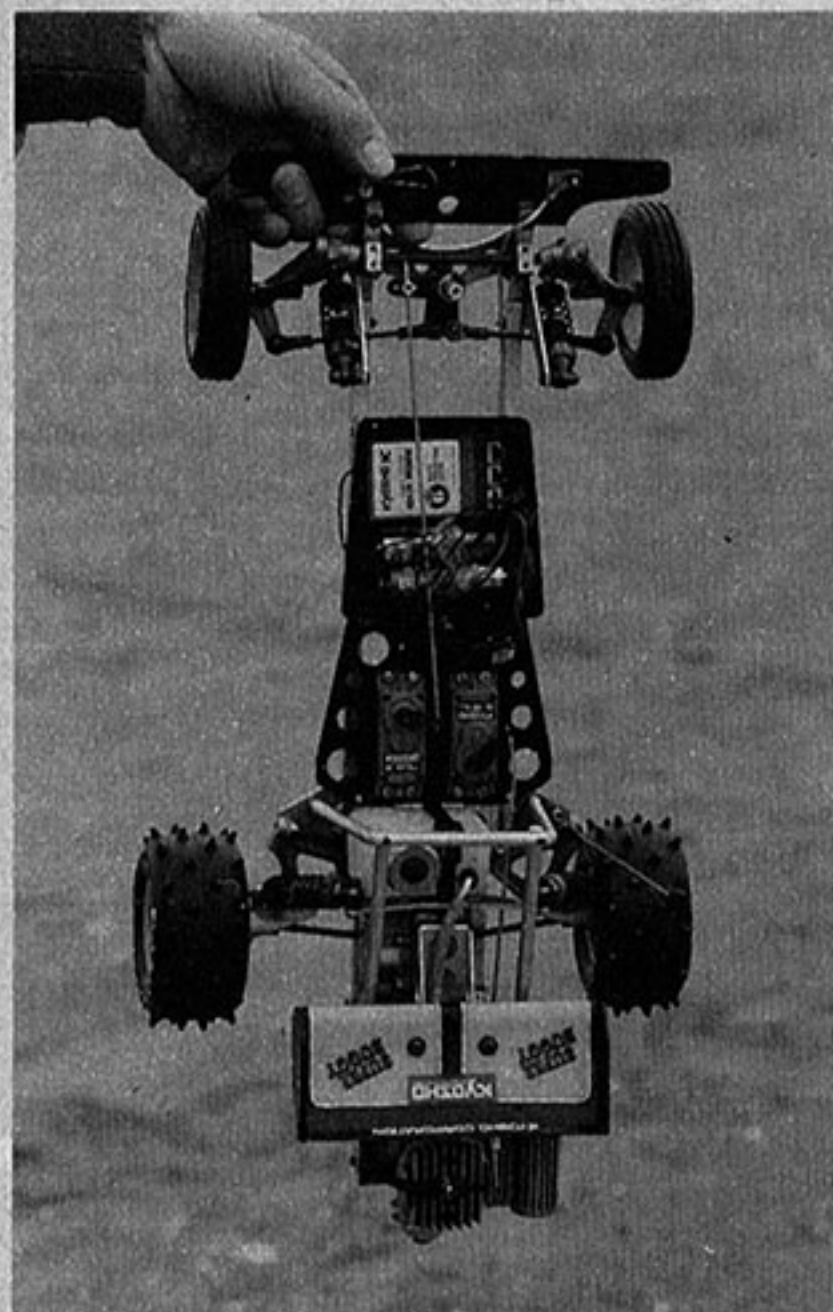
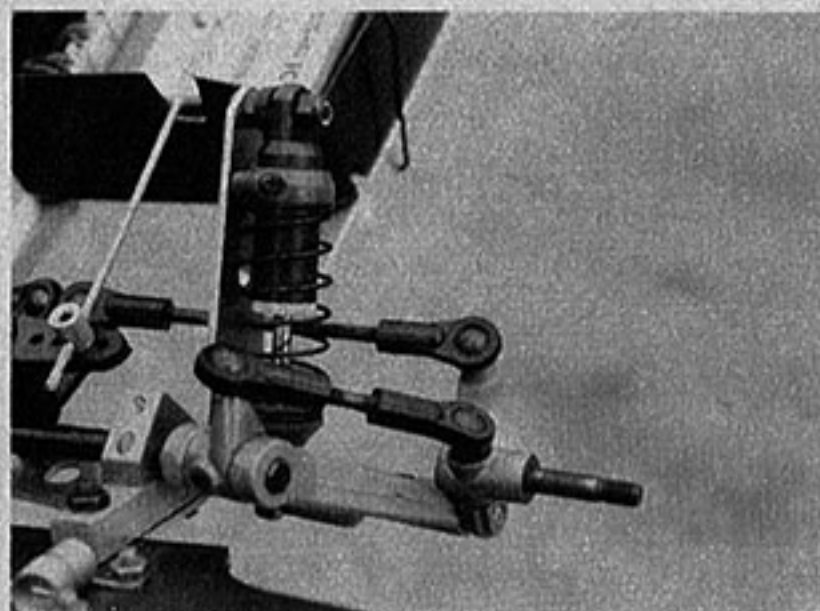


