平成3年8月2日発行　隔週金曜日発行　第14巻／第16号　RIDERS CLUB　昭和53年9月11日第3種郵便物認可

RIDERS CLUB

特集

キャリア・ライダー向きの感性とスパルタンな醍醐味…

HOREX 644 OSCA

BI-WEEKLY MAGAZINE RIDERS CLUB 1991 8.2 NO.190

8.2

ライダースクラブは隔週 金曜発売

IMPRESSION
DUCATI 750SS

NEW MODEL
BMW K100RS Anniversary
BMW R100GS/Paris-Dakar

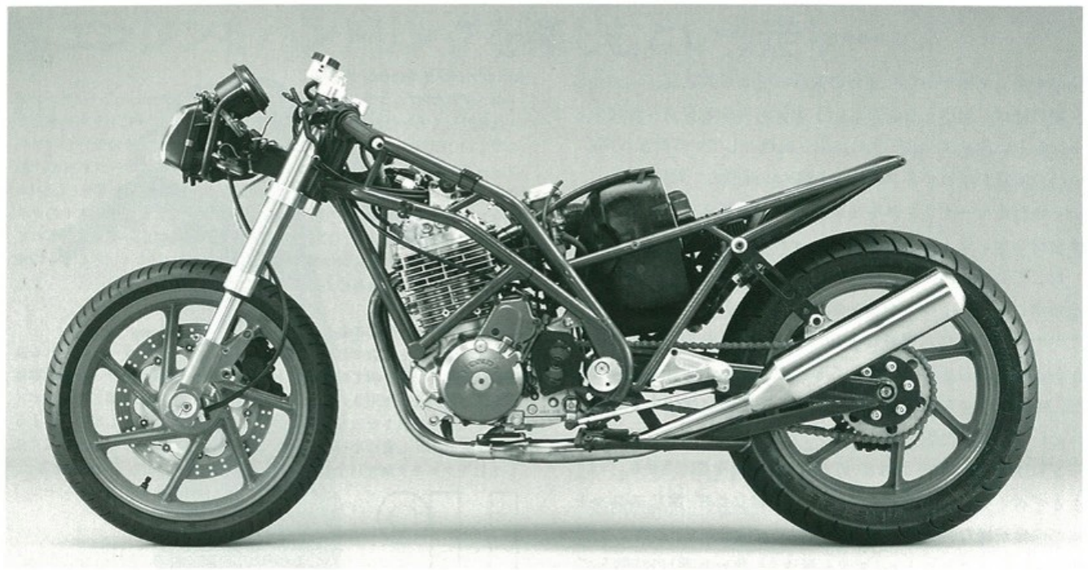
FROM EUROPE
MZとアウグスタスブルグ博物館 Part2

鉄と心と ふれあいと
NORTON COMMANDO 750 INTERSTATE

SPORTS
世界選手権ロードレース第9戦 オランダ
世界選手権スーパーバイク第5戦 オーストリア
全日本ロードレース第9戦 SUGO
INTERVIEW-M・ドーハン

HOREX 644 OSCA





バイクに少し贅沢をしてみても良いと思う

とっておきの時間に乗るとっておきのおいしいバイク

このホレックスのルックスから、ここまで強烈な刺激とパフォーマンスのあるバイクだとはイメージされていなかったのではないだろうか。

それがただ乱暴なものではなく、しっかりと基本の部分がバランスしている上でのことだから心おきなく遊べるのだということもぜひつけ加えておきたい。

生産台数こそ限られるが、いわゆるワンオフのカスタム的なつくりではなく、小規模でもれっきとしたバイクメーカーとしての立場で開発したからこそという、佐々木氏のコンセプトやフィロソフィに触れて納得はさらに深まった。

確かにSHOWA製専用サスやブレーキ関係など、パーツメーカーが開発に加わっていると完成度のレベルはまるで違ってくる。このドラマチックな走りも、こうした全体のレベルの平均的な高さが支えていることをあらためて認識した。

