











# オートバイ12

1968 DECEMBER

## '68・東京モーターショー特集

特集/国産人気車種(21車)の“ユーザーに聞く”  
特集/ひと目でわかる一故障原因の決め手とその対策

### ●ドリームCB450(前期)のパーツリスト

|  |   |   |  |   |
|--|---|---|--|---|
|   | =====   |   | =====  |   |
| =====  |  | =====   |  | =====   |
|  | =====   |  | =====  |  |
| =====  |  | =====   |  | =====   |

第三十四巻 第十二号

昭和二十八年十一月二十四日第二種郵便物認可  
昭和三十三年十二月一日発行(毎月一回一日発行)

〔本号に〕 特価二八〇円

オプションで楽しさ・実用性がアップ!  
グンとワイドに楽しめる車です



### ハンティング・釣りに

- ガンホルダー ●センターバッグ
- シェルパキャリア (大型でたくさんの荷物が積める構造)
- ノビータイヤ (大きなパターンの悪路用タイヤ)
- ★その他、ヘッドライトプロテクターもあります



### ゴルフに

- センターバッグ
- スペシャルサイドキャリア (ハーフトセットのクラブがOK)

### 配達に

- ウインドシールド
- スペシャルサイドキャリア (長くて重い荷物もラク)
- サイドスタンド
- レッグシールド



### 雪道に

- ウインドシールド ●大型サイドバッグ
- レッグシールド
- スノータイヤ (スリップを防ぎ凍結した路面でも安全)

〈スーパートルク〉の切換えはレバーひとつで簡単。普通の道はH(ハイレシオ3段)で快適。カブの便利さそのままです。急坂や悪路ではL(ローレシオ3段)に。豪快な駆動力でバリバリ走りエンジンブレーキも強力。走る道を選びません。パー付アップハンドル、エンジンプロテクターの装備など悪路への対策も万全。大きな荷台は荷物の運搬がラクです。

二輪車初! 副変速機〈スーパートルク〉採用!

**ホンダ CT50** 新発売

¥65,000

- 49cc●4.8馬力●最高時速70km●登坂力18度●燃費90km/ℓ (公式テスト値)
- 自動遠心リターン式3段変速



# 第15回東京モーターショー特集

第15回東京モーターショーは、10月26日から11月11日までの17日間にわたって、東京・晴海の特設会場で開催された。二輪車部門では富士重工がぬけて、新たにランプレッタが登場した。出品台数は153台、78車種で、新型車18車種がファンの注目を集めた。



世界最大の排気量を誇る2ストローク SUZUKI

# T500



- 総排気量…492cc
  - 最高速度…180km/h
  - 最大トルク…5.5kg·m/6,000r.p.m.
  - 最高出力…47ps/6,500r.p.m.
  - 変速機…5段リターン式
  - 登坂能力(sinθ)…0.391
  - 圧縮比…6.5
  - 始動方式…キック式
- 現金正価 ¥268,000



豪快なパワー・ハイウェイの王者



ターは、T.T.レース初の日の丸をマン島の空にあげた伊藤光夫選手



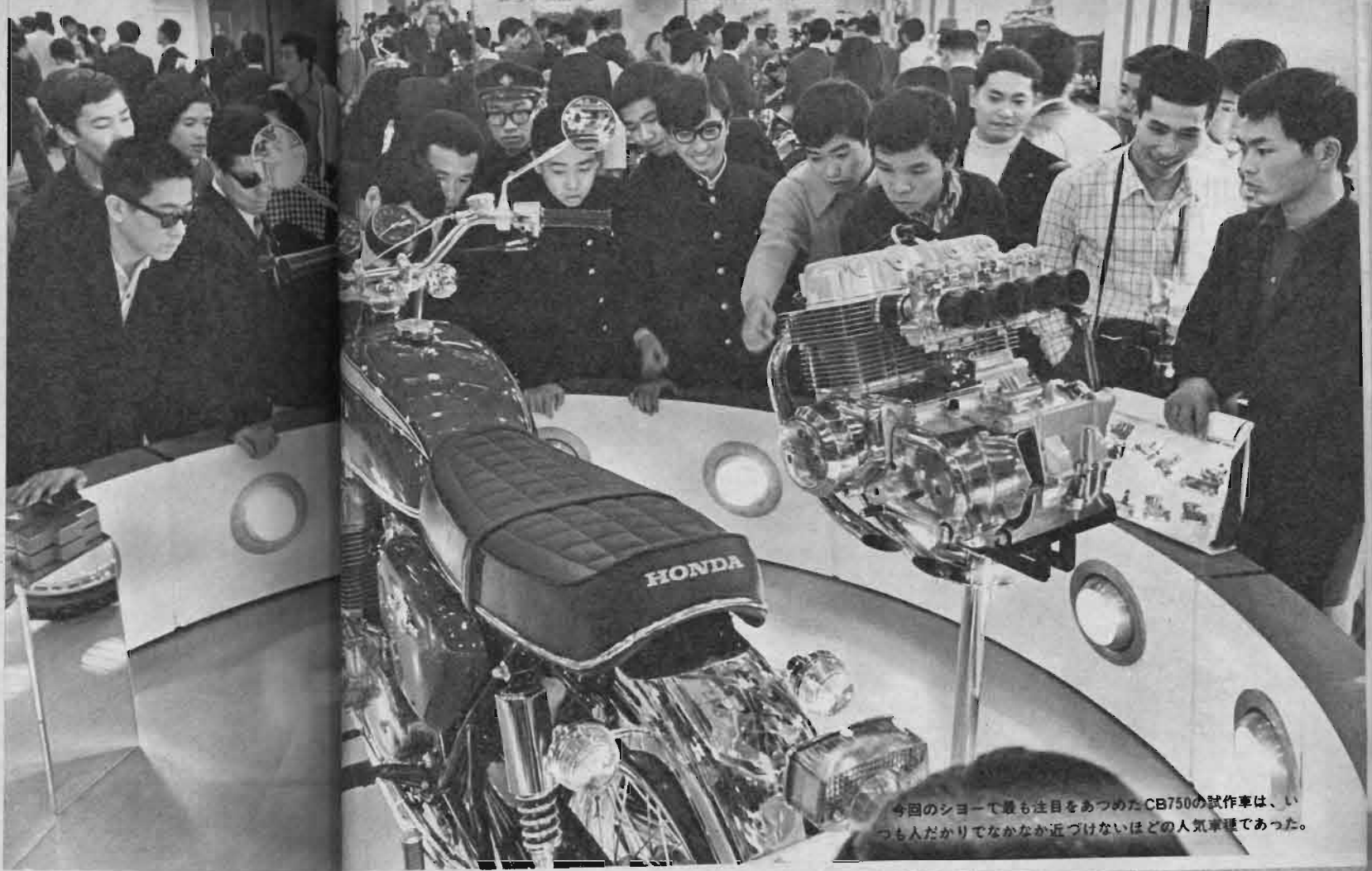
'68・東京モーターショー特集



各種のツーリング装備をつけたツーリング車のコーナーは、ユニークな展示で特色をだしていた。



モータースポーツ界では、モトクロスが静かなブームをよんでいるのを反映してか、モトクロス車や、モトクロス用の改造相談コーナーがにぎわった。



今回のショーで最も注目をあつめたCB750の試作車は、いつも人だかりでなかなか近づけないほどの人気車種であった。



二輪車館ではコマの半分を展示コーナーとして、あとの半分はじかに車を手にとって見られるようになっていた。このコーナーは特に若い人に好評であった。

日曜日のショー会場は人、人、人のうぶ。  
年々のびてゆくモーターゼーションの動きが  
ショーの入場人員に示されている。



ヘルメットをかぶって!

二輪車館の空間を利用して、各メーカーのカラーポスターが展示されたのも、15回ショーの新しい試みの一つであった。

めぐり合いの場所を中心に、白、赤、青などカラフルな椅子が配置され、入場者にとってショー見物の疲れを休める休憩場が新しく作られた。



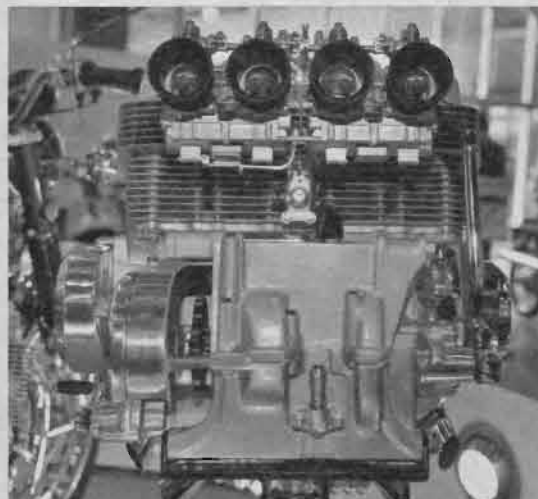
ショーに展示された

# ニューモデル各車の紹介

## 並列四気筒 ディスクブレーキ



15回ショーのハイライト、CB 750の偉容は見る人の目をそばだせた。



並列ならへられた四つのシリンダは、一見中央のカムチェーンを環にして二つのシリンダ・ブロックに分割された感じ。ヘッドの幅約43cm、クランクケース幅53.4cm。



右側にキック、その前がクラッチ、左側にドライブ・スプロケットがみえる。チェーンジ、ベダルも左側にある。クランク・ケースは上下分割式。



ディスク・ブレーキ！ 4輪車館で注目を浴びたホンダ1300もやはりディスクである。どんなブレーキングを發揮するか、興味あるところである。作動はもちろん油圧。



左が240km/hスケールのスピード・メーター、右が11000rpmスケールのタコメーター、レッドゾーン8500~9300rpm。スピードメーターにはトリップ・メーターもついている。



左右二本ずつ分配された計4本のマフラーは、ホンダのGPレーサーのように後方でやや上向きになり、かつ上下に配列されている。横からみるとメガホンに似ているが、消音の配慮は充分されているのだろう。



並列4気筒とはいえ意外とコンパクトにまとめられている、シリンダクランクケースの左右幅はそう気にならないほどだ。写真で左のバックミラーのステーの付け根にあるのがディスクブレーキのマスターシリンダ。

ついに来た！ という感じの七五〇の登場である。四気筒は予想どおりであるが、前輪ディスク・ブレーキには誰もびびりたものではなからうか。待望の車がベールをぬいだのはいいが、簡単な仕様説明板もなく、係員に聞いてもノーコメント、外観からわかる範囲で推測して述べてみよう。

カムシャフトは一本のシングルロッドで、中央のチェンによって駆動される。四気筒はGPレーサーと同じく並列に配置され、やや前傾している(約10度)。もちろん自然空冷である。潤滑方式はドライサンプ式、これもGPレーサーやN360と同じである。

このエンジンはどのくらいの馬力を発生するだろうか。総排気量さえわからないので、リッター当り馬力から推測してみよう。リッター当り一〇〇馬力が一つの壁で、この前後5%の誤差が一応の目安(プラスの方の可能性は薄い)。マイナスの方はさらに5%、つまりマイナス10%とみれば大きくは間違わないだろう。したがって、七五〇ccフルサイズとすれば、七五馬力からマイナス10%ぐらいまでの間、ということである。クランクシャフトに発生した動力はシャフトの中央からクラッチに伝達されるが、この伝達方式がチェンかギヤかは議論のわかれるところ。また、クラッチが乾式か湿式かも

問題となるところである。変速機は、常時噛合式は当然として、4段か5段か。6段というのはちよつと考えられない。変速機を経た回転力はギヤボックスの左側から取り出されチェンにより後輪に伝達される。

さてフレームであるが、完全なダブルクレードル。太目のパイプはガッツリと四気筒エンジンを抱きこんで、剛性は充分とみた。

四気筒にもまして注目されるのは、前輪ブレーキがディスク式であること。強力な制動力を發揮することから、新幹線や四輪のスポーツ車に採用されているものだが、この七五〇に装着されることを誰が想像したであろうか。ディスク径は約30cm。作動はもちろん油圧。油圧ブレーキに必要なマスターシリンダは、ハンドル右側、前ブレーキレバーの付け根に置かれている。後輪ブレーキはシングルカムのドラム式である。

ハンドルは一般的なアップハンドル、フリクションのダンパーはついてないが、オイルダンパーがつけられている。メーターはセパレートで、タコメーターは一万一千回転スケール。スピードメーターは二四〇km/hまでで、トリップメーター付である。タイヤは前が三・二五—一九、後四・〇〇—一八のダンロップ製が装着されているが、発売の時点でこのままかどうかはわからない。

