



車体を自由にレイアウトできる立場にありました。これからはいよいよ国産ビッグバイク時代の幕開けだと感じていたころでしたね。だからスズキ製大型スポーツ車の基礎を造らねばならない。'73年に欧米の代理店めぐりをやったことがありまして、GT750で荒れた田舎道や急カーブを走るわけです。また、アウトバーンを180km/hぐらいで走っていると、後ろからシトロエンにビューッと抜かれる。そんな中で考えたのは、乗り手や路面、そし

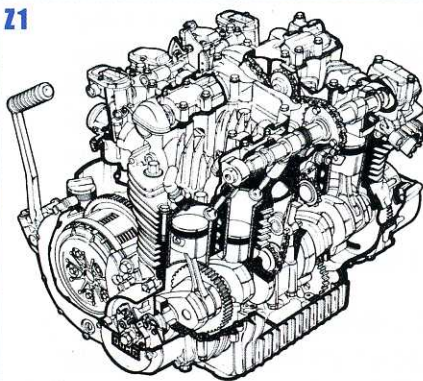
てタイヤを選ばないバイク造りです」(松本)  
 だれが乗っても安全でニュートラルなハンドリングを持つ、基本性能の確かな設計を目指したというわけだ。当時のタイヤやホイールの性能は無論、現在と比べるべくもない。「4気筒車ならば車重は装備で245kgぐらいだろうからフレームはダブルクレードル、ホイールベースは1480から1500mm程度、スイングアームは長めにして操安性を高め、重量配分はフロントが47か48%……なんて具合に

諸元を考えるわけです」(松本)  
 フレームは軽量コンパクトでスポーティ、レースでの使用も想定されていたと言う。「フレーム設計で重要なのは、ステアリングヘッドとピボットまわりの高剛性化です。だからヘッド部にはプレス成型の当て板を内側から補強し、ピボット部はニードルローラーベアリングを軸受けとしました」(松本)  
 当時はピボット部に、まだメタルが採用されていた時代である。

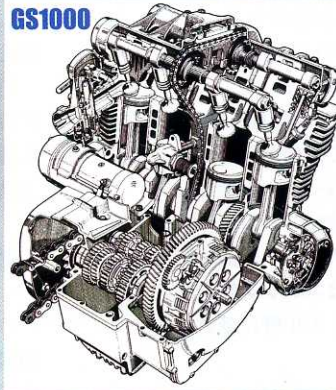
GS750



Z1



GS1000



GS750とZ1のエンジン比較

GS750が搭載する空冷4気筒DOHC2バルブの心臓部は、カワサキZ1と同様なエンジン形式と言える。さらに内蔵される組み立て式クランクや、カム直打式のバルブ駆動方式もやはり同様のメカニズムである。

だが無論両者に互換性はなく、例えばGS750の内径×行程は65.0×56.4mm、排気量は748.2ccで、排気量の近いZ2では64.0×58.0mm、746.3ccだし、クランクウェブの形状もGSは丸型でZはオムスビ型、カムシャフトの支持方式や材質も異なる。

クランクシャフト支持部のベアリングにインナーレースを追加して耐久性を大幅に高めたり、シリンダーヘッドに走行風を導き冷却するラムエアシステムもGSならではの優れた設計だ。

改良、発展型のGS1000心臓部

GS1000のエンジンはGS750を基に排気量を拡大したもので、内径×行程は70.0×64.8mm、排気量は997.0ccだ。ボアは5mm拡大されているがシリンダーピッチは不変として横幅を抑え、前後長はキックシャフトを取り去り、逆に40mmの短縮と軽量化を実現している。バルブも750に対しINが36→38mm、EXが30→32mmと大径化。

クランクシャフトは750と同様組み立て式だが、ウェブはオムスビ型と丸型の組み合わせに形状変更、180度クランクの400と共有設計のために設けられていたカムシャフト間のアイドラーギヤも省略されている。1次減速のギヤも750ではスパー(平行)だが、1000では静粛性に優れたヘリカル(斜め)式となった。