

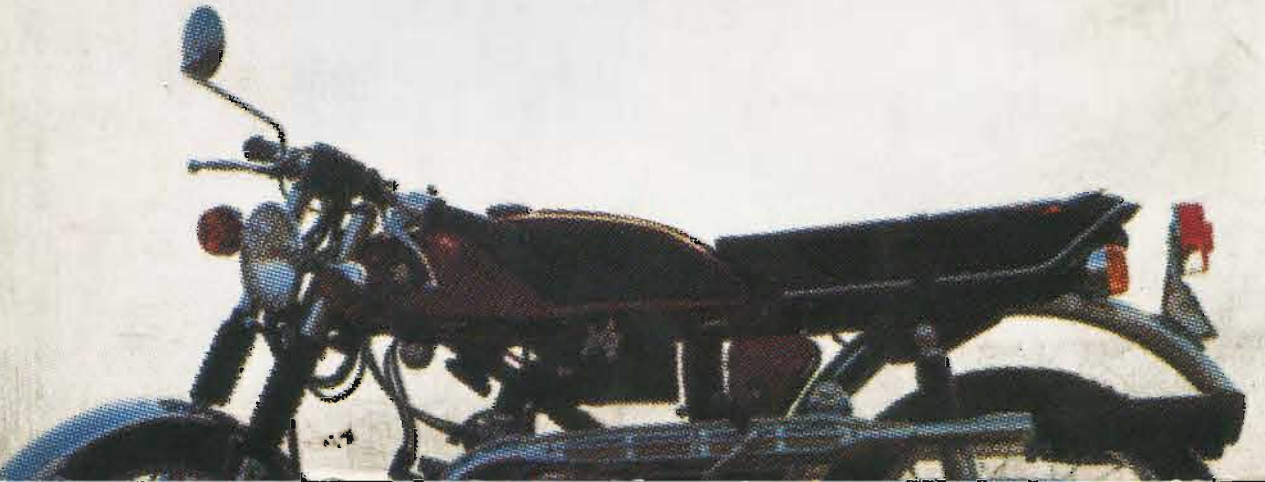
オートバイ

7

〈特別企画〉国産4メーカー250cc級車のハイスピードテスト
 —東名高速道500キロを走る!—

〈図説〉ホンダ750(4気筒)のメカニズムを探る!

特集/あなたの愛車も10万キロ走れる!—向上した国産車の耐久性を実証する—



オートバイ

第三十五巻 第七号

昭和二十八年十一月二十四日第三種郵便物認可
昭和四十四年七月一日発行(毎月一回一日発行)



BE A MAN! RIDE A HONDA!

荒野の車 走る。跳ぶ。走る。ニュータイプになったCL125は、
 いままでよりもさらに楽しい車に生れ変わった。鋭い
 レスポンスとずば抜けたタフネスで定評のあるエンジンにぴったりマッチする新
 設計のセミダブルクレードルフレーム。これがたくましく軽快な走行性能をつくり
 だしている。鮮かなストライプのタンク、タックロール付きのシートもいっそう
 雰囲気を感じさせる。いまこそベンリイCL125は、荒野の車と呼ぶにふさわしい!



定価二五〇円

ベンリイCL125 薄暮走行の安全を守るポジションライト採用! その他数々の安全装備をプラス
 ●124cc ●最高出力14PS ●最高時速120km ●0-400m 17.8秒 ●登坂力18.5度 ●前進4段 ¥142,000

HONDA
 本田技研工業株式会社

雑誌コード 2117

printed in Japan

ニューモデル

いよいよアメリカで発売のホンダ750

ホンダ CB750 736cc (輸出仕様)



英国車優位の重畳車の勢力分布も、この車の出現により大きく塗りかえられることだろう。



豪快にジャンプ!

★男を賭けるダイナミックマシン

工場モトクロスカー、スズキRH68やTM250の長所をいかし、苛酷な国際レースの栄光のうえに創りあげられたスズキのスクランブルマシン・スズキハスラー250。フィーリングが違う6000回転、18.5馬力の低速トルクやどんな荒地にも耐える堅牢な車体に、その実績が生きています。

SUZUKI ハスラー-250 HUSTLER

- 実績と理想が生んだスクランブラーの傑作
- 最高速度120km/h ●加速(0→200)9.9sec.
 - 最高出力18.5ps/6,000r.p.m.
 - 最大トルク2.35kgm/5,000r.p.m.

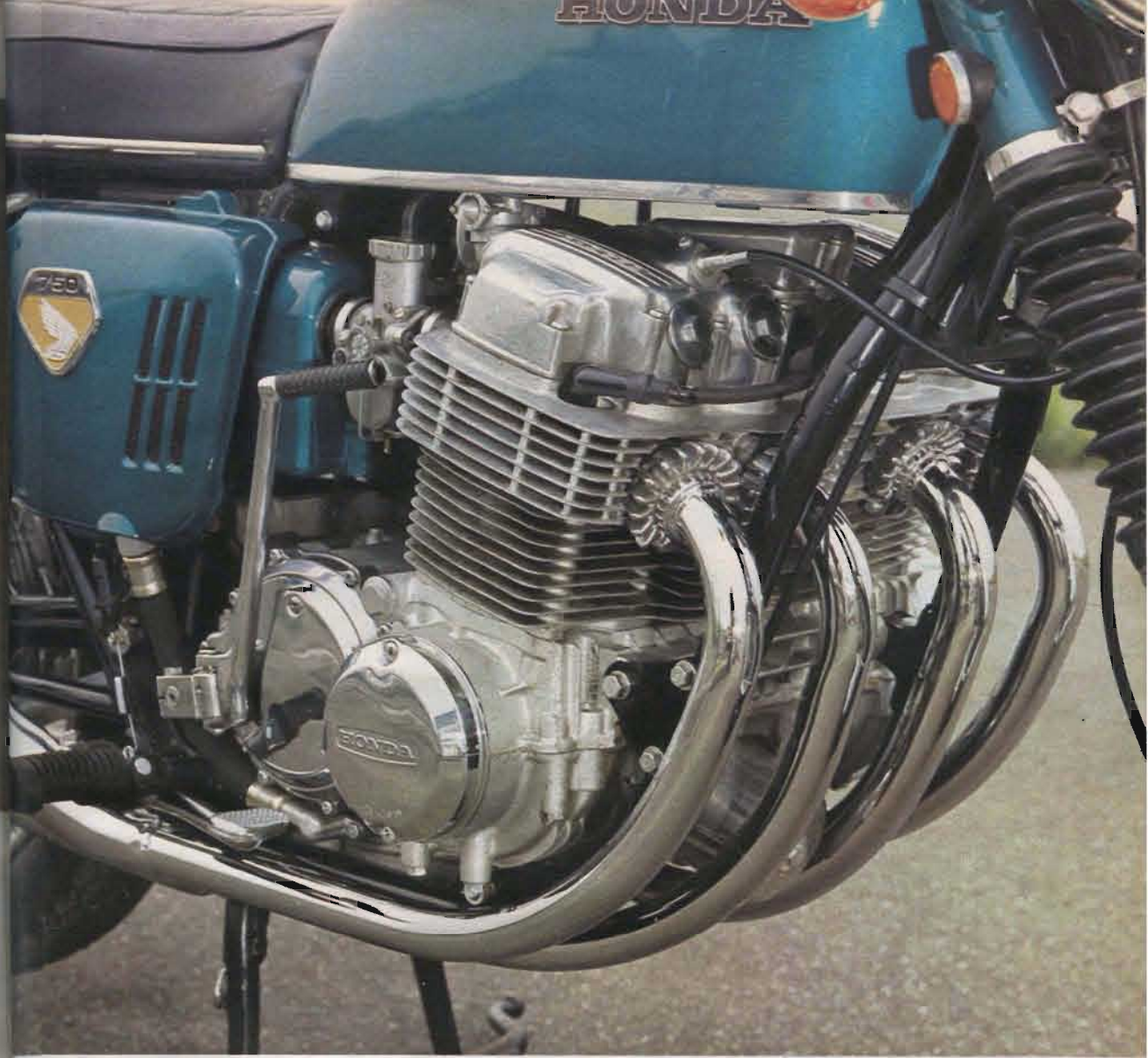
現金正価 193,000円
新発売!





