

# モーターサイクリスト

昭和44年6月1日発行 昭和42年4月21日国鉄東局特別承認雑誌第2596号 昭和27年9月30日第3種郵便物認可(毎月1日発行)第19巻 第6号

JUNE '69  
MOTORCYCLIST

# 6

ガイド特集 / 90 ヤングマンの車 スポーツを乗る・見る・比較する

特集 ■ 話題の車 ホンダCB750をテスト!

★カラーグラビア★  
世界最初のテスト  
ホンダCB750  
フィスコで読った  
2つのロードレース



## 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。ノイウェイのもの。「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!



フル CB250 ..... ●249cc ●最高出力30PS/10,500rpm ●最高時速160km ●0→400m 14.8秒 ●前進5段 ●¥187,000  
フル CB350 エクスポート ..... ●325cc ●最高出力36PS/10,500rpm ●最高時速170km ●0→400m 13.8秒 ●前進5段 ●¥192,000

**HONDA**  
本田技研工業株式会社

雑誌コード8707

凸版印刷株式会社印刷

Printed in Japan ©

昭和二十七年九月三日第三種郵便物認可  
昭和四十四年六月一日発行(毎月一回)五日発行  
定価二五〇円





豪快なジャンプ!

★男を賭けるダイナミックマシン



工場モトクロスラー、スズキR H68やTM 250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ズズキハスラー-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→200m)9.9sec
- 最高出力18.5PS/6,000r.p.m
- 最大トルク2.36kgm/5,000r.p.m

現金正備193,000円

★★★★★★★★  
新発売!  
★★★★★★★★



世界最初のテスト

**ホンダCB750**

(輸出仕様)





カナダ アメリカだけで3,000台の注文がありトライアンフ750cc3気筒の売れ行きを鈍らせている。ホンダCB750cc4気筒が、アメリカ向け船積みを前にする4月22日輸出仕様車が日本で公開された。日本での発売時期価格については発表されていないが、国内発売はすでに決定しており、価格は35万円をやや上まわる模様。

ところで“750FOUR”がベトナムのホンダCB750はハイウェイツーリングをより快適に、より安全にという目的で設計されている。この目的を満たすために4サイクル736cc 67ps/8,000rpmという大排気量エンジンを採用し、この強力なパワーを有効に引き出すクローズドレシオの5段変速機を組み合わせている。

フレームは直線やカーブ、濡れた路面などいかなる道路条件のもとでも、安心感のあるすぐれたロードホールディング性能をもたせるために、高度の剛性を誇り、高速でも安全なタイヤ（前後ともダンロップ製）を組み合わせている。

最高速度は“条件により”と発表されているが200km/hは確実にマークするらしく、この点での安全性＝ブレーキ性能は確実に信頼性に富んだディスクブレーキで万全なものとなっている。加えてヘッドライトが50Wと強力なことも見逃せない。

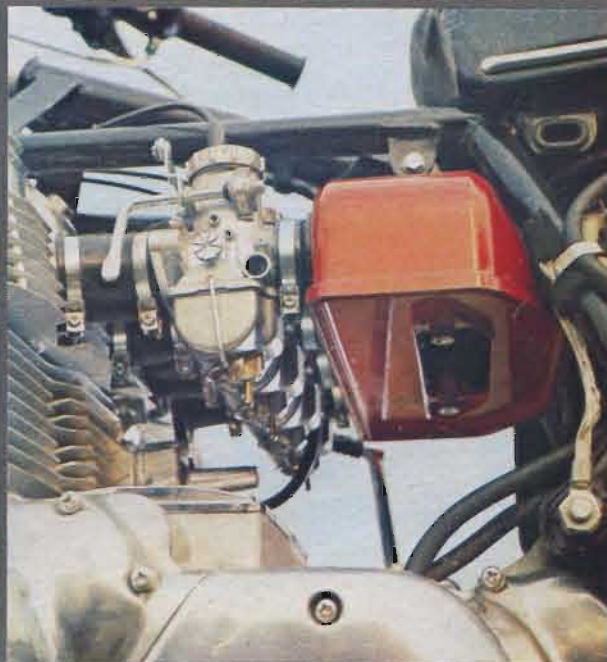
車種は乾燥で202kgで排気量と4気筒というメカニズムからしたら決して重いものではない。



① 守振群のバンドリングは標準的な日本人の体格でもかなりシビアな運転を可能にしている。バンク角は50°もあるが、ステップを踏みさせるまでバンクさせても安定したものだ。

② フレームはホンダとしては最初のダブルクレードルタイプで剛性は非常に高い。セパレーツのトリップメーター付スピードメーターとタコメーター。ハンドリングに絶大な信頼性のあるCB750にはステアリングダンパーはない。

③ キャブレターはホンダCB72と似たケイヒン製P.W.28が4個装備されている。





200km/h を確実にマークするCB750は低速でもスムーズでトップギヤでわずか1,500rpm=35km/hでもノックせずに走り、アクセルを開ければ加速さえできる。各ギヤでの最高速度はレッドゾーンが始まる8,500rpmのときローで75km/h、セカンドで110km/h、サードで140km/h、フォースで170km/hに達する。トップギヤでの200km/hはちょうど8,500rpmというところだ。

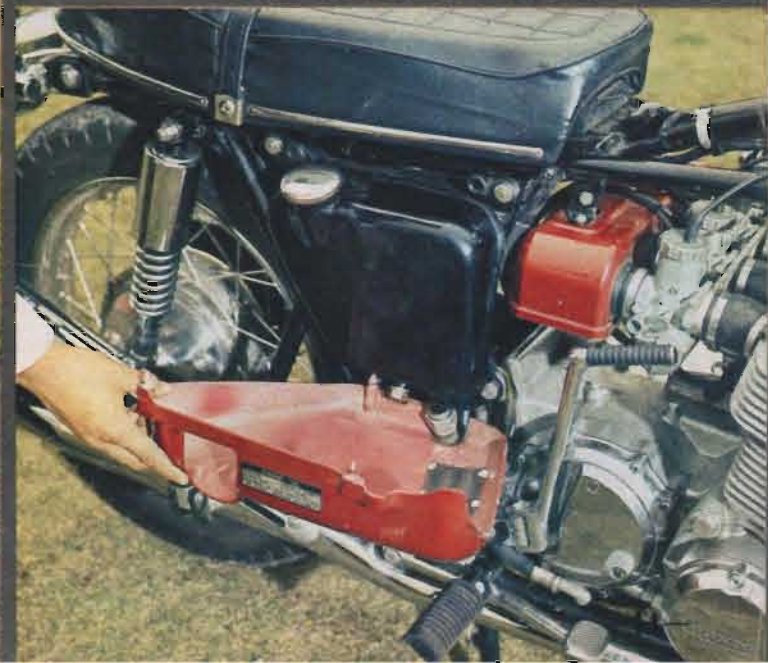
CB750の特長は走行性能もそのひとつに違いないが、180km/hでの満足すべき直進性（これだけの性能をもつモーターサイクルは世界中にみあたらない）と柔直なハンドリングにある。この点は世界一の折り紙がつけられる。（詳細は本文89頁からの第2特集「経典の本車ホンダCB750をテスト」を参照）



このエンジンは4気筒としては約54cmと市狭くステップ部分ではCB450と同じくらいしかない。

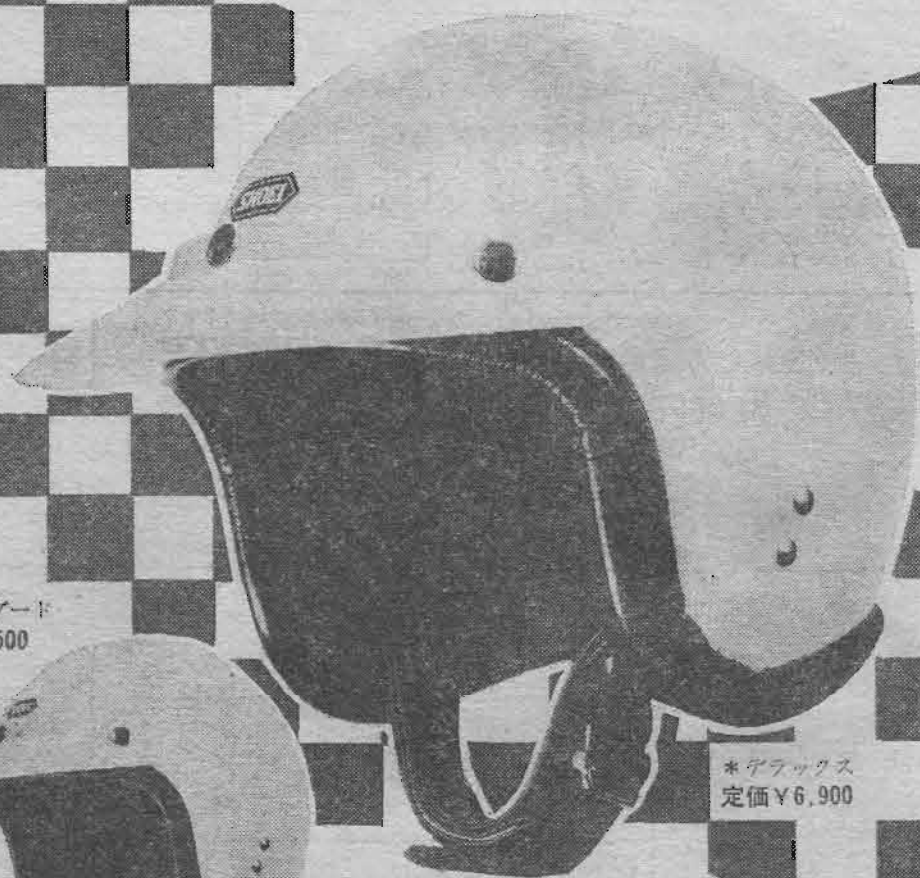
プラスチックのケースに収められたエアクリーターはプリチャンバー付きの大径で、燃入効率が高く性能向上をはかっている。

