

レース専用ではなく、安心してスポーツするためのパーツ



ペガサス製バックトルクリミッターキット。右側の2点、分割仕様のセンターハブと、中央のクラッチスプリングがポイントだ。写真のクラッチ板9枚キットで価格は9万4500円。



右手前がキットのセンターハブ、左奥がノーマルパーツ。一体型のノーマルに対し、キットは黒とシルバーの部分が分割構造となっている。ここで意図的なズレを作り力を逃がす。



クラッチスプリングは、素材から探し独自に製作を依頼しているスペシャルパーツ。どこで効き始めるか、その設定に重要な役割を果たす。



プレートはノーマルパーツをベースに淵の部分に若干加工を加える。極力ノーマルパーツを使い、コストを抑えるように配慮したキットである。



分割センターハブの裏側には、写真のようなツメが3カ所設けてある。斜めにカットした部分がスライドを起こし、ズレを作る。



センターハブのもう片方、左のツメがかみ合う凹部分。分割ハブをスライドと同時に1~2mm浮き上がらせることでクラッチを切る。

走りのバランスを考え、サスのリセッティングも



バックトルクリミッターキットを組み込むと、走りにアグレッシブさが増すため、次に考えたいのはサス。まずはバネレートだが、写真はZRXのフォークスプリング比較で、左から1100用(0.8kg/mm)、1200前期(0.85)、1200後期(0.85)、ダエグ用(約0.87)、ペガサスオリジナル(0.9)。ペガサスは、よく動かしつつ奥で踏ん張る仕様。



バネレート変更とともに考えたいダンピング調整だが、ペガサスではスタンダードフォークのカートリッジ化(写真右)を推奨。但し、ダエグはカートリッジが非分解(写真左上の奥)ため、現在対策案を検討中。ダエグ以前のモデルは分解可能(写真左下)のため、内部のシム組み替えを行っている。

サービスもありますので、利用してください」

このパーツを組み込むと、ほとんどの人がよりアグレッシブな走りに進化するため、次はサスペンションが課題になるはず、という山本氏。フロントフォークは内部のカートリッジ化、リアショックは有名メーカー品への交換を推奨している。

「フォークはカートリッジ化と同時にオリジナルのセッティングを施しますから、かなり変わります。スタンダードにも調整機能は付いていますが変化率に乏しいため、あまり実用的とは言えません。リアショックは有名な社外品ならOKでしょう。できれば、前後サスを同時に手掛けられると理想ですね」

今回紹介したバックトルクとサスペンション話は、仮にエンジンがノーマルでも、ZRXを元気に走らせたい人にとっては有効なチューニング方法だ。双方とも「パワーをより生かすため」の手法。走りをもう一段進化したければ、検討の価値は十分にある。



Typical of Their Works

ZRX1200R

現在ショップのデモ車として使われているのが、写真のZRX1200R。エンジンにZZ-R1200純正パーツを流用することで、165馬力オーバーというパワーアップを達成。キャリコ製コンロッド、ポート

研磨等多数のチューニングとともに、バックトルクリミッターキットも組み込まれる。車体側も合わせて強化されているが、全体的には乗りやすくとめられ、チューニングのバランスにも配慮された仕上がりがだ。



山本 浩介

Kosuke Yamamoto

ペガサス代表の山本氏は、カワサキ車を中心にチューニングを幅広く手掛けるが、とくにZRXに関しては思い入れが深い。とくに1999年製作のZRXレーサー(センター出しマフラー)は圧巻の内容。またバックトルクリミッターキットは、発売から12年も経つロングセラーパーツである。

ペガサス

福岡県福岡市早良区賀茂1-11-5
TEL 092-864-0928
<http://www.jp-pegasus.com>