アザルト

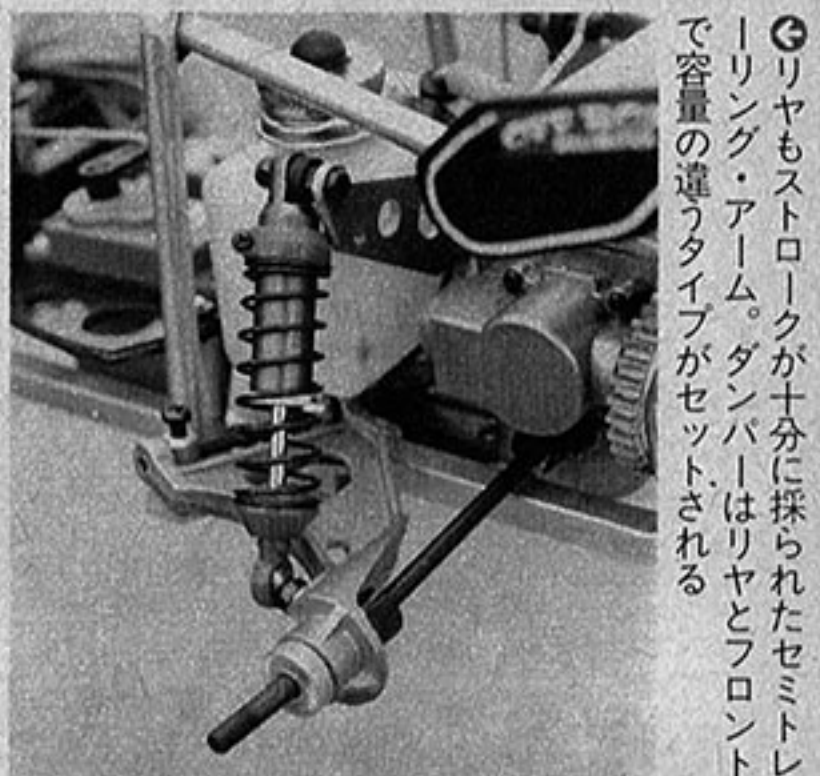
始動性を高めた OS・CZ-1 パワーを 標準装備して新たな“手軽さ”を追求



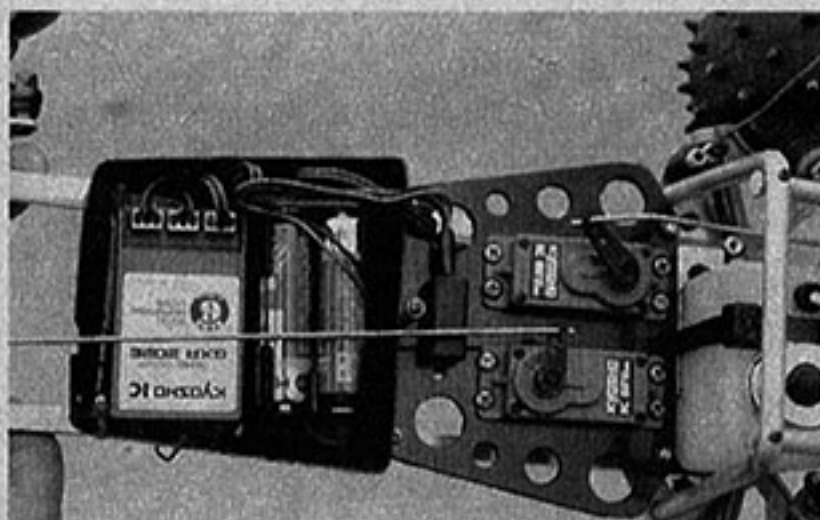
④ 