

# FANTIC CABALLERO Series



## Scrambler 500 Deluxe

■昨秋から販売が始まったスクランブラー・デラックスは、こうしたクラシックな街並みがよく似合う。スクランブラーを基に専用カラーに変更し、アップグレードしたパーツでおごられた装備が魅力のモデルだ。



## Rally 500

■シリーズ中、唯一異なる前後サスペンションを持つのがラリー-500である。ストロークが長い足を生かした乗り味はアドベンチャーバイクにも通じる、旅心をかき立てる造りだ。

## その500ccと125cc全車を思う存分に走らせる

イタリアのファンティックが生み出す  
キャバレロ・シリーズは、モーターサイクルが持つ  
のロマンティックな部分を最も色濃く残した  
5タイプのモデルを揃える

Text : Klaus Nennwitz Translation : Kiyomi Kojima / MOTORISTS, LLC  
Photos : FANTIC Motor SPA

### Scrambler 500

■イタリアの中北部によく見られる  
農村地帯を駆け抜けるスクランブラ  
ー500。いちばんスタンダードなキャ  
バレロといえるだろうが、その走  
りのレンジの広さは他に類を見ない。



### Flat Track 500

■今回のプレス向けイベントでは、  
実際にフラットダートのオーバルコ  
ースを走らせるイベントも用意され  
た。そのコースを土煙を上げて駆け  
るのはフラットトラック500である。





1



2



3



4



5



6



7

## 基本は共通ながら異なる方向性とした作品が揃う

①メディア向け試乗会は、イタリア中北部にある山間地で開催。風光明媚な丘陵地帯を走るワインディングロードや、どこまでも続くようなフラットダート、エンデュロ選手権でも使われる厳しいラフロードが味わえる、まさにスクランブラーのためのフィールドだ。  
 ②会場には、1969年モデルの初代キャバレロも展示された。現代キャバレロが、起源となる作品の優れたデザインや雰囲気を見事に受け継いでいることがよくわかるショットだ。  
 ③スクランブラーはキャバレロのスタンダードモデルだ。タンクカバーに象徴されるクラシックなデザインは、スクランブラーというスタイルが評価され他メーカーで散見されるようになった今、ますます輝きを増している。  
 ④ラリー500には新色のサンドベージュが与

えられた。グリーン同様、マットカラーながら、ブラウンのアクセサリとブラックアウトされたトリムが、デラックス同様にまったく違うマシンのような趣を生み出している。  
 ⑤125ccにもデラックスが追加された。シックなグレーの外装に合わせてブラック仕上げとしたトリム（スクランブラーはシルバー）を装備し、グリップラバーやハンドルバーパッド、シートなどをブラウンの専用品とする。  
 ⑥アニバーサリーは日本では販売が終了している限定車。キャバレロと命名したモデルの生産50周年を記念して用意された作品である。  
 ⑦グリーンはラリー500で軽くリアをスライドさせて走る。豊かなストロークと軽量なバネ下などの利点を生かして、こうしたオフロードでの動きを楽しめるように仕上げています。



■クラウス・ネネヴィッツ (Klaus Nenewitz)：アプリリアやデルビなど2輪メーカーに在籍し、エンジニアとして活躍した後、フリージャーナリストとして活動。現在はフリージャーナリストに変身し、多くのメーカーの試乗会に参加するなどにより、世界各地に独自の視点でのテストレポートを発信している。

## スクランブラーという乗り物

スクランブラー。それは、モーターサイクルの中でも特徴的な型式のひとつといえよう。極めてシンプルに造り込まれ、軽量で、比較的にコシのあるサスペンションを備え、荒れた道をもこなせるよう、オフロード風味のタイヤを備えたモデルだ。

西部開拓時代からの流れをくむかのように、こうしたスクランブラーは文字どおり馬にとって代わる乗り物として活躍し、第2次世界大戦でも陸戦の先頭を切って泥道を突き進んだのである。

