

【カスタム用語の基礎知識】



カスタムとかけてまして、一升瓶とときます、そのころは、どちらも、奥が深いなり……。イエイ、座布団一枚！カスタムの数だけカスタム用語は存在します。知識は偉大なり、知れば命の泉なり、オー・アモーレ！というわけで、かなり馬鹿馬鹿しいお話とは存じますが、寄ってらっしゃい、見てらっしゃい！知れば納得、ちったあ役に立つかもしれないカスタム用語の基礎知識、モトライ小演芸場の始まり始まり～。

Hideakiペー=TEXT 有野篤=ILLUSTRATION



お題目、其の二 足回りの強化

永作「オレ今、足回りを日々強化してるんだ」
蒲原「へえ、どんな所を？フロントフォーク？それともリヤショック？」
永作「大腿筋と内転筋だよ。ヒンズースクワットと縄跳びでね」
蒲原「それはお前自身の脚の強化だろ！」
永作「そのうちテレビのお茶の間ショッピンでアプフレックス買って腹筋も鍛えようと思ってる」
蒲原「へえ、運動不足を解消してるんだ？」
永作「違うね。今度、TBSテレビの「サスケ」にエントリーしようと思ってる」

蒲原「そんなもんに出なくていいよ！」
永作「昨日の夜、女房に泣かれたよ。サスケと家庭、どっちが大事なんだって」
蒲原「お前は仕事辞めてサスケにのめり込んでる異様にマッチョな常連出演者か！」
永作「早速なんだけど明日の夜のスケジューリングはどう？オレんちで親族会議があるんだけど、お前、カミさんを説得してくれないか？カミさんの両親もやって来るしさあ」
蒲原「行きたかねえよ、そんなこと！」
永作「カミさんの親父つて堅物の元銀行マンなんだよ。苦手なんだよオレ、どうもあの手のタイプ。生き方も違うし」
蒲原「知るか、そんなもん！」
永作「のめり込んでるといえば、バイクの足回り強化もなかなかにめり込ませるよ」
蒲原「さうだね。バイクの足回りとはフロントフォーク、リヤショック、スイングアーム、ホイール、タイヤ、前後のブレーキ系の場合カスタムパーツも豊富だし車体も小さいからフレーム感覚で足回りのカスタムが行えるけど、車体が大きくて重量もあるミドルクラス以上のバイクのカスタムは作業自体が結構タイヘンだ。パーツ自体の値段も決して安くはないしね。でもそれだけにカスタムの醍醐味は無茶苦茶大きいけどね」
永作「お前、大人しく聞いてやべラベラとよく喋る男だなあ。ひっぱたくぞ、テメエ」
蒲原「オレ達は喋るのが仕事だろ！それに何でお前にひっぱたかれなさいいけないんだ！人にはばかり喋らせ

てないでお前も何か喋れよ！」
永作「……」
蒲原「黙り込むなよ！何だったんだよ、さっきの勢いは！」
永作「そんなにエキサイトするなよ、お前」
蒲原「人をおちよくるなよ！お前が怒らせてんだろ！」
永作「オレが悪かったよ、分かった。こうしよう。これからはあくまでも対等な立場、フイフイフイで話をしようじゃないか」
蒲原「分かれればいいんだよ」
永作「ところで足回りを強化すればどんなメリットがあるのかを教えろ」
蒲原「何でいきなり命令口調なんだよ！」
永作「そんなにカッコイイさんなよオジヨースン。美人が台なしたせいで」
蒲原「お前は石原裕次郎か！」
永作「おつかねえ、おつかねえ」
蒲原「くどいっつらうの！まあ車種にもよるんだけど足回りの強化によつて直進安定性がコーナリング性能が向上する。ブレーキを強化すれば制動距離が縮まるし、ハイグリップタイヤに交換すれば路面のグリップ力が増してコーナリングスピードが伸びるってわけだ」
永作「なるほど、スタイルも良くなるんじゃないか？」
蒲原「見た目のカスタム度もグーンと向上する」
永作「そういえばトラッカーのスイングアームに、物凄く長いタイプを装着したカスタム車があるじゃない。あのパーツって店で見てるの？」
蒲原「セミロングタイプは発売されている場合があるけど、超ロングタイプは特注品が多いね。剛性を上げるためにスタビライザーを入れるオーダーなんかもある」
永作「特注品？」
蒲原「そう」
永作「カスタムショップに作ってもらうのか？」
蒲原「うん。金属の素材や寸法、形状などをオーダーするんだ。ショップに頼めば相談に乗ってくれるよ（※注2）」
永作「大したもんだねえ、カスタムショップは、ところでお前、大きなパーツを作ってくれるカスタムショップ知らない

※注2…特注パーツ

は通常、ワンオフパーツと呼ばれる。一般に足回り用パーツの中でワンオフのオーダーが多いのはキャリバーサポートとスイングアーム。どちらもアルミニウムを素材にするのがほとんど。しかしキャリバーサポートにはアルミニウム合金の中ではもっとも高強度な「7075」というタイプを使用、スイングアームには溶接向きの「7N01」というタイプを使用する。ちなみにバックステップやトップブリッジなどの削り出しパーツには「2017」というタイプを使用する。このように一口にアルミといっても様々な種類が存在。製作するパーツによって使い分けられているのだ。



