



ブレーキキャリパーやホイール、フロントフォークが交換されたカスタムニンジャ。現在ではカスタムショップの多くがこうしたマシンを製作するが、ひと昔前はこうしたカスタムの公認を取得するのはとても難しかった。



規制緩和によってカスタムマシン製作に対する壁は限りなく低くなったが、それを生かした個性的なマシンが増えず、かえってどれも似たり寄ったりになってしまっているのは何故か。それが標準カスタムの弊害かも知れない。



ステップ、足回り、エンジンスワップ、ボルトオンからワンオフまでカスタムの手法はさまざまだが、オートマジックでは純正オンリーだった時代から地道に公認車検を取得してきたことで、規制緩和後にさらに大胆なカスタムができたという。



感か否めなかった。そこにビジネスチャンスがあるとは誰も着眼しなかっただろうし、するわけがない。しかし僕はその隙間に何かがあると感じてしまった。誰も踏み入れていなかった領域を切り開いてみたくなった。それを持ち越えれば僕しかできないビジネスが得られると漠然と感じたのだ。それがカスタムバイクの合法化である。全てのカスタム行為を合法の枠に入れば何の問題もないのだ。

純正より高い強度を証明する 高年式純正パーツの流行

オートマジックを開業した頃、逆輸入車は車検証上の型式が「不明」であることとを利用して、公認申請を行わずカスタムを行う風潮があった。Z1を例に取れば、車体番号はZ1でも型式に「不明」とあれば、Z1の純正仕様に縛られることはないというのがその理屈である。しかしこれでは、カスタムはいつまでも目の見えないグレーな存在から抜け出すことはできないだろう。だから僕は、細かい部分からゴツゴツと正攻法で公認申請に取り組みことにした。

そこですまず最初に驚いたのが、公道を走るバイクの安全規定を決める道路運送車両法には、ホイールやブレーキなど車体各部のパーツを純正部品から交換してはならない、という決まりはないことだった。部品の素材が鉄やアルミかといった区別もない。そもそも、メーカーから出荷された状態の製品を、改造して使うことなど前提にない法律なのだ。これではまるで手掛かりがない。どうすればいいのか？ そこで出した答えは、カスタム済みのバイクを正面切って車検場に持ち込むことだった。昔から今に至るまで、僕はカスタムバイク文化の発展と成長を考えながらも、一方で結構出たこと勝負などところがある。カスタムバイクの何が問題でどこを改善すれば大手

を振って公道を走ることができるかを確認するには、あれこれ考えているだけでなく、具体的に車検の現場で行動を起こす方が手っ取り早いと考えたのだ。フルカスタム車を前に、検査官は目が点になっていたけど……。

オートマジックを開業した頃、逆輸入車は車検証上の型式が「不明」であることとを利用して、公認申請を行わずカスタムを行う風潮があった。Z1を例に取れば、車体番号はZ1でも型式に「不明」とあれば、Z1の純正仕様に縛られることはないというのがその理屈である。しかしこれでは、カスタムはいつまでも目の見えないグレーな存在から抜け出すことはできないだろう。だから僕は、細かい部分からゴツゴツと正攻法で公認申請に取り組みことにした。

片押し1ピストンのブレーキキャリパーを、アルミ製キャリパーサポートを介して対向4ピストンキャリパーに変更する際、サポートの素材や厚みや形状などはカスタムしたショップが自由に設計できる。だが、そのサポートの強度が純正パーツに劣らないこともまた、製作した側が証明しなくてはならない。その証明ができれば、改造に対して公認を与えられるということだった。

そこで目をつけたのが純正パーツの流行だ。カワサキZ1やスズキGSX1100Sカタナのカスタム車に、それより遙かにハイパワーで高速走行できるGSXR1100やFZR1000用にバイクメーカーが開発した純正パーツを装着するという行為は、陸運局として文句のつけどころのない改造だった。

走行性能の向上や制動能力の改善などといった改造の目的を示し、1970年代の頼りない絶版車の純正部品を1980年代後半の当時最新クラスの市販車装着用純正部品、それもカスタムを行うベース車両より強度が高い、具体的にはより排気量の大きなマシンの純正部品を装着したことで公認改造というお

