

原付遊びのスクーターや4MINIのカスタムおまかせ!
最強情報誌

モトチャンプ2011年10月号(毎月6日発売)9月6日発売 第30巻第10号 通巻402号 1982年3月2日 第3種郵便物

まるちバイクマガジン
Moto-Champ

モトチャンプ

とめる場所がない! P
バイクに駐車スペースを

おいしいMINI カスタム特集 やんちゃ!!

モンキーが
いっぱい♡

SDN48
芹那

モンキー=ゴリラエイブ
ダックス シャリイ etc.
ビビるカスタムだらけです!

DIYで
タンクが
こうなります!

スクーター
強烈改
FILE

芹那のチェキが当たる!

KEITAI

Moto Champ



これも実は
モンキーです!

ハンドル メーター タンク
真似したいテクニック集付き!

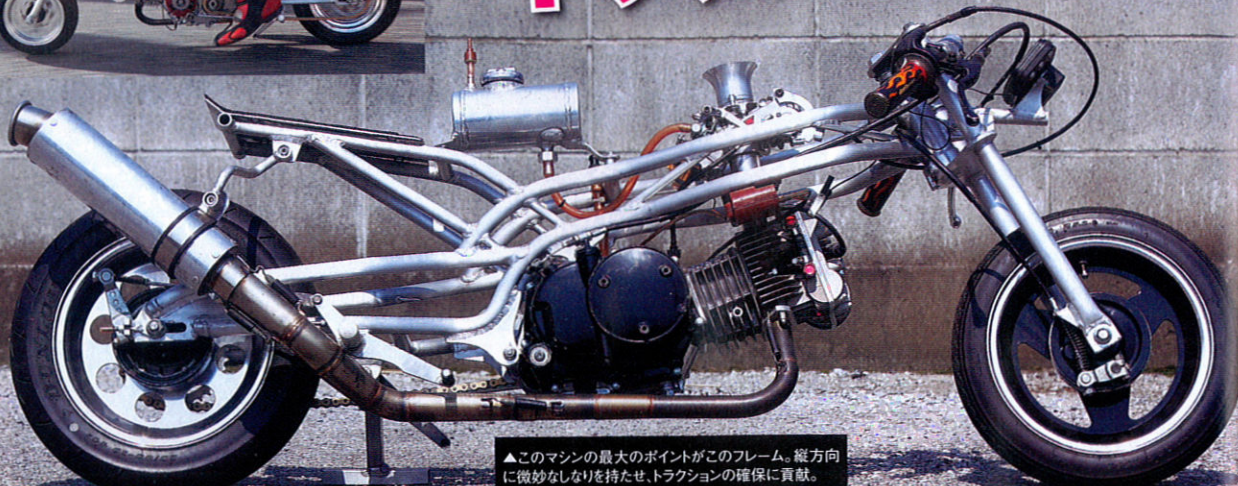
10

2011 October

定価400YEN



“しなる”フレームが トラクションを確保



▲このマシンの最大のポイントがこのフレーム。縦方向に微妙なしなりを持たせ、トラクションの確保に貢献。

キャブがこの位置に!

▲自由にレイアウトできるのもオリジナルフレームの利点のひとつ。なるべく短い距離でストレートな吸気を実現させるレイアウトだ。

横方向へは
高剛性に



加工後

ノーマル

ステムには
DLC加工

▲横方向の剛性を確保するため補強が追加されている。しかし、スイングアームに相当するパイに縦方向の補強はない。



追従性抜群の
バルブスプリング

▲2段不等ピッチ異形断面超強皮材を使用したキタコ製バルブスプリング。1万5000回転オーバーでもサージングなどのトラブルは皆無。

ワンオフの
スプリングシート

▲スプリングの特性を最大限に発揮させるため、ワンオフでプリロードがかかる厚さのバルブスプリングのシートを製作。

吸い出すエキパイ

▲フランジから約100mmを直線にして、細めの内径で排気流速を上げ、吸い出すイメージとされたエキパイ。



取材協力 >>>
ノザワホンダ ☎047-420-0260
ミニバイクからビッグバイクまでの新車・中古車販売、各種の整備やカスタムなどライダーの心強い味方となっているノザワホンダ。最近ではPCXのカスタムも得意としている。

▲径の違うエキパイを使い分け、セッティングを行っている。Aがイワイサーキットなどで使用するφ28。Bが京葉スピードランド用のφ32。

エキパイがセッティングパーツ

4C 2011 season No time

Class:4C
フレーム:S-special
エンジン:NICE110 (124cc)
Team ノザワホンダ (No.4502)

ワールドレコード
奪取にむけて
本格始動!

