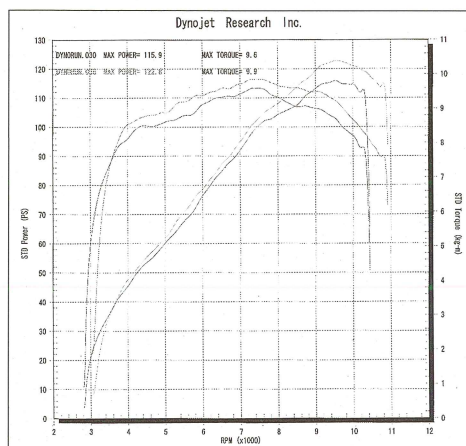


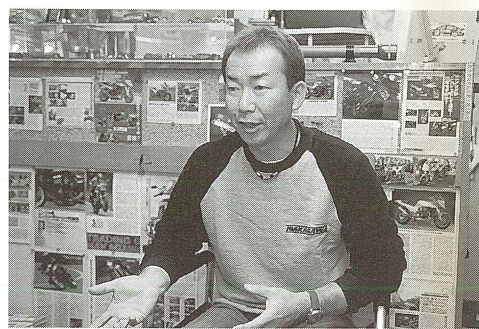
増加が公道で感じ取ることは難しい。でも、低回転域での使いやすさの向上は通常走行を大いに楽しくしてくれるし、体感上大差ではなくとも、5~10%の出力増加が明らかとなれば、ここまで手をかけたGPZ900RのエンジンにHIRを装着しない理由は見当たらない。

さて、2台目は程度中のSTD車で、交換してあるのはスリップオンマフラーのみ。実を言うと、こちらの車両のほうが、違いがうんとはっきりわかった。HIR仕様は反応が全域でシャープだし、高回転での車速の伸びがいい。STDイグナイターでは180km/h出すのが大変だが、HIRならすぐに到達する。そして何より、速い、力強いというだけでなく、乗って楽しい。

スリップオンマフラー、エグゾーストシステム、どちらにせよ排気系を交換しているニンジャオーナーは、お小遣いがあまる人はさまざま、ない人は次の点火系パーツ交換の際に、HIRを選択すべきだ。さらに、完全STD車にもHIRを推奨できるのだが、誌面が尽きたので、右のキャプションに続けよう。(佐藤康郎)

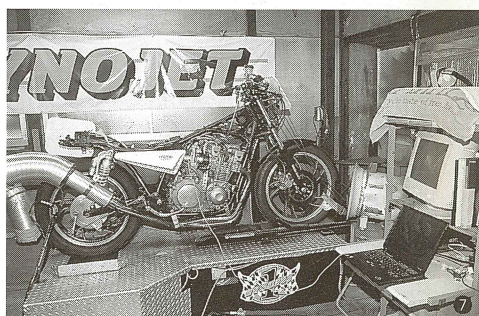
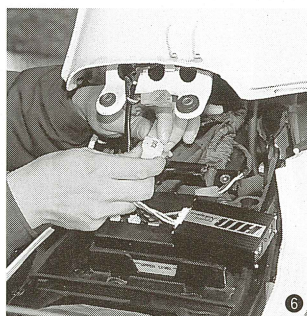
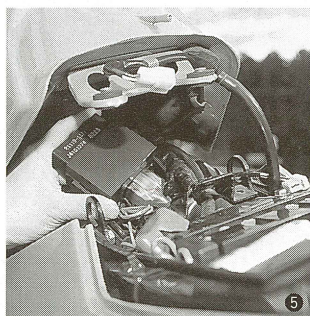
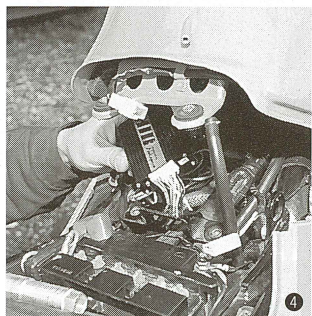
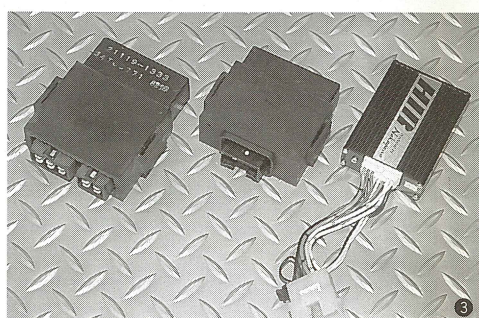
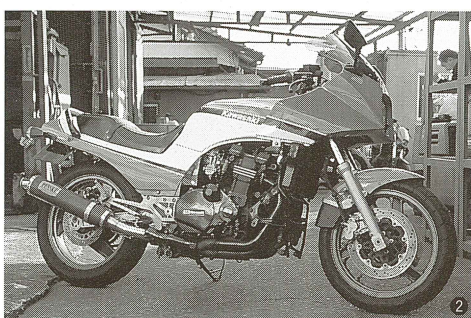


