



①アロルトのキャブレターが設置された水平対向エンジンは扱いやすい設定。ただし、カウルが干渉してシフトペダルの操作はやや犠牲になっているのが残念。

②見てわかるように、ライダーは完全にカウルの中に入ってしまうため、走行中であれば多少の雨が降ってきてもほとんど濡れずに走行が可能ほどのプロテクション性能。

③リアキャリアはオプション製品。基本的スタイリングは1973年登場の6シリーズがベースとなっている。初期77年モデルはスポークだったが、78年からキャストホイールに変更された。

④機関室タイプのダブルシートを開けると、シートベース前方に非常用緊急グッズが収納されている。また、シート下部、後方にも収納スペースが設けられている親切設計。

⑤カウリングにはリアラダーらしく、電圧計と時計が装備される。ハンドルはセパレートタイプ、スイッチ類は合理的設計ですぐに慣れてしまう扱いやすさだ。

かなり大形のフルカウリングを装備するが、セパレートタイプのハンドルは回り込まれるから、見た目ほどは密にならず、すり抜け感それほど高にはならない。



BMW R100RS

●エンジン型式：空冷4サイクル水平対向12気筒OHV●総排気量(ボア×ストローク)：980cc(—×—mm)●最高出力：70ps/7250rpm●最大トルク：18.5Nm/5500rpm●全長×全幅×全高：2180×745(エンジン部)×—mm●ホイールベース：1485mm●シート高：820mm●タイヤ前・後：120H18・4.00H18●燃料タンク容量：24ℓ●乾燥重量：211kg●ミッション：5速リターン
 ※問い合わせ：モーターサイクルズ・カペラ
 ☎044-854-3208

走る! 名車

外国車編Vol.9

BMW R100RS 1978年式

アウトバーンで鍛えられた走りと、
時代を超越する一線級の魅力。

70年代から80年代にかけて実に17年間もの長きに渡り、BMWの最高峰モデルとして君臨したライダー憧れのツアラー、R100RS。デビューから20年を超える時間をもものともせず、依然として王者の貫録十分なその存在を実感させられた。

●試乗/安生 浩 ●解説/中沖 満 ●撮影/宮裡秀明 ●協力/モーターサイクルズ・カベラ



スピードが増すほどに安定性の高くなる車体作りはさすがアウトバーン育ちだけのことはある。また、ウィンドプロテクションの素晴らしさは現在でもトップレベル!

1977年式のBMWの新車に 24年後に乗れる喜び！

BMWと言えば、ドイツ・ミュンヘンの「パーリアン・モーター・ワークス」の略である。第一次世界大戦までは航空機用エンジンだけを生産し、その後1921年に最初のモーターサイクル用エンジンを生産開始したが、エンブレムはそのまま飛行機のプロペラと青空をイメージした現在に受け継がれるあのマークが使用されている。

まあ、ここまででは誰でも知っていることだろうから、あまり知識として役には立たないかもしれないが、その最初にしたエンジンが実は現在に運轉と続くフラットツインの起源だったことは余り知られていない。M2・B15という型式が与えられた水平対向2気筒エンジンは、他社

に供給する形で人気を博し、翌23年にはBMWオリジナルのR32にさらに改良された新型エンジンが搭載される。この排気量500ccサイドバルブ水平対向2気筒エンジンには早くもシャフトドライブが組み合わされていたというのだから、その先見の明には脱帽である。なにしろ80年近く経った現在もこのシステム自体は健在なのだから。

さて、ここに登場するR100RSだが、確かに年式は77年式だが、これは間違いなく新車なのである。いきさつを説明すると、オーナーの間口知之さんは遠く川崎のモーターサイクルス・カベラの尽力により、本国ドイツのBMW専門ショップに新車時のまま保管されていた貴重な一台を手に入れるという幸運に恵まれたのだ。そして本誌もその恩恵に預かることが出来たという次第。

セルの一押しで目覚めたフラットツインはあくまでジェントル。大排気量ツインを意識させないほど軽やかなファイリングは、先日発表されたR1150Rと較べても遜色ないほどの静かさだ。それでいて1000ccらしいトルクの出方は低速域から十分パワフルで、ライダーを緊張させることなくスロットとスピードに乗せてくれる。その時の安定性はさすがBMWと言えるもので、スピードが増すほどにガッチリしてくる。さらに感心させられたのがカウリングの効果で、実に上手く整流され、快適そのもののプロテクションぶり。ライダーの身体がすっぽりカウル内に収納され、ゆったりしたホジションとも相まって長距離走行時の疲労の少なさを想像することは容易。やはりアウトバーンの申し子だけのことはあると納得してしまった。



高速ツアーのお手本とも言える完成度の高いスタイリングデザイン。ゴールドカラーリングは当時の限定色だった。シングルシートは標準も用意されたという。



レンスポルトの名に
恥じない運動性は健在。

R100RSを言えは、"Renns
Sport" (レンスポルトレーシング
スポーツ) を思い出す読者も多いは
ず。BMWが53年にレース用に設計
した500ccモデルがその範で、ス
ポーツ指向の強いモデルにこの車名
が与えられる。このRSの名に恥じ
ず、エンジンもそうだがハンドリン
グもレベルが高く、特に高速コーナ
ーになればなるほど真価を発揮する
タイプのようなだ。逆に低速時にはか
なり短めのセパレートハンドルとい
うこともあり、小回りはあまり得意
ではない。

