

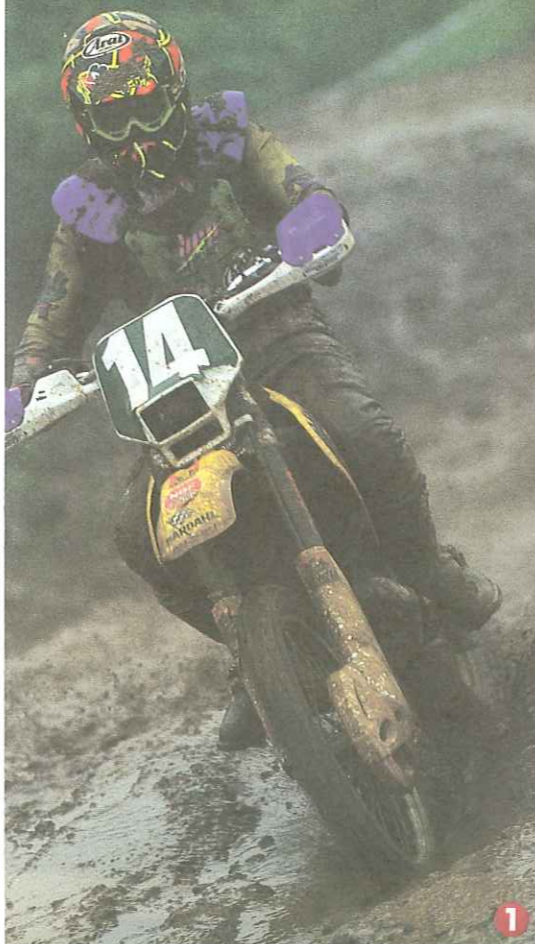
第7回シヨップ対抗トレールエンデューロー・スベシャルマシン
日本一王座決定戦

OJAS FACTORY

渡辺親弘選手が ザバイバルレースに初V!!

全国各地のプロシヨップによるスベシャルマシンと各シヨップを代表するエキスパートライダーによって争われるバックオフ恒例の「日本一王座決定戦」。第7回を迎えた今回は昨年を上回る過去最高の34台がエントリー。その舞台も前回までのパレ那須から、本州きつての山岳コースとして評判の愛知県・池の平ワンダーランドへ移しスケールアップ。降りしきる雨の中、ハイレベルなレースが展開された。

●撮影/向後一宏 文/松本充治 ライダー/渡辺明
●大会協力/アイアール・シー井上ゴム工業、ホンダ中部二輪
ナショナルエンデューロー実行委員会



1

▲1今大会、総合優勝を飾ったNo.14渡辺親弘+RMX250。さすが、モトクロスIAライダーらしい「攻め」の走りだ
▼2ピット下、石畳状のガレ場を駆け登るNo.4ガレージハイブリットからエントリー田中一+TT250R。クラス3位入賞

③4時間の壮絶な戦いを終えたマシン達
④ウェットレースを制した2ストトップ3
⑤コース是最悪なマディ状態とした
⑥IAMXライダー・請川選手。クラス6位
⑦ウェットレースにピットクルーも大忙し



◀ゴール直後、渡辺親弘選手とピットクルーの集合写真。チームワークの勝利だ!!



4ストローククラス

1位

XLR250R

ガレージ・ハイブリット



戸田 亘

PROFILE

本レースでは、昨年、一昨年と総合2連覇。今年も若くも総合優勝を逃したものの、初の池の平でクラス1位、総合3位と、堅実な強さは健在。長時間になればなるほど真価を見せる戸田「ドスコイ」乗りも、完成の域に。

DATA ■オイル/ワコーズ 4 CR+ 4 CRV (50:50ブレンド) ■タイヤ/フロントHRCVE39 リヤ同M5B
■ファイナル/13:49(ハーディ) ■キャブセッティング/MJ138 SJ142



一際目立つビッグタンクはIMS製の18ℓ仕様。ビッグタンク搭載+戸田のノンストップハイアベレージ走法にあわせ、エンジンは乗りやすさを主眼にトルク特性を向上。足回りもフロントSPLに'94XRのものを新たにチョイス。リヤはRSタイチのショウワSPL。既存のチューンスタイルが多かった4スト部門では、唯一新しい方向性を見せたマシンだ。



