

最強コーナーリングマシンを
どう乗りこなすのか？

すべては1985年の
初期型から始まった。

まだレプリカという言葉もな
かったころ。軽量・コンパクト・
ハイパワーなGSX-R750のイン
パクトは、その後の'93年CBR
900RRデビュー、そして'96
年のYZF-R1へと繋がっていく。

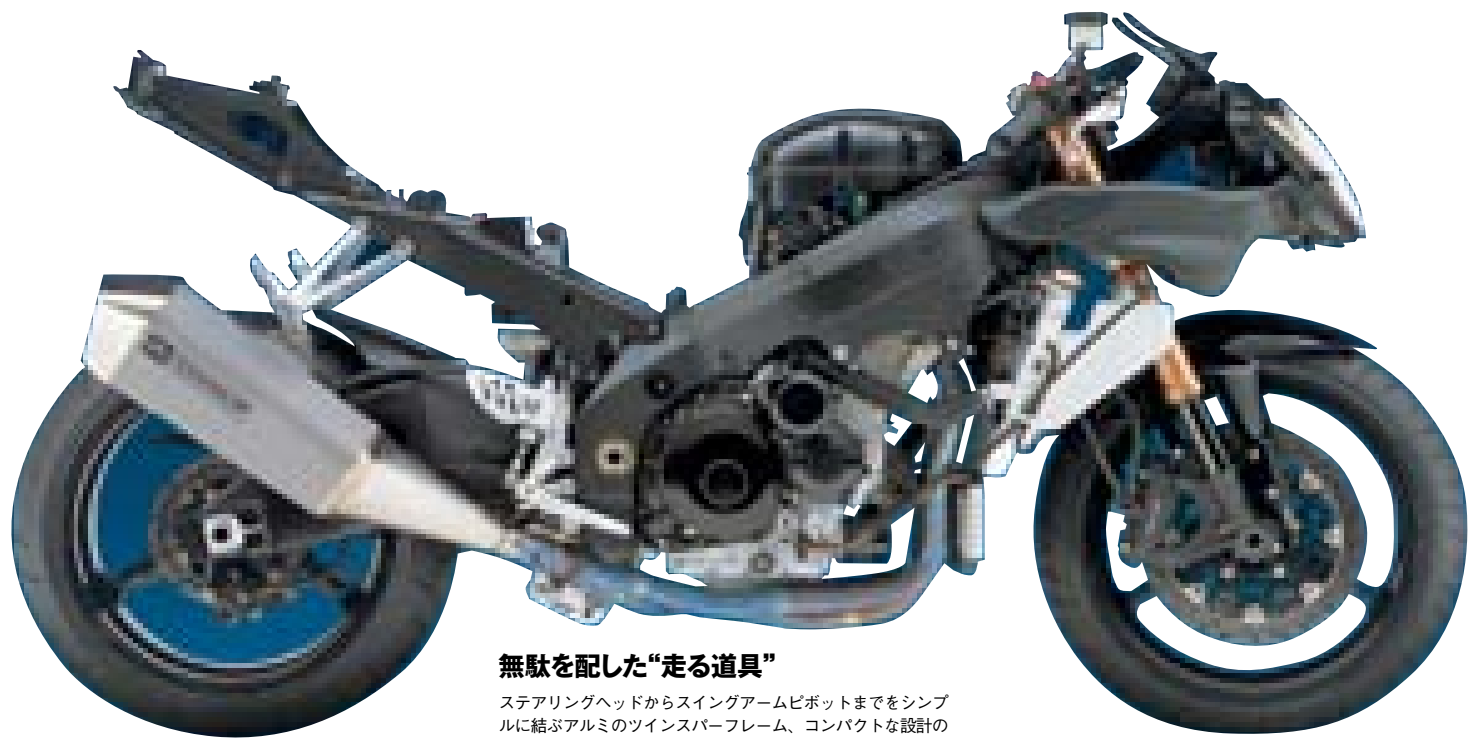


GSX-R

を乗りこなす

スズキGSX-Rといえば、言わずと知れたスーパースポーツの代表格。突飛な技術には飛びつかず、実直に進化を遂げるその姿勢は、いまま変わらず欧米を中心に圧倒的な人気を誇っているのである。折しも2007年モデルが発表されたばかり。その特徴を掘り下げてみよう。

PHOTO/H/NAGANO 編集部
ILLUSTRATION/MATSUYA LAND



無駄を配した“走る道具”

ステアリングヘッドからスイングアームピボットまでをシンプルに結ぶアルミのツインスパーフレーム、コンパクトな設計の水冷4ストロークDOHC4バルブエンジン。特別なことはせず、ひたすら細部を煮詰め続ける。それがGSX-Rの進化だ。

