

昭和二十七年九月三十日第三種郵便物認可  
昭和四十三年十一月一日発行(毎月一回一日発行)

八  
重  
西  
井  
文  
出  
版

東京  
都  
中  
央  
区  
八  
雲  
河  
二  
丁  
五  
番  
地  
一  
三  
三  
三  
五  
代  
表

主  
持  
大  
阪  
市  
西  
区  
野  
崎  
通  
リ  
二  
丁  
五  
番  
地  
一  
三  
三  
三  
五  
電  
話  
一  
九  
七  
〇  
一  
五  
四  
二  
三  
九

定  
価  
二  
五  
〇  
円

# モーターサイクリスト

昭和43年11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(毎日1日発行) 第18巻第11号

NOVEMBER '68

# 11

特集 / 時速100km / 50スポーツの実力

特集 / マニアとメーカーの描くMY CUSTOM

モーターショー情報 / ホンダ750・ヤマハ650はでるか



**独占特報**  
**これがホンダCB750・4気筒だ!**



スーパートルク採用!  
山坂道・荒れ地が気になりません



二輪車で初めて、副変速機<スーパートルク>を採用。切換えはレバーひとつで簡単。普通の道ではH(ハイレンジ3段)で快適。急坂や悪路ではL(ローレンジ3段)に……豪快な駆動力でバリバリ走り、エンジンプレーキも強力。走る道を選びません。オプションもたくさん用意され、キャンプや釣りなどのレジャーやご商売に合わせて、楽しい仕様のクルマがつけれます。

## ホンダCT50

新発売

- バー付アップハンドル、エンジンプロテクター、アップマフラーなど悪路に強い設計
- 頑丈で大きな荷台は荷物の運搬がラク
- 自動遠心クラッチ付でチェンジ操作は簡単
- ★ガンホルダー、シェルパキャリア、レッグシールド、ウィンドシールドなどオプションは豊富
- 49cc4.8馬力・最高時速70km・登坂力18度・燃費90km/l (公式テスト値) ●自動遠心リダース式3段変速 —— ¥65,000



# 太陽の道はヤマハの道



## trail YAMAHA TRAIL SERIES

道なき道をつつ走る豪快なオートバイ

現金正価 ¥63,000



### 悪路でタフ！街中でシャープ！ ヤマハトレール50F5-C

登坂力18° 最大トルク0.45kg-m/7500r.p.m.  
最高速度80km/h 最高出力5.0ps/8500r.p.m.

現金正価 ¥77,000



### 街を野をたくましく走るオートバイ ヤマハトレール90H3-C

登坂力23° 最大トルク0.9kg-m/5000r.p.m.  
最高速度95km/h 最高出力8.0ps/7000r.p.m.

現金正価 ¥82,000



### 冒険のために生まれたオートバイ ヤマハトレール100L2-C

登坂力23° 最大トルク0.95kg-m/5000r.p.m.  
最高速度95km/h 最高出力8.5ps/6500r.p.m.

現金正価 ¥139,800



### 自然に挑むダイナミックなオートバイ ヤマハトレール125AS1-C

登坂力23.5° 最大トルク1.30kg-m/7500r.p.m.  
最高速度125km/h 最高出力13.8ps/8000r.p.m.

現金正価 ¥193,000



### 性能で圧倒！トレールの王者！ ヤマハトレール250DT1

登坂力35° 最大トルク2.32kg-m/5000r.p.m.  
最高速度120km/h 最高出力18.5ps/6000r.p.m.

混合ガソリンを使わない

## ヤマハ

### オートルーブ

ヤマハ発動機株式会社

## 話題の車ハイライト

独占特報



# これがホンダ750 4気筒だ

ホンダCB750は2気筒という予想に反して4気筒だった。それもただの4気筒ではない。写真でわかるようにホンダの500cc工場レーサーにCB450のガソリタンクと保安部品（ヘッドライト、テールランプなど）を取りつけ（正式にはCB250タイプの2トーンカラー）たようなスタイルである。

そこにはモーターサイクルGPマシンの技術、そしてF-1の技術が徹底して生かされている。

まずフレームをご覧下さい。ホンダ最初の完全なダブルクレードルタイプで小径のチューブが巧みに配されている。このダブルクレードル方式というのはホンダのGPマシンにも使われたこともないホンダ最初のものである。フレーム自体の溶接にしても今までのホンダには見られなかった丁寧な作業がなされている。



予想に反した4気筒エンジンは空冷4サイクル並列という配置は当然だがカムシャフトが1本のSOHC方式だCB450でカムシャフトが2本のDOHCなのにナゼ？という疑問もわくが写真をよく見るとそれなりの理由がある

その理由というのはエンジンをよりコンパクトにまとめ上げるという意味であるもしこれがDOHCならシリンダヘッドは大きなものとなりエンジンがこの位置ではこのシンプルなデザインのフレームにはうまく収まらないもうひとつの理由はCB450がSOHCに比較してDOHC故の成果があがっていないことがあげられる

パワーのとり出しはGPマシンと同じ方式センタードライブでクランクシャフト中央にギヤが設けられカウンターシャフトに入りそこからさらにギヤを通してギヤボックスに連結されているそれだけにクランクケース巾は狭くCB450とさして変わらぬはずである