スピードメーター（左）は輸出モデルなのでm（マイル）/h単位、150m/h（約240km/h）スケール。指針の中心より上にトリップメーター、下に走行積算計が組込まれている。タコメーターは11000rpmスケールで、8500rpmからレッドゾーンになっている。パイロットランプは、左からヘッドライトのビーム、フラッシャー、

オイル圧、ニュートラル用になっている。なお、ハンドルの左右グリップの基部はメーター枠などと同様に防眩処置がほどこされてブラック仕上げとなっている。右グリップ部にある円筒はディスクブレーキ作動用オイルを入れたマスターシリンダ。高速モデルなのでバックミラーも左右に装着している。



2ストロークと違って4ストロークでは二つのエキパイに連結できるので、マフラーは左右一本ずつにもできる。CB750では四気筒の風格を堂々とアンビールして四マフラーを採用している。

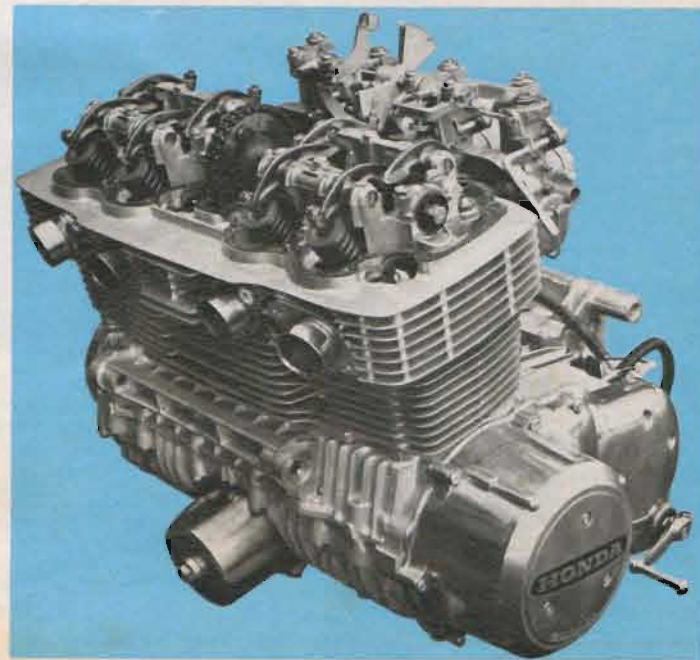


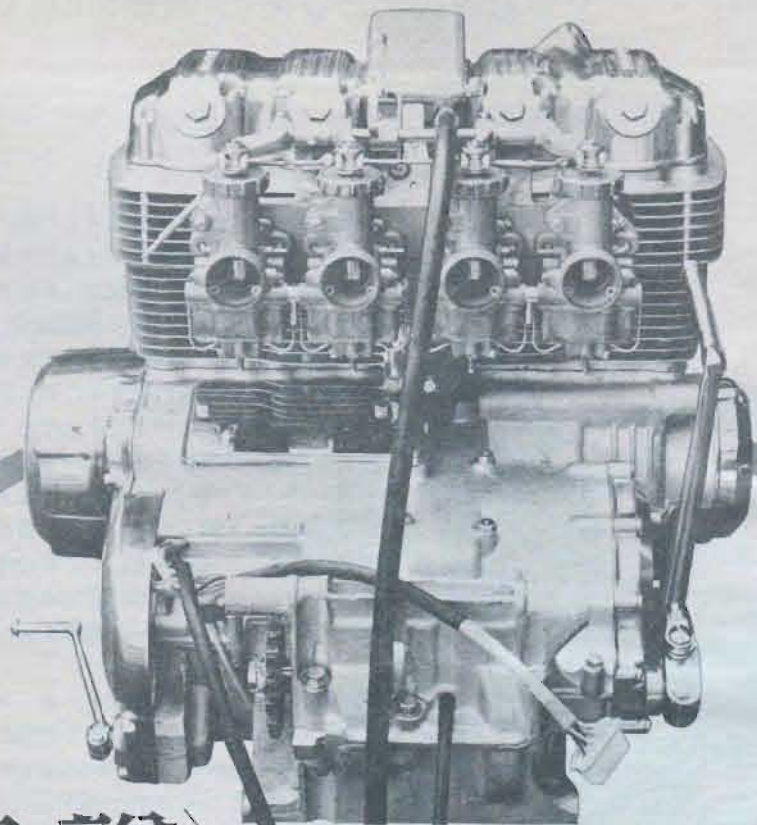
ディスク・ブレーキの最大の長所は摩耗性が低く、修理に安いことである。ブレーキは連続して連続的にブレーキをかけることでブレーキ性能が低下し、また、この点ディスク式では心配ないわけだ。また作動は油圧のため、ワイヤ作動では得られない効き味があり、握力に比例した制動力が得られるという。

シリンダ、シリンダヘッドともアルミ合金で各々一体鋳造されている。クランクの位相は180度で、右から（写真では左）1、2、4、3の順序で爆発し、4気筒によるバランスの良さは2気筒では望めないものがあるという。

ホンダ CB750
(輸出仕様)

シリンダのヘッドにバルブおよびカムシャフトが置かれたohc機構は、カムシャフト1本の普通の方式、つまりシングルカム式で、ダブルohcではない。このカムシャフトはクランクシャフト中央のタイミング・スプロケットと、ヘッド側のカムスプロケットとにわたされたカムチェーンにより駆動される。

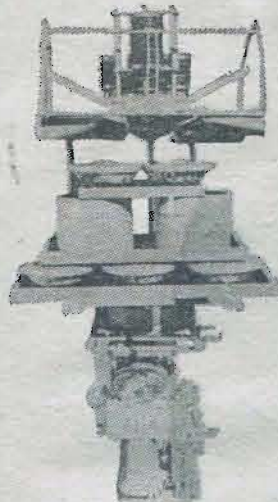




《図説》 ホンダ750 のメカニズムを探る!

かなり前から噂され、遂に昨年のモーターショーでデビューしたホンダ750ではあるが、四気筒、ディスクブレーキには誰も意表をつかれたに違いない。
車は衆目にさらされたものの、そのデータ、中味は最近まで秘だった。アメリカ市場発売を機に機構・構造を徹底的に精査し、そのメカニズムのすべてを解明してみた。

飲食店経営の皆様へ
出前は機械がやる時代です
店員さんの労力をもっと合理的に使いましょう



1型出前機

日本そば、
一般食堂用

日本そば店の様に各種の
丼や皿類を乗せたお盆を
数段かさねて出前する
お店に御使用下さい。
又、一般食堂、中華寿司店
でも出前品数の多いお店
で御利用下さい。

- 寸法
高さ98cm巾164cm奥行57cm
- 重量
12kg

現金正価
¥15,000



3型出前機

中華店、レストラン、
食堂用

アルミ製及び木製出前箱
使用のお店に最適です。
お店で御使用の出前箱を
そのまま御利用出来ます。
安定性、振動クッション
は特許空気バネで完全で
す。横付式にジョイント
パイプを使用すれば、後
付にもなります。

- 寸法
高さ83cm巾35cm奥行35cm
- 重量
11kg

現金正価
片付 ¥16,000
両付 ¥22,000



2型出前機

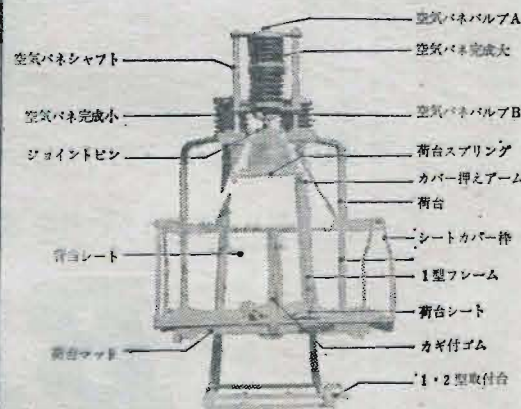
寿司店、魚店、出前
箱使用食堂

寿司用、出前箱、及び、
一般出前箱で出前するお
店に最適です。
竹かご、仕出箱等で出前
回収にも大変便利です。

- 寸法
高さ98cm巾164cm奥行40cm
- 重量
11kg

現金正価
¥14,000

1型部品名



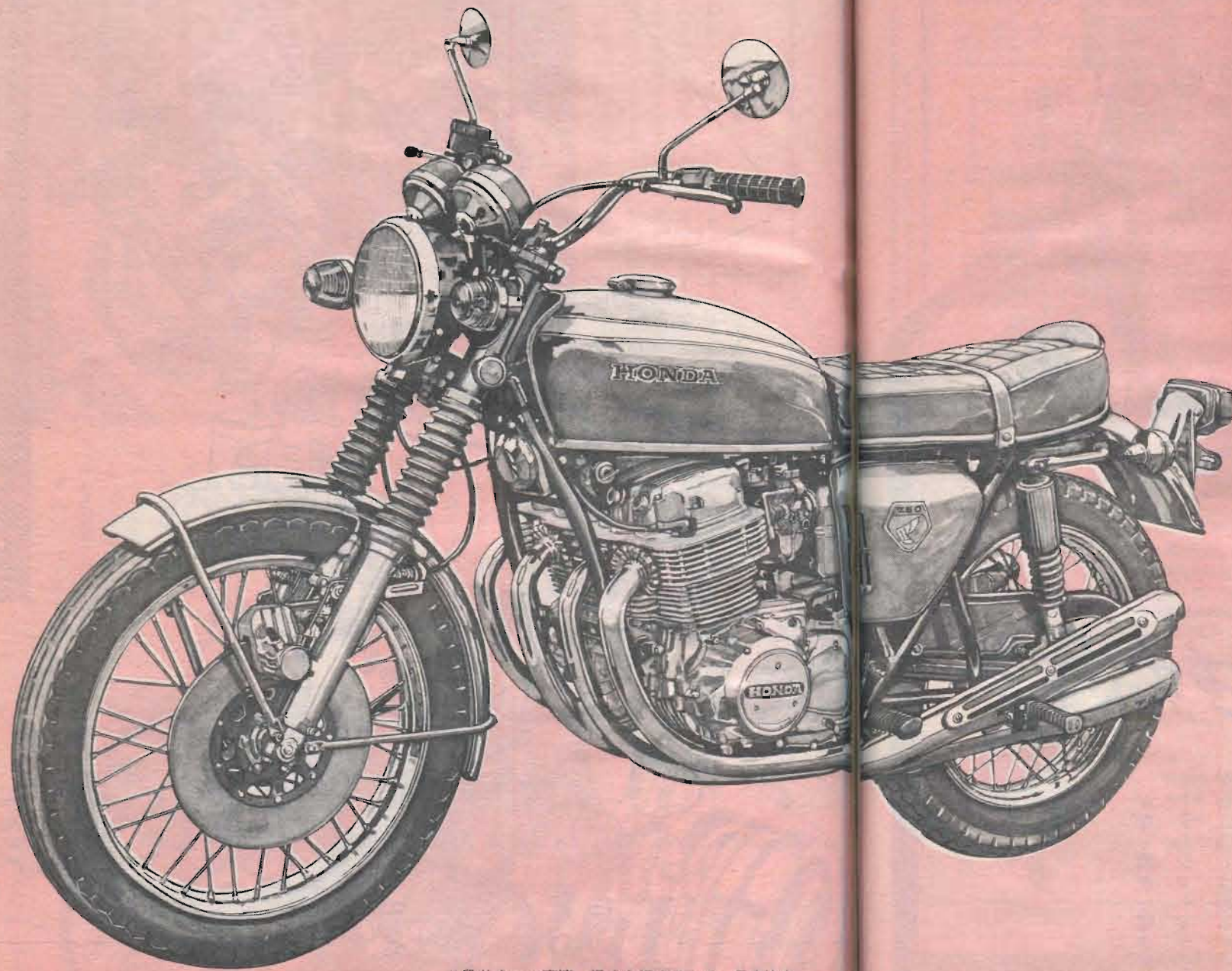
日商部品では日本学士会アカデミア賞に輝くマルシンの出前機を完全なアフターサービスで販売しております。お問合せは下記日商部品へ……

