



真っ直ぐな 道はさみしい

ガレージハイブリット
金子の

第2号

祭りのあとの寂しさは

～8月といえば夏休み！素敵な響きだ～

バイク屋的には忙しく、夏季休業もあり、そして毎年「アツ」と思う間もなく、秋を感じる風が吹くと、とても寂しく感じるので。本当に日々過ぎるのが早く感じます。

学生の頃には、この約1カ月の夏休みは幸せな時間でした。バイクに乗り出す前は自転車です。サイクリングをしてましたが、中学3年生で誰も遊んでくれなかった夏休みも、一人で初キャンプを経験したり、旧奥州街道を自転車で泊りがけで走りました。

夜の帳の中で再生した早朝の浄化された空気の冷たさ、緑が降りてきたような風景、日中は湧いた雲とコントラストのくっきりした青い空、日本の原風景の田んぼの中の道を草いされを感じながら「日本って美しい」と思って走り抜けたのが昨日のようです。蟬時雨すら魅了します。あ、それは老化での耳鳴りかもしれませんが。

僕の理論では、経過した人生はその人の魂にとっては「1単位」で、生まれた日の赤ちゃんは「1/1」、10歳なら「1/3650」。そうすると今は僕は「1/22000」が人生の中での「1日」ですから、時の過行くのが短く感じるのは仕方ないか、と考えています。だからこそ「1日」を大切にしないと。以前「奥の細道」に魅かれて旧奥州街道を走ったのですが、「月日は百代の過客にして、行き交ふ年もまた旅人なり」と老齢に足を踏み込んだ松尾芭蕉も、李白を引いて人生観を語っていますよね。



そんな「1日」、それぞれ貴重な時間を皆さん過ごされている中、あいかわらず新車の納期が不明などしようもないバイク業界です。納車まで2年待たないと手元にこないようでは、「ユーザーの人生設計まで影響を及ぼす」のも事実であり、メーカーや販売店の信用は大失落です。そういった状況下で注文を受けているのが、ストレスでしかありません。それもコロナ禍のあるダークサイドの話ですが、GoRIDEの前身のGARRRR誌が創刊してからの輝いていた時代を思い出して振

り返りましょう。

～あの頃は夢が叶った時代だった～

GARRRR誌創刊後はメーカーから販売されるオフロードバイクは車種構成も増え、それぞれ本物度が大幅アップして、オフロードライダーを狂喜させた。そう、夢だった「ほぼレーサー」（競技専用車）で公道を走る、そんなことが叶った時代だったのです。そんな「マシン」を手にしたライダーの熱量と、イベントやレース（公道を使った物も多かったです）、まだまだ自由に走れた河川敷や林道、ゲロや山探検と称しての道なき道の山間部など、今では「ダメ!」といわれるフィールドが身近に在ってのオフロードブームだったと思います。専門誌が海外情報なども紹介してくれたことで、海外の流行や海外イベント参加に一般のライダーも夢を見ることができました。

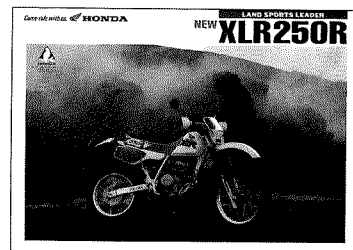
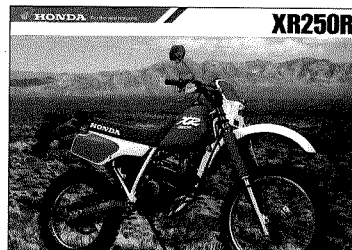
当時はオフならずとも、バイク界の活状は凄いのがあり、それはロードバイクの世界で生まれた「レーサーレプリカ」というジャンルが広く波及したからではないでしょうか？

いろいろ背景はあるのですが、当時の法規制の多かった二輪車の世界で、「メーカーがやる気になれば認可取れるじゃん!」と夢見ていた「レーサーのようなスタイルの市販車」が登場したのです。

少し前までは、ビキニカウルを「メーターバイザー」、オイルクーラーを「オイルリザーバタンク」といいかえて販売に漕ぎ付けた国産車が……です。セバハン、シングルシートなどは一部の外車だけの特権でした。それが毎年モデルチェンジ並みの年次改良で次々と送り出されてきました。そんな、僕たちの望んだ物を「工業製品として」送り出してくれたことに、感謝しかありません。

そもそも論だと、僕たち個人ではピストンどころかギヤ1枚すら作れません、いや工作機械があればといいますが、その工作機械や素材や電気など徒手空拳の人間には作ることは不可能です、先祖からの蓄積した知識と文明、なにより「創り出して」くれたエンジニアや関係者皆様に感謝しなくてははいけません。

ロードモデルの「レプリカ化」での成功から、当然のようにオフロードバイクにもその流れがきました。KDX200R=KDX200SR、RMX250R=RMX250S、KLX250R=KLX250SR、DT200WR=WR200Rなどでしょうか？ XR250R=XLR250Rなども、もちろ



ん以前の「トレール車」とは次元が違い、メーカーが用意した「レース専用」というパワーアップキットもあったのです。

市販車がEDレーサー並み（双子ですから）の性能を持ち、公道でのイベントで走れるのですから堪らないわけです。KTMなどの外車にコンプレックスなく戦えました。

現在はどうでしょう？ デュアルパーパスというトレールバイクで文字どおり「オフロードも走れるよ」という車輛。アジアの生産工場から輸入車である国産メーカーの市販車が極少数。レースをやりたい！ って思う人はレーサーかオフ専業の外車って選択肢です。または「当時の」マシンを探すか……。

また当時「逆輸入車」という裏技のハードルが下がり（為替と大量輸入）、外国販売専用車の逆輸入だけではなく、まんまレーサーを法的に正規登録してナンバーを付ける、という今ではチョット不可能な方法がありました。当店でもアメリカ仕様のXRシリーズなどはもちろん、KX500やCR500Rなどのモンスターマシンを登録したこともあります。

なぜ、登録できたのか？ なぜ今は難しいのか？ 輸入車には免罪符があるの？ と疑問に思われるかたも多いでしょう。「逆輸入車」は次号にて詳しく書きたいと思います。

金子幹典

工業高校から自動車整備業界に就職して工場長を経験して26歳の時にガレージハイブリットを開業して35年、オフロードバイクの販売修理をメインにイベントや海外ツーリング等も運営、最近では整備士養成も力を入れています。沖縄とアジアが大好きです。