



◀かつて自らが生み出したオートバイを見つめる互いの眼差しは、40年の空白を感じさせないものだった。おふたりの偉大なる仕事に感謝。



▲丸正自動車時代の設計室の様子。Vツインの試作車を挟んで向かって右側が荒木、左側が林という、ごく身近な机の配置であったという。



荒木恒雄と林英次。丸正自動車～ブリヂストンサイクルの15年間にわたり、エンジン設計、車体設計のまとめ役として、数々の素晴らしいオートバイを手がけてきた、同い年のおふたり。しかも誕生日は2週間しか違わないという。そのほんのちょっとだけ早い荒木さんの77歳の喜寿を祝いに、林さんが40年ぶりに旧友の元を訪れた。チャンピオンホーマーから175ツインまで、彼らがブリヂストン時代に手がけたオートバイがずらりと並ぶ。試しに90スポーツのエンジンをかけてみると、小気味よい排気音が河原へと広がり、竹林の向こうに抜けていった。

オートバイを挟んでしばしの思い出話。ふたりだけが共有する親密な時間。再会の集合場所へオート

# 40年ぶりの “邂逅”

バイクを運ぶ道すがら、車内のスピーカーからRolling Stonesの「友を待つ」が流れた。40年ぶりだという旧友の再会にこれほどふさわしい曲もないなあと、その偶然にひとり沁み入った。1960年代、イギリスに育ったふたりの若者が“grimmer twins”としてロック＆ロールに夢中だったころ、日本では、this old boyたちが、やはり同じように最高にクールなオートバイを造り出していた。

以上を知る由もないが、もしこれが完成していればBSオートバイのラインアップはひょっとしてすべてツインで構成されていたのかもしれない。いずれにせよ新機種を開発するにあたり、荒木や林がまず直面したのは、「強制空冷は不要」という事実を社内の保守的な“対抗勢力”に対して検証し、納得させなければならないという、いわば「仕事以前の仕事」であった。

このちょうど同じころ、丸正自動車組に続いて富士自動車（通称ガスデン）からやって来た技術者たちは、入社後はまず開発（研究）部門担当として、やはりチャンピオンシリーズの改良を任されていた。同社でオートバイ設計に携わっていた調所武之は当時の様子をこう語る。

「BSCに入社したばかりのころは、出荷したチャンピオンのマフラー外れが多発し、従来の取り付けステーを廃止してスイングアーム締結にして解決するなどの不具合、クレームの対策処理を行っていました。中島飛行機の流れを汲む富士精密だから相当すごいものかと思っていましたが、いざ取り組んでみると、

どうやら自分たちが作っていたガスデンエンジンのほうが出来がいい。特徴とされた強制空冷ファンも損失ロスなのは明らかだし、走っていれば風が当たって自然空冷されるだろうから必要がないように思い、それを実証するためにファンを取り外し、新規開発のピストンバルブのシリンダーを取り付けた試作車を製作しました。これを赤城山に持ち込んで登坂テストや対焼き付き性テストを行うと、結果は良好。ようやく、これはやっぱり要らないよって話になったわけです」

こうした開発部門での研究データも積み重なり、社内ではようやく“強制空冷”の呪縛から解かれて、自然空冷の新型エンジン開発の必要性が認められるようになってきた。

### 最高の品質を求めて

荒木によれば「本来は4ストロークで設計したかったのですが、会社としては2ストロークで行けという指示でしたから単気筒の90ccとし、最高のものを目指しました。あとはカタチについては、この人（林英次）にかっこよくしてくれよって言えば何とかかなりま

すから、それでもう決まりですね」

このあたりのふたりの連携というかコンビネーションは見事で、ことオートバイの設計において、エンジンと車体の設計者がふたつのメーカーをまたいで15年間という長きにわたりここまで密接な関係、阿吽の呼吸でもって造り上げていった例を私はほかに知らない

▶'64（昭和39）年5月、BS90発売時に配布された店頭チラシ。当時の2輪&4輪誌を見ると、この銘柄で大量に広告が投下されており、新機種への力の入れ具合がよく分かる。またチラシの車両のように、ごく初期生産車のみチャンピオン用のタンクバッジが付けられていた。裏面はエンジンのカットモデルイラストで、ロータリーディスクバルブ吸気の説明と各種スペック解説がされている。

夜風をおこす出足  
ブリヂストン90



90cc/ロータリーディスクバルブ  
最高速 110 km/h (100km/h 100cc)  
ブリヂストンサイクル株式会社

最高速 110 km/h (100km/h 100cc)  
ブリヂストン90