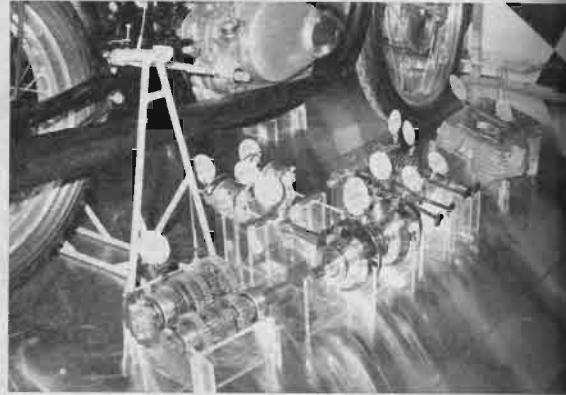
来春には発表・発売されるらしい。

# CB350のロードレーサー

# CB450のスクランブラー・タイプ

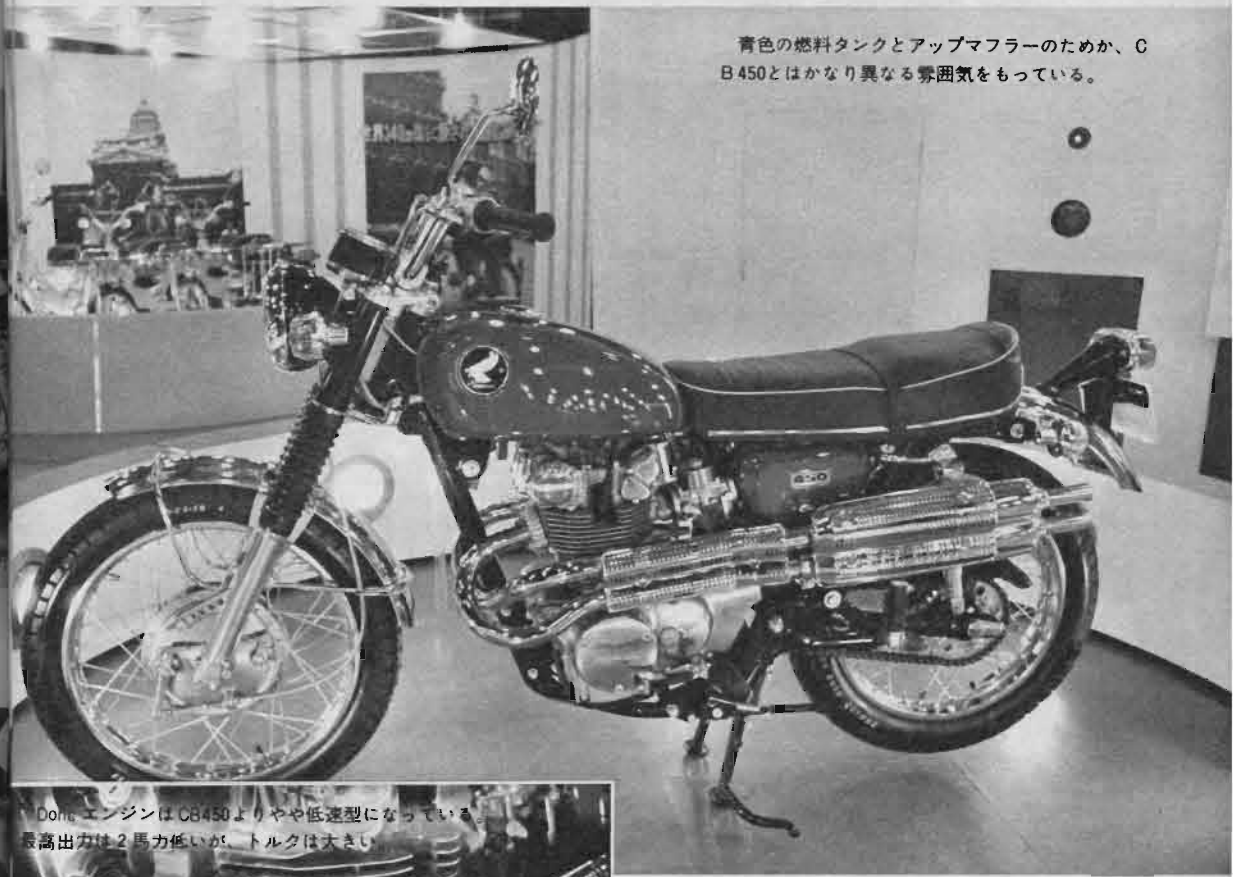


CB350をベースにしているとはいえ、「よりパワーを、よりスピードを！」の要求にこたえて、あらゆるところにチューニングされたパーツが組みこまれている。



5段クローズ・ミッション、軽量加工されたクランクシャフト(2万円)とピストン関係、高速用のバルブとスプリング、ポート研磨されたシリンダヘッド(6千円)……来春発売される。

アマチュアのロードレースで現れたCB77、72にかわって、来年からこのCB350や250が登場する日も間近。



青色の燃料タンクとアップマフラーのためか、CB450とはかなり異なる雰囲気をもっている。



DohcエンジンはCB450よりやや低速型になっている。最高出力は2馬力低い、トルクは大きい。

CB450のスクランブラー・タイプとして既に海外市場に出まわっているもので、参考出品として展示された。他のCB-CLの関係と同じように、CB450をベースに、エンジン、マフラー、タイヤ、燃料タンクなどを変更して、不整地での走行に適應させたものである。

Dohcが発揮する最高出力は四三馬力、CB450の四五馬力/九〇〇〇回転より二馬力低いが、最大トルクは四・〇kg-m/七〇〇〇回転でCBより〇・一二kg-m大きい。変速は5段、変速比もCBと同じだが、二次減速比は多少異なるだろう。最高速は五km/h低い一七五km/h。2本のマフラーは他のCLモデルと同じく左側の高位位置にまとめられ、もちろんハンドルもブリッジ付である。燃料タンクは、形状的にはCB450に似ているが、CBのようにメッキのサイド・パネルはなく、明るいブルー塗装仕上げであり、丸と容量も少ない。タイヤは前3・25-19後3・50-18のユニバーサル・タイプのパターンをもつ、かなり踏面積の大きいものである。国内発売は未定とのことだが、来春あたり市販されるかもしれない。

ホンダのチューニング・ショップとして、RSCヘレーシング・サービス・クラブというものが鈴鹿サーキットにある。そこでチューニングアップしたCB350がCS90とともに展示された。CB350のロードレーサーは初お目見得である。

もちろんエンジンはCB350の直立2気筒三二五ccをベースとしてはいるが、ピストンをはじめクランクシャフトにいたるまで、パワーアップのための加工が施されたものが組込まれている。フルチューニングした場合の性能は、まだテストが終わっていないので未発表であるが、CB77の場合、二八五PS/九〇〇〇回転→三四PS/一〇〇〇〇回転となつているから、これで推定すると三六PS/一〇五〇〇回転は四一〜四二PSくらいにはアップするだろう。

エンジンのほかクローズ・レシオの5段ミッションをはじめとする伝動関係、ブレーキやタイヤの足まわり、ハンドルなどの操向装置、レーサーシートおよびタンクなど、CB350、CB250を完全ロードレーサーに生れかわらせるキットパーツは来春二月頃売り出されるという。なお、完全チューニングするのに要する費用は約二十五万円である。

ドリム  
CYB350  
(ロードレーサー)  
三三三三



アップマフラーのプロテクターは、CL250や350とは異なりメッキ仕上げである。

# 市販が予想されるR1の発展モデル

# 30%性能アップのCS90レーサー



R3として年内市販が予定される輸出仕様のグランプリ350。R1と比べると外観上かなり異なった印象である。



↑ボーン・フレームはレーシング・タンクやダウンハンドルとマッチして、いかにも走りそうなスタイリングを生みだしている。

輸出仕様車の展示であるが、これは国内市販のR1をベースとしたもので、R1にかわりR3として国内販売が予定されている。輸出用にはR1を改良したR2もあつたが国内には出されなかつたので、実際にはR1から一足とびにR3として市販されるわけである。R1と比べると、タンクをはじめタックロールのシート、マフラー、コンピメーターはセパレートになり、外観的にはかなり異なっているが、六一×五九・六mm三四八ccツインキャブ式5ポート（R1は5月から5ポートに改良）・オートルーブツインは従来とかわりない。

したがって三六馬力/七千回転の出力、三・八kg/m/六千五百回転のトルクも変わりなく、5段変速機を介しての最高速度も173km/hとかわりない。なお同じく輸出仕様のこれをベースに、セミアップマフラーにエンジン保護板、大スポケットを装備した不整地用の、グランプリスクランプラー350も出展されたが、国内販売予定はないというものの、いつの日か出される公算は濃厚。

R3として国内市販の際は価格は据置きとすることで、R1と同値の二十二万八千円ということになるか。

ヤマハグランプリ350  
三四八cc（輸出仕様）

三年前から活動を続けているRSCレーシング・サービス・クラブが、おそらく発足当時から手がけていると思われるので、CS90はニューモデルとはいえない。しかし、ショーで一般公開されたのは、今回が初めて。あのおとしな感じのCS90が、チューニング次第でこのような精悍なロードレーサーに変わらうるよい見本として、あえてニューモデルの欄に振り上げてみた。

CS90のOHV単気筒エンジンに、圧縮比を高め、吸排気系を高速度にし、ピストンやクランクシャフトを軽量化するなどのためのレーシング・キットパーツを正しく組みこむと、最高出力は三馬力アップするという。

これに加えて、ミッションを5段のクローズドタイプにし、クラッチを強化するなど伝動系を高出力エンジンに適合させ、さらにアルミリムやレーシングタイヤを採用するなど重量軽減や足まわりの強化をはかり、空気抵抗を減少させるためのカウリングを装着すれば130km/hの最高速をマークできる。フルチューンすれば十万円かかるが、自分の車がこれだけの可能性を秘めていることを知るのには、

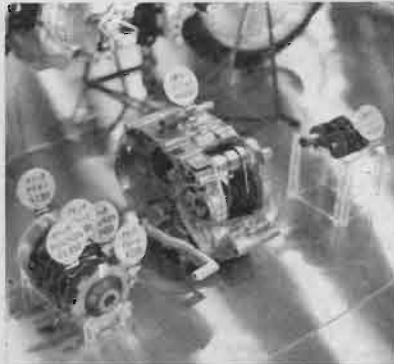
ベンリイCS90  
（ロードレーサー）  
八九・六cc



グランプリ350をベースに、アップマフラー、ダウンハンドルを装備して不整地用としたグランプリスクランプラー350。タイヤは標準車と同じく前三〇〇ー八後三三〇ー八であるが、バッテリーは独自のもの。



レーサー・ハンドルは、クローズドサーキットのレース専用車でなければ取付けられない。タコメーターは14,000rpmスケール。



従来の4段クローズミッション（右端）9千円、5段クローズミッションは最近開発されたので割高、18,200円。クラッチもレーシング・キットパーツが用意されている。



キャブはちょっと横向きに取付けられている。ライディング・ポジションの関係からフットレスト及びチェンジ・ペダルはずっと後輪寄りになり、そのためチェンジ作動は長いロッドで伝達される。



## '68東京モーターショー特集



スピードメータは160km/h、タコメータは1万回転スケールのものを装備。

この辺のプロポーションはDT1とそっくり  
なお、ハンドルダンパーは装備されていない



# 行動的な 125トレール

ヤマハトレール 125  
AT1 123cc

エンジンまわりといい、フレームといい、前後足まわり、メーターならびに燃料タンクまわりすべてがDT1と同じデザインで統一され、まさにDT1の弟分というにふさわしいトレール・モデルである。

価格は現金正価14万5千円と発表され、年内の市販は無理で、来年3月頃らしい。

アルミシリンダの単気筒エンジンは5（ファイブ）ポート方式でDT1の手法を用い、最高出力は毎分7000回転で11.5馬力、最大トルクは6000回転のとき1.17kg-mとかならずしも大出力・大トルクというわけではないが車の性格から低速での性能はかなり期待してよかろう。

