

アメリカで驚愕の 2ストマシンが誕生

装備重量 131kg で最高出力 100 馬力超えというカスタムバイク。実はボルトオンで製作可能と聞いて二度ビックリ。アメリカまで出向いて行った試乗の結果をお伝えしよう。

Text Takeshi Goto Photo Masahiko Watanabe
取材協力 Wicked Motor Sports <https://www.wickedatv.com/>



いやー、凄いマシンが登場したものである。ヤマハのR3（車体はR25と同じ）に100馬力オーバーの443CC 2ストロークエンジンを組み合わせたモンスターR3-Zだ。しかも驚くことにR3の車体にボルトオンで搭載できてしまう（サイドスタンドの移設だけは必要）。このマシンを製作したのはアメリカのウィックド・モータースポーツ。古くから2ストロークのチューニングを手掛け、様々なパーツを開発してきたショップだ。

社長のロジャー・アレンはライター・ゴトの10年以上前から知り合い。これまでも2ストロークのチューニングに関して色々と連絡を取り合ってきた。「面白いバイクが出来たらから乗りに来い」と言われ、アメリカまで出掛けていったらこのマシンが出てきたのである。最初はエンジンを積み替えだけのハイブリッドマシンだと思っていたのだが、まさかのボルトオンと聞いてびっくりした次第。R3は42馬力だから101馬力というパワーは約2.5倍で車重は実測で131kgしかない。おまけにエンジンはクランクケースを含め、すべて新品のパーツで組み立てられている。2スト好き、軽量なスポーツバイク好きにとってはめちゃ魅力的なパッケージだ。ロジャーは「このマシンを日本で売るぜ」と鼻息荒いのだが、完成車両を日本に入れて登録することは現実的に難しい。ただ、R3やR25の車体があればエンジンキットを取り付けることはできる。そのままストリートを走ることは推奨できないが、サーキット用のファンバイクとして考えても面白いはず。「日本で欲しい人はいないかな」というと思うよ」なんてロジャーと色々やり取りをしているのである。

ヤマハR3にボルトオンで搭載可能



ヤマハ YFM350 バンシー。エンジンは RZ350R がベースだがパワーバルブは装着されていない。アメリカでチューニングが大ブームになった



ベースとなったヤマハ R3。320cc の 4 ストロークエンジンを搭載し、高い運動性能を発揮。様々な国に輸出されて人気となっている

ベースマシンはヤマハ R3。日本で販売されている YZF-R25、R3 の北米モデルだ。RZ350R と車格が近いことに加え、ダイヤモンドフレームでエンジン搭載の自由度が高かったことから選ばれた。R3-Z ではアンダーチューブ（これもボルトオン）を追加してエンジンを搭載している。今回のマシンは正立フォークの旧モデルだが、倒立フォークのモデルに関してもフィッティングなどを確認中である。

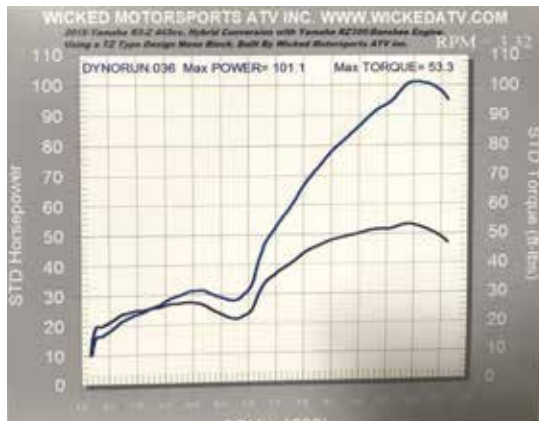


ウィックド・モータースポーツ製のクランク。7mmストロークアップで115mmのコンロッド。高負荷に耐えられるベアリングを使用



R3-Zに搭載されているエンジン。チータカブのシリンダーを使い、ヘッドやカバー類はオリジナルのアルミ削り出しだ

最高出力は101psで最大トルクは77Nm。ちなみに最新のホンダCBR600RRは89psで64Nmでしかない



「チータってなんだ？」

チータはアメリカのCPインダストリーが発売しているハイパフォーマンスシリンダーのこと。バンシー、RZ系では最も高性能なシリンダーとして知られている。排気量やエンジンの性格で様々なバリエーションがあり、今回使っている443ccはチータカブ(小排気量バージョン)。これにウイ

ックド・モータースポーツ製ストローカークランク、削り出しのドーム交換式シリンダーヘッド、ピレットカバー類を取り付けている。ケース、ミッションやクラッチはバンシー用で、すべて新品パーツを使って組み立てられている。

「3気筒エンジンも開発中」

ウィックド・モータースポーツでは3気筒エンジンも開発中。アメリカにはクランクケース専門メーカーがあって、バンシー系のヤマハエンジンをドラッグレース用に3気筒や4気筒にするクランクケースも販売されている。ストローカークランクを入れる場合は通常クランクケースの加工をしん



