



このマシンはタンデムステップブラケットを切断してあるが、油冷エンジン移植に伴ってGSX-R用マフラーが流用できたのは人気のポイントとなった。半ば偶然の産物的な側面もあるが、これが現在に続くロングヒットの要因のひとつであると言えるだろう。



エンジンハンガーとモノショックのアップマウント部を一体化したモノサスマウントは、エンジン長短縮化によって実現した機構である。このハンガーに十分な強度を持たせたことで、純正フレームのスイングアームピボット周辺の剛性向上にも効果を発揮する。

カタナフレームのダウンチューブにエンジン前側を寄せると、スイングアームピボット周辺に大きな空間ができるほど、油冷ユニットはコンパクトである。このマシンはリアサスをモノショック化してあるため、頑強なマウントプレートが取り付けられている。

1990年代当時、中古車としての人気は750カタナと、足周りが外されて余っていた油冷1100エンジンの合体から生まれたカスタムコンプリート。現在では確立されたカスタム手法となっている。カタナフレームに搭載するプランスも、第一人者ならではの安定感の良さがある。



# オートマジック ARAKIの Magic カスタム放題 言いたい放題

第四回・発想の転換で新たな価値を創造する

カスタムバイクが少数派に向けた特別な嗜好品だった頃、オーナーには「いかに他人とは違うバイクに乗るか」ということが重要だった。そんな中から生まれたのが、他機種用エンジンを移植するカスタム手法。一部から批判的になりながらも「カスタムコンプリート」と名付けた企画は大当たり。新たな価値を作り出す重要性をアピールした。

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>

日本のカスタムバイク製作の手法として、1990年代半ばまでの主流だったのが「純正部品流用」カスタムだ。当時のバイク雑誌を見ても分かる通り、カワサキZ1やスズキGSX1100Sカタナ、ホンダCB900/1100Fの多くにスズキGSXR1100やヤマハFZR1000の足周りが移植された。我々もそれらの足周りを流用して、1970年代から80年代初めの絶版モデルのカスタム車を数多く製作した。

前回のコラムで書いたように、Zやカタナをカスタムする際のウィークポイントは、ステアリングシステムやスイングアームなどの足周り部分だ。太いタイヤや強力なブレーキの装着によるフレームのヨレが剛性が低いステムやスイングアームのせいだと分かってからは、GSXR1100やFZRの足周りを移植した。Zやカタナをカスタムする際のウィークポイントは、ステアリングシステムやスイングアームなどの足周り部分だ。太いタイヤや強力なブレーキの装着によるフレームのヨレが剛性が低いステムやスイングアームのせいだと分かってからは、GSXR1100やFZRの足周りを移植した。Zやカタナをカスタムする際のウィークポイントは、ステアリングシステムやスイングアームなどの足周り部分だ。太いタイヤや強力なブレーキの装着によるフレームのヨレが剛性が低いステムやスイングアームのせいだと分かってからは、GSXR1100やFZRの足周りを移植した。

やFZRの利用価値がいつそう高まったのだ。機種別のステムキットやスイングアーム、スヘシャルホイールなどがリーズナブルな価格でリリースされ始めたのは1990年代後半以降であり、この頃までは純正流用が常套手段だった。我々が部品流用のドナーとして逆輸入モデルに目を付けたのには理由がある。1990年代初頭はバブル時代の余韻もあって、相当数のGSXR1100やFZR1000が日本で登録されていた。ところが補修部品が非常に高額で、ちょっとした転倒事故で割れて傷つく純正ウールとタンクで40万円強のコストが掛かることも珍しくなかった。僕にはそうしたダメージを飯金塗装でリペアする技術があったが、多くのバイクショップでは修理代が高額で、中古車もしくは新車乗り換えという選択肢しかなかった。ユーザーもまた、修理して乗るよりは、さっさと乗り換えたいという風潮が強かった。それゆえ、機能はピンピンしているのに外装はボロという多くの逆輸入車が業者向けオークションに流通していたのだ。

結果、Z1やカタナの車体にGSXRやFZRの足周りが合体したカスタムマシンが大量に誕生したが、一方で足周りを取り外された油冷1100やFZR1000エンジンが余剰パーツとして手元に残った。必要な足周りをカスタムに使ったら、残ったエンジンは「使い道に困る余り物」だが、ほとんどのドナー車はエンジンは元気だから、処分するには惜しい素材だった。一部海外のバイヤーに売った方もあったが、それも大したビジネスにはならなかった。そこでちょっと捉え方を変えて、新たなブームを起させる価値を考えてみた。

