

ハーレー・ダビッドソン
ライフ マガジン
バイブズ

Harley-Davidson
LIFE MAGAZINE FOR BIKERS

2010
March
Vol.197



WIBES

SPECIAL EDITION
【バイカー共存物語】

ローカル
ハート
,10



BIKER'S EVENT GUIDE

2010国内バイカーズイベント年間スケジュール

BIKER'S GOODS / BON FIRE

バイカーを灯す焚火の魅力! 最新焚火台カタログ



ストリートロッドを核に。

MY PRECIOS
ビルダーの1台

多くのカスタムカルチャーを体感し、最終的に残ったものが本当に自分が向き合いたいものだった。それがチョッパーであり、ホットロッドの世界……。自分の理想は自分で築き上げるしか方法はない。それがMY RULE。

Photo : Satoru Ise Text : Koji Matsuo



OneLow, Rod & Custom

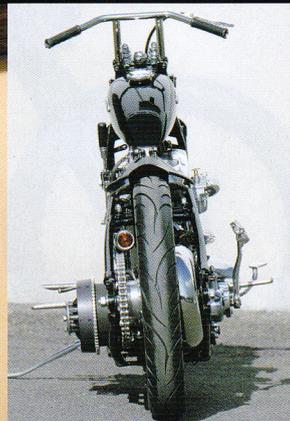
BUILDER 田崎勝也



BUILDER

東京都西多摩郡にあるワンロー・ロッド&カスタムオーナー。38歳。二輪も四輪もホットロッドテイストを投影したカスタムを信条とする。昨年のHRCSではトライアンフにて3つのアワードを獲得した実力者。

◆TEL:042-556-4516 www.onelow-rod-custom.jp/



日本のみならず、海外のビルダーやメディアからも最重要視されるシヨ一のひとつとなった、ムーンアイズホットロッドカスタムシヨ一。毎年海外からも多くのゲストが招かれるが、そんな本場のホットロッド&ビルダーたちからも一目を置かれている男がいる。それがワンローロッド&カスタムの田崎である。'08年、'09年とエントリーしたマシンには海外ゲストからも多くのアワードが送られ、無名に近かった同店の名を一躍広める結果となった。田崎の作るカスタムに共通して言えるのは、ラインの美しさと全体を視野に入れた徹底した作り込みにある。その鋭い感性はどうやって育まれていったのか……。

3人兄弟の三男として生まれた田崎がカスタムの世界に興味を持ったのは、多大なる兄の影響があるという。兄が乗るBSAやトラヤワゲンなど、幼少の頃から古いバイクやサブカルチャーに囲まれて育っていった。

「ブラモデルでチョップ作りたり、小学生のチビなんですけどローラーの人に原宿に連れて行ってもらったりして、ピンクのキャデラックなんか見たらもうやられてしまっって、いつかは俺もって……そんな光景がずっと頭に染み込んでいますね」

16歳から現場で働きお金を貯め、自由になる時間はすべてバイクの改造に費やしていた。50Sの雰囲気が好きで、目立ちたい一心で買った'59年式インパラや、マッドマックスに影響されてロケットカウルをつけたZ1など、10代の頃から興味を持ったものに対し徹底的に突き詰めていく性格は、今も昔も変わりは無い。

2人の兄がワージェンのチューニングショップをやっていたことも田崎がこの世界に入る大きなきっかけだった。手元にはないパーツは鉄を溶接して作り、その技術を実践で学んでいた。そして自分のショップをオープンしたのが今から5年前のことだった。

「本当はバイクとホットロッドを両方やりたいかったです。まだ日本では一般的じゃない



田崎の愛車である32年式FORDデュース。2台のマンの流れるようなシルエットは見るものを魅了する。



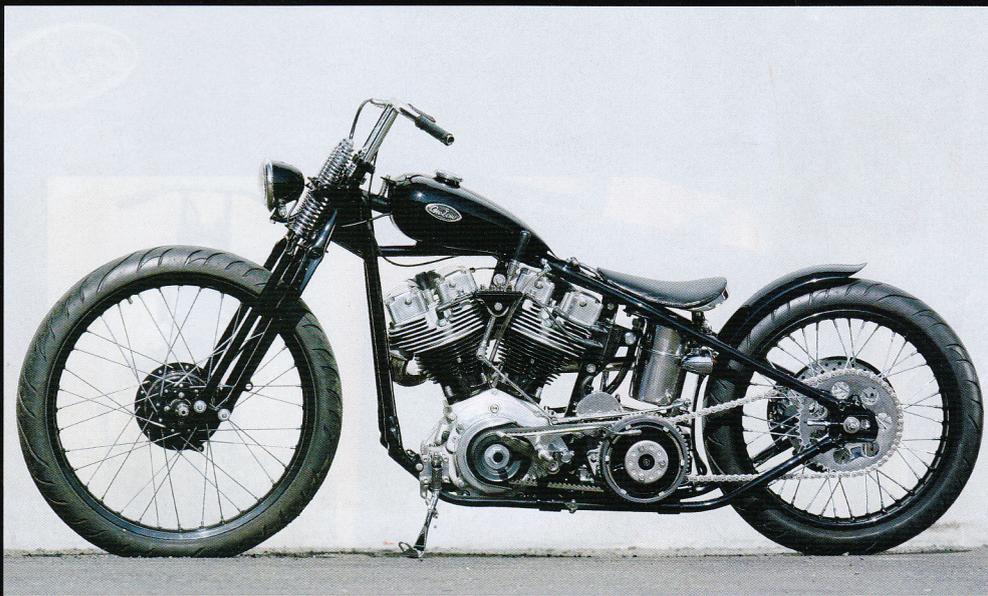
シフター部は四輪のそれをイメージし、直線的なラインで構成。シフトノブはオートボックスで購入。デザインの優れたものは、既製品をうまく取り入れコストを抑えることも田崎は常に考えている。オイルタンクは市販の軽量カップを2個重ねて製作し、ラバーマウント化されている。後方の目盛りはあえて残すという遊び心も忘れない。