3気筒用のシリンダーヘッドも自社の機械を使って製作済み。マシニングを持っている強みを最大限に生かしている



現在制作中の3気筒エンジン。チータのシリンダーを3連装する。クランクは圧入式なので1気筒分を追加するだけだ

「R3-Zと名付けられたマシン」

アメリカでは日本同様2スト人気が高まっている。しかし乗りたいひとはたくさんいるのにマシンがない。そこで考えたのが現行マシンR3にチータ+バンシーのエンジンを組み合わせてしまうこと。バンシーの純正部品と自社で開発したパーツなどを使えば新品のエンジンを作れる。ついでにエンジンとフレームをボルトオンにしまえば簡単にスワップできる。R3はエンジン搭載が楽だけでなく、RZ250Rなどに比べてスイングアームが長いので挙動を穏やかにして安定性を高めることが可能だというメリットもあった。



イメージが決まってから製作前に描かれたデザインスケッチ。必要な変更点を書き込んでいる。このイメージに従って製作が進められた



製作途中のスナップ。エンジンや吸排気系が搭載され、外装の取り付けが終了したところ。イメージに忠実に仕上がっていることが分かる

「エンジンはRZ系」

搭載しているエンジンは様々なチューニングパーツを使用して組み上げられているがシリンダーはチータカブ、クランクはオリジナルのストローカーで443cc。クランクケースとミッション、クラッチ関係には4輪ATVのヤマハバンシーを使用する。バンシーのチューニングは一時期アメリカで大人気になり、様々なチューニングパーツが開発された。



ウィックド・モータースポーツで制作されたエンジン。左はRZ350R用のシリンダーが使われている



「2500の車体に 600並みのパワーは強烈」

当然のことながら車体はR3そのもの。乗った感じはRZ250Rよりもわずかにコンパクトで軽い感じがする。キックを踏んだらバリンバリンと機関銃のような勇ましい排気音が飛び出した。レスポンスは鋭いのだけれど、大排気量ツインらしい重量感が凄い。一発一発の爆發力が強いから、アイドリングさせているだけでヤバいくらいの迫力である。

パワーバルブはないけれど低速トルクは十分。ストリートはとって乗りやすい。もちろんこのバイクの本領が発揮されるのは6000rpmから。何しろ600スーパースポーツを超えるパワーを装備重量131kgの車体に搭載しているのだから強烈だ。パワーバンドに入った瞬間、バインという甲高いパラレルツインの2スト



最初にロジャーが試乗。半袖短パンでバイク乗るのがLA流で実にいい。日本だったらSNSで突っ込まれまくるはず



試乗前にロジャーから色々と注意を聞く。っても「アソコにはコップがいるから気をつける」みたいな話ばかり

サウンドと共にフロントタイヤが跳ね上がり、2速に入れても同じような状態になってしまう。ただ、RZ250Rよりも長いスイングアームやしつかりした車体のおかげでヤバい暴れ方はしない。

エンジン搭載位置が適正だからR3の素直なハンドリングはそのまま生かされていて、100馬力のパワーも強化されたリアサスがシッカリと受け止める。対してフロントフォークはノーマルだから、フロントがピコピコと若干せわしなく動く。「ちやうどフロント柔らかすぎるんじゃないのっ」とロジャーに言ったら、そこは内部パーツを製作中で、今回の試乗に間に

合っていないだけらしい。

前後サスの設定はバラバラなんだけれど、現状でもそれほど悪くはない。柔らかいフォークはコーナの侵入で軽くブレーキングするだけで姿勢変化するから交差点を曲がるような時もバンクキングのキックを作りやすいのである。そして立ち上がりでパワーを当てたらリアが踏ん張ってくれる。日本のワインディングやサーキットあたりで走ったら相当に文句が出てくるはずだが、ロスアンジェルスの中をすっ飛ばすくらいなら調度良い設定なのである。

日章旗みたいなカラーリングはどうかなあ、と思ったのだが、次に製作するマシンはUSヤマハカラーでペイントするという。絶対そっちを先に作った方がヤマハファンは喜んだはずである。



町中だし渋滞していたのでコーナーはこんなレベルでしか走れなかった。交差点で立ち上がりウイリーしているのがよかったかも

アメリカで驚愕の 2ストマシンが誕生



マシン全体はこんな感じ。次期マシンで予定している US ヤマハカラーにしたら相当にかっこよくなると思う



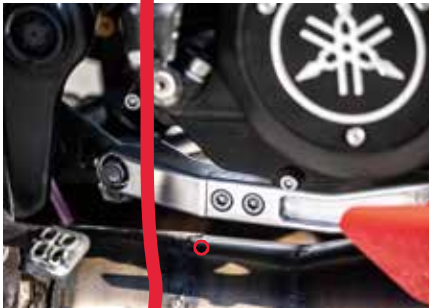
サブフレームはメインフレームにこんな感じで接合される。無加工だとは作られない。まるで純正のよう



