

ZZ-R1200用パーツを多用した、独自のエンジンチューンナップ。

ZRXのエンジンは、この1200からメッキシリンダーが採用された。耐久性の高さや、抵抗の少なさでメリットの多いメッキシリンダーだが、その加工の難しさからチューンナップの常套手段である、ボアアップによる排気量増大が現実的に不可能になってしまった。

ただし、元々のポテンシャルが高く、吸排気系の交換やハイカムを組み込むだけで簡単に馬力が上がるエンジンであることも知られている。だが、手軽にバ

ワーアップできるせいで“ほどほど…”のパワーアップで終わってしまう場合も多い。しかし、このマシンを製作したベガス代表の山本氏のように、とことんまでやり尽くさない気が済まないチューナーが居る。

このマシンのエンジンは、同系列で基本構造を同じくするZZ-R1200用の純正パーツを使用することで、より高度なチューニングを果たしている。プロファイルがより高回転型に設定されているZZ-R用のカムシ

ャフトや、ピンハイトが高く圧縮比が向上する同車のピストンを採用。だが、バルブスプリングはあえてZRX純正のシングルタイプを使用する。

リフト量やオーバーラップが増大し、高回転を多用することを狙ったハイカムを使用するのなら、ジャンプし難いダブルのバルブスプリングを使用するのが常道。そこに疑問を感じ尋ねてみた。

「ひとつはレスポンスを落とさくなかったから。ダブルスプリング化はどうしても抵抗が大きくなりますから。もうひとつはカムとロッカーアームのカジリの危険性を少なくしたかったからです。押しつける力が強ければ、それだけカジリは起きやすくなります。あくまでストリートカスタムですから、メンテナンスのサイクルは長くとれた方がいいですよ」と、山本氏。

エンジンへの気遣いは徹底している。例えばピストンピン。ZRXとZZ-Rのピストンピンは全くの同一サイズ。ならば、ZRXのピストンピンをそのまま使用してもかまわないのだが、山本氏はZZ-R用を使用する。

「両方を見比べれば判りますが、表面処理がハッキリと違う。ZZ-R用のピストンピンは表面が粗く仕上げられていて、オイル保持がより優れているのです」。

なるほど、選ばれたパーツ、施された加工のひとつひとつに理由がある。しかもいちいちマニアックだ。エンジンを、マシンを知り尽くしていなければ、こういうセリフは出てこないものだ。山本氏はもともとレーシングライダー出身で、ZRX1100をレーサー化し自らライダーとしてレース参戦を行ってきた。チューナーとしてだけでなく、ライダーとしてもZRXと接してきた重みがそこにはある。ZRXを知り尽くした男なのだろう。

例えば、ベガスのオリジナルパーツで高い評価を得ているバクトルクリミッター。これもレース参戦



ENGINE



コンロッドに強度の高さに定評があるキャリロのH断面形状を採用する。また、ピストンやカムシャフトは同系列でよりハイスペックなZZ-R1200の部品を多く採用しパワーアップを図る。上のピストンは左がZZ-R用、右がZZ-R用。ZZ-R用の方が圧縮比が高くなる。ボートは積肌をレイに落とされている。ベガス製のバクトルクリミッターも装備。

POWER UNIT



マフラーはベガスとはレースで協力関係にあるビード製フルチタンマフラーをチョイス。サイレンサーがコンパクトなレーシング仕様。吸気は定番のビードR&DのケーヒンFCRキャブレーターを装着。ベンチュリ径はφ39mmで、異物吸入を防止するネット付きファンネル仕様を選択する。

より高回転型のベガス・ハイハイブナイター。低中速が扱いやすい純正イグナイターもデュアル装着。標準装備のイモビライザーも使用可。

カム周りへのオイル供給ラインに、ベガスオリジナルのオイルラインをフィッティング。エンジンにもドレスアップ的要素があってもいい。