

モーター サイクリスト

昭和44年10月1日発行 昭和
42年4月21日国鉄東局特別承
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10号

OCTOBER '69
MOTORCYCLIST

10

◎ テスト特集 ◎ 日本の重量車

新発売ホンダドリームCB750FOUR / カワサキ500-
SSマッハIII / スズキT500-II など4車種900kmテスト

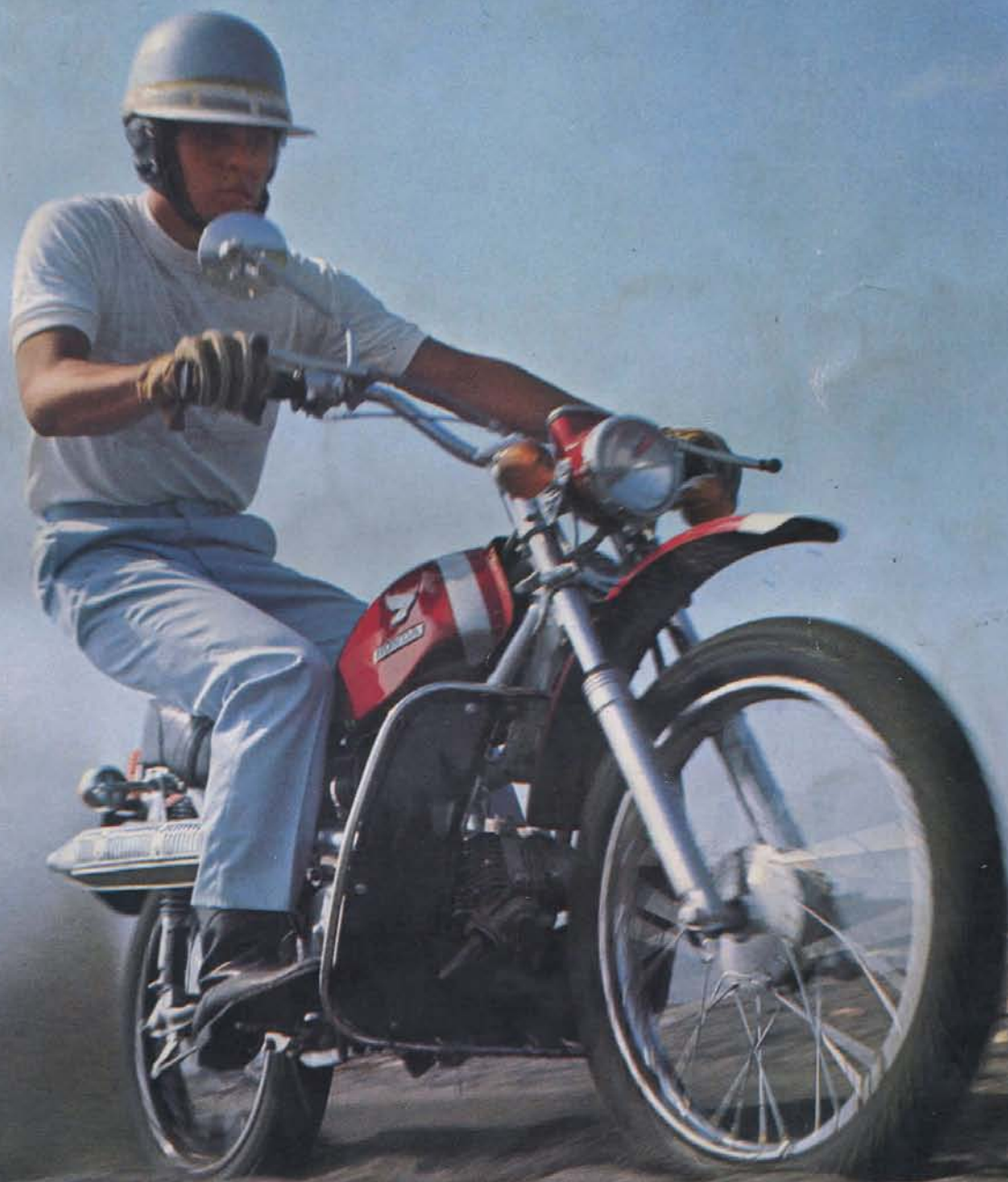
◆ ガイド特集 ◆ 愛車整備の基本

◆ グラビア ◆

BMW R75 750cc

◆ テスト ◆

ホンダベンリイSL90



MC ペイジェント

鈴鹿 10時間耐久レース

'69全日本選手権シリーズ第4戦



車番17は 250ccながら総合3位の金谷・和田組のカワ





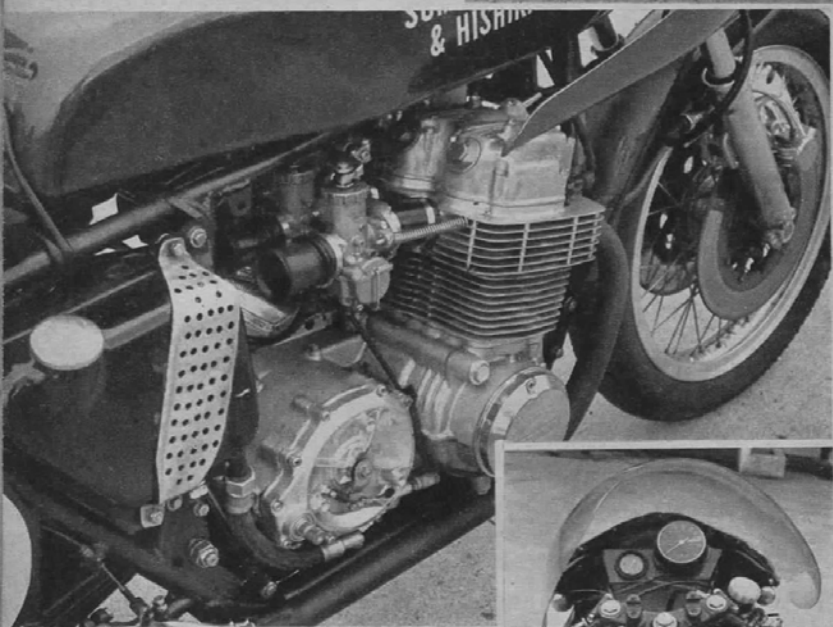
総合1位は隅谷・菱木組のCB 750 ライダー菱木哲哉（ヘアピンにて）

レース終了後リーダーボードの前で総合3位までの表彰式 右から3位の金谷 つづいて1位の菱木・隅谷 2位の尾熊・佐藤

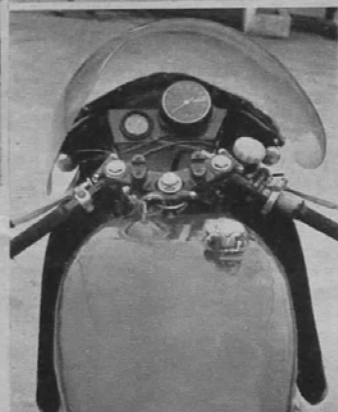


CB750 RACING FOUR のメカニズム

⇒エンジンは吸排気系をストリップにしたもので キャブレターはスタンダードにエアファンネルを装備したもの マフラーはスタンダードの中身を抜いたものが取り付けられていた

