

モーター サイクリスト

昭和43年12月1日発行・昭和42年4月21日国鉄東海特別承認雑誌第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18巻第12号

12

DECEMBER '68

特集① / '68年東京モーターショー

② / 世界のモーターサイクル

カラー別冊付録 / '69年カレンダー (思い出の国産GPレーサー)



TOKYO MOTOR SHOW '68

オプションで楽しさ・実用性がアップ!

ガンとワイドに楽しめる車です



ハンティング・釣りに

- センターバッグ
- シェルキャリア (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)
- ガンホルダー
- ★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 (ハーブセットのクラブがOK)

配達に

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



雪道に

- レッグシールド
- ウインドシールド
- 大型サイドバッグ
- スノータイヤ

(スリップを防ぎ、凍結した路面でも安全)

★その他、ヘッドライトプロテクターもあります

<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

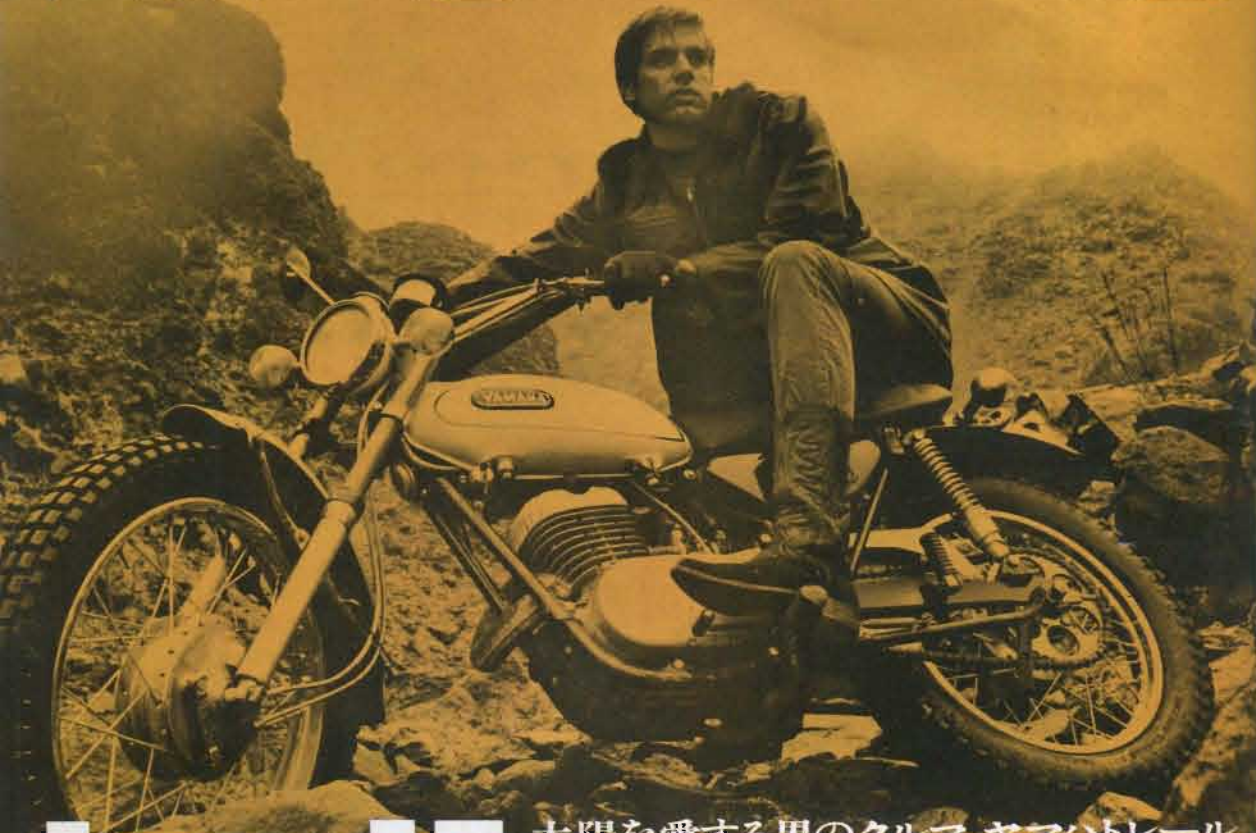
¥65,000

●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



昭和四十二年七月一日発行毎月一日発行
支社 大阪府西区阿波野通一丁目五番
電話 二四二一七二七〇・二四二一七二七二
代售 支社 大阪府西区阿波野通一丁目五番
電話 二四二一七二七〇・二四二一七二七二
付別録共 特価三〇〇円

太陽の道はヤマハの道



太陽を愛する男のクルマ ヤマハトレール

trail YAMAHA TRAIL SERIES



現金正価 ¥63,000

悪路でタフノ街中でシャープ!
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125A1-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

性能で圧倒ノトレールの王者!
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

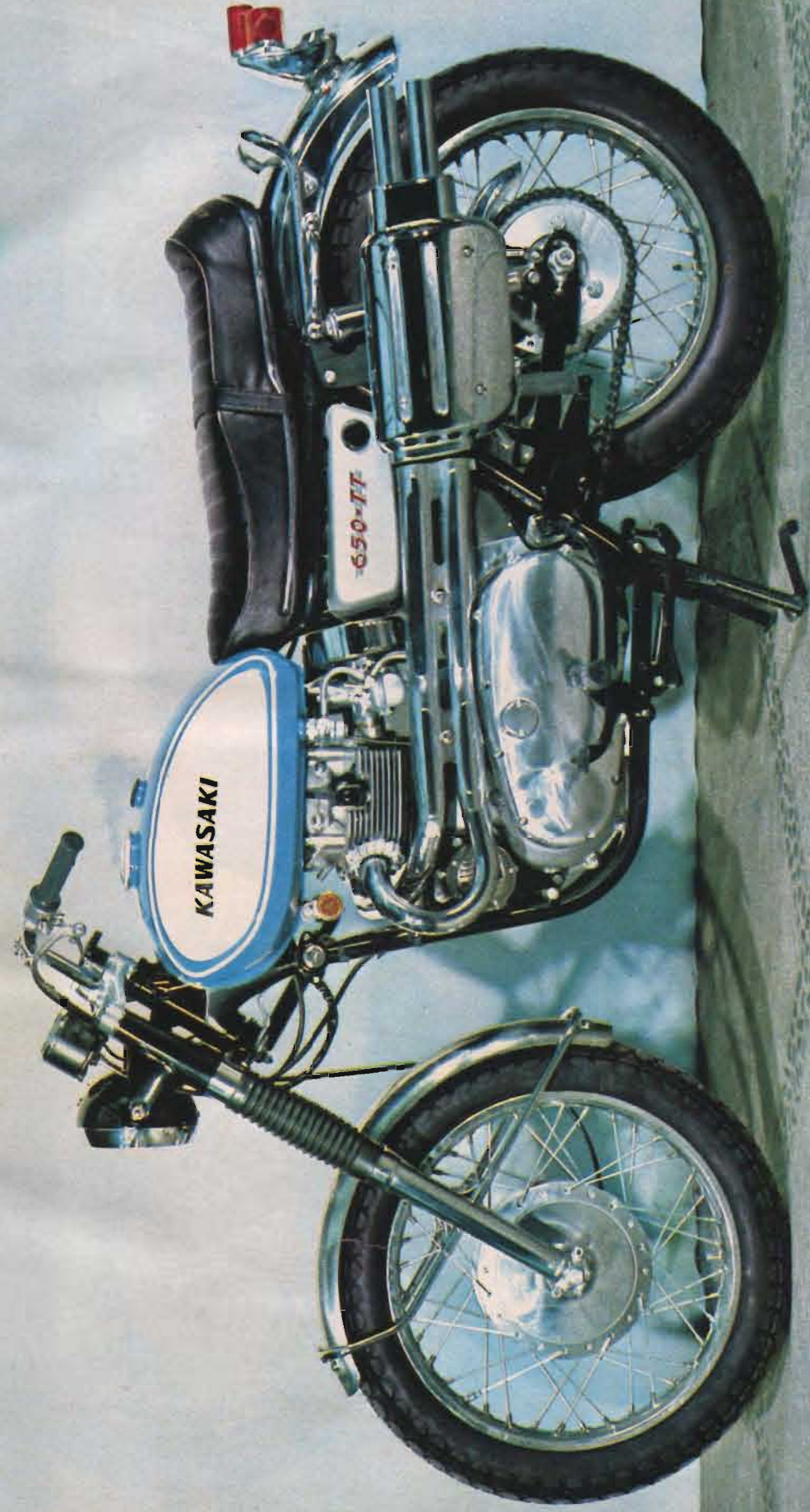
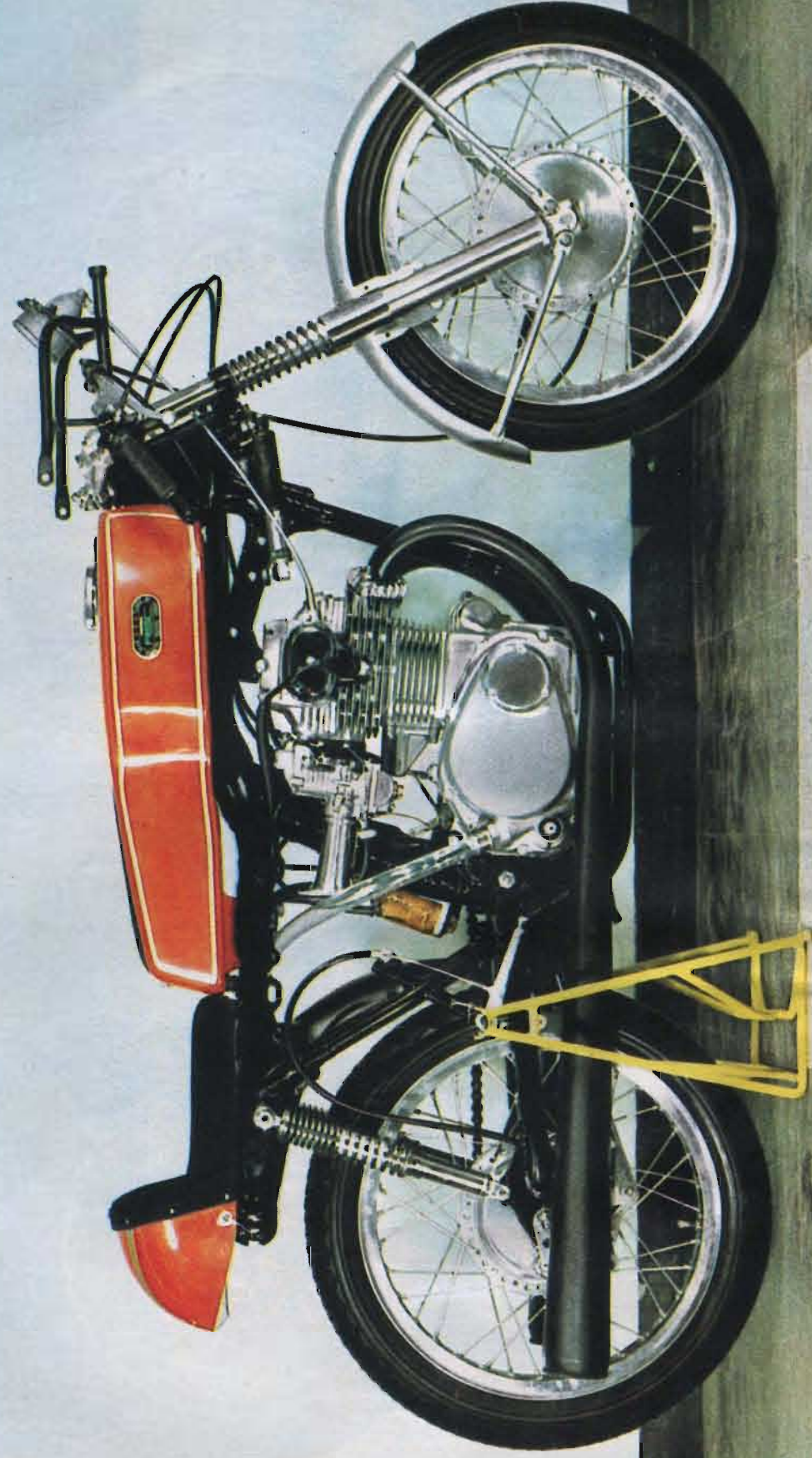
ヤマハ
オートループ

