

# DUCATI

CAMPIONE DEL MONDO

Clubman MOTO  
MAINTENANCE

責任編集

ドゥカティ004

004

NEKO MOOK 309



「特集1」2001世界制覇  
八代俊二のチャンピオンマシンテスト



すべてのドゥカティストに贈る完全保存版

MotoGPエンジン遂に発表 "Desmosedici" L4/16V

「特集2」イモラ200マイル優勝30周年特別企画

「特集3」MH900 evoluzioneのカスタム実践

2002年ニューモデル完全解説 / マルチスラータとNew 2V Engine  
Used L-Twin バイアーズガイド2002 / ドゥカティカップに出よう 他





# POGGIOLINI



イタリアの名門レーシングチーム「スクーデリアNCR」は、2002年世界スーパーバイク選手権にビエール・フランチェスコ・キリを配して闘う。マシンは昨年のワークスマシン990Rテストドレック。チームの参謀はフランコ・ファルネ。華々しいドゥカティのレース史をすべて知り尽くしている男。

## ポ

ジポリーニと言えば、世界を代表するチタンパーツのスペシャリストであり、オートバイ界以上に自動車レースの世界でその名を知られている。自動車レースの最高峰、F1のフェラーリチームに数多くの特殊パーツを供給。そのフェラーリチームの活躍からも、その需要は年々高まり、近年では、フェラーリのF1チームが使うチタンパーツの重量比にして、過半数以上!! をポジポリニ社が納品しているのだ。世界の頂点にも認められているスペシャルパーツ製造メーカー、それがポジポリニ社なのだ。

一方、スクーデリアNCRと言えば、70年代から80年代のドゥカティのレースシーンを知るものなら、誰もがそのネーミングは知っているはずだ。今、その2社の関係が、実に興味深い状況へと発展している。

実は最近、NCRチームの運営をポジポリニ社が行うことになった。つまりポジポリニ社の社長であるステファノ・ポジポリニ氏がチームオーナーになり、NCRチームの代表、ステファノ・カラッキ氏がチームマネージャーを務め、新たなプロジェクトを展開しようとしているのである。

そのひとつが2002年WSBKシリーズの参戦だ。ライダーには、あのビエール・フランチェスコ・キリを起用。注

## チタンスペシャリストの ポジポリニと「スクーデリアNCR」 のコラボレーション。

取材協力/POGGIOLINI S.r.l

## 【イタリア最新情報&クラシック新世紀】

ドゥカティの母国イタリアには、それこそ日本国内だけの取材では知りえることのない様々な話題やニュースが溢れている。ここでは、ドゥカティストにとって気になるイタリアの最新事情、そして、ヒストリック系シングル&ツインを愛してやまないマニアックなファンにとって気になる最新クラシック情報をお届けしよう。いつ訪れても熱い国、それがイタリアだ。

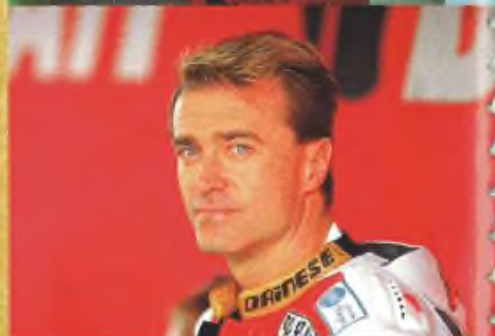
Text/K.Toguchi 田口謙己 Photo/T.Isobe 磯部孝夫

SCUDERIA  
N.C.R.

今後の計画を熱心に説明してくれたステファノ・ボジホリーニ氏。同社の社長であり、モータースポーツを心懸愛する男でもある。今回の取材では、スペシャルプロジェクトのプランを聞かせてくれた。そのプロジェクトとは60~70年代のドウカティ社とNCRチームの関係を21世紀に再現するという、ファンにとってはたまらないもの。



日本国内ではチャンホルトメーカーとして認識されているボジホリーニ社だが、実は、チャン全般的のスペシャルパーツメーカーであり、その歴史は先づフェラーリのF1チーム、モトGPに参戦する日本のワータースタームにも部品を供給する。写真上、フレームやエンジンケース、全てのパーツをチャンで製作したスーパーモータード。中ノ右がボジホリーニ、左がチャンの代表者、ドウカティ・ボジホリーニさん、ハンドメイド職人だ。その21世紀、ドウカティ・ボジホリーニのN.C.R.からWSBKに参戦するキリ選手、彼もドウカティの歴史を知りたが。



目のマシンは、昨年のドウカティワークスチームが走らせていた996Rテスト・ストレッタ。ドウカティ・コルセより、有力視される同チームに正式供給されることになったのだ。

チームオーナーのボジホリーニ氏は、「あの時代、ドウカティを走らせて大活躍した、あのNCRチームを現代に再現しようと考えている。そのひとつのプロジェクトがWSBK参戦であり、ライダーにはトップを狙えるキリを起用した。それだけではない。現在、ボジホリーニのラボでは、スペシャルバイクを開発中で、そのマシンで耐久選手権に参戦する考えもある。今は詳しいことをお話しできないが、マシン開発は順調に進んでいるので、耐久シーンで再びNCRのネーミングが注目される日が来ると信じている。そのプロジェクトを実現するために当時のレーシングスタッフに協力をお願いした。フランコ・ファルネもその一人だ。彼の経験は我々にとって、非常に重要なのだ。」

