



上. プリブレグモノコックカーボンファイバーの5スリットスポークのホイールはBST社のRapid TEKを装着。超軽量な上に金属製ホイールを超える強度を持つ。V4Rはノーマルでも最高出力221hpを誇るが、レースキットのアクラポヴィッチ製のドウカティパフォーマンスのフルエキゾーストを装着すれば1万5,500回転で234hpを発揮!



ブレーキクラッチともにブレムボの削り出しラジアルマスターに交換。フールディングレバーはモトコルセのドライカーボンを装着



1. トップブリッジは繊細な切削で大いに肉抜きしたモトコルセのオリジナル 2. フットペグをホールド性に優れたCNCラジアルブロック・スクエアエッジに換装。球状のエンドは、靴裏の全方位に高いグリップ力を発揮。モトコルセの人気商品 3. V4RはSTM製の乾式クラッチを装備するため、カーボン製オープンカバーに換装してアビール

が、果たしてその走りは……。 「そもそもV4Rは、V4Sと比較すると、かなりコンパクトなフイリングだが、このマシンはいっそうコンパクト」と、筑波サーキット・コース10000を試乗した編集長・小川の第一声。 「カーボンホイールとカーボンセラミックディスクのいま考えられる最も軽量の組み合わせが、そう感じさせる要因なのは間違いない。ブレーキはきちんと温まると求める制動力を発揮し、レーシングフォークはインフォメーションが豊富だから、前輪のグリップを十分に引き出せる。このフロント周りの信頼感の大きさは特筆モノ。

そんな秀逸なシャシーは、同時に車体重量を大幅に軽減するため加速力は凄まじく、シヨートコースのコース10000だとストレートを一瞬で駆け抜けてブレーキポイントに到達。もはや市販車のレスポンスを遥かに凌駕する。天性のアスリートが、徹底的に体を鍛え直した。とても表現すれば良いのか、一分の隙もない。うだるような真夏のコースをものともせず、水を得た魚のように周回を重ねる姿を見るだけでも、マシンとライダーの一体感の高さを伺える。純然たるスポーツバイクの究極に、限りなく近づいたコンプリートマシンがここに有る。

Super Light Weight DUCATI Panigale V4R 止まらぬ探究心

1万4,000回転を超えても怒涛のレスポンスで回転上昇するデスモドローミック。市販車とは思えないパワーを、超高機能パーツを高次元でバランスさせたシャシーが支える。モトコルセの知見と技術が、天性のアスリートをさらに鍛え上げた。



Works by **MOTO CORSE**

文/伊藤康司 写真/折原弘之
協力_モトコルセ <https://www.motocorse.jp/>

制限なく追求したスポーツバイクの究極
市販車をベースとするWSBLに参戦するために作られた。ホモロゲーションモデル。ドゥカティは旧くから、いわゆるベイス車両ではなく、本気で勝負するためのホモロゲーションモデルを市場に投入してきた。その最新マシンが「パニガレV4R」だ。 そんなV4Rには、当然ながらレースのレギュレーションによって車両価格や装着部品に制限がかかっている。その頭木から解き放

ち、純粋に走りのパフォーマンスを追求したのが、モトコルセが手掛けたこのマシンである。 エクステリアに変更がないので、一見するとライトカスタムかと思いきや、その足周りは驚異。フアクトリー級のレーシングマシンが装備するフォークやブレーキキャリア。さらにはモトコルセとSCM社のコラボレーションで生まれたカーボンセラミックのディスクローターや、軍事技術をも投入した超軽量で高強度のBST社のカーボンホイール等々、車体価格に迫るコストがかけられている



足周りに約400万円のコストをかけると……

フロントフォークはSBKマシンに採用されるオーリンズのFGR3000に換装。フロントブレーキはモトコルセ/SICOM製のカーボンセラミックディスクに、ブレムボのCNCモノブロックキャリアP4-34/38をセットする