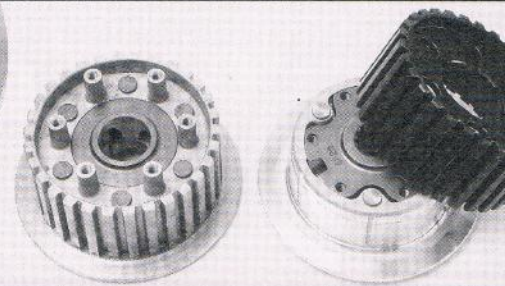
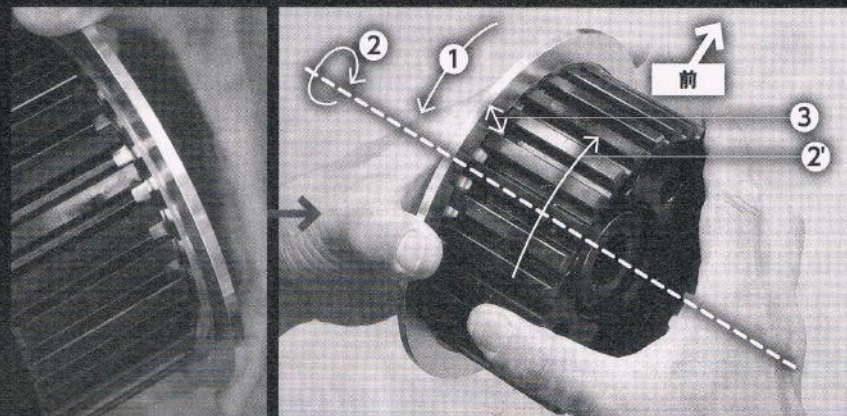


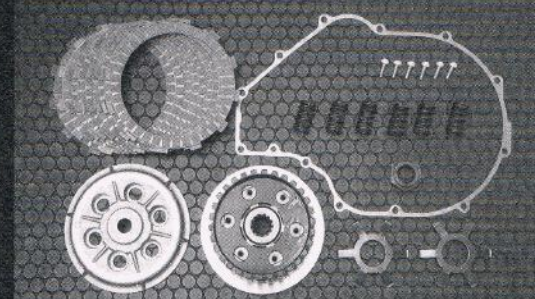
左/下写真はいずれも左側が純正、右がベガス製バックトルクリミッター(スリッパークラッチ)キット。純正バスケットが1ピースなのに対し2ピースとして力を逃がす構造を作っている



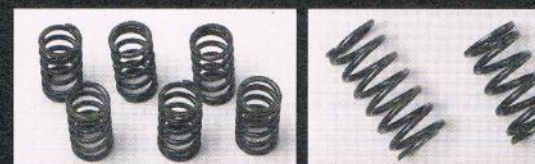
トルクフルなZRX特有の 強めエンジブレーキを緩和して 走りに専念できるキット



通常は純正1ピースのように一体化して駆動をミッションに伝える(①)。クランクが正回転、クラッチが矢印のように逆回転が、ソフトダウン等でエンジブレーキが過大にかかった時(②)にふたつのピースにすれて(③、左写真のようにすらすらのはほんのわずか)、クラッチ操作なしに半クラッチ状態を作る。ZRXシリーズには有効としてもう15年超展開中



キットの全容。バスケットとオリジナルスプリング×6、クラッチ板9枚、SCM435(クロモリ鋼)製スプリングボルトにガスケット等で9万4500円。走行距離の少ない車向用にクラッチ板を両端2枚交換としたセットも8万5550円で用意。1100/1200用とDAEG用では構造の違いでスプリングが異なる



山本さんはどこで作動させるかのベストポイントを探り、オリジナルスプリングも多数製作し実走テストで仕様を決定。右はSTD(左側、7巻き/φ2.6mm、1100/1200は19.5、DAEGは19.0kgf/mm)とキット(右、6巻き/φ2.5mmで軽量化、18.5kgf/mm)。柔らかくすれば早く効くなどセッティングも可

リヤタイヤからの過剰な力を逃がす構造



2ピースの本体のうち黒く塗られたカバーの内側には三角形の爪が複数設けられ、インナーの切り欠き穴に入る。過大なバックトルクがかかるとこの穴に沿って爪がカムのように動いてふたつのピースを離す。その浮き分を考慮してキットのカバー周囲は切削加工される

初代1100で手がけた
レーサーが開発の元に
ZRXの初登場は1997年。GPZ900R系の左サイドカムチェーン4気筒1052ccエンジンをZ1000R系スクエアデザインボディに組み合わせた、走りのネイキッド。ZRX1100/IIとして輸出仕様も用意しての登場だった。「カワサキネイキッドの主力モデルだし、市場もネイキッドブーム。ですから、私もこれがどこまで走るのかを確かめたくて初代C1でレーサーを仕立てて、オートポリスで走行

これがどれも合わないんですね。フレーム補強が1カ所間違っていて、ZRXは実走でないと分からないことも多かったんです。結果的にエンジン前、ピボット上、リヤの各左右フレームをつなぐのが、比較的良好な感じで妥協できました。まあ振られるのは、コーナーとコーナーをつなぐ部分の切り返しを行うところで、ZRXの場合はリヤから振られ出すことが多いです。その振られが抵抗の少ないフロントに来るので、原因となるリヤのねじれをつまぐ抑える方法として、スイングアーム補強メニューも作りまし

その時にすぐ、車体まわりを何とかしたいなと考え始めました。この言葉から分かるように、ベガサスの山本さんとZRXの付き合いはもう20年。これから紹介する各パーツの源流は、もっここにあった。「真っ直ぐ走らせるにも難儀するくらいだったんです。98年には車体と足まわりを見直して、当時のレプリカのZX-9Rや7Rに食らいつき、最後には抜いてレースでもトップに立てるようになりました。それで99年にはバンク角を稼ぐこと、誰もやってないことを、とセンターアップマフラー車を製作。ウイリーさんとも、ディメンションの相談をしてスイングアームを作ったり。パワーは1109cc仕様で前年の165psから145psに落ちましたが、こっちの方が速かった。エンジンは出力特性も含めて仕様は決めやすいんですけど、車体の方は割と難しかったですよ。振られ対策も含めて、スイングアームは強度と長さの違うものを3タイプ。ステアリングシステムもオフセット違いで3タイプ。リヤサスも4社分を用意して次々入れ替えては走りました。

その時にすぐ、車体まわりを何とかしたいなと考え始めました。この言葉から分かるように、ベガサスの山本さんとZRXの付き合いはもう20年。これから紹介する各パーツの源流は、もっここにあった。「真っ直ぐ走らせるにも難儀するくらいだったんです。98年には車体と足まわりを見直して、当時のレプリカのZX-9Rや7Rに食らいつき、最後には抜いてレースでもトップに立てるようになりました。それで99年にはバンク角を稼ぐこと、誰もやってないことを、とセンターアップマフラー車を製作。ウイリーさんとも、ディメンションの相談をしてスイングアームを作ったり。パワーは1109cc仕様で前年の165psから145psに落ちましたが、こっちの方が速かった。エンジンは出力特性も含めて仕様は決めやすいんですけど、車体の方は割と難しかったですよ。振られ対策も含めて、スイングアームは強度と長さの違うものを3タイプ。ステアリングシステムもオフセット違いで3タイプ。リヤサスも4社分を用意して次々入れ替えては走りました。