今回4ストクラス1位、総合3位を獲得。クラス別では、三年連続1位をなし遂げたのが、このXLR250Rだ。レースでは、ライダー戸田の希望で18ℓビッグタンクを装着。4時間ノンストップ走法で上位進出を意図。一時はトップに1分差まで詰め寄るも、後半のFブレーキトラブルで後退を余儀なくされた。エンジンは、ハイブリットSPL径76mmピストンキットにより排気量を270ccまでアップ。ベースは昨年までの同社ステージ1仕様と同じながら、今年も新たにチタン製のR&Dバルブリテーナーを採用。E Xバルブもビッグバルブ化。94XR

ビッグタンク装着でラリーマシンを意識。ハイブリットのニューコンセプト炸裂。

キャブ採用などの改良を加えトルク特性を向上。当初は径80mmピストンによる超ショートストロークのニューマシンも考案されていたが、上記戸田の希望により、この仕様となった。足回りも前年同様、XRベースながら、フロントスプリングに93モデルよりハード仕様の94XR用を使用。フレームにも新たに補強を入れるなどして、ビッグタンクによる重量増加と戸田乗りに対応。将来のラリーマシン開発を視野にいれ、10時間以上の長丁場をハイアベレージでラクに走破出来るオフロードマシン本来の姿をイメージしたという、ハイブリットのニューコンセプト車だ。

ガレージ・ハイブリッド/栃木県下都賀郡藤岡町大字大前1984 ☎0282-62-4799



エンジンはあまのノーマルベース。そのうえで、足回り、吸排系にレーサー(モトクロス)のパーツを移植していく点は、1位、3位のRMXとやや趣を異にする。写真上の混合油化にもない不要となったオイルタンクをクランプ用に改造する創意工夫もハイブリッドの得意とするところだ。



DATA

- オイル/ワコーズRV-R、ワコーズ4CR(ミッション)
- タイヤ/フロント IRCVE39、リヤ 同M5B
- 前後ファイナル/13:47(ハーディ)
- キャブセッティング/MJ145 SJ42

2ストローククラス
2位
KDX220SR
ガレージハイブリッド



田中昇
PROFILE
兄一(はじめ)とともに、今回は兄弟で上位入賞を果たした。走るたびに速くなる期待の若手ライダーだ

スタート直後からの超ハイペースな展開にまどわされることなく、終始淡々とした走りを見せる。ハイアベリッジで4時間走り切り、クラス2位、総合2位を手にしたのが、このKDX220SRだ。
エンジンは、ノーマルをベースにヘッド面研とポート加工。リードバルブにKX125のカーボンリードをチョイス。さらにクラシックのシン出しも。吸排系系では、サイレンサーをRSV。キャブ、インシュレーター、エアクリーナー、チャンバーをKDX220Rのものにアッシーで交換。ミッションも220Rのものが組み込まれている。足回りでは、フロントを91KX125の倒立タイプに換装。リヤは220R。前後ホイールは91KX125とし、リヤを19インチ化している。
足回りを中心にモトクロスサーのパーツを移植している点は、他の2スト上位車と同じ流れにある一方、エンジンは、本レースの趣旨にのっとり、あくまでもノーマルベースにこだわっている点は特筆したい。

フロント倒立サス
リヤは19インチ化



前後サスのスプリング変更にサイレンサーはスーパートラップ。エンジンはガレージハイブリッドの270ccポアアップキットを組み込み、バルブの鏡面仕上げとクラッチ強化がなされている。オーソドックスなチューン内容だが、それだけにとまらぬ手技だ



DATA

- オイル/カストORS
- タイヤ/フロントBS M62 リヤ IRC VE39
- 前後ファイナル/13:50
- キャブセッティング/PJ46 MJ142 クリップ段数TOP FROM 3

4ストローククラス
2位
TT250R
OHZEKI RIDER'S ROOM



西村之宏
PROFILE
モトス、池の平では、常に上位を走る。ナショナルヘアースクラップルの運営スタッフのひとり

スタートからレース中盤までは、先行する2スト勢を追って、クラストップの位置をキープ。最終的に戸田選手にかわされたものの、クラス2位、総合でも4位と好パフォーマンスを見たのが、このTT250Rだ。
エンジンはガレージハイブリッドの270ccポアアップキットを組み込んだうえ、ベースガセットを変更。さらに動弁系では、鏡面仕上げのスペシャルバルブとし、吸排系系では、クリナーケース加工(ダクトカット)とスーパートラップのサイレンサーをチョイス。クラッチもRCスゴの強化スプリングにより強化してある。サスは前後ともノーマルベースながら、スプリングを交換。セッティングも見直されている。また、キャブレターは加速ポンプをとりはずし、特性の向上をはかるなど、細かい配慮も。
全体としては、オーソドックスな4ストチューンの基本ともいえる内容で、TTユーザーには参考になるマシンだ。

