

編集部より

自動車歴史関係書を刊行する弊社の考え

日本において、自動車（四輪・二輪・三輪）産業が戦後の経済・国の発展に大きく貢献してきたことは、広く知られています。特に輸出に関しては、現在もなお重要な位置を占める基幹産業の筆頭であると、弊社は考えております。

国内には自動車（乗用車）メーカーは8社（うちホンダとスズキは二輪車も生産）、トラックメーカーは4社、オートバイメーカーは4社もあり、世界でも稀有なメーカー数です。日本の輸出金額の中でも自動車関連は常にトップクラスですが、自動車やオートバイは輸出先国などでも現地生産しており、他国への経済貢献もしている重要な産業であると言えます。

自動車の歴史をみると、最初の4サイクルエンジンも自動車の基本形も、19世紀末に欧州で完成し、その後スポーツカーレースなども、同じく欧州で発展してきました。またアメリカのヘンリー・フォード氏によって自動車が大量生産されたことで、より安価で身近な道具になった自動車は、第二次世界大戦後もさらに大量生産されて各国に輸出され、全世界に普及していくことになります。

このように、100年を越える長い自動車の歴史をもつ欧州や、自動車を世界に普及させてきた実績のある米国では、自動車関連の博物館も自動車の歴史を記した出版物も数多く存在しています。しかし、ここ半世紀で拡大してきた日本の自動車産業界では、事業の発展に重点が置かれてきたためか、過去の記録はほとんど残されていません。戦後、日本がその技術をもって自動車の信頼性や生産性、環境性能を飛躍的に向上させたのは紛れもない事実です。弊社では、このような実情を憂慮し、広く自動車の進化を担ってきた日本の自動車産業の足跡を正しく後世に残すために、自動車の歴史をまとめることといたしました。

自動車史料保存委員会の設立について

前記したとおり、日本は自動車が伝来し、その後日本人の自らの手で自動車が造られてからまもなく100年を迎えようとしています。日本も欧米に勝るとも劣らない歴史を歩んできたことは間違いなく、その間に造られたクルマやオートバイは、メーカー数も多いこともあり、膨大な車種と台数に及んでいます。

1989年にトヨタ博物館が設立されてからは、自動車に関する様々な資料が、収集・保存されるようになりました。そして個人で収集・保管されてきた資料なども一部はトヨタ博物館に寄贈され、適切に保存されておりますが、それらの個人所有の全てを収蔵することは困難な状況です。私達はそうした事情を踏まえて、自動車史料保存委員会を2005年4月に発足いたしました。当会は個人もしくは会社が所有している資料の中で、寄贈あるいは安価で譲っていただけるものを史料・文献として預かりし、整理して保管することを活動の基本としています。またそれらの集められた歴史を示す史料を、適切な方法で発表することも活動の目的です。委員はすべて有志であり、自動車やオートバイ等を愛し、史料保存の重要性を理解するメンバーで構成されています。

カタログを転載する理由

弊社では、歴史を残す目的により、当時の写真やカタログ、広告類を転載しております。実質的にひとつの時代、もしくはひとつの分野・車種などに関して、その変遷と正しい足跡を残すには、当時作成され、配布されたカタログ類などが最も的確な史料であります。史料の収録に際しては、製版や色調に関しては極力オリジナルの状態を再現し、記載されている解説文などに関しても、史料のひとつであると考え、記載内容が確認できるように努めております。弊社は、その考えによって書籍を企画し、編集作業を進めてきました。

また、弊社の刊行書は、写真やカタログ・広告類のみの構成ではなく、会社・メーカーや当該自動車の歴史や沿革を掲載し、解説しています。カタログや広告類〔以下印刷物〕は、それらの歴史を証明する史料になると考えます。

著作権・肖像権に対する配慮

ただし、編集部ではこうした印刷物の使用や転載に関しては、常に留意しております。特に肖像権に関しましては、既にお亡くなりになった方や外国人の方などは、事前に転載使用のご承諾をいただくことは事実上困難なこともあり、そのため、該当する画像などに関しまして、画像処理を加えている史料もあります。史料は、当時のままに掲載することが最も大切なことであることは、十分に承知しております。しかし、弊社の主たる目的は自動車などの歴史を残すことですので、肖像権に対し配慮しておりますことをご理解ください。

弊社刊行の書籍が、自動車関連の歴史に興味がある読者の皆様に適うことを願ってやみません。

三樹書房 編集部

イギリスで高い人気を誇っているスズキモーターサイクル

イギリスでモーターサイクル愛好家たちに囲まれて育った人なら、絶対にスズキのブランドに目がいかないわけがない世代がいます。それはなぜでしょう？

1970年代、イギリスにはモータースポーツのヒーローが二人いたからです。彼らは普段はパブで酔っ払ってジョークをとばしているようなごく普通の若者ですが、週末のレースでヘルメットを被ると、なぜか大きなオーラを放って力を発揮しました。

もちろん、私が話しているのは、レースコース内外で豪快な行動でF1を楽しませたジェームス・ハントと、みんなを虜にする笑顔でアフターシェーブからモーターサイクルまで何でも売ってしまうコックニー（生粋のロンドン子）のバリー・シーンのことです。

バリー・シーンは魅力の塊と言ってもよく、彼のレーススタイルは文字通り別格でした。世界選手権のタイトル獲得を目指して折った骨の数は彼自身も数えきれないほどだったでしょうが、勝利への渴望は決して失わず、高いプロ意識は驚くほどで、メカニックたちとコミュニケーションを取るために日本語を習得さえしたのです。そんな彼のレースは見ていて本当に楽しいものでした。

バリー・シーンはヤマハに在籍していた時期もありましたが、彼の名前はスズキと「同義」でした。彼の影響力の大きさは、我が家の歴代のスズキ車（かなりの数に上る）が常に彼に敬意を表して「7」のナンバープレートを付けているという事実からもわかっていただけるでしょう。

また彼の活躍は、後年、私がスズキのモーターサイクルについての書籍『Suzuki Motorcycles-The Classic Two-stroke Era: 1955 to 1978』を執筆することになる理由の一つでもありました。私より長くこの業界にいる人たちにとって、スズキはすでにヨーロッパ中の多くのモータースポーツの分野で尊敬を集めていたブランドでした。

バリー・シーンがスズキに惹かれたのはまさにこれが理由だったのです。彼が自身のモーターサイクルレースにおけるキャリアをさらに向上させたいと思った時、父親は息子のために工場出荷されたばかりのスズキ RT67を購入し、スターダムへの道に導きました。バリー・シーンは振り返ることなくトップの地位に駆け上がりました。

「でもブライアン、あなたはクルマ愛好家じゃないか!」という皆さんの声が聞こえてきます。そう、その通りです。でも私のモーターサイクルへの愛は本物で、それはずっと今も変わっていないのです。

これはおそらく私のモーターサイクル好きのDNA（遺伝子）が、スズキがヨーロッパの地に登場したよりもさらに古く、私の祖母の4人の兄弟から脈々と組み込まれているからに違いありません。

彼らは皆、後にロールスロイスのコヴェントリーにあるパークサイド工場となった航空エンジン工場に勤務し、良い地位に就き、ブラフ・スーペリアからヴィンセント・ブラックシャドウまで高価な英国製マシンに全財産を注ぎ込んでいました。彼らは頻繁にオートバイを買い替え、祖母もよくそれを乗り回していましたが、すっかり夢中になっていたのは母でした。家に新しいモーターサイクルが届くと母はすぐにテストし、地元のクラブを通じてレースの世界に入りました。彼女は10代の頃にエンジンを組み直すことができ、将来はエンジニアになりた



スズキを愛し、英国人に愛されたバリー・シーン



本書刊行のきっかけの一つとなったブライアン ロング氏の著作『Suzuki Motorcycles-The Classic Two-stroke Era: 1955 to 1978』。スズキの歴史を多くの人に知ってほしいというロング氏の情熱からまとめられた。

かったのですが、女性のやることではないと祖父の反対に遭ったため、代わりにレノルドチェーン（自転車やモーターサイクルのチェーンの製造会社）の重役秘書になりました。父はハーレー派で、父の兄はマックス・ノートンでレースをしていました。

私がエンジニアになった時、最初に手がけたレストア作業の一つは、叔父が妻のために買ったヴィンテージのランプレッタだったのを覚えています。イタリアのエキゾチカ（ドカティ、MV アグスタなど）に愛着をもていましたが、悲しいことに若い頃の私の給料ではクルマかモーターサイクルのどちらかしか買えなかったため購入には至らず、残念ながら両方を所有し、運転することは不可能でした。

私が成長するにつれて（少なくとも年齢上は）、私の趣味は日本のクラシックモーターサイクルを深く知ることへと進化していきました。そして、いつの日か娘の愛車であるヤマハSR400 と並んで走れるように、コレダ 125SB ツインを修復中です。

それはさておき、私が『Suzuki Motorcycle-The Classic Two-stroke Era :1955 to 1978』をまとめたのは、単に仕事としてではなく、スズキの歴史を多くの人に知ってほしい、残しておきたいという強い情熱からでしたが、出版するまでには膨大な量の当時のカタログやイラスト、写真の収集に多くの金額を費やす必要がありました。しかし、それも当時のスズキの社長であった鈴木修氏からいただいた温かい手紙のお陰で全ての努力が報われました。

このたび、友人である小林謙一氏が代表を務める三樹書房から、私の本も参考にしてスズキの2ストロークの本が刊行されると聞いて、とてもうれしく思います。

スズキに詳しい“熱烈なスズキファン”の方からスズキのモーターサイクルに興味をもち始めた方まで、本書『スズキ2ストロークモーターサイクル史』から何か少しでも新しい情報を得ていただけたら幸いです。

それでは皆さん、本書をお楽しみください！

Brian Long (ブライアン・ロング)

ヒストリアン。1967年英国コヴェントリー生まれ。モーターサイクル、クルマ好きの一家に育ち、エンジニアリングを学ぶ。いままでに所有したクルマはジャガー、デイトナ、BMW、ボルシェ、アルファロメオ、マセラティ、マツダロータリー車など。1990年から執筆活動に入り、英国 Veloce 社などから多数の自動車関連書籍を刊行。ボルシェ 356、911、914、924、944、ボクスター、ジャガー XJ-S などのほか、日本車に関する書籍も多い（Lexus、トヨタセリカ、MR-2、ニッサンZ、ホンダNSX、スバルインプレッサ、ミツビシランサー、マツダMX-5、RX-7）。2006年にはニコンカメラの歴史書を英国 Crowood 社より出版するなど、著作の数は100冊に上る。日本で出版した著書に『マツダRX-7 ロータリーエンジンスポーツカーの開発物語』『マツダ/ユーノスロードスター 日本製ライトウェイトスポーツカーの開発物語』『ボルシェ 911 空冷・ナローボディの時代 1963-1973』（いずれも三樹書房）などがある。現在日本在住。

■読者の皆様へ■

本書では、創業期から主に1978年までの二輪製品と企業活動について紹介しています。スズキが2ストロークエンジンにかけた足跡を辿ると、常に挑戦の歴史であったといえます。その中でも、1960年に世界で最も過酷と謳われたマン島TTレースに挑戦し、参戦3年目で早くもメーカーズタイトルを獲得したことは、偉業と呼ぶにふさわしいと考えます。世界に羽ばたく足掛かりとしてマン島TTレースを選択したことは、日本のメーカーではホンダに続き2社目でした。そして参戦はヤマハと続き、1960年代は日本の3メーカーによるロードレースの世界制覇が競われたのです。

1960年代後期、ロードレース世界選手権（以下WGP）のレギュレーションが大きく変わることになり、多気筒を得意としてきた日本のメーカーは、技術の革新につながらないと判断し、撤退を判断しました。

スズキが他社との違いを見せたのは、1965年にモトクロス世界選手権という未知のレースに、日本のメーカーとして初めて挑戦したことでした。それはゼロからのスタートでしたが、1970年には念願のメーカーズタイトルを獲得し、栄光の時代を築くことに成功しました。世界への道はまさに、ロードレースではホンダが、モトクロスではスズキが切り拓いたのです。

