

## バイク乗り（ライダー）は辛いよ

和田 宏

ライダーは辛い、と聞けば冷たい風雨に耐えて突き進むバイクを思い浮かべるのではないのでしょうか、外見は確かにそうですが、実はもっと本質的で内面的な辛さがあるのです、それに耐えなければならぬのがライダーである、

スポーツカーには出来ないがリッターバイクには出来ることがある、それを平然とやって見せる、そのためには日頃から感性と操縦技術を磨き、然るべき場面に遭遇した時、瞬時に適格に反応しなければならない、これは言い得て難しく辛いことである、そう云うシチュエーションは突然現れてあっという間に消える、

紅葉の季節、九十九折れの中央線の無い峠道を乗用車列と共に走るバイク、対向車線は車が見えないがノロノロ走行するのはやむを得ない事、ここでもし車列の動きが止まったら、「心眼」に100M前方の対向する観光バスが映ったら、ライダーは直ちに右へ出てどんどん進む、丁度カーブに対向バスがいて迷っている、しかし向き合った車との間は3M位空いている、ここがライダーのためのスペースである、手を少しオーバーに挙げて通り過ぎると前方のこちらの車線は無人で対向車線は数珠繋ぎの状態、こちらは気持ちよく走れる。瞬間の読みが問われる辛い場面です。

演歌の一節「稽古不足を幕は待たない 恋はいつでも初舞台」と同じではないかと言えば笑われそうだが、車列の動きが不審な時「心眼」に観光バスが映らなかったら、車の列に挿まれてノロノロ走る空しい「行」を続けなければならない。

ライダーは困った時に役立つテクニック身につけている、その一つがアクセルターンである、倉庫の片隅から方向転換して出てきたいとき、バイクにはリバースギヤがないからどうするか、代わりにアクセルターンができれば5秒で脱出できる、ところが必要に迫られてアクセルターンすると「そんな狭いところで、危ない」と言われる、こんなに辛いことはない、狭いところで使うべく練習を重ねてきたことを理解されないとは、ジャックナイフターンも便利なのに理解されない辛いことだ。

押し掛けを知っている人はちょっと年輩の方ですね、セルモーターが50CCスクーターにまで標準装備されていて、MFバッテリーが信頼性を保証する昨今では死語になりつつあるが、万が一の時、笑い話になるか涙の物語になるかは稽古次第である、リッターバイクではそもそもキックレバーが無い、バッテリーが弱くなったら押し掛けあるのみ、しかし四気筒は比較的掛かりやすい、やってみよう、路面の勾配を調べて低いほうへ押す、ギヤは四速、やってみれば何とかなるものです。

バッテリーの使い過ぎでセルモーターが回ってくれない時はどうしよう、鉛電池は回復します、キーを抜いて30分間待つのです、信じ難く非常に不安ですが大丈夫です、

50ccのスクーターから2000CCを超える排気量のバイク（トライアンフプロケット2300cc、3気筒）まで多種多様であるが、それぞれに存在理由がある、バイクを取り巻く人々はその動きに注目している、したがってそれらしく使って見せるべきである、

きっとバイクもそう思っているに違いない、1980年代はナナハンと400レーサーレブリカが格好良かった

そして21世紀の今はオーバーリッターバイクが楽しめるから素晴らしい、

1999年に登場したハヤブサ1300CCは、2000年にケニーロバーツがモトGPでチャンピオンを獲得した援護射撃もあって、世界最速のバイクとされ、巷の評価は高い、隼のオーナーは当然それを強く意識している、

筆者のイナズマ1200ccは、かつて最速バイクだった、車格は隼と大差ないと思いたい、ある時、信号待ちで隼と並んだ、

素早く観察すると、あちらはローギヤーに入れてクラッチを切っているらしい、それなら排気量に差があろうとこちらに有利、ニュートラルでクラッチもブレーキも触っていない、ここでブリッピングをしたら格が下がる、静かに待つ青信号、クラッチを握り同時にローに入れて繋ぎアクセルを開ける、イナズマ先行。次の信号も先行できた、ところが三つ目の信号機が青になった時あちらは棹立ちにのウィーリーで速さを主張した、これ以上は危ない、さようなら。こんなことは車格に差があればする必要はない4気筒のリッターバイクに乗っているからだ、辛いよ。

ワインディングロードで隼とやり合ったこともある、峠のパーキングを隼が先に出た、ほどなく小生も出発したがショートカットの旧道を選んだ、新旧の合流地点では小生が先行した、ほどなくリヤビューミラーにバイクの影、市街地までは5kmはある、抑え続けられるか、長い直線があれば隼の勝ちだが木立の間を抜けるワインディングロードで、見通し悪く、フィットやキャリーの追い越しもしなければならぬ、このような道路状況であればこちらが有利である、何故ならこちらはフィットのルーフ越しにその先が見えるのに、目線が低いハヤブサはフィットの横に並ぶまで前方が見えない、

対向車が見えたら急制動、怖くてもアクセルを倍の頻度操作しなければならない、明らかに格下のバイクなら抜かれても気にしなくてよい、しかしイナズマ1200は最速と言われたバイクである、簡単に抜かせるわけにはいかない、スズカサーキットで表彰台に立ったこともある血が騒ぐ、意地の張り合いになる、コーナーは一番奥でブレーキを掛け向きが変わったら急加速する車体の振じれがスティフナーで抑えていること感じながら、限界に近い、抜かれたら悔しい、しかし転んだら笑われる、こんな辛いこと好んですることではない、やっとなの駅まで来た、また休もう。隼だって辛いに違いない、

趣味の世界には拘りが付き物でそれに伴う辛さがある、向上心と辛さは表裏一体のもので一方だけが存在する事はない。サイクリング、ウィンドサーフィン、共に然り。

バイクは所有したらしっかり使わないと笑われる、状況の変化に応じてそれらしく使える操縦技術を持ち続けなければならない、だから、バイクは体力の限界を感じたら自ら付き合い方を判断しなければならない、筆者はサイズダウンを選んだ、乗り納めは250CCである、一方、自己完結型の趣味は高齢になるほど評価が高い、絵画や詩歌の創作がそれで死ぬまで衰えることが無い、この道を歩いている人は素晴らしい。以上