オートマジック ARAKIの Magic カスタム放題 言いたい

第五回・グレーを「シロ」にする改造公認

カスタムバイクショップがユーザーのためにカスタムマシンを製作する際は、安全と安心を担保する「公認車検」を取得することが重要だ。カスタムがグレーゾーンな趣味として認識されていた頃から、オートマジックでは正面から公認車検に取り組んできた。現在、誰もがカスタムを楽しめるのは、先人の取り組みのたまものでもある。

Text/M.ARAKI 荒木美佐夫 まとめ/A.KURITA 栗田 晃
取材協力 / オートマジック Phone043-254-8198 <http://www.a-magic.com>

格好良さや速さなど評価軸はさまざまだが、他人とは違う個性を求めるのがバイクのカスタムである。今やパーツ量販店でも気軽にカスタムパーツを購入できるが、30年ほどさかのぼれば純正以外すべてが不法改造という時代だった。決して暴走族風でなくとも、カタナ750の大アップハンドルを1100用の純正ハンドルに交換するだけでキップを切られる時代。コラムのタイトルでは「グレー」としたが、たとえ性能向上したとしてもカスタムはグレーゾーンどころか全てがクロだった。

バイクブームを契機として、改造好きすべてが暴走族風ではなく、カスタムやチューニングという趣味的要素も意識されるようになってきたが、相変わらずカスタムはどこか後ろ暗く、やはりグレー

感か否めなかった。そこにビジネスチャンスがあるとは誰も着眼しなかっただろうし、するわけがない。

を振って公道を走ることができるかを確認するには、あれこれ考えているだけでなく、具体的に車検の現場で行動を起こす方が手っ取り早いと考えたのだ。フルカスタム車を前に、検査官は目が点になっていたけど……。

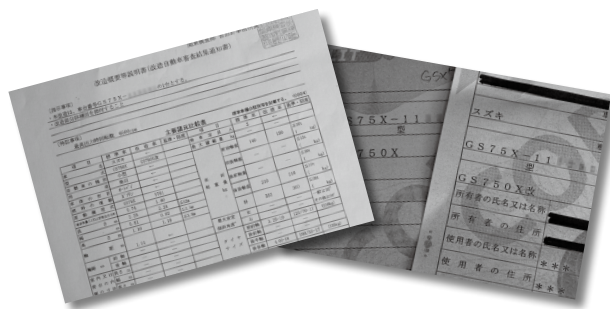
墨付きが与えられる。オートマジック初期に爆発的にヒットした純正パーツ流用のコンプリートカスタムはこうして誕生し、公認済みカスタムマシンはユーザーの安心感を与えただけでなく、全国のバイクショップからも数多くのオーダーをいただくことになった。

流用カスタムによる公認を数え切れないほど繰り返す一方で、経験値を上げてノウハウを獲得して素材や形状による強度計算も行い、ワンオフカスタムでも改造公認を取得するようになった。最近では設計を行いながら強度やストレス測定まで行える便利なCADソフトがあるので、オリジナルパーツの設計もさらに積極的に行えるようになるだろう。

1990年代の初めに空冷4気筒カスタムの芽が出かかった頃、いくつかのショップと協力し合って合法化に向けたトライ&エラーを経て公認車検を獲得したことで、その後のカスタムブームが爆発的に盛り上がったのだと思う。1990年代後半には日米間の規制緩和という追い風によってカスタムの自由化が進み、ブレーキや足回りパーツの交換や改造に関して公認取得が必要な範囲は大きく減少し、パーツメーカーがボルトオンのキャリパーサポートを発売したり、カスタムショップがどんどん登場するようになった。しかし、我々がグレーゾーンをグレーのままでは終わらせず、ハードルをクリアしてきたからこそ現在のようないオープンなカスタム環境ができたのは事実だ。その結果、様子見していた後発組がスムーズに参入できたことも知っておいて欲しい。

コンプリートカスタム製作で実現したエンジン換装と公認取得

足回りやブレーキカスタムによる公認車検を繰り返すうちに、前号でも紹介したGSX750Sカタナ+油冷GSX-R1100エンジンのコンプリートカスタムも公認車検を取得することになる。



GSX750SカタナのフレームにGSX1400のエンジンを搭載した車両の改造概要説明書（改造自動車審査結果通知書）と、型式名に「改」の文字が入った車検証。オートマジックの公認改造車はこうした書類でカスタムのプロセスを明らかにして、ユーザーは全国の手検場で継続手検を受けることができる。この通知書の製作枚数は日本一だ。



