

# BS 探訪記

失われしブリヂストンオートバイの伝説を求めて

## イエローヘルメットの閃光④

イエローヘルメット史上最も激しい戦いが繰り広げられたといっても過言ではない66（昭和41）年のロードレースと同様、モトクロスレースにおいても激しい戦いの日々が繰り広げられていた。青春のすべてをレースにささげたライダーたちの証言を元に、当時のモトクロスシーンを振り返ってみたい。

文●古田孝太郎 写真●編集部

### 1966年のモトクロス

65年8月、伊豆・丸野山で開催された第13回全日本モトクロス大会。清水一男の駆るBS90によって逃げられた記念すべき全日本初優勝は、今にして思えば、チームが長い助走期間を終え、ようやく激しい戦いの第一線に就いたことを宣言した狼煙であった。そして来るべき66年を控えたシーズンオフ期間は、さらなる高みを目指し、マシンの開発はもちろんのこと新戦力となる若手ライダーの獲得も同時に進められていった。チーム名も「BSレーシング」から「イエローヘルメット」へと変わったこの年のシーズン開幕にあたり、新戦力として若いライダー2名、鍵 知明と青木健一郎が加わった。

さて話を進める前に、当時の日本のモトクロスレースの状況を振り返ってみよう。そもそも59年信太山の「第1回全日本モトクロス大会」（MCFJ主催）にその起源を持つ全日本モトクロス大会も、8年目を迎えたこの66年、もはややれい明期を過ぎて新たな発展の局面を迎えていた。折からの競技人口の増加と人気の高まりもあって、従来の春、夏2回から春、夏、秋の3回開催へと変更された。ほかに大きな大会ではMFJ主催によるモトクロス日本グランプリが年1回行われており、この4つの大会を軸に、日本全国各地で地方選手権、大会が毎週末どこかで行われているというのが当時の状況であった。そんな中、国内各社のファクトリーチームといえば引張りこの状況で、地方大会でも現地の有力ディーラーからの招聘があれば駆けつけて、メーカーのイメージアップと売り上げに貢献するのが重要な業務の一環であった。実際そうした招聘により、イエローヘルメットのエンジニアとして全国を転戦していた鈴木健夫によれば、多いときには出張が200日以上にな

る年もあったという。また一方で、地方の有力ディーラーともなれば自前でチームを編成するところもあり、サテライトチームとして、メーカーから優れたマシンやレーシングパーツの供給を受けていた。こうした状況は首都圏より、むしろレースで勝つことがそのまでオートバイの売りに上げて直結していた地方で、より顕著に見られていた。

### 五色台モトクロス日本GP

ブリヂストンの系列では、四国BS販売により結成された「四国BSレーシング」に勢いがあり、地元で速いと評判だった若者たちをスカウトし活動を行っていた。そして折しもこの年の4月3日、シーズン開幕序盤に4大大会のうちのひとつ、モトクロス日本グランプリが香川県五色台で開催されることとなり、四国初の全国大会として期待が高まっていた。そして四国BSレーシング所属だった若いライダーたちもイエローヘルメットの一員としてレースに出場。このときの状況を、当時四国BSRから出場した青木健一郎は語る。「60年代はたえ地方のレースであっても、その戦績が新車の販売に大きく影響していました。ブリヂストンもBS90が新発売されてから、各地のレース場へ販売店を招待して派手なキャンペーンを展開していましたが、そんな状況下で、私はボロのトーハツでレースに



▲66年4月3日、安濃川の下、香川県五色台で開催された第3回モトクロス日本GP。アマチュア125ccクラススタート直後。1周2.5kmの高速コースに180台が出走。



▶第16回全日本モトクロス大会。セニア125ccクラスでの清水一男。大会直前に完成した新型車を、テストなしのぶっつけ本番で持ち込み、並み居る強豪相手に優勝を遂げた。

出場し、四国BSレーシングの面々を打ち負かしてしまっただけです。BSとしてはこれではイメージダウンになって販売にも影響するというところもあったでしょう。好条件で契約を申し入れてきました。実はこの時点では、私はまだ6戦しかレースを経験していません。背景にはそんなBSの販売戦略があったといえ、わずか6戦でメーカーの契約ライダーになったのは、後にも先にも私しかないと思います。そうしてBSと契約して地方戦を1戦した後に迎えたのが五色台のモトクロス日本GPでした。レース前の2月に、チームメイトの片岡とそれまで使っていたエンジンを携えて上尾工場を訪れたことが今でも思い出されます。BSチームにとって初の全日本優勝は65年丸野山での清水さんの1勝でしたが、ノービスクラスは五色台での私の優勝が、BSでは初だったように思います。このときメーカーから賞金以外に、特別報償金の名目で、本社の部長クラス2〜3ヵ月分の給料に相当するものが支給されたんです」

ちなみにこの五色台のレース、イエローヘルメットの参加ライダーの内訳は以下のとおり。アマチュアクラスには四国BSレーシングのメンバーから4名（青木健一郎、武田俊作、松浦賢、片岡知章）と宮口賢治の計5名、ジュニアクラスには上尾ファクトリー所属のライダー（尾形誠亮、赤松 勝、田中隆造、鍵 知明、清水一男）の5名だった。この日チームとしてはよいレースとは言えず、ほかに目立った成績はジュニア90ccクラスで清水が3位に入ったのが最上位であったから、全日本初出場で優勝した青木の活躍は際立つものとなった。そしてこの優勝が認められて四国BSレーシングから推薦され、青木は上尾ファクトリーの契約ライダーとなって上京することになる。