ヤマハ発動機株式会社



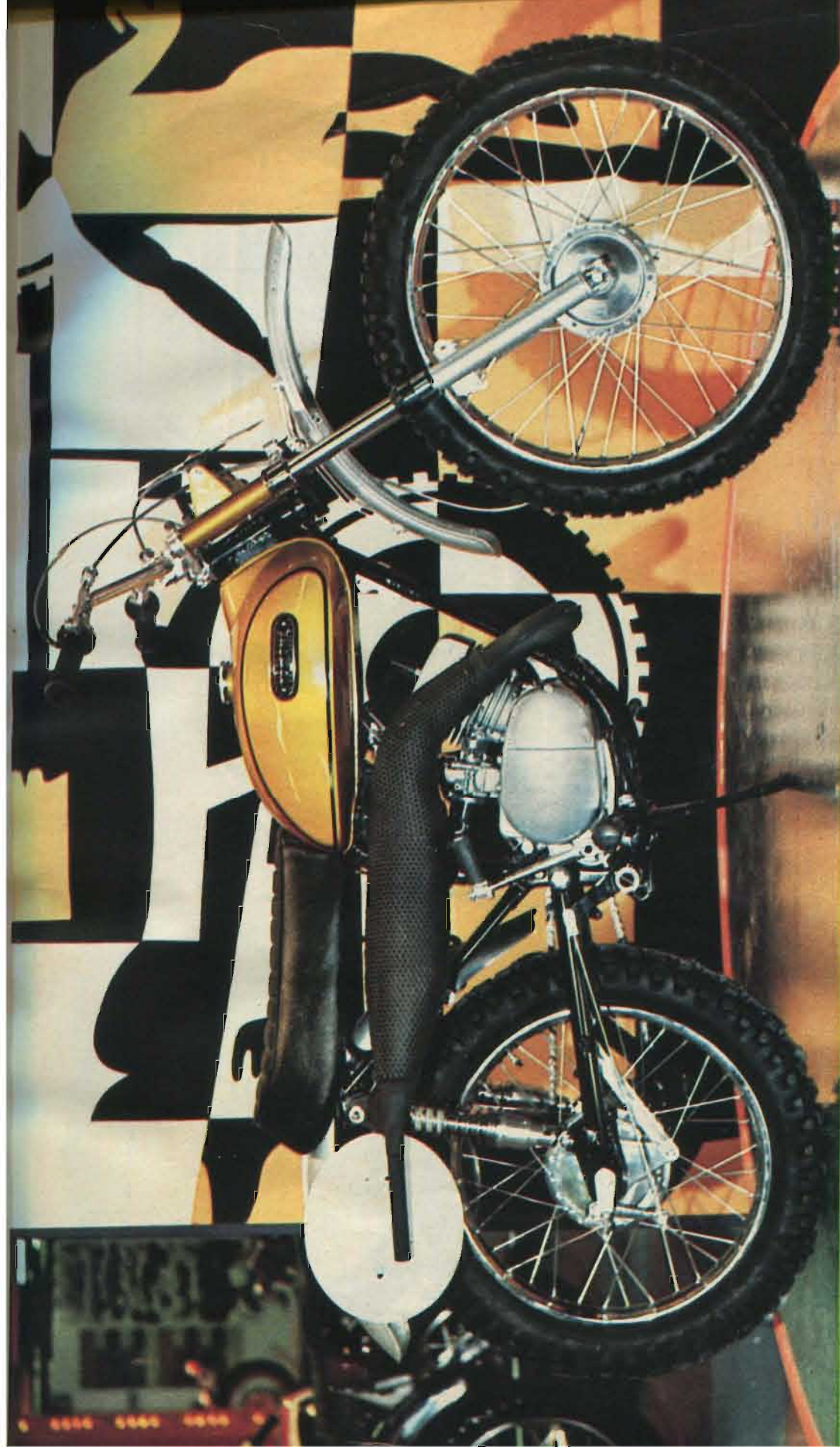
ホンダドリームCB750(参考出品)解説104頁参照

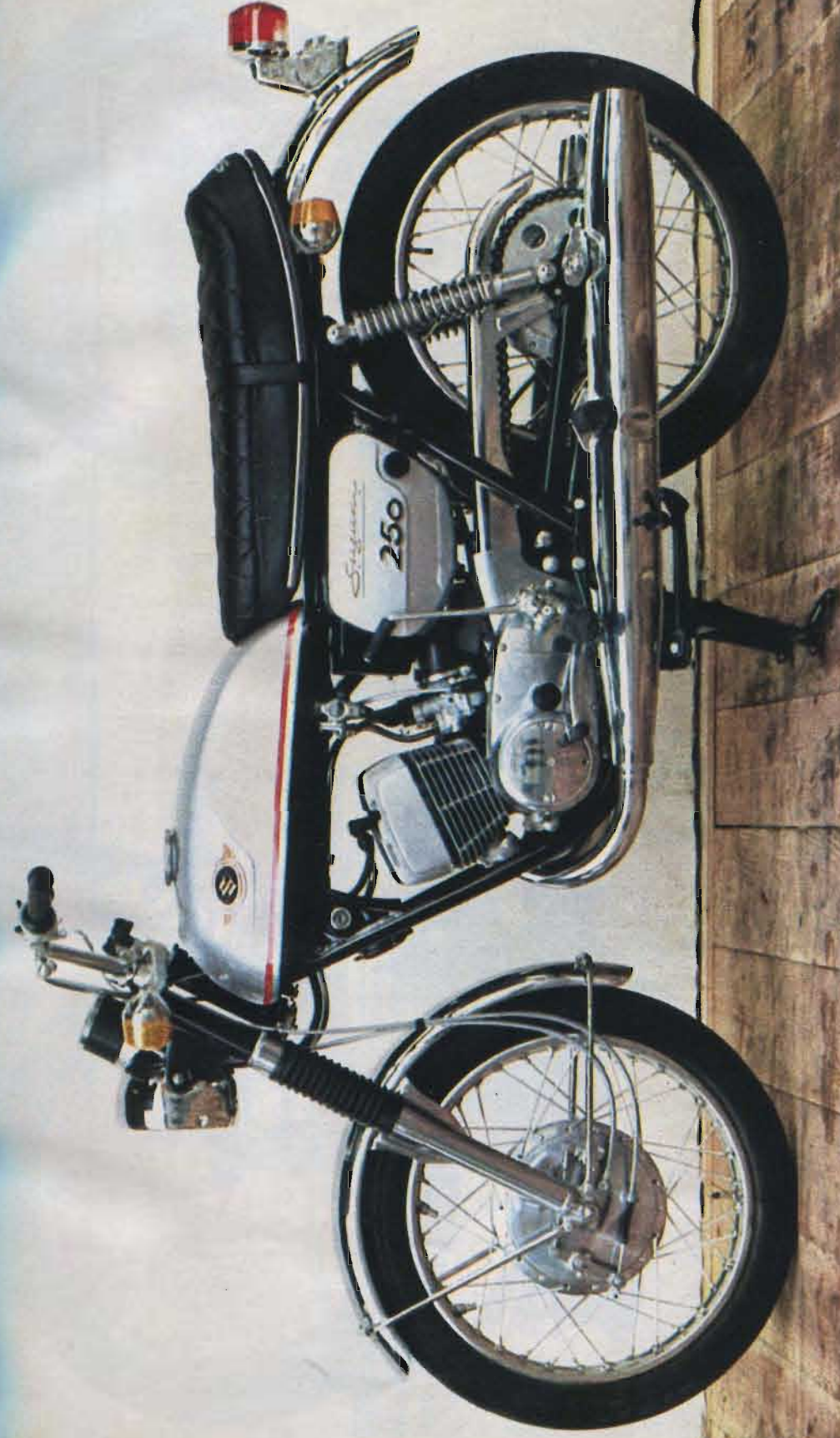








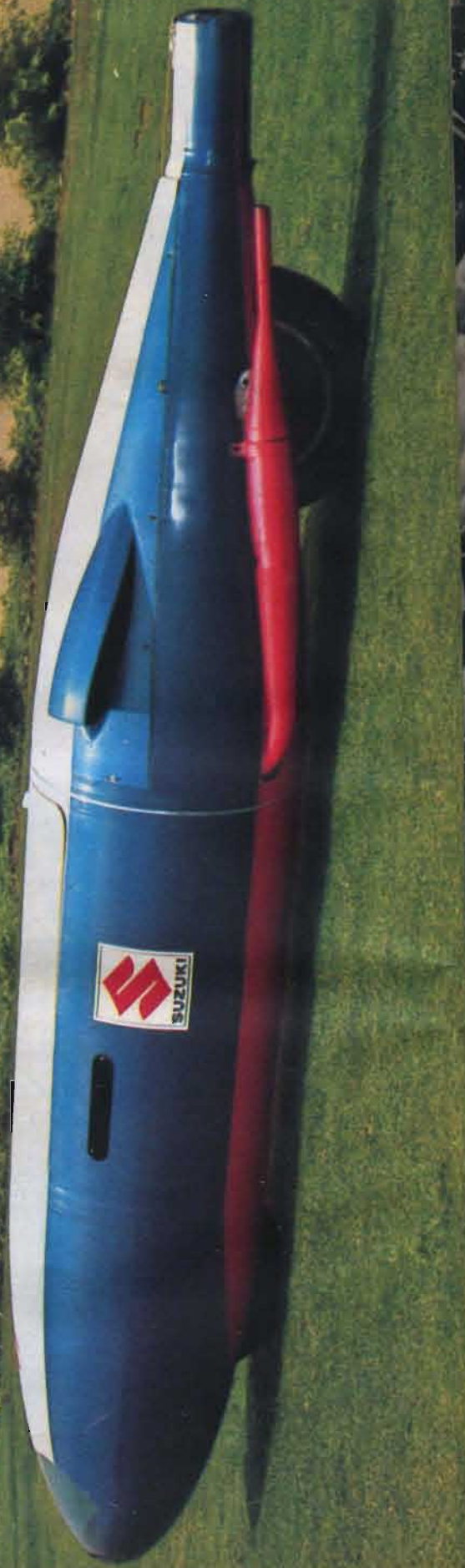






スズキストリームライナー(T500改)解説101頁参照

U.S. SUZUKI MOTOR CORP.



'68年東京モーターショー

ハイライト

第15回東京モーターショーは、さる10月26日より11月11日までの
京・晴海の国際貿易センターで開催されている。

今までの輪車の華かしいムードに押され気味だった2輪車館(7
号館)もホンダドリームCB750を筆頭にラムブレッタ(イタリヤ)
の参加があつたりしてニューモデルがズラリ、来年のモーターサイ
クル界は隆盛と読んだがどうか。

反面富士重工(ラビット)がこの世界を去ったことは淋しい一面
でもあり。

ホンダドリームCB750



これが市販されれば世界最強のモーターサイクルになることは疑うべくもない国産車 ホンダドリームCB750は誠に威風堂々としている 他を圧倒する工場レーサーのような4サイクル4気筒エンジン 後部へ行って高く引き上げられた4本のメガホンタイプのマフラー モーターサイクルでは数少ないフロントのディスクブレーキ ライダーを挑発するような240km/hまで目盛りされたスピードメーター どれをとり上げてみても世界最強のモーターサイクルとしての風格に満ちている

しかし開発途上にあるCB750の諸元は何一つ発表されなかった 諸元は会場での実車の測定と推定に頼るしかない ので正確というわけにはいかない ただいえることは来年春市販開始されるとしても このショーのモデルから大きな変化はなからうということだけである

カムシャフトさえ2本なら工場レーサーそのもののようなエンジンは 本誌11月号の特報通りSOHC(シングルオーバーヘッドカムシャフト)で前傾15°並列4気筒 ポア・ストロークも64×58mm前後という推測は大きな誤りであるまい 64×58mmだとすれば排気量は746ccとなる つま

り1気筒当りの排気量は186ccである

キャブレターはCB450のようなCVタイプでなく 工場レーサーのような京浜精器製の強制開閉式が4個ついている サイズは26mm径で 強制開閉式にしたのは4個のキャブレターをスプリングでもどしたのではアクセルが重くなるからだろう 強制開閉というのは開ける操作はもちろん 閉じる方もワイヤーで強制的に押しもどす方式 またカムシャフトは4シリンダの中央を通るチェーンで駆動されている 排気系は各シリンダごとに独立して 4本のマフラーが装備されている 点火はマグネットではなくバッテリーと高圧コイルによるもので ポイントはクランクシャフト右に2個装備されている ダイナモはクランクシャフトに左側に装備 しかしこれだけのエンジンがタコメーターのレッドゾーンの指示が8,500rpmから9,300rpmとなっているのはどうしたことだろうか