そして、WGPへの再挑戦が最も早かったのもスズキでした。1971年に500ccクラスに参戦すると、初年度にライダーとメーカーランキング2位を獲得しました。この勢いは、1972年に念願のメーカーズタイトルを獲得したのち、1982年まで7年連続で同タイトルを獲得するという、後世に語り継がれる成果を挙げました。なお、スズキはロードレースの普及のために、500ccクラスの市販レースマシンを開発し、多くのプライベーターの活躍の場も提供しています。

世界の強豪と戦うことは、エンジン技術の他に車体に関する技術力の向上にもつながりました。1983年に発売したRG250 Γのフレームには、市販車として世界初のアルミ角パイプ製のダブルクレードルを採用しました。このことは、日本のレーサーレプリカの先駆車として、他社の開発に大きな影響を与えました。

また、レジャーカテゴリーでは、幅広のタイヤを装着したユニークなスタイルの、バンバンシリーズを発売。スズキの遊びごころを全面に押し出したモデルでした。

スズキも含め、日本の二輪車メーカーが世界で確固たる地位を築きあげたのは、各社が独自技術を磨きながら、他社との違いを形にしてきたことが大きな要因といえます。本書から、技術や製品に込められたスズキのフロンティアスピリットを感じとっていただければ幸いです。

なお、本書に登場する車名や人物名、技術用語などの名称は、メーカー発表資料の表記とすることを原則としています。しかし、当時の資料や文献等によって表記が異なる場合があるため、読みやすさに配慮して、編集部判断により統一を図っている場合があります。また、名称表記、性能データ、事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけると幸いです。

自動車史料保存委員会

三樹書房 編集部

目 次

イギリスで高い人気を誇っているスズキモーターサイクル プライアン・ロング／3
読者の皆様へ／5

■第1部 鈴木自動車工業の誕生.....9

- 第1章 誕生前史 — 9
- 第2章 鈴木自動車工業の誕生 — 11

■第2部 1950年代.....15

- 第1章 2ストロークエンジンの原理 — 15
- 第2章 2ストロークモデル登場 — 18
- 第3章 2ストロークモデルの展開 — 22

■第3部 1960年代前半.....28

- 第1章 モペットと小排気量スポーツモデル — 28
- 第2章 洗練化が進む2ストロークエンジン — 31
- 第3章 海外市場に向けて踏み出す — 37
- 第4章 1960年と1961年のレースシーズン — 39
- 第5章 1962年と1963年のレースシーズン — 41
- 第6章 1964年のレースシーズン — 46

■第4部 1960年代後半.....48

- 第1章 海外市場への本格進出 — 48
- 第2章 CCI潤滑方式の導入 — 50
- 第3章 海外の専門誌で高い評価 — 52
- 第4章 大排気量化への第一歩 — 54
- 第5章 製品系列の多様化 — 57
- 第6章 1965年のレースシーズン — 63
- 第7章 1966年のレースシーズン — 65
- 第8章 1967年のレースシーズン — 67
- 第9章 1968年のレースシーズン — 69

■第5部 1970年代.....72

- 第1章 スズキが語るT500 — 72
- 第2章 1971年 スズキGT750 前編 — 77
- 第3章 1971年 スズキGT750 後編 — 80
- 第4章 スズキGT750のロードインプレッションを読む — 83
- 第5章 1972年 — 85
- 第6章 1973年 — 90

- 第7章 ロータリーエンジンモーターサイクル — 93
- 第8章 1974年 — 96
- 第9章 1968～74年のロードレース — 98
- 第10章 1970～74年までのモトクロスレース 前編 — 100
- 第11章 1970～74年までのモトクロスレース 後編 — 106

■第6部 一時代の終わり.....109

- 第1章 1975年 — 109
- 第2章 1976年 — 111
- 第3章 4ストロークエンジンの開発 — 114
- 第4章 GSシリーズ — 116
- 第5章 その後の2ストロークモデル — 120
- 第6章 1975年のロードレース — 124
- 第7章 1976～77年のロードレース — 125
- 第8章 1978～1982年のロードレース — 127
 - コラム 「バリー・シーン・ストーリー」 — 129
- 第9章 1975年以降のモトクロスレース — 131

■スズキ 2ストロークモーターサイクル 年表（1909～1980年） — 135

■車両系統図 — 138

スポーツ&ストリート（2ストローク）／スポーツ&ストリート（4ストローク）
デュアルパーパス（2ストローク）／ファミリー&ビジネス／コンペティション

■主要モデル諸元表 — 145

スポーツ&ストリート（2ストローク） — 145

1952年 アトム号（試作車・自転車用補助エンジン） 1952年～ パワーフリー／145
1953年～ ダイヤモンドフリー／146
1954年～ ミニフリー／147
1954年～ コレダCO（4ストローク） 1955年～ コレダCOX（4ストローク）／148
1955年～ ポーターフリー／149
1955年～ コレダST1～ST6A 1961年～ コレダ125SH、コレダ125SL／150
1959年～ コレダセルツインSB、コレダ125SK 1963年～ 125S30／151
1956年～ コレダ250TT、コレダ250TP、コレダ250TM／152
1960年～ コレダツインエース250TA、コレダ250TB、コレダ250T10／153
1963年～ スポーツ80K11／154
1966年～ A90、スポーツAS90、スクランブラーAC90／155
1963年～ スポーツ50M12、スポーツKS50／156
1968年～ スポーツAS50、スクランブラーAC50／157
1965年～ コレダ250T20、250T21、T250／158
1971年～ GT250／159
1965年～ B100、B120／160
1968年～ T500／161
1971年～ GT500、GT550／162
1969年～ ウルフ125、ウルフ90／163

1967年～ スクランブラーTC250／164
1969年～ T350、GT350／165
1971年～ GT750／166
1972年～ GT380／167
1975年～ RE-5(輸出車 ロータリーエンジン搭載)／168
1974年～ GT185、RG185／169
1974年～ GT125、RG125／170
1975年～ GT100／171
1978年～ RG250E 1983年 RG250Γ／172
1977年～ RG50、RG50E／173
1985年～ RG500Γ 1986年～ RG400Γ／174
1976年～ GS750、GS750E、GSX750E(4ストローク) 1978年～ GS1000(4ストローク)／175
1976年～ GS400、GS400E(4ストローク)／176

デュアルパーパス (2ストローク) — 177

1969年～ ハスラー250／177
1970年～ ハスラー90／179
1971年～ ハスラー125／180
1971年～ ハスラー185／182
1971年～ ハスラー50／183
1972年～ ハスラー400／184
1984年～ RA125 1969年 TC120 1975年 RL250(トライアル車)／185
1984年～ RH250／186

ファミリー&ビジネス (2ストローク) — 187

1958年～ スズモベット／187
1961年～ セルベットMA、セルベットME、M30／187
1961年～ セルベット50MD／188
1962年～ セルベット80K10／189
1964年～ 125S10 1965年～ M15、M15-2、K50／190
1965年 M80 1966年～ U70／191
1967年～ K90／192
1969年～ スーパーフリー50／193
1967年～ K125／194
1971年～ バンバン90／195
1972年～ バンバン125／196
1972年～ バンバン50／197
1973年～ バンバン75／198
1975年～ ミニクロ75、ミニクロ50／199
1976年～ パーディー80／200
1976年～ ランディー／201

コンペティション (2ストローク) — 202

1971年～ TM400 1972年～ TM250 1973年～ RH250／202
1973年～ TM125 1975年～ RM125／203
1973年～ TM75／204
1976年～ RM250／205

■スズキ二輪車 生産・販売台数 — 206

■【資料】スズキ歴史館について — 208

第1部 鈴木自動車工業の誕生

第1章 誕生前史

今日のスズキ株式会社の源を遡ると、1909年(明治42年)10月に辿り着く。この年、鈴木道雄が静岡県浜名郡天神町村上中島(後の浜松市中央区中島町)に鈴木式織機製作所を創業した。

鈴木道雄は1887年(明治20年)2月18日、静岡県浜名郡芳川村鼠野ほうがわむらねずみの(後の浜松市中央区鼠野町)に生まれた。幼いときから手先が器用だった鈴木道雄は、小学校に通うころには大工仕事に大いに興味を示すようになる。そこで両親は1901年(明治34年)11月、14歳の鈴木道雄を大工職人今村幸太郎のもとに預け、7年間の徒弟契約を結んだ。この徒弟時代は、鈴木道雄のその後の人生に大きな影響を及ぼす。親方の指導は厳しかったが、持ち前の器用な腕を振るって技術を習得し、やがては親方の手助けをするまでに成長した。

鈴木道雄が徒弟時代に得た最大の成果は、自分の才覚に確信を得たことだった。「もう人に使われる時期は卒業した。これからは自分の思う事業を始めよう」。若者らしく、自らの力を頼りに未来を切り拓く自信に満ちた鈴木道雄が、織機製作所を創業したのは、22歳の秋のことである。鈴木道雄が幼少期を過ごした芳川村は綿栽培の盛んな土地で、彼の生家でも母が綿を織る仕事をしていたので、家にはいつも織機の音が響いていた。成人した鈴木道雄が大工ではなく、織機製作所創業の道を志したことには、彼が生まれた土地柄が深く関係していたと思われる。

果たして鈴木式織機製作所は創業後も順調に業績を伸ばし、1911年(明治44年)には10名の従業員を雇うようになった。さらに第一次世界大戦(1914~18年)終戦時にはその数は60名に上っている。

そして1920年(大正9年)3月15日、鈴木式織機株式会社を創立、鈴木道雄自身が社長に就任する。折からの好景気もあり、株式会社への改組は絶好のタイミングだった。1923年には関東大震災が発生するが、鈴木道雄の製品は他社にない特徴を複数備えていたので生き延びることができた。なかでも鈴木式織機株式会社

が他社との差別化をするのに決定的な役割を果たした代表格が、独創的なサロン織機である。

サロンとは東南アジアで広く用いられる、腰に巻き付ける婦人服の一種である。海外からの需要が多く、日本にとっては重要な輸出品目だったが、織り方に特殊な技術を要し、効率よく生産するのが難しいとされていた。そうしたなか、鈴木道雄は1929年(昭和4年)に「四挺杼(よんちょうひ)織機カード節約装置」の開発に成功する。これはサロン織りの難しさを一挙に解決する画期的な発明だった。翌1930年にはサロン織機の東南アジアへの輸出が始まり、好評を博す。

しかし、皮肉にも鈴木道雄が製造する織機は耐久性に富み、長寿命を誇ったので、買い換え需要が徐々に先細りになっていった。そこで鈴木道雄は、会社を長期的に経営するには消費財、つまり企業ではなく個人が使用するものを製造する必要があると考えた。彼が着目したのは自動車である。当時の日本にとっては新しい機械であり、流行の兆しもあったし、大きな利益が見込まれた。

トヨタが自動車第一号の「AA」を設計するに当たり、大型のアメリカ車を参考にしたのと対照的に、鈴木道雄が英国製のつまましい小型車オースティン・セブン



自らの胸像の横に立つ鈴木道雄(1887年2月18日-1982年10月27日)。鈴木式織機製作所を創業、鈴木式織機株式会社初代社長、鈴木自動車工業株式会社初代社長を歴任。この胸像は第二次世界大戦後、ダイヤモンドフリーを販売するディーラーから贈呈された。

に着目したことは興味深い。かくして1936年(昭和11年)に自動車の研究が始まり、翌1937年に参考用の車を1台購入した。13bhpのエンジンの試作に成功、1939年には試作車が数台完成したのだが、1941年に自動車の研究は中止になった。1937年に勃発した日中戦争による軍需により、鈴木道雄の工場はホース、タイヤ、船舶の帆の製造に忙殺されていたのである。そして1938年、軍需品増産命令が下ると織布工場の一部を兵器製造工場に切り替えた。太平洋戦争が勃発した1941年には、従業員数は6000名を超え、12時間シフト態勢で軍需物資の製造に当たった。原料が不足し、原油の輸入が差し止められていたため、鈴木道雄にとっては苦しい時期だった。それでも1942年になると、軍需品の生産が主体となり、総売上げの83%を占めるようになる。

