



○¥2,377,458 (税込/スタンダードペイント)  
○¥2,567,650 (税込/マットガンメタペイント)

# YAMAHA BOLT

普自免 普二免

発売から大ヒットを飛ばしたBOLTとトライクは最高の相性だ!!

ヤマハのアメリカンスポーツクルーザーとして人気を博しているBOLTは、ノーマルで乗っても豊かなトルクと鼓動を感じられる最高に気持ちよいアメリカンだと思う。このBOLTにいち早くトライクキットを組み込んだのがスリーホイールジャパンだ。もちろん社手がけるのは独立懸架のキット。EMLに別注し、日本仕様となっており、「eマーク」も入っていることから、車検の問題も皆無。

不透明な価格

を根絶を掲げる同店の思いが詰まった1台であることに間違いはない。是非、お店で試乗車を試してみて!



想像以上にしっかりと動く足で、乗り心地も良く、欧州の石畳でもしっかりと機能するトライクユニットというのが印象的だった。欧州で圧倒的に支持されるブランドだからこそ作れる繊細なユニットなのだ。このしなやかさ、スムーズさは是非感じていただきたい。

1.前後運動ブレーキはキットの標準装備。フロントブレーキとは別にリアブレーキペダルを踏んだ時に連動するキャリバーを装備し、より安全で確実な制動力を手に入れている。 2.941ccの空冷Vツインエンジンは、軽快かつトルクフルな走りを与えてくれた。トライク化してもパワフルに走ってくれたし、低速トルクもたっぷりなので、女性でも楽に扱えるはずだ。3&4.このキットには左右に黒いレバーが目立たないように配置されているが、これが、バックギアとパーキングブレーキの作動レバーとなる。シンプルこそがクールなのだ。 5.小型のLEDウィンカー内蔵型テールランプも車両をスタイリッシュに仕上げてくれるポイント。こう見えて明るさは申し分ない。シンプルな独立懸架のアーム類もメカ好きにはたまらない!

**EMLとのタッグで実現する  
どこよりも早いキット開発**

独自に独立懸架のユニットを開発・生産し、その耐久性や信頼性の高さを追及し続けているのが、スリーホイールジャパンだ。こうした独自のキットは、スクーターをはじめ、国産の小排気量モデルを中心に幅広くラインナップしているが、大型車向けのトライクに向けては、オランダの世界的なトライク・サイドカーメーカーであるEMLとタッグを組み、日本仕様を作り上げた総輸入代理店としての顔も持っている。EMLのトライクキットは、メカ好きならば誰もがため息が出るような機能と美しさを併せ持っている。

そして2015年モデルのハーレーのダイナ・ソフテイル・スポーツスターの各シリーズに対してもキットを用意するなど、他社の二歩も三歩も先をゆくリソースを実現。もちろんそれ以前のモデルのハーレー用のキットも揃っている。

このBOLTの試乗車は、乗ったら他のトライクとの明らかな違いを感じるはず。路面をしっかりと、かつしなやかに掴むような人車の一体感。この機構ならではのかもしれない。そんなEMLとスリーホイールジャパンが手がける最先端のトライクキットは、ぜひ店頭でその美しさと乗り味を体感して欲しい。

# YAMAHA MAXAM

普 自 免 普 二 免

耐久性&信頼性抜群の  
独立懸架ユニットの名作!

スリーホイールジャパンがオリジナルで独立懸架ユニットを開発したのは6年前。業界に先駆けて、250ccクラスで手ごろなバイクを提案しだしたのが最初となる。そこから量産を続け、トラブルの無い優秀なユニットへと仕上げ、リバーシ機構もデフの中に組み込んだ独自の仕様として進化を遂げた。「まず壊れることはありません。壊れたらデフを開けて良いです。交換いたしますから。」と、壊れないデフユニットへの自信を見せてくれるキットなのだ。



同社の250ccキットは全て、このリバーシギア付きのユニットとなっている。250ccとはいえ、大型のスクーターなので、やはりリバーシが備わっているのはユーザーにとっては嬉しいのではないだろうか？ 付属のレバーで簡単に操作できるのもポイントだ。



# YAMAHA MAJESTY

ワンオフモデルにも対応してくれる!

スリーホイールジャパン製のユニットを使用したワンオフ製作も可能。写真のマジスティは、セミオートマチック機構が備わる最先端のスクーターとしても人気のモデル。また、通常のレバー式のリバーシギアではなく、オーナーの希望によって、純正のパーキングレバーはリバーシギアの操作に使い、サイドスタンドをパーキングブレーキとして使用するといったスペシャルな設定も可能だ。

普 自 免 普 二 免



# SUZUKI GEMMA

普 自 免 普 二 免

個性的なスクーターで  
独創的なトライクを製作!!

