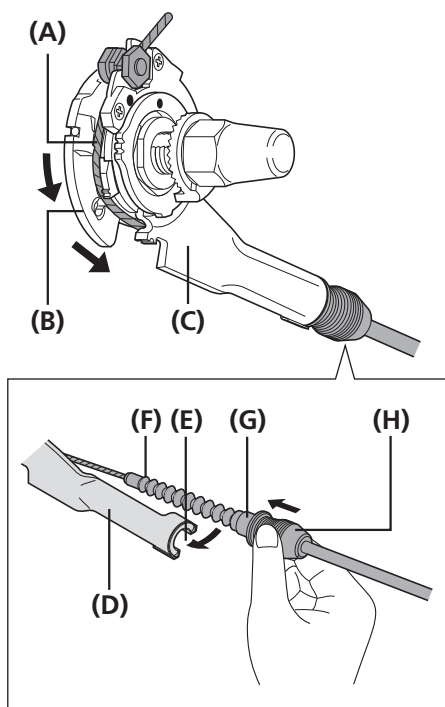
9



ケーブルを反時計方向に60°回して、フック部にセットします。

- (A) フック部

10



インナーケーブルをプーリーに図のようにセットします。

ラバーカバーを持って、カセットジョイントのブラケットのスリットに、インナーケーブルのラバーベローズ部を入れます。

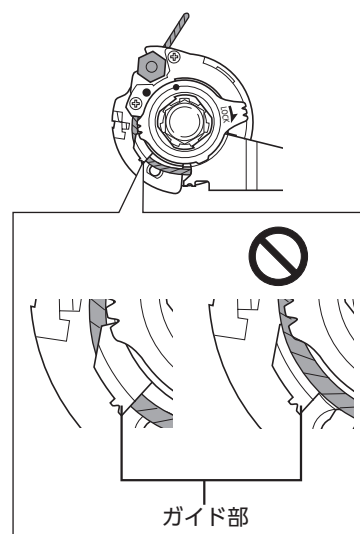
次に、アウター受け体をカセットジョイントのアウター受け部に確実にセットします。

このとき、ラバーベローズを傷付けないよう注意してください。

- (A) インナーケーブル
- (B) プーリー
- (C) ブラケット
- (D) アウター受け部
- (E) スリット
- (F) ラバーベローズ
- (G) アウター受け体
- (H) ラバーカバー

