

2007年2月28日

## BMW Motorrad World News 2007 Vol. 3

\* 以下のニュースは BMW AG 発行のニュースレターの翻訳であり、日本市場への導入とは関係の無い場合があります。

- ◆ ダートでも、砂でも、雪でも！
- ◆ “ヒーローズ・レジェンド”の日程決まる
- ◆ BMW のマン島レース記

### ダートでも、砂でも、雪でも！

BMW Motorrad より2007年のモータースポーツプログラムの詳細が発表される予定だが、バイクはそれに先立ってヨーロッパのレースやイベントに姿を現している。

### ダート

BMW Motorrad イタリアでは、北イタリアで開催されたジェバ・インターナショナル・インドア・エンデューロのイベントで、特別な展示を行った。このインドア競技は世界屈指のエンデューロレースライダーを魅了し、ダートでの熱い戦いに何千ものファンが応援に駆けつける。1気筒 650ccの Xシリーズのヨーロッパ発売を間近に控え、イタリアのインポーターが Xchallenge ‘ハード・エンデューロ’、Xmoto Supermoto、そしてイタリアで高い販売台数を誇る HP2 Enduroなどを展示した。



BMW Motorradのマーケティング戦略およびコミュニケーションマネージャー、ディエゴ・スゴルバティはこのイベントを訪れ、BMWモデルの現ラインアップに寄せられた大きな関心に喜びを示した。「ここは、将来のお客様に出会える場所です。BMWは、オフロードの世界で真面目なプレイヤーだということを、何千ものエンデューロレースファンの方に伝えたいのです。今回の展示は我々の予想を遥かに上回る反響があったので、これからも多くのイベントに参加していきたいです」

## サンド

2月11日、世界的に有名なビーチレース“Le Touquet Enduropale”がフランスで開催され、賞金を目指して1,000台を超えるバイクが15.5kmのサーキットで競い合う。このイベントは世界屈指のオフロードライダーを魅了し、今年の出場者リストにはアルノー・デメスター、ティモティ・ポティセク、デビッド・ナイト、イシドレ・エステベ・ブゾルといった‘伝説’も名を連ねている。



参加者たちは、2007年度の優勝トロフィーには自分の名前が刻まれることを願い、過酷なトラック条件で有名な北フランスの海岸を3時間ひた走る。レース自体は2気筒250ccまたは4気筒450ccのエンデュロレース用バイクに乗った数百人のライダーによって競われるが、その他にも‘ホールショット’賞があり、ストレートを1位で制したライダーが賞金1,500ユーロを手にする。

Le Touquetでは初めて、2台のBMW HP2 Enduroがホールショット賞を狙ってスタートラインに並ぶ。ライダーの1人は地元フランスのジャン・シャルル・ルナン。彼は昨年よりBMW Motorradチーム・オフロードのレース用バイクに乗り、砂の上で時速200km以上を叩き出したとも言われている。もう1人のライダーはドイツ人のダーク・セレンで、彼はWunderlichがチューンしたBMWの伝説的なボクサーに乗る。

レースは2月11日(日)の午後1時ごろ(干潮の時間による)に始まり、入場は無料。温暖な天気のために数千の観客が予想される。

## スノー

Skijor とは、「スキー・ドライビング」を意味するノルウェー語。犬に引かれたクロスカントリーのスキーヤーを指す。Skijoring とはスポーツに発展したレジャーで、犬だけでなく馬やトナカイに引かれてスピード感を楽しむことで知られている。これをバイクでやってみようという誰かが言い出すのは、時間の問題だった...

レガウで行われる“Motorcycle Skijoring Cup 2007”は、十分な降雪がなく2月10日に延期された。オーストリアのクロスカントリー・チャンピオンシップのライダー、ダニエル・ストッカーとエリッヒ・ブランダウアーも参加する予定で、アップヒルやダウンヒルが絶妙に組み合わせられた刺激的で新しいスポーツで実力を見せつける。



### “ヒーローズ・レジェンド”の日程決まる

“ヒーローズ・レジェンド”のイベント主催者は、スタート日を3月24日に延期することを発表した。モーリタニアで選挙の第2戦が控えているためだ。



これにより、第2回“ヒーローズ・レジェンド”ラリーはフランス、スペイン、モロッコ、モーリタニア、セネガルを通る6,500kmのルートで3月24日から4月7日まで開催される。元パリダカ覇者のユベール・オリオールが主催する“ヒーローズ・レジェンド”の原則は至ってシンプル。アフリカやダカールのファン全てに、最高のコンディションでパリからダカールまでレースする機会を提供することだ。この道のプロである主催者の経験豊かなチームのサポートを受けつつ、フランスのパリからセネガルのダカールのラックローズ(Lac Rose)に至るまで全行程を走破する。