ただ同じようなやり方でメーカーの立場を守って成長を遂げたビモータなどと比べると、まだ世に出てきたばかり、より大きな楽しみを求めるライダーの層にどういった形でうけ入れられていくのか、我々もこれからを注目したいと思う。

いずれにしても、いまのバイクに飽き足らないライダーの心をとらえようと、このような思いきったプロジェクトが出現してきたことは、バイクファンにとって実に喜ばしいことだ。

この内容と希少価値に200万円プラスの価格はもちろんリーズナブルといえる。というか、むしろこちらが心配するほどのバーゲンプライスでもある。

こうしたいかにも趣味性の高さを語れるバイクに乗ると、ストレートに心をオープンできる自分に出逢える。正しくとっておきの時間にとっておきのおいしいバイクで遊ぶ…そんな表現がフィットする。バイク文化がようやく美食の時代を迎えようとしているのかもしれない。

(根本　健)

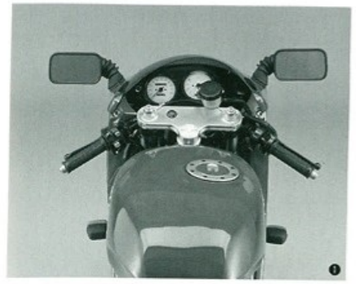
ホンダを出て決めた目標…ホンダにいたから出来たバイク…

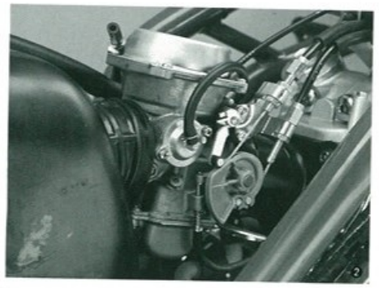
今回のHOREX644OSCAをプロデュースしたCKデザイン主宰佐々木氏は'70年より8年間本田技術研究所でMC開発に従事し、主に車体開発を中心に市販車からワークスレーサーまで幅広く手がけた。しかし'78年暮れに退職。以来、CKデザインとしてMCに限らずあらゆる工業製品をデザインする傍ら、単行本などの著作も10冊ほど手がけている。

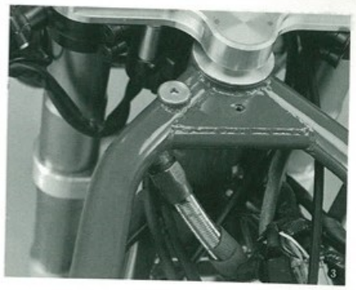
HOREXとの出会いは'86年ケルンショー。当時イタリアHRDのモデルを手がけていたHOREXにスポーツシングルHRD500/600Columbus(ROTAXエンジン搭載)の輸入を申し出たところ、同社から再設計の依頼があり今回の644OSCAのプロデュースに至った。「どうせ1からやるなら技術者としてすべてに自分が完璧に満足できるバイクを作ろうと思った。これまでにない一生モノの仕事だと覚悟を決めてとりかかった。ホンダを辞めたときの目標だったし…でも、ホンダにいなければ絶対に出来なかったことだよ」