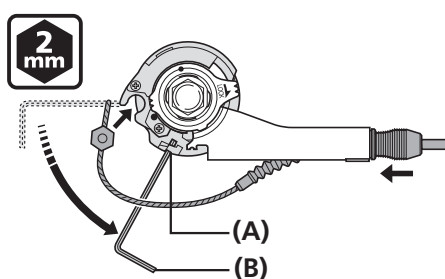
使用上の注意

インナーケーブルがプーリーのガイド部に正しく納まっていることを確認してください。



アウター受けをカセットジョイントのアウター受け部に入れる場合

10



アウター受けをカセットジョイントのアウター受け部に入れます。

プーリーの穴に2 mm六角レンチまたは#14スポークを差込んでプーリーを回します。

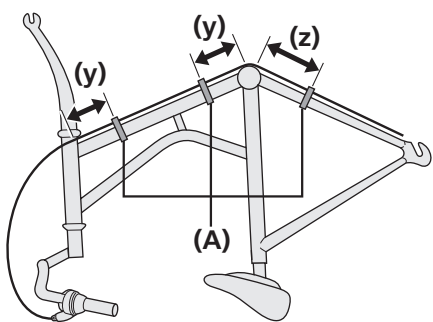
インナー固定ボルトユニットをプーリーの切り欠き部に入れます。

- (A) プーリーの穴
- (B) 2 mm六角レンチまたは#14スポーク

取付け

▶▶ カセットジョイントへの取付け

11



最後にケーブルをフレームにアウトタークリップで固定します。

(y) 10 cm

(z) 15 cm

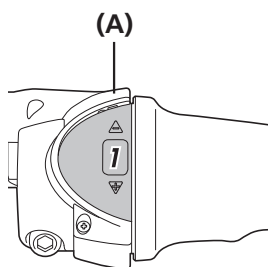
(A) アウタークリップ

調整

調整

■ カセットジョイントの調整方法

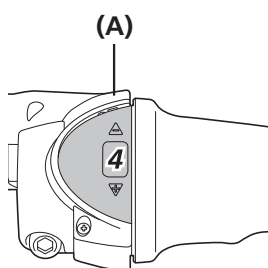
1



レボシフトシフターを1にセットします。

(A) レボシフトシフター

2



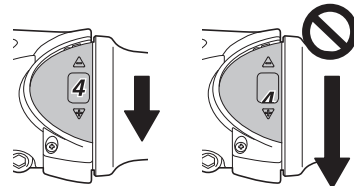
レボシフトシフターを4にセットします。

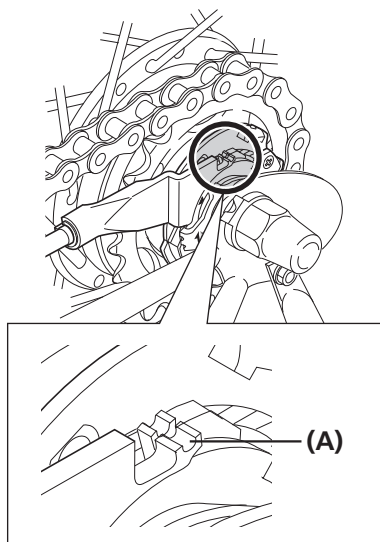
(A) レボシフトシフター

使用上の注意

セットする際にはオーバーシフトさせないよう、ゆっくりと勢いをつけずにセットしてください。

オーバーシフトさせてセットした場合、セットラインが本来の位置まで戻らず、セットライン合わせが、正しい位置でおこなわれない可能性があります。(手順3参照)



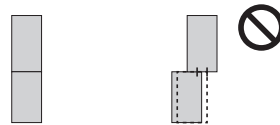


カセットジョイントのブラケットと、プーリーのセットライン(黄色)が一致していることを確認してください。

(A) セットライン(黄色)

使用上の注意

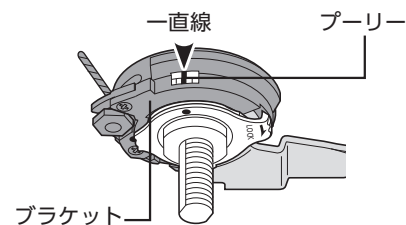
重なりが2/3以下の場合は、ペダル踏み込み時にギアがうまくかみ合わず、異音やペダルが滑るような現象が発生する可能性があります。



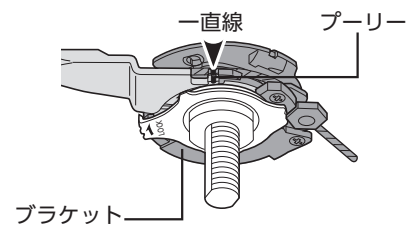
TECH TIPS

カセットジョイントのセットライン(黄色)は、上部と下部の2ヶ所にあります。見やすいほうをご利用ください。

自転車を正立させたとき

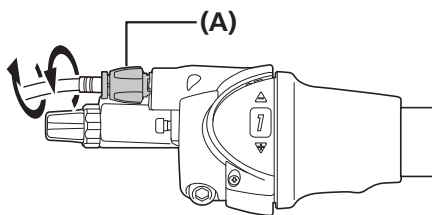


自転車を倒立させたとき



セットライン (黄色) が一致していない場合

3



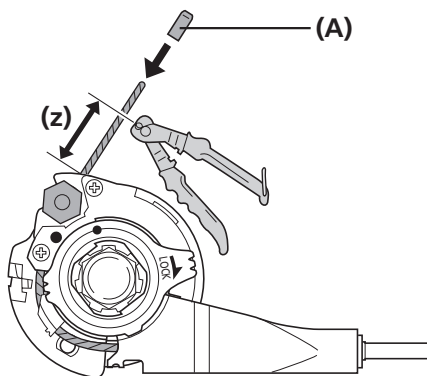
レボシフトシフターのケーブル調整ボルトを回して、セットラインを合わせてください。