キャブレターは写真で判断する限りCB450のようなCVタイプが4個で排気系は完全な黒塗りのメガホンタイプに消音装置をつめ込んだものだ点火方式はひよっと

するとGPレーサーのようなマグネットかも知れない

出力は325ccのCB350が36ps/10,500rpmだから倍の650ccとして72馬力排気量もし750ccフルサイズなら75ps/9,500rpm~80ps/10,000rpm程度が期待できるこれだけのパワーがあるとするとクラッチの性能はともCB450のような湿式多板では不足気味だろうからGPマシンなみに乾式多板が採用されているだろう

変速機はホンダの最近の傾向からすれば5段のリターン操作と考えられる

興味深いことは潤滑方式でホンダとしてはC71以来採用していない方式ドライサンプだこれはエンジンオイルがクランクケースに溜めてあるのではなくシート下のタンクにあるもので英車のトライアンフやBSAが採用している方式

この方式を採用した最大の理由はダブルクレードルタイプのフレームを採用したことであるダブルクレードル方式というのはCB72などと異なりエンジン下にもフレームが2本通っている方式だからCB450のようにオイル溜めがエンジンの下にあったのではエンジンの脱着作業が

余程フレームを下へのばさない限り不可能になることとロードクリアランスが小さくなるからと考えられる当然のことながら変速機の潤滑はエンジンとは別体であるこのドライサンプという方式は最新型ホンダFI R302に採用されている

だからエンジンのレイアウトは500ccのGPマシン潤滑方式はFIの技術が生かされている

サスペンションはフロントがテレスコピックフォークリヤがスイングアームであることは当然だがタイヤはフロントが3.25-19とCB450よりひと回り大きいリヤは4.00-18これもCB450よりひと回り大きい

ブレーキ関係はどうやらCB450と共通のように見えるしかし車体寸法はさすがに大きくホイールベースは1,400mmをオーバーしているだろう

走行性能は80ps/10,000rpmと出力を考えると最高速度は軽く200km/hをマークすることになるだろう0~400mは12秒5というところか

もしこのCB750が市販されるとなれば現在の世界のモーターサイクルの中では最高の性能を発揮するであろう

ことは想像に難くない  
いずれ10月25日から開催される第15回東京モーターショーに展示される模様なので一見の価値がある



ここ3年 いろいろな噂 憶測が伝えられていたBSA  
トライアンフ 3気筒が遂に姿を現わした

両車とも排気量はOHVの750cc アメリカ市場への輸出  
を狙って開発されたものといわれている

この3気筒750cc BSAはロケット3 トライアンフは  
トライデントと名づけられている

最近のBSA トライアンフの各モデルは似かよっている  
面が非常に多いが このBSAロケット3とトライアンフト  
ライデントも例外ではない 細かい部分ではかなりの相違  
があるが基本的にはほとんど同じ型式をとっている

エンジンはボア67 ストローク70(mm) 総排気量 740  
cc 3気筒と全く同じ ただ その搭載方式ではトライア  
ンフが垂直であるのに対して BSAは前傾15°となってい  
る

クランクケースは外見上 異なっているが 共に強度の  
向上をはかって横3分割方式をとっている

120°位相のクランクシャフトはタイミング側がローラー  
ドライブ側がボール 中央のクランクがブレンと4個の  
ベアリングで支持され 震動 騒音をおさえている

