

# 我ら、10万kmクラブ #235

荒川和夫さん×HONDA CBX1000[1982]

小誌『MCクラシック』の前身、『別冊オールドタイマー』24号(17年1月号)の「ガレージを訪ねて」で、間口1.2×奥行2.5mのスペースにCBX1000とXLR250バハを収納し、そこでエンジンを降ろして修理をしていた猛者がいたのを覚えているだろうか？夏になると鈴鹿や北海道に足しげく通い、30数年かけて10万kmを達成した。

文と写真●大本 健

## 本格的なバイクライフ！

「とりあえず、ちっちゃいのに乗ってみよう！」  
最初はそんな程度だった。16歳のとき、すでにタクシー会社で働いていた荒川さんにとって、バイクのイメージは近所の人が乗っているスーパーカブで、自分が大きなバイクに乗るとは夢にも思っていなかったと笑う。原付免許を取りに電車で品川へ行くと、駅前にトパーハツのランペットCA2が並べて置いてあった。一文字ハンドルにミニカウル、ロングシートを見て、荒川さんはひと目惚れした。「これいいじゃん！今売ってもいいくらいカッコよかったし、色も鮮やかなスカイブルーで、しかもトパーハツが倒産した後で安かったんです」  
それでも給料の半年分をつぎ込んだ。「最初は近所を走る程度だったけど、C

## 数多くのバイクを 乗り継いだ先に たどり着いた10万km！

B72やCB90に乗ってた同級生に箱根ツーリングに誘われて、一緒に走ってたら自分だけスピード違反で捕まっちゃって……。これは自動二輪を取るしかねえなあって」  
それで買ったのが、250ccのスズキT20だった。  
「いろいろ調べたらスズキは技術的にすごいことがわかって、格好はイマイチだったけど性能的にいいからT20にしようって」  
T20では、通勤やツーリングを楽しんだ。18歳になったころ、荒川さんは自宅近くのバイク屋でメカニックとして働き出す。それが本格的なバイクライフの始まりでもあった。

## 10年で10台の新車に乗る!!

1年半後に手に入れたカワサキA1(250cc)は、性能とカタチが魅力だったという。

「第三京浜で全開にしたら、プラグが溶けてピストンに穴が開いちゃって」  
そして、今度はなんとトライアンフの650ccツイン、ボンネビルT120Rに乗り換えた。

「知り合いに乗せてもらったらすぐくおもしろくて。でもオイル漏れはするし、バッテリーはすぐダメになるし、アクセスルワイヤーもよく切れて……」  
パーツが入らないので、ヤマハXS1(650cc)のワイヤーをハンダ付けして作った。

「友達のコとかW1Sなんかと一緒にツーリング行って調子こいていたら、バルブが飛んで壊れちゃって！そのまま引き取っていいっていうお店があって、初期型のマツハハIIIが買えたんです」  
荒川さんは、23歳になっていた。カワサキマツハIII(500cc)のパワフル感には満足したが、ドラムブレーキの効きの悪さには閉口した。

「バンク角もなくて、右に倒すとマフラーを擦っちゃうんですよ」  
ディスクブレーキ装備のマツハ750Sに乗り換えると、マフラーも擦らさずに峠でブチギリだったと笑う。だが、夏休みに友達と九州に行った際に右シリンダーが被ってしまい、途中からプラグを6番に換えてワッシャーを1枚は自分で帰って来た。オイルポンプの不良だった。生来人と同じものを好まない荒川さんは、次にヤマハTX750を選んだ。

「そうしたら650より遅いし、ヘッドからオイルが噴出しちゃうわで、結局ニューマツハに乗り換えました。ディスクブレーキになってたけど、初期のパワフル感はなかった！」  
翌年の北海道ツーリングを計画する際、以前に九州の砂利道でコケたことを思い出した。

「マツハ750はブレーキ効かなかったし、2ストじゃないほうがいいかなあって思ったら、Z2(750cc)が出るっていうんで2カ月待って買いました」  
Z2で北海道を走ったが、宗谷岬へ行く途中で悪路に阻まれ断念した。  
「次はオフ車で行くしかないって、ホンダXLR250を買ったんですけど、イマイチ調子が悪くてダメでした」  
このころ友達のBMW・R75を借りる機会に恵まれた。

「ビーエムに一度は乗ってみたかったですね。R90Sが出たんで76年に給料を100万円前借りして買いました」  
R75が寸詰まりな感じだったのでに対し、R90Sはすうっと流れる感じでミニカウルも付いていてカッコよかったという。ここまで10台以上のバイクを乗り継いできた荒川さんだが、すべて新車で、継続車検を通したことがなかった。

