

## 第14回全日本モトクロス大会

於：富士スピードウェイ特設コース '66年5月22日



悪天候の中350台が出走。写真①、急勾配ではめかるみにタイヤを取られてリタイアするライダーが続出する中、50ccノービスで優勝した#25級名博昭。写真②、ノービス90ccクラスの青木健一郎。2周目までトップを独走するも、エンジントラブルでリタイア。写真③、セニア50ccで2位となった#25尾形誠亮。ステディな走りが見られる。写真④、セニア90cc優勝の清水一男。最大傾斜角30度の上りこう配の様子がお分かりになるだろうか。写真⑤、パドックでの#44田中隆造のマシン。シリンドラヘッドに「タナカ」の文字が読み取れる。写真⑥、がちりと防水仕様が施された清水のマシン。

した。会社との契約の都合もあり、BSでレースをしたのはわずかの期間だったのであまり知られていませんが、青木は私の中でも忘れられないライダーのひとりです」

実際、青木は66年のシーズン限りでBSとの契約が終了、後に4輪レースの世界へと転身し目覚ましい活躍を遂げることになる。それを初見で見抜いた鈴木はまさにレース界における若き「名伯楽」の片鱗を既に見せており、そうした目撃した人物がチームの中核にいたことがイエローヘルメットの強さの要因となっていたことを感じさせる。

「BSはタテの人間関係を全く感じさせないほどフレンドリーなチームでしたから、プレッシャーを感じることなく伸び伸びとやらせてもらって、短かったけれど素晴らしい青春の日々でした。BSとの契約解除後、他社からも打診がありましたが、当時BS以外のメーカーでのライダーの扱いを知っていたので、私のような気ままな人間にはとてもやっていけないとオートバイには見切りをつけました。むしろBSチームで充実した日々を送ったのでそれで十分という思いでした。今思い起こせば、BSと契約できたのは奇跡に近いものでしたし、上尾で過ごした数ヶ月、健ちゃんと同じく合えたことは私の一生の思い出です。また当時のBSライダーたちは、皆いずれは開発の進んでいたGPレーサーで世界GP参戦の可能性をうかがっていましたが、結果的に夢破れ、大きな失望を味わいながら、その後それぞれの道を進んだことになります。でも今で

はそれさえもよい思い出となっているのではないのでしょうか」(青木)

### スズキからBSへ

そしてもうひとり、この66年のシーズンからイエローヘルメットへ加入したライダーがいた。鍵 知明である。鍵は14歳からレースをはじめ、小島松久率いる、関西の名門チーム「マウンテンライダーズ」でモトクロス、ダート&ロードレースでオールラウンドに活躍し、既に64年のモトクロス50ccクラスでは全日本タイトルを獲得していた。東の「城北ライダーズ」、西の「マウンテンライダーズ」と言われるほどの、スズキ直系の名門チームに在籍し、「小島さんとこの若い直弟子」という別格の扱いだった鍵にとっても、当時上昇機運にあったBSは魅力的に映ったという。「BSに入るきっかけを作ってくれたのは隆やん(田中隆造)です。彼は年はいっ下下ですけど、今でもこの件では、僕は頭が上がりません(笑)。関西はライダーが少なかったというのがありますが、ライダー同士はクラブが違っててもみんな仲がよかったんですよ。僕はチームの体制も出来上がった66年のシーズンからBSに加入しましたが、それまでのスズキと違ってライダーとメカニックの関係が近いというか、健ちゃんも少し年上のお兄さんみたいで、レース好きが集まったチームという感じでした。大光さんも、谷さんも自分から走るのが好きだったから、ライダーたちの気持ちもよう分かる。メカもライダ

ーもお互いを認めていた言うのかな。スズキはメカニックの権限が強くて、レースのときは世界GPを転戦した歴戦のメカが本社からやって来て、メカの判断で天候の変化ひとつでセッティングをすべて変更します。スプロケットの数も何十丁と持ち込む。エンジンもパワーが出ている代わりにパワーバンドは狭く乗りこなすのがとてもシビア。そうして出来上がったマシンがライダーに渡されました。BSではセッティングにはそれほど現場で細かくこだわらないし、エンジンもそんなにカーンと吹け上がるわけではないけど何だか乗りやすい。エンジンの基本的な考えが違うのかな。あととはにかくライダーの言葉を聞いてくれる。ただね、車体は皆ライダー自身が自分に合わせて作るのには驚きました。エンジンは健ちゃんたちがしっかり仕上げますが、人手が足りないからカウルなどはGPマシン(EJR)に使った木型とFRPと布を渡され「鍵君。はい、これで作ってね」って。



▲第15回全日本モトクロス大会は、同年7月24日、青森県青森市で行われ、集中豪雨の中、3万人もの観客が集まった。トップ争いは青木健一郎、名博昭、高橋道雄(東北スズキ)

## 第16回全日本モトクロス大会

於：富士スピードウェイ特設コース '66年10月23日



まさきに清水に始まり、清水に終わったというも過言ではなかった第16回全日本モトクロス大会。写真①、セニア125ccクラススタート前、手前#1は久保和夫(城北ライダーズ)。写真②、#31清水一男、#48星野一義(カワサキコンバット)、#4鈴木

忠男(スポーツライダー)、#24谷川勝己(マウンテンライダーズ)のトップグループ。写真③&④清水はセニア60cc、同125ccで優勝。同90ccでは2位という圧倒的な成績を収めた。

