



MOTORCYCLE Thai

NITRON™
RACING SHOCKS

The POWER of TURQUOISE

A true sign and quality,
reliability and real performance.
Trust Nitron for the best suspension
for your motorcycle.

NITRON

 Engineered
in the UK



Photo: KAWASAKI Z900RS '17- /
NITRON MONO Shock R3 Series NTBKK64R

TECHNOLOGIES & PHILOSOPHY

โช้คอัพ คือสิ่งที่เป็นศูนย์รวมระบบการทำงานที่ซับซ้อนมาก ระดับความสมบูรณ์ของแต่ละส่วนนั้น แน่ใจว่าถ้ามันถูกทำออกมาได้สมดุกลกันหมด มันจะแสดงประสิทธิภาพได้ดีที่สุด

1 Top cap

มีฝาบนที่ทำจากอลูมิเนียมทั้งหมด ซึ่งเป็นจุดเด่นของ NITRON ความละเอียดของชิ้นงานและความทนทานสูง น้ำหนักที่เบา แต่แฝงไปด้วยประสิทธิภาพและความสวยงาม ในส่วนของโช้คบนใช้ลูกปืนทรงกลมที่มีความแม่นยำสูง จึงทำให้รักษาความทนทานพร้อมลดแรงเสียดทานไปได้พร้อมกัน

2 Body Tube

กระบอกโช้คทำจากซีเมนต์ลูมิเนียมที่มีน้ำหนักเบาแต่ทนทานสูง ยิ่งไปกว่านั้นคือความละเอียดของกระบวนการผลิตภายในตัวกระบอกนั้น มีความละเอียดอยู่ที่ 1/100 มิลลิเมตรต่อยูนิต ในขั้นตอนการเคลือบผิวมีการใช้สารเคลือบผิวที่มีความแข็งแรงทนทานเป็นพิเศษ ซึ่งนอกจากจะมีความทนทานและมีความละเอียดสูงแล้ว ยังสามารถกระจายความร้อนได้ดีมากอีกด้วย แม้แต่เกลียวสกรูของตัวปรับพรีโหลดก็ทำให้เป็นขนาดใหญ่ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการกระจายความร้อนให้ดีขึ้นเช่นกัน

3 Preload Adjuster

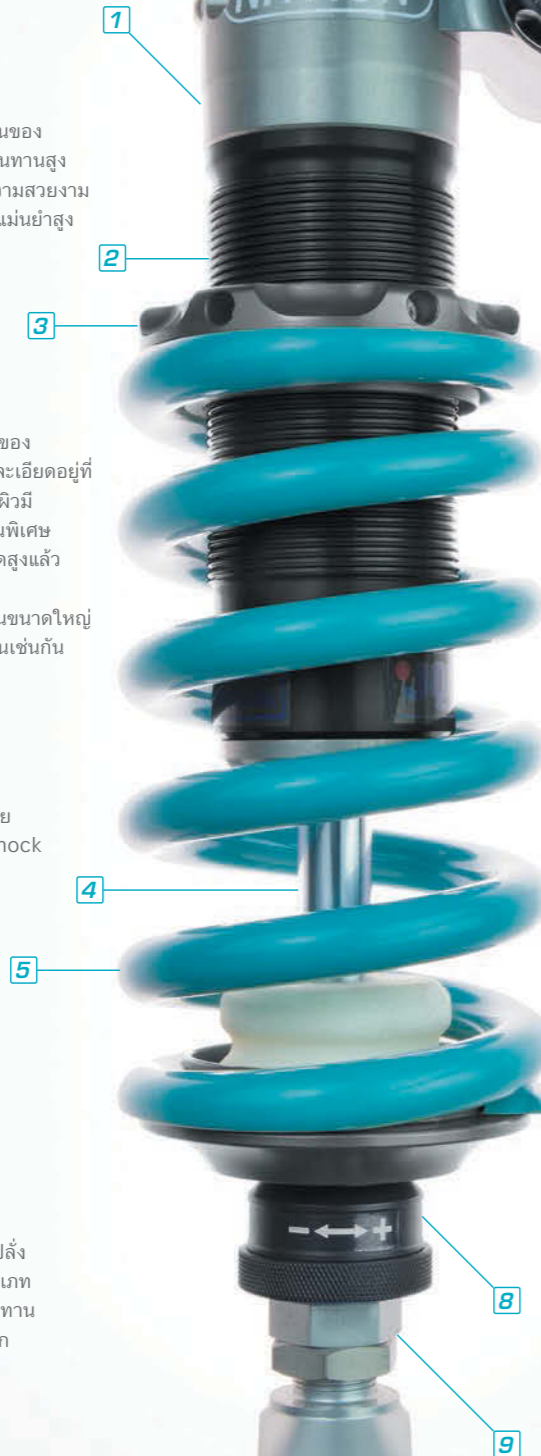
ในโช้ค NITRON ทั้งหมด จะติดตั้งตัวปรับพรีโหลดที่ไม่มีขั้นตอนยุ่งยากเลย เพื่อป้องกันการขยับเขยื้อนใน TWIN / MINISHOCK จึงมีการติดตั้งสกรูไว้เป็นมาตรฐานทุกอัน
MONO Shock Option : Hydraulic Preload Adjuster (HPA)

4 Damper Rod

ชุบด้วยโครเมียมแข็งซึ่งทำให้ทนทานและเปล่งปลั่ง ใน Shaft Bush เองก็ได้มีการเลือกใช้วัสดุประเภทเทพลอนอย่างดี ซึ่งจะสนับสนุนการลดแรงเสียดทานที่เกิดจากจังหวะสรีดของแกนโช้คได้อย่างมาก

5 Spring

สปริงเป็นสีฟ้าครามเปล่งปลั่ง ซึ่งเป็นสีอิมเมจประจำของ NITRON (MONO Shock สามารถเลือกสีฟ้าครามกับดำไทเทเนียมได้ ส่วน TWIN Shock มีสีฟ้าครามกับสีดำ) เราใช้ Chromium silicon steel ที่เหมาะสมที่สุดเป็นวัสดุในการสร้างสปริงโช้ค เพราะมีความยืดหยุ่นและความทนทานสูง ซึ่งในฐานะสปริงรถมอเตอร์ไซด์แล้วจะทำให้เกิดการผิดพลาดไม่ได้ สปริงเรทก็ให้เลือกมากมายเพื่อให้เหมาะกับประเภทและรุ่นรถ ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ขับขี่จำนวนมาก รวมไปถึงการใช้งานในการแข่งขันด้วยเช่นกัน



NITRON MONO Shock NTR R3 Series

PIGGYBACK Reservoir Type

NTBKK19T-TQ
KAWASAKI ZX-10R 06-07

6 Reserve Tank

ตัวถังที่ใช้วัสดุประเภทอลูมิเนียมแบบเดียวกับที่ใช้ในตัวกระบอกโช้ค ในการเคลือบพื้นผิวก็ใช้อลูมิเนียมที่มีความทนทานสูง ห้องแก๊สก็เป็นสตีลลูกสูบพรีและติดตั้งแหวนเทพลอน ซึ่งจะช่วยลดแรงเสียดทานระหว่างการทำงานไปด้วย

7 2 Way Compression Adjuster (ตระกูล NTR R3/ADV)

ตัวปรับค่าการยุบตัวที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะของ NITRON ในความเร็วต่ำใช้เข็มแบบเดิม และในความเร็วสูงใช้สปริงที่มีความยืดหยุ่น ในความเร็วต่ำและสูงจึงมีการตั้งค่าแยกจากกันโดยอิสระ ในการตั้งค่า เราเห็นถึงความแม่นยำที่สูงมากของระบบนี้ ดังนั้นแม้แต่จุดที่มีการตั้งค่าแน่นอนเราก็ใช้โช้คไดโนเช่นกัน และสามารถปรับค่าได้กว้าง ที่ความเร็วต่ำ 18 คลิก และความเร็วสูง 16 คลิก (ตระกูล NTR R2 / ADV เป็นการปรับแบบ 1WAY)

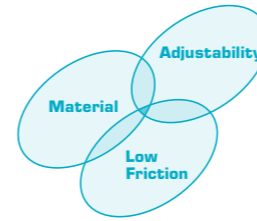
8 Rebound Adjuster

ในตระกูล NTR/ADV R3 · NTR / ADV R2 ชิมแบบทิศทางเดียวไว้ภายใน ทำให้สามารถปรับตั้งค่าได้โดยอิสระอย่างสมบูรณ์ ด้วยเป็นเช่นนี้จึงสามารถที่จะปรับค่าได้อย่างปลอดภัย ซึ่งเป็นกรตอนสนองต่อความต้องการของผู้ขับขี่จำนวนมากได้ ตัวตั้งค่าก็เป็นวัสดุอลูมิเนียมกลึงเคลือบอโนไดซ์ ซึ่งทำให้มีสีสีนสวยงาม จำนวนคลิกที่สามารถปรับได้คือ 24 คลิก (MONO Shock)

9 Height Adjuster

เกือบทั้งหมดของโช้ค NITRON มีกลไกการปรับความสูงให้เข้ากับตัวรถ จึงทำให้ติดตั้งได้ในรถทุกคัน ความกว้างในการตั้งค่าจะแตกต่างกันไปตามประเภทและรุ่นรถ สามารถตั้งค่าให้เข้ากับความชอบหรือสมดุกลของตัวรถได้ (ยกเว้นบางรุ่น)

ด้วยคุณภาพที่เรียกว่าเป็นโช้ครถแข่งในโมเดลทุกรุ่น



NITRON Technical Philosophy

ในแต่ละวันที่เราได้พบเจอ หลังจากเครื่องยนต์เครื่องหนึ่งได้รับชีวิตใหม่แล้ว ก็เหมือนเป็นการสนับสนุนให้ผู้ขับขี่ได้สัมผัสความรู้สึกสุดยอด ยกตัวอย่างเช่น ความรู้สึกที่อาจจะเกิดขึ้นแบบเรียกได้ว่าสปีดแข่ง จะทำให้รู้สึกดีเพราะสามารถที่ตัววิ่งก็ได้ ชีในเมืองก็ได้ เป็นต้น เพื่อที่จะเปลี่ยนความคิดเหล่านั้นให้เป็นจริง ในตรอนจึงใช้องค์ประกอบพื้นฐาน 3 อย่างที่เป็นเอกลักษณ์จากการวินิจฉัยในงานจริงคือ

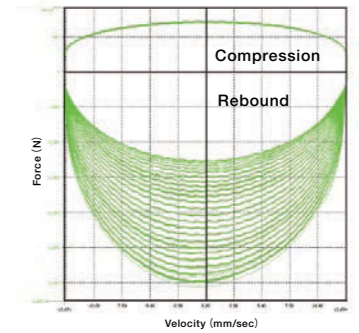
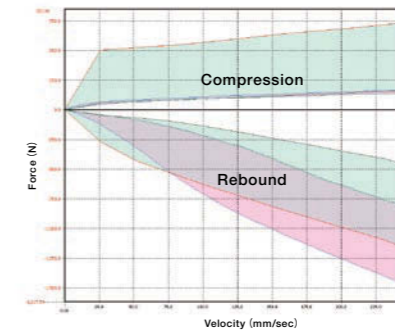
การตั้งค่า (Adjustability) , วัสดุดิบ (Material) , แรงเสียดทานต่ำ (Low Friction)

ขอบเขตการปรับที่เพียงพอและปรับค่าได้แม่นยำ ถ่ายทอดเทร็คชั่นจากการเคลื่อนไหวของผู้ขับขี่ไปสู่ผิวถนนได้ในพริบตา เป็นความคิดเห็นเรื่องเทคโนโลยีแรงเสียดทานต่ำ วัสดุดิบชั้นดีทั้งหลายจะสนับสนุนสิ่งเหล่านั้น โดยการที่ทั้งหมดนั้นจะถูกนำมารวมกันอยู่ในระดับสูง ซึ่งคุณภาพโช้คแข่งที่ในตรอนให้คำนิยามได้กลายเป็นจริงขึ้นมาแล้ว

การตั้งค่า (Adjustability)

ตัวตั้งค่าที่สามารถควบคุมได้อย่างแม่นยำ และมีขอบเขตการปรับที่กว้างเพียงพอ

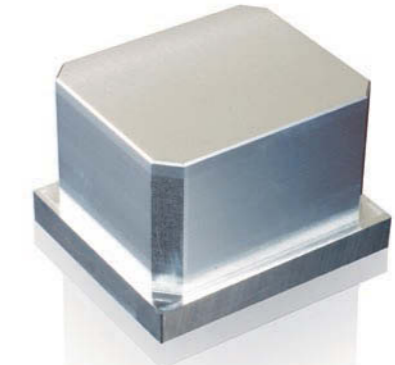
การมีขอบเขตในการปรับค่าที่กว้างขวางถือได้ว่าเป็นพระเอกของเทคโนโลยีในตรอนเลยทีเดียว ตัวปรับค่าอิสระที่สามารถปรับค่าได้อย่างแม่นยำในทุกๆ จากจุด และเพราะว่าการทำงานของการยุบตัวในย่านความเร็วต่ำ ความเร็วสูง และการคืนตัว มีการแยกกันเป็นอิสระ ทำให้สามารถควบคุมการทำงานได้อย่างแม่นยำในสภาพต่างๆ มากมาย นอกจากนี้แล้ว ความกว้างของ 1 คลิก ก็ได้รับการตั้งให้มีระยะห่างเท่ากันเป็นเอกลักษณ์ที่เรียกว่าเป็นโช้คแข่งเลยก็เดียว ภายซ้าย: กราฟเปรียบเทียบ CB1300 ซีรีส์ NITRON TWIN Shock กับโช้คธรรมดา สีเขียวคือในตรอน สีแดงคือธรรมดา โดยเพราะความกว้างในการตั้งค่าเรขาคณิต (ครึ่งวง) ความแตกต่างของขอบเขตการตั้งค่าแสดงออกมาได้มากที่สุด ภายขวา: ทดสอบคลิกของตัวปรับเรตคืนตัว การเปลี่ยนแรงงอกลับใน 1 คลิกนั้น อ่านค่าได้แทบจะเท่ากับหมดเลย และเพราะว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงเรขาคณิตเลย จะทำให้เราเข้าใจถึงการทำงานในแต่ละส่วนที่แยกกันเป็นอิสระด้วย



วัสดุดิบ (Material)

ทั้งเรื่องของการทำงานและการออกแบบ เราใช้วัสดุดิบชั้นดีที่สุดเท่าที่จะทำได้

ความแข็งแรง ทนทาน กระจายความร้อน น้ำหนัก และอิสระในการออกแบบ จากปัจจัยเหล่านี้ที่กลายเป็นส่วนสำคัญในการออกแบบโช้คอัพ จึงสรุปได้ว่าอลูมิเนียมกลายเป็นวัสดุที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ วัสดุอลูมิเนียมนี้เรียกได้ว่าเป็นคุณลักษณะพิเศษของในตรอนที่ผลิตด้วยเครื่องจักรที่มีความแม่นยำสูง และเราผลิตตัวโช้คด้วยอลูมิเนียมน้ำหนักที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ นอกจากนี้ เรายังเลือกใช้วัสดุและกระบวนการผลิตที่เหมาะสมที่สุดสำหรับสปริงและก้านลูกสูบอีกด้วย และเรายังดึงเอาเอกลักษณ์ของเรามาใช้แม้กระทั่งในส่วนของการกระจายและยืดหยุ่นต่างๆ ผลของมันคือทำให้เราใช้โช้คอัพที่มีดีไซน์การทำงานและคุณภาพแบบ Next Gen ซึ่งแตกต่างจากโช้ครุ่นเก่าๆ