エンジンとミッションの潤滑はエンジンにサンプのないドライサンプ方式で、オイルタンクはシート右下にある。容量3.5リットル。





このマークがあなたをまもる



\*スタンダード  
定価 ¥6,500

\*エアラックス  
定価 ¥6,900

# ST-1 型

U.S.A.S.I Z90.1 <スネル財団合格品>  
A.M.A. 合格品 意匠登録出願中

### 本格派のためのヘルメット

- だんぜん群を抜く 高度の安全性
- いま流行のフレッシュなスタイル
- いままでにないぜいたくな着装感

## ショウエイヘルメット

東京都港区新橋 2-9-2  
TEL. 501-3453

東京 昭栄化工株式会社 大阪

大阪市大淀区大淀町北1-2  
TEL. 451-6060

# 特集 話題の車 ホンダ CB750 をテスト!

モーターサイクルマニア待望のホンダ CB750 が、さる4月22日、本田技研の荒川テストコースで公開された。この日テストコースへ姿を見せたのは輸出仕様車だが、近々発表されるであろう国内仕様車も基本的にはなんら変わらないといわれる。

この日ホンダから手渡された資料によれば、CB750の4気筒エンジンの出力は67ps/8,000rpmと量産モーターサイクルとしては世界最大のものである。60psでも間違いじみた走りぶりを示すカワサキ500マッハⅢ。67psのCB750はいったいどんな走りっぷりなのだろうか。

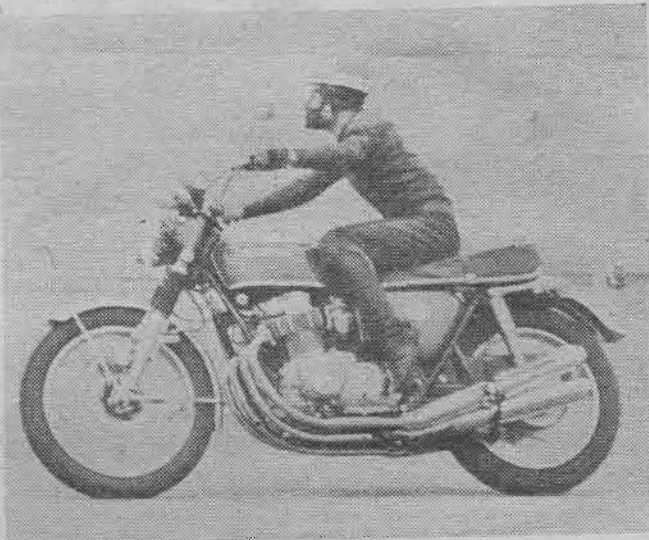




## 試乗レポート

# ホンダ CB 750

島 英彦



CB750のテストが4月22日に決定したとホンダから編集部へ伝えられたときから、CB750に乗れる嬉しさは次第に心の中で、自分に乗りきれようかという不安感に変わりかけていた。思えば3月にテストした500ccのカワサキ3気筒にさえ何度か危険を感じさせられたのだ。カワサキは60psで750ccのホンダ4気筒は67ps、このわずかに7psの差が不安感をますますかきたてこそすれ、とり鎮めてはくれない。かといって私とてモーターサイクルマニアの端くれ、テストを中止するなどという考えは毛頭おこらない。

60才を超えた本田社長でさえ、開発担当者として「危ないから乗らないでください。乗せろ。のストックモンダのあげく、開発担当者が、2,000rpm以上は上げないでくださいよ。という条件のもとに乗ってしまったという逸話が残っている。それでも本田社長は5,000rpmまで回した。5,000rpmという今にして思えば120km/hというスピードが計算される。

確か本誌が1月号の「話題を追って、でお伝えしたときには110km/hとなっていたが、このスピードは推測だったので10km/hばかり少なく誤まり伝えたのだった。

反面67ps/8,000rpmというデータは気の安まる思いもした。ホンダ製スポーツ型モーターサイクルのリッター当りの出力は、既存のものでは100~120psあることからすれば、CB750の正確な排気量736ccを考えると、リッター当りの出力はわずかに(ホンダエンジンとしては)91psというところである。とするとエンジン特性はトルクカーブがフラットでCB250のように8,000rpmから

急に吹き上がるというクセはありそうにもない。

カワサキ500マッハⅢに乗って何が不安といったら6,000rpmからの急激な吹き上がり以外のなにものでもない。この特性がコーナーの立ち上がりで大巾なスリップを誘発するのだ。もっともこのスリップを意識的に誘発させ、かつコントロールできればスリップという言葉はドリフトという言葉におきかえられる。これがマッハⅢの味だといってしまえば「味(魅力)」ではある。実のところマッハⅢのこの「味」がわかりだしたのはちょうど400kmばかりのロードテストが終りかけたときだった。

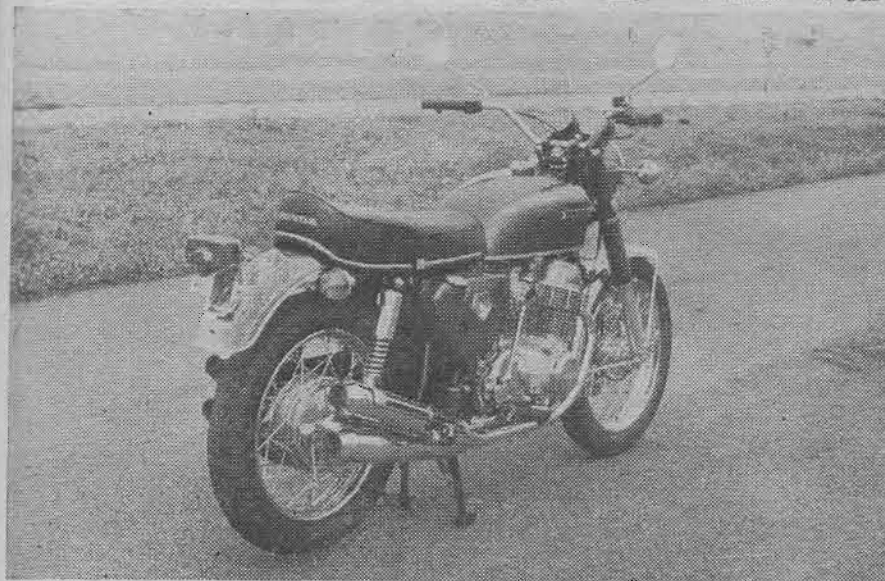
このようにしてホンダCB750を考えると、絶対的な馬力のうえでは活発そのものの性格だろうが、リッター馬力を考えればおとなしさと余裕という性格が浮き彫りにされる。果たしてCB750はジャジャ馬なのだろうか、それとも……。

### 67psは危険でないのか

今回のテストはアメリカ向け輸出車の船積みにはきぎけての暫定的なものなので、ホンダの荒川テストコースに用意されたルビーレッドとブルーグリーンの2種類のCB750は、アメリカ向けの輸出仕様車であったことをまずお断りしておく。

私個人としてはCB750はテストの時点ではメカニズム的な興味よりも、乗ることへの興味のほうが数段大きかった。メカニズム的な興味は本誌が今年の11月号でこの車をスクープしたとき、写真を詳細に観察して大体わ

## 特集 話題の車ホンダCB750をテスト!



4本つき出たメガホンタイプのマフラーにはGPマシンのムードが……

かっていたからだった。そしてその推測は今年のモーターショーで実車を見るにおよんで基本的にはかなり正確であったことを確認していた。以後イギリスのモーターサイクルニュース、モーターサイクル、アメリカのサイクルワールドなどをこと細かにチェックしたところ、67ps、200km/hといった数値性能もはっきりしていたし、わからないのは乗り味だけだったのだ。

それを知っていてかどうかテストに立ち会ったホンダの開発担当者達は誰ひとりとして、チェンジ方式はどう、セルモーターがついています……といった説明はしてくれなかった。そうした意味で私はCB750にまたがった感激の瞬間でさえ、世界一パワフルなモーターサイクルに初めて乗るとは思えなかった。一面知りつくした車なのだ。

