

WHEELIE ウイリー

リヤ17インチ化で車高を合わせる ハイトコントロールスイングアームの ルーツを知る

目の字断面を持った7N01アルミ材からハンドメイドされるウイリーのスイングアーム。GPZ900Rでも装着例は実に多い。その特徴のひとつが「ハイトコントロール」だ。GPZ900Rをリヤ17インチ化する際に重要な要素に、改めて迫ろう。

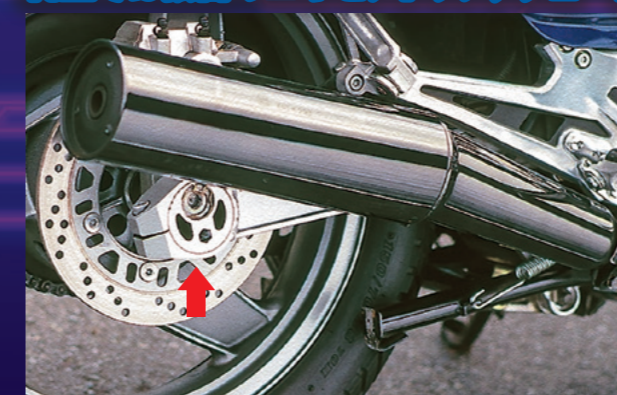


当時3本が作られた17インチ用ハイトコントロールスイングアーム。ウイリーに残る1本。リヤアクスルシャフトが下にオフセットされ、18→17インチ化の際の車高を適正化する



純正では独自のエキセントリックチェーンアジャスターを採用

GPZ900R登場当時からZZR1100、ZRX1200DAEGなどつい先頃まで、多くのカワサキ車で使われたエキセントリックチェーンアジャスターを採用した。偏心アジャスターを回転させてドライブチェーンの張りを調整。この時アクスルシャフトの高さが変わることを車高セッティング的に使うことも多かった



17インチのために車高を適正化する専用部品を製作

今やスイングアームの換装は、カスタムに当たり前の手法となった。ノーマルから剛性を高め、タイヤのグリップ力を引き出す。精度の高い製品では作動性もより高まる。もちろん、ルックスも引き締まるという具合だ。

GPZ900Rでも国内仕様登場時からスイングアーム変更は当然のように行われていた。ただし、ここでは、ホイールサイズの変更と

いう要素もあった。一貫してリヤ18インチを採用したGPZ900Rノーマル。それを前後17インチにし、ハイグリップタイヤを履く。多く見られたのは、後継機ZZR1100用のコンバートだった。

「あの当時、'90年代、2000年に差し掛かるあたりまではニンジャのカスタムにも純正流用がすごく多かった。いろいろ換えたいんだけど、専用部品を使おうと考えた人が少なかつたのかな。高いパーツは売れない時代でした」

こう言うのは、ハンドメイドス

イングアームや各種ピレットパーツを次々と送り出してきたウイリーの清水さんだ。'80年代にはオリジナルの目の字断面材でスイングアームを作り始め、'90年代にはオーダーイングアームが全国区になる。同年代末にはビッグ目の字材を投入するなどしてきた。

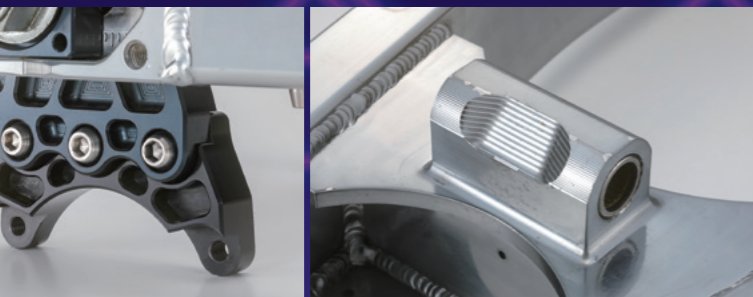
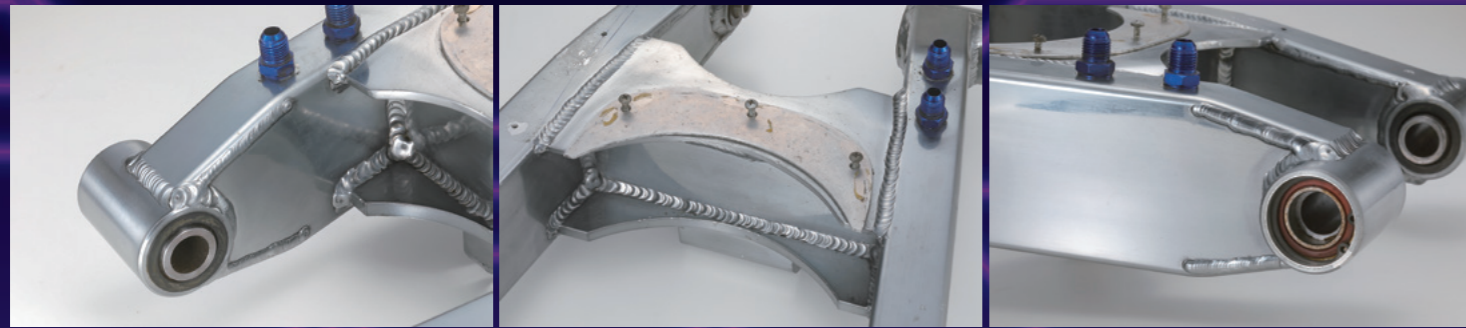
「当時ウチでもオートポリスをニンジャで走らせて作ったんです。アームを頼まれて作ったんです。すると17インチハイグリップタイヤが前提。リヤもリンク比が変わるので、対応リンクは早く作りました。これは今でも動く定番の製品になってます。ただ、GPZ900Rはリヤを17インチ、小径化した時に尻下がりになってしまう。それで作ったのがハイトコントロールタイプスイングアーム」