วัสดุที่ถูกตัดด้วยเครื่องจักรที่ทันสมัยที่สุด ผลิตกันชนที่มีทั้งฟังก์ชันการทำงานและดีไซน์ที่ทันสมัยในไลน์ผลิต

แรงเสียดทานต่ำ (Low Friction)

แรงเสียดทานต่ำโดยสมบูรณ์ ทำให้การทำงานราบรื่นจนน่าตกใจ

การทำงานที่ราบรื่นนั้น เปรียบเสมือนหัวใจหลักของโช้คอัพ เทคโนโลยีแรงเสียดทานต่ำที่อ่อนนุ่มแต่แข็งแรง จะทำให้เกิดเทร็คชั่นที่ดีที่สุดเสมอที่ในตรอนเราใช้วัสดุที่ผสม PTFE (เทพลอน) ลงไปในชิ้นส่วนที่ต้องมีการเสียดสีกันทุกชิ้น เช่น แหวนลูกสูบ ชาร์ฟพูซ เป็นต้น เพื่อลดสติกขึ้น* ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ สำหรับกระบอกโช้คเดี่ยว เราได้ทำการเสริมเข้าไปหลังจากที่มีการวาดผังการดำเนินงานถึง 11 ครั้ง แล้วในที่สุดการทำให้พื้นผิวแรงเสียดทานต่ำมากก็เป็นจริงขึ้นมา และยังมีแรงเสียดทานและแม่นยำอีกด้วย เราได้เพิ่มเทคโนโลยีแรงเสียดทานต่ำเข้าไปในพวงน๊อต นวมเปอร์ซิม ก้านลูกสูบ ด้วยเช่นกัน *เป็นศัพท์เฉพาะทางที่ใช้ในสายงานระบบกันสะเทือน เป็นเรื่องของความต้านทานและการติดขัดในขณะทำงานของพวกชิ้นส่วนที่ต้องการเสียดสีกัน

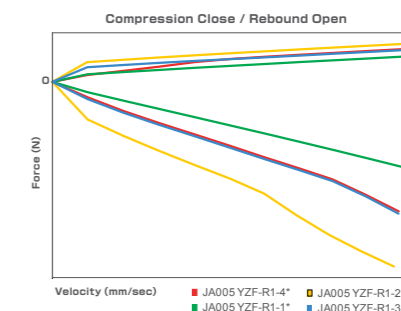


ภายในตัวโช้คก็ถูกผลิตด้วยกระบวนการที่เป็นเอกลักษณ์ของเรตามาภาพที่วาดไว้

ในชิ้นส่วนที่ต้องมีการเสียดสีก็ใช้เทคโนโลยีลดแรงเสียดทานที่เป็นเอกลักษณ์และใช้วัสดุที่ดีที่สุดเช่นเดียวกับกระบอกโช้ค

Shock Dyno

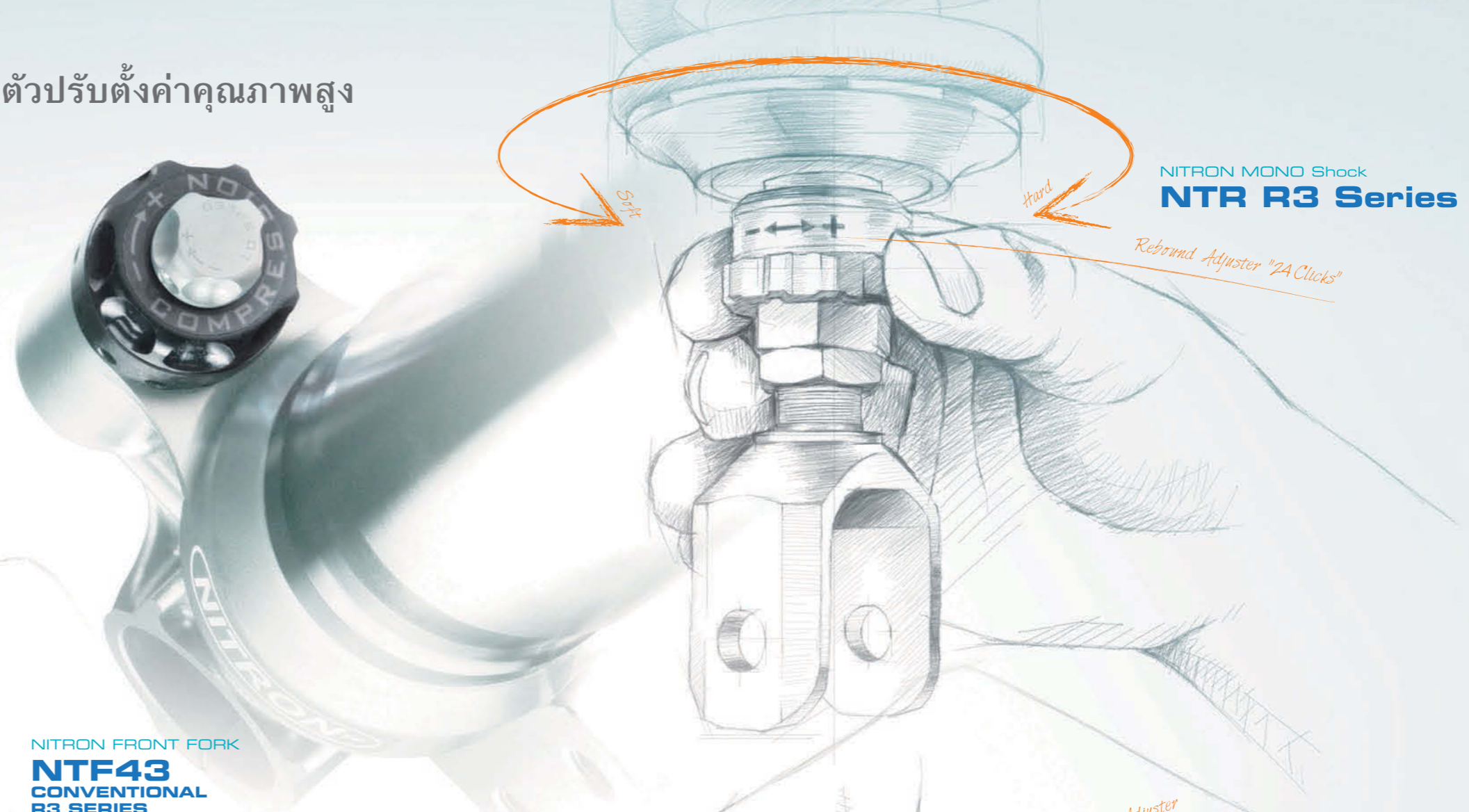
โช้คในตรอน (ยกเว้นตระกูล NTR R1) นั้นได้รับการจัดสภาวะในประเทศญี่ปุ่น และหลังจากประกอบแล้วจะได้รับการทดสอบบนโช้คไดโนก่อนการจัดส่งทั้งหมด (รูปขวา) ที่ในตรอนญี่ปุ่น หลังจากประกอบเสร็จแล้ว เราจะดำเนินการตรวจวัดด้วยไดโน NTR R3=4 จุด NTR R2=3 จุด จึงเป็นอันเสร็จสมบูรณ์ ในตรอนจะดำเนินการตรวจเช็คด้วยแรงพ่นกำลังตาม ที่สันนิษฐานไว้มันแสดงผลออกมาได้ดีหรือไม่ กราฟแสดงผลการทดสอบแรงพ่นกำลังทั้ง 4 แบบในแต่ละเงื่อนไขของตระกูล NTR R3 ที่ใช้ใน YZF-R1 (สีเขียว CLแข็งสุด CHอ่อนสุด REBอ่อนสุด / สีเหลือง CLแข็งสุด CHแข็งสุด REBแข็งสุด / สีฟ้า CLแข็งสุด CHค่าจากโรงงาน REBค่าจากโรงงาน) / สีชมพู CLค่าจากโรงงาน CHค่าจากโรงงาน REBค่าจากโรงงาน) CL : ปรับตั้งค่าแรงยุบตัวในย่านความเร็วต่ำ CH : ปรับตั้งค่าแรงยุบตัวในย่านความเร็วสูง REB : แรงคืนตัว



ปรับค่าได้อย่างรวดเร็วแม้ไม่มีอุปกรณ์ ด้วยตัวปรับตั้งค่าคุณภาพสูง

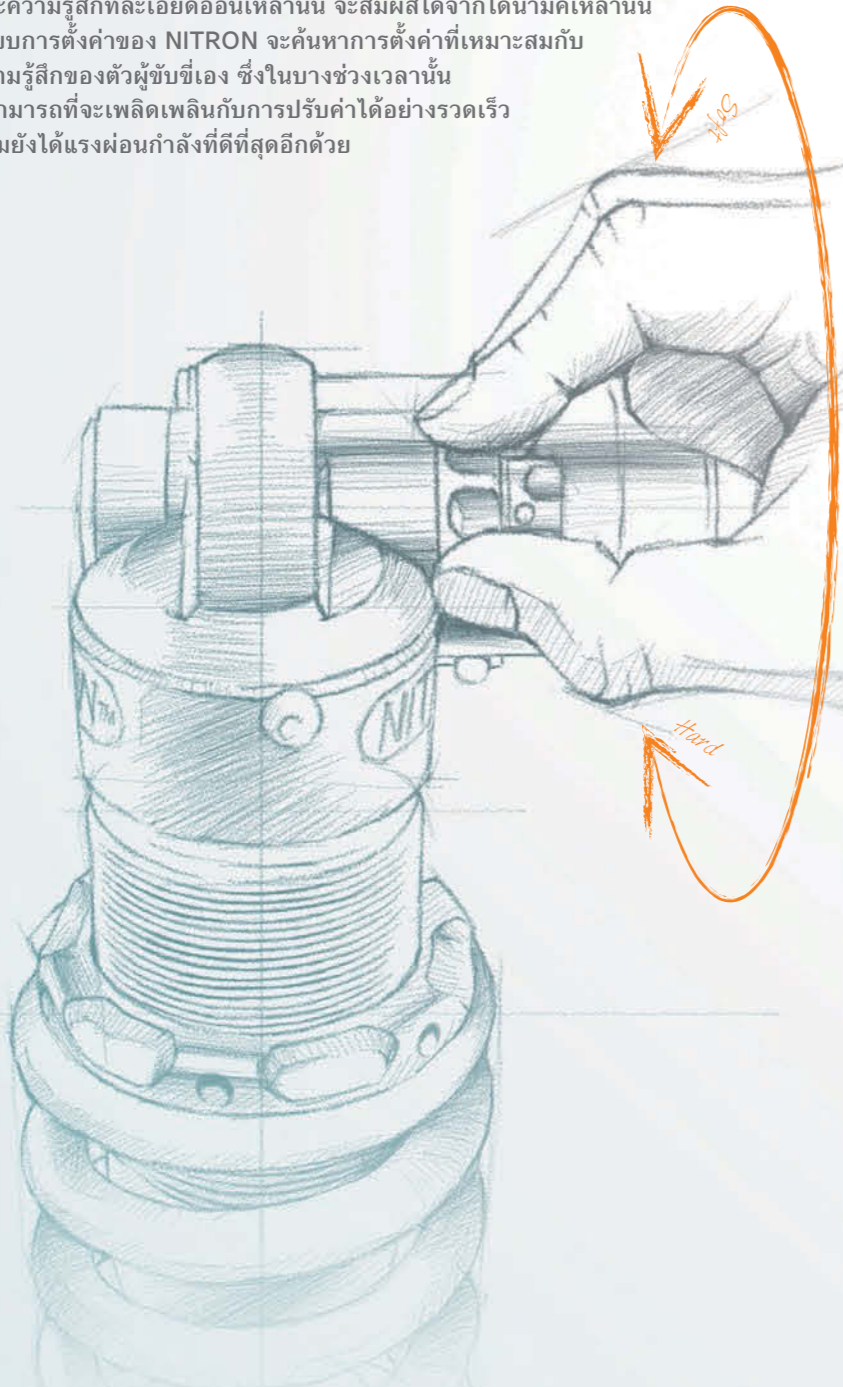
ง่ายต่อการปรับด้วยมือเปล่า

สภาพถนนที่หลากหลาย จำนวนเครื่องยนต์ รวมถึงผู้ขับขี่ที่แตกต่างกัน ใช้ค้อนที่สามารถรักษาประสิทธิภาพการทำงานได้ทุกรูปแบบ ในทุกๆ สภาพถนนนั้นพูดได้เลยว่า มันเป็นไปได้ แต่ในมุมกลับกัน การจะปรับให้กว้างๆ และเที่ยงตรงให้เหมาะกับสภาพถนนต่างๆ เพื่อให้การขับขี่เป็นไปได้อย่างสะดวกสบายตลอดเวลานั้น มันก็พอเป็นไปได้อยู่ เพื่อที่จะสร้างใช้คนที่พอเหมาะพอเจาะกับผู้ขับขี่ได้ขนาดนั้น NITRON จึงพัฒนากลุ่มตัวปรับตั้งค่าที่จัดการได้อย่างแม่นยำเที่ยงตรงและมีแรงผ่อนกำลังที่ยอดเยี่ยมมาก แล้วยังมีระบบที่เรียกว่า "EASY HAND ADJUSTABLE" มาใช้ ซึ่งจะช่วยให้ปรับตั้งค่าได้อย่างรวดเร็วแม้ไม่มีอุปกรณ์อีกด้วย ในสนามแข่งขัน ไปจนถึงทั่วจริง รวมทั้งการขับขี่บนท้องถนน ความเป็นหนึ่งเดียวกันของเครื่องยนต์กับผู้ขับขี่ ถือเป็นสิ่งที่ดีที่สุดในมอเตอร์ไซด์ และความรู้สึกที่ละเอียดอ่อนเหล่านั้น จะสัมผัสได้จากไดนามิคเหล่านั้น ระบบการตั้งค่าของ NITRON จะค้นหาการตั้งค่าที่เหมาะสมกับความรูสึกของตัวผู้ขับขี่เอง ซึ่งในบางช่วงเวลานั้น ก็สามารถที่จะเพลิดเพลินกับการปรับค่าได้อย่างรวดเร็ว แล้วยังได้แรงผ่อนกำลังที่ดีที่สุดอีกด้วย