スクランブラーは戦後、特に1970年代あたりまでに、映画“大脱走”でスティーブ・マックイーンが鉄条網を飛び越えるシーンを演じてその走りを印象的なものとし、ブルース・ブラウンによるドキュメンタリー“On Any Sunday”で遊べるオートバイとしてのスタイルを確立させたといえる。

今日では、スクランブラーは最もロマンティックな形のモーターサイクルとして、最高速度こそ決して重要ではないが、遊びの世界を代表するものとして、あるいはエンジニアリングの原点として、さらには開拓時代のあこがれのアメリカの原点として、今の世を生き続けているのである。

先述の映画“On any Sunday”では、監督が温かい目で、いかにしてライダーたちがその道具やマシンを手入れしていくのかを表現している。自分のマシンのトランスミッションギアを点検するプロフェッショナルライダーの姿は、あたかもマシンを愛馬のようになって回っているかのようだ。彼がヘルメットにバイザーを取り付ける様子は、仕事をやる姿であると同時に、愛用の用品をいとおしんでいるかのようにも見える。

砂漠のレースシーンでは、すべての挑戦者たちが横一列に並ぶ姿が映し出されるが、これはまた無限に続く砂漠に向かうモーターサイクルによる行進のようでもある。レースのスタートで、砂漠にライダーたちが突入していく姿は、西部開拓時

代に未開の土地を求めて人々が殺到したことで知られるあの伝説をも想起させるものだ。

映画の終盤、多くのライダーが戯れ、また楽しみのためにビーチを走る様子が映されているが、これはまさにモーターサイクルとの美しい遊び心の調和といってもいいだろう。ロマンチックな男たちの夢が形になり、無邪気な子どものような思いがよみがえるときなのである。

## イタリアのファンティックによるスクランブラーの復活

ファンティックは、そのキャバレロシリーズとともに、モーターサイクルがまさに地球上のどんな遊びよりも“楽しい友達であり、その本質がラップタイムやトップスピードとは無縁のところにある”ということを追求しているメーカーだ。

現在のキャバレロシリーズは、2017年晩秋に開催された、EICMA、ミラノ国際モーターサイクルショーに展示されて、デビューを飾った。125/250/500ccと3種の排気量を持つエンジンを擁するキャバレロシリーズは、そのコンポーネントの大半を共用しながら、それぞれに他では見られないほどの個性を与えることに成功している。

125ccにはファンティックの傘下となったイタリア・ミナレリ社社長のエンジンを採用し、250/500(450)ccのエンジンは、ファンティックが設計し、中国の単気筒メーカーとして20年以上も世界中の完成車メーカーにパワーユニットの供給を続けてきた“Zongshen”によって製造されている。

キャバレロシリーズはファンティックの本社があるイタリア北東部のトレビゾで生産(組み立て)されている。2017年のデビュー以来、今日までに製造された約1万1000台のキャバレロシリーズの排気量は、125ccが30%、500ccは64%を占め、250ccはわずか6%以下でしかない(事実上、日本市場専用機種といつてよからう)。

マリアーノ・ロマンが2014年にファンティックに入社したとき、今日に至るファンティックのサクセスストーリーが始まったと考えるのが正しいといえよう。初年度わずか80万ユーロにすぎなかった売り上げは、2020年には4700万ユーロに成長し、今や従業員は120名を数えている。

ファンティック社の歴史は1968年にミラノ北部、コモとベルガモの間にあるバルザーゴでの創業に始まる。信頼性にあふれた技術力と個性的なデザインが高く評価され、ファンティックの販売は波に乗る。加えて1970~80年代、オフロードスタイルのモベッドで活躍、さらにエンデューロやトライアルで世界タイトルを勝ち取り、押しも押されぬブランドへと駆け上ったのだ。1980年代中盤以降、日本メーカーが一斉に台頭してくるまでは、

1995年に放漫経営がたたって倒産、その後コーヒーマシンで財を成した実業家のフェデリコ・フレグナンがさらにブランドを弱らせていった。2003年には50ccエンデューロモデルを復活させた