HOREX 644 OSCA

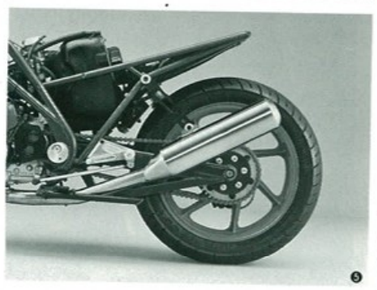


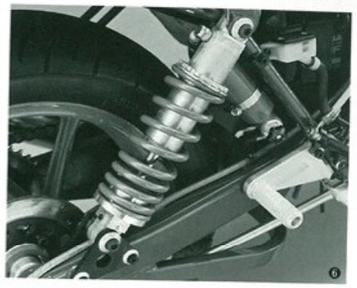




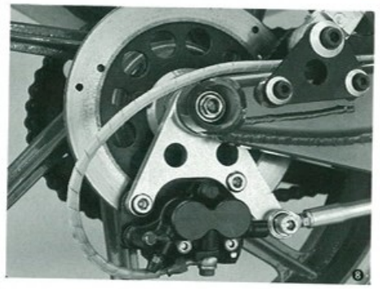


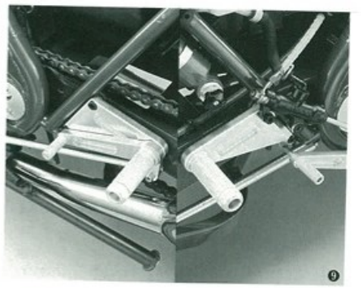










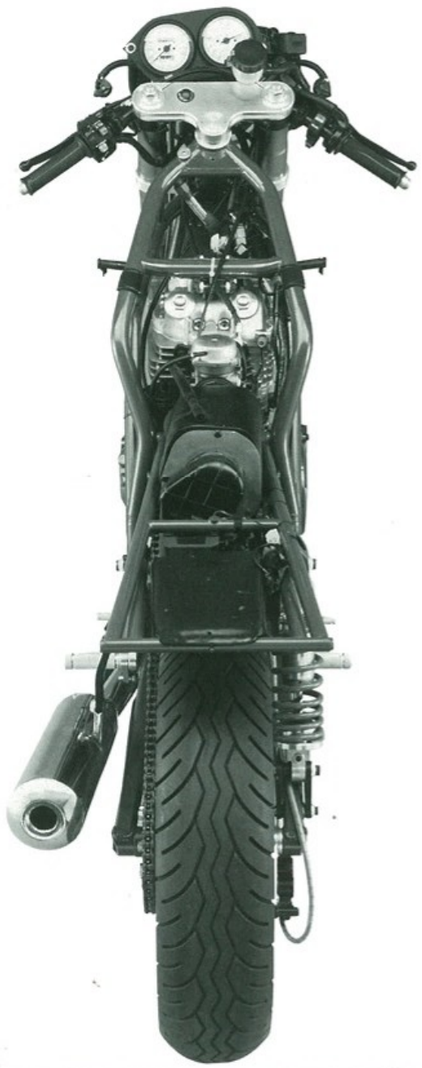


❶コンパクトなコックピットのメーターパネルにはスピード/タコが並ぶのみ。メーター自体は日本精機製のオリジナルでタコは文字盤の目盛りを下側にレイアウト。
❷NX650ドミネーターの京浜製VE40 CV(コンスタント・バキューム)タイプキャブ。ボディ右側の偏心カムはスロットル全開～半開近くまでアームを介してスロットルバルブを押し上げ、開け始めの緩慢さを解消するホンダ独自の機構。エアクリーナーは容積はそのまま、内部構造の工夫で吸気抵抗を低減したオリジナルのもの。
❸❹フレーム左側のメインチューブがドライサンプ用のオイルタンク。別体タンクよりは車体の軽量化やコンパクト化、冷却性に優れる。熱によるフレームの膨張や歪みも許容度を計算した上で設計。中間のブリーザー(❹)はロアレベルチェック用。緩めてオイルが出てくれば問題はない。
❺シートレールは脱着可能な別体式。ピボットの外径φ61mm/偏心半径13mmのエキセントリックカムはチェーンアジャストが主な目的。ステンレスマフラーも仕様、内部構造を何本もの試作でテストしてパワー特性や排気音を決定したもの。タイヤはF:ME1ラジアル110/70R17、R:ME55METRONICベルテッドバイアス150/70VB17で、メッツラー社で推奨する組み合わせ。ホイールは前後ともHOREX専用のオリジナル。
❻片支持のリヤショックはSHOWA製HOREX専用開発。65mm×29mm角のスイングアーム自体の強度や剛性があり、片支持でも操縦安定性に問題ないように設計。
❼フロントフォークもHOREX専用に開発したSHOWA製。アクスル部のエキセントリックカムは外径φ46m/で偏心半径5mm。倒立フォークの太いアウターがフレームに干渉しハンドル切れ角を制限することを避けるためフォーク自体を前に出す目的、そしてトレールポイントの設定が変更できるようにするため。ブレーキはφ320mm鋳鉄ローターにNISSIN製HOREX専用異径4ポットキャリパーを装備。
❽ピボットの偏心カムはご覧のようにリヤアクスルまわりをすっきりさせるのが、デザイン上の目的。リヤブレーキはφ210mm鋳鉄ローターにピンスライド式2ポットキャリパーをフローティングマウントする。
❾ステップまわりはオリジナルの美しい削り出しパーツで構成されている。

