

現在スズキT500、GT750、GSX750（去年手放したが……）を所有している私にとって、GSはなんとなく味気ない存在だった。だが、「GS750は、プレーンな乗り味、スタイルが魅力で、もう8万5000kmほど乗っていますが、全く飽きませんね」と、オーナーからは返ってきた。

そうなのだ。現在につながるスズキ初の4サイクルモデル（本来、初作は1954年のコレダCOだが、現在のスズキにつながっているとは思えない）として、同社は慎重すぎるぐらいの堅実さでGS750を発表している。

前作の「ゴージャスなグランドツアラー」GT750の路線ではなく、軽量化を目標としたスタイリングも特に凝った造形ではないし、空冷4気筒のDOHCエンジンに関しても、カワサキのZほどの衝撃はない。これは、日本国内において趣味の乗り物色が強いビッグバイク群の中で、没个性的ともとられかねないほどシンプルな印象ではある。



だが、今まで前例のない製品だから、奇をてらったデザインで評価を分けるよりも堅実な外装と乗り味でそこへ参入する、というのはそれ以前のスズキ車でも見受けられたこと。

初の大排気量車だったT500も、それ以前のT20（250cc）を踏襲したスタイリングだったし、2サイクルツインのエンジンレイアウトもまたしかり。初期型にはピストンスカート部にはオイル溝を設け、焼き付き対策を防ぐ、という慎重すぎる対策まで施していた。だから、GSはこれでよかったのだろう。着実にファンを増やし、次なるGSX750E/Sにつないでいったのだから。

とは言え、GSの部品のほとんどは新造である。ステップラバーなどの細かな部分に、それ以前のスズキ車の面影を感じることはできるが、シンプルながらも見れば見るほど……付き合えば付き合うほど、相当気合いの入ったモデルだということは分かるはずだ。

GT系の2ピースから1ピースに変更され

た片押し式キャリアが、今日目で見れば効力がさして強くないのと、フリクションの大きい630チェーンだけはこの時代のビッグバイクの留意点ながら、ほかに乗り味などに癖はまったくなく、低速から高回転域までよみなく吹け上がるのが心地よい。

しかも、GT750から比べるとシートの上のサイドが絞込まれたことによる足つきの向上、アップハンドル採用による乗車姿勢も自由度が高いので、どんなライダーでも楽しんでライディングすることができるはずだ。オーナーが乗れば乗るほどGS750に引き込まれると言っていたのもうなずけようというもの。

さながらGS750は、日本人の主食「米」のごとし……。

ぱっと見は地味だが、乗ればそのよさが理解できる。GS750が市販されてから約三十年、気を遣わずノーマルで乗って楽しめる乗車感覚は、他車ではあまり味わうことはできないものだった。（品田）

「1000は、ノーマルで乗っているヤツはいなかった。みんな集合管だよ（石橋）」

「750は、歴代モデルで一番シンプル。まるで米飯のようだ（品田）」

