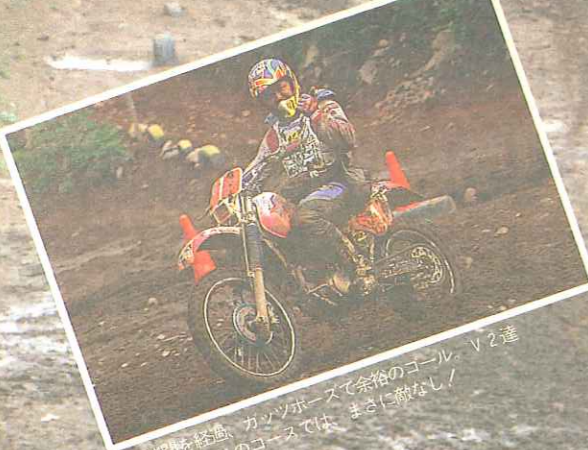


第6回 ショップ対抗国産トレール・エンデューロ・スペシャルマシン
BACK OFF 日本一王座決定戦

本格SPL大挙出場!!

▶スタート前、まだきれいなウエアのまま撮った、ライダー全員の集合写真。「優勝賞金10万円はオレのもの」と考えながらニコリ!!



毎年、全国各地のショップが競い合ってきたスペシャルマシンと、各ショップを代表するライダーが集まり、熱い戦いが繰り広げられる、バックオフ恒例「国産トレール・エンデューロ・スペシャルマシン日本一王座決定戦」。6回目の今年は、過去最多の33台がエントリー。本誌インプレライダー小田桐の設定する難コースで、今年も熱戦が繰り広げられた。

文/松本元典 写真/向後一宏
協力/TEAM WOLF (株)ブリヂストン、(株)ターゲットフリーク、バーダルスポーツ関東西・昭蔵スポーツ(株)



ガレージハイブリット V2達成



▶序盤、ほとんどすべてのライダーが、この状態で周回を重ねた。昨日の雨で、路面はかなりマディだった。



▲ウッズの深いワダチにはまり込む2台。ここをいかにスムーズに通過するかどうか、勝負の分かれめとなる



▲AX-1のエンジンを載せたBAJAで、豪快な走りを見せるキララ@三橋。時間経過とともにジワリと上位へ浮上



▲いきなりのマシントラブルでタンクを外して対応するアムステーションの文野氏とライダー@比留間。表情は真剣そのもの



▲ヘルメットを脱ぐ間も惜しんで水分を補給する@熊谷。わずかの時間もムダにできない程、トップ争いは熾烈を極めた



▲ゴーグルケースをスペシャルバイザーに使用してマディを走り抜けた@松とXLRだったが、3時間で無念のリタイア



▲3年連続CRMをチョイス。過去のデータがクラス優勝の好結果に結びついていた@熊谷&CRM



▲ピットでのチームワークもピカーのカレーハイブリット。給油しながら、シリンドラ部分にも水をかける

候の回復とともに、気温がぐんぐんと上昇。今年から、ソロによる4時間のエンデューロと、ペアでのエントリーができた昨年までに比べてレース内容が厳しくなったこともあり、マシンにとってもライダーにとっても耐久性と確実度が求められるシビアな展開が予想されたが、レースのほうは、スタートからハブリング続出!! V2をねらうハイブリットのEIS@戸田とXLRのエンジンがかからず、スタートで半周以上のハンデと大きく出遅れてしまう。同じく有力視されていたアムステーションの@比留間&CRMも、スロットルケーブルのトラブルで、こちらはピットスタート。1周のハンデを背負っての展開となる。

1周目トップで帰ってきたのは、ダートバイクの@志田&RMX。しかし、期待の志田も、2周目ウッズの深いマディでスタック。順位を落としてしまう。

序盤トップに立ったのは@熊谷&CRM。5周目に一時トップを@安喰&セロMに譲ったものの2周で逆転、3時間経過時点までトップをキープした。しかし終盤、疲れからかスズルと後退。結局、総合1位は、スタートの遅れを、わずかに5周で挽回、終始一定のペースを守り続けた@戸田とXLRが獲得した。同2位は@熊谷&CRM。同3位は、ステディな走りが見せていた@比留間&CRMが入った。ミスコースによる1周のペナルティのため、総合2位こそ逃したものの、非力なセローで総合4位、クラス2位と大活躍した@安喰&セローのクールでシユアな走りは特筆も那らう。

