

スパーサーは命を預ける重要な部品です。

はじめに・・・

KSP商品部として、ここで少し長いお話をさせていただきますが、十分にご理解頂いた上でKSP製品をご使用頂きたいと思っておりますので、少々お付き合い頂けると幸いです。

KSPのブランド製品とも言える「ワイドトレッドスパーサー」ですが、KSPが1991年に創設して間もなく、「ワイドトレッドスパーサー」と製品を銘々し世にリリースしたのが、そもそもの始まりでした。

今でこそ製品総称として認知度もあがり今日では、数多くのメーカーより様々なタイプの商品が生まれています。基本を損なわず、よりバリエーションが豊富になる事は、お客様の選択肢も増え大変良いことなのですが、昨今は残念な事に「基本」が失われた粗悪な製品が出回ってしまっているのも、また事実です。

スパーサーは車輪とホイールを繋ぐ、走行上重要な役割を持つパーツであり、不具合があったでは済まされないパーツであるのも事実です。

仮にスパーサーに「性能を維持できないトラブル」が発生した場合を想像してみてください。

スパーサーのトラブルは、そのまま重大事故に直結しかねない部分なのです。

スパーサーが破壊されるという事は、そのままタイヤの脱輪を意味します。

走行スピードが高ければ高いほどタイヤ(スパーサー)に掛かる負荷は高まります。

高速走行中にタイヤの脱輪が起きた場合、それは重大事故に間違い無く繋がるといっても過言ではありません。

KSPでは初期開発の時点から、これらのトラブルが絶対に起きないように開発・テストを繰り返してきました。

それは、スパーサーに必要な強度に関しては言うまでもありませんが、そこから更に追求した

「素材の質」・「耐久性・面積」、どれもが妥協してはならない重要な要素です。

ですが、現在では重要な要素が備わっておらず、間違った強度をアピールしたりした製品が世にあるのも事実です。

ここで話す要素とは・・・

【素材の質】 KSPでは純国産材に拘って製作しています。ジュラルミン材を含め様々な金属は強度増すために合金で出来ている事が多いのが事実です。合金である以上、様々な金属が混ざり合って成形されているのですが、均等に混ざり合っていない部分は適正な強度を得る事ができません。国産素材は、しっかりと検査を行い合格とみなされた物が初めて素材としてなり得ますが、海外素材にこの検査を適正に行われている保障がないものが安値で出回っています。原価優先ではなく信頼優先で、純国産材に拘って自信の持てる製品を提供させて頂いております。

【耐久性・面積】 そもそもスパーサーに必要なモノとは？この問題には車輪とホイールの関係から理解しなくてはなりません。車輪とホイールの関係は「摩擦力」で結びついています。よく車輪の重量や負荷はハブボルトで受け止めていると思われがちですが、ハブボルトとナットはホイールと車輪の結びつきを生み出す為のツールにすぎません。ハブボルトとナットで「圧着トルク」を生み出す事で、お互いの接地面で摩擦力が生まれる事で強い力を発生させています。それはスパーサーも例外ではありません。言い換えると、スパーサーの面積(直径)を小さくすると一点に掛かる負荷が増大し、摩擦力を維持する事が出来なくなってしまいます。するとスパーサーが「滑る」現象が起き、結果としてハブボルトの破断を招きタイヤの脱輪に繋がってしまいます。

KSPでは販売開始から数多くの製品をリリースしてきておりますが、**製品不良が原因となるトラブルはこれまで皆無です。**それは、的確な理論とテストのたまものと、自信を持ってKSPが誇れるものと自負しております。

ただ、タイヤホイール外にオフセットさせるだけの目的で販売されている安値なスパーサーとは異なり、決して体感出来る様な事ではありませんが、品質までに拘ったワイドトレッドスパーサーがある、という事を覚えていてもらえれば幸いです。

KSP商品部 スタッフ同