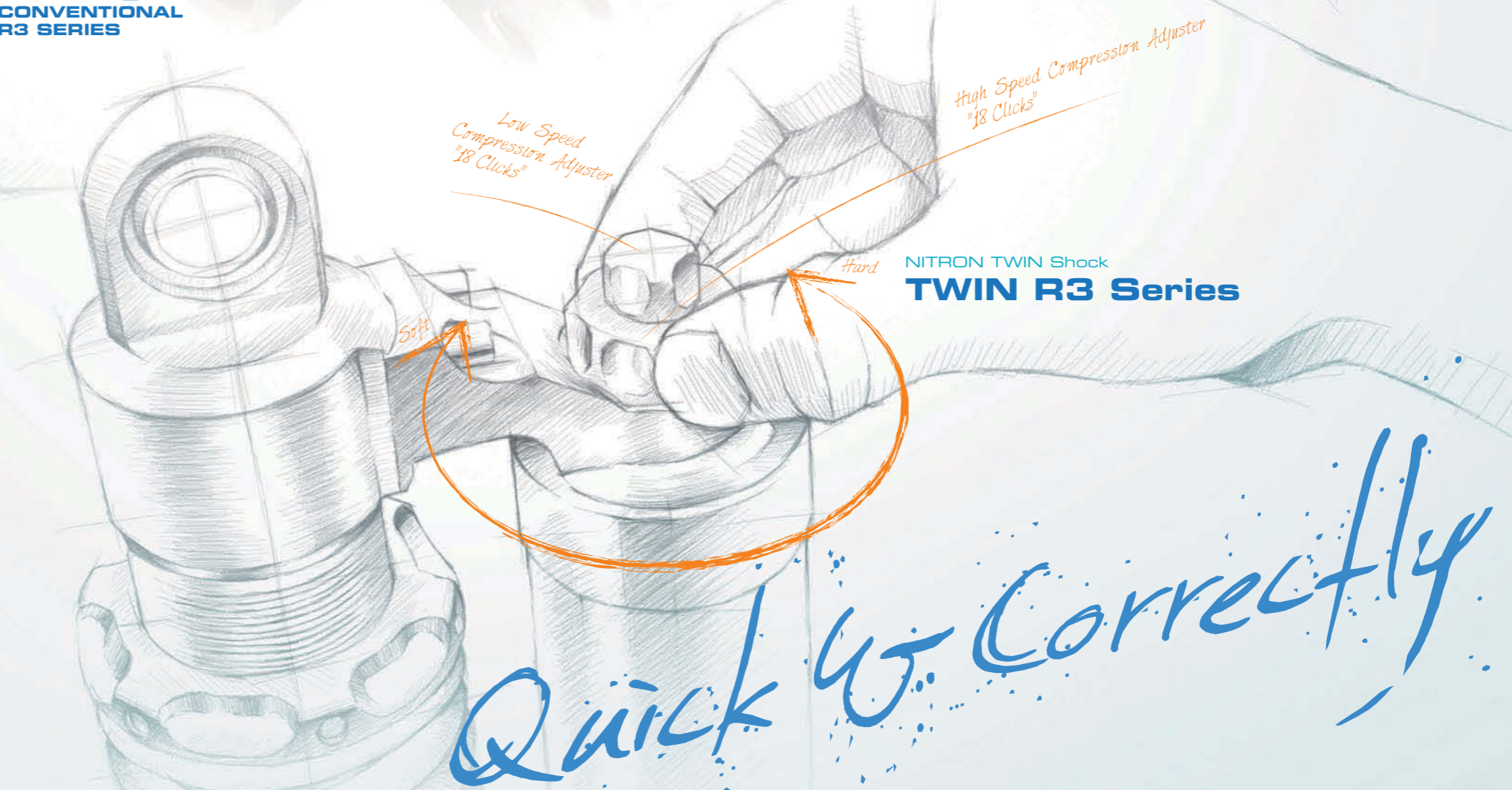


NITRON MONO Shock
NTR R3 Series

NITRON FRONT FORK
**NTF43
CONVENTIONAL
R3 SERIES**



NITRON MONO Shock
NTR R3 Series



NITRON TWIN Shock
TWIN R3 Series

Quick & Correctly



ถ้าไม่มีก็สร้างมันขึ้นมา ไลน์อัพที่ยืดหยุ่นและมีโรงงานอยู่ในประเทศ

FACTORY MODEL

เป็นโรงงานต้นแบบที่สามารถประกอบได้ภายในประเทศโดยสมบูรณ์ การไหลต่าหรือโมเดลที่ไม่มีในไลน์อัพก็ทำได้*

ที่ไนตรอน เราใช้การประกอบตั้งแต่ต้นจนเสร็จในประเทศญี่ปุ่น และมีการสต็อกอะไหล่ทั้งหมดไว้ที่ญี่ปุ่น ซึ่งข้อดีที่นับเป็นข้อดีที่สุดก็คือ โรงงานต้นแบบนี้แหละ ไนตรอนเรารองรับโมเดลรุ่นใหม่หรือไลน์อัพในปัจจุบัน โดยใช้เวลาไปเยอะ พร้อมกับการมีพื้นฐานจากประสบการณ์และความรู้ที่มีอยู่มากมาย แต่มันก็ยังเป็นไปไม่ได้ที่จะรองรับรุ่นรถทั้งหมดบนโลกนี้ ดังนั้น เมื่อไนตรอนรับรถมาจากลูกค้า หรือใช้ที่ถอดมาแล้ว เราจะทำการตรวจวัดแรงพ่นกำลัง หลังจากที่เราเข้าใจถึงบุคลิกของโช้คตัวนั้นอย่างถ่องแท้แล้ว เราจึงจะเริ่มผลิตโช้คไนตรอน หรือสามารถทำการไหลต่าโช้คที่อยู่ในไลน์ปกติได้ เพื่อที่จะตอบสนองต่อความเร้าร้อนของตัวรถที่จะไม่เปลี่ยนไปไม่ว่าผ่านไปนานแค่ไหนของนักขี่ ซึ่งไนตรอนไม่คิดค่าบริการตรงนั้น สไลด์โรงงานที่สร้างออกมาจากความไม่มั่นคง มันคือเอกลักษณ์อย่างหนึ่งของไนตรอน

*นอกจากโครงสร้างโช้คอัพหรือเครื่องยนต์แล้ว เรายังมีโมเดลที่ไม่สามารถสร้างได้เหมือนกัน ซึ่งมีค่าธรรมเนียม 10,000 เยน (ไม่รวมภาษี) สำหรับการสร้างโมเดลใหม่ๆ นอกจากนี้ ในกรณีที่สร้างอุปกรณ์ใหม่หรือกระบวนการใหม่ๆ ขึ้นมาก็จะมีค่าบริการพิเศษด้วย ดังนั้นกรุณาสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม

CUSTOM MODEL

จะเป็นรถออริจินัล หรือรถที่โมดิฟายหมดทั้งคันแล้วเราก็ทำได้ แม้จะเป็นออเดอร์แบบโมเต็ม แต่ถ้าเป็นไนตรอนแล้ว เราก็ทำให้ด้วยค่าบริการปกติ*

ไม่ว่าจะเป็นโมเดลออริจินัลที่สร้างขึ้นแบบเฟรมต่อเฟรม หรือจะเป็นรถที่โมเต็มมาเรียบร้อยแล้ว โดยเฉพาะรถที่เปลี่ยนลิงค์กับสวิงอาร์มมานั้น มีจำนวนมากที่ไช้คยังเป็นที่ชื่นชอบมา ซึ่งอาจจะทำให้ไม่สมดุล ที่ไนตรอนเราสามารถออเดอร์แบบพิเศษได้ตั้งแต่ความยาวโช้ค ความยาวสโตรค สปริงเรท ไปจนถึงความยาวสายเบสเลย์ทีเดียว ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าเป็นกรณีที่สร้างได้โดยใช้ชิ้นส่วนมาตรฐานทั่วไป ก็เป็นไปได้ที่ราคาจะเท่ากับในไลน์ปกติ สามารถดาวน์โหลดคำสั่งซื้อได้ที่หน้าเว็บไซต์ของบริษัทเรา (หน้าดาวน์โหลดของ www.nitron.jp) แล้วกรอกข้อมูล ส่งแฟกซ์มาได้ (02-738-3199) นอกจากนี้ เรายังมีบริการไปปรับรถถึงที่อีกด้วย โปรดติดต่อสอบถาม

*นอกจากโครงสร้างโช้คอัพหรือเครื่องยนต์แล้ว เรายังมีโมเดลที่ไม่สามารถสร้างได้เหมือนกัน ซึ่งมีค่าธรรมเนียม 10,000 เยน (ไม่รวมภาษี) และแยกกันกับค่าบริการ นอกจากนี้ ในกรณีที่สร้างอุปกรณ์ใหม่หรือกระบวนการใหม่ๆ ขึ้นมาก็จะมีค่าบริการพิเศษด้วย ดังนั้นกรุณาสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม



ทีมงานไนตรอนจะทำการผลิตโช้คไนตรอนขึ้นมาหลังจากที่ตรวจวัดแรงพ่นกำลังลักษณะเฉพาะของตัวโช้คออริจินัล และได้รับข้อมูลมาทั้งหมด

Custom Dirt Track Bike / ICON1000 DETHGRIP (2015 Kawasaki Vulcan 650S)

วิ่งไปพร้อมกับโช้คที่มีชีวิต นั่นคือมาตรฐานของโรงงาน

ไนตรอนเป็นแบรนด์อังกฤษก็จริง แต่ก็พัฒนาโรงงานและศูนย์เซอร์วิสอยู่ภายในประเทศญี่ปุ่น จึงเป็นโช้คนำเข้าที่มีฐานมาจากความคิดที่อยากจะส่งต่อโช้คที่เหมาะสมและดีที่สุดในตัวกับผู้ใช้ซึ่งแต่ละคนที่แตกต่างกันไป ไม่ใช่การตั้งค่าที่มีไว้สำหรับคนตะวันตก เพราะเป็นยี่ห้อโช้คจากตะวันตก แต่เงื่อนไขคือการทำให้เหมาะสมอย่างเที่ยงตรงกับผู้ใช้ชาวญี่ปุ่น ซึ่งทีมงานชาวญี่ปุ่นจะทำการประกอบเพื่อผู้ใช้ชาวญี่ปุ่นเอง นอกจากนี้แล้วเพื่อให้สามารถที่จะปรับให้เข้ากับความสะดวก หรือขนาดร่างกายของผู้ใช้แต่ละคนแล้ว การเปลี่ยนสปริงเรทหรือการไหลต่า ก็มีรองรับในราคาค่าบริการทั่วไปอีกด้วย (ตระกูลโช้ค Mono) นอกจากนี้ เพื่อการขับขี่ด้วยสภาพที่ดีที่สุดในระยะยาว ก็สามารถที่จะยกเครื่องหรือโมดิฟายได้ด้วย ที่บริษัทของเรา NITRON นั้นตั้งอยู่บนพื้นฐานของ Japan Quality เพื่อให้ผู้ใช้โช้คอัพซึ่งเรียกได้ว่าเป็นคุณสมบัติทางกายภาพที่สำคัญของตัวรถในสภาพที่สดใหม่อยู่เสมอ

รับประกัน วิ่งได้อย่างปลอดภัยอย่างน้อย 1 ปี

เพื่อให้ผู้ใช้ทุกคนได้สนุกสนานไปกับชีวิตไบค์เกอร์อย่างปลอดภัยในทุกๆ วัน ไนตรอนรับประกันการตั้งค่าโช้คอัพมอเตอร์ไซค์นาน 1 ปี ด้วยบริการที่ใส่ใจในรายละเอียดและการรับประกันระยะยาวโดยโรงงานในประเทศว่าจะรักษาประสิทธิภาพของระบบกันสะเทือนให้อยู่สภาพที่ดีที่สุดเสมอ เงื่อนไขในการรับประกัน อ่านได้ในคู่มือ หรือเว็บไซต์ NITRON



สำหรับโมเดลโรงงานและอื่นๆ สอบถามได้ที่
TEL:02-738-3198 E-mail:shock@nitron.jp

ดาวน์โหลดไฟล์ PDF สำหรับใบสั่งซื้อกรุ๊ปได้ที่
ปุ่ม PDF ใบสั่งซื้อที่โฮมเพจของ NITRON

ตัวอย่างผลสรุปการผลิต

ผลสรุปการผลิตเป็นตัวอย่างจากข้อมูลจริง และนอกเหนือจากนี้ สามารถเข้าชมลิสท์แบบเต็มได้ที่เว็บไซต์ของไนตรอน >>> www.nitron.jp

ที่ไนตรอน จนถึงตอนนี้เราได้ผลิตโมเดลต้นแบบที่สร้างขึ้นเพื่อรถหลากหลาย โดยเน้นไปที่รถระดับไฮเอนด์และรถหายาก ด้านล่างนี้คือตัวอย่างบางส่วน ซึ่งถ้าคุณต้องการลิ้งค์ที่ประเภทรถ*1 ปีผลิต และรุ่นรถตรงกันแล้ว คุณสามารถซื้อได้ในเรทราคาปกติเลย แต่ถ้าเป็นรุ่นที่ไม่ทราบปีผลิต หรือกรณีที่ไม่มีรายการขายละเอียดแนบชุด โปรดติดต่อสอบถาม*1 เนื่องจากตระกูล NTR R3 กับ NTR R2 เป็นแบบมีห้องแก๊ซข้างนอก จึงไม่มีปัญหาในการผลิต *2 จำเป็นต้องใช้กระดองโช้คแบบพิเศษ ค่าสร้างกระดอง 30,000 เยน (ไม่รวมภาษี) (ชื่อควรระวัง) เราไม่รับประกันว่าลิ้งค์ตามตารางด้านล่างจะติดตั้งได้ ในกรณีที่รถของคุณมีการดัดแปลงแก้ไขมาแล้ว และโปรดเข้าใจว่า ในกระบวนการติดตั้ง อาจจะมีการดัดแปลงตัวรถด้วย

KAWASAKI	HONDA	SUZUKI	YAMAHA	CYGNUS X	TWIN R1
KR-1 NTR R2	VF750 NTR R1 *2	CBX400F NTR R3/NTR R1	FZ400 NTR R3		
GPZ1000RX NTR R1	JADE NTR R1	VTR250F '84 NTR R3/NTR R1	SDR NTR R3		
ZXR250 '90 NTR R3	CBR150 NTR R3/NTR R1	VF400F NC13 NTR R1 *2	SDR660 NTR R3		
ZZR250 NTR R3/NTR R1	CBR400F NTR R3/NTR R1		BT1100 '03 NTR R3		
GPZ750 TURBO NTR R3/NTR R1	VF1000F/R NTR R3 *2		FJ1200 NTR R2		
GPZ750 NTR R1	VTR250 '03 NTR R3	GSR400 NTR R3	SRX400 '90 NTR R1		
ZR-7 NTR R1	GB250/400 NTR R1	GSX750 S3 '84 NTR R3	FZ750 NTR R2		
GPZ400S NTR R1	CBX1000 NTR R1	GSX250R NTR R3	TZR250 1KT NTR R3		
GPZ1100F '83 NTR R1	CBX550F NTR R3	GOOSE250/350 NTR R3/NTR R1	TZR250 2XT NTR R3		
GPZ400F/R NTR R3/NTR R1	NS250F NTR R3	GSX750F '89 NTR R3	TZR250 3MA NTR R3		
FX400R NTR R3	VALKYRIE TWIN R1	GS1200SS TWIN R1	WR250X NTR R3		
GPX250R NTR R1	VTZ250 NTR R1		FZX250 ZEAL TWIN R1		
				CYGNUS X	TWIN R1
				BMW	
				R80	NTR R3
				R1100R	NTR R1
				R1200S	NTR R3
				MOTO GUZZI	
				V7	TWIN R1
				BUPELL	
				XB12R '04	NTR R3
				XB12S	NTR R3
				XB9SX '04-05	NTR R3



