

/// racing suspension
Technix

SUSPENSION SERVICE

テクニクスサスペンションサービスガイド

確かな技術で走りをささえる



/// racing suspension
Technix

Best of Best

唯一無二の“ハイエンド”

サスペンションサービスをすべてのライダーへ

長きに渡り蓄積されたノウハウと数多くの専門機器を用いることで可能となる「ハイエンドサービス」を展開する「確かな技術力」。

そして、サスペンションメーカー直結の情報量と部品調達力が可能とする「確かな情報と部品供給」。

それらをバックボーンにロード、オフロード、スーパーモタード、トライアル、フラットトラックなど

あらゆるカテゴリーのモトスポーツをサポートすることで得られる「確かな経験値」。

「技術、情報、部品、経験」それらの全てを合わせ持つのが、サスペンション専門ファクトリー「Technix」。



Trial

Flat Track

Off-road

On-road

Super Motard

THE SHOCKS COMPANY TECHNIX

CONTENTS

INTRODUCTION About Technix

Technix のご紹介

▶▶▶ P.04

The Service サスペンションメンテナンス

性能回復を主目的とするサービス（オーバーホール）

▶▶▶ P.05-07

The Restore 完全非分解タイプリアショックメンテナンス

旧車に多い溶接・カシメなどで完全非分解タイプのリビルド&レストア

▶▶▶ P.08

The Lowering ロードダウンサスペンションモデファイ

TLUE (Technix Lowering Ultimate Evolution) 等のロードダウン仕様

▶▶▶ P.09-10

The TASC オンロードバイク用フロントフォークカートリッジキット

激変確実！ オンロード向けフロントフォークのカートリッジ化

▶▶▶ P.11-12

The TRIC オフロードバイク用フロントフォークカートリッジキット

市販オフロードマシンのフロントフォークモデファイの決定版

▶▶▶ P.13-14

The Modify オンロード・オフロードサスペンションモデファイ

純正サスペンションをアップグレードする Technix 定番のサスペンションモデファイ

▶▶▶ P.15-20

The Parts 性能アップに欠かせないサスペンションモデファイパーツ

Technix が推奨するサスペンションモデファイ向けプレミアムパーツ群

▶▶▶ P.21-23

The Coating カスタマイズに最適な各種コーティングのご案内

至極の作動感を生み出すスペシャルコーティング

▶▶▶ P.24-26



INTRODUCTION サスペンション一筋20年以上 Technix のご紹介

商号：有限会社テクニクス

所在地：〒344-0122 埼玉県春日部市下柳 43-1

法人設立年月日：2004年9月1日（創業2001年）

代表取締役：井上浩伸

従業員：28名（2023年9月現在）



■ 主要仕入先様

- ・カヤバ株式会社 ・日立 ASTEMO 株式会社 (SHOWA) ・Wilbers Products GmbH ・BITUBO Srl
- ・Reiger Racing Suspension BV ・株式会社ナイトロンジャパン (NITRON)
- ・株式会社アクティブ (HYPER PRO) ・株式会社カロツェリアジャパン (OHLINS)

多くのサスペンションメーカー、輸入元様との直接取引があるからこそ出来る「安心・確実」なサスペンションサービスをご提供しております。
なお、その他メーカーも世界中に広がる弊社のネットワークで各サスペンションメーカーの代理店等を通じて部品やサービス情報の入手が可能で得意としているメーカーも多数ございますので、多くのメーカーのメンテナンス・モデファイ対応が可能です。
サスペンションでお困りの際は、お気軽にお問い合わせください。

■ 主要設備

大型超音波洗浄機 / 大型部品洗浄槽 4台 / ショックバキュームポンプ 4台 / ショックダイナモ 3台 / 大型スプリングテスター 1台 / 小型スプリングテスター 2台 / 旋盤 / フライス盤 / TIG 溶接機 / 移動サービスカー / レーザー刻印機

お客様の大切なサスペンションのメンテナンスやモデファイを可能とする多数の専用工具はもちろんのこと、専用の設備やワークベンチを有し「確実な」作業をお約束致します。

The Service

サスペンションメンテナンス・オーバーホール

定期的なメンテナンスでサスペンション本来の性能を取り戻せ!

快適で安全なライディングに欠かせない「サスペンションシステム」。その根幹となるフロントフォークとリアショックは、マシンを安定して走らせる為に常に大きな仕事をし続け、相当な負荷がかかる。

その結果、オイルの劣化や摺動部品の摩耗などが原因となり「性能低下」を引き起こす。

しかし、性能低下は急激には起こらず、時間の経過や走行距離を重ねる度に少しずつ低下していくのが一般的で、ライダーは性能低下に気づきにくい。

知らず知らずのうちに進む性能低下で「なんだか乗り心地が悪い」「なんだかバイクが安定しない」「なんだか乗りづらい気がする」と原因不明の不調を感じることも。

テクニクスのサスペンションサービスは豊富な経験と技術、最新専用機器を駆使してサスペンションのパフォーマンスを回復させると共に最大限に引き出すことを狙い、その効果は、「誰でもわかる」ほどの性能回復が期待できる。



Technix サスペンションサービスの特徴

日本一を自負する規模と年間作業量を有するサスペンション専門ファクトリーの Technix。そのファクトリーでは他社に先駆けて数多くの専門機器を導入し、多くのサスペンションメーカーとの直接取引があるから持てる「メーカー純正部品」を膨大な数をストックする。多くの経験から得られる「技術」とメーカーのサポートが必須な「情報」と「部品」を有することで、サスペンション専門ファクトリーならではの質の高いサービスをリーズナブルに提供し、多くのライダーから高い支持を獲得。その技術力が認められ、海外製のショックアブソーバー NITRON、WILBERS、BITUBO では、日本国内唯一のメーカーオフィシャルサービスセンターに認定される。



ここが POINT !

- サスペンション専門のエンジニアによるハイクオリティサービス
- 多くのサスペンションメーカーとダイレクト取引が可能とする純正部品*の使用と情報量
- 多くの消耗部品が含まれた作業をご提案。原則的に消耗部品の追加費用負担がない明細会計
- 専門ファクトリーだから可能とする「リーズナブル」なメンテナンス料金設定
- インナーチューブやピストンロッドの研磨仕上げなど細部に渡りプロの仕上げを約束
- 全てのサービスでオイルメーカーと共同開発したサスペンション専用のハイグレードオイルを使用。過酷な条件下でも安定したダンピングを発生することを可能とする。

*純正部品が廃盤などで入手出来ないモデルは、Technix 製の部品を使用します。

推奨メンテナンスサイクル

Technix では、ストリートユースで1万キロ又は2年に一回程度のメンテナンスをお奨めしております。



フロントフォーク メンテナンスサービス

驚くほどスムーズな動きを取り戻す「Technix」のフォークサービス



1本あたり数十点に及ぶこともあるフロントフォークの内部パーツ。シール部品、摺動部品、そしてバルブ部品とその役割は様々ですが、それは使用状況、年数に応じて正常な役割を果たさなくなってきました。単に分解して組み立てるのではなく、その部品一つ一つの役割・動作を把握。そして最大限の性能回復を目指し、最適な部品を選択し最適な作業を施します。その結果、フォークはスムーズな動きを取り戻しライダーに快適性と安心感を与えることが可能となります。その感覚は、あたかもグレードアップされたフォークを使用しているかのように感じられるかもしれません。「スタンダード+α」それが Technix フロントフォークサービスです。

TECHNIX ADVANTAGE III 一切の妥協を排した徹底的なメンテナンス

全てのサスペンションサービスは、自社サスペンションサービス専用ファクトリーにて作業されます。受け入れから全ての工程を熟練したメカニックが対応し、オイル、ブッシュ、シールなどの消耗部品は常時大量に在庫され、迅速で確実なサービスをお約束いたします。車両メーカーの純正部品では手に入れることができない消耗品もメーカー直結の弊社では交換が可能です。細部まで一切の妥協を廃した徹底的なメンテナンスは価格を超えた価値を提供します。

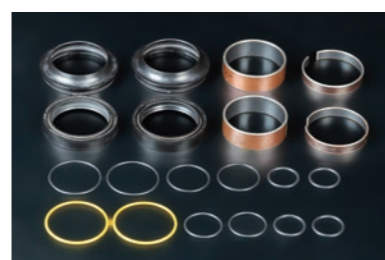


手軽に+α ライトモディファイ

作動感 UP! Technix 推奨アップグレード

SKF ¥4,400 (税抜 ¥4,000) 左右セット1台分

フォークシールキット
高い信頼性とスーパーローフリクションで世界を席巻するアフターマーケットフォークシール「SKF フォークシールキット」。費用対効果が非常に高いパフォーマンスフォークシールで、作動感の「向上にオススメ」。



フロントフォークフルメンテナンス時の標準交換部品 (例)

手軽に+α ライトモディファイ

調整範囲 大幅 UP! Technix 推奨アップグレード For オンロードバイク
メンテナンス+αの費用でファインチューニング!“フロントフォーク ライトモディファイメニュー”

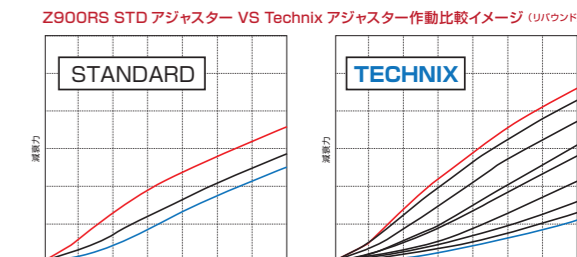
標準の調整幅が狭いアジャスター機構を Technix 仕様へアップグレード! 確実に、そして細かく変化を体感できる「効く」アジャスターを装備することで、ベースのダンピング特性は大きく変化させることなく、より自分の好みに減衰特性の調整が可能。純正フロントフォークの持つパフォーマンスを最大限に引き出すことも狙ったファインチューニングメニュー!



適合機種:
オンロードバイク用
SHOWA/KYB 製
ダンピングアジャスター付き
カートリッジタイプ
フロントフォーク全般

価格: メンテナンス費用+
¥16,500 ~ ¥22,000
(税抜 ¥15,000 ~ ¥20,000)

フロントフォークの構造の違いにより価格は異なります。



STANDARD
STDでは、1クリックの減衰変化が大きく細かい調整ができず、最強から数クリックで大きくダンピングボリュームを落とす。

赤: 最弱
青: 最強
緑: 4クリック戻し
ブルー: 最弱

TECHNIX
Technix アジャスターは、幅広く、そして細かく正確に調整ができる点がポイント。

赤: 最弱
青: 最強
緑: 最強から2クリックづつ戻し14クリックまで。
ブルー: 最弱

グラフはダイノ測定を基にしたイメージです。車種により特性が変わる場合もございます。

PRICE フロントフォークメンテナンス ¥28,600 (税抜 ¥26,000) ~

価格は車種やサスペンションメーカーにより大きく変動します。各車種個別の価格に関してはお気軽にお問い合わせください。なお、弊社価格設定済み車種以外の特殊な車種やサスペンションは現物は確認して別途お見積りとなります。価格には弊社設定の標準交換部品全て含まれますので、大きな不具合が無ければ標準交換部品内で弊社オスメのメンテナンスの対応可能ですが、標準交換部品以外に交換部品が発生した場合は別途頂戴致します。



リアショック メンテナンスサービス

酷使されたショックの性能を匠の技で回復



油温は最大で 120℃、ときに作動スピードは 5m/s を超え、オイル量は 200cc 程という厳しい作動条件にさらされているリアショック。従来は定期的なメンテナンス対象として見られることが少なく、性能回復にはアッセンブリ交換を強いられることも少なくない。しかし、リアショックの役割はバイクの操安性や安定性に対して非常に重要な役割を果たすが故に、定期的なメンテナンスを施すことにより得られる効果は非常に高く、驚くほどバイクの動きが変わる。