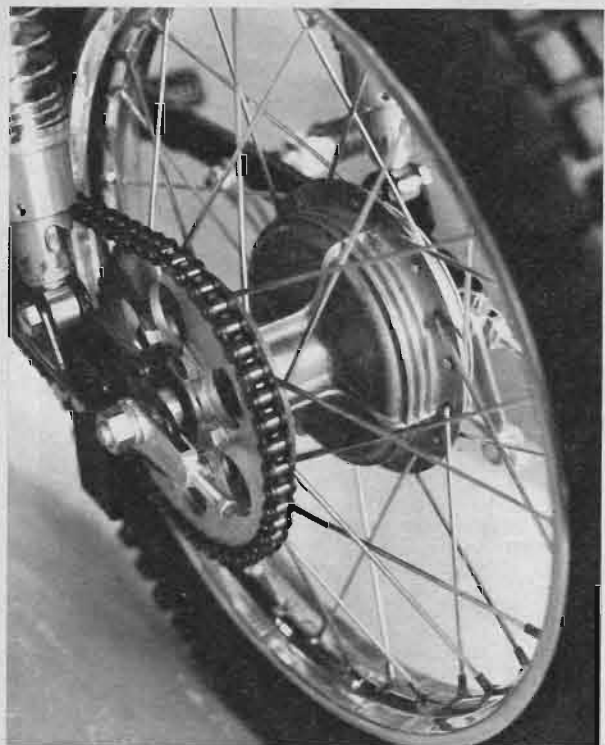
変速はストップ式の5段、各段のギヤおよび一次、二次減速比は公表されていないが、最高速は110km/hとなっていた。

なお、DT1と同様に各種の実戦的チューニングパーツも用意されるという。キットパーツ装備のサンプル車も出品されていた。

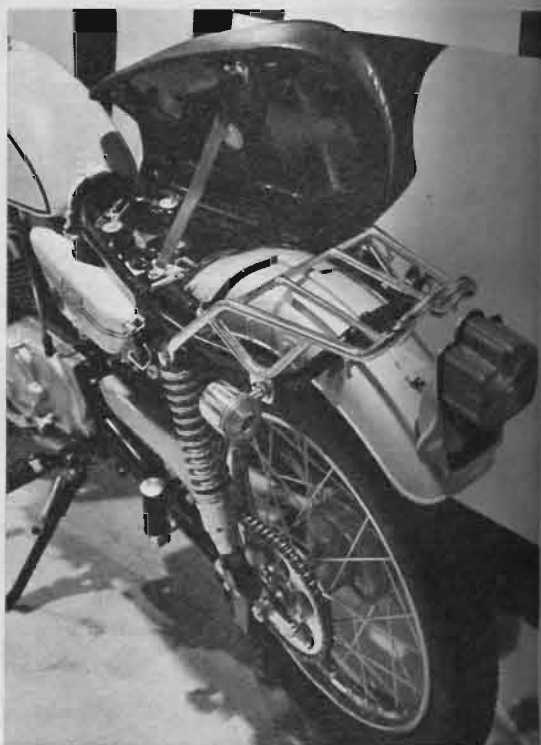
ニューモデル



燃料タンクもDT1と全く同じデザイン。



リヤハブは、ブレーキドラムを右側にもつ片ハブと呼ばれるもの。リヤスプロケットは45Tが装着されている。



シートはDT1同様に横開き式。リアクッション・ユニットはDT1と共通のものを用い、コイルスプリングは、AT1の車体に合わせてばね常数を変えている。



一見すると250のDT1と間違えほどその構成はよく似ている。セリアーニ・タイプの前フォークはストロークが145mmあり、調節はやはりエアで行なえるが、調整方法はピンを押すだけのDT1式とは異なりビスをまわす方式。前タイヤ3.00後3.25-18のダンロップタイヤを装着。

アルミシリンダの単気筒は56×50mm 123ccでDT1と同じ手法の5ポート式としている。7000回転のとき11.5馬力。もちろん分離給油式。ミッションはリターン式の5段。最高110km/hをマークする。

# パイプフレームの90ツイン



ダウンマフラーが国内向け、アップマフラー、ブリッジハンドルが輸出仕様。89ccのエンジンは両仕様とも変りはないが、車体関係は全長1815mm、全巾735mm、全高1065mm、車重89kgの国内仕様に対し、輸出仕様は、全巾770、全高1000mm、車重91kgと多少異なる。新タイプの水涵型燃料タンクは容量75ℓ、タイヤは前後とも2.50-18-4 P.R.

# ヤマハ180のモデルチェンジ

ダイヤモンド型フレームを用い118kg軽量のCS1-Eの外装を変更し、市販されるCS2-E型。



ヤマハスポーツ180 CS2-E 一八〇cc

CS1-Eにかわるモデルで12月から市販に移される。一見してわかるように大きな変更点は、燃料タンクを白フチ取りのテアードロップ(Tear drop)と称する水滴形状のものにし、ランプハウス組込みの速度計をセパレートのコメーター装備としていた。このほかフラッシュャーランプの大型化、タックロールのシート、サイドカパーに2本の白線を引いたものとして、外観的にはかなり変更されている。

すでに今年に入って5ポートを採用しているオートループ付ピストンバルブ式ツインはほとんどかわりなく、50



輸出仕様として展示されたCS2-Eスクランブラーは、アップマフラー、エンジン保護板、ブリッジハンドル、前タイヤを

×46mmの180ccであるが、21馬力の最大出力時のピーク回転は五百回転低い七千五百回転となっている。またトルクは0.5kg/mアップされて2.05kg/m/毎分七千回転となっている。5段リターン式変速機を用いてのゼロヨン加速一六・三秒、140km/hの性能はかわらない。価格は従来と同じく十六万九千円。

なお、これをベースにしてアップマフラー、エンジン保護板、ブリッジ付ハンドルを装備したCS2-Eスクランブラーも出展されたが、これはあくまでも輸出仕様のもので、国内販売は予定されていない。



ツインキャブ装備のピストンバルブ式2ストロークツインは実質的には若干改良されているようであるが、性能的には

ヤマハスポーツ90 H S1型 八九cc

三五〇R1から一二五AS1までのヤマハスポーツシリーズに、新たに九〇ccのHS1が加わった。5ポート、ツインエンジンは、兄貴分のCS2E、AS1などと同様、ダイヤモンド型パイプフレームに載せられ、最高出力も、同じ九〇ccツインのAT90の八馬力から、一〇・五馬力/八千回転と大巾にアップされ、スポーツ車らしい精悍な印象を強めている。

またこのショーで新しい新にしたグランプリ350、180CS2Eとこの90HS1は、シートや水滴型のガソリントラックなど、デザイン面でも統一され、新たなヤマハスポーツシリーズが形造られた。価格八万七千円。なおダウンマフラーの国内向け車に対し、アップマフラー、ブリッジハンドル装備の輸出仕様車も何台か出展されていた。まもなく発売される模様。



エンジンは圧縮比を7.5対1ととり、出力もAT90の8馬力から10.5馬力とアップ、新装備の5段リターン式変速機は110km/hと最高速を10km/hのばしている。また、エアクリーナも左右別体のものとなった。始動はプライマリ機構のキック式。



ランプハウスから分離された、HS1のスピードメーター。

# スズキ・Tシリーズの350cc級

# 別体メーター装備のH3C

来春には国内市販が予想されるスズキの350cc級とはいえ、輸出専用の305cc級をベースにボアアップしたもので、装備・性能とも本格スポーツとして期待される。セパレートメーター、ブリッジ付ハンドル、シート、タンクなどニューT250と同じ装いであるが、タイヤは前3.00-18、後3.25-18。



現段階では輸出仕様であるが、来春には国内販売の意思をもって、その暁にはTシリーズの250と500の間を埋めるものとして期待がもてる。ちょうど今回のショーで新しくお目見得したT250とそっくりというより、その拡大モデルともみられるもので、分離給油を盛り込んだパラツインは三五馬力/毎分八〇〇回転の出力と三・三kg/m/毎分七五〇〇回転のトルク性能をもつ。また6段変速機を用いての最高速度は一七〇km/hと公表されている。セパレートの回転計と速度計を装備。車重一五六kg。エンジン寸法はもとより発売時期や価格も目下のところ明らかでない。

スズキT 350 三二五cc



ヘッドランプとは別体のセパレートメーターはニューT250と同じものを装備。



90 H3をベースに、トレール仕様を施し、ヤマハトレールシリーズの中堅としてH3Cが発売されたのが今年の六月。今回このH3Cに新たに、ランプハウスから分離した一四〇km/hスケールの別体メーター、前後のメッキフェンダーを装備したH3Cデラックスが展示された。メーター、フェンダー以外の外観は、すべてH3Cと同様で、全長、全巾、車重など寸法的にも全く変りはない。もちろん、九五km/hの最高速、八・〇PS/七〇〇〇回転の出力など性能面でも変化はない。価格は七万九千円とH3Cに比べ二千円の高となっている。ショー後、まもなく市販される模様。

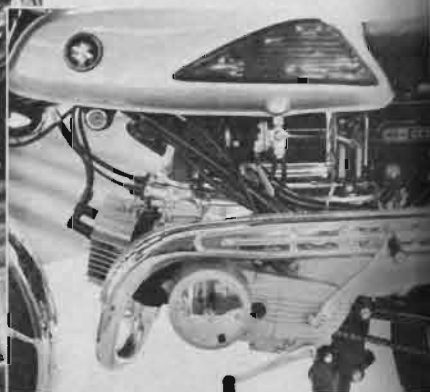
ヤマハトレール90  
H3C型デラックス  
八九・六cc

ブリッジ付ワイドハンドル、アップマフラーをはじめ、ロータリー式の4段、プライマリーキックなど外観的にも、機構的にもトレール車らしい装備である。他にエンジンガード、黒つや消しのアップマフラーなどオプションパーツも多く用意されている。

H3Cとの違いがひと目でわかる、ランプハウスから分離したスピードメーター。140km/hスケールで、パイロットランプは左がニュートラル、右がフラッシャーのもの。



混合気の吸入は上方から下方へ導かれるダウンドラフト式でツインキャブを装備。シリンダヘッドのフィン十字タテ型で冷却効果は十分。



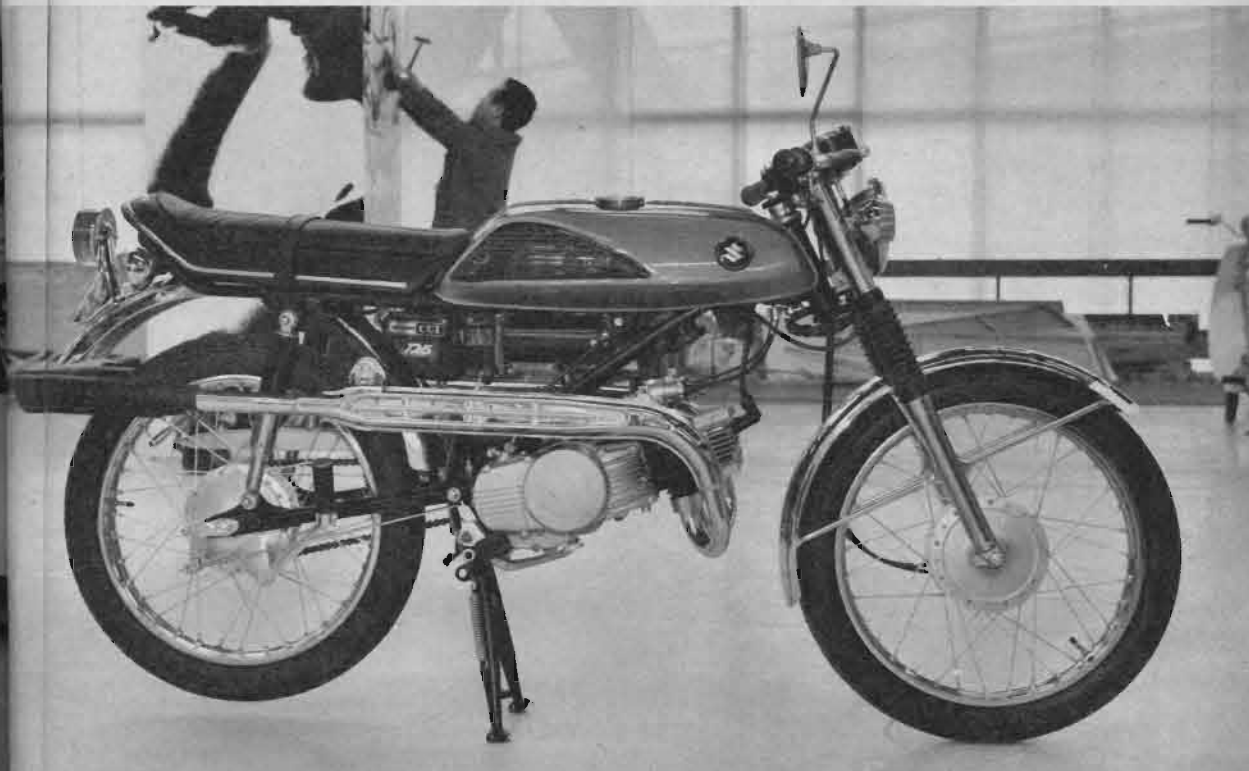
7ℓ入りの燃料タンク下にエアクリナーがあり、シート下に1.4ℓ入りの潤滑用オイルタンクがある。ダイヤフラム式燃料コック付でメインスイッチは燃料タンク前方下にあるキックラックは左側にある。



