

大好きで気持ちいい ヨンフォアを通して 旧車を盛り上げたい

渡辺さんの愛車の1台、ビモータ・ルックの1975年式CB400Four。70年代後半から80年代前半にかけて流行した、カフェレーサーブーム時のカスタムを、見事に再現している。驚かされるのが、外装を含む使われているパーツ群がリアプロダクト品でなくすべて当時モノである点。当時を知る渡辺さんの、ヨンフォア愛があらわれるカスタムなのだ



徳島の市街地、有名な吉野川沿いにショップを構えるBRC。今は絶版バイク部品専門店を置い、得意のヨンフォアのほか、Z400FXやCBX400F、KH、ホークなど、ミドルクラスの旧車パーツが充実する。同社扱いパーツは通販ページ (<http://www.brcinc.co.jp>) を利用して全国どこからでも注文できる。旧車ファンの心強い見方だ



●BRC
渡辺美視さん



70年代当時は希有だった 新車カスタム販売を経験

四国・徳島のBRC(ビーアールシー)とえば、絶版車パーツの専門店として、また本誌読者なら毎春開かれる「徳島絶版バイクミーティング」

の主権としてご存じの方も多かったろう(残念ながら今年はコロナ禍の影響で開催に至らなかった)。

来年には創業30周年の節目を迎えるという同店は、BIKERIYUTSUCENTERとして1991年にオープン。当初はバイク本体の販売が主業務だった。そしてそのルーツは70年代にさかのぼる。

「僕は22歳の年(1979年)に東京・葛飾にあったタイガートというバイクショップに入れてもらったんです。ホンダとススキの新車販売が主力のお店でしたが、そんな新車をカスタムして販売したのも同店の特長だったんです」と、渡辺社長。

そのカスタム内容はいえは、カスタムペイントしてシートを貼り替え、バックミラーやウィンカーの交換。当時の人気モデル、ホンダのホークIIやススキGS400が中心だったそう。そうした新車をカスタムして販売する手法は、タイガートと数店しか手がけておらず大人気。特にホンダ車はよく売れて、当時、販売台数で全国ナンバー1となつて、ホンダから表彰されたほど。バイクブームの最盛期もその勢いは止まらず、以降もスーパードラッグやヤマハFZ400Rなどにもカスタムを施し販売していたという。

「ついに業務を勉強させてもらって、30歳を超えたところで独立を意識し始めました。地元徳島に帰ってバイクショップを開きたいな、と。その時点でタイガートは店名をバイク流通センターに変えていたのですが、社長にお願いして同じ店名を使わせてもらうことにしたんです。実際に徳島にお店を開いたのは32歳の時でした(渡辺さん)。それがBIKERIYUTSUCENTERだ。

90年代のヨンフォアは 入手しやすい旧車だった

渡辺さんのBRIKERYUTSU CENTERは、中古車みの販売店としてスタート。メーカー問わず原付からリッターバイクまで幅広く扱ったが、当初は「ホンダCBX400Fなんかがよく売れましたね」（渡辺さん、以下同）と。合わせて、ヨンフォアことCB400Fourを筆頭に、GS400やKH400など、90年代にはすでに旧車と呼ばれていたモデル群も、同店では人気を博したという。渡辺さんはそんな販売動向に着目した。

「際限なく目と鼻の先の兵庫・淡路島にはプロダクトMカンパニー（現・PMC）があつて、正社長と知り合いました。同社も当時はこの輸入販売が主業務でしたから、ついでに頼むよってヨンフォアも輸入してもらって（笑）、ウチで売ったんです。いっぺんに20台を仕入れたこともあったかな。それを整備して、当時の販売価格は60万円前後。今では考えられない値段ですよ」

そのように順調だった中古車販売が窮乏化したのは、2000年代を目前とした頃だったという。全国を網羅する業者向けオークションが次々と立ち上がった時期でもあった。

「それまではウチのような専門店が全国通販していたヨンフォアなどの旧車が、業販オークションの普及したこと

70年代当時を見たから、その すみずみまで行き届く配慮

で、街のバイクショップでも普通に仕入れられるようになって。でも、そうした流れもすでに見えていましたから、2000年頃からはパーツ販売に軸足を移していきました。現在は売り

