

Scorpa TYS125F その誕生秘話



イーハトーブトライアルに、ヤマハ製4ストローク125ccが登場してから丸2年。スコルパから、いよいよ市販真近となったTYS125F。木村治男さんにお話をうかがい、TYSの2年間についてを再検証した。

2年前、2000年のイーハトーブで突然デビューした125ccマシン。木村治男さんがイーハトーブに持ちこむ見慣れぬマシンは、多くはその後市販されるという定説がある。TY-Rスコティッシュしかり、実はセローも、木村さんは似たようなコンセプトのマシンをイーハトーブで走らせたことがあった。

そして2000年。スコルパがヤマハエンジンを搭載してSYを発表、成田匠がチームヤマハからこのマシンで全日本に参戦。ヤマハのトライアル活動が復帰した。木村さんのTYF125（この名称はほくら外野が勝手に呼称したもので、ヤマハや木村さんがつけた名前ではない）はこんな背景で登場した。

それから今日まで、いろんな希望的観測や周辺情報が飛び交った。極端をいえば、木村さんですら、このマシンの将来について、正確には知らなかったのではないだろうか。

今、スコルパからTYS125Fの市販が決定したところで、このマシンの生い立ちについて振り返ることにした。このマシンは、今までのどんなマシンともちがう、トライアルならでの出生の秘密を持っているのだ。

木村さんが作った最初のプロトタイプマシ

ン、TYF（ここではこう呼ぶ）このマシンは、木村さんが、素材となる優れたエンジンに着目したところから誕生した。TT-R125のエンジンと紹介されることが多いが、実は東南アジアをはじめとして世界中で日常の足として大活躍するスタンダードエンジンだ。TT-R125も、このエンジンを使った入門用オフロードマシンとして作られた。つまり、TYFはTT-R125のエンジンを流用して作れたのではなく、TT-R125とは、いわば兄弟的存在となる。

このエンジン、見た目は昔からよくある、ごくふつうの4ストロークエンジンだが、乗ってみると、まったくのノーマルエンジンでも、たいへんにフレキシビリティに富み、トライアル的に優れた特性を持つ。125ccの、このエンジンの可能性を探りたい。木村さんの思いは、ここから始まった。

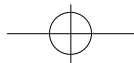
木村さんのコンセプトは、たくさんの人がトライアルを楽しめるマシン。そのためには、安価であることも重要だ。マシンづくりは、なるべく新規部品をつくらず、既存のパーツを流用するところから進められた。

フロントまわりからステアリングヘッドからメインパイプまではTYR。エンジンを囲む

ループ部分はTT-R。スイングアームはTYZを流用した。タンクはアルミを叩いた一品ものだが、実はTYR用のKATOタンク（加藤文博製作。伊藤敦志がこれを使ってチャンピオンとなったこともある）のシルエットを持っていた。

木村さんは、このマシンでイーハトーブや四十雀に出場した。四十雀では、実力決定戦で270ccのベータREV-3に乗る杉谷真と勝負させられもした。結局引き分け。ヒルクライムでも、木村さんとTYFは杉谷のREV-3に一步も負けずに登り切った。125ccエンジンの可能性は、ここでかなりはっきり見えてきたといっている。

余談だけれど、木村さんのTYFは125cc以上あるのではないかという憶測がある。これはうそ。TYFは正真正銘の125ccである。ただしこのエンジンには排気量アップのキットがあって、その後スコルパが作ったSY125プロトは、そのキットが組み込まれていたらしい。そのへんが火種となって出た誤解だろうと思われるけど、木村さんは「うそついたら、あとで必ずばれて怒られちゃう。そんなことはしませんよ」と笑う。確かに。木村さんは、機会があれば、このマシンを誰にでも



乗せてあげている。乗せてもらった人の目は、みんながみんな節穴ではないから、うそついで排気量アップをしていたら、市販されて乗り比べたときに、すぐにばれてしまうだろう。

ガルルのイーハトブレポートによると、エンジン性能は「名車TLR200にも負けない」とのことだが、これはほめ言葉だろうか？ 125ccが200ccに負けないのは素晴らしいかもしれないけど、20年も前のTLRと比べられたら、インドネシア製といえど、ちょっとかわいそうな気がする。このエンジンは、実用車向けといえど、新しい世代の技術によって作られたものだ。

さてTYFは、あくまでもプロトタイプのプロトだったが、これが量産のための試作車だと思っただけで少なからずいらしゃった。これも誤解です。

木村さんの所属は、ヤマハのモータースポーツ推進室。ヤマハモータースポーツ活動全般のフォローが仕事だ。ここでは、市販を想定したオートバイを作る仕事はしていない。

今のご時勢、メーカーがマシンを作って世に出すには、そうとうの労力が必要になるのだが、そもそも木村さんは、今はそういう部署にお勤めではないのだ。

もちろん、木村さんはあきらめたわけではなかったし、いろんな方法を模索していた。それは新しいオートバイを作り上げるといふ以前に、トライアルをもっとたくさんの人に、いろんな人に、ふつうの人に知ってもらいたいという気持ちがなにより優先していた。