正統派の4スト
チューンマシン

OHZEKI RIDER'S ROOM/静岡県浜松市西塚325-1 ☎053-463-1033

バイククラブハウス/静岡県浜松市伊左地町8528 ☎053-486-2227



トルク特性向上のために、排気バルブをレーサーRMXのものにしたほか、クランクから上のエンジン各部排気系、足回りほとんどパーツがRMのものに。今回のコースにあわせて、キャブは口径を少し、中低のツキ、レスポンスを重視。さらにフロントフォークとリヤスイングアームを'89RM125のものにし、ガレ場での追従性をアップ。WERのステアリングダンパーでさらにそれを補っている。



DATA

- オイル/BPレーシングオイル、スズキ純正エンジンオイル(ミッション)
- タイヤ/フロント ブリヂストンM61、リヤ 同M58
- 前後ファイナル/13:50
- キャブセッティング/MJ150 SJ50 ニードル1370 クリップ段数TOP FROM 3

2ストローククラス
3位
RMX250S
バイククラブハウス



小倉良元
PROFILE
モトスのチャンピオンにして、スズキの開発ライダー。RMXの素性の良さは、この人によるところが大きい

RMとRMXを知りつくしたオグラSPL
ガス欠によるペナルティで一周減算。クラス3位、総合5位に終わったものの、最後まで優勝した渡辺選手と互角のパフォーマンスを見せたのが、このRMX250Sだ。
エンジンはシリンドラーが'93RM、ピストン、チャンバー&サイレンサー'94RM、排気バルブ'94RMX、キャブレターPJ36。これに'94RMXの電装系をそっくり移植することで、レーサーRMXより3馬力UP。足回りも前後ホイール、ブレーキ、リヤショック&リンクなどすべて'94RM。フロントの正立サスとリヤスイングアームは、今回のコースと雨を想定して、あえて'89RM125のものをチョイスしている。こうした市販アフターパーツに頼らず、モトクロスサーのパーツをガンガン移植し、限りなくモトクロスサーに近いエンジニアリングに仕立てるハードコア手法はAMAあたりではすでに常識だが、スズキの社員ライダーであり、アメリカのエンジニアにも詳しい同選手ならではの、欧米のトレンドを先取りした最先端マシンだ。



アンダーガードはラ&ロード製。デンプを設け、セルスィッチをハンドル左に新たに装備。ツインセルとしているのは



DATA

- オイル/ワコーズ4CR+4CRV 50:50ブレンド
- タイヤ/フロント IRCVE39、リヤ同M5B
- ファイナル/13 (RCスゴ): 49 (ハーディ)
- キャブセッティング/MJ145 SJ48

4ストローククラス
3位
TT250R
ガレージハイブリッド



田中一
PROFILE
田中ブラザーズの兄。2スト使いの弟に対し4ストを好む。EDからラリーまで幅広くこなす走りが魅力

昨年の進化型。ヘッド回りをフルチューン
昨年に続き二年連続出場。前回はマシンのデータが不足気味ということもあって満足な結果は残せなかったが今回はクラス3位をゲット。確実に入賞を狙えるところまで仕上がってきたのがこのTT250Rだ。
エンジンは昨年の進化型ともいえるもので、RCスゴのハイカムに軽量リフター。強化バルブスプリング、ポート加工、ヘッド面研を行い、これにハイブリッドオリジナルの270ccポアアップキットを組み合わせている。吸排系系では、キャブレターノーマル改、エアクリーナー加工、ウッズプロスのプロスソニックマフラーをチョイス。クラッチを加工し、強化スプリングとFCCクラッチディスクで、クラッチの強化対策も万全。足回りでは、フロントRCスゴのダンパーキット+ノーマルスプリング。リヤを同じくRCスゴのソフトスプリングに交換している。
昨年のモデルに比べて、大幅に改良。特にヘッド回りを中心にチューンが進みパワー特性が向上している。