ライダーを魅了してきた

先鋭化を極めるその進化とは

どこまでもニュートラルなハンドリング。そしてサーキットから抜け出してきただけのようなスパルタンなルックス。それが1985年の初期型以来受けつがれるGSX-Rシリーズの伝統だ。先ごろ行われたINTERMOTで発表された2007年モデルでGSX-Rシリーズとしては22年目。スポーツバイクのシリーズとしては異例なほど長い。それだけ世界中から認知されるビッグネームというわけだ。

ここでは'01モデルから現行'05~'06モデルまでの流れにとどめるが、22年もの歴史があれば、ライダーの気運もさまざま。GSX

-R1000のここ数年のモデルチェンジでも、その進化の流れはよくわかる。

まず前提として、GSX-R1000は最もライテクの必要ないバイクかもしれない。スズキらしい実直なつくり込みとストレートな表現の賜物で、GSX-R1000の乗り味にいわゆるクセのようなものは皆無だ。

しかしながら1000ccになったばかりの'01モデルはトップブリッジあたりにボールのような重量物が載っている感じで、リーンの際にはこの重量物をコーナーに向けて転がすようなフィーリングだった。つまりスパッと

倒れ込むようなリーンではなく、ゴロリと寝ていく感じだった。これは当時のスズキ製スポーツバイクに共通していた乗り味で、高速コーナーに重点を置いて旋回中の安定感を強く意識したキャラクターだったとも言える。高速コーナーではまるでレールに乗ったようにラインをキープでき、それをアテにして、かなりのペースでコーナーへ進入できていた。ただ逆に、低速コーナーではややバイクの動きが重く感じることもあった。

しかしそのネガは、2005年に登場した現行GSX-R1000で完全に解消されていた。

年式ごとの変化に注目。

コーナリング性能を高め、水冷エンジンを搭載したGSX-R750が登場したのが'96年。そして、2001年にはライバルのCBRやR1と直接勝負の1000ccをラインナップ。そして現在までGSX-R1000は、世界中のコーナリング好きを熱狂の渦に巻き込んできた。2001モデルでは、そうはいっても旋回中の安定感を重視したハンドリング特性とされていたが、モデルチェンジを重ねるごとにコンパクト・高出力化を進めながらも、ニュートラルなハンドリングは今も健在なのである。



'01~'02

「ついに来たか!」と誰もが思った2001年型GSX-R1000。そのコーナリングは前輪からゴロリと転がり込むような安定志向の強いものだった。



'03~'05

マイナーチェンジを受けた'03~'04モデルは、フロント周りの軽快感を高めたが基本的には'01~'02のキャラクターを踏襲。そして'05年、大きな変貌を遂げた。



マスの集中に貢献しバンク角を稼ぐ

'05~'06モデルの大きな特徴が、右側から出る巨大なチタン製サイレンサー。逆三角の形状はバンク角を稼ぐ目的もある。ライバルがセンターアップを採用するなかスズキらしい独自路線。

驚異的に絞り込んだシートのメリット

まるでオフロードバイクのシートのように絞り込まれたシート前方部分も特徴的。停車時にまるで真下に足を伸ばすような足つきの良さと、バイクの上での動きやすさに貢献している。



昔の4気筒イメージは捨てる方がいい。





右手ひとつでエンジン特性を切り替える!

2007年モデルには「3モードセレクトイブECM」と呼ばれるエンジン特性切り替えシステムを搭載。まるでMotoGPマシンのように走りながらモード切り替えを行えるという新機軸だ。今後のトレンドになりそうな予感。



体格に合わせてポジションを調整

新たにGSX-R1000に採用された可変ステップ。前後と上下に14mmの調整幅を持ち、3ポジションから選択可能。国産量産車にも、ライダーひとりひとりの体格や用途に合わせてポジションを調整できる時代がきた。

'07年モデルは小技が効いている。

2005年モデルの変貌ぶり

'03~'04モデルから大胆なモデルチェンジを受けた'05モデルは、猛烈な勢いで車体のコンパクト化が図られていた。開発陣の狙いは「数値以上に感じられる小ささ」というもの。驚異的なまでに絞り込まれたシート前部や跨がって感じるハンドルの近さ。徹底的に研究されたインジェクションの感性に馴染みやすい出力特性が、'05モデルを猛烈に扱

いやすい「走る道具」に変えていたのだ。

'05モデルのジオメトリーは数値的には'03~'04モデルよりも安定志向だが、車体の重量マスが集中しているおかげでハンドリングも軽快。'05以前のモデルで気になっていた、リーンの際にステアリングヘッド周りの重量物がゴロリと転がるようなフィーリングも飛躍的に軽減されていた。