まさに現代に、スクーデリアNCRの「あの時代」を再現しようと考えているボジホリーニ氏。そして将来的には、スペシャルパーツを積極的に開発し、ドウカティに喜ばれる商品も自信をもって供給していきたいとも語ってくれた。スクーデリアNCRとボジホリーニのコラボレーションは、ドウカティ・ストにとつて、実に嬉しいニュースである。

# Enthusiastic Ducati World DUCATI NCR with

# NCR

# NCR

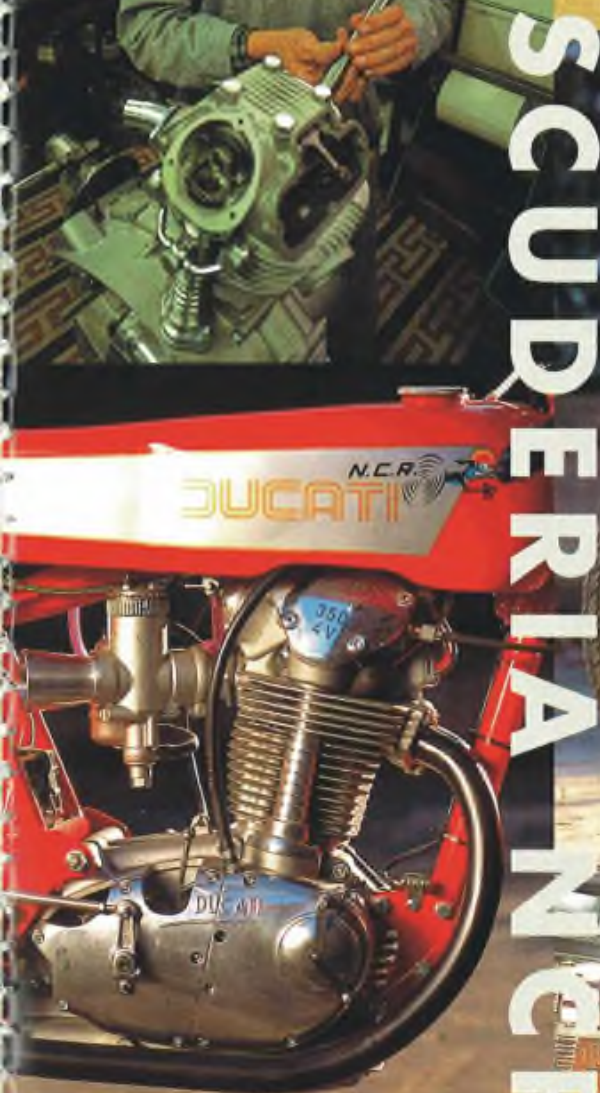
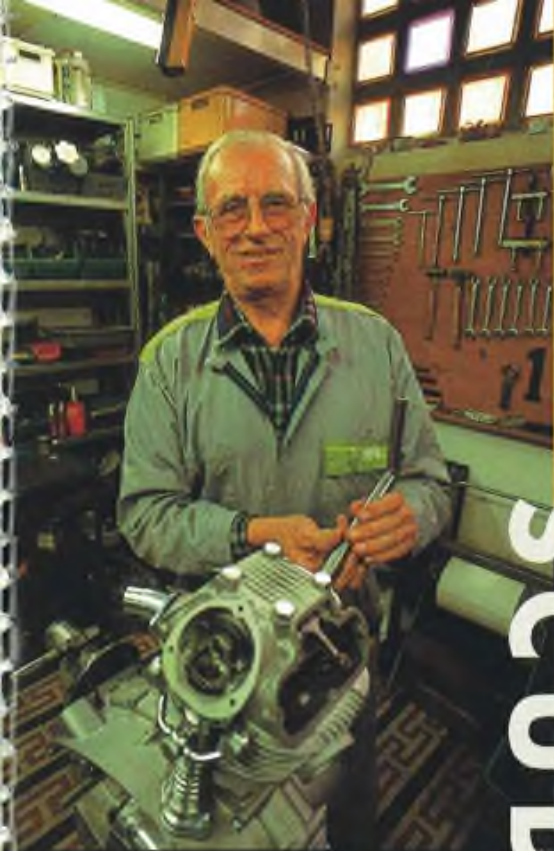


家スターデリアNCRもレースファンに期待に応える活動を展開中。チームの創始者であり、

チームの中心的存在であるリノ・カラッキさんは、現在、イタリア国内はもとより、ヨーロッパのクラシックドゥカティ・エンジン・ジオアストが所有するヒストリックバイクのレストアをメインに活動している。

