

FRONT FORK TUNING

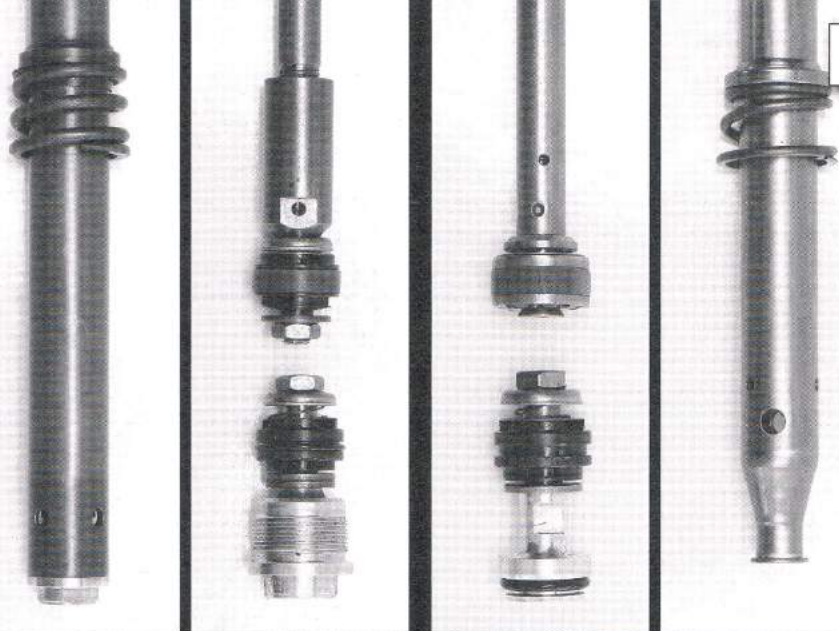
フロントフォークチューニング

誰でもどこでも走りやすくなる
仕立てのチューニング

SPフォークスプリング (0.9kgf/mm)



左は1100、中は1200R・A1～3のSTDスプリング。A4以降の1200、DAEGも含めて0.8～0.85kgf/mmの設定がされるがベガスでは多くのテストから0.9kgf/mmのSPスプリングを製作、1100/1200(~A3) /1200(A4~)用を販売(1万5000～1万5800円、DAEG用は設定なし)。1100/1200(~A3)用にはステアリング内径にぴったり合うよう新作したカラーも付属



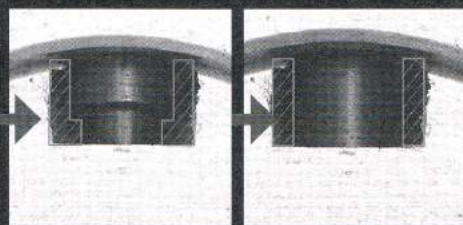
1200 A1～A3

1200 A4～A8

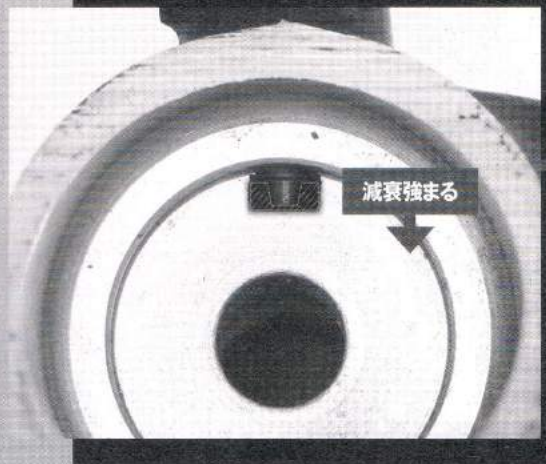
型式で異なる手法のダンパーチューニングも用意

スプリング同様に、ダンパーもノーマル加工のチューニングメニューを用意。「ブレーキングで必要以上ダイブせず、コーナー切り返して一瞬伸びる瞬間も路面に追従させ、不意な路面のギャップで跳ねず、その次に必ず来る路面への圧着性のすべてを満たす」とのこと。1100と1200(~A3)までには設定があり、1200(A4~)とDAEGには現状設定がないが、これは上写真のように前者が分解可能、後者が非分解(公式はともに非分解だがダンパーボトム形状やカシメの方法で後者がより難しいため、なおダンパーのみからフォークO/H込みまであって価格は2本3万5000～6万円