が注目を引くこともなく、すでに手遅れだった。

2014年、イタリアの投資家集団である“VeNetWork”がファンティックの窮状を見かねてこれを買取り、アプリリアの開発担当重役だったマリオ・ロマンをCEOに据えて再生を開始した。

まずは時代を先取りした電動アシスト自転車デビューさせ、次いでフランスの“MASH”ブランドのモーターサイクルのイタリアにおける販売権を獲得した。だがMASHはあくまでも中国製であり、ファンティックブランドとしての本当のオリジナルはキャバレロといえるだろう。これは新世代のファンティックを代表するモデルとして、華々しくデビューし、高く評価されてきたのである。

## まず走らせたのはキャバレロ500シリーズだ

こうした歴史とラインアップを正しく理解させるべく、ファンティックは、イタリア、トスカーナ北部のエンデューロファームと別称されるオフロードの聖地に欧州各国からジャーナリストを招き、試乗会を行った。ここで初めて新しい環境規制ユーロ5に適合するモデルを発表したのである。

5つの異なるモデル、すなわちスクランブラー、アニバーサリー、デラックス、フラットトラックおよびラリーのそれぞれは、そのモデル固有のボディカラーで明確に区別されるとともに、個性を明確にする装備で差別化が行われている。とりわけフラットトラックに用意された専用のリア19インチタイヤや、ラリーだけが持つ200mmのものより長い調整機構付きサスペンションとアルミ製スイングアームはモデルの特性を際立たせている。

ファンティックは、ユーロ5環境規制適合のための改良に合わせ、細かなアップデートを非常に多岐にわたって用意した。エグゾーストマニホールドに用意されたキャタリストティックコンバーターは大型化され、EFIはこれに合わせた新しいマップを持つ。サイドスタンドマウントは強化され、リアライセンスプレートホルダーにはスブラッシュガードを装備。ハンドルバースイッチはドミノ製のものへと進化させている。加えて快適性向上のためシートは新しくなり、その下にあるサイドナンバープレートもわずかにデザインを変更している。ブレンボ・バイブレ製キャリパーとフロントφ320mm、リアφ230mmのブレーキディスク、コンチネンタル製のABSシステムに変更はない。

ユーロ5に適合させながらも、ファンティックではエンジン出力をむしろ向上させ、最高出力は41hp/7500rpmになった。もとより強力な、450ccの水冷単気筒SOHCエンジンとしては出色の43N・m(4.4kg-m)の図太いトルクも魅力である。

## 異色だった試乗メニュー

今回のイベントでは、単なる試乗会以上の楽しさを提供する試みとして、ジャーナリストをそれぞれ2名1組にチーム分けし、モデル別に用意され

たタスクをこなすことで、ファンティックの多様な楽しみが味わえる一日としていた。スクランブラーでオンタイムエンデューロのスペシャルステージ風の舞台を戦い、ウッズをナビゲーションしながら走るステージをラリーのために用意、デラックスではフォトジェニックな写真を撮るという課題を託し、最後にフラットトラックによるオーバルコースでのレースをさせてくれたのである。

キャバレロシリーズが持つ共通の楽しさと、用意されたバリエーションのさまざまなステージが引き出す個性が、いずれも明確になったのが印象的だった。このキャバレロファミリーは、前世紀生まれの、とうに白髪になったようなエンデューロのオールドファンから、今の世代を生きる若いライダーたちに至るまでの幅広い年齢層に訴えかけることができる楽しみを提供してくれる。

その理由のひとつは、間違いなくリカルド・ティオーシによるスタイルにあるだろう。シンプルで、しかしマシンとしての魅力も引き立つデザイン。グリーンタンクカラーを持つラリーは、ライダーマシンならではのイメージを想起させる一方で、明るい色で燃料タンクを塗った他のモデルは、町中のアイスクリームパーラーやカフェの店頭にあっても違和感がない造りだ。伝統に必ずしも寄り添わない個性とデザインは、路上ではいつも注目を浴びる存在ともなり得るのである。

キャバレロシリーズはライダーにもよくフィットする造りが気持ちいい。シートとハンドルバー、ステップの位置関係が実に適切で、だからシートが高いラリーであっても、その心地よさは変わることがない。新しくなったシートのコンパウンドはやや硬めにされているが、これがむしろ長距離