その他の相違は燃料タンク シート オイルクーラーカ  
バー ハンドル エアクリーナー サイドカバー リヤサ  
スペンション等となっている

またタイヤはBSAがフロントにダンロップゴールドシー  
ルを使っているのに対して トライアンフは後輪用のK81  
を使っている

トライアンフトライデントについての詳細は本誌151ペ  
ージの外誌テスト参照

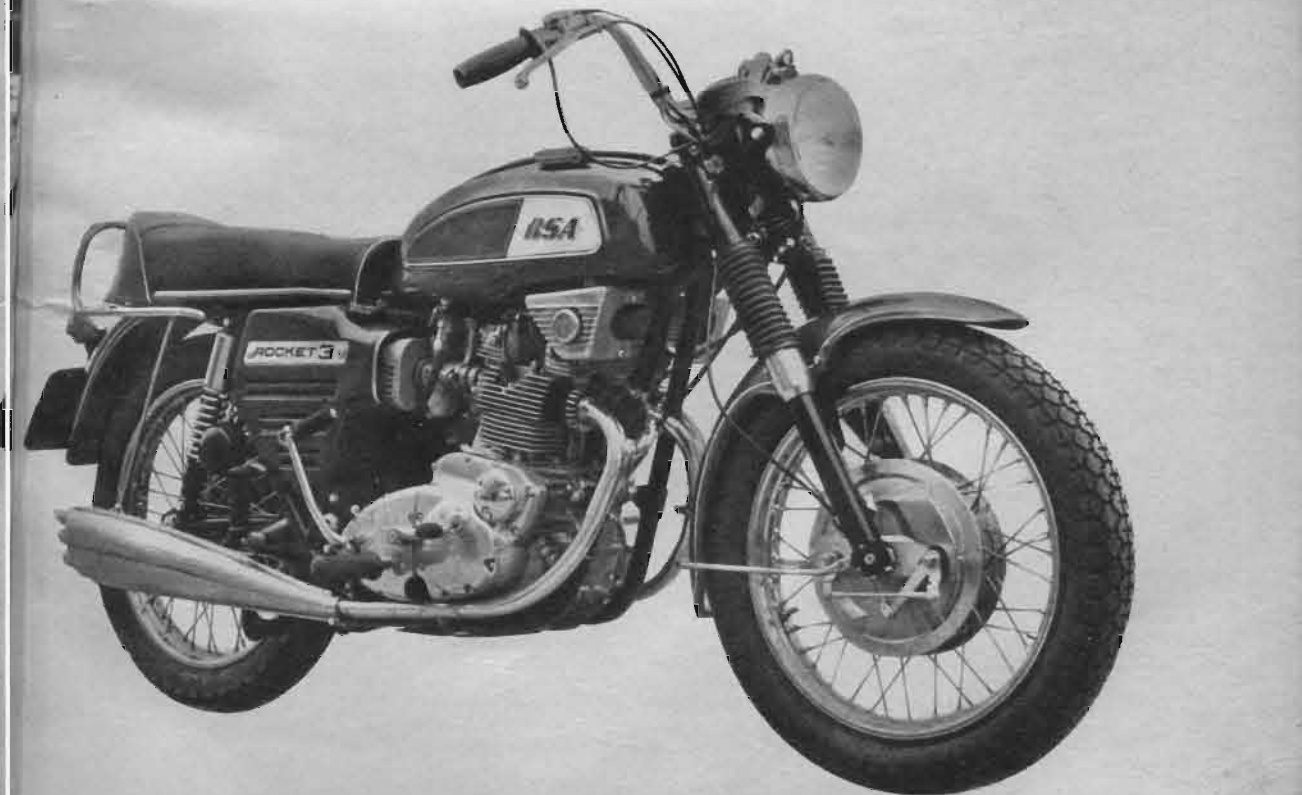
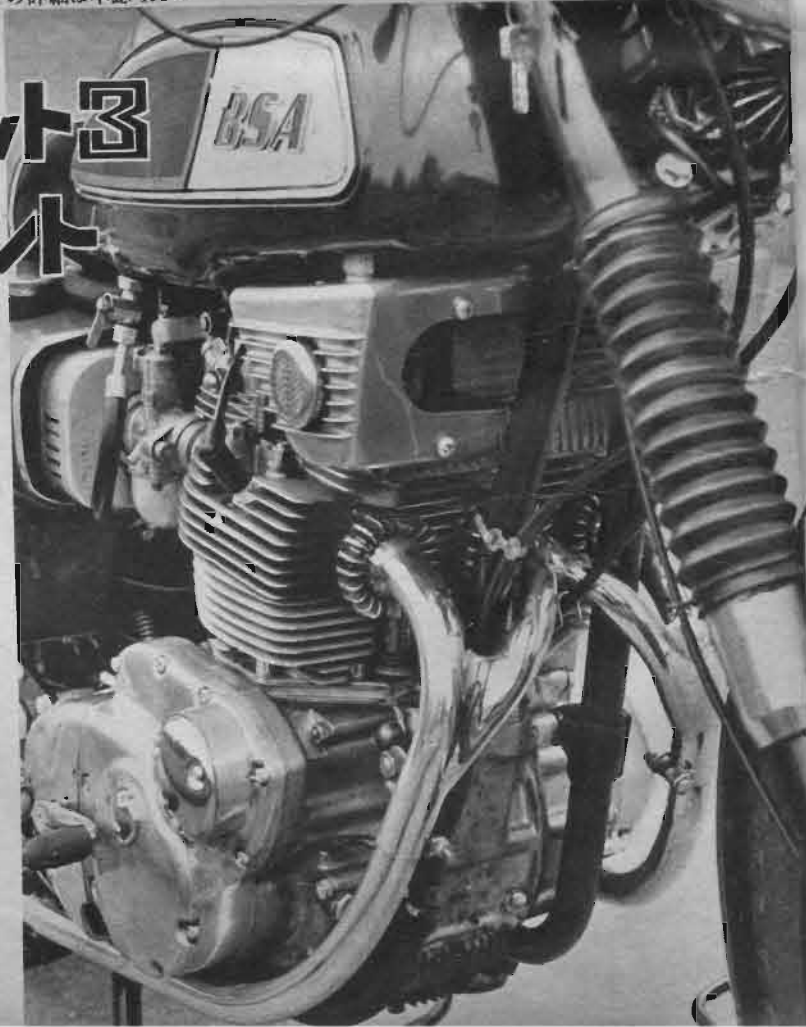
# BSAロケット3 トライデント



この両車はここ半年の間に生産に入り アメリカに輸出される手筈となっている

変速機はBSA トライアンフとも右足動の4速 クラッ  
チは自動車並みの乾式単板方式をとっている

単気筒当り2個のバルブをもつ シリンダヘッドはシリ  
ンダ同様 アルミ製となっている



(写真・CHARLIE ROUS)