## 三石二鳥以上の効果があった カスタムコンプリート

1000ccオーバーの逆輸入車が国内市場に流れ込んだ1990年代、影が薄

くなつたのが750ccクラスだった。ナナハンカタナ(GSX750S)やナナハン二シヤ(GPZ750R)はオークション価格が安いものの、整備して商品化してもそれなりの値段しか付かず、ショップにはウマ味のある商品ではなかった。ユーザーも同様で、1100カタナや900二シヤがある中で、750を積極的に選ぶ理由はなかった。そこで思いついたのが、残ったモノGSXR1100やFZR1000のエンジンを不人気車750カタナやFZR750に積んでしまおうというアイデアだ。ホイールやブレーキや足周りのカスタムは相当数こなしたが、心臓部であるエンジンを換装したことはなく、「これは新しいトレンドになるかもしれない」という予感があった。当時は750の吸排気チューニングや排気量アップも手がけてきたが、ノーマルで70馬力前後の750エンジンに手間を掛けていくより、例えば、純正で125馬力以上を出していた油冷1100の方が、安全マージンを保ったまま圧倒的にパワフルであることは、誰が想像しても明らかだった。

加価値が上がり利益につながれば、ビジネス的にも大きな魅力があった。

こうしたきっかけでスタートした油冷1000エンジン750カタナ車体のカスタムマシンには、我々の想像通り、いや想像を超えるほどの人気が出た。そしてこの時、僕がこのマシンに名付けたネーミングが「カスタムコンプリート」であった。現在では多くのバイクショップやバイク雑誌がこのフレーズを使うが、少なくとも僕は油冷カタナ以前にこの呼び方を見たことがなく、「オートマジックの提案するコンプリートマシン」と命名したことを覚えている。

### 純正マフラー活用も考慮されたエンジン搭載位置

油冷エンジンをカタナに積むというアイデアは閃いたものの、実際の作業では試行錯誤が続いた。僕はレース畑の出身ではないし、当時は正直言って個性とルックスが第一で、走行性能やマシン作りに深い造詣があるわけではなかった。別の機会に取り上げるが、オートマジックが車体作りで大いにノウハウを蓄積するのは、1999年のモテ耐がきっかけで、それから2000年に初参戦初優勝したT.O.F.(ティスト・オブ・フリーランスII当時)で以降である。

だから少しでも参考になりそうな人々、例えばレーシングファクトリーの知り合いや、バイクメーカーで車体の開発に関係したことのあるライダーなどに、片っ端から「エンジンってどこに積めば都合が良いの？」と質問して回った。インターネットや雑誌から情報を拾える現在とは、状況は違っていたのだ。

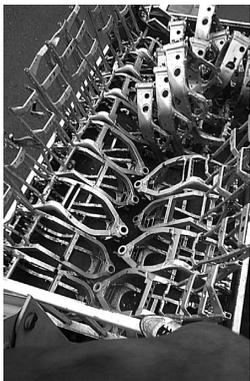
その結果、大半の答えは「できるだけ前に積んでおけば間違いはない」というものだった。リア荷重だった1980年代前半までに対して、1990年代はフロントタイヤに荷重を与える傾向になっており、同時にスイングアームピボットを

前進させて、ホイールベースが同じならスイングアームを長くする傾向が一般化しつつあった。カタナのエンジンと油冷エンジンの全長には結構な差があり、カタナフレームのクレードル内どこにでも積みめそうだった。そこでジャッキでエンジンを支えながら、傾き具合やカウンスターシャフトとスイングアームピボット位置関係を考えながら、マウントプレートを試作して搭載位置を検討した。

その過程で、スタップと共に気づいたのがひよっとして、油冷用純正2本出しマフラーがカタナの車体に付くんじやないの？という点だ。具体的には、カタ



カスタムコンプリートを始めるにあたって、これを1台限りとするつもりはなく、いきなり7台を同時製作した。装着する足周りやカラーリングを変えて、「お好きな1台をどうぞ」とやったわけだ。



足周りとエンジンを取られて、文字通り「ガラ」となったGSXRやFZRのフレームを度々何十台も捨てていた。DFCやオートDFCが具現化する数年前のことだが、今ならフレームが生きる道はあった。つくづくもたいなことをしたと思ふ。



オークションで仕入れてきたばかりの750ニンジャ。走行距離は少なく程度も悪くないが、ナナハンというだけで値段は激安。これをベースにユーザーが喜ぶ価値を与えることが、バイクにもユーザーにも、またカスタムバイクショップにとってもメリットがあることだと思う。



