

「エンジンの振動はなるべく出ないようにしてもらって、それで3点リジッドマウントが実現できたんですが、この位置決めは車体の実験グループによる成果です。軽量化するとその部分から亀裂が発生したり、ハンドルやステップの振動を抑えるのにも苦労した覚えがあります。フレームの材質は忘れまして…確か高張力鋼管を使い始めたのがこのころで、パイプ径は部位によって25.4から31.8mmを使い分けていたと思います」 (松本)

前後サスペンションのストロークもGTシリーズより増やされている。

「これも先のフレームと同じ考え方でですね。フロントは最初130～140mm、リヤは80～95mmぐらいのストロークで考えていました。最終的には軸上に換算してフロント160mm、リヤは100mmでしたか。フロントをこれだけ増やしたのは、途中からリヤにディスクブレーキを採用することになったからです。当初は軽量のドラムの予定でしたが、商品性を上げたいとリクエストがありまして……。そこからまた操安性を見直して、結果、前側のストロークを増やしたのです」 (松本)

「アメリカとドイツで実走テストをして、アメリカ向けとヨーロッパ向けのふたつの仕様を設定したのは確かです」 (横内)

そうした中でエアサスを採用する案も生まれ、これはGS1000で実現された。

「乗り心地を向上させつつコシを出すためにエア加圧式にして、左右のフォークをパイプで連結るとか色々試しましたが、結局まとめきれなかったですね。個人的にはフロントはともかく、リヤには必要なかったかなと今では思っています」 (松本)

'78年からは運輸省(当時)の認可が下り、キャストホイールが装着された。

「ホイール剛性が上がりますから、操安性のセッティングも変わります。サスペンションの調整で対処したと思います」 (松本)

## パフォーマンスバイク、GS1000

横内が参加した'76年2月のアメリカ実走テストでGS750はテストライダーから高い評価を得たが、加速性能では当然のごとく排気量の大きなZ1に軍配が上がった。

「ならばZ1以上のパフォーマンスバイクを造ろうじゃないかと。750cc並みの重量で排気量は1000ccクラス」 (横内)

欧米の市場からもそういった要請があり、世界最速のバイク造りが始まった。

「エンジンをコンパクトにするため発電機をクランクケース上部に置き、ハイボチェーンを採用したら重くなってしまった。仕方なく発電機を元の位置としてローラーチェーンに



●それまでのフラッグシップだったGT750のフレームと比較してみると、同じダブルクレードルでもパイプの取り回しは大きく異なる。GSではハイテン鋼を採用し、寸法は中央のタンクレールが34mm径(2mm厚)、両脇のボディチューブが28.6mm(1.6mm)、ダウンチューブが31.8mm(同)、シートレールが25.4(同)でフレーム単体重量は16.9kgとなり、GTより大幅に軽量化されている。剛性係数はGTより向上しているが、GSを10とした場合Z1は12の値で(CB750は8.5)、むやみに剛性は上げていないと言う。前輪荷重配分はGTの46.8%から47.5%へ、軸距も20mm延長してスイングアームを長めに設定、直進安定性を確保している。

戻して、今度はキックシャフトも取っ払った。これで前後長は40mm短くなり、懸念されていた発熱量の増大も問題なかった」(横内)

「カムチェーン間のアイドルギヤを省略したり、シリンダースリーブも4.0→3.5mmへと薄くしましたね」 (藤井)

「車体は宮本敏雄が担当しましたが、基本的には750から変えていません。フレームの寸法、パイプ径も同じだったと思いますよ。ただ、キャストホイールにするとどうしても重くなるんです」 (松本)

カタログ値ではスポーク車が230kg、キャスト車が234kgと4kgの差がある。

「キャストにしたのは営業側からのリクエストでしたね」 (横内)

GS1000はシャフトドライブで開発せよ、との声もまた大きかった。最高峰モデルなのだからBMWやモトグッチよろしく、豪華なギミックを付け加えたいという要望だ。

「でもスポーツ性が命のパフォーマンスバイクなんだから、重たいシャフトドライブはそもそもコンセプトに反する。だったらシャフト並みの静粛性とメンテナンスフリーを保証すればいいだろうと。リングチェーンはGS750ですでに採用されていましたが、さらに精度を向上させた伸びないチェーンを高砂チエン(現RKエキセル)に作ってもらったんです」 (横内)

そうしてGS1000は当初のコンセプトどおりにチェーンドライブが採用され、その後、リクエストにこたえてシャフトドライブ仕様

のGS850GやGS1000Gも用意された。

## GSからGSX、そしてGSX-Rへ

かくしてGSシリーズはスズキ初の4サイクルモデルとして成功を取めたと言えるが、それから30年以上の月日が流れた今、設計者諸氏の心境はいかばかりだろうか。

「振り返ると、非常に活気のある時代でしたね。時代の節目と言えるモデルの開発に携わられたのは何より幸福でしたし、スポーツバイクの基礎固めにもチャレンジできた。そして後輩たちがGSシリーズを発展させてくれたことにも大きな喜びを感じます」 (松本)

「GSシリーズが完成した後で、修さん(現スズキ会長)が4サイクルをやった連中を集めて、こう言ったんです。『本来ならこれは社長賞として表彰ものだけれど、もしコケたらスズキはダメになるから表彰はしない。でも、本当にご苦労さまでした』と。それで食事をごちそうになったのを覚えています。GSの後にGSXも手がけましたが、GSで基礎技術を培ったことがその後のプラスに結びついたのではないかと思います」 (藤井)

「GSって、とびきり上質な礎だったと思うんです。常に世界一でありたいという思い、それはGSXやGSX-Rも同じだったけれど、そのコンセプトは今も後輩たちがよく守ってくれている。関わってくれたすべての人たちに有り難うと言いたいです」 (横内)

(文中敬称略)