

オートバイ

6

特集 / オートバイ購入作戦

これから車を買おう、替えようとする人のために……

(1)新車購入のための情報 (2)中古車市場レポート (3)中古車を見分ける“キメ手”。

〈特別企画〉

トレール・アドベンチャー/ヤングライダーの新しい世界





公開された ホンダCB750(4気筒)輸出仕様

昨秋の東京モーターショーにおけるオートバイのハイライ
トや昨今の話題の焦点はすべてホンダのCB750にあるといっ
ても異論を唱える人はあるまい。

並列4気筒の一般市販車、というだけで何か夢を感じるよ
うな話題になったはずである。また他のメーカーの技術陣で
すら「本気で売る気か」「デモ用ではないのか」「ラインには
流れていないらしい」など疑惑と、ライバルに対する不安が
入り混った複雑な表情であった。

だがそれは決して幻の車ではなく、輸出車としての船積第
一便を期して、われわれ報道関係者に試乗のチャンスが訪れ
た。そのアウトラインを紹介しよう。

新しい機構がいっぱい

このCB750の仕様諸元の一切は今日ま
で伏せられ、われわれが単に外観その他
から憶測するに過ぎなかったが、それが
今度、輸出モデルとしてはあるが正式
に発表された。だがその中にかつて前例
のない部分があまにも多いのに改めて

驚く。4気筒、4キャブ、73cc、67馬力
など、どれも何か間違えているのでは
ないかと思えるような数字である。特別
はまだある。最高速度11条件による」と
いうのがそれである。このような諸元が
かつてあったらどうか……。たしかにこ
れを皮肉にみれば「当り前じゃないか」
といえるが、実際に試乗した立場からみ
れば、そのような表現が抵抗なく受け入

れられるのである。それほど未知の性能
を秘め、限界を知ることができないほど
のパフォーマンスを感じる車なのだ。

各部の内容の詳細は次の機会にゆずる
として、この車にだけでも30余の特許と
実用新案が盛り込まれているというだけ
で、いかにホンダが力を注いだかが理解
できよう。

堂々たる風格の超弩級

この車を目前にしたら、相当な重量車
ファンでも一瞬たじろぎ、「どうぞ」と
いわれても気楽に跨がる気分にはなれな
いだろうと思われる。大型という点では
ハーレーなどはこのCB750よりもひと回
り大きい、ずらりと並んだ4気筒は、
また格別な威圧感があり、車の周囲をひ

と回りし、タンクやシートを撫でてからでないとする気はしないという、猛獣に近づく時のような心理になる。また服装にしても皮のツナギでなければ乗れないような気持ちに襲われるほどの風格がある。

燃料タンクは容量が19ℓという大型だけあって当然グリップ部の幅も広く、われわれの体格では「行儀よく膝を締めて」というスタイルには納まり切れない。だが側面形状が適切なので、内股への当りはよくピタリと吸い付き、チエスパタン、すなわち将棋板模様にキルティンがされた柔かいレートと相まって、上体の固定感に不安はない。

抜群のエンジン

ファイリング

エンジン始動はセルとキックの併設であり、キックはプライマリ方式という配慮である。この車のハンドル回りは徹底的に防眩処理が行なわれ、グリップ基部も黒色仕上という今までにない目新しい造りである。

またアクセル側の上部に緊急時に対して、ハンドルから手を放すことなくエンジンを停止できる小さいレバースイッチが配されているのも新しい機構だ。

始動性はセル一発という感じで、その時のセルモーターの唸りや振動は全くなく、実にスムーズであり、苦もなく4気筒が回転を始める。アイドリングはさすがに多気筒らしい安定さを示し、軽い空気がしを加えていなければならないような

エンジンに対する不安感は全然ない。たしかに2ストロークの2気筒は4ストロークの4気筒に匹敵するとはいうが、4ストローク並の安定性は難かしくなる。

アクセルの角度も浅く僅かな回転で全回になるし、4キヤブということで心配した操作の重さはほとんど感じない。

操作部分で特筆できるのはクラッチの軽快さである。それはまさに90cc級の軽さであり、二本の指を掛けただけでつまめるほどである。これは作動機構にニードルローラーを採用したり、ワイヤー樹脂コーティングを施すなどの細かい配慮の集結したものとされている。

