



## for YZF-R125 '23- YZF-R15

**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YZF-R125/R15 をアップグレード!**



**TASC for YAMAHA YZF-R125 / YZF-R15 '23- ¥144,100 (税抜 ¥131,000) TASC R125**

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

**TASC 組み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

### 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

片側  
カート  
リッジ式



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

TASC  
スプリング  
プリロード  
アジャスター

TASC 内部イメージ  
(写真は MT-09)

**サスペンションをしっかりとしなやかに動かすことで、安心感とスポーティーさを獲得!**

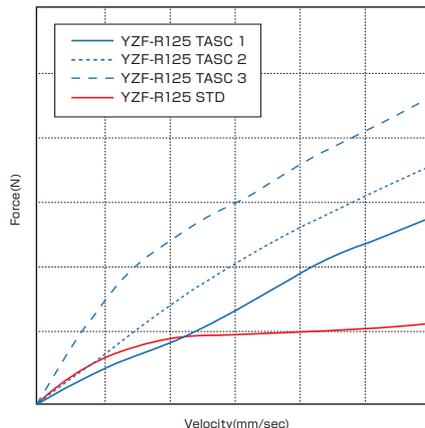
YZF-R25 と同様に倒立サスペンションを採用する R125/R15。減衰力調整、スプリングプリロード調整機能がなく、  
カートリッジ式フォークではあるものの、片側のみにしかダンパー機能を持たないフォークを採用する。

スプリングレートは適正と感じるが、リバウンド（伸び側）減衰力が強すぎることで、フォークスプリングのプリロード不足により1G での沈込み量も多く、  
ストローク奥で止まる位置も高いため、路面への追従性が悪い。

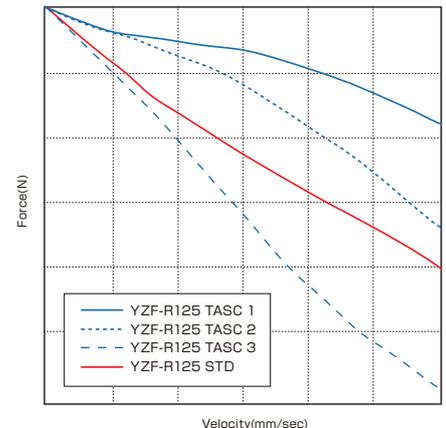


ダイノテストと実走行テストで、様々なライディングフィールドの  
セッティングデータをチャート化仕様を決定しています。

対純正比較ダイノグラフ コンプレッションの比較例



対純正比較ダイノグラフ リバウンドの比較例



#### ストリートセット

低速域でのブレーキングでもしっかりとフロントフォークがストロークするようにセットアップ。尚且つ初期からしっかりと減衰を効かせ、急激にストロークすることを防ぎ、  
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。フロントタイヤが路面に留まるよう伸・圧とも減衰力を若干効かせ気味にセットアップ。

#### 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コンプレッション・リバウンド共に強めにセットし、路面への接地感を上げる。  
ストローク中間域でも減衰をしっかり効かせ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。

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ティングデータの提供も可能です。