

# 自然山通信

# 3月号

2011 March  
No.169

300 YEN  
(税込)

www.shizenyama.com  
mobileはこちらへ。www.shizenyama.com/i



## 創刊14周年!

### みんなでつくる躍動のドライアル情報小冊子

PHOTO / G2F Media

ありがとうございます。14歳、年をとっちゃったんだなあ。ほくだけじゃなくて、あなたもです。14年トシとったということは、それだけ楽しい思いをいっぱいしてきましたということですね。自然山通信も、いろんな楽しいことをしてきました。タイヘンなこともあったけど(そして今もタイヘンかもしれないけど)、それもまたよしかな。声を出して笑ってれば、病気も治るそうです。声を出して笑いましょう。でもなおらない病気もある。難所に制覇したとき、友人が想像な失敗をしたとき、大声で笑っている。ドライアル病はますますひどくなります。治療法は、ありません。

# OSSA TR280i

自然山試乗 impression



OSSAとステッカーが貼ってある部分がタンク、その左(後)がエアクリナーボックス、その左がラジエター、エアクリナーの下側にインジェクションがある

## 21世紀の革命マシン、日本上陸 その圧倒的な新しさに、ふれてみる

オッサ。1970年代の伝説のブランドがよみがえった。  
しかもその復活は、驚くべき最新メカニズムを満載してのものだった。

革新的マシン、オッサに試乗することができた。オッサは、1970年代に一世を風靡した伝統のブランドだ。日本にトライアルが伝わった頃、オッサには魔術師ミック・アンドリュースが乗っていて、勝ちたいままに勝ちまくっていた。そのミックにマシン開発の力を借りたのが、ヤマハだった。ヤマハのトライアルマシンには、どことなくオッサの面影があった。オッサの魔法使いが、ヤマハの魔法使いになって、やがて日本製のオートバイは、スペインの小さなオートバイメーカーを押しやっていく。オッサが、次第に業績を悪化させて工場を閉鎖したのは、1985年のことだった。

それから25年、1985年に生まれた少年は、立派な青年になった。オッサの、最初のファクトリーライダーとなったジェロ

ニ・ファファルドは、1985年生まれなのだ。新しいオッサの拠点はバルセロナから1時間ちょっとのジローナ。ファファルドもまた、ジローナの出身だ。

さて、今回新生オッサとして登場したのは、2ストローク単気筒280cc。これだけならふつうのことだが、各種スペックがすごかった。吸気はフューエルインジェクション、シリンダーは大きく後方に傾いていて、前方吸気、後方排気となっている。

車体もすごい。なにやら、ずいぶんのつべりしたラジエターだと思いきや、それはなんと燃料タンクであって、その後ろにはエアクリナーボックスが、ラジエターはさらにその後ろにマウントされる。

乗せてもらう前に、まず、じっくりこの

ニューマシンを観察させてもらう。大胆なマシン構成だが、少し細かく見ると、フレームはスチールとアルミダイキャストを組み合わせたもので、リヤのチューブレスホイールも不思議なニップルとなっていることなどがわかる。さらによくよく見ると、小さなパーツのひとつひとつに、幸せを呼ぶ四つ葉のクローバー（オッサのロゴマークだ）が刻印されている。芸が細かい。

2ストロークでは珍しいフューエルインジェクションは国産電機製。トライアルマシンでは初めての2ストロークのフューエルインジェクションだ。バッテリーは装着されていない。キックをすることで発電され、インジェクションに給電される。セッティングは、パソコンによるセッティングツールが供給される予定だ。