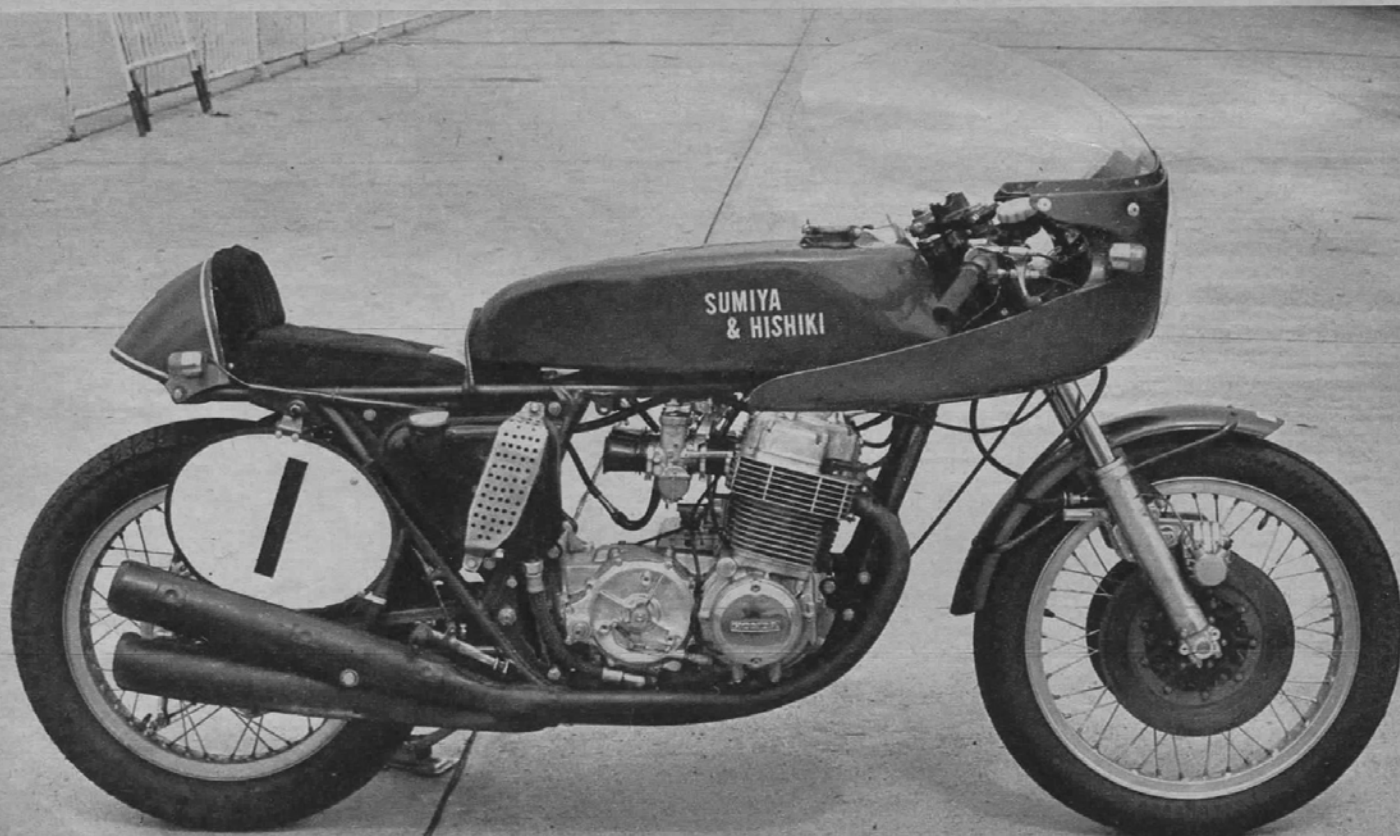


⇒メーターはスタンダードのタコメーターとスタンダードにはないオイルプレッシャーゲージが装備されていた



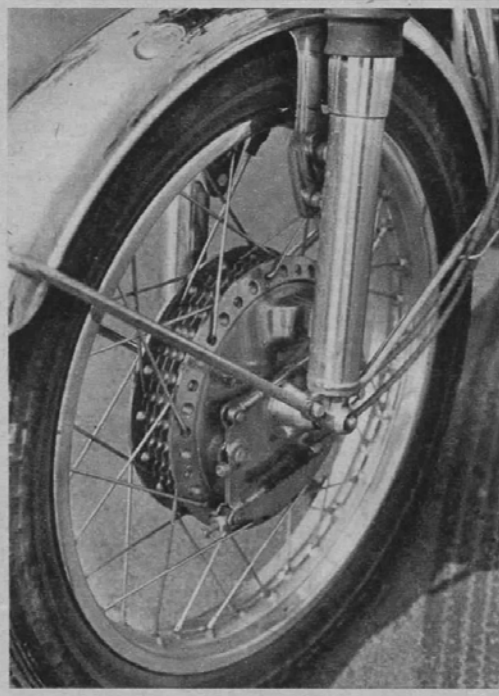
総合1位2位を獲得したマシンは発売間もないホンダCB750フォアの改造車だった 外観は28ℓ入りの大容量ガソリンタンク フロントの両面ディスクブレーキ 上半分だけのカウリングが目立つ程度でエンジン関係に大巾な改造は認められない 車重は190kg前後出力は90ps前後と想像されるので かなりのテクニックとかなりの体力をライダーは要求されるだろう 何しろ耐久レースのプラクチスで2分43秒1という驚異的なラップタイムをマークしているのだ

最も興味深いことはタイヤはブリヂストン製のスーパースピード21Fをフロントに21Rをリヤに装備されていることだ これはおそらく標準仕様のパターンと思われる(レース結果は241頁参照)



!!
す。
い。

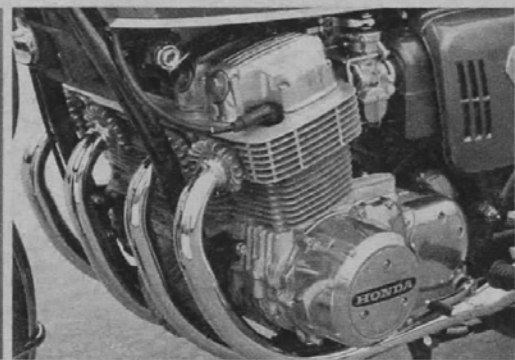
所
他
分
迄
み
電
を
た
構



2 気筒 3 気筒 4 気筒マシンが揃った

社
代表

国産重量スポーツ車をテストする



テスト特集 **日本の重量車**

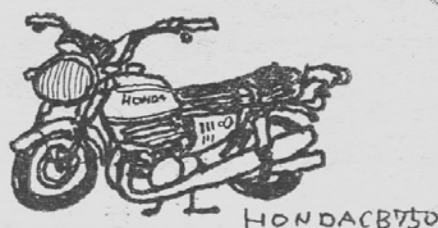


19号国道恵那付近

つい先ごろまで日本最大のモーターサイクルはカワサキ650W Iスペシャルの624cc 53 psだった ところが先月にはホンダドリームCB 750 F O U Rの736cc 67psが登場 今月は500ccながら60psの出力をもつカワサキ500-S S M A C H IIIも登場 国産重量スポーツ車もガ然にぎやかさを増した 今月はスズキT 500 II カワサキ650 W IスペシャルにホンダドリームCB 750 F O U R カワサキ500-S S M A C H IIIの2台のニューモデルを加えての 