

POCKET MONEY ¥ CUSTOM

【お小遣いにするカスタムビルド】

エンジンのパフォーマンスアップを狙いカスタムを行う場合、ストローカーやビッグボア化などその手法は様々あれど、コストの面などからなかなか手が付けられないというユーザーはかなり多いはず。そこで今回は手軽にパワーアップ、そしてルックスを向上させたいという人に最適なコチラのエアクリナーをご紹介します。取付5分で大幅なパワーアップを果たせるこのパーツ。ズバリ言ってかなりお勧めです。



文・写真=伊藤潤一郎 text & photographs by JUNICHIRO ITO
取材協力=ジャパンドラッグカスタムサイクルス
phone 049-246-3528 URL <http://www.japan-drag.com/>

エンジン内部をイジらずに、パワーアップが可能となるパーツ。それにはキャブレターやエキゾーストといった吸排気、点火のモジュールなど、様々なものがあるだろう。そんな中で侮れない存在が、今回ここで紹介するエアクリナーだ。ここ数年では様々なメーカーから個性的なデザインのものが続々とリリースされているが、その構造次第では、ただ単純に交換しただけで大幅なパフォー

取付時間わずか5分で 約13馬力のパワーアップ



すでにスポーツスターやダイナなどでは好評を得ているコチラの「トラックテック」フロントフォークスプリング。今回はそのニューバージョンであるデュアルスプリングタイプを装着することに。その効果の程は本文、そして増井氏のコメントをご参照アレ。



今回の使用車両は、本誌でカメラマンとして活躍するタカ・マスイ氏の愛車FLT。現在はS&S製マフラーやミスミ製ホイールが取り付けられているこのマシン(玄人が好みそうな感じ)だが、そのうちペイントを施し、極悪使用へと変貌を遂げる予定とのこと。



2 カバーの次はエレメントを外す。コチラのパーツもジャパンドラ製のエアクリに換装する際には使用しないパーツの一つだ。



1 まずは純正の野暮ったいエアクリナーカバーをはずしていく。特別難しいことはないのだが、スペースの都合上ということだ。



4 コチラがJDCC製のブリーザーシステム付きブラケット。ご覧のようにブローパイプの通り道が加工されると言うコトワリだ。



3 バックギングプレートアッセンブリーを取り外していく。今回も前回は引き続き、作業を行ってくれたのはJDCC期待のホープ、西山氏だ。



6 ブラケットを固定するには、まずキャブのベンチュリー側から先に止める。ブリーザーを先に止めると後が面倒なので注意すべし!



5 先ほどご紹介したブラケットを実際に取り付けていく。この際、キャブとの間にガスケットを挟み込むことを忘れ無く。

今回の使用パーツ

今回の使用車両

パフォーマンスアップを果たせる場合もある。そこで今回ご紹介するのが川越の老舗シヨップ「ジャパンドラッグ」が開発したコチラのエアクリナーキットで、一見するとキャストかと思わせる質感が与えられたこのパーツは、その実アルミ削りだしのフルビレット製。そのラインナップはブラックアルマイト、シルバークロム、対応はBTのCV、E F I用(ミックHSRはアダプターにて使用可能)とBTのS&S E、G用のみとなっているが、現在XL系のものもテスト中で、近日発売予定とのことだ。また、それぞれの価格はブラックとシルバークロムが5万7750円、ポリッシュは別途1万2600円で、キット内容はエアーカーバー本体、エアークリナーエレメント、ブリーザーシステム付きブラケット、ブリー

ザーボルト、取り付けボルト、ブリーザー用リング、ガスケットとなる。そして、このパーツの最も優れた部分、それがJDCCが独自に考案した「TY PHOON FANNELED SYSTEM」による高い吸入効率にあるのだが、左ページのシャシーデータを見ても分かる通り、その数値は何と最大でノーマル比約35%アップ! 吸排気に手を加えれば更なるパワーアップが望めるだろう。また、このエアクリナーのもう一つの特徴がそのルックスで、H I D空冷エンジンの造型にあわせてデザインされたフィンが年式、エンジンの種類を問わず良好なマッチングを見せてくれるのだ。その実際の取付作業は写真とキャプションを参照して頂きたいのだが、今回は作業カットと共に、製品の特徴を同時に伝える。是非参考にして頂きたい。