เรารองรับการซ่อมบำรุงด้วย พร้อมทั้งนำเสนอความสบายใจด้วยการควบคุมคุณภาพที่คงเส้นคงวา

การซ่อมบำรุงและการโมดิฟาย

โช้คอัพไนตรอน เลือกใช้วัสดุคุณภาพสูงที่สุดเพื่อผ่านเวลาไปนานแค่ไหนก็ยังคงประสิทธิภาพดี จึงขึ้นอยู่กับระดับคุณภาพของวัสดุประกอบกับน้ำมัน แต่ถ้าเอาไปใช้ในการแข่งขัน หรือเมื่อใช้ไปเป็นระยะเวลานาน แม้จะน้ำมันยอมเสื่อมสภาพ ปริมาณแรงดันแก๊สก็ลดลง แล้วสุดท้ายก็เกิดการลดลงของประสิทธิภาพไม่ทัน และเนื่องจากไนตรอนที่ประกอบโช้คอัพอย่างสมบูรณ์แบบ จึงสามารถที่จะรองรับการซ่อมบำรุงตามระยะ หรือโมดิฟายให้เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าได้ นอกจากนี้แล้ว เมื่อคุณซื้อไปครั้งหนึ่ง แล้วคุณเปลี่ยนรถ คุณสามารถที่จะเปลี่ยนการประกอบใหม่ให้เหมาะสมกับรถคันใหม่ได้ด้วย "ขอคิดและใช้ได้นาน" คือนโยบายหนึ่งของ "ไนตรอน" โช้คอัพสัญชาติอังกฤษ เรารับประกันยาวนานถึง 3 ปี

ราคาค่าซ่อมบำรุง

NITRON MONO Shock	THB 6,420
NITRON MINI Shock	THB 6,420
NITRON TWIN Shock	THB 10,700 / เซ็ต 2 คัน
NITRON FRONT Fork	THB 14,270 / เซ็ต 2 คัน

ราคานี้รวมชิ้นส่วนเปลี่ยนหมดแล้วเช่น ค่าแรง ค่าน้ำมัน ซิลน้ำมัน ซิลฝุ่น ชาร์ฟบูช แหวนลูกสูบ โอริง เป็นต้น

ราคาค่าโมดิฟายหรือการเปลี่ยนสเป็ค

ค่าซ่อมบำรุง+ราคาชิ้นส่วนจะถูกรวมเข้าไปด้วย ขึ้นอยู่กับเมนู โปรดติดต่อสอบถาม

และการดำเนินการซ่อมบำรุงทั้งหมด สามารถทำได้ที่ ศูนย์บริการ NITRON ที่อยู่ในบริษัท Technix Asia

NITRON ALL PRODUCTS LIST ตาราง ID และรูปแบบใช้

โช้คอัพคุณภาพสูงสำหรับผู้ขับขี่ทุกท่าน ด้วยการพัฒนาที่ก้าวผ่านมาหลายปี

หมายเลข M1-M35 ที่อยู่มุมบนซ้ายของโช้คหลังทุกตัวคือ ลิสท์แบบเต็มทั้งหมด
ดูได้ที่หน้า 11-14 โปรดดูที่ ID ที่กำลังมองหาอยู่

NITRON MONO Shock

M8 NITRON MONO Shock
RACE PRO Series



PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M9 NITRON MONO Shock
RACE PRO Series+HPA



HPA
ตัวปรับพรีโหลด
แรงดันน้ำมัน
เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M15 NITRON MONO Shock
RACE PRO Series+HPA



HPA
ตัวปรับพรีโหลด
แรงดันน้ำมัน
เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M6 NITRON MONO Shock
NTR R3 Series



PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M23 NITRON MONO Shock
NTR R3 Series



PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M5 NITRON MONO Shock
NTR R3 Series



H
ชั้นแท่งค้ :
HOSE

M7 NITRON MONO Shock
NTR R3 Series



G
ชั้นแท่งค้ :
GUN

M14 NITRON MONO Shock
NTR R3 Series+HPA



HPA
ตัวปรับพรีโหลด
แรงดันน้ำมัน
เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M13 NITRON MONO Shock
NTR R3 Series+HPA



HPA
ตัวปรับพรีโหลด
แรงดันน้ำมัน
เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
H
ชั้นแท่งค้ :
HOSE

M3 NITRON MONO Shock
NTR R2 Series



PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M24 NITRON MONO Shock
NTR R2 Series



PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M2 NITRON MONO Shock
NTR R2 Series



H
ชั้นแท่งค้ :
HOSE

M4 NITRON MONO Shock
NTR R2 Series



G
ชั้นแท่งค้ :
GUN

M12 NITRON MONO Shock
NTR R2 Series+HPA



HPA
ตัวปรับพรีโหลด
แรงดันน้ำมัน
เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M11 NITRON MONO Shock
NTR R2 Series+HPA



HPA
ตัวปรับพรีโหลด
แรงดันน้ำมัน
เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
H
ชั้นแท่งค้ :
HOSE

M1 NITRON MONO Shock
NTR R1 Series



I
ชั้นแท่งค้ :
INTERNAL

M10 NITRON MONO Shock
NTR R1 Series+HPA



HPA
ตัวปรับพรีโหลด
แรงดันน้ำมัน
เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
I
ชั้นแท่งค้ :
INTERNAL

NITRON MONO Shock / ADVENTURE

M30 NITRON MONO Shock
ADVENTURE R3 Series



H
ชั้นแท่งค้ :
HOSE

M31 NITRON MONO Shock
ADVENTURE R2 Series



H
ชั้นแท่งค้ :
HOSE

M32 NITRON MONO Shock
ADVENTURE R1 Series



I
ชั้นแท่งค้ :
INTERNAL

M33 NITRON MONO Shock
ADVENTURE R3 Series+HPA



HPA
ตัวปรับพรีโหลด
แรงดันน้ำมัน
เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M34 NITRON MONO Shock
ADVENTURE R2 Series+HPA



HPA
ตัวปรับพรีโหลด
แรงดันน้ำมัน
เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M35 NITRON MONO Shock
ADVENTURE R1 Series+HPA



HPA
ตัวปรับพรีโหลด
แรงดันน้ำมัน
เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน
I
ชั้นแท่งค้ :
INTERNAL

NITRON MINI Shock

M21 NITRON MINI Shock
MINI R3 Series



H
ชั้นแท่งค้ :
HOSE

M22 NITRON MINI Shock
MINI R3 Series for GROM



PB
ชั้นแท่งค้ :
PIGGYBACK

M19 NITRON MINI Shock
MINI R1 Series



E
ชั้นแท่งค้ :
EMULSION

NITRON TWIN Shock



M18

NITRON
TWIN
Shock
**TWIN
R3
Series**

PB ชั้นแท่งค้ :PIGGYBACK



M27

NITRON
TWIN
Shock
**TWIN
R1 Plus
Series**

PB ชั้นแท่งค้ :PIGGYBACK



M17

NITRON
TWIN
Shock
**TWIN
R1
Series**

E ชั้นแท่งค้ :EMULSION



M26

NITRON
TWIN
Shock
**STEALTH
TWIN
R3
Series**

PB ชั้นแท่งค้ :PIGGYBACK



M28

NITRON
TWIN
Shock
**STEALTH
TWIN
R1 Plus
Series**

PB ชั้นแท่งค้ :PIGGYBACK



M25

NITRON
TWIN
Shock
**STEALTH
TWIN
R1
Series**

E ชั้นแท่งค้ :EMULSION

NITRON FRONT FORK



F

NITRON
FRONT FORK
**NTF43
Conventional
R3 Series**

NITRON FRONT SHOCK



FS1

NITRON
FRONT Shock
**NTR R1
Series**

E ชั้นแท่งค้ :
EMULSION

Table listing motorcycle models from KAWASAKI, KTM, HARLEY DAVIDSON, MOTO GUZZI, MV AGUSTA, and SUZUKI. Columns include model name, year, engine type, chassis, price, and specifications for RACE PRO, R2, and R1 categories.

Table listing motorcycle models from SUZUKI and TRIUMPH. Columns include model name, year, engine type, chassis, price, and specifications for RACE PRO, R2, and R1 categories.

NITRON FRONT FORK NTF43 Conventional R3 Series

F

NITRON FRONT FORK



SLFS
SUPER LOW FRICTION SYSTEM

KC
KASHIMA
COAT.

Ti
Titanium Coat

DLC
Diamond-Like Carbon

SKF

ปรับตั้งค่าการผ่อนกำลังได้ 3 จุด

ถนน / สปอร์ค / แข่งขัน

เป็นการผสมผสานความนุ่มนวลแต่แข็งแกร่งมากได้อย่างลงตัวและประณีตที่สุดๆ

THB 133,100

เป็นราคารุ่นเอนกประสงค์ (ใช้ได้กับหลายรุ่น)
ชุดติดตั้งที่เหมาะสมกับรุ่นรถต่างๆ โปรดดูที่หน้า 17

คุณสามารถเลือกจับคู่ได้จากรายการทางด้านล่างนี้

» **กระบอกใน**
เคลือบไทเทเนียมสีทอง
เคลือบ DLC สีดำ

» **กระบอกนอก**
เคลือบคาซิม่าสีเงิน
เคลือบคาซิม่าสีดำ

» **ความยาว**
770mm 800mm 815mm

» **สปริงเรท**
8.5N/mm 9.0N/mm 9.5N/mm

ดีไซน์, วัสดุ, ไอเดีย ทั้งหมดนั้นรวมตัวกันเป็น โช๊คหน้าระดับสูงสุดยอด

สำหรับโช๊คที่ขายกันอยู่ในตลาด ที่มีประสิทธิภาพสูงมาก ๆ มีข้อดีตรงการสร้างแบรนด์โมเดลและประสบความสำเร็จ ซึ่งมุ่งไปสู่ประสิทธิภาพและความสวยงามในเวลาเดียวกัน ความรู้สึกถึงการทำงานที่รับรู้ได้จากการตอบสนองของแรงพ่นกำลังที่มีเสถียรภาพและการทำงานตั้งแต่ช่วงแรกอย่างยอดเยี่ยม จะนำความรู้สึกตื่นเต้นในอีกมิติหนึ่งมาสู่ผู้ขับขี่ตั้งแต่ช่วงพริบตาที่รถวิ่งออกไป เพราะเทคโนโลยีที่อยู่ในโช๊คหลังของไนตรอนนั้นได้รับการยอมรับในระดับโลก และยังมีรูปแบบที่เป็นศิลปะอันเกิดจากอลูมิเนียมแข็งที่มีความทนทานสูง ไนตรอนที่เป็นผู้นำในโลกของโช๊คอับยาก็จะขอนำเสนอไลน์อัพใหม่ที่จะเปิดประตูไปสู่โลกใบใหม่ด้วย

SLFS (Super Low Friction System)

เทคโนโลยีแรงเสียดทานต่ำมีบทบาทที่สำคัญในการทำงานของโช๊คหน้า เพื่อให้ได้แรงเสียดทานต่ำสุด NITRON พัฒนาผลิตภัณฑ์โดยใช้แนวคิด "Super Low Friction System" ซึ่งมีหลายปัจจัยที่ก่อให้เกิดความสมดุลสูงสุด ชิ้นส่วนที่ต้องเสียดสีกันจำนวนมาก รวมไปถึงกระบอกนอก ได้รับการเคลือบ Kashima และ ultra-hard anodizing เพื่อประสิทธิภาพอันยอดเยี่ยม นอกจากนี้แล้วการเคลือบไทเทเนียมหรือการเคลือบ DLC ที่มีความทนทานสูงแต่แรงเสียดทานต่ำก็ได้มีการนำไปประยุกต์ใช้กับกระบอกในด้วยเช่นกัน ยิ่งไปกว่านั้น ซิลิโคนหน้า SKF จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของกระบอกในที่เคลือบไทเทเนียมหรือ DLC มา เพราะจะช่วยสนับสนุนเอกลักษณ์ระบบการหล่อลื่นตนเองให้เด่นชัดยิ่งขึ้น ซิลิโคน SKF ได้รับการประเมินจากทั่วโลกว่าช่วยลดแรงเสียดทานลง 75% เมื่อเทียบกับซิลิโคนแบบธรรมดา สุดท้ายคือเทคโนโลยีทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับแรงเสียดทานต่ำ ซึ่ง NITRON ได้พัฒนามาจนถึงปัจจุบัน ได้ผ่านการทดสอบมายาวนานเพื่อแก้ไขจุดด้อยหรือข้อเสียต่างๆ มาอย่างต่อเนื่อง จนทำให้ได้ประสิทธิภาพขั้นสูงสุดมา

4Color Variations

สามารถจับคู่ได้ 4 รูปแบบเพื่อให้เป็นโช๊คหน้าที่ดีที่สุด กระบอกนอกสามารถเคลือบ Bronze Kashima หรือ Black Kashima ได้ กระบอกในสามารถเคลือบ Gold Titanium หรือ Black DLC ได้



GOLD TITANIUM COATING
x **BRONZE KASHIMA COAT**

BLACK DLC COATING
x **BRONZE KASHIMA COAT**

GOLD TITANIUM COATING
x **BLACK KASHIMA COAT**

BLACK DLC COATING
x **BLACK KASHIMA COAT**

FEATURES



- สำหรับกระบอกในใช้เคลือบ Gold Titanium หรือ Black DLC ที่มีการควบคุมคุณภาพอย่างเคร่งครัด เพราะจะเป็นการเคลือบทุกพื้นที่ผิวเพื่อเพิ่ม ความต้านทานต่อการสึกหรอและลดแรงเสียดทานลงในเวลาเดียวกัน
- ระบบปรับแรงยุบตัว 2 ตำแหน่งของ NITRON ถูกประยุกต์ใช้ในการควบคุม 2 ระบบ คือความเร็วต่ำ และความเร็วสูง ซึ่งได้มีการติดตั้ง "Hand Adjuster Dial" เอาไว้ด้วย จึงไม่จำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ใดๆ ในการปรับ แกมปรับเปลี่ยนได้อย่างแม่นยำ ยอดเยี่ยมและง่ายตาย นี้คือจุดที่น่าสนใจ
- ด้านล่างโช๊คชั้นรูปด้วยความแข็งแรง หลังจากชั้นรูปแล้ว ตามต่อด้วยเครื่องจักรที่มีความแม่นยำสูงเพื่อชิ้นงานที่มีความละเอียดสูง
- กระบอกนอกได้รับการผลิตอย่างละเอียด ความแม่นยำและความแข็งแรงของ กระบอก เป็นเพียงแค่นี้เท่านั้น รองรับการเคลือบ 2 รูปแบบ คือ Bronze และ Black Kashima ซึ่งมีความหล่อลื่นและความทนทานสูง