HOREX 644 OSCA

エンジン		空冷4ストローク単気筒
バルブ機構		SOHC4バルブ
内径×行程		100.0×82.0mm
総排気量		644cc
圧縮比		8.7:1
最高出力		52ps/7,000rpm
潤滑方式		ドライサンプ
始動方式		セルフスターター
点火方式		DC-CDI
スパークプラグ		NGK DP8EA-9
キャブレター		KEIHIN VE40
クラッチ		湿式多板
1次減速比		2.029
変速機		リターン式5速
変速比	1速	2.666
	2速	1.750
	3速	1.250
	4速	1.000
	5速	0.840
2次減速比		2.600
サスペンション	前	テレスコピック(倒立式)(イニシャルプリロード無段階可変)
	後	スイングアーム(イニシャルプリロード無段階可変)
ダンパー	前	オイルダンパー(圧側減衰力15段階可変)(伸側減衰力15段階可変)
	後	ガス/オイルダンパー(圧側減衰力11段階可変)(伸側減衰力無段階可変)
フレーム		MATRIXクロモリ鋼管ダイヤモンドタイプ
キャスター		25°50'
トレール		89mm
ブレーキ	前	油圧式φ320mmシングルディスク
	後	油圧式φ210mmディスク
タイヤ	前	110/70R17
	後	150/70VB17
全長		2,050mm
全幅		656mm
全高		1,095mm
軸間距離		1,365mm～1,380mm
シート高		760mm
乾燥重量		138kg
燃料タンク容量		12ℓ
オイル容量		2.1ℓ
バッテリー		12V8Ah
ヘッドライト		12V60/55W
ストップ/テール		12V21/5W
ウインカー		12V10W
標準現金価格		¥2,090,000
協力;CKデザイン		☎0422-53-9142
㈱成和モータース		☎045-351-0001

エンジンをハンドリングを楽しむという走り…



な好感度のサウンドを聞かせてくれる（もっともこれはライディングしている本人にはあまり届かないが…）。

何といってもゾクゾクしてくるのが4,000～6,000rpmの間だ。いわゆる加速というエンジン回転が上昇していくマルチ（多気筒）エンジンのような常識的な世界はそこにはない。ドーンと一気にトルクのかたまりに乗せられて、ギヤをシフトするたびに段階的に次の速度域へ押し上げられる。

ビッグボアの燃焼室で目一杯燃えに燃えたエネルギーが、正しく爆発的な増速をしていく、そんな感じのダッシュだ。

実際の速度上昇はスピードメーターを見る限りではそれほど鋭いものではないのだが、この突き飛ばされるようなフィーリングはかなり酔える。ここまで強大なエネルギーは、他の400や600のシングルではまず味わえない。

6,000rpm以上の高回転域も急激に伸びをとめるということもなく、そして何よりビートが連続的にならずたくましい明確な鼓動のまま、の時間が続く。当然バイブレーションも出ていて、厳しく評価すればけして少なくないのだがこれくらいはむしろ出てくれていないと楽しめない。

