



SUZUKI・Y 250 改・Yajima special

# 遥かなる青空の彼方に

日本一周 Vol.01

1978年8月11日～1982年8月17日

遥かなる青空の彼方に 其の壱

<http://p.booklog.jp/book/35422>

著者 : lauriercb4004in1

著者プロフィール : <http://p.booklog.jp/users/lauriercb4004in1/profile>

感想はこちらのコメントへ

<http://p.booklog.jp/book/35422>

ブックログのpapier本棚へ入れる

<http://booklog.jp/puboo/book/35422>

電子書籍プラットフォーム : ブックログのpapier ( <http://p.booklog.jp/> )

運営会社 : 株式会社paperboy&co.

いつかは、ちゃんとした形にして、まとめなければいけないと思いつつ29年の歳月が経ってしまい、当時の記憶も少しづつ薄れて来たと思っていたが、1978年から1982年の一回目の当時の日本一周のツーリング・レポート（箇条書きの汚い字で、自分が書いたのに読めない字がある）と写真。（紛失している写真も中にはあった）

1984年から1986年の二回目の九州・東北・中国・北海道ツーリングは、写真のみが保管してあって、写真とツーリング・レポートを照らし合わせて読み返すと記憶が甦って来るけど、一回目と二回目の記憶が混ざり有っていて定かではない。

古い写真は色あせてしまい多少、手を加え添付し、紛失した場所の写真は二回目の時の物を添付。

自分の目で見て聞いて体験して、多くの人達と出会った記憶には残っている事は確か！

若き日に、日本一周をした事、自分がやり遂げた事を書き残して置きたい。

2011年8月14日 記入

様々な道がある。

様々な顔を持った道がある。

様々なに変化する道がある。

様々な思い入れの道がある。

人と道。

人の行く所、道がある。

道には、顔と云うものがあり従って表情がある。

道とコミュニケーションする方法に依って表情は変化する。

道は、人間固有のイメージを伴ってまるで生き物の様に生起してくれる。

俺の走って来た道は、オートバイと共ありオートバイという方法に依って世界が直接コミュニケーションして来る。

視覚・聴覚・嗅覚・味覚・触覚、人間の全ての感覚を研ぎ澄ませなければオートバイを操る事は出来ない。

そして五感が直接、自然と触れ合う。

即ち風と一体になるのだ

# WIND RIDER



我、光と影の中で、  
目になる  
コーナーの向こう側の最  
高の速の中を走る瞬間  
を求めて…

道の先には、何が  
待っている

右に行くのも左に行くのも、俺の自由である。  
そして、どのような道を創るのも自由である。  
これこそ生きているという実感ではないか。

日本一周の本文に入る前に、記憶に深く残っているオートバイを表紙にし写真はSuzuki $\gamma$ 250改・Yajima Specialで30年以上、色々なオートバイに乗り続けて来たが、ツーリング中に目的地に辿りつけず途中で廃車に成ったのは、このオートバイSuzuki $\gamma$ だけ……。

Suzuki $\gamma$ の廃車に成るまでの話を書きます。



(購入直後の写真)



(伊豆ツーリングの途中で)

1983年の発売、スズキ・ガンマ1型、市販車初のアルミ合金、角パイプフレーム採用の水冷2ストロークエンジン・並列2気筒・250ccの最高出力45馬力、多段膨

張型マフラーやトリプルディスクブレーキ、タコメーターは3000回転以下は表示しない、レーサーレプリカ濃紺に白のカラーリングに惚れ込んで日本一周の役目を終え、毎日の通勤と毎週の峠攻めで無理が重なりエンジンの吹きが悪くなったCBX400Fを下取りに出して購入と同時に改造。



(元気に峠を走り廻っていた頃のCBX400F)



(Suzuki 2500改・Yajima Special)

当時、フルカウルにシングルシート、セパハンのオートバイは国の認定が下りてなく市販車のレーサーレプリカは、カウルはハーフカウルでハンドルはトップブリッジの上と成っていた。