レボシフトシフターをもう一度 X→Yへ、そしてY→Xに動かして、セットライン (黄色) が一致していることを再度確認してください。

	X	Y
8段	4	1

(A) ケーブル調整ボルト

4



カセットジョイントの調整後、余分なインナーケーブルを切断します。

その後、インナーエンドキャップを取付けます。

(z) 15 - 20 mm

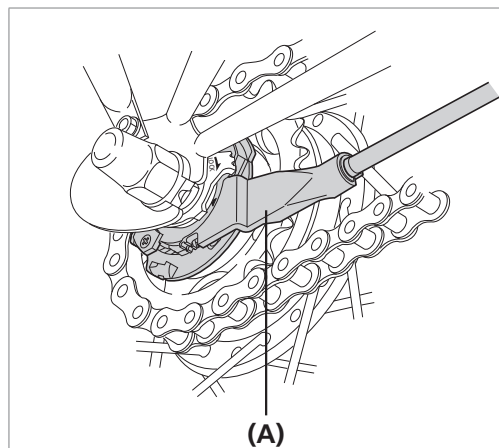
(A) インナーエンドキャップ

メンテナンス

メンテナンス

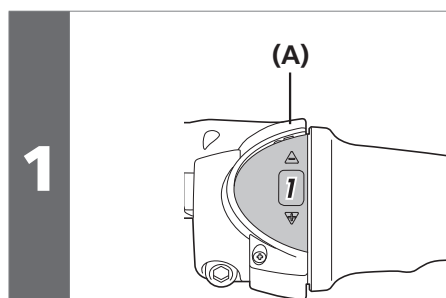
■ フレームから後車輪を取外すときの変速用ケーブルの外し方

CJ-NX10 / CJ-8S20の場合



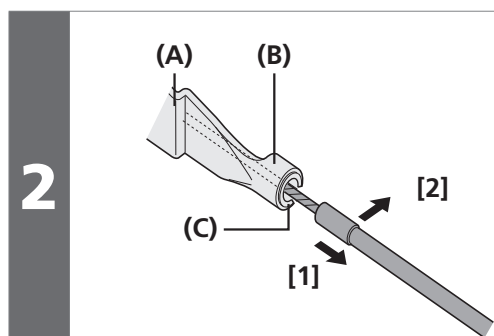
フレームから後車輪を取外すときには、カセットジョイントからケーブルを取外してください。

