4年の歳月をかけて こだわりを反映させる

【世界のカスタム事情】ピープルファイル フロム ヨーロッパ
File 26 KAWASAKI Z900

[photo & text] K Nishimura

People File from EUROPE

乗って楽しめることがカスタムの最優先事項

日本には〝男を磨く〟といういい回しがあるけれども、ドイツ語には男に〝磨く〟を使う直接的な表現がない。しかし、今回紹介するフランクさんを見ていると、バイクを磨くことで、男を磨いているように感じたところがあった。長身かつ鍛えた体、側頭部をキレイに刈り上げたモヒカンという出で立ちは、なんだか近付き難い雰囲気だ。ところが、接すれば周りを愉快にするようなトークもあって、むしろ楽しさを感じる。この感想は彼を紹介してくれた同じクラブ員の意見でもあり、実際にクラブでは人気者の一人らしい。筆者は欧州に来て28年になるが、カワサキを神棚にまつってあり、しかも日に一度手を合わせて拝むような御仁とは巡り合ったことがないし、これが最初で最後のケースになるはずだ。

フランクさんのカスタム&チューニング哲学は〝一点に集中してそこだけは外さず、あとはアバウトに。それなりの水準に達していれば、ごちゃごちゃと細かいことを考えない方がバイクは楽しめる〟といった感じらしい。実際にその哲学にのっとったカスタムマシンでどんどん走り回っているし、長距離のツーリングにも出かけてゆく。そして〝お飾りのバイクなんて楽しいの？〟や〝バイクは転がしてナンボなモノ〟といったことを口にする。そういったフレーズのおかげで、取材後には久しぶりにさわやかな気持ちになれた。磨いて、磨いて、バイクを磨いて、どんどん磨いていくうちに、男も磨かれていく。〝そんなことはないだろう〟という意見も多いだろうが、フランクさんを見ていると〝信じる者は救われる〟のような気持ちにもなった。

彼のカスタムのなかで一点ノーマルのままで工夫がない箇所がある。それはリヤショックで、彼いわく〝バネが付いてりゃいいのさ〟で終わり。それなりにサスペンションを学んだこともあるので私見を述べると、たとえば〝ノーマルのショックがダメ〟というような短絡的なことではなく、社外品に換えたけどダメだった、という話を同好の士から聞くことがあるように、サスペンションそのものへの疑問を解決するには、コロンブスの卵のような発想でいいと思う。ただ、サスペンションを語るときに〝硬い〟とか〝柔らかい〟といった表現は使わない方がいい。あい味すぎる発言からは何も得られはしないし、誤解の渦に投げ込まれるだけである。プリロードは締め込まずに、最弱でもいいだろう。なぜならば、プリロードはサスペンション設定の単なる序章なのだから。ノーマル・社外品にかかわらず、減衰力を大きく確保できるキャパシティのあるサスペンションは扱いが楽である。そしてサスペンションは本来、科学的な分析（測定）が必要なのだ。ただし、フランクさんがサスペンションに無頓着でも、それが彼の特筆すべきカスタムセンスをスポイルすることにはならない。なにしろ彼は〝楽しくなければバイクでない〟がモットーなのだし、カスタムの方向に迷いがあったら、ひたすら何かの部品を磨いているうちに拡散した考えにまとまりが出てくるのではないかと思える。

彼の思い切った考えは、今まで重箱のスミを突くようなカスタム&チューニングに精を出すクセのある筆者にとって、何かのよどみを吹き払うような清涼な風となった気がする。この先何度も揺れ戻りをするだろうが、カスタムは〝楽しい〟のが本来の姿であり、修行や苦行にならないように心がけるべきだろう。きっとそれで初めて見えてくることがあるに違いない。そう感じさせられた今回の取材であった。

この背後からの眺め。男の哀愁を感じさせる彼の視線が〝某有名バイクマンガに出てくるマスターの「すぐ冷めるやつはニセモンよ…」というセリフが思い浮かんだ〟そう、国は違えど、彼もカンバンを背負って走っているのだ

日本にもあるんだろう。こういう〝見開き棚〟が。オレは、日に一度はこの棚の扉を開けては拝むんだ。そしてお酒はジャック・ダニエルだ」と見せられた棚には、カワサキのアイテムとジャック・ダニエルが並ぶ