気量を持った市販モトクロスF21Mがカワサキにはある。そのF21Mを公道も走れるようにしたトレールモデルも登場してくるもよう。

すでにF21Mでも市販状態となった時点では、ライト関係のマグネットを用意してあったし、一般公道を走る状態にするには簡単な機構になっている。

もち論、タンク等は変更されるだろうが、エンジン関係はF21M同様、単気筒250cc（現在のF21Mは238ccから250ccへと変更されている）ロータリーディスクバルブ式、最高出力 22→3ps/7,000rpm となるだろう。

以上の点からみて、ヤマハトレールDT1と同等か、それ以上の性能を備えたものが登場してくる。

しかしスズキのトレールモデル同様スタイルの点で人気はどうなるか気になるどころ。

### ●650 W1もモデルチェンジ

性能面ではユーザーに絶対の信頼を得ている650 W1スペシャルも、ことスタイルになると、一部には不満がないでもなかった。

その不満を解決する意味でショーに展示されるW1スペシャルは、現代調のユニークなスタイルに衣がえされたものが登場するだろう。

しかし、性能関係は現在のW1スペシャルでも充分バ

ワーはあると思われるので、若干のパワーアップはあっても、現在とほとんど変わらないだろう。

### ●開発中の500cc 3気筒に期待

噂ではすでに2サイクル3気筒500ccが完成された。聞いている。エンジンレイアウト（型式）は以前DK（ドイツ）の工場レーサーに採用されたような、外側気筒は前傾、中央気筒が直立に近いものとなっていて、吸入方式はピストンバルブ式となっている。

はたして3気筒500ccが回ったかどうかは不明だが、もし回っているとすれば、それこそすばらしい2サイクル500ccになるだろう。

現在500ccといえばスズキのT500しかない。そこへカワサキ3気筒500ccが割込んで行けば、当然ユーザーは気筒に集中するというもの。

とに角、今後のカワサキに注目してよいだろうし、もしエンジンだけでもショーに展示できれば、それこそ見の価値ありといったところ。

以上各社のニューモデルについて情報を集めて予想したが、もしこの内の60%でも登場すれば最近のモーターショーには見られなかった、興味ひかれるものになるだろう。

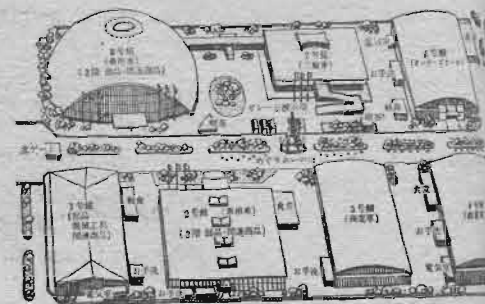
## モーターショーガイド

ショー会場の2輪車館は例年通り7号館（図参照）となっている。今年の館内は昨年よりも各社とも広く使えるようになったのは大変良い。

ただ、国産唯一のスクーター（ラビット）を生産していた富士重工がスクーターの生産を中止したため、今回の国産出展メーカーは4社と寂しい結果になってしまった。

まず入口から入って右側にスズキ、その奥がヤマハとなっていて、左側手前はカワサキ、その奥がホンダとなっている。出展予定は先のニューモデルも多数登場するし、現在市販中のものはすべて展示されるので、市販ロードレーサー、モトクロスも見るには楽しいもののひとつ。また今回のショーのなかで異色の展示は、イタリアからはるばるやってきたランプレックが明治通商から出展され、スクーターのスポーツモデルSシリーズがみものである。（展示場所入口正面）

日時・10月26日（土）………チャリティショー  
10月27日（日）～11月11日（月）……一般公開日  
時間・一般公開日……午前10時～午後5時  
日曜・祭日……午前9時～午後5時  
入場料・チャリティショー 500円（ガイドブック付）  
一般 200円  
小・中学生 100円



### 外誌テスト

## 750cc 3気筒

## トライアンフ・トライデント

**CYCLE WORLD  
ROAD TEST**

2年半にわたる研究、開発の成果としてトライアンフ OHV750cc 3気筒がこの程発表された。

トライアンフでは、この車を最高の機密扱いとし、ロードテストの時には吉ぼけたタンクやアクセサリを使って変装するなど気をくばっていたが、このような特殊な車はなかなかかくしておけるものでなく、英国はもとより、米国でも報道関係やライダーの間でニューマシンの噂がささやかれていた。ニューマシンはトライアンフ・トライデントと名づけられ、すでにディーラーの店頭に掲げられている。

3気筒というユニークなマシンは、市販ロードスターとしてはこの車だけである。モーターサイクル工業の初期の段階で3気筒マシンがわずかに作られていたが、レーサーを除けばトライデントが最初である。

トライデントは外観が独特であるだけでなく、スピードもたいしたものである。テストマシンは英国から着いたばかりだったが、最高速度は188km/hをマークした。このスピードは排気量に関係なくストリートマシンとしては立派なものであり、0～400mのタイム13.71秒は大きな出力をもっていることを物語っている。

