



Title	制度化されたチョッパー：ハーレーダビッドソンのデザイン
Author(s)	森山, 貴之
Citation	デザイン理論. 2008, 53, p. 59-73
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/53450
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

制度化されたチョッパー： ハーレーダビッドソンのデザイン

森 山 貴 之

京都市立芸術大学

キーワード

ハーレーダビッドソン, モーターサイクル, カスタマイズ
マテリアルカルチャー
Harley-Davidson, Motorcycle, Customizing
Material Culture

はじめに

- I チョッパーのスタイリング要素
- II H-Dにおけるチョッパーの模索：70年代
- III H-Dにおけるスタイルの二系統化：80年代
むすびにかえて：本稿の意義と今後の方向性

はじめに

筆者は、先行論文『Chopper：集団のデザイン？』において、デザインされたモノについての文化的諸相を探るべく、モーターサイクル（以下 MC）のカスタマイズ（改造）について考察した。そしてカスタマイズとは消費者個人の中で完結する行為ではなく、同じような改造を行う消費者集団や、メーカー、アフターマーケットの関係の中で再生産されるものであることを明らかにした。本稿ではその具体的な様相をさらに探るべく、MC メーカーである Harley-Davidson Motorcycle Company（以下 H-D）に焦点を当てて考察したい。

H-D はアメリカ唯一の MC メーカーであり、そのブランドを冠した製品は世界中に熱狂的な愛好者をもつ¹。その中でも FX シリーズの製品群は、今日「アメリカン」もしくは「クルーザー」と呼ばれる一般的な MC スタイルの嚆矢として知られている。しかし、このスタイルはチョッパーという H-D のカスタマイズから生まれたものである。チョッパーとは、60年代にアメリカ西海岸地域の暴走族であるヘルズ・エンジェルスが行っていた改造スタイルであるが、彼らを題材とした映画や雑誌、ならびに改造部品を供給するアフターマーケットの拡大によって普及したものである。

H-D がチョッパーという暴走族のスタイルをなぜ採用したのかを問うならば、市場獲得と



図1：1971 FX Super Glide

いうごく単純な理由で説明できる。1969年、H-Dは機械系コングロマリットであるAMF社(American Machine Foundry Company)に買収される²。その下でH-Dは大規模な設備投資による増産体制を敷き、市場を席巻しつつあった日本車に対抗しようとしていた。その一環として1971年に発表されたのが、チョッパーを採用したFXスーパーグライドである(図1)。つまりH-Dは、開発コストを抑えると同時に新製品の投入スピードを速め、メーカーにとつても無視できない存在となっていたアフターマーケットの顧客を獲得することができる有効な方策として、カスタマイズならびにチョッパーへ接近したのである。しかしそこであらためて疑問として浮かぶのは、ではメーカーがカスタマイズという特殊な出自をもったスタイルをどのように採用していったのかである。一般に、MCの技術的発展は先行する製品の模倣とその改良、そして独創の過程として把握できる³。その意味では、たしかにMCの開発とは先行する製品のカスタマイズとして理解することも可能である。だがチョッパーとは、消費者の自己顯示に基づいたMCの個性化がスタイルとして定型化したものである⁴。その意味を勘案するならば、メーカーによるチョッパーの量産化は、消費者の創意に基づく個性的スタイルを画一化し消費する、相反する過程として理解されかねない。事実、FXシリーズについて、信頼できる工場製のカスタムモデルすなわち「Factory Custom(ファクトリー・カスタム)」と呼ぶH-Dに対し、チョッパー専門誌は、メーカーの組織的なデザインプロセスに組み入れられたチョッパー、すなわち「Institutionalized Chopper(制度化されたチョッパー)」と揶揄的に言及している⁵。しかし、H-Dによるチョッパーの採用は、本当にスタイルの画一化と消費につながるのだろうか。メーカーの介在がMCのカスタマイズというモノ文化に及ぼす意味を、我々はどのように考えればよいだろうか。こうした問題意識の下に、H-Dにおけるチョッパーの採用過程を追うことが、本稿の目標である。

本稿では、70年代から80年代にH-Dの現在のラインナップが形成されたという事実に注目し、車体の基幹構造(シャーシ)を中心としたスタイリングの変遷に焦点を当てて考察したい。手順として、第一章ではまずFXシリーズが意識したチョッパーのスタイリング要素を整理する。第二章、第三章では、前章の内容を下敷きに70年代、80年代のFXシリーズのスタイリングについてチョッパーとの異同を検証してゆく。

I チョッパーのスタイリング要素

チョッパーのスタイリングとその部品構造

本章では、チョッパースタイルを成立させる部品構造について考察する。チョッパーは、暴走族が盗難車や中古の古いH-Dモデル(例えば別表I-①)を改造したことに始まる。50年代までは、軽量化を目的として風防やサドルバッグ、フェンダーといった外装部品を除去し、

シャーシ構造を出来る限り露出させる方法が一般的だった。それが60年代以降、次第に改造そのものの過激さを競うようになり、様々な換装や加工を施すなかで一つのスタイルへと定型化していく⁶。その典型例を図2に示す。