それにしてもR32から続く180
度クランク水平対向エンジンのなん
と完成度の高いことか。常に二つの
ピストンが向かい合って往復運動を
することからボクサーツインという
呼称の方がメジャーだったりするが、
振動の少なさなどメリットは数多い。
これに輪をかけて長年培われてきた
技術的蓄積をフィードバックしたエ
ンジンはデビューから24年を経過し
た現在でも全く遜色のないもので、
いかにBMWの選択が間違っていない
かったかを如実に物語る。

なんといってもこの大型のカウリ
ングの醸し出すBMWらしいスタイ
リングに今でも憧れるファンが多
き。その人気を証明しているが、乗っ
てみて改めてその良さを実感するこ
とが出来た。いつの時代もBMWは
BMWなのだということを……。

対話しながら乗せていただくくらいの寛容さが必要。 ●解説——中沖 満

BMWの水平対向2気筒エンジンの歴
史は1923年に作られた第一号車のR
32から始まる。これは最初の単気筒モ
デルのR38が登場する3年も前のことだか
ら、BMWの歴史は正しくフラットツイ
ンによって始まったのだ。

水平対向エンジンの持つバランスの良
さ、低重心などに着目したメーカーは他
にもあったものの、水平対向にこだわ
り、現在までこのレイアウトを不変のもの
としている2輪車メーカーはBMW以外に
はない。実に78年という驚異的なスパン
で作られ続けられ、そして今なお進化しな
がらBMWの名を支えているのだ。

BMWの耐久性に対する信頼は広く知
られているが、それは半世紀を超える気
が遠くなるような長い時間の中で常に改
良を重ね、品質と精度の維持に最大の努
力を惜しまなかったからにはかならない。
いわゆる旧タイプと呼ばれるBMWの
最高の作品と評されるR88Sは、熱線
人の手によって組み上げられる部分の多
いことでも知られるが、完璧を目指した
ために生産効率は低く、それが高価格を
招く原因となった。さらにBMWよりも
速く、そして乗りやすい高性能車があり
買いやすい価格で次々登場すると、輸出
にも難が見えるようになって、BMW
は二輪車部門から撤退するのではないか
という噂が囁かれるようになった。

このピンチを乗り越えるために、ニュ
ーシエネレーションと呼ばれるBMWが
登場することになるが、その指環を執っ
たのが84年にボルシエから移籍してき

たH・マルウイツだった。

大のバイク好きとして知られるマルウ
イツは、自分が推していた新世代BMW
の構想を大胆に実行に移す。55年から
採用の始まったアールズフォークは普通
のテレスコピックに、それに伴ってフレ
ームとボディデザインも変更された。結
局のところ、5シリーズと呼ばれること
になる新世代で変わらなかったのは水平
対向エンジンだけだった。

サイドカーとのコンビを考えるとア



ルズフォークは安定性の面では最上だっ
たが、機敏なハンドリングという点では
テレスコピックの方が有利だった。マル
ウイツが重視したのはその点で、再換
討されたフレームの採用とともに新世代
のBMWはサイドカーに向かなくなった
と囁くファンがいる一方で、新しいBMW
ファンを確実に増やしていく。

機械的騒音は旧タイプより随々しな
が、それでも他のバイクと比べると格
段に静かで、何よりもスポーティな味付

けが受けた要因の一つ。73年に登場した
R90Sは、ハンス・ムートの手になるデ
ザインとグラデーションのカラリング
で一世を風靡し、大ヒットを記録。76年登
場のR100/7はボアアップによって
880ccを獲得し、最大トルクは4000
rpmという低い回転数で発生、トル
クで走るBMWの評価を高めた。同年10
月、ついに初のフルカウルを装備したR
100RSが登場。7250rpmで70
psを発生し、最高速度は200キロに達
した。入念な風洞実験から生まれたフル
カウルは高速走行時の浮き上がりを防ぐ
と同時に優れたプロテクション効果によ
ってほぼ全天候型と言える快適な居住性
をライダーに与える最初の二輪車だった。
一見すると、大きくて重そうなRSだ
が、一端走り出すと想像以上に軽快だ。
ただし、急激に回転を上げると右に傾く
トルクリアクションと同じく、急激な加
減速でリアがリフトアップするクセに慣
れるには少々時間を要する。その点、
RSは誰にでも乗りやすいバイクではな
く、バイクと対話しながら乗せていた
だくくらいの寛容さがライダーに要求され
たものだ。

5万キロから本調子、10万キロを過ぎ
てまだまだ……、と言われる耐久性と長
距離を走っても疲れを感じさせない快適
な乗り心地、燃費の良さは話に聞く
通りで、オーナーを魅了して止まない。
フラットツインがいつまで続くか、と
いうことについてBMWはこう答える。
「これを越えるモノが出来るまでです」