▲華ツナギにBSマークも誇らしく、この日イエローヘルメットのライダーとして出場した青木健一郎。50ccアマチュアクラス優勝、90cc同クラス4位の好成績を収めた。

### 上尾デイズ

「あのころ、BSはオートバイメーカーとしては新興でまだ社風が確立されていなかったからかもしれませんが、上京してみても、随分い雰囲気会社だなと思ったのが最初の印象でした。あれだけの大金業なのに、本社の部長さんでも当時20歳そこそこの若僧だった私たちに対して非常に紳士的に接してくれました。四国という島国からやって来た私のようなばつと出のノービスライダーを「ホワイトハウス」（上尾工場内にあった来賓用宿舎）に滞在させ、各地を転戦させてくれたのです。今思えば相当な費用がかかったことでしょうね。破格の待遇で迎えてくれたBSには今でも感謝しています」（青木）

青木のBSの契約ライダーとしての戦績は、この66年のシーズン、50ccと90ccにダブルエントリーで、地方&全日本含め8戦（16レース）に参加。そのうち優勝6回、2位が5回、3位が2回、4位が1回、リタイア2回という、実に4割近い勝率を残している。その中でも特に印象に残っているレースはと、尋ねてみた。

「今でも残念に思うのは66年5月、富士の全日本（第14回）です。50 / 90cc、どちらもスタートから2位を大きく引き離して独走していたのですが、50ccはエンジントラブルで2位、90ccではわずか2周でリタイアしてしまいました。この日、実は監督から新開発の、当時としては珍しい化学合成オイルのテストを任されたのですが、その相性が非常に悪く、エンジントラブルの原因となって結果的にふたつの優勝を逃してしまいました。これもライダーの仕事の一部と思えば仕方ないことですが、全日本の舞台がオイルテストの場

というのはライダーにしてみれば酷なことです。逆にいいたい思ひは、7月10日の第1回富士モトクロスです。これは各メーカーとも5月の全日本と同じメンバーでしたが、当日は天候もよく、皆「今日こそは！」と思っていたのではないのでしょうか。私はこの日90ccクラスでは優勝。続いて出場した250ccクラスは、レースの2日前に組み上がったばかりの新型フレームに、健ちゃん（鈴木健夫）が組み上げてベンチで回したままの200ccのエンジンを載せたマシンを結局テスト走行もしないで、ぶっつけ本番で出走しました。走り出してみるとフレームもエンジンも様々な問題がありましたが、結果は2位となりました。ニューマシンのデビュー戦で結果を出せたことは今でもうれい思い出です。ただこのマシンは大柄で操縦性も悪く、エンジン特性もピーキーだったせいもあってか、これ以降私以外のライダーはだれも乗っていません。もしBSが続いていたら、私が開発にかかわっていたらと思うと少し残念ですが……。それと意外なことですが、実はBSが唯一250ccクラスで残した公式記録はこのレースだけなんです」（青木）

当時の青木の印象について、鈴木は語る。「青木のレースを見て、勘がいいのがすぐに分かりました。あのころモトクロスの走り方には大きく2通りの流儀があって、ひとつはドカーッと座って行くタイプ。もうひとつが立った姿勢でニグリップを効かせて行くタイプ



▲青木健一郎（おおきけんいちろう）'46（昭和21）年生まれ。高知県出身。62年、16歳のときにラバレットで「第1回高知県オートレース」に出場したが初レース。以後四国では敵なしを誇る。66年「四国を出てレースをしたライダーは自分初め」という時代に、BSの契約ライダーとなり、年間6勝を挙げる。後に4輪レースへ転向し数々のレース活躍。写真●吉田俊文（MAKE'S）

イブでしたが、青木の乗り方は後者の系図で、きれいなライディングフォームでスイスイとして、しかも抜群に速い。身長もあったから、もしBSが続いて大きなクラスのマシンの開発が進んでいたら、それに青木が乗って面白いことになったなあって今でも思います。しかも研究熱心でレースが終わって上尾工場の研究室に戻ると、私たちと一緒に色々作業していました。ライダーとしてだけではなくエンジニアとしての才能も優れていま

### BS175 (200) ツインモトクロッサー

初登場は65年4月の第12回全日本モトクロス大会で大月 信和、清水一男によりセニア200ccクラスに出場。これは後に米国向けに175SRとして少数販売されたものの原形となった。写真①は進化した66年型の完成直後、上尾工場にて撮影。開発メンバー左から恩田 功、鈴木健夫、丸岡重弘、横山 篤。（鈴木健夫氏のアルバムから）。写真②、③は66年5月の第14回全日本モトクロス、清水一男よりオープンクラスに出場時のもの。新作のフレーム、外装、チェリアーニの82mm MXフォークがスタイリッシュ。後に200ccエンジンに換装され、同年7月の第1回富士モトクロスでの青木健一郎による2位が唯一の公式記録という悲運のマシンでもある。



① ② ③