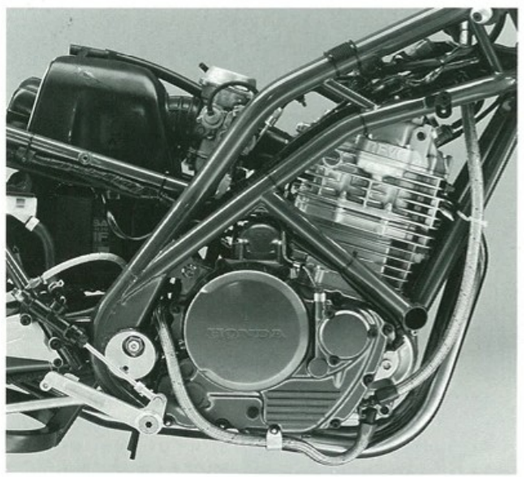
このリヤタイヤを思いきりいじめる強大なトラクションは、2速～3速のコーナリングではさすがにややドリフト気味となる。ただパワーの増大がフラットなため、いきなり滑るということはなく、ズーッといった感じのゆっくりとしたスライドのため危険な感じはない。

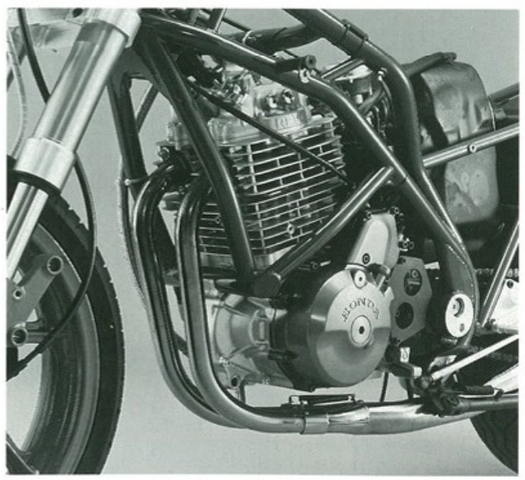
もちろん中途半端にシートに腰を乗せていては、こんなときのグリップ力や安定性を維持できないから、リーンインにしろリーンウィズにしろしっかりシート面とフューエルタンクをホールドして、リヤタイヤにその性能をいかんなく発揮できる状況づくりをしてやる必要がある。

◉

少しクセのある楽しめるハンドリング

ハンドリングそのものは、最新のレプリカやその他の日本車と少しニュアンスの違うものだ。何が何でもニュートラルにしようというのではなく、少しアンダー気味になるバランスで前





輪のグリップ感がかなり強めに伝わってくる設定だ。

開発時から対応していたというメッツラーのFタイヤは、どちらかというとこのバイクには少し前提としている荷重が高く、その分減衰が硬めでFフォークも強めの減衰力で対応していた。

そのためコーナリング中の路面のギャップには敏感で、安定感を崩さないまま小さな振動をハンドルへ伝えてくる。

対してリヤまわりは全体におっとりしていて、ほとんど気を遣わずに済む。トラクションのレスポンスもコーナリング中のリヤサスの沈んだ状態ではそれほどシビアでなく、先に記したようにパワードリフトが起きても安心したまま開け放しが可能だ。吸収レベルも巾があってとにかく安定性を旋回中も崩さないという徹底した設定だ。

こうした前後のバランスは、確かに少しクセを感じさせる。つまりまるでバイクまかせに乗る、という気にはなれず、常にスロットルで前輪が嫌な動きをしないようバランスをとる、いわゆる全閉やパーシャルスルットル（加速も減速もしない状態）の時間をできるだけ短くして、開けながら走るパターンに自然となるはずだ。