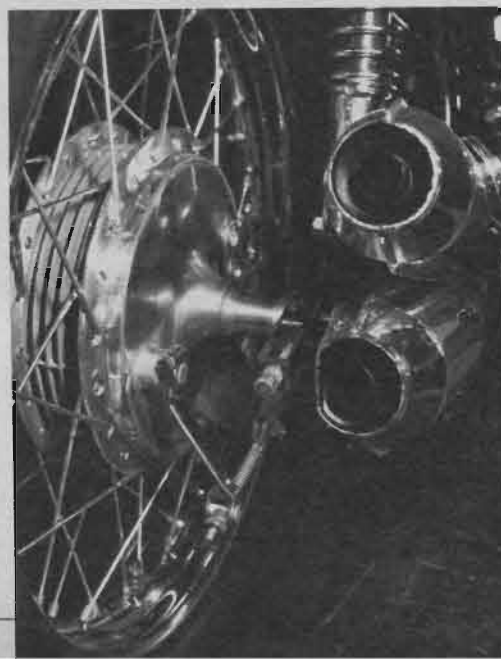
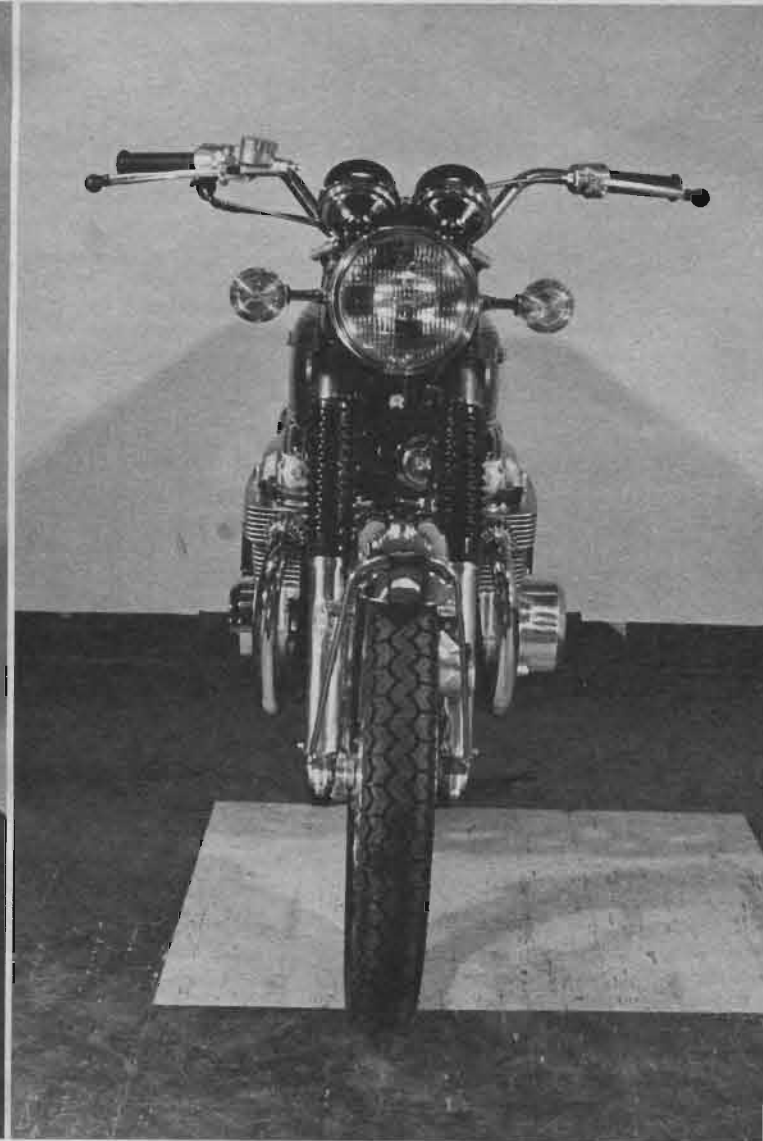
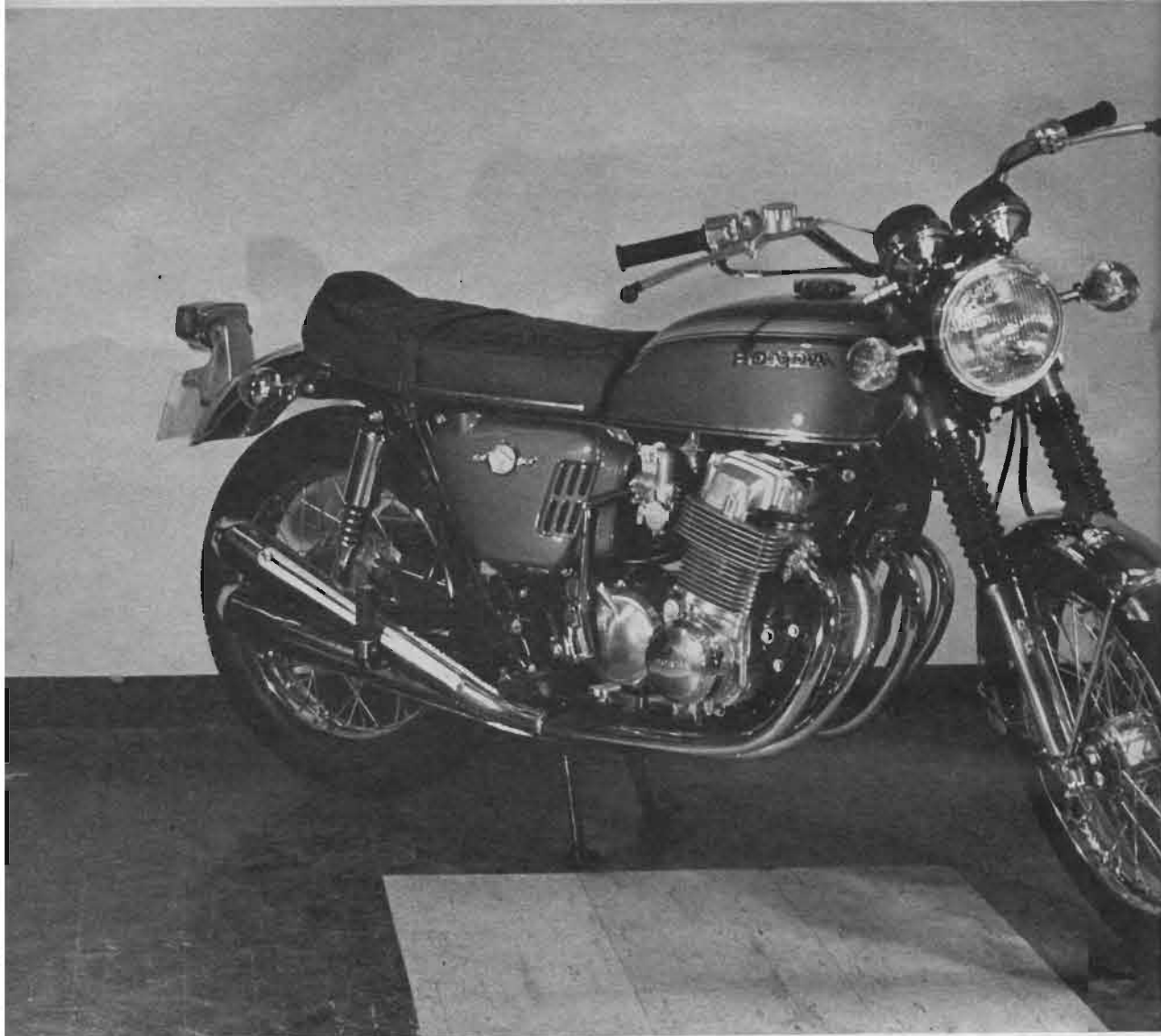
考えようによってはホンダの新型乗用車1300のようにクランクシャフトのメインとビッグエンドのベアリングがニードルローラーでなく メタルになっているのかも知れない



ガソリンタンクキャップはロードレーサーのようなクイックオープン



シートは格子模様のウエルダー加工が施されたもので両サイドにはクロームメッキのモールがついている



↑ 240km/hのスピードメーターと11,000rpmのタコメーターはライダーの視線に合わせて取り付けられている

←マフラーは後端で高くはね上がり 完全なGPレーサーのレイアウトになっている

動力のとり出しはクランクシャフト中央 カムチェーン右側に並んだ特殊チェーンによるもので 変速機のメインシャフトに入る この1次減速比はトップギヤを1.00とし 8,500rpmの時 185 km/hをマークするとすれば 2.3程度と考えられる このドリブンスプロケットの右側に湿式多板の大容量クラッチ 左側に5段変速機がある つまり5段変速機そのものはエンジン中央線より左側にあることになるから 2次減速のチェーンラインを合わせるため カウンターシャフトの後方にもう一本 ドライブスプロケット用のシャフトが設けられている

このエンジンと変速機 クラッチを含めての潤滑は ドライサンプ(クランクケースにオイルを溜めない方式)で オイルタンクはシート右下にあり 3.5ℓの容量をもっている 興味深いことは円筒状のオイルフィルターがクランクケース前方にとび出していることだ

エンジン性能は75PS前後というのが想像だが 回転数そのものはわからない

エンジン自体の寸法はステップのある部分のクランクケース巾がチェンジペダル キックペダルを除いた場合35cmでCB450のステップ部分の巾と同一なので 4気筒エンジ

ンの巾広さからくる無理なライディングポジションは全く必要としない

始動方式はセルとキックペダルの併用でキックペダルはスピンドル側折りたたみの右足動 おもしろいことにセルモーターは1次減速のチェーン駆動によって生まれたスペース クランクシャフトの後方においてチェーンでクランクシャフト左側を駆動する

一方この強力なエンジン出力をガッチリと支えるフレームは完全なダブルクレードルタイプで 溶接のもり上がりを見るとどうやら工場レーサーや市販レーサーにしか使わないような クロームモリブデン鋼(高価で工作性が悪いが非常に強力)のパイプを使用しているようだ。