そんなとき、世界選手権もてぎ大会が開催された。去年、2001年6月のことだ。木村さんは、もてぎにやってきたスコルパ社長（当時）ジョエル・ドメルクにTYFを乗せてみた。木村さんは、TYF市販実現の可能性の一つとして、スコルパにはいろいろと打診をしていたのだが、このドメルク社長は、頑固な技術者である。木村さんの話には、ほとんど乗ってこなかったという。ドメルクにとって、125ccマシンは、いわばオモチャという認識だったのかもしれない。

ところがもてぎで、ドメルク社長の認識が変わった。乗せたら、なかなか帰ってこない。降りるなり大喜び。「最高だ。よくやった。おまえの夢をかなえるのに、おれも協力する」とTYFを絶賛した。

頑固者は、いったん火がつくと動きが早い。その9月、デ・ナシオン会場に、SY125なるマシンが現われた。同じエンジンを、SYのフレームに載せたこのマシンは、SYレー

シングと同じく、戦闘的な趣きを持ち、今にも登場しそうな仕上がりがだった。

ドメルクのがんばりは評価したいけれども、しかし木村さんは、ちょっと時期が早いと困惑した。もうひとつには、125ccエンジンを一線級のトライアルマシンにするのは、今回の木村さんのプロジェクトとはコンセプトがちがった。SY125の登場で、木村さんの「誰にでも乗れるトライアルマシン」と、「一線級の125ccマシン」の、ふたつのイメージが独り歩きを始めた。TYFとSY125。このふたつは、同じところからスタートし、そのコンセプトも同じはずだったものだ。

2002年、この春、木村さんはスコルパから件のSY125を受け取った。TYFで確認した125ccエンジンの可能性を、SYと合体させ、さらに高め、「誰にでも乗れる」マシンに仕立て上げる作業が始まった。

その頃、スコルパの社長が変わった。新社長フィリップ・アレステンさんは、温和な人だ。木村さんの「誰にでも乗れるマシン」のコンセプトをよく理解してくれて、話は気持ちよく進んでいった。

ヤマハとスコルパ。この両者の間で、仲人を演じつつ、仲人以上の主演を演じているのが、アルプスヴァンの秋山宣仁さんだ。スコルパインポーターの秋山さんの仲人役は、SYがヤマハエンジンを搭載するところから始まっている。秋山さんにとっては、これが二組目の縁組みとなる。

木村さんのコンセプトワークは、着々と進んでいた。しかし、話がここまで進んでくると、なににもまして優先しなければいけないコンセプトがある。それは、世の中に出すということだ。どんないいものを作っても、世の中に出なければ意味はない。木村さんのマシンづくりは趣味ではない。世の中に出て、そのマシンに乗った人が喜ぶ顔を見るまでは、終わらない。

早い段階で、コストをかけすぎずに発表すること。そのためには、既存のマシン、既存のパーツを最大限の利用する。製造コストを押さえるには、海外で生産するのが適切なのは明らかだった。スコルパとの縁組みは、その点でも好都合だ。

木村さんは、モータースポーツ推進課にしながら、ニューマシンの開発をやっている。こんなことは、ヤマハの仕組みの中では、ちょっとない。トライアルの普及のためには、TYS125Fのようなマシンが不可欠。普及のため、結果としてマシンを作るという木村さんの熱意が、モータースポーツ室の上司の首



写真上：通訳のおねえさんを間にTYSの仕上げについて意見を交換する木村さん（左）とフィリップ社長（右）もてぎのパドックで。
写真左：木村治男さんとスコルパ代理店、アルプスヴァンの秋山宣仁さん。TYS誕生の立役者たち。

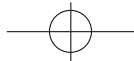


TYSのスタイリングには趣きがあったが、TTRとTYRとTYZを合体させたものだから、トライアルマシンとしての性能はTYSと比べるべくもないはず。



SY-Racing（左）とTYS（下）、精悍なSYに対して、TYSはトライアルライディングと同時に、安心して道を走れる機能とスタイルを持っている。





を縦に振らせたのだろう。

さらにそこには、最初にイーハトーブでTYFが登場して以来の、勝手連的応援団の存在もあった。木村さん、ヤマハのみなさん、秋山さん、スコルパ、そして一般ライダーのみんな。このマシンは、木村さんが一人で作り上げたものではない。TYSの誕生は、これまでになかった斬新な経過をたどっている。

