

編集部310が
チンクオーナーになる!



俺の五百!

昨年末、編集部310がチンクオーナーとなった。当初はノーマルで乗るつもりだったものの、気づいてみればアレコレとパーツを物色。ここでは、納車から8ヶ月間のダイジェストをレポートしよう。改めて見ると、随分といろいろな事をしていることに気づく。

文：編集部(310) 撮影：神村 聖/奥村純一/山本佳吾/編集部

500がオレの手元に来てから8ヶ月。既に1万km近くを走破した。これまでトラブルの類は一切無く、猛暑の都内もエアコン全開で快調に走っている。

オレが500を購入するきっかけは、四国まで行ったロングドライブの企画だった。たかだか875ccの2気筒エンジンが、独特のバタバタ音と共に走る姿にすっかり惚れ込んでしまったのだ。しかも、高速やワインディングで我慢の走りを強いられるところが、スポーティな走りさえ楽しむことが出来たことも、オレの心を大きく揺さぶった。こうして、オレは500を買うことにした。

決意から4ヶ月後の年の瀬に、オレは500オーナーとなった。年内最後の営業日に納車されたオレの500。ディーラーマンの丁寧な説明もそこにドライブへと繰り出した。高速道路へ合流し、グイッとアクセルを踏み込むと、シフトダウンと同時に一層の快音を奏でて加速体勢となる。回転を上げるにつれて、滑らかなになるフィーリング。パワフルではないけれど気持ち良さは格別だ。一方で街中での走り出しはブルブルと震え、ECOモードでは積極的なシフトアップによってノッキング寸前のブルブル、さらにはアイドリングストップの再始動時の震動も遠慮ない。しかし、そんな不快な思いもそれを補って余りある魅力が500にはある。不思議なクルマだと思う。



チンクの購入決断に至る最後の一押しとなったのが、この2気筒のツインエア。エコだけじゃないファンのあるエンジンだ。



約40の男が乗るにはやや可変らしすぎる室内に当初は躊躇った。しかし、女子ウケがいいので、結果としては良かった。



老若男女問わず誰もが微笑むデザインは、デビューから5年を経た今でも新鮮だ。鮮やかなブルーウォールもお気に入り。

たったコレだけなのに何故!?

新たに登場した「SEVボルテージ」は、電気系の配線に覆うように取り付けるだけで効果を発揮するという。実際に取り付けてみたら確かに走りが違った。

■ダブリュ・エフ・エヌ HP: <http://www.sev.info/>

SEVボルテージはマッチ箱程度の大きさ。これを結束バンドで取り付けるだけで効果を発揮する。半永久的に効果が持続する。



中空スラッシュカット2本出しのテールパイプは、スポーティだけでなくクオリティの向上にも貢献。



音だけじゃない見た目の質感も

TEZZOが新規制対応のスポーツマフラーをいち早くリリースしたので装着。デュアルテールのデザインとなったマフラーは、音質や排気効率の向上だけでなく、リアビューの雰囲気がスポーティかつプレミアム感あるものへと変わった。音量が大きくないので、快適さを損なうこともない。

■TEZZO HP: <http://www.tezzo.jp/>



サスキットを装着したらやや前傾姿勢となった。ノーマル比約30mm程度に抑えられていて、実用性を損なうようなことはない。

程よくスポーティとなった見た目と走り

「TEZZOローダウン&ライズアップサスキット」を取り付けたら、走りも見た目も変わった。これ以上車高が下がると、ノーマルホイールでは物足りなさが出るのだけれど、ちょうどいい絶妙な車高。ゴムのインシュレーターは、車高の調整だけでなく乗り心地の向上にも寄与している。ロールも抑えられていて、走りやすくなった。



ローダウンスプリングは、車高とバネレートの組み合わせが難しいと言われるが、TEZZOは絶妙な味付けがなされている。



非対称のトレッドパターンは、新発想のサイレント設計。14~19インチまで全38サイズをラインナップする。

エコタイヤの概念を覆す性能

横浜ゴム最新のエコタイヤ「ブルーアース・エース」へ交換した。エコタイヤといえば、転がり性能だけを重視したものが多かったけれど、このタイヤはドライ、ウェット問わずグリップ性能が高い。チンクに履かせたら、まるでスポーツタイヤと呼べるほどなのに燃費もしっかり向上していて驚いた。



■横浜ゴム HP: <http://www.yokohamatire.jp/>



思っていた以上に楽しい 500との生活