

変わっていったのだった。

花火が夜空を彩るころ、祝福の輪に入ることなく浅川さんはマシンを押していたが、そこでGSのダウンチューブが1本折れていたことに気づいた。これは振動が原因だったが、8時間の全開走行はそれほど過酷だったのだろう。

そこで翌'79年は、スズキ本社製レーサーフレームにヨシムラGSエンジンを搭載した。けれども途中リタイア。最初のトラブルは振動からフロントブレーキのマスターシリンダーが壊れた。それまで2サイクルレーサーしか経験しなかったスズキが、RG系フレームをベースにGS1000用を製作し、フロントエンジンマウントを2サイクルと同じリジッドにしていたからだ。

「'80年型(XR69)はフロントをラバーマウントにして、フレームもかなりがっちり作ってきた。でも重かったから、オヤジさんは気に入らなかつたみたい」

'80年型GS1000は、優勝。でも、レース後に、また信じられないトラブル……。

「げ、パンクだ！」

リヤタイヤが完全に空気が抜けていた。さらにヨシムラジャパンがある厚木へ戻りエンジンをバラしてみると、ニードルローラーがバラバラと出てきたのだ。オイルポンプのベアリングだった。鉄のスペーサーが逆向きに組んであって、それでベアリングに負担がかかり、焼き付いて壊れたのだ。もう走れない状態だった。もう少し早くトラブルが発生していたら、優勝はできなかった。

きっと勝利の女神は、4サイクルチューニングの神様と呼ばれたPOPと、その下で働く若者たちを見捨てなかったのだろう。

8耐で、ヨシムラは'81年までGS1000エンジンを使い、'82年から4バルブのGSXに切り替えた。でも、フランス耐久チームは信頼性と燃費から2バルブGSをTT-F1の1000cc規定最後の'83年まで使い続け、'83年8耐に優勝した。

「GS1000は、'80年デイトナでクランクトラブルが多発して、対策で組み立てクランクを溶接した強化型を作って8耐にはコレを使ったりと、パワーアップに伴い進化し続けたよ。'83年に耐久チームが使ったツインプラグもそう」

AMAスーパーバイク仕様は、'79年にはキット化され、パーツ販売だけでなく、ヨシムラがエンジンチューニングやフレーム補強なども受けた。これはZ1時代も同じで、マフラーだけ、カムだけを販売するメーカーと大きく違うところだ。バイクをトータルでチューニングする唯一の存在だった。

「今、思い返すと、'79年辺りのAMAスーパーバイク仕様がいいよね。フロントフォークの延長(バンク角確保で車高を上げた)とか、加工は決してキレイではないけど、何とかしてやろうという情熱を感じるもの」

リヤサスのレイダウン化もストロークアップさせて吸収性を上げ、車高も稼ぐのが目的。「スーパーバイクは、フラマグCDI(国産電気製)なんだけど、始動性や低回転域での火が弱いので、コンバーターを入れ増幅させてとか苦労した。カムも、GS1000になってヘ

ッドにアイドラーがない(GS750はある)から、アイドラーを追加した。スーパーバイクはヘッド側に固定したんだけど、TT-F1はヘッド改造規定に引っかかるとかの理由で、逆にしてヘッドカバーにアイドラーを付けた。ヘッドとシリンダー間の脇にもアイドラーを追加。TT-F1用だと、ヘッドカバーを取ると、カムチェーンがたるんでタペット調整できない。だからヘッドカバーをくり貫いた調整用ジグも作ったよ。タペットは外シムから内シムにしてある。これは日産のフェアレディZ用だったかな。テンショナーもマニュアルにして。カムチェーンは当然長くなるから専用。クランクも1次減速のギヤがSTDのヘリカルからスパー(平ギヤ)の専用品。STDベースとは言いながら、とにかく、できることは何でもやってたね」

ピストンは2本リング、カムも専用。'78年8耐で問題となったクラッチダンパーは強化され、ダンパースプリングが入る部分は、プレスで折り曲げ加工後に溶接して補強。クラッチも1枚多く、フリクションプレートの材質・形状も異なる専用品になった。

「個人的には4バルブは好きじゃない。幅があるし重いもの。2バルブは今、街乗りしても面白いしね。オヤジさんの下でいろいろ学んだ時期でもあったから思い出深いよ」

アサカワスピードのエンジン台には、完全に組み上がったチューンドGS1000エンジンがある。以前に浅川さんが自分用に1台作るつもりだったのだ。

「あれは飾りものじゃねえ。GSは1台欲しいんだよ」

「良質なGS」 プチバイヤーズガイド



ノーマルの姿が貴重な 北米仕様

GS1000S (1980)
価格●84万8000円

●北米仕様のGS1000Sだが、負圧キャブを装着する後期型。特筆すべきは、この車両、オリジナルの部品がきちんと残っていることである。

◎バイク&サイクルFujioka
〒772-0032 徳島県鳴門市大津町吉永265-4
☎088-686-2351
www.tv-naruto.ne.jp/fujioka/

これまた希少な スポーク2型

GS1000 (1979)
価格●60万円

●1000Sに比べると、日本市場では希少な存在であるスポーク仕様1000だが、フルノーマル車となるとその数はさらに少ない。OUT IN OUTにはもう1台スポーク仕様の在庫があるとのこと。

◎OUT IN OUT
〒781-0276 高知県高知市長浜1541-1
☎088-841-2200

ワンオーナーで 程度極上なセブンフィフティ

GS750 (1978)
価格●55万6500円

●1000が発売される前は、750も北米に輸出されており、相当数のモデルがかかの地には存在する。その中でも、この車両はワンオーナーで程度極上な1台だ。同店では、ほかにも多数の極上GSを在庫している。

◎ジェイトレード
〒468-0055 愛知県名古屋市長天白区池場3-1218
☎052-805-0819 www.jtrade-inc.com

カワサキのZやホンダのCBの人気の凄まじいものがあるが、本稿の主役GSシリーズもじわじわと人気が上がってきている注目株である。GS1000をはじめとして、750も輸出されていた車両が続々と里帰りを果たしているから、手に入れるなら今がチャンス、なのである。米国などはガレージ保管など当たり前で、車両のコンディションはすこぶるいいものが多い。にもかかわらず、車両の価格帯は、同年代の絶版車と比較すると非常に安価なのである。したがって、再生ベースとして考えるのではなく、普段から乗って楽しもうという向きにGSは、最適の選択だろう。

気になる車両価格は、750が30万円台～、1000は40万円～、1000Sは60万円～が、おおよその目安となるだろう。中でも1000は国内市場にタマ数が少ないため、程度良好な車両を見つけたら、即買いが基本である。

ここに選りすぐりの極上車を3台紹介しよう。