



【イニシャルアジャスター + BURRITO】N.D.S (ネコアシダンパーシステム) コンプリートセットについて

フロントフォークの構成部品はどの部品も重要な役割を持っています。求める性能は一つの部品の機能だけで得られるものではなく、フロントフォーク内の全ての部品トータルで得られるものなのです。

納得のいく特性がなかなか得られないまま、妥協しているバイクによく出会います。そんなライダーの声に応え、手早くセッティングできるように、この度「イニシャルアジャスター + BURRITO」のセット販売をすることとなりました。

ぜひこの説明書を最後まで読んで頂き、今までのフロントフォーク・セッティングの概念を変えてください。足回りの良さは、バイクの楽しみを拡げます。きっと、今まで知らなかったライディングの楽しさを見つけることが出来るはずです。

イニシャルアジャスター

フロントをジャッキアップしキャップを外した状態ではスプリングやカラーはインナーチューブから飛び出していますが、キャップを締め込む事でスプリングが押し縮められながらインナーチューブ内に収納されます。この押し縮められる量を「イニシャル」と呼び、押し縮める量を調整する部品を「イニシャルアジャスター」と呼びます。

イニシャルが変わってもタイヤが浮いた伸び切り時の長さに変化はありませんが、タイヤが接地するとイニシャルが多ければフロントフォークが縮まないためハンドル位置が高くなり、逆にイニシャルが少なければハンドル位置は低くなります。ちなみにイニシャル調整によるスプリング荷重が変わるのは、タイヤが浮いた伸び切り時だけで、タイヤが接地してバイクの重さでフロントフォークが縮んだあとは、自重に応じたスプリング荷重となります。

イニシャルアジャスターの調整をしても車高が変わる(フロントフォークが伸び縮みする)だけで、スプリングが強くなるわけではありません。

他社製イニシャルアジャスターの中には、R+/LやHard / Softの表記がされているものがあり、混乱を招く一因となっています。イニシャルアジャスターの正しい使い方は以下の通りです。

エアー調整バルブ

【注意事項】 フロントフォークが伸びる際に空気を吸ってしまいますので、エアー調整バルブには「エアーバルブキャップ」を必ず装着して下さい。

サスペンションの作動特性を簡単に変えられます。油面調整する前にフロントフォークの内圧を変化させることで、車高が変わったり油面を調整した時の動きを、事前に知ることが出来ます。

また、タイヤ空気圧同様、フロントフォーク内の空気圧は自然に圧力低下を起こしていますので、乗る前にはハンドルを引きサスを伸ばした状態でエアー調整バルブを開き、大気圧にリセットします。

イニシャルアジャスター

フロントサスペンションのイニシャルアジャスター調整の目的は、曲がりやすい車勢(車両の姿勢)を探したり、急制動時の底突きを解消することです。

イニシャルアジャスターを緩めるとフロントフォークは縮み、フロントの車高は下がり曲がりやすい特性に変化します。

イニシャルアジャスターを締め込むとフロントフォークは伸びて、車高は上がりキャストが寝て曲がりにくくなります。

インナーチューブが引きあがった分、空気室の体積は増加します。

イニシャルアジャスターと乗り心地の変化

フロントのイニシャルアジャスターで変化するのは、車高だけではありません。フロントサスペンションは、アジャスターの締め/緩めによって可動部分のインナーチューブが伸びたり縮んだりするだけでスプリングの長さや位置は変わりません。

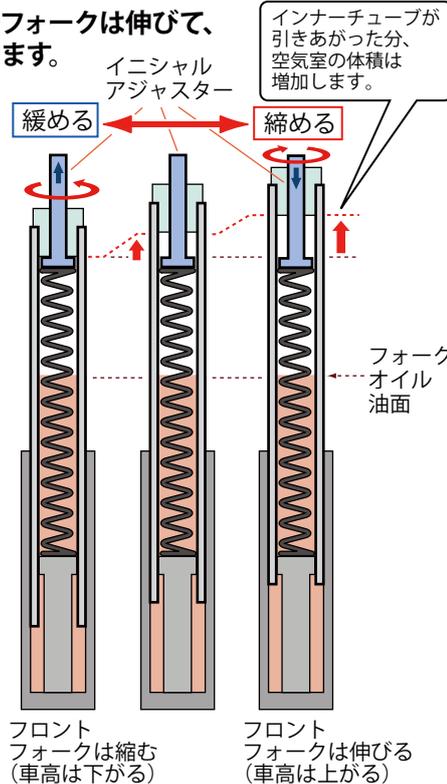
しかしながらスプリングから上の空間、すなわちフォークオイルの油面上部の空間に変化が出るので、車高の変化だけでなく乗り心地にも差が出ます。

車高を下げた場合、フォークオイル油面上部の空気室が小さくなり空気バネの反発力が強くなって、硬く感じるようになります。

車高を上げた場合は逆に空気室が大きくなり、空気バネの反発力が弱くなって、乗り味は柔らかくなります。

フォークオイル量を増減させた場合も同じく空気室の容量が変わるため、同様の特性になります。オイル量を増やすと空气体積が減り、オイル量を減らした時と比べ圧力が早く上昇します。その為、やや硬くしっかりとした足になります。

このように車高やフォークオイル量を変えた場合どうなるかをエアー調整バルブで空気圧を変える事で、あらかじめ確認する事ができます。



イニシャルアジャスターの特性変化【まとめ】

アジャスター操作	車高	キャスト角	空気室容量	空気圧	操作性	フィーリング
締める	上がる	寝る	増加	低	曲がりにくい	柔らかい
緩める	下がる	立つ	減少	高	曲がりやすい	硬い