SUZUKIのジェンマは新車販売が終了して間もないモデル。個性的なルックスはトライクにした時にも絶大なインパクトを与えてくれるはず。新車で購入したい人は、流通在庫のみなので、お早めに相談してほしい。とはいえ、中古ベースでも高年式のモデルが揃っているのもジェンマの魅力だ。もちろんリバースギア付きの独立懸架ユニットが備わる。



# HONDA V-TWIN MAGNA

普 自 免 普 二 免

手軽に乗り出せて女性でも安心!  
アメリカンタイプも人気だ!

アメリカンタイプのトライクはやはり人気。V-TWINマグナをベースとし、リバースギア付きのトライクもラインナップされている。またヤマハのドラッグスター250ベースもあるので、アメリカン好きチェックされたし。



# PGO I'ME 125 WEL☆TRIKE

普 自 免 普 二 免

女性の日常使用に絶対オススメ!!  
125ccスクータートライクは必見!

原付スクーター特有の二段階右折や30km/h規制から解放される、四輪免許で乗れる125ccスクータートライクがI'ME。台湾のスクーターブランドとして世界でも有名なPGOが設計・開発から行っているメーカーレベルのクオリティが随所に光る。

足つきや倒れこまないトライクのメリットは、バイクに慣れない女性に大いに支持されているのだ。維持費も安いし、日常のチョイ乗りには絶対にオススメなのだ!





# 3 WHEEL JAPAN PRESENTS

## Can-am SPYDER RT & F3 テストインプレッション



締め切り間際にF3の試乗車の登録が完了!! ついにF3とのご対面ということで、  
昨年は日本でカンナム・スパイダーのトップセールスを叩き出したスリーホイールジャパンを訪れ、  
2台のスパイダーの違いをインプレッションしてきた。

異次元のパワーと最新の制御技術!!  
スーパースポーツバイクの実力

今回スリーホイールジャパンでカンナム・スパイダーのニューモデルであるF3と2015年モデルのRTに試乗を行ってきた。搭載するエンジンは同じといえど、乗り味は全くの別物であったこの2台のインプレッションをお届けしようと思う。

まずはF3だ。これまで大型のカウルを搭載したクルージングモデルのRTが主力であったカンナム・スパイダーブランドに投入されたF3は、ピュアなスポーツ走行の楽しさを味わうために存在するとも言えるような低く構えたルックスが特徴だ。

はじめにシートに腰を落としてみるとわかるが、バイクのような前傾姿勢ではなく、ゆったりとしたポジションでクルージングの楽しさは容易に想像できる。RTよりもドッシリと腰を落とせるといった感覚で、低く窪んだシートと相まってポジションは実にしっくりくる印象だ。エンジンを始動すると、RTとは異なるサイレンサーを備えているため、パンチのあるエキゾーストノートを奏でられる。3気筒独特の小刻みなサウンドはやる気を起こさせてくれるはずだ。F3を発進させると、RTとは明らかに違う推進力が感じられる。RTに比べ大人一人分程度軽量な車体がこうした感覚を覚えさせてくれるのだから、持ち前のパ

ワフルなエンジンの特性がより引き出され、軽快に、そして意のままに走ってくれる。しつとりと路面を追随する、RTに比べると固めのフロントサスペンションもスポーツバージョンを採用し、RTよりもクイックなハンドリングで、RTがノーマルで乗り心地が良い自動車だとすると、F3のハンドリングは足回りをチューニングしたスポーツカーのようなダイレクト感を味わえるようになっていく。そして、手元のスイッチでECOモードを解除して、ひとたびパワーモードに設定すれば、本気のF3が顔を見せてくれた。まだパワーを隠し持っていたのか? という強烈な加速とリアなアクセルのレスポンスは、アドレナリンを放出させるのに充分すぎるほど、高級スポーツカーにも引けをとらない加速を見せて付けてくれるのだった。

こうしたパワーばかりが強調されると、扱いにくいのではないだろうか? と考える方も多いかもしれないが、その心配はご無用だ。RTにも備わる「自動車由来のテクノロジ」の介入によって、ライダーの意識や技量の差を埋めてくれるかのような最新の制御が組み込まれている。今回はトラクションコントロールを意図的に作動させるような試乗ではなかったが、濡れた路面などでリアタイヤがスリップしそうになった瞬間に駆動力にかかるトルクを抜いてくれるこのシステムは、コーナリング途中のマンホールや濡れた路面で

も安心して走れるし、当然のように備わるABSも不意な急ブレーキでもしつかりと車両をコントロールするのにも役立つ。そしてスタビリティコントロールも秀逸で、無理にハンドルを左右に切つて蛇行させた時にも、ライダーのコントロールに対して左右のブレーキがバランス良く介入し、サポートしてくれるのが良かった。

試乗を終え、まず確認したくな

るのが、これで200万円程？という率直な感想だ。今やスーパースポーツモデルのモーターサイクルでもそれ以上の価格であるのに、もちろん軽自動車のスポーツモデルでさえ、この価格で買えやしない！という驚きが大きかった。クルマとモーターサイクルどちらの楽しさも同時に味わえてしまったのだから…。これこそが、メーカー純正かつ純粋なスリーホイール・スーパースポーツであると断言できる。価格帯を考えたも、F3をオススメしないわけにはいかない、そんな魅力がタツパリと詰まっているのであった。