TECHNIX ADVANTAGE 最新・最良の機器からベストサービスが生まれる

まずは徹底洗浄！ スプラッシュショット&超音波洗浄機

精密なサスペンションの大敵は内部へのゴミ・異物の混入。それを防ぐために分解工程の前に大型洗浄機「スプラッシュショット」での洗浄。そして、分解後には大型超音波洗浄機により手やブラシが届かない細部に渡り洗浄します。これにより、分解工程で内部に異物を混入させることもなく、クリーンな状態での作業が可能となります。「クリーンな状態」それは質の高い作業を実現するための最低条件です。
(注) サスペンションの状態によっては、塗装の剥がれ防止などの理由で実施しない場合もあります。



パーフェクトなエア抜きを可能とするショックバキュームポンプ

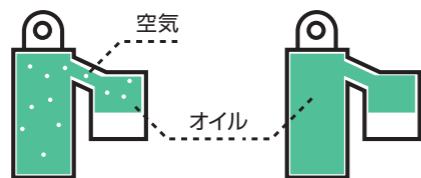
従来の手作業にて行われるエア抜きではショック内部に残るエアを排除することは不可能に近く、中には手作業によるエア抜き自体不可能に近いものもあります。そこでこのショックバキュームポンプを使うことによりショック内部を真空にし、真空状態の中にオイルを送り込め、内部のエア混入はほぼ皆無となります。

このバキュームポンプによりエア抜きされた

リアショックの作動感は

秀逸の一言に尽きます。

(注) 構造上の理由でバキュームポンプの使用が出来ないショックもございます。



手軽に+α コーティングオプションで更なるアップグレード対応可能！ P24-26 参照



リアショックフルメンテナンス時の標準交換部品 (例)

PRICE

リアショックメンテナンス ¥19,800 (税抜 ¥18,000) ~

価格は車種やサスペンションメーカーにより大きく変動します。各車種個別の価格に関してはお気軽にお問い合わせください。なお、弊社価格設定済み車種以外の特殊な車種やサスペンションは現物を確認して別途お見積りとなります。価格には弊社設定の標準交換部品が全て含まれますので、大きな不具合が無ければ標準交換部品内で弊社オススメのメンテナンスの対応可能ですが、標準交換部品以外に交換部品が発生した場合は別途頂戴致します。

The Restore 完全非分解タイプ リアショックのレストア

現代の技術で蘇る旧車純正ショック

様々な手法で製造されるリアショック。その中でもメーカーの製造工程で生産性を優先させて採用される「完全非分解タイプ」のリアショック。一般的には、「溶接」や「カシメ」と言った手法でリアショックユニットをクローズされる。そのため、一般の工具では分解することが出来ず、仮に分解したとしても再びユニットをクローズすることは出来ない。それ故に完全非分解と言われており、従来ではメンテナンス等のサービスは不可能であったが、Technix では「完全非分解」タイプのリアショックにも積極的にアプローチ。切削加工を施すことや Technix 製の部品を製作し用いることで、「レストア (再生)」に成功。純正のオリジナルルックスを大きく壊すことなく、現代の技術を用いることで性能回復だけでなく、性能向上も同時に対応。



CB750F に代表される FVQ ダンパー交換部品の一例。メーカー純正品以外にも Technix で設計、製作された部品を用いることで完全非分解ショックのレストアに成功。弱点と思われる部品も現代のノウハウを投入し対策パーツを製作。それにより、今後もメンテナンスをしながら末永く愛車を楽しむことを可能とする。

オプションメニューで完全レストアにも対応可能

年数を経ているリアショックでは、サビなどで外観も劣化していることも多々あります。Technix では劣化した外観への再塗装や再めっきなど完全レストア対応可能なオプションメニューをご用意。お客様のご希望やご予算に合わせての「レストア」が可能です。

再めっき 再アルマイト ペイント ワンオフ部品設計・製作 など

サスペンション一筋 20 年以上の経験・技術と世界中に広がる部品サプライヤーネットワークを通じてサスペンションレストアをお手伝いします。



レストア向け交換部品の一例。純正部品とワンオフ部品を組み合わせて現代のノウハウを注ぎ再生する。

PRICE

¥38,500 (税抜 ¥35,000) ~ /1 本あたり 車種や構造、状態により価格は変動します。

— ご依頼の際のご注意 —

- The Restore は切削加工など大きな加工を施しショックを再生するメニューです。場合によっては塗装面やめっき面に傷や加工跡が残る場合もございます。
- 多くのショックを分解し、それに合わせて部品を製作しておりますが、弊社で持ち合わせていないサイズの部品が必要になる場合には、数ヶ月単位でお時間を要する場合がございます。
- The Restore は、溶接やカシメを外して代替部品を用いてショックユニットをクローズします。そのため、外観は一部変わりますのでご承知おきください。
- 年数を多く経過しているリアショックでは、部品の劣化により「分解をする」という行為自体で部品が破損することもあります。劣化による破損は弊社では一切の責を負うことは出来ませんのでご承知おきください。



ショックボディが折り返されることで「カシメ」られている完全非分解タイプのショックの一例。このようなタイプ、または同箇所を溶接で非分解とするタイプも Technix の技術力とアイデアで分解、レストアを可能とした。

+αで完全レストア可能 [パウダーコーティング例]



ショックボディの塗装の一例。備った塗装もパウダーコーティングで極上の仕上がりに。

+αで完全レストア可能 [ショックボディ再めっき例]



スチール製ショックボディの再めっきの一例。外面を綺麗にするだけでなく、内面へコーティングすることで摺動性を向上させるのが Technix 流。

The Lowering

ローダウン
サスペンションで
足つき改善

TLUE
TECHNIX LOWERING ULTIMATE EVOLUTION

走りも楽しむ! 「サス屋」が作る本気のローダウン仕様「TLUE」

アドベンチャーバイクに代表されるシート高の高いマシンと、一般的には小柄だとされる日本人。

足つき性に難があるのは至極当然のことと言え、ローダウン化を望むライダーも多い。一方、ローダウンの手法の大半は、シートを削る、リンケージを変更するなど、その車輛が本来持つ快適性やサスペンションの機能を損なう手法が用いられてきた。

Technix では、サスペンション全長（ストローク）を短くする手法を採用しローダウン化を実現。単にローダウンするだけでなく、それに合わせてスプリングやダンパー特性も見直し、「走りも楽しめるローダウン仕様」をコンセプトに、快適性とサスペンションの機能も重視した「サス屋」ならではのローダウンを開発。

TLUE (Technix Lowering Ultimate Evolution) とは



Technix が提案するローダウン仕様。単に足つき性を良くするのではなく、ハンドリングやサスペンションの機能などのライディングに不可欠な要素も重視し、ローダウンでありながらもきっちりと「走り」を楽しめる足回りも併せ持つことを狙って Technix で実走行テストを繰り返した「Technix が自信を持って提案する」ローダウンサスペンションサービス。

TLUE for SUZUKI V-STROM800DE



走りも楽しむローダウンを実現するために

TLUE 仕様製作にあたり、まずトレール量、キャスト角、スイングアーム垂れ角など車体のディメンションを測定し、そして実走行、更にショックダイノを用いて徹底テスト。それは、ローダウン化を図りながらも「バイクを楽しむ」ことに欠かせないハンドリングや車体の前後バランスへの影響を最小限に抑える為の基礎データの確認と言える。それらを基に、前後ローダウン量の適正バランス、スプリングレートの選定などを行う。V-STROM800DE では、前後のローダウン以外にもリアショックスプリングの変更とダンピング特性の変更を図る「リバルビング」を実施し、足つき性の向上によりスポイルされる可能性が高い「快適性」、「安定性」、「操作性」をしっかりと保つノウハウを投入しセットアップを施す。



NORMAL 「両足接地不可」



TECHNIX TLUE 「両足接地可能」

ライダー身長：162cm

ご注意：足付き写真は弊社テスト時のサンプルであり、環境や車輛状態により同じ足付きにならない場合がございます。ご了承下さい。

TECHNIX ADVANTAGE III サス屋だから出来る5つのポイント

- スタンダード車輛をディメンション測定機と実走行で徹底テスト。
ローダウンでもハンドリングなどバイクの乗り味の変化を最小限に抑える車体姿勢を維持。
- ローダウンに合わせて、スプリングやダンパーなどの特性を変更。
短いストロークでも衝撃を吸収出来るように実走行テストを繰り返し最適化を図る。
- 小柄なライダーでも安心感を十分に感じて戴けるように、ローダウン量を可能な限り大きく設定。
- シート、ステップ、ハンドルとの位置関係が変わらないローダウン手法を用いることで、ライディングポジションへの影響は無し。
- リンケージレシオがメーカー設計値から変わらないので、走行時のリアサスペンションの作動フィーリングの変化を最小限に留める。



TECHNIX TGR CHANNEL

TENERE700 (-50mm)、DESERT-X (-60mm)、V-STROM800DE (-40mm) のTLUE仕様を宮城光氏と吉田雄一選手が林道から～ワインディングまで徹底乗り比べ!



Caution!

足つき性を重視したセットアップとなっております。最低地上高が少なくなっておりますので、悪路での走行の際には十分速度を落として走行してください。

LINEUP & PRICE

車種	年式	品番	ローダウン量	価格
YAMAHA TENERE700	20-	TLUETNR7	50mm	¥ 119,900 (税抜 ¥109,000)
SUZUKI V-STROM800DE	23-	TLUEVST80	40mm	¥ 141,900 (税抜 ¥129,000)
DUCATI DESERT-X	22-23	TLUEDSTX	60mm	¥ 141,900 (税抜 ¥129,000)

Technix サスペンションローダウンカスタム

憧れのマシンに乗ることを「足つき」で諦めていませんか？



NORMAL

LOWDOWN -30mm

LOWDOWN -50mm

Technix で実走テストを繰り返しパッケージでのご提案の「TLUE」以外でもお客様のご要望に合わせての「ローダウンカスタム」を承ります。足つきに難があり「諦めていた憧れのマシン」を安全に気持ちよく乗るために、サスペンションのプロフェッショナルが個々のニーズに合わせてセットアップ致します。オン・オフ問わず、Technix が持つ技術力と経験値からマシンの性能を可能な限りスポイルしない最適な手法でご提案させて頂きますので、お気軽にお問い合わせください。

足付き比較車種：KTM250EXC-TPI

「TASC」で高機能カートリッジフォークへアップグレード！ 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！

サーキットで1秒でも速く走りたい、峠道を軽快に疾走したい、ツーリングや街乗りを快適に楽しみたい。
オンロードバイクへの要求はライダーにより様々に変化する。果たして、それらの要求にスタンダード状態のサスペンションが
全て応えてくれるのか・・・ 簡易的な構造を持つフロントフォーク、アジャスト機構の無いフロントフォークなど、
生産コストを重視したフロントフォークではライダーの要求を満たすことは難しいと容易に想像できるだろう。

TASC 内部イメージ
(写真は MT-09)

Technix では、最良のパフォーマンスを得るべくメーカーでは掛けることができない
エクストラの「コスト」を掛けてアジャスタブルカートリッジ化を実現。
スタンダードのフロントフォークでは成し得ない
上質な作動感を TASC で堪能して欲しい。

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！ 高機能カートリッジフォークへ アップグレード！

サスペンションスペシャリストのテクニクスが開発した、
フロントフォークアップグレードのファイナルアンサー TASC。
多くのライダーがノーマル状態で不満を持ち、
それを解消する選択肢が少ないフロントフォーク。
さらに関連する足回り機能パーツとのバランスを
維持しながらのカスタムは困難を極めます。
そこでテクニクスはノーマルフロントフォークを生かし
内部構造を大幅にアップグレードする新システム「TASC」を開発。
アウター/インナーチューブ等を流用することで、
マシンのバランスを崩すこと無く、
コストダウンとハイパフォーマンスを両立しました。

TASC オリジナル
トップボルトを装備し
伸/圧ダンピング
アジャスターを後付け

左側フォークに圧側ダンピングアジャスター、
右側フォークに伸側ダンピングアジャスターを装備

アウターチューブは
純正品を使用

内部構造をカートリッジ化し
ダンピング性能を強化

インナーチューブは純正品を使用



コンプレッションアジャスター
コントロール部

リバウンドアジャスター
コントロール部

TASC アジャスター部
(写真は Z650RS)

こんな
ライダーの
悩みを

- ノーマルフロントフォークの乗り心地に不満がある
- 手軽にフロントフォークをアップグレードして 1 ランク上のライディングを楽しみたい
- アフターメーカー製高機能フロントフォークに交換したいけど予算が・・・
- 街乗り～スポーツ走行などシーンによってフロントフォークのセッティングを変更したい

TASC
が解決します！

フロントフォークのシステム自体を見直し
内部構造を大幅にアップグレードすることで
アフターメーカーフォークに迫るパフォーマンスを発揮

高コストなインナーチューブやアウターチューブに
純正品を使用することでコストダウンを実現

ダンピングアジャスターを後付けすることにより
様々なライディングシーンや
好みに合わせてジャストなセッティングが可能

👉 ここが POINT !