SPLスイングアームはバネ下の軽量化にも効果的。

三輪用語知的研究会

蒲原「アイドリング。よく聞く言葉だね」
永作「ああ、よく聞く言葉だ。アイドルのidolだからアイドル進行形、アイドル道の真只中、つまりジャニーズの滝沢秀明のことだね」
蒲原「んなわけないだろ！何で滝沢くん？アイドリングなんだ」
永作「スマン、間違えた。滝沢くんはタッキーだった」
蒲原「それは単なるニクネームだろ！永作「待てよ、あなたが滝沢くん！ヒッキー！説明も聞かないぞ」
永作「宇多田は関係ねえだろ！」
蒲原「そうか。でもマツチとトシチャン、加えてヨシチャンはありえないな、オレ的には」
蒲原「一体いつの時代の話をしてるんだ！」
永作「光GENJIのメンバーは元氣だろ？」
蒲原「忍びつてのめいたね、確か」
蒲原「しつこいよ！」



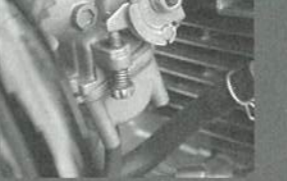
お題目、其の一 アイドリング

永作「さてと、冗談はさておき」
蒲原「いきなり素に戻るな！アイドリングとは英語でidleの進行形。ちなみに英和辞典でidleを引いてみると、何もしていない、怠惰なことを掲載されている。バイク用語のアイドリングとはエンジンを掛けたままの状態のことだね」
永作「おいおい、タッキーは怠け者だったのか。てっきり働き者の好青年だと思っかけてたのに。ファンとしては無念の一言。裏切られた気分だよ。相手の賢も荷が重いね」
蒲原「まだそのネタ引く張るのかよ！それにいつからお前はタッキーのファンになったんだ！」
永作「怒ってばかりいないで、どうと話を進めてちょうんまげ」
蒲原「下らんギャグでこまかすな！アイドリングはバイクなら通常、1500回転が目安。タコメーターを見ながらキャブレターに付いているアイドルスクリューで調整すればOKだよ」
永作「アイドリングはエンジンを温めるために必要だつて聞いたことがあるぞ」
蒲原「その通り。エンジン内部が冷え切った状態の冬場は特に重要だね」
永作「1500回転が目安だよと言ったけどタコメーターが付いていないバイクの場合、アイドリングはどの調整すればいいんだ？」
蒲原「エンジンの音を聞きながら調整すればいいんだよ。エンジンを掛けたらしばらくはエンジンが止まらないようにスロットルにて調整。エンジンが程よく温まってきたらエンジン音が安定するもともと低回転のころまでアイドルスクリューを戻してやるんだ」
永作「なるほど。ところでオレのゼファ、アイドリングにバラツキがあるんだよね」
蒲原「バラツキ？具体的にはどういう症状なの？」
蒲原「アイドリング時の回転数が一定じゃないんだ」
永作「ゼファだから4気筒だね」
蒲原「多分、それはキャブレターの同調（※注1）が取れてないからだね。だから回転数が一定じゃないんだよ、さあ同調調整が分かるんだよ、さあ」
永作「よく分かるんだよ、さあ」
蒲原「タコメーターの針が千と一万を行ったり

来たりするものだから、うるさくてしょうがなかったよ」
蒲原「アイドリングで千回転と一万回転を行ったり来たりする、そんなバイクあるわけねえだろ！」
永作「昨日、隣の八百屋のオッサンから苦情が来た。やかましくて商売にならねえぞ」
蒲原「嘘をつくな！」
永作「今朝なんてあまりの排気音の凄まじさに、死んだはずの近所の婆さんがいきなり棺桶の中から立ち上がっちゃって一騒動だったよ。映画のゾンビみたいに、棺桶へ戻すのになんやわんやだった」
蒲原「バカなこと言うんじゃない！」
永作「大体お前、偉そうに少ない知識をひけらかしてやるけど、そもそもアイドリングってカスタム用語じゃないだろ」
蒲原「だから今一度、滝沢くんヒッキー説を紐解こうじゃないか」
蒲原「もういいつらうの！」

※注1…『キャブレターの同調』

とは専用の調節器を用いて多気筒マシンのキャブレターをバランスよくセッティングしてやること。例えば4気筒の場合、キャブレターは4つ装着されているが各キャブレターの同調がとれていない場合、アイドリング時のエンジン回転は不安定な状態になる。しかしいくら安定しないからとはいえ、永作の言うような1000回転と1万回転を行ったり来たりするようなことはありえない。なおキャブレターの同調はバイクショップにて受け付けている。



キャブについているアイドルスクリューで回転数を調整するのだ。

