

オートバイ

10

〈ワイド特集〉 オートバイ・エンジン整備集

●日常の保守 ●症状別にみた整備のコツ ●実用的な応急手当てのコツ

〈図説特集〉 キャブレターの構造、種類とその調整

●ホンダ750(4気筒)、カワサキ500(3気筒)のロードインプレッション





サイレントなビッグ・マシン

ホンダCB750 FOUR

736ccのロードインスレクション

横内 一 馬 (本誌テストライダー)

昨秋のモーターショーでの話題は、なんといっても4気筒750ccというホンダのCB750に独占されていた感があり、オートバイファンの爆発的な人気はもとより四輪族にもため息をつかせていた。その車がいよいよこの8月10日を期して国内販売が開始された。

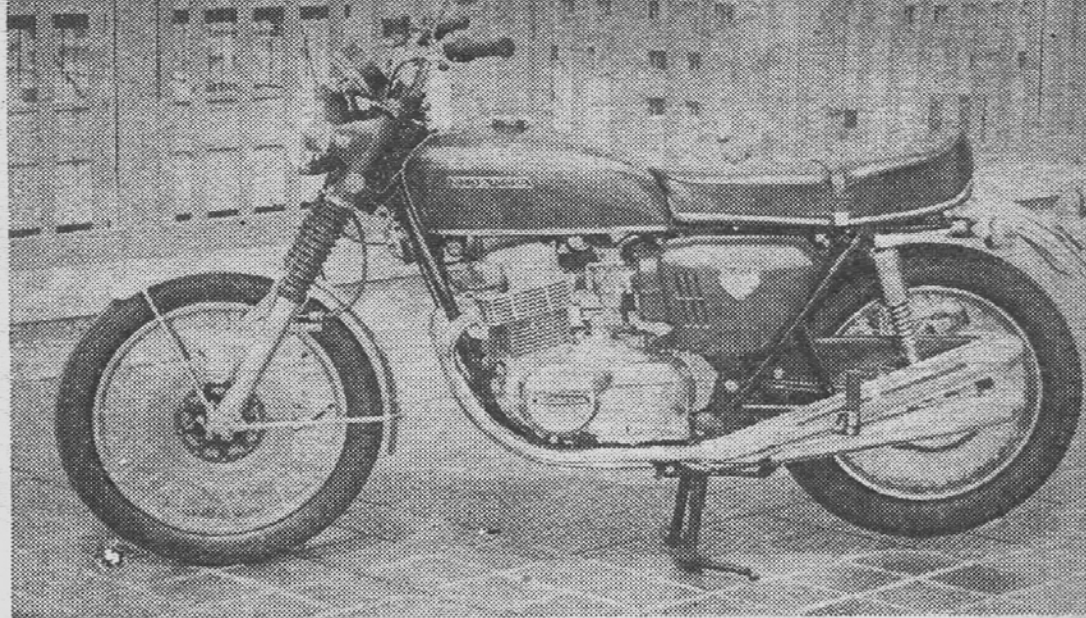
合理的な構成の四気筒

CB750の750ccという排気量については外車に一二〇〇cc級もあることから、重量車ファンにとっては特別大型車という印象はないが、現在生産されている国産車としては最大の排気量を誇る車であることは確かだ。しかし見る人をして「スゴイナ」、「自動車並みだな」との感嘆の声を洩らさせるものはその排気量でなく、並列に配された4気筒のメカニカルな美しさをもった巨大なエンジンを称えるもので、この車のもつ貫禄と魅力のすべてがそこにあり、一言の説明をするまでもなく見る人たちの心をとらえる。

市販オートバイの4気筒についても数年前まで英車アリエルのスクエアフォア一〇〇〇ccが存在した。だが文字どおり四角に配したシリンダから生じる冷却性や吸排気路など種々の問題点もあり、ユニークさとバランスの良さは買われたがいつの間にか消滅してしまった。

これらの点を眺めても、空冷エンジンであるという大前提にたつて、シリンダ

CB750主要諸元



■エンジン 空冷4ストローク前傾並列4気筒OHC方式 総排気量736cc 内径×行程61×63mm 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D17ES 気化器PW28×4個 フィルター戸紙式 潤滑方式ドライサンブ強制飛沫併用 オイルポンプ型式トロコイド