まさかのアルミ鋳造外装

CUSTOM POINT

フランクさんは、どこもかしこもピカピカにしたかったのだそう。「光輝くバイクが欲しかった」。そう彼は笑った。エンジンのボアアップ、4-1の1本出しマフラーへの換装、スイングアームの交換など、カスタムのお約束的な手法をほどこしたうえでの言葉だけに、彼独特の〝美学〟のようなものを感じ取ることができる。「砂型鋳造特有のスがところどころ見えるだろう？ 砂型を外した直後のザラついた表面を1部品ごとに、軽く1週間ずつ手で愛情を込めて磨いたんだぜ」。真剣な表情で語るフランクさんに感服した。〝一般的なカスタムに特別重きを置いていないところがカスタムポイントなんだ〟といわれ、それもありかなと…。小中同級だった腐れ縁の友人が鋳造の専門職に就いていて、一緒に飲んでいた際に〝お前、俺にはな、夢があるんだよ、夢が。それはアルミ製外装への換装なんだよ〜！〟のように絡んだ結果の〝ひょうたんからコマ〟だったとか。

moto detail製のメーターを3個組み合わせたコックピット、彼独特の美的感覚に沿った形と配置とのこと。〝しっくりくる〟が判断基準だそうだ。そもそも大型バイクは100%趣味のモノだから、それでいいのだろう

2灯タイプのライトはメーターまわりの雰囲気に合わせて買った新品だという。感覚的なことは、同一人物の場合には傾向が重なったり繰り返すことが自然だから、少しの気づかいでマシンの整合性をたもてる好例だ

鋳造品が仕上がった後〝喜びの苦悩〟のような作業が始まったという。それは居間での3週間に渡る磨き仕事だったとか。磨いていくにつれて輝きが増してくる、つらい作業だと思うが、喜びはそれを上回ったようだ

タンクは手に入れた際にはボコボコで、内も外もサビだらけだったらしい。「だからZ1のタンクなのに、〝タダでいいよ〟ってことになるんだよ」。4年も棚ボタ部品を待ちながら組み上げた人だけあるコメントだ

「ポートを研磨し、径の大きなバルブに交換してあるんだ」。そうフランクさんはいう。彼のチューニングモットーの〝磨ける箇所は磨く〟のポリシーのもと、当然のごとくシリンダーヘッドもピッカピカに磨き込んでいた

空冷Z系バイクのお決まりとなるボアアップもしてあるので、当然オイルの回りをよくする工夫が凝らされている。こういったホース類の取りまわしもさりげなくていい。カ強さだけではなくいさぎよさすら感じる

「こいつは新品で買ったんだぜ」。妙な力強さのなかに少しばかり〝懺悔〟の気持ちを感じたスイングアームへのコメント。4年をかけて辛抱強くもらいモノをかき集めた彼のバイクのリビルドに、新品パーツという選択は…

D型ZZR1100のフロントまわりをそっくり移植しているが、筆者もZZR 1100G（日本未発売）に乗っていたので、この雰囲気になつかしさを感じた。この車両のストッピングパワーとしては十二分な性能だろう

CUSTOM SPECIFICATIONS	
エンジン総排気量	1,197cc
エキゾーストシステム	ハリス
Fフォーク	ZZR1100
Fブレーキ	キャリパー：ZZR1100
スイングアーム	Krüger & Junginger
ホイール	(F)ZZR1100 3.50-17 (R)ZZR1100 5.50-17
タイヤ	(F)ブリヂストン BT-016 120/70-17 (R)ブリヂストン BT-016 180/55-17
メーター	moto detail etc.

PROFILE

フランク・ウーリン（44）
ドンブロン（ドイツ）

彼の髪型とその風体を見たときに、筆者は日本のバイク乗りたちに名が知れている某マンガに登場するマスターを思い浮かべた。実際に話してみると外観だけではなく、性格もにているように感じられた。バイク仲間からいろいろな意味で一目置かれているあたりも、そんな印象を強くしている。書類付き中古フレームを購入して1台組み上げるのは、ドイツではめずらしくないことなのだが、この御仁はその徹底ぶりがすごい

88 77年式Z900 の書類付き中古フレームを手に入れてから製作開始
89 サビ対策をしてからレーザー測距式フレーム修正機でフレームを最大30㎜程度修正
90 Z1000の中古エンジンを手に入れ、ボアアップして1,015ccを1,197ccに拡大
91 外装を砂型鋳造で製作してもらったアルミ製のモノに改装する
92 ZZR1100系の部品をもらい歩く一方で、〝これは〟という部分には新品をおごって仕上げた

自己採点

95点

走り
ルックス
経費充実度
苦労度
DIY達成度