

## SWBとLWB（ショート・ホイールベース / ロング・ホイールベース）

スラッシュ5シリーズの設計は前シリーズのR69Sを代表する旧タイプの流れを受け継いでいます。ハンドリングの向上と出力アップが最大の焦点だったためかフレームとエンジンはまったくの新設計になりました。

しかしギアボックスの基本設計はエンジンやフレームに合わせる程度の変更に留め、あまり冒険をしませんでした。

もしかすると5速ミッションの開発が遅れたためかもしれません。

（1974年の6シリーズから5速ミッションを採用）

ドライブシャフトも基本的には旧タイプを踏襲していて長さも同じものでした。

しかし絶対速度が上がったため高速走行時の安定性向上を目指し、

後年ホイールベースもそれまでの1385mm（SWB）より5センチ延長され1435mm（LWB）になりました。

比較としては同時代のカワサキZ1（900cc）のスイングアームは

国内モデルであるZ2（750cc）のものより延長されていました。

また最近の理論によるとスイングアームを延長すると発進時や加減速時のテールリフト/ダウンが抑えられるそうなので当時より経験的に理解していたものと思います。

1984年までのモデルのフロントサスペンションストロークは210ミリもあり販売当時としては異例のロングストロークでありました。

発進時のテールリフトをフロントサスが伸びることで相殺させる目的だったようです。

外見上の違いはメッキのサイドカバーが当初より装着されているものがLWBである。

### ロングストロークのメリット

SWBと同じ大きさのバッテリーが装着されていますがスペースがあるため小改造することで6シリーズ以降の大型バッテリーが装着できます。

テストライド程度では違いは分かりませんが高速直進安定性が向上している。

加減速時の姿勢変化が少ないのでコーナーリングが楽である。

理論上はSWBの方が小回りが効くはずですがサスペンションが柔らかいのでスロットルワークでバンク角が大きく変化する。



R 6 9 Sを代表する旧タイプも同様の対処法だったようでリアのテールリフトをフロントライズで相殺していました。つまり1 G状態での沈み込みを大きくとった設計でありました。郊外走行ではフライング・カーペットの乗り心地ですがゴー・ストップの多い市街地走行、九十九折りの峠道では姿勢変化が大きく乗り難いイメージが出てきます。

アールズフォークモデルなら制動時にフロントライズするため大きな姿勢変化は起こりません。しかしテレスコモデルの場合はノーズダイブと同時に発生するリアサスの伸びのため姿勢変化がとても大きく慣れるまで戸惑うことがあります。サスペンション・スプリングの交換、オイル粘度・量の見直しでノーズダイブをコントロールすることでフィーリングが大きく変化します。



各種資料よりクリメカ調べ

**SWB装着モデル シャーシナンバー (総数 52,256台)**

R75/5 2970001 -> 2997986 27,986台

R60/5 2930001 -> 2947966 17,966台

R50/5 2900001 -> 2906304 6,304台

モデル別生産台数 年度別 / 総数 / 5シリーズ総生産台数 69,371台

**R50/5 10,000台**

1969 2900001 -> 2903623 3,623台

1972 2903624 -> 2910000 6,377台

**R60/5 20,000台**

1969 2930001 -> 2938704 8,704台

1972 2938705 -> 2950000 11,296台

**R75/5 39,371台**

1969 2970001 -> 2982737 12,737台

1972 2982738 -> 3000000 17,263台

1972 4000001 -> 4008371 8,371台

4009001 -> 4010000 1,000台