鈴木道雄に苦難が折り重なる。1944年(昭和19年)の東南海地震により、本社のある浜松の相生では工場2棟が半壊、少し離れた場所にある高塚工場でも工場3棟が倒壊した。さらに当時の浜松は工業地帯の中心であったため、米軍の空襲が集中した。翌1945年、本社が最初の空襲を受ける。5月、7月と続いた爆撃により、本社は壊滅状態となり、多数の犠牲者を出して、ようやく終戦の年を迎えた。

1945年(昭和20年)8月、戦後の荒廃を受けて、鈴木道雄は会社経営に必要な最小限の人員を除いて従業員を全員解雇せざるを得なかった。この年、相生本社を閉鎖、事務所を高塚工場内に移転している。そしてGHQ(第二次世界大戦後、日本を占領した連合国の中央管理機構)の許可を得て織機の製造を再開する。アメリカから輸入した綿花を材料に、糸を製造する許可も下りたので、ある程度の繊維機械を売ることができるようになった。さらには国鉄からの機関車修復の依頼もあって、かつての従業員の一部も復職した。

1947年(昭和22年)、本社を正式に静岡県浜名郡可美村高塚300番地(2025年現在の本社所在地)に移転する。1948年、鈴木道雄の工場の資本金は終戦直後と比べて2倍の1800万円に増えたのだが、利益は依然としてごくわずかだった。1950年には資本金5400万円になったが、折からの労働争議により経営危機に陥り、莫大な損失を被る。ついにここにきて鈴木道雄は、豊田自動織機に資金援助を求めたのであった。

鈴木道雄が会社の再興に地道な努力を重ねるなか、戦後日本では安価で簡便、頑丈な個人輸送手段を求めている。ここでも再び歴史の皮肉が日本の工業界に追い風を送る。朝鮮戦争(1950～53年)による軍需により、自



(上) 鈴木式織機製作所の織機製作工場。写真は1914年のもの。これが現在のスズキ自動車のそもそもの始まりである。
(下) 同じく1914年に撮影された、創業当時の店舗の様子。道路に面して小さいながらも展示スペースが設けられていた。

動車産業界が活気づく。なかでも本田宗一郎の慧眼が光る。本田宗一郎は戦後、余っていた2ストロークの発電用エンジンを自転車に付けて安価な移動道具に仕立てることを思いつく。タイプA、B、Cと順次改良を続けて到達したタイプD「ドリーム号」は、フレームと一体化した98ccエンジンを搭載する正式なモーターサイクルであり、さらに1952年発表の「カブ号」により、二輪車業界に小さくも確たる一画を築くのである。

戦後復興の手段を模索する鈴木道雄も、同様な路線を歩むことになる。



1939年9月に新設された高塚工場(現・本社所在地)。この写真は戦中に爆撃を受ける前に撮影された。高塚工場は、当時浜松市相生町433番地にあった本社とほぼ同規模であり、鈴木道雄の事業が順調に進展していたことがわかる。

第2章 鈴木自動車工業の誕生

豊田自動織機からの資金援助を受けた後、復旧の先導役を担ったのは鈴木俊三だった。鈴木俊三は1903年(明治36年)5月、愛知県岡崎市生まれで、繊維を中心にさまざまな事業を展開していたカネボウで工学の仕事を経験した後、1931年(昭和6年)に鈴木道雄の長女の婿養子として鈴木式織機株式会社に入社、以来鈴木道雄の右腕として辣腕を振るってきた人物である。

本田宗一郎の成功に触発された鈴木俊三は1951年(昭和26年)、自分の自転車に原動機を付けて、趣味の釣りに行くのに便利な足に供した。そしてこの年、自社でのモーターサイクル用エンジンの試作に着手する。

鈴木俊三の指導のもと、安定性を高めるためにエンジンを低位置に搭載することと、既存のチェーン駆動をそのまま使うことが決まった。そしてほどなく30ccの小型エンジンの試作に成功、「アトム号」と命名されたが、これはすぐにパワー不足を露呈する。最終的に生産型として完成したのは空冷36cc 2ストローク単気筒の自転車用補助エンジンであった。「パワーフリー」と名づけられたこのエンジンが発売になったのは1952年(昭和27年)6月のこと。型式名はE-1で、エンジン単体の販売価格は2万2000円、自転車に装着した完成車の状態では3万6000円だった。労働者の年間平均給与が15万2400円(月収平均1万2700円)だった年の話である。

この自転車用補助エンジンが「パワーフリー」と名づけられたのは、ダブル・スプロケット・ホイールを併用したチェーン駆動にすることで、普通の自転車のようなペダル走行と、エンジン走行を自由に切り替えられる特徴

パワーフリー(1952年)。自転車用補助エンジンでは、走行に必要な出力は36ccで十分との理論のもとに設計された。36cc 2ストローク空冷単気筒エンジンの軸出力は1ps。独自のダブル・スプロケット・ホイールを採用したほか、湿式多板クラッチ2速トランスミッションを搭載。登坂試験で箱根峠に挑んで無事にこなし、優秀性を実証した。このエンジンの成功は以後スズキ発展の基礎となる。1954年のE-3まで進化した。

を備えていたからであり、後に「自転車用小型エンジン駆動装置特許第180512号」を取得している。

スズキ株式会社が発行した『スズキ100年史 1920-2020』のなかに、その技術解説が記されているのでここではそのまま引用する。

「ダブル・スプロケット・ホイールとは、エンジンからの動力を車輪に送る歯車と、ペダルを使って車輪に動力を送る歯車が二つ備わったホイール。二つの動力を使い分けることができるフリー装置と合わせることで、ペダルをこいで自転車のように使用することも、ペダルをこがずにエンジンの駆動のみで自転車を走らせることもできた」

「このフリー装置は、ペダルを踏むときにはエンジンからの力を伝える歯車とは切り離されることになるため、軽くペダルを踏んで自転車を動かすことができ、またエンジンの駆動を使おうとするときには、自動でペダルと連動している歯車を切り離して、ペダルが回らないようにすることを可能にした」

つまりパワーフリーは、今日の電動アシスト自転車に一脈通じる考え方を内包していたのである。電動アシスト自転車はモーターによって人力を補助する点と、乗る人がペダルをこがなければ走らない点が異なるが、乗り手の労力を動力源が補助することは一致している。今日的なコンセプトの製品だったと言えるだろう。

パワーフリー・エンジンは36ccの排気量はそのまま、E-2、NE、E-3と順次発展し、販売は1954年(昭和29年)秋まで続いた。パワーフリーのラインナップに力を得た同社は、1952年夏までに販売店網の強化も行なった。

次いで1953年(昭和28年)3月には、58ccの自転車用補助エンジン「(SJK)ダイヤモンドフリー」が発売になる。SJKとは「鈴木自動車工業」の頭文字で、このころか





ダイヤモンドフリー（1953年）。1952年7月の道路交通法改正によって、2ストロークは60ccまでが原動機付き自転車として認められたのを機に、排気量を58ccに拡大。設計は基本的に36ccと同じ。1953年の第1回富士登山レースに社員の山下林作が参加、バイクモーター部門で優勝したほか、札幌・鹿児島間約3000kmを走破する「日本縦断テスト」も成功。月産6000台にまで達する人気を博した。

ら鈴木道雄が自動車生産を目標に置いていたことを示唆している。ダイヤモンドフリーには58ccの2ストロークと90ccの4ストロークがあった。前者の2ストロークDF-1 (2bhp)でも3万8500円と高価だったが、パワーフリー・ラインナップのはるか上を行く成功作となり、当初の計画だった月産4000台を同年秋には6000台に修正する必要があった。ダイヤモンドフリーの成功が及ぼした功績は大きく、1953年終わりまでに同社は戦後発生した負債を全て完済したのであった。

1954年（昭和29年）6月1日、資本金2億5000万円で鈴木自動車工業が誕生する。自転車用補助エンジンのダイヤモンドフリーの成功に意を強くした鈴木道雄は、



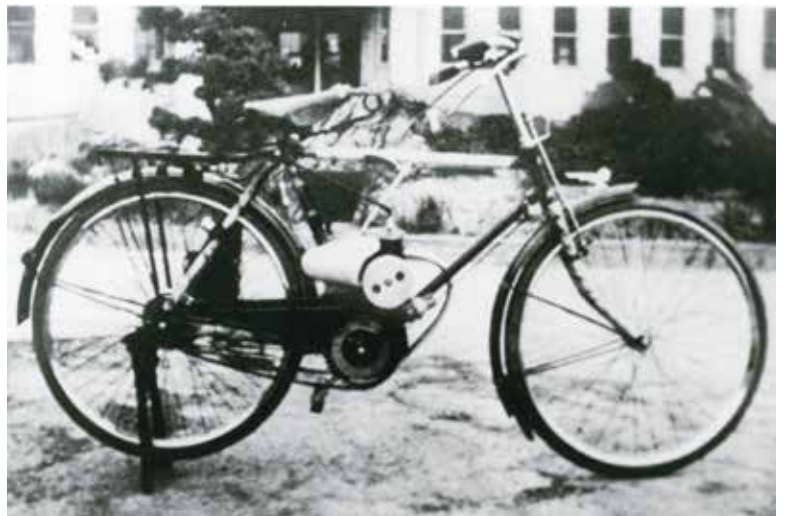
コレダCOX（1955年）。1954年の道路交通法改正に伴って免許制度が変更され、原付二種（51～125cc）は125ccが主流を占める傾向が強まった。そこで、コレダCOの90cc 4ストローク空冷OHVエンジンをボアアップして123ccとした。同時にクランク軸ベアリングなども改良し、マイナーチェンジしたのが、写真のコレダCOX（愛称コックス型）である。最高速度は75km/h、最高出力は4ps。



コレダCO（1954年）。プレスチャンネルフレームに3ps 90cc 4ストロークOHV単気筒を搭載した、“スズキ初”の本格的完成車。点火時期を自動的に変える自動進角装置付フライホイールマグネットを装備。スピードメーターを装備した日本で初めてのバイクでもある。トランスミッションは二輪車初の3速ロータリー式。ティアドロップ（涙滴）型燃料タンクの容量は7ℓ。

1954年1月に技術陣に向けて小型車プロジェクトの研究を始めるよう、指示を出していた。しかし鈴木俊三は、当時の平均給与額を鑑みて市場参入は時期尚早と判断、代わりにモーターサイクルの完成車販売を目指すべきだと鈴木道雄を説得した。

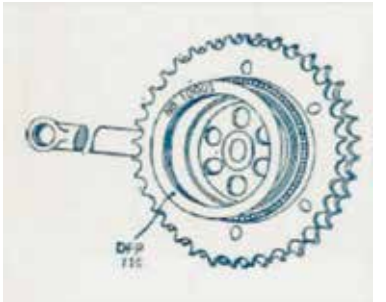
かくして、“スズキ初”の二輪完成車であるコレダCOが発売になる。鈴木自動車工業誕生を目前にひかえた1954年5月のことだった。コレダCOは90ccの4ストローク単気筒エンジンを搭載していた。次に同社技術陣は開発の手を緩めることなく、COのボアを8mm拡大して56×50mmのボア・ストロークから123ccの排気量を得るコレダCOXを、1955年3月に発売する。



1952年1月に完成した試作車アトム号。30ccの2ストロークエンジンは、0.2ps程度の出力を発揮した。



1952年、浜松民報推選優秀車紙上展示の広告。浜松周辺の25社が出展。最下段左から2番の鈴木自動車工業はパワーフリーを紹介している。



パワーフリーに採用されたダブル・スプロケット・ホイールの構造。

第3章 2ストロークモデルの展開

1957年(昭和32年)、鈴木自動車工業初代社長の鈴木道雄は70歳を迎え、同年2月2日の臨時役員会で退任の決意を表明する。その数日前に、新しい二輪組立工場を完成させたうえでの決意だった。オートメーション化されたベルトコンベアを備えた新工場は、鈴木自動車工業に本当の意味で大量生産をもたらす拠点となる。

1957年2月28日、鈴木道雄は社長を退任し、相談役に就任した。これを受けて専務取締役の鈴木俊三が新社長に就任して、同社の牽引役を担うことになった。このとき鈴木自動車工業の資本金は5億円になっていた。

