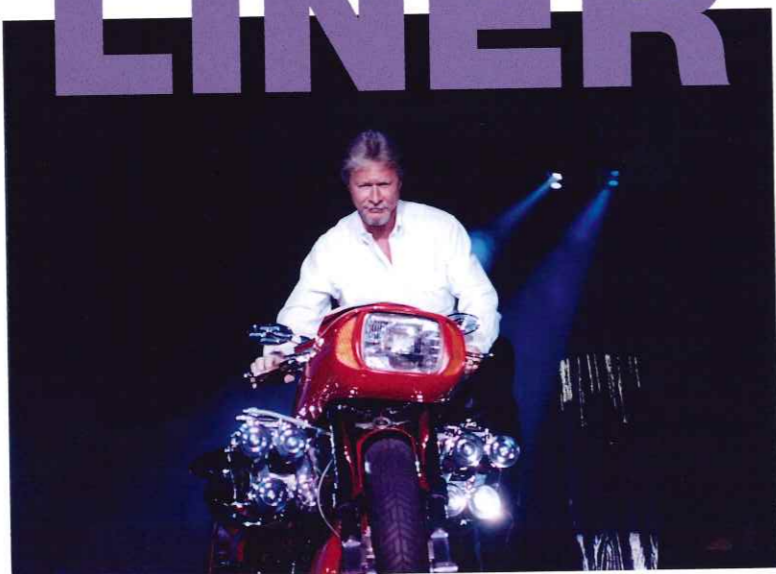


カスタム神が
提示した
パフォーマンス
バグーの頂

LUXURY LINER



ARLEN NESS

Performance Baggers Created By The Master H-D Customizer

cooperation: Arlen Ness arlenness.com
photographs: Kentaro Yamada
text: Ted Kurokawa

1970sに勃興し80年代に隆盛の極めたBay Area Styleは、San Franciscoを中心とする湾岸地帯に生きるバイカーの美意識を具現化した最先鋭のカスタムだった。Drag Bikeの風情を取り入れたLow & Longのスタイルは、瞬く間に各国のH-Dシーンへ飛び火。そのムーブメントの核心たるビルダーがArlen Nessだった——“The Master H-D Customizer”と評され日本にも多くの信奉者を従える名匠が90年代に捻り上げたLuxury Linerは、昨今H-D界を賑やかすCustom Baggerの源流にして最高峰と言えよう。この特集では1994年に製作されたLuxury Linerと伝説のビルダーの軌跡を、自他共に認めるArlen Ness狂にして初代Luxury Linerを愛機とする黒川鏡仁 / Ted Kurokawaの解説でお届けする。

The Bay Area style, which grew in the '70s and reached the height of prosperity in the '80s, was a cutting-edge style of customization embodying the aesthetic sensibilities of bikers living near the San Francisco Bay. The low and long style, which incorporated the atmosphere of drag bikes, rapidly spread throughout the global H-D scene, and at the center of this movement was the builder Arlen Ness. Considered the master of H-D customization, Ness has a worldwide following and many devotees even in Japan. In the '90s, the "Luxury Liners" that he crafted were both the origin and the pinnacle of the custom bagger style that is currently popular in the H-D scene. In this special feature, Ted Kurokawa, an Arlen Ness fanatic and the owner of an early Luxury Liner, provides commentary on a 1994 Luxury Liner and traces the history of its builder.



H-D純正FXRT系のシルエットを基調とした初期のLuxury Linerに対し、このスタイルからはフェアリング/サイドバッグが刷新され、より洗練されたスタイリングへと進化している。
Though the early Luxury Liners basically maintained the silhouette of a stock H-D FXRT, the fairing and side bags on this Luxury Liner yield a more evolved, sophisticated styling.

