

ZRX進化形

Make an **A**dvance, Have an **E**volution.

# PEGASUS

ペガサス

2000 ZRX1100

## ビッグネイキッドの枠を超越したモンスター。

いわゆるレプリカとは対極をなすネイキッドでありながら、スピリットは生粋のレーシング。市販車ベースのプロダクションレーサーに、再び保安部品をつけたようなスパルタンなマシンを紹介しよう。

text/S.YATSUSHIRO 八代俊二 photo / E.ISHIMURA 石村英治 S.OKUMURA 奥村純代  
取材協力/T1サーキット ペガサス TEL 092-864-0928



### 尖ったパワー特性を使いこなすための、バランスのとれた足周り。

レースで連勝するほどのポテンシャルを持ったビッグネイキッドを、ストリート仕様に仕立て直すとうなるか？ という疑問に答えてくれるのが、オートボリスを中心に九州地区で積極的なレース活動を展開しているカスタムショップ、ペガサスが製作したZRX1100だ。

このマシンの特長は、レーシングマシンとしてのポテンシャルを確保するために高度なチューニングが施されている一方で、製作コストを抑えるために、同系列のパワーユニットを搭載するZZ-R1100からエンジンパーツを多数移植していることである。

カムシャフト(ヨシムラST-1)、ピストン(ワイセコ78φ)といったチューニングパーツは実績のあるメーカーのものを採用しながらも、クランク、ミッションといったエンジンの主要部品はZZ-Rから転用し、確実性とコストパフォーマンスを両立させているのである。他にも、エンジン内部の部品のかなりがZZ-R用に入れ替えられており、クランクケース、カムシャフト、ピストンを除くすべてが事実上、ZZ-R1100エンジンに生まれ変わっていると言ってしまうほど別物に仕上がっている。

ポート研磨、面研といった基本的なチューニングが

施されたシリンダーヘッドに、ヨシムラのST-1カム、ワイセコのピストンを組み込んだエンジンは、吸排気系にFCR39φとKファクトリー製オールチタンのフルエキを組み合わせて、最高出力は後軸162PSを発生するまでになっている。

ピークパワーの向上もさることながら、スロットルの開け閉めにも敏感に反応する、シャープなレスポンスを実現している。その鋭さはまさしくレーシングマシン。エキゾーストサウンドもまたレーシングマシン並で、サイレンサーには、最近MotoGPで流行の容量の小さなタイプが装備され、低回転域では野太く重厚なサウンドを、高回転域では鼓膜がしびれるような弾けたサウンドを発生させる。

もっとも、大幅なパワーアップのおかげで、スロットルを閉じた時のエンジンブレーキの掛かりも強烈で、ハードブレーキング時にはリヤタイヤの滑りやホッピングを誘発しがちだ。そこでこのマシンでは、減速時に自動的にバックトルクをカットする、オリジナルのバックトルクリミッターを装備している。

一方、車体は、フレームはノーマルながらも、フォー

クブラケットとスイングアームを高剛性のものに換装、サスペンションも前後共に実績のあるオーリンズ製をチョイスし、オリジナルセッティングが施されている。中でも注目されるのは、最近発売されたばかりの正立フォークで、スーパースポーツとは異なる形状と剛性を持つビッグネイキッドのスチールパイプ製ダブルクレードルフレームとの相性が気になるところだ。

ブレーキは、フロントにベルリンガー製の6ポッド、6パッドキャリパーをチョイス。動力性能に合わせて、圧倒的な制動力を確保している。リヤブレーキはキャリパーこそノーマルのままだが、キャリパーサポートやディスクローターを小径化することで、バネ下重量を軽減。同時に、エンブレとリヤブレーキの併用による後輪ロックを起こしにくくしている。

前後ホイールはドゥオーモ製のマグネシウムホイールを採用。リヤは6インチにサイズアップして、パワーアップしたエンジンのトラクション確保を図っている。

以上が主要なチューニングポイントだが、鋭さと速さを追い求めたチューニングに徹していることが、容易に理解できるマシン造りだと言えるだろう。