

モーター サイクリスト

昭和44年7月1日発行 昭和
42年4月21日国鉄東部特別承
認雑誌第2595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7号

JULY '69
MOTORCYCLIST

7

ガイド特集 ラフロードのタフなマシン……
トレール & ス克蘭ブラーをテストする

特集 ☆あなたを守る正しいライディング

☆カラーグラビア☆
九州での新報
第6回モトクロス日本GP
ホンダ750ファイア
4気筒4キャブエンジンのメカニズム



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まれ変わった。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。鮮やかなストライプのタンク、タックロールつきのシートもいっそう
雰囲気盛りあげる。いま若者のためのダイナミックスクランブラー！ベンリイCL125！



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→400m17.8秒●登坂力18.5度●前進4段 ¥142,000



雑誌コード8707

凸版印刷株式会社 印刷

Printed in Japan ©

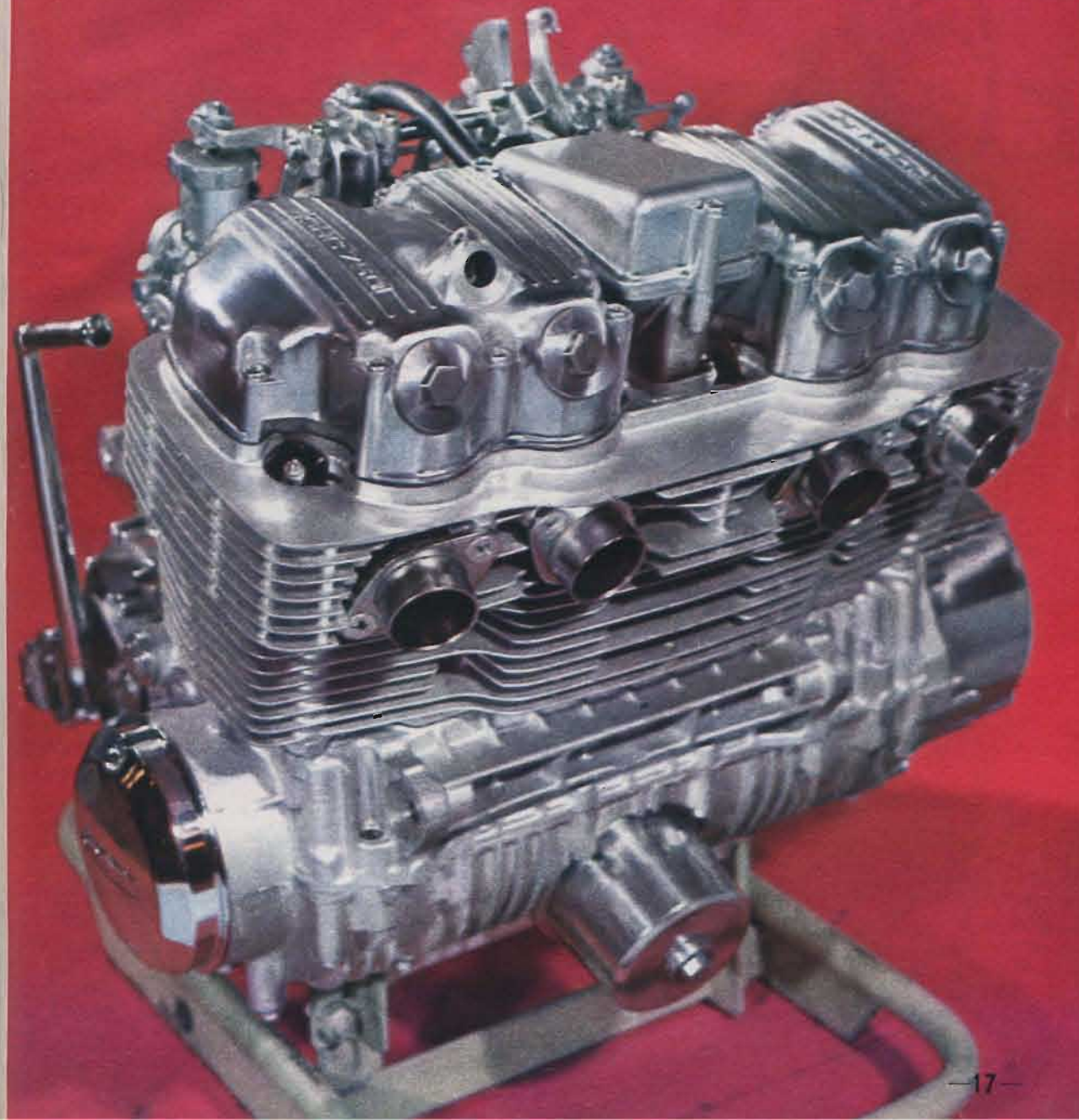
定価二五〇円

昭和二十七年九月三十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)
八
行
人
重
酒
湖
井
出
文
人
版
●
東
京
都
中
央
区
八
重
洲
二
の
五
電
話
二
七
一
三
六
五
一
(代
表)
支
社
大
阪
市
北
区
堂
島
中
二
の
四
七
花
園
ビ
ル
電
話
三
四
四
二
〇
一
五