2代目社長に就任する前から、鈴木俊三は目覚ましい業績を残していた。戦前、鈴木式織機の製品を海外に輸出することを考えたのは彼であり、市場となる東南アジア諸国を訪れている。

後年には北米とヨーロッパ諸国のモーターサイクル市場も視察した。商才に優れ、商機を逃さない慧眼の持ち主であった。

1953年(昭和28年)には200社を超えていた日本国内のモーターサイクルメーカーは、1957年には半数にまで淘汰されており、なおかつ急速に減りつつあったが、鈴木俊三はむしろこれをチャンスと捉えた。

かねてより鈴木俊三は、順当な利益を維持するには二輪車のラインナップの合理化が急務だと考えていた。相互に互換性のないパーツから成るモデルを多数カタログに載せれば、生産する部品点数が増え、生産ラインで働く従業員による工程も増える。新工場のオートメーション化を活かすためにも、ラインナップの合理化は必須の条件だった。

1958年(昭和33年)1月、生産型のラインナップを247ccのコレダ250TTと123ccのコレダST、そしてミニフリー(パワーフリーのモデルチェンジ版)に絞ることが決まる。コレダ250TTとTP(1957年に登場したTTの廉価版。TPのPは「ポピュラー」の頭文字)は1959年まで生産が続いた。なお、1958年にはコレダST3のフレームと2気筒エンジンを組み合わせたコレダ250TMが登場したが、これは1959年に生産を終えている。

1956年度(昭和31年度)の経済白書で「もはや戦後ではない」と謳われた日本では、急速な技術革新が相次いで登場したが、依然として一般庶民にとって本格的なモーターサイクルは気軽に購入できる商品ではなかつ

た。1950年代後半、庶民の足となったのはモペッドである。モペッドとはダイヤモンドフリーのように補助用のペダルが付いた50cc以下の軽便な乗り物を意味する。そもそも「モペッド」という名称は「モーター」と「ペダル」を組み合わせた造語なのだが、日本人の間でこの言葉は定着せず、「モーター付きのベツト(愛玩用の小動物)」からの連想で「モベツト」という俗称が定着した。

鈴木自動車工業最初のモベツトは1958年(昭和33年)5月に登場したスズモベツトSM1で、最廉価版の価格は3万9000円だった。これは基本的にダイヤモンドフリーの進化版で、専用のプレススチール製バックボーンフレームにミニフリーのエンジン(ボア・ストローク:38×44mm)を搭載していた。

一方、単気筒2ストロークモデルも徐々に進化していった。コレダST3は1957年(昭和32年)末にST5に道を譲っている(ちなみに「ST4」は存在しない)。コレダST5はプレススチール製フレームにスイングアームのリアサスペンションを組み合わせていた。最高出力は7.5ps/5500rpmで、最高速度85km/hを謳った。ちなみに1300mmのホイールベースはそれまでのSTモデルよりわずかに長い。そして1958年10月にコレダST5はさらにST6へと進化する。コレダST6で特筆すべきはその高いデザイン性であり、五角形の燃料タンクと現



近代化経営の第一歩を踏み出した、2代目社長の鈴木俊三(1903年5月24日～1977年6月17日)。組織の見直し、生産性の向上、コストの低減、労使関係の改善など、さまざまな施策を矢継ぎ早に打ち出す。社長、専務、常務の三役による常務会を新設し、常務会が経営の最高責任を負うようにした。就任した1957年3月には新管理方式の推進機関として、常務会直属の企画室を設けた。また、1959年5月には企画会議を設け、以降はこの企画会議で会社の総合的な経営計画や、全般的な執行方針に関する審議を行なうようにした。

代的なシートを備えた流線型の外観を称してメーカーは「ジェットライン」と呼んだ。スチールフレームはヘッドライトから真っ直ぐテールに伸びて、全体としての一体感を強めていた。

なお鈴木自動車工業は1958年に社章の「S」マークを制定している。コレダST6はこの「S」マークを燃料タンクに使っているが、カタログには依然としてコレダの商標を使い続けた。

52×58mmのボア・ストロークから得る排気量は123cc。最高出力は8ps/6000rpmだった。コレダST6では排気管が左、チェーンが右側に位置しており、コレダST5とはちょうど逆になっている。3速ギヤの変速は左側のクラッチで行なう。ドラムブレーキは依然としてケーブルとロッド作動で油圧ではなく、右側レバーと右足で作動させる。キックスターターもやはり右側となり、サスペンションはフロントがテレスコピックのフォーク、リアがスイングアームだった。馬蹄型デザインのヘッドライトも継承する。なお、1959年中盤にコレダST6Aが登場しているけれども、変更部分は細部に留まる。

STシリーズは大変な成功作となり、1961年(昭和36年)にコレダ125SHに代替わりするまでに10万台が売れた。こうした成功の裏付けがあって、鈴木自動車工業の資本は1959年2月には7億5000万円に増え、翌1960年にはさらに倍に増え、1961年8月には30億円にまで、資本を急激に増やしていった。

「2ストロークモデルの展開」と題した本章でぜひ紹介したいのが、コレダセルツインSBである。コレダセルツインSBは1959年(昭和34年)8月に発表になった。前年の1958年全日本自動車ショウでプロトタイプが展示されたコレダセルツインSBは、125ccクラスでセルスターターを備えた世界初の2ストロークツインとしてモーターサイクルの歴史上重要なモデルである。

コレダセルツインSBはコレダST6の「ジェットライン」スタイルを継承していた。ヘッドライトから始まり、クロームメッキの燃料タンクを経てボックスカバーまで直線上に配置された外観は、当時のモーターサイクル市場にあって、その斬新なデザインが注目された。シートも燃料タンク後端部の形状とビタリと合った専用品であった。

エンジンは基本的に247ccの縮小版で、42×45mmのボア・ストロークから125ccの排気量を得た。ミクニVM19Hキャブレター1基と7.0:1の圧縮比が生む最高出力は10ps/7000rpm。これと組み合わされるトランス



スズモベツトSM2(1959年)。SM2はSM1の後期モデル。新設計のプレスバックボーンフレームの採用などで大量生産方式による製造コスト低減が図られた。二次駆動を当初のVベルトから一般的なチェーンに変更。空冷2ストロークエンジンは最高出力を2psから2.2psへと増強し、最高速度はSM1の45km/hから50km/hに向上した。ペダルでの人力走行も可能で、始動もペダル式。SM2からスピードメーターを追加装備している。

ミッションは4速のロータリー式。左側のカバーに内蔵されるチェーンが駆動力を伝達し、ツインエキゾーストは独特な排気音を響かせた。なお、コレダセルツインSBはセルフスターターが大きな特徴だが、右側にキックスターターも備えていた。

17インチのホイールに組み合わされるタイヤは、前が2.75-17-4PR、後ろが2.75-17-4PRで、悪路でも乗り心地は良好だった。オプションにホワイトトリボンタイヤが用意されていたところに時代を感じる。ホワイトトリボンタイヤとはタイヤのサイドウォールに白の装飾的なベルトをあしらったタイヤで、当時これが洒落ていると思われていた。2枚一組のマッドガードもオプションリストにあり、これは大変人気があった。さらには簡単に荷物ラックの上に固定できる独立したピリオンシートのほか、タンデムシートも用意された。

なお、鈴木自動車工業の技術陣は試験的にコレダセ

第3部 1960年代前半

第1章

モペットと小排気量スポーツモデル

本書の第2部・第3章で、鈴木自動車工業が最初に放ったモペットは1958年(昭和33年)のスズモペットSM1だったことに触れた。SMシリーズの生産は1960年夏まで続いたが、同年1月にはスズモペットをさらに高性能にした50ccモデルとしてセルベットMAがデビューした。1961年にセルベットMA2が登場するので、初代のセルベットMAは識別のためセルベットMA1と呼ばれることがある。セルベットMA2は翌1962年にセルベットMEとモデル名が変わり、1963年には外観の手直しを受けてセルベットM30になる。セルベットM30では冷却フィンが大型化されたほか、キャブレターが従来のVM12からVM15に変わった。1963年1月には排気管がリアハブの上に取り回されるアップマフラー(次ページ写真参照)を備えるスポーツタイプのスポーツ50M12が登場した。

1961年(昭和36年)には排気量50ccまでの原付第一種にも免許制度が設けられ、最高速度は30km/hで2人乗りができなくなった。しかし簡便な足を求める層は厚く、この年、原付第一種の需要がピークに達し、これを生産するメーカーの数は15社に達した。結果としてメーカー間の競争が激化、市場も飽和状態となり、1963年にはメーカー数は7社に淘汰された。幸いにも鈴木自動車工業はセルベットの売れ行きが好調で、熾烈な企

業間競争を生き抜いていった。

一方、1962年(昭和37年)に、ロードレース世界選手権に50ccクラスが新設されたことは、日本のモーターサイクルメーカーにとっては願ってもない好機となった。世界的に見てライバルと目されるのは、クライドラーとトモスが数えられるに過ぎなかったからだ。鈴木自動車工業もスポーティな50ccをラインナップに加えることを決定、こうして1961年に登場したのがセルベット50MDである。エンジンとトランスミッションはもちろん、中央部が浅いV字形をしたハンドルバーなど、実態は前年の1960年に登場した商用のセルベットMA(50cc)のパーツを多数流用していたが、スポーティ版らしく空冷単気筒のMAエンジンは高回転型で、49.9cc(ボア・ストロークは41×38mm)の排気量から8000rpmで42psを生み出した。圧縮比は6.7:1。これと組み合わせられるのは4速ロータリー式トランスミッションで、このクラスに同様なトランスミッションを採用したのは世界でMAが最初だった。今思えば、この原付第一種であるセルベット50MDが、鈴木自動車工業が世界選手権の50ccクラスに打って出るマシンの基礎になったのは驚くべき事実である。

セルベット50MDはキックスターターで、電装系は6ボルト。車重は58kgだった。電装系が12ボルトでセルフスターター付きのセルベット50MCも併売された。こちらは車重が2kg重かったが、両モデルとも最高速度は80km/hだった。

50ccクラスだけではなく。中間排気量車として80cc

クラスの新型のセルベット80K10の生産が1962年5月に始まった。50cc車との外観上の違いとして、フレームにダウンチューブが追加になっているのが特徴で、空冷2ストローク単気筒は6.5psを生み出す。シリンダーバレルは鋳鉄製で、シリンダーヘッドとクランクケースはアルミ製。45×50mmのボア・ストロークから79ccの排気量を得た。

ピーク時にはスポーツ80K10の月間受注台数は1万8000台に達した。7万7000円と比較的求めやすい価格(例えば1962年の50ccセルベットMEでも6万2000円であった)、低廉な維持費、最高速度95km/hに代表される高い性能が多くの人々を惹きつけた。とりわけ、1964年(昭和39年)にはオプションながらセルフスターター付きになったことで、人気に拍車がかかる。スポーツ80K10は5年の生産期間で50万台が製造された、鈴木自動車工業のベストセラーの1つになった。

1963年(昭和38年)2月登場のスポーツ80K11はアップマフラーを採用して、セルベット80K10と同じエンジンから7.3ps/7000rpmを発揮、これに4速トランスミッションが組み合わされた。クロームメッキ仕上げのスプリングが装着されたフロントフォークと、パールシルバーに塗装された軽量のフロントフェンダーが外観上の特徴で、1人乗車に限られる原付第一種と異なり、タンデムシートが備わって、大いに有用性を高めていた。

*

1962年の全日本自動車ショーでは、国内14社ものメーカーがモーターサイクルを展示した。どこも主力製品は50ccクラスで、125ccと250ccクラスがそれに続き、350cc以上のエンジンを搭載した製品はわずか2種であった。このことから、250cc以上の大型車は依然として欧米のメーカーの独壇場だったことがわかる。