改造を終えて購入後、馴らし運転を一日で終わらす為に、2サイクルオイルと工具をリックに入れて早朝から東名高速道路で回転数を合わせながら片道500Kmを走って家に帰るまでにパトカーに止められ警告をされ、白バイにはメジャーでハンドル高さを測られて不正改造で切符を切られ、このオートバイに乗っている期間に何回、切符を切れたか・・・。



8月13日(土) 晴れ

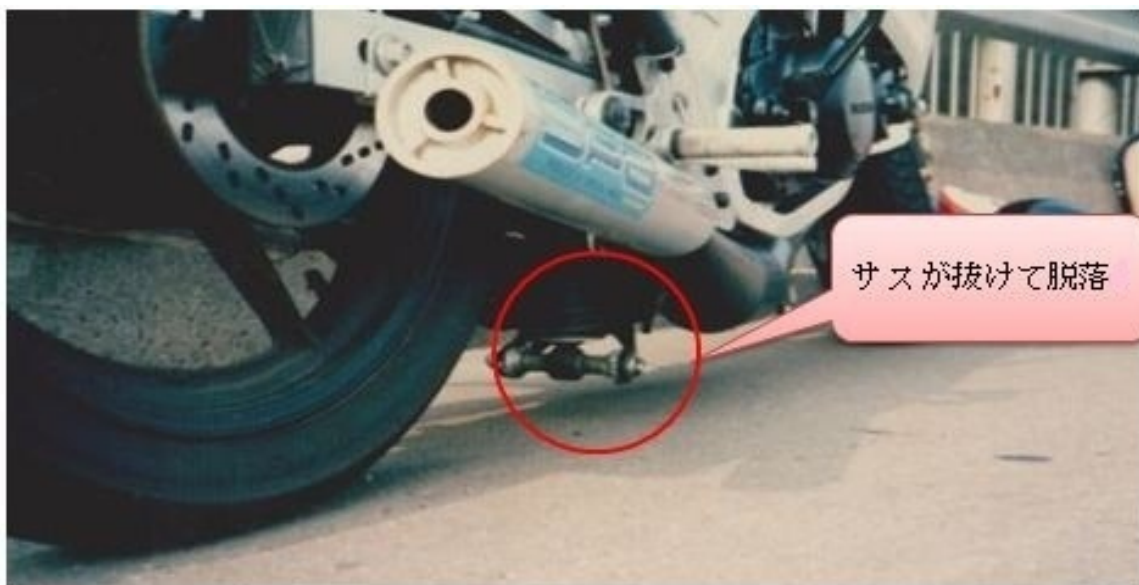
γ250を購入してから5月に続いて2度目のツーリング、クラブの恒例の8月ツーリングで悲劇が起きてγ250は廃車に成ってしまった。

朝、4時に浜松ICに集合、安房峠に向かって出発！いつもの事だが東名高速道路に入るなりメンバー達は人格が変わって、120Km以下にはスピードを落とさない。

東名高速道路を西に走り浜名湖に掛かっている橋を通過した時に、橋のつなぎ目でリア・サスに変な感触を感じたが、そのまま浜名湖SAを過ぎた数キロ走った所で120Kmのスピードの中でシートが下がった感じがし【ヒュー】という轟音が聞こえスピードが落ち始め、オートバイは追い越し車線で止まってしまい、エンジンは掛かっているが車体は動かない・・・。

俺の後ろを走っていたメンバーが異変に気が付いて、同じ様に追い越し車線で止まってくれて、数人で何となオートバイを引きずりながら路肩まで移動できた。

早朝で交通量も少なく幸いにも数分間の移動の間は、自動車は通行していなく事故は避けられた。



(浜名湖SAを過ぎた数キロの東名高速道路の路肩で)

