

# CUSTOM INSPIRATION

SELECTED CUSTOM MOTORCYCLE  
ROYAL ORDIN



フレーム	ソフテイルフレーム モディファイ
エンジン	S&S 124ci
キャブレター	S&S Super G
点火モジュール	ツインテック
マフラー	SCMワンオフ
ミッション	JIMS 6速
一次ドライブ	BDL
Fフォーク	HD
トリプルツリー	レブフィン V-ROD用
Fホイール	PM 21インチ
Fブレーキ	フレンボレーシングラジアル
Rサス	プログレッション
Rホイール	PM 18インチ
Rブレーキ	フレンボレーシングラジアル

Custom Shop

## SELECTED CUSTOM MOTORCYCLE

Custom Bike\_

# ROYAL ORDIN

ストリートユースの  
限界への挑戦。

美しいだけでなく  
ファンクショナルな  
ディテールに  
こそ意味がある。



フレームはやや前方にストレッチすることで、フレームの下のラインが地面に水平になり、且つネックからアクスルまでのラインが一直線になるように設計されている。それによって、極端にローダウンしてサスペンション機能を失わなくても、ソフテイルフレームの性能を残したままで、美しい三角形のシルエットを手に入れている

**機能性と造形美を両立する  
カスタムの美学。**

「普通に乗れることを前提に、純正のバージョンアップというイメージでやれることは全部やっつつもりです。セレクトッドのフルカスタムの形であるロイヤルシリーズの集大成、まあいつもそう思っているのかもしれないけど。(笑)」

と、セレクトッドの鈴木さんは言う。純正のバージョンアップとは、既存のハーレーの構造を崩さずに新たなスタイルを生み出す、カスタムショップとしての試み。豪華なスタイリングに目が行くが、日常の足として乗れるかどうかの境界線を越えないことが同店のカスタムにおけるコンセプト。丁寧に作りこまれたディテールは華やかなデザインを与えられていても、基本的には走行する上での機能性を向上させるもの。逆に言えば、機能パーツにもドレスアップ効果を持たせたいということ。美しく且つ機能的なディテールワーク、それこそがこのロイヤルオーダーインに見られるビルダーの美学と言えるだろう。例えば、ネック下に装着されたガセットや、リアフェンダーの二点留めのステーはどちらも補強のための部品だが、フレームワークの一環としてカスタムパーツらしい美しい造形が与えられている。



さらに、「作り手は乗り手であることが大切」という鈴木さんの言葉の通り、作り手が普段から走っている中で経験からくるディテールが落とし込まれている。工具なしで外せるシートや、バンク角をかせぐためにフレームに対して斜めにつけられたステップマウント、パーツを足せば後からでも高さが変更できるオリジナルライザーなど気の利いたディテールは明らかに乗り手の視線から生まれているのだ。ビッグモーターには好みがあるけれど、オーナーとやり取りを重ねた結果、この車両に組んだのはS&Sツインカムのみ

24ci。ドロドロとしたアメリカ車のような強大なパワーを感じることもできて、街乗りでも不自由なく乗れるようにローコンプレッションに仕上げられた。ワイドタイヤのセレクトも然り、240は見た目にインパクトがあつて、且つ乗りにくさを感じないセレクトッドが思う絶妙なサイズだそう。

また、銅メッキのフレームはショールームとして煌びやかなスタイル。カスタムバイクはできた時が完成形だと思われがちですが、うちのバイクはオーナーさんが乗り続けた先の姿を想像して作っています。ロイヤルオーダーインは、後々銅メッキの色が変化して、同系色の外装と馴染んできたら、納車時とはまた別のカッコよさがあるはずですよ。

また、銅メッキのフレームはショールームとして煌びやかなスタイル。カスタムバイクはできた時が完成形だと思われがちですが、うちのバイクはオーナーさんが乗り続けた先の姿を想像して作っています。ロイヤルオーダーインは、後々銅メッキの色が変化して、同系色の外装と馴染んできたら、納車時とはまた別のカッコよさがあるはずですよ。