スポーツ80K11(1963年)。1963年はマン島TTレース50ccクラスで伊藤光夫が日本人初の優勝を飾り、50ccと125ccクラスでメーカーズタイトルを獲得した年である。スポーツ80K11はスズキスポーツ50と同時発表の姉妹車で、セルベット80K系がベース。機能的なパイプハンドル、テレスコピック式フロントフォークとむき出しの緩衝スプリング、アップマフラー、4速ロータリートランスミッションを採用。95km/hの最高速度、7.3psの最高出力はセルベット80K系を上回る。定地燃費は75km/ℓと経済的。



スポーツ50M12(1963年)は鈴木自動車工業初の本格的なスポーツタイプ50cc。ボア・ストロークは41×38mm。最高出力5ps/8000rpm、最大トルク0.45kgm/7000rpm。これに常時噛合式4速トランスミッションを組み合わせる。操縦性に優れたテレスコピック式フロントフォーク、雨の中でも安心して走れる完全防水式ブレーキ、アップマフラー、メタリック塗装のフェンダーなどが特徴。



セルベット80K10(1962年)。経済性、乗りやすさ、取り扱いの容易性というモペットの長所を生かしながら、125ccクラスに匹敵する性能を目指して開発。70kgの車重は当時のこのクラスではもっとも軽かった。コンパクトな79cc 2ストローク空冷単気筒エンジンは、重量も17.5kgと50cc並みの軽量ながら、最高出力6.5psを発揮、低速から高速まで滑らかに加速した。トランスミッションはロータリー式の4速。



セルベット50MD(1961年)。バックボーンフレームを採用した、スポーティな50cc車。エンジンは先代のMAより0.2psアップした42psを発揮し、50ccクラス最高の80km/hを謳った。トランスミッションはMAで定評を得ていた4速を採用。フロントフェンダーやヘッドライトカバーなどに樹脂を使用して、装備重量64kgを実現。50MDはキック始動だが、セルフスターター付きの50MCもあった。

出走した内で5台が10位以内に入賞して、信頼性とスピードを両立させていることを立証した。スズキチームにとって全車完走したのが唯一の救いで、松本はブロンズレプリカ賞を受賞した。「これからは本腰を入れてレースに取り組もう」鈴木俊三はその思いを固める。それこそが鈴木自動車工業が1960年にマン島TTレースに参加して得た最大の収穫だった。

1961年(昭和36年)、鈴木自動車工業は全社態勢でワークスチームを組み、ロードレース世界選手権に挑戦する。125ccに加えて250ccクラスにも出場し、マン島TTレースを含めたすべてのグランプリレースに出走することを目標に掲げた。

125ccクラスのマシンはRT61。ロータリーディスクバルブを備えるツインで、124.7ccの排気量から15psを生み出した。しかし、スペイン、西ドイツ、フランスのGPで低迷した後に迎えたマン島TTレースも惨憺たる結果に終わった。ホンダが125ccクラスのトップ5位を独占したのに対し、スズキのRT61はエントリーした3台すべてが完走できなかった。248.6cc 28psのRV61を携えて出た250ccクラスの成績も振るわなかった。ここでもホンダが上位を独占し、TT初戦のヤマハが6位に入賞した。スズキ勢のなかで最高位はニュージーランド人のヒュー・アンダーソンが挙げた10位で、彼はブロンズレプリカ賞を受賞した。市野が12位で完走、残りの4台は完走することができなかった。



苦杯を飲み続けたチームは人員の増強を図ったが、以降もマシントラブルが続発、完走することさえままならない状態が続いた。1960年のRT60が13psだったのに対し、RT61は15psなど、数値の上の性能は向上しており、昨年以上の成績を望めたはずだが、いかんせん完走できない。大量に取り入れた新機構の信頼性が欠けて、足を引っ張ったレースが続いた。結局全レース出場はあきらめ、チームはシーズン半ばにして帰国する。

しかし1961年シーズンは、チームに望外の朗報をもたらした。それまで東ドイツのメーカーのMZチームに所属していたエルンスト・デグナーが西ドイツへの亡命を決意、同年11月よりスズキのワークスライダーとなる運びになったのだ。この移籍がスズキにもたらした価値は計り知れない。ロードレース世界選手権の125ccと250ccクラスで活躍したデグナーの経験は、そのままスズキのマシンで活かされることになった。技術面のメリットも大きい。MZの技術者ヴァルター・カーデンは当時、2ストロークレースエンジンの世界的な権威者で、スズキはデグナーを通してその知識を得ることができた。さらにデグナーの旧友で2ストロークエンジンのチューニングにかけてはレース界で知らない人はいないというパウル・ペトリもチームに加わるようになった。

かくしてスズキのワークスチームは一流ライダーと技術面のノウハウを一挙に手に入れたのである。

マン島TTレース初参加を記念したカタログ。スズキはマシン名を「Suzuki」ではなく「Colleda」でエントリーした。RT60の最高出力は13psで、20psに迫るイタリアMVアグスタとの差は歴然たるものがあつた。しかしRT60に試乗した往年の名ライダー、ジェフ・デュークは「エンジンは16000rpmまで回り、8000~11000rpmの回転域で有効なパワーを生む」と評した。難点はガソリン8に対してオイル1とオイル混合率が高かったことで、プラグの「かぶり」に悩まされたという。

1961年シーズン用に岡野武治が設計したRV61。空冷2ストローク2気筒で、6速トランスミッションとマグネット点火を備えていた。チームにパディ・ドライパー、ヒュー・アンダーソン、アリスティア・キングの外国人ライダーを迎えて臨んだシーズンだったが、期待のマン島TTレースではアンダーソンの10位が最高位で、マシンの競争力不足を露呈した。以降のオランダとベルギーのGPでも不振が続き、チームはシーズン半ばでの撤退を決める。

第5章

1962年と1963年のレースシーズン

1962年(昭和37年)からロードレース世界選手権に50ccクラスが新たに設定されることになった。これはモベットで経験を積んだスズキにとって、恰好のカテゴリーに思われた。エースのエルンスト・デグナーを迎えたこともあり、既存のチームとの競争力の差を一気に縮める展望が開けたからで、鈴木俊三には確信があつた。チャンス到来、これでライバルと対等の立場でスタートを切れる。鈴木俊三の思いは間もなく事実となって証明される。

50ccクラスで優勝するのには、最低でも140km/hのトップスピードを要するとチームは推定した。しかしこれは難題だった。最高速度でモノを言うのは馬力であるが、その馬力が思うように出ない。設計変更を何度も繰り返すが、トラブルが続出した。それでも新たな研究開発を粘り強く繰り返し、目標の9psと140km/hを達成できた。

1962年シーズン初戦のスペインに向けて、チームは4月24日に羽田空港を出発する。ライダーは伊藤光夫、市

野三千雄、鈴木誠一に、西ドイツ国籍となったエルンスト・デグナー、ニュージーランド人のヒュー・アンダーソン、カナダ生まれのフランク・ペリスの3選手を加えた6名の陣容。250ccクラスには42psのRV62、125ccクラスに24psのRT62、そして50ccクラスはロータリー吸入バルブを採用した8速のRM62を投入する。

5月6日のスペインGP、50ccクラスを制したのはクライドラーで、デルビとホンダが表彰台に上がった。1週間後のフランスGP(5月13日)でもクライドラーとホンダが君臨し、スズキは伊藤光夫と鈴木誠一がポイントを獲得するに留まった。チームは問題点を即座に究明してRM62に改良を加え、6月8日、ロードレース最大の山場であるマン島TTレースを迎える。そして彼らは50ccクラスで圧勝を収めるのである。マシンの能力をフルに引き出したデグナーは、レース中、瞬間最高速度144.8km/h、平均速度120.9km/hの記録を打ち立てながら、60分16秒4という驚異的なタイムで初優勝を飾った。伊藤が5位、市野6位、鈴木8位と日本人ライダーも善戦した。チームは「シルバーレプリカ賞」「メーカーチーム賞」「最高ラップ賞」を受賞する。

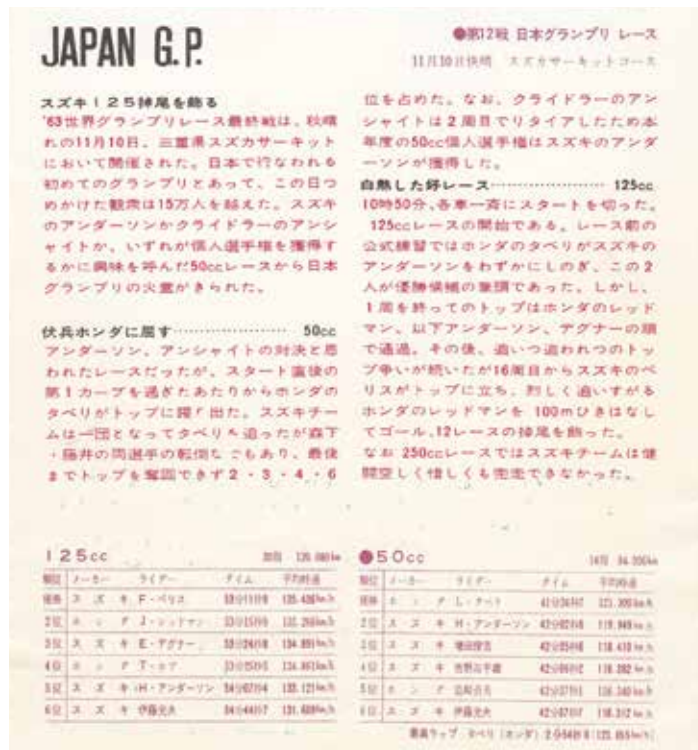
このレース後、鈴木俊三は当時の社内報に『優勝に思う』と題した一文を寄せている。「宿願のマン島TT



外国人ライダーを紹介するカタログ。1963年最終戦の日本GPで初めて250ccクラスでRZ63を駆ったエルンスト・デグナーは、鈴鹿サーキットのコーナーで転倒、マシンが炎上して深刻な火傷を負い、1ヵ月の入院を強いられた。チームメートのフランク・ペリスはマシンを停めて僚友のデグナーを助けた。それまで4位に着けていたヒュー・アンダーソンもマシントラブルに見舞われ、9位で完走するのが精一杯だった。このシーズン、スズキは250ccクラスでは1勝も挙げられずに終わっている。



前頁に続き、1963年スズキ発行の世界選手権のパンフレット「かくてSUZUKIは世界制覇をなしとげた」から、最終戦日本GPの詳細。50ccクラスではスズキのヒュー・アンダーソンがライダーズタイトルを獲得した。



1963年、世界選手権でタイトルを獲得したチームが凱旋帰国。鈴木自動車工業社員の熱烈な歓迎ぶりがうかがえる写真。まさに全社一丸となって団んだ栄光であった。



1963年の日本GP公式パンフレットに掲載されたスズキの広告。すでに2クラスのメーカーズタイトルを決めて臨んだ最終戦であり、“世界制覇の偉業達成……”と紹介されている。



1963年、スーパースポーツ50M40のパンフレット。掲載写真を見ると保安部品を装備しているのがわかる。販売価格や台数など詳しいデータは残されていない。



1968年当時のT500の広告。“世界の650cc級に匹敵する”性能のスポーツモデルとしてPRしている。



T500のポスター。2ストローク最大排気量を誇る、重量車の風格を醸し出している。エンジンは、空冷2ストローク2気筒492ccで最高出力は47ps。

第5章 製品系列の多様化

スズキ二輪車のモデル系列は複雑を極め、歴史研究家の悩みの種だったが、1968年(昭和43年)のラインナップで新しいモデル呼称を導入したことにより、多少事情が改善された。モペットの「U」シリーズ、伝統的な外観の「K」、モダンでスポーティな「A」、旗艦モデルの「T」と大別されたのである。

この年、小排気量でもスポーティの「A」を冠したスポーツAS50とスクランブラーAC50、そしてその拡大版のスポーツAS90とスクランブラーAC90がニューモデルとして登場した。これらの多くのモデルはハイマウントの排気管を備えるが、ACがオフロードモデルであるスクランブラータイプだったことに注目したい。スクランブラータイプの特徴と、この年に登場した背景についてはこの後すぐに、追って触れる。

明けて1969年(昭和44年)はスズキがニューモデルを立て続けに放った年だった。1968年の東京モーターショーには315ccの新型T350と89ccパラレルツインのウルフ90を展示、前者は翌1969年4月に、後者は1月に市場に登場する。