アフリカの冒険を夢見るアマチュアライダーには、またとない機会となる。タイムを競うわけでもなくチームで争うわけでもなく、熟練度や安定性に基づいてランキングが付けられる。

元来“ヒーローズ・レジェンド”はヤマハ XT500、1980年～1996年製の2気筒BMW GS乗りのためだけのものだった。しかし‘オープン’クラスが新設され、最新のBMWマシンも参加できるようになった。オランダからは2つのBMWチームが“ヒーローズ・レジェンド”イベントに参加する。その1つには元オランダ国内モトクロスチャンピオンが参加し、HP2 Enduro に乗る予定。もう1つはオランダの新聞『De Telegraaf』のチームで、Motorrad デイラーの Bert Duursma チューンの R65 に乗る予定。

デイブ・アレキサンダーは走行距離16万8千kmの1994年式R80GSを2,250ユーロで購入し、オランダのBMWディーラー、Bert Duursmaの助けを借りてラリーバイクに改造し、“ヒーローズ・レジェンド”の開催を心待ちにしている。



「スタート日が延期されて、逆に良かった」とデイブは語る。「これでバイクの準備やテストの時間が増え、ダカールに向けてX5も借りたんだ。このR80GSは低回転時に油圧の問題を抱えて、クラッチもすべるから今は工場バラバラにされてるよ。ラリーが始まるまでに問題を修正する時間ができた。それに、色んな箇所のブラケットもまだ製作中なんだ。この前はキセノンのヘッドライトを付けたよ。ナイトライディングもあるから気を付けろって言われたからね」

この数ヶ月、デイブは数々のエンデューロレースに出場し、さらに週に3、4回はジムに通ってトレーニングを怠らず、イベントへの準備を万全にしている。「運動をするのとしのないのと同じや、かなり違ってくるよ。前回のエンデューロレースでは、3時間めいっぱいレースができた。それまではマイペースで2時間半、最後の数ラップはフラフラで、ゴールに倒れこんでたんだよ。今の目標は、バイクを走らせて、できるだけ多くのテストをすること。ここイギリスでは砂の上の練習はできなかったけど、オフロードではできるだけ多くの練習を積む予定だし、またエンデューロレースに出るかも知れない。あとやってないのは、怪我くらいかな！」

他のチームメンバー(チーフメカニックのマーティン・グッド、ドライバーのグラハム・ネーズビー、ナビゲーターのローナ・トーマス)も厳しいトレーニングを積んでいる。オフロードのドライビング、ロードブックの準備、そして一般的なナビゲーションのスキルをダカール出場経験のあるサイモン・パーヴェイに教わる。X5はイギリスからパリまでデイブのバイクを輸送するために専用の牽引ラックも付いているので、深い砂や泥にはまった場合には牽引役をも務める。アフリカで動けなくなった場合に備えて...



レースは3月24日、コロンブス (フランスの Hauts de Seine 県) をスタートし、4月7日にセネガルの首都ダカール均衡の Lac Rose に到着する予定。詳細は公式ウェブサイト ([www.heroeslegend.com](http://www.heroeslegend.com)) で確認できる。

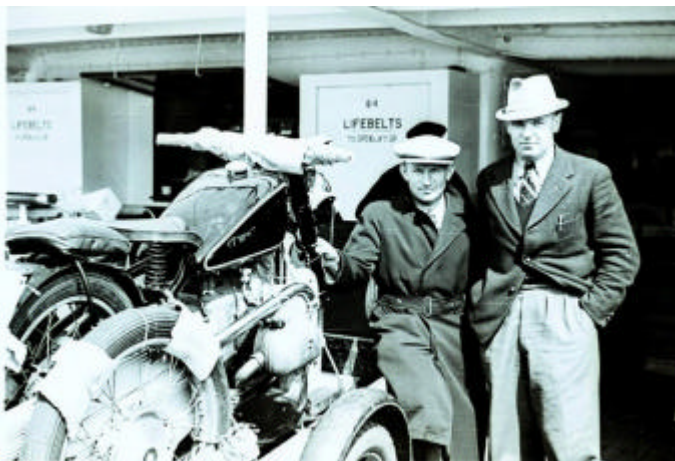


## BMW のマン島レース記

TT (ツーリスト・トロフィー) は 2007 年 6 月に 100 周年を迎え、BMW はその全盛期を共にしている。37.73 マイル (60.66km) に 265 ものコーナーがあるマン島の山岳コースは、肉体的にもマシンのにも世界で最も過酷なコースだ。ルートは閑静な村を 3 つ、海辺の町を 1 つ抜けて、1 マイル (1.6km) にも満たない間に 1,000ft (300m) 以上を駆け上がり、スネーフエル・マウンテンを越えて 1384ft (454m) に到達する。

