

全国100万人の初・中級者へ。 WR250R、やっぱ最高だ!

RC甲子園"HITMAN"フルエキゾースト、ノグチシート、ダートフリーク、ワイズギアパーツ、そして各部の軽量化で簡単に戦闘力アップ! しかも乗っていて楽しい!

この柔らかく扱いやすい乗り味なら、きっとSUGOのコースも疲れずに楽しめるのではないかと……
そんな予測はしていたのだが、それがこれほどズバリと当たるとは思わなかった。
全体的にコンパクトであるがゆえのグランドクリアランスの小ささも問題なし。
WR250Rは「カントクでなくても速く走らせられる夢のトレール」だった!

photobyYusukeKashiwazaki
textbyKatsuhisaMikami





安っぽさなし、最高の250だ

だれでも、バイクを乗り換えるときには不安を感じるものだろう。価格も安いものではないし、試乗はしていても実際に購入して乗ってみたら「前の方がよかった……」と思うのはよくある話だ。

僕の場合も長いこと外国車や逆輸入車に乗り続けてきたので、いくら最新で評判のよいWR250Rといえど、やや不安があった。いざ整備したりカスタマイズしていったらすると、「やっぱトレールだなあ」的な悩みが出るのでは……と。

だが、自分なりに納得できるレベルまでカスタマイズした印象、そしてSUGO 2 DAYS ENDUROを走っての感想をまとめると、一言で「最高だった!」となる。なんの不満もなかったばかりか、非常に楽しみながらカスタムし、走ることが出来た。これまでの市販トレールとしては高価な70万円超の価格はダテじゃない、安っぽいところや、がっかりさせられるところはまるでなかった。

そして最初に結論から言うと、コンペだけでなく、コースから飛び出ているんな場所で乗りたくなってきた。どこでも行けるんじゃないか? コイツ! 的な驚きだ。本当にいいマシンをチョイスしてよかったと、今心底思っている。

性能をさらに高めた数々のパーツ

SUGO 2 DAYSの前に、少しでも軽くしたいとナーバスになっていただけに、じつに多くのパーツを各メーカーに協力していただいて手配した。

まずマフラーだ。これはヤマハ系のパーツでは特に定評があり、今季鈴木健二も使用するというRC甲子園の「HITMAN」フルエキゾーストを入手。サイレンサーは触媒入りのストリート用しかこの時点ではチョイスできなかった(現在はレース用のサイレンサーもオーダー可能だ)のがネックだったが、しかし実際に取り付けてみたら不安は雲散霧消。低中速でのツキが大幅によくなり、上も気持ちよく抜けるようになった。しかも軽い。

スタンドをかけて傾いた状態から起こすだけで、リアまわりがかなり軽くなっているのがわかる。

シートは、やはり鈴木健二が輸出仕様のハイシートを装着していることから、僕もそれを装着したいと思っていた。が、どうせなら最近人気の高いステップシートも試してみたい……ということで、ラリー、エンデュロ用のシートで定評のある野口装美にお願いしてフルオーダーでステップシートを製作していただいた。ノーマルよりも1cm~2cm程度前の部分を高くし、ほんのわずかに後端をステップ形状としたデザインでオーダー。表皮はバックスキン調で高級感のあるアルカンターラをお願いした。

また、アンダーガード、チタンステップ、フロントフォークガード、ケースカバーガードなどプロテクター類はワイズギア製品をチョイス。

さらに最後の仕上げとして、ダートフリークのZETAハンドルバー&ファットバー用クランプ、ハンドガードピボットレバー、パーエンドブラグ、アルマイトボルト、プレーキセーバーなど細部ゆえに気を遣いたいパーツをセレクトして完成させた。その出来はまさに自画自賛できるくらい素晴らしいものに仕上がった。

Long Term Impression



押し回しても感じる軽さ。精度も高く誰でも簡単にボルトオンできる。触媒内蔵のストリート用だが、レースでもとくに不満を感じることはなかった。
HITMANストリートマフラー-TY1 チタンEXステー付チタンサイレンサー
価格◎13万4400円