ホンダ750
フォア

4気筒4キャブエンジンのメカニズム



燃える若者のイメージ

行動派ヤングをかりたてる驚異のSS

スパーホーツ



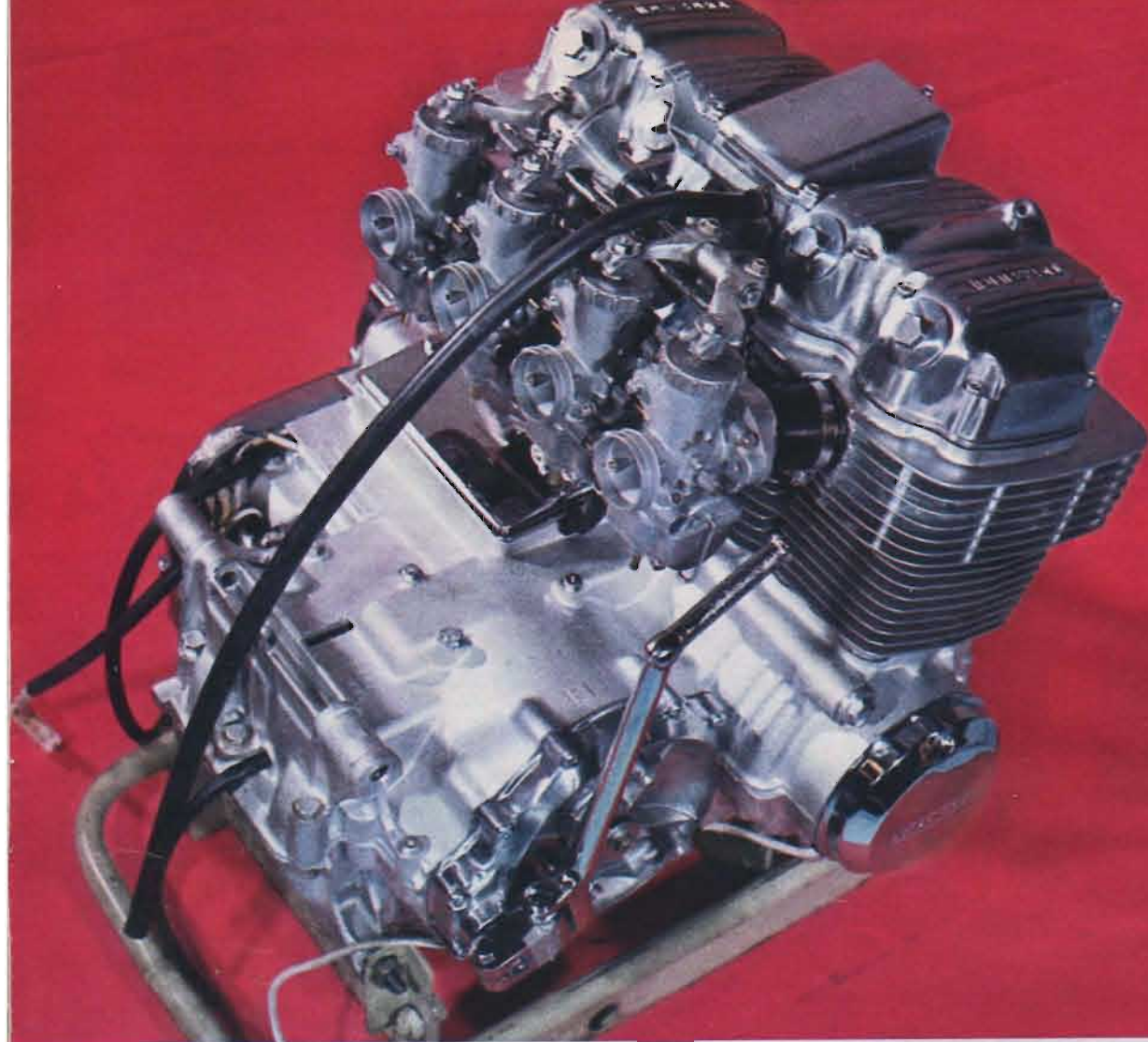
ヤマハスポーツ50FS1

●オートループ ●ロータリーバルブ
●本格的5段ミッション ●精かなアップマフラー ●レーサータイプのタンク

●最高速度95km/h ●最高出力6.0ps/9000r.p.m.
●最大トルク0.5kg-m/8000r.p.m. ●登坂力18
車体色=サンシャインレッド(赤)・アドリアンブルー(青) 現金正価=¥65,000

