



運転レベルを問わず 安定、安全な走り

「バイク乗りがトリシティの走りを好むかどうかはいったん置いておいて、移動の足と割り切ったならば、まったく問題なく運転でき、曲がれますよね。そして安全ですから。少し前に大阪府警がトリシティを100台以上調達したというのがニュースになっていましたが、それはやはり二輪より安定して乗れる実用性が評価されたからでしょう。どんなレベルのライダーでも思い切って操れる」

ゆるにギリゴケをしないでですから。ガツンと強くにぎって短い制動距離で止まれたときは感動したなあ。前の2輪は左右に逃げずに直線的に止まれる。ギツネにつままれたようにと表現するのがピッタリ」

もちろんどんな場面でも2輪車よりすぐれているとはいえない。もちろん試乗した3人からもネガティブな意見が出てきた。これは悪い、といっているのではなく、2輪車との違いによる部分が大きく占める。

演「前に14インチホイールを2輪履いたLMW機構があることで、その分居住スペースが影響を受けている。フロアの前後長が短い。ヒザが90度に近い曲がりやすい座っているような姿勢はラクちんだけど、足の自由度がないから、長時間になると懸念がある」

谷「これでもマイナーチェンジしてから少し広くなったんだけどね。個人的には駐車するスペースが気になる。確実にバイクより幅が広く止めにくい。フロントも重いから、力技でエイヤッて持ち上げて前を横にずらせない」

隅「乗っていると少しでも足を前に出したくなると、カカトをひっかけた先を車体の外に出す、ヤンキー乗りみたいな姿勢をとりたくなりますね。幅があるから押し歩きも同排気量のなかでは重くてやりづらいのはしょうがないでしょう」

いろいろ特殊ながら、3人ともLMWというほかと違う機構によって、ピギナーからベテラン、運転が上手い人

対決で見えてきたのは… CITYスクーター

高速道路を走れない原付二種で比較的大柄な車体の3台を3人のテストターが評価する。オリジナリティあふれる部分が多い3台は甘い、酸っぱい、付度せず、忌憚なく3人で語り合った



スペックだけで語れない 乗ってみるとわかる

125ccのスクーターというカテゴリは、普通のバイクと違い普段の移動に使うことが多く、趣味的な要素だけでなく、パブリックや実用性など、ユーザーが選択するうえで基準となる項目の幅が広がってゆく。置く場所が小さいから小さいサイズがいい、だとか車両価格ができるだけ安い方がいいとか、燃費、トランク容量、タンデムのしやすさも重要な項目だ。ユーザーの運転技量もベテランからピギナー、老若男女とさまざま、評価としても、単純に走りのよし悪しという一元的な基準で語れない。だから難しい。だから、自らがどんな機能や項目、走りが必要なか、好きなかをハッキリさせておく3人の乗った感想は参考になると思う。

シティというカテゴリにした3台は、ピンクナンバーの原付二種ながら全長が1950mmオーバーという大

コンパクトに感じ、 不足ない走り



「NMAXはPCXと大きき的にはそんなに変わらない。測ってみたら左右のハンドルグリップ中央部間がほぼ同じ数値。だけどワンサイズ小さく感じるんですね。フロントのパネルが膝に近く、前の見切りがいいというのがあります。PCXはNMAXよりノーズがフロントアクスルより前に出ている。走りの設定がいいだけに、他のスクーターよりもっといいサスペンションがほしい。ざいたく不満ですが、そういうくれるくらい走りがいい」

きめの車体を持ったモノ。まずは、全長1955mmのヤマハ・NMAXから3人の感想をまとめていこう。

ヤマハの125ccスクーターの国内ラインナップは、今回試乗したNMAX、トリシティだけでなく、ピーウィズ125、シグナスX、アクシスZと5機種もある。そのなかでNMAXはTMAXを代表としたMAXシリーズの一員で、同社となかではトリシティの次に値段が高い。

隅「私は、ライディングポジションが非常にしっくりきましたね。足が前に出せて自由度があり、きゅう屈じやないから運転するのがラクです。個人的にオンリがスレて前に出ていくようになる姿勢が嫌いなんです、これはそんなところがなくていい。コンパクトに感じる」

演「そうなんです、PCXと大きき的にはそんなに変わらない。測ってみたら左右のハンドルグリップ中央部間がほぼ同じ数値なのに、ワンサイズ小さく感じるんですね。フロントのパネル

もそうでない人も転倒を恐れず簡単に乗れるという優位性を認めた。乗り味を言葉にして伝えるのは限界があるので、気になっていいる人はチャンスあったら試乗してほしい。そしてショップやメーカーは体験できる機会をもっと増やしてもらいたい。LMWの革新性は体験した方が伝わりやすい。

ヤマハが2台続いて、最後は台湾のキムコだ。250cc並のボディで原付二種という変わった立ちのタウンタウン125i。

谷「最近、この排気量でもほとんど車体をしかりさせ、スポーティにしているって、その流れに乗らずに、柔らかい乗り心地で普通に力を抜いて走れるコレに乗ったら、すごく懐かしい感じがした。昔のスクーターに乗っている気持ちになった」