1994
LUXURY LINER

OWNER
Yoshiyuki Okamoto / TRIJYA
www.trijya.com

トラディショナルな枠に没せず
描かれた洗練されたスタイリング
Sophisticated styling unrestricted
by traditional frameworks



LUXURYLINER

EVO DYNA系のパワートレインを搭載するNESS製リップーフレームや、スリムなツアーバッグやアルミビレットのプライマリーカバーに注目。カット&ポリッシュされたエンジンも眩しい。

Highlights include the Arlen Ness Ripper Frame mounted with an Evo Dyna drivetrain, the slim tour bags, and the aluminum-billet primary cover. The cut and polished engine is dazzling.



初めてこのスタイルの“Luxury Liner”を見たのは、確か1995年頃、8月のスタージスでの“Hamster Ride”取材した時のことだった。スタート地点であるスベアフィッシュのロッジの前だったかで、当時、コーリー・ネスに「これが新しいラグジュアリーライナーだ」と言われたのを今でもはっきりと覚えている。

コーリー・ネス曰く「同じスタイルのマシンを色違いで6台作って、カリフォルニアから走ってきた」との話だった(当初の6台はFXRユニットを搭載)。

ファーストを製作した1992年以来、今で言う“Bagger”の言葉すらがないような時代から、幾台も造られたラグジュアリーライナーが、そのスタイリング、車体構成を大きく変えての登場であった。

その最大の特徴は、オリジナリティの有るSF的かつ先進的なデザインのフェアリングだが、それは従来まではABS樹脂の板を溶接して繋ぎ合わせていた造りから一体成型のグラスファイバー製へと変わり、また

フレームもFXRの骨格をベースにしたものから、この車両ではEVO FXDのパワートレインに合わせたリップーフレームへと変更。可能な限りアレン・ネス製プロダクション・パーツを多用し、良くも悪くも凝り過ぎた実験的なワンオフのパーツの使用を抑えたものとしている。

いわばハンドメイドのスペシャリティ・モデルではあるが、そのベーシックなスタンスは、その当時にアレンが標榜していた“Mail Order Custom”に準じた、標準産型ともいべき仕様となっている。それは既に数多くのパーツをプロデュースしていたアレン・ネス本人が、このマシンの製作当時に抱いていた、モーターサイクル・メーカーとなることへの野心を強く表したモノでもあったのだ。

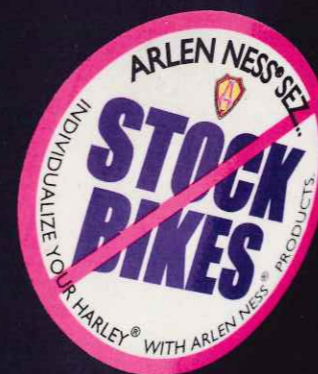
アーティスティックなれどショーモデルに終わらず、ロングトリップすらも実現できるスペシャルなカスタムとしての在り方。

既に四半世紀を経てはいるが、未だ華のあるハイエンドな1台だ。

LUXURLINER

精度としては大雑把で歪ながらも、極力、シンメトリーを意識したかのような前からのデザイン。H-Dのトラディショナルなスタイリングとは一線を画している。

Viewed from the front, while lacking precision in some places, the design has an overall emphasis on symmetry. The look is clearly distinct from that of traditional H-D styling.



1_フロントをハイライナーにしたメガフォン。エンド部分は熱問題を兼ねてターンアウトに。2_トリプルツリーにマウントされたヘッドライトがカウル内で動く様には愛嬌を感じる。3_スタイリッシュなアルミ製ストレッチタンクとハンドルバー。ネスらしいスタイルだ。4_“No Stock Bikes”のステッカーは、90年代半ば頃にネスのバイクではお馴染みだった。アレン・ネスのカスタムに抱く反骨の精神性が強く示されている。

1_The megaphone exhaust pipes have the front exhaust pipe up high. The tips are turned out to prevent overheating. 2_The way that the headlight mounted to the triple tree moves within the cowl is charming. 3_The stylish stretched aluminum tank and handlebars display Ness's signature style. 4_The “no stock bikes” sticker regularly appeared on Ness bikes in the late '90s and clearly represents the rebellious spirit Arlen Ness's customization embraced.

