

ブリヂストン100スポーツ (1967)



■ボア×ストローク53×45mm
99cc 最高出力9.5ps / 7500rpm 最高速度112km/h 車重80kg 前進4段 点火方式
フライホイールマグネー
始動方式キック式 タイヤ前
後2.50-17 4PR



◀'67年(昭和42年)発表の100スポーツ。従来の90ccから3mmのボア拡大で100cc化が図られた、新設計シリンダー&シリンダーヘッドを搭載の最初のモデル。この変更に伴い、シリンダースタッドは貫通式となった。翌'68年には新型のパイプフレーム車、100GP/TR/TMXが投入されたため、このプレスフレームの100スポーツは生産期間も短く希少である。また既に国内販売を中止していたこともあり、100ccモデルはすべて輸出専用だった。“フランポワーズ”と呼称され、海外ではBSのイメージカラーとして知られていた輸出専用色のキャンディレッドも美しく映えた、珠玉の1台である。



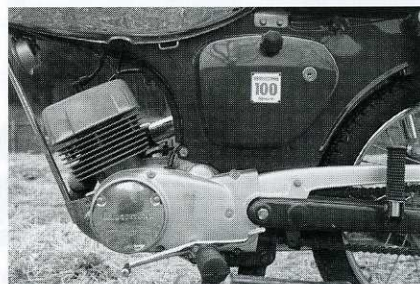
▲輸出仕様の90 / 100スポーツは、タンク両面に“BRIDGESTONE”のデカールが貼付される。よく見ると白にグレーを配したデザインが魅力的だ。またこれはコメットラインとも称された、米粒型のスマートなタンクの造形が、いまだに90 / 100スポーツ系の人気を集めている重要な要素なのは間違いない。



▲BS車の大きな特長のひとつは、派生車それぞれにも専用設計されたシートである。生産コストからすれば問題があったのかもしれないが、この古きよき時代の細部へのこだわりこそが、40年以上経った今でも色あせない魅力だろう。中でもアルミモールでトリミングされた、100スポーツのシートは秀逸。



◀オーストラリア向けの100スポーツのカタログ。ソリッドの朱赤、シートが90スポーツ(分離給油)型の2トーンとなっているところなどは、前記アジア地域向け仕様の90スポーツと共通するところで、ここで紹介した北米仕様車と異なっているのも興味深い。

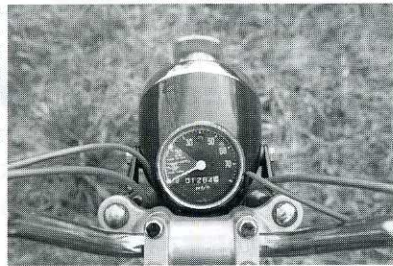


◀90ccに比べてひと回り大きいシリンダー&シリンダーヘッドのため、なんだかキュウキュウ詰まった感じの100ccエンジン。小ぶりのプレスフレームに見合わないほどのバランスが、かえてこのオートバイがただ者ではないことを感じさせてくれるようだ。

▶'65年発表の175 (180) ツインTA1において初採用されたBS独自の分離給油方式ジェットループ(OIL INJECTION)は、'66年以降に発売された全半気筒モデルにも標準装備となる。オイルタンク容量は1.2ℓ



▶輸出仕様車に共通の黒フェイス80マイルメーター。最初の250マイルまでの1~2速の制限速度域を表示したrunning in(慣らし)のコーションステッカーが今もそのままだにされている。



採用にも当初異論が唱えられたという。そうした状況下で幾度となく折衝と検討が重ねられた結果、BS90は前後17インチ、プレスフレームの極めてオーソドックスな車体構成に決定したという。懸案のフロントサスペンションは、カヤバ製のテレスコピックが採用されることになった。だが今に残るBS90系の各モデルを見てみると、どれも実際そうした制約があったことを感じさせないほどの完成度の高さに驚かされる。

絶妙なバランスで構成されたフレームとエンジン。加えて各モデル専用と与えられたタンク、シートの意匠、そして灯火類、小さなレバーといった部品のひとつひとつに至るまで、すべてが細心の注意をもって設計されているのがよく分かる。そうしてこのBS90の完成により、ブリヂストンはオートバイメーカーとしてようやく“標準原器”となるオート

バイを手に入れた。時は'64(昭和39)年4月、東京オリンピック開催の年の春に売り出されたこの小さなオートバイの中に、この後数年

間にわたり生み出される数多くのブリヂストンオートバイの、そのすべての要素が詰まっていた。(文中敬称略)

▶荒木と林がBSC入社後、最初に仕事をしたホームに始まり、60、90ツーリング、90、90スポーツ(輸出)、100スポーツ、175DTまでの7台がずらりと集結。それはまるで、40年ぶりとなった旧友同士の再会を、かつて彼らが手がけたオートバイによって祝福されているかのように思えた瞬間であった。また、この度の撮影に関し、車両のご協力をいただいた方々に感謝致します。



取材車両協力：太田友樹、豊島晋太郎、永廣眞一、野坂英司、野坂弥太郎