■性能 最高速度200km/h(推定) 0-400m加速二・四秒 舗装平坦路燃費率32km/l 登坂能力25度 最小回転半径2.5m 制動停止距離11m(50km/h) 価格38万5千円

製造発売元 本田技研工業株式会社 東京都中央区八重洲5-5

■伝動関係 エンジンミツシヨ
ン間減速チェンノ一・七〇八ク
ラッチ湿式多板 変速機常時噛合
前進5段 変速比1速二・五〇〇
2速一・七〇八 3速一・三三三
4速一・〇九七 5速〇・九三九
第一減速ギヤノ一・一六七 第二
減速チェンノ二・六八八
■走行・制動関係 かじ取角左右
40度 キャスター63度 トレール
95mm タイヤサイズ前三・二五
一九 後四・〇〇一八 前後共
4PR ブレーキ前ディスク 後
内部拡張式
■懸架・車体関係 前テレスコピ
ック 後スイングアーム 前後共
オイルダンパー付 フレーム形式
ダブルクレードル
■電装関係 バッテリー12V14A
H 発電機型式他励式三相交流
前照灯12V50/40Wシールド 尾
灯/制動灯12V7/23W 方向指
示灯12V25W バイロット類3W
■寸法・容量 全長二・一六〇m
全中〇・八八五m 全高一・二
〇m 軸距一・四五五m 最低地
上高〇・一六〇m 燃料タンク容
量19ℓ オイルタンク容量3.5ℓ
車両重量218kg

を並列に配して均等、かつ効果的な冷却を計り、ひいては吸排気系のスムーズな流れを得るなど、さすがホンダらしい理詰の構成で、しかも複雑化するメカをものの見事にまとめている。

エンジンブロックはもちろん軽量で放熱効果のよいアルミ合金製で、シリンダやヘッド部は4気筒分が共通した単体のブロックであり、各気筒間には通気用のスリットが設けられて完全冷却が計られているという精密な構造である。

信頼度の高いクラシクまわり

4気筒用のクラシクシャフトは一般的な自動車用と同様な一体構造のもので、クラシク角は左右両端(1、4番)と中央の2本(2、3番)が互に180度の角度をもつ。ということは両サイドのピストンが下死点にあれば、中央の2本は上死点にあるという配列である。

このような一体のクラシクを使用した

コンパクトなシングルのOHC

動弁機構については、発表前の予測ではCB450を大型化したようなダブルOHCになるのではないかと、ともいわれたが実物ではシングルOHCで出現した。

これは第一にヘッドまわりをコンパクトにできることによるものだろう。ダブ

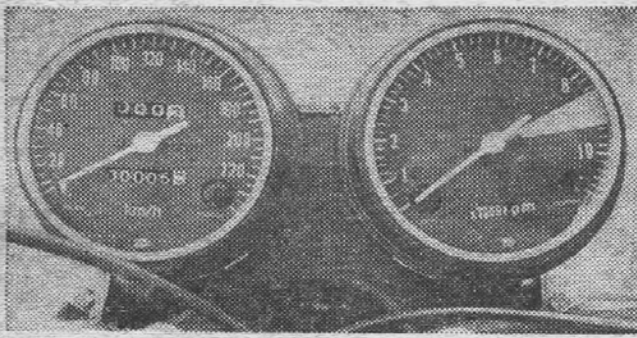
結果、コンロッドの先端部はホンダ得意のローラーベアリングとすることは出来ず、必然的にブレンベアリングとなっているが、各クラシク毎を支える形になる5点支持のクラシクシャフトベアリングと相まって、絶対的な信頼性を誇るクラシクまわりとなっている。

クラシクシャフトからのパワーの取り出しは、4気筒の中央に位置する部分からダブルチェンで一・七〇八に減速されクラシクを経て5段ミッションに送り込まれている。ミッション変速比は1速二・五〇 2速一・七〇八 3速一・三三三 4速一・〇九七 5速〇・九三九と狭いものである。

