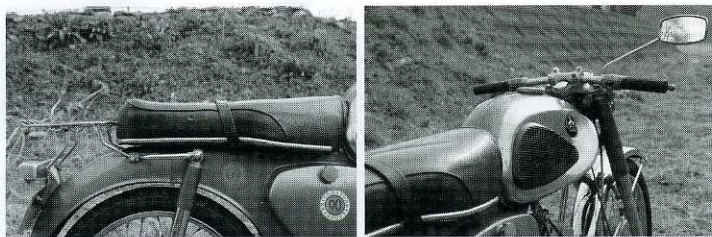


## ブリヂストン90ツーリング (1964)

※諸元はブリヂストン90と同一



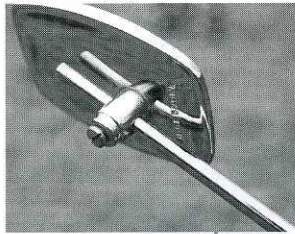
◀BS90の性能はそのままに、外装をよりスポーティーに仕上げたのがツーリング。ちょうどポラスメッキシリンダーを装備した上位機種90スポーツと、標準の90との中間機種に当たった。メッキフェンダー、低めのセミアップハンドル、ロングシート、ハーフチェーンケース、リヤキャリアなどで構成された姿は実に精かん。右エアクリーナーカバーのステッカーは、本来ツーリング用ではないが、後の“幻の”EA4スポーツ用の貴重なもの。こうした派生車は、ほかに輸出向けには“Mountain” “Trail”などの仕様が製作され、それぞれ好ましい意匠が与えられた。



▲BS90系に独特の、この逆P型ガソリンタンクへの愛着から、スポーツよりもむしろ、このツーリングを好むという愛好者も多い。確かに逆Pタンク、薄いシートから細身のリヤキャリアへと続く流れは、ライトメタリックブルーの塗色も相まって美しいラインを描いている。



◀ツーリングは本来、スポーツと同様のセミアップ型ハンドルが装着されるが、現車はオーナーの好みでさらに低いフラットバー（当時の社外品）に交換。それは'63年のプロトタイプを思わせる粋な選択だ。



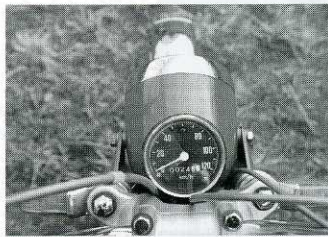
## ブリヂストン90スポーツ (1965)



■ボア×ストローク50×45mm 88cc 最高出力8.8ps/8000rpm 最高速度105km/h 車重80kg 前進4段 点火方式フライホイールマグネット 始動方式キック式 タイヤ前後2.50-17 4PR



◀アルミ製ポラスメッキシリンダーを装備したスポーツモデルが90スポーツ。撮影車は中でも珍しいアジア向けの輸出仕様車で、日本国内、米国向けの90スポーツとも異なる実に興味深い車両だ。この輸出型のフレームには通常、分離給油のエンジンが付くはずだが、混合仕様エンジンが搭載されている。しかも米国向けには未設定の国内仕様のウインカー類が装備され、またスポーツ系には珍しい実用車テイストのフルカバードチェーンケースが付属するというなんとも不思議な折衷仕様。塗色もオリジナルの朱赤であり、サイドカバーも同色のPBC成形色。さらにこの組み合わせのオリジナル度に関しては、付属の新車時からの上尾工場発行のドキュメントによってしっかり保証されていた。



▲これが新車時からの実走行距離、なんと驚きの245km!! 輸出仕様車にも関わらず、マイルではなく、キロメートル表示などところどころが新鮮。



◀90スポーツの象徴、アルミポラスメッキシリンダーと（目に見えないが）ロータリーディスクバルブを挟んでケース内に内蔵のキャブレターとの位置関係が想像いただけるだろうか。キャブレター口径が大きくなる分、キャブレターカバーの張り出しも標準車より大きくなり、なかなかグラマラス。

◀タナカ工業(TNK)製の純正ミラー。ホーマー以降のすべての単気筒モデルに共通のもの。内側に来るように控えめにプレスされた“BRIDGE STONE”のロゴもいい雰囲気だ。

人的な興味から、このBS90以降BSオートバイのエンジンすべてを手がけてきた技師に対して、是非とも質問してみたいことがあった。「あなたがBSCで手がけたエンジンの中で一番気に入っているのはどれか？」と。

「90ccに始まり下は50ccも作り、上は180cc、350ccまで。90ccを基本に、すべて倍々で作ってきました。だからどれが一番気に入っているかというのではなく、それぞれが一貫した流れの中のひとつなのです。BSでの仕事は、全体を通してオートバイの2ストロークエンジンに関して、自分の理想としていたかたちが実現できたという思いです」

どれかひとつお気に入りには？ というこちらの情緒的な問いかけに対し、まさにエンジンニアの真骨頂を感じさせる返答であった。「BSでは結果的に2ストロークエンジンだけを設計することになり、いずれやりたいと思

っていた4ストロークをやる前に終わってしまったのは今でも残念に思います。ですが、46年近くエンジン設計をやってきて、丸正とBSでオートバイのエンジンを作っていた時代は実に楽しいものだったと感じています」

名機BS90の心臓部はこうして完成した。また一方そのエンジンを搭載するフレームは、林によると、当初前後18インチでダブルクレードルのパイプフレームの組み合わせを構想していたという。当時、18インチはスポーツモデル、17インチだと実用車という時代であったから、パイプフレームとも相まって、その意図するところは明快であった。そうなれば当然フロントサスペンションはテレスコピックタイプとなるが、ここでまた、再び“お家芸”とされていたラバーサスペンションとの衝突があった。

歴代チャンピオンシリーズは、親会社BS製



◀◀オーナー向けの取り扱い説明書、顧客登録カード、整備手帳、冊子「ブリヂストン90のすべて」など一式。新車に購入者に対して、ユーザーフレンドリーな体制を整えていた当時の様子がうかがえる。

のラバーリンクによるサスペンションが採用されていた。ボトムリンクサスペンションのスプリング部分をラバーで代用するアイデアだが、機能的には明らかにテレスコピックにかなうものではない。ところがこの“自社の伝統”重視という理由から、テレスコピック