



右の走行画像をひとめ見て、違和感を覚える人はまずいないだろう。相当下ウカティに詳しい人がじっくり見れば、マスターの形状やヘッドライトカバーのカラーリングが異なることに気づくかもしれないが、いずれにしてもストリートファイターV4にライトなカスタムを施した仕様だと思っははずだ。

しかしながら、驚くべきことにベースになっているのはパニガールV4Rである。レース参戦を前提としたホモロゲーションマシンのカウルを取り払い、セパレートハンドルがバーハンドルに換装されているのだ。文字にすると甚だ簡単ながら、この大仕事をやってのけたのがモトコルセである。

マシンの概要は本誌前号でも紹介しているので、併せてご覧頂きたい。モトコルセは以前、1199パニガールをネイキッド化し、それに「NV C/NudaVeloce（ヌーダ・ペローチエ）」という名称を与えている。これはその再来を想定した最初の一步であり、まずはコンプリートマシンとして送り出されることになった。

走りのパフォーマンスはほとんど完成の域にある。最高出力221ps、乾燥重量172kgを公称するパニガールV4Rが下敷きになっているのだからスペックに不足があるわけもないのだが、ストリートファイターV4Rを名乗るにふさわしい抜群のフレキシビリティを披露。爆発的な加速力は維持されているところか、実測の装備重量で8kgの軽量化（2

1：一見、ベースがパニガールV4Rとは分からない大人のカスタムだ
2：カウルのペイントはコンプリートマシンをオーダーする時の標準メニュー
3：STMの乾式クラッチにオリジナルのカーボンカバーを組み合わせる
4：油圧式のプリロードアジャスターを備えるTTX36はモトコルセのオリジナル仕様。パネレートもソフトになっている
5：BSTのカーボンホイール「Rapid TEK」を採用。これもコンプリート化の際の標準メニューだ

1	2	3
	4	5

DUCATI STREETFIGHTER V4R by MOTO CORSE

ドゥカティ最強最速のスーパーバイク「パニガールV4R」をベースにしたバーハンドル&ネイキッド仕様がこの「ストリートファイターV4R」だ。モトコルセが手掛けたそれは、正式なカタログモデルさながらの完成度を披露。それだけでなく、圧巻のパフォーマンスでサーキットを駆け抜けた。

PHOTO/S.MAYUMI TEXT/T.ITAMI
取材協力/モトコルセ TEL046-220-1711 <http://www.motocorse.jp/>



0.2kg ↓ 194kg に成功していることと、ドリブンスプロケットのシヨート化（42T ↓ 44T）によって、さらには乗せられている。

実際、コーナーから立ち上がった時の弾けるようなタッチ力にはただだ圧倒される。コーナリング中はハングオフのフォームを取っているため、当然シートから身体をズラしているのだが、ひどく加速が始まると、それを元に戻すタイミングを逸するほどだ。

フットペグを踏み込みながらハンドルに覆いかぶさり、身体をどうにか車体の上に留めているのが精一杯で、横Gが弱まってからようやく座り直す。バーハンドルと221psの組み合わせはそういう世界である。ただし、それ以外の領域はフレンドリーと表現しても差し支えない。特に車体ガリインし始め、フルバンクへ向かう時の手応えはしなやかそのものだ。パニガール特有の硬質さがまるでなく、荷重や面圧といったことを意識しなくとも、自在にライオンを選べる。

そこに二役も二役も買っているのがモトコルセ流のセットアップだ。サスペンションの減衰特性とパネレートがリセッティングされ、ハンドルやシートの形状を最適化。これらがもたらす手の内感が、ストリートでの快適性とサーキットでのスポーティ性を生み出している。サーキット由来の性能をストリートで引き出す。それがストリートファイターというジャンルの始まりだが、誰もが思い描く理想がここに詰まっている。

※テスト中につき、ラジエーターシュラウドは取り外した状態で走行