一般的な車ならこの変速が終ったところから後輪が駆動されるわけだが、この車ではギヤでもう一段一・一六七に減速され、そこからチェンでさらに二・六八八に減速されて後輪が駆動される。

このように複雑化したクラシクまわりやミッション関係部分も上下分割式のクラシクケースのため、メンテナンスは容易で、精度も非常に高いものになっている。

ルにすることで得られるメリットも少ないが、CB750ではその差を余裕のある排気量で充分にカバーできるとしているようだ。いずれにしてもOHC方式の採用はホンダとしては当然の手法であり、外車の50cc級3気筒OHV方式のエ



大型のメーター類は約50度の傾斜をもち、表面は大きい曲面になっている。スピードメーターは80km/h以上が赤文字で注意をうながしている。

ンジンとは全く異なったワイリーングを示すものになっている。

吸排気の流れは各シリンダ毎に独立し4キャブ、4エキゾースト、4マフラーとして各シリンダ間の干渉をなくし吸排気系の効率向上を計っている。

キャブはPW28が4個、ヘッドにラバージョイントされ、スロットルバルブはリンクを介し強制戻し機構により、4個が確実にシンクロするように配慮されている。この吸排気系で共通しているものはエアクリナーエレメントで、大容量のものを装着し吸入効率を上げている。

これらのエンジン、ミッションは大型のものとしてはめずらしい単体構造にまとめられ、4気筒という幅の広さはあるというもののカッチリとしたエンジンに仕上げられている。特に始動用のセルモーターまでも単体ケースの中に組込んで

まい、防水防火のために完全密閉のカバーで被ってスッキリさせている。

エンジンをコンパクト化するのに役立っているのがドライサンプ式の潤滑方式で、この方式はクランクケース部にオイル溜りが必要としないため全体に軽量コンパクト化される。

手足に伝わる重量感

手際よくコンパクトにまとまっているとはいってもやはり並列の4気筒は大きく、ましてそのエンジンとのバランスのとれた燃料タンクはまさに「マンモス」という感すら受ける。

表面を全塗装で仕上げ、下端をアルミのエッジ、上面を金色のストライプでアクセントをつけたマルーンのタンクは、側面にHONDAのマークのみというスッキリしたもので、その容量は19ℓ、うちリザーブ5ℓというポリウムを誇りまず乗り手を圧倒する。

車に跨ってみると、さすがにタンク幅は広く、いや応なしに股は広がるが、タンク側面の当りは平均にピタリと喰い付き感じはよい。だがグリップラバーがないので衣服の種類によっては滑りが生じるのは否定できないが、側面形状のよさと、キルトパターン施工されたホルディングのよいシートの上で上体の固定が確実なので不安を感じるまでにはいたらないようだ。

ステップの位置は、シート一杯前寄りになると膝が軽く曲がり、足がやや後に

エンジンオイルは車体左側に装着されている3.5ℓの容量をもつオイルタンクから、トロコイド式のポンプでクランクシャフトやカムのエンジン部はもとより、ミッションのシャフトに至るまで圧送されるという、本格的な単体式にはめずらしいドライサンプ方式である。

引かれるという極く自然で行動的なスタイルに納まる。

ハンドルは肩幅よりも相当広く、高さも高いが、オーバーな感じのアップではなく、低、高速ともに満足できる形状とすることができそう。

アクセルの回転は、大型の4キャブということでその重さを心配したが、リンク機構の作動がスムーズなため手が疲れるといって重さではなく、設計や加工精度の悪いワンキャブの引き上げ式のものよりもはるかに軽快で、その回転角も浅く歯切れのよい動きを示していた。

