

ハーレー・ダビッドソン、これほど強烈な趣味性を放つバイクは他に類を見ない……と言ってもけっして過言ではないだろう。マシンの魂とも言えるエンジンの基本構成が同じでありながら、それをマウントしてストリートやサーキットを疾走するマシン群は、文字通り百花繚乱の様を呈している。

そんな中であって、スポーツ思考の強いマニアにとって気になるのは、なんといってもスポーツスターの存在だ。今となってはハーレーとMCスポーツの密接な関係に疑問を持つ方はいないだろうが、しかし我が国のMCシーンにおいて、その構図が当たり前のものとして人々の間に定着したのは、ハーレー社の長い歴史と比較すれば、ごく最近と言ってもいいかもしれない。

ハーレー社には創立以来、社内にしっかりとしたレーシング部門が設けられており、着実にレース活動を行ってきた。もちろんその具体的な内容については、時代背景や経営状態によって違いがあったものの“スポーツ思考で伝統のVツインを追求していこう”という姿勢そのものは、昔も今も変わりはないのである。

そんなハーレー社のスポーツマインドが太平洋を渡り、様々ななかたちで我が国に浸透してきたわけである。かつて大カウンスターを当てたダートトラックの過激な走りや、上半身をベタッと細身のタンク



RAINBOW 883 SSC-RACER

TEXT/K.YAMAZAKI
取材協力/MOTOR CYCLE RAINBOW TEL0298-22-6666
Special Thanks to RIVER FIELD

パーフェクトウインを遂げた カップレーサーの底力に触れる

に覆い被せて、肩をぶつけ合いながら疾走するボードトラックレーサーの写真を初めて目にして、驚かれた経験のある読者の方もいるに違いない。確かに、ハーレーといえばドコドコと、大柄な車体をゆっくりと走らせることが当たり前であるという潜在意識がある中で、そういったカリカリに尖ったスポーツシーンを見ることは驚きに値するものであった。

しかし前記したように、今となってはアメリカンスポーツは実にメジャーなものとなり、最新情報が専門誌を始めとする様々な媒体によってマニア達に伝えられている。そして、我が国においてその浸透を急速に早めることになった要因のひとつに、スポーツスターのワンメイクによって競われているロードレースの存在がある。

3年前前、当時いわゆるイベントレースのツインシリンダークラスに顔を出していたハーレーフリークスが自らの努力によって、ハーレーのみの独立したクラスの設定にこぎつけたのがその発端だ。その後、安全にかつ楽しくレースを行うため、クラス分けにおける紆余曲折があったものの、1996年からSSC(スポーツスターカップ)という確固たるクラスを設

立するに至ったのである。ハーレーを、そしてアメリカンスポーツをこよなく愛する人々によって実現された素晴らしい出来事といえるだろう。

ハーレーでレースを楽しむことの素晴らしさ

さて、スポーツスターの様々な魅力を読者の方々に伝えたいという今回の特集のために私が選んだのは、ここに紹介するレインボー製SSC 883レーサーである。このマシンは茨城県土浦市にあるショップ、モーターサイクル・レインボーがセットアップしたもので、オーナーの天田氏自身が細部に至るまで手を入れている。そして天田氏自らシリーズ戦に参戦し、毎レース素晴らしい走りを披露しながら見事初代チャンピオンに輝いたことは記憶に新しいところである。

私がなぜあえてレーサーを選んだのか。それは私自身が883でレースを行ったことによって、ハーレーとの付き合いをより親密にすることができるようになったからである。1994年3月、私はこれまでに経験してきた数少ない海外レースのひとつを、デイトナインターナショナルスピードウェイのスターティ

ビッグボアVツイン リアルスポーツへの誘惑 Harley-Davidson XLH883 SPORTSTER



ングリッドで迎えていた。跨がったマシンは練馬にあるショップ、ホット・ドックとロビンソンというデイトナにあるハーレーショップに共同でセットアップしてもらった883である。もちろんそれまでにサーキットをハーレーで走った経験はあったが、レース、しかもデイトナのバンクを走るという本格的なものに参戦したのはそれが初めてであった。CCSという団体とAMAが主催する2つのレースに参戦し、CCSでは参加台数が少なかったこともあって4位に入賞、AMAでは後ろから3分の1あたりのポジションでチェッカーを受けるという結果であった。