120Kmの高速走行でリヤサスが脱落してしまった。

スイングアームとリヤサスを支えているステーの溶接部分から折れ、後輪は溶けたりヤフェンダーに食い込ん動かない。

路肩であれこれしていると高速隊が通って、安全な場所まで移動をする様に警告される。

路肩では危険なので、たまたま近くに高速バスの停留所があるので4人掛かりでオートバイを引きずって行き、家の用事で今回のツーリングに参加出来なかったメンバーに連絡を付ける為に、高速バス停留所から一般道に出て公衆電話を探し連絡を取る。

当時は携帯電話のない時代、本人は家にいないので伝言を家の人に託し、2時間後、迎えの軽トラが来てメンバーは各自、家に戻り今回のツーリングは中止。

1時間後、友達のおかげでr250と俺は無事に家に到着。



(リアサス脱落事故、当時の高速道路の通行券)

軽トラに載せて東名高速道路を出でたので、通行券が手元にある。

当時、俺は高速代を払ってない。。。。。

翌日、改造部品を取り外してノーマルに戻してから、行きつけのオートバイ屋に連絡をし、事情を話してオートバイを持ちに来てもらい、そのまま配送センターに運んで配送センターからスズキ本社へと運ばれた。

後日、スズキの本社からガンマ2型の新車が届いた。

2型は1型とはカラーリングが違う為、ヤジマノのフルカウルのカラーリングと合わないのと、オールアルミの溶接は難しいく当たり外れあると聞いていたが自分にハズレが当たるとは思っていなかったが、今度のガンマ2型もハズレの様な気がしてしまいオートバイが来てすぐに下取りに出す。

