

BS

失われしブリヂストンオートバイの伝説を求めて

探訪記

第5回

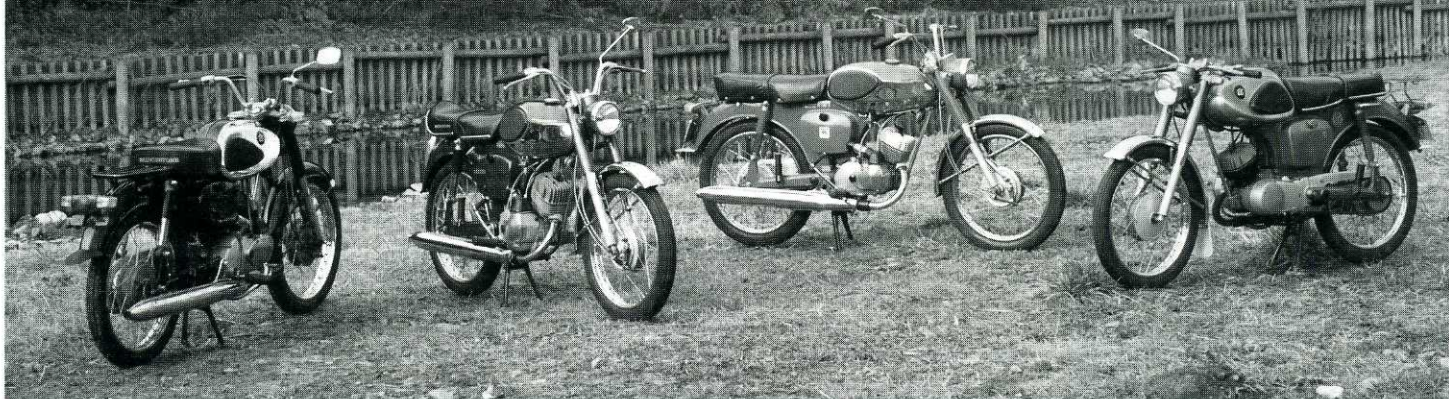
【著者紹介】

ふるたこうたろう。1969年生まれ。東京・世田谷にてピンテジスクーター専門店「ジャングルスクーターズ」(www.junglescooters.com)を'96年より開業。現在も盛業中。その傍らBSモーターサイクルにも興味をそそられて現在に至る。バイクは失われつつある「空冷2サイクル一筋」。好きなタレントは、「ほしのあき」。

名機誕生。 Here comes the BS90!!

1964（昭和39）年4月、満を持して発売されたブリヂストン90。いまだに名機の誉れも高いこのオートバイの登場により、ブリヂストンはようやく他社と対等以上に戦えるという自信を得た。そしていよいよ快進撃への第一歩を踏み出していくことになる。

文●古田孝太郎 写真●古田俊文(MAKE'S)



“お家芸”との格闘

販売不振のチャンピオンシリーズの起死回生を願って誕生したチャンピオンホームーではあったが、いくら改良を重ねたとしても、大局的に見れば、もはやチャンピオンをベースにしたオートバイ開発では限界が見えていた。だが当時のブリヂストンサイクル（以下BSC）上層部は、富士精密の技術による「伝統のBSチャンピオン」に対して、ある種盲目的なまでの信頼を寄せていた。そのため、すでにチャンピオンを超える性能のオートバイ



▲荒木恒雄（あらかぎつねお）1931（昭和6）年生、愛知県出身、77歳。静岡大学工学部卒業後、'53（昭和28）年丸正自動車製造入社、'61（昭和36）年ブリヂストンサイクル工業へ入社。ホームー以降のBSオートバイのエンジンのすべてを手がける。BSCがオートバイ開発から撤退後の'68（昭和43）年、東洋工業へ入社、2ストロークエンジンを担当。同社に11年間在籍の後、共立農機へ入社。'99年に退職するまで、45年以上にわたり2&4ストロークのエンジン設計を手がけた。

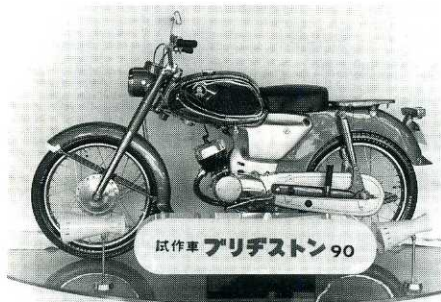
を手がけていたメーカーから新規採用された若手設計陣も、ひとまずチャンピオン系のリファインというワークオーダーをこなしつつ、一方で新規開発を進めていかなければならないという複雑な状況にあった。

丸正自動車からの入社組で、それまで同社で設計次長を務め、エンジン設計を担当していた荒木恒雄は当時のいきさつを語る。

「最初はホームー、チャンピオンのエンジンを自動遠心クラッチ化して、強制空冷ファンまわりの外観を手直ししました。その後、林（英次）さんとも話し合っ、やるなら最高のものを造ろうということで、全くの新規で90ccツインエンジンの設計に取りかかることにしました。まずスケッチを描き、木型を起こし、鋳物を吹く段まで行きましたが、上からの指示で突然計画はストップ。残念ながらお蔵入りになってしまいました」

'62（昭和37）年の段階で、早くも90cc空冷ツインエンジンの試作に取りかかっていたという事実は驚きだが（国内初の90cc空冷ツイン車の市販は、'66年発売のヤマハAT90）、これもライラックでの進取の気風を思えばごく自然なことだったのだろう。ところが強制空冷エンジンがBSモーター以来の“お家芸”

だと考えていた当時のBSC上層部にしてみれば、若手の技術者がいきなり試作した90cc空冷ツインは、どうやら理解の範ちゅうを超えたものようだった。残念なことにこの試作エンジンの資料は既に失われてしまい、これ



▲1963（昭和38）年の第10回全日本自動車ショー用に、2台製作されたBS90試作車の1台（もう1台は先月号で掲載）。こちらは後にBS90（スタンダード）となったものの原形で、車体のディメンションはほぼ完成しているが、エンジンはまだロータリーディスクバルブではなく、オーソドックスなピストンバルブ吸気方式だったことが分かる。

▶同じく'63年自動車ショー出品の試作車「ブリヂストン125」。ダブルクレードルフレームに前後18インチ。ロータリーディスクバルブ吸気、単気筒。実はこれこそ林が唱えたところの、本来の「BS90」として描いていたカタチに最も近かった車両ではなからうか。

