カワサキ乗りなら走りたい オートポリス

今回の取材で使用させていただいたのは、日本唯一の国際公認コースであるオートポリス。全長4,674m、902mのホームストレートと1周に…ナーを、高低差52mという激しいアップダウン…動いだテクニカルなサーキットだ。カワサキ…ストコースとして使用されていることでも有名。

オートポリス
大分県日田市上津江町上野田1112-8
TEL 0973-55-1111
http://www.autopolis.jp/

Make an Advance. Have an Evolution.

PEGASUS
ZRX1200R

バックトルクリミッターやツインイグナイター、他にないメカニズムが光る。

の過程で、必要性から生み出されたパーツである。

「ZRXはストリートバイクとしては面白いバイクですが、サーキットに持ち込むとさすがに物足りない部分が出てくる。特に問題になるのがスタビリティ不足です。パワーを上げるとまっすぐ走らなくなる。コーナー進入時のスタビリティを上げようとして思いついたのがバックトルクリミッターでした」。

そんな実践主義から生み出されたカスタムZRX、一体どのような走りを見せるのかと思いながらオートポリスにコースインした。

まず感じたのがエンジンの力強さ。全域でトルクが上乗せさせられていて、ハッキリと速い。さすがにピークパワーが165馬力を超えるというモンスターだ。山本氏によれば、ZRX1200純正の重いクランクを活かしたエンジンとのことで、その言葉の通りトルキーでゴリゴリとした荒削りなフィーリングのまま息の長い加速が楽しめる。こういった特性は5速ミッションとの相性も良いだろう。ヒャンヒャンと吹けるばかりが速いエンジンと言うわけではないのだから。

バックトルクリミッターの効き方も自然で好感が持てる。正直なところ、走っている最中はその存在を忘れていた。違和感なく作動しているということは、バックトルクリミッターというパーツの役割を考えると、完成度が高い証拠と言えるのだから。

ツイン・イグナイター仕様も面白い。ペガサスのハイパーイグナイターは、より高回転で大きく進角することでピーク時のパンチを上げている。回して走ろうというときはこちらがいいし、低中速域を多用するストリートやワインディングではノーマルの乗り味も捨てがたい。もともとは純正のイモビライザーを活かすため、やむなくツイン装着したとのことだが、二つの乗り味を使い分けられるというのは、なかなかに楽しめる。

足周りも好感触。バネレートとダンピングが上げられたフロントフォークも良く動く。バネレートは0.9kg/mmとのことだが、スポーツランに的を絞るなら相応しいスプリングだろう。レイダウンマウントされたリヤショックのふんばりも悪くなく、サーキットの高荷重にも十分に対応してくれた。これなら、ワインディングにはぴったりの設定だろう。

スイングアームに補強が追加されていたのだが、そのおかげか直進安定性も良好だ。車体の剛性不足が指摘されるZRXだが、むやみやたらと強化すればよいというものではない。弱い部分を強くしても、その分他の部分にしわ寄せがいき、堂々巡りになりがちなもの。その点、ペガサスのスイングアーム補強は、適度なバランスが保たれているということだ。

ただ残念だったのがライディングポジション。シートの座面が下げられているので、上体が立ってしまいフロントへの荷重がかけづらかった。これは好みの問題もあるが、個人的にはもっと積極的にフロント荷重して走りたい。もっとも、ストリートで如何に楽しめるかというコンセプトのマシンと言うことなので、致し方ない面もあるだろう。確かにツーリングの時などは、これくらいゆったりしたポジションの方が楽しめるだろう。

バイクという乗物は突き詰めればバランスである。ひとつはマシンのパワーとシャシーのバランス、やたらとエンジンパワーだけあってもダメだし、シャシーが高剛性過ぎてもダメ。また、マシンと走るステージのバランスという側面もある。その点、このペガサスのZRXは、実に高いバランスを持っていると言える。「ストリートを楽しむ」という目的にまっすぐ向かい、真面目に組み上げられたマシン。そんなZRXなのだ。

EXTERIOR

クランクケースカバー類はウィ…
出しタイプをセレクト。ラジエ…
アグラスのエッチングタイプ。…
ークーなTWMのウィンカーバー…
る。コンパクトなステー…
ラーの純正品という…
参照しているペガサスなら…