



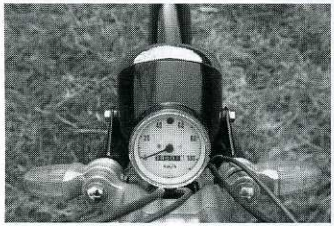
ブリヂストン90 (1964)

■ボア×ストローク50×45mm 88cc 最高出力7.8ps / 7000rpm 最高速度95km/h 車重79kg 前進4段 点火方式 フライホイールマグネトン 始動方式キック式 タイヤ前後2.50-17 4PR (※90ツーリングも同スペック)

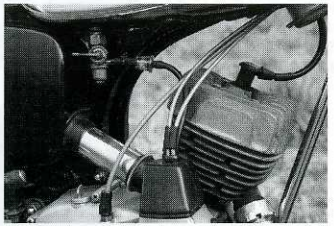
▼ユニークな形の逆Rのシリンダーヘッド。それに組み合わせられる鑄鉄シリンダーは黒塗り仕上げ。パイプのエンジンハンガーは試作車にはなかったが、振動対策もあり生産車に追加された。クロームメッキで軽快感を演出しているため、遠目には存在が目立たない。国産電機製のプラグキャップ、スロットル&チョークを取りまとめるグロメットもオリジナルをよくとどめている。ただこのグロメットは耐久性の問題もあって、すぐにプラスチック製の対策部品に交換された。



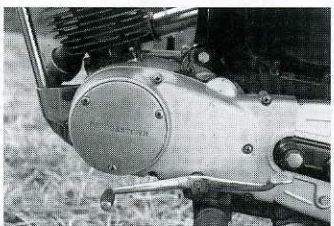
▲ブリヂストンオートバイの標準原器となったBS90。同車の完成度の高さが、以降に続いたBSオートバイの方向性をびしょと定めた。スタンダードモデルらしくシングルシートに荷台、アップハンドル、実用車型フロントフェンダー、フルカバーチェーンケースという装いをまとめているが、同時代同クラスの車と比べて、群を抜いた性能を誇った。



▲110km/hまで刻まれたメーター。白い文字板は国内仕様で、90と90ツーリングにのみ採用。また初期型の特徴として、ヘッドライトリムのエッジが、後期に比べて丸く仕上げられた部品を採用している。



▲フロントフォーク、ブレーキパネといった部分は生産初期～中期で小変更が繰り返された部分という。この初期のブレーキパネには、後期型にある水切り用フィンがない。



▲エンジン左側ポイントカバー部分。写真は生産初期型にのみ見られる、すっきりした質感の鑄物製。後に軽量化プレス抜きクロームメッキ仕上げへ変更されてしまう部分だ。



▲BS90シリーズの特徴とも言える、独特な造形のテール&ウインカーアセンブリー。破損に備えてレンズはそれぞれが分離しており、取り外し交換が効く。ここに密かにライラック・ランサーマークVのDNAを感じるのには私だけではないだろう。テールのマッドフラップは初期型のみ黒ゴム製、後にシルバーベイントのスチールプレス製へ変更となる。



▲完成車番号12D000697番という極めて初期ロットのBS90。細部にわたり、新車時をとどめたオリジナルを維持している貴重な車両である。型式認定番号はII-1155、ブリヂストンEAI型。これは90ツーリングでも変わらない。このとき型式認定番号4番を取得したBSモーター11型の誕生から数えて、なんとともはや、12年が経過していた。

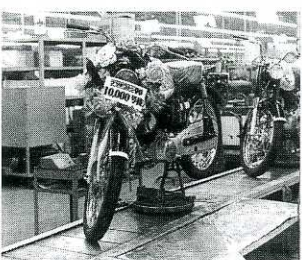


▲アップハンドルを装着のBS90。ほかにスポーツ/ツーリング用のセミアップ、セミアップよりさらに低いちょいアップ(ほぼフラットバーに見える)などの設定があった。また「石灯籠」をモチーフにしたという前ウインカーの造形は、テールランプユニットとの組み合わせで、実用車らしからぬ洗練されたイメージを出すことに成功している。

い。近いイメージとすればジャンルは違うが、ビートルズ時代のレノン/マッカートニーや、ストーンズでのジャガー/リチャーズといったソングライティングのチームの仕事ぶりがこれに近いだろうか。

現代のように仕事が細分化され、多くの人がかかわるようになった設計現場からすれば、10人未満といったごく少数で、時には互いの職域すらクロスオーバーしながら何台ものオートバイを造り上げていったという50年前の設計室の様子は信じ難いものがあるだろう。だが反面、オートバイという人間の官能に直接訴えかけてくる乗り物の造り方とは、造り手同士の意志の疎通がダイレクトに図られること、それに尽きるのではという気もしてしまう。

この新型エンジンにはこれ以降BSオートバイの特徴ともなるロータリーディスクバルブ吸気方式や、ポーラスメッキアルミシリンダーという当時としては先進の機構、技術が採り入れられることになった。これも荒木によれば、2ストロークエンジンとして最高の性能を発揮するために、当然の選択だったとい



▲1964年4月のBS90発売開始以来、約2ヵ月後の6月22日には、なんと早くも生産台数10000台を記録。好調なセールスは、ようやく他社と同等以上に戦えるオートバイを手にしたという自信へとつながっていった。

う。そして開発に入るにつれ徐々に口出しをされることも減り、自身の裁量で設計が進められる環境も整ってきた。「細かいところは若い人たちに任せました」と謙遜するが、いくつかのユニークな機構に関して若手技術者のアイデアに任せたところなどは、丸正自動車の新人時代、上司であった溝淵定に育て上げられたという話が重なって見えてくる。

さて、強制空冷に代わり、ここにおいてようやくBSオートバイの「真のお家芸」となった感のあるポーラスメッキアルミシリンダーだが、この開発経緯を知る林は語る。

「BSCが伝統の強制空冷をやめて、途端にエンジンが焼き付いたなんてことになったら困ってしまいますからね。ちょうど(空冷リヤ

エンジンの) ポルシェでもポーラスメッキをやっているということで、それで行こうと。まあダメ元でいいからと埼玉県川口市の日本ピストンリング(NPR)に頼んで、これをものにしてもらいました」

生産コストの面からも、当時このクラスのオートバイには過剰品質だと言われていた。だが、この「最高の品質」を選択したことが、結果としてBSオートバイの評判を高める重要な要素になったことは間違いない。

BSオートバイの標準原器

こうしてさまざまな紆余曲折を経ながら、ようやくBSC初の自社開発エンジンが完成するに至った。技術者としての良心が十全に注ぎ込まれたこのエンジンは、90ccながらひとクラス上の走りを実現すると言われ、実用車として街中で十分な信頼性を確保しながらも、ひとたびチューンアップを施せばレースでは驚異的な速さを誇った。'60年代を代表する、高性能なオートバイ用2ストロークユニットの誕生であった。

今回、当時の模様を取材するにあたり、個