国産重量スポーツ車のテスト 4台の参加車は碓氷峠 和田峠 伊吹山そして名神東名を3日間にわたって900 km余を走りに走った (詳細は73頁からの記事参照) 写真は左からCB 750 F O U R W Iスペシャル T 500 500-S S M A C H III



ホンダドリーム CB750FOUR



☆日本の重量車☆

走ってみなければわからないものだ、とつくづく痛感させられたのが CB750である。それまでは、人がなんといおうと、2気筒車のように走れるわけがない。という観念が心にひっかかっていた。だが、乗って数メートルも行かないうちに、観念を完全に訂正しなければならなかった……

並列4気筒エンジンに圧倒される

聞くところによると、アメリカではモーターサイクルをハイウェイで走らす場合、ほとんど全開に近い状態で使うという。250ccクラスでも、パワーが足りなくて、しばしば危険な状態におかれるそうだ。

日本のマニアが批判するように、バンク角が浅い。なんていうことは問題外で、第1に高速で走りきるエンジンが要求されるという。このことは、ハーレーを考へてもうなずける

事実、峠道を普通のモーターサイクルと一緒に走ろうとすれば、ハーレーは左右ステップはもちろん、クランクケースまでガリガリやってしまうのである。

本田技研がCB750を作るにあたって、第1のお客と見込んだのはアメリカである。アメリカで絶体的な販売台数を誇っているイギリス製重量車に対して、並列4気筒エンジンとディスクブレーキをセールスポイントとしたのである。これらは価格で大差がなければ、新しい物好きのアメリカ人には受けること間違いないからだろう

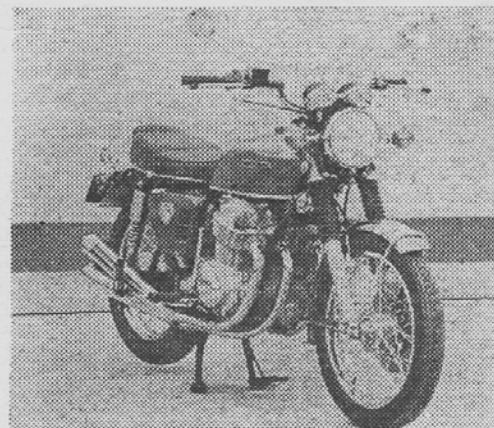
長距離をより快適に、より安全に走るために、という設計意図からも、大味な車だろうと想像していた。さらに、2気筒車のように走れない。という観念を決定的にしたものは、いかにコンパクトにまとめあげられたといっても、横にぶらりならんだ4気筒エンジンで、その量

