



エンジンは約2000rpm。フライホイールを持たないバイクのエンジンだし、超が付くほど高回転高出力型だからだ。スタートはクラッチミートにややコツがいるため、エンジン回転を上げるといふより、アイドリング近辺を保つように微妙にアクセルを開けてやりながらつなぐとスムーズに走り出せる。でも走り出せば気難しいトコロなど一切なく、5速3000rpmからでも加速するくらい低速トルクも十分にあり、回転を上げるほどにパワーが湧き出てくる。特に6000rpmから上の駆け上がりやパワーフィールは似たようなフィールのクルマを強いて挙げるなら、ホンダのタイプR系だが、あちらはVTECがある瞬間から特性を変えるのに対し、変化はスムーズだ。12000rpmまで回してシフトアップすれば、スマートとは別次元の速さとサウンドがドライバーを刺激する。その鋭いレスポンスと伸びやかな

加速はシーケンシャルシフトのフォーミュラマシンを彷彿させるほど。ただしハンドリングはスマート特有の問題点があって、かなりクセの強いモノになっている。低速域では、そのホイールベースの短さゆえ、面白いほどに高い旋回性をみせてくれるが、速度を上げていくと重心の高さがグラリとロールを誘発してロールアンダーが旋回を妨げる。だからこそ「コーナーはドリフト」なのだ。今後はリヤサスやシフト機構、ブレーキ回りを改善して、より乗りやすく安定した速さを発揮できるマシンへと熟成させる一方で、ガスをクリアアッシュでナンバー取得を目指すという。ここは是非とも、コイツのパワートレインや外装をキット化してほしいものだ。何故なら、スマートとは別モノの「こんなに面白くて刺激的なマシンを、クルーズのスタッフだけで楽しむなんてズルい！」と思うから。

SMART by CRUIZE

REPORT: 高根英幸 PHOTO: 小林康雄
 問: ハートネット TEL: 0570-06-4147
<http://www.heartnet.info/car/>



SPEC
 外装: CRUIZE・ワンオフフロントフェンダー(2cmワイド)ワンオフ吸気ダクト・チタニウムホイールナット・ナンバーホルダーHID(ロービーム&ハイビーム&フォグ)ポジション・サイドステップ・リアフェンダー フラバス・リアフェンダー ハーモニック・フロントスポイラー加工 MAG ファクトリー製・サイドステップ・リアフェンダー・ヒタロー・セフリングミラー
 内装: CRUIZE・ルームランプ レカロ・ランサーエボリューション7用シート モモ・ミネリアムE車350ステアリング・スエアルミシフトノブR3000スポーツペダル ホイール: BBS LM(7.5X17+38.9X17+20) タイヤ: ビレリPゼロ・ネオ(195/40) MARANGONIZETA LINEA(225/35) 機能パーツ: スズキ・GSX-R1000用エンジン換装 パーネット・強化クラッチCRUIZE・ワンオフ5速PCDチェンジャーベース(フロント25mm/リア45mm)ワンオフ310mmステンレスブレーキローター(フロント10mm) フレンホ・フロント対向4ポッドブレーキキャリパー Ford・リア片押し1ポッドブレーキキャリパー

びゅんびゅん系バイク快音とともに快走するクルーズ・スマート登場!!!



↑ダッシュはMOMOのステアリングにペダルカバー、クラッチペダルの追加に注目。シフトレバーもアルミ製でサイドブレーキも改造済みだ
 ←シートは左右レカロなど、運転席はフルバケに変更。フロア形状のせいで、これ以上ポジションを下げられないのがツライところだ



クルーズが、スマートに、リッターバイクのパワートレインを搭載しちゃいました!!

夢の話が、現実のものとなった! もともとスマート大好きなスタッフが集まるクルーズ(HiDとかが本業のメーカー)が仕上げたスマートルギャング。スズキGSXR1000用エンジンを換装し、走ればまさしく、バイクの音が...

スズキ製バイクエンジン載せて、170ps! サークリットも爆走中!!

プレミアム感出まくりの高級車も悪くはないけれど、今年のS1Sで一番衝撃を受けたのは間違いなく、このマイクロンバクトだ。今年2月にクルーズを展開するハーネットの斉藤さんと話をした時に、そんなコトは話題になった。「スマートにリッターバイクのパワートレインを搭載したい」と。

でも、それはあくまで夢の話、そのうち実現したい目標だな、と思っていた。まさか3ヶ月後に完成してしまうなんて、その時に到底、想像できなかったのだ。



←ホイールはランサーからBBSのLMに変更。3穴はナイからPCDチェンジャーを利用する
 ↓パワーユニットは175psを発生するスズキGSX-R用。フロアを抜けて室内へと突き出す



↑フロントもワイドフェンダーとしたことで迫力のフォルムになった。FSボイラーもそれに合わせて延長されているのだ



筆者はそんな事情を知っているからこそ、誰よりもS1Sでは衝撃を受けた。あの時話していたマシンが現実のモノになるなんて、というワケだ。話を訊けばあれから、仕事を終えてから毎晩遅くまで作業を続けたそうだ。外装を仕上げる前にテスト走行ではこのボディで派手なドリフト(一)をキメて、そのムビーをS1Sでもブリスで流したら、注目度はさらに上昇。そのムビーをアップしたYouTubeでは、アツという間に5万アクセスを超えたそうだ。欧米のイカれたマシン&走りヒケを

取らない刺激的な映像は、さぞかしマニア(?)を喜ばせているみたいだ。その全貌を解説すると、スマートはリヤエンドにコンパクトなパワートレインとリヤサスをサブフレームを介してマウントしているのだが、そのサブフレームをバイクワークでイチから作り直し、スズキGSXRのエンジン&トランスミッション(バイクは基本的に一体構造)が収まるようになっていた。ミッションからチェーンで取り出された駆動力は、スプロケットとデフを直結することによりリヤアクスル

で製作したそうだ。リヤサスもバイク製のロアアームを与えることでセミトレーリングアームに作り替えている。これによってリヤのド・ディオンチューブがなくなり、四輪独立懸架になっているのだ。ルックスは、フロントもワイドボディに改められている。サイドスカートを追加したことにより、まるでチョップトップしたようにガラスエリアが狭く見えるのが、またカッコいい。タコメーターを備えれば、アイドリ

へと伝達。LSDを組み込んだデフやバックギアはトライクやATV用パーツの流用らしいが、ドライブシャフトもワンオフ