1990年代後半、オートマジックの定番メニューとなったカスタムコンプリート。スズキGSX750S、ヤマハFZ750、カワサキGPZ750Rといったナナハンが、カスタムの素材として息を吹き返した。当時は完成車を雑誌広告に掲載して、これを目当てにしたユーザーも多かった。

ナのタンデムステップ下にあるマフラーステー穴に、GSXR用純正マフラーステーを仮固定した状態で、エキパイフランジを油冷エンジンに仮付けすると、カタナフレームの前寄りに具合良く油冷エンジンが搭載できたのだ。これならGSXR用純正マフラーを装着して販売できるし、ユーザーが購入後にカスタムする際にもGSXR用社外マフラーをポルトオンで装着できる。

油冷エンジンを完全ポルトオンで搭載可能としたのもこだわりのポイントだ。フレーム本体にステーを追加したり切除すると、溶接やペイント作業が追加されるため、750をフレーム単体状態にしないのはならない。だがプレートマウントでエンジンを搭載できれば、フレームへ加工が不要で、ショップもユーザーも負担が軽くなるのだ。

クレードルの中心に置いた方が良いという考え方のショップもあったが、エンジ



レーサーレプリカのFZRではなく、スーパースポーツのFZ750でハイパフォーマンスにこだわるユーザーには、FZR1000エンジン仕様が好評だった。750と1000のエンジンには搭載互換性があるので、カタナ油冷ほどの見た目にインパクトはない。



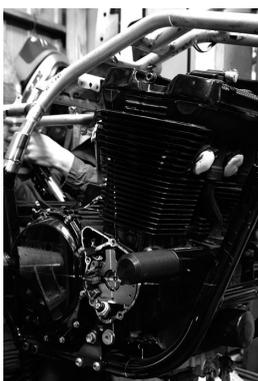
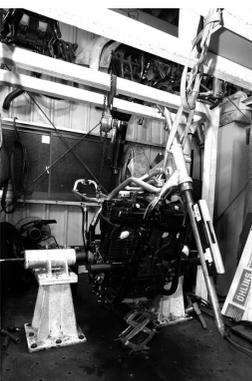
テレビ番組の企画で、GSX750SとGSX1400を体化するプロジェクトが進んでいる。GSX750Sフレームの上半分を使えば、後に余ったエンジンや駆動系はミニではなく、これを元に新たな乗り物ができそう。完成型は全輪は変わらない。カタナ屋のエンジンショップがどんどんと膨らむ。

誰もやってみないからやってみる  
新たな挑戦がカスタムの醍醐味

こうして完成した油冷1000仕様の750カタナは、ユーザーの想像を超える痛快なカスタムマシンだった。カタナのエンジン単体重量は85kgだが、油冷化によって10kg以上も軽量化されたことで押し歩きだけで軽さが実感でき、その軽さはフレームへのストレスを大幅に軽減した。エンジンパワーは750に対して約2倍となったのだから、街乗りでも高速でも走らないわけがなかった。

企画当初は二人でも多くのユーザーが面白がつくれれば……というつもりで始めたカスタムコンプリートは、オートマ

フレームを切断したり溶接したり、キャスター角を変更してフレームディメンションを変更できるのも、フレームをしっかり保持できるジグを自社で所有しているから。定盤と同様に平面を確保した床面に、何トンもの荷重を加えても歪まないピボット固定ステーをポルト止めて、レーザー光で水平・垂直を確認しながら切断や溶接を行う。オートマジックではこうした設備や使いこなす技術があっただけで、フレームの切った貼ったが自由にできることを知っておくべきだ。



ジックの代名詞とまでいえるほど普及した。他機種種のエンジンを移植するなんてあり得ないという意見や批判もあったが、「このバイクのいじり方はこれしかない」という固定概念にとらわれることは最も退屈でつまらないと僕は思う。他人にとやかく言われようが、思った道を進むのがカスタムだと考えている。

実際に手を動かさず頭の中で想像するだけでは何も進まない。悩むだけで実行せず諦めてしまう中には、乗り越えられるはずのハードルもあるはず。多くのカスタムショップがそうした道を選べず、結局は同じようなものにしかならないような気がする。僕はカスタム界の異端児と言われることもあるが、そんなつもりはない。体裁のカスタムではなく、オートマジックだからこそ実現できるのカスタムマシンを作り出したいだけなのだ。その中に新たな価値を感じてもらえる作品があれば本望である。