全体のレイアウトはほぼサーキット1000と同じだが、メカプレート形状、バッテリー・ホルダー位置、タイロッドの強化など細部に変更点も



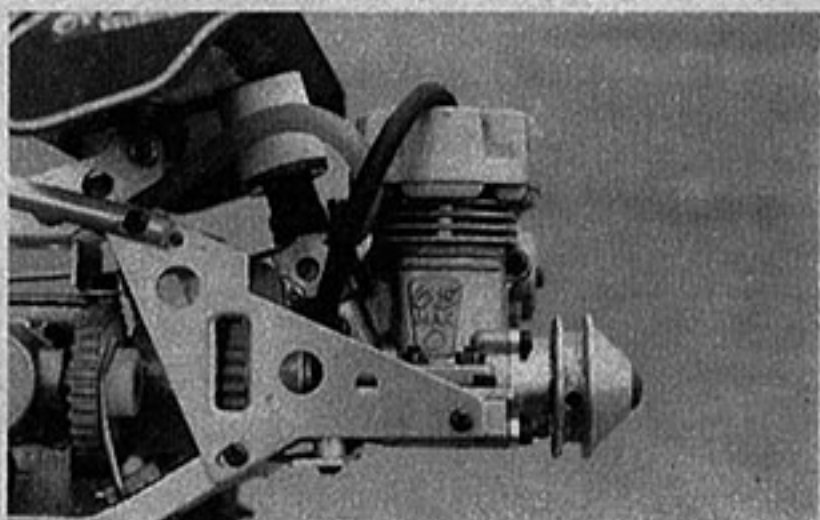
③ セミトレーリング・アーム上にリンクをセットする、変則的なダブルウィッシュボーン型式のフロント回りはスコピオン系と同様



