

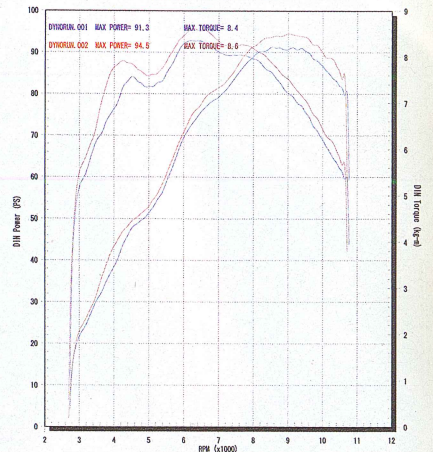
シャーシダイナモのデータが立証するHIRの実力

当然ながらシャーシダイナモによるパワーチェックにおいても、純正イグナイターを大幅に上回る数値をマークしているHIR。二つのデータは右がノーマルエンジン仕様、左がチューニングエンジン仕様（どちらも国内仕様のGPZ900R）のものだが、右のノーマルでは3,000～5,000rpm付近の低回転域のトルクカーブ、左のチューニングエンジンでは7,500～10,000rpm付近の高回転域のパワーカーブの盛り上がりが特徴的なデータとなっている。実はこのあたりの味付けは、それぞれ仕様に合わせて初期設定されたマップによるものだが、谷も減りなめらかな曲線を描くパワー&トルクカーブは、結果的にその実力を立証することとなっている。

■GPZ900R (チューンドエンジン)+純正イグナイター
■GPZ900R (チューンドエンジン)+HIR
Dynojet Research Inc.



■GPZ900R (ノーマルエンジン)+純正イグナイター
■GPZ900R (ノーマルエンジン)+HIR
Dynojet Research Inc.



全域において体感できるパワーフィールを追求

3チャンネルのマップを4～6チャンネルにコピーして、気になる部分を自分なりに加工したり、ナラシ用にレブリミット回転数を変更したり、あとはツリーリング用や通勤用、燃費重視の方向でマップを作ったりとかそういうこともできます。ちなみにマップの変更はパソコンとつないでデータを読み取ったら、あとはそれに變化ポイントを入力していくだけ。最後にセーブをすればそれで全部OK。ほんの数分もあれば読み取って変化を与えることができます。ちなみにこれまでにリーダーキットを購入したユーザーのなかには、自分なりにこだわってオリジナルのマップを作り上げたものの、最終的に初期設定で入力されているものとはほぼ変わらないマップになってしまったというユーザーも少なくないという中川氏。おそらくこのあたりはこれまで数多くのエンジンを手がけ

てきたチューナーとしてのノウハウをもとに、徹底的に繰り返された数々の開発テストによる賜物だといえよう。こうした中川氏のクオリティに対するこだわりはHIRの点火ユニットとしてのすぐれた機能はもちろん、その機能を安定して発揮するために考えられた、ユニット自体の耐久性についても垣間見ることが出来る。あらゆる過酷な使用環境を想定して、高強度かつ放熱性の高いアルミのヒートシンクタイプを採用したボディや放熱シリコンが封入された本体ユニットなどにより、徹底的に防水性と耐熱性を追求。それらの性能を立証するため数々の耐久テストが行なわれたという。

「とにかく防水性はもちろん、点火系は熱を持ちやすいパーツなので耐熱性のテストについては徹底的にやっています。まずは極限試験で125度まで上げたあと、低温4時間、高温4時間の耐熱テストを1日3セット。それを10日間繰り返すことにより、最終的にはマイナス40度から上は115度まで普通に稼働することを確認しています。あとは加圧電圧に対するサージ試験ですね。日本自動車技術協会が制定するJASO規格に準ずるテストもちゃんとクリアしています。ちなみに耐振動性については実走テストも兼ねて自分で行いました。通常HIRのメインユニットは純正イグナイターと交換するときに、その付近にマジックテープとインシュロックなどで固定するんですけど、テスト時はわざと何も固定しない状態で走らせることによつて、右コーナーでは右側で、ガチャーン！、左コーナーでは左側で、ガチャーン！という具合に、これでもかというくらい酷使しています。実はメインユニットをカプラーオンで接続できるようにしたのは、万一メインユニットにトラブルが発生した場合、すぐ純正のイグナイターに戻せるようにという意味合いもあったんですけど、どうやらまったく無用の心配だったようです」



取材協力

トレーディングガレージナカガワ
中川和彦氏

自らの豊富なレース経験を通じて、独自のノウハウをもとに、これまで数多くチューンドエンジンを手掛けてきた、ニンジャカスタムを得意とするコンストラクター。ここ数年はオリジナルパーツの開発にも力を入れている

◎静岡県富士市天間1928-7

◎0545-71-3032

◎http://www.tg-nakagawa.co.jp

バイクが変わっても長く楽しめる仕様となっている。