この各操作の軽いことが、このマンモスオートバイを走らせるに当って、それほど不安に感じさせない大きいフアクターになっているものと思われる。

変速機は1ダウン、4アップの5速では平均に開いているように感じる。

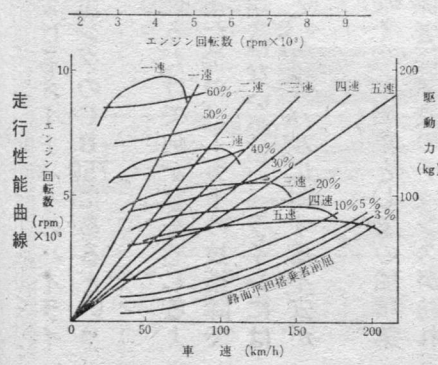
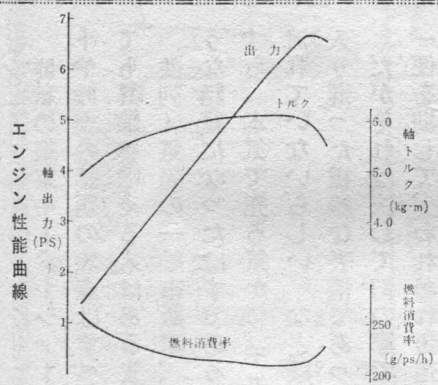
シフトペダルの作動は軽く、ストロークも申し分なくよく、最も平均的な味をもつものといえよう。だがニュートラルの選出は、現市販のCBモデルほどの確でなかったが、これはすでに対策済みであるということであった。

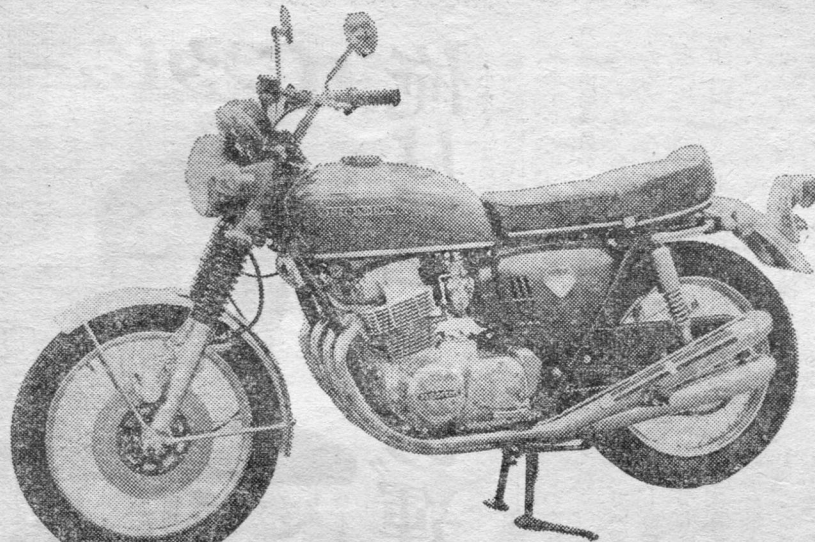
ローでのスタートは車に慣れるまでは回転を上げ過ぎてしまうようである。というのには4気筒の吹き上がり早さに感覚的な馴染が薄いからである。発進は車重が200kgを超えとはいえず、特に意識しなくても僅かに回転を上げたところでも

ホンダCB750 主要諸元 (輸出モデル)

- エンジン 空冷4ストローク前傾並列4気筒 弁機構OHV、圧縮比9 始動方式セル・キック併設 点火方式バッテリー点火 気化器PW28×4 エアフィルタリ紙式 潤滑方式ドライサンプ強制飛沫併用 オイルポンプトロコイド式 オイルフィルタリ紙式
- 伝動関係 機関、変速機間減速比ダブルチェーン/一・七〇八 クラッチ形式湿式多板、変速機常時噛合5段式 変速比1速二・五〇〇 2速一・七〇八 3速一・三三三 4速一・〇九七 5速〇・九三九 第一減速ギヤ/一・一六七 第二減速チェーン/二・八二二
- 走行関係 かし取角左右40度 キヤスタ163度 トレール95mm タイヤサイズ前三・二五一一 後四・〇〇一一 前後共4PR
- 制動装置 前ディスク油圧作動 後ドラム ロッド作動 前テレスコ、後スワイ
- 懸架、車体関係 前テレスコ、後スワイ

- 寸法・容量 全長二・一六〇m 全巾〇・八八五m 全高一・二二〇m 軸距一・四五五m 最低地上高〇・一六〇m 車軸重量(乾)202kg 燃料タンク容量19ℓ(リザーブ5ℓ) 潤滑油容量3.5ℓ
- 性能 エンジン最高出力六七PS/八〇〇〇rpm 最大トルク六一kg-m/七〇〇〇rpm 最高速度条件による0-400加速二・四秒 舗装平坦路燃費32km/ℓ(60km/h) 登坂能力25度 最小回転半径2.5m 制動停止距離11m(50km/h)
- 製造元 本田技研工業株式会社 東京都中央区八重洲五ノ五





て、スムーズにスタートする。クラッチの味も柔かく、かつ強力であり、意識的にホイールスピンを発生させることも、長々と滑らす半クラッチで効果的なダッシュを行なうのも意のままという、すばらしい持味を発揮する。