② リヤもストロークが十分に採られたセミトレーリング・アーム。ダンパーはリヤとフロントで容量の違うタイプがセットされる

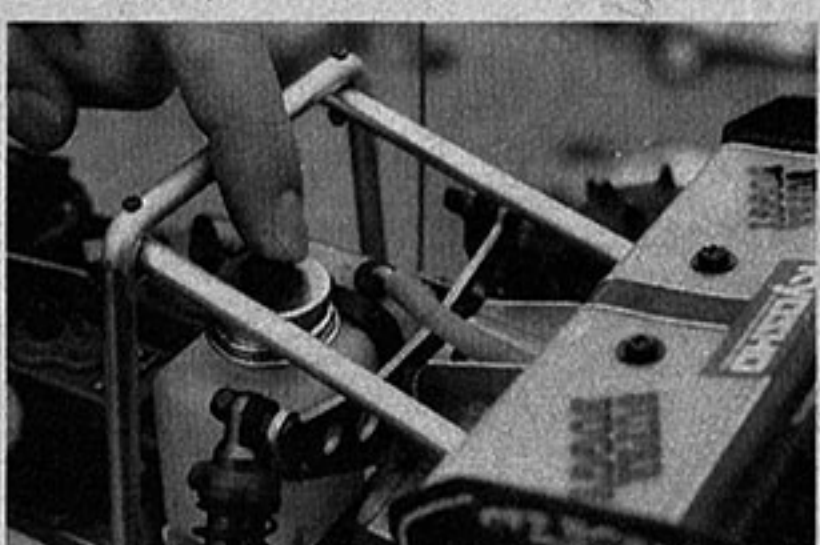


⑤ レシーバーとバッテリーは密閉型のメカボックスに収納。この上にドライバーをモールドしたNEWタイプのケースがセットされる



⑥ バックプレート部にスターティングコーンをセットしたOS・CZ-1。スターターはもちろんだが、コーンのミゾにロープを掛けてのスタートもOK

① ハイボデーのサーキット1000に対し、アザルトはスタイリッシュなポリカ製ボディが標準となる



⑦ 燃料タンク上部には穴の開いたゴムキャップが取り付けられており、これは押すことで燃料を送る簡易ポンプの働きをする

NEWエンジンを搭載

コンペティション指向が強い8分の1エンジン・オフローダーに比べて、10クラス用オフローダーは、国内では現在のところ京商とプレートロンからリリースされているのみ。いきおいレースのほうもクラブ・レベルのエキジビション・マッチという程度でしか開催されていない。だが、逆にいえば、こうしたレース指向を離れたところでエンジン・バギーの楽しさを見い出そう——というのが、このクラスのオフローダーに求められる要素といえよう。

このアザルトはサーキット1000ア

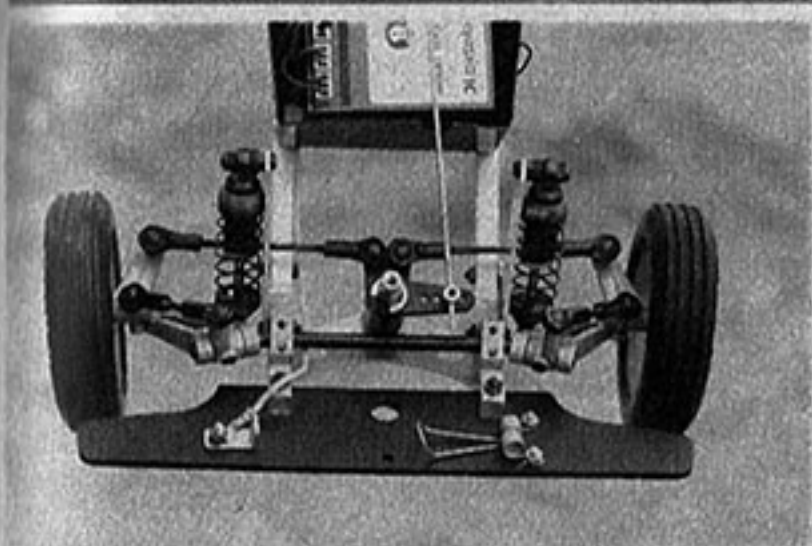
ドバンスの後継モデルということになるが、周知のようにシャシーはEPオフローダーのトマホーク系がベースで、これに10エンジンを搭載したものだが、設計のポイントをビギナーでも簡単にエンジン始動が行えることに絞っている。

もちろん、始動を容易にすることはエンジン自体にまず求められるわけだが、さきのサーキット1000ではENYAフイッキー09BB、このアザルトではOS・CZ-1と、おのの従来モデルを根本から見直して始動性のよさ、扱いやすさを優先したタイプをキット標準装備として、まずは基礎固め、これに始動法も含め

た数々のアイデアを盛り込んで“手軽なオフローダー”という性格を明確にしている。

そのOS・CZ-1だが、特殊シニユーレポート、ABC方式、3ボールベアリングと、21レーシングなみの内容を持たせたうえ、ニードルを半固定として調整範囲(±30度)を極めて限定し、ほとんどセッティングを必要としない画期的な機構を盛り込んでいる。