ただ私に乗りきれようか、という不安はスタートしてローギヤでフルスロットルにするまで拭いきれなかった。全力加速をしてフロントはひどく浮き上がらないのだろうか。後輪はスリップしないのだろうか。コーナーの立ち上がりで加速して67psという絶大なパワーはスリップを誘発して、コントロール不能にならないのだろうか。200km/hのスピードを出して直進性は保たれているのだろうか。そして一方ではどんな走り振りのだろうか。

不安と期待がゴツチャになった緊張の瞬間。センタースタンドをはね上げ、ガソリンタンク左下のメインスイッチをONにし、アクセル側にあるセルボタンを押す。

4サイクル空冷736cc並列4気筒のGPマシンのよう

なレイアウトのエンジンは、おとなしいセダンのような音をたてはじめた。

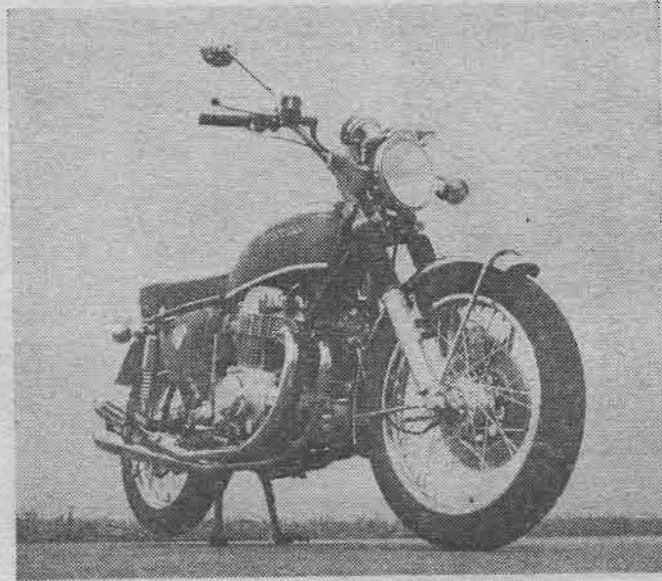
1ダウン4アップの5段変速機のチェンジペダルを踏み込んで、CB450よりも軽いクラッチレバーを、エンジン回転数2,000rpmで合わせる。エンジン特性を調べるべく、タコメーターをみつめながらアクセルグリップを静かに開け、レッドゾーンの始まる8,500rpmまでゆっくり。スピードメーターの針は47mile/h(75km/h)を指している。

これなら乗れる。先ほどまでの不安はこのローギヤでのエンジン特性のチェックで思いすごしとわかった。つまりエンジン特性は、トルクカーブが今までのホンダ製スポーツ車からは考えられないほど平坦で、2,000rpmからレッドゾーン(8,500~9,400rpm)までスムーズな回転上昇こそ見せるが、6,000rpmから急激な吹き上がりといった性格は一向に示さないのだ。

排気音はといえば3,000rpm~4,000rpmまではいわゆる自動車のブーという音で、4,000rpmを超えるところからはモーターサイクル独特の音に変わり、7,000rpmを超えると4気筒GPマシンの音そのものに近づいてくる。当然のことながらこの車は消音器がついているから、GPマシンというわけにはゆかないが、リズムカルなそれは今までのモーターサイクルでは考えられなかったものだ。

さてエンジン特性に一安心したところでスピードを上げてみよう。全力加速の場合はローギヤで80km/hに達するから、日本の法定速度では高速道路に入っても制





限速度に到達してしまうが、以後の加速もすばらしい。少なくとも平坦な舗装路ではタコメーターの動きに驚かさされる。それはまるでクローズドレシオの変速機を装備したロードレーサーに乗っているようなもので、ローギヤで8,500rpmまで回し、セカンドにチェンジするとエンジン回転は6,000rpmへ落ちるが、8,500rpmまでスイッと上がり、セカンドからサードへチェンジすると7,000rpm近くをタコメーターは指すが、サードでも8,500rpmまではスイッと上がってしまう。ローからサードまでは、730ccの強力なエンジンのためにタコメーターの針はいそがしくはね回る。

ただサードからフォースへチェンジすると、CB750としての加速はやや鈍るが8,500rpmまでタコメーターを上げるとはいつも簡単である。8,500rpm時の各ギヤでのスピードはローで75km/h、セカンドで110km/h、サードで140km/h、フォースで170km/h、トップで200km/hというところである。

### 風圧でハンドルへ手もどらない

フォースで170km/h、トップで200km/hといったところでフォースの170km/hは標準姿勢のまま可能だが、トップで標準姿勢のまま200km/hは不可能である。標準姿勢での最高速度は180km/hをいとも簡単にオーバーする。標準姿勢でしかもアップハンドルとしたら、CB450が完全な伏姿勢で出すスピードをCB750は標準姿勢で可能にしているのだ。

標準姿勢で180km/hという、絶大なパワーが必要なのはもちろんだが、安全に走らせるという点ではかなり難しい問題になってくる。180km/hというスピードは秒速にして50m、1秒間に50m走ると、当然風速50mをまともに受ける。風速50mといえば木造家屋では軽く吹き飛ばされるぐらいの威力があるが、モーターサイクルの場合はこの風圧で前輪荷重が極度に少なくなるから、後輪での1輪走行とまでは行かないまでも、蛇行せずに真すぐ走る車は世界広しといえども仲々見あたらない。

CB450でさえも完全に満足すべき状態ではないが、CB750はどうか。CB750は180km/hというスピードでは最も前輪荷重の少なくなるライディングポジション、普通(直立)姿勢においてさえ全く安定したものだ。フレーム関係の開発担当者は、蛇行せずに真すぐ走るための最も大きな要素はダンロップ製の前後のタイヤに負うものだという。このタイヤは前がF3、後がK87とよばれるCB750のために開発された新製品で、トレッドの形状から配列、角度までも念入りに設計したものだ。素人目にはダンロップのK77(カワサキが採用している)よりもトレッドのブロックひとつひとつが小さく、溝が浅くせまいように見受けられるし、断面がやや扁平気味にも見える。

もちろんこの成果はタイヤだけでなくサスペンションフレーム、ホイールアライメント(キャスト、トレールなど)もかなり大きな影響を与えているはずである。

それはともかく高速時の直進性、安定性の良さでは世界一にランクされるだろう。この高速時の直進性と安定



性の良さからくる安心感のために私は気を抜いた一瞬ヒヤリとする思いをさせられた。それはメーターの針が110mile/h(176km/h)を指しているときだった。今までの車なら不安でそんな芸当はできないのだが、なんの気はなしにやや前かがみの普通姿勢のまま左手をはなしてしまった。するとどうだろう。ひどい風圧をかけられている手はまるできこちなくハンドルバーへもどそうにももどらなかったのである。この時初めて110mile/hのスピードメーターに気づいたのだ。

安定性といえもう一つ知っていても良いことがある。確か昨年のもーターショー展示車はフリクションタイプのステアリングダンパーがない代わりに、テレスコピックタイプのハイドロリックダンパーがステアリングヘッド右側に装備されていたのだ。ところがこの量産型CB750にはそれすらも装備されていない。つまりCB750はステアリングダンパーと名のつくものは装備されていないのである。この点をフレームの開発担当者に聞いてみると、現在ついていないのではなく、今後もつけるつもりはないし、その必要はないという。これは明らかにホンダの自信を示すものだ。

こうして高速時の直進性が高い一方ではコーナリング性能も、今までの重量車では考えられなかったほどの軽快さをもっている。今回のテストは荒川の直線2.5kmのコースだけなので、条件はかなり狭い範囲となるので高速コーナーでどうこうは言えない。が直線2.5kmの両端の折り返しではバンク角が50°もあるにもかかわらず、ステップを接地させてもなんの不安も抱かせなかった。