こういうバイクにライダーが合わせていくライディングは、結局のトコロいつもコントロールしている状態を維持するので基本的に賛成しておきたい。それにレースをするわけではないのだから、何もフルブレーキ、フルスルットル、フルバンクの性能ばかり追って中間のところの特性が味気ないものになってしまいやすい傾向もけして面白くないはずだ。

ホレックスは、30°なら30°の、20°なら20°のバンク角に対応してそれぞれ表情を変えてくれるし、そこでどういうようにスロットルを開けたら安定感が高まって心地良い満足感が得られるかが非常にわかりやすい。

このくらいフロントまわりのステアレスポンスが、最新のレプリカをベースに比べれば少し遅れ気味の方が、かえって気持ちの余裕も出てライディングが楽しめる。

もちろん、これらの特性も基本的に安定感が高く、シングルとしては他のマルチなどと比較すると絶対的に車重が軽くコンパクトなことから軽やかだが、シャープな質のハンドリングとしていない点がすべてをそう語らせていることを忘れてはならないだろう。

車体の剛性バランスも適度で、これも乗りやすさに少なからず寄与している。やたらに高剛性な車体や足まわりは、けして気を許せないわかりづらさに終始する場合が多い。

楽しかったのは、たとえば上半身を起こし気味に乗るのか少し低く身構えて乗るのかで、大きくフロントまわりの感じが違ったことだ。起こし気味だとアンダー気味な感じが早く出るのでスロットルも早めに開けて後輪を有効に利用し、低く見構えると曲がりはじめのレスポンスをクイックにするリーンのきっかけのところでメリハリをつけた、前輪を素早くステアレスポンスさせるライディングを活用できる。

もともとシングルはライダーの挙動に影響をうけやすいわけだが、それをデメリットとせずにメリットに思えるバイクというのも考えたら少ない。とにかく乗るほどにアレコレしてみたくなるそんなキャラクターが際立っていた。

4バルブシングルのホンダ

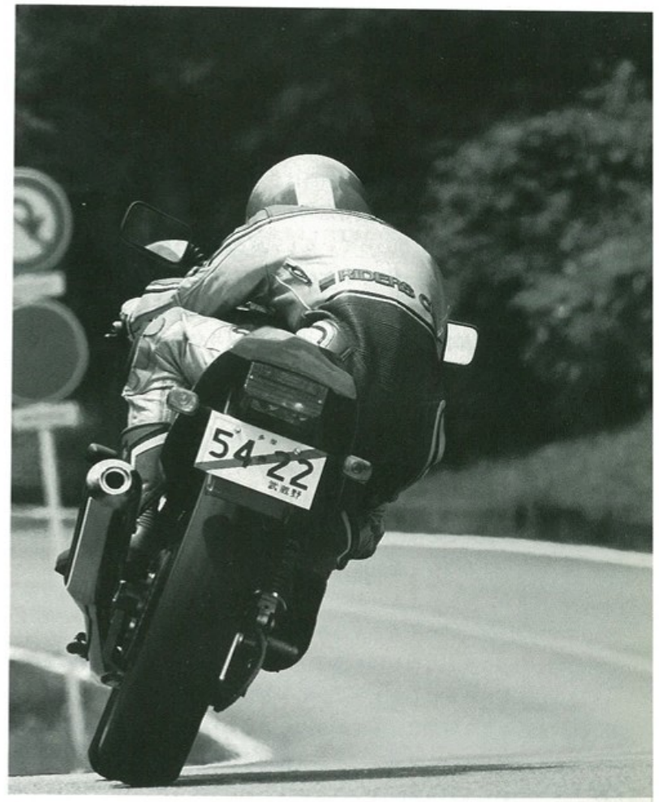
ホンダ4バルブシングルが誕生したのは'78年XL250Sから。2バルブシングルは他社にもあった時代、ホンダが本格的に4st.シングルに力を入れ出したのがこのOHC4バルブシングル。250ccとは思えないパンチの効いたパワーフィーリングはこの時から既にあった。その後ロードスポーツも加え、'83年からRFVC（放射状バルブ配列）で理想的な半球形燃焼室を実現した4バルブシングルが続々と登場。現在もエンジン形態を変えないまま多くのクラスバリエーションを持ち、ON/OFF問わず国内外の幅広い層に支持されている4バルブシングルは、ホンダRFVCをおいて他にはなく、そしてその燃焼フィーリングでは他社の追随を未だに許していない。