アジャスタビリティ

単にカートリッジフォークへとアップグレードしても、使い方や好みで求められる減衰力には幅があります。
そこで、TASC では必ずコンプレッション（縮み）とリバウンド（伸び）の作動速度を調整できるように
ダンピングアジャスターを装備。乗り心地重視でキビキビと軽快に走るシティラン。
タイヤを地面に擦り付けるかのようにグリップを引き出そうとするサーキット走行。
ダンピングの調整により幅広いライディングシーンに対応でき、好みに応じて調整可能。
どんなレベルのライダーでも体感できる的確な調整幅の広さも TASC のポイント。



テクニク

Technix がプロデュースする TASC。簡素化された純正品を最高のパフォーマンスを持つフロントフォークへ生まれ変わるには、
時に大きな加工も必要になり、簡単にボルトオンで取付とはいかない。しかし、サスペンションに対する高い見識と技術、
そして経験に基づき分解・加工・セットアップまで一貫して作業する事で、比較的低コストでのサービス提供を可能とした。
そして、ラインナップされる全ての車両を自社内でダイノテスト、実走行テストを行い日本の道路を走る
日本人のためのサスペンションセッティングを施す。



コストパフォーマンス

純正フロントフォークをアップグレードする TASC。性能的には、純正<TASC<→流アフターフォーク（NITRON、OHLINS 等）
となる。しかし、アフターマーケットフォークは性能なりに高価であり、そのラインナップに限られる。
また、ラインナップ外の車種に取り付けようとすると、ホイール、ブレーキやトリプルクランプなどの変更が必要となることから
技術だけでなくコスト面でも大きな負荷がかかる。TASC は純正のインナーチューブとアウターチューブをそのまま使用。
内部構造の見直しで性能を飛躍的にあげるため、その他の部品の事を気にする必要はない。
Technix でセットアップされる高いパフォーマンスを持つ TASC は車体側を一切加工することなく、
ボルトオンで装着可能でコストパフォーマンスは抜群に高い。

LINEUP & PRICE

ラインナップ以外の車種も特注での対応が可能な場合もございます。お気軽にお問い合わせください。

メーカー	車種	年式	モデル	品番	税込価格	税抜価格	メーカー	車種	年式	品番	税込価格	税抜価格	
HONDA	CB1300SF	1998-2023	SC54	TASCSCB13	¥129,800	¥118,000	SUZUKI	Bandit1200/S	2000-2005	TASCBDT12	¥118,000	¥100,300	
	CB1300SB	1998-2023	SC54	TASCSCB13	¥129,800	¥118,000		KTM	690DUKE	2012-2018	TASCDUKER69	¥144,000	¥122,400
	CB650R	2019-2020	RH-03 (ISFF-BP 非対応)	TASCCB65R	¥158,400	¥144,000			390DUKE	2014-2016	TASCDUKERC	¥144,000	¥122,400
	CB1100RS	2018-2023	SC65	TASCCB11RS	¥129,800	¥118,000			390DUKE	2017-2020	TASCDUKERC2	¥144,000	¥122,400
	CBR250RR	2017-2020	MC51 (MC 旧)	TASCCBR250RR	¥158,400	¥144,000			250DUKE	2015-2016	TASCDUKERC	¥144,000	¥122,400
	CBR250RR	2021-2022	MC51 (MC 新)	TASCCBR250RR-13	¥158,400	¥144,000			250DUKE	2017-2020	TASCDUKERC2	¥144,000	¥122,400
	CBR250R*	2015-2017	MC41	TASCCBR250R	¥125,400	¥114,000			200DUKE	2012-2016	TASCDUKERC	¥144,000	¥122,400
	X-ADV	2017-2023		TASCXADV	¥129,800	¥118,000			200DUKE	2017-2020	TASCDUKERC2	¥144,000	¥122,400
	GROM*	2013-2020	JC61/JC75	TASCGROM	¥105,600	¥96,000			125DUKE	2011-2012	TASCDUKERC	¥144,000	¥122,400
	GROM*	2021-2023	JC92	TASCGROM21	¥105,600	¥96,000			125DUKE	2013	TASCDUKERC2	¥144,000	¥122,400
Monkey*	2018-2021	JB02	TASCMONKY	¥105,600	¥96,000	RC390	2014-2016		TASCDUKERC	¥144,000	¥122,400		
Monkey*	2022-2023	JB03	TASCMONKY2	¥105,600	¥96,000	RC390	2017-2020	TASCDUKERC2	¥144,000	¥122,400			
Dax125*	2022-2023	JB04	TASCDA125	¥105,600	¥96,000	RC250	2015-2018	TASCDUKERC	¥144,000	¥122,400			
YAMAHA	YZF-R25*	2015-2018		TASCR25	¥125,400	¥114,000	RC200	2014-2016	TASCDUKERC	¥144,000	¥122,400		
	YZF-R25	2019-2023	RG43J	TASCRG43J	¥158,400	¥144,000	RC200	2017-2018	TASCDUKERC2	¥144,000	¥122,400		
	MT-07*	2014-2023		TASCMT07	¥125,400	¥114,000	RC125	2015-2016	TASCDUKERC	¥144,000	¥122,400		
	MT-09	2014-2023		TASCMT09	¥129,800	¥118,000	RC125	2017-2020	TASCDUKERC2	¥144,000	¥122,400		
	MT-09 TRACER	2014-2017		TASCTRACER	¥125,400	¥114,000	DUCATI	SCRAMBLER 1100	2018-2020	TASCSCCL	¥144,000	¥122,400	
	XSR900	2016-2023		TASCXSR9	¥129,800	¥118,000		SCRAMBLER CafeRacer	2018-2020	TASCSCCLR	¥144,000	¥122,400	
	XJR1300	1998-2015		TASCXJR1300	¥129,800	¥118,000		TRIUMPH	SCRAMBLER	2018-2020	TASCSTCL	¥118,000	¥100,300
KAWASAKI	ZRX1200DAEG	2009-2016		TASCDAE	¥129,800	¥118,000	※ プリロードアジャスターなしモデル。						
	ZEPHYR1100	1991-2006		TASCZEPH11	¥129,800	¥118,000	ラインナップリストは2023年11月現在						
	Z650RS	2022-2023		TASCZ650RS	¥129,800	¥118,000	メンテナンスを伴う作業になりますので、 不具合があった場合は修理のご提案をさせていただきます。 シール部品などの消耗部品交換が必要な場合には別途頂戴致します。						
	Ninja400*	2018-2023	EX400	TASCNINJA25	¥129,800	¥118,000							
	ZX-25R	2021-2023		TASCZX25R	¥145,200	¥132,000							
	Ninja250SL*	2015-2016		TASCNINJA25SL	¥158,400	¥144,000							
	Ninja250*	2018-2023	EX250	TASCNINJA25	¥129,800	¥118,000							
Z125 Pro*	2016-2022		TASCZ125	¥158,400	¥144,000								



HONDA Monkey JB03



HONDA CBR250RR MC51



KAWASAKI ZEPHYR1100

The TRIC

オフロードバイク向け
フロントフォークカートリッジキット

市販オフロードマシンのフロントフォークモディファイの決定版！ TRIC でレーサー並みに激変するハイパフォーマンスを体感せよ！

250cc クラスのトレールバイクに代表される市販オフロードマシンのフロントフォークは、レーサーモデルと比べると安定感や作動感の脆弱さ、またはアジャスタビリティの低さに不満を持っている方も多いのでは？！

TRIC では、その不満を改善すべく内部のカートリッジシステムを完全新設計。同時にダンピングのアジャスタブル化にも成功。

これにより、サスペンションの作動スピードの変化に対してのダンピングの応答性が大幅に改善され、

あらゆる路面での凹凸変化を確実に吸収する高いダンピング性能を確保。ストリートから林道、そしてレーシングシーンまで対応可能な懐の深さを持つ、唯一無二のカートリッジキット“TRIC”がオフロードマシンのフロントフォークの概念を覆す。



完全新設計のTechnixオリジナルの
カートリッジキット例 (CRF250L)



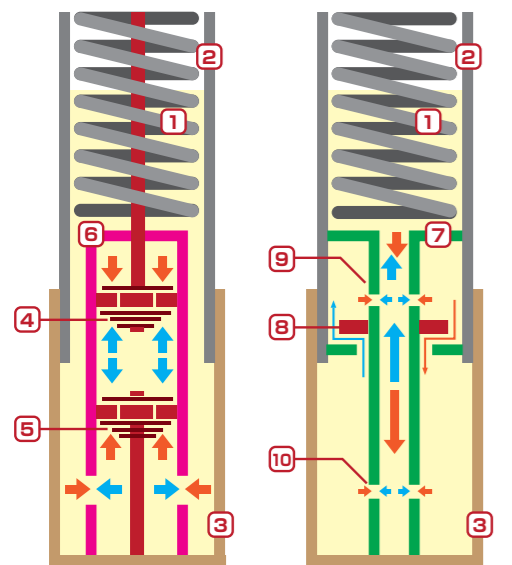
トップボルトに装着されたリバウンドアジャスター装着例
(CRF250L)



フォーク下部に外部から調整出来るように新設された
コンプレッションアジャスター装着例 (CRF250L)

KLX230でTRICのアドバンテージを徹底解説 “KLX230 STD VS KLX230 TRIC”

オイル流路の大幅変更で安定感・応答性・追従性大幅 UP! KLX230 のスタンダードのフロントフォークはダンパーロッドフォーク (別名：フローティングバルブフォーク) を採用。TRIC のカートリッジフォークとの違いを解説。



TRIC カートリッジの例 KLX230 スタンダードの例

- ① スプリング
- ② インナーチューブ
- ③ アウターチューブ
- ④ 伸び側バルブシム
- ⑤ 圧側バルブシム
- ⑥ カートリッジ
- ⑦ ダンパーロッド
- ⑧ チェックバルブ
- ⑨ 伸び側オリフィス
- ⑩ 圧側オリフィス