- ฟลายนัททำจากอลูมิเนียม ทำให้ได้รับอรรถประโยชน์ที่มากพร้อมความเงางาม เป็นจุดดึงดูดสายตาของทุกคน เช่นเดียวกับตัวปรับแรงยุบตัว "Hand Adjuster Dial" ที่ถูกติดตั้งไว้ จะทำให้สามารถปรับแรงคืนตัวได้โดยไม่ต้องใช้เครื่องมือ ฟังก์ชันสำหรับการปรับพรีโหลดทั้งหมดจะอยู่ที่ฟลายนัทหมดเลย ระบบที่เป็นเอกลักษณ์ของ NITRON ถูกนำมาใช้เพื่อให้มีมิติของตัวปรับยังคงเหมือนเดิม ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อมิติของส่วนประกอบอื่นๆ
- ส่วนประกอบอื่นๆ ภายในเป็นชิ้นส่วนที่มีแรงเสียดทานต่ำเพื่อให้รู้สึกถึงการ ทำงานที่ดีเยี่ยม
- ซิลิโคนหน้าก็ใช้ SKF ซึ่งเป็นที่รู้จักว่าเป็นซิลิโคนแรงเสียดทานต่ำ เป็นการจับคู่ที่ยอดเยียมกับกระบอกใน สามารถลดแรงเสียดทานได้ถึง 75% เมื่อเทียบกับซิลิโคนทั่วไป แต่ยังคงมีความทนทานสูง แม้แรงเสียดทานจะต่ำ
- ภาพประกอบที่เห็นเป็นโช๊คที่เหมาะกับ KAWASAKI ZRX 1200 DAEG

NITRON FRONT FORK

NTF43CR FRONT FORK BOLT ON KIT

ชุด "bolt-on" พิเศษซึ่งช่วยให้มั่นใจได้ว่าใช้ชุด NTF43CR จะใช้ได้พอดีกับรถโดยไม่ต้องตัดแปลงใดๆ มีวางจำหน่ายแล้ว ซึ่งมีด้วยกัน 2 ชุด หนึ่งในชุดใหญ่ที่รวมอุปกรณ์ที่จำเป็นทั้งหมดไว้ด้วยกัน อีกอันคือชุดสำหรับล้อซึ่งเหมาะสำหรับผู้ใช้ที่ต้องการให้พอดีกับเบรกของตัวเอง ชุดทดสอบแต่ละชุดได้รับการทดสอบโดย NITRON JAPAN เพื่อให้การตั้งค่าเหมาะสมกับผู้ใช้ชาวญี่ปุ่นในประเทศญี่ปุ่น เป็นชุด "bolt-on" ของแท้ซึ่งช่วยให้ใช้ด้านขวาสามารถปรับระดับได้สูงสุดเพื่อให้เหมาะกับรถอย่างแน่นอน



ชุดอุปกรณ์ครบจะรวมชิ้นส่วนที่จำเป็นครบทั้งหมด ทำให้ง่ายต่อการติดตั้งใช้ชุด **NTF43CR** โดยปราศจากปัญหาใดๆ

ในชุดประกอบไปด้วย โช้ค NTF43CR / ชุดแหวนรองที่ปิดพอดีกับล้อเดิม / ตัวติดตั้งบังโคลนหน้า / คาลิปเปอร์เบรกเบรโม / UNSTAR PREMIUM RACING 320φ semi floating disk rotor LS type (gun metallic floating pin) / PLOT สายเบรกแบบ Swage-line (พร้อมโลโก้ NITRON)
NOTE: รายละเอียดของแต่ละชุดแตกต่างกันไปตามรุ่นรถ รายละเอียดอื่นๆ สามารถเยี่ยมชมเพิ่มเติมได้ที่เว็บ NITRON JAPAN (web-site ภาษาอังกฤษกำลังจัดทำ)

KAWASAKI ZRX1200 DAEG NTF43CR-□□* □□*-F01K THB 216,800
KAWASAKI ZRX1200R NTF43CR-□□* □□*-F03K THB 216,800

*1: Inner tube color (GOLD TITANIUM COATING-GD / BLACK DLC COATING-BK)
*2: Outer tube color (BRONZE KASHIMA COAT-BR / BLACK KASHIMA COAT-BK)

KAWASAKI ZEPHYR1100 NTF43CR-□□* □□*-C-F02K THB 226,450
KAWASAKI ZEPHYR1100 NTF43CR-□□* □□*-F-F02K THB 223,800

DEDICATED FENDER: CARBON FINISH
DEDICATED FENDER: FRP WHITE GEL FINISH
HONDA CB1300 SF/SB(ABS) NTF43CR-□□* □□*-F04K THB 216,800

NTF43CR WHEEL KIT

ชุดติดตั้งล้อเดิมและบังโคลนหน้าให้กับใช้ชุด NTF43CR กรุณาจัดเตรียมชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับเบรกและคาลิปเปอร์ด้วยตัวท่านเอง

ในชุดประกอบไปด้วย แหวนรองที่ปิดพอดีกับล้อเดิม / ตัวติดตั้งบังโคลนหน้า
NOTE: รายละเอียดของแต่ละชุดแตกต่างกันไปตามรุ่นรถ รายละเอียดอื่นๆ สามารถเยี่ยมชมเพิ่มเติมได้ที่เว็บ NITRON JAPAN (web-site ภาษาอังกฤษกำลังจัดทำ)

KAWASAKI ZRX1200 DAEG NTF43CR-□□* □□*-W01K THB 149,350
KAWASAKI ZRX1200R NTF43CR-□□* □□*-W03K THB 149,350

KAWASAKI ZEPHYR1100 NTF43CR-□□* □□*-C-W02K THB 158,880
KAWASAKI ZEPHYR1100 NTF43CR-□□* □□*-F-W02K THB 156,520

DEDICATED FENDER: CARBON FINISH
DEDICATED FENDER: FRP WHITE GEL FINISH
HONDA CB1300 SF/SB(ABS) NTF43CR-□□* □□*-W04K THB 149,350



ZEPHYR1100 จะมีตัวบังโคลนที่เตรียมพร้อมอยู่ด้วย โปรดดูชุดล้อสินค้า NTF43CR ทางด้านซ้าย

Fitting Image



NITRON FRONT FORK CARTRIDGE NTR TVT PRO / NTR TVT

NTR TVT PRO



FRONT FORK Cartridge KIT

LINEUP

BMW S1000RR (08-15/Sachs Front Fork) HONDA CBR1000RR (08-11)
KAWASAKI ZX6R (03/06-13) ZX10R (16-)
SUZUKI GSX-R1000 (09-11) (11-15) TRIUMPH Daytona 675 (06-13)
YAMAHA MT-09 (14-16) XSR900/MT-09 TRACER (15-) YZF-R1 (09-14)

PRICE

NTR TVT PRO THB 74,700
NTR TVT THB 66,400

⚠ การติดตั้งสามารถทำได้ศูนย์บริการ Nitron เท่านั้น และมีค่าแรงในการติดตั้ง สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ศูนย์บริการ Nitron Japan (+ 81-48-812-5906)

คุณลักษณะเด่น (ทั่วไป)

- แกนคาทริจ์เคลือบ KASHIMA
- ใช้เพลาม้วนกำลัง แรงเสียดทานจึงลดลงจนถึงขีดสุด
- เป็นวาล์วที่เหมาะสมสำหรับการแข่งขัน
- ใช้น้ำมันสังเคราะห์ Ultra 100 เกรด 2 สำหรับการแข่งขัน
- ง่ายต่อการเปลี่ยนสปริงเมื่อในขณะตั้งค่าค้างอยู่
- ง่ายต่อการรื้อวาล์วโดยไม่ต้องถอดคาทริจ์

คุณลักษณะเด่นของ NTR TVT PRO

- แกนคาทริจ์เคลือบ KASHIMA
- ใช้เพลาม้วนกำลัง แรงเสียดทานจึงลดลงจนถึงขีดสุด
- เป็นวาล์วที่เหมาะสมสำหรับการแข่งขัน
- ใช้น้ำมันสังเคราะห์ Ultra 100 เกรด 2 สำหรับการแข่งขัน
- ง่ายต่อการเปลี่ยนสปริงเมื่อในขณะตั้งค่าค้างอยู่
- ง่ายต่อการรื้อวาล์วโดยไม่ต้องถอดคาทริจ์



รูปแบบ L-CRR ที่แรงม้วนกำลังซ้ายขวาแยกจากกันอิสระ ตัวปรับบนฝาจะแสดงให้เห็น



ฝาม้วนง่ายต่อการเปลี่ยนสปริงโดยที่ยังคงการตั้งค่าเดิมเอาไว้



ได้รับการออกแบบอย่างพิถีพิถันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และประสิทธิภาพภายใน การออกแบบช่วยให้เปลี่ยนวาล์วได้ง่ายในแทร็กการแข่งขัน

NITRON MONO Shock RACE PRO Series

SHOCK STYLE ID

M8 M9 M15

การออกแบบชั้นแท่งที่แตกต่างไปตามรุ่นรถ
โปรดอ้างอิงรายชื่อที่หน้า 11 - 14
เพื่อตรวจสอบประเภท

ปรับตั้งค่าการพ่นกำลังได้ 3 จุด

ถนน สปอร์ต แข่งขัน

การตอบสนองสูงสุดในแบบฉบับไฮเอนด์ ช่วยให้เหมาะสมกับทุกสถานการณ์

THB 56,000~

ราคาสำหรับรุ่นที่มีเครื่องปรับแรงดันไฮดรอลิก (HPA)
เป็นมาตรฐานจะแตกต่างจากราคาปกติ
สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูได้จาก (หน้า 11-14)

Independence Adjuster **3way**

ตัวปรับแยกเป็นอิสระ 3 จุด

Compression Low/18click- **18**

การยุบตัวด้วยความเร็วต่ำ / 18 คลิก

Compression High/16click **16**

การยุบตัวด้วยความเร็วสูง / 16 คลิก

Rebound/24click- **24**

การคืนตัว / 24 คลิก

Preload Adjuster **Preload**

ตัวปรับพรีโหลด

Height Adjuster **Height**

ตัวปรับความสูง

Full Alloy Body **AI**

กระบอกใช้ฟูลอัลลอย

Outside Type Reservoir Tank **Outside**

ชั้นแท่งภายนอก

46mm Body Tube **46mm**

กระบอกใช้ 46 มิลลิเมตร

16mm Piston Rod **16mm**

แกนใช้ 16 มิลลิเมตร



M8

PIGGYBACK Reservoir Type

NTBKS27RP-TQ
SUZUKI GSX-R1000 '09-

TITANIUM BLACK SPRING CHANGE FREE!
เปลี่ยนสปริงเป็นสีดำไทเทเนียม ฟรี!

รุ่นไฮเอนด์ที่ใช้ในรุ่น ซูเปอร์สปอร์ตมีขนาดกระบอก 46 มิลลิเมตร

NITRON มีรถซูเปอร์สปอร์ตพร้อมใช้คอปป์ประสิทธิภาพสูงที่ทุ่มเทให้จนกลายเป็นรถซูเปอร์สปอร์ตที่ต้องการระบบพ่นกำลังที่รุนแรงมากขึ้น ซึ่งสามารถปรับได้ 3 จุดและเป็นอิสระโดยสมบูรณ์ซึ่งเป็นเรื่องปกติในตระกูล RACE การขยายเส้นผ่าศูนย์กลางของกระบอกให้เป็น 46 มิลลิเมตรจากเดิม 40 มิลลิเมตร ช่วยให้ใช้ลูกขนาดใหญ่อขึ้นได้ ซึ่งจะได้รับแรงดันน้ำมันเพิ่มมากขึ้น จึงลดแรงต้านทานการไหลของน้ำมันได้ดียิ่งขึ้น ลูกสูบนี้จะช่วยปรับปรุงการตอบสนองในย่านความเร็วต่ำมาก ในขณะที่ยังคงรักษาแรงพ่นกำลังที่ย่านความเร็วสูงไว้ได้อยู่ นอกจากนี้ยังช่วยรักษาคุณภาพน้ำมันและคุณภาพการพ่นกำลังแม้ในสภาวะที่ค่อนข้างรุนแรง ซึ่งตระกูล RACE PRO นั้นได้รับ feed-back กลับมาเป็นอย่างดีจากการแข่งขันสุดโหดของประเทศอังกฤษอย่าง Isle of Man TT โชคหลังนั้นจะเผยโฉมศักยภาพที่ซ่อนไว้ได้ชัดเจนในการขับขี่แบบซูเปอร์สปอร์ต ลิสปรังสามารถเลือกได้จากสีของ NITRON ทั้งสี turquoise (รหัสตัวสุดท้ายของตัวเลขรุ่นคือ TQ) หรือสีดำไทเทเนียมคลาสสิก (รหัสตัวสุดท้ายของตัวเลขรุ่นคือ TB)



ลักษณะเมื่อทำการติดตั้งตัวปรับพรีโหลดไฮดรอลิก (HPA)
NTBKT01RP-TQ TRIUMPH DAYTONA675 06-

NITRON MONO Shock NTR R3 Series

SHOCK STYLE ID

M5 M6 M7 M13 M14 M23

การออกแบบชั้นแท่งที่แตกต่างไปตามรุ่นรถ
โปรดอ้างอิงรายชื่อที่หน้า 11 - 14
เพื่อตรวจสอบประเภท

ปรับตั้งค่าการพ่นกำลังได้ 3 จุด

ถนน สปอร์ต แข่งขัน

ตอบสนองได้ดีในหลายสถานการณ์ จากถนนสู่สนามแข่ง

THB 45,500~

ราคาสำหรับรุ่นที่มีเครื่องปรับแรงดันไฮดรอลิก (HPA)
เป็นมาตรฐานจะแตกต่างจากราคาปกติ
สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูได้จาก (หน้า 11-14)

Independence Adjuster **3way**

ตัวปรับแยกเป็นอิสระ 3 จุด

Compression High/16click **16**

การยุบตัวด้วยความเร็วสูง / 16 คลิก

Compression Low/18click- **18**

การยุบตัวด้วยความเร็วต่ำ / 18 คลิก

Rebound/24click- **24**

การคืนตัว / 24 คลิก

Preload Adjuster **Preload**

ตัวปรับพรีโหลด

Full Alloy Body **AI**

กระบอกใช้ฟูลอัลลอย

Outside Type Reservoir Tank **Outside**

ชั้นแท่งภายนอก

Height Adjuster **Height**

ตัวปรับความสูง



M7

GUN Reservoir Type



M6 PIGGYBACK Reservoir Type

NTBKK29R-TQ KAWASAKI ZX-6R 07-08



M5 HOSE Reservoir Type

NTBKKJ03R-TQ HONDA VT250Spade 88-

TITANIUM BLACK SPRING CHANGE FREE!
เปลี่ยนสปริงเป็นสีดำไทเทเนียม ฟรี!

