



RC KOSHIIEN

TMAX-R

わずか6万円高で抜群の加速力とレスポンスを発揮するコンプリート

登場したばかりのTMAXにフルエキゾーストマフラーや駆動系のチューニングを施し、実用域でのパフォーマンスを大幅にアップさせたコンプリートマシンをRC甲子園が製作。
'03年全国ST600クラス王者の小西良輝選手が、その実力をチェックした。

国内仕様の新型TMAXは、発売試乗をはじめ何れも乗る機会があったが、そのスポーツ性の高さは従来のモデルを凌駕し、さらにスポーツマシンに近づいたという印象を持っていた。しかし、今回試乗したRC甲子園の「TMAX-R」は、その新型TMAXよりも成しえなかった領域のスポーツ性を実現させていたことに驚かされる。

新型TMAXはベースにフルエキゾーストとウェットローラーなどの駆動系の変更を行ったTMAX-Rは、コンプリートマシンとしてのみ発売される。STDよりわずか6万円円高という価格、組み込み質などを除いたパーツのみの価格も考えなくても超群といえるだろう。このマシンの開発コンセプトは「低価格でどこまでできる」というもので、コストパフォーマンス重視の製作により、あえてベントや余分なパーツを装着しなかったという。

そのためSTDとの外観が違いはマフラーが交換されているのみだが、メイキングでカスタムマシンならではの非標準的な排気音が響くと、STDにはないエンジンパワーを感じさせる。実際、STDは駆動系のために静音性が抑えられすぎていて、スポーツマインドを高めるのは難しいが、その点このTMAX-Rは、車検をクリア

する音まで抑えられているが、シングルサイのような小気味よいサウンドを聴き、カスタムマシンならではの臨場感を味わわせた。インレクションではSTD車両と乗り比したが、まず感じたのがTMAX-Rの中速速のレスポンスのよさだ。新型TMAXも従来のモデルよりレスポンスを叩き上げていく、通常では抜群のいいマフラーを装着すると低速がスカスカにな

つてしまうのだが、駆動系のチューニングやRC甲子園独自のノウハウにより高回転域までグッと押し出されるような加速が得られる。STDのTMAXは1600rpm用で、車体が動き出すと、TMAX-Rは2000rpmから発車するのだ。その高い回転域はリンクアップのよさでうまくカバーされる。TMAX-Rのほうが低回転域で発車するような感覚を受け、倍音待ちからの発車加速をSTDレ



比較してみると、出足からTMAX-Rがリードし、約10mで車体3台分以上の差がついてしまった。また市街地走行において、STDでは街中4セ使用する1200rpm付近にトルクの谷がある、すり抜けなどは加速の遅さを感じてしまう。この谷はFIの特性もあって消すことは早かすが、TMAX-Rはどの谷に1000rpmに乗せるとして実用域のスポーツ性を高めているのだ。このありのセッティングは、テストを繰り返して実際に乗って染しめることを重視した製作者の意図が明確に現れているといえるだろう。

そして高速走行では、上乗せされたエンドタンがさらに生きる。STDは4200rpm付近で息継ぎし、そこから少しずつスピードを乗せていくのに対し、TMAX-Rは6000rpm近くまで、一気に加

速し、若干のトルクの谷があった後でピークまで到達する。最終的にはそれほど変わらないが、ここまでの到達時間は差の差、TMAX-Rでトルクの谷を体験する速度が通常の速度域より速い上に設定されているため、STDのトルクが落ちた瞬間に、TMAX-Rのトルクが戻ってくる。さらにはコーナーの切り返しにもマフラーの軽量化やパワーが関わっているが、TMAX-Rのほうはなるかに感じるのだ。

ここまでスポーツ性が上がってしまったと気が入ってしまい、ワインディングではセンタースタンドが接地してしまう時もあった。正直なところ、多少バンク角を増やしたところ、ただこれだけスポーツ性をアップさせているにもかかわらず、TMAX-Rは方向安定性が高い。TMAX-Rの方向安定性が高いのは、思わすみならされてしまう。

このコンプリートマシンの発注はYSP系列の全国4店舗（YSP甲子園、YSP大阪店、YSP山崎中央、YSP成田）のみで扱っている。新型TMAXの購入を希望する人は、わずから方向アップでスポーツ性が格段に高くなるTMAX-Rをぜひ検討してもらいたいものだ。（小西良輝）

RC KOSHIN

TMAX-R



国内仕様をベースにした車両の外観の違いはマフラー変更のみ。「さりげなく違い」という開発コンセプトによりこの仕様におさまられているが、乗りくらべてみるとその走りの差は歴然だ。



マフラーはSTDが約70gのに対し、HTMAXRキーストは389gと大きく軽量化されている。このTMAXRをベースに、今後さらに外観をスポーティにする外装パーツなども開発中とのこと。



エキパイは耐久性を重視して素材にステンレスを採用しているが、センターパイプは軽量化のためにチタン製をオススメしている。



駆動系はウエイトローラーのみの変更にとどまっているが、これまでのスクーターチェーンのノウハウも取り入れられている。



オハル形状のサイレンサーはアウター部にチタン、インナーにステンレスを採用し、重量感を抑えている。

小西選手とともにライターの小島もこのTMAX-Rに試乗した。ワインディングでの小西選手とTMAX-Rの走りを見た小島は、「スーパーバイクマガジンを簡単にカモれる」とつぶやいたとか。



スクーター大好きライター・川越の地元ロードインプレッション

STDのTMAXとくらべて
ストレスなく吹け上がる
爽快な加速を満喫



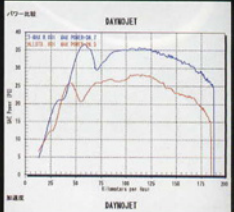
MAX-Rをオススメします。

縁 あって実家（大阪府茨木市）近くのワインディングでTMAX-Rを試乗する機会に恵まれた。国内仕様のSTDは乗った当初そのスポーツ性に驚いたのだが、今回試乗したTMAX-Rのパフォーマンスはまさに脱帽もの。全域でパワーアップしていることに加え、パワーストックが非常に高いため、コーナリングや追い越し加速時に気がなつたトルクの谷を気にせず乗れることもスポーツ性が大幅に向上したと思わせる要因だろう。

また市街地のすり抜けなどにSTDではちょうどトルクの谷にあたってしまい加速が鈍いと思う時があったが、このTMAX-RならSTDレスなく往すことができる。この高校生時代通りくぬぎワインディングがなんとなく小さく感じられたのも、TMAX-Rのパフォーマンスが秀逸だったからだろう。

チタンエキゾースト管は後約12万円が発売されるそうだが、駆動系のチューンや組み込み加工を考えると、コンプリートのTMAX-Rは超お買い得といえる。国内仕様の新型TMAXの購入を考えている人には、このパフォーマンスが6万円アップで手に入ることから、迷わずTMAX-Rをオススメします。

重量感のあるSTDマフラーからチタン製サイレンサーに変更されたリセビューは見ただけで軽快感が増すとともに、実際に30km/hの軽量化を達成。取りまわしも軽快になるので、日常的な使用も快適になる。



後輪でSTDが28.3kgなのに対して、TMAX-Rは最大出力が30%増を発揮する。STDは市街地の実用域である50km/h付近でトルクとパワーが高落ちるが、TMAX-Rではその付近で大幅にパワーを上乗せする。

装着パーツ

- ■コンプリート価格: 91万2450円(本体88万9000円)
- ■HTMAX-R: 12万7900円(本体11万8000円・予備)ウエイトローラーetc.
- ●問い合わせ
RC平子園
020798-34-3523
http://www.rckoshien.co.jp