ローでの発進後アクセルを全開にして急加速を行なってみたが、タコメーターの針がレッドに飛び込むまで終始加速は

直線的で、加速途上で極端に排気音が変ったり、立ち上がりで強力になる感じがない。これはエンジンのフラットなトルク特性によるもので、当然各段でも同様な加速性を示し、ライダーに精神的な緊張感を全然与えない。

またエンジンのパイブレーションが、

各回転数にわたって皆無といえるほどのスムーズなことも、緊張感を生じない大きい理由になるだろう。

メーカではジェットライクアクセルレシジョンとかいうが、あながちPR用の文句とばかりはいえない。まさに実感というべきだろう。

1速から2速、3速と増速して行っても加速力の落ちる感じは全然なく、タコメーターの針は同じリズムで上昇を繰り返す。タコの動きばかりを眺めていてスピードを気にしなかつたが、強力な風圧なのでメーターをみると、なんと115マイルを僅かではあるが超える辺りまでスピードがでていた。しかも直立したフォアームのままである。このような185~190km/hというようなスピードに乗っていてもそれが車の状態からは感じられず、ただスピードは風圧として感じるだけであ

り不安感はなく、エューと115マイルは16をかけてエー何キロになるかなアー”などと考えていられるのである。

車重を感じさせない

操安性とブレーキ

CB750のハンドリングは、CB400よりもはるかに癖がなくてニュートラルな感じであり、60km/hあたりまでは思ったように振り回せ、80km/hあたりからやや直進性が強くなっていくという理想的ともいえる味をもち、非常に扱いやすく安定感がある。これは車重からくる特有の落着きもあるろうが、フレーム、サスペンション、重量配分などすべてのバランスの良さによるものが大部分といってもお世辞にはならないだろうと思う。

またこのような高速車の絶対条件である確実なブレーキは、フロントに画期的ともいえる油圧制動のディスクブレーキを配しており、この点も興味や不安を感じていたが、普通ディスクブレーキについていわれているような強力な操作力も必要とせず、二本の指で200km/hに近い高速から一気に安定よく引きおろしてくれる。その味はドラムブレーキと2リールディングの組合せで得られる強力なものとは全く別の次元のものといえるほどで、カッチリとレバーにある手応えも、一般のワイヤーブレーキでは知ることのできないものであるし、あくまでも握力に比例するような効き方は、言い知れぬ安心感を抱かせる、このあたりのフイー

リングはとても拙文では表現しきれないので想像を願っておこう。

このような超大型オートバイの製作意図をホンダでは「あくまでも高速長距離ツーリング用を目的に設計した」といつているが、ゆつたりした乗り味、ゆとりのあるパワーなど、まさに意に叶っているといえる。この車の本領はやはり100km/h以上の連続走行時に発揮されるのだが、低速では全く使用できないかというところ、そこは大排気量、多気筒車の強みというが、5速で約20マイル強(約35km/h)でも実にスムーズに走れるし、それからの加速も文句なしによい。このあたりの性能は高速ツーリングばかりか、一般市街地の走行にも非常に扱いやすく乗りやすいことを物語っている。

このようにCB750は、エンジンやサスペンションはもちろんのこと、あらゆる面がソフトなフイーリングを示すよう意図され、ライダーに生じる各種の疲労を極力防止するよう配慮されている。

車のパフォーマンスはもとより、安全対策面でも、ここまで追求された車は前例がなく、明日からのオートバイが具備しなければならぬ条件が各部に盛り込まれたテストケース的な車でもあろう。

夢の車の存在のCB750のフイーリングを現実的に楽しんだ者にとっては、この車の発売時期と価格が当面の話題だが、話題だけでは済まず、深刻な出来事と感じる関係者も多くいることだろうと想像できる。いずれにせよホンダのCB750フォアアは当分の間、話題の種になるう。



BE A MAN! RIDE A HONDA!

走る華麗

深いブルーの350。はなやかな赤の250。このスーパースポーツは、若者のもの。ハイウェイのもの。「美は機能に従う」という言葉そのままのスタイルが、ライダーの心をおどらせる。浅いシャープなフェンダー、確認しやすいセパレートメーター、理想のライディングポジションをつくるタンクとシート。魅力のすべてが機能につながっている。ドリームCBエクスポートの美しさは、走るためのものなのだ!



ドリーム CB250 エクスポート ●249cc●最高出力30PS/10,500rpm●最高時速160km●0→400m14.8秒●前進5段 ¥187,000
ドリーム CB350 エクスポート ●325cc●最高出力36PS/10,500rpm●最高時速170km●0→400m13.8秒●前進5段 ¥192,000

HONDA
本田技研工業株式会社

雑誌コード 2117

printed in Japan