Suzuki  $\gamma$  250改・Yajima Special オートバイ人生の中でお気に入りの1台だった。

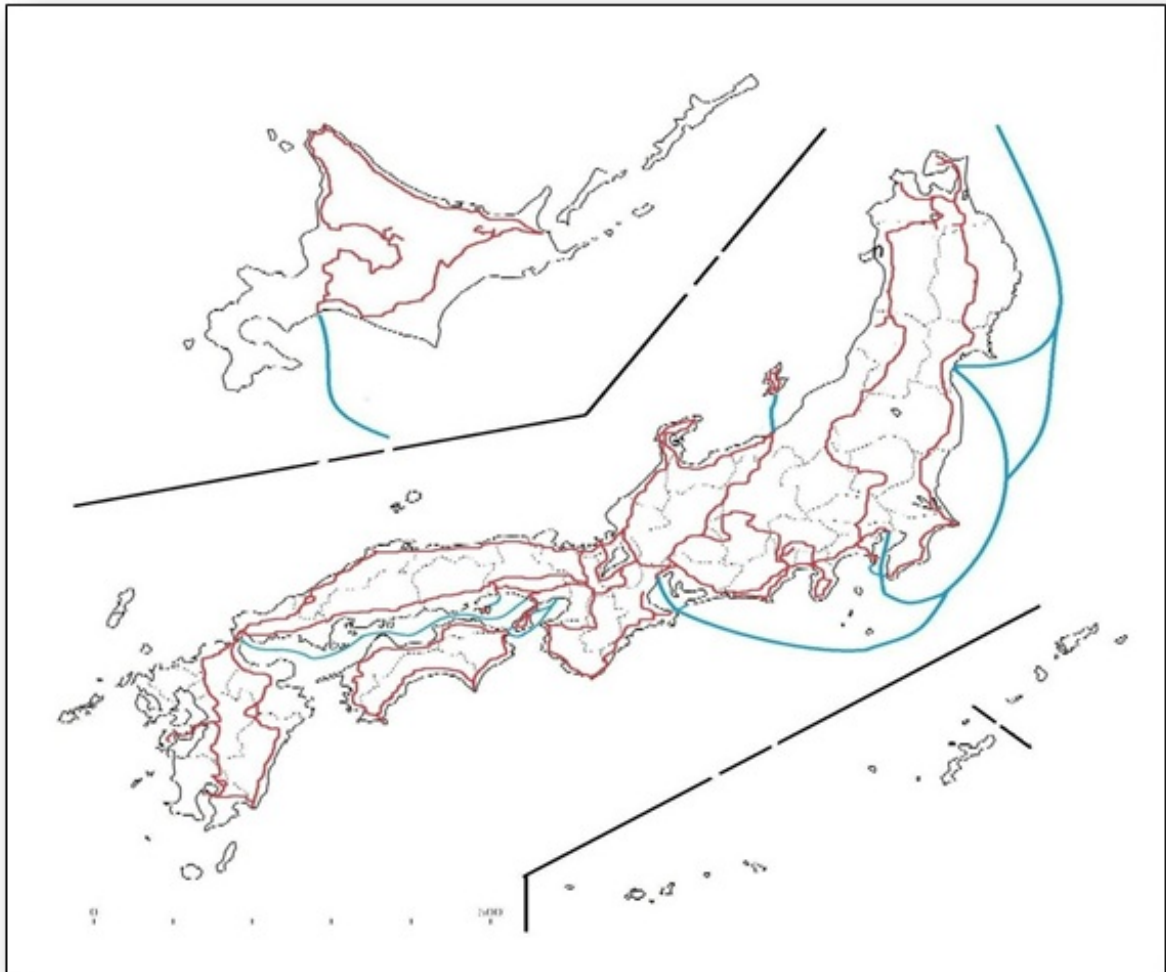


(伊豆・河津七滝のループ橋)

廃車までの全走行距離 2, 528 km・燃費 12 km/l

# 日本一周全走行距離

日本一周 全走行経路 (1978年8月11日~1982年8月17日)



* Suzuki250 $\gamma$	2,528km	1.	芦ノ湖編	走行距離不明	
2.	富士山編	走行距離不明	3.	紀伊半島編	1,476.2km
4.	諏訪湖編	759.5km	5.	能登・佐渡編	1,498.9km
6.	本栖湖編	319.9km	7.	伊豆半島編	387.0km
8.	東北編	2,096.2km	9.	小豆島・淡路島編	1,111.0km
10.	津和野編	1,934.8km	11.	北海道編	2,318.0km
12.	四国編	1,622.2km	13.	九州編	2,063.3km

全走行距離 16,397.2km

全日数 47日

# 日本一周を共に走り抜いた愛車



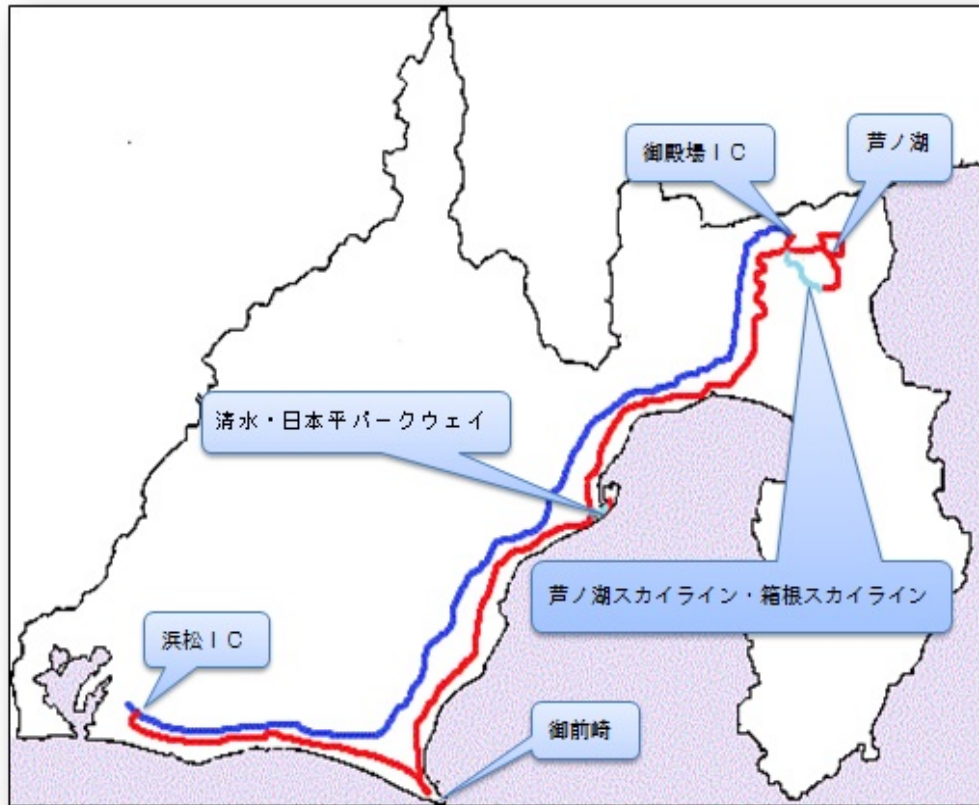
(CB400Four 4 in 1 1978年8月～1981年8月)