テスト後に調べてみたところ

ろ、この車はテストのために急いで準備されたので、センターシリンダのタイミングが少し狂っていたが、それでもこのような優れた数字が記録されている。

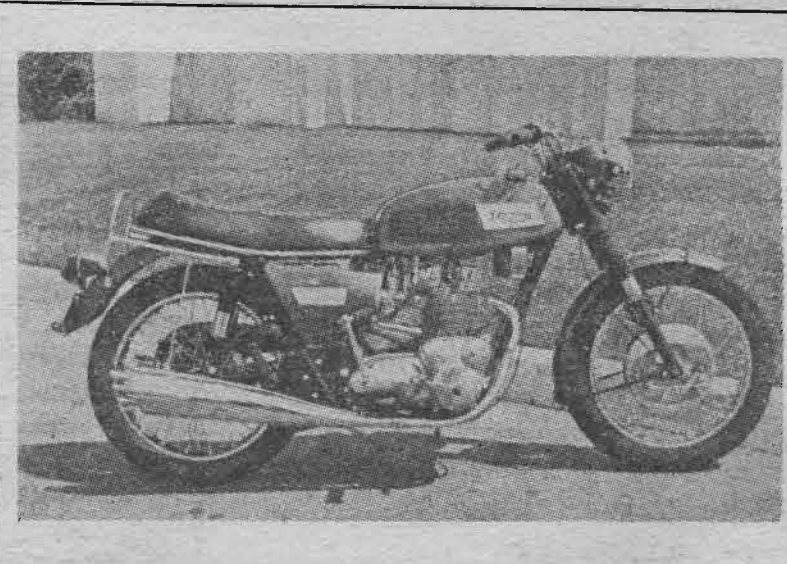
スピードテストはAHRのレコードホルダーボブ・エプリングの手で行なわれた。参考までにボブはフェルエルクラス（ガソリン燃料）の650ccトライアンフで13.028秒を出し、100mphの壁を破る102.73 mph（165 km/h）のレコードを持っている。

トライデントの直線コースでの加速性能は全く申しぶんのないものである。

トライデントは威光にあふれた車で、3気筒は魅力そのものといえる。この車に乗っている感じは、7リッタークラスのピンクのコルベツトスチングレイで、トライアンフのふるさと英国の小型車の間を走るようなものである。4気筒車を作っているメーカーもいくつかあるが、単気筒、または2気筒が最もポピュラーなものになっている。しかし、3気筒はこの車が唯一のものである。

3気筒だけではまだ魅力が不足であるというなら、排気音のすばらしさを加えれば完璧だ。テストライダー達の間では「アリエル・スクエアフォアの再来」といっているが、すでに過去のものとなった1000ccアリエルのように、少ししわがれた感じの排気音がトライアンフの6コのマラフーの後端から吐きだされている。バラレルツインのざらざらした排気音とは全く異質のものといえる。

更にスロットルを開き、エンジンの回転を上げると、その排気音に周囲のモーターサイクリストはいっせいに振り返ってみる。といってもこれは決してトライアンフ



■外誌テスト/CYCLE WORLD

クする部品があるので、スロットルワイヤーは1本だけで、スロットルグリップの動きをすべてのキャブに同時に伝えている。

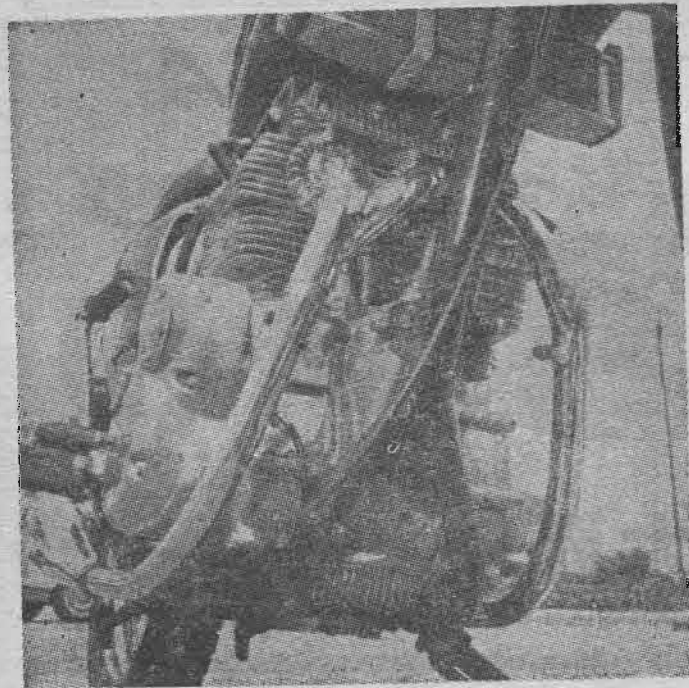
路上にでると、今までのツインと全く異なり、トライアンフらしからぬ感じを受ける。たしかに、フルスロットルで飛ばす時の3気筒のエンジン音は全くエキゾチックな感じである。

エンジンの回転は簡単に8,000rpmまで上がるが、非常に滑らかに回転しているので、モーターサイクルのエンジンというよりむしろ自動車エンジンのようだ。この感じはアリエルスクエアフォアの特長と同じである。

われわれがテストで驚いたことは低速回転ではほとんどトルクがないことである。いくらかでも力を感じるためには3,000rpm以上まで回転を上げなくてはならない。これは2個のフライホイールを持つクランクシャフトの設計にあるものと思われる。