サスペンションはフロントフォークがアルミ製ボトムケースのアウタースプリング(スプリングがインナーチューブの外側にあるもの)方式でリヤのスイングアームは工場レーサーのようなボックスセクション(箱形断面)の強力なものを採用している クッションユニットは昭和製ド・カルボンタイプで クロームメッキのアップパーケースだけ装備されている



ブレーキは外径300mm 厚さ4mmのディスクがフロントに装備されている このディスクは軽合金をベースに分厚いクロームメッキを施したもので ブレーキレバーからはワイヤーでなく4輪車のように油圧操作によるもの リヤはロード操作のドラムで径は180mmだが巾はかなり広い ガソリンタンクは今までのホンダの傾向ではなく ハーレー900スポーツスターのような感じでカラーリングもご覧のとおり タンクキャップはCR(ホンダの市販レーサー)のようなクイックキャップがついている

またハンドルバー前方のタコメーター(右)とスピードメーターは実に挑戦的で 文字盤面がライダーの視線に合わせて取り付けられている スピードメーターはフルスケール240km/hで トリップメーターが装備されており 文字盤左にヘッドライトのハイビーム 右にフラッシャーのパイロットランプがある 一方タコメーターは8,500rpmから9,300rpmがレッドゾーンでフルスケール11,000rpm

走行性能は 75psという出力と200kg程度と思われる車重を考えると 風圧にライダーが耐えられる程度の前傾姿勢でも 軽く200km/hはマークすることになるだろう 0-400m加速は12秒5というところか

この種の超高性能車として一番気がかりなタイヤは前が3.25-19 後が4.00-18で ともにダンロップの新製品K77を採用している このタイヤは大排気量化するアメリカ向けイギリス製モーターサイクル用として開発されたもので 高速連続運転に対する信頼性は一番高いといわれる 一方高速時の直進安定性は1,480mm前後もある長いホイールベースで期待がもてるが より良い安定性と操縦性をホイールアラメントなど 総合的研究によって実現して欲しいものだ (解説本文104頁参照)

ホンダドリームCB750推定諸元

- エンジン □型式空冷4サイクル並列4気筒SOHC ボア・ストローク64×58mm 排気量746cc キャブレター京浜26mmφ4個 点火方式バッテリー 最大出力75ps
- ミッション □1次減速チェン 減速比2.30 変速機型式 常時噛合5段リターン左足動 2次減速チェン 減速比2.47 (17:42)
- フレーム □パイプダブルクレードル
- 寸法 □全長2,210 全巾8,00 全高1,125 軸距1,480(各mm) 車種(乾燥)200kg
- ホイールアラメント □キャスト64° トレール80mm
- タイヤ □前3.25-19 後4.00-18(共にダンロップK77)



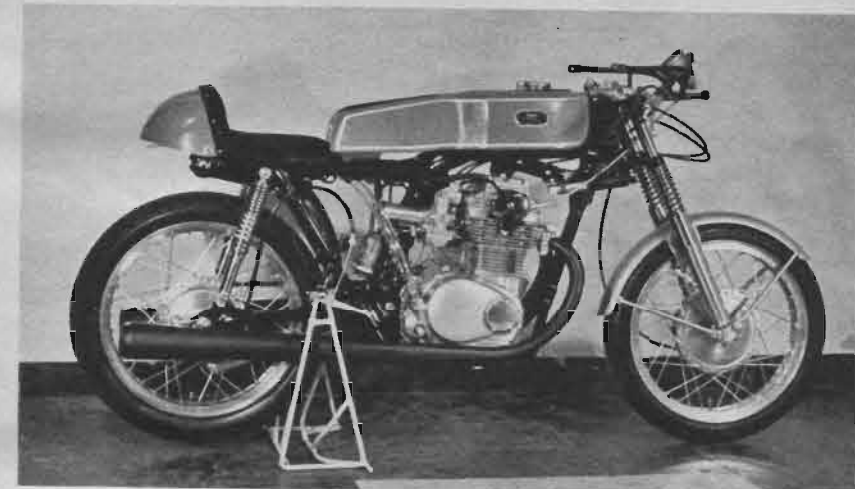
ホンダドリームCL450(輸出仕様)

