

# 地道かつ派手にモディファイ進行中

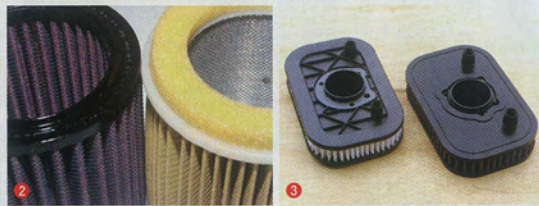
外装一式を'10年型のライムグリーンに変更すると前後して、クラッチ、エアフィルター、ステップなどにも手を加えたファクトリーDAEG。これまでは比較的、地味な改善作業を続けてきたこの車両だけれど、連載開始から約1年を経て、ようやくカスタムマシンらしい雰囲気をもとめるようになってきた……かな？

Photo:柴田直行・伊藤均・中村友彦 Text:中村友彦



## 吸気効率のよさが体感できる ギリシャ生まれの高性能エアフィルター

- ①本文で述べた吸気効率の向上に加えて、専用メンテナンスキットを使って定期的な洗浄・給油を行えば、新品時の性能を何度でも回復できるというのがDNAエアフィルターの大きなメリットなのだ。言うまでもなく純正フィルターは使い捨てだから、長い目で見れば維持費も安く抑えられることになる(価格はDNAが8975円、純正が3497円)。なおDNAでは品質永久保証制度を設けている(リプレースタイプのオンロード用のみ。オフ用やレース用、カスタムフィルターは2年保証)が、これは同社の製品に対する自信の表れと言えるだろう。幅広い中でも主な対応機種は'90年代以降の日本車、ドゥカティ、BMW、トライアンフ、ハーレー、KTM、アプリアなど
- ②フィルター部にろ紙を用いる純正(右)に対して、DNAは油分を含んだコットンを選択(形状を保持するためのメッシュワイヤーはアルミ製)。エアクリナーボックスとの密着性は、純正ではスポンジに依存しているが、DNAの場合は独自のEVA素材を用いて高い気密性を確保している
- ③形状がシンプルなDAEG用では少々わかりづらいものの、僕のもう1台の愛車であるスポーツスター用を仔細に観察すると、DNAならではの造りのよさが理解できる。実は過去に僕は数種類のアフター製エアフィルターをテストしたが、純正(左)以上と思えた製品はDNA(右)しかなかったのだ。キャブレターとの接合部の作りはすごく丁寧だし、エアボックスカバーを支える構造材としての強度も十二分。2年間使った現在でもヘタリは一切ない



## カーボン+削り出しパーツの効果 でカスタム度が大幅にアップ!

- ①外装一式は'10年型で新たに設定されたライムグリーンに換装。5月号の巻頭に登場したブルーもカッコよかったけれど、やっぱりDAEGにはこの色が一番しっくり来ると思う。しかもツートンググラフィック、タイヤは先月号で紹介したミシュラン・パワービューアで、リヤショックはクワンタム。フロントブレーキパッドはメタリカ
- ②STDと同形状のカーボン製メーターカバーは、大阪のカワサキ専門店「忍者」のオリジナルパーツ。価格は3万3600円
- ③ショートタイプのカーボンリヤフェンダーも「忍者」の製品で、純正のスライド式荷かけフックがそのまま使えるのがうれしい。価格は3万1500円でフェンダーレス仕様もあるので、気になる方は問合わせを
- ④チェーンカバーはストライカー(1万3125円)。ドライブチェーンはエヌマEK525ZZZで、スプロケはサンスター
- ⑤4ポジション式の削り出しバックステップもストライカー。写真はSTDに対する移動量が最も少ない35mmバック/10mmアップの状態だが、サーキットでは後退量を変えずに20mmアップにしたほうが体重移動が行いやすかった。価格は5万1450円で、表面仕上げはこのブラックのほかにシルバーアルマイトも選択可
- ⑥'10年型DAEGはホイールに同色と同色のリムステッカーが貼られている。外装部品と同様にこれらも部品単体で購入して、自分で取りつけてみようと思ったのだが……、基本的に手先が不器用な僕には、キレイに貼れる自信がまったくない。そこで6月号の取材でお邪魔したAFGモトで、バイナルグラフィックの第一人者である濱野さんに作業を依頼。パッチリ美しく貼っていただきました



