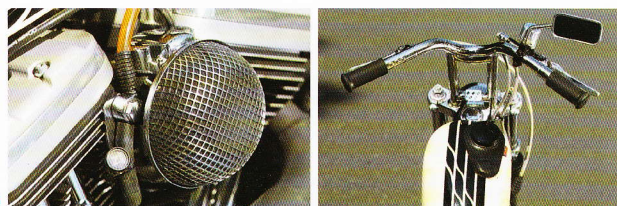
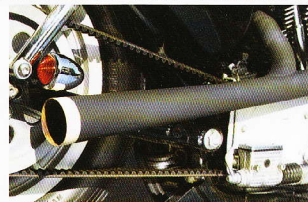


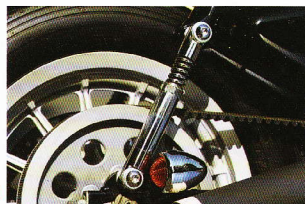
①ワンオフのハンドルには、オリジナルのニッシン製ミニタンクフロントマスターシリンダーを装着。同じくオリジナルの、ウインカー・ホーンスイッチ・クラッチレバーをハンドルに容接するだけのキット、ハードコアシリーズ使用する。②ワーゲン・ビートルのレース用マフラーを使って製作したEMPIエキゾースト。③キャブレターは純正のケービンCVでエアクリーナーはVツイン製ラウンドメッシュタイプを装着。④リアショックは、スタイリッシュなオールステンレスのホットドック製ナイトイェガー・ショートショックでローダウンする。



3



1



4

スポーツスターの魅力のひとつに、ビッグツインにはないライトな感覚がある。それは車体の大きさと重さ、そして運動性能に比例する。さらにカスタムを施すことで、シンプルなルックスと物理的な軽量化がなされ、スポーツスターの特長を増大させる。

もしエンジンがエヴォリユーションであるならば、心理的なハードルはずっと下がる。シヨベルヘッドにありがちな、トラブルやメンテナンスというプレッシャーからも解放されるからだ。身構えることなく、気楽に乗れるというのは何にも代え難い。

ナロー&コンパクトを主題に掲げ、ラフな服装で気軽に乗れるようなバイクを目指してカスタマイズされたのが、この01年型XLH1200Sだ。

スポーツスターの代名詞的燃料タンクはナローでハイマウントのシヨップオリジナル品に交換。点火コイルはダウンチューブに移設し、イグニッションも目立たぬようリロケートし、フレーム前方をすっきりさせた。そしてツインプラグゆえに他モデルの倍となる4本のプラグケーブルとフェューエルホース、オイルフィルタータにつながるオイルラインを、カスタムカーのエンジン周りより美しく取り回す。これは高価なパーツより、こういった地道な仕上げがマシンの全体的な雰囲気 に大きく作用するという好例だ。

高年式だからカッコよくならない... というのは刷り込みと無意識のリミッター。そこを突き抜けるのは、ビルダーとオーナーの情熱とセンスだから。

文=植田一礼 text by KAZUYOSHI UEDA  
写真=伊藤潤一郎 photographs by JUNICHIRO ITO

取材協力=ジャパンドラグカスタムサイクルズ phone 0492-46-3528 <http://www.japan-drag.com>

JAPAN DRAG CUSTOM CYCLES

## 素材として不向きと云われる高年式車の呪縛を破壊する ワイルドなカスタム・ミクスチャー

# 4 CAM EVER

Past and the Present of the Sportster Chopper Are Features