ガレージ・ハイブリッド/栃木県下都賀郡藤岡町大字大前1984 ☎0282-62-4799



▲レースの主導権を握った渡辺、小倉選手。結局、小倉選手のガス欠でケリがついた

■総合

順位	ゼッケン	ライダー	エントリーショップ	マシン	周回数
1	14	渡辺親弘	OJA'S FACTORY	RMX250S	29
2	15	田中 昇	ガレージハイブリット	KDX220SR	27
3	105	戸田 亘	ガレージハイブリット	XLR250R	27
4	101	西村之宏	OHZEKI RIDER'S	TT250R	27
5	7	小倉良元	BIKE CLUB HOUSE	RMX250S	26
6	16	請川意次	オートスポーツ清水	RMX250S	26
7	2	尾崎哲生	OZ Works	RMX250S	26
8	3	大塚弘幸	ダートバイク	RMX250S	25
9	18	時田義猛	ハイパーキッズウイズ	CRM250R	24
10	4	栗林照高	モト・スポーツ K'S	RMX250S	24
11	104	田中 一	ガレージハイブリット	TT250R	23
12	111	池田忠夫	アムステーション	XLR250RN	22
13	112	瀬戸康一	モト ワークス	KLX250R	22
14	110	比留間智久	アムステーション	KLX250SR	22
15	21	坂田 勇	ステップワン	CRM80	21
16	106	松本幸治	ガレージハイブリット	KLX250ES	21
17	6	安倍雅明	MOTO SPACE	KDX250SR	21
18	103	吉友寿夫	よしともくんち	TT250R	20
19	19	成瀬裕記夫	ウイング豊田店	CRM250R	19
20	17	岸 和範	ガレージハイブリット	CRM250R	18
21	102	丸山幸利	モト・スポーツK'S	KLX250SR	18
22	109	内田由和	バイクショップMOTARO	TT250R	16
23	107	山本圭吾	RS.カタクラ	TT250R	15
24	11	中島明彦	名古屋南カワサキ販売	KDX200SR	15
25	12	小栗伸幸	OGUshowwithオジャズ	CRM250R	15
26	108	松田義弘	カワセモーターズ	ゼロー225W	15
27	1	生駒智洋	OZ Winks	CRM250R	11
28	9	谷川竜太郎	ウイングスポーツリュウ	CRM80	10
29	8	加藤昌宏	ウイングスポーツリュウ	CRM250R	8
30	5	井倉通孝	HOLLY EQUIP	KDX125SR	8
31	22	西村重雄	カスノモーターサイクル	DT200R	6
32	13	高倉勝仁	モトスポットサウンド	RMX250S	6
33	20	池田智泰	アムステーション	CRM250R	2

■2ストローククラス

順位	ゼッケン	ライダー	エントリーショップ	マシン	周回数
1	14	渡辺親弘	OLA'S FACTORY	RMX250S	29
2	15	田中 昇	ガレージハイブリット	KDX220SR	27
3	7	小倉良元	BIKE CLUB HOUSE	RMX250S	26
4	16	請川意次	オートスポーツ清水	RMX250S	26
5	2	尾崎哲生	OZ Works	RMX250S	26
6	3	大塚弘幸	ダートバイク	RMX250S	25
7	18	時田義猛	ハイパーキッズウイズ	CRM250R	24
8	4	栗林照高	モト・スポーツK'S	RMX250S	24
9	21	坂田 勇	ステップワン	CRM80	21
10	6	安倍雅明	MOTO SPACE	KDX250S	20
11	19	成瀬裕記夫	ウイング豊田店	CRM250R	19
12	17	岸 和範	ガレージハイブリット	CRM250R	18
13	11	中島明彦	名古屋南カワサキ販売	KDX200SR	15
14	12	小栗伸幸	OGUshowwithオジャズ	CRM250R	15
15	1	生駒智洋	OZ Works	CRM250R	11
16	9	谷川竜太郎	ウイングスポーツリュウ	CRM80	10
17	8	加藤昌宏	ウイングスポーツリュウ	CRM250R	8
18	5	井倉通孝	HOLLY EQUIP	KDX125SR	8
19	22	西村重雄	カスノモーターサイクル	DT200R	6
20	13	高倉勝仁	モトスポットサウンド	RMX250S	6
21	20	池田智泰	アムステーション	CRM250R	2