YAMAHA





ホンダ750フォアの国内発売時期 国内価格は依然として発表されていないが 輸出仕様車のエンジン内部が公開された

ホンダ750フォア（輸出名）のエンジンのメカニズムについては本誌先月号に記したとおりだが その大要はエンジン型式が空冷4サイクル並列4気筒で ボア×ストロークは61×63mmのロングストロークをもち 総排気量736cc カムシャフトはシリンダヘッドに1本で4個のプレーンベアリングで支持されている カムシャフトの駆動はクランクシャフトセンターからチェーンによっておこなわれているが 2気筒エンジンにおこりがちなチェーンベアリングは4気筒なので非常に少ない 4気筒分が一体のシリンダヘッドとシリンダは軽合金製で シリンダには铸铁スリーブが入っている

一体といえばクランクシャフトも4気筒分一体式で 2番3番クランクの間にカムシャフト駆動用のスプロケット パワーとり出し用のスプロケットが切られている クランクシャフトの支持とコネクティングロッドのビッグエンドは ホンダエンジンとしては異例のプレーンベアリングによるもので クランクは5点で支持されている このクランクシャフトには左にACダイナモ 右に2個のコンタクトブレーカーが装備されている 量産モ

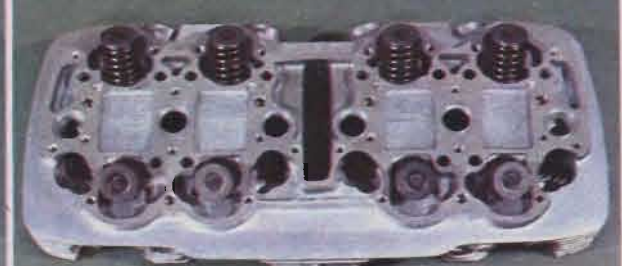
ーターサイクルとしては異例のクランクシャフトセンターからのパワーのとり出しは 独立した2本のチェーンで行なわれ 湿式多板クラッチを介して5段リターン変速機に入る この湿式多板クラッチはディスクがCB450と7枚のうち6枚まで共通で スプリングはCB350と同じものだ これは実質的なクラッチ容量としてCB450より小さいが 1次減速比が1.708と小さいので 736ccという排気量に対して十分な容量をもっている

変速機はメインシャフトの下にカウンターシャフトをならべたもので エンジンの長さを短くすることを意図したものだ このカウンターシャフトの右端にはもう1本のチェーンラインを得るためのカウンターシャフトを駆動するギヤが切れ スプロケットを取付けるカウンターシャフトを駆動している これは1.167という減速比をもっている

潤滑はクランクケースとは別にオイルサンプ（タンク）をもつドライサンプ方式で オイルポンプはスプロケットのついたカウンターシャフトの下にあり フライマリーキックのスパークギヤを介して駆動される エンジンとミッション系の潤滑は同じポンプを利用しておこなわれる ホンダ750フォアで最も興味深いことはキャブレターのスロットルバルブのコントロールが 再び強制開閉



式に変更されたことである これはキャブレターの閉じ側もワイヤーで強制的に作動させて 安全性を高めようというのが意図であるが キャブレターそのものはCRタイプでなく CB72などに採用されていたPWタイプに手を加えたものだ こうした細かい部分は国内販売の時点ではかなり変更される可能性がある



