

チタン製バイクマフラー

村上 仁

鉄鋼カンパニー・チタン営業部

Titanium Bike Muffler

Hitoshi Murakami

チタン製バイクマフラーは、その軽さ故パワー・ウェイトレシオ（重量/馬力。この数値が小さいほうが運動・動力性能がよい）が小さくなるという利点を生かし、15年以上前から主にレース用として使用されてきた。

1990年代初めからはアフタマーケット用として製造・販売されるようになり、身近な存在となって、バイクファンが容易に入手でき、レーサー気分が味わえるような一つの商品カテゴリーとして確立された。

それをまさに世に送り出したのが株式会社ヨシムラジャパンであり、1995年からは「チタンサイクロン」という名で本格的に販売されるに至った。

現在では同社の主力製品となっており、チタン製マフラーの生産比率は全体の85%にまで達している。

チタン製マフラー＝ヨシムラジャパンというイメージはバイクマニアの間では周知の事実となっており、チタン製マフラーをマフラーの常識に変えたパイオニア的存在であるといっても過言ではない。

従来マフラーにはスチールやステンレスが使用されてきたが、なぜマフラーにチタンが採用されるようになったのか、その理由としては

軽量化＝動力性能・ハンドリングおよび燃費向上（環境問題）

チタンの比重 4.51（鉄系素材の約 60%）

チタンカラー＝排気熱によって虹色に発色する

長寿命化＝チタンの持つ優れた耐食性

（塗装・メッキなどの後処理不要）

快音＝心地良いチタン独特の排気音

ステイタス＝高価な材料であるがための製品の高付加価値

などが挙げられる。

チタン製のマフラーには、「機械曲げ」と「手曲げ」の2種類があり、機械曲げは油圧ベンダーを使用し、手曲げに比べ価格も低く量産が可能のため、一般ユーザ向けとしてアフタマーケットでの主流となっている。

いっぽう、手曲げはスチールやステンレスと同様にチューブ内に砂を詰め、バーナーで加熱し曲げていくもので、自由曲率で曲げられるという利点はあるものの、量産はきかず価格も機械曲げに比べ割高ではあるが、レース用や高級アフタマーケット用として使用されている（写真 1 a））。

しかし、チタンであるからといっても加工上特別なことは必要ではない。スチールやステンレスと同様の加工ができ、逆にチタンはステンレスに比べ素材の伸びが良いともいわれている。

現在 2 輪業界は 1996 年度の免許制度改正による大型自動 2 輪免許取得者の増加、規制緩和によるチューニング可能範囲の拡大により大きな転換期を迎えており、それにともないチタン製マフラーへの関心も年々大きくなってきている。

とくに免許制度改正により、しばらくバイクから遠ざかって

いた中高年層が「大人の趣味」として、昔実現できなかったビッグバイクに乗る夢を可能にし、そこでもチタン製マフラーはマニア垂涎のアイテムとなっている。

バイクに乗っている半数以上の人が何らかの形で自分のバイクをチューニングしたいとの希望を持っており、とくに排気系はもっとも関心の高い部分である。

また、最近では 2 輪メーカーが純正部品としてチタン製マフラーを搭載したバイクを発売し（写真 1 b））、今後ますます多くの機種に展開されていくと予想される。

これからも個人の趣味の多様化や環境問題対策として軽量化の追求はますます進み、この分野は飛躍的に伸長していく世界であろう。

とくに環境問題に関しては、避けて通ることができない最重要課題であり、その中でチタン製マフラーは今後ますます注目されるものと期待される。



a) Bike Muffler



b) A Bike Mounted Titanium Muffler

写真 1 チタン製バイクマフラー（写真提供：株ヨシムラジャパン）
Photo 1 Titanium bike muffler