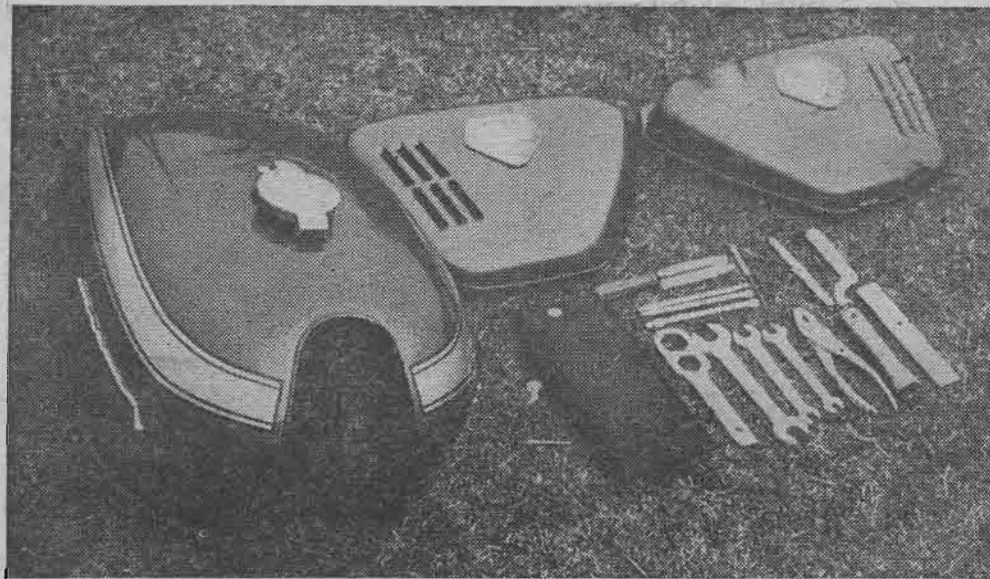
バンク角50°といえばCB250、CB125と同じだが、この車で接地させるとやや不安が残るのはご存じの方も沢山いると思う。車重は乾燥で202kgもあってこれほどだから、タイヤのパンキング時の性能の良さ、サスペンションの良さが憚られようというものだ。タイヤを良く見ると前は細いラインタイプのものだが、側面は後輪のブロックパターンのようにになっていることが素人目にはあたらしい。しかもハンドリング特性はニュートラルというのか、ナチュラルというのか、いわゆるクセがなく20km/h程度では軽やかなと思われるぐらいのもので、あまりにも教科書的である。この自然な味は、どの国産車と比較しても比肩するべきものがなく、CB450のような切れ込み形ではもちろんない。

つまりCB750は超高速でまっすぐ走らせても、屈曲した峠道を走ってもハンドリングに関しては最高点がつけられるであろう。この点に限ってはCB750はCB450よりもむしろ素人向けの車である。はたまた安全な車である。

### 安全性とディスクブレーキ

安全性といえばホンダはCB750を「ハイウェイ長距離ツーリングをより快適に、より安全に」という設計思想で作りあげている。それは絶対的な余裕をもつエンジンとすぐれた走行安定性、そして信頼するに足るブレーキ、この3つの組み合わせである。ディスクブレーキといえは円板をキャリパーでくわえてブレーキの機能をは





ラバーマ  
ウントのガ  
ソリンタン  
クはクイ  
クフィルター  
キャップつ  
きで19mm入  
り

たすものだ。この方式はフォーミュラマシンのすべて、あるいは高性能スポーツカー、あるいは近代的な設計のされたセダンにことごとく採用され、現在ドラムブレーキのセダンも次第にこれに置きかえられつつある。

ディスクブレーキの特長といえば、コンパクトで雨に対しても信頼性が高く、放熱が良い、というところが重要だが、ドラムブレーキのような自己喰いつき作用がないという欠点もある。この作用は低速からの制動には重要で、ディスクブレーキは低速では弱いというのが通説である。

しかもどうしたことが、世界一の性能を誇る日本製GPマシンは一台としてディスクブレーキを採用していない。ホンダはもちろん、スズキ、ヤマハ、カワサキもドラムブレーキである。

それなのになぜ、CB750のディスクブレーキを採用したのだろうか。750のディスクブレーキに関してまず感ずることはドラムブレーキとフィーリングが異なることである。そのフィーリングはブレーキレバーに指をかけたときから違っている。ブレーキレバーに指をかけてブレーキが効きはじめるまでは全く無抵抗という感じで、ブレーキが効きはじめてもドラムブレーキのように喰い込んでこない。無理にドラムブレーキで似た例をさがせば、CB250とでもいえようか。ヤマハのDS6のあの喰い込みとは正反対である。

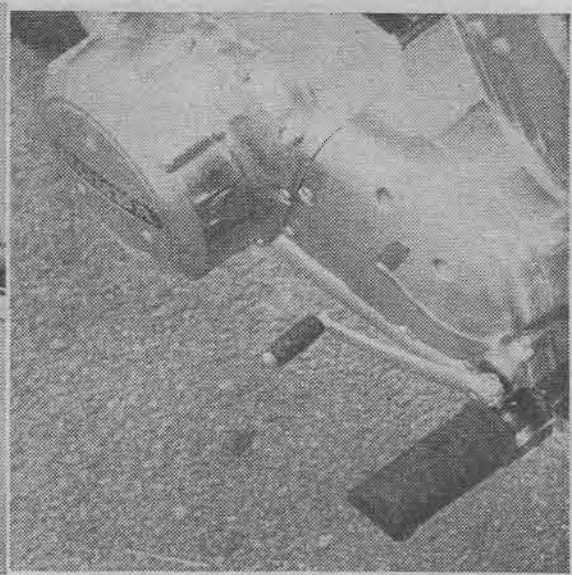
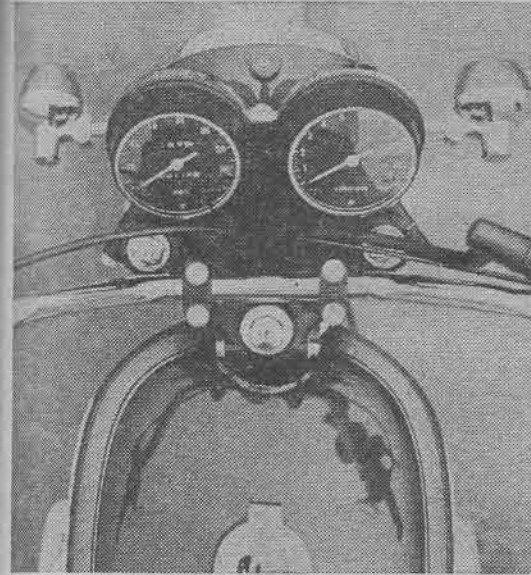
かといって、喰い込みがないから効かないわけではない。知らないうちに停止してしまう感じだ。われわれにとって一番身近な例をあげれば、ドラムブレーキを昔の

エレベーターとするなら、ディスクブレーキは新型のエレベーターである。昔のエレベーターはスピードが遅いくせに、スタートと停止のときに内臓が移動してしまうような気分の悪さを感じたものだが、最近のエレベーターはスピードがずっと速いのスタートと停止のショックを感じない…あれである。

これは最も端できな例で現在のドラムブレーキを操作次第でスムーズに停止することは断っておく。ただブレーキに対するテクニックの要素はディスクのほうがテストコースで高速で走った限りでは少ないようだ。CB750のディスクブレーキはごく普通に言えば良いのである。ただ市街地走行でのとっさの場合のブレーキ性能についてはテストでできなかったのではなんともいえない。ブレーキ開発担当者の説明によればその心配は全くないというが、喰いつきのよいドラムブレーキと比較すれば、独特のクセだけはあろう。

一方今回のテストでヒヤリとさせられた経験からいえば高速での効きは満足すべきものである。それはCB750にもようやく慣れはじめたときのことだった。ブレーキの効きを試めすべく、110mile/h (176km/h) 以上のスピードで、荒川テストコースの東旋回側へ向かい、「ブレーキ」の標識の出ているところで初めてブレーキングに入ったのだ。この標識は東旋回手前約150mにあるという。

となると約150mの間に110mile/h (176km/h) 以上のスピードを30km/h (旋回速度) までおとさなければならぬのだ。果たして…、ブレーキングの開始時にならぬ



かっていた私はあやうく、旋回を真直ぐにとび出しそうになったが、どうやらこうやらコースアウトせずにすんだ。その気になればCB750のブレーキは少なくとも160mで176km/h以上のスピードを、完全に停止させる能力を十分もっていることは間違いないところである。

### 736ccで67psの余裕

ところで従来のホンダ製スポーツ車なら100~120psのリッター当り馬力を発揮しているところを、CB750はリッター当り91psしかない。この低いリッター馬力におさえたホンダの真意はどこにあるのだろうか。

それは先に記したおだやかなエンジン性能(性格)という形になってあらわれている。何しろトップギヤでの最低速度は驚ろくなかれ1,000rpm=25km/h程度だ。このスピードではさすがにノック気味となってくるが、1,500rpm=35km/hからなら無理なく加速できる。これが大排気量と低くおさえた馬力の効果だろう。しかも一方では最高速度はホンダから与えられた諸元表によれば、「条件による」となっているのだが…、伏姿勢をとると200km/hが容易にマークできる。

では200km/hを容易にマークできるとしてCB750の実際の最高速度はどのくらいのものなのだろうか。非公式社内テストでは205~208km/hを荒川テストコースでマークしているという。もしこれで減速比をもっと小さくすれば210km/hをオーバーすることも不可能ではなからう。

モーターサイクルも排気量がここまでくると数値的な発進加速などはどうでも良いようなものだが、それを気にするのがマニアのならい。発進加速0~400mはちょうどカワサキマッハIIIと同じ12.4秒と発表されている。

しかしマッハIIIと同じ加速タイムは、加速感としてうけとめたらマッハIIIのほうがどれだけ早いかわからない。その原因はホンダが各ギヤのスピードの範囲で常に一定の加速(感じとして)を示すのに、カワサキは各ギヤのスピードの範囲に急激な吹き上がりをする駆動力の変化があらわれるからだろう。つまりホンダは知らず知らずのうちに加速し、知らず知らずのうちにスピードが高まっていくのである。余裕があってスピード感がないということは次の例が端できにあらわしている。