感には完全に圧倒されてしまったのだ。

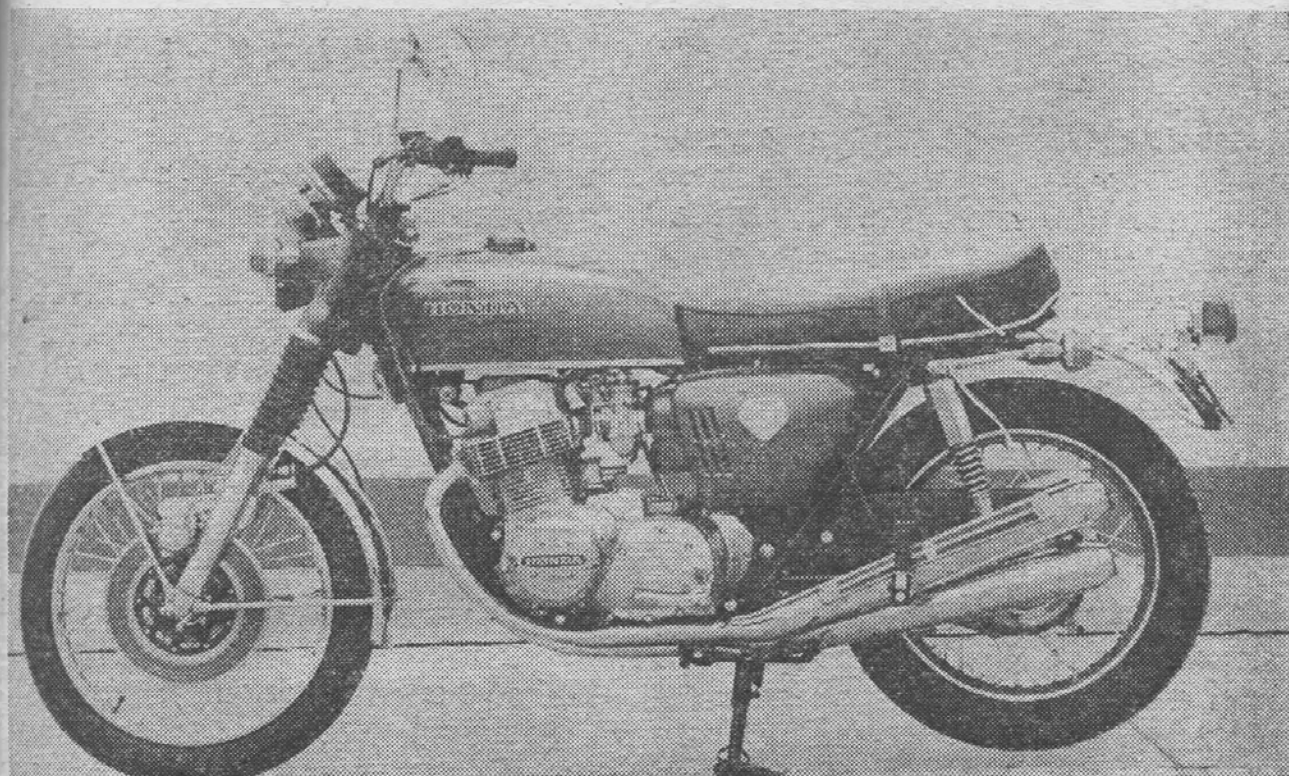
だが、滑り止め加工されているダブルシートに座ると、見かけよりもエンジンはさらにコンパクトにできていることがわかる。19リットルのガソリンタンクの真上から見ると、左右のシリンダヘッドフィン、ロッカーカバーの一部とクランクケースが少しタンクからはみ出しているぐらいである。

左右ステップ中はCB450と同じぐらいの感じに納められている。そのため、跨った感じだけからは、これが並列4気筒エンジンを積んだ車だ、とは思えない。

右のメッキされた円型カバーの中には、湿式多板式のクラッチがあるが、ドライブ系の取り出しがクランクシャフトセンターから、というユニークな方式をとっている



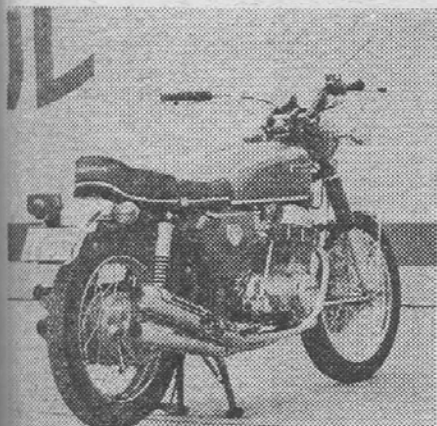
4気筒エンジンは迫力十分 初めは圧倒されてしまう



るため、クラッチはエンジンのかなり中心に移っている。ここには、長いアームをもつキックペダルが、吸いつけられているかのように折りたたんで取り付けられている。

ステップはやや後退した所にあり、174cmある私でもサイドスタンドを跨ったままはずすのはステップが邪魔になりわずらわしい。車重は乾燥で218kgもあるためサイドスタンドの角度は浅い。下の柔らかい所でも使用できるように気が配られているのだ。

センタースタンドは軽いとはいえない。車重を考えれば致しかたないところだろう。ちょっとおっくうになる重さである。サイド、センターともに出しやすいように考慮されている。



迫力あるマフラーからは押し殺された排気音が……

押し殺された排気音

ガソリタンク下左前に取りつけてあるメインスイッチをONにする。4キャブ連動されたチョークレバーを閉にして、黒く防げん塗装されたブレーキレバーホルダー下にあるセルボタンを押す。