■上のパワー/トルクカーブは1050cc仕様。HIRの装着によって、最高出力は115.9→122.8psへ、最大トルクは9.6→9.9kg-mに増加した。しかし、スロットル全開でのシャシーダイナモではわからない、スロ



ットル低開度/エンジン低回転域での能力向上も目覚ましいのである。■トレーディングガレージ中川代表の中川和彦さん。中川さんによると、かつて、イグナイターはフルパワー用がいちばんいいと言われていたが、実際にテストしてみると、低回転では国内用が勝るといった事実が判明。また、加速騒音を抑えるために点火時期を意図的に遅くしている回転域があることもわかった(このため完全STD車でもHIRで走行感が向上する)。そこで、シャシーダイナモと実走によって、エンジンの求める点火マップを作るしかないという結論に達したのだ。

■試乗した2台と、STDイグナイターとHIRの比較、そして装着。さらにワンオフの点火マップについて



①三澤さんの愛車。ベースはA11の輸出仕様で、エンジンはφ78mmピストンで1051.2ccに拡大(78×55mm)。クランクはSTDだが、ダイナミックバランスをとって強化処理を施す。重量を合わせたピストンおよび、ピストンリング、シリンダーはWPC処理。ポート研磨、ヘッド上面研磨、ヨシムラST-1カムシャフトの投入など、書き出すときりが無いが、120psをオーバーする出力と日常の使い勝手を両立させた丈夫なエンジンだ。見てのとおり、ボルトオンサブフレーム、前後ホイール、ショック等々、車体と足まわりにも改造の手が及んだスペシャル。

②マフラーをベンスケのスリップオンに交換しただけのSTDモデル。どこにも手を入れていないエンジンのパフォーマンスは三澤さんの比ではないが、それだけにHIRの効果がよくわかったのは収穫であった。これはHIRユーザーの方にも同様らしく、同社ウェブサイトhttp://www.tg-nakagawa.co.jpのトピックスには、感動の使用印象記がいくつも寄せられている。私も読ませてもらったが同感するところ多し。

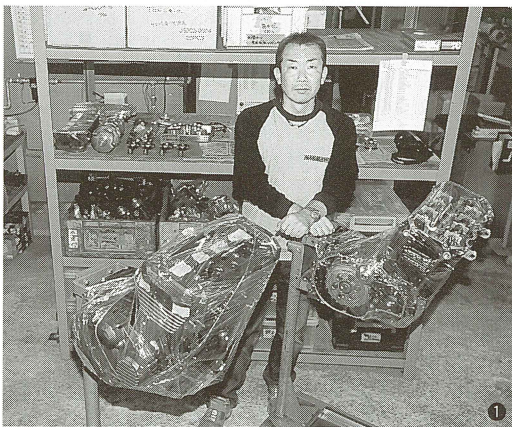
③左から、国内仕様のイグナイター、フルパワーのイグナイター、そして右のいちばん小さいのがHIR。なお、この形のフルパワー用イグ

ナイターはA11までで、A12からはフルパワー用も国内用と同じ形、つまりいちばん左のスタイルになった。点火系の部品は消耗品でもあるから、古いニンジャをお乗りの方は、年式と車両の状態を中川さんに伝えて、交換時期の相談をしてみるのもいいかもしれない。HIRと同時に、点火コイル、ハイテンションコード、プラグキャップ一式を交換すれば、走りが格段に向上することは間違いないと断言していい。

④⑤⑥HIRとSTDイグナイター交換の図。ともかく簡単なひと言だ。⑦XJ750E用のHIRをワンオフで作成中。こういう注文も受けている。

■TGナカガワといえば、GPZ900Rエンジンのスペシャリスト。その仕事場をちょっとだけのぞく

①手塩にかけたエンジンだからこそ、最適な点火時期でフルにその力を発揮させてやりたいと語る中川さんだ。仕事場には、完成したエンジン、完成間近のもの、加工中のパーツなどが各所に置かれる。②とことん片づけているのが特徴。使用頻度の高いワイセコピストンなどは積み上げられている。効率のいい作業で少しでも価格を安くというのが、品質と並ぶ中川さんのポリシーのように感じた。■エンジンのメニューは、ステージ1:39万6900円、ステージ2:52万3740円、ステージ3:69万8250円(1050はこれ)、ステージ4は、ZX11のクランク、コンロッド、ミッションを使う1108ccのコンピュータエンジンで、価格は仕様によって算出される。なお、中川さんは自作のエンジンの全データ、作業中の写真を、すぐ出せるように整理している。(佐藤)



■協力: トレーディングガレージ中川/中川商会 Tel.0545-71-3032