**クルージングはやはりRT!!  
どこまでも走れる魅力はそのまま**

2015年モデルのRTは、旧モデルを踏襲し、最強のラグジュアリー・クルージングマシンの名を欲しいままにしている。大型のカウルはたくさん荷物を積み込むのに必要にして充分だし、ライダーもパッ

センジャーも快適この上ないパッケージングであることは、インプレッションの必要が無い程、見た目に現れているのではないだろうか？さて、ひとたびコックピットへ身を置き、ハンドルに手を置くと、F3よりも体がハンドルに近く、どっしりというよりは、背もたれを利用し、良い姿勢を保ち長時間走れるようなポジションといった感じで、F3よりも肩や腕の力を抜いて乗れるように思えた。

大型のスクリーンと大きなカウルで風から身を守るような配慮も、クルージングモデルとして必須だし、これならば装備されているオーディオも良く聞こえるはずだ。手元にはたくさんスイッチで、快適なライディングをサポートしてくれるし、重量がある乗り物だけに、何より足つきを気にせず乗れるのは、非常に楽だし、F3同様にリバーシギアも備わるので、ネガティブな要素はどこにも見当たらない、ラグジュアリーの極みに到達しているように思える。

トルクフルなROTAAXのエンジンは三気筒特有のシルキーに車両を前に押し出してゆくのだが、F3では風切り音が大きかったため気づくことが出来なかったエンジンのサウンドが走行中に心地よく聞こえてくる程だ。そんな快適なシートに着座したまま、車両を進めて行くと、車両の重量やECUのセッティングの差もあるかもしれないが、F3より

もマイルドな発進・加速であることがわかる。とはいえ、パワフルであることには変わりないので、ご心配なく。そしてF3との大きな違いはサスペンションにある。RTにはソフトとハードという二段階の減衰力調整が備わり、センターコンソールに配されたスイッチでコントロールができる。F3のスポーツティでハードめにセッティングされたサスペンションとは対照的に、路面のギャップに干渉されない、非常に快適なセットであるのだ。基本的な車体構成はF3と同じといえども、サスペンションセットでここでも別物に変わる。いかなれば高級セダンのようなしなやかな走りで、しつとりと

作動するしているため、運転がとても心地よいのだ。高速道路までは足を伸ばしていかないが、それでもクルージング性能の高さを証明してくれる上質な乗り味は、病み付きになっしまいそう。

充実の装備と、類稀なる極上の乗り心地を純正常態で手にしたRTにライバルは無し。無理矢理ライバルを作るのならば、欧州四輪車のナンバープレートだろうか？それほどまでに上質な走りや装備は、今後より多くのライダー達に支持されてゆくに違いない。

**F3とRT  
アナタはどちらを選ぶ？**

究極の選択である。サイズは大

きく変わらず、キャラクターは正反對。RTとF3にはそれぞれの個性が光っているのが良くわかっていただけのだろう。実際に筆者もこの2台を購入するならば、どちらだろうかと、試乗後に帰りの新幹線の車中で想像を膨らませてしまうほど、どちらも良い。今回試乗を行った、カンナム・スパイダーの取り扱い店として全国でトップセールスを誇るスリーホイールジャパンの代表の岡本さんに尋ねてみると、実はRTとF3の2台を持つ（F3は納車待ちだが）人もいるそう。それを聞いて納得してしまった。どちらにも諦められない魅力がそれぞれにあるから、本当に悩ましいのだ。とはいえ、欧州スポーツコンバーチブルを1台買うよりも遥かに安くRTとF3の両方を買えてしまう現実がある。諸費用も安い。自動車免許で乗れるので奥さんと2人でスパイダーを楽しむご夫婦もいるそう。この2台のカンナムが、もっと世に知れ渡れば、日本のモーターライフが大きく変わってしまうかもしれない。それほどまでのインパクトを秘めた2台のカンナム。是非近くの販売店で乗り比べてみていただきたい。



**日本ナンバー1のスパイダー販売店 3 WHEEL JAPAN!!**



輸入車であるカンナム・スパイダーは、このように木箱に入れられ輸入される。完成車を目している私たちには非常に新鮮な光景かもしれない。



スリーホイールジャパンでは、常にカンナムスパイダーの納車整備が行われているほど、全国から同店を信頼して訪れるお客さんが多い。



納車前にはカウルをバラし、念入りに納車整備とチェックを行い、安心してユーザーに届けるのがスリーホイールジャパンのやり方。こうして納車前にバラバラにし、各部を確認しながら再度組みつけてゆくの、車両購入と同時にオプションパーツを組み込むのが工賃を安くするポイントだと代表の岡本さんが話してくれた。



スリーホイールジャパンの何よりの特徴は、試乗車の台数ともいえる。同社製のドライブはもちろん、カンナム・スパイダーもRTは各色、F3は現時点で日本で唯一試乗車があるショップとして、噂を聞きつけたファンが全国から訪れている。