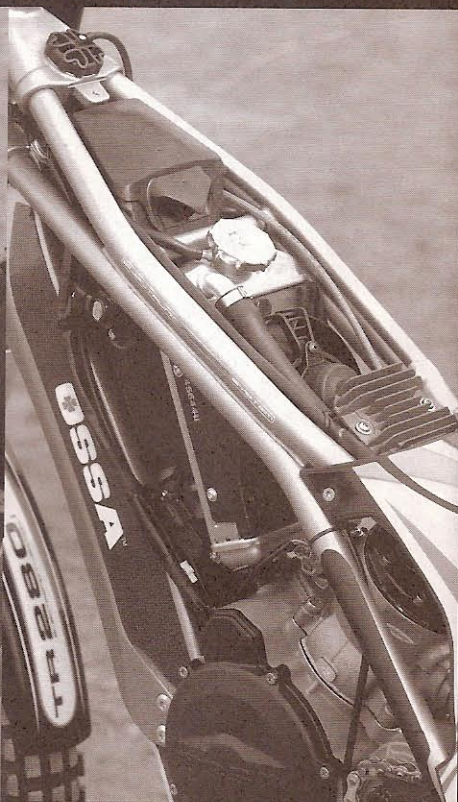
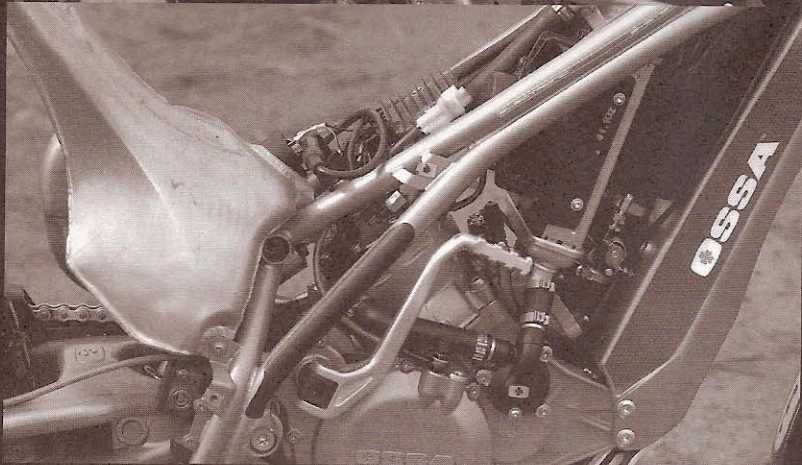
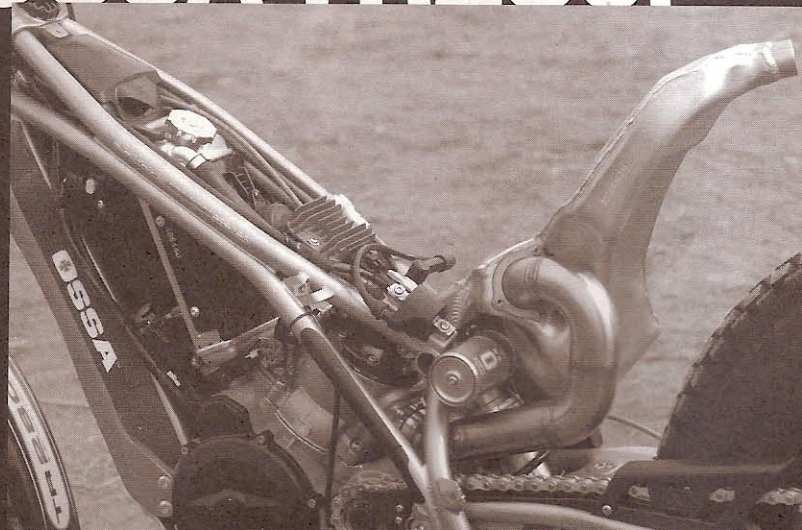
うんと遠くから見ると、ふつうのトライアルマシンだなぁと思える外観も、少し近寄ってみると、いろんなところが変わっているのに気がつく。もっと近づくと、その獨創性はいよいよ際立っていて、目が釘付けになる。フレームやスイングアーム(の一部)はアルミ鋳物製。獨創的レイアウトが目立たないが、エンジン本体のコンパクトさも尋常ではない。タイヤはミシュランXライトが装着されていた。ハンドルバーにも、OSSAの刻印がされている。マシンの隅々にまで、OSSAらしさがもりはめられている。乗った印象は、その奇抜なレイアウトも、インジェクションだからという特別な印象も、ほとんど感じない。まったく違和感なくふつうに乗れる革新マシン。その中身は、知れば知るほどびっくりがっまっている。

このマシン、実はガスガスTXTプロを設計した技術者の手になるもので、クラッチやミッションの構造は、革新的とされたガスガスTXTプロと共通する構造だそうだ。つまり6速ミッションを4組のギヤでまかない、クラッチにはコイルスプリングがない。構造は同じでも、設計が新しいから、チェンジのタッチなどはずいぶんよくなっている。