図2：1975年のチョッパースタイル

ところで「ロー、ロング&ビッグ」は、アメリカの自動車を形容する表現としてよく知られるが、70年代のチョッパー専門誌でも、例えば「このハードテイルは、あなたのバイクの全長を伸ばすだけでなく、車高を低くおさえ、"ロー&ロング"なプロフィールを生み出します。」⁷というように、チョッパーの表現として使用されているのが見て取れる。この文章から考えれば、「ロー」とは車高の低さ、「ロング」とは全長の長さを示すと考えられるものの、この解釈ではチョッパーの形態的特徴を十分に言い表しているとはいえない。そこで改めてチョッパーを見よう。フロントエンド（フロントエンド：前輪、フロントフォーク、そしてフォークをフレームに保持させるトリプルツリー、そしてライトなどの機器類からなるアッセンブリの総称）の突出に対応してフレーム前方が持ち上がり、相対的に車両後部が低く抑えられることで、一種の三角形のシルエットが生じている。ここから捉え返せば、チョッパーにおける「ロー」そして「ロング」とは、こうした三角形のシルエットを創出する、車両前後の相対的な高低差の強調と、極端に長いフロントエンドによる突出感の強調を含みうるものとして理解すべきであろう。本稿では、これをもって以降の比較考察におけるスタイルの指標としたい。

次にこの印象を形成しているチョッパースタイルの部品構造について見てみたい。チョッパーの事例で最も頻繁に見られるのが、フロントエンドの換装ならびに延長である。チョッパーでは、旧H-Dモデルの標準装備であった緩衝機構の露出する「スプリンガー」というフロントエンドが好んで使用される（図3）。アフターマーケットが萌芽する以前は中古のフォークアセンブリを個別に溶接延長していたが、60年代に入るとスプリンガーを基にしたアフターマーケットの量産品が流通し、基本的には簡単な交換作業ですむようになった。パーツメーカーはモデル別に純正部品よりも6～18インチ（15～45cm）延長したフォークを3～4種類用意している⁸。このような延長された部品の普及は、もちろん市場の要望を商品化したものに他ならないが、70年代より剛性向上の見地から従来使用されていた軟鋼の代わりにクロームモリブデン鋼を使用するようになり、それが部品の極端な延長を呼び込んだとも考えられる⁹。

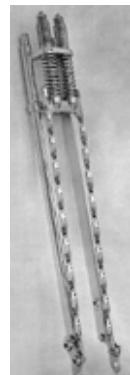


図3

しかし、フロントエンド以上にチョッパーのスタイルを左右するものとして重視されていたのが、フレームの換装である。チョッパーでは旧H-Dが使用していたリジッド（rigid = 固

定された) フレームを使用する。1958年以前の H-D 製品では、後輪にサスペンションをもたず、後輪をフレームに直接固定していた。この構造は、ハンドルポスト(ハンドル及びフロントフォークの受部)からバックボーン(図4-①)パイプを通じて後輪軸まで直線状にフレームパイプが伸びる「ライン」¹⁰と呼ばれる特徴を生む。これが車両前部との相対的な高低差を生んでおり、フロントエンドと共にチョッパー同様三角形のシルエットを創出する(図5)。

アフターマーケットのリジッドフレームは、旧 H-D のフレームと基本構造を一にするものの、延長したフロントエンドに対応するために溶接加工が施される点で異なっている(図6)。最も一般的な方法は、バックボーンパイプ(図4-①)ならびにダウンチューブ(図4-②)を延長し、ハンドルポストの取付角度を変更するというものである。これについては、当時カタログ販売で部品を大量供給していたパーツメーカーでは、フロントエンドの取付角度(レイク角、図4-③)を純正よりも約10~15度開き、フレームパイプを上方に2~10インチ(5~25cm)延長したものを製作しているので、この加工方法ならびに範囲が一般的であったと推察される¹¹。

これらの延長加工したパーツの組み合わせによって、ある程度車体を水平に保ちつつフロントエンドを延長することができ、さらに操舵部が高く持ち上がることで車両前後の高低差を強調できる。図2と図5を見れば明らかなように、チョッパーは旧 H-D モデルに把握された三角形のシルエットをより強調しているのがわかる。

チョッパースタイルから導かれる課題

以上のことからチョッパーとは、旧 H-D モデルのスタイルをシャーシ部品の延長加工によって強調させたものとして理解できる。しかし以下の問題を鑑みれば、チョッパーのスタイリングはメーカーにとって容易に受け入れられないものである。まず、その部品構造における走行特性の問題である。本来総合的な性能バランスの上に成立する MCにおいて、カスタマイズは、ある一つの動力性能を極限化するために他の要素を犠牲にするという面をもつ。例えばフロントエンドを延長すると、ホイールベース(車輪間の距離)が増加する。これにより、エンジン出力の向上に伴う加速時や高速走行時の直進安定性は向上するが、その反面低速時の旋回性は悪化する。