## CBX1000だけで3年

R90Sには4年乗った。  
「取っ掛かりが2ストのせいか、ホンダにはあまり目が行かなかったです」  
しかし、メカニックとして多くのバイクに接することで、見方が変わっていったそうだ。

「総合的にホンダが優れているんだなあっていうのがわかってきて……」  
荒川さんはレース観戦にも興味があり、富士や筑波へ頻繁に通った。その中で忘れられないシーンがある。

「昔ホンダが6気筒でレースに出ているところに聴いた音がすごくよくて、一度は6気筒に乗ってみたいって。それで80年にCBX1000を買ったんです」  
色は赤。荒川さん31歳のときである。独特のフィーリングに酔い知れる一方で車体がブレる違和感もあった。





**Profile**  
**荒川和夫**さん

1949年1月東京都中央区月島生まれ。生粋の江戸っ子で70歳。50年近く月島のバイク屋でメカニックを務め、10年前に定年を迎えた。再開発で移転を強いられていたんは近辺に住むが、よりよいバイクライフを求めて千葉県白井市に引っ越す。CBXのほかXR250/PA、モンキーPA、アドレスV110を所有。バイク以外の趣味は昔でいうレコード鑑賞。ZARDからAKB、洋楽までいいと思うものは何でも聴く。



**HONDA CBX1000[1982]**

●北米と欧州向けの輸出専用車。サイドバッグは北米仕様のみ標準装着。ハンドルの位置も約10cm高いが、荒川さんの好みで欧州仕様の低いものに換えている。タイヤは約1万kmで前後ともに交換。パッドは約5万kmで交換するがディスクローターはまだ換えていない。ヘッドライトはHID、ランプ類はすべてLEDに換えている。ホイールベースが長く重いのが難点だが、あとは何の問題もない。最近は体力面の不安で乗る頻度が落ちたのを気にしている様子で、将来的にはどこか飾ってほしいところがあれば手離してもいいと話す。取材時の走行距離は10万9411km。

■空冷4サイクル並列6気筒DOHC4バルブ ポア・ストローク64.5×53.4mm 総排気量1047cc 最高出力100ps/9000rpm 最大トルク8.5kgm/7500rpm 乾燥重量277kg

人と愛車の10年10万kmストーリー

**我ら、10万kmクラブ** #235

**VIVA、10万kmクラブ**

～編集後記に代えて～

普通に乘ってれば1台のバイクで10万km走るといのは、そうたやすいことではない。そこにはその人生生きてきた歴史があり、代え難い大切な思い出がある。そんな物語を少しでも伝えられたらと綴ってきた『我ら、10万kmクラブ』も、今回をもってひと区切りとなりました。10万kmを達成しているが紹介できていない方はもちろん、目指している最中の方々には本当に申し訳なく思います。また何かの機会に皆さまを紹介できることを、この連載を引き継いだ者として切に願う次第です。長い間ご愛読いただき、誠に有難うございました。(大本)



●'17年に引っ越した単身者向け集合住宅は2階が住居スペースで、1階はすべてガレージになっている。住民のほとんどがバイクや車の愛好家で、休日には珍しい車両も見かける。出入りはほとんどガレージからしている。



●17歳のころ乗っていたスズキT20(上)、20歳で手に入れたホンネビルT120R(左上)、BMW R90S(左下)は給料を前借して27歳で購入。すべて新車だが、R90Sのときに初めて車検を通したというほど、頻繁に乗り換えていた。



●バイクのアルバムの中表紙だろう。中央に張られたBMWのシールのまわりには、これまで乗って来たバイクの名称・所有時期・ナンバーが記載されている。荒川さん自身の歴史でもある。

**サイドバッグで奇跡の生還**

「事故がなかったら、10万kmも北海道でなかったでしょうね。でも15年の夏、鈴鹿に向かう新東名のトンネルでコケたんです！」  
通常で走っていただければ何の問題もないが、荒川さんの気持ちのいい速度で走ると、タイヤによっては走行中ブレが出るらしい。転倒したときのタイヤは以前同じスピードで走っていて大丈夫だったのだが、経年劣化のせいかわ、荷物をいっぱい積んでいたせいか突如異常なブレが出て来たそうだ。