トライデントは車重が500ポンド(227kg)もある上にトルクが小さいので、市中の走行では時々手に余ることがある。更にパッセンジャーを乗せた場合はなおさらである。一般に、500cc以上の車の大半は、スタート時にかなりエンジンの回転を上げる必要があるが、特にトライデントの場合は、3,000rpm位でしばらくはクラッチをスリップさせることが必要である。

このような不便な点があるにもかかわらず、この車は



2人で楽しむ車である。シートは650のものが使われているが、トライデントに取り付けられているところを見ると、全く別物のような感じをうける。ライダーが通常のライディングポジションをとって、シートの前のが座れば後のパッセンジャーのスペースは充分ある。シートの後にはパッセンジャー用として大きなハンドレールが取り付けられている。トライデントはライダー、パッセンジャー両方のためのレイアウトが非常に優れた車で、長距離のツーリングでも決して疲れを感じさせない車といえる。

極めて僅かではあるが、ハンドルとフットレストを握ってこまかい振動が感じられるが、振巾は小さくほとんど気にかからない程度のものである。

ギヤシフトは英国車に共通の右足シフトで、トライアンフが常に使用しているワンダウン、スリーアップが採用されている。シフトアップはスピーディーで静かだがシフトダウンはクラッチが完全に切れていない時には注意が必要となる。クラッチレバーはかたく、特に冷えている時には切れが少し悪いので、ローギヤに入れる時にはショックを感じることもある。この点は他のトライアンフと同じ性格をもっていることになる。

正直に言ってこれだけ速度があり、しかも220kg以上の重量がある車にしては、ブレーキは不十分のようである。フロントブレーキは新設計のツリーディングシ

ーが使用されているが、ききがあまく、高速時のブレーキングには相当の力が要求となる。この問題はおそらく、これだけの車にしてはブレーキケーブルが細すぎるためではないだろうか。ブレーキレバーはフロントブレーキレバーの操作点灯するようになってきているが、一般のライダーは、まずフロントブレーキから使用することを考えると優れたアイデアといえる。更にこの方式は近い中に米国安全法に規定されるに違いない。

トライデントのリアブレーキもフロント同様不十分である。

操縦性はライダーの先入観からくる個人的な好みの問題だが、トライアンフ650や500ccあるいは軽量車の操縦性に慣れた人達にとっては、トライデントはかしかもしれない。特に低速時にこの傾向が強く表われてくる。また、フットレストを地面にこすりつけて走るよう

トライアンフ・トライデント 3気筒750cc/TRIUMPH TRIDENT 750

■仕様	西部\$1,705 (約63.5万円)	東部\$1,750 (63万円)
前サスペンション	テレスコピックフォーク	スイングアーム
後サスペンション	スイングアーム	
フロントタイヤ	3.25-19	
リアタイヤ	4.00-19	
フロントブレーキ(径×巾)	20×4センチ	
リアブレーキ(径×巾)	17×3	
総ブレーキ面積	432cm <sup>2</sup>	
ブレーキ荷重	0.724kg/cm <sup>2</sup>	
エンジン形式	4ストローク3気筒	
ボア×ストローク	67.0×70.0mm	
排気量	753.0cc	
圧縮比	9.5:1	
キャブレター	27mmアマルコンセントリック 3個	
点火方式	バッテリーおよびコイル	
公表出力	60bhp/8,000rpm	
潤滑方式	ドライサンプ	
オイルタンク容量	6.0ガロン	
燃料タンク容量	5.12ガロン	
推せん燃料	プレミアム	
始動方式	キック、おりたたみ式レバー	
点灯方式	バッテリーおよび発電機	
エアフィルター	ワイヤメッシュ	
クラッチ	乾式ダイヤフラムスプリング	
1次伝動	3重チェーン(1.73:1)	
最終伝動	シングルチェーン(2.74:1)	
ギヤレシオ		
4速	4.88:1	
3速	5.82:1	
2速	8.26:1	
1速	11.91:1	
ホイールベース	1,460mm	

シート高	805mm
シート巾	292
ハンドルバー巾	703
フットレスト高	267
最低地上高	155
重量(タンク半分燃料含む)	227kg
重量配分	前44% 後56%
テスト重量(燃料、ライダー含)	302kg

■性能	
最高速度(実速)	188km/h(7,452rpm)
8,000rpm時 計算速度	
4速	202km/h
3速	170
2速	120
1速	82
トップギヤ1,000rpm時速度	25.3km/h
トップギヤエンジン回転数/マイル	3,821回転
8,000rpm時ピストンスピード	18.7m/sec
燃費	8.6km/l
速度計誤差	
50mph 指示	実速 51.20mph
60	62.84
70	73.95
制動距離	
30mph 時	11.2m
60	57.5m
加速	
0~30mph	2.3秒
0~40	3.1
0~50	4.0
0~60	5.6
0~70	6.7
0~80	8.3
0~90	10.4
0~100	14.3
SS 1/2マイル	8.40秒
最終速度	131km/h
SS 1/4マイル	13.71秒
最終速度	158km/h

前うみずのライダーにも不適當な車である。

リアタイヤはダンロップの新製品で、ロードホールディングの優れたK81、フロントタイヤはK70が使用されている。

しかし、おとなしいコーナリングをする場合には適當な車で、特に長距離ライダー向けといえよう。長距離のツーリングを行なう場合、振動で手が疲れることは嫌なことだが、トライデントの柔らかいサスペンションは路面のショックをほとんど吸収してしまい、全く疲労を感じない。