排気音は重量車マニアが興味をもつもののひとつだがCB750はさすが4気筒だけのことはあり、モーターサイクルのイメージはない。押し殺されてはいるが、かん高い排気音である。ホンダS600に似た排気音であり私にはあまり魅力的なものではなかった。

昨年のモーターショーに展示された750の排気系は、完全な独立式であったが、テストに借用した車はマフラーの後ろのほうで連結されている。これは、独立タイプだとあまりにもS600に似てしまうために改良したのだという。それでも、エンジンの性質を完全にごまかすことはできなかったようだ。

エンジン音はかなり静かである。これは、一体式のクランクシャフトを用いていることもあり、シャフトの支持がブレンベアリングを採用しているところに負うのだろう。もちろん、コンロッド大端部も分割式でブレンベアリングを採用している。

このため、クランク回りはボールやローラーベアリングを使ったのでは無理なぐらいコンパクトに仕上がって

いる。今まで一連のホンダ製モーターサイクルはローラーかボールベアリングをみな採用していたことを考えるとおもしろい。

ベアリングとメタルのどちらが良い、ということは一口に断言できないが、メタルはベアリングよりさらにオイルに気をつかわなければならないことだけは確かだ。

そのため、シリンダ後方クランクケース上には、オイルプレッシャースイッチが取り付けられている。オイル圧が少なくなってくると、タコメーター内のランプが点灯するようになっている。

エンジン潤滑オイルも、最近のホンダ車とは異なり、クランクケースにオイル溜をもたないドライサンプ式となっている。3.5lの容量をもつオイルタンクはフレーム右のプラスチックカバーの中にある。左右カバーはゴムのグロメットに押込むだけで留まる簡単な方法がとられている。

ドライサンプにした最大の目的は、クランクケースを小さく、そしてエンジン高さを押えることにある。変速機は単体構造のため、エンジンを潤滑したオイルが回るようになっている。クランクケース前方につき出ているのがオイルフィルターで、これには冷却用のフィンが切られている。

夏とはいっても、ブレンベアリングでガッチリ支持されたクランクは、始動したからといってスローはすぐには効かない。メタルとシャフトの間にあるオイルがのりのような働きをしてしまうからだ。

強力なスタート

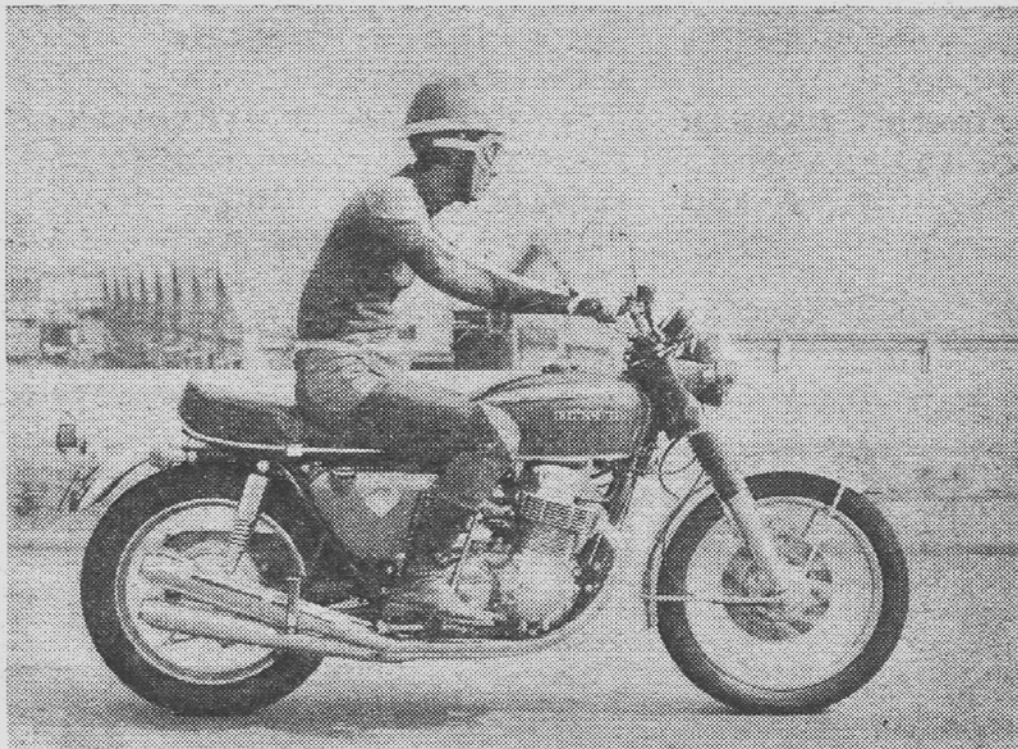
オイルはじきに暖まり、柔らかくなってくるとスローも約900rpmあたりに安定してくる。この間約5分だが、クランク支持にベアリングを使用している車は、これが2分30秒ぐらいだという。

適当にオイルが回ったな。と思うところを見計らって樹脂コーティングされた軽いクラッチレバーを引く。ギヤパターンは1ダウン4アップの5速だ。ペダルのタッチ、ストロークも良好である。さすが750は大きく、右足のつま先が地面にとどく程度である。シート高さはそれほどでもないが、巾が案外クセものなのだ。

アクセルをやや開けてクラッチを放す。普通的要領でミートしたわけなのであるが、感じとして一度にベタンとつながってしまった。セカンドにチェンジするとまたベタンとつながってショックがくる。乾式単板のクラッチをクランクに装備したBMWのような感じもする。