ホンダ純正部品総発売元・本田技研指定用品

日商部品株式会社

TELEX 265-5130	東京都台東区上野5丁目14番9号	郵便番号110	電 03(833)1411(大代表)
852-383	仙台支店 仙台市元柳町66の10	980	電 0222(25)1111(代)
447-3577	名古屋支店 名古屋市昭和区広路通4の5	466	電 052(761)7391(代)
3122-339	新潟営業所 新潟市弁天町3の4	950	電 0252(44)5151(代)
	府中営業所 府中市是政岡原1706	183	電 0423(65)2121-2
	大宮営業所 埼玉県大宮市桜木町4の241	330	電 0486(43)1533
	土浦営業所 茨城県土浦市仲町6-88	300	電 0298(2)3759
	いわき営業所 福島県いわき市平塚字風内60	970	電 02426(4)4365

〈図説〉 ホンダ750(4気筒)のメカニズムを探る!



ホンダ750の主要諸元

空冷4ストローク前傾並列4気筒 OHC 内径
×行程61×63mm 圧縮比9.0:1 潤滑方式ドライサ
ンプ式 始動方式セル・キック併設 最高出力67P
S/8000rpm 最大トルク6.1kg-m/7000rpm

5段リターン変速 湿式多板クラッチ 最高速度
条件による 0~400m加速12.4秒 定地燃費32km/
ℓ(60km/h) 登坂能力25度 全長2160mm 全幅885
mm 全高1120mm 軸距1455mm 最低地上高160mm
キャスト63度 トレール95mm タイヤ前3.25-19
後4.00-18 燃料タンク19ℓ(予備5ℓ) オイル
タンク3.5ℓ 重量202kg(乾燥)

世界のオートバイ市場を席卷した感のあるジャパ
ニーズ・マシンも、重量車だけは欧州車の後塵をは
いしている。ことに国産車生産台数の半分以上が輸
出され、そのうち最大の顧客(輸出金額で)であるア
メリカ市場においては欧州重量車が圧倒的に強い
のが現状である。これを打破するために設計製作され
たのがGB750であるといっただろう。したがっ
てあらゆる点で欧州車を凌ぐものを目指し、650で
なく750ccを、かつOHC4気筒にするという基本構
想が開発当初から固まっていたのも当然といえる。
前輪ディスク・ブレーキも、この車の性能、この車
の使用状況—ハイウェイでの連続高速走行、といっ
た点から要求されるブレーキ性能を生み出すもの
として、すんなり決定したようだ。

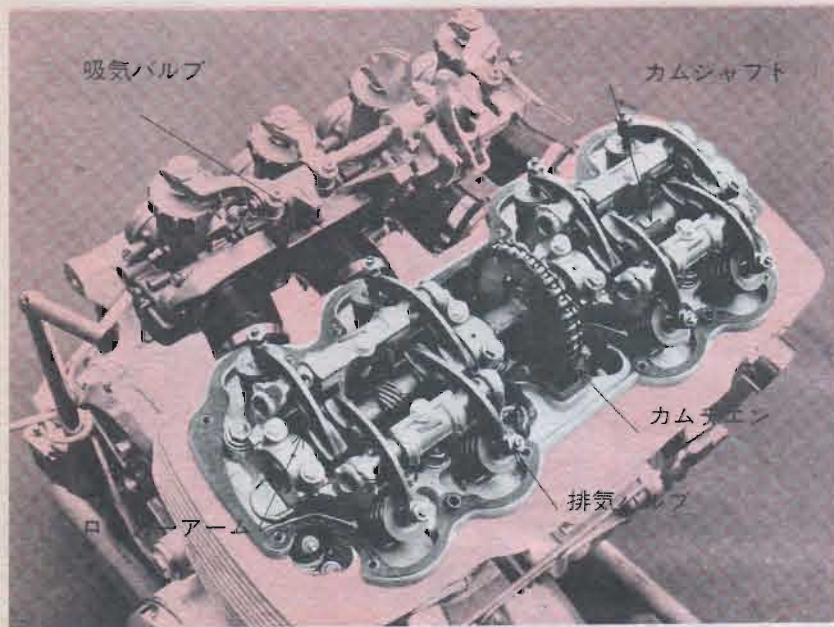
設計がスタートしたのが昨年4月、ほぼ基本モデ
ルが固まったのが9月! 非常な開発スピードだが、
GPレーサーやスポーツカーのS600で既に4気筒エ
ンジンを手がけていた本田技研の技術陣にとっては、
何ら困難もなく半年足らずですんなり完成にもつ
ていったことも、驚くにはあたらないのかもしれない。

一番最後まで問題になったのは、例によってタイ
ヤで、ショー発表当時は現在装着されている前F3、
後K87は開発中だった。

さて、この車の国内発売を待ちかまえているファン
は多いことだろうが、残念ながら現時点では、そ
の時期を予測できない。



〈図説〉ホンダ750(4気筒)のメカニズムを探る!



● OHCの動弁機構
4ストローク四気筒の吸排気を司るバルブ、そしてバルブの動きを規制するカムおよびカムシャフトは他のホンダ車と同様に、シリンダヘッド側に

おかれたOHC方式である。この車がショーに展示されるまでは、一部にダブルOHCではないかとの推測もされたが、結局はシングルOHCだった。

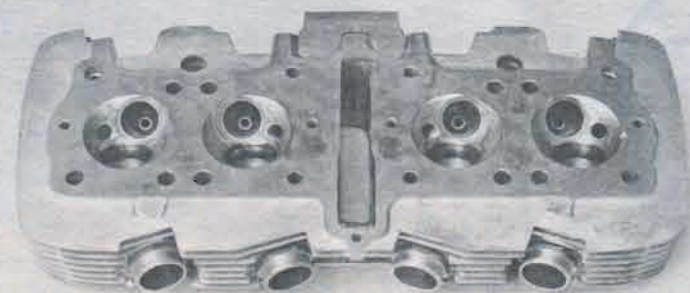
● OHCの動弁機構

おかれたOHC方式である。この車がショーに展示されるまでは、一部にダブルOHCではないかとの推測もされたが、結局はシングルOHCだった。

C B 450に使われているダブルOHCは、回転を上げるのに有利な機構であるが、構造が複雑になり、ヘッドまわりが大きくなるという欠点がある。C B 750の気筒当りの排気量はC B 450より小さい。一般的にあって、排気量が小さいほど回転をあげやすいが、C B 450の最高出力時の回転数は九千rpmであるのに対し、C B 750は八千rpmである。C B 750の設計思想は、総排気量の大きさによる余裕馬力があることから、いたずらに高出力を求めず、したがって高回転にする必要がなく、高回転を発生するための機構、ダブルOHCを排し、シングルOHCにした、というところらしい。さらにフレーム構成との兼ね合いも見逃せないだろう。カムシャフトを駆動するカムチェンは、上の写真でわかるように、エンジン中央におかれたセンタードライブ方式となっている。