圧縮時のオイルの流れ → 伸び時のオイルの流れ →

ADVANTAGE ① フォークシステム

TRIC では、カートリッジシステムを採用し、安定した減衰の発生とオイルの泡立ち (キャビテーション) を防ぐ。

スタンダードは、ダンパーロッドで安定した減衰力の発生に難あり。

ADVANTAGE ② ダンピングシステム

TRIC では、伸び側・圧側の減衰力を多積層バルブシムで発生。

低速～高速と作動速度の変化に応答した減衰力の発生が可能。

スタンダードはオリフィス式で速度変化に対応できず。

ADVANTAGE ③ アジャスタビリティ

TRIC では圧側・伸側のダンピングアジャスターを標準装備。

これにより、シチュエーションに応じてダンピング調整が自由自在に可能。

スタンダードはアジャスター機構は持たない。

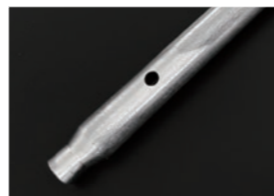
このスタンダードでは実現不可能な 3 つのアドバンテージにより、ストリートから林道、そしてレーシングシーンまで対応可能な懐の深さが TRIC のポイント。



リバウンドバルブ側カートリッジ内部 (TRIC)



コンプレッションバルブ側カートリッジ内部 (TRIC)



KLX230 スタンダードダンピング構造

Caution! この商品はキットでの販売を行っておりますが、組込みにはアクスルブラケットの脱着が必要な場合 (倒立フォーク) や、インナーチューブ内部パーツ切取り外し・溶接取り付け (正立フォーク) が必要になるなど、難度の高い作業が要求されます。組込みは弊社にご依頼頂くか、サスペンションに精通したショップでの作業を強く推奨致します。

TRIC

TRIC VARIATION

TRIC には走行シチュエーション、スタンダードフォークの構造等により 3 タイプのバリエーションを設定。

ダンパーでのストロークスピードのコントロールのみならず、専用フォークスプリングでストローク量も適切にコントロール。

スタンダードとは一線を画する TRIC ならではの高質なフィーリングをトレールマシンに。

TRIC FUN 仕様 ツーリング向け!

ツーリングからスポーツライディング向けに開発された FUN 仕様は、片側フォークのみに TRIC カートリッジを組み込み、もう一方はスタンダードフォークの持つシステムをそのまま用いる TRIC の入門キット。

比較的安価に高い効果を狙い、ツーリングやスポーツライディングユースでは十分にその恩恵を受けることができ、快適なライディングをもたらす。



こんなユーザーにオススメ!

- ・スタンダードのサスペンションに不満を感じている方
- ・林道ツーリングを含む一般道ツーリングをメインに楽しみたい方
- ・コース走行等、オフロードを楽しみたい方

■ 採用システム: SFF機構 (右側スプリング・左側ダンパー) ■ ダンピングアジャスト: 片側のみ 伸・圧可能

■ 専用フォークスプリング付属 (一部車種) ■ フォークオイル別売り 推奨オイル: TRFO-05 (P25ページ参照)

専用フォークスプリング付属車種 ¥71,500 (税抜: ¥65,000) 専用フォークスプリング付属無し車種 ¥66,000 (税抜: ¥60,000)

TRIC COMP 仕様 スポーツライディング向け!

ツーリングユースからレースユースまで幅広く対応する懐の深さが魅力の COMP 仕様。両側に TRIC を組み込み、専用スプリング (一部車種除く) で

フォークの内部構成パーツを完全 Technix 化。その効果は絶大でスタンダードのフォークとは一線を画する抜群のしなやかさと安定感で、

ギャップなどの走破性も格段にあがる。楽に安全に楽しく走る、そしてそれに「速く」を加えても全く裏切られる感じがしないフォークの安定感・作動感が魅力。



こんなユーザーにオススメ!

- ・スタンダードのサスペンションに不満を感じている方
- ・ツーリングだけでなく、コース等でスポーツライドを楽しみたい方
- ・オフロードコース走行をメインにしている方
- ・エンデューロ等のレースに参戦している方

■ 採用システム: 両側ダンパー・両側スプリング ■ ダンピングアジャスト: 左右とも 伸・圧可能

■ 専用フォークスプリング付属 ■ フォークオイル別売り 推奨オイル: TRFO-05 (P25ページ参照)

¥107,800 (税抜 ¥98,000)

TRIC PRO 仕様 スポーツライディング～レース向け

Technix がオススメする COMP 仕様 にロングストローク化をプラス。トッププロライダーからの要望を受けて難セクションでの走破性を上げることを目的に開発されたのがこの PRO 仕様。十分なダンピング性能に余裕のあるストローク量を併せ持つハイエンド仕様の逸品。



こんなユーザーにオススメ!

- ・上級者のレースユースに
- ・最低地上高を上げる必要のあるシチュエーションでの走行が多い方

■ 採用システム: 両側ダンパー・両側スプリング ■ ダンピングアジャスト: 左右とも 伸・圧可能

■ 専用フォークスプリング付属 ■ フォーク全長を伸ばし走破性アップ

■ フォークオイル別売り 推奨オイル: TRFO-05 (P25ページ参照)

¥118,800 (税抜 ¥108,000)

ロングストローク化に伴い、リアショックもロングストローク化する必要がございます。TEC シリーズ又は NITRON (車種により異なる) で TRIC PRO 対応の特別仕様を弊社にてご用意しておりますので、詳しくはお問い合わせください。

組込工賃が別途必要となります ¥29,700 (税抜 ¥27,000)～

車種により金額が変動します。詳しくはお問い合わせください。

LINEUP & P/N

メーカー	車種	年式	TRIC FUN	TRIC COMP	TRIC PRO
HONDA	CRF250L	13-20	TRICCRF250L0FUN	TRICCRF250L0COMP	TRICCRF250LPRO
	CRF250M	13-19	TRICCRF250M0FUN	TRICCRF250M0COMP	N/A
	CRF250RALLY	13-20	TRICCRF250R0FUN	TRICCRF250R0COMP	N/A
	CRF250L	21-23	TRICCRF250L1FUN	N/A	N/A
	CRF250L-S	21-23	TRICCRF250L2FUN*	TRICCRF250L2COMP	N/A
	CRF250L/L-S モタード仕様	21-23	TRICCRF250M1FUN	TRICCRF250M1COMP	N/A
	CRF250RALLY	21-23	TRICCRF250R1FUN	N/A	N/A
YAMAHA	SEROW250	05-20	N/A	TRICSERW250COMP	N/A
	WR155R	20-23	N/A	TRICWR155RCOMP	N/A
	TENERE700	20-23	N/A	N/A	TRICTEN700PRO
KAWASAKI	KLX230	20-23	N/A	TRICKLX230COMP	N/A
	KLX230S	22-23	N/A	TRICKLX230SCOMP	N/A
	KLX230R	20-23	N/A	TRICKLX230RCOMP	N/A
	KLX150BF	ALL	TRICKLX150BFUN	N/A	N/A
	KLX140G	17-23	N/A	TRICKLX140G1COMP	N/A
BETA	X-Trainer	15-21	TRICBETXTN0FUN	N/A	N/A
FANTIC	XEF250	21-23	TRICXEF250FUN*	N/A	N/A

ラインナップリストは2023年11月現在

※ 専用フォークスプリングの付属無し。純正スプリングを使用します。



大径22mmカートリッジ+ロングストローク化!
エクストリームコンディションで実力を発揮する
TRIC PRO “Tenere700” 用デビュー間近!

The Modify

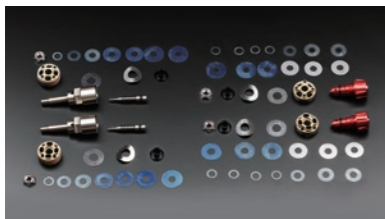
オン/オフロードバイク向け
サスペンションモデファイ

快適性 UP! 安定性 UP! 走破性 UP!
その不満 純正サスペンションのアップグレードで解決可能!

for Street & Touring ストリート向け フロントフォークモデファイ

よりしなやかで快適な足回りへ

リッタークラスのマシンを例にしてみると、一般的には二人乗りを考慮した上でハイスピード領域の安定性を重要視し、サスペンションの傾向としてはスプリング主体の作動感で硬めの印象を受けることが多い。しかしながら、ストリートユースやツーリングでは、サスペンションがよく動き路面からの衝撃をしなやかに緩和する「快適性」と快適でありながらも常用速度域での「安定性」を求められる。Technix のサスペンションモデファイでは、バルブの仕様変更や時にはダンパーシステム全体を見直すことで、スプリング主体の作動感から、ダンパー主体の作動感への「しなやかさ」を狙ってセットアップ。快適性と安定感の両立、そしてライダーがバイクを操ることの楽しさを十分に感じることが出来る足回りを目指す。



Technix が目指す理想のダンパー特性を目指し、減衰力特性を担うバルブピストン式に変更。ピストン形状、オイル流路形状変更等で極低速からダンピングボリュームを確保しながらもフォーク全域でのリニアな作動感を狙う。



純正の大雑把な調整から細かいファインチューニングを可能とするために、コンプレッションアジャスターも変更。外観からフォークがモデファイされていることがわかる象徴的なパーツ。

[サービスメニューは一例です。ご要望やご不満点、ご予算等に応じて車種ごとに最適なプランをご提案させていただきます。]

手軽に+α

コーティングオプションで更なるアップグレード対応可能! P24-26 参照

SKF フォークシール選択可能!

バイクの楽しみ方は千差万別。オンロードバイクと言っても、ツーリング、レース、スポーツライディングなどその使い方は多岐にわたる。オフロードバイクも同様である。さらに、それにプラスしてライダーの体格やライディングスキル、そして好みも含めればサスペンションに求められる要件が大きき変わってくることは容易に想像できる。Technix では、純正サスペンションをベースに、スプリングはもとより減衰力特性を司るバルブの設定やピストン形状または減衰力アジャスターの形状を見直すなど、独自のノウハウと経験値、そして専用の機器を用いて、個々のライダーのニーズに合わせたサスペンションモデファイを得意としている。レースユースだけでなくストリートユースでもその恩恵は十分に体感可能。純正サスペンションではどうしても超えられない市販品であるが故の「壁」を超えて、Technix だからできるサスペンションモデファイがここにある。

for Road Racing ロードレース向け 前後サスペンションモデファイ

レースを戦うそれぞれのライダーにジャストフィット

一般公道走行をメインに開発される市販車のサスペンション。ツーリングやワインディング走行など一般的な使い方の中ではそれなりに走らせることはできるが、レーシングユースになると話は変わる。ハードなブレーキング、グリップの高いタイヤ、そしてハイスピードからサスペンションに掛かる大きな荷重。その極限とも言える状況下の中で、コンマ1秒を競うレースで最も重要となるマシンの操安性を司るサスペンションに求められるパフォーマンスは計り知れない。マシンやライダースキル、ライディングスタイルによって微妙に変わるライダーのサスペンションに対する要求を具現化する技術と経験、そしてそれを支えるハイエンド機器。Technix でしか出来ないハイエンドサービスをあなたのマシンへ。



Technix のサスペンションモデファイは単にバルブを積み直す「リバルビング」だけではない。必要に応じて減衰力を司るピストン形状の変更、トップアウトスプリングの追加、ダンピングアジャスターなどサスペンションの作動又は作動感に関わる部品全てを見直す場合も多々ある。YZF-R6 はその一例と言える。

[サービスメニューは一例です。ご要望やご不満点、ご予算等に応じて車種ごとに最適なプランをご提案させていただきます。]

手軽に+α

コーティングオプションで更なるアップグレード対応可能! P24-26 参照

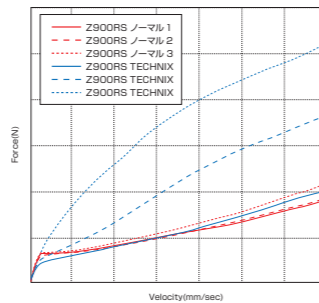
SKF フォークシール選択可能!