CB450と同じ材質のフェーシングを使っているから原因はほかにあるようだ。トルクが強いことと、1次減速比がチェンのため1.708と比較的小さいことがあり、そして容量のわりに軽すぎるクラッチレバーのため、クラッチの感じはCB750独特のものになっているようだ。

この独特なくせをマスターするまでは、非舗装路でのスタートではいとも簡単に尻を振るから注意が必要だ。私も舗装のない峠道で工事のためストップをした。そ



4気筒エンジン フロントディスクブレーキ メガフォンタイプのマフラーなど いやがうえにも750ccの量感を与えてくれる

して走り出
覚でクラ
り出して
加速は5
250などは
CB750は
子で引っ
形容して
のを思い
4気筒エ
ではまず

5
交差点
で加速し
れば十分
ぐらいに
もう少
張ると良
が全力加
が、これ
95km/h
だが、
はかなり
で40km/h
ード感覚
や、も
なおした
味とい
味にな
4気筒
トッ
を保て



して走り出す時ほかのことを考えていて、普通の車の感覚でクラッチを放したら、重いCBは前に行かず穴を掘り出してしまった経験がある。

加速は強力であるが、鋭い、という感じはない。CB250などは、7,000rpmあたりから加速が急に鋭くなるがCB750はトルクが非常にフラットなため、終始同じ調子で引っ張って行く、ホンダのパンフレットに、これを形容して「ジェットライクアクセレーション」とあったのを思い出した。またバイブレーションの少ないことも4気筒エンジンならではのものをもっている。常用回転ではまず出ない。と言ってもいいすぎではない。

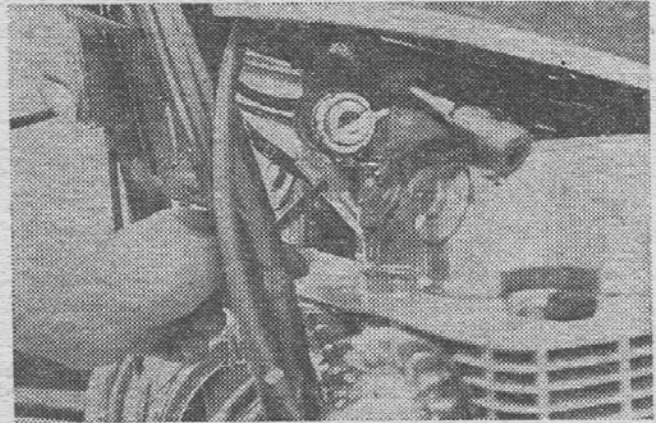
5,000rpm でバイブレ発生

交差点で停止していて、他の車と同じようなスピードで加速していくには、各段3,000rpmまで引っ張っていただければ十分である。トップで3,000rpmという約73km/hぐらいになるから注意が必要である。

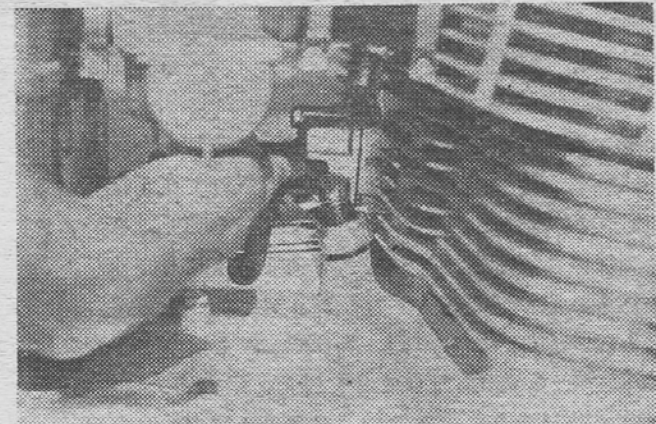
もう少し強力な加速を得るのなら4,000rpmまで引っ張ると良い。感じとしては、250ccクラスのスポーツ車が全力加速をする70%ぐらいの加速をしてくれる。だが、これはサードまでである。トップで4,000rpmは約95km/hになってしまうからだ。

だが、さすがに大排気量車だけがなせるわざで、余裕はかなりある。オーバーに表現すると、90ccクラスの車で40km/hぐらいのスピード感だ。そんなわけで、スピード感覚は非常につかみにくい。メーターを見て、おや、もうこんなスピードかと思い、何回罰金額に換算したおしたことだろうか。このあたりも重量車の味だろう。

味といえば、良い意味での欠点がモーターサイクルの味になっている場合が多いようだ。750の味は、第1に4気筒ならではのねばりあるエンジン特性をあげられるトップギヤで50km/h、楽に走れる。50というスピードを保てれば、たいがいの峠道もそのまま登り切ってしまう。



2番3番のプラグはかなり外しやすく焼けぐあいも1.4番と違う



オイルプレッシャースイッチはシリンダ後方にある。回転は2,000ぐらいである。フラットなトルクはこの回転で4.8m-kgと強力なものである。

落とす気になればトップで30km/hでも走れ、40km/hぐらいだとそのままアクセルを開けて公道で十分使えるぐらいの加速を示す。残念ながら、最高速の200km/hという数字には挑戦しなかったが、160km/hまではそのままいとも簡単にもって行く。