合理的で安全性の高い機構

グリップの基部やフロントフォークのアップブレーケットなど、ライダーの視角に入るものいくつかは黒色の艶消塗装の防眩処理が行なわれ、非常に効果を上げている。

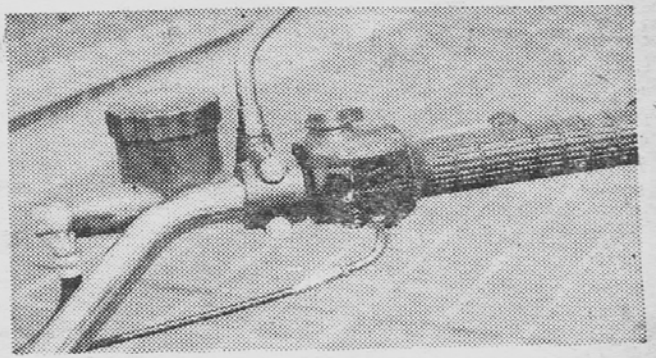
アクセル側の基部はライティングスイッチで、ハンドルから手を放すことなくヘッドランプを点滅できるので便利であるし、その機構のもつ安全性の高さや、

右側に配した合理性は、本誌の各種テストによっても高く評価されているものである。その下部はスターター、上部にあるスイッチはエンジンのキルスイッチで、転倒などの非常時に点火系統の電源のみを遮断し、エンジンをストップさせる働きをする。

クラッチ側はヘッドランプのデイマースイッチで、これらのスイッチは歯切れがよく節度のあるタッチである。ただ気になったのは、用途上から当然だろうがキルスイッチの動きが、他のスイッチに比べて軽快すぎて、取り回し時などの僅かなタッチでも作動したり、あるいは駐車中における他人の操作で知らぬ間にOFFになって作動している場合がありエンジンの始動不良かと思ひ、ワンタッチの使用で事足りるセルを2〜3秒も回し続けたことを試乗中に体験した。

これに対してキルスイッチの作動中はメーター内部の他のパイロット類も消灯するとか、なんらかの判別方法があればつまらないミスをおかさずに済むのではないかと思うのだが……

このCB750の安全性対策はあらゆる部分に盛り込まれているが、なかでも特にすばらしい出来栄と感ずるのは特大のメーター類で、その読み取りやすいデザインは過去に経験した三輪車はもちろん四輪車にも見当たらないほど立派であり、特に夜間の点灯によって浮き上がってくるグリーン目の目は、眺めているだけでも楽しくなるものがあった。配置についても、一見オーバーな感じがするほどラ



ハンドル部分はつとめて黒色艶消塗装の防眩処理が施されている。フロントブレーキはオイルで作動し、そのマスターシリンダーは保守、点検がやりやすい。

ル部にあり、油量の点検などが簡単に行なえる。

さすが4気筒の味

メインスイッチは一連のCB系と同様燃料タンクの左前下部にあるが、エンジン巾のあることから跨がったままの手さぐり操作は、冷機時はともかく暖機時はヘッド部で熱い思いをする恐れがないでもない。

スイッチをONにすることでタコメーター内部にある赤色のオイルプレッシャーパイロットが点灯し、ギヤがニュートラルなら緑色のニュートラルパイロットと共にくっきりと表示される。

チョークレバーも4キャブ連動で、その効果も良好で、完全冷機時でも1〜2秒のセル使用で確実に4気筒が爆発を始める。始動後の安定はさすが4気筒らしい落着きを示し、各シリンダーが規則正しく爆発してミスファイヤの症状は全然なく、タコメーターはピタリと一〇〇〇回転を示し回転の変動は全然発生しない。

気温が30度前後という夏期でもあり、チョークは始動直後に開放できた。

ありあまるパワー

ローへのシフトは軽いギヤ鳴りと共に軽く確実にこなされる。スタートにおけるクラッチミートの味は、軽いレバーに似合わずシャープでピタッと喰い付く感じがあり、恐る恐るの半クラッチでは問題ないが、少し馴れたつもりで手荒く扱

アイドリング時の排気管は、4本並んだ迫力あるテーパー状のマフラーから想像したものよりもはるかに静かで、住宅地でのウォームアップも気兼ねない。

この750ccの4気筒を始動してまず驚かされるのはエンジンの吹き上がりの早さであろう。それは確かに4気筒分の排気音からくる錯覚もあるが、あながちそればかりだけではなく、僅かなアクセルの開きで、タコメーターの針は一気に五〇〇〇あたりまで跳ね上がることも裏付けられ、始めてアクセルを操作した人は、あわてて手を放すほどである。またそのような空吹してもメインスタンドで支えた車がイザリ出すようなことがないまでに静かであり、車に乗る以前にこの車のトリコになりそうな感じである。