TECHNIX モデファイ提案例 KAWASAKI Z900RS

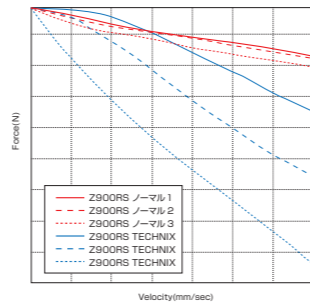
フロントフォーク

リバルビング+Technix コンプレッションアジャスター取り付け
参考作業費用: ¥88,000 (税抜 ¥80,000 作業内容等により変動します)

Z900RS コンプレッションの比較例



Z900RS リバウンドの比較例



ダンパー減衰力特性 STD vs Technix

スプリングをフロントフォークの作動のメインパートとした純正フロントフォーク。その作動感はバタバタと速い動きで上質な動きとは言い難い。そこで、スタンダードからダンパーボリュームを大幅にアップさせ、ダンパー主体のしっとり感としなやかさを併せ持つ上質な作動感を狙うのが Technix のモデファイの特徴。調整幅もスタンダードよりも大きく拡大し、ストリートユースからスポーツライドまで幅広いライディングシーンに対応。

Rider's Complaints ▶ ご依頼頂いたライダーの不満点例

- 路面のギャップを拾い、跳ねられることが多い
- フロントフォークの動きの硬さを感じ、作動感が乏しい
- ハンドルが軽くふらつく
- フロントタイヤの接地感が希薄
- バネバネしい作動感でしっとり感がない

Technix Solution ▶ Technix の作業内容とその効果の一例

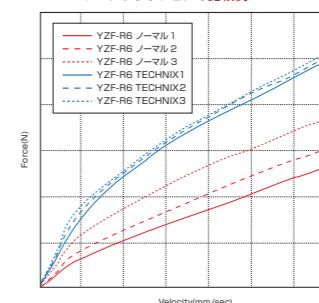
コンプレッション/リバウンドピストンをはじめとする全てのバルブおよび調整機構を一から見直し変更することで、減衰力調整機能とダンピング特性を向上させることでセットアップ。フロントフォークの作動フィーリングは大きく変化し、その中でも低速域から中速域にかけてのダンピング特性にこだわることで、しっとりとした上質な足まわりを走り出した瞬間から感じられ、路面のギャップの吸収性が格段にあがりストリートユースやツーリングユースで快適性を際立たせる。ワインディングやスポーツ走行など加減速を多用する中では、フロントフォークの作動速度が中速域から高速域でのダンパーボリュームをアップさせたことでタイヤの接地感も増し、ライダーがバイクを積極的に操り、思い切ったライディングが可能に。また、オイル流路を見直した Technix 製のコンプレッションアジャスターを組み込むことでダンピングの調整を好みに合わせて幅広く、そして細かく正確に調整ができる事が可能になり、より多彩なシチュエーションに対応が可能に。純正フロントフォークがあたかも高級アフターマーケットフォークに変わったかの様な作動感の変貌を感じることが可能。

TECHNIX モデファイ提案例 YAMAHA YZF-R6

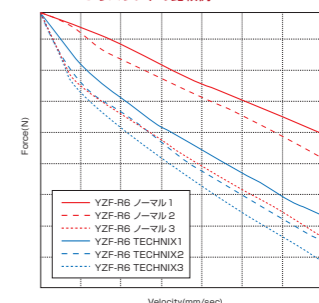
フロントフォーク リアショック

リバルビング+α
参考作業費用: ¥121,000 (税抜 ¥110,000 作業内容等により変動します)

YZF-R6 コンプレッションの比較例



YZF-R6 リバウンドの比較例



ダンパー減衰力特性 STD vs Technix

ロードレース向けのセットアップに必要なロースピード域のコンプレッションダンピングをアップ。また、リバウンドアジャスターがコンプレッションダンピングへ影響が出ない構造へ変更しているためコンプレッションアジャスターの作動領域が一見狭まっているように見えるが、必要十分な作動領域を確保。

Rider's Complaints ▶ ご依頼頂いたライダーの不満点例

- フロントの低さ(特にブレーキング時)
- リアの伸び切り感の悪さ
- 上記からくるコーナリングの難しさ
- 前後サスペンションの減衰力不足。
- ピッチング量をあげたい

Technix Solution ▶ Technix の作業内容とその効果の一例

フロントフォークはリバルビングにより減衰力特性を変更、またスプリングレートも上げタイヤをしっかりと押せるダンパーとスプリング反力をもたせる。また、フロント下がりの車体姿勢を適正化するために、フロントフォークの全長を伸びきりで10mm伸ばすことに。これにより車体姿勢の補正だけでなく、ストロークも増えたことによりピッチングも有効に使えることを狙う。リアショックのダンパーはハイグリップなタイヤをしっかりと路面に食わせられるように初期からしっかりと効かせながらも、ピッチングを阻害しないようにストロークスピードの中間以降の減衰力の立ち上がりを抑える方向でセットアップ。また、トップアウトスプリングを追加し、伸び切りでの不快感を低減。これによりブレーキング時のリアの接地感も向上し、バイクの限界値は格段に上がった。結果、ハードなブレーキングでもストロークが止まる感じもなく1次旋回し、ピッチングを使い2次旋回にもストレスなく移行できるようなマシンになる。また初期から減衰力が効いているためバタバタした動きになることもなくライダーに掛かる疲労度も少なくなる。

for Middle & Big Off-Road Touring

ミドル・ビッグオフロードツーリング向け 前後サスペンションモデファイ

マシン本来のオフロード性能を引き出せ

ミドルクラス以上のオフロードツーリングマシンを例にしてみると、一般的に舗装路でのハイスピード走行にも十分な余裕を持って対応できるように設定される純正サスペンション。一方、オフロードを快適に楽しく走ろうとすると、その「十分な余裕」の分だけオフロードでの走行性能をスポイルしてしまう傾向にある。Technixでは、オフロード走行に焦点を合わせて、オフロードマシンが本来持っている長いストロークを十分に活かしたギャップの追従性と吸収性、そしてそこから来る快適性を求めてサスペンションをモデファイ。林道などのオフロード走行をより楽に、楽しく、気持ちよく走れるサスペンションへと変貌させる。もちろん、舗装路での走行も一般的な常用速度域であれば、十分な性能を発揮する。



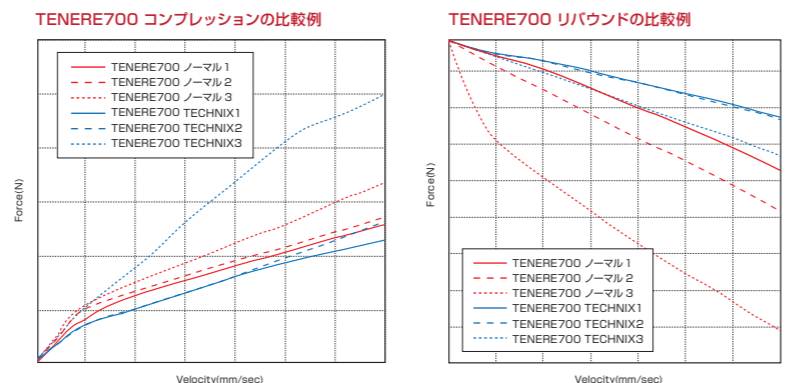
ソフトスプリングをチョイスし、悪路でのサスペンションの作動量を大幅にアップ。同時にスプリングレートに合わせて作動スピードを上げる為にダンピング特性を変更。やさしく、しなやかに動くサスペンションを実現する。

TECHNIX モデファイ提案例 YAMAHA TENERE700

フロントフォーク リアショック

リバルビング+スプリング交換+Dual コンプレッションアジャスター

参考作業費用：¥154,000 (税抜 ¥140,000) 作業内容等により変動します



ダンパー減衰力特性 STD vs Technix
スタンダードのリバウンドダンピングの効いたオンロード向け設定から、ソフトスプリングに合わせた、よく動くオフロード向けのダンピング特性へ大幅に変更。また、リアのDUAL コンプレッションアジャスターにより得られる広いアジャスタビリティは、フラットタートからギャップ、ジャンプなどのハードなセクションまで多様なシチュエーションに対応可能。

Rider's Complaints ▶ ご依頼頂いたライダーの不満点例

- ・オフロード走行でのサスペンションの作動感が低い
- ・オフロードでタイヤが跳ねる
- ・小さなギャップでコツコツとギャップを拾う
- ・オフロード走行が難しく感じる
- ・車高がやや高い

Technix Solution ▶ Technixの作業内容とその効果の一例

モデファイのコンセプトはすばり「ENJOY 林道ツーリング」。オフロード走行では高めに設定されているスプリングレートを下げ、それに合わせてダンパー特性の見直しを行う Technix の定番メニュー「リバルビング」。ソフトスプリング化により、1G での沈み込み量を多めに確保。これにより少ない荷重でもサスペンションのストローク量を沈み込みと伸び切りの両方でしっかりと確保しギャップの追従性を大幅に向上すると共に足つき性も若干向上。また、ソフトスプリングに合わせてダンピング特性もよりソフト目へすることで、スプリングとダンパーのバランスを適正化。主に林道ツーリングでの快適性と安定感の確保を狙って仕上げた仕様で、オフロードにありがちな連続するギャップなどでもマシンが暴れることなくコントロールが可能。路面への追従性も各段に向上し、快適でよりスムーズなライディングを可能とする。また、オフロードでの車体の安定感が増し操作性が向上することで、ライディングにも余裕が生まれ、より林道ツーリングが楽しめる仕様となる。

▶ TECHNIX TGR CHANNEL



フロライダーと共にTENERE700+ TECHNIXサスペンションを徹底テスト！ PART1ではオフロードコースを PART2では林道走行でその実力を徹底検証！

[サービスメニューは一例です。ご要望やご不満点、ご予算等に応じて車種ごとに最適なプランをご提案させていただきます。]

手軽に+α コーティングオプションで更なるアップグレード対応可能！ P24-26 参照 SKF フォークシール選択可能！

for Off-Road Racing

オフロードレース向け 前後サスペンションモデファイ

国内オフロードレースに合わせてセットアップ

国産のクロスカントリーマシンを例にしてみると、クロスカントリーやエンデューロマシンと呼ばれる多くのモデルは、モトクロスカーをベースにしての開発をされている。そのため、サスペンションもモトクロスカーベースの場合が多く、海外での需要が多いことからサスペンションのセッティングとしては、国内のクロスカントリーやエンデューロレースを想定すると、かなり硬めの印象は否めない。Technixでは、多くのトップライダーと共にレース活動を行っており、国内のレースで日本人がライドすることを想定し日本の事情にあったサスペンションへセットアップが可能。

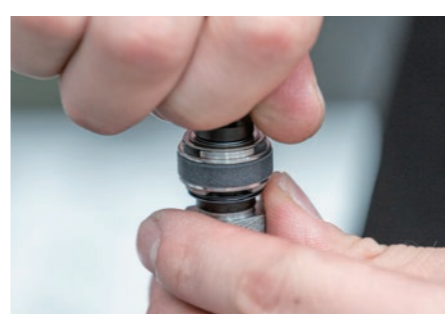


TECHNIX モデファイ提案例 HONDA CRF250RX

フロントフォーク リアショック

リバルビング+ソフトスプリング

参考作業費用：¥147,400 (税抜 ¥134,000) 作業内容等により変動します



長きに渡る経験と多岐にわたるテストデータ、そして多くのトップライダーからフィードバックを基に設定されるバルブ仕様。路面の変化への追従性を上げ楽に速く、そして勝負を仕掛ける際には「無理が利く」・・・レーシングサスペンションの理想を求めて、豊富な経験を持つスタッフが手作業で個々のライダーに合わせてセットアップ。スプリングも日本一を誇るラインナップから使用用途、体重、ライダースキル、そして好みなどを考慮して選択が可能。ライバルに差をつけるサスペンションがここにある。

