

HONDA V-TWIN

Our Dreams Come True.
夢を、カタチに。

MONKEY

88ccのツインDOHCヘッドを新アルミフレームにドッキング

オリジナルのエンジンを作る。バイクのカスタムにハマった者なら、誰もが一度は見る夢ではないだろうか。それを
実現してしまったのがV型モンキーだ。Gクラフトとキタコによる夢の具現化を、じっくりと目に焼き付けてほしい。

PHOTO: 渡辺昌彦
取材協力: Gクラフト ☎0595-85-3608/キタコ ☎06-6783-5311



「東京モーターサイクルショー2017のモトチャンプブースに展示させて欲しい」という④からの申し出を受け、山口社長はVツインモンキーのさらなる進化を決断。エンジンだけでなく車体系も、魅せるものにした、ということ。既存品の流用ではないまったく新しいアルミフレームを製作し、それに伴って足回りや外装類の変更を行うこととしたのだ。

さらにV型エンジンをもう一基組み立て、キタコも東京のショーに合わせ、Gクラフトとは異なる独自コンセプトのマシンを製作することを決定。また、エンジンもキタコのキットによりDOHC化されるなど、2017年になってからこのプロジェクトは衝撃の展開の連続だった。

3月の東京モーターサイクルショーでは見事にVツインモンキーが揃い踏み、4MINIファンならず、多くのバイク好きの視線を浴びていた。しかし、夢のプロジェクトはこれで終わったわけではない。バイクは走ってナンボ。そう、果たしてVツインモンキーがどれほどのポテンシャルを秘めているのか、実際に乗って走らせてみよう、というのが次なるステップだ。DOHCヘッドを得たV型エンジンのファイリングは？ まったく新しいアルミフレームの剛性感は？ 体感してみたことは、山ほどある。では、その先は？ 山口社長は、まるで少年のような笑顔で語る。

「マン島で、ツーリングしたいと思っ
ているんだ。あの雄大な景色の中、
Vツインモンキーで走ったら、気持ち
良いと思わない？」

夢は、まだ終わらない。

エンジンもフレームもすべてが唯一無二の存在

モンキー用V型エンジンを作る。そんな夢のようなプロジェクトがスタートしたのは、2015年7月号のこと。Gクラフト・山口社長の「V型エンジンを作って遊んで、ワクワクする。その様子を4MINIユーザーに伝えることで、業界をもっと盛り上げたい」という思いがきっかけだ。そんな山口社長の命を受け、製作を担当することになったのが、Gクラフトの自称「何でも屋」シユウシユウ。まずは、V型エンジン用のクランクケース作りからスタート。市販しているクランクケースをベースに、2気筒分のコンロッドが収まるよう幅を広げたものを新設計し、アルミ削り出しで製作した。こいつが比較的すんなり出来上がったので、プロジェクトは順調に進行するかと思ったのだが、ここからが難産。上側シリンダーのレイアウトはどうするのか？ カムチェーンの取り回しは？ などなど、乗り越えるべき壁がいくつも行く手を阻んだ。

そこに強力な援軍として加わってくれたのがキタコ。技術部のプロフェッサー・高木さんの活躍により、諸問題は一つずつ解決されていった。

こうしたGクラフトとキタコの二人三脚の結果、ついに組み上がったV型エンジンに火が入ったのが、2016年11月に開催されたエンジンヨイ4MINIのこと。その後に行なったキット・岸田のテストライドでも大きな問題はなく、両社の技術力の高さを証明したところで、一旦はプロジェクトにピリオドが打たれた……かに思

G'CRAFT

既存のモンキーカスタムにはとらわれない
“ネオクラシック”で攻める



G'CRAFT



4MINIの老舗が手を組みながら
独自の流儀で2台のマシンをメイク

MOTO CHAMP
COVER
MACHINE

Gクラフト初のトラスフレームが完成

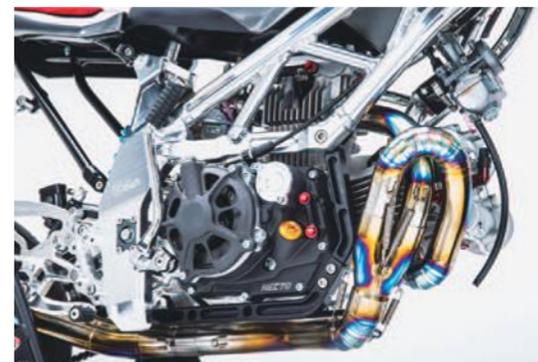
ベースがモンキーだったとは思えないほど、スタイリッシュな“ネオクラシック”スタイルに変貌を遂げたGクラフト号。上側シリンダーを避けながら、増大したエンジンパワーを受け止められる剛性を確保するために、まったく新しいアルミフレームを新たに開発した。手曲げによって造形されたトラス形状は、まさに機能美と表現するにふさわしいものだ。



シングルサイドアーム(片持ちスイングアーム)はモンキー-R用。倒立フロントフォークはRS125R用で、Gクラフトのステムキットを介して装着。



エキパイの造形美に目を奪われるオールチタンフラワーはウイリーキッズ製。サイレンサーはGストライカー(85ページ参照)を流用している。



オリジナルクランクケースにキタコのDOHCボアアップキット88ccタイプ2をドッキングし、ネクトの乾式クラッチ&レーシングクロスミッションも投入。オイルはスピードハート(10W-40)、ステップはTTS製。



ナイトロのNSR50用リヤショックアブソーバー。上側シリンダーを避けながら、上側のマウント部位置が決定された。



ホイールはグロム用シングルサイドアームに付属するものとは異なる新デザインを製作。タイヤはマキシスを組み合わせる。



燃料タンクはNSR50用で、その上にY2Sのタンクカバーをオン。塗装はアルファテックが協力してくれた。



エースウェルの多機能デジタルメーター、ドミノ製グリップ、ゲイルスピード製ハイスクロなどで構成されたコックピット周り。

KITACO