この67馬力という世界一パワフルな市販車に跨がってオヤツと気が抜ける思いがするのには、ニードルローラーや樹脂コーティングワイヤ使用などの積極策で、操作力を極力軽くしたクラッチで、指2本で軽々とレバーをつまむことができることから、超高速重量車を操作しているという感じが全くない。

うと自分で驚く事がある。どちらかといえば半クラッチの難かしい神経質な部類に属するようだ。そのように感じられる原因は、クラッチが軽いこと、容量が充分あり強力なこと、ダンパーの特性によるもの、など種々あるが、なんといい

てもエンジン・トルクの大きさに影響しているのではないかと思える。

それはミート時にエンジンの息苦しさが全くなく、218kgの車体を一気に押し出す強大な駆動力はクラッチのシャープさとしても感じられるようだ。

スタートは意識して回転を上げるまでもなく、アイドリングより僅か高めの二〇〇〇回転あたりでもサツと走り始める感じであり、少し回転を上げクラッチを無神経に扱おうと、リヤホイールは煙を上げながらスピンを発生するほどである。

試乗車は全くの新車なので通常の加速は六〇〇〇回転までにとどめたが、よほど注意しないと、どのギヤ段でも一気にレッドゾーンに飛び込ませてしまう。

一般にパワーのない車やトルクカーブに癖のある車を走らせるにはチェンジタイミングが大切になるが、この車はそのような気づかいは一切不用で、一度動きだせばどんな扱いをしてもスムーズに走ってくれ、エンジンのすばらしい柔軟性を見せつけられる。

回転の上がりは一五〇〇からレッドにいたるまで直線的な伸びを示し、途中に加速感の急激な変動はほとんど感じられない。強いて感じ取ろうとすれば、三五〇〇回転をすぎたあたりから加速感が加わるが極端なものではなく丸味がある。

このCB750を見た人の質問で多かったのは、街の中で乗れるのか、ということであったが、これほどまで柔軟性に富みかつ低速でスムーズな粘りを発揮するエンジンは過去に知らないほどだ。まさに

このメーター類と共にCB750を代表する機構としてフロントのディスクブレーキをあげることができる。直径約30cmという大型のディスクは、四輪車と全く同じように油圧で締め上げられる。この油圧を発生するマスターシリンダーはハンド

ライダーに向って傾斜しているが、過去にここまで思いきってデザインされた車があっただろうか。その傾斜をつけるためにワイヤの駆動部にベベルギヤを用いるなど手の込んだ設計が施されている。

メーター表面は大きい曲面をもたせて反射を減らしている。左側が220km/hまでのスピードメーターで、内部にハイビームとフラッシュャーのパイロットやトリップメーターが組込まれている。右側は一万一千回転までのタコメーターで八五〇〇から九三〇〇回転の間にレッドゾーンが描かれている。

四輪車並み、あるいはそれ以上のものがある。それはほぼ200km/hに達するという最高速を発揮する5速ギヤでもって一三〇〇回転、車速にして約30km/hという低速でスムーズに走れるのである。

ちよつと信じ難い話のようだが、それからの加速も250cc級の4速での加速感に優るとも劣らないものがあり、50km/hあたりからの急加速は、同行したCB450の4速の加速よりもはるかに早い感じである。

このような乗り味のため、試乗中はまるでノークラッチの車に乗っているような気分で、一般路の法定速度である40km/hが全然気にならず、5速のままという走り方がほとんどであった。

60km/hではタコメーターは約三〇〇〇を指し、この速度からの加速となると猛烈という言葉を使っても決しておかしくないほど迫力があり、3速か4速で走っているような錯覚にとられ、ついギヤを確めてしまうほどで、この感じは試乗の終りまでつきまとった。