もちろんその時の感激と満足度は、それまでになく大きなものであった。リザルトというよりも、ハーレーでレースをやったからこそ体験できた様々な出来事が実に素晴らしい思い出になったのである。偶然にも同じバドックとなった往年のワークスライダー、ロジャー・リーマンや、現役バリバリのスコット・ザンバックといった選手が、レーシングライダーというよりも同じハーレー愛好家として、共にレースウィークを過ごしたのだ。ザンバックは尊敬するリーマンに気を遣いながら情報を交換し、そのザンバックが私ごときの日本人にライン取りを教えてくれる……。私が他のツインレーサーでBOTTにでもエントリーしていたならば、そんなフレンドリーな雰囲気はなかったに違いない。もちろんライダーの技量としては雲泥の差があったものの、それでもスポーツスターのカップライダーとして、プライドのようなものを感じることができたのである。ハーレーダビッドソンという歴史あるメーカーが、しっかりとMCスポーツシーンを育んできたからこそ味わうことのできる、素晴らしい環境であったと思っている。

スポーツスターをベースとしたハーレーレーサー

でサーキットを疾走する。ともすれば少し変わったマシンでツインレースを楽しむ……といったごく普通の絵柄に見えるかもしれないが、実は世界のMCシーンを様々なかたちで支えてきたハーレー社の伝統によって得られる“大いなるプライド”を背負った実にマニアックな姿がそこにあるのだ。そしてもちろん、日本のSSCカップを戦っているライダー達は皆それを誇りに思っているのである。サーキットのバドックで、ハーレー乗り連中が集まって独特の雰囲気を感じだしているベースには、以上のようなことがあるからに違いない。そしてもちろん、そのマニアックな世界の扉は常にフルオープン状態であり、興味を持った人ならば誰もがそこをくぐることができるのである。

当然のことながらレースやサーキットランだけがスポーツスターとの理想的な関わり方というわけではない。もちろん趣味性を追求していくということで考えれば、その可能性は無限にあるだろう。しかし、スポーツスターを単なるマシンとしてではなく、アメリカンレーシングシーンによって育まれた様々なノウハウをベースに、ハーレー社が生んだ大いなる傑作として捉えた場合、その限界性能を追求しながらマシンと対話するマニアが増殖していくことが、当然の現象であるといっても決して過言ではないのである。

デイトナを駆ったレインボー号

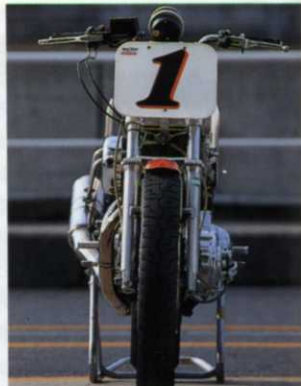
レインボーを主宰する天田氏は、1996年度SSCカップのチャンプとして渡米。10月にデイトナで行われたCCS主催のレースにエントリーしている。マシンはもちろんここに紹介する883をベースとしたもので、排気量を1200ccにしての参戦であった。というのもアメリカにおけるハーレーのワンメイクレース

は、それまでの883ccという排気量規制から、後輪出力で65馬力以下でなければならないという馬力規制に変更されたからだ。もちろん1200ccで完璧なセットアップを施せば後輪出力は簡単に65馬力を超えてしまう。そこで天田氏はあえて1200に排気量を上げた後に、デチューンを施し、後輪出力を64馬力としてレースに挑んだのである。

国内で様々なデータを蓄積し、持ち前の繊細なセッティングノウハウで仕上げたマシンは出走の度に着実にタイムを縮めていき、最終的に決勝で9位に入賞するという快挙をなし遂げた。全米の強豪を相手に、ハーレーで初めて走るデイトナということを考慮すれば、これがいかに素晴らしい結果であることが理解できよう。短期間の間に1台のマシンを煮詰めていき、自らがそれに跨がって結果に結び付けていく……。レーシングライダーとして経験豊富な天田氏にしても、そこにはハーレーでしか味わえない魅力的なものがあるという。それほどこの世界は奥が深いのである。

レインボーに連絡をとり「岡山のTIサーキットで天田氏の試乗をしたい」という旨を伝えた。今、ハーレーのレーサーとしての資質を思う存分に味わい、その魅力を伝えるのにこれ以上のマシンはないと判断したからである。そんな私の希望に、天田氏は快くOKを出してくれた。エンジンはデイトナ仕様の1200ccから国内仕様の883ccに戻され、ファイナルも同時に変更。ちなみにTIサーキットのファイナルは筑波サーキットと同様であるということである。“油温は50度まで温めてから”“エア圧はフロントが……”といった天田氏の几帳面な性格を伺わせるメモがフューエルタンクに貼られたマシンが編集部に着。細部をチェックした後トランスポーターは一路岡山を目指した。