■4ストローククラス

順位	ゼッケン	ライダー	エントリーショップ	マシン	周回数
1	105	戸田 亘	ガレージハイブリット	XLR250R	27
2	101	西村之宏	OHZEKI RIDER'S	TT250R	27
3	104	田中 一	ガレージハイブリット	TT250R	23
4	111	池田忠夫	アムステーション	XLR250RN	22
5	112	瀬戸康一	モト ワークス	KLX250R	22
6	110	比留間智久	アムステーション	KLX250SR	22
7	106	松本幸治	ガレージハイブリット	KLX250ES	21
8	103	吉友寿夫	よしともくんち	TT250R	20
9	102	丸山幸利	モト・スポーツK'S	KLX250SR	18
10	109	内田由和	バイクショップMOTARO	TT250R	16
11	107	山本圭吾	RS.カタクラ	TT250R	15
12	108	松田義弘	カワセモーターズ	ゼロー225W	15

※4ストローククラスのゼッケンはデータ処理のため、100番台にしています。



▲レース後半計算したようにトップに迫った戸田選手。4ストローク1位 ▲競技前の集合写真。しかし選手達はレースのことしか頭にない



さてレースは6月19日午前10時10分にスタート。前日夜から降り続く土砂降りの雨の中、コンディションの悪化が心配されたが、そんなことはもとせず、スタート直後からスプリント並みの超ハイペースで飛び出したのが、エントリは今回

がはじめてというIAライダーの渡辺(オジャズファクトリーRMX)と、このコースを熟知している小倉(バイククラブハウスRMX)のズキコンビ。序盤の数周は、この二人に尾崎(OZワークスRMX)が、ただ一人なんとかからもうとするも

の、それも及ばず。渡辺はその後小倉とのランデブーを続けながらも周囲ごとには後続に差をつけ、1時間終了時点でやくも7位以下をラップしてしまふ。

結局最後までこの展開は変わらず終始トップをキープした渡辺が、エントリ初参戦とは思えない走りでも4時間を走破。29周と2位以下に圧倒的な差をつけて初優勝。2位には、KDX220SRを駆るハイブリットの田中昇。3位にはビッグタンク仕様のXLRで4時間無給油。総合3連覇を狙った同じくハイブリット戸田が。また渡辺とともに、最後まで好パフォーマンスを見せた小倉はガス欠にもなう1周のペナルティで5位に終わった。



トップライダー
大集結!!
雨中の極限戦!!

▲谷底のガレ場を走る。時間がたつにつれて、ライバルとの戦いというよりも自分自身との戦いになっていく

史上初の全日本級エンデュランスレースだ!!

コースを昨年までのパレ那須から池の平へ移して行われることになった第7回日本一王座決定戦。その名にふさわしく、より広い地域から多くのショップにエントリーしてもらおうという本誌のねらいで、関東関西どちらからも比較的アクセスしやすい池の平が、新たな舞台となったわけだが、本誌の思いが通じたのか、エントリー台数は過去最高の34台(出走33台)。ショップ別に見ても、

ガレージハイブリット、アムステーション、ウイングスポーツリュウ、モトスペースなど東西の常連を別にする大半が初参加。

また、ライダー別に見ても、上記ショップからの出走となる戸田亘、田中兄弟、比留間智久、池田忠男ら関東のトップランカーVS谷川竜太郎、安倍雅明ら関西のIAライダーというこれまでの構図にからむカタチで、モトスのチャンピオン小倉良元(7)、SSE Rのチャンピオン尾崎哲生(7)、しどきのチャンピオン内田由和(7)らのエリート勢。そして、渡辺親弘、請

川意次の両現役(7) IAライダーを筆頭とする瀬戸康一、吉友寿夫、小栗伸幸らのA級軍団が豪華エントリー。さらに、これらのライダーに続く格好で、モトス、パレ那須のレースでは、必ず上位に名前を見つれることが出来る西村之宏、大塚宏幸、時田義猛といったエキスパートがマシンを連れ、昨年までの東西対抗戦といった雰囲気から、いっきに全日本級のイベントヘステイタスアップ。日本一の名にふさわしいハイレベルな戦いが期待された。