だから人によって、それぞれに厚みや重さが違っていました。色も、黄色と赤に自分で塗りましたよ。ほかのメーカーだったらあり得ない話だろうけど、楽しかった。そんなのもひっくり返って、BS行って、ライダーとしてBSで終わってほんとによかったなあって思いました」(鍵)

青木と鍵、同時期にイエローヘルメットに在籍したライダーたちがチームに関して、相通ずる感想を抱いていることはとても興味深い。また2人とも西日本在住だったため、上尾滞任時には、この連載でも再三言及される「ホワイトハウス」を定宿としていたが、しばらくすると「健ちゃんのアパート」へよく遊びに行っていたところもまた共通しているのみならず、日本の社会の至るところで当然のこととされていた、いわゆる「体育会」気質の厳しい年功序列。そういった精神性とは無縁の、リベラルで密な人間関係がそこにはあり、それが一方で「戦う集団」として無類の強さを発揮していた。これは実に爽快なことではないだろうか。

### 健ちゃんのエンジン

さて、この年のモトクロスの戦いは、ロードレースのそれと同じく、50ccはBSとスズキの一騎打ち、90ccはBS、スズキ、カワサキ、

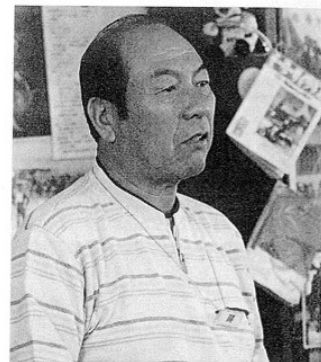
ヤマハの「四つ巴」で戦われていた。市販車のラインナップに125ccを持たなかったBSは、販売戦略上その必要がなかったため、50と90ccクラスにのみ参戦していたわけだが(試験用目的に175/200ccツインを走らせてはいたが)この年の秋、10月の第16回全日本モトクロス大会でBS初の125ccモトクロスカーがデビューすることになる。

「私たちが行っていたレース活動は、何より

ヤマハの「四つ巴」で戦われていた。市販車のラインナップに125ccを持たなかったBSは、販売戦略上その必要がなかったため、50と90ccクラスにのみ参戦していたわけだが(試験用目的に175/200ccツインを走らせてはいたが)この年の秋、10月の第16回全日本モトクロス大会でBS初の125ccモトクロスカーがデビューすることになる。

「私たちが行っていたレース活動は、何よりヤマハの「四つ巴」で戦われていた。市販車のラインナップに125ccを持たなかったBSは、販売戦略上その必要がなかったため、50と90ccクラスにのみ参戦していたわけだが(試験用目的に175/200ccツインを走らせてはいたが)この年の秋、10月の第16回全日本モトクロス大会でBS初の125ccモトクロスカーがデビューすることになる。

「私たちが行っていたレース活動は、何よりヤマハの「四つ巴」で戦われていた。市販車のラインナップに125ccを持たなかったBSは、販売戦略上その必要がなかったため、50と90ccクラスにのみ参戦していたわけだが(試験用目的に175/200ccツインを走らせてはいたが)この年の秋、10月の第16回全日本モトクロス大会でBS初の125ccモトクロスカーがデビューすることになる。



▲鍵 知明(カギ・ともあき) 1945(昭和20)年生まれ、大阪府出身。14歳でデビューレース。「関西レーシング」、「マウンテンライダーズ」と名門チーム所属を経て、「66年「イエローヘルメット」へ加入、モトクロス&ロードレースやダートレースとオールラウンドに活躍。第17回全日本モトクロスでは3クラス制覇という偉業を成し遂げた。「64年モトクロス50ccチャンピオン。写真●古田俊文(MAKE'S)

BSのオートバイを売るための販売促進活動というのが大前提でしたから、市販車を持たないカテゴリーに参戦する必要はどこにもなかったのです。そんなわけで、あくまで研究開発の一環で進んでいたにすぎなかった125ccのエンジンでしたが、ちょうど10月の全日本に間に合うよう組み上がったので、じゃあテストを兼ねて出場させてみようかというのが登場のいきさつです。組み上げてベンチで回し、問題ないのは確認しましたが、時期的に日本グランプリと重なっていたこともあり、工場にあったフレームに乗っけてとりあえず富士に持っていったというのが本場のところ。レースの順番は50cc/125cc/90ccの順番でしたから、あくまで本命の90ccを獲得するために「練習のつもりでいいから」って清水を送り出したのですが、いざレースが始まるとこれが思いがけず速くて、あっさり優勝してしまいました。この結果にはかえってこちらが驚きました」(鈴木)

1年前の丸野山・全日本での勝利が、持てる力のすべてを注ぎ込んでようやく手にした栄冠だったことを思えば、この日転がりこんできた勝利は、この1年に積み重ねてきた経験と努力の賜物であり、知らぬ間に身につけていた実力が、思いがけずいかたちで現れたものだったと言える。

そうして、昨年ペンション・シルバーストーンでのBSR同窓会の際に、皆が口々に「健ちゃんのエンジン」と愛情を込めて呼んでいたこのエンジンが、イエローヘルメット最後の戦いとなった翌67年、素晴らしい活躍を見せていく。

(つづく)



▲#67型BS125ccモトクロスカーを駆る鍵 知明(第17回全日本モトクロス大会出場時)。鍵が「このマシンに乗ったら負けはしなかった」という無敵の組み合せだった。