(CBX400F 1982年5月～1982年8月)

芦ノ湖 編 (1978年 7月2日)

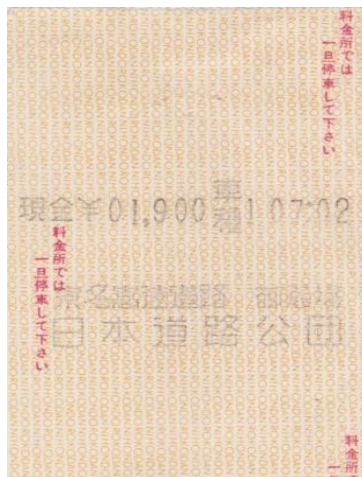
全走行経路



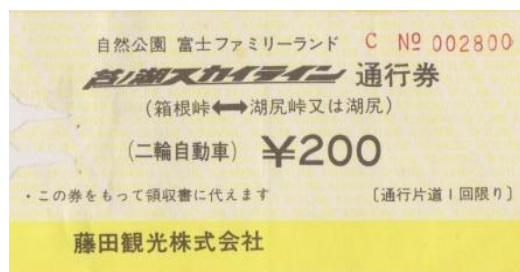
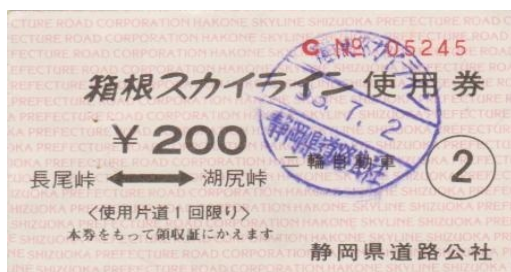
全走行距離 不明・燃費 不明

1978年 7月2日 (日) 晴れ

浜松 I・C から東名高速道路を走り、御殿場 I・C で降りて国道 138 (箱根街道) で七尾峠に向かい、箱根スカイライン (¥200) ・芦ノ湖スカイライン (¥200) と走り国道 1 で箱根の関所までの距離を一気に走る。



(東名高速道路の領収書)



(有料道路の領収書)

箱根の関所は、観光客で混雑し駐車場も満車でオートバイを置く所が無い為、仕方が無く歩道に置く事にした。(歩道なら駐車場料金が掛からない)

箱根の関所に入るのに入場料が掛かるが、外から園内の中の様子が見えたので覗いて見ると小屋の中に人形が置いてあるだけで、俺には興味が無いので見学はやめた。

昼食を食べてから箱根の関所を後にして県道 75 を走り、県道 735 で早雲山の大涌谷の向かう途中のコーナーで、CB750・DOHC が自動車と事故っていた、フロントがメチャメチャになって、あれはヒドイ、ライダーは大丈夫だろうか？