軽量のウルフ90(社内呼称T90)は、低い位置にある燃料タンクが前方に向かって伸びるスタイルが、見る者に軽快な印象を与えた。後端部がアップしたシートや、黒に塗装されたエクステンションを備えたアップマフラーが外観上の特徴である。



スクランブラーAC50(1968年)。同時に発売の軽量車スポーツAS50と、性能や機構などの基本的な部分は同じだが、ブリッジ付きハンドル、オートリターン式フットステップ、アップマフラーなど、スクランブラーらしい装備を標準装備するほか、燃料タンクは悪路でもニグリップしやすい形状をしていた。純モトクロッサーにするキットパーツも多数用意された。エンジンは41×37.8mmのボア・ストロークから49ccの排気量を得る空冷2ストローク単気筒。

空冷2ストローク2気筒エンジンはほぼ水平にまで傾斜してフレームに収まり、ヘッドとクランクケースはアルミ製で、シリンダーバレルは鋳鉄製。2基のダウンドラフト・キャブレター、7.3:1の圧縮比、89cc(ボア・ストローク:38×39.6mm)の排気量から10.5ps/9000rpmの最高出力と0.89kgm/7000rpmの最大トルクを得た。クロスレシオの5速ギヤボックスを介して、98kgの車体を最高速度110km/hまで引っ張った。

1969年3月にはデュアルパーパスモデル(公道を走るための保安基準を満たしたオフロードモデルで、不整路と舗装路の両方を走れることからこう呼ばれる)のハスラー250(社内呼称TS250)が発売になる。これは時代を象徴するモデルだった。これまでスポーツモデルといえばオンロードが主体だったスズキ製品のなかで、オフロードスポーツであるスクランブラーが登場したことになる。スクランブラーとは「よじ登る」とか「～を伝って下りる」を意味する「scramble」を語源にするモーターサイクルの一形態。折しも、未舗装のコースを、オンロードバイクを改造して走らせるレースがアメリカを中心に人気の頂点に達しつつあり、ハスラー250の登場は時宜にかなっていた。これを契機にスズキの二輪車は新たな分野に踏み出すことになる。

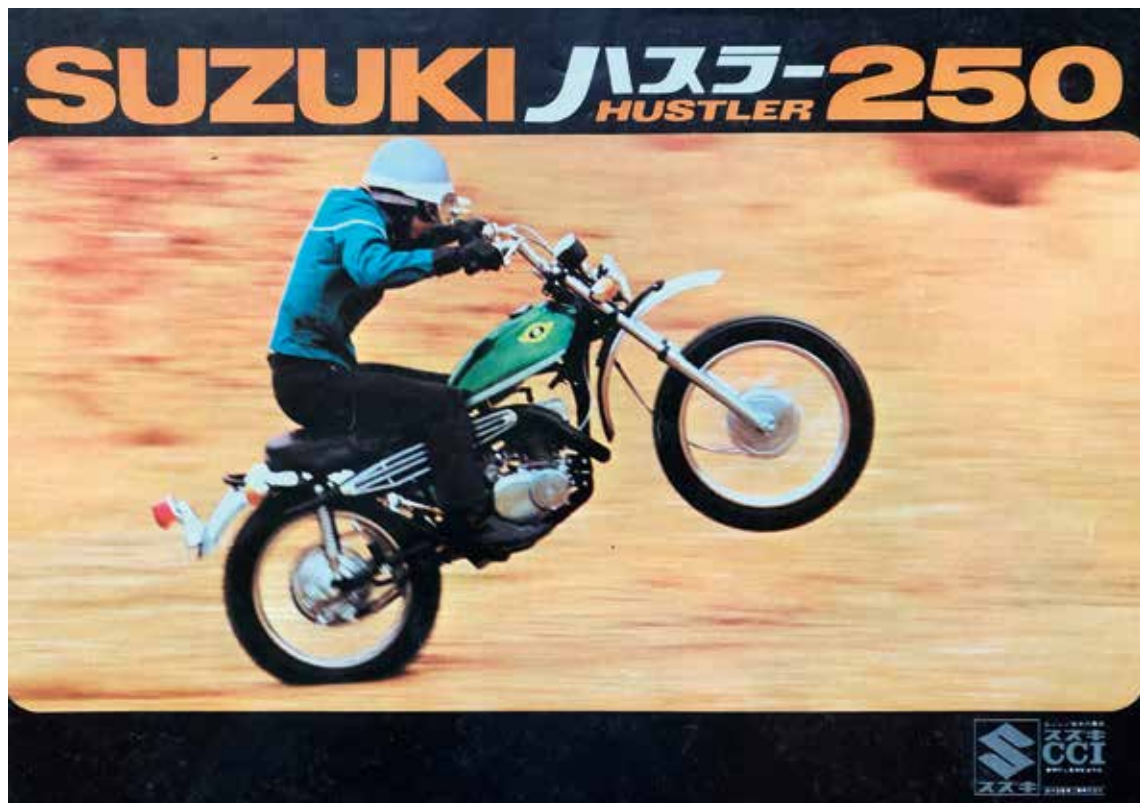
エンジンの詳細は次ページの写真説明文と巻末の諸元表に掲載したが、ハスラー250の特徴はその外観にあった。鋼管製セミダブルクレードルフレーム(シングルクレードルフレームのダウンチューブを途中から二本に枝分かれさせて、シングルの軽量とダブルの高剛性を両立させたフレーム)を骨格として、トラベル量(サ



1969年発売のウルフ90は、同じ年に登場したウルフ125の兄弟車で、車体は共通。90ccクラスでは初となるロードレーサー的なパイプフレームに、2ストローク2気筒(89cc)エンジンを搭載して、最高速度は110km/hに達した。ハウジングを廃止して灯体(ライト部)を露出したヘッドライトや、2個の独立したメーター(スピードメーターとタコメーター)などでスポーティなスタイルを演出。軽快でパワフルな走りは、当時の若者に広く受け入れられた。



1969年に登場したハスラー250。世界のモトクロス活動で得たノウハウを投入したスズキの自信作といえる。この広告では、モトクロスやオフロード車の開発に携わった、矢島金次郎を起用している。



1969年発行のハスラー250のカタログ。モトクロスレースのベース車にふさわしく豪快なウイリー走行を表紙にあしらっている。また、CCI潤滑方式も表紙でPRしている。

第6章

1965年のレースシーズン

1965年(昭和40年)のロードレース世界選手権を戦うスズキのマシンは、50ccクラスがRK65、125ccクラスがRT65、250ccクラスがRZ65だった。

RK65は新設計の水冷49.7cc(ボア・ストローク:32.5×30mm)パラレルツインエンジンを搭載。8.6:1の圧縮比から16500rpmという高回転で14.5psを生み出した。組み合わせられるトランスミッションは10速だったが、12速に換装することもできた。ブレーキは依然としてドラム式だったが、車重が60kgに過ぎなかったので、160km/h超のレーシングスピードでも充分対応できた。なお、技術陣は社内呼称「RP型」の3気筒(48.9cc)も試作していた。実戦にこそ投入されなかったが、この試作エンジンが端緒となり、スズキは後に市販車用3気筒2ストロークエンジンを完成させることになる。

RT65の水冷123.7ccツインエンジンは前年モデルからの順当な発展型。新設計の9速トランスミッションと組み合わせられる。

8速のRZ65も前年からの発展型だが、最高出力は56psに向上し、最高速度は237km/hに達した。

ライダーの布陣は前年とほぼ同じ。伊藤光夫、市野三千雄、片山義雄、越野晴雄、ヒュー・アンダーソン、フランク・ペリス、ジャック・アハーン、そしてエルンスト・デグナーの顔ぶれである。

3月21日、デイトナで開催された開幕戦で、スズキは幸先のいいスタートを切る。50ccクラスではデグナーが

優勝、アンダーソンと市野が2位、3位と続いた。125ccクラスでもアンダーソン、デグナー、ペリスの順で上位3位を独占する。しかし250ccクラスではペリスが4位に食い込んだものの、このクラスではヤマハを駆るフィル・リードが強く、スズキはこのレースを制することができなかった。

次いで4月25日のニュルブルクリンクでの西ドイツGPでは、スズキは50ccクラスで3位に甘んじたが、125ccクラスでは上位2位を独占して気を吐いた。一方、250ccクラスでは競争力に欠けて振るわなかった。3戦目のスペインでは、アンダーソンが50ccと125ccクラスに優勝、4戦目のフランスでもスズキは好調を維持したまま、6月18日、山場のマン島TTレースを迎える。路面が雨で濡れた状況のなか、250ccクラスではペリスが辛くも3位に入賞したが、これがこのシーズン最高位で、250ccクラスはシーズンを通じて4位を3回獲得したほかはノーポイントで終わる。

またマン島TTレースでは50ccと125ccクラスでも苦戦を強いられた。125ccクラスではアンダーソンが5位に入賞するのが精一杯で、しかもレースタイムは1時間14分8秒、1位のヤマハ(ライダーはフィル・リード)の1時間12分2秒6から大きく引き離されていた。50ccクラスでもレイジ・タベリ駆るホンダに屈し、アンダーソンとデグナーがそれぞれ2位と3位でレースを終えた。スズキは得意とするマン島TTレースの50ccと125ccクラスの両方で優勝を逸した。

6月26日、オランダ・アッセンで開催されたダッチTTでも状況は変わらなかった。125ccクラスではヤマハのマイク・ダフが優勝する一方で、スズキは片山が25歳

1965年のマン島TTレースでRZ65を3位に導くフランク・ペリス。RZ65は直列2気筒を横置きにして前後に配したスクエア4気筒エンジンを搭載する。第1戦と第2戦には前年型を改良したRZ64出走させ、第4戦フランスGPから新設計のRZ65を投入した。56psの高出力を誇ったが、ライバルのヤマハとホンダの後塵を拝し、最終戦の日本GPを除いて(結果はリタイア)、第8戦東ドイツGP以降、スズキは250ccクラスへの出場を取りやめた。



第5部 1970年代

第1章 スズキが語るT500

1970年(昭和45年)3月15日、鈴木自動車工業は創立50周年を迎えた。浜松の一隅に建った一介の織機工場が、ほんの半世紀の間にかくも巨大な企業に成長するとは、誰も想像できなかっただろう。同年4月、鈴木道雄と鈴木俊三臨席のもと、浜松本社で記念式典が行なわれた。式典にはトヨタを始め国内主要メーカーの重鎮も列席したばかりか、海外からも大勢のスズキ関係者が顔を揃えた。このときの鈴木自動車工業は、なんの但し書きもいらない地球規模の大メーカーになっていたのである。

5月には、インドネシアのインドヘロー社と二輪車について技術援助契約を締結している。これは4年後にパーツの現地生産へと繋がり、最終的にはジョイントベンチャー(合弁企業)を設立するまでに発展する。同じ

ことがフィリピンやマレーシア、パキスタンにも当てはまった。

1965～69年までの輸出台数は12万5000台程度を維持して推移したのだが、1970年にはアメリカへの輸出台数が大きく増え、この年の総輸出台数は22万4000台と飛躍的に伸びた。ちなみに、日本の年間平均給与額は、5年前のほぼ2倍に相当する82万5000円になっており、これを背景に二輪車と、新たに始めたボート事業を後押しした。

話題を二輪車の開発に戻そう。本書の第4部第4章「大排気量化への第一歩」で触れたT500は、スズキの旗艦モデルとして、当時から同社のモーターサイクルに大きな影響を及ぼす重要なモデルだった。

世界初の2ストローク・ピストンバルブ492ccツインエンジンは最高出力47psを発揮、0-400mを13.0秒で加速し、最高速度は180km/hの高みに達した。『スズキ100年史 1920-2020』と題した社史で、自身が他社のライバル車を引き合いに出しながら、このT500を語って



写真は1969年発表のT500のマイナーチェンジ版であるⅡ型。高速走行時の安定性を増すため、キャスト、フロントフォークオフセット量、トレール角を変更するとともに、ハンドルはハイウェイ走行に適したブリッジ付きに改めた。キャブレターの仕様も一部変更して低中速の性能を改良、市街地での乗りやすさを高めた。燃料タンクやシート、メーターなどのデザインを刷新、水平ラインを基調にすることでスピード感を演出、大排気量車の迫力ある重量感を強調した。