ワンメイクの中でキラリと光る レーサーとしての繊細な造り



師走に入ってこの冬一番の冷え込みを迎えた朝、静かなTIサーキットのバドックにセルモーターの重々しいクランキングノイズが響き、直後にビッグボアVツインの激しい咆哮が響き渡った。レースガスを入れたレインボー883に火が入ったのだ。マフラーからはすぐに白い水蒸気がモクモクと排出され始めた。気温の低さを教えてくれるのと同時に、適切な混合気が完全燃焼している証でもある。

すぐにチョークを戻して暖気にはいる。油温を50度まで上げるのに、夏場であればそう時間はかからないだろうが、さすがに真冬ともなると5〜6分というわけにはいかない。素手でシリンダーやオイルタンクを触りながら、できるだけ回転を上げずに、少しずつオイルを回すような感覚で丁寧にウォームアップを施していく。トップブリッジにマウントされたデジタル式の温度計は、コンマ1度づつ、まるでオドメーターよろしく淡々と数を刻んでいた。

レーサーでありながら、セル発でエンジンが始動できる。このあたりもハーレーならではのいい

ところ。大型のバッテリーも、セルモーターのピニオンをリングギアに飛び込ませる大きなソレノイドも、すべてノーマルのままだ。ひとりでも多くのファンにハーレーらしさを楽しんでもらおうという、本当にユーザーサイドに立った考え方で決められたレギュレーションに守られているのだ。

油温を55度まで上げ、それまで1時間以上巻いていたタイヤウォーマーを外した。グローブをはめる前に路面を触るとピリッとした冷たさが伝わってきた。「よっしゃ!」と気合を入れてレーシングスタンドを外してコースイン。TIサーキット朝一番の1



コーナーはうすすらとしたモヤで私とマシンを迎え入れてくれた。

まずは数ラップ、体とタイヤを馴染ませるために慎重に走る。油温計に目をやると45度あたりまで下がっている。エンジンの回転を上げていないため、発熱量より受ける風によって奪われる熱量の方が上回っているのだ。ポジションは外観からくるイメージほど肩肘を張るものではないが、シートとライダーの関係はハーレーならではの特異なものだ。大きなタンク

をニグリップするわけではなく、かといって上半身を大空に向けるようなおおらかなものでもない。薄っぺらい板にチョコンと腰を乗せたようなその感覚は、他のどのようなレーサーにもないユニークなものだ。そしてもちろん、私はこの開放的なポジションが嫌いではない。初めて883のレーサーに乗ると、そのスリムな車体に驚いてしまうが、いざ走り出してしまえば思いの外楽に体重移動が行えることに気が付くのだ。

3ラップ目、私はタコメーターの針をグンと踏みつけた。しっかりとジェットングされたエポリコーションは、待ってましたとばかりにモリモリとバグーを発生し始めた。ノーマル状態のワンメイク……とはいえ、モディファイが許された排気系と、おそらくほぼ100パーセントのライダーが使用しているであろうダイノジェットのスポートキットが組み込まれたエンジンが発生するパワー感は、ノーマルのそれとはまったくの別モノだ。雄々しく盛り上がり、いくトルク感は決して粗雑なものではない。2本のシリンダー内で、一発ずつ着実に爆発させている感覚が腰と両腕に伝わってくる。4,000rpmあたりから感じるズ太いパワー感はそのままだ、5,500rpmあたりまで、何のためらいもなく増幅されていく。

7,000rpmの手前で2速から3速にシフトアップ

ビッグボアVツイン
リアルスポーツへの誘惑

Harley-Davidson

XLH883 SPORTSTER

クラッチをつないだ瞬間マシンは「ソレッ！」とばかりに一瞬グンッと前に押し出され、どんどんスピードが乗っていく。後輪出力で60馬力余りのOHVツインのパワーをフルに絞り出しながらのサーキットランは、「使い切る」という意味で実に気持ちのいいものである。コーナーの手前でブレーキングしながら一段ずつドーン、ドーンとシフトダウンする時の感触も、ハーレーならではのダイナミックなものだ。右手に神経を集中させたシビアなアクセルコントロールは必要ない。全身で感じるメカとしての息吹に、決して無理をさせないように走ってあげれば、おのずとスムーズな走りとなるのである。