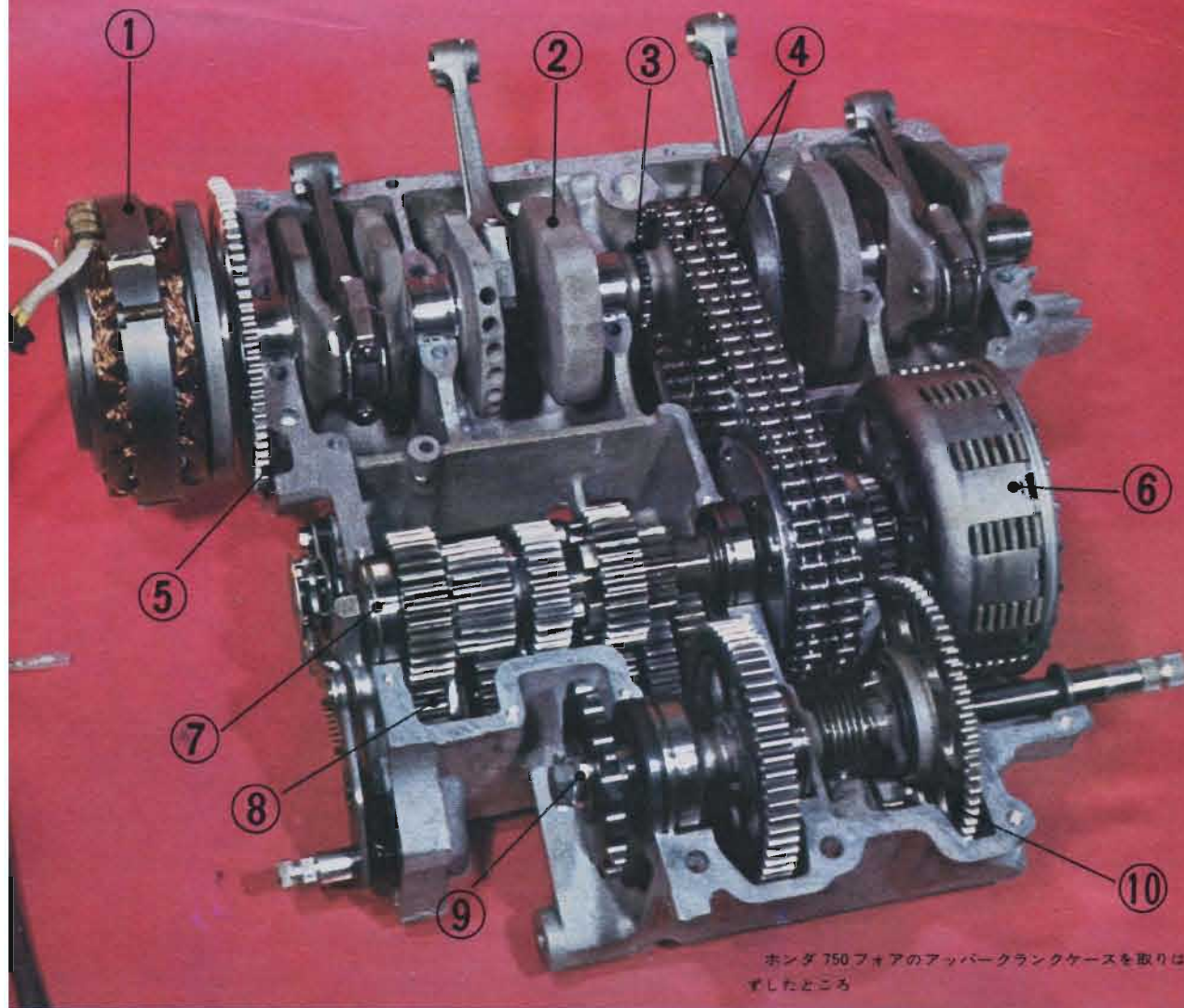
シリンダヘッドは4気筒分一体型で左右ともに手前が排気側である 燃焼室はほぼ完全な半球形になっており 排気バルブが1番2番 3番4番シリンダと接近していることは興味深い

シリンダヘッドカバー（ロッカーカバー）を取りはずすと バルブ機構がそっくりあらわれる キャブレターはラバーインシュレーターを介して取り付けられている 強制開閉機構に注意



NEW MODEL

ホンダベンリイCL125
 ホンダベンリイCB125
 スズキウルフ125
 スズキT350
 カワサキ250AISSスペシャル
 ホンダベンリイCD125
 リトルホンダPC50



ホンダ750フォアのアップークランクケースを取りはずしたところ

- ①ACダイナモ
- ②ワンピースクランクシャフト
- ③カムチェンスプロケット
- ④プライマリードライブチェーン (2本)
- ⑤スターティングギヤ (セルモーターに噛み合う)
- ⑥湿式多板クラッチ
- ⑦変速機メインシャフト
- ⑧変速機カウンターシャフト
- ⑨第2カウンターシャフト
- ⑩プライマリーキックギヤ (このギヤでオイルポンプを駆動する)

⇒アップークランクケース クランクシャフトの支持ブレンベアリングが5個であることに注意

⇒左から吸気バルブ ピストン 排気バルブでバルブがチューリップタイプであることに注意 ピントンはほぼ平頭で4シリンダとも共通

ホンダ750フォア (輸出仕様) 主要諸元
 エンジン型式 空冷4サイクル並列4気筒SOHC ホ
 ア×ストローク61×63mm 総排気量736cc 最大出力67
 ps/8,000rpm 最大トルク6.1m-kq/7,000rpm 圧縮比
 9.0 点火方式バッテリー 始動方式セル・キック併用 変
 速機5段リターン