これはホンダドリームCB450のCLタイプ CB450と比較するとアップマ
 フラーになっていることが一大特徴
 最高速度175km/h(本文110頁参照)



ホンダドリームCYB350

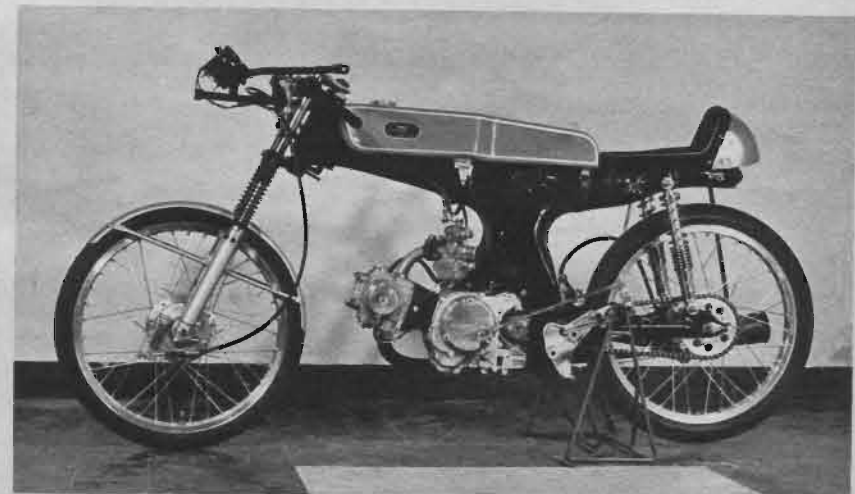
これはCB350にRSCのキットパーツ
 を装備したもの タイヤは前後ともダ
 ンロップレーシング パーツは来春發
 売予定 (解説本文132頁参照)

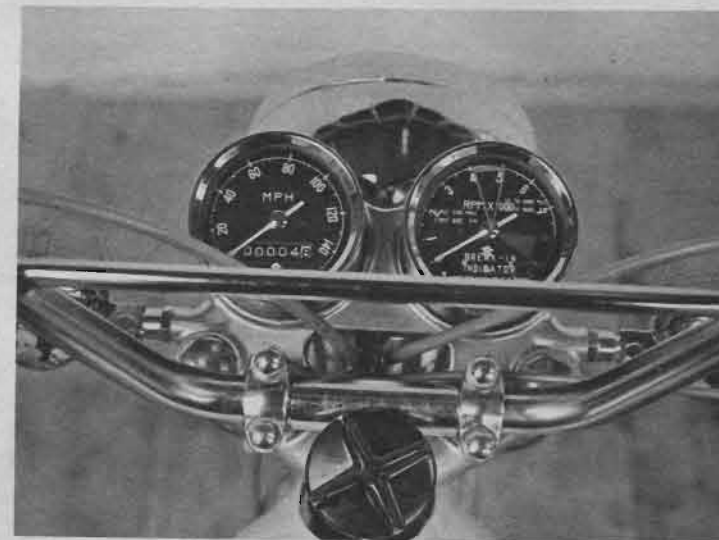


ホンダベンリイCYS90

(解説本文133頁参照)

これはベンリイCS90にRSC製のキ
 ットパーツを装備したもので 最大出
 力11PS/10,500rpm 130km/hを出
 す パーツは既に発売されている





スピードメーターとタコメーターは T500と同じデザインのセバレットタイプに変わった この写真は輸出仕様なのでスピードメーターはマイル表示

スズキTシリーズといえば今までT500(500cc) T250(250cc) T125(125cc)の3車種だったが、今度のモーターショーで仲間入りしたのが輸出用のT350。このT350の発表に伴って、輸出用のT250も完全なモデルチェンジがなされ面目を一新した。

このT350とT250は従来アメリカ向け輸出用であったT305をベースにしたもので、外装関係を除いては純粋な意味でのニューモデルではない。

エンジンは空冷2サイクル単気筒ピストンバルブで、ボア・ストロークはT350が61×54mmの排気量315cc、T250が54×54mmの排気量247cc。出力はT350が35ps/8,000rpm、T250が30.5ps/8,000rpmを発揮し、トルクは前車が3.3m・kg/7,500rpm、後車が2.82m・kg/7,000rpmとなっている。この高出力・高トルクを生み出すエンジンのシリンダは、アルミのパレルに鑄鉄スリーブを焼き嵌めたもので、潤滑方式は共に本格的なCCI(シリンダ・クランクシャフト・インジェクション)を採用しており、高速連続運転時の潤滑に対する信頼性は高い。

CCIといっても従来型のT250では、強制潤滑されるのはクランクシャフトのメインベアリングとコネクティングロッドのビッグエンドだけで、シリンダへは直接給油されて

いなかった。このT350、T250ではシリンダ吸気ポート下のシリンダウォールへ直接給油されている点が目新しい。

しかもキャブレターは中速性能を格段に向上させる同圧方式で、中速からの追越し加速などはスムーズなだけでなく、一段と鋭さが加わっている。

ただエンジンそのものの根本的レイアウトには、従来型T250と大きな変化はなく、クランクシャフト左にACダイナモとポイント、右側が動力とり出してクラッチ部分の膨らみがふた回りも大きくなったあたりが目新しい程度。このケースから判断する限り、クラッチ容量はT500並みとはゆかないまでも、このクラスとしては非常に大きくスポーツ車としての性能は十分だ。これはレリーズ機構も従来型T250とは変わって、アウタープッシュからインナープッシュに改められている。変速機は6段リターンでスズキ独特のセカンドからローへ一動作で操作できない方式は採用されていない。しかもチェンジペダルのストロークもかなり浅くなっている。

一方ダブルクレードルタイプのフレームも、従来型T250よりパイプ径が太いものに改められて、見かけも頼もしくなっている。これでフレームの剛性不足を感じさせるスピードは、15%ぐらいは高くなったのではなからうか。





デザイン的にもモーターサイクルの顔といわれるガンソリタンクが 写真のように全塗装の一枚プレスなので イメージは全く変わってしまった

イメージが変わったといえば スピードとタコメーターがセパレートで装備されていることもあげられる これは T500とよく似たもので 左にフルスケール9,000rpm レッドゾーンは8,000rpm以上と表示されたもの スピードメーターは200km/hまで目盛られている この二つのメーターはいくつものラバーピースでマウントされているので 振動に対する信頼性は高い

なお機能的な向上に ステップの取り付けがマフラーの上に2本のボルトでなされているので コーナーでのバンク角が向上していることも見のがせないだろう

(解説本文T350 108頁・T250 114頁参照)

スズキスポーツT350 (250) 主要諸元

- エンジン □空冷2サイクル並列2気筒ピストンバルブ
- ボア・ストローク61×54mm (54×54) 排気量315cc (247)
- 潤滑方式CCI 最大出力35ps/8,000rpm (30.5/8,000)
- 最大トルク3.3m-kg/7,500rpm (2.82/7,000)
- 変速機 □6段リターン
- 車重 □156kg (150)
- タイヤ □前3.00-18 (2.75-18) 後3.25-18 (3.00-18)
- 性能 □最高速度170km/h (160km/h)