隅「でもタウンタウンは321ccエンジンを積んだ350iとまったく同じ車体なんです、それと全く同じではないと思うんですね。ただ柔らかい乗り心地なのは同意します。乗ってみた印象としては、トータルでは谷田貝さんのように昔のよさを感じるかもしれない、ちゃんと321ccで出せる速度に対応する剛性はあるかと」

演「私はそのやさしさは狙って作られていると思うんです。このクラスでは振動の少なさをポイント。さらに足を前に出せるポジションにゆとりがある。それでも大柄な人向けではなく、ハンドルが手前への絞りが、スクーターでは珍しく角度もしっかりとついでいて、ヒジが外に出ずに脇を閉じる上半身になる。だからハンドルに手が届きやすい。腕が疲れにくい。シート形状も先端よりオシリの方へ気持ちは下がっているんですね。それでシートバックがオシリがそれ以上後退するのを受け止めてくれる。だからピタッとハマるように固定されて気持ちいい

がヒザに近く、前の見切りがいいというのがあります。PCXはNMAXよりノーズが前に出ていてフロントアクスルより前に先端がある」

谷「そう感じても実際には同排気量では少し大きめですよ。この特集の撮影を担当した体格のいい増井カメラマンを後に乗せて走ってみただけ、前後の人が密着しすぎず男同士でもイヤじゃないゆとりがあるから。この大きさはその最低限かも」

そこが気になるのはこのサイズと乗車感覚とリンクするハンドリング。ブルコアエンジンに、一般的なスクーターより剛性が高いクレードル形状のフレームを採用した乗り味。

演「ほどよくスポーティで、クイックに旋回できるから楽しい。車体の剛性が高いから速度を出してもかっちりしているいい反面、しっかりした車体だから凸凹を乗り越えると足まわりだけで受け止め切れないのか、少しガツンと体に伝わる衝撃がある。普通車の速度では、それによって不安定になるなんてないんですけど、路面状態がよければスムーズ、フラットな乗り味」

隅「それは私も感じました。旋回中に路面が荒れたところを通過すると、タイヤの接地感が薄れる。濱矢さんと同じで、それで危険だとかはないけれど、車体剛性が高くしかりしているから、サスペンション、とくにフロントにせいたくをいいたくなるんですね」

谷「その部分は気にしないという人もいますし、うね、ぜいたくをいうならば、というのを前置きしたい。十分に楽しく走れますが、走りにこだわったMAXシリーズという位置付けにするならもっとスポーティにしてもいいかな、と思った。どちらかというと155ccのマジステイスの方がスポーティ。250ccのXMAXのようにフロントフォークがトップブリッジ部分までつながっているような構造で乗ってみた



ちゃんと走ったので驚いた

「この大きさが125エンジンだと絶対には走らなだろうと思ったら、ちゃんと走ったので驚いた。タウンタウン125iは想像以上にちゃんと走っている。オンリーワンがある。だから、当たり前だけどエンジンはかなり高回転まで使っていますね。それでこの動力性能をしっかりと出している。それでもバイクに急がされることなくゆったりクルーズができる」

3人ともタウンタウン125iを運転するのは初めて。みんなはたしてこの大型ボディを125のエンジンでちゃんと動かせるのか心配をしていた。ところがいざ乗ってみると意外なほどよく走ることに驚いた。

演「発進加速はほかより穏やかだけど、遅いなんてことはない。信号待ちから加速してクルマより先に出ることができた。正直に言えば、上り坂、追い越しなどでトルク不足を感じるのはいやがらないと思う。でもそれが大きな不満にならない程度にはちゃんと走る」

隅「パツと俊敏に飛び出した走りに向いていないけれど、まったく普通に使えますね」

谷「この大きさが125エンジンだと絶対には走らなだろうと思ったら、ちゃんと走ったので驚いた。ちゃんと走っている。だから、当たり前だけどエンジンはかなり高回転まで使っていますね。それでこの動力性能をしっかりと出している」

隅「コーナーリングのために、だいたい

時速30kmくらいの速度でリーンさせる、クラッチをにぎって動力がなくなるときのような不安定な瞬間があるんですね。それが少し気になりました。演「6000回転後半から7000回転にかけての回転を維持しながら速度が伸びるCVTでしょ。いば高回転より状態では9000回転まで引っ張っている。だから回転が下がった状態だと、トルクが足りなくて思ったより駆動が得られないのかもしれない。高回転まで使うエンジンの耐久性と燃費ですか。それは距離を走って見ないとわからない」

最初にはキワモノとして見ていたけれど、運転してみると立派に使えて快適だというのがわかった。ヘルメット2個が余裕で入るシートトランクは大きく、装備も抜かりない。タウンタウン125iは予想をくつがえして3人をつなげた。

個人的な3台と3人。いろんな意見が出てきたけれど、大まかに共通する意見が出てきたのは興味深い。