取材当日は、仕上がったばかりのプロトタイプシングル以外に、歴代NCR製Lツインレーサーがレストアされている真ん中だった。75年のバルセロナ24時間耐久レースで優勝したマシンや76年のポルドール仕様、そして、77年のポルドールやルマンを走ったマシンが、今まさに一堂に介しているのだ。75年のマシンはカラッキさん自ら所有するものだというが、その他の歴代Lツインは、NCRからコレクターの手に渡り、それが再びNCRに運び込まれ、レストア依頼を受けているものだという。各年式ともに異なるチューニングが施されていたのが印象的で、ベベルファンにとっては大変参考になるひとときだった。

ワークショップのその空間は、まさにNCRヒストリーそのものである。ベベルLツインのレーシングファンにとって「夢空間」と言える場所だ。本誌次号では、NCRをフェューチャーして……などと本気で考えています。



Lツインエンジンの開発に入る直前の68年頃、ドゥカティが守備けていた4バルシングルのプロトタイプをNCRが再現した。このマシンは、2001年末のポローニャのNCRブースで展示され、数多くのクラシックファンの注目を浴びた。ベースエンジンはワイドケースの350cc、デスモドロミックではなく、バルブスプリングを採用していた。

ドゥカティ本社からポローニャの街中に向かう途中の路地裏に本家NCRのワークショップがある。NCRの中心的存在であるリノ・カラッキさんは、このワークショップでクラシックドゥカティのレストアを精力的に行っている。取材当日は、175シングルのオーバーホールを行っていたが、ワークベンチの上では歴代NCR900TTがレストア作業にさしかかっていた。

本家NCRは  
歴代ヒストリックマシンを  
レストア中。

イタリア国内のクラシックレース「アショナルトロフィー・クラシックイタリア」のシリーズ戦に参戦。2001年シーズンは250ccクラスでシリーズチャンピオンに輝いたスクーデリア・ペルuzziのライダーはチームオーナーの息子であるアルベルト・ペルuzzi。クラシックバイクとは思えないアグレッシブな走りは、如何に、クラシックレースに本気で乗り組んでいるかの証明でもある。彼女のルアナさんもクラシック175に参戦中。

500/250 Racer



# Enthusiastic Ducati World SCUDERIA Peruzzi



## 現代に蘇る“最速シングル”伝説

取材協力 / SCUDERIA Peruzzi スクーデリア・ペルuzzi

ワイドフレームの250は、マーク3がベースマシンで、デスモドモミックではなくバルブスプリング仕様。今までの戦闘は、6戦3勝でその他のレースでも表彰金をゲット。全々のシリーズチャンピオンに輝いた。マシンのリビルド＆チューニングは連続豊富な父、マルチェロさんが手掛けている。徹底的な軽量化が施されたマシンは、半乾燥重量で約100kg。超ハイコンピピストンにビッグワリブ、5速クロスミッションを装備する。

ここに紹介する(写真上の)ドゥカティエンジンは、2001年シリーズの250ccクラスでシリーズチャンピオンに輝いたマーク3レーサーである。圧倒的な軽さが武器のこのマシンは、マルチェロさんの御子息、アルベルトさんのマシンであり、その御息自身もシリーズチャンピオンに輝いた。マルチェロさんによれば、イタリア国内で入手できるレーシングパーツを組み込んだ仕様で、決して特殊なエンジンチューニングは行っていないと言う。しかし、彼の手に掛かるとマシンは驚きの速さを得る。現代のマシンでは数少なくなった、経験がものを言う組み立て作業なのだろう。そしてワークショップの奥から1台の見慣れないマシンが……マルチェロさんとドゥカティ関わりを象徴する1頁、それは500GPVだった!

日本国内のクラシックバイクレースで、マイド・イン・ジャパンのヒストリックバイクが元気良く走っているのと同じように、イタリア国内では、ドゥカティシングルが我々の想像を絶する速さでサーキットを駆け回っている。そのイタリア国内のクラシックレースで、ここ数年、ドゥカティシングルを走らせて数多くの栄冠をゲットしているのがスクーデリア・ペルuzziである。チームオーナーのマルチェロ・ペルuzziさんは、50年代からバイクショップを営み、ドゥカティディーラーの経営者であり腕利きメカニックでもあった。そんな関係で、当時からホローニヤのドゥカティ社には太いパイプを持っていた。現在は、トスカートのカステルフィオーレンティーナの街でBMWディーラーを営んでいるが、レースに関しては、すべてドゥカティというのが彼の考え。現在でも同チームが走らせる歴代シングルレーサーは、すべてマルチェロさんの手によりリビルド＆チューニングが施され、驚きの速さを見せている。

### 目

本国内のクラシックバイクレースで、マイド・イン・ジャパンのヒストリックバイクが我々の想像を絶する速さでサーキットを駆け回っている。



450デスモをベースマシンに持つペルuzzi 500レーシングは、半乾燥重量で116kg。オリジナルの二カムシリンダーとピストンキットで排気量を499ccにしている。ゼッケンナンバーの通り、こちらはチャンピオンに輝けなかったが、常に上位入賞を果たしている。注目しシリンダーヘッドをフレームにマウントしていること。これにより剛性が大幅的にアップし、コーナリング性能が向上するとライダーは語っている。