



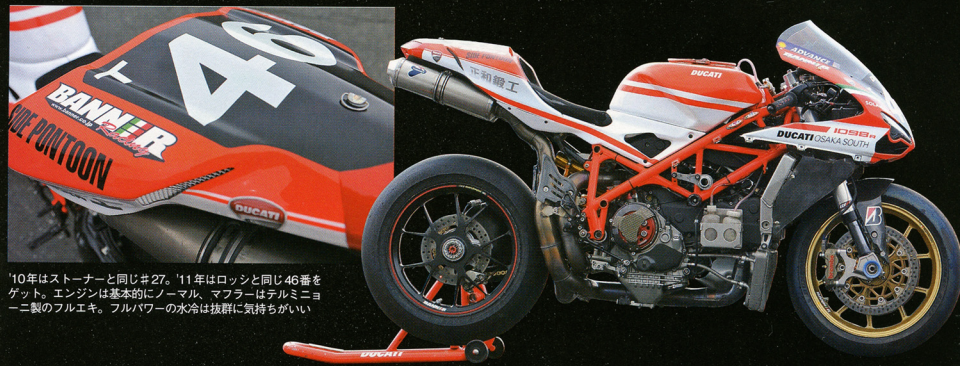
'11年の鈴鹿8耐の兼田さんの走り。S字を駆け回る姿は本当に気持ちよそつた。'12年、1098R最後の8耐にも期待したい

ない。だからいつまでも乗っていられる気がするほどだ。よく助っ手は乗り心地もいいし、大げさかもしれないけれど、このままサーキットを飛び出してツーリングに行けると思えるほど快適さに溢れている。

ノーマルの気難しさは徹底して排除し、乗りやすさを求めて、セッティングが施されている。そんな過程で生まれたリヤサスのリンクをはじめとするオリジナルパーツは、機能を求め実戦で磨かれたものばかりだ。

「スタッフのスキルも毎年上がっています。作業が確実に速くなっています。昨年は決勝中にエンジンを全バラにして組み上げますから……でもタイムラップ一本の切り方からして違いますよ。尖らないように切れれば作業中に引っ掛けることもありませんから。来年もやりますよ。パニカレは間に合わないさうだから、1098R最後の8耐、ライターの岡さんもタイムを出すの張り切っています」と兼田さん。確かにこういったメカニックがいれば、愛車を任せるお客さんも安心だろう。

パナレーシングの鈴鹿8耐にかけの意気込みは、しっかりとお客さんに伝わっている。同店は1098Rを13台も販売する。日本一Rを売る店なのだ。さらに全国からスーパーバイクに乗ってくるユーザーが遊びたい、バイクを付けたら、ユーザーがそう思うのは必然だろう。8耐参戦ショップというハードな印象を抱くが、兼田さんの底抜けに明るい性格は、そんな敷居の高さをまったく感じさせない。これがドゥカティ大阪サウスの魅力だ。



'10年はストーナーと同じ#27。'11年はロッシと同じ46番をゲット。エンジンは基本的にノーマル。マフラーはテルミニョニ製のフルエキ。フルパワーの水冷は抜群に気持ちいい

このままツーリングに行きたくなる
乗りやすさと疲労度の少なさが魅力

1.フォークはWP製のレーシング。高剛性でフロントの接地感向上に貢献。ホイールはノーマル。スベアはレースをやっている常連さんから借りる……。キャリパーはブレンボ製モノブロック 2.サスの動きを1人乗りのスポーツ走行に合わせることが可能なオリジナルのリンクには、オーリンズ製サスを搭載。TTXは走行を兼ねると認識してしまふ症状が出たため、スタンダードタイプに戻した。3.ヘッドライトはソーラム製のスペシャルHID 4.ドゥカティ大阪サウスが推奨するT-REVを8耐マシンにも装着 5.スプロケットは耐久性を重視してスチール製をつくった



ドゥカティ大阪サウスを訪ればこのバイクを見ることも可能。ホイールはノーマルのアルミ鍛造。タイヤはBSで、スリックを履くため、スイングアームはパフォーマンス製



1.カウルの内側に隠れるオリジナルのスライター。もちろん何層も手塗込み……。ウォーターポンプ、ラジエター、フレームはいつも無事とのこと。説得力が高い……。2.コンピュータはマイクプロテックのフルコン。ノーマルメーターと連動させて使用 3.ステップはオリジナル。BTLはパフォーマンス製。クラッチカバーはマジカル製だ