

DST

1997 H-D FXDL

Built by SURESHOT

独自のソフテイル構造を実現したハイテック・ボバー

昨年末に開催されたHCS2021でBEST OF SHOW MOTORCYCLEに輝いた“DST”。全国のカスタムビルダーが集う日本最高レベルのカスタムショーであるHCSのチャンピオンバイクは、その年のカスタムバイクの最高峰と評価されたと言っても過言ではないだろう。そして、このマシンを製作したSURESHOTの相川氏は、前回のHCS2019でもでBESTを獲得しているため、2連覇の偉業を成し遂げたことになる。

DSTは全てのディテールに手が入ったフルスクラッチ

であり、DSTの名前の通りダイナフレームをソフテイルにモディファイした複雑な構造ゆえに、ディテールの詳細は後ページを見ていただくとして、まずはなぜカスタムベースとしては不人気のダイナをベースに選んだのか。

ベースとなるテーマは、現代のカスタムバイクの主流となるヴィンテージH-Dと比べ、ハイパフォーマンスなエボリューションエンジンでサス付きのリジッドシルエットを作るということ。そのまま考えれば、純正のソフテイルをモディファイするのが早いはずだが、ダイナはピボット

位置がミッションケースと連結するため、ソフテイルに比べてスイングアームが長いという特徴がある。そこで、リジッドフレームのような直線的なシルエットの中で極力サスペンション機能を活かすためにダイナをベースに決定したというわけだ。さらに、ダイナはオイルタンクをミッションの下に備えるため、リアセクションの作りの自由度が高いという点もこのカスタムにおいてはアドバンテージとなる。

そして、このマシンに限らずSURESHOTのフルカスタムにおける共通項として、パフォーマンスを犠牲にせずに、贅肉を削ぎ落としたスタイリッシュなフォルムが挙げ

られる。ダイナフレームは高剛性な反面、骨格が大きいため大胆なモディファイが必要となった。カスタムベースとして不人気の理由の一つである角パイプのメインチューブは、フレーム下部から繋がる2本のチューブを活かし、サスペンションの受けとなる部分を含めた3本の丸パイプで製作。そして、リアセクションをDUCATI用の片持ちスイングアームを流用した構造を採用することで、フレームがドリブンスプロケットの内側を通るナローなシルエットを実現している。

現代の日本のカスタムショーで注目を浴びるフルカスタムを作るには、ノーマルの形を崩すことは大前提となる。



text by YUTA KINPAPA / photos by KOUSUKE ARAI
special thanks to SURESHOT Tel.043-312-0900 sureshot.jp

SURESHOT
相川拓也

DSTの最大の肝と言えるリアセクション。基本的な構造はDUCATI製をモディファイした片持ちスイングアーム。従来はピボットのすぐ上にサスペンションが取り付けられるが、サスペンションの動きとリジッドフレームのシルエットを両立するためにフレーム上部にタンクを挟むようにRACING BROSのモノサスをセット。構造上、リヤの荷重が全てネックに向かってかかるので、メインチューブは3本のパイプで強化している。



プロアームのスイングアームとなるため、シート下のロッドから繋がるパイプはリジッドフレームのようなシルエットのためのサブフレームといったところ。軽量かつ強度を保つために特殊なアルミ合金を使用している。さらに、細いソフテイルフレームを作るというコンセプトのもとにプロアーム、サブフレーム共にドリブンスプロケットの内側を通すように設計。それによってタイヤとフレームのクリアランスを限界まで詰めることに成功している。

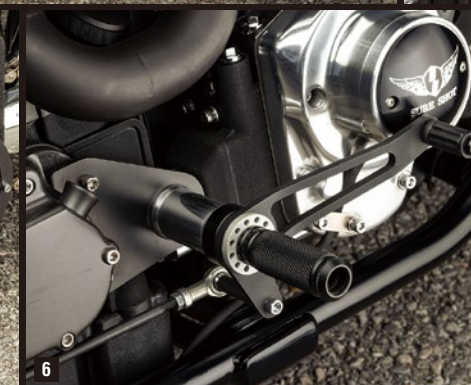
斬新性を優先すれば、ストリートの視点とはかけ離れたバイクになりかねない。それが多くのビルダーの頭を悩ますわけだが、それは相川氏にとっても例外ではない。ショーバイクとしてフルカスタムを作る上での難しさを相川氏はこう語る。「全てに手を入れるがカスタムやハーレーのマニアではない人が見て、奇抜過ぎず、カッコいいバイクだと感じるスタイリングを目指しています。また、機能性を無視せずに、あくまでもバイクが当たり前持つ

機能を活かすことを意識しました。」

フレームの構造を変更する大胆なモディファイと高年式のベース車によるスタイリッシュなフォルム、そして斬新なディテールを違和感なく実現するため、様々な辻褄合わせが必要になるわけだが、それを細部まで機能性と向き合いながらクリアすることに成功したDST。斬新なアイデア、走行性能、美しいフォルムその全てを追求し、SURESHOTのカスタムマナーが詰め込まれた集大成と言える1台だ。



直線と曲線が織りなすタンクはアルミシートメタルからのワンメイド。質感を残すために、ヘアラインをかけた上にRODS DESIGNによるマットキャンディオレンジでペイント。パテなしで複雑な形状を完成させた、メタルワーク技術の高さを証明するデザインだ。サイドのゴールドとシルバーのリーフを用いたロゴとピンストライプはリオスタジオが担当。シートは本体をサスペンション側に、シートカウルをサブフレームにマウントしているので、サスペンションが動くとシートがカウルの内側に入り込むように設計。エンジンは'97年FXDL。今後1690ccにストロークアップする予定。



①②フロントフォークは大神戸共栄圏のナロートリプルと鉄製アウターに39φフォークをセット。ウィールはキャリパーとの干渉を避けるために、スポークを右側にオフセットした削り出しのワンメイド。スポークウィール感を出すために4ピースで製作。③ハンドルはポバーを意識した低めのシルエット。④2in1マフラーはリアセクションからステアを引けないのでコンパクトなシルエットで設計。⑤クラッチはウルティマの油圧強化クラッチ。⑥ステップ類はステアからワンオフ製作。