スクランブラー AC50 Ⅱ (1970年)。1968年に登場したスクランブラーAC50の発展版。安全性を高める大型リアテールライト、薄型のヘッドライト、フロントブレーキ点灯ライト、ウインカーブザー、サイドリフレクターなどを採り入れて、高性能で安全性にも配慮したマシンに仕上げた。モーターサイクルの需要がオフロード走行に適したスクランブラータイプに移りつつあったため、シリンダーを始め、ピストン、キャブレター、マフラーなどのモトクロスカーへの改造キットパーツを同時発売している。



いるので、該当部分を引用しよう。

「(T500は)最高速は当時最速といわれた川崎重工業のW1に並んだが、同年3月にデビューした同社のW1Sが185km/hを記録してしまった。惜しくも最高速はW1Sに譲る形となったが、リッター当たりの馬力計算ではW1の75psに対し、T500は95psとはるかにしのいでおり、後に川崎重工業の500SSマッハがデビューするまでは、業界最強のハイパワーエンジンであった。また、1969年に750ブームの先駆けとなった本田技研工業のドリームCB750 FOURが発売されたが、このマシンでさえリッター当たりの馬力は91psにとどまっており、いかにT500がハイパワーであったかが分かる」

いかがだろうか。他社製品との比較を社史に綴ること自体、国産メーカーでは珍しいのに加え、ライバルに劣る部分では悔しさを滲ませながらも、プライドを持って自社製品を述べる語り口には、ある種の清々しさを感じる。技術面では、「なお、W1Sのピストンスピードが毎秒17.3mであるのに対し、T500は15.2mであった。これは耐久性を考慮した結果である」と語り、こう続ける。「タイタンの名で輸出を開始すると、やや派手なカラーリングやパワフルなのに穏やかに加速するといった特性などから、アメリカ市場などで人気が高まった。1969年8月にはよりシャープなスタイルのⅡ型にモデルチェンジしている。最高速度181km/h、0-400m加速13.2秒を発揮し、より多くのファンを魅了した」。

以上が『スズキ100年史 1920-2020』からの引用であるが、アメリカ市場で評価が高かったことは興味深い。

T500は1970年にⅢ型へ進化、これに試乗した『サイクル・ワールド』誌は次のように評価している。

「馬力に見合った価格。パフォーマンスに比して割安。スズキのT500には畏敬の念を抱く。T500でコーナーを旋回する。それはライダーたるもの、ぜひ経験すべきスリルだ」。

ちなみにアメリカでの販売価格は899ドルだった。

先に本章で述べたように、T500はスズキのモーターサイクルの歴史を語るうえでも重要なのは、1970年代に市場を席卷するGTシリーズの前身になったからである。同シリーズについては、以降の章で紹介していく。

1970年1月26日には、1968年(昭和43年)に登場したスクランブラーAC50の発展版であるスクランブラーAC50Ⅱが発表になった。プレススチール製フレームやロータリーディスクバルブにより6psを生み出す2ストロークエンジンは従来モデルを踏襲するが、ハスラー250風のブラック仕上げの排気管が備わったほか、灯火類を中心に安全装備が充実した。またモトクロスのイメージに合わせて、週末にレースに出場したいユーザー向けに、メーカー自身がスポーツキットを別途販売した。

さらに2月25日にはハスラー90(社内呼称TS90)を発表。搭載される2ストローク単気筒エンジンは新開発で、アルミのヘッドに鋳鉄バレルを組み合わせ、吸気バルブにロータリーディスクを採用していた。47×51.8mmのボア・ストロークから得る排気量は89ccで、10ps/8000rpmと0.9kgm/7000rpmのパワー & トルクを生み出した。なお、モトクロスがブームを迎えていた1970年に、スズキは全国10カ所以上でモトクロス場の建設を進めている。

1964年(昭和39年)に東京オリンピックを開催し、急速な経済成長を続けてきた日本であったが、その後都市部では光化学スモッグという苦慮すべき脅威にさらされていた。これまでは経済成長に力を入れる余り、清浄な空気や自国の未来像などを顧みる余裕はなかったのである。

しかし1970年代に入り、時代は環境保護に配慮したモーターサイクルを求めるようになっていた。スズキの技術陣にとっても、GT750を開発するに当たり、排ガス基準に合致したエンジンを作ることが最優先事項の1つであった。

ここでモノを言ったのが、すでに実績のあるCCIだった。GT750に採用するに際して、名称をSRIS(Suzuki Recycle Injection System: クランク室残留オイル還元

燃焼方式)に改めたが、排気煙の主因であるクランク室の残留オイルを燃焼させる原理はCCIと同じである。SRISでは第一次圧縮時に他のシリンダーの掃気に合わせて、残留オイルをチェックバルブとインジェクションバルブによって燃焼室に還元することで燃焼させた。1971年(昭和46年)末までに、このSRISの名称が全モデルに適用になっている。

前の章で、並列3気筒の全幅はコンパクトだと記したが、鈴木清一が率いる技術陣は、これをさらにコンパクト化する工夫を凝らしている。エンジンのパワーをギヤボックスに伝達するためのギヤを、クランク軸の端部ではなく、中央に備えたのである。これでクランク軸側のギヤとギヤボックス側のドリブンギヤが横に張り出すのを回避できた。鈴木清一によると、レーシングバイクの応用技術で、構想は比較的簡単にまとまったという。

なおGT750が登場する2年前の1969年(昭和44年)に発表されたレーシングカー、ボルシェ917もエンジン出力をクランクシャフト中央から取り出していた。917

はルマン制覇を目指すボルシェの力作で、4.5ℓもの巨大なフラット12気筒エンジンを搭載する。従って、クランク軸は長くなりざるを得ず、回転が上がるにつれてこれがよじれるのを防ぐため、中央で2分割されており、パワーはこの分割点から取り出した。

これは当時技術部門を率いていたフェルディナント・ピエヒのアイデアだという。理由こそ違うが、パワーをクランク中央から取り出す発想が、両者ともにレーシングマシンにあったというのは興味深い。

水冷の3気筒エンジンは、70×64mmのボア・ストロークから得る738ccの排気量から、67ps/6500rpmの最高出力と7.7kgm/5500rpmの最大トルクを発揮した。コイルやバッテリーなどの電装系は12Vで、圧縮比は6.7:1。ミクニVM32キャブレターを3基備えていた。

エンジンとトランスミッションはダブルクレードルフレームに組み込まれた。メータークラスターには、スピードメーターと回転計に加え、中央上部に水温計を配していた。ブレーキレバーの右側にはセルスターターを始動するボタンが備わるが、キックスターターも併用された。フロントフォーク、スプリングが露出したリアサスペンション、タンデムシートは既存のGTモデルとよく似ている。一方、タンクとサイドカバーのデザインはGT750専用であった。ラジエーターシェルの前輪とエンジンの間に挟まれた空間に位置する。タイヤサイズは前:3.25-19-4PR、後:4.00-18-4PR。前後ともにクロームメッキ仕上げのフェンダーが備わっていた。

前章で見たように、スズキがGT750を登場させたのは、時代の要請に応じて大排気量化への第一歩を踏み

出すためだったが、それと同時に、非常に重要な市場に成長したアメリカでの需要を満たす役目も担っていた。

こうした目標を達成すべく、独自性を前面に出したGT750だったが、スズキの思惑とは裏腹に、GT750は登場する前から、ホンダドリームCB750 FOURの宿命のライバルと周囲から見られていた。無理もない。この2台に、2ストローク3気筒エンジンを搭載したカワサキの750SSマッハⅣが加わって三つどもえとなり、国内では、「ナナハンプーム」が巻き起こったからである。

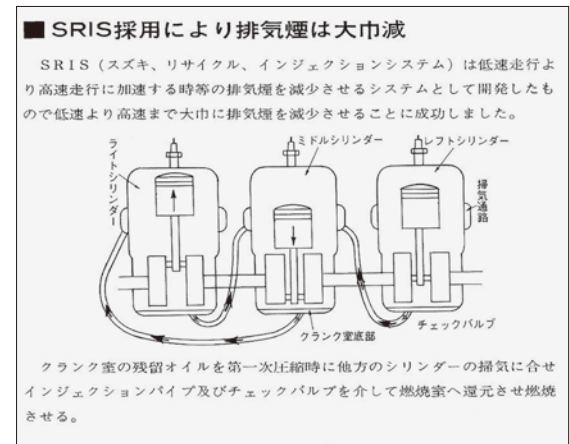
ここでは対比がわかりやすいように、スズキのGT750とホンダCB750 FOURの主要スペックを、この順に従って列記しよう。エンジン形式:水冷2ストローク3気筒対空冷4ストローク4気筒。最高出力:67ps/6500rpm対67ps/8000rpm。最大トルク:7.7kgm/5500rpm対6.1kgm/7000rpm。拮抗した数字が並ぶが、最大トルクだけは2ストロークの利点を活かしたスズキの面目躍如といえるだろう。

CB750 FOURはディスクブレーキを取り入れたが、スズキは自社のドラムブレーキに盤石の信頼を置いていたようで、750cc級の大排気量車にも前後ともにこれを採用している。実用上、235kgの車重を制動するには充分な性能を発揮したという。なおリアブレーキは右のペダルで作動するが、同じくドラムブレーキであった。

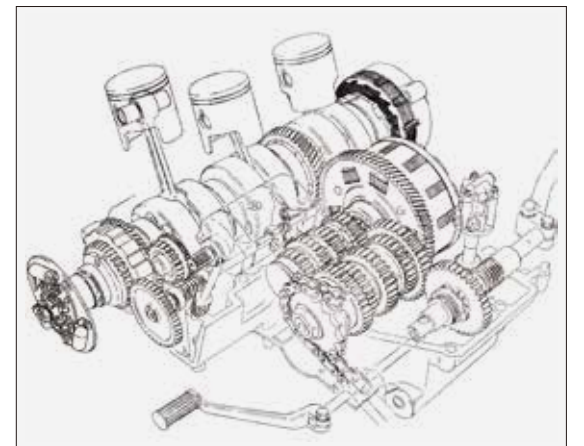
1971年(昭和46年)9月18日、長らく待たれたGT750はついに市場に投入された。注目の価格は38万5000円。当時としてはミニバイクを6台買って、まだお釣りが来るほど高価だったが、CB750 FOURも38万5000円(デビュー時)で、奇しくもまったく同一だった。



1971年9月、市場に登場したスズキGT750のごく初期の広告。国内の専門誌『モーターサイクリスト』1971年11月号に掲載されたもの。第2章で触れた、鈴木清一が掲げた設計目標が手際よく箇条書きにまとめてあり、これがすなわち潜在購入者に向けた説得力あるメッセージになっている。写真は青のキャンディージャッカルブルーだが、ほかに赤のキャンディーブライトレッドと、金色のキャンディーイエローオーカーがあった。燃料タンクに入るアクセントカラーもブラックとホワイトの2色がある。以降、1972年のGT750B1から1975年のGT750B5まで、年次モデルごとにカラーグラフィックは微妙に変更になっている。



SRIS (Suzuki Recycle Injection System: クランク室残留オイル還元燃焼方式)の作動原理図。中央シリンダーのクランク室に残留した潤滑オイルを、左右のシリンダーの掃気に合わせてインジェクションパイプとチェックバルブを介して燃焼室に還元して燃焼させる。



クランクシャフトの中央からパワーを取り出すことを示す図。エンジンのパワーを効率よくギヤボックスに伝達するためのギヤを中央に備えた「センターパワーテイクオフ」は、ボルシェの傑作レーシングマシン917も採用していた。トランスミッションは常時噛合式5速リターン。

1969年(昭和44年)、RH69を駆ったオーレ・ペテルソンの活躍により、スズキチームはモトクロス世界選手権の250ccクラスでライダーズランキング3位、メーカーズランキングで2位を獲得した。同じ年、チェコスロバキアのCZで同クラス世界王者に就いたジョエル・ロベールと2位のシルヴァン・ゲボスの実力者2人が、シーズンオフ中にスズキチームと契約を結び、翌1970年シーズンを戦うことになった。ペテルソンを加えたチームはオールスターラインナップを形成することになり、スズキは大きな飛躍の年を迎える。