รุ่นเรือธงที่ติดตั้งตัวปรับอิสระ 3 จุดแบบฟูลสเป็ค

2 จุด (low/high speed) สำหรับการยุบตัวและ 1 จุดสำหรับการคืนตัว ระบบปรับการพ่นกำลัง 3 จุด ติดตั้งไว้เป็นมาตรฐาน ตัวปรับแรงยุบตัว 2 จุด ช่วยให้ได้รับแท่งที่ย่านความเร็วต่ำ ในขณะที่มีการทำงานเพียงเล็กน้อย และยังคงได้รับเสถียรภาพที่ย่านความเร็วสูงเมื่อมีการทำงานหนัก ซึ่งมันช่วยเติมเต็มความต้องการที่แตกต่างกัน วัตถุประสงค์ที่แตกต่าง และความพึงพอใจที่แตกต่างกันของผู้ขับขี่ ตั้งแต่การใช้งานบนท้องถนนไปจนถึงสนามแข่ง นอกจากนี้ ตัวปรับ 3 จุดยังมีระบบที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะของ NITRON ซึ่งช่วยให้สามารถปรับแต่งได้อย่างอิสระและแม่นยำ โดยไม่ไปขัดขวางระบบปรับแต่งอื่นๆ อีกด้วย และตัวปรับความสูงก็มีติดตั้งไว้ในทุกรุ่นด้วย โมเดลรุ่นท็อปๆ ของ NITRON จะมีระบบปรับค่าเต็มรูปแบบ ได้แก่ การพ่นกำลัง สปริง และความสูง ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับใช้แข่ง (ยกเว้นในบางรุ่นจริงๆ) ลิสปรังสามารถเลือกได้จากสีของ NITRON ทั้งสี turquoise (รหัสตัวสุดท้ายของตัวเลขรุ่นคือ TQ) หรือสีดำไทเทเนียมคลาสสิก (รหัสตัวสุดท้ายของตัวเลขรุ่นคือ TB)

NTBKK14R-TB KAWASAKI ZX-12R '02-'07
TITANIUM BLACK SPRING VERSION

NITRON MONO Shock NTR R2 Series

SHOCK STYLE ID

M2 M3 M4 M11 M12 M24

การออกแบบข้อต่อที่แตกต่างไปตามรุ่นรถ โปรดอ้างอิงรายชื่อที่หน้า 11 - 14 เพื่อตรวจสอบประเภท

ปรับตั้งค่าการพ่นกำลังได้ 2 จุด

ถนน สปอร์ต แข่งขัน

รองรับการขับเคลื่อนถนนธรรมดาจนถึงการขับขี่แบบสปอร์ตที่หนักหน่วง

THB 42,240~

ราคาสำหรับรุ่นที่มีเครื่องปรับแรงดันไฮดรอลิก (HPA) เป็นมาตรฐานจะแตกต่างจากราคาปกติ สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูได้จาก (หน้า11-14)

Independence Adjuster 2way
ตัวปรับแยกเป็นอิสระ 2 จุด

Compression 16click
การยุบตัวด้วยความเร็วสูง / 16 คลิก

Rebound/ 24click-
การคืนตัว / 24 คลิก

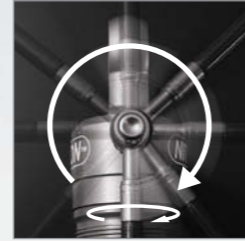
Preload Adjuster
ตัวปรับพรีโหลด

Full Alloy Body AI
กระบอกใช้ฟูลอัลลอย

Outside Type Reservoir Tank
ชั้นแทงค์ภายนอก

Height Adjuster
ตัวปรับความสูง

NTBKS11T-TQ
SUZUKI GSX-R1100
89-92



ข้อสายโซ่ปรับหมุนได้ 720 องศา การติดตั้งเข้ากับตัวรถทำได้ง่ายดาย นี้แหละ Nitron ของแท้

TITANIUM BLACK SPRING CHANGE FREE!
เปลี่ยนสปริงเป็นสีดำไทเทเนียม ฟรี!



NTBKK19T-TQ KAWASAKI ZX-10R 06-07



NTBKK14T-TQ KAWASAKI ZX-12R 02-07

ติดตั้ง 2 ระบบที่แยกจากกันอย่างอิสระคือ ตัวปรับค่าการยุบตัว และตัวปรับค่าการคืนตัว และเป็นรุ่นที่มีข้อต่อแยกต่างหาก

เป็นโมเดลระดับกลางๆ ของ NITRON ที่ได้รับการออกแบบเป็นอย่างดีจากรุ่นระดับท็อปอย่าง ตระกูล NTR R3 มี 1 จุดสำหรับแรงยุบตัว และอีก 1 จุดสำหรับแรงคืนตัว รวมแล้ว 2 จุดสำหรับระบบการตั้งค่าที่เป็นมาตรฐานในรุ่นนี้ เช่นเดียวกับในตระกูล NTR R3 สามารถปรับค่าได้กว้างตามความต้องการของผู้ขับขี่ ไม่ว่าจะบนท้องถนนหรือการขี่แบบสปอร์ต (โครงสร้างพื้นฐานจะเหมือนกับตระกูล NTR R3 มีเพียงแค่ตัวปรับแรงยุบตัวที่ต่างออกไป) สปริงสามารถเลือกได้จากสีของ NITRON ทั้งสี turquoise (รหัสตัวสุดท้ายของตัวเลขรุ่นคือ TQ) หรือสีดำไทเทเนียมคลาสสิก (รหัสตัวสุดท้ายของตัวเลขรุ่นคือ TB)

NITRON MONO Shock NTR R1 Series

SHOCK STYLE ID

M1 M10

ปรับตั้งค่าการพ่นกำลังได้ 1 จุด

ถนน สปอร์ต แข่งขัน

สำหรับขับเคลื่อนท้องถนนธรรมดา

THB 32,100~

ราคาสำหรับรุ่นที่มีเครื่องปรับแรงดันไฮดรอลิก (HPA) เป็นมาตรฐานจะแตกต่างจากราคาปกติ สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูได้จาก (หน้า11-14)

Reversible Rebound/24click-
ตัวปรับพรีโหลด

Preload Adjuster
ตัวปรับพรีโหลด

Full Alloy Body AI
กระบอกใช้ฟูลอัลลอย

Height Adjuster
ตัวปรับความสูง



TITANIUM BLACK SPRING CHANGE FREE!
เปลี่ยนสปริงเป็นสีดำไทเทเนียม ฟรี!

M1
INTERNAL Reservoir Type

มีเฉพาะแบบ Internal เท่านั้น (ชั้นแทงค์อยู่ในโช้ค)

NTBKH71S-TB HONDA CBR150R 16-
TITANIUM BLACK SPRING VERSION

เป็นโมเดลที่สามารถปรับค่าได้แบบง่ายๆ โดยใช้สเป็คขั้นพื้นฐาน เพื่อให้เป็นโช้คที่มีประสิทธิภาพในราคาที่ย่อมเยาว์

นี่คือสิ่งที่ NITRON คิด ว่าใช้ข้อต่อพื้นฐานอย่างน้อยมันควรจะมีข้อต่ออยู่ในตัว ถึงแม้ว่าระบบการปรับการพ่นกำลัง 1 จุด จะง่ายต่อการปรับทั้งแรงยุบตัวและคืนตัว แต่มันก็สามารถที่จะปรับได้กว้าง ด้วยลูกสูบพรี น้ำมันและก๊าซจะถูกแยกออกจากกันโดยสมบูรณ์ ทำให้คุณภาพของการพ่นกำลังมีอายุการใช้งานยาวนานมากขึ้น กระบอกและแกนโช้ค ใช้วัสดุแบบเดียวกันกับตระกูล NTR R3 และ NTR R2 ความแม่นยำยังคงมีอยู่ในระดับเดียวกัน นอกจากนี้ตัวปรับความสูงยังถูกติดตั้งไว้ในหลายๆ รุ่น (ยกเว้นบางรุ่น) แม้จะเป็นโช้คข้อต่อที่มีโครงสร้างอย่างง่าย แต่ก็ยังคงผลิตตามหลักปรัชญาของ NITRON คือเพื่อให้เหมาะกับการใช้งานบนท้องถนนและการขับขี่แบบทวิรู้งี สปริงสามารถเลือกได้จากสีของ NITRON ทั้งสี turquoise (รหัสตัวสุดท้ายของตัวเลขรุ่นคือ TQ) หรือสีดำไทเทเนียมคลาสสิก (รหัสตัวสุดท้ายของตัวเลขรุ่นคือ TB)

NITRON MONO Shock ADVENTURE

SHOCK STYLE ID

M30 M31 M32 M33 M34 M35

TITANIUM BLACK SPRING CHANGE FREE!
เปลี่ยนสปริงเป็นสีดำไทเทเนียม ฟรี!

การออกแบบชั้นแท่งที่แตกต่างไปตามรุ่นรถ
โปรดอ้างอิงรายชื่อที่หน้า 11 - 14
เพื่อตรวจสอบประเภท

สบายกว่า ก็ไปได้ไกลกว่า โช้คที่แสนสบายที่ท้าขั้้นมา เพื่อนักเดินทาง

บรรทุกสัมภาระจนเต็มพิกัดของตัวรถ แล้วออกผจญภัยไปสู่จุดหมายปลายทางผ่านเส้นทางในป่าเขา สิ่งจำเป็นสำหรับระบบกันสะเทือนคือความนุ่มหนึบที่สามารถทนได้ทุกสภาพไม่ว่าจะหนักหน่วงอย่างไรในเวลาเดียวกันนั้นความสะดวกสบายสำหรับขี่เป็นระยะทางไกลก็สำคัญ NITRON เลือกใช้กระบอกขนาดใหญ่อถึง 46 มิลลิเมตร ก้านลูกสูบขนาด 16 มิลลิเมตร เพื่อให้แน่ใจว่าความสะดวกสบาย C.E.O. ของ NITRON คุณ Guy Evans ได้ทดสอบโช้คในสภาพสกปรกอย่างมากเพื่อข้ามทวีปอเมริกาโดยใช้เวลาไปหนึ่งเดือน ในขณะที่มีความสามารถในการปรับค่าได้สูง ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของ NITRON อยู่ คุณจะมั่นใจได้ว่าการเคลื่อนไหวราบรื่นจำเป็นมีอยู่ครบสำหรับภาพผจญภัยเสมอ สีสปริงสามารถเลือกได้จากสีของ NITRON ทั้งสี turquoise (รหัสตัวสุดท้ายของตัวเลขรุ่นคือ TQ) หรือสีดำไทเทเนียมคลาสสิก (รหัสตัวสุดท้ายของตัวเลขรุ่นคือ TB)



NTBKH62R-TQ
HONDA CRF1000L AfricaTwin 16-
ลักษณะเมื่อทำการติดตั้งตัวปรับพรีโหลดไฮดรอลิก (HPA)

M33

PIGGYBACK Reservoir Type

ADVENTURE R3 Series

ปรับตั้งค่าการผ่อนกำลังได้ 1 จุด

ถนน สปอร์ต แข่งขัน

ตอบสนองได้ดีในหลายสถานการณ์ จากถนนสู่สนามแข่ง

Independence Adjuster 3way ตัวปรับแยกเป็นอิสระ 3 จุด	Compression High/16click การยุบตัวด้วยความเร็วสูง / 16 คลิ๊ก	Compression Low/18click- การยุบตัวด้วยความเร็วต่ำ / 18 คลิ๊ก	Rebound/24click- การคืนตัว / 24 คลิ๊ก	Preload Adjuster ตัวปรับพรีโหลด
Height Adjuster ตัวปรับความสูง	Full Alloy Body AI กระบอกโช้คฟูลอัลลอย	Outside Type Reservoir Tank ชั้นแท่งภายนอก	46mm Body Tube กระบอกโช้ค 46 มิลลิเมตร	16mm Piston Rod แกนโช้ค 16 มิลลิเมตร



M30

HOSE Reservoir Type

NTBKT14R-TQ TRIUMPH TIGER800 XR/RXR 11-15

THB 56,000~

ราคาสำหรับรุ่นที่มีเครื่องปรับแรงดันไฮดรอลิก (HPA) เป็นมาตรฐานจะแตกต่างจากราคาปกติ สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูได้จาก (หน้า11-14)

ADVENTURE R2 Series

ปรับตั้งค่าการผ่อนกำลังได้ 2 จุด

ถนน สปอร์ต แข่งขัน

รองรับการปรับตั้งค่าได้กว้าง ให้เหมาะกับสภาพการขี่ต่างๆ

Independence Adjuster 2way ตัวปรับแยกเป็นอิสระ 2 จุด	Compression 16click การยุบตัวด้วยความเร็วสูง / 16 คลิ๊ก	Rebound/24click- การคืนตัว / 24 คลิ๊ก	Preload Adjuster ตัวปรับพรีโหลด
Height Adjuster ตัวปรับความสูง	Full Alloy Body AI กระบอกโช้คฟูลอัลลอย	Outside Type Reservoir Tank ชั้นแท่งภายนอก	46mm Body Tube กระบอกโช้ค 46 มิลลิเมตร
			16mm Piston Rod แกนโช้ค 16 มิลลิเมตร

THB 52,620~

ราคาสำหรับรุ่นที่มีเครื่องปรับแรงดันไฮดรอลิก (HPA) เป็นมาตรฐานจะแตกต่างจากราคาปกติ สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูได้จาก (หน้า11-14)



PIGGYBACK Reservoir Type

M34

NTBKH62T-TQ
HONDA CRF1000L AfricaTwin 16-

ADVENTURE R1 Series

ปรับตั้งค่าการผ่อนกำลังได้ 1 จุด

ถนน สปอร์ต แข่งขัน

โช้คพื้นฐานที่ทำให้รู้สึกสบายทั้งบนท้องถนนและทวิริง

Reversible Rebound/24click- ตัวปรับพรีโหลด	Preload Adjuster ตัวปรับพรีโหลด	Full Alloy Body AI กระบอกโช้คฟูลอัลลอย	Height Adjuster ตัวปรับความสูง	46mm Body Tube กระบอกโช้ค 46 มิลลิเมตร	16mm Piston Rod แกนโช้ค 16 มิลลิเมตร
---	------------------------------------	---	-----------------------------------	---	---

THB 40,500~

ราคาสำหรับรุ่นที่มีเครื่องปรับแรงดันไฮดรอลิก (HPA) เป็นมาตรฐานจะแตกต่างจากราคาปกติ สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูได้จาก (หน้า11-14)



INTERNAL Reservoir Type

M35

NTBKH62S-TQ
HONDA CRF1000L AfricaTwin 16-

MONO Shock Option

Hydraulic Preload Adjuster ลักษณะเมื่อทำการติดตั้งตัวปรับพรีโหลดไฮดรอลิก (HPA)

โช้คอันเดียว NITRON สามารถติดตั้ง HPA เป็นอ็อปชั่นเสริมได้ ซึ่งตัวปรับนี้ช่วยให้สามารถเปลี่ยนการตั้งค่าได้อย่างรวดเร็ว สำหรับการซ้อนสองหรือเวลามีกระเป่าสัมภาระไปด้วย นอกจากนี้ยังสามารถเพิ่มสปริงพรีโหลดจากค่ามาตรฐานได้อีกประมาณ 10 มิลลิเมตร ขึ้นงานทั้งหมดทำจากโลหะผสมคุณภาพสูงเช่นเดียวกับตัวโช้ค เพื่อความทนทานสูง และยังมีการแกะสลักด้วยเลเซอร์เย็นบนตัวจับและตัวโหลด (เฉพาะในรุ่น RACE PRO เท่านั้น) ยิ่งไปกว่านั้นคือ ปลายข้างหนึ่งของสายไฮดรอลิกสามารถหมุนได้ 360 องศา เพื่อให้สามารถติดตั้งกับตัวรถได้ง่าย นี่เป็นผลิตภัณฑ์ที่เหนือกว่า โดยใช้หลักปรัชญาของ NITRON เพื่อให้ได้มาทั้งดีไซน์ที่ควบคู่กับฟังก์ชันการทำงานที่มีตัวจับยึดให้เลือก 2 แบบ แบบหนึ่งเพื่อไว้ติดตั้งกับตัวรถ ส่วนอีกแบบคือเอาไว้ติดคู่กับชั้นแท่ง สำหรับรายละเอียด โปรดดูในเว็บไซต์ หรือติดต่อสอบถาม ถ้าสั่งซื้อแค่ HPA อย่างเดียว โปรดระวังเรื่องความยาวของสปริงที่อาจจะต้องมีการเปลี่ยนรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดติดต่อเรา