加えてバックプレート部にスターティングコーンをセットし、スターターによるダイレクト始動(コーンのミゾにロープを掛けての手動クランクも可)を可能にしているのも大



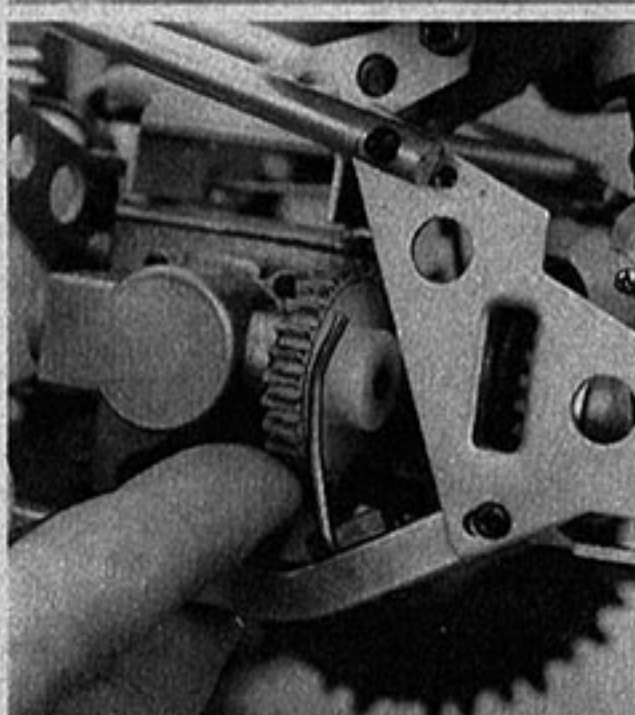
①バンパー上部に設けられたプラグヒート用乾電池ホルダー。アザルトではボディの関係から横置きセットに変更。単1アルカリ電池を使用する



②ギヤップなど、ちょっとしたキツカケがあれば容易にウイリー走行してしまうパワーフルさは、やはりエンジン仕様ならではの。エンジン音も快感！



③プラグヘッドにはクリップコードがセットされる。ロック式のプラグヒーターを使用する場合にはこれをはずしておく。ニードル調整は不要だ



④この個所にZIPスターターを差し込んで従来のような始動も可。始動法だけでも3方式というのはビギナーにも心強い!!

主要諸元		
全長		440mm
全幅		230mm
ホイールベース		258mm
トレッド(F/R)		182/186mm
ギヤレシオ		9.8:1
エンジン		0 S・C Z-1
キット価格		2万8,500円
テストデータ		
ギヤレシオ		9.8:1
エンジン		0 S・C Z-1
サーボ		G X S 202 E
タイヤ(F/R)		リブ/ビンスバイク
燃料		101トップフューエル
全装備重量		1,450g

きな特色。

これにより、従来のZIPスタート方式も加えて3方式のスタートが行なえるようになったわけだ。

手軽さの“新境地”！?

プラグヘッドにはすでにクリップコードがセットされており、プラグヒートはフロント部のバッテリーホルダーに単1アルカリ乾電池を入れればOK——というのはサーキット1000と同様（もちろん、通常のプラグヒートも可）で、まさに至れり尽せり。テストではスターターを使用したけど、キャブレターに適量のブライミング（チョーク）を行なうこ

とで簡単に始動した。

始動後もニードル調整が不要なのはなによりで、これであればビギナーにもわずらわしさは感じさせないはず。

走りのほうは、スロットルONでのクラッチ・ミートまでややタイムラグを感じさせ、しだいに加速していくドライブ・フィールだ。EPオフローダーの感覚からするといささかズレる印象だが、これを補って余りあるのが景気のいいエンジン音。

スロットルのON/OFFに合わせてエキサイティングな息づかいを伝えてくれるのは、やはりエンジンならではの。パワフルな走りに加えて、

まさにダイゴ味といえよう。

とにかくその力強い走りっぷりはEPモデルでは味わえないもので、ちょっとしたキツカケがあれば容易にウイリー走行してしまうほど。

ステアリングは、ややオーバーハングが大きいので、高速時にかなりアンダー気味となるが、いったんパワーを抜いてステアリングをあてるというコツを呑み込めば問題ない。

いずれにしてもエンジン・パワーの実力のほどを体感するのには、手軽さといい、サイズといい、まさに恰好のモデルだ。なお、スターター使用時はコーンが反対にあるため、回転が逆となる点に注意したい。