フレームの構造は650のレイアウトと同じであるが、部分的に径の大きいチューブが使用されている。例えばシングルダウンチューブの径は大きくなっており、上下に並んでいる2本のトップチューブはタンクの下で結合し、スイングアームピボットの直前へ弧を描いて伸びている。リアフレームレグはメインフレームにボルトで取り付けられており、スイングアームのピボットには青銅のブッシュが使用されている。

トライデントのエンジンは非常に優れた、魅力的なものだが、他の部分には失望させられる点が多い。たとえば、\$1,700以上もする車であるのに、ホーンの取り付け、

ディマースイッチ等の配線に使われているゴムはいたみやすいので、もっと良いものを使うべきだ。

タンクには中央部にプラスチックの飾りがついているが、これは耐久性に疑問がある。

最も大きな不満のひとつはエキゾーストシステムで、サイレンサーについている3個の小さな排気孔はまるでスクーター用に見える。センターシリンダのエキゾーストパイプは2つにわかれ、それぞれ左右のシリンダのエキゾーストパイプと結合しているが、この部分は排気ガスの流れがスムーズに行なわれていないようだ。その証拠にこの付近のパイプはすぐに変色してしまう。上部エキゾーストパイプは下部パイプにかがさってボルト止めされているが、この方法はガス洩れが生じやすいのであまり感心できない。排気、消音は3本別々にした方が効果的で、しかも外観もはるかにシャープになるに違いない。

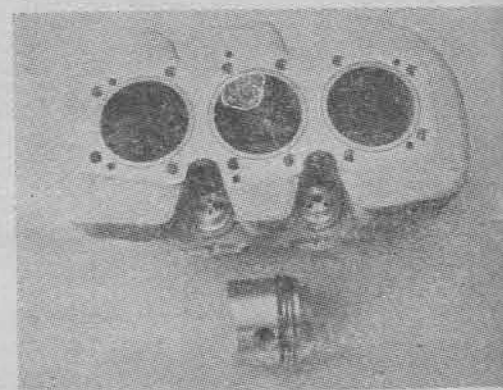
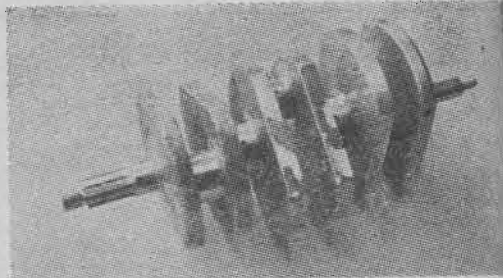
初期のトライデントの塗装はメタリックのアクアマリンブルーで、5.12ガロン入りタンク、フェンダーは鋼製シート後部のボディはファイバーグラス製となっている。スミス製のタコメーターとスピードメーターはゴムで完全に保護されており、読みやすい。

■外誌テスト/CYCLE WORLD

電装品はクランクシャフト駆動の発電機、ブレーカーポイントおよびコイルである。従来と異なる点はコンタクトブレーカー、コイル等すべてが3個づつ付けられていることである。スタートは外側2個のキャブレターさえ十分に燃料が送り込まれていれば簡単である。ツインホーンは冴えた音色でパワフルだし、ライト関係も強力で夜間のライディングも安心できる。

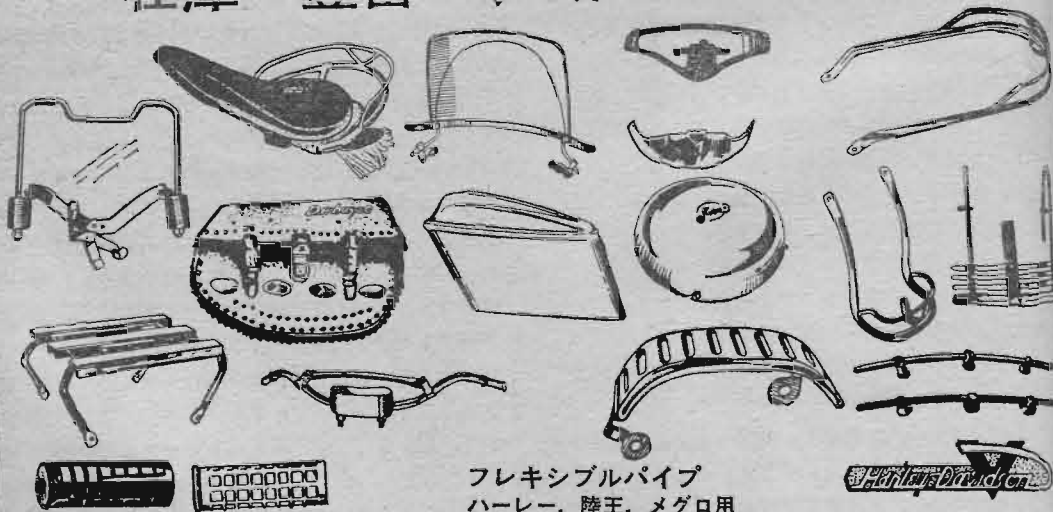
3気筒の利点についてもし疑問があるならば、インターナショナルロードレースの歴史をふりかえって見ればよいだろう。イタリヤのモトグッチ、ドイツのDKWは両社とも優れたレーシングスリーを製作している。しかし最も有名な例は、過去3年間連続して500ccワールドチャンピオンとなったイタリヤのMVスリーであろう。350ccモデルも最近初優勝を飾っている。