←エンジンは従来型のT250に似ているといえは似ているが クラッチカバーの大きさ クランクケースからとび出したオイルポンプなどで容易に識別できる



←エンジン潤滑は完全なCCIでシリンダも強制潤滑



←キャブレターは同圧式で中速時の性能が高められている

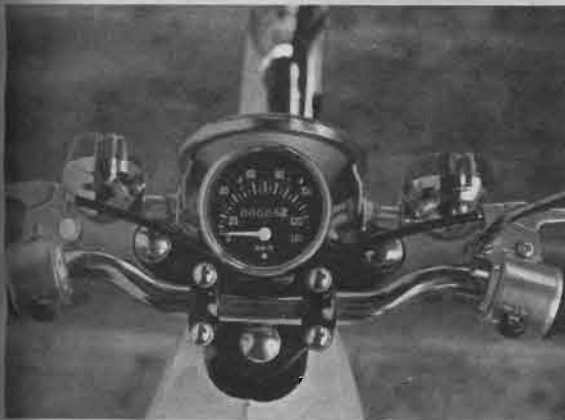
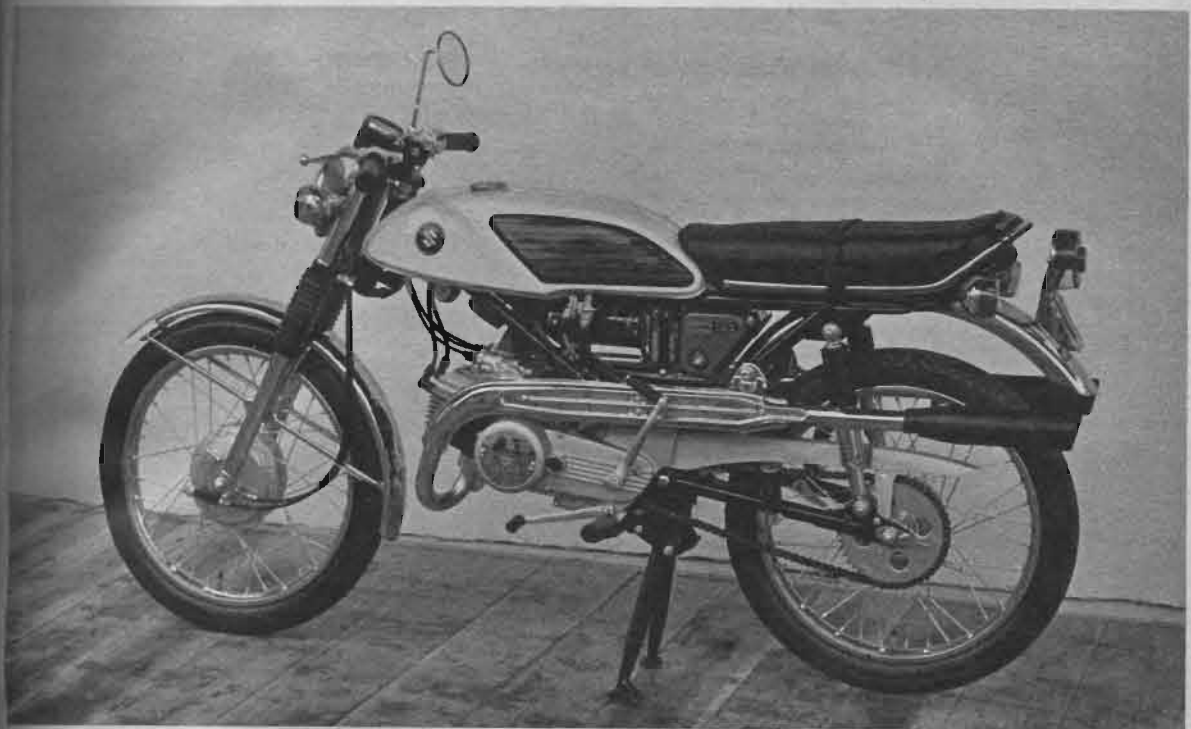


スズキ T250 (輸出仕様)



これがT250でT350との完全な相違点は サイドカバーの "250" というエンブレムのみ この位置から見るとフレームが従来型と変わらないようだが パイプ径が太くな

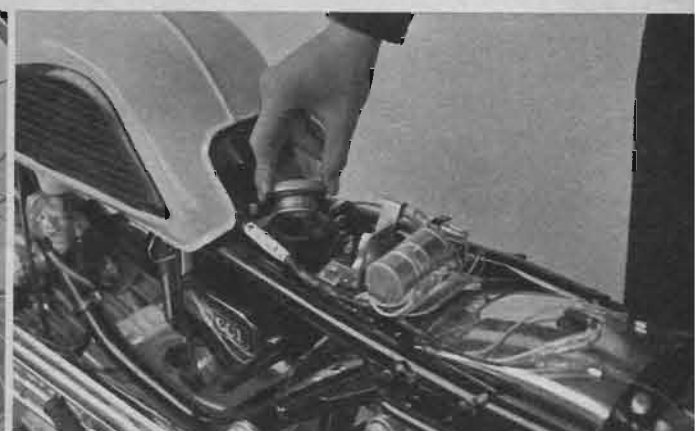
って頼もしい感じをうける それゆえ車両重量は 145kgから152kgと7kgも増えている メッキ部分 バフ仕上げの部分が増えていることに注意



←ウルフ90のスピードメーターは140km/hまで目盛りされている。次頁の125と同様のタコメーターもオプションパーツとして用意されている。

▽リヤクッションユニットは3段調節式が標準装備

↓シートを後方へはね上げるとオイルタンクのキャップ、ガソリンタンク下へ押し込まれたツールなどが現われる



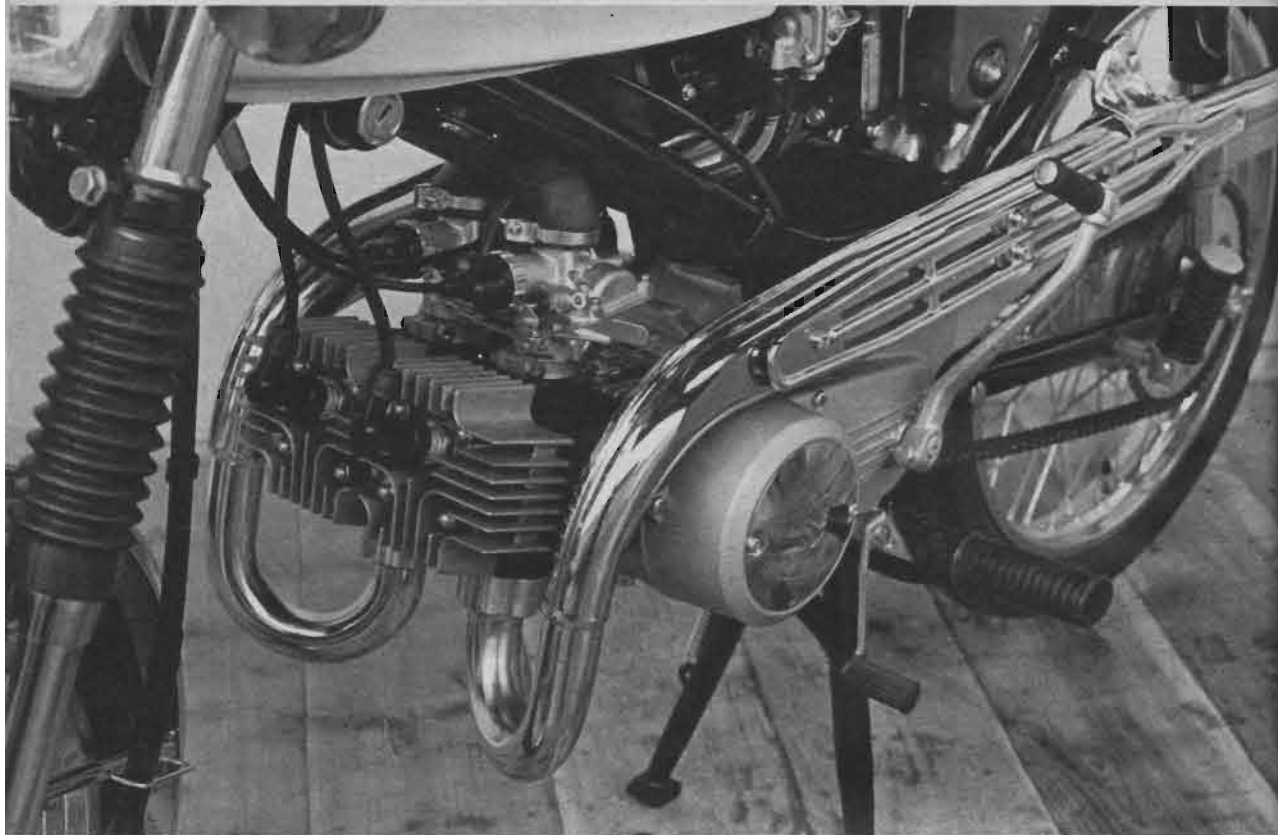
このところ90ccブームの第2波がおしよせ 各社のスポーツ車攻勢はすさまじい このきっかけを作ったのは他にもないカワサキ90SSだ

90ccクラスのスポーツはスズキからも発表された それはあくまでも本格的なもので パイプフレームと高性能エンジン 加えてムード満点のデザイン この3つの要素をもっている

中でもパイプフレームの形状はかつてのスズキのイメージは何ひとつ残っていない これはトリホームタイプ(三角型)と呼ばれるもので ステアリングヘッドとスイングアームピボット そしてリヤクッションのアップアマウントが2本のパイプで結ばれた三角形を形成している それは直線的で 外観的には強度的な不足を全く感じさせないものになっている これにおおいかぶさるような量産車としては極端に長いガソリンタンクは ステアリングヘッド前端からリヤタイヤ前端の垂直線上まで伸びている

これではシートさえ偏平なものに交換すればロードレー

サーとしてそのまま通用するような長さである フレームは90cc 125cc共通だが このガソリンタンク側面のデザインが異なる点で識別できる 90ccには菱形のニーグリップがあり 125ccには三角型のニーグリップが装備されている シートはガソリンタンク後端が偏平になったところへかぶさるような形になっているので ライディングポジションはロードレーサーとはゆかないまでも 尻をかなり後方へ置いたライディングポジションを余議なくされる またこのシートは後部ヒンジの開閉式で シートを上げるとガソリンタンクに組み込まれたツールボックスが現われる 一方スポーツムードいっばいのヘッドライトと スピードメーターも楽しい 125ccはフルスケール11,000rpmのタコメーターが標準装備だが 90ccの方はオプションパーツとなっている スピードメーターは両車共通の140km/hスケールのも ヘッドライトはハウジングなしリフレクターむき出しのものを採用している



タイヤは90が前後とも2.50-18で 125は前2.50-18に後2.75-18だ

加えて空冷2サイクル並列2気筒エンジンも特徴的だ シリンダは前傾というより水平近くまで倒れており クランクケースにもシリンダのようなフィンが切っただけでクラッチのある右側から見るとクラッチハウジングの膨らみがクランクシャフトの位置のように錯覚する このフィンはクランクケース上下部分は特に深く 2サイクルの工場レーサーを思わせるほどである しかしピストンバルブによる吸気コントロールのためにダウンドラフト(下向通風)型キャブレターの取り付けられたシリンダはコストの問題か鋳鉄製なので 異様な感じをうける キャブレターはもちろん2個あり 潤滑方式はスズキのお家芸CCIだ それも完全なCCIで シリンダ クランクシャフトともに強制潤滑されている ポア・ストロークは90が38×39.6mmの89ccで125が43×43mmの124cc

