



97
MACHINE TEST in
SUZUKA
SP250

ヘガススポーツ
藤井雄大
TESTER/和歌山利宏



ヘガススポーツ代表の上林氏。85年の鈴鹿8耐では、自らGSX-R750を駆り11位という好成績を収めている

VEGA SPORTS SUZUKI RGV-R250SP

ハイクオリティな足回り 素性の良さを感じるマシンだ

大阪にあるヘガススポーツの代表である上林さんは、もう20年も前のレース仲間の人だ。現在はRGV-R250SPのSPマシンの普及に関して、関西方面では中心的な存在として活動している。試乗する前、その上林さんと挨拶を交わした。そのとき上林さんは「ウチの若いライダーも、足回りのことは今一歩よく分からんみたいだから、テストした具合をあとでよく教えたつてや」と言われてしまった。そんなこともあって、さぞかしサスペンションのセッティングはメチャクチャで、ハンドリングもひどいものでないかと勝手に想像していたものである。

ところが乗ってみたらとんでもない。足回りは実にすばらしいではないか。はつきり言っていて、タイヤのグリップレベルとエンジンパワーに対して、足回りはオーバークオリティと思えるくらいである。もっとエンジンパワーを上げてスリックタイヤを履いても、使えるところと思えるほどの車体なのだ。そのためサスペンションのセッティングがどうのこうのと、こたくを並べる必要がない。素性がいいからセッティングに神経質になることはなさそうなのだ。

と把握しやすいものになっている。これは上林さんとも意見が合ったのだが、昔のRG500のレーサー（80年ころのスクウェア4エンジン搭載したマシン）みただ、車体姿勢が前上りに感じるが、下手に尻上りにしないほうがいいのだろう。

そして、前後輪は跳ねることもなく、実に安定して路面を走らせていく。サスペンションは乗り心地さえ良く感じるほどである。車体回りには十分な剛性感があり、サスペンションのグレードも高いようだ。

ところが残念なことに、エンジンはアンダーパワーである。回転の上限は12800回転でビタリと止まってしまふ。当日のギアレシオはショートだったため、ストレートでは吹け切っていたのだが、それでも12800回転止まりだった。TZRと比較すると、明らかにストレートのスピードは劣っていた。車体にしてもエンジンにしても、いい意味と悪い意味の両方で、ノーマルのいいところがそのままといったところだ。中遠域もそこそこだが、エンジン特性はノーマルをそのままいくらか上乗せしたようなフィーリングなのである。

RGV-R250SPがデビューしたのは96年だから、ライバルモデルより数年は後発だったことになる。だから、剛性レベルもサスペンションもより現代的な水準にあるようだ。これならば、マシンセッティングに気を遣わなくて済むから、SPを戦うライダーにとってありがたいはずである。SP250でガンマユーザーが増えていることがうずけるというのだ。

ハンドリングは、車格を一回り大きく感じるとはなっていない。だが決してタイムンションそのものが大きいわけではない。むしろコンパクトなのが、挙動が落ち着いたっぷり安定しているのだ。乗ると大柄に感じるのだ。だから安心感が高いし、思い切った攻め込んでいくことができる。そして、ゆったりとバンクしていく、それに合わせてナチュラルに旋回を始める。そこには神経質さなくマイルドでさえある。

ややフロントが高く感じても、積極的に前荷重を掛けていくタイプではない。レーシングマシンはくなくとも言えないこともないが、ヘッドパイプが高い位置にあることでブレーキング中でも安定し、バンクングもゆったり

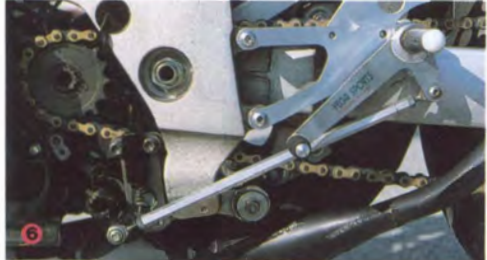
ちょうど2年前になるが、RGV-R250SPが発売されたとき、これのSPマシンにもススキの電圧テストコースで試乗した。確かそのときは13000回転までは回ったはずだ。そして、もう少しパワーがあったと覚えている。もともと、そのときはファクトリーチューンで、ひよつとするとアガガ仕様のエンジンであったかも知れない。そう考えると無理もないのだが、エンジンパワーはもう少しなんとなかならないものだろうかと思ってしまうのだ。

だから余計に足回りをオーバークオリティに感じるのだろう。だが、このパワーでも戦闘力として十分なものがあろうというところは、いかに足回りのアドバンテージが高いかを証明していることだと思ふ。エンジンのチューンアップに気を遣ったり、お金を掛けたりするのとは、このクラスのあるべき姿じゃない。そう言った意味で、このガンマは大切な存在なのかもしれない。

でも、このまま12800回転から上が伸びて、ピークパワーも上乗せされたりしたら、それはもう、すごいポテンシャルをもったマシンになるに違いない。



①チャンパーは様々なタイプをテストした結果、中低速を重視した仕様を使用している。サイレンサーは無鉛ガソリン用を装着
②③チャンパーやステップ、ラジエター以外は、オートリメッサのキットパーツを使用する
④ラム圧を装着している。ボックスはオートリメッサのキットパーツを使用
⑤ラジエターもオリジナルを使用。容量はキットと変わらないが、安価で完全ボルトオンだ
⑥ステップはオリジナルを使用。さらなる操作性の向上をねらい、キットより前方にステップバーが設定されている



ヘガススポーツは、ススキ車でプロダクションレースに参戦している関西方面のレーサーにとって、心強い存在だ。現場では、すべてのススキユーザーに対して

ツインアドバイスやスベアパーツの供給を数している。また、セットアップスタイルを兼ねた走行会も、鈴鹿とTで開催。培ったノウハウを常にユーザーに提供するように努めている。

97シーズンは、T-1選手権最終戦のSP250クラスで、藤井雄大と手本幸司が見事ワンツーフィニッシュを決めたほか、鈴鹿選手権でもコンスタントに上位入賞を果たしている。また悪天候の中で開催されたサイバレルレースとなった鈴鹿SP4耐は、マシントラブルのために悔しい結果を挙げられなかったが、序盤はトップを行き抜け、そのポテンシャルの高さを伺わせた。

またSP250だけでなく、NK4やSP-NKに關してのノウハウも豊富に持っている。NK4にはGSX400インパルスとバンデットで参戦。NKには90年の全日本選手権T-1クラスランキング7位という経歴を持つ大豊とGSF2000の組みあわせで、好成績を収めている。今回のテストには、鈴鹿に出場した藤井雄大のほか、寺本幸司も持ち込み、積極的にデータの収集をした。