ノーマルの変位幅は小さい



ZRX各車のフロントフォーク(φ43mm)にもオイル流路をテーパバーバルブの入り量で変えることによる減衰力調整機構はある。ただ写真のように機構も小さく、変位幅が小さい(左が最弱、中は中間、右は最強だが、流路は約5mm四方)こともあり、同店では加工で適正値を構築した



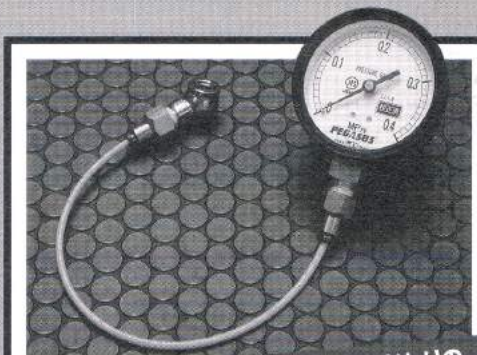
減衰強まる

という対策もあります。見た目がカッコイイという理由でウイリースイングアームにすることもOKです。私もレースなら迷わずウイリー製でも、ノーマルのトラス形状が好きとか、補強が入ることでカスタム感を得たい、実効性も得たいという人もいます。補強メニューはそんな人のために用意しました」

1100/1200/DAEGで異なるスイングアームに、それぞれTYPE S(4カ所)とR(5カ所)を設定。最も補強度が高いのはDAEG用TYPE Rで、これはノーマルフレームで動力系スプアアップのみを行った1100に組み合わせたところ、オートボリスでもフレがないほどの仕上げとなった。

一方でFフォークも、Rサスを換えた際のバランスを取り、誰がどこで乗っても納得行くしっとりした動きを持つチューニングを行った。

「サーキット専用にするのは、ある意味簡単なんです。一番難しいのはストリートとワインディング、時々サーキットという何でも仕様(山本さんはこれをSPリースポーツ



ほかにもあるこだわりの チューン&パーツ

ベガスは機械に対する真摯なこだわりを持つ。オリジナル高精度エアゲージ(1万1800円)はホースに入り込むエアを極力減らすべく内径φ6.5→2.5mmとしジョイントも小型化



上は新作のカーボンスプロケカバー。剥き出しになりがちな当部分に安全性も加える。左はカムクーラントで一般的なLLCよりも圧倒的に冷却能力が高く、エンジン性能を引き出す。こうした部分にもこだわりがある

プロダクション仕様と呼ぶ)です。これも非分解設定のノーマル各車を何度も手を入れて、完成させました。基本はブレーキングで必要以上ダイブしない(低速の圧側)、コーナーリング切り返して一瞬伸びる瞬間も路面に追従させる(低速の伸び側)、不意な路面のギャップで跳ねない(高速の圧側)、その次に必ず来る路面への圧着性(高速の伸び側)、これをすべて満たすようにしています」

スプリングは1100/1200(~A3)とA4で別用、ダンパーも1100/1200(~A3)を設定。改修の難しいA4以降1200と、DAEG用は開発中だが、アドバイスはできませんと山本さん。

ほかにも剥き出しのままが多いFスプロケットをカバーするキットも展開予定と、ZRXについてはまだまだ多くのノウハウを形にしたいとも考える山本さん。エンジンを含めた車体全体でも作業を受けてくれるし、何よりもこだわりの持つて作られた効果あるパーツの存在が嬉しい。これからもZRXを支えるのは、こうしたパーツだと思っていだろう。