今度のテストに同行したおなじみ「ロマグレ」こと酒井本誌社長はコースを数往復しておいてくるなり、「これはマイルメーカーでは」と一声。「どうも100km/hにしては速いと思った」そうである。マイルメーカーをキロのメーカーと感違いすることはあるが、普通の感違いは60mile/h (96km/h) ぐらいでおそくとも気づくのが普通である。CB750はBMWに乗ってはベテラン「ロマグレ社長」に100マイルを100キロと感違いさせるほどの余裕をもっているのだ。

私もこれに似たことを体験した。参考のためにもち込んだトライアンフ・ボンネビル650ccと対等の性能を発揮するCB450を、CB750のあとで乗ってみると、すばらしく早いと思えた加速もCB750と比較したら90cc程度にしかならぬし、全力加速をしても13.2秒(0~



ホンダ CB750 主要諸元

- 寸法 □全長2,160 全巾885 全高1,120 軸距1,455 最低地上高160 (各mm)
- 重量 □乾燥202kg
- 性能 □最高速度条件による 0~400m 加速12.4秒 燃費 32km/7/60km/h 登坂能力 25度 最小回転半径 2.5m 制動停止距離11m/50km/h
- エンジン □型式空冷4サイクル並列4気筒SOHC 総排気量 736cc ホア・ストローク 61×63mm 最大出力 67ps/8,000rpm 最大トルク 6.1m-kg/7,000rpm 圧縮比 9.0 始動方式セルキック併用 点火方式バッテリー 点火プラグ NGKD-8ES 気化器型式ケイヒンPW28 エアクリーナー濾紙式 ガソリンタンク容量 19 l (リザーブ 5 l) 潤滑方式 ドライサンプ オイルポンプトロコイド オイルフ

- ilter 濾紙 オイルタンク容量 3.5 l バッテリー 12V-14Ah 発電機型式他励式 三相交流
- 動力伝達装置 □エンジンから変速機チェーン2本 同減速比 1.708 クラッチ型式湿式多板 変速機型式常時噛合 変速比 ロー 2.500 セカンド 1.708 サード 1.333 フォース 1.097 トップ 0.939 第1次減速歯車 同減速比 1.167 第2次減速チェーン 同減速比 2.812
- 走行装置 □キャスト 63° トレール 95mm タイヤサイズ 3.25-19 (前) 4.00-18 (後)
- 制動装置 □前ディスク 後ドラム
- 懸架装置 □前テレスコピック 後スイングアーム
- フレーム □ダブルクレードル
- 灯火 □ヘッドライト 12V 50W/40W ブレーキランプ 12V 23W
- テスト車フレーム番号 CB750-1000124

400m 加速…CB450) がさほど早いとも思えないし、かつて私のもっていた危険なほどの加速といった印象は、さらさらなくなってしまっている。人間の感覚などはいい加減なものである。

スピード感や加速感があまりないことは、エンジンが4気筒であることも大きく影響している。4気筒は2気筒エンジンに対してどうかというと、1回転1爆発に対して1回転2爆発、振動が少ないことは自明の理だろう。450ccとしてはエンジンが滑らかすぎて、つまり振動も少なくて重量車の味がないといわれている CB450 と比較しても、トライアンフボンベビルの振動と CB450 ぐらいの差があり、CB750に乗ったあとでは、CB450の振動の大きさを改めて認識させられてしまう。

しかもリッター当りの馬力を低くおさえたエンジンにはCB250やCB450の高回転時に感じられる、あのいやな高周波の振動がない。CB750の振動点を強いてあげればロー、セカンドあたりで感じる、8,000rpm 前後のシートからのひびきである。

エンジン構成が基本的に振動が少ないうえ19 l も入るガソリンタンクは、かなりやわらかなラバーマウントという神経質な設計がされ、これからオーナーになろうとするライダーにとってうれしい配慮だ。

もうひとつ強調しておきたいのは4気筒ながら非常に巾狭く仕上ったエンジンである。ステップ部分のクランクケース巾はCB450とほとんど同じである。クランクケース巾が狭ければライディングポジションに余裕はでるし、そうそう高い位置にステップを設けなくとも深い

バンク角がとれる。見た目にもカッコが良い。モーターサイクルのエンジンは量が小さいということより巾が狭いということが、コンパクトという条件である。

最後に私はモーターサイクリスト代表としてホンダに御礼を述べておきたい。それはホンダとして今までにないフレーム関係=走行安定性への配慮である。もはや世界中の重量車の中にあつて超高速時の直進安定性、コーナリング性能でCB750の右に出るものはない。モーターサイクルメーカーホンダは“エンジンのホンダ”から“フレームのホンダ”あるいは“総合性能のホンダ”へと脱皮しつつあるようだ。

いずれにしてもCB750は動力性能よりもフレームの性能が勝った、安全なモーターサイクルである。

× ×

推定ではあるが、日本国内での発売時期と価格について触れておこう。発売時期は運輸省の認定が今月中にありとすれば早ければ来月中という推定ができる。逆にいえばいくらか早くとも今月中の発売はあり得ないということになる。

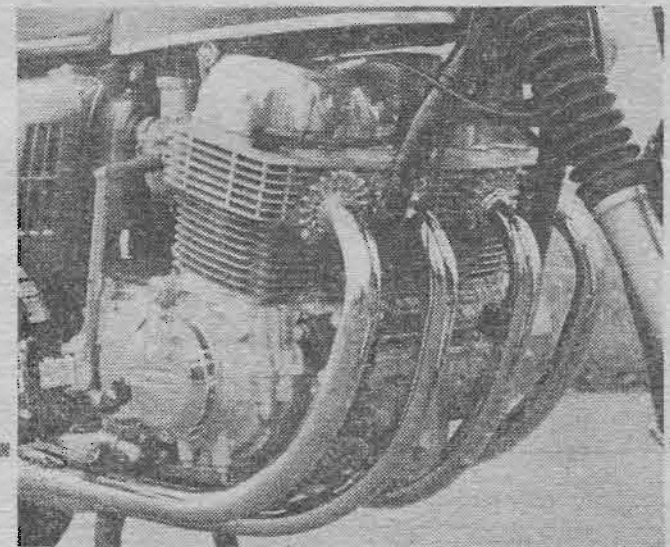
価格についてはアメリカでの価格が \$1,400 であるところから35万円付近に落ちつくことは必定とみられている。(信頼すべき情報によれば価格は35万円を多少オーバーするといわれるので、アメリカ価格からの推定とは合致している)

× ×

なお本格的なテストは国内発売を待って行なう予定です。ご期待ください。

ホンダ CB750

メカニズム解説



本誌が昨年11月号でCB750をスクープして以来先月号までに掲載したホンダCB750の記事はそのほとんどが推定である。その内容はデータの的にもメカニズム的にも大きな誤りはなかったが、メカニズムの点をメーカーの説明に従って解説したいと思う。説明に従ってというのは4月24日現在、運輸省の認定がおりておらず、ホンダが詳細についての発表をさせているので…という意味である。そこでこの章ではメーカーの説明に推定をおりませながらの解説であることをお断りしておく。

エンジンは5ベアリング

CB750のエンジンは空冷4サイクル前傾並列4気筒で736ccの排気量をもっている。ボア×ストロークは61×63mmのロングストロークで、この意味はエンジン巾をできるだけ小さくする目的だということ。ボアの変化は当然のことながら、どう小さく見積っても単気筒の4倍になってエンジン巾に影響してくる。このエンジン巾というのがくせもので、各シリンダの距離が広がるということはクランクケースだけでなく、4個のキャブレターの取り付け巾にまで影響するので、ライディングポジションからしたら非常に大きな要素となってくる。

コンパクトという意味あいにはカムシャフトが1本だけシリンダヘッドへ収められた、SOHCというメカニズムも見逃せない。このためにシリンダヘッドはDOHCに比較するとかなり小さく、ガソリンタンク下あたりのフレームを、直線的な構成でまとめ上げられたので