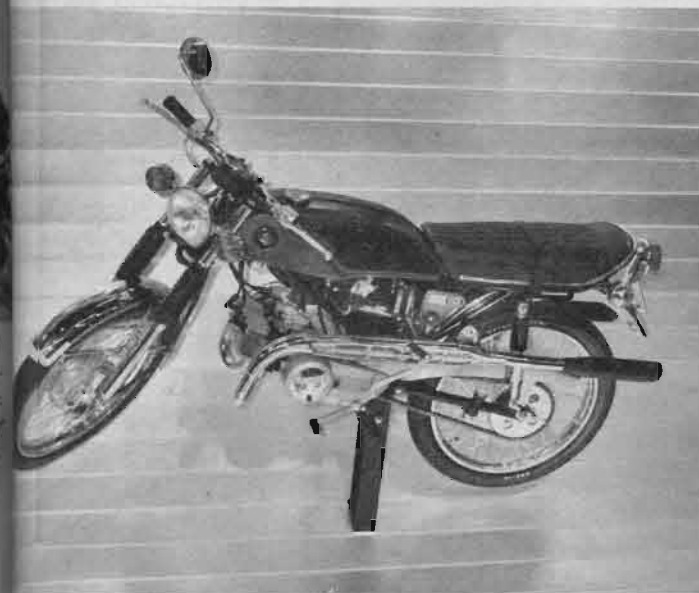
特にヘッドランプハウスのしきものはないヘッドランプは薄形。125はメーターはセパレート型で、左が140km/hスケールの速度計でニュートラルとウインカーのパイロットランプ付。右が11,000回転スケール(9000よりレッドゾーン)の回転計でハイビームのパイロットランプ付。

左右にアップしたマフラーは後方までのび末端は黒塗りのカバーを付けてデザイン効果をつけている。タイヤは90が前後とも2.50-18であるが、125は前2.50-18 後2.75-18。

# ツインエンジンの新型90と125



よりレーサーに近い市販モデルを旨としたといわれるウルフ125とウルフ90(写真上が125で下が90)。三角形のトリオフォームに水平並列のツインエンジンを配して、多分に夢の革新的なムードを打ち出している。

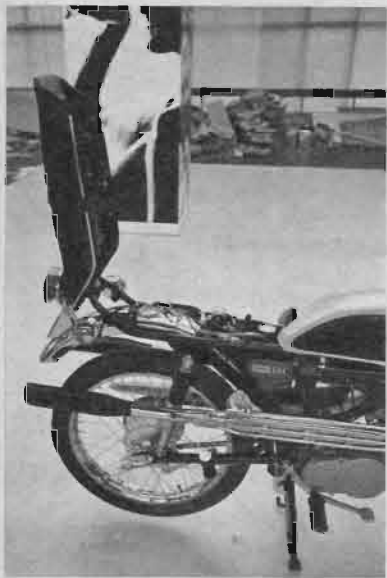


機構・構成とも全く同一手法でつくられた125と90の非常にユニークなニューモデルである。まずその構成からトリオフォームと称する三角形のパイプフレームに、これまた極端に細身の長い燃料タンクとシートに一文字ハンドルを配し、水平よりやや上向きにツインエンジンから左右にアップさせたマフラーが後方までのびている——夢の革新的なスタイルである。エンジンはダウンドラフト給気のピストンバルブ式CCI潤滑で、出力は

一五馬力/八五〇〇回転(90は一〇・五馬力/九〇〇〇回転)、5段リターン式変速機を備え、最高速度は一三〇km/h(90は一〇〇km/h)と、トップを行く性能をひきだしている。  
ウルフ90は十二月中旬から発売され価格は八万六千円。125は目下のところ不明。なお125はセパレートのタコメーター付で、90はメーターのみであるが、オプションとして用意され、両車のレーシングパーツをつくる計画もある。

|     | 内径×行程   | 出力   | トルク  | 最高速度 | 0~200 | 車重          |
|-----|---------|------|------|------|-------|-------------|
| 125 | 15/8500 | 1.38 | 7000 | 130  |       | 102         |
| 90  | 38×39.6 | 10.5 | 9000 | 0.89 | 7000  | 110 11.8 98 |

スズキ ウルフ125 一二四cc・ウルフ90 八九cc



シートは後方開閉式で、シート下には電装品、潤滑オイル注入口がある。



ウルフ90はスピードメーターのみであるがタコメーターもオプションとして用意されている。



# 簡便型の“ミニ”モペット



スズキスーパーミニ 49cc

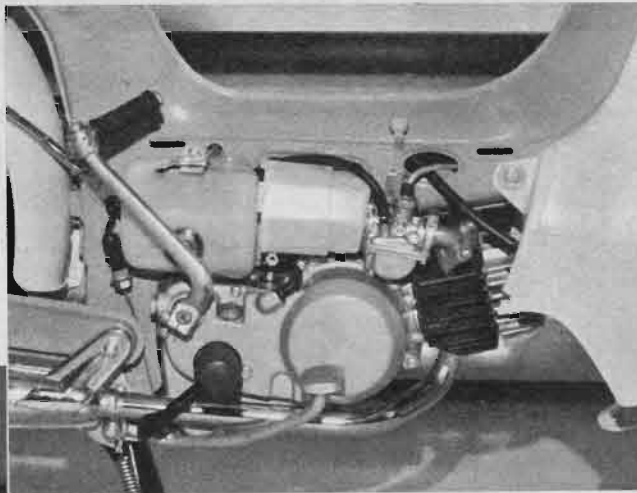
ちよつとベダル付きの無免許車を目的としたようなスタイルであるが、婦人層や初心者用を狙った簡便型モペットで、見るからにソフトな感じの車である。

「気軽に乗れるオシャレな車」として、操作も極度にイージー化されたスーパーミニ。前後にキャリアを備え女性むきのスタイルで

1.8馬力・50km/hと性能もおとなしい。レックシールドと前後フアンダ、サイドカバーにプラスチックを多用している。



性能・スタイルもミニバイクながら、積算計を組込んだ80km/hスケールのメーターを装備。



CCI潤滑のピストンバルブ式2ストローク単気筒はほとんど水平に配され、オイルタンクは右サイドカバー内にある。

前輪緩衝はトーションラバーを用いてゴムの戻り力を利用したトレーリングリンク式でこれは二輪車で初めてのもの。

オーブンの型プレス鋼板に水平よりやや上向きに配された2ストローク単気筒は四一×三七・八mmの49ccで、系統給油のCCI潤滑。クラッチは自動遠心式で、これに組合わせた変速機は後ろがロー、前がトップの2段。しかもトップからでも発進可能な簡便さをモットーに最高速度50km/h、出力一・八馬力/毎分五〇〇回転と

昔の取付けエンジンなみの性能に抑えている。前輪緩衝はトーションラバーを用いたトレーリングリンク式で、リヤはオイルダンパー式、タイヤは前後とも二〇〇—一七吋と細く、車重は45kgと軽く、自転車がわりの扱いができる。十二月中旬から発売され価格は四万八千円。

# 若者むきに外装を変更したT250

従来のT250をベースに若者むきに仕上げたというより、T350と同じ装いである。従来のT250と異なる点は、タンク、シート、サイドカバー、メーター、ヘッドランプ、フェンダなど。なおオイルポンプはT500と同じ手法で、クランクケース右後部の別体ケースにセットされている。

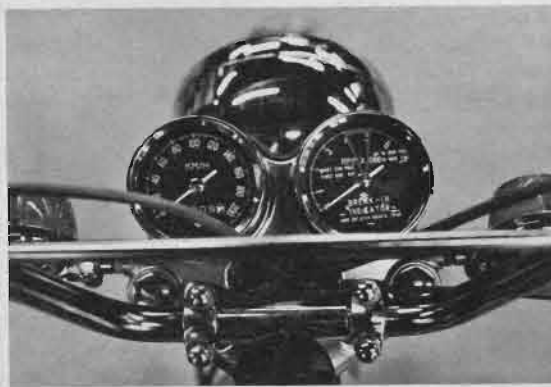


スズキT250 二四七cc

名称は従来と同じくT250であるが、従来のモデルも併販するというから暫定的な呼称と思われる。いわばこのモデルは従来のT250に比べ若者むきに派手に仕上げたといわれるだけあって、セパレートメーター、燃料タンク、シートなどかなり新しい装いをほどこしている。エンジンは従来と同じ54mmスクエアの二四七ccピストンバルブ式であるが、ダイヤフラム式燃料コックを装備。出力三



シートは今はやりのタンクロールのもの。



ドランプハウス、セパレートメーターを装備。左が二〇〇km/hスケールの速度計、右が九〇〇回転スケール(八〇〇からレッドゾーン)の回転計

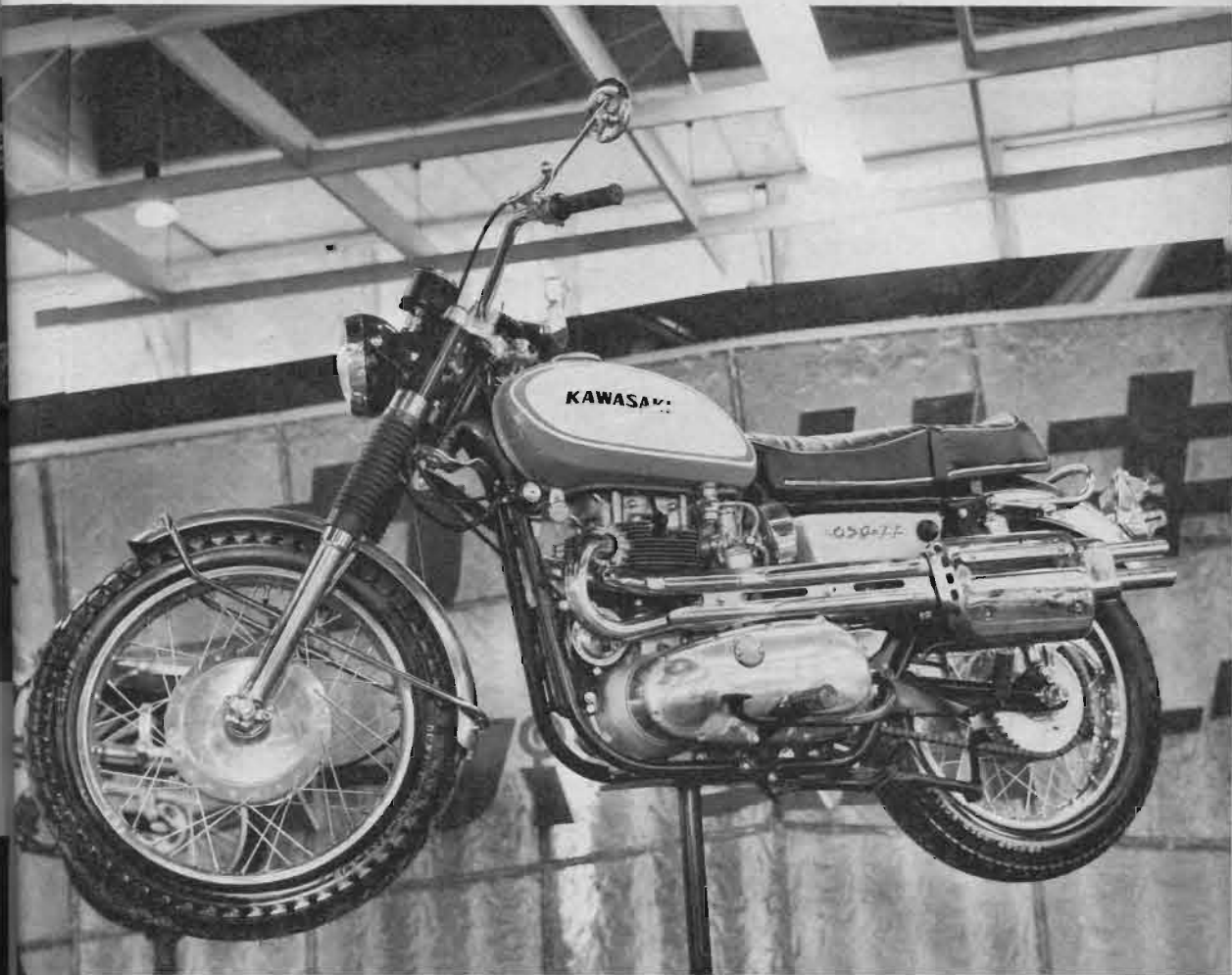
〇・五馬力/毎分八〇〇回転 二・八kg/m/毎分七〇〇回転のトルク、6段リターン式で一六〇km/hと従来と同じであるが、実際に発売されるまでには中味もかなり改良されて性能アップもなされるはずである。なお従来のT250はクランクの一系統潤滑であったが、このモデルはおそらくクランクとシリンドラの二系統潤滑(2cc)と思われる。現在のところ発売時期および価格は不明。