次に、アフターマーケット部品の品質の問題である。最小限の部品構造で最大限の出力を支

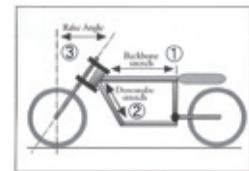


図4：レイク角とパイプの延長



図5：1936年型 EL



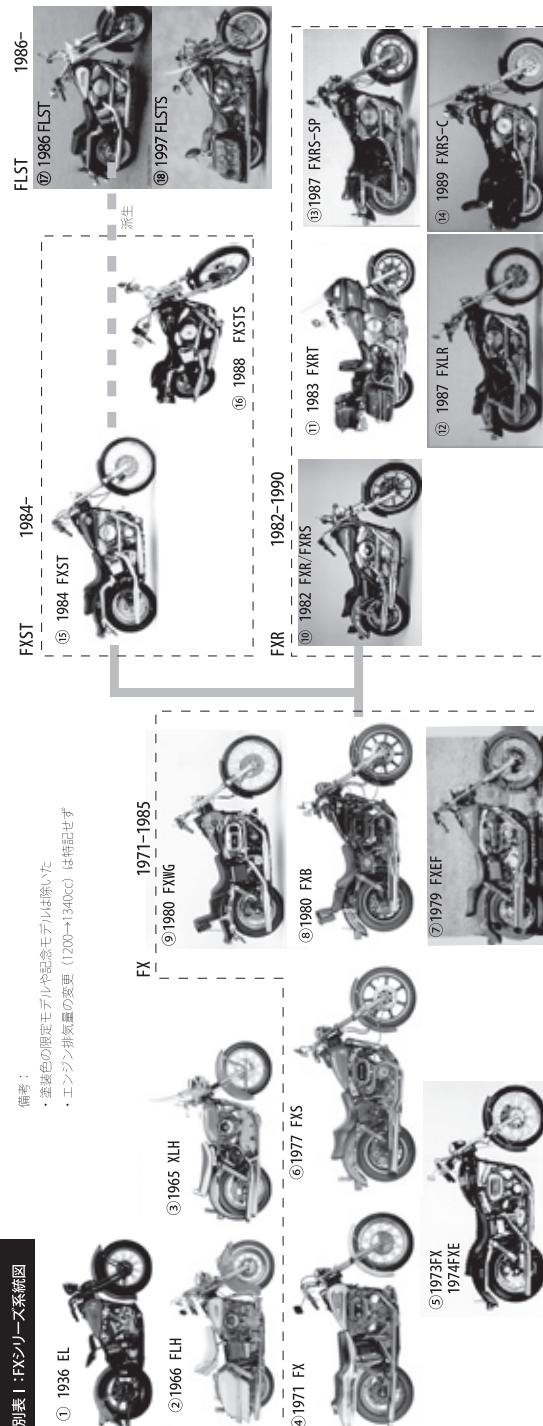
図6：アフターパーツのリジッドフレームの一例。前後の高低差が強調されている。

別表Ⅰ：FXシリーズ系統図

卷三

塗装色の限定モデルや記念モデルは除いた
エンジン排気量の変更（1300→1340cc）は特記せず

工事実施の効率化(3400) 第1回



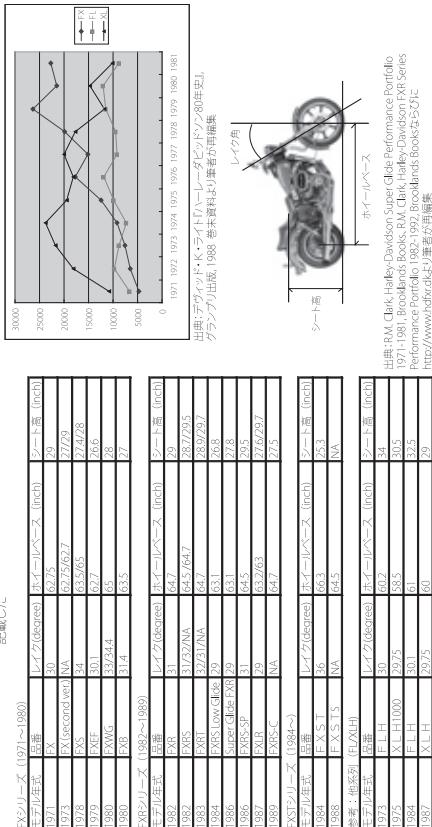
1936 E.L.: リジッドフレーム／スプリング式フロントフォークを搭載
1966 E.L.: リアサスペンション付きのフレームを装備

別表
1936 E-L: リジッドフレーム/スプリング式フロントフォークを搭載
1966 E-L: リアサスペンション付きのフレームを装備

別表 II：各モデル諸元

備考：同一モデルにおける複数の数値のは、各記事に掲載された諸元から、数値の異なるものを

別表III：シリーズ別生産実績推移



える MC では、材料強度や構造強度、加工精度は品質に重大な影響を及ぼす。とりわけ旧式のシャーシに極端な加工を行うチョッパーでは、根本的に剛性は不足している¹²。しかし当時のパーツメーカーは必ずしも専門知識や技術力、生産設備を整えていたとは限らず、粗悪な部品も多く流通していた。特にアフターマーケットが隆盛を極めた70年代前半には粗製部品に起因する事故が多発し、訴訟へと発展するケースも多かったという¹³。こうした事態は H-D の責任外であるとはいえ、他ならぬ H-D の改造車であるという限りにおいて、企業の信頼を失墜させかねないものであろう。こうした問題を考えると、次章で述べる H-D の製品開発においては、危険な改造というイメージを払拭しつつ、どのようにその特殊なスタイルを再現するかという困難な要求が課せられていたと推察されるのである。