右上の大写真は、今もウイリーに保管してある当時のテスト品。薄いブルークリアのタイヤモンドコー

トが施され、今の製品と言っているほどの状態に保たれる。

「流行の場合でも偏心式のエキセントリックアジャスターを逆付けして、アクスルシャフトが下側に来るようにしていただろう。すると元の18インチと同じ車高になる。あれを通常のチェーン引きと組み合わせるようになったんです。

チェーンを調整してもアクスル位置はそのまま車高を17



右ページのスイングアームの各部。上3点は前半部分で両端はスイングアームピボット右側。ボールベアリングを使い、フレームとの隙間があっても正確に作動する。上の青いニップルはアーム内をキャッチタンクとして使うためのもの。7N01ビッグ目の字(90×40mm)。通常目の字は70×35mm)断面材はここで切り込みを入れテーパ状に成型、NC削り出しのピボットパイプに溶接後、時効硬化を待ってピボットをポーリングする。左右ブリッジも溶接。下右は裏面、リンクマウント。ここも削り出し。左は直付けキャリアブラケット。2ピースなのはキャリア変更への対応用だ



右はGPZ900Rなどカワサキ水冷系クラッチカバー(タイプS-II)。左はニンジャ用17インチ対応リンク(〜A11用、A12〜用あり)。リンクはハイトコントロールスイングアーム初登場時からの定番で削り出し。カバー類やステムなどのピレットパーツも進化を続け、ニンジャ用は人気



細部を進化させつつ作られるハイトコントロールスイングアーム

今のウイリーHPで紹介されているGPZ900R用スイングアーム。リヤアクスルシャフトをスイングアームピボットシャフトより下に置いたハイトコントロールタイプで、コの字形のエンド部やブラケットの作りは進化が見られる

1997年頃から2005年前後にかけてウイリーではGPZ900Rの車体チューニングを多く試した。上の青い車両はフレームにも手を入れキャストも25度近辺に立てオフセット(28〜30mm)としてスポーツ性を追求。下の赤い車両はその前段階。下写真のようにスイングアームはハイトコントロール化していたが、リヤブレーキキャリアの直付け等は非採用

インチ用に確保して尻が下がらない。ちゃんと車高ハイトをコントロールできますよという意味で名付けたんです。このスイングアームがハイトコントロールの最初。当時3本作ったうちの1本です。リヤブレーキキャリアブラケットも動作を確実にする直付けタイプ。右側ピボットベアリングはラバーシールタイプで、フレームとの隙間がなく装着できるなど、今のウイリースイングアームに通

じる要素もしっかりと盛り込まれる。乗り手として、作り手として重視する部分の作り込みは変わらないということだ。

「さすがにキャリアブラケットの削り方やデザインは今見れば古いけど、チェーン引きもブラケット側とエンド部で挟んでるめど、今ならコの字とか2ピースにできるのが、ブリッジを入れて3ピースだっただけ。それだけNCなど機械もCADも進化してるんです。幸いにも今はカスタムの意味を理解して、いいパーツを使おうという人も多いため、まだまだ二一に思えない」

ハイトコントロールスイングアームのルーツから、パーツの持つ意味も改めて考えさせられた。これからのパーツにも、そんな目をもって見ていきたい。