# アメリカ向けに外装変更のA7

# 650 c.c.級の輸出モデル



正面からのスタイルは欧州車の感じになった。



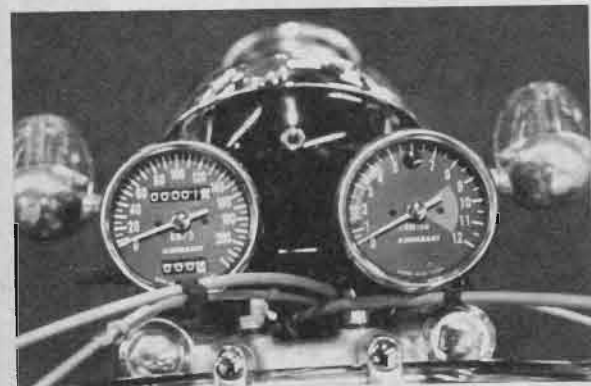
**カワサキ A7**  
スペシャル三三八cc

二五〇cc級で定評のあるA1をベースに発売されたA7はアメリカでもアベンジャールのニックネームで親しまれているが、今回のショーに出展されたA7スペシャルはそのアメリカ市場の要請により外観を一新、加えて若干のパワーアップを施したものである。

外観の主な変更点は、メーターにトリップを付けセパレートにしたこと、タンクマークをニグリップととも廃止してタンク側面に「KAWASAKI」の横文字を入れたこと、折畳みフットレストを固定式にしたこと、リヤフェンダーをロールフェンダーにしたことなどで外観を一新、そのほか塗色ではヘッドライトの色をフロントフォーク、フレーム、リヤクッションカバーを同じ黒色としアクセントを付けている。

一方、エンジン潤滑は従来どおり吸気管にオイルを吐出するスパーリングに手を加えクランク両サイドのベアリングに直接給油する、いわゆるインジェクトループで構造的には全く変更はないが、キャブを二六mmから二八mmにしたことにより四二PS/八〇〇〇rpmとこれまでより一・五馬力アップし、最大トルク四・〇kg・m/七〇〇〇rpmで最速一七七km/hをひき出す。

発売は来年二月（当分の間はA7と併売）価格は未定（据置きか？）である。



セパレートになったメーター。



タンクはツートンになり、ニグリップカバーも廃された。

右側は排気管がなく、タンクのデザインも変わったので、変わった印象を受けるものになった。



現市販国産車のなかで最大の排気量を誇る650W1スペシャルを、アメリカ市場の要望に合わせてモデルチェンジしたものである。

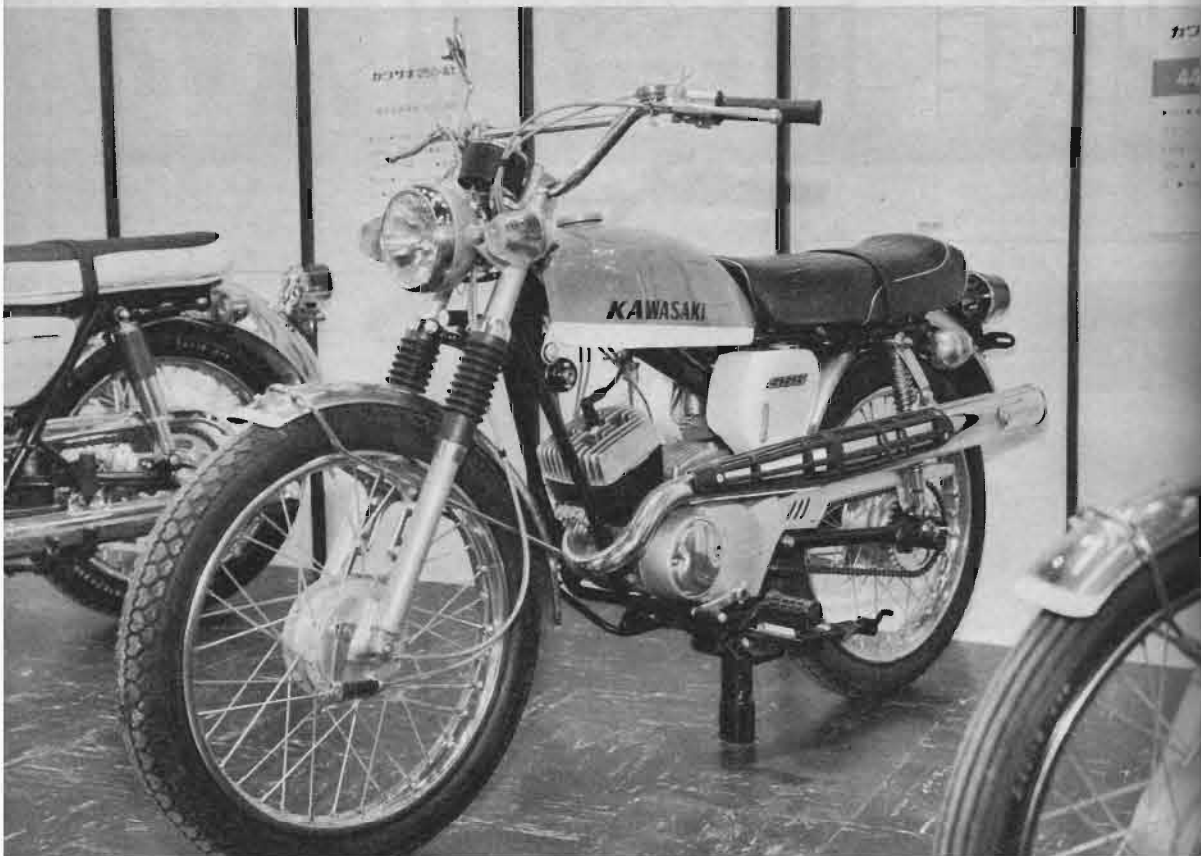
基本的には五三馬力、最高速度一八五km/hの性能を誇るW1スペシャルと変りないが、外観面では二本のエキゾーストパイプを並べてアップとして引きまわっているのが、この車最大の特徴である。

その他、側面をメッキした燃料タンクを全塗装のツートンにし、社名マークを廃して、KAWASAKIの書き文字としたことも大きいアクセントになっている。

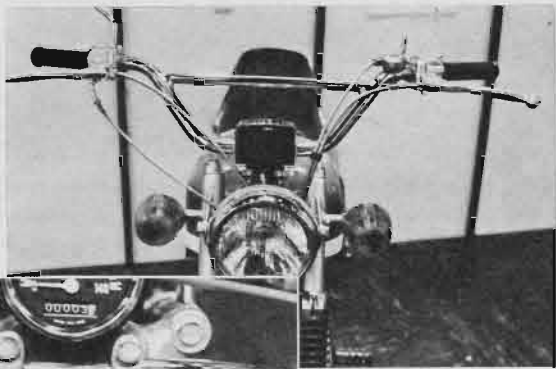
スペシャルといってもロードスター的なおとなしい感じのW1に対し、このW2TTは大型ストリートスクランプラーという感じのスポーティな車に仕立てられている。

当面は輸出専用で、国内市販の時期その他についてはまだ不明。

# 90 S Sの不整地走行用・90 S S S 250 c.c.級のストリートスクランブラー



ハンドルは巾の広いアップのブリッジハンドルと不整地向きになっている。



タンク形状も大きく変わってニードルアップもなくなっている。



90 S S Sは90 S Sの不整地走行用モデルである。  
デザイン的にはストライプ入りのシート、スパークアレスタター付のアップマフラー、ワイドのブリッジハンドルと90 S Sとは全く異っており、したがって寸法も全幅が七四〇mmから八四〇mm、全高が一〇二〇mmから一〇三五mm、地上高が一五〇mmから一七〇mmとなり、車重も七九kgから八二kgになっている。そしてさらにタンクも容量六・五ℓから八・六ℓと

カワサキ 90 S S S 89 cc

大きくなっており、二次減速のスプロケは三六丁から三九丁に、タイヤも二・五〇から二・七五と不整地走行に適した装備を施している。駆動力を増したため、馬力は一〇・五馬力と従来どおりであるが、最高速度は一〇kmから一〇五kmに下がっている。五段リターン。スーパーループ。  
90 S S Sの発売は明年一月。価格は未定であるが三〇〇〇円から四〇〇〇円アップされる見込みである。

ダブルクレードルのフレームと組合せられたセリアータイプフォークや大径ホイールは本格派である。



モトクロッサーをベースにしたツリーリング車という感じのF4は、175cc級F3型輸出車のフレームをベースにした車体に、カワサキ自慢のF21Mモトクロッサーの2ストローク単気筒エンジンを基本にデチューンし、二馬力/七五〇rpmとしたものを搭載している。  
フロントフォークはセリアータイプを採用してクッションストロークを大きくとり、タイヤはフロント三・二五—九、リヤ四・〇〇—一八という大型を用いて完全な足回りを構成しており、実戦

用にチューンしても全く不足のない基本はでき上がっている。  
最大トルク二・三〇kg/m/六二五〇rpm。変速機は四段リターンで最高速度は用途上一二五km/hに抑えられているが、ゼロインは16秒と比較的早い足をもっている。  
一見してレーサー用エキスパンション型のように思えるマフラーは消音器を内蔵しているので公道走行に支障はない。  
発売の時期や価格については不明だが、近い将来市販に移される模様。

カワサキ 250 F4 二三八 cc



ドリームCL350 325cc

CL250と共にモデルチェンジされたのは今年4月のことである。エンジンをはじめフレームなど大巾に変わり、全くの新機種らしい装いである。直立ツインは36馬力/10,500回転の出力、変速機も4段から5段になって170km/hとアップされたもので、派手でダイナミックなプロポーションは性能アップにみあったものといえよう。19万4千円。



ドリームCB350

エクスポート 325cc

ohc直立2気筒のエンジン機構、36馬力/10,500回転、2.55km/m/9500回転、リターン式5段変速機、170km/hの最高速度などCB350と全く同じだが、セパレートメーター、ツートーンの燃料タンク、明るい塗色のサイドカバーなど、外観的にはかなり趣きを異にするものに仕上がっている。ヤングマン向きの車ではある。価格はCB350と変わらず19万2千円。