◉

マトリックスとは何のこと…

"MATRIX"とは数学の有限要素法というコンピューターで使われる演算方法。ポイントを線で結んでいく方法で、ワークスレーサーなどの車体解析もこの方法が採用されている。当然644OSCAにも、必要とされるポイントと条件を成立させるためにこの解析方法を用いた。そしてご覧のような特異な、しかし要点を押さえたフレーム形態となった。しかもこれに用いられたクロモリ鋼管は全部で9種類、ドゥカティの倍以上なのである。

HORNET 644 OSCA





趣味性を大切にしたいひとの心を考えて

このバイクは、いわゆるワンオフのカスタムバイクではない。ハンドメイドに近いことと、そもそも規模が小さいことから大量生産はできないが、それでもバイクを心から愛する人達に向けてクオリティの高い性能と品質、そして何よりあふれんばかりの感性を届けたいという意欲に満ちた、プロフェッショナルな小メーカーから生みだされたのである。

解説に詳しいように、このプロジェクトは日独共同製作というただ海外のメーカーで生産されたバイクを輸入したものではない。我が国で知る人ぞ知る、CKデザインの佐々木和夫氏が中心となって設計デザインしたバイクを、ドイツのホレックスが生産するというものだ。バイクを趣味として大切に考える、キャリアライダーを明確な対象としているのは、そのルックスからも充分に漂ってくる。





650ものビッグシングルで高いスポーツ性となれば当然フォルムはどうしてもレプリカ的になりがちだ。ところが全体に低くまとめられているにもかかわらず、ご覧のようにいかにもレーサーという雰囲気とは一線を画したデザインで、ヨーロピアンムードに包まれた落ち着いたなかにも力強さを感じさせている。

しかし、よくみてみると実は技術的にかなりのチャレンジがあり、けしてただ雰囲気を追い求めただけのバイクではないことがわかる。新しさにもみちあふれているのだ。

その新しさにしても、いかにも最新のテクノロジーをセールスポイントとしたレプリカのような、すべてを表面化させていないところがキャリアライダーの心をくすぐる。

バイクの面白さは、そういった表面的なものばかりではなくもっと内包された部分の奥深いところにあってほしい、といわんばかりの主張を感じさせる。おそらく共感するライダーはかなり多いのではないだろうか。あまりにより多くの人達に平均的にうけいれられることを追い求め過ぎたために、それだけ趣味性も失われた現代のスポーツバイクに飽きたライダーに応えるためのスーパーシングルというわけだ。

いまのバイクに飽き足らないそんな心を直撃する

イタリア的でも日本的でもない感覚

シングルのスーパースポーツといえば、ジレラのサトゥルノやSR、SRXなどメーカーも機種も限られる。ただでさえ4気筒など多くの人達に向けてつくられるバイクに飽き足らなくなって、シングルに乗るというケースが圧倒的だからこれはシングルファンにとって実に淋しい状況といわなければならない。

そこでショップ・メイドのシングルのカスタムが注目されたりするわけだ。もともと強い趣味性を意識して乗ったシングルなのに、メーカーのつくるシングルのスーパースポーツはどこか期待を下まわる、刺激の少なさがそういったカスタムへ心を動かす大きな要因でもある。

