

サスペンション

URALの原点は1942年にリリースされたM72（サイドバルブ750cc）でその元になったのはBMW・R71（1938-1941）です。当初、BMWのスペックを踏襲していたURALも時代の流れで独自に進化していきます。改良の中身は技術開発が進みオートバイの価値に直結するサスペンションの改良と電装系の強化です。

オフロードのみの走行を前提に考えた場合、サスペンション・ストロークが長いほど乗り心地や走行性能も向上します。しかし摩擦係数が圧倒的に高い舗装路の場合、サイドカーではストロークの長さは乗り心地、走行安定性に反比例してしまいオートバイとして進化したモデルほどサイドカーとしては適していないこととなってしまいます。

タイヤのグリップが舗装路走行で向上することにより発生するコーナリングの際の沈み込み、制動時のノーズダイブ、発進加速時、内輪サスの伸び上がりが顕在化して側車の浮揚、進路変更時や制動時のタイムラグ発生などにより設計意図と相違する事態になります。

日本国内での走行を想定すると間違いなく舗装路走行がメインになります。サイドカー初心者がより安全により楽しく操縦できるマシンにするにはサスペンションの手当てが必須です。

URALのサスペンションユニットの取り付け部形状は独特で残念ながら市販のサスペンションユニットが適合しません。当店ではサスペンションの見直しは安全運転のための最重要課題として位置付け、改良に取り組んできました。URALとしてのイメージを壊さず、最大限の効果が発揮できるセッティングを迫りました。

フロント・サスペンション（アールズフォーク仕様）

ショートストローク化： 制動時のノーズダイブを抑え、
発進加速時の伸び上がりを制限する。
制動・進路変更時のタイムラグを減らす。
サスペンションの自由長はストックのまま変更ありません。

リア・サスペンション

ショートストローク化とバネ強化： コーナリング時の沈み込み、
伸び上がりを制限してローリングを抑える。
ホイールのスライドをコントロールしやすくする。
サスペンションの自由長はストックのまま変更ありません。

側車サスペンション

自由長短縮化： 右側通行・重量物積載前提のセッティングを左側通行・
パッセンジャーカー優先のセッティングに変更
サスペンションの自由長は約40ミリ短くなります。

サスペンション加工標準価格表（消費税込み）

フロント・サスペンション加工（2本） ￥10,000

リア・サスペンション加工（2本） ￥15,000

サイドカー・サスペンション加工（1本） ￥18,000

サスペンション単体持込みは一本あたり￥1,000引き

部品の状態によっては加工をお受けできない場合があります。

（説明画像は後日掲載予定）

（電装編、シャーシ編、エンジン編、装備編など逐次更新予定）