▲TT250Rを駆る吉友選手。このレースを一人倍楽しんでいた



▲アムステーションからエントリーの比留間選手。今年KLX250を駆るがクラス6位に終わる



▲4ストローク、トップ3。やはり、この戸田選手が1位に……



▲関西の尾崎選手。渡辺、小倉両選手にからめずクラス5位に終わる



▲毎年、異色マシンを持ち込みSPLセプターを呼ぶウイングスポーツリュウCRM80を駆る谷川選手



▲▼新しいトレンドが見られた2スト部門に比べると、4スト部門のチューンはこれまでの手法がまだ主流。ここへ来ての2ストSPLの飛躍的な進化に、やや水を掛けられた格好だ。ただ、世界的に見れば、4スト車でモトクロス世界GPを制したハスクバーナや、ヨーロッパのエンデューロシーンでは常勝のKTMなど、4ストエンデューロにはまだまだ可能性もある。高剛性高回転高出力という、外国製4ストエンデューロのマシンコンストラクションは、確かに4スト車の次なるひとつの方向性だろう。



「まず、クラス優勝となった戸田選手のマシンですが、さすがに熟成されているという感じ。XLRならではマシンバランスとサスのセッティング、フレームの補強など



▲▲新しいトレンドが見られた2スト部門に比べると、4スト部門のチューンはこれまでの手法がまだ主流。ここへ来ての2ストSPLの飛躍的な進化に、やや水を掛けられた格好だ。ただ、世界的に見れば、4スト車でモトクロス世界GPを制したハスクバーナや、ヨーロッパのエンデューロシーンでは常勝のKTMなど、4ストエンデューロにはまだまだ可能性もある。高剛性高回転高出力という、外国製4ストエンデューロのマシンコンストラクションは、確かに4スト車の次なるひとつの方向性だろう。

2スト並みの軽さと、剛性をもとめる

4ストは古典的なSPL化といつてもいい

4ストクラスで今回上位をゲットしたのが、XLRとTTR。カタチのうえでは、これまでの本レースでは常勝を誇ってきたといえるXLRの牙城に新興のTTRが迫るような格好となったが、

「確かにカタチとしてはそうですが、ただ、最新のエンデューロマシンの流れといふことからは、TTRもXLRもこれまでの流れから抜け出したマシンではない。2ストエンデューロ車が、スパークロスを頂点とするモトクロスの流れを受け、ある意味で先鋭化しつつあるのと対照的だといえなくもない」

「まず、クラス優勝となった戸田選手のマシンですが、さすがに熟成されているという感じ。XLRならではマシンバランスとサスのセッティング、フレームの補強など

「そのうえで、

「そのうえで特に総合1位となった渡辺(親弘)選手のマシンは、サスが、非常にしっかりしている。セッティング自体を、ややハードなほうに振り、中間以降のふんばりを重視。ガレ場などでは、ややコツコツ感があるものの、ストロークが奥まで入らず、常にビギニング状態で、マシンを走らせる事が出来るのはいい。車体とエンジンのバランスもよく、しなやかなかにも剛性感たつぷりの仕上がりは新しい2ストエンデューロの流れを感じさせる。その点、2位と3位のマシンですが、それぞれ正立を倒立に、倒立を正立に換装しているわけだが、車体全体のバランスという面から見ると、やや注文をつけたくなる。SPLマシンという企画の趣旨上、何か変えなきゃという点は考慮しなくて

渡辺が語る「これからの2ストマシン」の行方

「このことは、2スト4スト問わずいえることだと思えますよ」と分析。全体としては、各車ともに、正立のしっとりとした安定感はあるものの、2ストに比べると、フロント回りの剛性感に欠け、ガレ場などでも2ストのように、軽さと高次元の剛性バランスを生かして、車体全体でショックを吸収していくような走りを持ち込みにくく、どうしてもサス自体の吸収性にたよった走りになってしまう。従来はトルク特性やトラクションの良さで、4ストマシンは2ストと対抗してきたわけですが、2ストが、4スト並みのトラクションを実現してきた現代では、4ストにも2スト並みの軽さと剛性が求められるように思いますね」

「ただ全体としては、各車とも2ストの特性を存分に生かした、なかなかの内容。エンデューロマシンとはいえ、最近の流れは、モトクロスライクな、運動性と安定性を高次元でバランスさせたものが世界的な流れ。当然のことですが、エンデューロライダーにも、これからは、そうしたモトクロス的な乗り方が、ある意味でもっと要求されてくるでしょうね」

