

サーキットも楽しめる夢のバイク
オーナーさんの想いに応える
技術と熱意に感動!



好きだから、こだわりたい



1: フロントフォークはGPマシンでも目にするオーリンズFGR300。SICOM社とコラボで作ったMotoGPタイプのセラミックカーボンディスクにブレンボP4-34/38キャリバーを装備 2: チタン製スリップオンサイレンサーは、上下で径も取り出し角も異なる絶妙なデザイン。ポジションの要となるステップは、一見シンプルだが裏面は猛烈に肉抜きされる 3: 川上さんの要望に合わせてワンオフ製作した削り出しのセパレートハンドル

川上さんのDXDに中野真矢が乗ってみた!



1: LED ブリンカーはピレットステアや樹脂カバーも新造。FGRフォークを支えるステムセットは専用品 2: ブレムボの切削マスターに直付けのフルードタンクとカーボンレバーをセット 3: 厚みを増したタイヤキルトのシート 4: カーボンホイールはBSTのラピッドテック3。スピナーのロックナットキャップがお洒落 5: DBTデザインのリアアックススライダーを装備 6: エクステリアおよびタイミングベルト/ラジエーターカバー類もすべてドライエターボン。アンダーカウルが長く長いスタイルを強調

川上さんのDXDは、前述の通りドゥカティのコンセプトモデル『Dita X-Tea』がモチーフ。とびこ『edra X-Tea』、トップブリッジのすっと下に装着したセパレートハンドル（ハンドルはほとんど切れない）や、テールランプの真下にあるようなステップなど、ドラッグスタイルを極端に強調したスタイルなので、現実的な走行は不可能だろう。

そこでモトコルセは、Xディアベルがベースのコンプリートマシン「DXC」の技術を投入。じつはノーマルより55cmも後退したライディングステップもDXC用に開発したもので、厚みを増したシート形状と合わせてスポーツライディングに適したポジションが取れる。

しかし削り出しのセパレートハンドルは、何度も川上さんとポジションを確認し、高さや絞り、垂れ角を決定。非常にアグレッシブでカッコ良いが、常識的に見たらかなり異形のスタイルだけに、果たして乗り味は……と、気になるトコロ。その疑問に答えるべく、中野真矢さんが筑波10000で試乗してみた!

「スリッパークラッチの作動タイミングに少々戸惑いましたが、コレはすぐに慣れました。そしてライディングポジションは……最初はドコに乗れば良いのか迷いました(笑)。でも探っていたら、ココだ! っていうポイントが見つかった、それから俄然面白くなりました! ハンドリングは軽くて、思わず走行中に前輪を見ちゃいました(笑)。太い後輪はグリップも抜群で、ストレートで不安なく開けられます。サーキットでも楽しめますよ!」

「僕はイタリア車のデザインが好きです。カスタムも興味があるので、モーターサイクルショーでは必ずモトコルセさんのブースにお邪魔して、隅々まで眺めてワクワクしています。そんな『夢のバイク』に乗れたのもすごく嬉しいですが、オーナーさんが想い描くバイクを、きちんと乗って楽しめる形に作ってくれる技術力って、本当にすごいと思います!」



「小柄な中野さんがDXDに跨ると、さすがにマシンの大きさを感ずるところが周囲を重ねて、良いポジション」を見つけると、走行ベースもどんだん上昇。DXDの迫力あるフォルムは変わらないが、中野さんがキッチリ手綱を握っているため、その走りはまさにドゥカティの切れ味。