

3



| REALIZE | スペック |
|---------|--------------|
| 出力 | No Data |
| 加速性能 | 約 90dB 以下 |
| 加速走行騒音 | No Data |
| エキパイ | ステンレス |
| サイレンサー | ステンレス・リフレックス |
| バリエーション | チタン(4万5000円) |

ミニバイクレースでも活躍するリヤサスが開発したのが「トグロネオステンレス」だ。専任サイードに設置されたサイレンサーと排気管のスクリーンとが印象的。サイレンサーとエキパイとはともに丈夫なステンレス製で、排気管上側のフルポジションによる透明感のある振りが美しい。

最大の特徴はトグロ形状のエキパイ部分。エキパイの管長をかせぐため、横方向に一貫させたレイアウトになっている。トグロと繋ぐととにかくどろどろしい感じだが、実際の見た目は音速車のような俊敏な仕上がり。部材をつなぐ接続部からも丁寧な仕上がりが見える。ちなみにエキパイ部は SUS304 ステンレスを採用し、サイレンサー部には厚さ 0.6mm のステンレスパイプを使用するなど、チタンと同レベルの軽量化が自慢。

出力特性は中速トルク型。トグロによって適度な排圧がコントロールされている感じで、低速域での振れもある。スロットル全開では 4500rpm がトルクが一段と盛り上がり、レッドゾーンを超えて 9000rpm 過ぎまで回り切る伸びの良い走りにも相性が良い。たぶん軽量化のメリットも効いていると思う。音質はメリハリがあって一瞬々々の振動感がはっきり際立っている。音量はけっして大きすぎないレベルだが、気になるようであれば付属のバップルを装着して 90dB 以下に抑えることができる。

取り付けはフレンジ部分とリヤステップホルダーの2か所のみで、製品精度も高いのでスムーズに作業することができた。要した時間はおよそ20分程度だ。あとフルステンレス製とすることで本来の性能に加入、耐久性とコストを兼ね備えた製品に仕上がっている。

(ケニ・佐川)

低速域での俊敏さと
高速域まで回す快感！



**REALIZE
TOGRO NEO SUS**
374500円
※リフレックス
URL ▶ <http://realize-racing.co.jp/>



1. 音質を極めるためにエンジン下で大きくサウンドさせる形状を採用するエキパイ。これによりトルクフルな出力特性を実現している。
2. エキパイはフルポジション仕上りとすることでパフォーマンスも向上する。

REALIZE
TOGRO NEO SUS

NR MAGIC

V-PremiumTMPVSTM

カ
レ
ー
ス
で
培
っ
た
技
術
を
集
約
し
た
加
速
フ
ィ
ー
ル
に
好
感



1. 排気管からクロームメッキ加工済みのエキパイ。従来のモデルに採用されていたAl8システムがキャンセルされ、新たにOxセンサーを標準とした2015年以降の400シリーズに採用している。
2. スペシャルモデル限定のブラックアルミイボを採用するサイレンサー。インナーには排圧にリフレックス仕上りをするリフレックスのバリエーションシステム(PVS)を採用。低速から高速域までバリエーションが豊富。

**NR MAGIC
V-Premium PVS**
43,400円

※140ccマジック
※0745-62-1680
URL ▶ <http://www.nr-magic.com/>



REALIZE

| REALIZE | スペック |
|---------|----------------|
| 出力 | No Data |
| 加速性能 | 70dB 以下 |
| 加速走行騒音 | 70dB 以下 |
| エキパイ | ステンレス(クロームメッキ) |
| サイレンサー | アルミ(ブラックアルミ) |
| バリエーション | なし |
| 保証期間 | 満期 |

元々がアンダーパワーな50ccスクーターということで、マフラー交換による出力特性の明確な違いは表れにくい。それでも若干の効果は認められた。けっころな上り坂での全開テストでは、頂上付近での到達速度がノーマルに比べて1km/hほど高かった。また速度リミッターが作動するまでの加速でも力強さを感じられた。元々スポーツカーのマフラーをもっと元気にするカンフル剤のようなものだ。見た目のドレスアップ効果も含めれば、それだけでも十分効果と書えるだろう。

なお取り付けはワンピースタイプなのでとても簡単。ものの15分ほどで交換できた。ただし、Oxセンサーのジョイント部がモデル年式によって異なるので、製品オーダーする場合は品番などに注意が必要だ。

(ケニ・佐川)



2