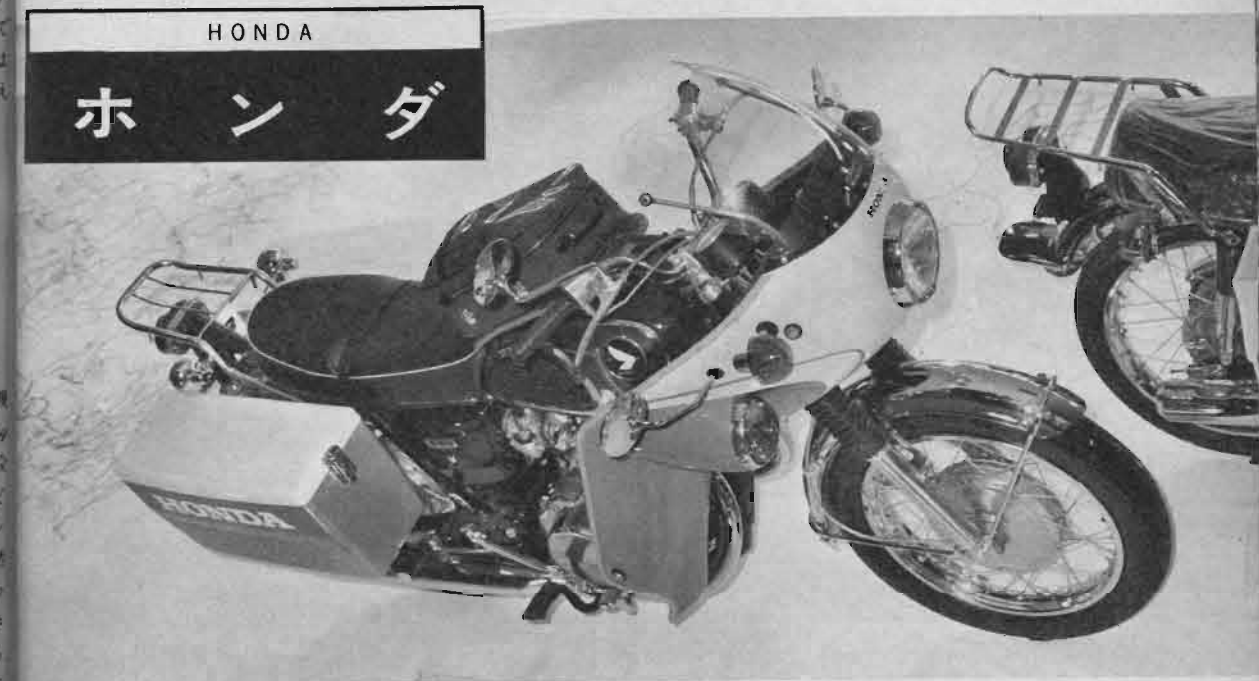
ドリームCB250 249cc

7年余スーパースポーツの名をほしのままにしたCB72が、大巾にモデルチェンジされたのは今年4月のこと。したがって、ショー出展ははじめてなのでエクスポートも含めて関心が高かった。ohcツインは前傾から直立に、また変速機も4段から5段に改められて、出力も30馬力/毎分10,500回転、160km/h、ゼロヨン14.8秒と性能的にも一新されている。価格18万7千円。

# メーカー別 出展車の絵アルバム

HONDA

ホンダ



ドリームCB450 444cc

待望のCB750が出展され、その王座を譲ったが、D・ohcツインの技術はやはりファンにとっては魅力、多くの目がメカニカルなエンジンに、セパレートメーターに注がれていた。45馬力、5段変速を介して180km/hを発揮する性能に、溜息もつかぬ声があちこちから聞かれたも

のであった。26万8千円。

CB450は主展示場にスタンダード装備でも展示されたほか、写真のようなカウリング装着のものが「旅するホンダ」のステージに展示された。このカウリングは4万円前後で来春あたり発売されるかもしれないという。

ドリームCB350 325cc

CB250に次いで今年4月に発表されたもの。同時に発表されたエクスポートタイプにくらべると、カラーリングや装備の面でずい分地味だが、派手な外観を嫌って、黒色塗装、メッキ燃料タンク側板というオーソドックスなスタイリングを好む層にはもったいない車である。車の中味(機構、配)はエクスポートと何ら変るとことはない。19万2千円。





## '68東京モーターショー特集



ベンリイCL 125 124cc

ホンダの“駆けるホンダ”のステージは、CL 125をはじめCL 90、CL 350、CT 50などが草むらの中を大きくローリングしたりピッチングしたりして躍動美を競っていた。周知のように、CL 125は去る8月にマイナー・チェンジされ、カラフルな外観に生まれかわったものだが、性能的には従来と同じく最高出力14馬力/10000回転、最高速度120km/hである。14万2千円。



ベンリイCB 125 124cc

今年の8月、エクスポタイプのツートンカラーの燃料タンク、タコメーターなどを採用し、変速機も4段から5段に改めて一新されたばかりである。エンジンは従来どおりのツインキャブ式ohc前傾2気筒で、15馬力/11000回転の出力、130km/hで変わらないが、ツーリングバッグやサイドバックをつけて“旅するホンダ”のステージに展示され、ツーリングのムードを盛りあげていた。



ベンリイCS 90 89.6cc

CS 90にはI~III型の三機種があるが、展示されたのはI型とII型の二車。写真はII型。I型はチェンケースがハーフで、シートはダブル。II型はフルチェンケースにシングルシート、III型はフルチェンケースにダブルシートというものである。8.0馬力/7500回転、100km/hの性能や機構面でも相違はない。価格7万2千円。



ベンリイCD 125 124cc

125cc級の実用車。早いもので、ボトムリンク式の前後球状プレス鋼板の前フォークのベンリイCVI92がモデル・チェンジされてスマートなこの車が生まれてから2年半近くなる。エンジン力も1馬力アップされて12.5馬力となったがロータリー式4段変速機と115km/hの最高速度は旧モデルと変わらない。13万5千円。廉価車のCD 125Aは出展されなかった。

ドリームCL 250 249cc

CL 250は二車出展された一車はトレーラー上に載られていた。27馬力/10000回転、2.09kg-m/8000回転、登坂力20度という性能は、250cc級不整地用車として十分、トレーラーで山中に運んでいって不整地走を楽しむ方法もありますよ、といったどちらかといえばアリカウケするPR。18万9千円。トレーラーは、試作品」となっていた。発売されるかどうか不明。



ドリームCB 250 エクスポート249cc

標準型のCB 250の外装を変更したものでカラフルな装いは大いに目をひいていた。性能的には標準型と変わらないが装いが派手なことから、CR 250と同じくセパレートメーターを装備していることから、かなり魅力的といえる。価格は標準型と同一の18万7千円。

ドリームCD 250 249cc

ホンダ一連のCD（実用車）シリーズの最大排気量車としてC III72の後を継いだのが、今年の7月。CB、CLなどと共通のセミクレードル型パイプフレームに載った直立並列2気筒ohcエンジンをはじめ、内容的にも、外観的にもC III72とはかなり異なっている。エンジンは最高出力27PS/10000rpm、最大トルク2.09kg-m/8000rpmとCL250とはほぼ同等である。ロータリー式4段変速、シングルシート、タンデムシート、フルチェンケースなど実用車としての機能を生かすよう十分な配慮がなされている。18万7千円。



# '68・東京モーターショー特集



スーパーカブC 65 63cc

スーパーカブC 50とC 90の中間的存在として多少影の薄い感じがしないでもないが、C 50にくらべ余裕ある力と道交法上のメリット、それにもかかわらずC 90にくらべ1万6千円も安い価格、10kg軽い車重による取回しやすさなど、その存在価値はすてがたいものがある。出力 5.5P S / 10000rpm、最高速度90 / h。価格6万円、セル付のC 65Mは6万7千円。



ベンリイCL 65 63cc

CL 50とCL 90の中間に位置するものだが、性能的にも外観的にもCL 50に近い。いや、外観はCL 50と全く同じである。エンジンはCL 50のボアを5mm拡大し63ccとしたもので、それにもとない出力は1馬力アップの6.22P Sとなり、リターン式4段変速機を介しての最高速度も85km / hと5km / h高いものとなっている。6万5千円。



ベンリイCL 90Z 89.6cc

CL 90のデラックス版として、CS 90Zとともに発売されたものだが、ショーにはそのZモデルが二台出展され、スタンダードは出展されなかった。写真は「駆けるホンダ」のステージに他のCLと一緒に展示されたもの。機構的、性能的(8.0馬力、0.66kg-m、95km / h)にはスタンダードと変わらないが、外装的にかなりの変更が施されている。(相違点はCS 90Zの項参照)。7万9千円。



ベンリイCS 90Z 89.6cc

CS 90のデラックス版。スタンダードとの相違点は、フレーム仕上げの向上、ヘッドランプ径の大型化、シートの改良などのほか、前後フェンダ、フロントフォーク・ボトム、エアクリナーカバー、ウィンカーベースのクロームメッキ仕上げ、うず巻きホーンの採用などである。機構や性能面での違いは全くない。価格は7千円高の7万9千円。



ベンリイCL 50 49cc

50cc級のスーパースポーツSS 50をベースに、スクランブラー仕様を施したものが、このCL 50である。ohc単気筒エンジンは5.2P S / 10200rpm、0.385kg-m / 8500rpmと当然のことながらSS 50より低く抑えられ、変速機もリターン式4段でSS 50との性格の違いはハッキリ打ち出され、ミニスクランブラーとしてのまとまりをみせている。6万2千円。



ベンリイSS 50 49cc

モペットでもスポーツ走行が楽しめる！ そんなムードいっぱいSS 50——50cc級で最高のパワーとスピード、Tボーンフレームにレーシングスタイルのタンクとシートなど高校生の人気のマトであった。6馬力 / 11000回転の出力、5段変速で95km / hをマークする性能は50らしからぬものがある。6万2千円。



ベンリイCD 90 89.6cc

C 200から発展したCD 90は、今年の6月にモデルチェンジされ、フレームはTボーン、前輪緩衝はテレスコとなり、軽快性をもった実用モデルに生まれかわった。これでホンダのオートバイ型からボトムリンク式前輪緩衝装置は消え去った。7.5馬力のエンジン出力はCSやCLより低くC 90と同じだが、4段変速機はCLと同じ変速比で、最高速度もCL、C 90と等しい95km / h。7万6千円。セル付は8万3千円。なお、弟分のCD 65は今回のショーには出品されなかった。



スーパーカブC 90 89.6cc

従来のスーパーカブC 90も今年の8月、レッグシールド、大型キャリア、ポジションライト、キーライトなどの新設をはじめ安全性の強化を重点にかなりの改良が加えられた。しかし、7.5P S / 9500rpm、0.67kg-m / 6000rpmのエンジン性能、自動遠心クラックと組合せられた3段変速機を介して最高95km / hの走行性能とも従来どおりである。7万6千円、なお今回のショーには出展されていないがセル付のC 90Mも用意されている。8万3千円。

# '68東京モーターショー特集

YAMAHA

## ヤマハ



ヤマハトレール250  
DT1 246cc

昨秋ショーの傑作と称され絶賛を浴びたモデルで、やはり今回のショーでも人気のマトであった。モトクロスから転化しただけにエンジンも変速機もフレームも緩衝装置も、すべてが異色でまさに“男の車”というところ。オートループ2ストローク車の出力は18.5馬力、5段変速で120km/h。簡単な部品交換で実戦モデルとなる。19万3千円。



スーパーカブC 50 49cc

この車なくしてはオートバイは語れないほど一般に親しまれているスーパーカブ。ショーでは三車が出展された。写真は“動くホンダ”のステージに展示されたもので、実用車としての性格を強調していた。o h c 単に組合わせた自動遠心ラッチと連動の3段変速機で4.8馬力、75km/hを出す。キック式のC 50は5万7千円、セル付のC 50Mは6万4千円。

