



## DYMAG Carbon wheels CA5

# テスター全員が驚嘆したその激変

### 軽さだけでなく、計算された剛性が車体のネガを消し去った

先月号のバイカーズインフォメーションのコーナーで予告したとおり

2010年に復活したイギリスの伝統的ブランド“ダイマグ”の最新カーボンホイールCA5を本誌のS1000RR改に装着してテストを行った。その走りは想像をはるかに超えていた

Photos : Teruyuki Hirano

ダイマグの歴史は、1970年代初頭、F1のコンストラクターに軽量ホイールを供給したことから始まった。このブランド名は“ダイキャストマグネシウム”に由来する。当時のF1シーンで圧倒的なシェアを誇っただけでなく、1970年代中盤には世界GPを筆頭とする2輪レース界にも進出。さらに、1980年代にはストリート向けのマグネシウム鑄造ホイールをリリース。ダイマグという名は世界中のライダーに知られるようになったのだ。

1990年代には、世界初となるストリート向けのカーボンホイールを発売。さらに、カーボン+マグネシウムの4輪用ハイブリッドホイールをリリースするなど、炭素繊維に関するノウハウを着実に蓄積していく。しかし、世界同時不況のあおりを受け、2009年末にダイマグは一旦終焉を迎えた。しかしその後、CSAパフォーマンスホイール社がブランド名と技術を受け継ぎ、2011年から再び製品をリリースできるようになって今日に至る。

今回我々が試したのは“CA5”と名付けられたカーボンホイールだ。原型は1994年に発表されており、1990年代後半には初代CA5がリリースされている。つまり、長い歴史を持つ由緒正しきホイールの最新型なのだ。テスト車両は、本誌で連載

中のBMW S1000RR改で、スペシャルスーパースポーツ王座決定戦と同じ日、試乗現場で素早く交換作業を行ってSTDホイールと比較した。なお、公正を期すために、タイヤは標準装着のメツラー・レーステックK3インタラクトで統一している。

### スタートした瞬間から違いを実感

**大屋**：王座決定戦の試乗をひととおり終え、陽が傾き始めたころに交換作業を実施。タイヤの皮むきを兼ねて出発した佐藤さんがなかなか戻ってこないで、待っている我々全員が心配になったのですが(笑)、その理由が乗ってわかりました。

**小澤**：もう本当にビックリ！ フレームの弱さに起因するS1000RRのネガが消えちゃったもんね。

**佐藤**：重量については、フロントで1.64kg、リアで3.00kg、合計で4.64kgも軽いんだけど、おそらく外周のリム部分も一般的な金属製ホイールより軽と思う。だから、よりジャイロが減少してフレームへの負担が減り、それでS1000RRのフレームの弱点が消えたと考えられる。あと、現状のS1000RR改については、リアショックの高速側の減衰力不足が気になっていたんだけど、バネ下が軽くなったことでそれもなくなった。まるでシ

ョックユニット自体を換えたみたいだったなあ。

**大屋**：僕は、路面の細かい凹凸による微振動が減ったことに驚きました。S1000RR改が上質になったと言えるのでしょうか。空気圧はきちり揃えているので、となるとホイールの剛性ですか？

**佐藤**：どうなんだろう。これが硬いのか柔らかいのか、比較対象がないからわからないけど…。

**和歌山**：僕はそれが大きいと思う。本来、ホイールを軽くしたことによるネガは少なからず出るはずなんやけど、カーボンの弾性効果がそれを補って余りあるみたいや。コーナリング中のあの絶妙な接地感は、スポークやハブよりもリムの柔軟性が効いているような気がする。で、その話をダイマグジャパンの武井伸一さんにしたら、おそらくそうではないかと。ほかに考えられんなあ。

**大屋**：現在、ほとんどのレースでカーボンホイールの使用が認められていないこともあって、ダイマグではカーボンの特性をマグネシウムで再現する研究もしているらしいです。ただ、剛性をコントロールするだけでは難しいみたいですが。

**佐藤**：ホンダの技術者も、ホイールの剛性についてはかなり研究しているって言ってたなあ。縦方向と横方向の剛性バランスを考慮すると多スポー

## ■同日、同所での比較で鮮明になったダイマグ製カーボンホイールの実力



①オザワR&Dのサスキットを装着した本誌S1000RRとダイマグ・カーボンホイールの記念写真。タイヤはどちらも、メッツラーのレーステックK3インタラクトである。タイヤの銘柄が違っては公平な比較テストにならないからだ。もちろんアルミホイール用は新品同様、カーボンホイールに装着したのは新品のものである。テスター全員の感想としては、このタイヤはBMWのS1000RRによく合い、これ以上のハイグリップタイヤを、少なくとも公道では使う意味はなからうということに一致した。