SS1/32mile 2011 SEASON
GREAT
MACHINE
CLOSE UP

ノザワホンダ
オリジナル加工

キタコ製
DOHCヘッド・ノーマル



2010シーズンまでの データを基に 新エンジンを作成開始!

2010年のマスターズ戦の4Cクラスにて、BRE貴とマッチレースの様タイムを出し合い、当時のレコード3秒333を破る3秒297をマークしながらも、惜しくも2位に甘んじてしまったTeamノザワホンダがワールドレコード奪取に向けて本格的にマシン製作を開始した。

「フラットなトルク特性で乗りやすく」というコンセプトのこのマシン。その象徴ともいえるのがオリジナルのアルミフレームだ。重量バランスを考慮してダイヤモンド形状が決定され、ストレートな吸排気を目指し、通常ではフェルタンクが有る位置にダウンドラフトキャブを配置。さらに、トラクションが掛かりやすいように特殊なトラスの組み方としなりを誘発させている。フレームのしなりという不思議な感じがするが、この有無がタイムに大きく影響するのだそう。SS1/32mileでは、スタート時のサスの沈み込みによるタイムラグを嫌い、リジッド化されたマシンが多い。しかしダイレクトに駆動力が伝わることによってウイリーしてしまったり、ウイリーを避けるためフロントに荷重しすぎるとリヤのトラクションが抜けてホイールスピンしてしまったりと、非常にシビアな乗りにくいマシンになってしまう。そこで、適度にしならせることでリヤのトラクションを確保しながら「前が出る」スタートが可能になるのだ。ただし、しなるのは縦方向にだ

けで、横方向にはガッチリとした剛性が確保されている。また、今回の取材で初めて明らかにされた新エンジンの存在も見逃せない。これは全くの新エンジンというよりは新バージョンといった方が間違いがないかもしれない。なぜタイムが出ている状態なのに新しくするのか? 何と、「タイムが出ていたから」なのだそう。分かりやすくいえば、そのエンジンのピークパワーを確認するには、ピークを超えてパワーが下がったことを確認できるまでチューンしてはじめて、その前の状態が最もパワーの出せる理想の状態と判断できるということ。そのためには、細かく仕様変更を行いながらテストを行い、その全ての段階で細かくデータを残し、直前のテストの状態より良くなればさらにチューンを進め、データ上の数値が低下するまでチューンを進めていたのだ。そして遂にこのエンジンの「ピーク」が確認できたのだそう。そのデータを基に、最強仕様エンジンに向けて製作が開始された。

2009年のシーズン終了後、「2010シーズンは3秒2台でワールドレコードを更新したい」と語っていたTeamノザワホンダ。その目標を達成した今、残るワールドレコード奪取に向けてどんなアタックが展開されるのか? 2011シーズン後半戦のアタックに注目したい。



加工後

ノーマルの吸気ポート

バルブシートは
ベリリウム銅

加工後

ノーマルの排気ポート

▲ノーマルではひょうたん型のポート口だが、排気の流速が落ちない程度に円形に拡大修正され、エキパイとの段差をなくしている。

▼ベントルーフ型の燃焼室。バルブシートは気密性に優れたベリリウム銅に打ち直されている。

Machine Spec	
●ピストン径(ボア)	53.5mm
●ピストン	ワンオフ
●ストローク	55.5mm
●クランク	NICE用加工(バラン変更・芯出し)
●コンロッド	NICE
●排気量	124.7cc
●シリンダー	NICE改
●シリンダーヘッド	キタコ DOHC改
●ポート	オリジナル加工
●カムシャフト	キタコ DOHC
●バルブ	DLC加工
●バルブスプリング	キタコ DOHC
●バルブリテーナー	キタコ DOHC
●プラグ	NGKイリジウム(φ10)
●キャブレター	FCR35 DDφ
●マニホールド	ワンオフ
●マフラー	オリジナル
●発電ローター	泉モータース
●CDIユニット	泉モータース
●クラッチ	NICE
●ミッション	NICE(速)
●エンジンオイル	NUTEC オリジナルブレンド
●F/Rスプロケット	16 / 34
●チェーン	RK 415HRV
●F/Rホイール	10インチ/10インチ
●F/Rタイヤ	DL 2.25-10/ DL TT91GP 80/90-10
●Fフォーク	オリジナル
●F/Rブレーキ	F-モンキー用/ R-モンキー用
●スイングアーム	オリジナル(フレーム一体)
●Rショック	リジッド
●フレーム	オリジナルアルミ製オリジナル