シリンダヘッドのバルブ側。バルブの外径は吸気弁32mm、排気弁28mm。バルブスプリングはもろろんだダブルスプリング。



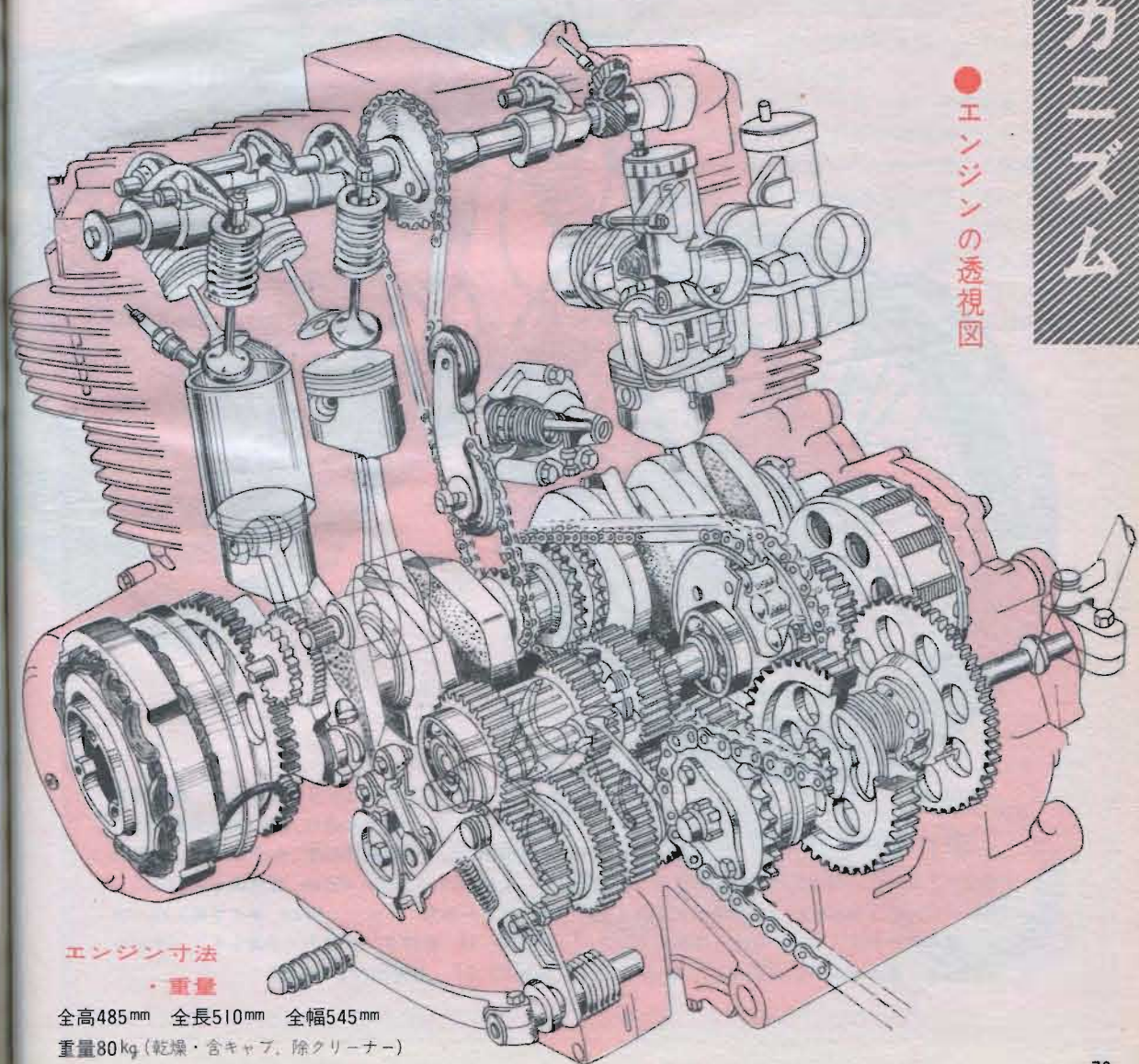
シリンダヘッドの燃焼室側。手前が吸気側。バルブ位置の右または左にある小さい穴は点火プラグ用、ヘッド中央の大きな穴のところにカムチェンがかけられる。

● シリンダ、シリンダヘッド

アルミ合金製のシリンダのボア・ストロークは61×63mm。やはりアルミ合金のシリンダヘッドの燃焼室は、他のホンダOHCと同じく半球形に形成され、かつスキューエリアを設けている。吸排気の各バルブはややオフセットに配されている。

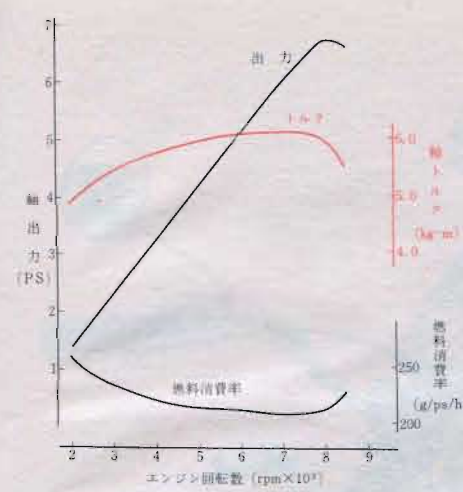
四気筒のメカニズム

● エンジンの透視図

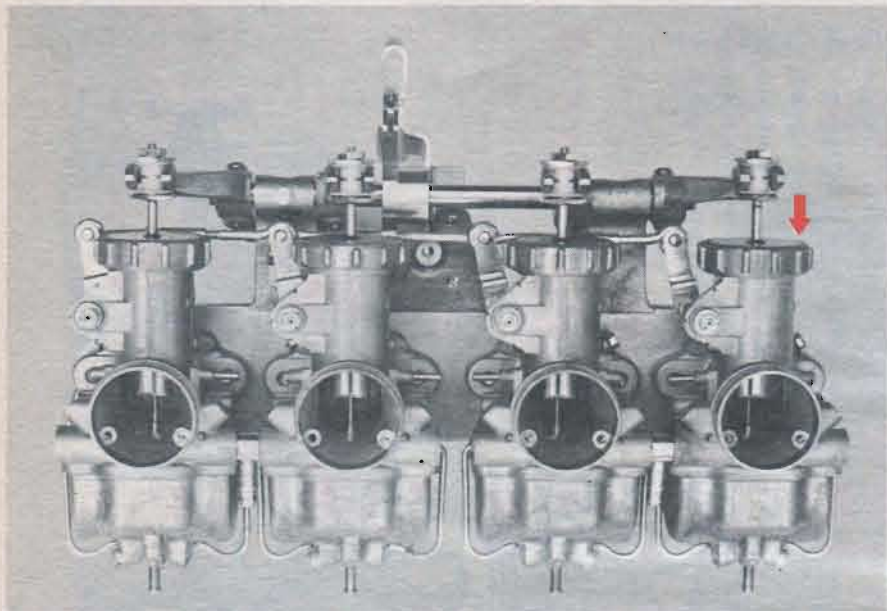


エンジン寸法
・重量
全高485mm 全長510mm 全幅545mm
重量80kg (乾燥・含キャブ、除クリーナー)

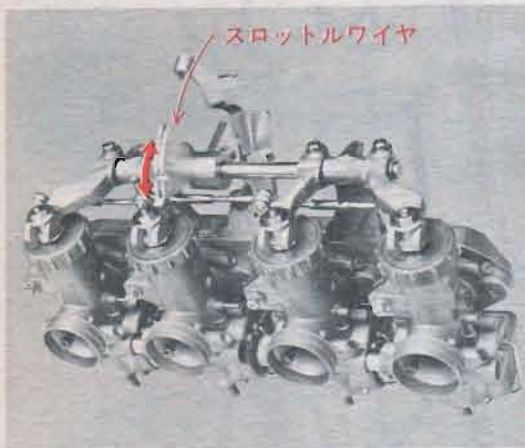
● エンジン性能曲線



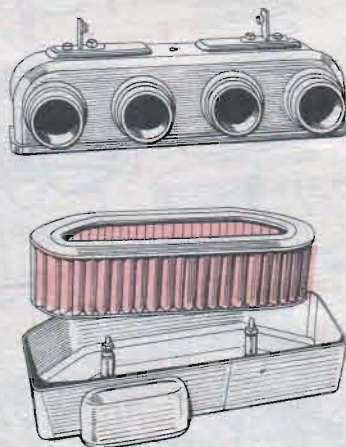
並列四気筒エンジンを二輪車に搭載する上での技術的問題点は既にGPレーサーで解決済みだといえ、量産市販車ともなるとまた違った面があったことだろう。それらはどのように処理され、現在われわれが目にするところであるC B 750というビッグ・マシンにまとめられたか、まずエンジンまわりからみてみよう。



スロットルワイヤは4つに分岐せず、一本のままで各スロットルを作動させるタイプなので、良好な同調性が得られる。



エアクリナー



●キャブレターとエアクリナー

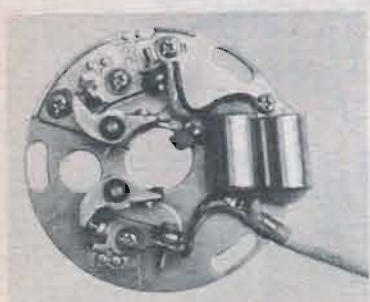
四気筒には四個のキャブレターが一番よいことはいまでもない。ワンキャブだと分岐管のため吸入抵抗が大きくなったりして、吸入効率がキャブにくらべると劣る。CB750ではPW28のキャブを四個装着して、吸入効率の向上を計り、加速性をよくしている。

さらに4キャブ装着によって、七五〇ccにふさわしい機能美が表現されることも見逃せないメリットであろう。エアクリナーは特に変わったところのない、一般的な戸紙式エレメントを使っている。

●バッテリー点火、2ポイント式

点火方式はバッテリー点火で、四つの点火プラグへの一次回路を断続するコンタクトブレイカーのポイントは二つ、したがってイグニッションコイルも二つ設けられている。構造的には一八〇度クランクのCB450、350のI型と同じであるが、機能的には三六〇度クランクのII型のもの(1ポイント)を二つあわせたと考えた方がよいだろう。