II H-D におけるチョッパーの模索：70年代

シャーシ部品の構造とその加工

以下の章では、前章で把握したチョッパーのスタイリングを下敷きに、H-D の FX シリーズを検証してゆく（各モデルについては別表 I を参照のこと）。FX シリーズはツアラー（長距離用）である1966年型 FL（別表 I - ②）のフロントエンドを、軽量スポーツの XL（別表 I - ③）のものに換装したシャーシを基本アセンブリとする。よってフレームは1958年型 FL より採用された、今日一般的な仕様のフレームである。このフレームでは、後輪部がフレームから分離したスイングアームと呼ばれる機構で懸架するために、リジッドフレームに見られたような「ライン」が存在せず、フレーム前後での高低差が生まれない。つまり、このフレームの構造では、チョッパースタイルの重要な要素である三角形のシルエットが生まれない。

では、FX シリーズはどのようにチョッパーを表現してゆくのだろうか。はじめにチョッパーに不可欠であった部品の加工の有無について見る。ここでは各モデルの諸元を参照しながら考える（別表 II）。現在 H-D は過去のモデルを体系的に網羅した資料を公開していないため、現段階では個々のモデルにおける部品仕様を把握することは困難である。したがって今回は雑誌記事が掲載している諸元ならに雑誌記事での記述を参考しつつ考えたい¹⁴。まず、初期の FX（別表 I - ④）や FXE（別表 I - ⑤）では、レイク角は FL と変わらないため、フレームのハンドルポスト部には加工を加えていないことがわかる。しかしホイールベースが FL よりも増加している。このモデルの部品仕様に関しては、21.5インチの FL のフロントフォークを23インチの XL のものに換装したこと、そして前輪のホイールを FL の16インチから19インチに変更したことが判明している¹⁵。だが FL とのホイールベースの差が2.5インチに及ぶことを考慮するならば、上述の処理以外にも何らかの仕様変更が行われている可能性は否定できない。

次に1977年のFXS（別表I-⑥）以降のモデルでは、レイク角が拡大し、ホイールベースが増加すると同時にシート高が下がる。ここでは明確に、フロントエンドの突出としての「ロング」と前後の高低差による「ロー」というチョッパースタイルとの同調が確認できる。これらのモデルでは、FXSで2インチ、1980年のFXB（別表I-⑧）やFXWG（別表I-⑨）においてもサイズは不明であるもののフロントフォークの延長を行い、さらに後輪のサスペンションも同時に短縮していたことが記事中に記載されている¹⁶。加えてレイク角の拡大は、フロントエンドの延長を補佐し、その突出感を演出する重要な加工であるが、例えばFXWGにおいてはチョッパーのようにフレームを加工するのではなく、トリプルツリー（図7の破線部分）でレイク角を調整していた¹⁷。よって、各モデルの生産におけるフレームの互換性という観点から考えれば、その他のモデルでもこの方法に準じて調整されていたものと思われる。



図7

外装部品による三角形の演出

とはいえる数値を見る限り、部品そのものの仕様調整の度合いは、前章にみたチョッパーにおける加工よりもかなり控えめである。FXシリーズにみるチョッパーらしさは、むしろ外装部品によってもたらされる要素が強いように思える。そこであらためて最初のモデルである1971年のFXを見よう。まず、先に述べたようにこのモデルではフレームの構造上「ライン」が実在しない。しかし、代わりにガソリンタンク上面の傾斜が「ライン」を擬似的に創出しており、これがチョッパーに見られた三角形のシルエットを想起させる契機を生んでいる。この特徴は同じガソリンタンクを使用した77年以降のモデルにも共通するものである。

次に、このタンクで生じた「ライン」の契機を車両後方に収斂させてゆくものとして、シート形状を挙げることができる。71年のFXではリアフェンダー一体型のポートテイル（船尾型）シートのウォリュームが災いして、この印象はうすい。しかし座面の低い段つきシートを採用する77年のFXS以降では、シート座面の傾斜が、タンク上面の「ライン」の契機を継承し後方へと収斂させてゆくのがわかる。

これらガソリンタンクとシートの組み合わせによる「ライン」の表現は、先述した部品調整と共に1977年のFXSより始まるものであることに注目できる。H-Dの経営陣の一人であり、かつチーフデザイナーとして今日までデザインを手掛けるウィリー・G・ダビッドソン（以下通称を使用しウィリー・G）は、FXSのデザインコンセプトについて「カスタム、ローライディング（Low Riding）のFXE、ユニークなエンジンフィニッシュ、ディティールとトリムはマシンを特別クラスに仕立てること。」¹⁸と述べ、スタイリングによって差別化したモデルと

して位置づけている。スタイリング手法、そして言及にある「ローライディング」という言葉、ならびにこのモデルの「ローライダー（Low Rider）」という名称からは、チョッパーのスタイルに対するデザイナーの意識的接近が窺える。

こうした意識は1980年のFXWGのスタイリングで顕著に見て取れる。このモデルはウイリー・Gが「クラシック・チョッパーに対する我々的回答」¹⁹と述べるように、70年代に普及していたチョッパー用部品のデザインをそのまま採用し、ディティールの本格性を高めたものである。このモデルがフロントフォークの延長やレイク角の拡大を行っていたことは先に述べたが、さらにホイール径を従来の19インチから21インチに変更したことによって、他モデルと比べて車体前部が持ち上がって車体前後の高低差がより大きくなり、結果的に三角形のシルエットが他のモデル以上に強調されていることがわかる。