(A) カセットジョイント



レボシフトシフターを1にセットします。

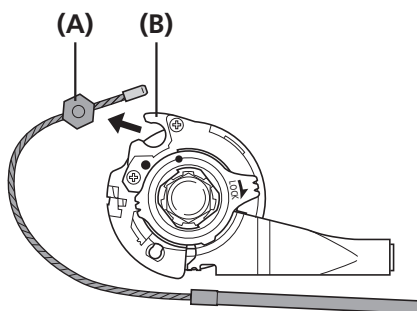
(A) レボシフトシフター



カセットジョイントの OUTER 受け部から OUTER ケーシングを引き抜き、ブラケットのスリットから INNER ケーブルを取外します。

(A) ブラケット
(B) OUTER 受け部
(C) スリット

3

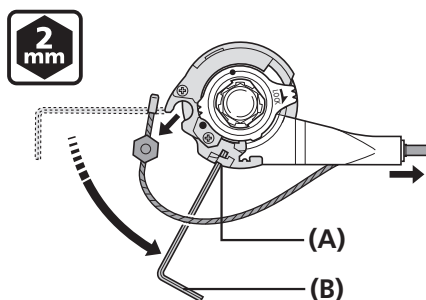


カセットジョイントのプーリーから、インナー固定ボルトユニットを取外します。

- (A) インナー固定ボルトユニット
(B) カセットジョイントのプーリー

カセットジョイントのアウトター受け部から、アウトターケーシングを引き抜きにくい場合

3



カセットジョイントのプーリーの穴に、2 mm六角レンチまたは#14スポークを差込み、プーリーを回してインナーケーブルをたるませます。

先にプーリーからインナー固定ボルトユニットを取外します。

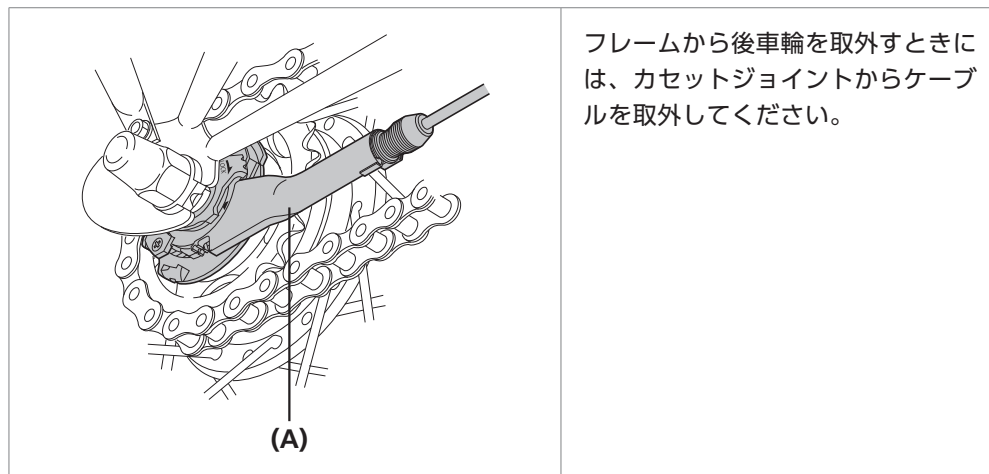
カセットジョイントのアウトター受け部からアウトターケーシングを引き抜きます。

- (A) プーリーの穴
(B) 2 mm六角レンチまたは#14スポーク



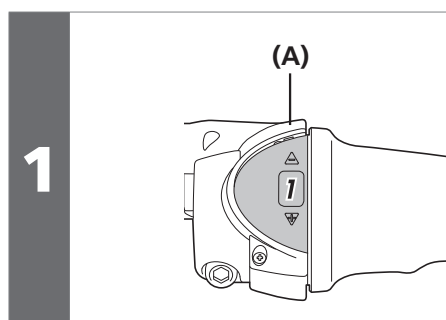
再度ケーブルを取付ける場合は、「変速用ケーブルの取付け」の項目を参照してください。

CJ-NX40 / CJ-8S40の場合



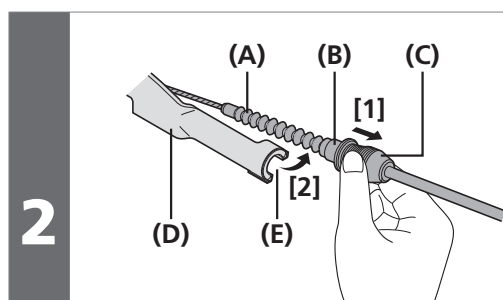
フレームから後車輪を取外すときには、カセットジョイントからケーブルを取外してください。

(A) カセットジョイント



レボシフトシフターを1にセットします。

(A) レボシフトシフター



ラバーカバーを持って、カセットジョイントの OUTER 受け部から OUTER 受け体を引き抜きます[1]。

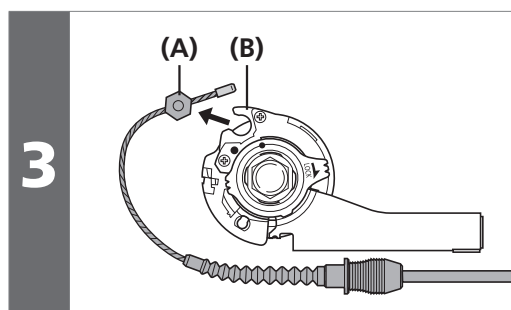
ブラケットのスリットから、ラバーベローズがセットされている INNER ケーブルを取外します[2]。