性能は90が最高出力10.5PS/9,000rpm 最高トルク0.89m-kgで 5段リターン変速機を介して110km/hを出す0~400mは19秒7と発表されている

125の方は15PS/8,500rpm 1.38m-kg/7,000rpm 130km/h(解説本文ウルフ90 126頁・ウルフ125 120頁参照) スズキスポーツ ウルフ90 (125)主要諸元

□エンジン□空冷2サイクル前傾並列2気筒ピストンバルブ ポア・ストローク38×39.6mm (43×43) 排気量89cc

(124) 最高出力10.5PS/9,000rpm (15/8,500) 最大トルク0.89m-kg/7,000rpm (1.38/7,000) ガソリンタンク容量7ℓ(8) 潤滑方式CCI

□タイヤ□前2.50-18 後2.50-18 (2.75-18)

□現金正価□86,000円 12月中旬発売 (125ccは価格未定・来春発売)



潤滑方式は90/125ともに完全なCCI方式



125はスピードメーターとタコメーターが標準装備

スズキウルフ125



スズキスポーツ・ウルフ125は基本的に90と同じで 車両寸法もタイヤ寸法が後輪だけひと回り太い2.75-18を採用 車両重量は98kgに対して102kgと4kg重くなっている

エンジンは15PSだからかなりの走行性能が期待できる 感じは当然のことだが 90ccクラスの車に125ccエンジンを積んだような力強さだろう

スズキスーパーミニ50

(解説本文130頁参照)



これはモベットの廉価版で現金正価40,800円というもの エンジンは空冷2サイクル単気筒で2段シフト変速機を介して50km/hを出す 車両重量は45kgと非常に軽い 始動はキック



ヤマハトレール250DT1 昨年の第14回東京モーターショーでデビューしたが、その強烈な個性はまたたく間に巷間的话题を独占。マニアならずとも一度は乗ってみたい衝動にかられたモデルであった。販売面も当のヤマハ発動機(株)が驚くほど好調で、年間予定生産台数を月間生産台数に改めなければならなかったほどである。

一方、その軽快なスタイル、エンジン性能(キットパーツ装備)はモトクロスライダーにも大なる関心を与え、やがて全国各地のモトクロスレース場はたちまちこのDT1モトクロスラーであふれてしまった。

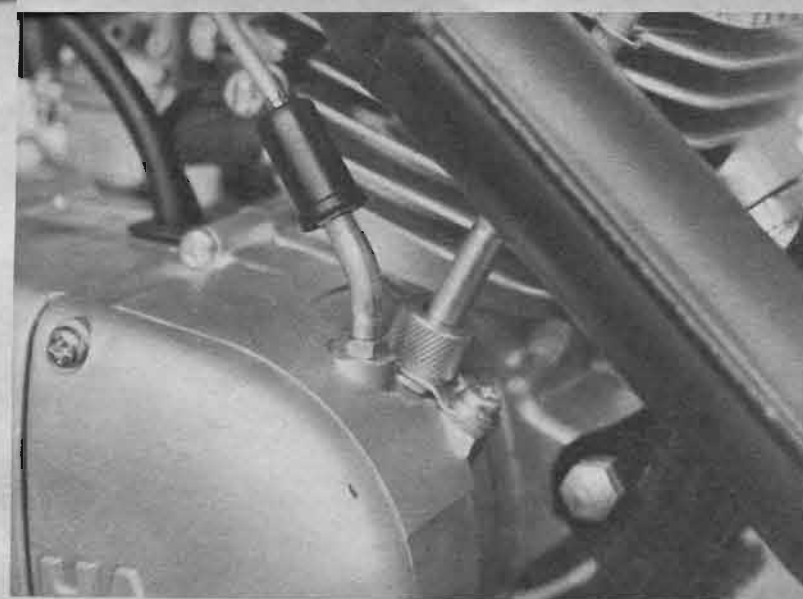
そして1年後、今回の'68年東京モーターショーにこのDT1をそっくり小型にしたモデルがデビューした。それがヤマハトレール125AT1である。まったくチラッと見ただいどでは250DT1か125AT1か区別がつかないほど両車は似ている。

なお、生産への足がかりとなったベース車は、今年の8月北海道の札幌テイネオリンピアで行なわれたMFJ主催全日本選手権モトクロス日本GP(本誌10月号参照)に出場したファクトリーモトクロスラーヤマハ125である。

エンジンは2サイクル単気筒ピストンバルブ5ポートで潤滑方式は分離給油(オートループ)。性能は最大出力11.5

PS/7,000rpm 最大トルク1.17m·kg/6,000rpm 最高速度110km/hを発揮する。この数値は250DT1と同じく低中速にポイントをおいて設計されているもので、さらに高い性能を欲する場合は各種のキットパーツが用意されている。燃料消費率は65km/l(40km/h)。

メーターは左にフルスケール160km/hのスピードメーター、右に8,500rpmレッドゾーン、10,000rpmフルスケールのタコメーターがセパレートレイアウトされている。ライト上のランプはハイビームパイロット。



タコメーターケーブルはクランクシャフトよりもってきているので、クラッチの断続に関係なく作動する。



シリンダはスリーブ入りのアルミ。タンクは250DT1と瓜分たつ。なおタンク前方下にメインスイッチがある。スタンドはサイドスタンドだけである。



リアのブレーキは片ハブで軽量化をはかっている

写真のAT1に装着されているシートキャリアはオプションパーツで市販車には写真の物よりやや長いシートが標準装備となる



ヤマハトレール125 AT1 キットパーツ仕様

フレームはセミダブルクレードル型パイプであるが後方のフレーム形状はヤマハ125AS1とよく似ている 全長1,960 全巾890 全高1,090mmで車重は95kgと軽い スイングアームはDT1のボックスセクション(箱型断面)に対しパイプトルクアームの取り付けもDT1と異なる サスペンションはフロントストローク145mm (DT1 170mm)のインナー springs タイプのテレスコピックオレオ ボトムケースは鉄 リヤはDT1と同じものだがスプリング常数(硬さ)が違っている またステアリングダンパーは付いていない(オプション)

変速はリターン式5段 始動方式はキックのみでプライマリー式となっている マフラーはDT1とくらべ そのテールパイプ部が短く そのエンド部分にはテールピースが取り付けられている

メーターはDT1と同じくセパレートタイプで 左にフルスケール160km/hのスピードメーター 右に8,500rpm レッドゾーン 10,000rpmフルスケールのタコメーターがレイアウトされている なおトリップメーターは付いてい

ない またタコメーターはクランクシャフトよりもってきているため クラッチを切ってもメーターは作動する それにパイロットランプはただひとつ ヘッドライト上にセットされたライトハイビームの点燈を知らせるものがある タイヤはフロントにダンロップトライアルユニバーサルの3.00-18 リヤに3.25-18がつけられている

また ハンドルはブリッジのはいたアップハンドルが付けられているが そのハンドル形状には若干の変更がある予定である ハンドルバー左にライト上下 ホーン フラッシャー各スイッチがまとめられている アクセルワイヤーは巻き取り式 両ハンドルグリップはすべり抵抗の少ないロールの入ったもの 工具ボックスはDT1の丸型にたいし 三角形のデザインである シート輸出タイプはDT1と同じくタックロールの入った先細後広がりのもので このシートは横に開き これによりオイルタンクキャップ バッテリーキャップが簡単にはずせる

(解説本文118頁参照) 現金正価 145,000円



AT1にキットパーツを装備したモデル これにより性能はかなりアップされ 250DT1と同じくそのすぐれた走

行性能とあいまって かなり高度なモトクロッサーに生まれ変わる なおタイヤはフロント2.75-21 リヤ3.50-18



ヤマハスポーツシリーズ中 いままではっきりスポーツという名称を与えられていなかったヤマハ90ccクラスにこのたびはっきりスポーツという名称をもったスポーツ車がデビューした それがスポーツ90 HS 1である

これでヤマハスポーツシリーズは 50~350cc (50 90 125 180 250 305 350) までせいぞろいしたことになる。そしてスポーツ50F 5 Sを除いて他はすべて2サイクル2気筒2キャブレターのピストンバルブエンジン パイプのフレーム 5段リターンの変速方式 ハーフチェーンケースダウンマフラーである。そして全スポーツシリーズに共通していることは 潤滑方式がオートループと呼ばれる分離給油であることである

またこのスポーツ90 HS 1 今回のショーでマイナーチェンジされたスポーツ180 CS 2-Eとタンクデザインなどが類似しているため 全体のムードは両車とも似かよったものとなっている

エンジンは現在生産されているヤマハA T 90を流用したもので ボア36.5×ストローク43mmのロングストロークのピストンバルブ5ポートは 2気筒2キャブレターとこれは90ccとしては世界でも類をみない高級な機構である

性能は最大出力10.5PS/8,000rpm 最大トルク0.95m·kg/7,500rpm 最高速度110km/h 燃料消費率75km/l (40km/h)と90ccとしてはかなりハイレベルである 変速は5段リターン式でそのレシオはクロードになっている

フレームは新設計のダイヤモンド型パイプで 車両重量は89kg (なおA T 90は99kg) 寸法は全長1,815 全巾735

全高1,065mm シートはダブルでタックロール入りである

スピードメーターはライト本体とは別体のもので140km/hフルスケール メーター内には左よりニュートラルフラッシャー チャージ各パイロットランプが内蔵されている ハンドルはアップでハンドルバー右にはフラッシャーライドスイッチが 左にはライト上下ライドスイッチとホーンブッシュボタンがセットされている

始動方式はキックのみでプライマリー タイヤはフロント2.50-18 リヤ2.50-18とともに4 ブレイ サスペンションはフロント・テレスコピックオレオ リヤ・スイングアーム なおフロントはブーツがつけられている