ニンジャ、CB、カタナ、Z1と、時代が変わっても人気のカスタムバイクは不変だ。ユーザーの好みに沿ったマシン作りを行うのは基本だが、カスタムショップとしてはもっと大胆な挑戦を投げかけて欲しい。

1990年代初頭、油冷エンジンを搭載するためのエンジンマウントプレートに十分な強度があることや、積み替えたエンジンのパワーが純正を上回る場合、それが一定範囲に収まっているなどの条件を満たすことが求められた。そして、改造を行った車両が保安基準に適合していることを示す「改造自動車審査結果通知書」は、書面上にフレーム番号を記載された車両のみに有効となる。つまり、同じ内容で改造を行っても、車体が違えば書類製作の段階からやり直さなくてはならないのが本筋である。

ところが、オートマジックではカタナのフレームに油冷エンジンを搭載するカスタムマシンをあまりにも数多く製作しその度に公認申請していたため、エンジンスワップ作業で必要なアルミ製エンジンマウントプレートの寸法と構造に変更がなく、いつも通りの方法でフレームに搭載した際には、申請にかかる手続きが簡素化された。オートマジックが製作する油冷カスタムで、フレームとエンジンの組み合わせがある一定のパターンならば、煩雑な申請手続きを簡略化して公認車検が与えられるのだ。

これは油冷カタナ製作の台数と、エンジン搭載に必要なマウントプレートが量産部品レベルで製作されていたからこそ実現した措置だったと思う。カスタムという特殊な楽しみでありながら、量産車両として実績が認められたようなものだ。現在ではそういった内容の書類は出さなくなったようだが、我々が製作する油冷カタナ（オートマジック製エンジンマウントプレートを使用した車両に限る）は、今も全国の手検場でそのまま継続手検を通過する公認車両なのである。

僕が思うに、たいていのショップはその時代やその時点で、あえて制度や法律をクリアしてまでこだわりの部分を主張しようと思わないのだろうか。しかしそれ

オートマジックが製作したカタナフレームに油冷エンジンを搭載するためのエンジンマウントプレート。このパーツを開発した当時、図面は手書きで強度も実際に破壊テストを行って測定した。このプレートでエンジンを搭載したカスタムマシンは、大量の書類を用意することなく公認車検が取得できる。



現在はパーツの設計はもとより、強度検討もコンピュータで解析できる。ストレスが掛かる部分を図面上で補強していけば、必要な強度を備えたパーツが比較的容易に設計できる。



昨年の東日本大震災で、十年ほど前に販売したカスタムZが岩手県で津波の被害に遭った。2ヶ月後の5月にオートマジックに運ばれてきた時は塩水による腐食が深刻だったが、フレーム補修やエンジン積み替えを経て10ヶ月ぶりに完成した。物心両面で大きなダメージを受けたオーナーにとって、このZは心の拠り所だったそうだ。



では何も変わらないし面白くもない。バイクは趣味嗜好の世界だし人馬一体となる乗り物だから、好みのポジションだつて十人十色なはず。それをメーカー出荷時のツルシ状態で「ユーザーがバイクに合わせない」というのは無理でしょ？ ライダーの腕や足の長さは調整できないからバイクを改造するのだ。そこがカスタムの原点のひとつだ。もちろんシャレや遊び心、ビジュアル面を変えるのもカスタムだ。要するに個人個人に合せて「自分仕様」にする。オートマジックはそんなことがもっともっとしやすい世の中にしたいくて、たくさんの方の開発と開拓、そのための公認申請を積み重ね、世間の認識を変えながらカスタム

ムの認知度を広げてきたつもりだ。すでにあるブームや手法に便乗しているだけでは新たなブームは生まれない。無難なセンばかり選んでは何も成長しないと思う。あえて自分で設定したハードルを越えることによって、さまざまなものが見えてくる。車検制度を徹底的に検証した上で、長くフレーム修正や補強に関わる中で蓄えた知見を生かし、さらに個性的で高性能なカスタムマシンを製作しようという意気込みで生み出したのが、DFCフレームである。次号では、カスタム業界の異端、新風の両論が飛び交うDFCについて、その起源や高性能フレームとしての意義を解説しよう。