「ただ全体としては、各車とも2ストの特性を存分に生かした、なかなかの内容。エンデューロマシンとはいえ、最近の流れは、モトクロスライクな、運動性と安定性を高次元でバランスさせたものが世界的な流れ。当然のことですが、エンデューロライダーにも、これからは、そうしたモトクロス的な乗り方が、ある意味でもっと要求されてくるでしょうね」



本誌が渡辺明が上位SPLマシンをベストテク・インプレ!!

独自の視点に立った理論的なマシン分析で定評の渡辺明が、今回の上位に入ったマシンを試乗。2スト、4ストに分けてインプレッションした。各車の違いと、そこから見えてくるエンデューロSPLマシンの最新トレンドとは――。

運動性、安定性。モトクロスライクだ

フロント、リヤのバランスがこれからの課題

今回の2ストクラスで上位に入ったのが、RMX250SとKDX220SRだ。奇しくもこれまでの本誌先行テストで、2車ともに好評価を得てきたマシンが残った格好となったが、

「やはり残るべきマシンが残ったということですか。RMX、KDXともに、レーサーベースで、市販車としては、まず非常に素性がいいということですね」とコメント。



▲▲アフターマーケットの市販パーツのボルトオンではなく、モトクロスライクなパーツを直接移植するマシンが増えたのは、これまでの2スト車にはなかった今年の新たなトレンド。モトクロスの流れを受け、年々先鋭化する2ストエンデューロの世界的な動きがここにも、各車ともに、ノーマル車とは比較にならない。レーサー以上の仕上がり。



「そのうえで特に総合1位となった渡辺(親弘)選手のマシンは、サスが、非常にしっかりしている。セッティング自体を、ややハードなほうに振り、中間以降のふんばりを重視。ガレ場などでは、ややコツコツ感があるものの、ストロークが奥まで入らず、常にビギニング状態で、マシンを走らせる事が出来るのはいい。車体とエンジンのバランスもよく、しなやかなかにも剛性感たつぷりの仕上がりは新しい2ストエンデューロの流れを感じさせる。その点、2位と3位のマシンですが、それぞれ正立を倒立に、倒立を正立に換装しているわけだが、車体全体のバランスという面から見ると、やや注文をつけたくなる。SPLマシンという企画の趣旨上、何か変えなきゃという点は考慮しなくて

「ただ全体としては、各車とも2ストの特性を存分に生かした、なかなかの内容。エンデューロマシンとはいえ、最近の流れは、モトクロスライクな、運動性と安定性を高次元でバランスさせたものが世界的な流れ。当然のことですが、エンデューロライダーにも、これからは、そうしたモトクロス的な乗り方が、ある意味でもっと要求されてくるでしょうね」

「ただ全体としては、各車とも2ストの特性を存分に生かした、なかなかの内容。エンデューロマシンとはいえ、最近の流れは、モトクロスライクな、運動性と安定性を高次元でバランスさせたものが世界的な流れ。当然のことですが、エンデューロライダーにも、これからは、そうしたモトクロス的な乗り方が、ある意味でもっと要求されてくるでしょうね」



▲今回優勝した渡辺選手はもちろんのこと、MXIAライダー小栗、佐合選手も遊びに来るので、プロライダーのマイコンコントロールも聞けるかも!?

「この大会はショップ対抗戦でのトールSPLマシンのレースである。ここでは各クラスの優勝マシンをてがけたショップを紹介する」

PRO SHOP紹介

FOJAS FACTORY

今回、優勝した渡辺親弘選手が駆ったRMX。このマシンの製作を行ったのが、静岡県清水市にあるOJAS FACTORYだ。代表の小沢氏もMXライダーであり、最近では自ら積極的にオフロードレースに参戦。実戦からのノウハウを用いてモトクロスライクな始めエンデューロサイ、トールマシンのチューニングを手掛けている。特にメーカー純正パーツの流用してオリジナルパーツの製作ワンオフパーツもライダーの好みに合わせてくれるということだ。また、トランスポーターの製作もやってくれるそうなのでこれからレースを始めたい、やっていると行き着けのショップがない人にはもってこいのショップだ。