②③スペシャル・スーパースポーツ4台の比較が終了した直後、おもむろにカーボンホイールへの交換を行う小澤さん。正しい比較試乗は記憶ではできないから、あえてこうしたのだ。

④ダイマグCA5を装着したS1000RRの雄姿。本文にもあると

おり、路面からの衝撃を吸収しつつ、横剛性をしっかり確保するスポークとリムの形状が、今回の好結果を生んだと推察できる。フレームへの負荷を軽減したことにより、S1000RRの弱点である、高負荷時にライダー（この場合は我々4人）が感じてしまうやや不自然なねじれが、まったくと言っていいほどに消え去ってしまうのだ。現状の体験だけでなら、S1000RRを快走させたい場合、オザワR&DのサスキットとダイマグCA5の両者を組み合わせるのがベストだとして過言ではなからう。

■後日、Hondaの友人ふたり（車体設計者と走る技術者）に今回のテストの結果を伝え、CBR-RRシリーズに装着しても成功するだろうとのコメントをもらった。他のカーボンホイールを知らないが、少なくともCA5の能力は驚異的だった。（佐藤）



クのほうがいいらしい。2012年型でCBR1000RRがホイールを一新したのもその流れだからね。

**和歌山**：なるほどなあ。しかし、ホンマに意外やった。既存の軽量ホイールとは明らかに乗り味が違って、弾性効果を初めて教えてくれた。

**小澤**：モノには振動周波数があるってことを理解してはいたんだけど、それがホイールにも当てはまることを初めて実感できた。タイヤやサスセッティングを工夫しても伝わってしまう路面の細かい凹凸を、こういった異なるアプローチでも消せるんだなと。今回の試乗はいい勉強になりました。

**佐藤**：あと、ステア特性の変化が減ったのもよかった。交差点の右左折から峠道での快走まで、低速から高速まで舵角の付き方の変化が少なくなった。例えば675Rなんて、交差点ではシュッと素早く反応するけど、ペースを上げていくと安定性が強く出てくる。それはべつに悪くはないけど、

カーボンホイールを装着したS1000RR改は、そういった変化が少ないから、自由自在感が高いんだ。

**小澤**：トラは“速度感応式のステダグでも付いてる？”って疑うぐらいに変わるからね。それはさておき、カーボンホイールだとブレーキもよく利く。ジャイロが減ったことが明らかにわかる。

**大屋**：STDホイールのときよりも軽い入力で利くようになっただけでなく、コントロール性も高まった。これもすぐに体感できるレベルです。

**佐藤**：今回は、リアショックの減衰力不足が明らかかなS1000RR改に装着したから、たまたま改善される方向に作用してサスセッティングを変えなかったけど、本来なら伸び側も縮み側も減衰力を下げるんだろうな。で、プリロードも小さくすると。

**和歌山**：そうやな。今回はサスセッティングを変えたいとは思わなかった。バッチリやった。

**大屋**：あと、“たまたま”という表現をもう一度

使えるならば、フレームに弱点のあるS1000RRだったから、たまたまカーボンホイールの効果がより鮮明になった可能性も捨てきれませんよね。

**和歌山**：いや、僕はこれ、万能やと思うな。

**佐藤**：効果の大小で言えば、S1000RRだったからより大きく出たこと、またフレームからのフィードバックがにぎやかな675Rでも同様な結果だったであろうことは想像に難くない。でも、Hondaのように完成度の高い車両に装着してもネガは出ないと思うんだ。とはいえ、こればかりは実験してみないとわからない。武井さんが協力してくれるとのことなので、近いうちにそれを試せようだよ。

**大屋**：非常に楽しみですね。そうそう、カーボンというと、バイク乗りはモータースポーツ好きが多いので、F1のモノコックボディを連想される方が多いと思うんですけど、決してカーボン＝ガ

チガチに硬いわけではないことを知ってほしい。

**佐藤**：そう。僕や大屋君は自転車小僧でもあるから、カーボンに対してまったく抵抗がない。昔は軽さが重宝されたけど、今では剛性を調整しやすいことも選ばれる理由のひとつになっている。

**大屋**：カーボンのホイールが割れるというイメージが広まったのは、1984年の南アGPで、NSR500に装着されていたコムスターホイールのカーボンスポークが折れたことが原因らしいですけど、金属製ですら2011年のSBKでも走行中のスポーク破損による転倒例があるので、どちらの素材が安全かは一概に言えません。このCA5については、耐UVコートが施されていますし、正規販売品にはJWLマークがあるので車検にも対応。価格も、マグネシウム鍛造ホイールとほぼ同等ですし、今後は注目を集めるでしょうね。（まとめ：大屋雄一）



カーボンホイールを試乗した全員で記念撮影。中央がダイマグジャパン（エヌアールディーウエスト）の武井伸一さん。多謝！