Rider's Complaints ▶ ご依頼頂いたライダーの不満点例

- ・サスペンションが全体的に硬い
- ・小さなギャップを前後ともコツコツと拾う
- ・突き上げ感やタイヤの跳ねが出る。
- ・トラクションが上手く掛からない

Technix Solution ▶ Technixの作業内容とその効果の一例

高めに設定されているスプリングレートを下げ、それに合わせてダンパー特性の見直しを行う Technix の定番メニュー「リバルビング」。ソフトスプリング化により、少ない荷重でもサスペンションのストローク量をしっかりと確保。ダンパーもクロスカントリーで求められるストロークスピード域に合わせて適正化。これにより、荒れた路面での追従性をあげてマシンを確実に前に進めることを可能とする。そのレベルは、ライダーはあたかもギャップが無いと感じるレベルと言っても過言ではないだろう。また、ソフト目に仕上げられたサスペンションは長時間のライディングでもライダーに与える疲労度を下げ、ライディングにも余裕を持たせることが可能に。各レースでトップライダーの多くが愛用する Technix のサスペンション。それには、どのレベルのライダーでも体感出来るほど、純正品とは大きな差がある。最高のサスペンションは最早トップライダーだけのものではない。



2022 JNCC #18 AKIRA NARITA TECHNIX MODIFIED SUSPENSION WITH SKF DUAL COMPOUND FORK SEAL

サービスメニューは一例です。モトクロス仕様、クロスカントリー仕様、エンデューロ仕様、ハードエンデューロ仕様など用途に合わせてのセットアップが可能です。日本を代表する多くのトップライダーと共にオフロードサスペンションのチューニングのトップを常に走り続ける Technix の経験から車種や用途ごとに最適なアドバイスが可能です。お気軽にお問い合わせください。

手軽に+α コーティングオプションで更なるアップグレード対応可能！ P24-26 参照 SKF フォークシール選択可能！

for Super Moto モタード向け 前後サスペンションモデファイ

オフロード車に必要なオンロード性能を獲得する

オフロード向けのマシンをベースに17インチホイールを履かせ、ターマック（舗装路）をメインに走るスーパーモタード。サスペンションにも当然17インチのロードタイヤを路面へとしっかり押し付けトラクションを最大限に引き出す役割が課される。ベースとなるオフロードマシンのサスペンションは悪路での走破性を上げるために、「速く」「大きく」動くサスペンションがベースとなり、17インチのロードタイヤを「しっかりと」「長い時間」路面へ押し付けることは出来ない。スーパーモタード向けのサスペンションはオフロード向けとは正反対の特性が求められ、その為にはサスペンションモデファイは必須と言える。モタードを正しく楽しむ為に・・・Technix のノウハウがライディングの楽しさを大きく変える。



リアショックには減衰力を司るメインピストン周りのバルブ仕様を変更。更に1WAYバルブを用いることで各ダンピングアジャスターを独立化、またHI/LOスピードの調整を可能とするDUALコンプレッションアジャスターを装着し高いアジャスタビリティを確保。ターマックとダートセクションが混在するスーパーモタード特有のコースコンディションにも素早く対応が可能。

Rider's Complaints ▶ ご依頼頂いたライダーの不満点例

- ・コーナリングで狙ったラインに入れない
- ・加減速で車体の前後移動（ピッチング）が大きい
- ・タイヤの接地感が薄い
- ・車体の安定性が低い

Technix Solution ▶ Technixの作業内容とその効果の一例

17インチが標準設定の市販スーパーモタード。しかしながら、サスペンションはモタード向けとしては必要十分なスプリングは装着しているもの、ダンピングの設定はオフロードバイク並と減衰力不足は否めず、サスペンションの機能の多くをスプリングに依存している状態でマシンが前後に速く動きすぎタイヤの接地が安定しない。そこで、ダンパー特性の見直しを行うTechnixの定番メニュー「リバルビング」により、モタードマシンとして必要な減衰特性を確保し、17インチタイヤをしっかりと安定して路面に押し付けることを可能として、アンダーステアの改善とタイヤのトラクションの改善を狙う。結果、ライダーにはマシンの安定感とタイヤの接地感の向上など安全なライディングに欠かせない感覚的な要素がマシンから多くフィードバックされることになり、楽しく安全にライディングが可能となる。

サービスメニューは一例です。日本を代表する多くのトップライダーと共にモタード向けサスペンションチューニングを長く続けているTechnixならではの経験やノウハウで車種ごとに最適セットアップが可能です。レースユース、ストリートユース問わず、お気軽にお問い合わせください。

手軽に+α コーティングオプションで更なるアップグレード対応可能！ P24-26 参照

SKF フォークシール選択可能！

for Flat Track フラットトラック向け 前後サスペンションモデファイ

極限のマシンコントロールをサスでサポート

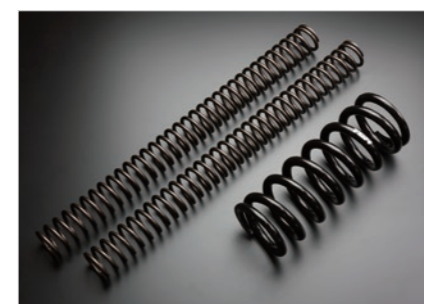
日本ではあまり馴染みがないフラットトラック。別名、ダートトラックと呼ばれ、主にオフロードマシンをベースに前後19インチホイールを履かせ、オーバルトラックを周回する。マシンはフロントブレーキが外され、アクセルのオン・オフとリアブレーキによりマシンをコントロールする必要がある。サスペンションは、アクセルのオン・オフにより車体の姿勢をコントロールできるスムーズさが求められる一方で、短いストロークで路面の衝撃を吸収しマシンしっかりと前に進めるタフネスさも求められる。Technixは、2020、2022年の2シーズンに渡りフラットトラック世界選手権でのサスペンションサポートの実績もあり、日本一のノウハウを持って世界レベルのフラットトラックサスペンションの製作が可能。



Technix モデファイ提案例 KAWASAKI KX450

フロントフォーク リアショック

前後サスペンションリバルビング+ローダウン+スプリング交換
参考作業費用：¥176,000 (税抜 ¥160,000) 作業内容等により変動します



フラットトラック仕様のサスペンションモデファイのポイントは何と言っても「スプリングの選定」と「減衰力特性」。アクセルのオン・オフで車体の姿勢をコントロールできるサスペンションの高い応答性が求められる一方、コーナーの立ち上がりでマシンを前に進ませるトラクション性も求められる。その絶妙なバランスを高次元で融合させるのがTechnixのサスペンションモデファイである。

Rider's Complaints ▶ ご依頼頂いたライダーの不満点例

- ・フラットトラック向けサスペンションがわからない
- ・フロントタイヤが切れる
- ・リアタイヤが横に流れる
- ・車体の安定性が低い

Technix Solution ▶ Technixの作業内容とその効果の一例

用途が全く異なるモトクロスベースの前後サスペンションをフラットトラック向けに大幅にローダウン。また、スプリングも変更、そしてダンパー特性も大幅に変更と、ベースはモトクロッサーのサスペンションでありながら、別物と言えるモデファイを要するフラットトラック仕様。そのため、サスペンションの設定には、フラットトラックサスペンションの経験値が多く求められる。Technixでは、スプリングレートの選定、ローダウン量の選定とマシンやライダーの好みや技量によって変わる要素も培ってきたノウハウで選定しセットアップが可能。マシンのバランスはあくまでもセンター、サスペンションの前後バランスと絶妙なセッティングにより、アクセレーションで前後のサスペンションを通じて車体姿勢のコントロールとタイヤのトラクションをコントロールが可能に。本物を求めるライダーに送る「世界レベル」のサスペンションがここにある。



2022 FLAT TRACK WORLD CHAMPIONSHIP RIDER #70 MASATOSHI OMORI

サービスメニューは一例です。フラットトラック向けサスペンションチューニングを長く続けているTechnixならではの経験やノウハウで車種ごとに最適セットアップが可能です。お気軽にお問い合わせください。

手軽に+α コーティングオプションで更なるアップグレード対応可能！ P24-26 参照

SKF フォークシール選択可能！

The Parts

性能アップに欠かせない
サスペンションモデファイパーツ

プレミアムパーツでパフォーマンスを極める

スムーズな作動に欠かせないコーティング済みインナーチューブ、よりライダーの好みのフィーリングを実現するダンピングアジャスター、そして日本が誇るサスペンションメーカー KYB のカートリッジキットと Technix プロデュースのプレミアムパーツが、サスペンションのパフォーマンス更に向上させる。

DLC Coated Innertube DLC コーティング済みインナーチューブチューブ

ハイエンドなインナーチューブコーティングの代名詞とも言える DLC コーティング。Diamond-Like Carbon と言われるコーティングの特徴は、高い表面硬度と低摩擦性。その特徴は、フロントフォークのスムーズな作動に多大な恩恵をもたらし、ワークスサスペンションなどにも採用される。インナーチューブのクオリティはサスペンションメーカー品と同等のクオリティで安価な海外製とは一線を画す「ホンモノ」の逸品。



インナーチューブ 1本

¥33,000 (税抜 ¥30,000)

インナーチューブ単体になり、
アクスルブラケットは付属されておりません。



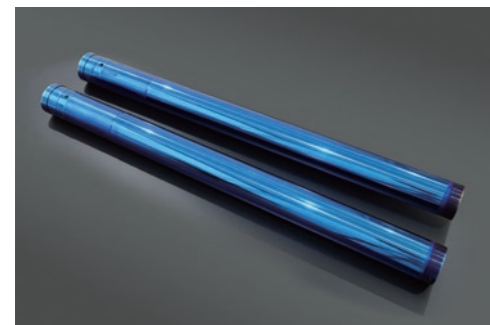
Tenere700装着例
ファクトリールックのDLCコーティングが
Tenere700の魅力をより一層高める

LINEUP & P/N

メーカー	車種	年式	品番
YAMAHA	Tenere700	17-24	TINRDLC-TNR7
	YZ250F/450F	14-24	TINRDLC-YZF01
	YZ250FX/450FX	15-24	TINRDLC-YZF01
	YZ125/250	06-24	TINRDLC-YZT01
	YZ125X/250X	16-24	TINRDLC-YZT01
	YZ85	19-24	TINRDLC-YZ851
KAWASAKI	YZ65	19-24	TINRDLC-YZ651
	KX250/250X	21-24	TINRDLC-KX201

PVD BLUE Coated Innertube PVD Blue コーティング済みインナーチューブ

DLC コーティングと同様に高い硬度と低摩擦性を併せ持つ PVD BLUE コーティング。性能向上はもちろんだが、鮮やかなブルーがマシンのドレスアップにも最適。国産のインナーチューブにコーティングを施すそのクオリティは、世界最高レベルのレースで使用されるものと同等で、安価な海外製とは一線を画す「ホンモノ」の逸品。



インナーチューブ 1本

¥60,500 (税抜 ¥55,000)

インナーチューブ単体になり、
アクスルブラケットは付属されておりません。



LINEUP & P/N

メーカー	車種	年式	品番
HONDA	CRF450R	17-24	TINRBL-CRF01
	CRF450RX	17-24	TINRBL-CRF01
	CRF450RL/L	19-24	TINRBL-CRF01
	CRF250R	18-24	TINRBL-CRF01
	CRF250RX	19-24	TINRBL-CRF01
YAMAHA	YZ250F/450F	14-24	TINRBL-YZF01
	YZ250FX/450FX	15-24	TINRBL-YZF01
KAWASAKI	ZX10R/RR	16-24	TINRBL-ZX10R*
SUZUKI	GSX-R1000R	17-22	TINRBL-GSXR10*

※ BFFタイプのフロントフォークに対応。

GSX-R1000Rへの装着例
SHOWA製ハイエンドフロントフォーク「BFF」の上質な作動感を
更に引き上げると共に、ドレスアップ効果も抜群

Technix DUAL Compression Adjuster DUAL コンプレッションアジャスター

[HI / LO] 調整可能! 確実なコンプレッション ダンピングコントロールで、純正リアショックのパフォーマンスを大幅 UP!