ライディングを快適にさせ、また路面からのフィードバックを明確にさせてもいる。

しかしファンティック最大のポイントは、今ではクラシックスタイルともいえるスロットルにある。ライド・バイ・ワイア全盛期にあって、ダイレクトにスロットルバルブを開閉する楽しみは、レスポンスのよいエンジンと相まってマシンのソリッドな楽しさをさらに際立たせるのだ。

クラッチは極めて軽く、スムーズで、オフロードブーツでのギアチェンジでさえも何ら違和感を抱かせない。一方、ユーロ5仕様のエンジンは暖機にはやや時間を要するようだ。だが、ひとたび暖機されれば、低回転からほとんど振動もないままに、期待をはるかに超える豊かなトルクがマシンを加速させ、エグゾーストからは素晴らしい重厚なバリトンサウンドが排出される。エンジンは常時その存在感を主張し、150kgという軽量な車体をトスカーナのツイスティな峠道を舞うように走らせる。トルクはすでに低回転域から充分以上に発揮され、パワーデリバリーはさらにスロットルに応じる形でエンジンを吹け上がらせていく。

この低回転からの豊かなトルクは、右手のひとひねりでマシンを自在に走らせる気持ちよさにもつながり、同時に応答性のよいアクセルで加速していくエンジンは、もたついたり谷間に相当するような回転域が一切ない。そして特徴的なエグゾーストノートが気持ちよいスロットルと見事にシンクロし、走りの快感を高めていくのである。

150mm（ラリーは200mm）のストロークを誇るフロントおよびリアサスペンションは、荒れた田舎道をまるで整然とした路面であるかのように走らせ、タイトターンやヘアピンなどでも路面の乱

れに影響されることなく、ニュートラルで美しいハンドリングを提供してくれる。路面での限界は、装着されるピレリ・スコピオン・ラリーの上限でもある。すなわち、この素晴らしいハンドリングと軽量な車体は、簡単にタイヤの能力を出し切るまでマシンを攻め込ませることができてしまうのだ。それはつまり、スーパーモトスタイルでのライディングさえも許容する、幅広い乗り方を楽しませてくれるシャシーのおかげなのである。

ブレンボのインド工場で製造されるバイブレブランドのブレーキは、タッチも良好で、また効果的に制動力を発揮してくれる。ABSは扱いやすく、介入度合いも適切で、バランスのよい車体と相まって違和感のない仕上がりがうなえ、オフロード走行時には、ABSボタンを長押しすることでキャンセルすることもできるシステムになっている。

キャバレロシリーズはトスカニー地方によく見られるフラットなダートでは、まったくこれを問題なくこなしていく。ただし、路面がさらに厳しく、サスペンションがいなし切れないような場面が続くときには、ストロークの伸びたラリーがその実力を発揮する。フロントフォークにはスプリットタイプが採用され、右側でスプリングプリロードが、左側では伸び側ダンピングの調整が可能な仕様だ。一方リアショックは縮み側も含めたフルアジャスタブルタイプとなっている。

### 最高速度と燃費も十分に優秀

ハンドルバーは、オフロードにおけるコントロールをスタンディングで求めるならやや高めだ。エアボックスカバーのパネルももうちょっとスリムにすればさらにいいだろう。とはいえ、ハイウェイでもラリー500は予想をはるかに超えてよく走る。長距離走行では120~130km/hでのクルージングは軽くこなすし、ハンドルバーに伝わる振動が大きくなるのはその上の速度域からだ。

450ccのエンジン、41hpのパワーにエンデューロタイヤという組み合わせのこのモデルが150km/hのトップスピードを誇るというのは大げさではなく充分以上の能力だ。おまけに全行程を通じて100kmあたり5ℓの低燃費は、特にオフロードを含むさまざまなシーンでのテストだったことを考えると、これまた優秀と言わざるを得ない。