カウルの隙間からサブフレームとフロント側のエンジンハンガーが見える。サブフレームは分割式で整備性も良好だ



エンジンが違ふから R3 のメーターは使用できない。タコとスピードは KOSO のアナログメーターに変更されている



サイレンサーはアルミ。凝ったテールエンドのデザインがカッコいい。分解式でオイル交換などのメン



443 の排気量に合わせた容量を確保したチャンバー。スタートでの楽しさを追求した特性になっている。



キャブはケイロ DWK39 をと連装。フロントボールはオランダ製のフロント出しで容量が大きく安定した性能を確保する。

「手に入れた時はどうする？」

ww 直接ウィックド・レーシングに問い合わせるか、またはゴトーにメールをいただいても大丈夫。ただしエンジンをすべて新品のパーツで組み、チータのシリンダーキットやピレットのヘッド、ロングストローククランクなどを使用している為にリーズナブルな製品ではない。チャンバー、吸気系、サブフレームなどをセットにす

ると現在の為替レートで 150 万円を軽く超えてしまう計算になる。ちなみにもしも日本でマシンを組み立てるのであれば、セットアップなども含め、ゴトーがお手伝いすることも可能である。Roger Allen Roger@wickedatv.com 後藤武 t.goto@schneider.tokyo



リアショックはアメリカのギアーズ・レーシング製。動きがスムーズでダンピングも良好な高性能サスペンションだ

アメリカで驚愕の 2ストマシンが誕生

「アメリカで数少ない2ストスぺシャルリスト」

ウィックド・モータースポーツのロジャー・アレンと最初に会ったのは10年以上前のことである。当時やっていた2ストロークマガジンの取材で訪れた。整備をして部品を交換するくらいはフツウのバイクショップなんじゃないかと思っていたら、ロジャーはメッチャ豊富な知識と技術を持っていた。そこにアメリカ的自由な発想が加わるから、とても面白いパーツやマシンを作る。

最初に訪れた頃はまだストリートバイクの2スト人気はそれほど高くなかった。メインで扱っていたのはATVだった。ATV用パーツをバイクに転用して時々チューニングしていた感じだったのである。ところがアメリカで2ストブームが再燃してからは一気にバイクが増えてレストアや整備、パーツの開発で大忙し。ATVのパーツもメッチャ売れて事業を拡大。先日行った時はオフィス、パーツデ

ポ、チャンバーファクトリーの建物が増えるなど絶好調。アメリカやっばり景気が良いんだなあと思感させられてしまった。

ちなみにアメリカ広しといえど、ロジャーのように2ストローク専門でやっているチューニング&パーツショップは多くない。西海岸にはスベックIIというJPO、JPNのスペシャリストがいて、ゴトーも何度かパーツを購入したことがあったが、現在は廃業してしまっている。マッハ専門のチューニングショップもほとんど壊滅状態。その結果、ウィックド・モータースポーツに客が殺到しているのである。

日本びいきなロジャーは「日本の2スト好き連れてこいよ。皆でBBQしようぜ」などと言う。JPNに試乗して、ウィックド・モータースポーツを見学してBBQを食い、ビールで肉を流し込む。それも面白いかもしれない。

ワークスペースには作業中のバイクが並ぶ。RZやRDがメインだが最近ではマッハ系のレストアやカスタムも増えているらしい



元々はこのワークショップ一つですべてを行っていたが、建物が増えたので現在はレストア、整備、パーツの開発と製造を行っている



2台のCNCでパーツを量産。他にもマニュアルの加工機械があり、試作品の製作や追加加工などを行っている



チャンパー工場を新設。スタッフのドン・キスラーとトム・キスラー兄弟は、チャンパー職人51年という大ベテランだ



製造したパーツをストックしておくデポ。アメリカだけでなく海外へも迅速にパーツを送る体勢が整っている





屋外にはバーベキュー用のテーブルが2セット。日本からも2スト好きを呼んでパーティーをしたいのだとか



バーやリビング、ショールームが一体となったオフィス。中央のバーカウンターには酒が並び、友人達が集まってくる。



ウィックドモータースポーツの主力商品であるATV用ピレットホイール。ホイールキャップのデザインがアメリカンなイメージ



4つの建物があるので移動にはゴルフカートを使用。「日本のバイク屋さんは狭いってホント?」と興味深そうにしていた



オフィスの一角にあるロジャーのコレクション部屋。本人曰くおもちゃ箱。日本はじめ様々な国の2ストミニが集められている



RZ350Rなどに使用するシリンダーヘッド。カラーや形状などで色々なタイプがある。燃焼室のドームは交換式だ