MOTO CORSE
Presents

好きだから、こだわりたい

スーパーバイクの最高峰ではなく、2気筒のトップエンドとして存在するパニガーレV2は快活なパワーと鋭い乗り味が醍醐味。〝だから〟育てる〟甲斐がある

PHOTO/K.MASUKAWA　TEXT/K.ITOH
取材協力／モトコルセ　TEL046-220-1711
http://www.motocorse.jp/

スーパーミッドの完成度を高め翻弄されない走りに、いっそう昂る

1992年、ドゥカティファンならずとも世界のバイク好きを驚愕させたスーパーバイク916が登場。その翌年、日本製600cc4気筒とWSSで戦うべく世に放たれた748こそ〝スーパーミッド〟の原点。絶対出力ではなく、十分以上ながら翻弄されないパワーと動的な軽さを武器に、鋭く切り裂くようにコーナーを駆け抜ける……。

ドゥカティはレースを基準とするスーパーバイクの軸足をV4にシフトしたが、2気筒の最高峰として最新モデル「パニガーレV2」をリリース。まさに748から続くスーパーミッドの正統なる後継者である。

じつはエンジンや車体構成は、先代モデルの959パニガーレを踏襲するが、吸気系の最適化等でパワーを向上し、電子制御もアップグレード。スーパーミッドとしては久しぶりに片持ち式スイングアームを採用し、なによりパニガーレV4をオマージュしたエクステリアに大変身！

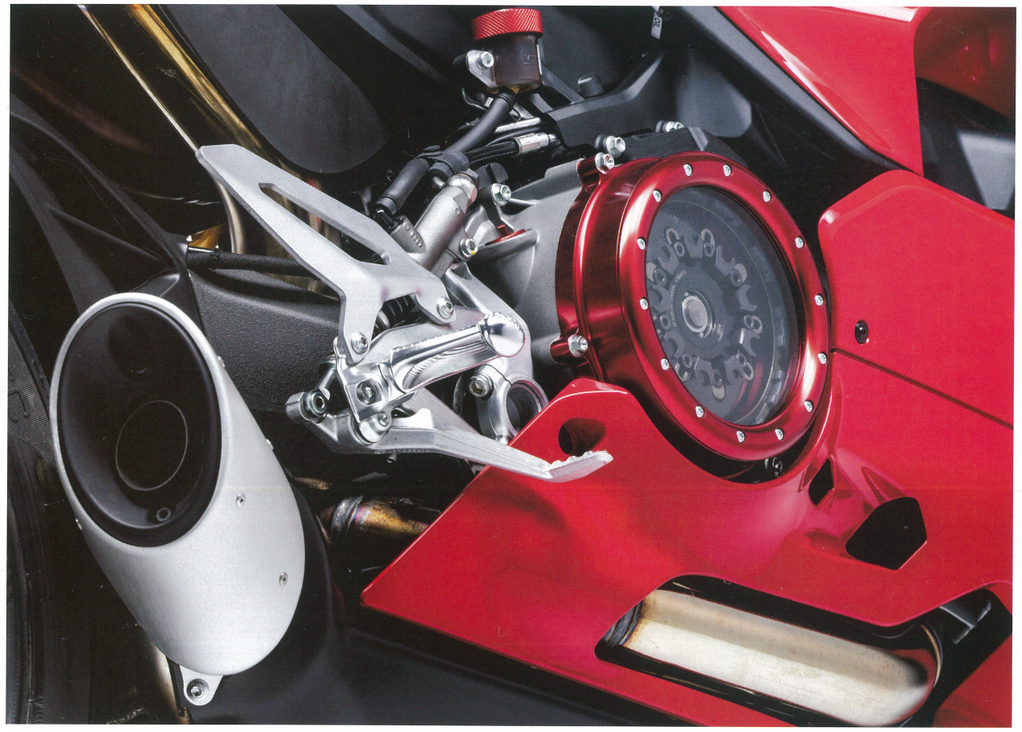
しかし今ではレース用のベース車でもないのに、ドゥカティは何故スーパーミッドを進化させるのか？

その疑問は……乗れば解ける。そして、その切れ味鋭い走りをいっそう深く味わうために、早くもモトコルセがパーツのリリースを開始した。

たとえばこのマシンが履くBST社のカーボンコンポジットホイールは圧倒的に軽量だが、その真価は走行時の回転慣性力やジャイロ効果の低減にあり、端的に言えばいっそう軽く素早いリーンが可能になる。前後ブレーキに奢られたAlthのディスクローターはコントロール性に優れ、誰もが不安なく〝かけられる〟ため、結果としてハードブレーキが可能になり、やはりリーンで大切なリリースコントロールも容易になる。

また、クラッチのクリアカバーが目を引くが、その中身はSTMのウェットスリッパーに換装。これもシフトダウンやスロットルOFF時に過剰なエンジンブレーキをキャンセルすることで、後輪のロックやホッピングを抑制して曲がり初めの軽快性と安定感をバランスさせる、重要なセッティングのためのアイテム。そして削り出しのステップペグは、ライディングで重要な下半身でのホールドやポジション作りで、足裏とのグリップを高め、スモールパーツだが大切な役割を持つ。……と、いずれもマシンのコントロール性を向上するためのパーツであり、それこそが身上のスーパーミッドの価値をより高めるに相違ない。

――スーパーミッドはいわゆるハイエンドと呼ばれるモデルではない。が、それゆえにこだわり持って接すれば、深い愉しみを見いだせる。



シフトダウンやスロットルOFFでの過剰なエンジンブレーキをコントロール（セッティング可能）する、STMのウェットクリッパークラッチを装備。そんなクラッチシステムの動きが見えるスケルトンのクラッチカバーウインドウが遊び心を誘う

フットペグはマシニングによる完全切削で放射線状に配置したスクエアブロックにより、抜群のグリップを発揮

プッシュ→90°回転で、簡単かつ節度ある操作感で開閉できるクイックオープンフューエルタンクキャップ

V2の美しさを損なわず、キーシリンダー取付ボルトに装着する専用マウントベース。カメラマウント等も用意

コンパクトライセンスプレートサポートはドライカーボン。LEDのブリンカーとライセンスプレートライトも付属

ホイールはBSTのカーボンコンポジット「Black Mamba」に換装。リヤアクスルにもDBTデザインのスライダー

絶妙なコントロールが可能なAlthのディスク。アクスルスライダーはモトコルセならではのDBTデザイン

紹介された全ての製品の詳しい情報は**www.motocorse.jp**まで