

[ADV PULSE]

2023 KOVE 450RALLY

ファーストライドレビュー

意訳：KOVE-JAPAN

ダカールを走破したラリーマシンが
\$9,000 (121万円) でアメリカの公道を！

The screenshot shows a web browser window displaying the ADV Pulse website. The page features a navigation menu with categories like Bikes, Events, Products, Videos, Prepping, and Rides. A prominent 'Subscribe' banner is at the top, followed by a newsletter sign-up form. The main article is titled '2023 Kove 450Rally First Ride Review' and includes a sub-headline: 'Dakar-proven rally bike you can ride on the street for only \$9k. We've got the scoop!'. The article text begins with 'For the first time ever, US customers will have access to a motorcycle many have been asking (and patiently waiting) for...' and is accompanied by a photo of a rider on a Kove 450Rally motorcycle in a desert setting. The page also features Alpinestars and RevZilla advertisements, including 'MADE TO EXPLORE' and 'GEAR UP FOR ADVENTURE' banners.

アメリカの多くのダートバイクユーザーが求めていた（辛抱強く待っていた）マシンを初めて手にすることが出来ます。それは、アドベンチャーライドとデュアルスポーツライディングのための、公道走行可能な 450cc の「ラリーマシン」です。

まず明確にしておきたい点がひとつあります。私が話している KOVE 450RALLY は「ラリールック」のマシンではありません。世界で最も過酷なラリーである『ダカールラリー』を完走した 3 台とほぼ同じ「本物のラリーマシン」なのです。

中国のメーカー KOVE (コーブ) は、スタートからわずか 5 年(※) で、ダカールラリー初参戦にして全台完走という偉業を達成しました。それは、元セミプロのモトクロスレーサーである CEO、**Zhang Xue 氏**の情熱に負うところが大きいでしょう。KOVE はダカールラリーだけでなく、FIM スーパースポーツ 300 世界選手権への参戦をはじめ、レーシングプログラムで多くのマイルストーンに達しています。

※KOVE は完全新規メーカーではなく、ZF-KY グループの新ブランド

キャプション：ダカールラリー2023 に KOVE は 450RALLY で初参戦。驚くべきことに 3 台すべてが過酷な 2 週間のラリーを完走。

KOVE はダカールラリー参戦のためにラリーパイロット（ライダー）の選別試験を行いました。その試験で選ばれた3人が、ほとんどラリーの経験もないままにダカールラリーに参戦し、サウジアラビアでの2週間に渡る過酷なラリーを完走しました。

ダカールラリーのパドックでの作業は隠すことが出来ず、KOVE 450RALLY の弱点もさらけだされていますが、この「初出場にして全台完走」という結果に、各ファクトリーのラリー関係者は大いに驚き、KOVE の次のチャレンジに注目しています。

KOVE 450RALLY 公道市販車

450RALLY の水冷4ストローク DOHC 短気筒エンジンは52PSの最高出力と4.0kgの最大トルク（公道走行不可のレースバージョンは54PS）。サスペンションは前後フルアジャスタブル、フロントストロークは305mm、リアストロークは300mm。最低地上高は310mm。フロント21インチホイール、リア18インチホイール。またブレーキはABSが標準装備。

公道市販車にはカラーTFTディスプレイがセットされ(レースバージョンはカーボンラリートワー)、半乾燥重量(ガソリン含まず)は145kg。フロント左右・リアの3つのガソリンタンクで合計31Lものタンク容量で、500km以上の航続距離を見込めます。

KOVE 450RALLY のデザインは KTM 450RALLY レプリカのディメンションに基づいています。KTM との最も顕著な類似点は前後燃料タンクの構造で、エンジン下部までまわりこんだフロントタンクと、エアクリーナボックスを廃して(※)サブフレームを兼ねたリアタンクにより、31Lものタンク容量を持ちながらも低重心化とマスの集中を実現しています。

※吸気経路をトップインテークとし、フロントタンク後部にエアクリーナがあります。

今回、KOVE 450RALLY 公道市販車のスタンダード(※)をテストしました。アメリカではまだ公道仕様として完全には認可されていませんが(アメリカではダートライディング時のレギュレーションへの対応が必要)、2023年の第四四半期には完全なナンバー取得が可能になる見込みです。

※日本ではスタンダード（シート高 960mm）とローダウン（シート高 910mm）をラインナップ（128 万円）。受注発注でレースバージョン（178 万円）も手配可能です。

