

り多くを語るタイプじゃなかったけれど、なぜだかみんな付いていってたよね」（横内）

幻のスーパーバイク、GX960

当時スズキには2サイクルの看板商品としてGTシリーズがあったが、2サイクルはHC（水素酸化物、炭化水素）の排出量が多く、規制に対しては不利だった。

「私の印象としては、とにかくアメリカの規制があったから、特に大型車の4サイクル化が推し進められたように思います。加速のいいGT750なんかは、まだまだ惜しまれていたのではないのでしょうか」（藤井）

藤井も4サイクルの乗用車開発に携わっていたが、この計画は当時の上層部判断により中止されたと言う。'74年2月21日には、上層部より『カワサキZ1以上のスーパーバイクを真っ先に開発せよ。そのあとは、半分の2気筒だ』との指示が出される。

「そこで研究開発のたたき台として最初に造られたのが習作の900ccで、これは言わばZ1のコピーモデルでしたが、カワサキだけでなくホンダやトライアンフのカムなども研究しましたね。そしてこれらのノウハウを蓄積した上で次に造られたのがGX960で、排気量はZ1よりも大きなクランク（960cc）とした独自設計です。車体全体の構成は後のGS750と大体同じです」（藤井）

ところが11月14日には国内の免許制度が改正されるとの情報が入り、400cc 2気筒車の開発が決定される。これと設計、生産設備を共通化するため'75年1月6日、GX960の開発は正式に中止となる。代わりに750cc 4気筒案が浮上、これは中央2気筒の設計を共有化することでコストを削減するねらいである。かくしてZ1をしのぐスーパーバイクの登場はひとまず先送りとなった。

なお、750cc/400ccと設計を共有しない550cc 4気筒車も並行して開発されるが、これは主に海外の市場をねらったものである。

さらに「250cc 2気筒、1000～1200cc 4気筒案もあったが、前者はコスト面で折り合いがつかず、また後者はエンジン幅が大きくなりすぎて没になった」と中野は証言する。

金でもダイヤでも持ってこい

GX960は開発中止となったが、目標の性能にはすでに到達していたので、これを土台にして新たに排気量を縮小したGS750の開発がスタートした。しかし耐久テストについては未知数であった。

クランクシャフトは組み立て式が採用された。2サイクルの設備を応用しての生産方式

が採られたため、メタル支持の一体式クランクは採用されなかった。

「と言うより、一体式クランク製造の設備がなかったね。研磨機がなかった」（横内）

エンジンの試作にあたってはメカノイズとの戦いだった。ベチャベチャ音、カチカチ音、ピチピチ音……と様々な名が付けられ、ひとつひとつ対策が施されていく。

「音の出所が分かればもう半分以上解決だけど、それを探するのが大変」（横内）

「あとフレッキングね。クランクシャフトやクランクピンと、ベアリングのローラーの当たり面に打痕が出来て、そこがはがれてくる。銀メッキなんてのも試しました」（藤井）

このクランクシャフトのフレッキング発生により、ベンチでの耐久テストは全負荷連続2万kmが基準となった。これは従来の倍の評価基準だが、スズキ初の4サイクルだけに万にひとつの失敗も許されない、全社にそういう決意がみなぎっていた。

「品質保証部の中村さんが、『これを直すためなら金でもダイヤモンドでも持って来い』って言ってたっけ。そういう決意でやってたから、迫力あったよ」（横内）

「設計者としては有り難かったですね。周囲が協力してくれたし、みんなにパワーがあった。だからやり甲斐もあった」（藤井）

カワサキZ1ではクランクシャフトを直にローラーで支える方式だったが、スズキはクランクを支持するベアリングにインナーレースを追加することで基準値をクリアした。これこそが後にPOP吉村をして「過剰品質」と言わしめたゆえんである。

「カムシャフトも折れました。両端部を支持しない構造で、材質がねずみ鋳鉄（FC20）でしたが、ダクタイル鋳鉄（FCD64）に置き換えれば強度は3倍です」（横内）

'76年1月付けでレース部門からGSの開発に合流した横内の初仕事がこれだった。基本性能は90%出来上がっており、耐久テストの煮詰め期間に入っていた。

新しいエンジンに新しい車体

エンジンはZ1をはじめとする他社製品を徹底的に研究して生み出されたが、車体に関してはどうだったのだろうか。

「フレーム設計に関しては他社製品を参考にしていません。参考にするとどうしても真似をしてしまいますからね」（松本）

スチールパイプのダブルクレードルフレーム、リヤ2本ショックという構成はどこのメーカーでも採用している一般的な形式であり、今なおネイキッドでは定番の手法である。「T500やGT750も手がけてきて、当時私は



横内悦夫（よこうち えつお）

●1934年4月5日宮崎県児湯郡生まれ。宮崎大学工学部機械工業科卒業後、'57年スズキ入社。T20、T500、GTシリーズなどの2サイクル車を開発した後、'74～'75年はレース部門に在籍。'76年1月からGSシリーズの開発に加わり、750/400の海外テストに参加。以後GS1000を開発、さらにGSX1100S、RG-F、GSX-Rシリーズ、イントルダーなど次々ヒット作を生み出した。'96年4月退職。



藤井康暢（ふじい やすのぶ）

●1937年12月28日広島県府中市生まれ。千葉工業大学機械工学科卒業後、'60年スズキ入社。研究開発部にて4サイクルの設計開発に従事した経験から4サイクルプロジェクトの初期メンバーに編入、GS750のエンジン実験を担当する。その後GS1000、GS850G、GSX750E、GS125、GN125、ATVやGV1200などを開発。'94年2月より中国・重慶市の望江スズキ社長に就任、'99年末に退職。



松本成欣（まつもと まさよし）

●1940年2月18日愛知県豊橋市生まれ。'58年スズキ入社後、愛知大学法経学部法学科に違い、後に卒業。管理部門を希望するも設計部門に配属され、初期に手がけた作品はセルベット50など。T500やGT750を手がけGSシリーズでは車体設計を担当、以後1100カタナやジェンマ、DRやTS、RMやバギーなどにも関わる車体設計グループ長を務め、法務部を経て'97年2月退職。