残念ながら、初のバレルラフ。ウッズに苦しい@谷川は2時間で、クラス3位につけていた@W松は3時間で姿を消してしまっ

全体としては、コースを熟知した関東勢に有利な展開だったが、そのなかで、モトスペースの@安部&CRM、唯一の125で最後まで走り抜いたHOLLY EQUIPの@井倉&KDXら、気合の入ったマシンを持ち込んできた関西勢の健闘も讃えたい。

※ゼッケンNoは○が2スト、□が4スト。

コース熟知の常連組、終始レースをリード

今回過去最高の33台のマシンがエントリー。内訳を見ると、東北を含む東日本28台、関西を中心とした西日本5台と、東日本勢が台数的には多いものの、1Aライダーの@谷川龍太郎率いるウイングスポーツリユウ、同じく1Aで、昨年のフェザーハットエンデューロを制したほか、前回総合3位、前回総合2位と実力充分の安部雅明率いるモトスペース。そして、唯一の125で参戦する@井倉通孝のHOLLY EQUIPといずれも強者ぞろい。レース会場となったバレルラフは、さながら、東西対決といった興奮状態だ。

エントリーの顔ぶれだが、ショップ別では、前回の総合優勝を獲得。V2をと、6台ものマシンを送り込んだガレージハイブリット。バレルラフのレースでは、常に上位を走るエキスパートライダーを擁し、経験とデータ量を誇るアムステーション。同じくエンデューロマシン作りに関しては、膨大なデータを持つSHOPウイリー松浦、同レースでは常連で、バレルラフに精通するKUMAMIZUといったところがアカマル候補。ライダー別では、やはりV2をねらう鉄人@戸田直、モトスの覇者@志田謙一、目下バレルラフヘアースクランブル2連勝中の@比留間智久、ヒタカ、木古内などの上位完走経験を持つ@三橋淳、そしてW松と御大@ウイリー松浦らが本命。これらの選手に、1Aの肩書を持つKUMAMIZUの@熊谷光博、同じく1Aの関西の@谷川、⑦安部を中心とした各ショップの精鋭が、どうからんでいくかが注目される。

さてレースは、6月20日午前11時。今回のコースディレクターで、マシンのインプレも担当する本誌インプレッションライダーの小田桐のフラッグでスタート。天候は朝から快晴に恵まれたものの、前夜までの雨で、コースコンディションは、かなりのウェット&マディ。加えて、天

極めればオフロード!!

月刊バックオフ

1993年9月5日発行第7巻第9号(毎月1回5日発行) 昭和63年8月1日第三種郵便物認可

BACKOFF

DIRT & OFF BIKE MAGAZINE

バックオフ主催/最速ED・SPLマシンたちを一挙公開!

第6回SHOP対抗日本一王座決定戦

北海道・日高/クロスカンントリーライディングの醍醐味!!

XLR125R 発売記念 DJEBEL125 125はエライ!!

(MACHINE IMPRESSION)

XLR200R・EDバージョン
ベルガルダYAMAHA・TT600
'94RM250/125/80



【WGP日本グランプリSUZUKA】
を10倍楽しむ観戦ガイド

太田潤の秘伝【野宿料理】
浜鍋キャンプで磯の味を満喫!!
賀曾利隆のインドシナ探遊
ベトナム南北縦断編
SURVIVAL 2DAYS ENDURO REPORT
テラノ高木(木古内)で武者修業!!

別冊付録
'94オフロードタイヤ
ハンドブック

1993 SEPTEMBER

特別定価500円
Gakken



4ストローク

第1位
総合1位

No.1 ガレージ・ハイブリット XLR250R



DATA

- ①(F)'90 XR250R用、(R)RSタイチ・ショウワSPL
- ②(F)I3T、(R)49T ③ハイブリット・レーシングマフラー+スペシャルオープンエンド
- ④(F)IRC・VE39、(R)IRC・M5B
- ⑤7コース4CR



ライダー
■戸田 亘
'92年バレー那須ヘアースタランブル、シリーズ4戦すべてに勝ってグランドチャンピオンを獲得。'92 BAJA1000では、初挑戦でクラス7位、日本人総合3位の成績を収める。MX国際B級。176cm、92kg、28歳。

DATA/①サスペンション②スプロケット③排気系④タイヤ⑤エンジンオイル(以下同じ)