最高速度は 180mph (290km/h) にもなるが、ライダーの前方は 1 マイル (1.6km) 以上見えない。直線部分の路面はスムーズにほど遠く、サスペンションの限界まで試される。可愛い白壁のコテージや、ストーンウォールで区切られ曲がりくねった田舎道、絵のように美しいパブ、葉の生い茂る林間の空地など、全てが TT の一部となっている。ラウンドアバウトを横切り、信号を通り抜け、フルスロットルで郊外の道をぶっ飛ばし、出力を落としてテラスハウスのドアまでほんの数センチなんていうトラックは他にあるだろうか？ しかも路面電車、電柱、家畜も計算に入れなければならないレースなんて他にはないだろう。

第 1 回目の TT が開催されたのは 1907 年 5 月 28 日。ギリシャ神マーキュリーを模った銀の像を、翼が付いたヘルメットをかぶった 13 台の単気筒マシンが争った。単気筒以上のクラスもあり、エントリーは 6 台だった。ライダー達は 2 人 1 組になってタイムを競いながらレースを行った。既に現在の TT の形が出来ていた。



37.73 マイル (60.66km) の有名な山岳コースは 1911 年に初めて採用され、BMW もこの年に TT に初参戦した。このレースが世界的にも重要なレースとして認められたのは 1937 年のこと。ライダーは BMW スポーツカーのインポーター、フレーザー・ナッシュに勤めるジョック・ウエスト。彼は腕の良いレーサーだったが、Norton のフレディー・フリスや Velocette のスタンリー・ウッズのようにレースを本業としている

わけではなかった。それにウエストはドイツ語が話せないので、整備士とのコミュニケーションにも苦労だった。

プランジャー・リヤサスペンションと最新のテレスコピックフォークを装備し、ショールーム展示用に磨きあげられたかのような BMW バイクは輝きを放ち、誰もが羨望のまなざしで見つめた。さらにウエストは操作性の良さも見せつけた。コンパクトな Zoller 製スーパーチャージャーは、イギリスの単気筒乗りや腕の立つライダー達の当初の予想を上回った。ウエストは 50 馬力を最大限に活かし、最初の 4 ラップは 4 位をキープしていたが、ガソリントankが割れ、ガバナーズ・ブリッジでガソリンが流出してしまった。給油の回数が増えたものの、大健闘の末 81.3mph (約 130km/h) で 6 位となった。優勝はフリスの 88.21mph (約 142km/h)。ウエストは表彰台にこそ上れなかったが、1938 年は BMW にとって大きな収穫があった年となった。

BMW のスターライダー、カール・ガル、ゲオルグ・マイヤーとウエストは、翌年の 6 月に開催されるレースに備え、4 月に 2 週間を費やした。しかし、エンジンのパワーが大きければ

大きいほど扱いにくくなるようだった。マイヤーは練習中にクラッシュし、ぼろぼろになって脱出した。ガルも山岳路で、キャブレションを調整してくれる技師の所に行くためにコースを逆走してひどいクラッシュを起こしてしまった。おかげで、しばらくラムジー病院で過ごす羽目になった。

シニア TT でマイヤーは、マグネットがブレイヒルの谷底に落ちてしまい、残り1 ラップで棄権してしまった。ウエストは全 7 ラップで 5 位となり、優勝のノートンよりわずかに 4 分 36 秒遅かった。彼は何としてでも完走し、決して飛ばしすぎるなど前もって言われていたのだ。



ガル、マイヤー、ウエストは 1939 年に再び TT に舞い戻ったが、ほろ苦い結果となった。ガルはテスト中に再びクラッシュし、またもラムジー病院のお世話になった。BMW 専属の外科医が手術を施したが、シニア TT の前日に亡くなった。マイヤーは頑張った。ささやきのような 70 馬力と最高時速 140mph (225km/h) を備えたスーパーチャージャー付き 2 気筒 BMW マシン (重量は 137kg で、シニア

最軽量のバイクだった) は、ライバルを草むらに吹き飛ばす走りを見せた。ゲオルグは 89.38mph (143km/h) でレース記録を塗り替え、ウエストが 88.22mph (141km/h) で 2 位に入った。ガルがクラッシュしていなければ、間違いなく BMW が 1 位から 3 位までを独占しただろう。スーパーチャージャー付きのボクサーは、ライバルマシンの何歩も先を進んでいたのだ。