KOVE 450RALLY の公道市販車はマップホルダー・ラリーコンピュータを装着するラリータワーはありません。ただ、アフターマーケットパーツですでに中国国内ではラリータワーが市販されており、またアメリカ代理店をはじめ各社がスタンダード用ラリータワーを開発中です。

レースバージョンはカーボンラリータワーとマップホルダーに加え、ステアリングダンパー、チタン製レーシングエキゾースト、フロントフォークインナーチューブコーティング、アンダーガード内水タンク、ムースタイヤなどが標準装備されています。スペック上は 2PS の違いですが、アジアでのレビューでは「市販車とレースバージョンでは明らかなパワーの違いがある」とレポートされています。

※レースバージョンは日本でナンバー登録はできません（ABS 無し、マフラーキャタライザー無し、キャニスター無し、保安部品無し）

【 KOVE 450RALLY の主な特徴 】

- ・フロントとリアのタンクで31Lのガソリン容量
- ・クイックリリースのカウルとスクリーン
- ・クイックリリースのシート
- ・カーボンアンダーガード
- ・スキッドプレートの内蔵の工具入れ
- ・カラーTFTディスプレイ
- ・3モードABS(オン、オフ、リアオフ)
- ・300mm以上のストローク、フルアジャスタブルサスペンション

KOVE 450RALLY のラリーマシンとして優れた特徴として、クイックリリースカウルがあげられます。クイックファスナーにより工具を使わずカウルの脱着が可能で、ステアリングヘッド（ラリータワー）周辺の修理や荷物の取り外しが簡単に出来ます。

※ラリーマシンはラリータワーにスペアパーツ等をくくりつけることが多いのです。

また、シートは脱着ケーブルを引っ張るだけで外すことができ、エアクリナー、ヒューズ等へ簡単にアクセスできます。

キャプション:アンダーガードの右前に、工具ボックスのフタがあります。

カーボン製のアンダーガードは頑丈で幅広のデザイン。チェンジペダルとブレーキペダルの前に十分な空間があります。右前に工具ボックスがあり車載工具が入っています。この工具ボックスのフタを開けるのは簡単でしたが、閉じてロックすることが難しく、改良が必要です。

インプレッション

テストした KOVE 450RALLY スタンダードには CST 製のデュアルパーパスタイヤ (オンロード 50・オフロード 50) が装着されていました。サスペンションの標準セッティングは 80kg~90kg のライダー向けになっているとのこと。

私は Husqvarna FE501 をラリー用にセットアップしたマシン (ビッグタンク・ラリータワー等) でメキシコでの 1 週間のラリーに参加したばかりなので、私の KOVE 450RALL インプレッションは、その 501 ラリーマシンとの比較がベースになっています。

【パーツ品質】

KOVE は 450RALLY の実戦テスト & 改良のため、そして“中国製バイク”に対する「安価であるが品質は低い」というマイナスイメージを払しょくするため、ダカールラリー2023 に参戦しました。その結果はご存じのように 3 台全台完走というものでした。

コントロール関係のパーツ、アクセル、ブレーキレバー、ブレーキペダル、シフトペダルの品質は日本製のバイクと遜色ないように感じました。ステップはよく考えられて設計された大型のものでしたが、少し安っぽく、まだ改良の余地があります。サイドスタンドはヨーロッパ製エンデューロマシンと比較しても、KOVE のほうが頑丈なデザインと大きな接地面で優れています。

【ライディングポジション】

KOVE 450RALLY の形状は、上から見るとセンターがくびれた砂時計のような形をしており、前後は燃料タンクのために広がっています。シート形状はフラットで長く、アグレッシブな走りをするときはかなり前に座ることも可能ですし、逆にリラックスした

クルージングのときは後方に座ることも可能です。

ダートライディングはほとんどスタンディングでしたが、KOVEの「砂時計」形状は、前傾姿勢も容易ですし膝を締めることもでき、**ライディングポジションの自由度は実に理想的でした**。これはアフターマーケットパーツのビッグタンクをつけたラリーマシンと比較すると顕著です。エンデューロマシンにビッグタンクを装着すると、どうしてもタンク幅が広く前傾すると膝が開いてしまいますが、**KOVE 450RALLYのフロントタンクなら自然なポジションでスタンディング出来ます**。

ハンドルは標準では手前にセッティングされているので、前に倒したほうがいいでしょう。ハンドルポストには振動を軽減するダンパーが装備されています。ラリーマシンならではのカウルですが、**視界はエンデューロマシンと大差なく、違和感はありません**。