したがってトライアンプは間接的にこれらライバルメーカーの手で、スリーシリンダの宣伝をして貰っているような形であるが、レーシングスリーとは関係なく、トライデントは大きく、スピードのある強烈なマシンであることはいうまでもない。また、トライデントは唯一のマシンで、他に例のない車である。



都内随一 陸王ハーレー 部品用品

在庫豊富 ◆ 地方取引歓迎…出荷迅速



フレキシブルパイプ  
ハーレー、陸王、メグロ用

有限  
会社

城南部品商会

営業所 東京都品川区戸越 1-22-10 電話 (782)6435

技術トピックス

転倒無用の3輪バイク

1965年の春、休暇を楽しむジョージ・ウォーリス夫妻が英国からポルトガルへ向う途中、フランスのツールに一泊した。ジョージはホテルのバルコニーから目の下を行きかう無数のモベットや、スクーターを30分間もみつめていた。この30分間で、ステアリングの安全に関するアイデアが生みだされた。

ポルトガルに着くとジョージは製図板と製図用具一式を買い、夫人のこともかまわず、3週間の休暇中すっかりアイデアの実現に没頭した。

以後3年半の間彼自身はもちろん、彼の25才の息子アントニーと助手の3人は、プロトタイプ製作、改良、デモンストレーションに追われた。

彼は設計者として現在の財産をきずいたのだが、彼はまた発明者でもあった。その42年の間に、ジョージ・レスリー・ウォーリスは数多くの計画を手がけているが、その中でモーターサイクルに関するものはわずか3つにすぎなかった。

まず第1は自動車風のステアリングと、特別なチューブフレームが特徴となっているストリートバイクである。この車は同時にレーサーとしての能力も備

えていると技術紙に大きく報じられたが、ビジネスとしては資金的な問題で失敗した。

第2は1929年に発表したダートトラックマシンである。この車にはウォーリスのバイオニア精神は見られずむしろ一步後退した優雅さを持つ車となっていたが、この車は評判がよく、このような特殊な車にしては異例ともいえる売行きを示し、合計1,000台以上も販売された。

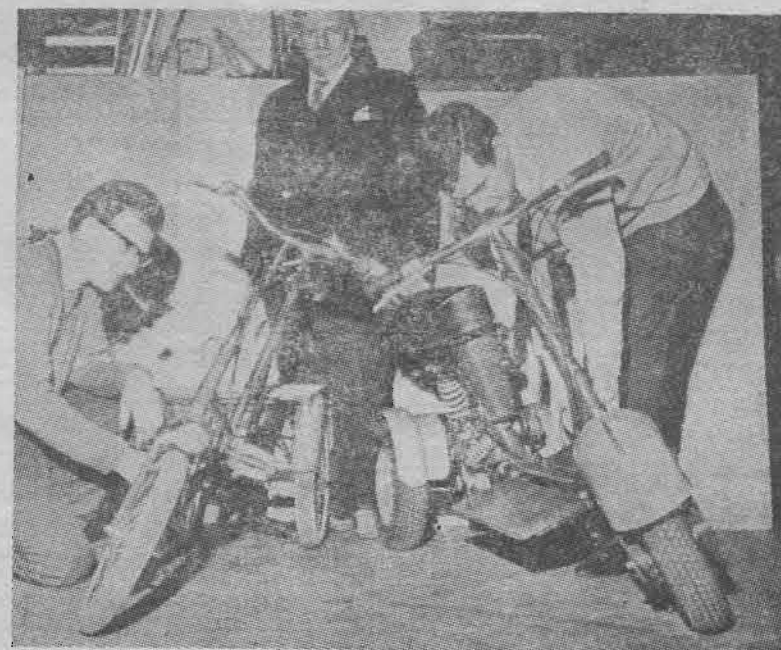
このダートマシンは多くの英国ドラッグレースのレコードを破り、更に他の諸国でも少くとも12回はレコードを破って、数多くの優勝を獲得している。

1932年にこの車の生産を打ち切ると、ウォーリスは35年にわたってモーターサイクル業界から遠ざかってしまった。その間に彼はガレージやレストランの経営、庭園用肥料散布機の設計、製作、航海用レーダーの重要部品の開発、製作等ちょっと考えると奇妙にも思われる各種の仕事に従事していた。

更に1965年ツールでウォーリスの頭にひらめいたのが第3のトリサイクルで、計画の第一歩がそこから踏み出された。

私がウォーリスに最初に会ったのは1926年で、場所は世界最初のコンクリート舗装のレーストラックである、ロンドン近郊のブルックランドであった。

トラックのストレートで彼は今までに見たこともないようなマシンに、両手をはなして乗っていたのである。



ギヤなしのモベットとギヤ付きの2種類。X社により明年発売の予定であるが、事前の調査の結果、見通しはOKとでている。