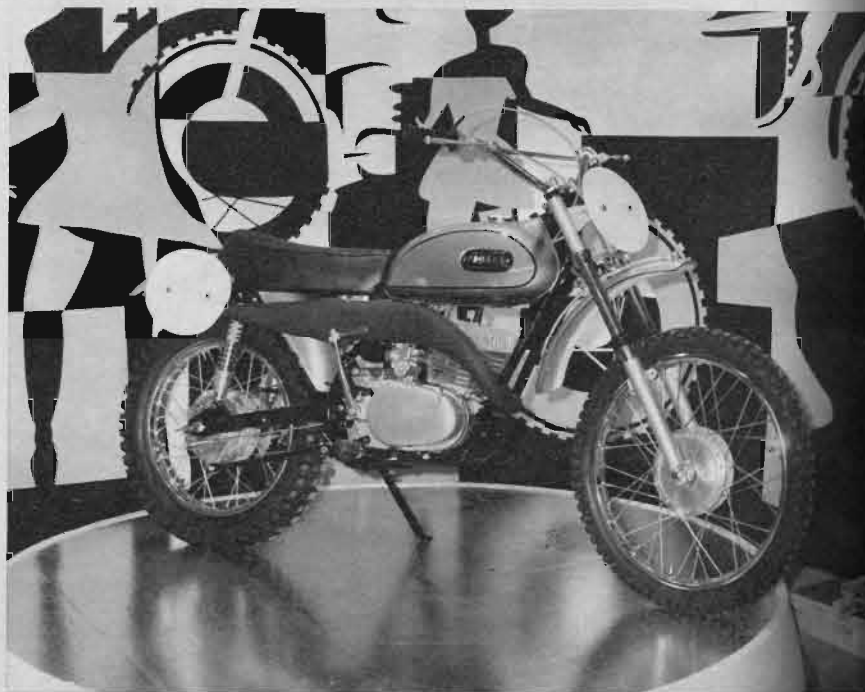


ベンリイC D 50 49cc

50cc クラスのオートバイ型実用車として今年の3月に発売されたもの。o h c 単気筒のエンジンはホンダ一連のモベットのものと同一で、5.2馬力/10200回転、4段変速、80km/hはCL 50と同一である。おそろくりヤフエンダー一体型のフレーム、ボトムリンク式の前フォークをもつCS 50はショーにも出品されず、生産中止されているものと思われる、このCD 50はそれを継ぐものといえる。キック式のCD 50のほかにセル併設のCD 50Mもある。CD 50は6万2千円、CD 50Mは6万9千円。

ヤマハトレール250  
DT1 246cc  
参考出品(GYT装備車)

本格派のトレール車ヤマハDT1の人気はすっかり地に根を張った感がある。ここに参考展示された車はGYT (Genuine Yamaha Tuning=純正ヤマハチューニング) パーツを装備したDT1で、キットを装備した実戦モトクロスカーのデモ・カーといったところである。このキット装備により出力は18.5馬力から30馬力に、トルクは2.32kg-mから3.1kg-mに向上される。タイヤは標準の前3.25-19が2.75-21を装備(後は4.00-18)。なお、このほか保安部品はそのまま、チューニング用マフラーを装備したDT1も展示され、DT1=トレール・ライディングの雰囲気をやが上にも盛上げていた。



ホンダモンキーZ 50M 49cc

“ドライブの相伴に!楽しいレジャーバイク”という宣伝文句どおり、ハンドル、シートを折りたたんで乗用車のトランクにスッポリ納まってしまうミニバイクである。エンジン、変速などはすべてスーパーカブと同一機構だが、最高出力は25PS、最高速度45km/hと低くおさえられている。緩衝装置はなく、タイヤは4.00-5。トレーラー上のCL 250の回りに配された3台が、楽しいムードをただよわせていた。6万3千円。



ホンダCT 50 49cc

いやが上にもレジャームードを盛り上げたのが、このCT 50であった。カブの生まれかわりとは思えぬほどフレッシュな外観はもとより、従来の主変速機はレバー操作で副変速機のローレンジに換えられるのが特長。スーパーカブと同じく自動遠心式クラッチ付の3段で4.8馬力、ローレンジでは75km/hが48km/hに、登坂力は14°から18°になる。8月20日発売されたばかりで、6万5千円。ショーには六車も出品され、一車は“駆けるホンダ”の草むらを模したステージに置かれ、“道なき道を駆ける”用途を強調していた。



ヤマハスポーツ  
DS 5-E 246cc

YDS 3型まではロードレースにモトクロスに適應性をもつモデルであったが、このYDSシリーズの4代目DS 5-Eは高速ツアー車として生まれかわったもの。即ちセルを装備し、さらに扱い易さを盛り込んであるわけであるが性能的にもアップされ、アルミツインの出力は29.5馬力、5段変速で160km/hをマークする。19万3千円。



ヤマハトレール50 F-5-C 49cc

F5Sのバリエーションモデルで、トレールの色濃いヤマハのコマで“男のムード”に一役かっていた。セブンボーン・フレームに白い燃料タンクにレーサータイプのシートはシンプル。5馬力、0.45kg-mのトルクはF5Sと同一であるが、二次減速比を変更して最高速度は3km/h低い80km/h。4段変速。6万3千円。



ヤマハスポーツ50 F5-S 49cc

ちょうど一年前のショーに初展示され、すぐ市販に移された50cc級スポーツで、プレス鋼板のセブン・ボーンフレームにロータリバルブ式吸気法の2ストローク・エンジンを搭載、ロータリ4段変速で83km/hの最高速を発揮する。昨年のショーに展示されたものとは変わっていない。出品車は赤色で6万3千円、別に黒塗りもあり、これは6万2千円。



ヤマハ 工場レーサー RA31A 124.7cc

昨年に引き続きメーカー・チャンピオンをもたらしたマシンで、250cc級の05Aと同じく並列2気筒を80。V型に配したロータリバルブ吸気の水冷4気筒。性能的には33馬力/毎分16000回転のパワー。潤滑も05Aと同じく混合潤滑とオートループの併用。変速は11段で最高速度は200km/h以上。タイヤは前後とも2.50-18。車重100kg。



ヤマハ 工場レーサー RD05A 249cc

昨年はタイトルを逃したが今年は名実ともにメーカー・チャンピオンをものにした記念すべき工場レーサー。エンジンはロータリバルブ吸気のV型4気筒249ccで、冷却方式は水冷式。出力は昨年のものよりややアップされているといわれ、55馬力/毎分14000回転、最高速度は230km/h以上。潤滑はオートループと混合潤滑の併用。変速は8段といわれる。

AS1 デラックス 124cc

AS1シリーズには、標準型とこの型、トレールのAS1-C、実売型のカスタムがある。発表は昨年ショー前からで、今日ではこのデラックスを母体としたバリエーションが数多く出ている。ツークャップ・インはピストンバルブながら5（タイプ）ポートという新設計のもと、4つの掃気ポートと1つの排気ポートからなり、最大出力は15P/8500rpm、リターン式の5段変速を備えての最高速度は130km/h。シフトはプライマリ・キック式。なおフレームはパイプ製のダイヤモンドフレームである。価格は13万7千円。



ヤマハトレール 125

AS1-C 124cc

125スポーツAS1-Dをベースにストリートスクランブラーの性格を盛り込んだもので、左右のマフラーをアップとし、エンジン底部に保護板を装備。そして5ポートのエンジンは低・中速の性能を重視してポートタイミングを変更、出力は13.8馬力に抑えてある。5段リターン式で最高速度もD型より5km/h低い125km/h。13万9千8百円。



ヤマハ90 H3-C 89.6cc

今年の6月より市販された90cc級トレール・モデルで、90H3を母体にトレール・ライドに適した仕様仕立てられている。エンジン関係基本はH3と変わらないが、駆動系減速比を大きくとって低速での条をよくしている。出力8馬力、ロータリ式4段で最高速95km/h登坂能23度。現市販車そのまま変更はない。価格7万7千円。

’68・東京モーターショー特集



スズキスポーツ

AS50 49cc

リターン式の5段変速を備えたモペットのスーパースポーツで今年の2月にデビューしたもの。最高速度95km/hというのもモペットではベネリイSS50と共に最高。ロータリバル吸気の2ストロークエンジンは6馬力を発揮する。Vボーン・フレームは90cc級と同じ構成である。特に市販後の変更点はなかった。価格6万2千円。

スズキ250

工場モトクロスカー RH68

本年度の世界モトクロスGPでベテルソンが乗り、14戦のうち第7戦までで250ccクラス総合第4位にランクされている車。一部ご存知の方もいるが、これは一時TM250としてクラブを対象に若干改良されたことがあり、国内のモトクロスでも目ざましい活躍をしている。特殊部材を用いたループ式フレームに、ピストンバルブ式2ストローク単気筒2エキゾーストのエンジンを用いたもの。性能的に昨年のもより若干アップされているといわれることから、29.5馬力/毎分6800回転の出力は30馬力以上の実力はあり、変速は4段。

スズキ T500

白バイ 492cc

このモデルは去る7月に鈴木自動車から警視庁に2台寄贈したモデルと同型のもの。

T500の基本型に白バイ用の各用品・部品を用いて出来あがっているもので、性能面での変更もないという。警視庁へ寄贈された2台はもっぱら高速道路での取締りに活躍している。

SUZUKI

スズキ



スズキ T500 492cc

2ストローク車としては世界最大のオートバイ。昨年の3月から市販に入ったが、ショーの展示は今年で2度目。

昨年のショーではそのボリュームあるエンジンで観衆をおどろかした。毎分6500回転47馬力を発揮し、5段変速を用いて最高速度180km/hをマークする。26万8千円。

スズキスポーツ

AS90G 86cc

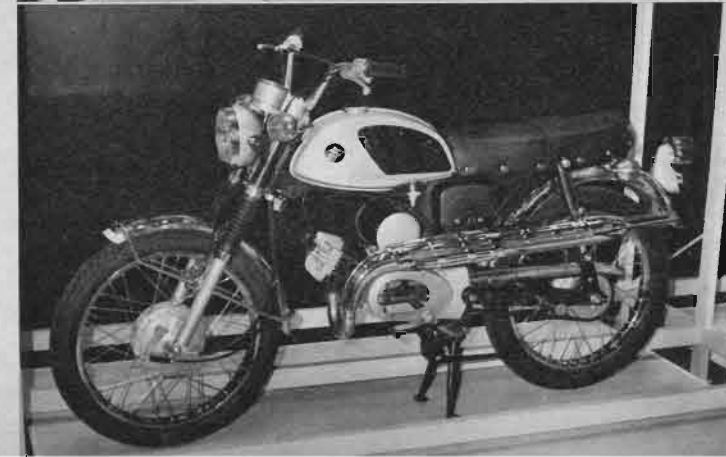
去る5月中旬より市販されたモデルで、それ以前に発売されたAS90をぐっとゴージャスに仕立てたもの。従ってメッキ部も多く、派手である。ロータリバルブ式吸気の2ストローク86ccエンジンは出力8馬力、リターン式4段変速機を介して100km/hの最高速を出す。もちろんCCI潤滑。価格7万9千円。



スズキスクランブラー

AC90G 86cc

これもAS90Gと同じ手法でゴージャスに仕立てられたAC90のバリエーション。エンジンやフレームの機構・構成はAS90と同じだが、燃料タンクやシートに変化をつけている。路面間隙は205mmと大きく、タイヤ寸法も後輪は27.5-18でAS90Gよりも大きく、車重も90kgと3kgほどAS90Gより重い。性能は変わらない。価格7万9千円。



68東京モーターショー特集



カワサキ120 C2SS 一一五cc  
カワサキのイメージをガラリと変えたといわれるこのC2SSは市販されて一年半になるが展示車のなかでもまるでニューモデルのように感じられた。2ストローク単気筒はロータリバルブ吸気で排気量は一一五cc。最高出力一〇・五馬力、ロータリ4段変速を備え最高速度一一〇km/hを出す。細身のパイプ製ダブルクレードル型フレームもこの車の特長。価格9万9千円。

カワサキ90S 89cc  
SSのバリエーションで、7月1日に同時に発売されている。エンジン関係は全く共通の出来であるが変速機がSSのリターン式5段に対してロータリ式4段を装備し、最高速度が100km/hとなっている。フレームや足まわりも全く同じで、わずかにSのリヤクッションがスプリングにカバー付となっている以外はSSとうり二つ。価格7万6千円。なおショーにはオプションの密閉チェーンケースにスポーツ・キャリアをつけた90Sも出品された。価格7万6千円。



カワサキ90SS 89cc  
このSS型は去る7月1日に姉妹のSと共に市販したばかりの新型車。90cc級の本格的なスーパースポーツというだけに、全体の構成や性能はさぞがである。ロータリバルブ式吸気の単気筒エンジンは鋳鉄シリンダではあるが、7:1の圧縮比のもとで90cc級では最高の10.5馬力/毎分8000回転。変速機もこれまたリターン式5段を採用し、最高速度が110km/h以上というから90cc級で125ccなみの性能である。フレームもパイプ製のダブルクレードル型という90ccらしからぬ本格派で乾燥車重も79kgと軽い。始動はプライマリ機構のキック式。価格は7万9千円。