【パワーとブレーキ】

しばらくウォームアップをしてマシンに慣れてから、私はロングストレート、サンド、フープス、シルト（細かい砂）、ディープサ

ンド、ドライレイク、デューン（砂丘）など様々なシチュエーションをテストライドしました。

エンジンはディープサンドやデューンではやや頭打ち感があり、450cc クラスのエンデューロマシンと比較すると中回転域でのパワーは低いと感じましたが、全体としてパワーフィールは良好です。テストしたマシンは公道走行用にギヤ比が高いため、フロントプロケットの丁数を減らしてローギヤード化すれば、この印象は変わる可能性があります。

ABS をカットするためには左手親指のボタンを 6 回押す必要がありました。オフロードでの始動のたびに ABS をオフしなければならず、「ABS オフボタン」があれば便利です。ブレーキは十分な制動力がありますが、初期のコントロール性はいまひとつでした。

【サスペンションとハンドリング】

誰でも走り出してすぐに KOVE 450RALLY の優れたハンドリング性能が分かるでしょう。エンジンサイドまでまわりこんだフロントタンクとサブフレームを兼ねたセンターリアタンクにより、

重心がマシンの「下部」と「中央」にあることにより、31L タンクを装着しているとは思えないコントロールラブルなマシンです。

ひとつのセクションを除き、様々なシチュエーションで KOVE 450RALLY は扱いやすく、跳ね飛ばされる恐怖を感じることはありませんでした。サスペンションは同クラスのエンデューロマシンと同様に衝撃を吸収し、ステアリングダンパーが装備されていないにも関わらず、サンドのワダチやガレ場であっても安定して走らせることが出来ました。

唯一、不満だったセクションはディープサンドのフープスで、ストック状態ではマッチしていませんでした。しかし、KOVE 450RALLY はフルアジャスタブルサスペンションですから（今回は時間がなくて出来ませんでした）セッティングを見直せばよいでしょう。

ちなみに、身長 185cm、体重 92kg の私が乗ってもサスペンションが底付きすることはありませんでした。

【オンロード性能】

Zongshen 製の 449cc、水冷 4 ストローク DOHC4 バルブ短気筒エンジンのエキゾーストノートは、日本車 (HYSK) やオーストリアブランド (KTM 系) の 450 クラスと大差なく、ブリッピングでのレスポンスも上々です。

舗装路で速度を上げていくと、KOVE 450RALLY の高速巡行でのエンジンフィーリングとサウンドは CRF450L (フルパワー) とほぼ同じに感じますが、同クラスのエンデューロマシンと比較すると中回転域でのパンチが弱いです。これは 22L ものガソリンを入れていたことが影響しているかもしれません。

TFT モニターには、速度、回転数、ギヤポジション、ABS インジケーター、燃料計が表示され、視認性は良好です。

燃料満タン 31L を入れて、6 速ギヤで 110km/h 以上に速度を上げると、エンジンの振動はほとんど気にならず、ウォブル (車体の横揺れ) もなく気軽に座っていることが出来ます。カウルとスクリーンの防風効果、そして高めのギヤ比のアンサンブルはクルージングが快適です。

もし、トヨタ プリウスがクルーズコントロールであなたの車線をふさいでいたら？ KOVE 450RALLY はアクセルを一ひねりするだけで動くパイロンを後方に消し去り、ストレスフリーで走り続けることが出来るでしょう。

KOVE は 450RALLY の**最高速度を 170km/h** と発表しています。140km/h で巡行することも出来ますが、**120km/h** のほうがより**快適**です。高速道路で何時間も走るバイクではありませんが、エンデューロマシンよりもはるかに快適にダートまでたどり着くことが出来ます。

高速ツーリングにおいて、KOVE 450RALLY は、KTM の 450 系と比べて振動も少なく大幅に優れており、むしろ、**690 系と比較しても遜色ない**、と言っても過言ではないでしょう。

ABS（アンチロックブレーキシステム）が前後についており、前後オン、前後オフ、後輪だけオフを選ぶことが出来ます。今回テストしたマシンでは、オフロードライディング時、ライダーはエンジンオンのたびに ABS のオフを選ぶ必要があります。**ABS の設定がエンジンオフでも残るように改善されるよう願います。**

【防風効果】

ラリーマシンとしてクイックリリース機構が供えられたカウルとスクリーンは、2気筒のアドベンチャーバイクと比べて小さくスリムです。それにも関わらず、KOVE 450RALLY はシッティングで十分な防風効果を得られ疲労を軽減してくれます。スタンディングにおいても、450クラスのエンデューロマシンに後付けで装着したラリーカウルよりも空気の乱れは少なく感じました。