そうしたエンスー感覚の強いシングルファンにとって、このホレックスが気にならないはずもない。

ホンダ製650というビッグシングルをドイツの小メーカー、ホレックスがパイプフレームをはじめとしたオリジナルの車体にアッセンブリーするこのプロジェクトは、お馴染みイタリア感覚でもそして日本的感覚でもない、一種独特のエキゾチックなムードを漂わせている。

どこか謎めいた、そんな感じでご覧になっている方も多いのではないだろうか。

それが日独共同のプロジェクトだから、という面も確かにあるのだろうが、まずはルックスをご覧に入れながらどんな感性のバイクなのかをお伝えしていこう。

◉

ゾクゾクしてくるいかにもビッグシングルなスパルタンさ

レプリカに乗り馴れていればごく平均的なライポジのホレックスは、そのビッグシングルを始動した瞬間から独特なエネルギーをあたりに発散しはじめる。

ブリッピングをするたびに、ブルルッと小刻みに震える車体。2st.レプリカはもちろん、4気筒のリッターバイクでさえこんな生命感はない。

そしてスタート。小さなスロットル開度で半クラッチ、という発進だとスムーズそのもの。クラッチがつながってそれではとスロットルを大きく開けて驚いた。3,000rpm以下だと大きく身震いしてビッグシングルが激しくスナッチしてしまうからだ。2,500rpmはもちろん、2,000rpm以下はまず使えない。シングルファンのイメージする理想の？スパルタンなフィーリングそのものだ。

オリジナルの排気系を与えられたホレックスのエキゾーストノートは、けしてけたたましくなく、それでいてビートの明確



必然的なレプリカ・フォルム…それだけではない大人のこだわり

HOREX644OSCAの設計者でありプロデューサーであるCKデザイン(TEL0422-53-9142)主宰、佐々木和夫氏は、この644OSCAをリアル・モーターサイクルというテーマで開発した。"リアル=本物"という感覚が実は日本の文化に少ない、と彼はいう。バイク乗りでしか分からない感覚、分かっている人が乗って分かるバイク——速さやパワーでなくスポーツバイクの感覚性能を純粋に追求した結果的なカタチが、レプリカ・ポジションだった。

しかしよく見ていくと単純な直線的構成ではない。Fカウル下側のライン、フロントマスクとスクリーンの曲率の違い、フェンダーとFタイヤ径のバランスなど、細部のデザインやレイアウトの隅々までオリジナリティを盛り込んでいる。「人が乗って走ってくると凄く恰好いい…そういった大人に分かる感覚にこだわった。乗ってほしいのはやはりベテラン、だから例えばニュートラルランプは付いていないんだ」

またもうひとつの彼のこだわりが"オリジナリティ"——エンジンとキャブ、スイッチ類を除いて、全て644OSCA専用に用意されたパーツで構成されている。フレーム、タンク、ホイールをはじめブレーキ、メーター、タンクキャップ、ワイヤー類に至るまで"HOREX"のロゴの入った専用パーツ。しかも全て彼が設計や強度計算、テストを行ったものばかり。こういった部分が改造パーツの集合体ではない、設計者自らがゼロから素材を吟味していって構築した質の高さを感じさせる。しかも10年間で1,000台、年間100台の供給体制というから、開発努力だけでない、現実に製作させるバイクとして209万円はとてつもないバーゲンプライスなのである。

HONDA Hlx

644 OSCA





我が国へは年間わずか50台だけの供給という日独合作の異色のスーパー・ビッグシングルがデビューした。キャリア・ライダーを意識したという独得なフォルム…レーシーなロープロファイル車体構成だが日本製レプリカにはない感性を漂わせている。650ccものホンダ製ビッグシングルのパンチ力は相当なもので3,000rpm以下はスナッチが大きく使えないというシングル・ファンにはたまらないスパルタンな乗り味が魅力。ハンドリングも万人向け量産バイクとは違って乗りこなす面白さを秘めたポテンシャルの高いもの。エンスー感覚を大きく刺激するNewウェーブの誕生だ。



PHOTO M.MORISHITA



