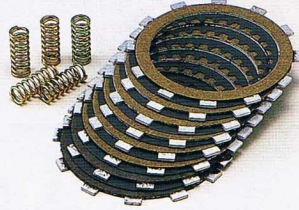


④アルミのクラッチプレートを採用しているため、実は軽くする効果もあるという社外強化クラッチキット。しかし純正の鋼鉄に比べてやや減りが早いという対九面でのデメリットもあるとの声だ。



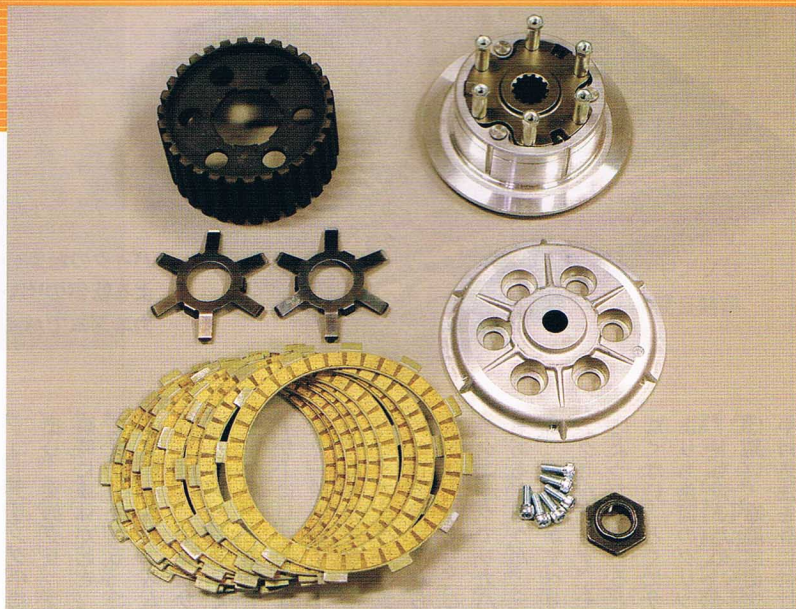
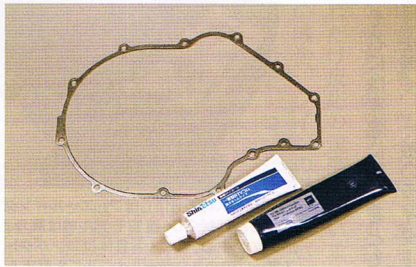
⑤現在のスーパースポーツモデルではそのほとんどが標準装備しているバックトルクリミッター。この手のモデルは構造的にリヤの荷重が抜げやすいため、ある意味必需品だといえる。



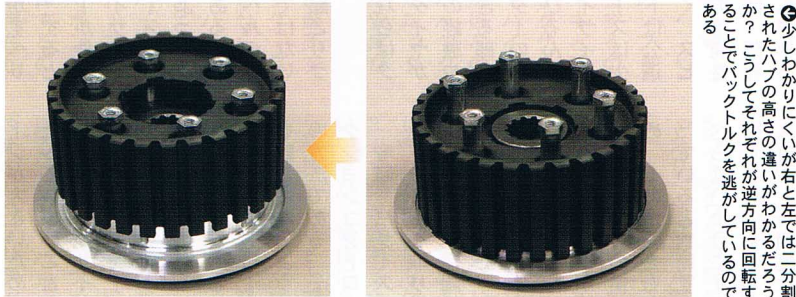
⑥小さなパーツだが意外と重要なのがこちらのクラッチスプリング。ピエゾ線に使用されるWPAを素材に用いて純正より大幅に軽量化。パネレートも10%向上させている。



⑦こちらはキットに含まれる純正のガスケットと、装着時に必要なモロブデンクリス。ちなみに中川氏はクリスガンを愛用。液体パッキンには一液型のRTVゴムを使用している。



④こちらがベガサス製のバックトルクリミッターキット(ZRX1100/1200/ダエグ用)。なお、購入時はこれに強化クラッチスプリング(写真=左中)と純正のガスケット(写真=左下)が付属するそう。



⑧少しわかりにくいのが右と左では二分割されたハブの高さの違いがわかるだろうか？こうしてそれぞれが逆方向に回転することでバックトルクを逃がしているのである。

## 強力なバックトルクを軽減し 走りに専念するためのキット

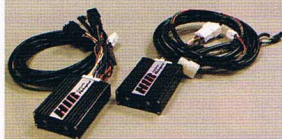
コーナーに進入できるんですね。ただ、これについては逆にその強力なバックトルクを利用して徐々に向きを変えるような乗り方をする人もいるので、一概にすべてのライダーに對して有効とはいえないという面もあります。よりエンジンの回転を落とさずに立ち上がり加速のよさを取るか、進入時のコントロールのよさを取るか、そのあたりはもう好みの問題ですね。

ちなみにこうした効果はストリートでも体感できますが、もちろん街乗りレベルではそこまで急激に加速を繰り返すこともないので、逆にいうとタイトコーナーが続くワインディング以外はさほどその効果を感じることはないと思います。ただ、どんなにラフにシフトダウンしてもミッションに必要以上の負荷がかかることがないため、エンジンを守るという意味では有効だといえるのではないのでしょうか。

また、そのパーツ自体の耐久性については、以前は何かとトラブルを起すモノもあったが、基本的に現在市販されているモノについては、純正と比べてもまったく遜色ないという中川氏。もちろんメンテナンスについても、とくにアフターパーツだからといって意識する必要はないそう。ちなみに現在は同社の点火コントロールユニットH-RをベースにGセンサーを搭載し、スロットルの動きを感知させ、進角、遅角を制御することにより、バックトルクを軽減させるというキットも開発中だという。もし商品化されれば、バックトルクリミッターとの組み合わせにより、さらに乗りやすいZRXを作ることもできるという。

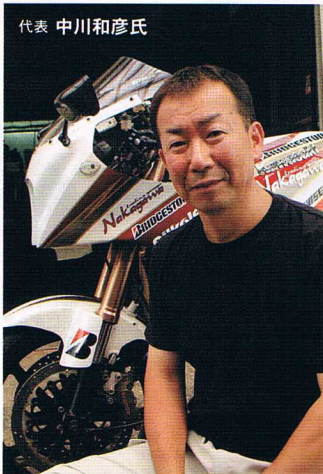
## よりイージーに走るためマイルドな加速を追求

減速時の挙動を抑えるバックトルクリミッターの機能を活かし、よりイージーなライディングを可能とするため、加速時の特性をマイルドに設定できる新型HIRを開発中の中川氏。ダイレクトに反応する従来の機能はそのままに、新たにレスポンスをワンテンポ遅らせる機能が追加されている。



⑨こちらが現在開発中の新型HIR。チャンネルごとにTPSの抵抗値を拾い、瞬時に加速するか、一瞬遅らせて加速するかをコントロールできるようになっている。

代表 中川和彦氏



取材協力

トレーディングガレージナカガワ

これまで二輪・四輪を問わずさまざまなエンジンのチューニングを手がけてきた名チューナー。ことニンジャ系モデルに関しては、豊富なレース経験からエンジンのみならず車体まわりのチューニングにも精通。現在はそうした知識やノウハウを活かし、カスタム車両の製作だけでなく、クオリティにこだわったオリジナルパーツを数多くリリースしている。

◎静岡県富士市天間1928-7  
 ◎0545-71-3032  
 ◎http://www.tg-nakagawa.co.jp