明日は、我が身と思いつつペースを落とす・・・。

大涌谷は、硫黄の匂いがキツイ！売店で黒玉子[Y1] (ゆで卵) を買って食べる、ロープ・ウェイに乗りたかったが料金が高いと帰りの時間を考えると無理なので諦める。

## [Y1]黒玉子

【地熱を利用して作った「ゆで卵」で大涌谷(おおわくだに)で湧いている、温泉に含まれている硫黄と鉄分が結びつき黒い硫化鉄となり卵の殻に付着して黒く変色する】

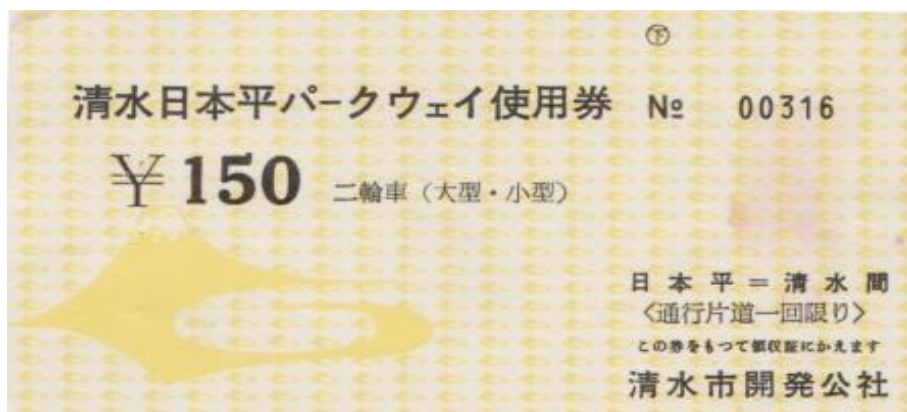
【黒玉子を1個食べると、7年寿命が延びると言う、ふれこみで人気が高いお土産】



(黒玉子)

大涌谷をあとにして、国道1から箱根峠に向かうが渋滞していて、そのうえ道が狭く路面が荒れているので走りにくい。

帰りは、時間に余裕があるので東名高速道路を使わずに国道1を走って清水市から清水・日本平パークウェイ(¥150)に向かう。



(有料道路の領収書)