鉄人戸田のドライブで、昨年に続き、総合1位(クラス1位)を獲得、完全V2を達成したのが、ガレージハイブリットのXLR250Rだ。今回のレースでも、開始4ストとは思えないパフォーマンスを見たが、そのヒミツは、2スト勢に対しても引けをとらないパワー、長く乗っても疲れないしなやかな足回り、乗り手の好みに合わせて細かいセッティングの3つを徹底して行っている点だろう。

具体的な改造箇所だが、エンジンは、まずシリンダーヘッドを0・4mm面研。それにXRのカムシヤフト、R&Dのバルブスプリングを組み込み、さらにポート形状修正とバルブガイドを加工。これに、径76mmのスペシャルピストンとXR用4-6速ミッション、XR用クラッチケース、XR用オイルクーラーなどをアッセンブル。排気量は270ccまでアップしている。また、排気系では、XRのエキパイにオリジナルのレーシングマフラーを装着。吸気系では、エアクリナーIBOX&ホルダー

を加工。XR600用のコンチネンツを採用するとともに、キャブレターはヨシムラのMJN仕様のミクニ36キャブに換装されている。サスペンションは、前後とも90XRのパーツを流用。過去のバレー那須での実戦からフィードバックしたデータでセッティングされているほか、リヤには、RSタイチのショックユニットを装着。走破性の向上を狙っている。

そのほか、ブレーキコンポネンツにも、フロントにCRのマスター&キャリパーとハーディのバットにウッズプロのフローティングディスクをセット。リヤもXRのキャリパーとハーディのバットをセット。オリジナルのアルミ製アンダーガード、チェーンガイドブレイス、チェーンローラーガイドなど、細部まで手が加えられたうえ、ライダーの戸田選手にピッタリあわせたハンドル形状、レバー位置など、一切の手抜きを感じさせない仕上がりとなっている。

「はつきりして、よくも悪くも戸田くんしか乗れないようなマシン。つまり、いいかえれば、それだけ戸田くん好みに仕上がっているというわけだ。エンジンは、ズバリ、回せば回すほどパワーが出るめいっばいの高回転。逆にサスは、ソフトかつ接地感に富んだ設定で、バレー那須向き。4ストらしきという点では、やや低中がスロイルされるけど、実戦的な仕上がりという点では、まとまっている。(小田桐/以下同)

4ストの可能性を極限まで引き出すパワー志向が、ハイブリットチューンの特徴だといえる。

ライダーを知りたくてつくられた戸田SPL



▲サイレンサーは、ハイブリットオリジナルのレーシングマフラーで、排気効率の向上を実現。にぶい光をはなつアルミ削り出しのスペシャルオープンエンドは同社の自信作



▲エンジンの下回りから、ケースサイドまでをおおう頑丈なアルミ製アンダーガードも同社オリジナルのスペシャルパーツ。ガレ場やウッズなどハードな場面が多いバレー那須ではぜひともほしい



▲キャブレターは、ヨシムラのMJNマフルシリンダーニードルを組込んだミクニの36キャブに換装。エンジンの高出力型に対応する



▲リヤサスのショックユニットには、RSタイチのショウワスペシャルユニットを装着。走破性、路面追従性の大幅な向上を実現している



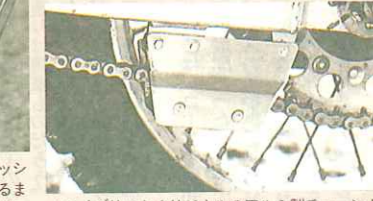
▲排気量を270ccまでアップ。動弁系から、ミッション、クラッチ、排気系、吸気系と細部こいたまで手が加えられたエンジンは、高回転域で、抜群のパフォーマンスを見せる。外観もブラックペイントにし、さらに左右カバーとタレットキャップを特殊研磨するというこだわりはタダモノじゃない



▲ハイブリットオリジナルのアルミ製チェーンガイドブレイス。ノーマルに対して、大幅な強度と耐久性アップを実現。実戦経験にもついて作り出されたスクレモノ



▲排気量を270ccまでアップ。動弁系から、ミッション、クラッチ、排気系、吸気系と細部こいたまで手が加えられたエンジンは、高回転域で、抜群のパフォーマンスを見せる。外観もブラックペイントにし、さらに左右カバーとタレットキャップを特殊研磨するというこだわりはタダモノじゃない



▲ハイブリットオリジナルのアルミ製チェーンガイドブレイス。ノーマルに対して、大幅な強度と耐久性アップを実現。実戦経験にもついて作り出されたスクレモノ

問ガレージ・ハイブリット ☎0282-62-4799 栃木県下都賀郡磯岡町大前1984