

SUZUKI

GS1000&GS750

試し乗り

文●石橋知也/品田直人

取材協力●大場一男(GS1000)/佐野裕次(GS750/GS1000S)

米国でツーリングをしていたモーターサイクルジャーナリストの石橋が、たまたま出会ったGS1000に感銘を受けたのが'78年。それ以来スズキ車には一目置いている彼が改めて同車に乗った印象はいかに。かたや、今日T500やGT750、GSX750を乗り継ぐ生粋のスズキフリークが、GS750の存在意義について考察する。

1978年秋、アメリカ西海岸。各メーカーが続々とリッタークラスを発売し、バイクの黄金時代を迎えていた。南カリフォルニアの、特にロサンゼルス辺りでは、ワインディングロードでも海岸のパーキングでも、ビッグバイクがあふれ、そして、あのいい音を轟かせていた。音の源はヨシムラのおヤジさんが発明した集合管だった。'72年秋にデビューして以来、集合管はパワーアップと同時に独特の音がバイク乗りを虜にしていった。こうして4気筒ビッグバイクは、メーカーの思惑はどうであれ、ハイパフォーマンスを楽しむスポーツ車として大人気となった。

サンフランシスコ。僕にとって2度目のアメリカ。大学を休学し、自主遊学でアメリカをバイクで旅する目的でソコにいた。中古のバイクを探し、市内や近郊のバイクショップをくまなく回った。ある昼休みの、市内で一番大きな構えのホンダ。店員が展示してあるCBXにキーを差し込み、そのまま外へ。正規のライセンスプレートはない。紙に店名が印刷されたものが付いているだけで、それで公道走行が可能だった。店員はマクドナルドにランチを買いに出かけたのだが、試乗もこうして行っているという。当時の私にCBXなんて買えるお金はなかったが、毎日通っていたせいか試乗できたのは幸運だった。圧倒的な存在感のインライン6は、乗ると拍子抜けするほど普通だった。

こうして新車に試乗できることを知ってからは、各地のショップで、あのころのビッグバイクをほとんど現地で体験した。スタイルが一番気に入っていたZ1-R、100mphからでもウイリーするZ1-Rターボ、KZ1000、GL1000、XS1100など。加えてこれらのチューンドバイクにも……。貴重な経験だった。

その中で最も地味だったのがGS1000だった。前後スポークホイールでリッタークラス中最も安価だが、車重は最軽量。'78年のデイトナスーパーバイクや鈴鹿8耐で優勝したことを雑誌で知っていたが、走り出すとモンスターという先入感は消え、ハンドリングが軽く直安がいい。前作の750は'77年にAMAスーパーバイクでいきなり優勝した。コースはアップダウンがきついテクニカルなラグナ

セカ。その1000cc版だからシャシー性能は素晴らしく、スタビリティに問題があったZ系とはまるで違うのだ。エンジンは下から豊かなトルクがあって、ただただ乗りやすい。伸びも、CBXのウルトラスムーズさとは違って、トルク感を伴ったものだった。でも、Z系よりも明らかに速くパワフル……。

とにかくGS1000は、外観とのギャップが大きかった。今で言ったらレース参戦用、しかもGSX-R1000の白車のようなものだった。購入者は、すぐハイグリップなタイヤに合わせ、リヤをワイドなアルミリムにしたり、モータースなどのマグホイールに交換してしまっただけ……。目標はヨシムラのスーパーバイクだ。まあ、STDスポークではホイール剛性不足で高速コーナーではヨレが出るし、ブレーキングでもシャキッとしないので、GS系やZ系をSTDで乗る人は初心者で、旅先で出合ったGS/Z系は、最低でも集合管とリヤショックにKONIやS&Wなどを装着してい

るのが普通だった。

今回、久しぶりにGS1000/750に乗って、あのころのことを思い出す。あのハンドリング、あの軽さ。意外にSTDのままでも楽しい。いつもの山道を、そこそこのペースで走っても、最新型よりずっとリラックスでき、荒れた路面では大径&細いホイールのお陰で、むしろ強い。米国の有名なワインディングロード……サンフランシスコならスカイラインブルバード、ロサンゼルスならマルホランド、両都市間の海岸線を走るパシフィック・コースト・ハイウェイ。最新型よりこっちのほうが安心じゃないか。本当はこの手のバイクだと、ウエスト・クーリーみたいなフォームで走るのが一番キマルんだけど、STDポジションだとそこまでハンクオンにならないか。

そういう思い出や、GSが持っているアメリカとヨシムラのストーリーは、少なくとも、あのころを経験できた僕にとって、今も変わらないウエストコーストの輝きそのものだ。(石橋)