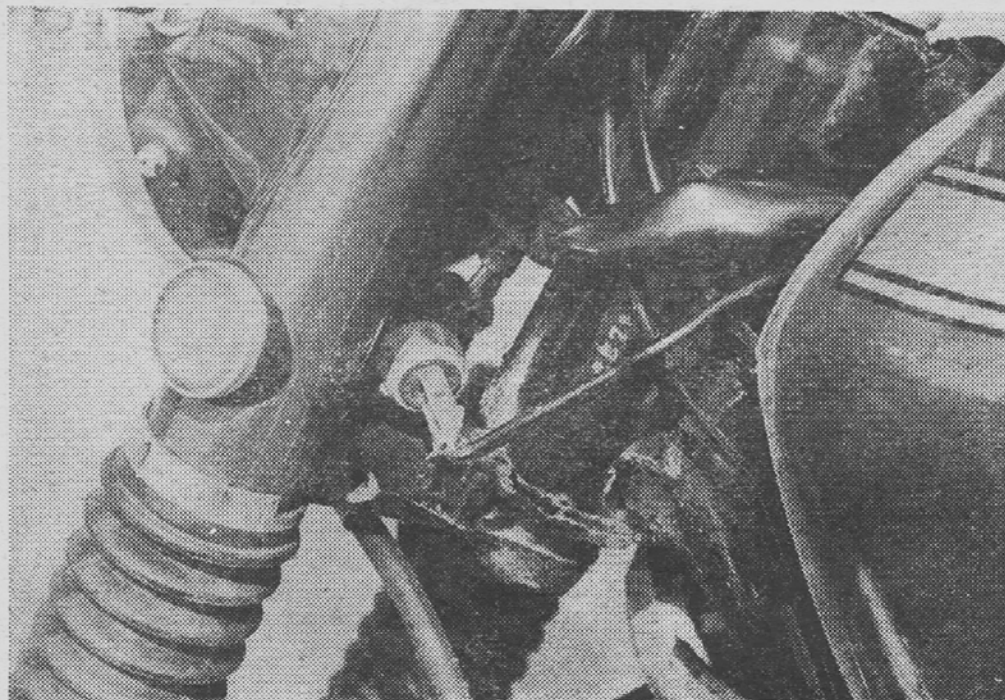
加速をすると、3点メタル支持のカムシャフトの回転音のような、キューという音が聞こえる。タコメーターがちょうど5,000rpmを示すと、それまでなめらかだったエ



非常に残念だったのは、多くのマニアに乗せてくれといわれたことであるが、これは心を鬼にして断った、どうかさっしてくださいこれは私の点数かせぎ？かな。私も立場が逆なら、なんだこのケチと思っただろう。

■FOURに乗っていると、まだ珍しいためマニアが集まってくる。中には、わざわざUターンして戻ってくる人もいる。なにに興味を示したかという点、排気音である。そしてほとんどの人がガツカリしていた。意見を総合すると、4気筒の迫力がないという。おそらく、イギリス系の大排気量車の音になれてしまっているからだろう。■次に興味を示すところ、それはフロントブレイキで、これはただ「すごいなアー」という。デザインについては、ほとんどがよいといっていたが、中には、あまりまとまり過ぎていて、メカニカルな味がないという。よく聞いてみると、構造的なものでなく、仕上げの点についてである。

フロントデ
メガフォン
など いや
の量感を与



フロントブレーキスイッチは4輪と同じものだ。また12V 50/40W というヘッドランプは、反射鏡とレンズが一体式のシールドビーム式を採用しているため、ポジションランプは残念ながらない。

ンジンからバイブレーションが出る。それもハンドルバーに感じ、特に右のバックミラーは振れて見えなくなる。6,000rpm になると、ハンドルはやや弱くなり、ステップに移ってくる。そして7,000で消えてしまうが、この点も、他の車のバイブレーションと比べたら、問題にならないぐらいのものだ。5,000rpm というトルクは6m-kg弱、5,500あたりで6を越え、最大出力時の8,000rpm あたりで6に戻るというフラットさだ。

GPレーサーの血を引く

冒頭に2気筒のように乗れるわけがない。と記したがこれは操縦性が劣る、という意味が多分にあった。具体的にいうと、峠道などカーブの多い所では、CBをバンクさせるのにさぞ苦労するであろうということだが、これはまったく期待外れだったのだ。

人からCB750は良い操縦性をしている。といわれても、車の堂々としたスタイルを見ては、本当かなア、とうたがいたくなる人もいるだろうし、私もそのひとりであった。だが、CB750は「すなお」のひと言につきるまったくクセがない車なのである。

タイヤは前後ともダンロップ製で、リヤはK87というタイプ、これはK70と比べると、パターン溝が約40%ぐらい浅く、左右のパターンは対象になっている。このふたつは、特に200km/h という速度でも直進性に留意した結果だという。

また、一番外側のブロックは平らで、これはバンク時のグリップ性を高くするためだ。このため、コーナリングもまったく安心して行なえる。サスペンションは前後ともやや固めであるが、これは好みの範疇だ。ただ、ク

イヤとのからみあいもあるのだろうが、アスファルトの継ぎ目などを、車重のわりに敏感にひろうのはおもしろいことだ。

フロントは油圧式のディスクブレーキで、油を入れるマスターシリンダとはレバーホルダーと一体式になっている。操作感はドラム式とだいぶ違い、操作力を必要とする。そのため、感覚的には効かないようだ。

事実、50km/h ぐらいで走行中、フロントをロックさせるには相当の握力がある。ロックしているブレーキは効いていない。とよくいうが、ディスクは、このロック寸前の状態を簡単に作れるようだ。そのため、効いている感じはないが、確実に減速しているのだ。

その他ディスクの長所は、雨と熱に強いといわれている。テストしての感じは、ドラム式ほど微妙なコントロールはできないが、効き味自体には大差ないようだ。油圧のため、4輪車のようなストップスイッチがあり、フロントだけ操作してもストップランプが点灯する。

リヤはロッド式であるが、スイングアームの上下運動がペダルに伝わる、ということはない。高速では安定した性能を示すが、低速では比較的タイヤの接地面積が少ないためロックしやすいようだ。また、ペダル位置は少し高めで、これにはアジャストが欲しいところだ。

