



## for HONDA CBR250R

前年式対応

**ノーマルフロントフォークにダンピングアジャスターを後付け！  
高性能カートリッジフォークへ CBR250R をアップグレード！**



**TASC for KAWASAKI Ninja250 '18- ¥95,000 (税抜) TASC CBR250R**

TASC は部品単品での販売はしておりません。TASC の組込みには高度な技術を要するため、弊社にて組込み作業を行います。表示価格には組込み工賃が含まれております。

TASC 組込み時に消耗部品の交換料金 ¥7,800 (税抜上代)

交換部品：スライドメタル、ガイドメタル、ダストシール、オイルシール (ダストシール、オイルシールは SKF)

### ノーマルフォークスペック

### TASC フォークスペック

ダンピング  
アジャスター  
非装備

ダンパー  
ロッド式

伸側  
ダンピング  
アジャスター

圧側  
ダンピング  
アジャスター

カート  
リッジ式  
高性能  
積層シム

専用  
フォーク  
スプリング

TASC 内部イメージ  
(写真は MT-09)

## コントロール性を向上させ狙い通りのライディングを実現する CBR250R へ

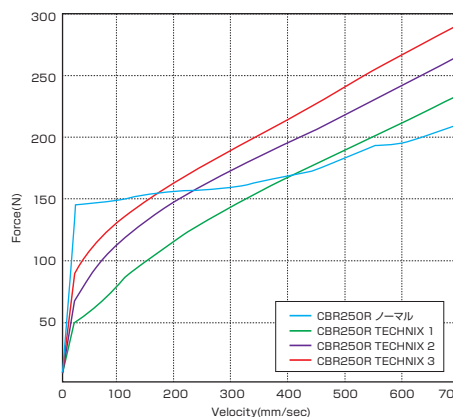
純正フォークには減衰力調整機能がないものを採用する CBR250R。フロントフォーク単体での動きは良いが伸び減衰力の効きが弱いため、ワインディングなどのスピード域が上がったコーナーではコーナリング中にフワフワして接地感がなくなる傾向にある。

そこで、Technix ではフロントフォークの弱点を補うべく TASC キットを CBR250 R 用に新たに開発。シングルレートスプリングを採用しスプリングレートを適正化。積層シム型バルブシステムを用い完全カートリッジ化を図り、片側をコンプレッションダンパー、もう片方をリバウンドダンパーの左右独立調整式システムに大きく変更した。ダンピングにワイドな調整幅を持たすことで、ストリートからスポーツ走行まで幅広いシチュエーションで最適な特性を得ることが可能に。

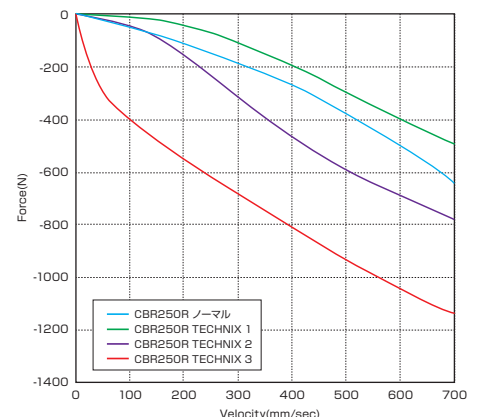


ダイノテストと実走行テストで、様々なライディングフィールドのセッティングデータをチャート化し仕様を決定しています。

CBR250R TASC コンプレッションの比較例



CBR250R TASC リバウンドの比較例



#### ストリートセット

低速、低荷重でも乗り心地を損なわないように減衰力は弱め、小さなギャップ通過時の突き上げも確実に吸収しライダーへの不快感を大幅に軽減。フロントを若干高めに設定することでリアに乗り自然に旋回させる仕様にセットアップ。

#### ワインディングセット

積極的にバイクを旋回させるため、ブレーキを当てながらコーナーにアプローチすることを前提にストリートよりも圧側減衰を掛ける。切り返して快適に車体を操るために、あえてリバウンドはストリートセットと同じ。ストローク中間域でも減衰を掛け安定した車体姿勢でライディングができるようセットアップ。

#### サーキットセット

フルバンク状態でもフロントタイヤを路面に留まらせる為にリバウンドも強めにセット。ロースピード域での減衰力を効かせる設定で、フロントタイヤにしっかりと荷重を掛け、積極的にライダーがマシンを曲げている仕様に、切り替えしやコーナーアプローチでも自由度がある設定。サーキット走行で「攻める」走りをするライダー向けのセットアップ。

弊社テストでは、リアショックを「NITRON R3 シリーズ」を装着してテストしております。車体のバランスを取るために同ショック又は同等の社外品への交換を推奨致します。同ショックを装着の場合には、各ステージごとのリアショックセットアップデータの提供も可能です。