はなかるうか。このシリンダヘッドの燃焼室は半球形だが、各シリンダの吸排気バルブはプラグをセットするためにオフセットされているので、完全な半球形の燃焼室ではない。

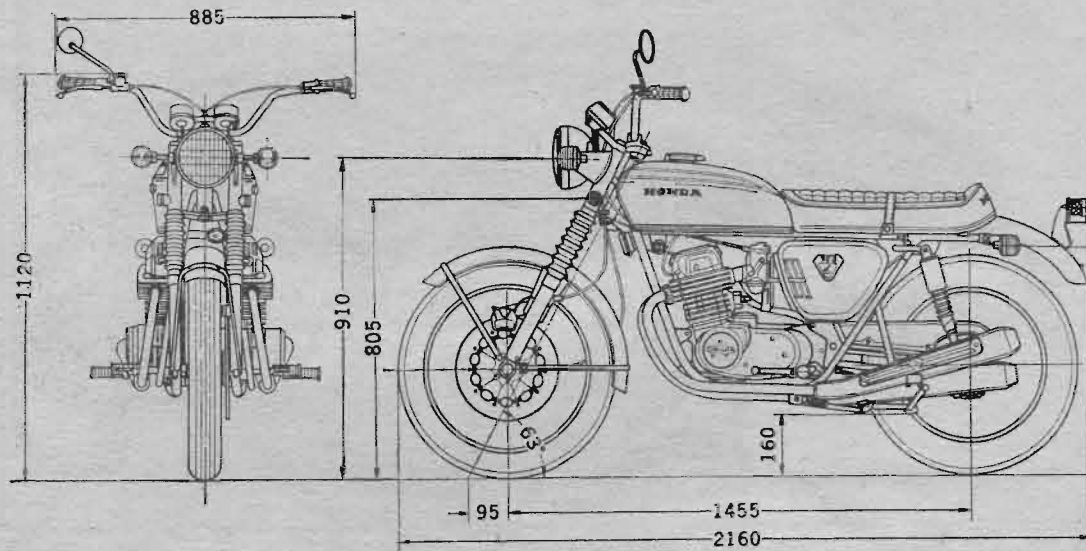
ホンダのエンジンとして興味深いことは、クランクシャフトの支持がローラーベアリングでなく、プレーン(平)ベアリングであることだ。この方式はホンダが近々発売する1300ccの乗用車にも採用されており、ローラーベアリングのものより、エンジンがコンパクトに仕上がるという利点がある。というのはクランクシャフトはローラーベアリング支持のように組立式にする必要がなく、一本もので済むからだ。CB750のクランクシャフトは鍛造の4気筒一体式で、2番シリンダと3番シリンダの間にはカムシャフト駆動用のスプロケットと、パワーとり出し用のスプロケットが切られている。

クランクシャフトが一体式ということからコネクティングロッドのビッグエンドもプレーンベアリングで、当然分割式になっている。

しかもクランクシャフトベアリングは本誌の6個という予想に対して5個で、カムスプロケットとパワーとり出しスプロケットのある、2番3番シリンダの間は2番シリンダ寄りに1個だけで、パワーとり出しスプロケットは3番シリンダのクランクウェブにごく接近して切り込まれている。もしこのベアリングを2個にしていればエンジン巾はプレーンベアリング1個分だけ巾広がっていたことになる。

そしてこのクランクシャフト左端にはACダイナモが





右端には2個のポイントブレーカーが装備されている。4気筒でポイントが2個というのは、360°クランクの2気筒車がポイント1個という理屈と同じで、1番4番シリンダが同時点火、2番3番シリンダが同時点火になっている。

点火順序は1-2-4-3で点火方式はバッテリーを電源とするもの。

キャブレターは昨年のモーターショーに展示されたものは、ホンダ市販レーサー (CR72, CR77, CR93, CR110) についていたものとよく似た強制開閉式であったが、テストした車にはCB72とよく似た京浜製のPW28がついていた。28というのはメインボアの呼び寸法だから、28mm径ということになるが、CB77でも26mm径だったのでそれと同じものではない。ただ不思議なのはCB77とは全くの別物といえながら、ラバー製のコネクティングチューブでシリンダヘッドと連結するのにPW28は、わざわざ余分なアタッチメントをフランジを介して取り付けているので、ベースはCB77用のPW26がベースになっているのかも知れない。

本来ならCB250やCB450のようなCVタイプのキャブレターがついても、ホンダの最近の傾向からすれば不思議はないのだが、リッター当りのCB750の出力がCB250の120psに比して91psと低いので、わざわざ高価なCVタイプを採用する必要はないだろう。CVタイプのキャブレターというのは超高性能エンジンを素人にも扱いやすくするために開発されたものなのだ。

エンジン性能は最大出力が67ps/8,000rpm、最大トル

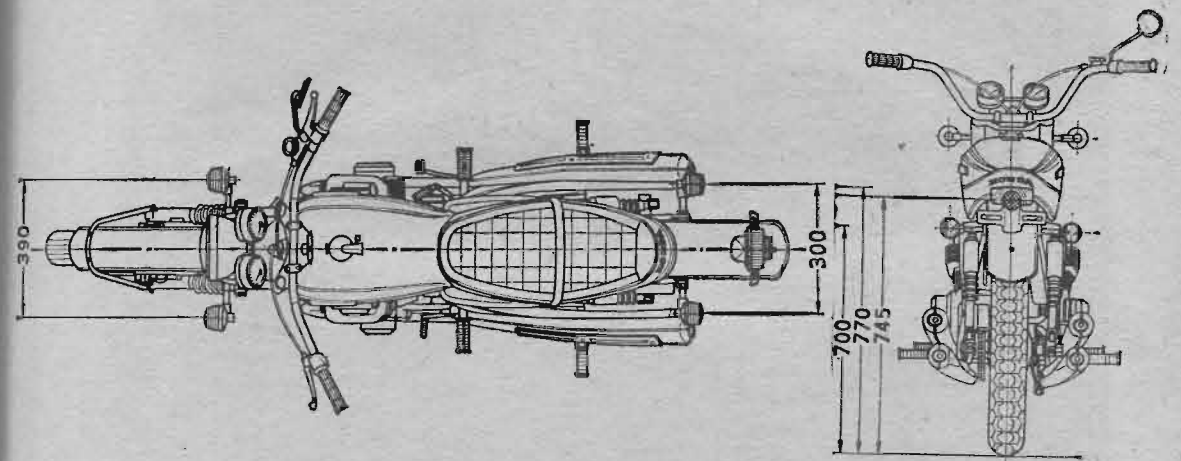
クが6.1m-kg/7,000rpm、圧縮比は9.0と最近のホンダエンジンの例にもれず高いものではない。この傾向はおそらく、ガスの燃焼室内での燃焼状況と、燃焼室形状の研究が進んだ結果だろう。

### センタードライブ方式

67psのパワーのとり出しは量産モーターサイクルなら大抵、クランクシャフトの右端か左端から行なわれるのだが、CB750はGPレーサーのようなセンタードライブ方式を採用している。センタードライブ方式というのは、クランクシャフトの中央からパワーをとり出す方式で、CB750の場合は2番と3番シリンダの間に2重スプロケットを設け2本のプッシュチェーンで変速機のメインシャフトと連結している。この減速比は1.708と小さく、スプロケット右側に湿式多板クラッチ、左側に5段変速機が装備されている。チェーンはほぼエンジン中心線にあるのだから、変速機そのものは、エンジン中心線より左側にあることになる。

湿式多板のクラッチは7枚ディスクで、ディスクそのものはCB450と共通、かつ同数である。クラッチスプリングとはいえば、CB350と共通になっている。つまり絶対的な容量そのものはCB450よりも少ないことになるのだが、1次減速比が小さいので、クラッチへかかるトルク比からしたら十分なのだろう。道理でクラッチレバーがCB450よりもさらに軽いはずである。

エンジン中心線より左側にある変速機は5段でローが



52.500、セカンド1.708、サード1.333、フォース1.097、トップ0.939の変速比をもっている。これはトップを1.00とおきかえれば、フォース1.17、サード1.42、セカンド1.82、ロー2.66となるのでかなりのクローズドレシオといえる。そのためにトップギヤでのスピードが200km/hのときのエンジン回転数(計算上は約8,450rpm)まで各ギヤで引っ張ると、ローでは75km/h、セカンドでは110km/h、サードで140km/h、フォースで170km/hとなり、サーキットを走るにしてもこのままのギヤレシオで、ヘヤピンでローをも使用することになるだろうから、5段すべてのギヤを使えることになる。そのためかどうか、CB750はスタンダードのまま、スズカーキットを軽く2分50秒以下で回るといふ。スタンダードのCB450は55秒くらいというから、いかに高性能かがわかっていうものだ。

CB750のおもしろい構造はもうひとつある。それは変速機がエンジン中心線より左側にあることに起因するのだが、チェーンラインを合わせるために変速機のカウンターシャフトの後方に、もう1本のカウンターシャフトが設けられている。これは変速機カウンターシャフトの変速ギヤとは独立したギヤで伝動され、1.167の減速比をもっている。ここからはスプロケットに出てリヤホイールにパワーが伝動されるわけである。ミッションスプロケットから、リヤホイールまでの減速比は2.812である。

