



組み込みはそう難しくないが、しっかりトルクレンチを使ってほしいという山本氏。有償だが工具の貸し出しサービスも行う。

# PEGASUS

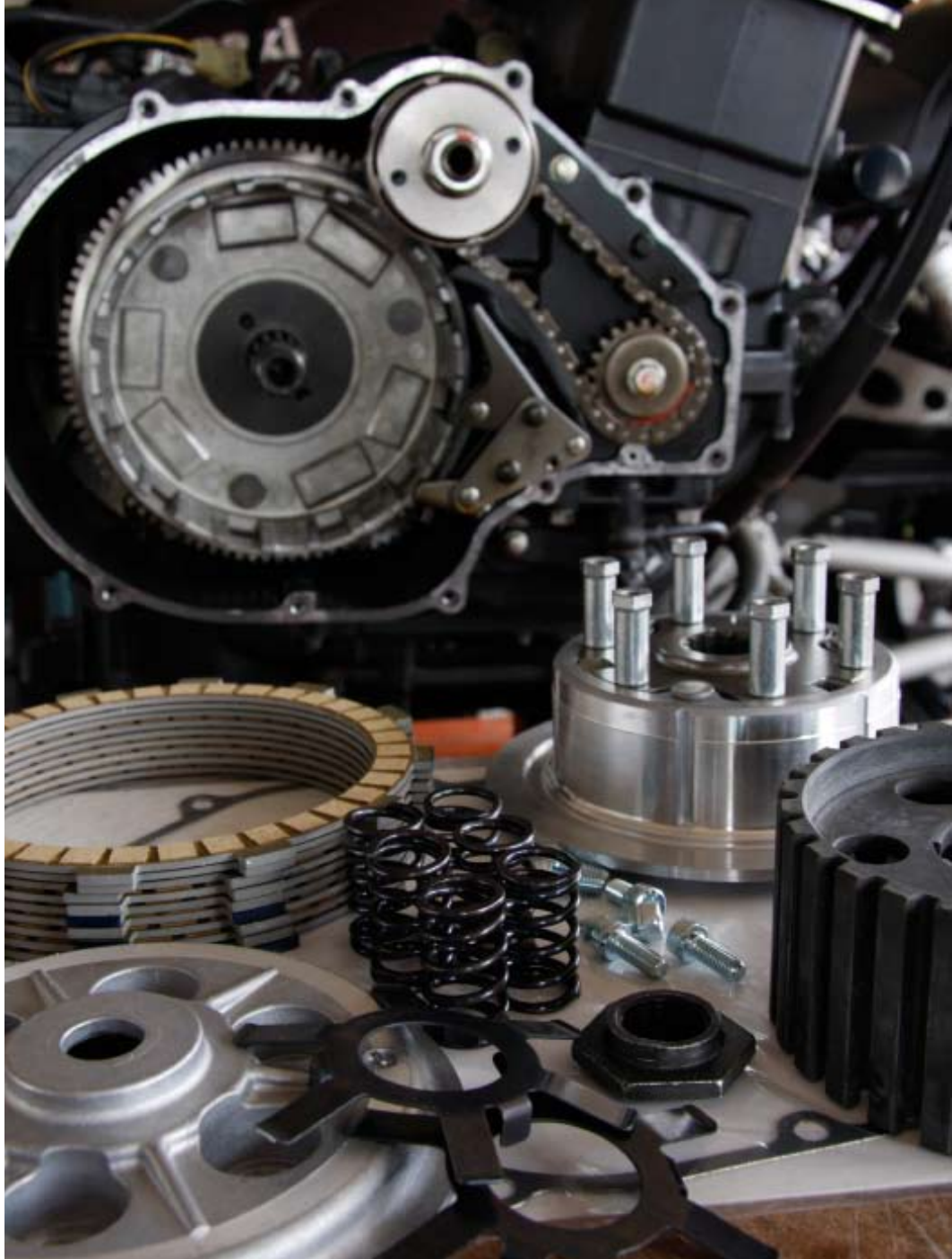
ペガサス

text & photo / K. TAKAGI 高城 一磨

## ZRX 専門店が推奨する バックトルクリミッターの効果

ZRX 専門店として、エンジンオーバーホールからレース用チューニングまで一手に引き受ける、福岡のペガサス。代表の山本氏はかつてカワサキ系レーシングライダーとして活躍した人だから、ZRX に関しても実践的なノウハウを豊富に持っている。オリジナルパーツもいくつか出しているが、どれも自ら走り、テストした上でリリースしたものだ。そのうちのひとつであるZRX 用バックトルクリミッターは、全国のZRX ユーザーから支持されている人気商品である。レース～ストリートと幅広く使われている、その有効性について、山本氏に解説をしてもらおう。

「ネイキッドモデルの中でもスポーツ性が高いことで人気のZRXですが、バックトルクリミッターを自社で開発したのは、元気に走らせる上でスムーズさをプラスしたかったからなんですね。やはりチューニングとなると、まずパワーを上げていくじゃないですか。吸排気に始まり、ハイカムや流用チューニングに至るまでメニューは豊富ですが、パワーアップをすればするほど、元気に回して走らせようとしたときにギクシャクしやすい。とくにDaeg以前の5速ミッションはレシオもワイドですから、シフトダウン時にある程度回転を落としてからじゃないと、エンジンブレーキ（バックトルク）が強大になり、リアタイヤのホッピングやスライドを起こしやすい。慣れている人はシフトダウン時に左手で半クラ状態を作り、バックトルクを逃がす技も使えるでしょうが、そんなテクニックを使わずともバックトルクリミッターキットを組み込むことで、同じ働きをしてくれるわけです。ライディングで最も気遣うブレーキング時に、エンジンブレーキを気にせずその他のコントロールだけに集中できるというのは、スポーツライディング時には大きなメリットですね」



パワーを上げれば、当然その反動も大きくなる。強大になったバックトルクをスムーズにいなすことが、より攻める走りにつながる。1100や1200ccという排気量をチューニングして得たパワーを間接的に生かすことができる、そんなパーツなのである。またもう一つの利点として、ミッションの保護という一面でも役立つパーツだという。

「リアのホッピングというのは、ドライブチェーンの動きが止まったりつながったりという断続状態が起きているわけで、クラッチはつながっているからクランクシャフトもギクシャクしてしまっている。本来スムーズに回転しているものですから、いい状態とは言えません。これはミッションにも同じことが言え、噛み合っているツメやギヤに負担がかかり、これを繰り返すということはエンジンやミッションを傷めつけていることと同じなのです。長い目で見れば、エンジン保護にも役立つパーツなのです」

このキットのキモになるのが、専用のクラッチスプリングだ。純正よりも軽量で硬めだが、バックトルクリミッターの作動タイミングに影響するパーツだけに、ただ硬いだけではダメだという。レーシングマシンなら硬くするだけでもOKだが、ストリートを中心に使われることの多いZRXの場合、より繊細な制御が必要で、材質の検討を何度も行った。

「クラッチレバーをパンッと放したときに、どこで効き始めるのか？ その回転数を見極めるために、スプリングの材質を何種類も変えてテストを行いました。基本的に3年に1回は材質を見直し改良をしています。この辺りはノウハウの部分ですね。まあ、仕組み自体は込み入ったものではありませんから、自分でクラッチを分解整備できる人なら、バックトルクリミッターキットの組み込みも大丈夫でしょう。ただし、インパクトレンチの使用は止めたほうが無難です。必要であれば、トルクレンチを含めた工具の貸し出し