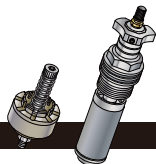




内圧コントロールバルブ  
**NAGバルブ**



**N.D.S** ネコアシダンパーシステム  
【イニシャルアジャスター + BURRITO】



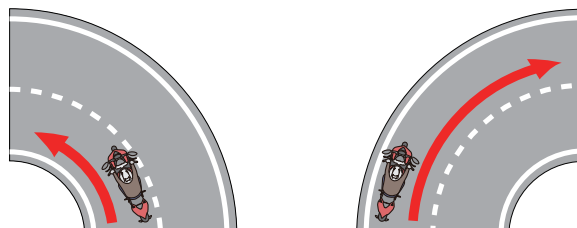
## サスペンションへの「NAGバルブとNDSの相乗効果」

NAGバルブはエンジンの抵抗を減少させるパーツですが、エンジンの出力だけでなくサスペンションにも影響を与えます。NDSの効果と合わせて解説します。

その前に・・・皆さん、右コーナーは苦手ではないですか？  
なぜ右コーナーは曲がりにくいのか？そこをバイクの挙動視点で考えてみましょう。

### 左カーブ：

半径が小さく  
スピードがでない。  
旋回時間が短いので、  
サスの影響を受けにくい。



### 右カーブ：

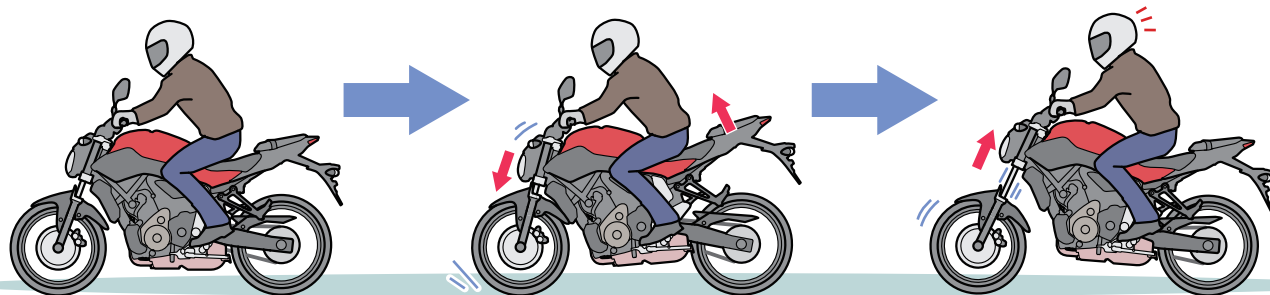
走る距離が  
左カーブの3~4倍長くなる。  
旋回時間が長いので、  
サスの変化の影響を受けやすい。

## なぜ右コーナーは曲がりにくいのか？

コーナー進入時のフロントサスの沈み込んだ前傾姿勢は、旋回性を高めスムーズに方向転換をおこなうために必要となります。しかし深いフロントサスの沈み込みは強い反発力をとめない、ブレーキを離れた瞬間にサスは勢いよく戻ってしまいます。

ブレーキを掛けての曲がり始めはよいものの、カーブの後半でサスが戻るため曲がりにくくなるという状態が起こるのです。旋回時間の長い右コーナーでは、特にこの現象が顕著になっているのです。

ライダーのスキル、苦手意識を抜きにして、このように右コーナーが曲がりにくい特性になっているバイクも多いのです。



特に近年のバイクはエンジンブレーキが強く、スロットルを戻しただけでフロントサスは大きく沈み、そこからさらにブレーキをかけることでさらに沈み込みが深くなっています。そしてその反動のフロントサスが勢いよく伸びるという現象は回避できず、右コーナーに限らずバイクの曲がりにくさとなっているのです。フロントフォークの伸びを抑えようと、フォークオイルの粘度を硬くすることで対応しようとしても、他の部分のネガがでて、ごまかしにしかならないのです。

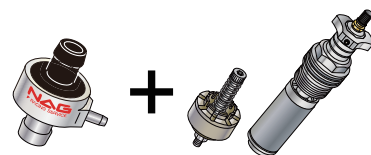
## NAGバルブとNDSの相乗効果

この車体の動きを改善できるのがNAGバルブとNDS(ネコアシダンパーシステム)の併用です。

NAGバルブはエンジンブレーキを緩和し、フロントサスの過度の沈み込みを減少させます。

NDSのシステム内のパーツ、BURRITOは「縮みはスムーズに。伸びは適度に減衰させて、勢いよく戻さない。」という特性を持ち、コーナーの後半でサスが勢いよく伸びるのを押さえる効果があります。フルアジャスタブルの高価なサスでなくても、ノーマル車両に装着するだけで車両の姿勢変化を押さえることができるのです。

さらにNDSのイニシャルアジャスターで、体重にあった適切な車両姿勢の調整をおこない、サスの初期作動を向上させることでより乗りやすい、より曲がりやすいバイクとする事ができるのです。



## 効果を活かすライディング

さらにコーナーリング時の姿勢変化を押さえる方法があります。それは、4サイクル乗りが軽視しがちなリヤブレーキをしっかり掛ける事です。これもNAGバルブを装着することで、安心して掛けられるようになります。

フロントブレーキを掛けるとフロントサスは沈み、リヤは持ちあがって前傾姿勢が強くなります。リヤブレーキを使うと車体のリヤが持ち上がるのを押さえる働きがあります。ブレーキを掛ける時にフロントブレーキとリヤブレーキを併用する事で、前傾姿勢を緩和する事ができます。参考値ですがNAGバルブとNDSの装着、リヤブレーキの活用で前傾姿勢を1/4程に押さえることができるバイクもあります。

曲がらないバイクだと、どうしても奥まで入りきれずに、早くハンドルを切りがちです。この相乗効果によって、車体1台分奥に入った所から、不安無くハンドルを切ることが出来るようになります。

「もう右コーナーが苦手だなんて言わせませんよ！」

ライディングを楽しみたい皆様へのNAG S.E.D からのご提案。

株式会社 ナグ・エスイーディ

509-0105 岐阜県各務原市各務山の前町4丁目511 TEL:058-385-1698 FAX:058-372-6903

エンジンとサスペンションのポテンシャルをフルに発揮!

**NAGバルブ + N.D.S**

