# TECHNIX ADVANCED SMART CARTRIDGE

TASC TECHNIX ADVANCED SMART CARTRIDGE

## for HONDA CBR250RR
2017～2020/2021～

## 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 CBR250RR をアップグレード！

TASC 内部イメージ

**TASC for HONDA CBR250RR '17-20（MC 前）￥158,400（税抜¥144,000）TASCCBR250RR**
**TASC for HONDA CBR250RR '21-（MC 後）　￥158,400（税抜¥144,000）TASCCBR250RR-13**

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 ￥8,580（税抜¥7,800）**
**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

- ダンピングアジャスター非装備
- 片側カートリッジ式

▶

### TASC フォークスペック

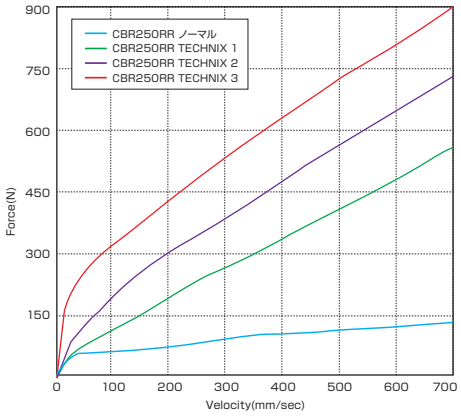
- 伸側 ダンピングアジャスター
- 圧側 ダンピングアジャスター
- カートリッジ式高性能積層シム
- TASC スプリングプリロードアジャスター
- 専用 フォークスプリング

## ストリートからサーキットまで 理想的なライディングを具現化

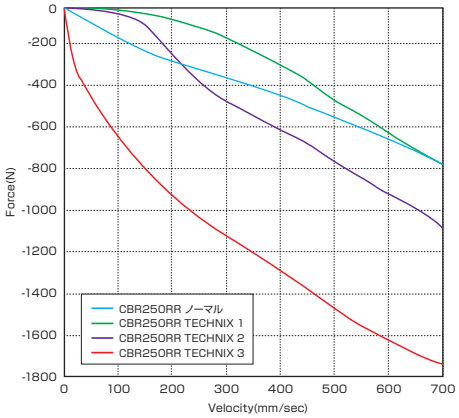
純正フォークでは片側にしかダンパー機能がなく、減衰力調整機能、プリロード調整機能がないものを採用する CBR250RR。
スポーツ走行を意識した足回りになっているが、プリロード不足で接地感を感じにくく、ストローク中盤と終盤での減衰力の差が大きいため
フルブレーキング時にはストローク終盤で突然止まる感じがある。そこで、Technix では CBR250RR 用の TASC キットを新たに開発。
積層シム型バルブシステムを用い完全カー トリッジ化を図る。片側をコンプレッションダンパー、もう片方をリバウンドダンパーの左右独立調整式システムに大きく変更。
スプリングプリロードアジャスターを追加し、スプリングレートを適正化。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 からワインディング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。

CBR250RR TASC コンプレッションの比較例




CBR250RR TASC TASC リバウンドの比較例




**STREET Set**　低速、低荷重でも乗り心地を損なわないようにプリロードを抜き、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。自然にカーブに入り曲がれるようにセットアップ。

**WINDING Set**　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プリロードを掛け、路面への接地感を上げるためリバウンドを強めにセット。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。

**CIRCUIT Set**　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ける仕様。突き出し量を増やすことで応答性もよくなり、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。


racing suspension Technix
有限会社テクニクス



［ご注意］：製品の改良・相場の変動により、価格・仕様は予告無く変更される場合があります。掲載の色調は環境により実際と異なる場合があります。