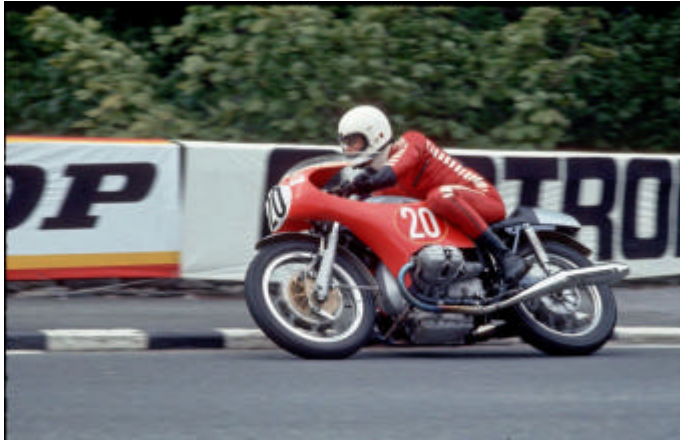
フランス国際モーターサイクル連盟 (FIM) は、1946 年にスーパーチャージャーを禁止した。それは BMW の単気筒レーサーの黄金期が終わることを意味していた。しかし、すぐにサイドカーがマウンテンを支配する。初期モデルのガソリン直噴を除き、Rennsport BMW はもはや異端ではなかった。水平対抗 2 気筒は最もパワフルなエンジンではないかも知れないが、サイドカーのレースには完璧だった。エンジンは低重心、理想的な冷却、素晴らしいパワーの広がり、信頼性のあるシャフトドライブを全て兼ね備えていた。BMW のパワーのおかげで TT に優勝したドライバーの名は、シュナイダー、ヒレブランド、ファト、ドゥーベル、カマチアス、シャイデッカー、シャウズ、エンダース。まるで偉大なレーサーの名鑑を眺めているようである。

アレックス・フォン・ファルケンハウゼンが開発した Rennsport の 2 気筒が 20 年にわたり TT を独占し、BMW の水平対抗 2 気筒エンジンも 1974 年まで支配を続けていた。ドイツ人ドライバー、ルトリングハウザーが優勝を収めたものの、ヤマハの 2 サイクルパワーが小型クラスで存在感を見せつけた。BMW のサイドカーが最後に勝利したの



は 1975 年で、シャウズが新しい 1000cc のクラスで優勝した。

そして 70 年代の Production TT でのレースで最も人気を博したヒーロー、ヘルムート・デーネが登場した。長身で痩せ型のドイツ人は、バイクを自ら準備し、ミュンヘンからマン島までそのバイクでやって来て、レースに参戦し、そのまま家に帰るといふ離れ業をやっただけ、多くのファンを獲得した。



一見したところ彼のマシンはノーマルの R 90 S に見えるが、シャシーは基本的にショートホイールベースの R 75/5 のストックで、ロードバイクと同じフォークとショック・アブソーバを備えていた。

でもエンジンは超スペシャルな R 90 S で、高圧縮ピストン、レースカムと大口径バルブ、チタン製コンロッド、クロス・レシオのギア、大容量のオイルパン、大口径の

キャブレター、レース用の排気システムを備えていた。しかし、これはファクトリー・スペシャルではない。デーネが自分自身で改造を施したのだ。

1974 年、彼はトライアンフの Trident Slippery Sam に乗ったイギリス人、ミック・グラントと BMW のチームメイトのドイツ人、ハンス = オットー・ブテヌスに続いて 1000cc Production TT で 3 位に入った。1 年後、デーネは 362km、ラップ 6 のレースをリードしていたが、右側のロッカーボックスのカバーに飛び石で穴が開いてしまい、相当のオイルを失ってしまった。この時だけは、彼はレースを完走することができなかった。ロッカーボックスはデーネの熱いコーナリングで薄くなっており、その後彼はシート下のフレームにスペアを固定してレースを行っていた。

1976 年、ブテヌスは 10 ラップ 1000cc の Production TT レースでデーネと組み、ついに優勝を果たした。練習時間の終了間際、バルブシートの緩みが排気バルブの故障につながり、シリンダーヘッドに大きなダメージを与えた。彼にはスペアがなかった。他のライダーなら棄権するところ、デーネはレースを観戦していた BMW ライダーにシリンダーヘッドを貸してもらえないか交渉したのだ。誰もが 3 気筒の Laverda や V 型 2 気筒の Ducati にはかなわないと思っていたが、驚くべき結果を残した。

TT は、1976 年に世界選手権から外れた。しかしファンの人気は衰えず、毎年 6 月にはマン島を目指してアイルランド海峡を渡る。レースも変わらずスリル満点だ。ジョン・マクギネスは平均時速 126.178mph (約 203km/h)、2 ラップ目には 129.451mph (約 208km/h) というとてつもない記録を出し、2006 年のシニアでぶっちぎりの優勝を果たした。