始動方式はセル・キック併用式だが、セルモーターはクラッチをクランクシャフトの後方へもってきてうまれた空間、クランクシャフトと変速機カウンターシャフト

の間にある。ここからチェーンとオーバーランニングクラッチを介して、クランクシャフト左端を駆動するようになっている。

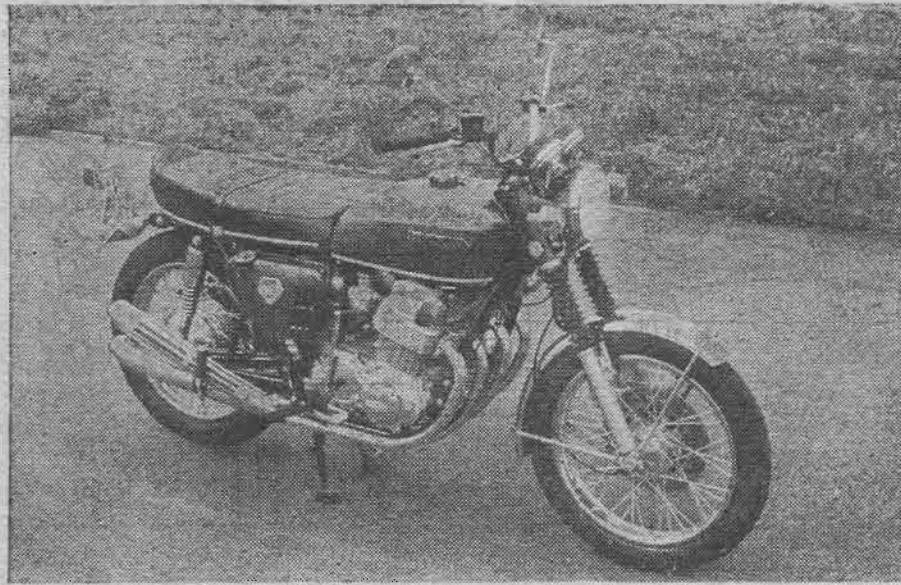
またキックスターターのほうはホンダとしては異例のもので、プライマリーキック方式だ。これはギヤ位置に関係なく、クラッチを握れば始動できるもので、アイドルギヤはクラッチスプロケットの左側にある。このアイドルギヤを利用して大容量2連のエンジン潤滑用トロコイドポンプを作動させている。

エンジン潤滑といえばこれもホンダのモーターサイクルとしては異例のもので、クランクケースをサンパとし、オイルクランクはシート右下にあり容量は3.5リットルで、エンジンとミッションを同時に潤滑している。これは油温、オイルの劣化対策ともなっているが、本来の目的はエンジンをコンパクト化するところにあったのではなからうか。つまり750ccもあるエンジンがコンパクトでなかったら、ダブルクレードルのフレームはいかにもだらしのないレイアウトになってしまうだろう。

### ダブルクレードルのフレーム

ダブルクレードルタイプのパイプフレームも一見の価値のあるものだ。ホンダは自社製のGPマシンにさえもダブルクレードルタイプのフレームを採用したことがない。どうしたことか500ccの工場レーサーでさえ、エンジンをフレームの一部として利用するダイヤモンドタイプで、ホンダといえばダイヤモンドタイプが通例のよう





になっていた。

グレードルタイプといえば CB250、CB450 があげられるが、これとて各部を2本の並行するパイプで固めたダブルグレードルタイプではない。

ダイヤモンドタイプとグレードルタイプを比較してみると、ダイヤモンドタイプはエンジンをフレームの一部として利用するので、フレームがコンパクトに仕上がりが、エンジンの脱着も楽だが、どうしてもねじれが剛体のエンジン以外に集中するようになる。ダブルグレードルの場合はダイヤモンドタイプよりフレーム自体は重くなる傾向はあるが、フレームのねじれが全体にうまく分散するので、コーナーでのフレームのねじれは自然な感じのものとなる。そのために世界の重量車の中でコーナーリング性能の高いものはどれを見てもダブルグレードルタイプを採用している。その中でも一番有名なのはノートの“フェザーベッド”だろう。

CB750の場合ホイールアライメントはキャスト63°トレール85mm、ホイールベース1,455mmだが、この決定にはかなり頭をなやませたという。

この種のアライメントはいくら適切でも、フレームとかサスペンションの剛性が低ければ、走行中には応力で狂い気味になり、走行安定性を乱すといわれている。そのためにCB750はフルランプタイプのフロントフォークを採用している。フルランプタイプというのはアッパーブラケットもセリアーニタイプのフロントフォークのように、フォークのインナーチューブをくわえ込むようにしたもので、ハイウェイなどでの操縦安定性を絶

大なものにしてている。

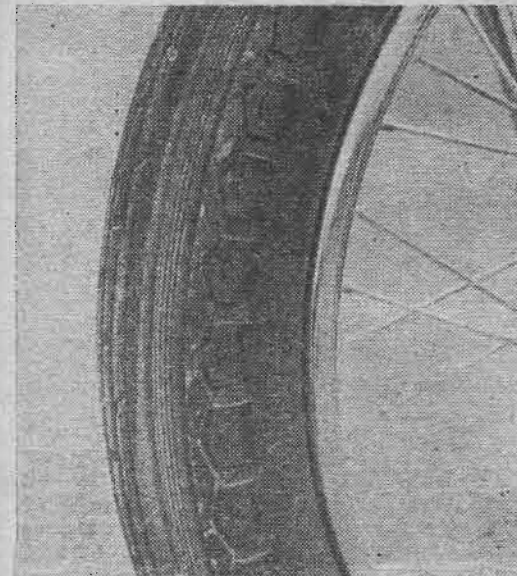
剛性といえば、スイングアームも高い剛性を得るために合理的な断面変化をもたせた、鋼板製ボックスセクション(箱型断面)のものを採用し、リアアクスルも後方着脱式をとっている。

つまりCB750のサスペンションを含めてのフレームは、連結部の剛性をも徹底的に高めてあることになる。

安全性という配慮では外観的にディスクブレーキが一番目立つが、これは性能だけでなくアメリカ市場でのユーザーの好みもあるようだ。このディスクブレーキはディスクが300mm径のガーリング特許のトキコ製で、シングルキャリパーとなっている。作動はハンドルバーにマスターリングをもつ油圧式で、今までのドラムブレーキにはないフィーリングをもっている。モーターサイクルにディスクブレーキを使用する上での苦勞は、作動時の音とディスクのサビだという。作動時の音は4輪車の場合にはボデーの内側にあるのでさして問題にならないが、CB750は露出されているので、少しでも音が出ているとライダーにはかなり気になるらしい。サビの問題もモーターサイクルの場合は露出していて目ざわりなので、ディスクはステンレス系の合金で作られている。

しかもセルフアジャスティングパッド、漏洩防止付マスターリングなど4輪車と比較しても最高級のメカニズムをもっている。リヤブレーキはロード操作のリーディングトレーリングで新味はない。

また防眩処理が施されたハンドルまわりも見逃さないこれは左右グリップ基部のホルダー、フロントフォーク



アッパーブラケットとハンドルバーのキャッチを黒塗りとしたもので、強い陽ざしの中を走るには親切このうえない配慮といえるだろう。

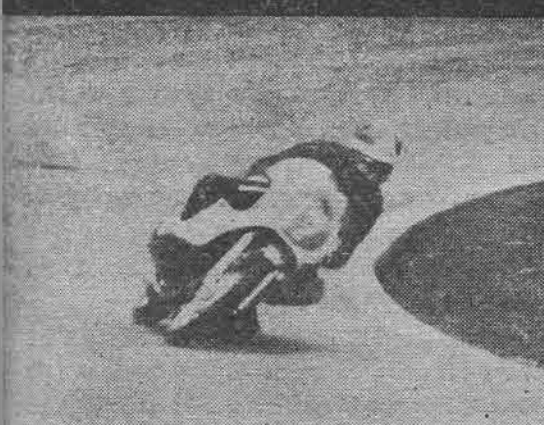
### 50Wのヘッドライト



□ホンダとダンロップが開発した高性能タイヤは200km/hのスピードに耐え高速直進性とコーナーリング性能を満足させている。

ディスクブレーキも防眩処理も安全対策には相違ないが、ヘッドライトに50Wのシールドビームを採用したことは特筆してよい。日本の高性能車といえば今までならせいぜい明るくて35Wしかなく、日本の道路を走ってさえ少し高速走行をすると明るさに不足を感じたものだが、大口径シールドビームの50Wの明るさは満足すべき