【総評】

KOVE 450RALLY というマシンの出現に対し、私たちはそのバックグラウンドに目を向ける必要があります。KOVE 450RALLY にこれほどまでに注目が集まるのは「初のダカールラリー参戦での全台完走」という KOVE ファクトリーチームの成果です。その栄誉はまずラリーパイロットに与えられるものです。そして次にマシンも大いに称えられるべきです。

「KOVE のファクトリーマシンは市販車とは別物だろう」と疑問視する人もいます。私たちは、ダカールラリーに参戦した他メー

カーのチームスタッフやライダーに KOVE ファクトリーマシンについて尋ねてみました。その結果、KOVE のファクトリーマシンはプロモーションビデオで CEO の Zhang Xue 氏が話している通り、ほぼ市販車のままであると確認できました。KOVE ファクトリーマシンは公道市販車（スタンダード）と、エンジン、フレーム、ホイール、ハブ、ブレーキ、スプロケット、トリプルクランプ、カウルを共有しており、特別なマシンではないとのことでした。

アメリカのバイクメディアとして初めて KOVE 450RALLY に試乗する機会を得て、私たちはメーカーに厳しい質問を投げかけ、細部にわたるまで検証しました。間違いなくアドベンチャーバイク市場に一石を投じることになるこのマシンは、CEO である Zhang Xue 氏のダカールへの夢から始まりました。その夢にアメリカ代理店 GPX moto のオーナーである Gary Goodwin 氏も投資し、「長い道程となる夢の出発点」をアメリカに導入したのです。

すでに実績のあるブランドを地元のショップで購入することを選択するライダーは常にいますし、それが普通かもしれません。

しかし、わずか\$13,999で（レースバージョン：188万円。KTM 450RALLY レプリカの\$27,000：370万円よりも遥かに安い）、地球上で最も過酷なラリーを走り切ることが出来るフルスペックラリーマシンを所有できるというアイデアは、多くのラリーストにとってとても魅力的です。

さらに凄いことに、スタンダードはわずか\$8,999（121万円）で、より多くのファンにラリーマシンへの道を開きます。

【ストロングポイント】

- ・ダカールラリーでの実績。ほぼ市販車で走り切ったという事実は誰にも否定できません。
- ・サスペンション、ブレーキ、ホイール、エキゾースト等は日本製に劣らない高品質な素材と構造。
- ・クイックファスナーでカウルの脱着が容易。
- ・カーボン製の頑丈なアンダーガード。
- ・超ロングライドが可能な31Lのタンク容量。

【ウィークポイント】

- ・パワーは 450 クラスのエンデューロマシンと比較して低中回転域で劣る。
- ・ハンドガードが標準装備ではない。
- ・アンダーガードの工具入れはフタを閉じてロックがしづらい。
- ・現状、公道市販車のラリータワーがない。

※レースバージョンのカーボンラリータワーは、フレームネック部の形状の違いで（ハンドルロックの有無）公道市販車には装着出来ません。

- ・メーターの中国語メニューの英語翻訳はあまり良くない。

KOVE 450RALLY はアメリカで入手可能な「量産市販車で公道走行可能なラリーマシン」です。ダカールラリーで実績のあるラリーマシンであり、ロングライドに適したアドベンチャーバイクでもあります。

2023 年 5 月に 70 台の KOVE 450RALLY がアメリカに入荷予定で予約完売していますが、そのロットはまだナンバーが取れないため「競技専用車」としての販売です。

スタンダードの KOVE 450RALLY は、CRF450L や KTM 450 クラスのエンデュロマシンに、ラリータワーとビッグタンクを装着してラリーマシン化するよりも遥かにリーズナブルです。

ダカールラリーでその性能を実証済みであり、500km 以上の航続距離、バランス良いエンジン、高速設定のギヤ比、カウルによる防風効果、オンロードでの高速安定性を備えており、アドベンチャーライダーに様々な新しい可能性をもたらすことでしょう！

Zhang Xue 氏は、彼が目指す最高のラリーマシンを創るために、クレイモデルでデザインすることからはじめました。「**KOVE 450RALLY は KTM 450RALLY のコピーである**」という人もいます。あなたがそれを何と呼んでも、彼のビジョンは今回試乗したことで明確に分かりました。彼の「夢」に触れたいま、私たちはこのマシンをより魅力的に感じています。

KOVE 450RALLY のアメリカでのナンバー認可を待ち、さらにレースバージョンも手に入れ、さらなるテストをすることを楽しみにしています。