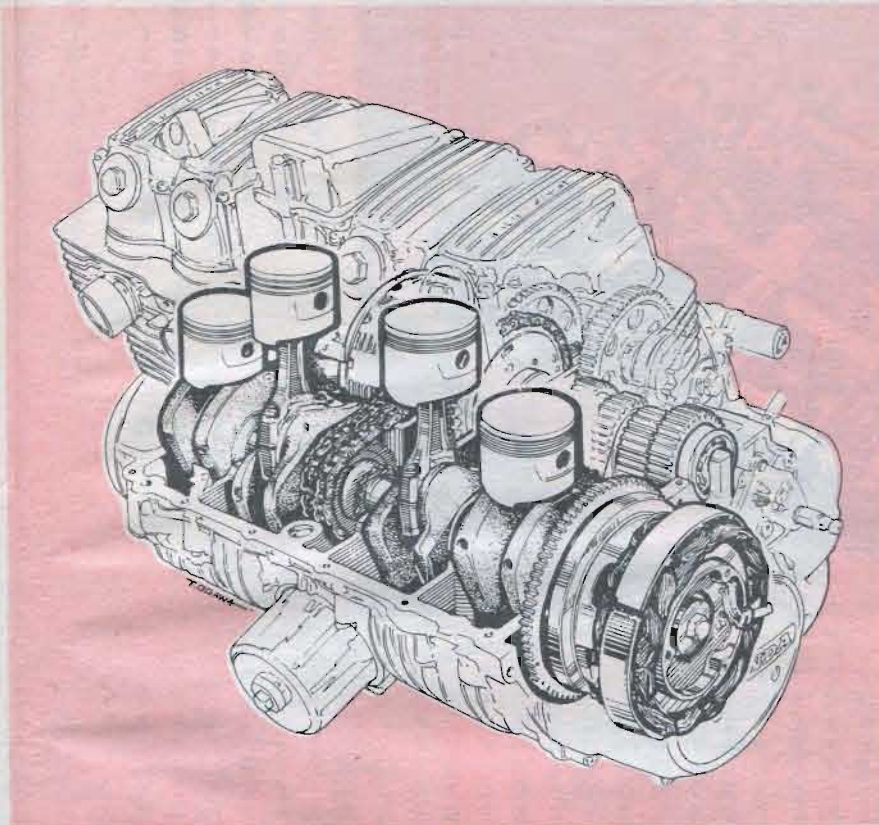
つまり、1つのポイントおよびイグニッションコイルで二つの気筒の点火プラグをまかなっているわけである。なお発電装置は無接点励磁式ACジェネレーターで、カワサキ500と同じレギュレーターが用いられている。始動はセル・キック併設で、セルモーターはシリンダの左裏側の珍しいところに置かれている。(キックについては七七頁参照)



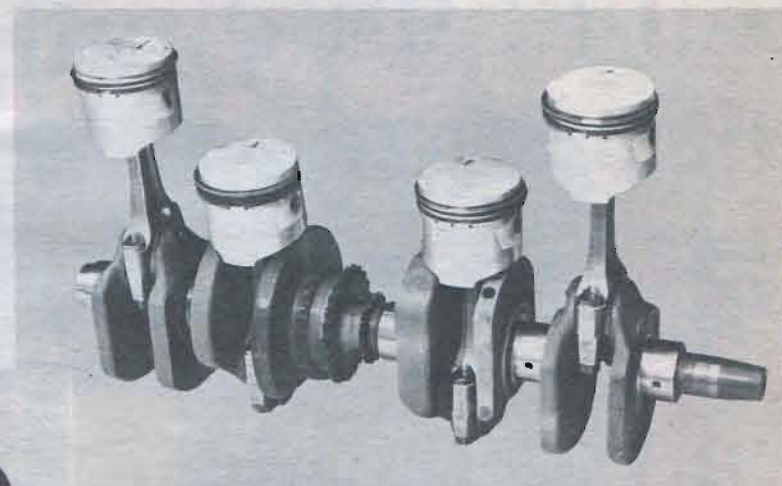
一方は両脇、他方は中央の、各2つの気筒の点火プラグと関連している。

●一体型のクランクシャフト

四つのピストンの往復運動をうけとめるクランク・シャフトは、ほとんどのオートバイ・エンジンが採用している分割型ではなく、四輪車用に多い非分割型、つまり一体型である。これは、



四気筒にもなると、分割型だと組立上の作業精密度が非常に高く要求され、良好なバランスを保つことが困難なためである。シャフトが一体型なので、必然的にコンロッドの先端部は分割型に、クランクベアリングはブレーン型になる(分割型クランクシャフトではボール・ベアリング)。



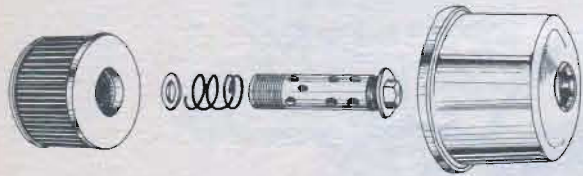
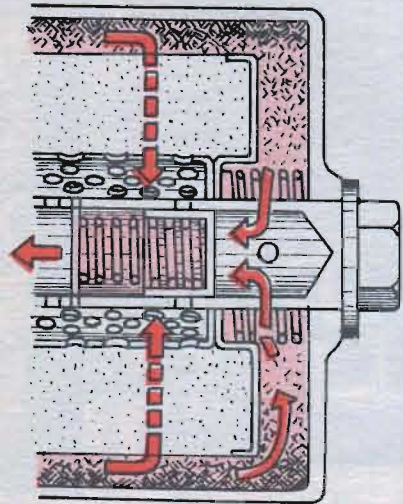
ブレーン・ベアリング。中央のミノは潤滑オイル通路。

一体型のクランクシャフトはオートバイ・エンジンでは珍しい。中央の大きい方の2枚のスプロケットは、エンジン出力をクラッチ、ミッションへ伝える一次減速のダブルチェン用、小さい方はカムチェン駆動用のタイミングスプロケット。

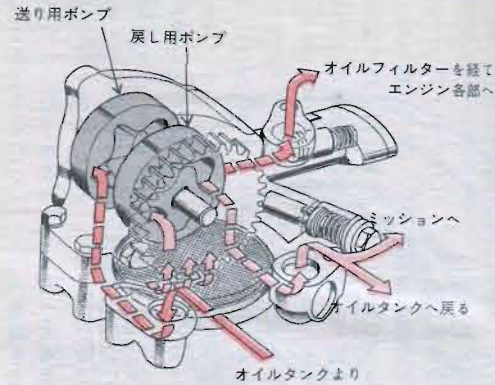


〈図説〉ホンダ750(4気筒)のメカニズムを探る!

オイルフィルター



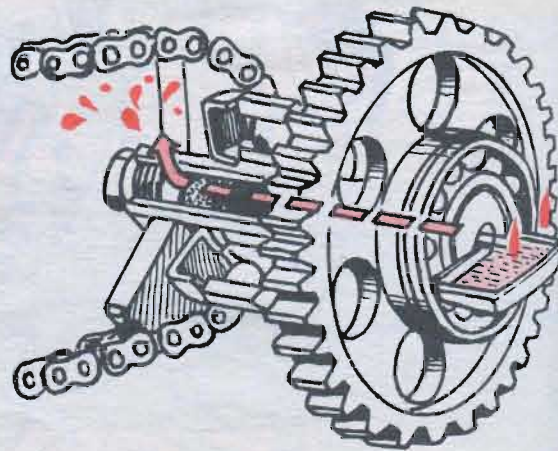
トロコイド式オイルポンプ



ドライサンプ式なので、ポンプは二つ必要である。送る用ポンプからの吐出部はプランジャー式のオイル戻り防止装置になっている。また油圧が低いとタコメーター内のパイロットランプが点灯して告知するので、オイル給油不足による危険を未然に防ぐことができる。

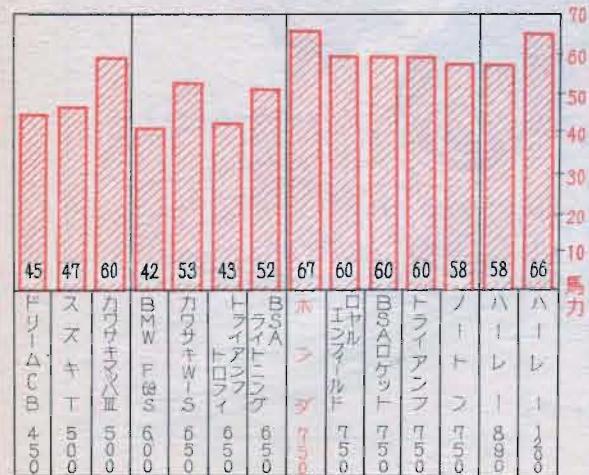
オイルポンプから圧送されたオイルは、まずアンダークランクケース前部中央に設けられたフルフロー式のオイルフィルターで清浄されてから、クランクやカムまわりへ給油される。

ドライブチェーンの潤滑



ミッションを潤滑したオイルの一部は図のような経路により、ファイナル・ドライブチェーンに自動的に給油するようになっていて、チェーンの摩耗防止、耐久性向上に役立っている。