アジャストしても変化を感じづらいアジャスターを DUAL コンプレッションアジャスターでアップグレード。また、リザーバータンクにコンプレッションアジャスターアジャスターを持たないモデルに対応する汎用品ユニバーサルタイプのリザーバー タンクをラインナップ。純正リアショックのアジャスタビリティを高めることで、アフターマーケットサスペンションにも匹敵する高い調整範囲を獲得。車輛メーカーが設定をするベースラインの減衰力に対して、走行フィールドや好みに応じてセッティングの「幅」を得ることで純正リアショックの持つパフォーマンスは最大限に引き出す。



TDCA-Y01

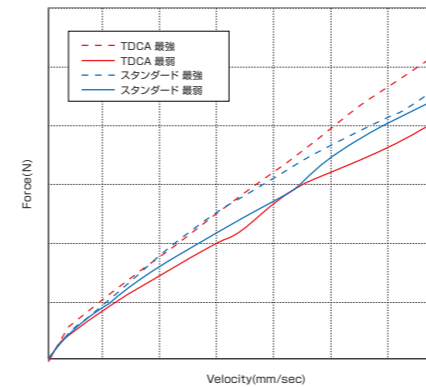


TDCA-K01

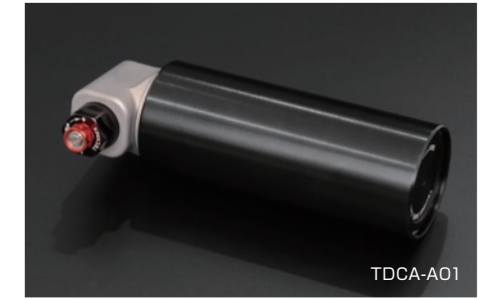


TDCA-S01

TDCA VS WR250R スタンダードコンプレッションアジャスター



スタンダードのアジャスター (青色) では、アジャストの最強・最弱においてロースピード域でダンピングの変化を確認できるが、ハイスピード域になってくるとアジャスターの調整領域を超えて最強、最弱ともほぼ同じ減衰力程度になることがわかる。対して、TDCA (赤色) では、ロースピード域はもちろんハイスピード域まで広い調整幅を持ち、ハイスピード域に於いても最強、最弱でグラフ上に大きな幅があることがわかる。この幅がアジャスターの作動幅を表し、DUAL アジャスターを使いこなせばスタンダードに比べてダンピング曲線を自由度高く変化させることがわかる。これは、ライダーの好みや路面コンディションなどに幅広く対応できることを意味する。



TDCA-A01



KLX250



WR250R

こんなライダーに おすすめします

- 競技を含むスポーツライディングを楽しむ方
- スタンダードのサスペンションに物足りなさを感じている方
- コンプレッションアジャスターの効きが悪いと感じている方
- サスペンションセッティングに興味がある方
- サスペンションセッティングを楽しみたい方

品番: TDCA-K01/TDCA-K02/TDCA-Y01/TDCA-R16V

¥16,500 (税抜 ¥15,000)

品番: TDCA-S01

¥25,300 (税抜 ¥23,000)

品番: TDCA-A01

¥36,300 (税抜 ¥33,000)

Caution!

<重要> この商品はプロショップ向けです。組み込みには、専門の知識や工具を必要とします。知識の無い方の作業は危険です。重大な事故に繋がる恐れもございますので、ユーザー自身での組付けはせず、弊社又はサスペンション専門店など知識と経験があるショップ様での取り付けを強く推奨致します。

TGR Compression Adjuster For KX80/KLX140G

KX80/KLX140G/KX85 (2013まで) のモデル向けのショックコンプレッションアジャスターも発売中。ロースピードのみの1WAYダンピングアジャスターですが、スタンダードは4段階の調整のみなので、その効果は絶大
品番: TSCA-KA1 ¥16,500 (税抜 ¥15,000)

メーカー	車種	年式
KAWASAKI	KX80/KX100	91-00
	KX85/KX100	01-13
	KLX140G	全年式



TECHNIX COMPRESSION "FINE" ADJUSTER FOR ROAD BIKE

オンロードバイク専用！ワイドで繊細なアジャスタビリティを手に入れる！

オイル流路とアジャスターニードルの大幅な見直しによりコンプレッションアジャスターを通るオイルの流量を繊細に調整することを可能としました。これによりダンピングのファインチューニングを可能となり、より自分の好みに減衰特性を調整でき、スタンダードのフォークの持つダンピングパフォーマンスを最大限に引き出します。スタンダードの ON か OFF かなような大雑把な調整が気になるライダーにピッタリのファインチューニングアイテムです。



フォーク下部に装着されるアジャスター機構
(1部の車種を除き左右セット1台分の販売)



スタンダード(左)はフォーク内部の大きなオイル流路に直接ニードル用いて流路コントロールをするのに対して、Technix(右)ではアジャスターで一度流路を制限し、制限されたオイルに対してアジャスターニードルで更にオイル流量を制限することで繊細で確実なアジャストを可能とする

LINEUP & P/N

車種	年式	品番
HONDA		
CB1000SF BIG-1	92-96	CAS01
CB1000R	08-17	CAS01
CBR1000RR	04-07	CAS01
CBR1000RR	08-11	CAS07
CBR600 F4	99-00	CAS01
CBR600 F4i	01-06	CAS01
CBR600RR	03-06	CAS01
CBR600RR	07-12	CAS07
CBR900RR	98-99	CAS01
CBR900RR (929)	00-01	CAS01
CBR900RR (954)	02-03	CAS01
NSF250R	12-23	CAS01
RS125R	98-11	CAS01
XJR1300	98-02	CAK01
XJR1300	03-15	CAK03
YZF600R	96-02	CAK01
YZF-750R	93-97	CAK01
YZF-750R SP	93-97	CAK01
YZF-R1	98-03	CAK01
YZF-R1	04-08	CAK03
YZF-R6	98-04	CAK01
YZF-R6	05-05	CAK03

車種	年式	品番
KAWASAKI		
ZRX1100	97-01	CAK01
ZRX1200	01-08	CAK01
ZRX1200R	07-09	CAK01
ZRX1200S	01-08	CAK01
ZRX1200DAEG	09-17	CAK03
ZX-10R	04-10	CAK03
ZX-12R	00-03	CAK01
ZX-12R	04-06	CAK03
ZX-14R	12-20	CAK03
ZX-6R	98-02	CAK01
ZX-6R	03-04	CAK03
ZX-6R	03-04	CAK03
ZX-6R	05-06	CAS01
ZX-6RR	05-06	CAS01
ZX-9R	98-99	CAK01
ZX-9R	00-03	CAK01
ZZR1400	06-11	CAK03
ZX-14R	12-20	CAK03
Z900RS *	18-23	CAK03
Ninja1000/SX *	11-23	CAS07
Z1000	10-13	CAS07

車種	年式	品番
SUZUKI		
B-KING 1300	06-15	CAK02
GSX1300R HAYABUSA	99-07	CAK01
GSX1300R HAYABUSA	08-23	CAK02
GSX-R1000	01-06	CAK02
GSX-R600	00-07	CAS01
GSX-R600	08-10	CAS07
GSX-R750	96-07	CAS01
GSX-S1000	15-23	CAK03
GSX-S1000GT	22-23	CAK03
RGV250SP	93-96	CAS01
SV1000S	03-08	CAK03
TL1000R	98-03	CAK01
TL1000S	97-01	CAK01
V-STROM1000	13-19	CAK03
DUCHATI		
848	07-09	CAS01
848Evo	10-13	CAS01
1098	07-09	CAS01
1198	09-11	CAS01
TRIUMPH		
DAYTONA600	02-04	CAK01
DAYTONA675	06-08	CAK03
SPEED TRIPLE1050	11-15	CAK07
STREET TRIPLE 675R	08-12	CAK03
THUNDER BIRD 900 SPORT	95-04	CAK01

ラインナップリストは2023年11月現在

¥19,800 (税抜 ¥18,000) / 左右セット1台分 (一部車種を除く)

※ ¥11,000 (税抜 ¥10,000) (片側1個)

注意: 取付、取り外しには専用工具 品番: TFTF-013 ¥3,080 (税抜 ¥2,800) が必要です。

TT- Technix WP KYB Conversion Cartridge KIT

モトクロス / エンデューロ / モタードなど各仕様に合わせて Technix がセットアップ！

Ready to Race のコンセプトで人気を博する KTM, HUSQVARNA, GASGAS のオフロードモデル。サスペンションのアップグレードでそれらのマシンのパフォーマンスは更に向上させることが可能。

Technix では、KYB 代理店の Technical Touch 社と提携し「Technix 独自のノウハウ」を組み込んだカートリッジキットを WP フロントフォーク向けに設定。

日本が誇るサスペンションメーカー KYB のテクノロジーと日本のオフロードサスペンションを知り尽くした Technix のノウハウが融合されたカートリッジキットが WP フロントフォークを最上の高みへと引き上げる。



LINEUP

メーカー	車種	排気量	年式
KTM	EXC/EXC-F/XC-W/XCF-W	125-500	16
	EXC/EXC-F/XC-W/XCF-W	150-500	17-24
	SX/SX-F	125-450	15-24
	XC/XC-F	250-450	15-24
	XC/XC-F	125-350	16-24
	XC-F	450	16-24
Husqvarna	TE/FE	150-501	16-24
	TC/FC	125-450	15-24
	TX	125	17-19
	TX/FX	300-450	17-24
GASGAS	EC/EC-F	250-350	21-24
	MC/MC-F	125-450	21-24
	EX/EX-F	250-450	21-24

¥220,000 (税抜 ¥200,000) / 左右セット1台分

価格は組込み作業料を含みます。また、消耗部品の交換に際しては別途部品代を頂戴いたします。

The Coating

ハイパフォーマンス & グッドルッキング!