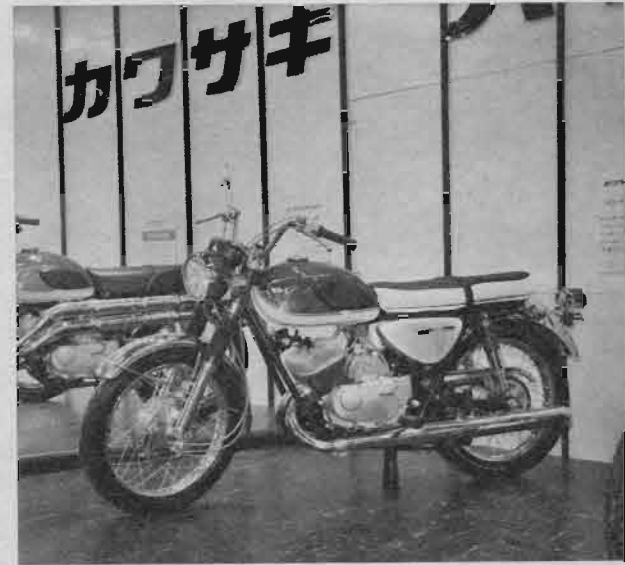
KAWASAKI

カワサキ

カワサキ650 W1 スペシャル 624cc  
0.4V.ツイン・ツークャブの624ccは、国産最大の排気量だったが、今回のショーではホンダの750cc車にその座をゆずった。スペシャルは標準のW1をベースに吸・排気系、変速機構などを改良したモデルで、最高出力は7000rpmで53ps、最高速度は185km/h。ただし変速は4段。このモデルは昨年のショーに出展され、43年の3月から市販されている。価格33万8千円。



カワサキ250 A1SS 247cc  
1の姉妹車A1SS型も市販そのもののスタイルで出た。左側に集めた排気系、A1の3.25-18より太50-18の後輪、2T増し(39T)のリヤスプロケなど、ラフ走行の適性を備えている。価格19万2千円。



カワサキ250 A1 247cc  
2ストローク2気筒247ccはツインロータリバルブというGPレーサーなみのパワーシステムを採用し、このクラスでは最高の31馬力を誇っている。市販されてから2年半になるが設計変更はない。価格18万7千円。

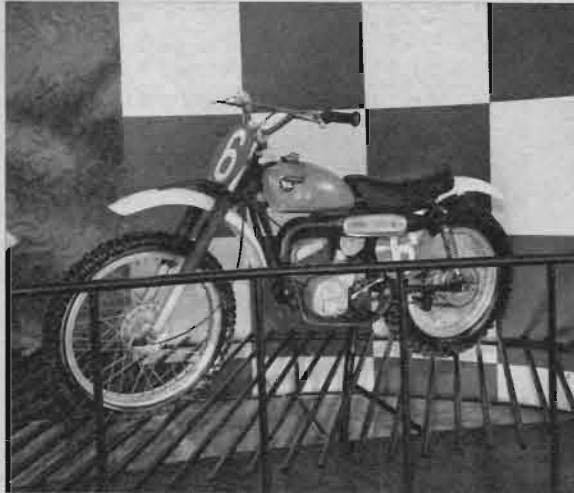


カワサキ125-C 2M 124cc (記念車)

一般に公開されたのは初めてであるが、すでに各地で華々しい活躍ぶりを見せ、カワサキ勢を優勝に導いたコンペティションモデルである。軽量化に有利なクロームモリブデン鋼のフレームを用いたC 2SSをベースにしたもので、エンジンはC 2SSより2mmボアを拡げて55×52.5mmの124cc。一連のチェーンにより出力は20馬力はものにしておりとみられ、セリアーニタイプの前フォーク、タイヤはアルミリムの前2.75-19後3.00-18を使用。変速はC 2SSとレシオも同じでリターン式4段。なおマフラーは左側から燃料タンクとシート下にかけて右側へと配し、ライダーの足が当たらないよう配慮してある。

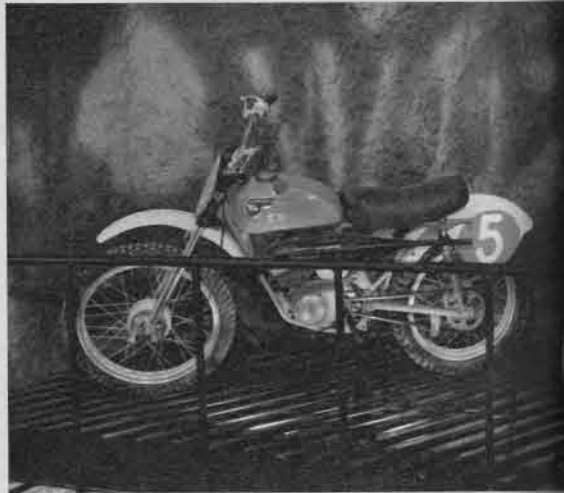
カワサキ120-C 2SS 115cc  
モトクロス改造車

カワサキのイメージを変えたといわれるC 2SSのモトクロス改造車。フロントフォークはセリアーニタイプを採用。エンジンはC 2SS用をチューニングしている。現在ではまだ設計値的には未決であるが、出力は20馬力程度とされている。展示車は流用パーツが多いが、明年3月頃には専用パーツも発表される模様である。



カワサキ250-F 21M 238cc (記念車)

カワサキといえばモトクロス——その数多くの戦歴に輝やくモデルで、モリブデン鋼管のダブルクレードル・フレーム、180mmのクッション・ストロークをもつセリアーニタイプの前フォーク、駆動力を増す4.00-18リヤホイールなど、本格的なモトクロス設計。2ストローク単は、ロータリバルブ吸気の238ccで、出力は30馬力/7000回転、登坂力40°以上。変速は4段。



カワサキ90-G 1M 88cc (記念車)

赤タンクのカワサキ——その名をほしのままにした88cc 1Mをひきついだモデルで、市販の90G 1Lをベースにつくられたもの。鋼板バックボーン・フレームにのせられたエンジンはロータリバルブ吸気の単で、アルミシリンダなどのレーシングパーツにより14馬力/9000回転の出力と登坂能力40°の性能をひき出している。変速はロータリ4段。

カワサキ90-SS 89cc  
ロードレーサー改造車

89ccのスポーツ車として今年7月に発表された90-SSをベースに改装チューンしたもので、セパレートハンドル、タコメーター装備の本格的なロードレーサーである。パワーは18馬力、最高速度は170km/h程度の実力をもつといわれる。性能なもので、改装用キットパッケージは、明年3月頃にモトクロ用として同時に発売される予定。



カワサキ650

WISP 624cc

おなじみのWISPの白バイモデル。4年1月から発売されるSSSパワーシステムはW1と全く変わらず、0.4H.V 2気筒はキャブ方式。53馬力。4段変速で185km/hの性能をもたせて活躍している。もちろん、赤色灯、ストップ付スピードメーター、書箱、セフティバンパー、サスペンションなど特殊装備がほとんどつけられている。

カワサキ90-SSS 89cc  
モトクロス改造車

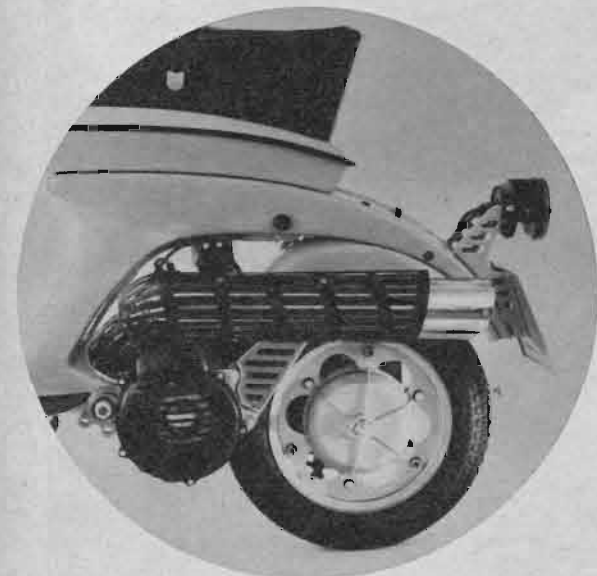
4年1月から発売されるSSSをベースにしてモトクロス改造車にしたもので、手軽にチューニングできるキットパーツは、明年3月頃には発売に移される予定。外装もクリアランスの広いフェアリングや、セリアーニタイプのプロップフォークをもち、パワーも90馬力ながら18馬力程度を発揮できるといわれる本格派である。





ランプレッタ75SL、75S 75cc  
 この75SL (写真左)、75S (写真下) および、50Sのいわゆる“S”ラインは、今年の7月に発表されたもので、宣伝文句によると“従来のスクーターにオートバイの長所を取り入れた新しい形のスクーター”で、デザインはカー・デザイナーとして世界的に有名なルトーネの作になり、オートバイの持つスポーティ性を十二分に盛り込んだ強靭にして軽快な、未来宇宙時代を生きるスクーター”とのことである。なるほど、エンジンを露出したスタイルは、従来のカバード・スタイルからくらべると新鮮味はある。また75では太いマフラーをアップに配して、“スポーティ性”を強調しようとする意図はよくわかる。しかし75ccで5.5HPという出力は、高出力の国産オートバイになれた日本にどう受け取られるか？ 反面、左グリップにより操作される4段変速機を介しての最高速度は90km/hと高水準で、75SLの66kg、75Sの65.5kgという軽車重とあいまって、スポーティな要素は十分である。

75SLと75Sの違いは、潤滑方式がSLは分離油式、Sは混合油式、前述した車重の違いだけで、他は全く同じである。価格はSLが13万8千円、Sが12万8千円で、12月から発売される。



エンジンをカバーせず、マフラーを思いきり太くしてアップに配した75S、75SLのスタイリングは、従来のスクーターのイメージを打破する斬新さを持っている。後車輪の前にあるのが強制空冷用の冷却ファン。



ランプレッタ50S 49.8cc  
 今年の7月、“S”ラインの一環として生まれたもので、75Sの弟モデルである。2ストローク単気筒49.8ccは75Sと同じく強制空冷、混合油潤滑で2.5HP/5300rpmの最高出力を発揮し、左グリップチェンジの3段ギヤを介して60km/hの最高速度が可能である。フレームは75と同じだが、マフラーは右側の伝動機構の下に配置され、この点だけが外観面で75と違うところ。価格9万8千円。12月発売。



ランプレッタ200SX 198cc

オーソドックスなスクーター・タイプで、従来からあったモデル。ピストンバルブ式2ストローク単気筒 198ccのエンジンは強制空冷・混合油潤滑で、毎分5500回転のとき11HPの最高出力を発揮する。変速機は一般的な常時噛合式4段だが、変速操作はハンドル・グリップでなされる独特なもの。最高速度110km/h。価格21万8千円。



ランプレッタ125 122.48cc

125は200SXや150SXとはかなり異なるスタイリングだが、エンジン・伝動関係の機構は同じである。それにしても、8.8HPという最高出力はラビット 125の8馬力に比べると部見劣りがする(200、150クラスはほぼ同じ)。しかし最高速度は、ラビット 125 B 4の92km/h、B H 4の87km/hの間をゆく90km/hと立派。これは、車重がラビットより約1kgも少ない軽快さのためであろう。価格16万8千円。

LAMBRETTA  
**ランプレッタ**

二輪車の会場7号館の正面から入るとすぐランプレッタの展示場がある。“ランプレッタ”という名はかなり広く知られているので会社名と思っている人もあるだろうが、実はイノチェンティ社が作っているスクーターの名称。同社はイタリア有数の鉄鋼・重機械のメーカーだそうで、ランプレッタ・スクーターは同社の自動車部門で作られているのである。ラビットが生産中止されたので、わが国にはスクーター・メーカーがなくなった、この間隙に乗じて日本のスクーター需要をいこうというのが、ランプレッタのモーターショー出品の腹の内であろう。

出展された車は従来からあった 200SX、150SX、125のトラディショナル・モデル3車種各1台、わが国に初めてお目見得した75SおよびSL、50Sのニューモデル3車種4台(50Sのみ2車出展)、計7台である。輸入総発売元は明治通商(株)——東京都千代田区永田町2-10-2・T B R 613/4



ランプレッタ150SX 148cc

エンジンは、シリンダ・ボアが200SXより9mm小さいだけで(排気量148cc)、他は全く同一。フレームも200SXと全く同じものである。緩衝装置は前がトレーリング式、後がユニット・スイング式で、これはランプレッタ全車に共通した方式である。最高出力9.38HP/5600rpm、最高速度100km/h、燃費40km/l。価格18万8千円。なお前車輪の前の布は赤、白、緑のイタリア国旗である。