上げのほとんどがパーツ販売によるものなんです。現在のBRC、BRIKERYUTSU CENTERの頭文字を取った店名にしたのも、そんな時期でした」

パーツ販売で旧車市場をもっと盛り上げたい

先の通り、パーツ販売を主業務へと変えた渡辺さんだったが、現在も愛車



エンジンはヨシムラφ54.5mmピストンキットに408cc用クランク（ストロークは50mm）を組み合わせた466cc仕様だ。BRC製ビッグバルブ、ヨシムラST-1カムなど組みチューニング。CRスペシャルキャブ+BRC手曲げ管を組み合わせる



フロントフォークとステムまわりは純正のまま。メーターは、ホワイトパネル加工してBRC製メーターアップブラケットで装着位置を上方に移動する。無骨なデザインが特徴的なセパバはマーキング製をチョイスした



タンク、シートカウル、フロントフェンダーはビモータのオリジナル品。当時モノにこだわるファンには垂涎の逸品だろう。同店は海外のコレクターから、こうしたシアパーツを購入＆輸入するノウハウも持っている



フロントキャリア周りにはマキシムのキットを組み込む。ホイールも当時モノの鍛造ビモータ製（純正ではスポークホイール仕様だ）で、サイズは2.15-18だ。撮影時のタイヤはダンロップTT100GPで3.00-18を履いていた



リアホイールもビモータ製で2.15-18。純正ではドラムだったリアブレーキはディスク化されている。スイングアームもビモータ製で、リヤショックにはコニの初期型ボディ、通称ウイングコニが装着されている



ドライブチェーンはFK製ブラックで、サイズも530化されている。隅に見えるステップもビモータ製。フレームはあえて補強もせず純正のまま。タンデムステップは外されるがステーは残り、純正仕様に戻せるのだ



としてヨンフォアを複数台所有して、バイクライフを楽しんでいる。渡辺さんを引くついで、同車の魅力とは一体なんだろうか。

「まず、なにより小さくて軽量で、乗りやすいのがいい。例えば同じ400ccの旧車でも、Z400FXなどはちょっと大きくて、構えて乗る感じだし。跨るときからヨッコラセ……ってね。それがヨンフォアなら、まるでスクーターみたいに気軽に乗り出せるんです。あと、速度感と排気音がシクシクするの気持ちいい。体感で速く走っている感じがするんです。これがFXでは音が先にチンチンと、前モデルのCB300Fourあたりだと、うーん、単に遅いなあ……って。それにヨンフォアはカスタムしやすいしノーマルでも格好いい。飽きない魅力があるんでしょ。うね。ヨンフォアの長所ならいくらでも思いつきますよ（笑）」

周囲のヨンフォア・ユーザーを眺めると50年代のオーナーが多いとも。同世代は若い頃、バイクの乗り出し時期にはすでにヨンフォアが絶版となっていて、中古車価格も他の400ccより格段に高かった。そのため、当時、同車に憧れた人たちがようやく手に入れて乗っているのでは、と渡辺さんは言う。購入後の保有期間が長いのも、先の乗りやすさもあって大事にされているからだろう。

同店では、そんなヨンフォアはもちろん、Z400FX、CBX400Fなど、ミドルクラスを中心に各種バイクを取り扱っている。最新のニーズはショートバイク（消耗品）なのだろうか。

「最近で言えば、ついにCBX400Fの純正カスケッドが出なくなったり、80年代ミドルバイク向けの、メーカーからのパーツ供給はほとんど厳しい状況に向かっていますね。ウチでもそんなショートバイクの販売比率が年を追うごとに増加しています。今後とも僕と同じように旧車を愛する皆さんのために、今後さらにショートバイクのラインナップを充実させたいと思っていますよ」



そんなBRCの渡辺さん、冒頭でもご紹介した徳島絶版車ミーティングというイベントの主催者という、もうひとつの顔も持っている。「旧車の容姿が大好き。格好いいって思う仲間同士で集まって、互いのバイクを愛で合う。そんなイベントが近隣で見あたらなかったたので、じゃあ自分たちの地元でやるか、というのがスタートでした」と言い、昨年で第6回を数えた。同イベントは、地元・徳島や四国内はもちろん、関西・中国・九州地区からも旧車ファンが集まる、毎回盛況のイベントへと成長している。今のコロナ禍が収まれば、来春には再開したいというから、こちらもぜひ注目してほしい。