栗をイメージしたガソリンタンク。全体に合わせ、細くシェイプされる。マウントにはクランチスプリングを使用。



ガソリンタンクとのバランスを考慮し、アルミでワンオフされたエアクリーナー。角度も綿密に計算されている。



けど、アメリカには普通にありますからね。僕もそういう雰囲気で作っていきたくはたし、そこを売りにしたかったんです。最初はクルマのカスタムも平行してやっていたんですけど、スペースや時間的な問題もあって今はバイクに落ち着いた感じですね」

田崎にとってバイクとホットロッドは常に同一線上に位置している。愛車であるデュースは、これぞストリートロッド（*1）という仕様である。

「教科書はストリートロッドなんです。外見はビンテージでも中身は最新だとか、足まわりがカチツとしてるとか、あんなに古い雰囲気だけで300キロ出ちゃうとか、それが大好きなんです。僕の色はクルマの手法やイメージをバイクに投影していくことなんですけど、頭の中でバイク全体のスタイルを描く時に、クルマのニュアンスを何かちりばめたい、醸し出したいって思いますね。でもそれを思いっきり出すのは大嫌いなんですよ」

ホットロッドとH.Dの融合……これは我々メディアの間でもよく使う言葉だが、アイキャッチ的なマフラーやマッドペイント、個々のパーツでわかりやすく表現したカスタムはいくらでも存在する。だが田崎の場合、あざやかにアプローチの仕方が違っている。

「僕はパツと見の印象を1個のパーツでも大事にしたいんです。ラインが曲がりすぎるとエレガントすぎるからこのへんはカチツとしたいと思ったら直線を使うし、常に全体に気にかけてますね。他の人のバイクを見るとこれでもかというくらいやっていると、僕はその方向にはいけませんね。誰が見ても『いいなあ』と思えるバイクを作りたいですね」

今回のこの1台は田崎自身のバイクであり、デュース乗りのセカンドバイクのコンセプトもある。イメージソースの中にはデュースよりもっと古い幌馬車もあり、ゆえにオールドで細身のVレスプリングガフォークに23インチの大径ホイールをチョイスした。リアにはバランスを考え細身リムの19インチ

*1…主に1948年までに生産されたクルマを題材としてカスタムされたマンを指すが、その解釈はさまざま。

MY PRECIOS
ビルダーの1台



先端を丸く削るスプーンペダルは四輪の手法。ベグは純正のラバーレス。アイデア次第でカッコ良くなるお手本。



ワンオフのクラッチペダル、ベルトガードなど、必要最小限でシンプルをデザインで構成される。やりすぎはNG。



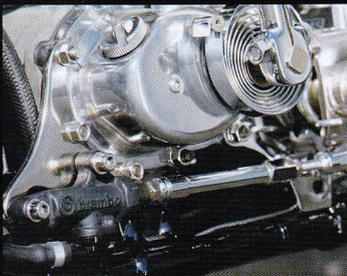
フェンダーの跳ね上がり具合とシートとの位置関係を妥協なしに追求し、完璧なバランスで仕上げている。



フロントには細身のVLスプリンガーを選択し、ホンダXLのドラムブレーキをバフがけて流用。細さがより強調される。



リアフレキのマスターは、フレキシブル製。部分的にハイテック系を覗かせるのもクルマの手法。ディッシュエンターをイメージさせるワンオフのフレキディスク&キャリパーカバーはショー用のタミーだが、将来的に製品化を検討。



をセットすることで、全体の帳尻を合わせている。「カスタムはまず足元から」。これは四輪のセオリーでもあるが、この部分のセレクトはとても重要視していると田崎は言う。「ナローな雲囲気で極限まで細くしたいというのがあったんです。最初は全体をイメージしてタイヤのバランスを見るんです。クルマでもそうなんですけど、フェンダーにタイヤの入り込みが1センチでも違ってきたら雲囲気が違ってくるんです。それはバイクでも同じですからね」

一般的なリジッドフレームにシヨベルモーター、そしてVLFオークという、決して突出したパーツ構成ではない。ペイントも至ってシンプルながら思わず目を止めて見入らせる力とは……。奇をてらった造形のパーツが目には止まるのはあきらかだが、それがなくともトータルバランスの優れたバイクにはその力があるということなのだ。細く絞られたマフラーのラインとエアクリーナーの造形のライン。そして細く後方に延びるタンクからシートにつながるリアフェンダーまでの流れるようなラインなど、あえてクルマのパーツを盛り込まなくても、デュースのオーバーフェンダーのラインを彷彿とさせる仕上がりを見せている。これが田崎曰く「ニューアンスで見せる」なのだ。またシフター部分をあえて直線的に作ることで「柔」と「剛」を共存させている。この感性をバランス良くカスタムに反映しているところが、長年ホットロード界を率いてきた海外ゲストたちからも高い評価を得ている理由なのだろう。

「僕がいつも描いているのは全体のバランス。パツと見た時のインパクトがあるように作りたいです。派手にするのは簡単だけど、誰も狙っていないところを攻めないと自分の色を出すのは難しいと思う。それが目標です」

田崎が描くバイク版ストリートロード……彼が長年蓄積した経験、知識、そして高めてきた感性から生まれた必然的な1台である。

〈文中敬称略〉