

TRX850 鈴鹿 8 時間耐久レーサー

TRX 850 SUZUKA 8 Hours' Endurance Racing Machine

猪崎次郎 Jirou Izaki 小栗幹夫 Mikio Oguri 仲秋 — Hajime Nakaaki

平野和行 Kazuyuki Hirano 平野文人 Fumihito Hirano

●モーターサイクル事業本部第2プロジェクト開発室



図1 TRX850

1 はじめに

公道でいかに楽しく、かつ安全に速く、また物理的な速さだけではなく、乗り味の満足感までをユーザに提供するというコンセプトのもと、1995年にビッグボアツインTRX850をリリースした。翌1996年には欧州にもリリースされ、市場の反応としては、その後他社より同じコンセプトのモデルがリリースされたことからいえば、我々の狙いは間違っていなかったことが実証された。

このTRX850は、公道での楽しみを最大限に発揮させることを第一に開発したが、一方では、この狙いである「安全に楽しくかつ速い」ということはサーキットでも通用するはずで、これを実証したいという我々の気持ちを押しさえ切れずにいた。そんな折、元GPライダーの平忠彦氏、クリスチャン サロン氏と組んで鈴鹿8時間耐久レースに参戦する話が持ち上がり、1996年、1997年と2年続けて参戦した。その結果は、1996年は予選2分17秒台、決勝24位、1997年は予選2分15秒台、決勝18位であ

った。さすがに絶対的パワーでは4気筒勢にはかなわなため、ストレートではかわされたが、S字コーナーであるいわゆるコーナーの連続する場所では並みいる4気筒勢を抜き去り、レース結果と合わせて我々の考えが間違っていないことが実証され、非常に満足のいく成果を得ることができた。

そこでTRX850の1997年仕様を中心に、8耐レーサーの概要を紹介する。(図1)

2 開発の狙い

ビッグボアツインのメリットを最大限に生かすため、エンジンと車体を下記の狙いで開発した。

①エンジン

- ・ 最高出力狙いではなく中間加速特性をよくして、いかにして8時間を楽に走りきるか。
- ・ 鈴鹿はある意味では高速サーキットなので、レーサー

として最低限の絶対出力は確保すること。

- ・市販車へのフィードバックも考慮するため、耐久性には余裕を持たせること。

② 車体

- ・初期旋回が軽く、かつ鋭いこと。
- ・エンジンのパワーアップ、特に中速域のパワーに耐えられる剛性を有すること。
- ・サーキット特有のハードブレーキングやスリックタイヤの高いグリップ力に耐えられる剛性を有すること。
- ・軽量であること。

3 主な変更内容

上記の狙いを達成するため、エンジンと車体共以下の変更を加えた。

3.1 エンジン

まず、ビックボアツインのメリットを最大限に生かすため排気量を897.4ccとし、ケーヒン社製FCR41キャブレタと中速域重視のレーシングカムシャフトを採用した。これにより、中速域のパワーアップとレスポンスの向上がはかれた。前述のS字コーナでの速さは、この3点の変更によるところが大きい。

さらに、レース用鍛造ピストン、オーバサイズバルブ、6速ミッション、オーバーレーシング社製チタンコンロッド、タイラレーシング社製マフラーをあわせて採用し、サーキットでの最低限のパワーを確保した。テスト時にはライダーから高速型のエンジンセッティングを要求される場面もあったが、あえてビックボアツインのメリットを生かすために中速重視型のエンジンを選択した。

3.2 車体

レーシングスリックタイヤを装着した状態でも軽快な初期旋回性能を確保するため、フレームのヘッドパイプ回りの補強を行い、創輝社製φ48レース用正立フロントフォークとマルケジーニ社製前後ホイールを採用した。さらに、YZF1000改リヤアームを併せて採用することにより、パワーアップしたエンジンに対応した車体剛性を確保した。また、軽量化として、FRP外装品、クイックチャージ付きアルミタンク、タイラレーシング社製バックステップを採用した。

以上のエンジンと車体に関する主な変更点と、その他にもクランクケースのバリ取りなどといった細かい所まで手を加えることにより、前述のように、S字コーナで4気筒勢を抜き去るレーシングマシンを製作することができた。

4 おわりに

今回のTRXレーサー開発は通常の市販車開発業務と並行して行ったため、各メンバ共負荷がかなり大きかったが、そこはいわゆる情熱の力で乗り切ることができた。ただし、部品製作メーカーをはじめとする関係各位の皆様には、数々の部品を特急で作っていただき、大変御迷惑をおかけしました。この場を借りてお礼申し上げます。

また、第2プロジェクト開発室としてレースに参戦した以上、昨年と一昨年で得たノウハウをいかにして実際の市販車にフィードバックさせるかが、我々に課せられたこれからの課題であり、義務であると考えています。