The first time I saw a Luxury Liner in this style was in August 1995, when I was covering the Hamster Ride in Sturgis. I think I was in front of the lodge in Spearfish that served as the ride's starting point, and I vividly remember Cory Ness telling me, "This is the new Luxury Liner."

Cory Ness told me they had produced 6 machines in the same style but with different colors, and they had ridden them there from California (The 6 bikes were all originally equipped with FXR units).

The first Luxury Liner was produced in 1992, when the current term "bagger" did not even exist, and it and the several versions that followed exhibited a radically different style and structure.

The most distinct feature is the fairing, which represents the cutting-edge originality of San Francisco-style design. Instead of the welded ABS fairing that had been used up to that point, this Luxury Liner's fairing has a single-

piece fiberglass construction. In addition, instead of having an FXR frame at its base, it has an Arlen Ness Ripper Frame, which accommodates an Evo FXD powertrain. Arlen Ness parts were used as much as possible, and experimental one-off parts were kept to a minimum.

Though it could be called a handmade specialty model, its specs were created to suit a made-to-order production process in line with Ness's concept of "mail order customs." By the point that this bike was produced, Arlen Ness had already been producing a variety of parts himself, and these machines were the expression of his desire at the time to become a motorcycle maker.

Though the bike's design was artistic, it is not just for show. As any special custom should be, it was made so it could be ridden on long trips.

A quarter-century after it was built, this high-end custom still looks spectacular.



初期のラグジュアリーライナーのエクステンドバックがバンク時に削れやすかった為か、このスタイルになってからのハードケースのツアーバッグでは、幾分、クリアランスを確保している。

The extended back of the early Luxury Liners was easy to scrape when banking. However, the shift to this style of tour bags gave the hard cases more clearance.

LUXURY LINER



RIPPER FRAME

ラバーマウントの防振性とデザイン性、剛性との着地点

Combining design, rigidity, and vibration dampening from the rubber mounts

カスタムベースとしてFXRを手に入れたアレンは、その当初からラバーマウントの防振性ならではの快適な操縦性に強い魅力を感じていたという。そして80年代中、5速ミッションのラバーマウント用に新たなプロダクションフレームを開発。その一例が5速ShovelheadのFXR (FLT?)の腰下に、Knuckleheadのシリンダーとヘッドを換装した傑作"Orange Blossom"だった。そして以後、そのスタイリッシュなカスタムフレームは強度を高めたFXD系のリッパースタイルへと繋がり、FXRのフレームをベースにストレッチを施したストリートロッドと並び、ラバーマウントモデルのカスタムの世界観と可能性を拓め、ネスのカスタムを大きく盛り上げていく。

スタイリッシュなストリートロッドに向けたリッパースタイルは、1990年代中では高い人気を得たカスタムフレームだった。ラバーマウントの防振性を活かした快適な乗り心地と、スタイリッシュなシルエットの両立を果たしたが、年々スケールアップするカスタムモーターのパフォーマンスから、やがてY2Kフレームにシフトしてゆく。

The Ripper Frame was a custom frame geared toward stylish street rods and was highly popular during the 1990s. It combined a stylish silhouette with a comfortable ride thanks to its vibration-dampening rubber mounts. However, with the scaling up of custom motor performance over time, Ness eventually shifted to the Y2K frame.



From the moment Arlen obtained the FXR he planned to use as the base for a custom, it is said that he was really taken with the comfortable ride provided by the vibration-dampening properties of rubber mounts. So, in the mid '80s, he developed a new rubber-mount frame for a 5-speed transmission. His first build, "Orange Blossom," had an engine with the bottom end from a Shovelhead FXR (FLT?) and cylinders and heads from a Knucklehead. Along with the FXD-series Ripper style that came later, as well as the stretched street rods with FXR frames at their base, it broadened the outlook on the possibilities for rubber-mount custom models and greatly enhanced Ness's customization.