以上の考察から、70年代の一連のスタイリングをまとめよう。FXシリーズは、その製品化において前章の最後で述べたような課題を解決すべく、異なるシャーシ構造の下で「ロー＆ロング」の再現を試みたものとみなすことができる。具体的には、フロントエンドの換装、シャーシ部品の仕様調整、ならびに外装部品の換装という方法が確認できた。しかしチョッパーのスタイルはシャーシ部品の延長加工に依存しているのに対し、FXシリーズはそのような加工の再現には慎重であり、むしろ外装部品による擬似的演出に依存する部分が大きい。こうした特徴を見るに、量産品としての水準の確保、あるいは部品生産の効率性を優先するために、70年代のFXシリーズに独自のスタイル解釈といったものは見ることができず、本稿冒頭で述べたようなチョッパーの「制度化」をどう懷柔するかという課題はまだ解決されていないといわざるをえない。とはいっても、このスタイリングは販売面においてある程度成功を収めている。スタイルが確立する1977年ごろより従来XLを選択していた消費者がFXシリーズへと移行し、H-D製品の主力商品として受け入れられていくのが見て取れる（別表III）。

III H-Dにおけるスタイルの二系統化：80年代

次に、80年代のスタイルについてみてみよう。80年代のFXシリーズは別表にみるように二系統化している（別表I）。これはフレームの違いと、異なるキャラクターブリーフによって製品展開するものであった。本章ではこの二系統化の流れに沿って考えてゆく。まず80年代の企業の状況について触れておく。

70年代におけるH-Dの増産体制は、物流コストの増大や製品の品質低下を招き、経常利益を食いつぶす結果を招いてしまう²⁰。結局AMF社はH-Dの売却を決定し、これを契機に81年H-Dは役員によるLBO（leveraged buyout：買収対象企業の資産を担保にした負債による企業買収）によって再び独立する。しかし北米市場の景気後退と日本車の市場優位のために、

H-D 製品の国内シェアは15%台にまで落ち込み、企業は存続の危機に立たされてしまった。この危機的状況に対し、H-D は財務の再編ならびに労働力削減、在庫管理の外注化など不断の努力を行っている。とりわけ二つの最重要課題があった。まず艤装と部品の両面に及ぶ品質改善である。これについては日本のジャスト・イン・タイム方式を参考にした生産管理システムの導入、そして工場労働者の意識啓発と技術教育、さらに日本製部品の採用などといった改善策が実施されている。次に他メーカーに伍す性能の獲得である。これについては1982年、AMF 時代からの開発が実を結び、燃費、出力、信頼性の面で大幅に進化を遂げた新型エンジンが16年ぶりに完成する。80年代の H-D はこうした苦難と希望の中で、業績を回復する新モデルの開発が急がれたのである。

FXR シリーズ（1982～1992）

82年の FXR / FXRS（別表 I - ⑩）から始まる FXR シリーズは、70年代の FX シリーズの次世代シリーズとして位置づけられている²¹。このシリーズでは、FXR フレームと呼ばれる新開発のフレームが基本となる。このフレームは振動を抑制するために、エンジンを直接フレームに固定せず、クッションゴムを介して固定する。したがってエンジンを構造材として使用できないため、シャーシ剛性を補うべくバックボーンパイプに角型鋼管を使用し、シート下に新たにフレームパイプを追加している²²。

しかしこのフレームの刷新においても、70年代同様チョッパーの「ライン」を外装部品によって補完するアプローチが認められる。各モデルを追うと、ガソリンタンクとシートによる「ライン」の創出が継承されていることがわかるのだが、新たな傾向として、シート底面に沿つて成型されたカバーが付加される。これによりフレームパイプの追加によって疎外される「ライン」を補完し、視線を後方へ収斂させることが可能となる（図8）。



図8

しかし FXR シリーズは、他シリーズのスタイルやキャラクターとの融合が認められる点で、70年代の展開とは異なる。FRP 製の風防やサドルバッグを装備した FXRT（別表 I - ⑪）、さらに脱着式の風防とサドルバッグを装備した FXRS-C（別表 I - ⑭）はツアラー・モデルである FL 系のスタイルを探りいれたもので、チョッパーには存在しなかったものである。この製品展開は FX シリーズの設計コンセプトに何らかの変化を生じていることを予測させる。

そこで各モデルの諸元を見てみよう（別表 II を参照）。まず82年と83年のモデルでは、レイク角はそれほど増加しないものの、ホイールベースが70年代に比べて増加傾向にある。この特性については新フレームの仕様が影響していることも考えられるが、いずれにせよ直進性の強い走行特性を表している。しかし逆にシート高は70年代よりもかなり高く設定されており、

