

最新テクニックのサスチューンを

試す!

サス専門プロフェッショナルショップの「テクニック」がチューニングした2010年型YZ250Fを、IAワタライが試乗。本誌では過去に数回テクニック装着車を試乗しているが、最新バージョンの実力はいかに!?

■ PHOTO & TEXT / DAIGO MIYAZAKI
■ RIDER / NOBUYA WATARAI
■ 試乗コース / 埼玉県オフロドヴィレッジ TEL049-226-4141
(ウエストポイント・クラブハウス) www.westpoint.co.jp
路面コンディション / ハード
■ 問 / テクニクス TEL048-745-0801 www.technix.jp

伸び側と圧側を完全独立させたリアショック



フリクション低減を促すフォークシール

>>>SKF フォークシールキット ¥6,300 (オイルシールとダストシールのセット)



純正オイルロックピース ↑ SSBCV

減衰力の効いたボトムリングフィーリングに激変!

>>>SSBCV (スピード・センシティブ・ボトムリング・コントロール・バルブ) ¥45,000 (左右セット)

構造上、フルボトム時に一気に減衰力が高まってしまふ通常のオイルロックピースと比較して、底付き時のフィーリングを向上させるべく開発されたのが、MX-TECH社の「SSBCV」。シムの押し応力による減衰力の発生をもたらし、従来の強烈な衝撃を和らげる効果がある。ゆっくり入るのか、一気に入るのか、ボトムの速度に応じてフィーリングを変化させるため、たとえば大きなジャンプの着地での猛烈な速度でのボトムリングでも、ゆっくりボトムリングする際でも、シムが状況に合わせて適切な減衰力を発生してくれるのだ。



フロントフォークの性能を引き出すクランプ

>>>X-TRIGトリブルクランプ ¥70,350~
>>>X-TRIG PHDS (プログレッシブ・ハンドルバー・ダンピング・システム) ¥25,200~

世界選手権MXチャンピオンのA・カイローリをはじめ、モンスターエナジーヤマハ、CASホンダ、Tekuスズキなどトップチームが使用しているX-TRIGのトリブルクランプシステム。適度な剛性向上で硬くなりすぎない特性を持ち、手の込んだ加工を施しており抜群の精度を誇る。フロントタイヤからの入力伝わりやすく、また衝撃性能にも長けていて壊れにくい。

スペシャルサス体感キャンペーン中!

テクニックでモディファイしたサスペンションを無料で試せるキャンペーンを実施中。IAワタライが衝撃を受けたその効能を、ぜひアナタのマシンで試してみよう。行きつけのバイクショップまたは、テクニクスまでお問い合わせを。2011年3月末日まで。

- 対象車種：
Honda CRF250R
YAMAHA YZ250F
SUZUKI RM-Z250
KTM 250・350SX-F

※ すべて2011年モデル用で前後サスペンションセットでのレンタルです。交換等に伴う作業料等はお客様のご負担となります。



ジャンプの着地が変わる
最新チューニングを体感!!

ジャンプ着地で何事もなかったように前に進んでくれる!

フロントフォークのSSBCVの性能には正直びっくりしました。ジャンプの着地でかなりの衝撃がかかっているはずなんですが、柔らかく吸収して「フルボトムしているなんてまったく感じさせません。ロングテールランプを飛び越してしまい、フロントローのまま平地に落ちた際に、衝撃は確かにあったんですが、ボトム付近の「柔らかい踏ん張り」の効果で着地が安定していました。無駄な沈み込みがないので、着地と同時にマシンが前に進むのがわかります。エンジンのパワーロスも

明らかに少ないです。ね、作動性はとも良いのに、無駄に沈まないし、フルボトムしたときの「ガツン」という感触もなくて、ホントに不思議な感覚でした。

着地の衝撃は備えても構えても何事もなかったかのようにマシンが通過していくので、慣れるまでは逆にタイミングがズレてしまっていてギクシャクすると思います。そのくらい違うんです。

リアショックに関してはありきたりの表現になってしまっていますが、路面の追従性が素晴らしいです。ストリートからのブレーキングでリアの跳ね上げや横跳ねがなく、とても落ち着いています。マシンが直立状態のときはもちろんですが、コーナー進入で傾いているときの安定感がいいですね。ギャップでスピードが死なないので、逆そのあとのコーナーをコースアウトしそうにならなほどです。ブレーキをかけているのに、前に押し出されるような感覚ももちろんフロント同様所では特に変わらな

わらないですが、

また中速コーナー、高速コーナーでのトラクション性が良く、細かい上下のストロークやリアのスライドがなくスピードをキープして走れました。ストローク初期よりも、もっと沈んだ中間付近の安定感が顕著です。

試しにハードバンクのコースも走りました。装着タイヤは「ミディアム」でしたが、硬い路面でもトラクションが良く、いもの自分なりスピードが上がっているのを感じました。マシンの挙動が安定していて、心には余裕があるのにスピードが上がっているのが不思議な感覚ですね。

ジャンプの飛距離がもうちょっと欲しかったのでリハワード(伸び)をラックアップしたら、自分好みになってジャンプもアクレッションに攻めて走れました。その際、圧・伸のアジャスターがお互いに影響を与えないため、伸びだけが理屈の硬さになって、圧はそのまま。ギャップでのサスの入りは変わらず、違和感がありませんでした。

現在の自分では現役のときに比べて体力も落ちてきているので、仮にレースに出るのならこの足周りで走らなければいけない体力的にもかなりの差がつくと思います。



わざと斜面に着地してみたが、「フルボトムしているように思えないほどのソフトな印象だった」とIAワタライ