究極カスタマイズ！至極の作動感 & ファクトリールック

スムーズな作動感を約束する各種コーティング。その恩恵は外観の向上にも大きく貢献する。

誰もが憧れるファクトリーマシンに装着されるサスペンションの様な光り輝く外観を貴方のマシンに！



Night Hawk Plating ナイト ホーク プレーティング



Technix が 2023 年よりサービスを開始した NHP (Night Hawk Plating)。見る角度により黒光りの加減が変わる魅惑の外観を持つこのコーティングの特徴は、表面硬度、プロフィール (凹凸)、内径クリアランスが最適化が可能ということ。それにより生まれる効果は、スムーズな作動感だけではない。摺動抵抗をただ減らすわけではなく、NHP の接触面では停止状態から動き出しの瞬間のみ抵抗が高い特性があり動き始めたら滑らかに動く特性が。この「停止状態から動き出しの瞬間のみ抵抗が高い」事がポイントで、動き出しの瞬間、つまりサスペンションが「縮もう」または「伸びよう」とする一瞬だけタイヤを地面に押し付けることでライダーに「接地感」を伝え、ライダーは安心感とバイクをコントロールできる余裕を感じることができる。そして一度動き出せばスムーズに作動し、フォークスプリングとダンパーの特性を最大限に引き出すことが可能に。サスペンションチューニングでは、摺動抵抗を減らしスムーズに動かすことは理想でありつつも、いわば逆の発想とも言える「瞬間的なタメをつくりタイヤを地面に押し付けるサスペンション」という新たなアプローチを可能とする最先端コーティング。その効果は、オンロード、オフロード、ライディングスキルを問わず感じる事が出来るほど大きな変化を及ぼす。



摺動性能改善
見た目向上

アウターチューブ

¥26,400 (税抜 ¥24,000) ~ /1本

TENERE700装着イメージ
(アウターチューブ: NHP+インナーチューブ: DLC)



MONKEY125装着イメージ



ZX25R装着イメージ



摺動性能改善
見た目向上

ショックボディ ¥26,400 (税抜 ¥24,000) ~



見た目向上

倒立アクスルブラケット ¥26,400 (税抜 ¥24,000) ~ /1個

KASHIMA Coat カシマコート

低フリクションコーティングの定番とも言えるカシマコート。国産モトクロスカーなどのサスペンションパーツにも採用されるコーティングは、摺動時のフリクションを低減。外観の向上にも効果をもたらす。



カシマコート



カシマコート ショックアウターコーティング

倒立アウターチューブ
(ブラック / スタンダード) カシマコート
各 ¥16,500 (税抜¥15,000) /1本

正立アウターチューブ
(ブラック / スタンダード) カシマコート
各 ¥27,500 (税抜¥25,000) /1本

・鋳物成形品はパフ掛けを行います。パフがかけられない箇所が必ず発生いたします。パフがかけられない箇所は色むらが発生いたします。
・材質・仕上げ状態などにより写真と現物で色合いが異なる場合もあります。・材質などにより均一に付かないこともあります。予めご理解・ご了承の上ご注文下さい。



ブラック カシマコート

ショックボディ
(ブラック / スタンダード) カシマコート
各 ¥16,500 (税抜¥15,000)



ショックスプリングパウダーコーティング

常に縦方向・ねじり方向での動作を余儀なくされるショックスプリング。スプリング表面の塗装がはげて錆が発生する場合があります。そんな傷んだスプリングもプラスで塗装を剥離後に粉体塗装で綺麗に仕上げることが可能です。また、2023年より通常のソリッドカラーに加えて新たにアルマイト調の塗装仕上げの「マットカラー」とメッキ調の塗装仕上げの「シャイニーカラー」もラインナップ。アルマイトやメッキの様な金属的な光沢が高級感を演出します。



マットカラー (グリーン/レッド/ブルー)

¥17,600 (税抜¥16,000)



シャイニーカラー (ゴールド/シルバー/レッド/ブルー/パープル)

¥17,600 (税抜¥16,000)



写真左上施工後
写真右下施工前

ソリッドカラー (通常色)

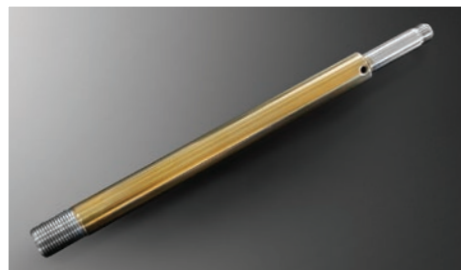
ソリッドカラーのカラーバリエーションは豊富にございます。ご依頼の際にはご希望の色をRALカラーコードでご指定可能です。

¥13,200 (税抜¥12,000)

DLC & Titanium Coating DLC&チタンコーティング

表面強度のアップとローフリクション、そして外観をもランクアップすることができるDLC&チタンコーティング。

Technixでは、チタンコートとしてゴールド、パープルの2色を、DLCコーティングでブラックをラインナップし、全3色のカラーセレクトが可能。(コーティングには新品、又は新品同等品のチューブ・ロッドが必要です。)



ゴールドチタンコート



パープルチタンコート



DLCコーティング+
カシマコート

DLCコーティング (Diamond-Like Carbon)

	ゴールドチタンコート	パープルチタンコート	DLCチタンコート
倒立/正立インナーチューブ	¥38,500 (税抜¥35,000)	¥41,800 (税抜¥38,000)	¥41,800 (税抜¥38,000)
ダンパーロッド	¥25,300 (税抜¥23,000)	¥27,500 (税抜¥25,000)	¥27,500 (税抜¥25,000)

倒立フォークのアクスルブラケットの脱着料金は含まれません。別途頂戴いたします。
正立フォークで内部に部品が残る構造のタイプは別途切取り外し・溶接取り付け作業料を別途頂戴いたします。表記の価格は1本の価格となります。

正立フォークアウターチューブ&倒立フォークアクスルブラケットコーティング



倒立フォークアクスルブラケットアルマイト加工



倒立フォークアクスルブラケット
塗装剥離・研磨
+パウダーコーティング

車体のイメージに合わせてカラーリングを変更したい。または、腐食により傷んだ外面を綺麗に修復したい・・・そんなご希望にも Technix ならサスペンションのメンテナンス等と同時に可能。材質やご希望に応じて、アルマイト加工またはパウダーコーティングで仕上げられるクオリティはリーズナブルなコストでありながらもハイエンドレベル。特に研磨仕上げ+クリアコーティングにより仕上げられるアウターチューブの高い質感はレストアに最適。

正立フォークアウターチューブ
塗装剥離・研磨+パウダーコーティング ¥22,000 (税抜¥20,000) ~
塗装剥離・研磨+アルマイト加工 ¥33,000 (税抜¥30,000) ~

価格は1本(個)あたりの最低価格となります。状態や形状、大きさにより値段は変動する可能性があります。

倒立フォークアクスルブラケット
塗装剥離・研磨+パウダーコーティング ¥16,500 (税抜¥15,000) ~
塗装剥離・研磨+アルマイト加工 ¥22,000 (税抜¥20,000) ~
アルマイト加工 (主にオフロードレーサー向け) ¥11,000 (税抜¥10,000) ~

正立フォークアウターチューブパウダーコーティング施工例



BEFORE

AFTER

貴方の夢を形にします

各サスペンションパーツに、アルマイト、塗装、メッキなど各種表面処理の施工を承ります。お気軽にお問い合わせください。



Photo: HONDA CRF450R LOWDOWN FOR SUPERMOTO
Technix Shock Outer Coating
+Fork Outer Coating "Standard KASHIMA"

Technix racing suspension ご依頼方法

オンロード・オフロードを問わずサスペンションなら Technix にお任せください。
安心、確実、ハイクオリティな Technix のサスペンションサービスは
日本全国どこからでもご依頼をいただけます。

お近くの又は行きつけのオートバイショップ様などにご依頼する

Technix とお取引のあるバイクショップ様、部品用品販売店様は**全国に 2,500 店以上**ございます。
行きつけのバイクショップ様などの販売店様で「Technix でのサスペンションサービス」をご相談ください。
販売店様を通じて弊社でのサスペンションサービスへのご依頼が可能です。

ご自身で宅急便等を利用してサスペンションを弊社まで送る

お電話でのお問い合わせも大歓迎ですが、弊社 HP 内に Email を利用した「**オーダーフォーム**」がございます。
サービス項目を中心にわかりやすくご記入できますので是非ご利用ください。
オーダーフォームを受信後に弊社担当スタッフがお客様のご希望やご要望に応じて、まず Email にてお見積りをさせていただきます。
お見積りや作業内容にご納得頂いた後に、ご自身でサスペンションを車体から外して、宅急便等で弊社までご送付ください。

弊社までサスペンション又は車輛をお持ち込み頂く

店頭へサスペンション又は車輛をお持ち込み頂いてのサスペンションサービスも承ります。
15 名を超える整備士国家資格を持つメカニックが在籍し、**陸運局認証工場**を取得する弊社では、
10 台以上のマシンを同時に作業できる屋内車輛整備場も有しており大事な愛車も安心してお任せ頂けます。
足回りの悩みを直接弊社作業スタッフがお客様よりお問い合わせいただき、ご希望やご要望、
ご予算などに応じて最適なサービスメニューをご提案差し上げます。
サスペンションやライディングの経験が豊富な弊社スタッフがお客様のマシンのサスペンションセットアップし
ご納車をするサービスなど、車輛をお預かり出来るからこそ対応可能なサービスもございます。
お電話又はオーダーフォームよりお見積りやご入庫のご予約などお気軽にお問い合わせください。

オーダーフォームや
ご依頼に関する情報はこちらから



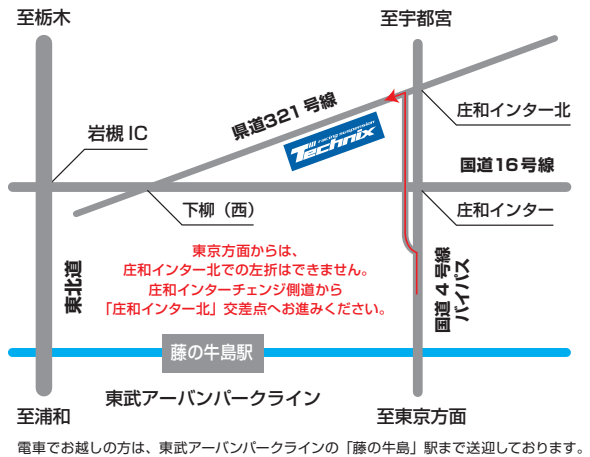
TECHNIX FACTORY



テクニクス店舗では取扱い商品の展示に加えて

サービスやモディファイ作業がみられるファクトリー見学も受け付けております。
4 トン車も駐車可能な大駐車場を完備し、皆様のご来店をお待ちしております。

営業時間：平日・土曜日 10:00~18:00 休業日：日曜・祭日・弊社規定日



最新情報やブログはこちら WWW.technix.jp >>>



プロダクトの直販はこちら TECHNIX WEB SHOP www.technix.shop-pro.jp >>>



TECHNIX TGR CHANNEL >>>

TGR プロダクトやテクニクスモディファイのインプレッション動画を多数配信!



- 作業には専用の工具を用いて細心の注意を払っておりますが、分解に際して非常に難易度の高いものがあったり、メンテナンスという作業の性質上、傷や変色が発生することがあります。また、素材の経年劣化などにより分解するという行為自体で容易に部品が破損することもあります。弊社に善い過失があると判断される事例以外は破損、傷又は変色などに関して一切免責とさせていただきます。なお、その判断は弊社に一任されるものとします。
- 万一の作業後の不良などに対しては原則再修理で対応させていただきます。しかし、弊社ではサスペンション脱着に伴う費用や代車費用、又は乗れないことに対する損害などサスペンション本体以外の補償は一切行いません。サスペンション本体の補償に際しても、当初メンテナンス等で掛かった費用を限度として補償致します。それ以上の補償は致しかねます。弊社では作業完了後3ヶ月の保証期間を設けております。(レース車輛及びオフロード車のフロントフォークを除く) 期間内にシール部品よりオイル漏れを起こす不具合がある場合はシール不良とみなし修理で対応させていただきます。
- ただし、パッキン以外の部品(例：インナーチューブ)に不具合がある場合などには別途部品代を頂戴する場合があります。保証修理対象か否かの判断は弊社に一任されるものとします。
- WEB 内にご依頼の際の注意事項が記載されております。予めご一読の上ご依頼下さい。
- サービスに関する価格は、車種により異なります。また、社会情勢の変化などにより価格は予告なく変動する場合があります。

有限会社 テクニクス

〒344-0122 埼玉県春日部市下柳 43-1 TEL: 048-795-4423 FAX: 048-795-4424 E-mail: shop@technix.jp