

GS750/1000詳細図鑑

過酷すぎる耐久試験によって得られた、絶対的な信頼性。

文●高野英治 取材協力●吉川友和 (SRHN)

スズキ4サイクルの技術はGSシリーズによって確立されたと言ってもよく、その第一号モデルは76年11月1日に発売されたGS750である(イヤーモデルとして考えた場合77年型)。これ以前の4サイクル車としては54年にコレダCOという90ccのOHV単気筒があり、これは後に125ccへと拡大されたが、それ以上の発展はなく、以後スズキは2サイクルメーカーとして成長と躍進を遂げた。70年代に4サイクルの開発を担当した中野廣之も、CO型については『(時代が違いすぎて)参考になるとは考えられず、図面・資料は探してもみなかった』と述べている。

GSシリーズの耐久テストは『全負荷2万km』あるいは『最高出力で連続100時間』が昼夜3交代制で行われたが、これは従来の倍という厳しい基準であった。

当時最速のベンチマークモデルと言えばカワサキのZ1(国内ではZ2)であり、GS750も空冷DOHC 2バルブ4気筒をスチール製

ダブルクレードルフレームに搭載するなど、基本構成はカワサキに似ている。

GS750と同年型Z750FOURの諸元を比較するとGSが最高出力68ps、乾燥重量223kg、価格48万5000円であるのに対して、一方Zは70ps、236kg、48万5000円である。出力と価格はほぼ同等だが、乾燥重量はGSが13kgも軽い(いずれも公称値)。

GS750のスタイリングはオーソドックスかつプレーンな印象を感じさせるもので、排気系も2本出しのメガホンマフラーを採用している。だがニュートラルなハンドリング性能を発揮する車体はユーザーが乗ってすぐに体感できる美点と言えるし、先述のとおり技術陣が絶大の自信を持って送り込んだエンジンの耐久性については、ほどなくしてヨシムラのレース活動によって証明された。

見た目やスペックに表れない高性能ゆえ、世間には「渋い」と評されることしばしばであったGS750だが、シリーズ第2弾の末弟モ

デル、GS400(76年12月1日発売)は2気筒ながらクラス唯一のDOHCエンジン搭載車として好評を博した。

翌78年には、早くも発展強化型のGS1000が登場する。ただしこれは輸出専用車であり、逆輸入が一般的でなかった当時、国内でその姿を見かけることはほとんどなかった。

スズキにとってはGS1000が初のリッターマシンであり、ここでカワサキZ1000、ヤマハXS1100、ホンダCBXなどと肩を並べるに至った。またこの年、第1回鈴鹿8時間耐久において無敵艦隊と呼ばれたホンダRCB軍団をヨシムラGS1000が見事に下したエピソードは、あまりにも有名である。

その優秀なスポーツ性を示したスズキは続けざまにシャフトドライブのGS850/1000Gやアメリカン仕様のLなどをバリエーション展開、その布陣を固めていく。

しかし、意外にもGS1000がスズキのフラッグシップとして君臨したのはたった2シーズンに過ぎなかった。'80年には4バルブのGSX1100Eが登場しており、その血統はカタナ、GSX1100EF、そして油冷エンジンのGSX-Rへと受け継がれていった。

2バルブのGS1000とその派生モデルはGSX登場後も実直なツーリングモデルとして併売されるが、'80年代の半ばにはいずれもカタログ落ちし、静かにその役目を終えている。

▶初期型のカタログはA4版全6ページ。走りの写真を表紙に使い、メカニズム解説やエンジンの透視イラストを掲載した分かりやすい構成。“新しいツインカム”の響き。低速から高速まで…走りの確かさは、総合性能(トータルパフォーマンス)の高さです。”とうたう。



1977

徹底的な耐久性向上と軽量俊足を実現した初期型ナナハン

●スズキGS750主要諸元

- エンジン 空冷4サイクル並列4気筒DOHC 2バルブ 65.0×56.4mm 総排気量748cc圧縮比8.7 気化器VM26SS 点火方式/バッテリー 始動方式セル/キック
- 性能 最高出力68ps/8500rpm 最大トルク6.0kgm/7000rpm 燃費36km/ℓ (60km/h)
- 変速機 5段 変速比①2.571 ②1.777 ③1.380 ④1.125 ⑤0.961 一次減速比2.162 二次減速比2.733
- 寸法・重量 全長2225 全幅855 全高1170 軸距1490 最低地上高150 シート高— (各mm) キャスター27° トレール106mm タイヤサイズE3.25-H19 ⑧4.00-H18車両重量223kg
- 容量 燃料タンク18ℓ オイル3.4ℓ
- 発売当時価格 48万5000円(1976年11月1日)

初期型

初期型は前後スポークホイールを装着し、フロントにはシングルディスクブレーキを備えているのが特徴で、前後のディスクプレートが組み立て式なのも初期型ならではの。スタイリングは弟分のGS550とよく似ている(と言うよりほぼ共通だ)が、750のリアブレーキはディスク式なのですぐに判別が可能。国内および北米仕様はアップハンドルを備え、欧州向けはローハンドルを採用した。車台番号はGS750-10001~

GS750

●GS750の生産は4年間行われ、運輸省届出の車台打刻番号は以下のとおり。
76年10001~21268 / 77年21269~40846
78年40847~47845 / 79年47846~49028



◀国内仕様のカラーリングは2種類。ストレートブルーとキャンディジブシーレッドで、どちらにも細いストライプが入る。サイドカバーは共通の黒。輸出仕様にはほかにオレンジや青緑も存在するが、最高出力や車重などの基本的な諸元は国内仕様と共通である。