## 効果てきめんだった 3つ10の改善作業

いつもはひとつのテーマを深く掘り下げることをモットーとする当連載だが、今回は10年型になってから取り組んだ3つ10の作業を紹介。

①クラッチ。そもそもクラッチの様子を見ようと思ったのは、シフトタッチが微妙に悪くなってきたからである。シフトタッチでなぜにクラッチ? と思う人がいるかもしれないが、クラッチの作動性はシフトタッチに大きな影響を及ぼす。もちろん、可能性としてはミッション本体やシフター系部品も疑うべきだけれど、今回は最も簡単に点検ができてシフトタッチから手をつけてみたのだ。

結果は残念ながら、クラッチ関連パーツに異常はなく、シフトタッチの大幅改善は実現できなかった。ただし、作業をお願いしたオザワR&Dでクラッチ板にちょっと加工を行ってもらったところ、操作フィーリングが激変。切れる感覚とつながる感覚のわかりやすさは、ランシアルボンマスターを装着した状態に近いものがあった。これは僕にとってはうれしい誤算だった。

②DNAエアフィルター。この製品の作りのよさ、吸気効率の高さについては、僕は'06年から愛用しているスポーツスター800で十二分に体感している。だから性能に関する疑いは持っていなかったものの、DAEGに装着するにあたって、僕は純正エアフィルターとの違いをきっちり知っておきたい



と思った。そこで、約5000km使った純正をまず新品に替え、続いてDNAに変更するという手順を踏んでみたところ……。

やっぱり全然違った。純正同士の違いも歴然で、特に開け始めのツキの優しさは圧倒的に新品が上だけれど、純正新品とDNAの違いはそれ以上で、どんな領域でもエンジンが気持ちよくなると感じる。吸っている空気配が如実に感じられる。乗り味にもメリハリが生まれ、走らせるのが今まで以上に楽しくなった。

③ストライカー製バックステップ。僕の体格(身長182cm、足の長さ182cm)、足の長さはそれなりと走り方に合っているかどうか、半信半疑で取り付けたものの、さまざまな状況で走っての印象はすごく良い。実は装着前はノーマルに対する移動量も少ない製品がほしいと思っていたが、ストライカーが設定した35mmバック/10mmアップという最小移動量は絶妙で、街乗りからサーキットまで、あらゆる状況でステップワークの行いやすさを体感できる。この製品については機会を改めて、さらに突っ込んだ記事を描載する予定だ。

④。前号で報告した'10年型外装の採用と合わせて、メーターカバーとリヤフェンダーを忍者製に、チェーンカバーをストライカー製に交換。素材はいずれもカーボン。このあたりは動力性能に関係ないが、細部の質感の向上でDAEGの愛着は着実に高まっていくものである。

## オザワR&Dで行ったクラッチまわりの点検&ライトチューン



- ①作業を行ったのは3カ月前なので、外装部品はまだ'09年型レッド。クラッチカバーを外すと、裏側には潤滑用オイルラインと騒音低減用のスチールプレート+ラバー(②の右側)がはさまれていた
- ②クラッチ本体を分解。写真は合計16枚のフリクション/スチールプレートを取り外しているところ。この後に手付けたセンターロックナットは鬼のようなトルクで締まっていた
- ③バラしたハウジングはプレートとの接触部に打痕(内の歯に見える黒い跡)が少々。僕的には気になるところだが、「このくらいなら十分許容範囲」と小澤さんは言う
- ④プレートも異常な摩耗や歪みは一切なし。すでに13000km走っているので新品に交換してもいいが、もったいないので今回は再利用。一番奥と一番手前に装着されるフリクションプレートは、他の7枚とは摩耗の質が異なるようだ
- ⑤ヤスリを使ってフリクションプレート凸部端面とスチールプレート凹部端面を面取り(④の溝への引っかかりが減る)。これが今回行った唯一のチューニングで、すごく地道な作業だが、やればやったぶん効果=クラッチフィーリングの向上が確実に体感できる
- ⑥僕が⑤の作業をやらせてもらっている間、小澤さんはカバー裏面のエッジを面取り。同店でエンジンOHやチェーンアップを行う場合、ほぼすべてのパーツにこの加工が行われる
- ⑦クラッチパーツの組み付けはそんなに難しい作業ではないけれど、センターロックナットを締め込む際は、回り止め用のホルダー+エクステンションバー+ヤトルクレンチが必要となる