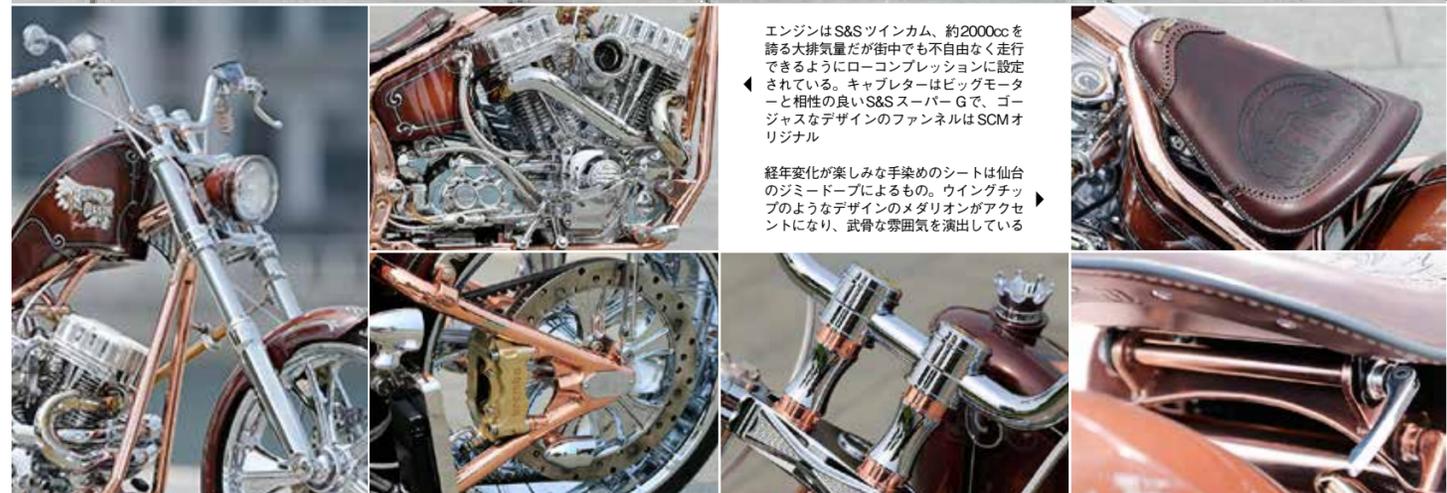
セレクトッド  
東京店  
鈴木飛雄さん

ロイヤルシリーズの原型となる「ロイヤルクラウン」のオーナー兼ビルダー。ロイヤルシリーズのデザインは基本的に鈴木さんが担当する



**CUSTOM  
INSPIRATION**  
SELECTED CUSTOM MOTORCYCLE  
ROYAL ORDIN

セレクトッドが作るカスタムバイクの基本的なコンセプトとして、「日常で走れるショーバイク」というものがある。「カッコいいことは大切だけど、そのバイクに普通に乗って遊べることはもっと大切」とビルダーの鈴木さんは言う。実際この車両が4月に行われたジョイントにエントリーした際にはオーナーが東京～名古屋間を自走で往復しているそう。ストリートユースを前提にしたカスタムは早くもオーナー自身の走りによって証明された



エンジンはS&Sツインカム、約2000ccを誇る大排気量だが街中でも不自由なく走行できるようにローコンプレッションに設定されている。キャブレターはビッグモーターと相性の良いS&SスーパーGで、ゴージャスなデザインのファンネルはSCMオリジナル

経年変化が楽しみな手染めのシートは仙台のジミードブによるもの。ウイングチップのようなデザインメタリックがアクセントになり、武骨な雰囲気を演出している



自転車のサドルのパーツを流用して、シートは工具を一切使わずに外せる仕様。シャフトにオーリングをかませることで走行中の安定感も◎

フォークはロッカーの純正を使用し、レプフィニのVロッド用のトリプルツリーのデザインを活かすために、ステムシャフトはワンオフで製作

ブレンボの異形4ポットピストンを使ったワンスайдブレーキは右側をすっきりと見せながらも、スイングアームから直接ステーを引いたラジアルマウントで制動力も抜群だ

オリジナルのライザーはヘッドパーツ、ジョイント、カラーがセパレートになっているため後から高さを変えることもできる。カラーはフレームに合わせて銅メッキに

ワンオフのステップに目が活きがちだが、ステップマウントの角度にも注目。フレームに対して斜めに作ることで、バンク角をかせいでいる

スイングアームマウントのリアフェンダーは、ボックス型のガセットで強度を持たせている。あくまでもフレームワークの一環として作り、補強に見えない工夫がなされている

プライマリーは補修パーツの供給が多いBDLをセレクト。左出しのマフラーは見た目のインパクトと、左右の車重のバランスを考慮している

