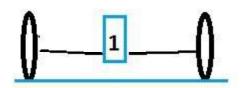
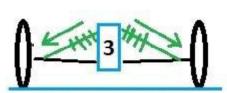
SWAY BARてなに?

Shocks&Sway Barの動き

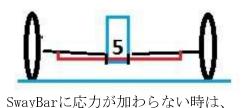
遠心力(リーンアングル)

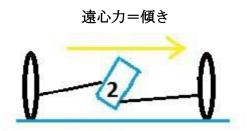


直進時

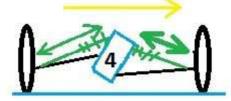


均等なショック長 均等なダウンフォース

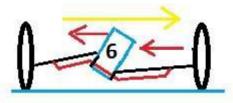




ハード コーナーリング



イン側のショックには、伸びる力が加わり アウト側のショックには、沈む力が加わります。



応力が加わった時 遠心力と逆方向に力を増幅して作用します。

<u>1st Picture</u>

何も作用しません。

ショック、SWAYBARの付いていない、AアームだけのSPYDERのイメージです。

2nd Picture

SPYDERに(<mark>黄色の矢印)</mark>方向の遠心力が加わります。 SPYDER(**BlueBox**)の車体はまさにコーナーリング方向の外側に傾きます ライダーはイン側に傾く必要があります。

3rd Picture

ショックスプリングには均等なダウンフォース(緑の矢印)が作用します。車体を保持しています。 スプリング設定をを弱めると、車体の位置が下がります。

4th Picture

イン側のショック

伸び側の力が加わります。車体が伸び上がり外側に傾く力(リーン角)が発生します。 イン側のタイヤが浮き上がる作用をスプリングの力で押し下げてタイヤを接地させようとします。 この作用は、イン側の車輪が浮き上がるまで続きます。 イン側のショックはリーン角には影響しません。

アウト側のショック

圧力側の力が加わります。車体が大きく沈み込んで外側に傾きます。(リーン角) 沈み込む量に関しては、スプリングの力が大きく影響して来ます。 沈み込む量が大きいほどリーン角は増えて、沈み込む量が少ないほどリーン角は減少します。 SPYDERのショックSpring Pre-Load settingには、 下記の基本的ルールが有ります。

Higher spring Pre-Load setting

車高は高くなり、コーナー時の車体リーン角は少なくなります。 ハードな乗り心地です。

Lower spring Pre-Load setting

車高は低くなり、コーナー時の車体リーン角は増えます。 ソフトな乗り味になります。

5th Picture

SWAYBARはフレーム ($B \mid u \in B \circ x$) に、図の2点で固定されます。 SWAYBARの端部は、Aアームに取り付けられています。 直進時にSWAYBARはサスペンションに、大きな影響はしません。 そのため、硬めのSWAYBARの、硬さや柔らかさが乗り心地に影響を与えるはありません。 SWAYBARは、車高には影響しません。

6th Picture

SWAYBARは、トーションスプリングです。 他のスプリングと同様に、作用する抵抗力の増加に伴って動くように設計されています。 車体(BlueBox)の傾斜角度がSWAYBARにどの様に作用するか、この図で見ることができます。 SWAYBAR2箇所でフレームに固定されています。(図の様に実際には、曲がりません)

SWAYBARはトーションスプリングです。 リーン角が増加するとSWAYBARに曲がる力が加わります。 直線に維持しようとする力で、各Aアームに増加させた力を加えます。 Aアームの角度によって作成されたレバレッジを使って、 SWAYBARは、遠心力が作成したリーン角と反対方向の力を車体(BlueBox)に加えます。

SWAYBARは、リーン角を完全に排除する物では在りません。 SWAYBARは、リーン角を少なくし、沈み込む速度を遅くします。 ハンドルの切り始め時のタイムラグが軽減されます。 連続コーナー切り返し時の揺り戻しが軽減されます。 高速コーナーでの不快な沈み込みが軽減されます。 狙ったラインをトレースできます。 落着いたハンドリングを楽しめます。

Custom Perfprmance SWAYBARが取り付けられたSPYDERを是非体験して下さい。 走り始めた瞬間に、違いが解ります。

> RT 2014MODEL~ ¥49,800-(税別) F 3 2015MODEL~ ¥49,800-(税別)

F3もRT同様、日本仕様はLINK付に変更しました。







IRIC/



LIRICA YOKOHAMA



Motorrad SHONAN