

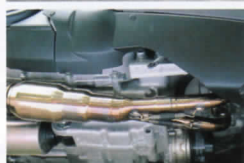
最強チューンドTMAXにあってヨカッタ、大径ブレーキ

俊足スクーターの名をほしいままにするTMAX530。これを、さらに強力にしたRC甲子園コンプリートがさらにTMAX530R2に仕様をバージョンアップ！日本仕様のTMAX530R2も鋭意製作中だ！

撮影 石村英治 (フォトスペースRS) 文 中村浩史



TMAX530 R2



エキパイ、テールパイプ部分はステンレス、サイレンサーはチタンとしたヒットマンマフラー。走りを目指すTMAXオーナーに人気の逸品。

マフラーはRC甲子園オリジナルのヒットマンマフラー。マフラー単体の購入はOKだが、コンプリート車同様のチューンは受けられない。

メーカー純正パーツも製作しているGALFER製のφ298mmブレーキキットを装着。キャリパーサポート込み6万9300円で販売中。

楽しく速く走るために
きちんと停めることが大切

RC甲子園が手掛ける「Rコンセプト」コンプリートモデル。このシリーズは、特に動力性能をメインにチューニングし、もう少しココがこうだったらなあ、というスペシヤルな仕様を、ユーザーに提供したい、というモデルたちだ。

そして、ヤマハのスポーツモデルの中でも、オールラウンドなパフォーマンスに評価が高いTMAX530は、このR仕様を2種類も作ってしまった。はじめの仕様に納得がいかず、R完成後、すぐにR2製作にかかったからだ。

そして今回は、事実上のバージョン

ン3。動力性能が上がったことでより安全に停まりたい、という思いで大径ブレーキキットを開発し、時間をかけて商品化したのだ。

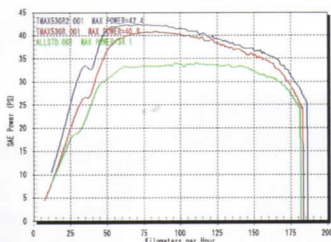
「ブレーキはとにかく安全が第一。いろんなブレーキキットが発売されているけれど、どれも精度がよくなかったり、材質に問題があったりと、納得いくものがなかった。だからオリジナルで製作したんだ。もちろん、効きだけじゃなくて長期間テストで安全性を確保したから、自信を持ってお勧めできる」とは、RC甲子園の代表、西上社長。

キット内容は、08〜12年型TMAX500用と、12年型以降のTMAX530用のφ298mmブレーキキット。ブレーキローターをガルファ

ーに製作を依頼し、絶対的な安全を確保した。ノーマルより軽量化したことで、バネ下重量と回転部品の軽量化を果たし、ハンドリングも向上させている。

正直、ハンドリングの向上までは実感できなかったけれど、ブレーキキット装着車は、絶対的な効きというより、コントロール性が上がったのが印象的だった。もちろん、効きも向上し、サスペンションも動くようになったフィードバック。

走るためにはまず停まる。それを突き詰めていくと、速く走るためには、まずきちんと停まること。安全性を上げることも、走行性能を上げるためのRコンセプトのひとつのテーマなのだと思う。



マフラー交換をはじめとしたオリジナルチューンを施した、RC甲子園コンプリートTMAX530R2。上のパワーグラフでもわかるように、全域のパワーアップで、後輪計測の最高出力は約10PSアップ。プレストコーポレーション扱いの逆輸入車から、ヤマハの正規扱いとなった日本仕様をベースとしたR2も現在製作中だという。