メーター類が伝えるべき最も重要な情報、すなわち、スピードや時計、トリップ計は視認性に優れている。その一方で、タコメーターや燃料計な



■キャバレロ・フラットトラック125には新色シルバーを追加。流行のマットな仕上がりに加え、銀色をシャドーに配置しデザインされたサイドゼッケンプレートや、ブラックとしたラジエーターカバーおよびサイドカバーなど細かな点にも手を加えている。



■125ccのエンジンは新たに可変バルブ機構のVVAを採用。低速カムと高速カムとをアクチュエーター（電気信号を動きに変換する装置の総称）で移動させ使い分ける構造で、厳しい規制に対応しながらも125ccらしい高回転を楽しめる単気筒に仕上がった。

### FANTIC Caballero Series Specifications

モデル	Scrambler 500	Scrambler DeLuxe	Flat Track 500	Rally 500	Scrambler 125
価格	1166000	1276000	1166000	1276000	858000
塗色	レッド	グレー	ブラックシルバー	グリーンサンド	レッド
エンジン形式	水冷4サイクルSOHC単気筒	←	←	←	←
排気量	449cc	←	←	←	124.45cc
全長/全幅/全高	2166/820/1135mm	←	2180/840/1154mm	2187/878/1183mm	2166/820/1135mm
軸距/シート高	1425/820mm	←	1425/840mm	1432/860mm	1425/820mm
車両重量	150kg	←	←	←	130kg



①ハンドル左側に置かれる集中スイッチはデザインが大幅に変更された。オフロードを走行する際にも水やほこりなど外乱の影響を受けにくく、耐久性に富んだ構造となっている。



②ABSのスイッチは右側に移され、独立した構造へと変化した。これにより走行中のオン/オフも容易に操作ができるようになった。③本文中でバリトンと表現した重厚なエグジ



ーストサウンドも魅力的な右出しのマフラーには、ユーロ5規制対応させるべく大型化したキャタリストを装備して浄化性能を高めた。④シフトペダルは質感を向上させつつデザイ



ンも変更し、幅広いライディングにも対応できるよう可動域を増やした。欧州車にありがちな弱いサイドスタンドには強化ブラケットを採用し、折れにくい構造に改良している。

どが読み取りづらいのは正直なところだ。新採用となったドミノ製のハンドルバースイッチは見慣れたデザインで少し違和感はない。

LED製ヘッドライトのハイビームは路面を明るく照らし、優れている。一方、ロービームはカットラインが明確な仕様で、対向車を幻惑することはないものの、周囲をぼんやりと照らすこともないため、夜間のオフロード走行などでは注意が必要だろう。ヘッドライトマウントや配線は決して剛性が高いわけではなく、オフロード走行を多用した場合の耐久性には疑問が残らないではない。細かく見ていけば、もちろんさらにクオリティを向上させる余地は残されている。ホース類のレイアウトやケーブル、配線の処理などはその最たるものだ。とはいえ、全体のパッケージングとしては、ファンティック・キャバレロシリーズはどのモデルを選んでイタリアらしい情熱を呼び覚ますことができる個性豊かなモデルと違って間違った。使い方にもよるが、より幅広く遊ぶことができるという意味では、ラリーが最初の選択肢になるというもうなずけるかもしれない。

## 大幅に改良されたエンジンを抱える125ccのトップランナー

ファンティックのキャバレロ125は、2020年のヨーロッパにおけるモーターサイクル市場で、トップセラーとしての売り上げを記録したモデルである。いうまでもなく、その最大の理由のひとつは、125ccの 카테고리中最大のパワーを誇るエンジンにある。とはいえ数字だけでいえば、欧州ではこの排気量のモデルは最大出力が15hpに規制されているから、事実上横並びともいえるのだが、それだけでこのエンジンは語れない。

2021年モデルのデビューにあたり、ファンティックはそのエンジンメーカーであるイタリアはローニャに本社を置くミナレリとともに、厳しい環境規制であるユーロ5に適合させながらも、さらに力強いエンジンに仕立て直してきた。

