

# 注目アイテム コントロール性を左右する

マシンのコントロール性に関わるパーツは実に多種多様で、車体のいたるところに存在している。現在、それらのパーツのなかで、ライダーたちの注目を集めているモノがある。ここでは、そのパーツをピックアップして紹介しよう

## 挙動の変化を極力抑えて 旋回時の操安性を向上

本来の目的は急激なシフトダウンにともない発生する強力なバックトルクを逃がすことによって、リヤタイヤのロックやホッピングなどの挙動を抑えることだが、もちろんそれによりコーナー進入時の姿勢もコントロールしやすくなるという特性を持つバックトルクリミッター。しかしそうした機能や効果については感覚的にはわかっていても、実際に場面においてその真価を発揮するかにしては、なかなかイメージしにくいのではないだろうか。

そこでここではそうしたバックトルクリミッターに対する多くの疑問を解消すべく、これまでZRX系モデルをベースにベガス製のキットを装着した車両を数多く製作し、ストリートからサーキットまで、あらゆる場所でのその機能や効果を体感してきたというトレーディングガレージナカガワの代表である中川氏に聞いてみた。

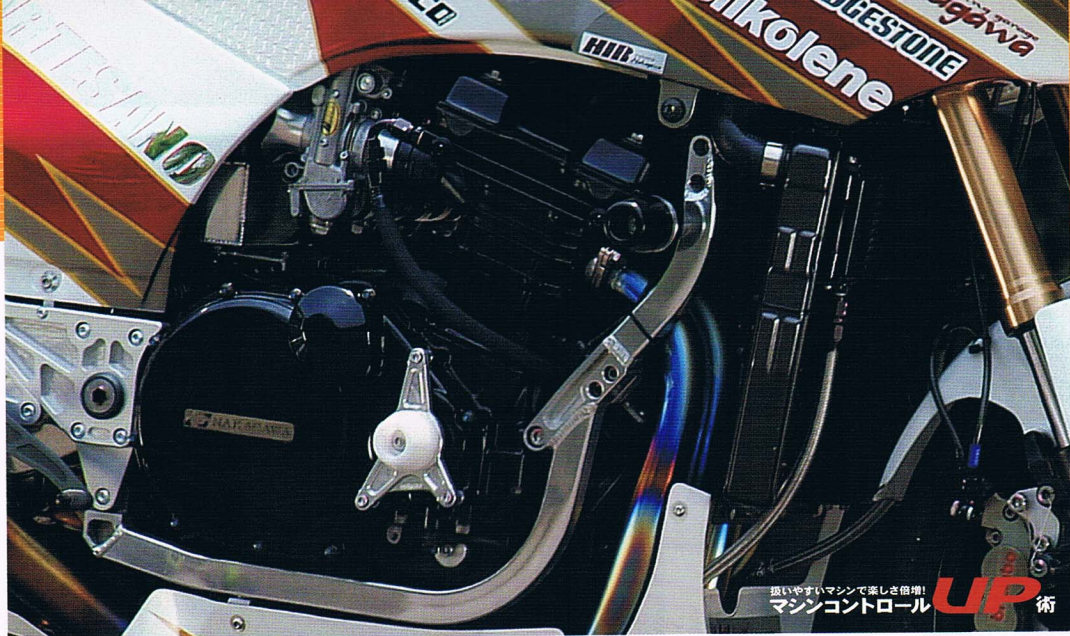
「まず機能についてはワンウェイクラッチを想像してもらえばわかりやすいと思うのですが、要は通常一方向にしか回らないクラッチのハブを二分割にすることで、そこに走行

回転以外の抵抗がかかった場合、その二つのパーツがそれぞれ逆方向へ回るようになっていくのですが、その際にすぎ間ができることで一瞬クラッチが切れた状態を作るわけです。これによって必要以上のバックトルクを逃がしているわけですね。ちなみにベガスさんのキットは、純正よりかなり軽く作られているのでパワーロスも少ないですね。あとはその効果についてですが、これについても体感することが出来るもの、やっぱりもっともその効果をダイレクトに感じるのはフル加速、フル減速を多用するようなサーキットだと思えます。さらにいえば4速から2速までのギヤを多用するような低中速コーナーが多いショートコースですね。そうしたコースではどうしてもコーナー進入時にフル減速して奥まで突っ込んで行こうとすると、強力なバックトルクによってリヤが外へ外へ出ていこうとするだけでなく、最悪の場合、ロックやホッピングを起こしてコースアウトする可能性もあるのです。これについてはバックトルクリミッターを装着することでかなり防げると思えます。要はバックトルクを逃がすことによって車体が予想外の挙動を起こすことなく、ライダーの進入姿勢をたもつたまま

回転以外の抵抗がかかった場合、その二つのパーツがそれぞれ逆方向へ回るようになっていくのですが、その際にすぎ間ができることで一瞬クラッチが切れた状態を作るわけです。これによって必要以上のバックトルクを逃がしているわけですね。ちなみにベガスさんのキットは、純正よりかなり軽く作られているのでパワーロスも少ないですね。あとはその効果についてですが、これについても体感することが出来るもの、やっぱりもっともその効果をダイレクトに感じるのはフル加速、フル減速を多用するようなサーキットだと思えます。さらにいえば4速から2速までのギヤを多用するような低中速コーナーが多いショートコースですね。そうしたコースではどうしてもコーナー進入時にフル減速して奥まで突っ込んで行こうとすると、強力なバックトルクによってリヤが外へ外へ出ていこうとするだけでなく、最悪の場合、ロックやホッピングを起こしてコースアウトする可能性もあるのです。これについてはバックトルクリミッターを装着することでかなり防げると思えます。要はバックトルクを逃がすことによって車体が予想外の挙動を起こすことなく、ライダーの進入姿勢をたもつたまま



① 現在のZRX1000エグでは6速ミッションが採用されているがそれまでは5速だったZRXシリーズ。3速や2速を多用するようなショートコースではシフトダウン時にかなり強力なバックトルクが発生するためバックトルクリミッターの効果はかなり体感できるだろう



## 01 バックトルクリミッター

その有用性の高さから現在のスーパースポーツ系モデルのほとんどが採用しているバックトルクリミッター。ここではこのパーツが実際にどんな機能を持ち、どのような効果をもたらすかを聞いてみた

[photo & text] 松崎裕次