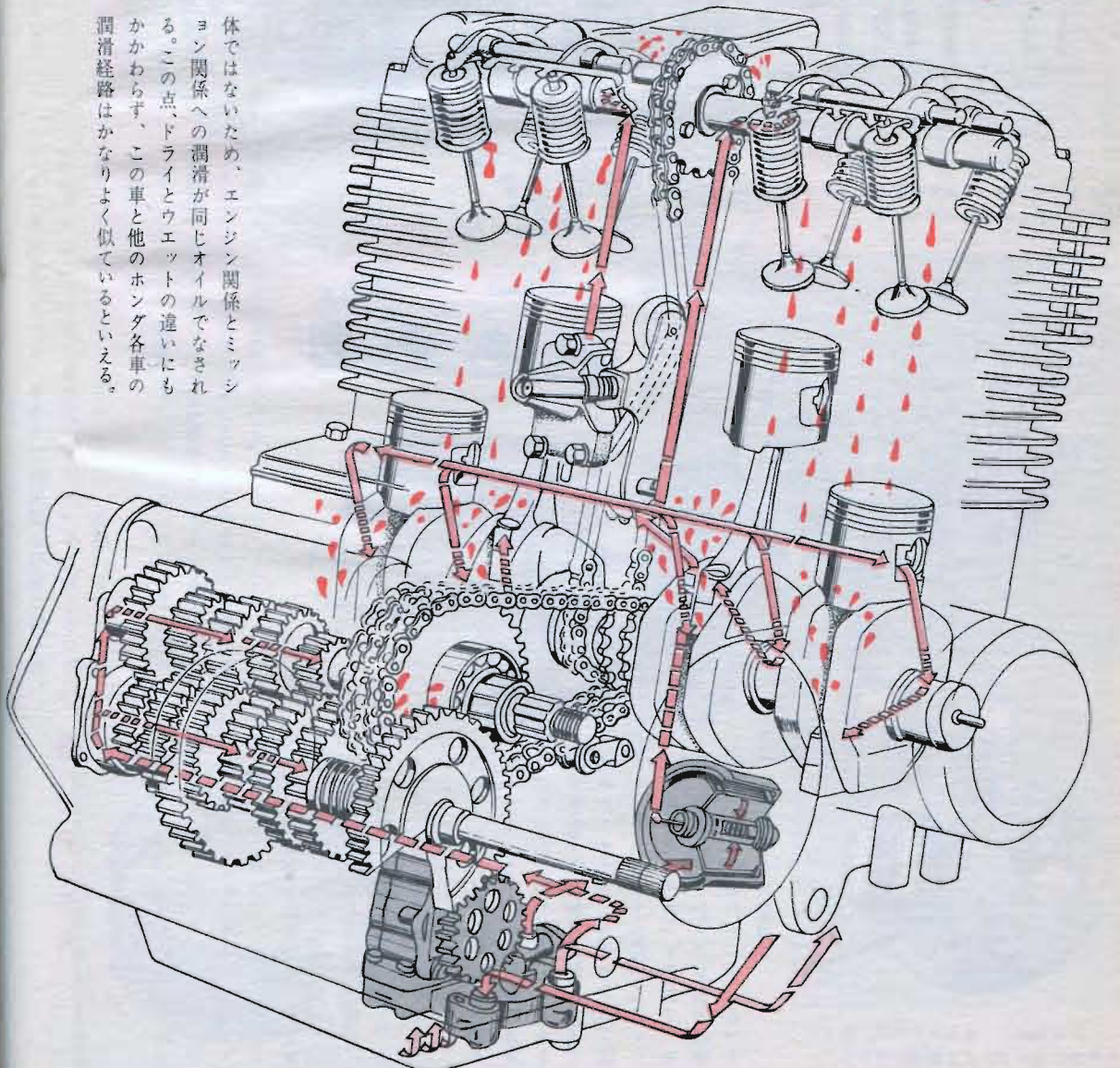
●世界の重量車の最高出力



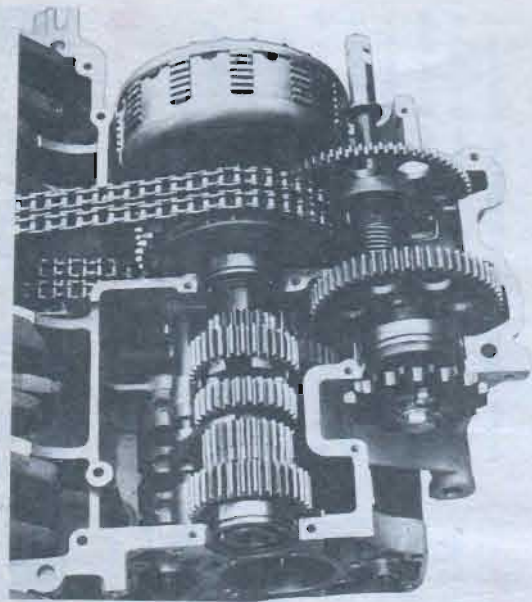
●ドライサンプ式のエンジン潤滑

これまでホンダの市販車はウェットサンプ式オンリーであるが、CB750の潤滑方式はドライサンプ式を採用した。つまり、潤滑オイルをクランクケース底部に溜めておくのではなく、別個にオイルタンクを設けて、ここからオイルを供給し、各部を潤滑しおわったオイルは再びオイルタンクに戻るという方式である。オイルポンプはトロコイド式で、プライマリイギックのギヤで駆動される。ドライサンプ式といえば、カワサキのW1Sもそうであるが、大きな違いは、CB750はW1Sと違いギヤボックスが別

体ではないため、エンジン関係とミッション関係への潤滑が同じオイルでなされる。この点、ドライとウェットの違いにもかかわらず、この車と他のホンダ各車の潤滑経路はかなりよく似ているといえる。

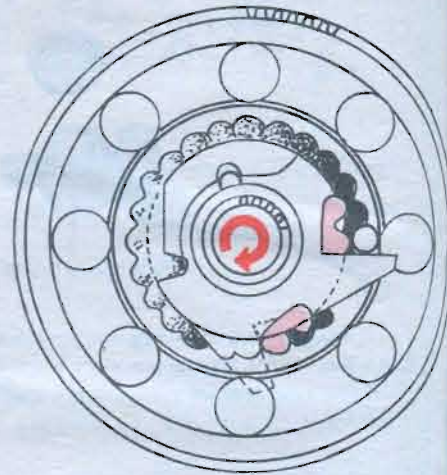


〈図説〉ホンダ750(4気筒)のメカニズムを探る!



カウンターシャフトから取り出されたパワーはもう一度減速されて後輪ドライブのスプロケットに伝達される。

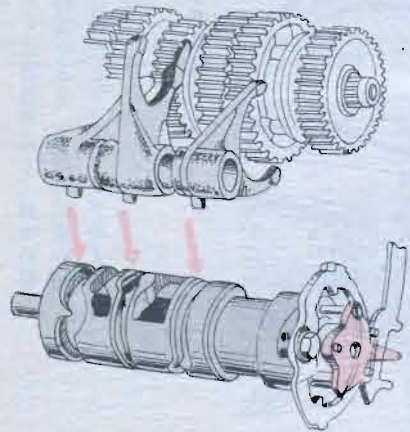
●プライマリーキック



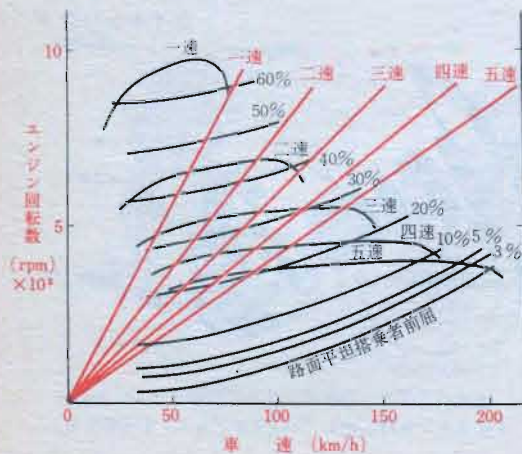
ホンダがキック機構にプライマリーキックを採用したのはこれが初めてである。キックピニオンにはラチェット機構がついていて、キックシャフトの回転はエンジン側に伝えるが、エンジンが回転しだすと、この回転はキックシャフトに伝わりなくなるようになっていくわけである。なおこのピニオンはエンジン回転中、オイルポンプ駆動のギヤを回転させる役目も行っている。

トランスミッションは一般的な常時噛合式の五段変速で1ダウン、4アップのリターン式チェンジ方式をとっている。3つのシフトフォークをもつギヤシフト機構は飛び越し防止装置付きで、チェンジシフトの確実性を期している。

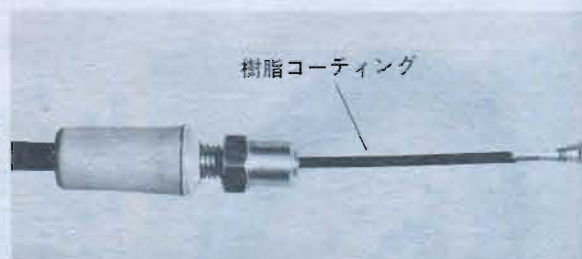
●飛び越し防止装置付きのシフト機構



●走行性能曲線



●樹脂コーティングのクラッチワイヤ



クラッチワイヤのインナーケーブルには樹脂が塗られていて、クラッチ作動をスムーズなものにしている。

伝動系の構造

●センタードライブの伝動系

四気筒のクランクシャフトからどうやってミッションに回転力を伝えるか——予想どおり、シャフト中央からダブルチェーンによってである。このセンタードライブ方式は二輪車では珍らしい。

減速比は一・七〇八。普通は三・五前後くらいだから非常に小さいわけだ。これは駆動系全体の配慮から決められたことはいまでもない。

このため六・一kg・mという強大なエンジン回転力にもかかわらず、湿式多板のクラッチ容量は小さい。つまりクラッチ板はCB450と同じで枚数(七)も同じで、クラッチスプリングはCB350のものと同じであるから、クラッチ容量はCB450より小さいわけである。本誌先月号のCB750の試乗記で指摘した、90cc級なみのクラッチの軽さは、この容量の小ささにもまして、ワイヤに樹脂コーティングを施し、作動部にニードルベアリングを用いた細部処理の巧妙さによるものである。