この新しくなったSOHC水冷単気筒のハイライトは、吸気系を燃料噴射化したにとどまらず、VVA(バリアブル・バルブ・アクチュエーション)を備えてきたことにある。ファンティックの可変バルブ機構は、どのようなエンジン回転数であっても、最適なトルクを引き出し、最高の加速を生み出すよう、最適なカムタイミングを提供できるようにアクチュエーターが高速型と低速型のカムプロファイルを選択するシステムとなっている。

加えて、新設計のシリンダーヘッドはより効率的な燃焼を行えるよう改良されると同時に、厳しい環境規制に適合させている。これまでより高い出力を得ながらも、燃費を改善し、地球にやさしくなったエンジンに進化したというわけだ。

新たに装備されたスリッパークラッチはアクセルオフのタイミングでリアホイールのロックやホッピングを抑え、ライダーに安心と安全、また確実なロードホールディングを提供する。さらに加えて、フリクションを最大20%も低減させたクラッチによって、エンジン出力の伝達はさらに効率的になるとともに、一層小気味よいシフトフィールを提供している。新設計の小型化されたクランクケースもこうした効率の向上に貢献していることは間違いない。冷却システムも一新され、ラジエーターとクーラントのリザーバタンクは設計が改められた。排気系はもちろんユーロ5に適合するものへとアップデートされ、カーボンファイバー製のヒートプロテクターを合わせて装備している。

そのほかの細かなリニューアルも見逃せない。ハンドルバーに備えられたライトスイッチも新しくなり、シートには脱着を容易なものとするノブが新たに装備された。ライセンスプレートホルダーやサイドカバーまで見直された2021年モデルは、一見大きな変化がないようでいて、中身の充実が著しい。ファンティックらしい外見は高く評価されてきたスタイルを維持しながらも、実質を優先させたアップデートといえるだろう。

## 125ccも選択の幅が広がった

2021年モデルのキャバレロ125には3タイプがある。最も人気のあるスクランブラーに加え、フラットトラックモデルには新色のシルバーが加わり従来のマットブラックと合わせて2色となった。また、キャバレロシリーズの長兄である500にしかなかったデラックスが125にも用意されている。トリムを専用色とし、キャバレロらしさを大切にしつつ専用シートやアクセサリーでドレスアップを図ったモデルがこのクラスにも登場したわけだ。

キャバレロ125の多くのコンポーネンツは、従来どおり500と共通化されている。このため、長く愛されてきたスタイルは不変であり、高剛性のシャーシに充分以上の制動力を誇るブレーキやバランスの優れた前後のサスペンションは、クラスを超えたアビランスをも誇っている。シート高は125ccとしてはやや高めといえるかもしれないが、ライディングポジションをとると、その位置関係は完璧とっていいと私は思った。

エンジンはスターターボタンを押すだけで簡単に目覚め、ごく短時間の暖機ですぐにでも走り出すことができる。もちろん、クラッチや6段のギアボックスは完璧な作動を見せてくれる。

とりわけ感銘を受けるのは、このイタリア生まれの小さなエンジンが生み出す低回転から中回転にかけての豊かなトルクだ。たいていの125ccエンジンでは、気持ちよく走らせるために思い切りエンジンを加速させ、せわしなくギアチェンジを繰り返しながら高回転を保つ必要があるものだが、このキャバレロ125ならば、60~100km/hの速度域であっても、5速ないし6速のギアだけで気持ちよく、しかし実質的に速くワインディングロードを走らせることができる。そしてこの小気味よいトルキーな4バルブエンジンは、ライダーを力強くコーナーから脱出させてくれるのである。

このエンジンは、キットパーツで180ccにされたかのような感動を与えてくれる。それほどまでに中間域がパワフルなエンジンを誇るキャバレロ125は、このカテゴリーの中でも出色の楽しさを提供するバイクといっても過言ではないだろう。

(クラウス・ネネヴィッツ)

	Scrambler 125 DeLuxe	Flat Track 125
	902000	858000
	グレー	ブラックシルバー
	←	←
	←	←
	←	2180/840/1154mm
	←	1425/840mm
	←	←