

兼重社長所有



愛車紹介



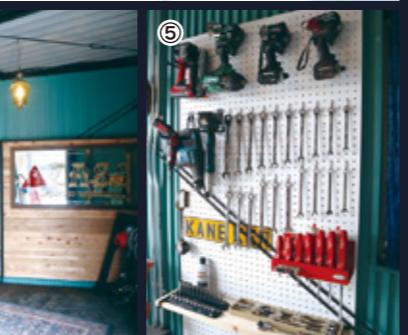
宮崎専務所有

Kawasaki 900super4 Z1B (1974年式)

Z1は1972年から1976年にかけて製造された、総排気量903ccのレジェンド車。ティアドロップ型のタンクからテールカウルへの流れるような美しいスタイリングと、ツインカムならではのハイスペックな走りで、瞬く間にライダーの心をつかんだ。上の写真は、左が兼重社長のカスタム仕様で、右は宮崎専務のZ1。兼重社長のZ1はさまざまな部品を自ら丁寧に取り付けた。ホイールなど足回りも上品な仕上げを心がけ“見る人が見ればわかる”カスタムに徹している。洗練されたスタイリッシュなカスタムは、生き方にも通じるというボリシーだ。



フレームの補強など、兼重社長自ら細やかなカスタムを施している。



①セカンドカーのNISSAN GT-R(2019年式)。2007年のデビュー以来、独自の存在感あるデザインを基調にパフォーマンスを進化させ続けている。しなやかで上質な大人の乗り心地と、プレミアム・スーパースポーツと呼ぶにふさわしい究極の走りを実現。室内の質感と快適性を高め、乗り手を非日常空間へといざなう。

②Z1のほかに、ハスクバーナとホンダのモタードバイク、ホンダの小型スポーツバイクがガレージに並ぶ。

③手づくりしたというバイクガレージの外観。

④バイクカスタムの他にも、50年代、60年代のアメリカンテイストを感じさせる雑貨やインテリアに惹かれる。ガレージの外観や、自らしつらえたレストコーナー、天井から吊るしたアンティークランプも、懐かしい雰囲気を醸し出す。

⑤ガレージの壁には整備やカスタムに使う工具が並ぶ。



「とにかくいいのが好き」という兼重社長のかたわらには、タンクとフレームだけの状態からカスタムした、1974年製カワサキZ1。生まれ年と同じ製造年の愛車だ。

カスタムコンセプトは、「走れるモノ」。一見ノーマルのようにも見えるモード一辺倒だ。ひたすら「攻める走り」をめざしてカスタムする。それを実感するため、平尾台や阿蘇、角島を一人で走る。それでも今は「走るより、走る方がずっと楽しい」と苦笑する。

心躍る割合はバイク8割、車2割で、いずれも好きなのは70年代の旧車。現在は仕事用のトヨタレクサスLSのほか、日産のGT-RとB110サニーカスタムに乗つており、かつてはケンメリ(スカイラインの70年代名車)や大きなアメリカ車も乗り継いだ。

とはいっても、カスタムもやり尽くした感がある、と兼重社長。今、脳裏にあるのは5000坪のサーキット場で、「大人がバイクやラジコン、スケボー、Xゲームみたいな遊びを楽しめる場所がつくりたい」と目を輝かせる。やんちゃな魂は、永遠に健在のようだ。

至福の時間

株式会社兼建 兼重繩史社長

「とにかくいいのが好き」という兼重社長のかたわらには、タンクとフレームだけの状態からカスタムした、1974年製カワサキZ1。生まれ年と同じ製造年の愛車だ。

カスタムコンセプトは、「走れるモノ」。一見ノーマルのようにも見えるモード一辺倒だ。ひたすら「攻める走り」をめざしてカスタムする。それを実感するため、平尾台や阿蘇、角島を一人で走る。それでも今は「走るより、走る方がずっと楽しい」と苦笑する。

父の影響で、物心ついた頃からスパンが遊び道具だった。捨てられたバイクを分解して遊びながら、構造を覚えた。小学校の卒業文集に記した将来の夢は「レーサー」。10代後半になると仲間と連れ立って走り回り、今までに乗り継ぐメグロ(かつての日本を代表するメーカー)のバイクを愛した祖