「ロー」の表現とは明らかに異なる。

しかし、マイナーチェンジを経たFXRS（1984）／FXR（1986）、上位モデルのFXLR（別表I-⑫）では、ホイールベースとレイク角が縮小する傾向にあり、上述のモデルと逆の傾向を見せる。これは初期FXRモデルに見られる直進性の強さを是正し、旋回性を向上させるものとして解釈可能である。また、FXRSとFXRにおいてはシート高の低下が認められる。雑誌記事では80年代前半モデルのシートの高さが不評であったために是正されたという記述があるが、これはスタイリングというよりも、むしろ乗車姿勢からくる処理と考えた方が自然であろう²³。さらにFXRSのスポーツバージョンであるFXRS-SP（別表I-⑬）では、再びレイク角、ホイールベースともに増加傾向に転じ、シート高も上昇する。このフロントエンドの処理については、制動時の挙動を安定させる機構ならびに旋回性の向上を目的としたものであることが判明しており、チョッパーの演出を意図しているわけではない²⁴。

このようにFXRシリーズは、諸元上ではチョッパースタイルとは同調しない部分をもつ。この傾向を先述した80年代の企業を取り巻く状況から考えた場合、日本車への対抗として、品質改善と共に基本性能を向上させ、標準的なMCとしての汎用性を高めようと試行していくことと関連付けられる。これは雑誌の試乗テストなどで「H-Dを20世紀前半から後半のクリエイティビティに進化させた」²⁵と、性能の高さを評価されているように、FXRシリーズのスタイリングにおける方向性であったと理解できる。

FXSTシリーズ（1984～）

次に、80年代のもう一つの系統であるFXSTシリーズについて見よう。このシリーズは、チョッパーのリジッドフレームを新開発の「ソフトail（Softail）」フレームによって再現した、1984年のFXSTソフトailに始まる（別表I-⑮）。このフレームは、後輪のサスペンションを内部に隠すことで、外見上はリジッドフレームに見えるという画期的な構造をもつ（図9）。したがってステアリングポストからタンク上部、シート底部に沿って下降する「ライン」が後輪軸まで至る。これにより三角形のシルエットがより明確に把握できる。次に諸元を見ると明らかなように、FXSTはこれまで最も「ロー＆ロング」に接近した値を示しており、意図的なチョッパーへの傾倒がうかがえる（別表II）。外装もチョッパー専用部品のデザインを採用した1980年のFXWGに準じており、チョッパーの本格性を高めている。



図9

このシリーズではフレームに続き、スプリンガーフロントエンドを再現したFXSTSスプリングーソフトailを1988年に発表する（別表I-⑯）。このモデルではチョッパーのようなフ

ロントエンドの極端な延長までは再現されていないが、フレームや外装部品とあいまって、FXシリーズの中では最もチョッパーに近い仕様となっている。このようなFXSTシリーズのスタイリングは市場で好評をもって迎えられ、米国内市場のMC業績が低迷する中、発売初年度の1984年には前年比31%の業績向上を果たし、FXSTS発売時の1988年には米国内市場が28%落ち込む一方で、14%増の販売実績を記録している²⁶。

しかしFXSTシリーズではむしろ、チョッパーの本格化の路線が受け入れられたにも関わらずチョッパーとしての意味づけからは離れてゆく点に注目できる。FXSTSの88年の広告を見ると、「It's Spring Time Again. (再び、スプリングの時代)」「The New Springer Softail. Historic Style. Modern-Day Ride (新しいスプリンガーソフテイル、歴史的スタイル、現代の性能)」²⁷というコピー、そして36年型ELと並ぶFXSTSが確認できる(図10)。これは文字通りスプリンガーフロントエンドの復活を、その先駆モデルであるELとの並置によって表現したものであるが、このビジュアルならびに「歴史的スタイル」という言葉は、FXSTSに表現されているチョッパースタイルをも旧モデルの延長線上に位置づけようとしているように読める。また、リジッドフレームやスプリンガーフロントエンドは、他シリーズであるFLモデルに採用され、「1949年ハイドラグライドのスタイリングエレメントが反映されている(FLST)」「FXSTSスプリンガーが初期のチョッパーのフロントエンドを模倣しているのに対し、このヘリティジスプリンガーは1948年のFLを踏襲するものだった(FLSTS)」²⁸と、チョッパーではなく自社の旧モデルとの関連性によって語られている(別表I-⑯および⑰)。この展開からは、そもそもそのスタイリングの契機となったチョッパーという出自を、自社の歴史的文脈に読み替えてゆくH-Dの意識が読み取れるのである。

これは、もともとチョッパーのスタイルが旧H-Dモデルに由来するものであった事実を思い起こせばごく自然な発想かもしれない。だが企業をめぐる状況を考慮した場合、当時日本の各メーカーがFXシリーズに類似したモデルを市場投入していた事実が大きな動機として浮かび上がる。これらの日本製MCは外装部品やエンジン形式などでH-D製品を意識し、また価格もH-D製品よりかなり低価格に抑えられていた(図11)²⁹。こうした競合に対して、例えば1982年のFXRの広告などではスタイルやエンジンの独自性を訴えているものの、汎用的なスタイルや性能を狙ったFXRシリーズでは、日本車と差別化できるほどの決定的な要素を認めることはできない³⁰。