RACE PRO / ADVENTURE TYPE

ชื่อเป็นเซทพร้อมโช้ค NTPA0146 THB11,460

ชื่อแยกเดี่ยว NTPA0246 THB12,600



รุ่น 46 มิลลิเมตร จะมีโลโก้ที่แกะสลักด้วยเลเซอร์อยู่บนตัวพรีโหลด

NTR R3/R2/R1 TYPE

ชื่อเป็นเซทพร้อมโช้ค NTPA01 THB11,460

ชื่อแยกเดี่ยว NTPA02 THB12,600



โลโก้และสัญลักษณ์บอกทิศทางการหมุนเป็นเลเซอร์เย็น



NITRON MONO Shock Fitting Image

เยี่ยมชมเว็บไซต์ของเราเพื่อชมภาพรถรุ่นอื่นๆ แบบชัดๆ >>> www.nitron.jp



NTR R3 Series NTBKT64R THB56,960 NTR R2 Series NTBKK64T THB53,700
ตัวจับเฉพาะ มีให้ในรุ่นที่ติดตั้งตัวปรับไฮดรอลิกพรีโหลด NITRON



NTR R3 Series NTBKS54R THB49,500 NTR R2 Series NTBKS54T THB46,240
มีตัวยึดพิเศษเป็นอ็อปชั่นเสริม NITRON HPA



NTR R3 Series NTBKY69R THB45,500 NTR R2 Series NTBKY69T THB42,240
เป็นรุ่นที่ต้องติดตั้งตัวจับเฉพาะ



NTR R3 Series NTBKH74R THB49,220 NTR R2 Series NTBKH74T THB45,740
ไม่สามารถติดตั้ง NITRON HPA ได้

NITRON MINI Shock

SHOCK STYLE ID

M21 M19 M22

ไม่มีที่ติ แม้แต่ในรถมินิไบค์
ใช้คมินิสำหรับแข่งที่แท้จริง
ตามอุดมคติของ NITRON

MINI R1 Series

EMULSION
Reservoir Type

M19

Only emulsion (internal)
reservoir type available
NTBKMNH02S APE50/100



MINI R3 Series

HOSE
Reservoir Type

M21

NTBKMNH01R HONDA NSF100



M6

PIGGYBACK
Reservoir Type

NTBKH65R
HONDA GROM 13-15

รายละเอียดและไลน์อัพดูได้ที่หน้า 11-14

NITRON MINI Shock LINEUP

HONDA NSF100 NSR mini APE50/100*1
XR50/100 MOTARD*1 MSX125 (13-15/16)*2

KAWASAKI KSR110 Z125PRO ALL

*1 APE50/100, XR50/100 MOTARD series ไม่สามารถปรับความสูงได้ หากจะประยุกต์ใช้ อาจต้องมีการปรับแต่งตัวรถ
โปรดจำไว้ว่าหากจำเป็นต้องใช้ตัวปรับความสูงในการแข่งขัน การดัดแปลงตัวรถเป็นสิ่งที่ไม่ควรทำ

*2 MSX125 series ไม่สามารถติดตั้งตัวปรับความสูงได้ สำหรับแบบของซิมแทงคิน MINI R3 จะเป็นแบบ PIGGYBACK (รุ่น 13-15)
และไม่สามารถเลือกสปริงได้ ดูข้อมูลเพิ่มเติมในหน้าโซเชียลมีเดีย

NITRON MINI Shock

เป็นโช๊คแข่งสำหรับมินิไบค์อย่างแท้จริง ซึ่งได้รับการริเริ่มมาจากโช๊คเดี่ยวที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อเป็นโช๊คพื้นฐานสำหรับบิ๊กไบค์ ในตระกูล NTR R3 จะได้รับการติดตั้งแบบ Full Spec ทุกอย่างที่เป็นเอกลักษณ์ของ NITRON ตัวปรับ 3 จุดที่แยกกันอย่างอิสระ ช่วยให้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ขับขี่ที่แตกต่างกันได้ ในสนามแข่งขั้นที่แตกต่างกัน แน่นอนว่า เราใช้ชิ้นส่วนที่เป็นอลูมิเนียมมากเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อรักษาการกระจายความร้อนและความแข็งแรง ซึ่งภายใต้สภาวะการแข่งขันที่ดุเดือด มันจะช่วยให้รักษาเสถียรภาพของคุณภาพแรงพ่นกำลังเอาไว้ สมมุติว่าใช้ในการแข่งขัน จะมีสปริงเรทอยู่ 3 แบบคือ 18 กก./มม. (NSF100: 19 กก./ มม.) เป็นมาตรฐาน รวมทั้ง 19 กก./ มม. และ 20 กก./ มม. สปริงนั้นสามารถเลือกได้ในราคามาตรฐานตอนที่คุณทำการสั่งซื้อ (ยกเว้น MSX)



HONDA NSF

The picture of HONDA NSF will be
MINI shock of old specification.

MINI R3 Series

ปรับตั้งค่าการพ่นกำลังได้ 3 จุด

ถนน

สปอร์ต

แข่งขั้น

THB 41,250~

ตอบสนองการขับขี่ในเลเวลสูง ในทุกๆ การขับขี่ตั้งแต่ท้องถนนไปจนถึงในสนามแข่ง

Independence
Adjuster

3way

ตัวปรับแยกเป็นอิสระ 3 จุด

Compression
High/16click

16

การยุบตัวด้วยความเร็วสูง / 16 คลิก

Compression
Low/18click-

18

การยุบตัวด้วยความเร็วต่ำ / 18 คลิก

Rebound/
16click-

16

การคืนตัว / 16 คลิก

Preload
Adjuster

Preload Adjuster

ตัวปรับพรีโหลด

Height
Adjuster

Height Adjuster

ตัวปรับความสูง

Full Alloy
Body

Full Alloy Body

กระบอกโช๊คฟูลอัลลอย

Outside Type
Reservoir Tank

Outside Type Reservoir Tank

ซิมแทงคินภายนอก



M21

โช๊คมินิไบค์ระดับไฮเอนด์
ที่สร้างขึ้นโดยไร้ที่ติ สำหรับ
ประสิทธิภาพในการพ่นกำลัง

MINI R1 Series

ปรับตั้งค่าการพ่นกำลังได้ 1 จุด

ถนน

สปอร์ต

แข่งขั้น

THB 23,330

ไฟท์สไปท์การขับขี่บนท้องถนน

Reversible
Rebound/24click-

24

การคืนตัว/24คลิก

Preload
Adjuster

Preload Adjuster

ตัวปรับพรีโหลด

Full Alloy
Body

Full Alloy Body

กระบอกโช๊คฟูลอัลลอย

Height
Adjuster

Height Adjuster

ตัวปรับความสูง



M19

โมเดลสตรีทที่ดูเรียบง่าย
แต่ไฮสเปค

NITRON MINI Shock Fitting Image สำหรับรูปภาพเพิ่มเติม ดูได้ที่เว็บไซต์ >>> www.nitron.jp



KAWASAKI Z125PRO '16-

MINI R3 Series NTBKK58R TBH41,250



HONDA GROM '16-

MINI R3 Series NTBKH65R TBH44,200

NITRON TWIN Shock TWIN R3 Series

SHOCK STYLE ID

M18

ปรับตั้งค่าการพ่นกำลังได้ 3 จุด

ถนน สปอร์ต แข่งขัน

ตอบสนองการขับขี่ในความเร็วสูงในทุกๆ การขับขี่ตั้งแต่ท้องถนนไปจนถึงในสนามแข่ง

THB 63,000

TSH01RT-BK
HONDA CB1300 03-

TITANIUM TWIN R3 Series
BLACK SPRING



Independence Adjuster 3 way

ตัวปรับแยกเป็นอิสระ 3 จุด

Compression Low/18click

การยุบตัวด้วยความเร็วต่ำ / 18 คลิก

Compression High/18click

การยุบตัวด้วยความเร็วสูง / 18 คลิก

Rebound/16click

การคืนตัว / 16 คลิก

Preload Adjuster

ตัวปรับพรีโหลด

Height Adjuster

ตัวปรับความสูง

Full Alloy Body

กระบอกโช้คพอลอลอย

Outside Type Reservoir Tank

ชั้นวางค้ำภายนอก

M18

PIGGYBACK Reservoir Type

มีแต่รุ่นขับเคลื่อนแบบ Piggyback เท่านั้น

NITRON TWIN Shock

ติดตั้งตัวปรับแรงพ่นกำลัง 3 จุด เพื่อความมั่นใจในการตอบสนองต่อทุกๆ เงื่อนไข ค้นหาความเป็นไปได้ใหม่ๆ ของโช้คคู่



โช้คคู่แบบไฮสเปค ที่ผลิตโดย NITRON เหมือนกับโช้คเดี่ยวในตระกูล NTR R3 ตัวโช้คติดตั้งตัวปรับแรงพ่นกำลังมาแบบจัดเต็ม ซึ่งปรับได้ 2 จุด (Low/High) สำหรับแรงยุบตัว และ 1 จุดสำหรับแรงคืนตัว ตัวโช้คใช้ชิ้นส่วนอลูมิเนียมมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ นอกเหนือจากรubber bushings ที่สวยงามแล้ว ตัวโช้คยังคงรักษาสถียรภาพในระดับสูงไว้ครบถ้วน เช่น ความเบา และการกระจายความร้อนสูง ซึ่งนั่นจะทำให้เกิดเป็นโช้คอัพยุคใหม่ ระบบแรงยุบตัวนั้นใช้เข็มและระบบ belleville disk ซึ่งเป็นสิ่งที่อยู่ในตระกูลโช้คเดี่ยว NITRON ที่สามารถปรับค่าแรงพ่นกำลังได้กว้างและแม่นยำเพียงแค่ปรับคลิกเท่านั้น ระบบแรงคืนตัว ประกอบด้วยตัวลวดแบบทางเดียวที่มีความต้านทานต่ำมาก และเข็มแบบกลมซึ่งมีความสมบูรณ์แบบจากการพัฒนาที่ยาวนาน เพื่อให้สามารถปรับได้อย่างอิสระและมีความแม่นยำเทียบเท่าการปรับแรงคืนตัว ความรู้สึกสัมผัสถึงแรงพ่นกำลังที่ได้รับจากเทคโนโลยีแรงเสียดทานต่ำสุดๆ รวมทั้ง การปรับตั้งค่าขั้นสูง และสุดท้ายคือน้ำหนักของอลูมิเนียมที่เบาแบบสุดๆ จะนำพาผู้ขับขี่ไปสู่ความเร็วสูงสุดมากกว่าที่เคยเป็น

*1 สปริงทรงกลม ด้วยความหนาแน่นการผสมผสาน และพรีโหลด ทำให้แรงพ่นกำลังสามารถที่จะเปลี่ยนได้

*2 NITRON ได้นำวัสดุแบบทางเดียวสแตนเลสมาใช้ในการปรับปรุงการไหลของน้ำมัน เพราะการทำงานในย่านความเร็วต่ำมีความสำคัญอย่างมากสำหรับโช้คคู่ เทคนิคพิเศษนี้จึงได้ถูกเพิ่มเข้าไปเพื่อปรับปรุงการไหลของน้ำมันให้มากขึ้น

ประสานสปริงทั้ง 2 แบบเข้ากับสีหลักทั้ง 3 สี

ตระกูลโช้คคู่ R3 NITRON มีการเปลี่ยนแปลงครั้งแรกลหลังจาก 7 ปีนับตั้งแต่เปิดตัวครั้งแรก ขับทางคู่ได้รับการขยายใหญ่ขึ้นเพื่อรักษาเสถียรภาพของอุณหภูมิ น้ำมันในระหว่างการขับขี่ มี 3 สีให้เลือก ได้แก่ สีไทเทเนียม สีทองและสีดำ *3 และสำหรับสปริงมีสีดำและสีฟ้าครามให้เลือก รวมทั้งหมดเป็น 6 รูปแบบ เลือกได้ตามความชอบ

*3 ชิ้นส่วนที่เลือกสีคือฐานสปริงด้านล่างและฝาชั้นแรก และสีสำหรับชิ้นส่วนต่อต่อไปนี้จะไม่สามารถเปลี่ยนได้คือ ตัวปรับค่าการยุบตัวในย่านความเร็วสูงและตัวปรับแรงคืนตัวเป็นสีดำ, ตัวปรับค่าการยุบตัวในย่านความเร็วต่ำเป็นสีเงิน และสติ๊กเกอร์เป็นสีฟ้าคราม โปรดดูรูปภาพด้านล่างประกอบ

TITANIUM TWIN R3



TITANIUM TWIN R3 Series
สปริงสีฟ้าคราม



TITANIUM TWIN R3 Series
สปริงดำ

GOLD TWIN R3



GOLD TWIN R3 Series
สปริงสีฟ้าคราม



GOLD TWIN R3 Series
สปริงดำ

BLACK TWIN R3



BLACK TWIN R3 Series
สปริงสีฟ้าคราม



BLACK TWIN R3 Series
สปริงดำ

NITRON TWIN Shock TWIN R1 Series

SHOCK STYLE ID

M17

ปรับตั้งค่าการผ่อนกำลังได้ 1 จุด

ถนน สปอร์ต แข่งขัน

มุ่งเน้นที่การขับขึ้นท้องถนน

THB 40,110

Reversible Rebound/24click



Preload Adjuster



ตัวปรับพรีโหลด

Full Alloy Body



กระบอกโช๊คฟูลอัลลอย

Height Adjuster



ตัวปรับความสูง

EMULSION Reservoir Type

M17

มีแคร์นซ์ถังพักน้ำมันในตัว



TITANIUM TWIN R1



TITANIUM TWIN R1 Series สปริงสีฟ้าคราม



TITANIUM TWIN R1 Series สปริงสีดำ

GOLD TWIN R1



GOLD TWIN R1 Series สปริงสีฟ้าคราม



GOLD TWIN R1 Series สปริงสีดำ

BLACK TWIN R1



BLACK TWIN R1 Series สปริงสีฟ้าคราม



BLACK TWIN R1 Series สปริงสีดำ

แม้จะเป็นรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการขับขี่บนท้องถนน แต่ก็ยังประกอบไปด้วยประสิทธิภาพขั้นพื้นฐานของโช๊คคู่

TSK03SB-BK
KAWASAKI ZEPHYR1100

BLACK TWIN R1 Series
สปริงดำ

การทำงานที่นุ่มนวลและมีเสถียรภาพ โช๊คอัพสไตล์เรียบง่ายแต่ประกอบด้วยประสิทธิภาพพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับโช๊คคู่ แม้จะเป็นโมเดลพื้นฐาน แต่ก็ติดตั้งตัวปรับแรงผ่อนกำลังไว้เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ขับขี่แต่ละคนในแต่ละสถานการณ์ต่างๆ ชิ้นส่วนหลักๆ อย่างเช่นตัวโช๊คและหุนล่าง เป็นแบบเดียวกับรุ่นอื่นๆ อย่างตระกูลโช๊คคู่ R3 ไม่เหมือนกับโช๊คแบบง่ายๆ อันอื่นๆ และนี่คือรุ่นที่สมเหตุสมผล อย่างไรก็ตาม ตัวโช๊คเป็นโช๊คคู่ที่เหมาะสมกับการขับขึ้นท้องถนนโดยประสบความสำเร็จตามหลักปรัชญาของ NITRON และเช่นเดียวกับตระกูลโช๊คคู่ R3 คือมี 6 สีให้เลือก

TWIN Shock Option COMMON TO TWIN R3 SERIES / TWIN R1 SERIES

Long End Eye

หูโช๊คเสริมซึ่งจะช่วยเพิ่มความยาวให้กับโช๊คคู่ NITRON มีแบบ +10 มิลลิเมตร / +20 มิลลิเมตร เป็นเซ็ทช้อยๆ พร้อมลูกปืนกลม

หูโช๊คคู่แบบยาวของ NITRON

ขยายความยาวของหูโช๊ค (ยาว +10 มิลลิเมตร)

NTTE10 THB 4,170

ขยายความยาวของหูโช๊ค (ยาว +20 มิลลิเมตร)

NTTE20 THB 4,170



Aluminum material, spherical bearing. Pursuing function and style.