驚くべきは、トランスミッションとクランクが、エンジンを車体から降ろさずに抜き出すことができること。クランクケースが一体構造で、中をくりぬくかたちでミッションが入っているのだから、そのまま引き抜くことが可能。クランクも同様に、ピストンをシリンダーに残したまま横方向に引き抜ける。たいへん画期的なシステムだ。ただしシリンダーは、エンジンをおろさないとはずれないし、点火プラグも外装パーツを外さないと交換できない。

フューエルタンクは、前輪のすぐ後ろ、フレームのダウンチューブの位置に設けられている。アルミダイキャスト製で、タン





タンクカバー（ではないけど）をはずすと、エアクリナーボックスとラジエターキャップが現れる。プラグは、リヤフェンダーを外して交換する。オーリス製リヤサスばぜいたくなサブタンクつき。伸び側圧倒の両方のダンピング調整ができる。燃料ポンプはタンクの下部にうめこまれるようについている。キックは装着方法が独特。踏みこたえは、きちんと感触があって悪くないけど、少し慣れが必要なのかもしれない。フレームは、パイプ部分はスチール製。このパイプがアルミダイキャストに結合されている構成だ。

クとダウンチューブを兼ねることで軽量化に寄与していると思われる。マシン重量は、カタログ値では64kg、実測でも、オイルとクーラントを入れた状態で、66.5kgという。今、もっとも軽いマシンといってい

いだろう。タンク容量は2.6リットル。燃料の増減で操安が変化するのではと思われたが、それは感じる人と感じない人がいた。ちょうど試乗に居合わせてくれた成田匠さんによると、ライダーは前側の重量変化に慣れるのは早いそうで、ライダーの感覚には影響のない位置にフューエルタンクがあるということかもしれない。

前後のホイールは、FABA製の28本スポーク。特にリヤは、特徴的な構造となっている。リヤのブレーキキャリパーは、スイングアームの上側にマウントされている。

眺めているときりがないが、そろそろ乗ってみることにしよう。

280ccエンジンだから、やはり相応のキック踏力は必要……。かと思いきや、するりとかかたりする。と思いきやてこずる

ときもあって、たぶん、乗るほうがまだこのエンジンに慣れていないのだろう。少しアクセルを開けると始動しやすいという、キャブレターエンジンと違和感ない操作ができる。

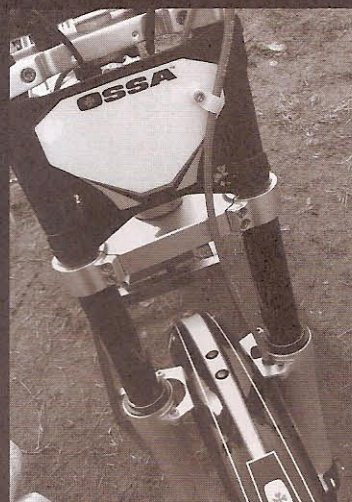


エンジン特性は、ごくふつう。大排気量のどかんというパワー感もなく、するりするりと走る。最初は、ややおとなしい印象を受けるも、しばらく乗っていると280ccのパワーを実感する。どうやらこのスムーズな印象こそが、フューエルインジェクシ

ョンならではのもののようだ。

成田匠さんによると、このエンジン、2ストロークの特徴である、ひとりでに回転が上がっていくことがないという。2ストロークでは、アクセル開度が一定でも燃焼室内のコンディション変化で回転数が変わってくる。回転がひとりでに上がってくるのが2ストロークの特性だが、インジェクションでは、回転の変化をセンサーが察知して制御するから、ライダーが意図した分だけ回転が上がる。2ストロークのフューエルインジェクションは意外や4ストローク的だったともいえる。

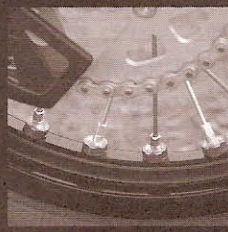
エンジン特性はどちらかというもったりだが、フレームの操安性も安定感方向。ガスガスやシェルコのように、軽快感を前面に出す特性とは対照的だ。その特性が、ターンが楽しいという印象となる。前輪の接地感がしっかりあって、きちんと旋回していく。フロントが軽いマシンは手を抜いたアクションでもフロントが浮いてくるが、オッサはきちんとアクションを与えることによって、それに応える。もちろん軽量マ