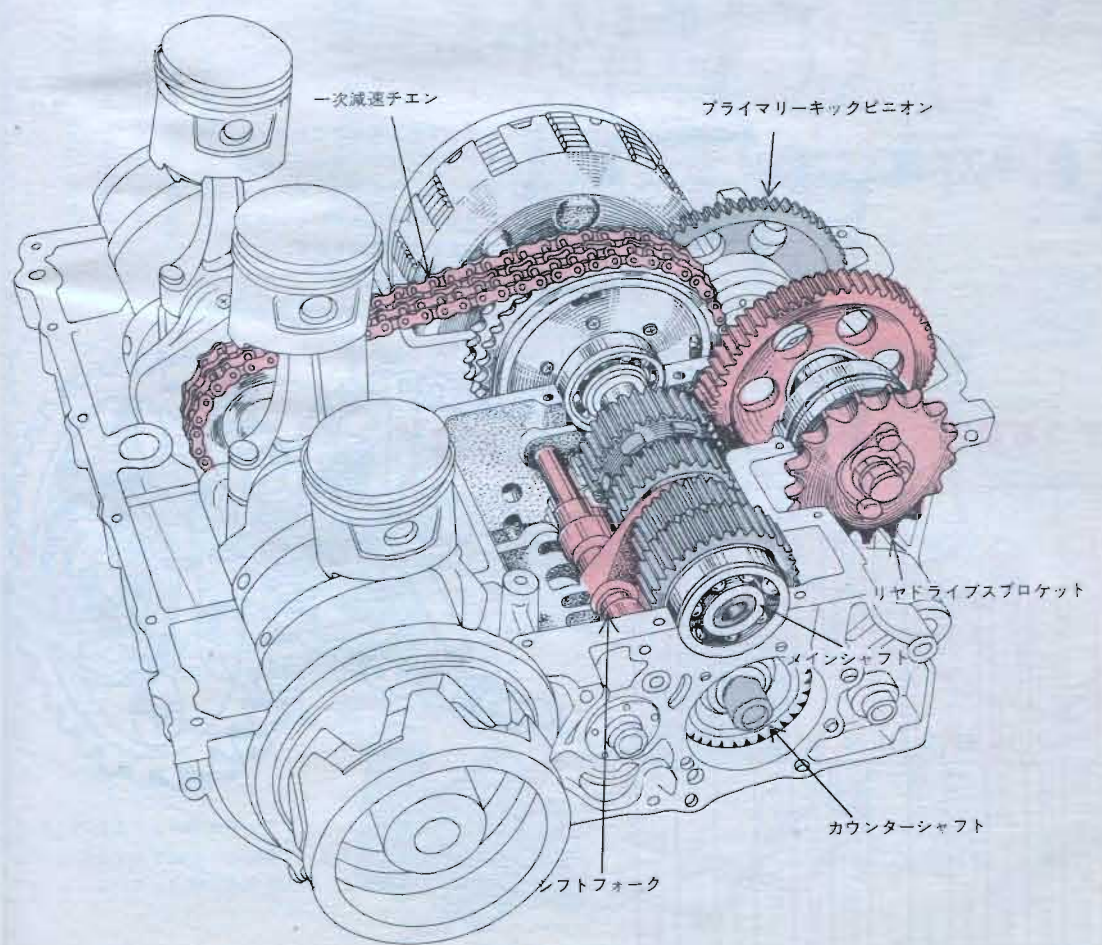
ミッションは普通の常時噛合式のリターン式五段。メインとカウンター各シャフトの相互位置関係が普通のものとは異なる——カウンターシャフトがメインシャフトのほぼ真下に位置されている——以外は特に変わった点はない。

センタードライブとともこの伝動系最大の特色は、ミッションからもう一度ギヤで減速して、それから後輪駆動のためのスプロケットに伝達されることである。これは二つの意味をもつ。

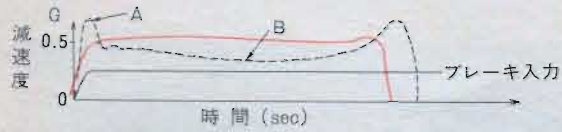
(1) 一次減速方式がセンタードライブなのでミッションが左側に来てしまう。このまま、カウンターシャフトにリヤドライブスプロケットを付けたのでは後輪駆動チェンが大きく左によってしまう。車全体のバランスがとれない。これを修正すること。

(2) 一次減速比が小さいので、この部分でさらに減速して総減速を調整すること。

この減速比は一・一六七。二次チェンの減速比は二・八一。

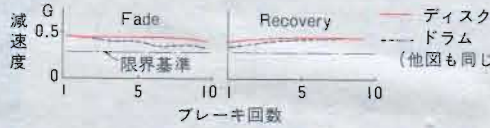


〈図説〉ホンダ750(4気筒)のメカニズムを探る!



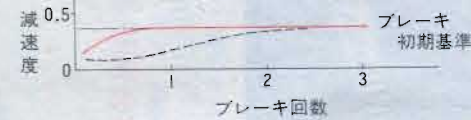
★ブレーキのファイリングと安全性II
 ディスクブレーキとドラムブレーキを比較した場合、減速度(出力)の比較である。ドラムブレーキ A点のように(特にツリリーディングの場合は)ちよつと握っただけですぐに良く効く利点はある。しかし高速においては前輪分担荷重が小さくなっているため、運転者が巧みにコントロールしないと前輪ロックを生じることがある。この傾向は高速になるほど運転者の心理に不安を与えがちである。B点は熱およびスピード・フェードに原因しているものである。ディスクブレーキ 図でわかるように、減速度の波形は平坦で、入力出力の対応性がよく、運転者が安心して強力なブレーキを使うことができる。

★ブレーキ・フェード リカバリー・テスト
 フェードとは、ブレーキが摩擦熱などで効きが悪くなることで、その度合とその回復具合をみるのが本テストである。二輪車ではドラムブレーキでも冷却がよいため、一般走行においてはフェードを起こすことはまれであるが、レースなどの高速での苛酷な使用条件においてはこの点を十分考慮しなければならぬ。図でディスクブレーキの有位性がわかる。
 (ブレーキ速度二〇〇km/h
 ブレーキ入力八kg)



★ウォーター・リカバリー・テスト

水の中に入った後、ブレーキの効き回復のテストで、アメリカのSAE規格により、ひざまでの深さがあるプールに2分間入ってから、1、2、3回とブレーキして得た結果である。

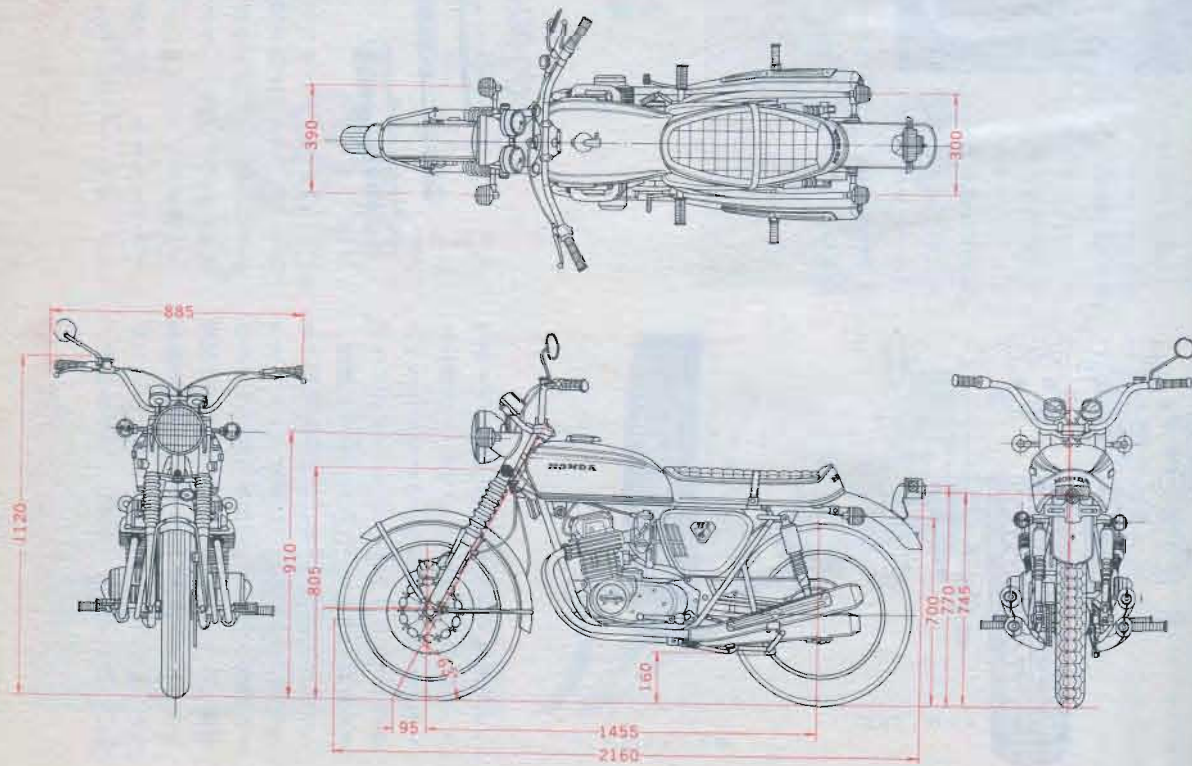


●ドラムブレーキとディスクブレーキの比較
 (ドラムブレーキは試作時の七五〇に前後つけた場合)

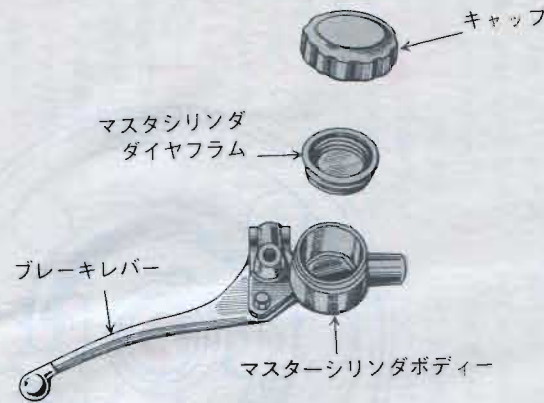
★制動距離
 テストコースIIアスファルト
 荷重II二人乗(約一二七kg)

初速度	LL ドラム(前)	LL ドラム(後)	ディスク(前)	ディスク(後)
35km/h	6.3m	5.9m		
50 "	13.3 "	12.4 "		
80 "	35.1 "	32.8 "		
110 "	74.0 "	63.0 "		