「アクセル戻したりブレーキ掛けたりハンドルを抑えたり、必死でしたけど、どうにもならなくて！ うまくストロークって倒れる感じで滑って、バイクも自分も大したことがなかったんです」  
救急車で運ばれたが、脳波も内臓も異常なして翌日には開放された。  
「奇跡だつて！ 医者もびっくり、自分もびっくりですよ(笑)。さすがに鈴鹿も北海道も行けませんでしたが」  
16歳から20台以上バイクを乗り換えてきた荒川さんだが、このCBXには30年以上乗っている。

「いろいろなバイクが出て性能CBXは荒川さんの人生の一部であり、走り続けた軌跡そのものなのだ。」  
「よくここまで乗れたなあつて。CBXの魅力は6気筒の独特のフィーリングです。乗ってみないとわからない」  
仕事の関係で富士や筑波、もてぎや菅生のサーキットをCBXで走れたのもいい思い出と語る。特に富士で240km/h出したのが忘れられない。  
「バイクに乗ってたお陰で、いろんな人たちとも出会えましたね」  
「2年前の夏に北海道へ行ったとき、首に痛みを感じるようになった。ここ数年は体力的なこともあって、CBXで出掛ける機会が減っている。」  
「10万km達成は事故の翌年に行った北海道の帰りで、青森の下道でした。やっとなつたって感じでした」  
「10万km達成は事故の翌年に行った北海道の帰りで、青森の下道でした。やっとなつたって感じでした」

「ホイールバランスを取り直したり、ベアリングを替えたりいろいろやったけど、初期のCBXは6気筒のエンジンに見合う車体もフロントフォークもなかったんでしょうね……」  
当時逆輸入車は少しでも改造すると車検に通らないと言われていた。そこで、'82年モデルが出るのすぐに乗換ええた。「このころ家を改築して、CBXが入るガレージを無理やり作ったんです」  
それが冒頭の『別冊オールドタイマー』に登場したガレージだ。  
「2台目のCBXに6年乗ったころ、も

一度ビーエムに乗りたいくて'88年モデルのK100RSを買ったんです。でも2カ月で嫌になっちゃって(笑)」  
そして10万kmを達成することになる。3台目のCBXを'86年に購入する。不惑の年を迎える前年の夏だった。  
**7万5000kmのPOINT**  
「たまたま見てた雑誌に、最後の1台があるって書いてあって。その社長が苦勞して手に入れた最終型だから、東京近郊の人にしか売りたいくないって」  
輸入してから6年間ずつと箱詰めされ



**夏には鈴鹿と北海道へ走りに行くんです。特に北海道は何度行っても飽きない。あのとき転んでいなかったら、10万kmは北海道だったのになあ……。**



●北米仕様のみ装着されていたサイドバッグ。容量は大きくないが、作りや塗装がしっかりしている。カップや工具など何かあったときに対処できるものが入っている。両側で約50kgあるが、簡単に外すこともできる。仲間からはミンケケースとやゆされるか?!



●プレーキレバー先端に付いたゴムはタイヤチューブを切ったもので、駐車時にグリップに掛けてサイドブレーキ代わりに使う。レバーはアジャスター付きのCBR400Fのモノを流用して手前に来るようにしている。



ていた'82年モデルだった。  
「6気筒っていうのはやっぱり、たった2気筒増えただけなのに4気筒と比べ物にならないくらいコストは掛かるし、修理もめっちゃめっちゃ大変なんです。でも乗り味が全然違うんです。6気筒独特の滑らかさと6000からの回転が上がる感じがいい」  
7万5000kmになるまで、大きなトラブルはなかった。最初は不調の原因がわからず点火系統のパーツを換えたり、6つあるキャブをOHしたり……。最終的に圧縮を測って5番シリンダーが抜けていることが判明した。  
「バラしてみたら排気バルブが欠けていて、ポーリング屋でバルブシートを換えてもらおうと思ったら、全然ガタもないから大丈夫だって言うんです」

CBX専門店に修理を依頼すると100万円は軽く超えると言われたので、荒川さんは自宅の狭小ガレージでエンジンをOHすることに。ポーリング屋に20万円、パーツ代45万円が収まったという。  
「7月上旬にパーツがそろって、鈴鹿8耐に行く前の週の土曜日に組み上げて、翌日エンジンを載せて何とか始動させ、水曜日に試運転してオイル交換してから週末に鈴鹿へ行っただけです」  
鈴鹿から東京に戻ると、すぐに青森まで走って北海道へ渡った。それで約4000kmを走行。  
「OH前の燃費がツーリングで12km/ℓ、都内だと5〜6キロだったのが、平均で15キロ、北海道では最高17キロ走りました。北海道は何度行っても飽きないです。日本全国3分の2はまわったけど、い