開発陣が目指した「車体のすべてをライダーの手の届く範囲に収める」というパッケ

ージ思想。それは、たとえばハンドルバーの位置を近づけるためにホイールベース（前輪の位置）はそのままヘッドパイプをライダーに近づけることで実現されていた。

結果、ライダーとステアリングヘッド（つまりハンドルバー）の位置関係は近づき、オフセットが同じならキャストアングルが大きくなるので前輪のトレール量が増える。つまり、よりニュートラルなハンドリングが得られるというわけなのだ。



走りに磨きかけたNewシャシー

倒立フォークのアウトチューブ径をφ56mmと太くし、メインフレームも剛性バランスを見直した新設計、強大な駆動力でねじれ方向に力がかかるスイングアームは剛性を高めながら200g軽量化。

一新されたデザインがさらなる走りを予感させる

プロジェクターとハロゲンの組み合わせとなるヘッドライトは形状も一新。ラムエアダクトの形状も変わっている。個性的な両側2本出しマフラーは低重心化に貢献している。



2005 Model

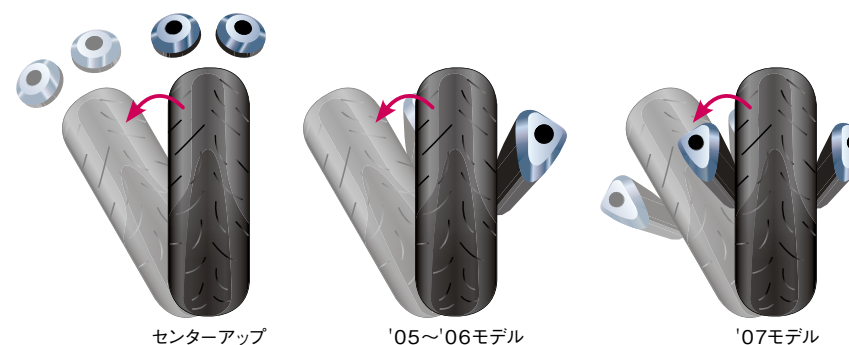
1000ccの3代目で限界とも思えるコンパクト化を図った'05モデル。全長2030mm、ホイールベース1405mm、フォークオフセット30mm、キャストア 23.8度、トレール96mm。



2007 Model

現行モデルよりも、ホイールベースやトレール量を増加。全長2045mm、ホイールベース1415mm、フォークオフセット28mm、キャストア 23.8度、トレール98mm。

重いものが低くて近いメリットとは



重いものは低く重心に近づける

ライバルがシートカウルにサイレンサーを埋め込むようなセンターアップマフラーを採用しているのに対し、スズキは一貫して現在のような方式を採用している。その理由は、車体の重心から高く離れた場所に重量物を配置するよりも低い位置に配置して可能な限り重心に近づけた方が運動性が高まる、というものである。その現在進行形が'07モデルの両側2本出しというワケだ。

そして2007年型を見る

以上をふまえて、先ごろINTERMOTで発表された2007年型NewGSX-R1000を見てみると、興味深いことがわかる。'07モデルは'05~'06モデルと比較して、キャストアングル23.8度はそのまま、フォークオフセットを30mmから28mmへと小さくして、前輪のトレール量を96mmから98mmへと増やしている。車体全体で言えば、ホイールベースが1405mmから1415mmへと延長され、それにもともない全長も2030mmから2045mmへと変化しているのである。これは何を意味するのだろうか。

もちろんこれらの数値だけでバイクのハンドリングがどうなったかを語ることででき

ないが、それでも予測はできる。つまりこうではないか。'07モデルはこれまで以上に車体の重量マスの集中が図られている。よって'05~'06モデルが'04以前のモデルに対してそうだったように、より安定志向のジオメトリーを採用したとしてもこれまで以上の軽快さが保てると判断したに違いないと。さらに言えばホイールベース延長と全長のトレール増によって180馬力を暴れさせず、よりハイペースなサーキットでの戦闘力を重視して高速コーナーでの安定性を再び高めたという見方もできるだろう。

ちなみに近年のMotoGPでもわかるように、いまどきのGPライダーは腰をイン側に大きくズラさない。これは車体の重量マス集中化が進み、身体を大きくオフセットしなくても、

ライダーのわずかな重心移動でバイクに働きかけることができるということの証明でもある。NewGSX-Rは間違いなく、そういうバイクに仕上げられているはずだ。

さらに、'07モデルから採用された「3モードセレクトイブECM」なる機構も見逃せない。これは右側スイッチボックスに設けられたスイッチによってECUのプログラムを切り替えるというもの。MotoGPの世界では常識とされる装備だが、量産車に採用されるのは初めてのこと。路面状況や天候、ライダーの調子に合わせて切り替えられ、コーナーの曲率に合わせて変えてみたりと、よりいっそう遊びの幅を広げてくれそうな予感。ライディングテクニックの世界にも、新たなファクターとして語られる日がくるかもしれない。