この経緯において、ソフテイルフレームの採用に一つの契機的意味を見出すことができる。



図10：FXSTS の広告



図11：1981 ヤマハ XV750

ソフテイルフレームは、当初はアフターマーケットにて製造販売されていたが、1982年にH-Dとパーツメーカーの間でパテント譲渡契約が交わされたものである³¹。ウイリー・Gは、80年代の低迷期にH-D内で飛躍的に業績を回復するモデルの必要性を感じており、ソフテイルフレームの採用を思い立ったと述べている³²。したがって、まずH-Dは、日本製MCと自社製品の差別化の手段として、チョッパーの本格化、すなわちソフテイルフレームの採用を発意したものと考えられる。だが、将来のモデル展開あるいは日本車との競合を考えた場合、チョッパーの採用ではなく旧H-D部品の復活という歴史的文脈を前面化した方が、性能競争や価格競争に翻弄されることなく、唯一H-Dだけが持つうる価値に根ざした製品展開ができるという意味で有利であろう。このような戦略的思惑から、H-Dは先に見たようにチョッパーの読み替えを行っていったものと考えられるのである。

80年代の二系統化の意味

以上考察してきた80年代のFXシリーズの二系統化についてまとめる。80年代のスタイルは、70年代を継承しつつ独自の展開を模索した段階として理解できる。FXR、FXSTの両シリーズにおける、現代的性能と歴史的スタイルという方向性は、相補的にチョッパーを翻案したものとして把握できる。振り返ると、FXRシリーズでは、チョッパースタイルを量産品としての水準におさめた70年代の指向性を発展させ、さらに現代のMCにふさわしい基本性能の獲得を目指した。さらにH-Dの場合、FXSTシリーズにおいてチョッパーを自社の伝統へと読み替えることで、他メーカーに対する市場優位性の獲得を目指した。この意味において、H-Dは自らをチョッパースタイルの中心的存在として位置づけ、本稿冒頭で触れたような「制度化されたチョッパー」という言葉に象徴されるネガティブな意味合いを懷柔したと考えることができる。

ただ、それはスタイルをメーカーが占有し、カスタマイズという消費者の創造行為を否定したわけではない。今日、H-Dはアフターマーケットのチョッパーに対しては、依然厳しい態度を崩していないものの、一方で製品カタログに様々なカスタマイズ用部品を揃え、カスタムH-Dのコンテストを開催するなど、カスタマイズという行為自体はMCの最も魅力的な楽しみ方として積極的に推奨している。またウイリー・GはH-D復活の原動力となったFXSTについて、「新しいFXSTソフテイルは、スタイリングの水準を引き上げた上、ユーザーが個性的なカスタムを施せる良きベース車両となった。」³³と回想する。これらを新たな事業展開を呼び寄せる戦略として見るにせよ、ここには消費者によるカスタマイズを排除するのではなく、むしろ消費者と製品との関わりを強める行為として一般に開くメーカーの態度が見て取れる。このメーカーにおけるカスタマイズ観については改めて別稿にて考察したいと思うが、ここか

ら考える限り H-D は、チョッパーの採用を通じて、一般の消費者にカスタマイズという新たなMCの受容を開いた、換言すれば、カスタマイズして乗るMCのスタイルを、H-D をもつて消費者に示した、と考えることもできるのである。

むすびにかえて：本稿の意義と今後の方向性

カスタマイズやレストア（修復）といった製品受容について考察する J. T. ボレックは、カスタマイズが個人的営為というよりも集団的営為であり、そこで生まれるスタイルが、彼らのあいだで共有される一種のノーム（norm：規範）に依拠する点に注目する³⁴。H-D によるチョッパーの採用においても、そのようなノームをどう懷柔するかが問題であった。しかしその懷柔がスタイルの画一化と消費を招くのではなく、文化的な拡張性や持続を生むためには、メーカーがノームそのものを更新してゆくこと、すなわちカスタマイズにおける新たな意味や価値を生み出してゆくことが不可欠である。この意味で、本稿が考察した H-D の FX シリーズは、MC をめぐるモノ文化全体の中でメーカーの位置づけを再検討する、一つのモデルケースであったといえよう。

ところで製品受容の特殊な形式であるカスタマイズは、2つの領域において研究されてきた。一つは、80年代のサブカルチャー研究における社会集団の研究である。ここでは、例えばボレックが述べるように、大量生産された消費財に対する集団的反抗といった、一種のカウンターカルチャーとして扱われる³⁵。もう一つは、ここ数年から注目されるようになった「マス・カスタマイゼーション」と呼ばれるマーケティング理論との関係である。ここではマスプロダクションのさらなる効率化とフレキシビリティの両立によって、個別客の多様な要求に対応した製品の供給として扱われる³⁶。こうした領域の方向性を本稿の考察と重ねあわせるならば、筆者はむしろこの2つの領域の交錯、すなわち「サブカルチャーと企業マーケティングの共生関係」³⁷ という視点の下にカスタマイズ研究を行う必要があると考える。たしかに、本稿で見たような関係が一般的な製品デザインにおいてどの程度存在するのかという問題はある。とはいえたマスプロダクションの時代を迎え、「大衆」ではなく多様な価値観やライフスタイルに生きる「集団」としての消費者に訴求するデザインが求められつつある現在、消費者の製品受容をも含めたデザインプロセスのあり方を問う本稿の意義は大きいと考える。

註

1 同国には Buell というメーカーも存在するが、H-D の傘下企業である。

2 以下の経緯については Harry V. Sucher, *Harley Davidson The Milwaukee Marvel*, A Foulis, 1981, ブロック・イエイツ『ハーレーダビッドソン伝説』、早川書房、2001、リッチ・ティアリンク／