NITRON TWIN Shock Fitting Image

Some bikes in images equip old type shock.

เยี่ยมชมเว็บไซต์ของเราเพื่อชมภาพรถรุ่นอื่นๆ แบบชัดๆ

>>> www.nitron.jp



HONDA CB1100 RS '17-

TSH06R THB 63,000



KAWASAKI ZRX1200 DAEG

TSK02RS THB 67,000



SUZUKI GSX1400

TSS01R THB 63,000



YAMAHA XJR1200/1300

TSY01R THB 63,000



Harley-Davidson Forty-Eight '11-15

TSHD10SS THB 46,590



TRIUMPH STREET CUP '17-

TST06S THB 46,590

NITRON TWIN Shock

STEALTH TWIN

SHOCK STYLE ID

M25 M26

“STEALTH TWIN” สีดำล้วน
ที่เติมเต็มด้วยหลักปรัชญา STOICISM
ติดตั้งก้านลูกสูบ DLC

PIGGYBACK
Reservoir Type M26

TSY01RS
YAMAHA XJR1200/1300



STEALTH TWIN R3 Series

ปรับตั้งค่าการผ่อนกำลังได้ 3 จุด

ถนน สปอร์ต แข็งขัน

คุณสมบัติการขับขี่ในความเร็วสูง ในทุกๆ การขับขี่ตั้งแต่ท้องถนนไปจนถึงในสนามแข่ง

THB 67,000

- Independence Adjuster 3way**
ตัวปรับแยกเป็นอิสระ 3 จุด
- Compression Low/18click**
การยุบตัวด้วยความเร็วต่ำ / 18 คลิก
- Compression High/18click**
การยุบตัวด้วยความเร็วสูง / 18 คลิก
- Rebound/16click**
การคืนตัว / 16 คลิก
- Preload Adjuster**
ตัวปรับพรีโหลด
- Height Adjuster**
ตัวปรับความสูง
- Full Alloy Body AI**
กระบอกใช้ฟูลอัลลอย
- Outside Type Reservoir Tank**
ถังแทงค์ภายนอก
- DLC Damper Piston Rod**
ก้านลูกสูบเคลือบ DLC

NITRON TWIN Shock

ใช้โช้คคู่แบบ Full black stealth twin suites stoic custom กล้าที่จะทิ้งแฟชั่นสีเงินสดสวย มันจะถูกดุดกลืนและล่องหนเป็นหนึ่งเดียวกับตัวรถตามชื่อของมัน แม้แต่แกนลูกสูบก็เป็นสีดำสนิท นอกจากนี้ยังได้รับการเคลือบ DLC (Diamond like Carbon) เพื่อให้มีการทำงานที่ราบรื่นมากขึ้น การออกแบบให้เป็นสีดำให้มากที่สุดจะทำให้ผู้ขับขี่ได้รู้สึกถึงความนิ่งและมั่นคงโดยเฉพาะไลน์ออฟจะเหมือนกับชุดโช้คคู่ NITRON เพื่อนำไปประยุกต์ใช้กับรถได้มากมายหลายรุ่น รวมถึงรถที่เป็นโช้คคู่ในประเทศญี่ปุ่นด้วย (ยกเว้น DUCATI GT1000)

NITRON™
S T E A L T H



EMULSION
Reservoir Type M25

TSK06SS
KAWASAKI W800

STEALTH TWIN R1 Series

ปรับตั้งค่าการผ่อนกำลังได้ 1 จุด

ถนน สปอร์ต แข็งขัน

มุ่งเน้นที่การขับขี่บนท้องถนน

THB 46,590

- Reversible Rebound/24click**
- Height Adjuster**
ตัวปรับความสูง
- Preload Adjuster**
- DLC Damper Piston Rod**
- Full Alloy Body AI**
กระบอกใช้ฟูลอัลลอย



**STEALTH
TWIN
R1 Series**

Photo: Harley-Davidson Forty-Eight '16-
NITRON STEALTH TWIN
R1 Series TSHD09SS

**STEALTH
TWIN
R3 Series**

Photo: KAWASAKI Zephyr1100
NITRON STEALTH TWIN
R3 Series TSK09RS



NITRON Lowering Suspension kit

ชุดโหลดต่ำที่จะช่วยให้โหลดต่ำ
ลงได้โดยไม่มีผลกระทบต่อ
ประสิทธิภาพการทำงานของโช๊ค



**HONDA
CRF1000L
AfricaTwin
'16**

Photo: HONDA CRF1000L AfricaTwin '16-
NITRON Lowering Suspension Kit
Adventure R3 Series Base

ความสูงจากพื้นถึงเบาะ
815 มิลลิเมตร
(STANDARD 870mm)

**-5 มิลลิเมตร
เทียบกับมาตรฐาน**

โช๊คข้างแบบสั้น*

ความสูงจากพื้น
230 มิลลิเมตร

*ไม่รวมขาตั้งข้างแบบสั้น โปรดเตรียมมาต่างหาก



Photo: HONDA CRF1000L AfricaTwin '16-
NITRON Lowering Suspension Kit
Adventure R1 Series Base

"จัดหาโช๊คคุณภาพสูงของอังกฤษที่ได้รับการปรับแต่งให้เหมาะกับผู้ใช้ชาวญี่ปุ่น" NITRON JAPAN ได้ทำตามแนวความคิดนี้มาเป็นระยะเวลาอันยาวนานด้วยวิธีการต่างๆ นานา ปัญหาเรื่องความสูงของเบาะนั่ง อันมีที่มาจากความแตกต่างทางร่างกายของชาวยุโรปและญี่ปุ่นเป็นสิ่งที่ไม่ได้ NITRON JAPAN มีความสามารถในการพัฒนาและทดสอบผลิตภัณฑ์ในญี่ปุ่น นอกจากนี้ NITRON JAPAN ยังได้เปิดตัวโช๊คโหลดต่ำมาแล้วหลายต่อหลายรุ่น เราได้รับคำขอจากผู้ใช้ซึ่งต้องการซื้อจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ได้แบบสบายๆ เป็นจำนวนมาก ในการพัฒนาชุดโช๊คโหลดต่ำของ NITRON นั้น การโหลดโช๊คหลังและการโหลดสปริงโช๊คหน้าได้รับการพัฒนาขึ้นมาพร้อมๆ กัน นอกจากนี้ยังได้รับการโหลดต่ำที่เพียงพอแล้ว การโหลดต่ำโดยไม่ไดัดัดแปลง linkage lever จะช่วยให้สามารถโหลดต่ำได้โดยไม่ทำให้เสียสมรรถนะ การติดตั้งชุดโหลดต่ำของโช๊ค NITRON จำเป็นต้องอาศัยความรู้และประสบการณ์ เราขอแนะนำให้ท่านติดตั้งที่ร้านที่มีอุปกรณ์เฉพาะทางและชำนาญการเพียงพอ

เปรียบเทียบระหว่าง CRF1000L Africa Twin มาตรฐานและ ชุดโหลดต่ำ

โหลดได้มากถึง 55 มิลลิเมตร เมื่อเทียบกับความสูงของรถมาตรฐานเดิม ชุดนี้จะช่วยให้ผู้ใช้สามารถควบคุมตัวรถ Africa Twin ได้อย่างมั่นใจมากขึ้น

[STANDARD]

[NITRON LOWERING SUSPENSION KIT]



Rider height : 173cm

รูปภาพแสดงถึงตัวอย่างระหว่างการทดสอบ โปรดทราบว่าจะมีบางกรณีที่คุณไม่สามารถได้รับผลตรงตามต้องการ ขึ้นอยู่กับสภาพของตัวรถและสถานการณ์

ไลน์อัพ

HONDA CRF1000L Africa Twin (16-)
โช๊คหลัง: โช๊คเดี่ยว NITRON
ตระกูล ADVENTURE R1
ติดตั้งพร้อม hydraulic preload adjuster
NTBKH62LSK THB 63,640

YAMAHA MT-09 Tracer (15-)
โช๊คหลัง: โช๊คเดี่ยว NITRON ตระกูล R1
NTBKY61LSK THB 50,300

YAMAHA MT-07 (14-)
โช๊คหลัง: โช๊คเดี่ยว NITRON ตระกูล R1
NTBKY56LSK THB50,300
ตระกูล R3 และ R2 ก็มีให้เลือก
รายละเอียดเพิ่มเติม โปรดติดต่อเรา

ส่วนประกอบภายในชุด

- โช๊คหลังโหลดต่ำของ NITRON
- ชุดสปริงโช๊คหน้าโหลดต่ำของ NITRON
- น้ำมันโช๊คเฉพาะ (NITRON JQ OIL)

NITRON คืออะไร?

NITRON UK FACTORY ถือกำเนิดในปีพ.ศ. 2541 ก่อตั้งขึ้นที่เมือง Witney, Oxford, the United Kingdom เพื่อฉลองครบรอบ 20 ปี และเพื่อเป็นการต่อยอดในความคิดแรกเริ่มเดิมที NITRON ซึ่งมีประสิทธิภาพสูง ได้รับความนิยมนอย่างล้นหลามและประสบความสำเร็จอย่างท่วมท้นในยุโรป สหรัฐอเมริกา เอเชีย โอเชียเนีย และแม้กระทั่งในญี่ปุ่นอีกด้วย

โช๊คอัพเป็นตัวควบคุมความสามารถทางกายภาพจำนวนมากของตัวรถ การผสมรวมเข้ากับตัวรถ ความต้องการสำหรับโช๊คอัพรถจักรยานยนต์นั้นแตกต่างกันไปอย่างมากตามขนาดร่างกายของผู้ขับขี่ และสไตล์การขับขี่ จากมุมมองนี้ Guy Evans ซีอีโอผู้ก่อตั้ง NITRON RACING SYSTEM (NITRON U.K.) จึงปฏิเสธการผลิตแบบจำนวนมากเพื่อมวลชนทั่วไป (ผลิตแบบสเปคเดียวกัน ทีละจำนวนมากจากเครื่องจักรในโรงงาน) ดังนั้นโช๊ค NITRON ทั้งหมดจึงเป็นแบบ BTO (built to order) หรือก็คือผลิตตามสั่งเท่านั้น หลังจากนั้นได้ทำการนำเข้าสู่ญี่ปุ่นอย่างเป็นทางการในฐานะ NITRON JAPAN เมื่อปีพ.ศ. 2548 ซึ่ง NITRON JAPAN ได้นำระบบและวิธีการประกอบที่เรียกว่า “Assembled in Japan” มาใช้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเป็นสินค้าที่ผลิตและประกอบภายในประเทศญี่ปุ่นโดยสมบูรณ์ ทำให้มันกลายเป็นโช๊คอัพเจ้าตลาดที่นำเข้ามาด้วยวิธีการพิเศษ ทำให้โช๊คอัพแต่ละตัวตามคำขอของผู้ขับขี่นั้น ได้รับการสร้างโดยวิศวกรชาวญี่ปุ่น เพื่อประโยชน์ของผู้ขับขี่ชาวญี่ปุ่นจริงๆ นอกจากนี้แล้ว NITRON ยังต้องการพัฒนาผลิตภัณฑ์สำหรับตลาดญี่ปุ่นอีกด้วย GUY EVANS เดินทางไปญี่ปุ่นเพื่อเรียนรู้วัฒนธรรมรถจักรยานยนต์ของญี่ปุ่นบ่อยๆ เพื่อออกแบบโช๊คอัพระดับสูงที่เหมาะสมกับตลาดญี่ปุ่น ตัวอย่างเช่น โช๊คคู่ NITRON และโช๊คหน้า NITRON (ตระกูล NTF43 Conventional R3) ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ ได้รับการพัฒนาโดยได้รับความร่วมมือกับ NITRON JAPAN และเปิดตัวในญี่ปุ่นเท่านั้น

เกี่ยวกับกิจกรรมด้านการแข่งขัน NITRON อุทิศให้ทั้งการแข่งขันรถจักรยานยนต์และการแข่งขันรถยนต์ด้วย รถแข่งมือของการแข่ง F3 ที่ U.K. และการแข่งประเภทรถจักรยานยนต์ฟ่งข้างของ Isle of Man TT นั้นก็ใช้โช๊คของ NITRON นอกจากนี้แล้ว YAMAHA YZF-R1 ที่ขี่โดย Andy Carlile ก็ยังครองสถิติสูงสุดของ Nürburgring 7 นาที 10 วินาทีก็ใช้โช๊ค NITRON อีกด้วย NITRON U.K. ได้แนะนำกิจกรรมการแข่งขันรถและผลการแข่ง พอกๆ กับจำนวนรถที่ได้รับการปรับแต่ง และอื่นๆ อีกมากมายบน Facebook (ดูได้ที่ Facebook “NITRON”)

ทั้ง NITRON U.K. และ NITRON JAPAN ยังคงกระตือรือร้นที่จะจัดหาสินค้าที่มีความซับซ้อนเหมือนของอังกฤษ เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถเพลิดเพลินไปกับชีวิตจักรยานได้อย่างสงบ



- สินค้าที่มีการติดตั้ง หรือใช้งานไปแล้วครั้งหนึ่งนั้น ไม่สามารถเปลี่ยนคืนได้
- รับประกัน 1 ปี นับจากวันที่ซื้อ
- ราคาทั้งหมดเป็นราคาขายปลีก และไม่รวมค่าติดตั้ง
- ราคาและข้อกำหนดของผลิตภัณฑ์อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า
- เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของตลาดหรือมีการปรับปรุงผลิตภัณฑ์เกิดขึ้น
- ผลิตภัณฑ์ทั้งหมดได้รับการออกแบบเพื่อให้เหมาะกับรถจักรยานยนต์มาตรฐานโรงงาน
- โปรดทราบว่า สีในสื่อสิ่งพิมพ์ อาจแตกต่างจากสีของสินค้าจริง

www.technix.asia



สามารถรับข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมได้ที่
facebook.com/technixasia

Technix racing suspension

TECHNIX ASIA CO.,LTD.

59/14 หมู่ 7 ซอย 60/2 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540

โทรศัพท์ 02-738-3198 แฟกซ์ 02-738-3199 E-mail : shock@technix.asia HP : www.technix.asia