天田氏の造詣の深さが表現されている足周り

ハーレーのワンメイクレースにおいて、セッティングの最大のポイントは何といっても足周りである。これは同レースを戦っているほとんどのライダーが口を揃えて言っていることでもある。限られたパワーをいかに無理なく使いこなすか、それはイコール、いかに自然に無理なくライディングできるかということになるのだ。だからといってフロントフォークやブレーキを他のレーシングパーツと交換することはできないのである。つまり、これまたエンジンと同様、限られた条件の中でのセッティング勝負となってくるのだ。このあたりにもSSCレースファンを熱くさせる要因があるに違いない。

天田氏はレースを経験する度に、サスのセッティングを少しずつ煮詰めており、最新の状態で常に最高のセッティングとなるように心掛けていているという。つまりこれまで数多く戦ってきたレースで、足周りに関しては同じセッティングはなかったということになる。天田氏がいかに真剣に、そして繊細にサスペンションと対話しているかが理解できるエピソードと言えよう。

フロントフォークについては、最初は固くする方向に振ってみたものの結果が良くなかったため、ストロークさせる方向でセッティングし直したところ、良好な結果が得られるようになったということである。現在は1200Sのフォークを使用し、スプリングはノーマルのまま。フォークオイルで大まかな固さを設定した後に、上下に設置されているリバウンドとコンプレッションの調整ノブで最終セッティングを施している。リヤは基本的にオーリンズのショックユニットを使用しているが、スイングアーム取り付け側にレインボー特製のアダプターが組み込まれている。このアダプターはショックの全長を調整することができるもので、天田氏曰く、レースの度に全長を長くしてきたということである。当然ながらマシン全体の姿勢も尻上がり状態になるわけだが、その分ストローク量を増やしてよく動くセッティングとしている。

絶妙なサスセッティングに感激ノ

前後共にできるだけストロークさせる方向に振ったサスセッティングは、あるレベル以上のコーナリングスピードで初めて体感することができる。よりストロークさせるのならば乗った瞬間から分かるのでは……と思われるかもしれないが、そこはハーレー。レーサーとはいえ、決して軽いとはいえない車

体を1Gプラスでカシッと支えるのにはそれなりのスプリングレートが必要となってくるのだ。しかしながら、コーナリングでマシンが縦Gを受けた時に受けるストローク感は、それまでのハードなイメージがウソのようにしっとりとしたものに変わるのである。この天田流セッティングによって得られる恩恵はとても大きいものがある。「エイヤッ」とコーナーに進入していく時にライダーが受ける恐怖感を、絶妙なサスストロークがかなり和らげてくれるのだ。そのメンタルな部分がレース本番においてどれほど影響するかは別として、少なくともフロントタイヤの接地感がとても身近に感じられることがタイムアップにつながることは間違いない。そしてもちろん、コーナー脱出時にアクセルを開ける時もリヤサスがきちんと仕事してくれるので躊躇することなくガバッといけるのだ。レスポンスのいいエポリュションに喝を入れるタイミングを自由に楽しむことができるのである。

ワンメイクレースで、それこそ馬力規制を強いられた状態でタイムを縮めるには、いかに素早くコー

ナーを脱出し、次のストレートあるいは次のコーナー進入へリズムカルにつなげていくかが最大のポイントとなってくる。特に長いストレートにつながる手前のコーナーでは、脱出スピードがストレートエンドでの最高速度に大きな影響を及ぼすことから、少しでも早くアクセルをオンにしたい。そんなライダーの気持ちをしっかりと受けてくれる……それがレイボア883の最大の魅力なのである。TIや筑波で、天田氏が駆るこのマシンが誰よりも速く加速状態に移っていたことを思い出した。

30分を2回、トータルで1時間のサーキットランを楽しませてもらった今回の試乗であったが、マシンを降りてから天田氏がいかにかこのマシンに魂を注いでいるか、そしてスポーツ思考で楽しむハーレーの楽しさと奥深さを今更のように再認識することができた。

大手術をするのではなく、可能な範囲で少しずつ煮詰められているこのマシンは、まさに日本のハーレースポーツシーンを象徴するのにふさわしい1台といえるだろう。



①フロントスタビライザーはミスミエンジニアリング製②タコメーターはオートメーター製、もちろんメイドインUSAだ③ボトムケースにはご覧のようにダンパーのコンプレッション側をコントロールするノブがある④ノーマルとはいえ、素晴らしい吹き上がりを見せるエンジン



⑤レースを始めた当時はスーパートラップのエキパイにスリップオンのマフラーを装着していたが、その後ワンオフとなり、今ではご覧のレインボー製となっている⑥オーリンズのショックにはオリジナルの車高調整アダプターが装着される⑦操作性抜群のステップ類はモトラライフ製である