初めて日本平に来たけど、コーナーが多く路面が良くて攻めるには最高の場所。

日本平から国道1で、静岡市を目指し国道1から国道150に入り走りなれた国道150で御前崎を回って浜松へ帰って来た。

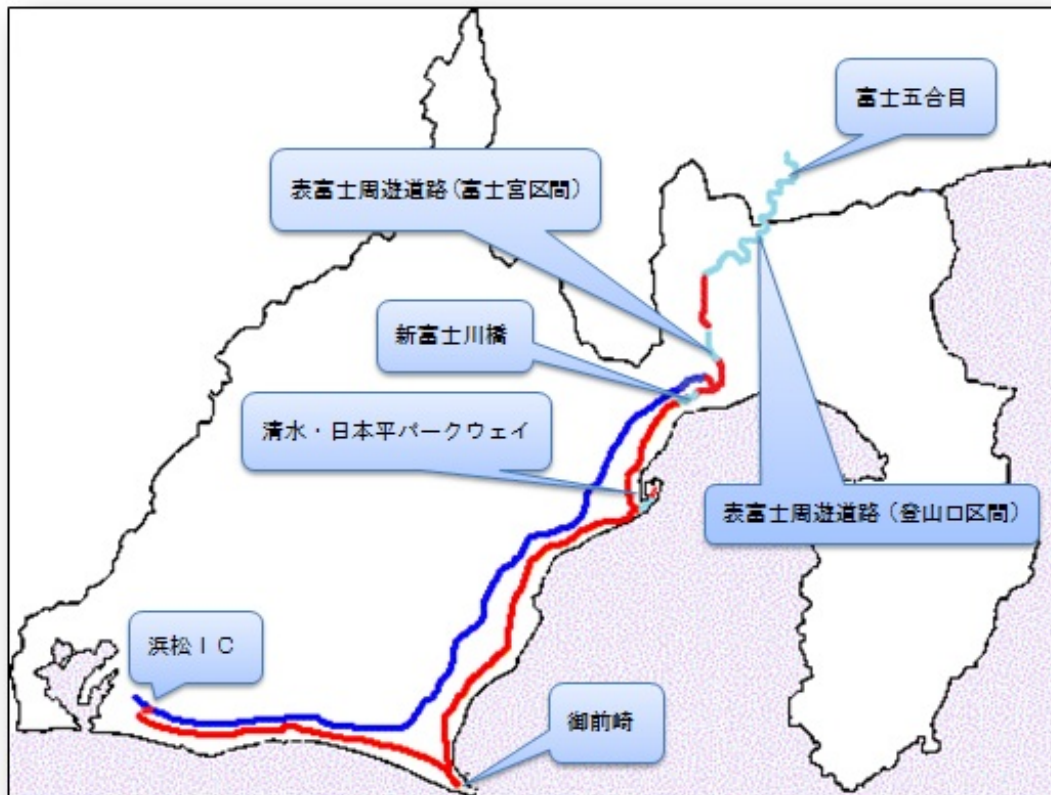
全走行距離 不明・燃費 不明





富士山 編（1978年 7月23日）

全走行経路



全走行距離 不明・燃費 不明

1978年 7月23日(日) 晴れ

今日は、日帰りツーリングで富士五合目（表富士・登山道）まで行って来る。

浜松 I・C から三島 I・C まで東名高速道路を使い、表富士周遊道路有料道路・富士宮区間（¥100）を走っているとまた料金所！今度は、表富士周遊道路・登山区間（¥200）使って富士山五合目まで登る。



(有料道路の領収書)

富士五合目に行くまで、凄い渋滞と上りの坂の連続で自動車は低速走行を続けている為、オーバーヒートの自動車が何台も路肩に停まっていた。

標高が高くて空気が薄いせいか、エンジンの吹きが悪くなりチョークを引きながら走る。

富士五合目に着いて駐車場にオートバイを停めて下界が見える場所ま行き下界を見るが霧と雲で何も見えなかった。

ここから歩いて火口までいける様になっているが見た限りでは以外に近い様に見えるが結構、距離がありそうダ！

駐車場で知り合った、BMWのタンデムーの人と少し話をし『帰り道が同じだから一緒に帰りませんか？』と言われたが『オートバイの調子が悪く東名高速道路を走るのが出来ないから！』と言って断った。

BMWの人は、俺のオートバイの写真を撮って彼女と帰って行った。

五合目にあるドライブ・インで昼食を食べ、売店のお土産を物色するが身動きが出来ないほど混雑している。

お土産を買って五合目をあとにして、走り出すと少し霧が掛かって視界が悪くなりかなり走りづらい。

帰りも表富士周遊有料道路・登山区間（¥200）と表富士周遊道路・富士宮区間（¥

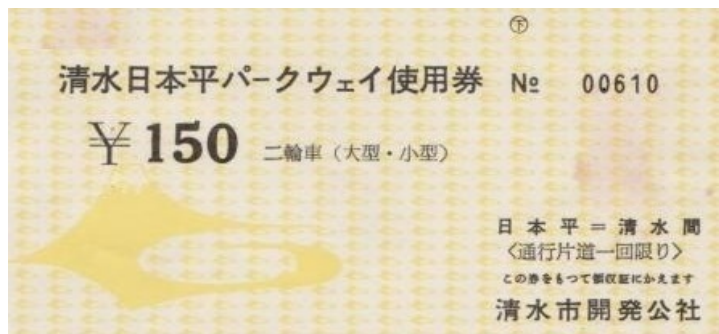
100) を通って富士宮市を目指す。



(有料道路の領収書)

オートバイの調子が悪くて、東名高速道路を走る事が出来ないので国道1で帰るが途中で料金所が在るとは思わなかった。

仕方が無く、新富士川橋 (¥50) を渡り清水市を目指し国道1を走って、時間に余裕があるので清水・日本平パーク・ウェイ (¥150) に寄ってコーナーを楽しみ心地よい時間を過ごす。



(有料道路の領収書)

帰りは国道1で静岡市を目指し静岡市を抜けてから国道150で浜松に帰って来た。これで肩慣らしのツーリングは終わって8月からは、本格的にロング・ツーリングを始める。

走行距離 不明・燃費 不明