●外観四面図

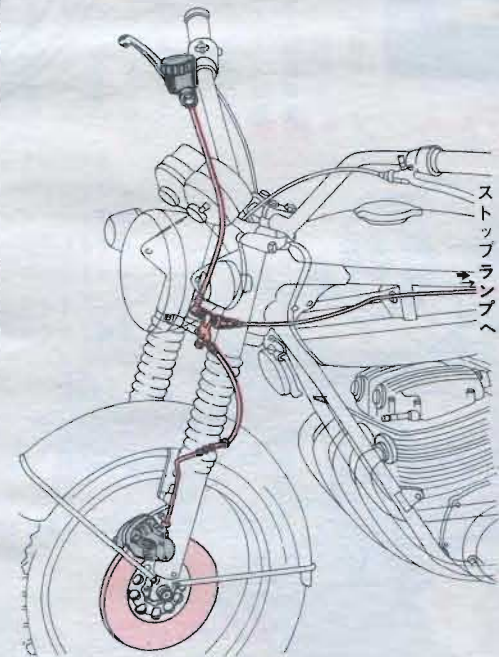


マスターシリンダ

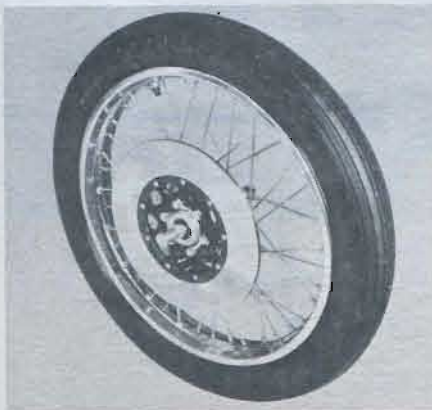


ハンドル基部にあるブレーキ作動油を溜めておくマスターシリンダには約40-45ccのホンダブレーキ液が入る。

ブレーキレバーを握るとレバー基部にあるマスターシリンダ内のブレーキオイルがピストンの作動で押し、パイプ内のオイルに圧力が加わり、ブレーキディスク部のシリンダに伝達され、ここで作動側パッドが押しされてディスクを圧着して制動が行なわれる。なお、オイルパイプの途中に制動灯スイッチが組み込まれ、オイル作動によってスイッチ・インし、前輪制動でも制動灯が点火する仕組みになっている。



ディスクブレーキ系統図
 のディスクブレーキは放熱がよく、雨水の影響もないという特長があり、本誌の試乗の印象記にも抜群な信頼性とファイリングのよさが指摘されている。



ブレーキディスク
 直径二九六mm 厚さ七mmの特殊合金からできている。



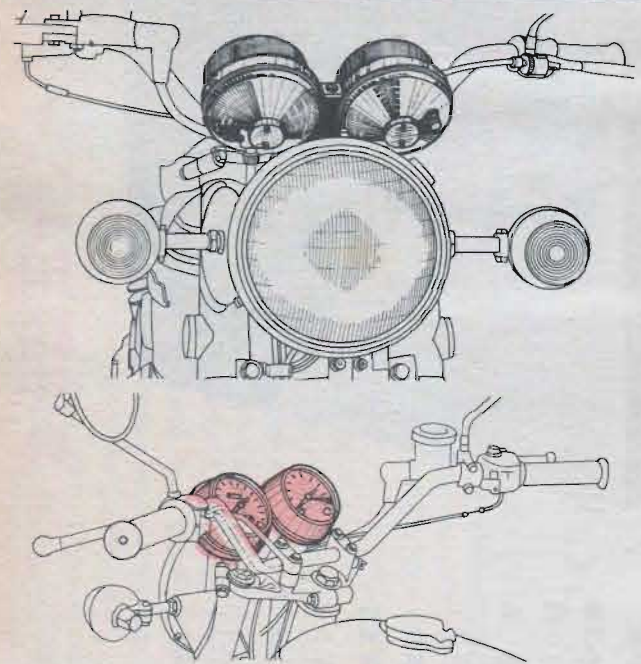
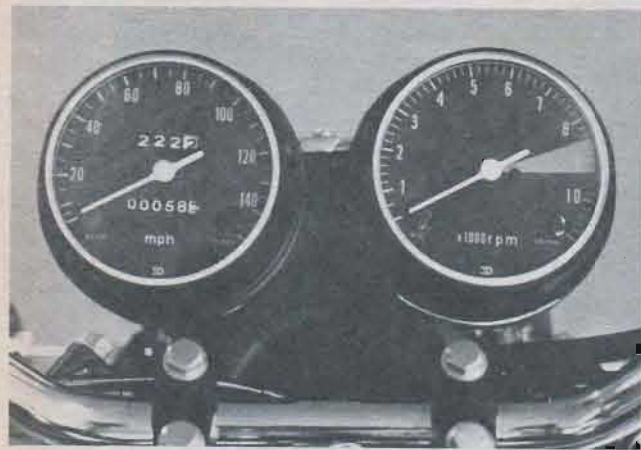
送油パイプからの圧がシリンダ内のオイルに加わってピストンを押し出し、パッドがディスクを圧着する。

直体と足まわりの仕組み

●オートバイには珍らしいディスクブレーキ

前輪のブレーキ方式はオイルを伝動系に用いたディスクブレーキを採用している。日本車でディスクブレーキを用いたのはPレーサーでも例がない。しかし、ホンダでは68年の世界GP用レーサーにディスクブレーキを装着して出場させるつもりでいたが残念ながら諸般の事情で不参加となったというイキサツがある。

ともあれ、安全設計のもとに採用されたこ



●ヘッドまわり

セバレット・メーター 水平より50度の角度をつけて読みとりを容易にしたメーター類は、黒の文字板に青色の発光性塗料で数字を描き、芸術品を思わせる。
左のスピードメーター内にはトリップメーター(上の窓)が組みこまれている。フルスケール一六〇m/h。メーター内下部のパイロットランプは右がフラッシュャー、左がハイビーム。
左のタコメーターはフルスケール

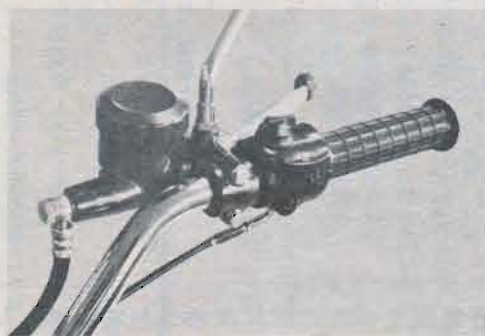
ル一〇〇〇回転で八五〇〇rpm、五〇〇がレッドゾーンである。下方右にニュートラル、左にオイルプレッシャーのパイロットランプがある。
強力な灯火類 前照灯はシールドビーム構造で、特に欠かせない保安部品ということから、そしてアメリカ市場の特殊性なども考慮して自動用のそれを用いている。
また、高速モデルの安全対策として前照灯は12V50/40W、制動灯23W、方向指示灯25Wとすべての灯火類は強力である。



●スイッチ類



左側スイッチ類



右側スイッチ類

緊急時の非常停止のために、点火系への電流を切断するキルスイッチ(Kill switch)が備えられているのがいかにも高速モデルらしい。左右ハンドル基部のスイッチケースは、眩惑防止のためブラック仕上げで落ちついている。



分割型になっているトップブリッジのフォーク取付部



●フレーム

フレームはホンダでははじめてのパイプ製ダブルレール型が採用されている。
このフレームは外径三四mm肉厚一・六mmのメインパイプと、同じく二五・四mm一・六mmのサブパイプからなり、フレーム重量一六kgとなっている。

●フルクランランプ型の前フォーク

テレスコピックのフロントフォークは、クッションスプリングがインナーチューブに内蔵されているタイプであるが、フォークの取付け、つまりトップブリッジと車軸への取付け部はこの車独特のものである。一般のものはこの部分は一体型であるが、CB750では分割型にして締付けをより強固にし、高速での操縦安定性を向上させている。フルクランランプ型という。クッションストローク一五〇mm。



分割式車軸受

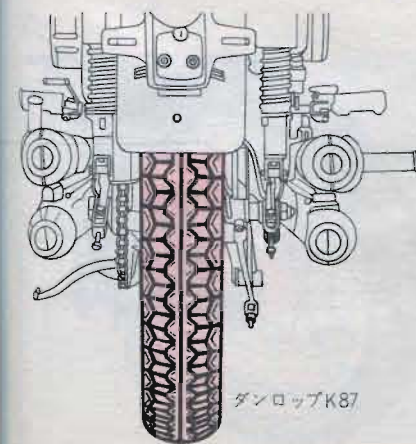
●箱型断面の鋼板製スイングアーム

後輪懸架のスイングアームはパイプ製が多いが、CB750ではプレス鋼板のもの二つを中央で熔着し、合理的な断面変化をもつものを採用している。後車軸は後方脱着式、リヤクッションは高圧窒素封入のカルボン式で、かつ三段負荷調節付クッションストロークは八七mm。



●新開発のタイヤ

最高速度が二二五マイル/h(約二〇〇km/h)も出て、常時百二、三〇km/hで連続走行するアメリカン・ハイウェイでの使用が予想されるこの車のタイヤは、既存のものでは間にあわず、ホンダの要請によりダンロップが新たに開発したものである。この際直進性が特に重要視されたという。前輪はF3とよばれるリア型、後輪はK87というレーヨンコードのユニバーサル型のパターンをもつものである。タイヤサイズは前三・二五一九、後四・〇〇一八で各4PRのプライレディングをもつ。



ダンロップK87



ダンロップF3