木村さんのマシンづくりは、イーハトーブトライアルを前に、一気に加速した。しかし、今年のイーハトーブでこのマシンを走らせたのは、木村さん本人ではなかった。岡本香さん。木村さんと同じ職場で働く、素人トライアルライダーだった。「誰にでも乗れる」コンセプトを実証するためには、達人木村さんが華麗な走りを披露するのでは意味がない。岡本さんは、最高のテストライダーだった。

イーハトーブの直後、もてぎではフィリップ社長と木村さんがこのマシンを囲んで「ここはこうしよう」「ここがこうなっているのは素晴らしい」と開発会議をするシーンがあった。このマシンの開発は、会議室ではなく、まさに現場でおこなわれたのだ。

今、TYSは浜松とフランスを行ったり来たりしながら、量産に向けて最後の熟成をおこなっている。なるべく新規部品を作らないといいつつも、燃料タンクはプラスチック製の成型部品を作ったほうが効率がいい。公道向けの保安部品まわりも、ヤマハの部品を流用しつつも、新しいパッケージを組むことになるのだろう（保安部品きつとは別売となる可能性もあるということだ）

そうそう、新規部品といえば、木村さんは最後の最後に、少しだけわがままをいって、エンジンに手を加えている。2速と5速のミッションレシオだ。2速は1速に近づけ、トップの5速はワイドに振った。ギヤを4枚、新規に作るようになったわけだ。エンジンはそのまんま、なんにもしないでトライアルマシンになるということで始まったプロジェクトだけど、ギヤ4枚の新規パーツで、TYSは、ぐっとトライアルに適した味付けを施された。シャーシの優秀性はSY250の活躍で実証済み。TYFと比べても、TYSは軽くて走りが現代的という感触があるという。

さて、このニューマシン、価格は今月決まる。最終的な仕様に向かって今後変更される部分は、ざっとこんな感じだという。

まず、スリーピース型のフロントフォークは、SYのものとは異なるものの、ワンピース型となる。これに合わせて、ブレーキキャ

リパーも変更される。

SY-LR（ロングライド）の外観を流用したタンクまわりは、背の高い4ストロークエンジンとの兼ね合いで、新規パーツとなった。イーハトーブに出場したTYSプロトではアルミ製の一品ものだったタンクは樹脂製となり、これを覆うタンクカバーも若干デザインを変えて登場する。

エンジンまわりは、クラッチがワイヤー式になる。このあたりは、コストと需要を天秤にかけた選択だ。サイレンサーは、現在はYZのものを使っているが、これも新規パーツとなりそうだ。

SYのシルエットの下に保安部品をつけた隠しフェンダーをつけていたリヤまわりは、SYのシルエットを残しながら保安部品をつけるスタイルとなる模様。またチェーンラインの関係で複雑な形状をしていたドリブンスプロケットは、ハブを変更（加工）することで、シンプルな形状になるはずだ。

タイヤは、ミシュランが装着はされないということだ。パイアスの傑作タイヤIRCツーリストが再び陽の目を見るのだろうか。

しかし、これだけコストダウンをしたとしても、TYSのあとに市販が予定されているSY125（油圧クラッチ、小さなタンク、削りだしのフォークブラケット、ハブ、ホイール、ディスクなどより軽量パーツが使われ、ミシュランのタイヤ、アルミのステップなどが大きな相違点）の55～60万円という予備を考えると、40万円前後という価格設定は大バーゲンだ。トライアルマシンとしては特価中の特価、125cc オフロードマシンとしてみるとちょっと高めという40万円前後という価格が、市場にどんな反応を与えるのか、その点も不安と同時に楽しみなどところだ。

秋山さんによると、予約開始の告知以来、これまでまったく取り引きやりとりりななかったオートバイショップから、注文や問い合わせの連絡が入っているという。ショップがこのマシンに注目していることもあるだろうが、それ以上に、TYSの登場に期待するユーザーたちが、近所のショップに注文を出しているのではないかと想像される。これもまた、新しい動きのひとつである。

ユーザーのためにと作り上げたマシンを育てるのは、今度はユーザーの仕事なのかもしれない。TYS125-F。このマシンがどんなトライアルライダーを育て、どんなトライアルシーンを演出することになるのか、そしてまた、どんなユーザーに育てられるのか。すべては、これから始まる。



全日本中国大会での木村さんとTYF。木村さんの思いが完成する日まで、あともう少しだ。

Scorpa TYS 125 F その誕生秘話



2000年四十首を走る木村さんとTYF。地形をていねいにこなすように走る木村さんのライディングとあいまって、TYFの潜在能力はかなり高いレベルにあることが見て取れた。



スコルパSY-Racingプロトタイプ。エンジンとタンク以外は、250のSYとほとんど変わらない。このマシンは、TYSに選れて市販が決定している。



全日本国内大会にはTYSの姿はなかった。お客さんがなんとなく落胆している空気を察して木村さんが貼りだしたのがこれ。TYSとユーザーとの距離感の近さを感じさせる一幕。