ヘッドライト部分にも、四つ葉のクロバーがくりぬかれてあった。芸が細かい。フロントフォークはマルゾッキ製40mm径。インナーパイプがアルミ製の、ガスガスやスコルバに使われて定評のあるものと、基本的には同一。アクセサリー関係では、なんと再度スタンドがついていない。世界選手権を戦うマシンにはスタンドがついていないものが多いが、そういうつもりで硬派な設計というわけではなく、これから装着されるのらしい。スタンドの設計をしている間も惜しんで、マシンの完成を進めたということかもしれない。インジェクションのコンピュータは、エアクリナーボックスの中におさめられている。エアクリナーボックスはもちろん防水ではないが、空気の入入口がステアリングヘッドの後ろと高い位置にあるので、コンピュータもエアクリナーも、水没に対しての耐性は高そうだ。クラッチは、ガスガスと同様ミネラルオイルを使った油圧システムで動作する。ブレーキは従来マシンと同様。



チューブレスリムのニップル部分は、左下のような構造。リムはFABA製。ブレーキキャリパーは鍵穴つき。ディスクの穴に鍵を通す。アルミ製ブレーキペダルは、25cmちょっとの日本人の足には少し遠いが、まるで踏めなくもないくらい位置にあった。ここにも四つ葉のクロバー



シンだから、アクション自体はごく小さくてOKだ。

フロントサスペンションはガスガスやスコルバに使われているインナーチューブがアルミ製のマルゾッキ製。リヤはサブタンクつきで、伸び側と圧側を別々にダンパー調整できるオーリンズの高級品。

第一陣はすべて空輪されてきて、すでにほぼ売れ先が決まっているという。今後の入荷状況はまだ未定だが、あくまで予定ながら、250ccの登場の予定もあるということだ。

あまりに新機軸を盛り込んだニューモデルなので、セッティングには苦勞するだろうという予測もあった。藤波貴久選手情報によると、去年2010年、ファハルドがオッサに移籍してから、ファハルドとオッサが走っている姿をどこでも見かけないの(年が明けるまでベータの契約があるが、そんなヤボことをいってはいけない)きっとセットアップがたいへんで、人前に出られる状態ではないのだと想像していたという。ボウヤカバスタニーなど、トップライ

ダーみんなが、その見解で一致していた。ところがある日、トップライダーが珍しく顔をそろえて練習しているところに、ファハルドがやってきた。そこは実は、ファハルドのホームグラウンドの練習場でもあ



ったのだが、あとからやってきたファハルドは、他のみんながウォーミングアップをしているのを尻目に、いきなりレベルの高いセクションに挑み、次々に走破していったという。これを見てもみんなは、オッサの仕上がりが思ったよりもはるかに高いレベ

ルにまとまっているのを知ったのだった。

その後、オッサはマルセイユのXトリアル開幕戦で公式戦のデビューを果たすことになるのだが、そこでの成績は5位。デビュー戦としてはまずまずという見方もできるが、オッサとファハルドにしてみたら、もっと好結果を期待していたのにちががなく、5位は失望の結果だったといえる。その後、バルセロナで4位、ジュネーブで3位と、着々と成績を向上させているのは、ニュースをごらんの通りだ。

1985年に工場を閉じた伝説のオッサ。今の時代にトリアルライダーをやっているぼくらは、その復活に立ち会えることになった。革新メカも興味深いし、伝説の復活に立ち会えるという興奮が、なにより楽しい。

OSSA TR280i：排気量 272.2cc (76×60mm) / 2ストロークインジェクション / バッテリーレスEFI-KOKUSAN / デジタルCDI / 変速6速 / ミッション 350CC 75W-90 / フレーム クロモリ / フューエルタンク アルミ / タンク容量 2.6L / フォークマルゾッキ40MMアルミ / Rサスペンションオーリンズ / Fデスク185mm / Rデスク150mm

**OSSA TR280i ¥840,000 (税込)**

協力・有限会社アルク 048-921-4555