## G・Pショップ アラオカ

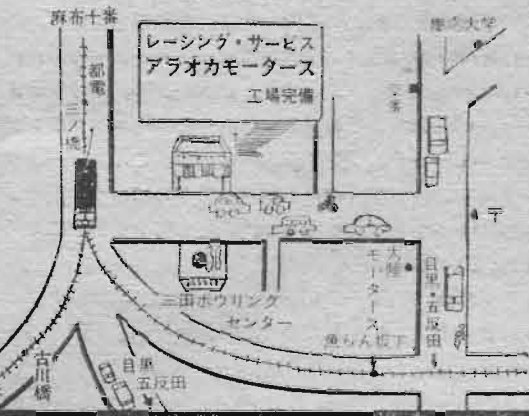


### アラオカモータース

代表者・安良岡 健  
東京都港区三田2-21-11 TEL (452)1621

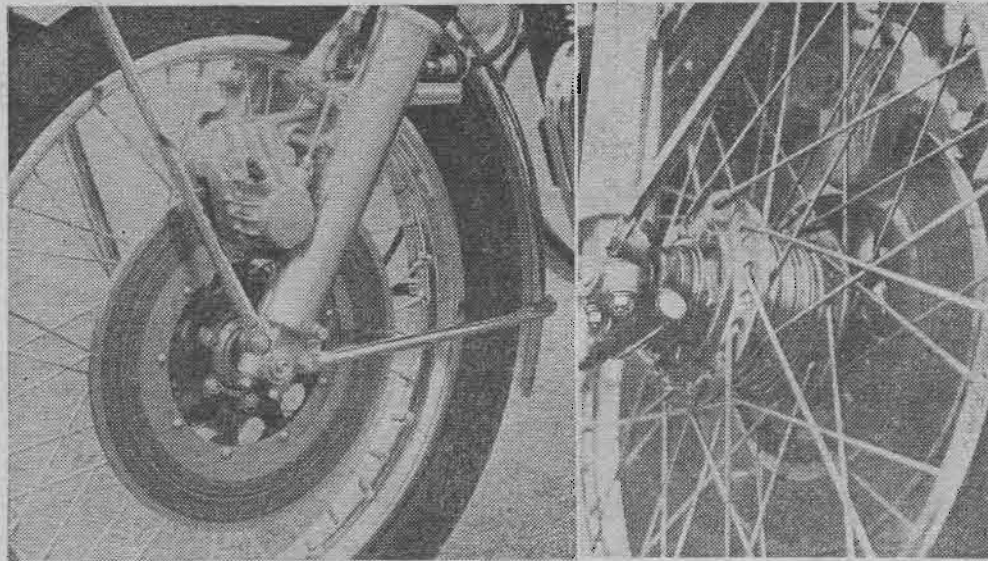
### アラオカモータース新設!!

- チューニング・アップ、レーサー改造  
何でも、御気軽に御相談下さい。
- 名車種・販売・修理





# 特集 話題の車ホンダCB750をテスト!



□フロントのディスクブレーキは油圧操作で300mmφもある

ものだという。

電装関係では今までのモーターサイクルにない新しい安全対策がひとつある。それはイグニッションキルスイッチがハンドル右のアクセルグリップ基部に設けられている。キルスイッチといえば、まあエンジンの停止スイッチのことだが、トライアンフなどについている押しボタン式のキルスイッチではない。緊急時にどうしてもエンジンをとめたいときにスイッチレバーを前か後ろへ動かせば、点火系の電源だけがOFFになるもので、ハンドルバーから手を離さずに操作できるところがミソだ。

それとセパレートのスピードメーターとタコメーターは、ライダーに最も見やすい角度に取り付けられている。つまりメーターの文字盤はライダーの顔のほうを向いたGPマシンのようなものだ。このためにメーターは非常に見やすく、しかもレンズは陽の光をライダーに直接反射するのを防ぐ目的で平面でなく凸面になっている。このメーターには左に配されたスピードメーターの中に、ハイビームとウィンカーのインジケーター、右のタコメーターの中にはオイルプレッシャーのワーニングランプと、ニュートラルランプが入っている。このニュートラルランプはトップギヤから間違っただけにもう1段チェンジペダルをかき上げると一瞬点灯してライダーにミスを教えてくれる。

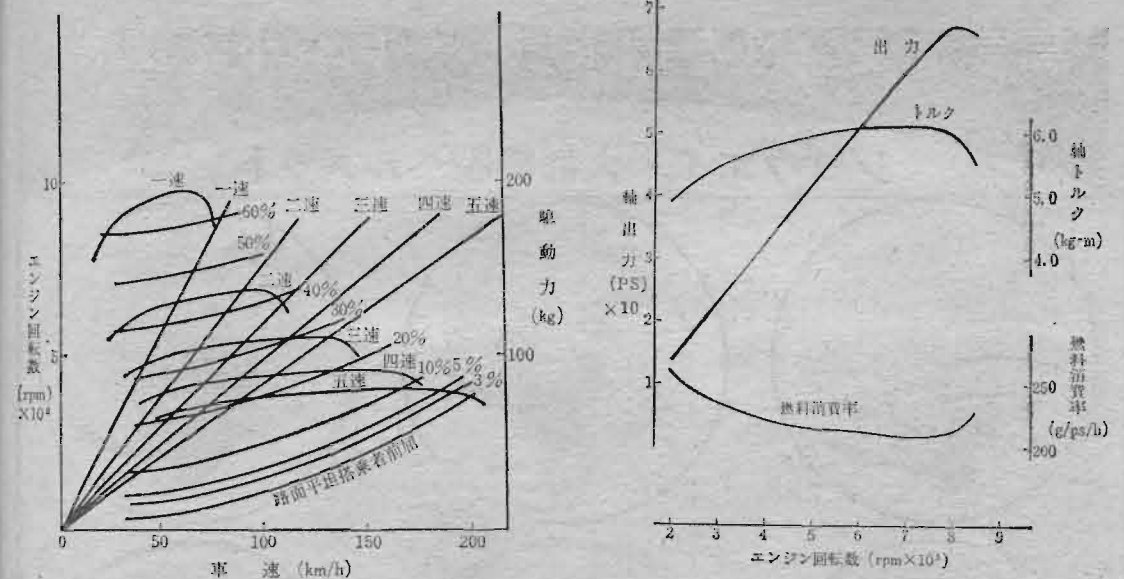
また横開きのシートにも安全のために二重ロックがついているなど、いたれりつくせり。

## カワサキかホンダか

性能的に見たら、発表データを比較する限り走行性能はカワサキ 500 マッハⅢとCB750は実力が伯仲している。カワサキは0~400mが12.4秒、ホンダも12.4秒、最高速度はカワサキの輸出車が、200km/h、ホンダもサイクルワールドに出した広告では200km/h、テスト中に出した最高速度記録はカワサキが208km/h、ホンダも208km/h。これではどちらが速いとはいえない。むしろ同一といっただけよい。

単に馬力を比較するとカワサキは60ps/7,500rpm、ホンダは67ps/8,000rpmでホンダのほうが大きい。1馬力あたりの荷重となると、カワサキは車重が乾燥で174kgだから2.9kg/ps、ホンダは乾燥重量202kgだから3.02kg/psといくらかの差がでてくる。もしこれに体重60kgのライダーが乗っての馬力荷重を考えると、カワサキが3.9kg/ps、ホンダは3.91kg/ps、どう考えても実力伯仲であることは間違いない。

一方純技術的に見てリッター当りの出力を比較するとカワサキは498ccで60psだから、120.5ps/l、ホンダは736ccで67psだから91ps/lとカワサキのほうが数段上ということになる。しかし性能に余裕があるという意味ではホンダのほうが出力を低くおさえているからCB750のほうが上である。つまりこうした計算では結論が出ないのである。どうしても性能的に優劣をつけるというのなら、カワサキとホンダは同じ場所で同じ条件で競り合

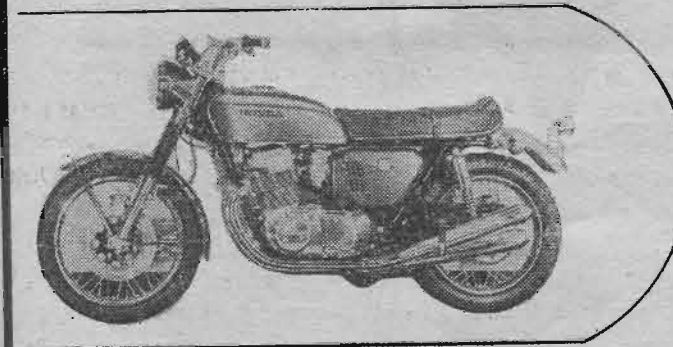


うことよってのみ決着がつけられるはずだ。

競り合うといえば、ホンダはCB750用のチューニングキットを同時発売すると言明している。これはエンジンだけでなく、フレーム回りまでにもおよび、このパーツをつけたCB750は10,000rpmが可能になるという。その時の馬力は80psぐらいになるらしいが、スピードが

どれぐらいになるのかはわからない。がそれを想像することもまた楽しいことである。何しろ現在の性能でさえホンダCB750の加速のフィーリングは早くならぬことからジェットライクアクセレーションといっているのだ。キットパーツをつけたらロケットライクアクセレーションとでもなるのだろうか。

## 近日発売 ホンダドリームCB750 特別予約受付中



ホンダ・ヤマハ・スズキ各車種  
現金購入の場合は特別割引、  
分割払いもぜひご利用ください。  
(6回~24回払い)

会員募集  
SSツーリングクラブ  
高尾レーシングクラブ  
(永続性ある方)

各車モトクロス用  
キットパーツ常備

ホンダ・ヤマハ・スズキ代理店 **コクボ・モータース**

南町店 八王子市南町3-6(横浜街道十字星並み) TEL.0426(22)2412・新町店 八王子市新町45-10(バイパス通り) TEL.0426(42)3139