

所さんが手がけた世田谷焼きって、いったい何だ？



Daytona

Daytona 6月号 第20巻第7号 2010年5月1日発行
 (毎月1日発行) 1991年11月6日 第三種郵便物認可

5

「Daytona」
No.227
MAY 2010
定価 680yen

ホビダス
www.hobidas.com

ASOBINO-TENSAI
WWW.DAYTONA-MAG.COM

しょう油からクルマまで

定番アイテム再評価

Daytona的エコカー遊び

エコ・キャノンボール

南の島が俺を呼ぶ

ハワイでドーダ!!

ジャパニーズ2ストロークに魅せられた

バイクビルダーの物語

DUB SHOW TOUR 2010
in ANAHEIM, CA

祝完成!! ファモゾン03 制作現場に 潜入取材



第二回

楽しい乗り物には目がない弊誌編集長が、毎月きになる乗り物を見つけてインプレッションを行う連載「チャオ・チャオ・マッキーナ」。連載2回目となる今回は、オーストリアのバイクメーカーKTMが世に送り出した、異色のライト・ウェイトスポーツ「X-BOW」だ。



KTM X-BOW

タ
ハ
リ
モ
ト

[Chao Chao Macchina]

Text/Go Nagata 米田 義 Photo/ken TAKAYAMA 梶原 健
Call/Zoom Tel : 045-295-2177 URL : www.zoom-car.co.jp

About KTM

1953年に創業したオーストリアのバイクメーカー。年間約8万台のオートバイを生産し、現在ではドゥカティを抜いて、ヨーロッパ第2位のメーカーに成長。そして世界12カ国以上で販売されている。オフロード、ダカールラリー、モトGPといったレーシングシーンからフィードバックされたアイデアをもとに、開発・販売されるバイクは、世界中で高く評価されている。



TOYO TIRES ターンパイク

センターコンソールにあるスタートボタンの次に、ステアリングに装着されるMODEボタンを押して、再度スタートボタンをプッシュしてエンジン始動。エンジンはアウディ製のターボチャージャー付き2.0リッター4気筒。現行A3やTTクーペに搭載されると同様のモノ。最大出力240ps/5500rpm、最大トルク310Nm/2200-5400rpmを発生する。720kgの車体には、十分すぎるほどのパワーと言える。ボディパネルの脇から張るのはフロントの横置きインボードサスペンション。2008年の発売開始以来、現在までに約600~800台が生産され、ここ日本では現在までに10台ほどがZOOMの手によってデリバリーされている。価格は880万円~1440万円となっている。



首から下はすっぽりとモノコックに収まる。クラッシュボックス内蔵のカーボンモノコックに包み込まれる安心感はフォーミュラーの cockpit に収まったときのイメージに近い。全長 3738mm × 全高 1915mm × 全幅 1920mm と写真で想像するよりも実物は立派。ボディデザインはザルブルクにあるキスカデザインが担当している。

バーチャルみたいなリアル

KTMが作ったスポーツカーが公開された。そんなニースが流れたのは2007年のことであった。

モトクロス世界選手権やダカール・ラリー、さらにはMOTOGPなどで活躍した2輪メーカーが突如として4輪を販売するというのだから、驚いた。しかもカーボンモノコックを採用したスポーツカーだということだから、気にならないわけがない。いつかは乗ってみたい。そう思い続けてもう3年近い月日が流れてしまっていた。

そんなX-BOWを日本へ輸入している会社がある。という情報を聞きつけて、早速取材を申し込むことに。ついに、X-BOWのステアリングを握るチャンスが訪れたのである。

単体重量70kgというCFRP(カーボンモノコック)を採用した、その車体その作りは相当本格的なモノであった。シャシーの設計を行ったのはイタリアのレーシングコンストラクターであるダラーラ。インボード式のフロントサスペンションを備え、エンジン

採用され、屋根もなく、ドアもない。

F1に乗るドライバーのように頑丈なカーボンモノコックを跨ぎ、RECAROと刻印されているシートに腰を下ろしてみる。モノコックに直つけられたシートはスライド機構を持たず、ドライビングポジションは可動式のペダルボックスと、チルト&テレスコピック付きのステアリングを調整し行う

仕組みとされている。ワインカー、ホン、ライト等々のスイッチは、リリース機能付きの小径ステアリングのセンターに並べられ、コクピットの中心には、スピード、回転数、水温、警告灯などが表示されるデジタルメーターが一個だけ。あとはひたすらカーボン剥き出し。まさにレーシングカーなみの簡潔さで纏められているのだ。

それはそれはハードでビキーで扱いつらいクルマ。一見ただだけでは、そうイメージしてしまうけれど、しかし、X-BOWは驚くほどにイージーにドライブできてしまう。

車重に対しては十分すぎるほどのトルクを発揮するアウディ製のパワー

トレインの恩恵を受けて、低速域でもスイスイと走り、速度を上げていけば、限界の高いシャシーが高いコーナリングスピードを受け付けてくれる。

剛性の高いカーボンモノコックは、ドライバーに対して常に正確で緻密なインフォメーションをタイムラグ無く伝達してくれるためスピードを上げて行っても漠然とした怖さはない。だから自信を持って、トドンスピードを上げていくんだけど、ついぞ、挙動が破綻する気配すら見せることはなかった。向きを変えた分だけ曲がり、スロットルを踏み込んだ分だけ加速していく。何処まで行っても操作に対して素直。ひたすらオンザレールを決め込むのである。

X-BOWにドラマチックなんて言葉は似合わない。そこにあるのはただひたすらの現実。メーターが壊れているんじゃないかと錯覚してしまうほどのコーナリングスピードをリアルな物として冷静に体感させてくれる。まるでシミュレーターみたいなクルマなのである。