マシンは1970年のマシンであることを示すモデル名のRH70。70×64mmのボア・ストロークから得る排気量は246ccで、ポートタイミングやエキスパンションチャンバーを前年型から改変したことにより、モトクロスで重要な低中速域のトルクと、低回転からのピックアップが大幅に改善された。車体の軽量化にも抜かりはなく、車重83kgを実現する。最高出力30psのエンジンに5速トランスミッションを組み合わせたRH70を初めてテストした新加入のライダー2人は、その出来映えにいたく満足したといわれる。

なお、従来アルミ地肌だった燃料タンクは、このRH70から鮮やかな黄色に塗装され、以降黄色のタンクがスズキのモトクロスマシンの特徴となる。

ライダー陣を強化し、マシンを改良した成果は1970年(昭和45年)モトクロス世界選手権の緒戦でさっそうと表れる。バルセロナで開催された開幕戦のスペインGP、前年の王者ロベールは他を寄せつけず、第1ヒート、第2ヒートの両ヒートともに1位でフィニッシュして、このレースを制したのである。以降、そのロベール



にライバル心を燃やすゲボス、マシン開発の立役者として自負のあるペテルソンがシーズンを席卷、第8戦のイギリスGPで早くも250ccクラスのメーカーズタイトルをスズキにもたらした。スズキチームが世界選手権に初めて参戦したのは1965年。参戦6年目で念願の王者獲得を遂げたのである。ライダーズタイトルの行方はロベールとゲボスの間で最終戦までもつれ込んだが、96点のロベールが獲得、ゲボスはわずか2点差の94点で2位。ペテルソンも健闘したが42点の7位だった。

勢いに乗るスズキチームは、翌1971年からは最大排気量の500ccクラスにも、RN71をもって挑戦する。80×73mmのボア・ストロークから得る排気量は367ccで、最高出力41ps/7000rpmを生み出した。トランスミッションは4速。チームは250ccクラスのジョエル・ロベールとシルヴァン・ゲボスに加えて、ベルギーのロジャー・デ・コスタを迎え、強力無比な陣容で臨んだ。

スズキにとって初挑戦の500ccクラス、デ・コスタは第1戦のイタリアGPで早くも優勝、最終戦オランダGPでも優勝するなどシーズン全般を通じて好調を維持し、全12戦中5勝を挙げて、スズキに500ccクラス初のメーカーズタイトルをもたらす。マイコやCZといった強力なライバルメーカーを退けての価値ある勝利だった。デ・コスタ自身もモトクロスGPで初めてライダーズタイトルを手中に収めた。

250ccクラスも好調を維持してロベールがタイトルを獲得。スズキは参加した250ccと500cc両方のクラスを制した。翌1972年(昭和47年)もスズキはライバルを圧倒、250ccクラスはロベールが、500ccクラスはロジャー・デ・コスタが制して、2年連続2クラス制覇を達成した。

しかし1973年(昭和48年)になると状況は一転、スズキに逆風が吹き始める。原因は2つあった。まずエースライダーのジョエル・ロベールの状態である。ヘビースモーカーなうえに、フィジカルトレーニングを怠ったま

スズキが1970年のモトクロス世界選手権に送り込んだマシン、RH70。70×64mmのボア・ストロークから得る排気量は246cc。最高出力30psの数値こそ前年型と変わりはなかったが、モトクロスマシンで重要な低中速からのトルクを潤沢に生み出し、そこからの吹き上がりも格段に鋭くなった。車体の軽量化にもとことん注力して、車重83kgを実現する。組み合わせられるトランスミッションは5速。

ま過去数シーズンを過ごしたロベールは、スポーツマンにあるまじき肥満体となり、もはやトップライダーとして第一線で戦える状態ではなくなってしまったのである。もう1つの原因はレギュレーションが変更になり、マシンの最低重量に下限が設けられたことである。250ccクラスでは「88kg以上」となり、RH73は9kgものバラスト(重り)搭載を余儀なくされた。500ccクラスにも重量制限が適用され、RN73も10kg近い重量増を強いられた。表向きは予算の少ない弱小チームでも同等の条件で戦える環境を整えるためというのがFIMの言い分だったが、あまりに強すぎるスズキの躍進に歯止めを掛ける意図もあったと思われる。

こうなると、さすがのスズキも苦戦は免れず、250ccクラスでの連覇はならなかった。一方のロジャー・デ・コスタは奮闘の結果、辛くもライダーズタイトルを守ったが、メーカーズタイトルはマイコに奪われた。

翌1974年(昭和49年)もスズキは苦戦するだろうと思われたが、500ccクラスではライバルのハスクバーナと予想外の接戦を展開することになる。これについては章を改めて紹介しよう。



1971年モトクロス世界選手権の完全制覇を謳う広告。250ccクラスは全12レースで争われたが、ジョエル・ロベールはそのうちの8戦に勝利、9戦目のフィンランドにてライダーとメーカーのタイトルを確定した。全12戦が行なわれた500ccクラスでは、ロジャー・デ・コスタがシーズンを通じてマイコを駆るアケ・ヨンソンと接戦を演じ、タイトル争いは最終戦にもつれたが、ヨンソンがマシントラブルに見舞われてデ・コスタの王者が決まった。



写真は1971年の500ccクラスでライダーとメーカーの両タイトルを獲得したロジャー・デ・コスタ。全12戦(3戦目のイタリアは中止)で争われた1972年も、緒戦のオーストリアを始め、スウェーデン、ロシア、イギリスなどで通算6回の優勝を遂げ、CZ駆る東ドイツのバウル・フリードリヒス(62ポイント)と、ハスクバーナ駆るフィンランドのヘイキ・ミッコラ(61ポイント)に対し90ポイントを獲得、2度目の王座に輝いた。



■スズキ 2ストロークモーターサイクル 年表 (1909~1980年)

※スズキ株式会社発表資料をもとに編集部にて作成

年	月	スズキ一般事項	月	製品開発の歩み	月	社会情勢
1909 (明治42)	10	鈴木道雄、静岡県浜名郡天神町村上中島 (現・浜松市中区中島町) に鈴木式織機製作所を創業				
1920 (大正9)	3	3月15日、鈴木式織機株式会社を創立、鈴木道雄が社長に就任 (設立登記3月20日)				
1926 (大正15) (昭和元年)	6	本社を浜松市相生町433番地に移す				
1936 (昭和11)			8	自動車の研究を開始		
1937 (昭和12)			—	エンジンの試作に成功		
1939 (昭和14)	9	高塚工場 (後の本社所在地) を新設	—	小型四輪セダンの試作車が完成	9	第二次世界大戦勃発
1941 (昭和16)			—	自動車の研究を中止	12	太平洋戦争勃発
1945 (昭和20)	4	本社が最初の空襲を受ける。5月、7月と続いた爆撃により、本社は壊滅状態となり、多数の犠牲者が出る				
	9	相生本社を閉鎖、事務所を高塚工場内に移転			8	終戦
1947 (昭和22)	5	本社を正式に静岡県浜名郡可美村高塚300番地 (後の本社所在地) に移転				
1951 (昭和26)			11	バイクエンジンの試作に着手		
1952 (昭和27)	6	輸送用機器へ進出	1	小型エンジンの試作に成功、「アトム号」と命名		
	7	「パワーフリー」、浜松-東京間走行テスト実施	6	自転車用補助エンジン「パワーフリー」(36cc) 発売		
	—	台湾に「パワーフリー」のサンプルを輸出 (二輪車輸出の始まり)				
1953 (昭和28)	7	第1回富士登山レースで「ダイヤモンドフリー」が優勝	3	自転車用補助エンジン「ダイヤモンドフリー」(58cc) 発売		
	10	「ダイヤモンドフリー」、札幌-鹿児島間日本縦断性能テストを敢行				
1954 (昭和29)	6	鈴木自動車工業株式会社に社名変更	1	軽四輪自動車の研究開始	4	第1回全日本自動車ショー開催
			5	スズキ初の二輪完成車「コレダCO」(4ストローク 90cc) 発売		
			12	自転車用補助エンジン「ミニフリー」(50cc) 発売		
1955 (昭和30)			3	二輪完成車「コレダST1」(2ストローク 123cc)、「コレダCOX」(4ストローク 123cc) 発売		
			10	軽四輪乗用車「スズライト」(2ストローク 360cc) 発売		
			10	「ポーターフリー」(102cc) 発売	11	第1回浅間高原レース開催



■スポーツ&ストリート（2ストローク）

1952年 アトム号（試作車・自転車用補助エンジン） 1952年～ パワーフリー

西暦年	1952	1952	1953	1954
和暦年	S27	S27	S28	S29
車種名	アトム号	パワーフリー	パワーフリー	パワーフリー
型式	—	—	—	—
全長mm	—	—	—	—
全幅mm	—	—	—	—
全高mm	—	—	—	—
軸距mm	—	—	—	—
最低地上高mm	—	—	—	—
シート高mm	—	—	—	—
車両重量kg	—	6.0(補助エンジン重量)	6.0(補助エンジン重量)	6.0(補助エンジン重量)
燃料消費率km/L定地燃費	—	—	—	—
最小回転半径m	—	—	—	—
エンジン型式	—	—	—	—
冷却方式	空冷	空冷	空冷	空冷
2/4サイクル	2	2	2	2
気筒数	単	単	単	単
動弁方式	—	—	—	—
排気量cc	30	36	36	36
ボアmm×ストロークmm	—	36×36	36×36	36×36
圧縮比	—	—	—	—
最高出力	約0.2ps	1.0ps/4000rpm	1.0ps/4000rpm	—
最大トルク	—	—	—	—
燃料供給装置	—	—	—	—
始動方式	—	ペダル	ペダル	ペダル
点火方式	—	フライホイールマグネット点火	フライホイールマグネット点火	フライホイールマグネット点火
潤滑方式	—	燃料潤滑油混合式	燃料潤滑油混合式	燃料潤滑油混合式
潤滑油量L	—	—	—	—
燃料タンク容量L	—	1.5	1.5	—
クラッチ形式	—	湿式多版	湿式多版	湿式多版
変速機形式	—	2段	2段	2段
変速比一速	—	—	—	—
変速比二速	—	—	—	—
変速比三速	—	—	—	—
変速比四速	—	—	—	—
変速比五速	—	—	—	—
変速比六速	—	—	—	—
一次減速比	—	—	—	—
二次減速比	—	チェーン駆動	チェーン駆動	チェーン駆動
フレーム形式	—	—	—	—
キャスター	—	—	—	—
トレールmm	—	—	—	—
ブレーキ形式(前)	—	—	—	—
ブレーキ形式(後)	—	—	—	—
タイヤサイズ(前)	—	—	—	—
タイヤサイズ(後)	—	—	—	—
舵取り角左右	—	—	—	—
価格	—	36,000	25,000	—

相原 俊樹 (あいはら・としき)

東京・新宿区に生まれる。中央大学法学部法律学科卒業後、外資系企業に約30年在職。在職中から翻訳を始め、1993年のデビュー作『死のレース』に次いで、1996年に『アメリカ車の100年』を刊行。2006年、フルタイムの翻訳家として独立。『アストン・マーティン』、『コーヴェット』、ヴェンデリン・ヴィーデキング著『逆転の経営戦略』などの翻訳書あり（いずれも二玄社刊）。著書として『BMW ミニの世界』『フィアット500 & アバルトストーリー』（いずれも三樹書房）。近年は月刊の自動車専門誌にて翻訳記事を執筆。翻訳物は読みにくいという通説を一掃する文体で、新風を送り込む。

スズキ モーターサイクル史

2 ストロークマシンの系譜 1952-1985

著 者 相原 俊樹

編 著 自動車史料保存委員会

発行者 小林 謙一

発行所 三 樹 書 房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

URL <https://www.mikipress.com>

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Toshiki Aihara/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部または全部、あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。落丁・乱丁本は、お取り替え致します。