- リー・オズリー『ハーレーダビッドソン経営再生への道』、翔泳社、2001、デヴィッド・K・ライト『ハーレーダビッドソン80年史』、グランプリ出版、1988、Willie. G Davidson, *100 years of Harley-Davidson* 日本版、ネコパブリッシング、2003を参照
- 3 出水力「M C 技術の模倣から再創へ」、山田奨治編『模倣と創造のダイナミズム』勉誠出版、2006に所収、pp124-125を参照
- 4 森山貴之「Chopper：集団のデザイン？」、『デザイン理論』50号、意匠学会、2007に所収、pp93-108
- 5 Sucher, p244
- 6 同
- 7 *BIKE BIBLE*, Fall 1976 Vol. 1, No. 3, CAT Publications, p68に掲載された、AEE 社の広告
- 8 *Jammer's Handbook No. 3*, Paisano Productions, 1975, pp91-92 ならびに前掲 *BIKE BIBLE* pp70-71
- 9 *Hardcore Chopper*, Jul. 2008, BRAIN. Inc, pp28-33
- 10 Greg Field, *Harley-Davidson Softail*, Motorbooks, 2003, p9
- 11 前掲 *Jammer's Handbook* pp 70-75 ならびに *BIKE BIBLE* p68
- 12 和歌山利宏『図説バイク工学入門』、グランプリ出版、1994、pp103-121を参照
- 13 『History of the Chopper アメリカン・バイク チョッパー職人の伝説』(DVD) 角川書店、2007における元 Street Chopper 誌チーフエディター、Bob Clark ならびに Steve Stillwell へのインタビュー
- 14 ホイールベースはスイングアーム部におけるチェーンの張り調整によって、シート高は縫製ならびにクッション材の成形によって個体差が生じるため数値のばらつきが見られるが、およその傾向は判断可能である。
- 15 前掲 *Jammer's Handbook* p34
- 16 "HARLEY-DAVIDSON FXS LOWRIDER," *Custom Bike*, July 1978, Cycle Guide Production Inc. に所収、p27、および R. M. Clark, *Harley-Davidson Super Glide Performance Portfolio 1971-1981*, Brooklands Books, p112
- 17 Clark, p102
- 18 Bob Clark, "Harley's FXS Low Rider", *Street Chopper*, Aug 1977, TRM Publications に所収、p43
- 19 Willie. G, p196
- 20 以下の経緯については註 1 と同じ
- 21 Tod Rafferty, *The Complete Harley-Davidson A Model-By-Model History of the American Motorcycle*, Motorbooks International, 2001、香山知子『ハーレーダビッドソン物語』、グリーンアロー、1993、pp118-119、ならびに『ハーレーダビッドソンヒストリープック』、ハーレーダビッドソンジャパン株式会社、2006の巻末系統図を参照
- 22 Rafferty, pp120-121
- 23 R. M. Clark, *Harley-Davidson FXR SERIES Performance Portfolio 1982-1992*, Brooklands Books, p53

- 24 同 p57, p83 FXRS-SP のホイールベースならびにレイク角の増加は、フロントフォークを 2 インチ延長したことによるものであるが、これはフォークの内部チューブ内に空気で加圧して伸縮量を調整できる「アンチ・ダイビング」機構を搭載するために処置されたものである。さらに車高の上昇についてはコーナリング時のバンク（車体を傾けること）で車体と路面の接触を避けるために、最低地上高を確保する目的で処置されたものである。
- 25 Sucher, p260
- 26 Field, p31 および p50
- 27 Willie. G, p217 の広告図版
- 28 Willie. G, p218 及び p238
- 29 『日本モーターサイクル史』、八重洲出版、2007ならびにライト、pp357-358
- 30 *100 Years of Harley-Davidson Advertising*, Melcher Media, Inc., 2002, p93
- 31 Field, p13
- 32 Willie. G, p216ならびに Field, p23
- 33 Willie. G, p235
- 34 J. T. Borhek, "Rods, Choppers, and Restorations: The Modification and Re-creation of Production Motor Vehicles in America," *Journal of Popular Culture*, Vol. 22, Spring, 1989 に所収、p98
- 35 Borhek 前掲書、その他研究動向に関しては森山前掲論文における註 4 を参照のこと
- 36 例えば B. Joseph Pine II, *Mass Customization*, 1993 (江夏健一、坂野智明監訳 『マス・カスタマイゼーション革命』 日本能率協会マネジメントセンター、1994)
- 37 John W. Schouten/James H. McAlexander, "Subcultures of Consumption: An Ethnography of the New Bikers," *The Journal of Consumer Research*, Vol. 22, No. 1, 1995 に所収、p43

図版

- 1 : Willie. G 前掲書
- 2 : 前掲 *Jammer's Handbook*
- 3 : 同
- 4 : Timothy Remus, *How to Build a Chopper from Bare Frame to Finished Motorcycle*, Wolfgang, 2001
- 5 : <http://home.planet.nl/~motors-20th-century/motors.html>
- 6 : 前掲 *BIKE BIBLE*
- 7 : Remus 前掲書
- 8 : Rafferty 前掲書
- 9 : Field 前掲書
- 10 : Willie. G 前掲書
- 11 : 根本健・ヤマハスポーツバイクのデザイン50年編集室 『ヤマハスポーツバイクのデザイン50年』、権出版社、2007