このとき、ラバーベローズを傷付けないよう注意してください。

(A) ラバーベローズ
(B) OUTER 受け体
(C) ラバーカバー
(D) OUTER 受け部
(E) スリット

使用上の注意

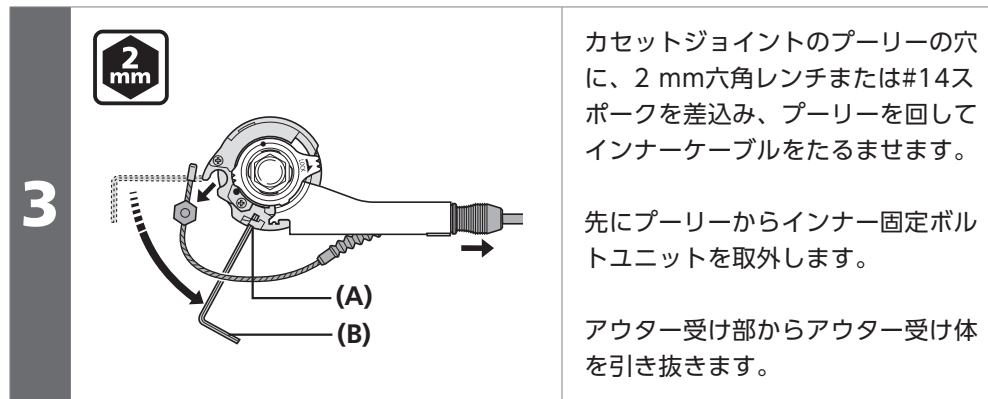
OUTER ケーシングを引っ張って、ケーブルを引き抜かないでください。



カセットジョイントのプーリーから、INNER 固定ボルトユニットを取外します。

(A) INNER 固定ボルトユニット
(B) カセットジョイントのプーリー

カセットジョイントの OUTER 受け部から、OUTER 受け体を引き抜きにくい場合

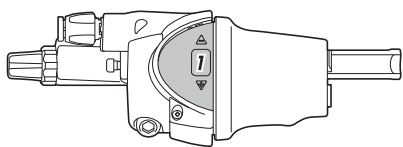


(A) プーリーの穴

(B) 2 mm六角レンチまたは#14
スポーク

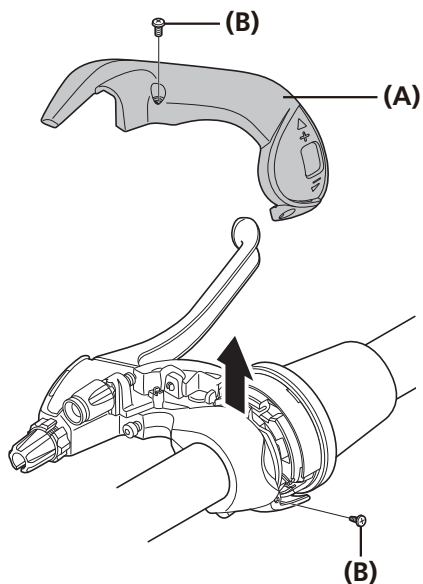
■ インナーケーブルの交換

1



レボシフトシフターを1にセットします。

2

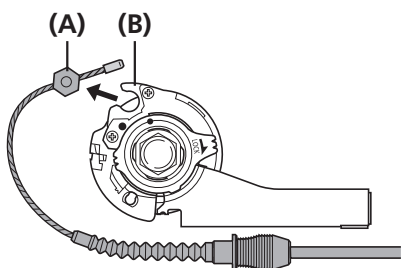


カバー取付けねじを緩め、カバーを取外します。

(A) カバー

(B) カバー取付けねじ

3

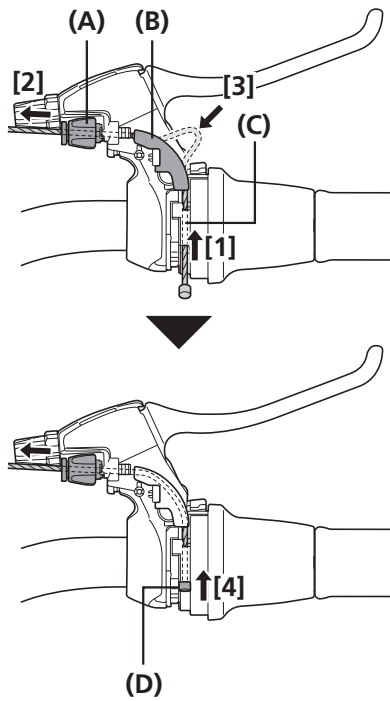


カセットジョイントのプーリーから、インナー固定ボルトユニットを取外します。

(A) インナー固定ボルトユニット

(B) カセットジョイントのプーリー

4



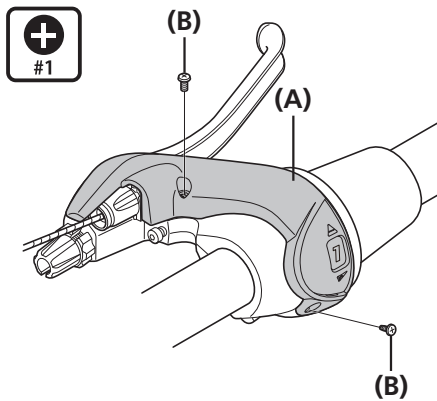
インナーケーブルを巻取り体の穴から、ケーブル調整ボルトの穴に通します。

その後、インナーケーブルをケーブルガイドの溝に沿わせます。

次にインナーケーブルを引っ張り、インナータイコを巻取り体の凹部に入れます。

- (A) ケーブル調整ボルトの穴
