

ライダーに安堵とアドバンテージをもたらすバックトルクリミッター。

岡山県はTIサーキットのピットレーンで暖機中のZRX1100は、スロットルを少し捻っただけで鋭くエンジン回転が吹け上がり、全身から、周囲にいる人間を寄せつけぬ迫力をみなぎらせている。

朝から降り続く雨で飽和状態に近くなった湿度のせいで、FCRキャブレターのスロットルバルブの滑りが悪くなり、スロットルが重い。取り付け位置を高くて後退させたステップと、左右幅の狭いハンドルを装着したポジションは、ノーマルより明らかにコンパクトで、レーサーの雰囲気が強く漂いやる気を起こさせるが、ビショビショに濡れた路面と極端に溝の少ないハイグリップタイヤの組み合わせは、緊張を強いる。気持ちを落ち着かせてから徐々にペースを上げた。

およそ4,000rpm過ぎで少しばかりもたついた後、6,000rpmから俄然急激に勢いを増すエンジンは、11,000rpmまで怒濤のトルクを伴って吹け上がる。とりわけ8,000rpm付近で発生する、破裂寸前の爆弾のようなトルク感は圧巻だ。ヘアピン立ち上がりではマシンが直立しているにもかかわらず、スロットルをほんの少し多めに開けただけでリヤタイヤは簡単にホイールスピンを起こしてしまう。マシンの姿勢が極端に乱れることはないが、排気音が変わって加速が鈍るから、リヤタイヤが空転していることが分かる。10,000rpm過ぎでシフトアップを繰り返し、轟進する。

ここTIでは、バックストレートで6速に入った直後に200m看板が視界に飛び込んでくるため、慌ててスロットルを戻してブレーキング態勢に入る。ベルリンガーの6ポッド、6パッドキャリパーは、他のどのブレーキと比べても入力初期の制動力が恐ろしく強烈で、撫でるようにブレーキレバーを触る。入力を弱めるとスムーズにブレーキが解除されるからコントロール性は高いのだが、いつハイドロプレーニングが起こってもおかしくない雨天の高速走行時には、掛け始めに超繊細なブレーキコントロールが要求される。

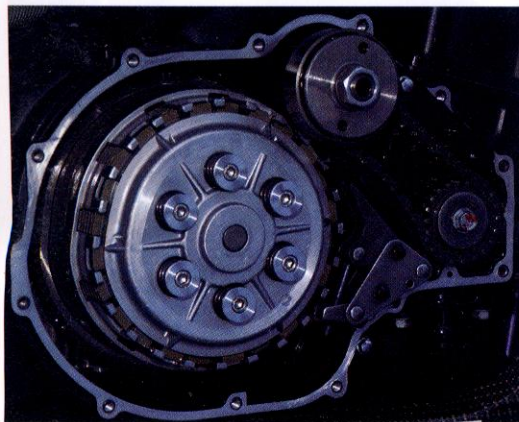
反面、このマシンに組み込まれたバックトルクリミッ

ターは、ブレーキングに集中できる余裕をもたらしてくれる。バックストレートからのフルブレーキングでは、ほとんどスロットルを煽らずシフトダウンを繰り返しても、リヤタイヤがホッピングすることも、大きく滑り出すこともなかった。路面が濡れていてタイヤの方でも逃げやすかったのかもしれないが、バックトルクリミッターが大きな助けになっていたことは事実だ。また、コーナリング中のスロットルのオン/オフに対しても、つながりがスムーズで違和感は感じられなかった。

さて、今回初体験となったオーリンズの正立フォークは、ブレーキングから倒し込みにかけて路面とタイヤの接地感が分かりやすく、滑りやすい路面でも安心してコーナーにアプローチできた。尖ったキャラクターのエンジンを受け止めるために硬めにセッティングされたリヤサスとは対照的だが、ドライコンディションでペースを上げて走ると、ほどよくバランスするのもかもしれない。チャンスがあれば、ドライコンディションで再び思い切り走らせてみたいと思ったマシンである。



オートポリスで開催されたオーバー40クラス(マシンは何でもアリのクラス)で2連勝したレーシングZRX1100をベースに、ストリート仕様には仕上げられたZRX1100。とはいえ本質は保安部品のついたレーシングマシンそのもの。



これがペガサスのバックトルクリミッターキット。クラッチプレート(8枚)とフリクションディスク(9枚)の枚数はノーマルと同じ。クラッチハウジングはノーマルをそのまま使う。インパクトさえあれば、クラッチカバーを開けて比較的簡単に交換することができる。価格は68,000円。