単体で手に取ってみると驚くほどの軽さを感じるチタン製エキパイ。コスト的にちょっと……という人には、ステンレス素材でサイレンサーもバンド止めのタイプ(10万2900円)も用意されている。さらにチタンEX+バンド止め、ステンEX+直づけステータイプと合計4種のラインアップがある。



騒音、排ガス基準をクリアしていることを証明するJMCA認定カードも付属。レースでは必要ないが、だこの音量であれば車検で落ちることはないので安心。近々、レース専用サイレンサーも発売される予定。もちろんエキパイは共用できる。



自分の好みでサイドカバーはWR250X用のブラックに交換。またラジエーターシュラウドがこすれて白くなってしまいがちなので、N Styleのゼッケンベースを加工して貼り付けてプロテクターとした。シャープに仕上がっていると思うのだが、どうだろうか？



SUGOではナンバープレートが必要ないので取り外しているが、テールにはワイズギアのカーボンライセンスホルダー (2万9400円) を装着。軽く強度も十分で、木古内や北海道4デイズではこれを使う予定。ライセンスランプ、リフレクターなど公道走行に必要なパーツがすべてセットされているのはさすがワイズギア

インデューロを最優先に考えてパーツをチョイス。 軽量化と合わせ、整備性も大幅にアップしたWR250R

問い合わせ先◎RC甲子園 <http://www.rckoshien.co.jp/> TEL:072-726-5310 (YSP大阪支部) /ダートフリーク <http://www.dirtfreak.co.jp/>
TEL:0561-86-8301 /野口装美 <http://www.a-seat.jp/> TEL:0575-28-2057 /ワイズギア <http://www.ysgear.co.jp/> TEL:0570-050814
EBC JAPAN <http://www.ebcbrakes.jp/> TEL:03-3396-7367

RC甲子園から、レース用サイレンサーとチタン! スポークもスタンバイ。
現在商品化に向けてテスト中



触媒を内蔵していないため、さらに軽量化されているサイレンサー。音量は94dBなので各地のコースでも問題ない。近日中に乗ってみる予定だ



SUGO 2 DAYS ENDUROで鈴木健二が使用していたチタンスポークも発売予定。ノーマルよりも約40%ほど軽量化できることになる。パネ下のしかも回転部分のため、軽量リム、アルミニップルと組み合わせればハンドリングが遊変するはずだ。1本1000円未満の価格で発売したいなあ……とRC甲子園では言っている

ノーマルのままでも戦闘力の高いWR250Rだが、やはりレースに出るならそれなりに軽量化したい……と、鈴木健二のISDE仕様車に乗って強く感じた。

そこで、各メーカーのパーツを使用して大幅にモディファイ、軽量化したのがこの車両だ。最大の軽量化ポイントはやはりマフラーで、フルエキゾーストに交換するだけで約3kgの軽量化になり、またそれによって不要となるEXUPのサーボモーター、補機類の取り外しでさらに1.5kg~3kg程度軽くなる。

わずかな差というなけれ、僕だけでなくほかのライダーもバイクを取り回して「全然違う!」というほど軽くなる。とくにサイレンサーの軽量化は車両の重心から遠く離れている部分だけにハンドリングもよくなり、サスの動きもよくなる……と一石二鳥のカスタマイズと言えさる。

また、騒音規制に適合させるために装着されているのだろう、エアクリナーボックスの上面に配置された各種の補機類……シリンダーの負担で高回転時のみ開クフラップ、AI機構などもすべて取り払ったので、パーツの交換と合わせて10kg近い軽量化は達成したはず。

もちろん、厳密に言えばこの仕様では吸気音などは大分大きくなるので騒音は大きくなるが、そこはあくまでトレール車。僕は十分静かだと思ったが、カスタムする人は自分の責任で用途をよく考えてチューンして欲しい。

費用もかかるが、ここまでやれば外国車勢と十分互角に渡り合える実力になる。エンジンのツキもよく、乗っていて実に楽しいこともポイントだ。それはまあ、鈴木健二の走りを見れば誰でもわかることなのだが……