- (B) ケーブルガイドの溝
- (C) 巻取り体の穴
- (D) 巻取り体の凹

5



カバーをカバー取付けねじで固定します。

- (A) カバー
- (B) カバー取付けねじ

締付けトルク



0.1 - 0.2 N・m

■ 内部一式ユニットのオイルメンテナンス

製品の性能を維持するために、使用開始から最初は1,000 km、その後は1年間に1度（頻繁に乗車される場合は2,000 kmごと）を目安にオイルメンテナンスを推奨します。厳しい使用条件下で乗車する場合は、より頻繁なメンテナンスが必要になります。また、メンテナンスの際は、シマノ内装ハブ専用グリス、またはオイルキットを推奨します。専用グリス、オイルキットを使用されない場合、変速機が正常に作動しないなどのトラブルの原因となる可能性があります。

(A) WBメンテナンスオイルセット (Y00298010)



(A)

1



メンテナンスオイルを容器に
95 mmの高さまで入れます。

(z) 95 mm

2



図のように内部ユニットを左側から
リングギアユニット1までオイルに
浸します。

(z) リングギアユニット1

3



約90秒間、内部ユニットをオイル
に浸します。

4



内部ユニットを取出します。

5



約60秒間、余分なオイルをきります。

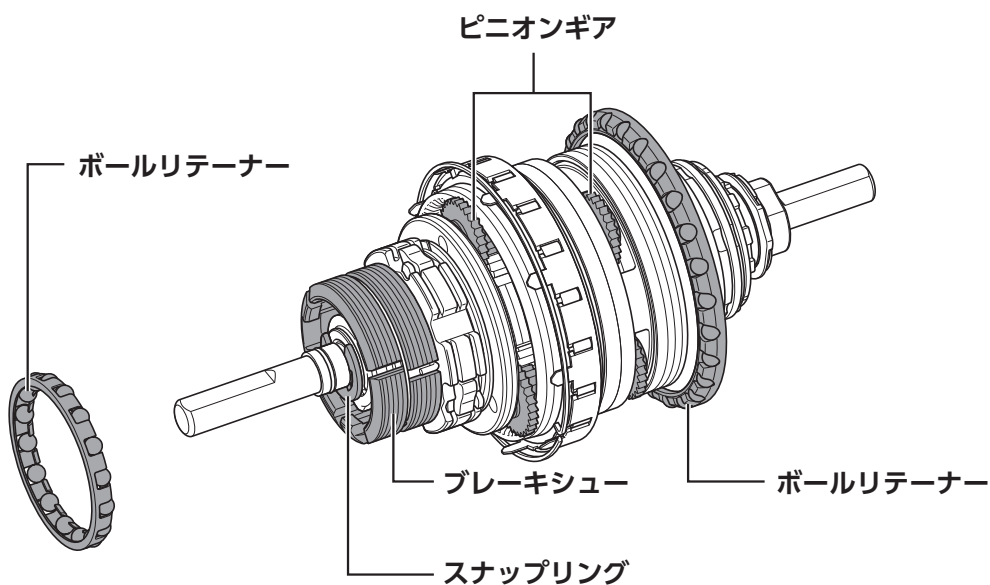
6



その後、ハブを組立てます。

使用上の注意

オイルメンテナンス後は、ボールリテーナー、スナップリング、ブレーキシューおよびピニオンギアへのグリス(Y04130100)塗布を推奨します。



イラストは一例です。



製品改良のため、仕様の一部を予告なく変更することがあります。

お客様相談窓口

☎ 0570-031961 Fax. 072-243-7847

株式会社 **シマノ**

〒590-8577 堺市堺区老松町3丁77番地