ホンダではCB750の加速にジェットライクアクセレーションという表現を使用するが、それは決してオーバーなものではなく、まさにその通りで、エンジンが回転しているのを振動としては感じられないほどで、まるでモーターのような、ともいふべき静かさである。しかしレックドにいたるまでには皆無とはいえず、六〇〇前後で一瞬感じられるが、それも単気筒、2気筒のそれとは比較にならないほど少ないものである。

落ち着いた乗り味

すばらしいブレーキ

操縦性は大型車ということで小排気量のような軽快さのないのは当然だが、その味はニュートラルで、高速になっても変化はない。CB750の操縦性についてのメーカーの自信のほどは、これだけの高速重量車でありながら、ステアリングダンパーの類は一切装着されていないことからもうかがえるし、事実200km/hに近い高速でも、ハンドリングに関する不安は全く感じられなかったことを体験した。サスペンション関係は、あくまでもツリーング車らしい柔らかさを持ち、走り出せばどこまでも走り続けたい感じの車である。かといって柔か過ぎることはなく、高速旋回時の安定も見事である。

市販二輪車には初めてというディスクブレーキも、一般には低速では効かないものとされているが、この車に乗ってみれば単なる危惧に過ぎないことを知らされるだろう。確かにツリーディングのほどの極端な効き味はないが、確実に握力に比例する感じで、それも車速や使用時間、頻度に関係なく安定した性能を発揮し、絶対的なものを指先に感じる。またヘッドランプも四輪車並の50/40Wという大型シールドビームを採用するなど、この車はどの部分を眺めても車の性能に見合った装備をもち、各部すべてのバランスがとれた車で、決して4気筒エンジンが優先した化物ではない。

パワーが優先して操縦性の悪い車、スピードアップに遅れた電装関係の強化など、まだまだ市中にはアンバランスな車の多いのも事実である。そのような面では文句なしの一級品であることは、この車を走らせてみれば即座に理解できることであろう。

これらのようにどの部分もすべてが印象に残るほどすばらしい車であるが、中でも特に印象的なのはやはり、精密な4気筒から生じる、パワフルな柔軟性と静粛さであり、それが魅力の80%以上を占めるのではないだろうか……。

やはり王者の貫禄

今までに数え切れないほどの車を試乗してきたが、今回のCB750ほどファンに

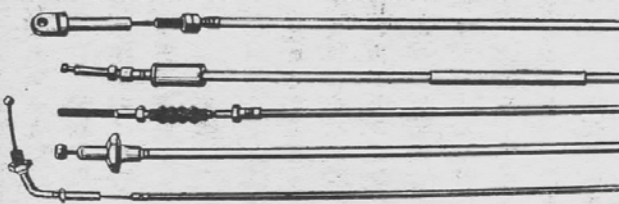
取り巻かれたのは始めてである。その人達に、「例はどうですか」「たとえほどの車の味に似ているか」などと同じ質問を幾度となくされたが、この車については当を得た返答はできずじまいだった。

というのはOH4気筒、ディスクブレーキなどこの車を代表する機構から生じるフィーリングは、あまりにも個性的で、他の車との比較が困難のためだ。よく、「ホンダの車はどれに乗っても同じだ」との声を耳にもするが、少なくともこの車には当はまらないようだ。それだけの個性と貫禄は十二分に持ち合わせていることは確かだ。あえてホンダ全機種と同じ様ところを指摘するならば、それは静かで安全性の高いことだ、というところになるのではなからうか……。

T.S.K. 技術と伝統を 世界に誇る T.S.K. 強力ワイヤー

■スロットル、クラッチ、ブレーキなどを遠隔操作するための重要な役割をはたすワイヤーにはドライバーの生命が託されているのです。

厳重な検査とテストをくりかえした信頼されるT.S.K.マークをお選び下さい。



宝塚索導管株式会社

宝塚市川面字山ノ上26 電話 宝塚 (0797) 3001代表

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。ハイウェ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



HONDA
HONDA MOTOR CO., LTD.

printed in Japan

雑誌コード 2117

オートバイ

第三十五卷 第十号

昭和二十八年十一月二十四日第三種郵便物認可
昭和四十四年十月一日発行(毎月一回)日発行

定価二五〇円