その他スイッチ類のレイアウト、灯火類の明るさは十分である。強制開閉式のアクセルグリップはやや重いがこれぐらいの節度があったほうが、安全ということから好ましいようだ。CB750FOURはみかけよりもおとなしい車で、車重のある250クラスの車に乗った経験のある人ならば、誰でも受け入れてくれるだろう。そして、多気筒の大排気量車のもつ味を十分満きつさせてくれること請け合いである。(本誌記者・福島新介)

ホンダドリーム CB75FOUR 採点表

性 格	4気筒エンジンはダテでない。非常に強力でネバリのあるものだ。その端的なこととして、トップギヤからでも簡単にスタートできる。これほどパワフルな車は例がないだろう。
エンジン	出力は67ps/8,000rpmとすばらしく、大きなエンジンから生まれるので余裕がある。ピークをつかまえずらい。ということが裏づけて、チューニングをすれば100ps に達するというから驚き 低速もすばらしく、セカンドは20、サードは30、フォースは40、トップ50km/hで楽に走れる、だいたい2,000rpmでも十分なのだ。そしてアクセルを開ければ十分な加速が得られる。 中速も良好である。4,500rpmだとトップで95km/hぐらいたが、まったく快適で、このまま一生走っていても疲れないのでは、なんていうオーバーな錯覚にとらわれる。 高速はいくらトルクがフラットだとはいっても、8,000rpmに近づくにつれて力強さは増してくる。排気音も6,000rpmあたりから割れてくるようだ。バイブレーションも全般的に少し出る。
変 速 機	音は静かである。走行時にはヘルメットをかぶっていること、タンクを挟んでいることもあり、エンジン音はほとんど聞こえない。加速をすると、カムが回転しているような音が聞こえる。 操作感 機構はCB250、450などと少し異なるが、タッチは同じようなもので軽い。だが、これは好みの問題で個人差があると思うが、まずは申し分がないと思う。 ストロークはチェンジペダルが心持長いので、少し大きい感じもするが、少し走行するとなれるのか、足が鈍感になるのか問題にならないぐらいになる。 確実さは確実である。初め全力加速をすると、セカンドとサードの間で抜けるような感じがあったが、これはスピードに押されて確実にアップしなかったためだとわかった。 レシオはまず申し分ない。勝手なことをいうと、もう1速の計6速があったらと思う。完全なオーバートップのスタイルで入っていたら強馬力だけに高速道路で威力を発揮するだろう。
サスペンション	フロントの固さはどちらかという固めだ。ボトムすることはなかったが、さすが重い車だけあって凹に入ると、タイヤが完全につぶれてリムにガタン、とショックがある。 リヤの固さはフロントよりもさらに固めなもので、ド・カルボン式だ。アブソーパーは完全に凹凸に行っても尻があおるといったことはない。
フレーム	フレームの固さはかなりある。馬力があるのにもかかわらず、剛性不足を全然感じなかった。特にステアリングヘッド回りはガッチリしている感じが強い。 レイアウトは、強馬力に耐えるダブルクレードルタイプで、しかもリヤスイングアームは剛性が秀れている箱型断面をもったものが使用されている。
ライディングポジション	ライディングポジションはゆったりしている。シートが柔らかいため、巾があるにもかかわらずニーグリップは挟みやすい。ただ、ブレーキペダルが高いことが気になった。
各操作類の使い勝手	各操作類の使い勝手は最高の部類に入る。欲をいえばより親指でフラッシュスイッチを操作しやすいようにしてもらいたい。そのためには、セルボタンをどこかへ移す必要があるだろう。
ハンドリング	高速直進性は2輪であることを考えると良いものだが、車重との兼ねあいもあり一既にはほめるわけにいかず、逆に味がない。ということもできる。 コーナリングは80km/h以下ならニュートラルであるが、それ以上になると立ちが強くなる。まず、法定スピードなら、ねらった所を完全に抜けられるすなおさをもっている。 コーナーでの切り返しも良好であるが、車重があるため250ccクラスのように、ヒラリ、ヒラリという感じはないが、不安なく行なえることは確かである。
ブレーキ	的確さは申し分ない。このあたりはGPマシンの経験がものをいっているのだろう。とくに、タイヤとフレーム、フレーム寸法のかねあいから生まれるバランスはすばらしい。 フィーリングはフロントがディスクであるだけに独特のものである。自己喰付き作用がないので、かなり操作力を必要とするが、これが効かない。という錯覚を生む原因のようだ。 制動力は今までの常識からすれば満足すべきものである。好みの問題であるが、フロントにオプションで強力なドラムブレーキを出せば、マニアから喜ばれるような感じもする。 信頼感はディスクのため機構が複雑であると同時に、なれていないためもし転倒したら、もしオイルが漏り出したらなど考えるとキリがない。第1派手な転倒をしたら乗手がこわれてしまう。

HONDA DREAM CB750 FOUR

ホンダの技術のすべてとこれからのオートバイの理想とを注いだ超高性能車。ハイウエイをいかに安全に快適に走れるかを、いっぽう低速時のフレキシビリティをも徹底的に追求。たんなる高性能車の域をこえた、これは世界のオートバイの代表車です。

OHC 4 Cylinder 4 Carbs 67ps 0→400m 12.4Sec. 5 Speed Gearbox Front Disc Brake

フルダブルクレードルフレーム ■ ドライサンプ潤滑方式 ■ 専用高速タイヤ ■ 車体色=キャンディルビーレッド・キャンディブルーグリーン

¥385,000



昭和二十七年九月三十日第三種郵便物認可
昭和四十四年十月一日発行(毎月一回一日発行)

八重洲
井出
版人

東京
電話(二七)三六五一(代表)

大阪
電話(三四四)二〇一五

定価二五〇円