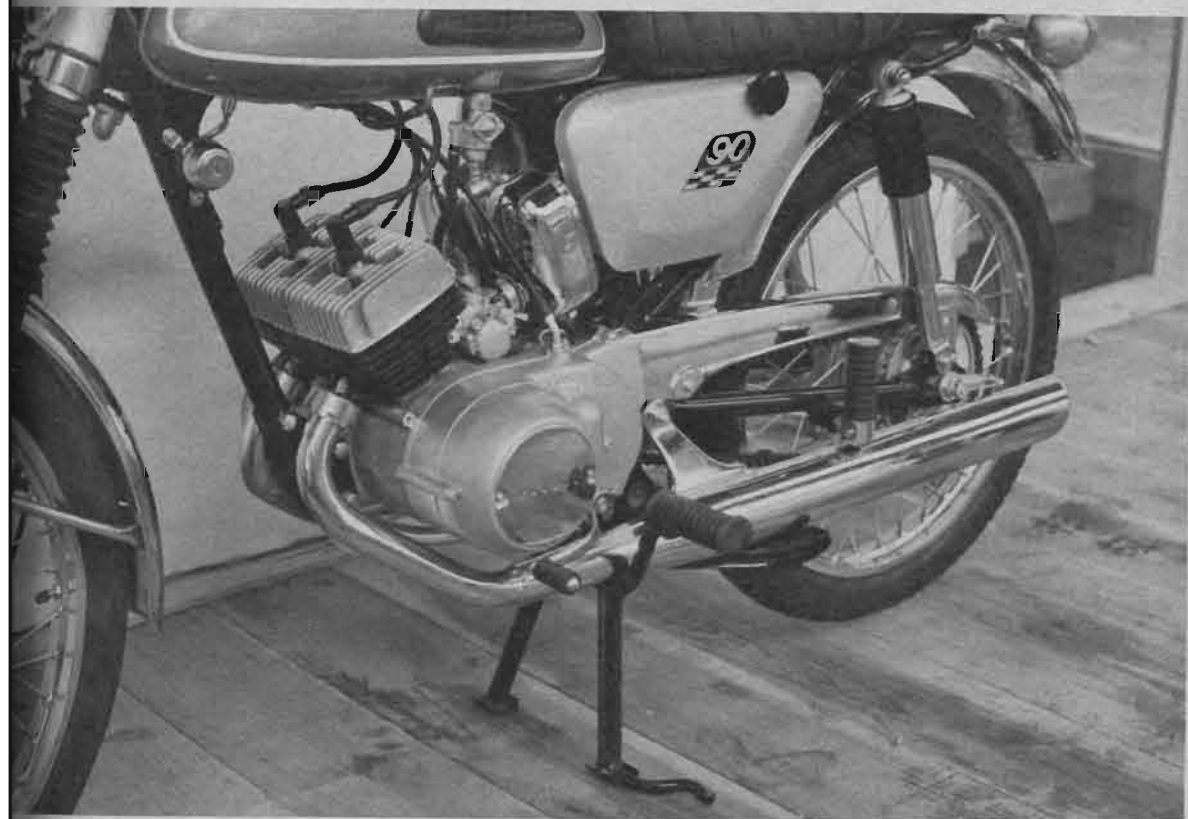
エアクリナーはスポーツ125AS1Dと同様メッキされたケースカバーが2連 各キャブレターに取り付けられスポーツとしてのムードをここでも盛りあげている

現金正価87,000円 (解説本文128頁参照)



エンジンはA T 90を流用したのだが その性能はかなりアップされ90ccクラスとしてはかなり高性能な車となり名実ともにスポーツ車と呼ぶにふさわしい

キャブレターは2つ エアクリナーも各キャブレターにそれぞれ装備されており そのメッキのエアクリナーケースはA S 1ムードである



フレームはダイヤモンド型パイプでその強度はかなり高い メインスイッチはダウンチューブ上部左側にセットされている

ヤマハグランプリ 350 R2 輸出仕様



350 R2 (輸出用) のマイナーチェンジで外観的にはタンク シート マフラーが変わり メーターもタコメーター スピードメーターがライト本体より独立したセパレートタイプ

イブとなった 性能的にはほとんど変わらないがトルクが若干アップした程度である フレームの寸法も若干変わった 全体の感じはR1より重量級車のムードが増した

ヤマハスポーツ 180 CS2-E



180 スポーツCS1Eのマイナーチェンジでタンク シートが変更されたこと メーターがライト本体より独立 さらにタコメーターが付けられセパレートタイプとなった

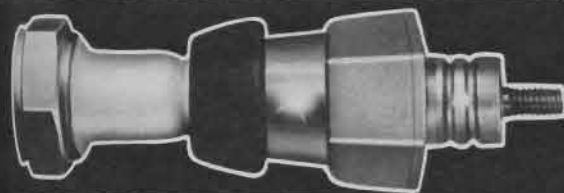
これによりスポーツのムードが一段と強まった 性能的には大きな変化はないが トルクなどが若干アップした (解説本文116頁参照)

HIGH-POWER HIGH-SPEED



《新発売》

ゲーンと差をつける——ダッシャーS



ミスファイアをなくす…点火促進装置
ダッシャーSは、ダイナミックなダッシュを約束する、点火促進装置。ロスのない完全スパークが、馬力をアップし、エンジンのスムーズな回転をひきたします。

セン光が見える!!

スパーク状況が一目瞭然——!!

特殊透明樹脂加工のダッシャーS。スパークの火花がハッキリと見えます。電気系統の故障発見に威力を発揮!! 高速走行に万全の備え

シリーズキャップ装置

ダッシャーS

¥1,500

スパークプラグに直接取付



姉妹品 ダッシャー

¥2,800

イグニッションコイル

に取付

●ガソリンスタンド、自動車部品店でどうぞ

くわしいカタログをお送りします

福田勲産業株式会社

東京・千代田区岩本町1-1-7 ☎ 661-2359 代

カワサキ250F 4 輸出タイプ

ヤマハトレール250DT1とほぼ同じムードを持って登場したのがこの250F4である。ただ国内市販はいまのところ予定しておらず、アメリカの要求に答えるため発売は海の向こうで予定されている。

エンジンは2サイクル単気筒ロータリーディスクバルブで、現在市販されている250ccモトクロスカーF21Mと基本的には同じである。またフレームのベースとなったのは輸出用として発表されているトレールタイプF3(175cc)である。

エンジンは最大出力23HP/7,500rpm、最大トルク2.30mkg/6,250rpmとかなり低く押えられているが、これは低中速に重点をおくトレールモデルとしては当然。

始動はキック、4段リターン変速により最高速度125km/h、登坂能力36°、0~400m16秒をマークする。

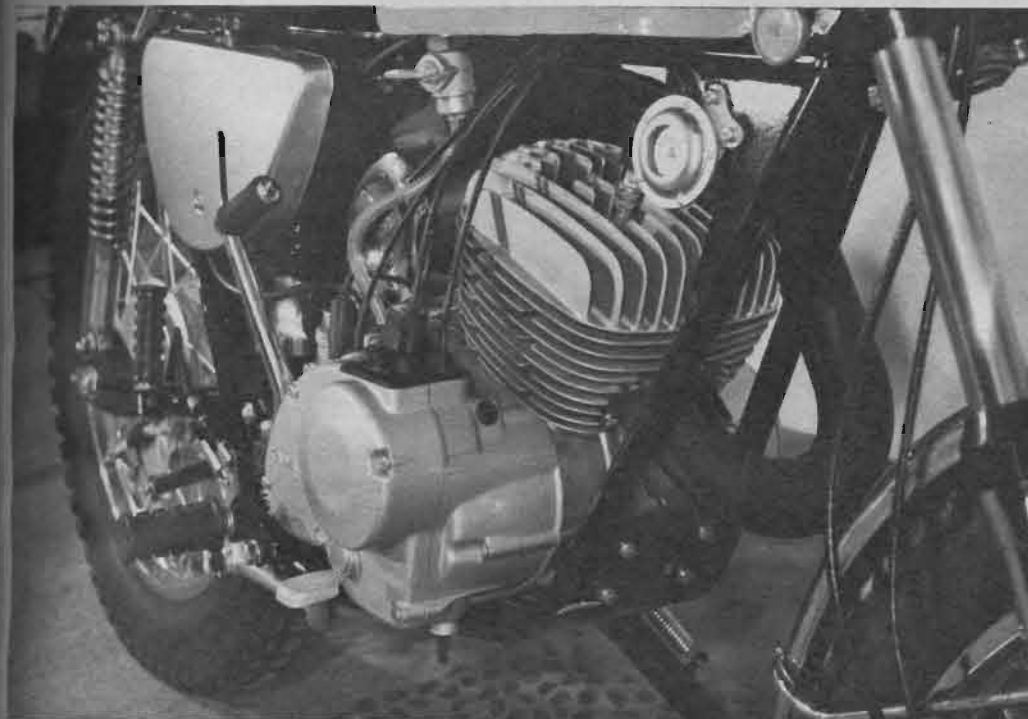
フレームはダブルクレードル型パイプ、サスペンションはフロントにカヤバ製のストローク180mmのインナーズプ

リングタイプのテレスコピックフォーク、リアは昭和製のド・カルボン式クッションが装備されている。またステアリングヘッド下には円板オイルダンパーが設けられている。

タイヤはフロント3.25-19、リア4.00-18、それぞれダンロップトライアルスユニバーサルが装着されている。メーターはライトとセパレートになった丸型のフルスケール140マイルのスピードメーターで、トリップメーター、ニュートラル、ハイビーム各パイロットランプが内蔵されている。

ハンドルはブリッジ付のアップハンドルで、グリップはセンターがふくらんでいるたる型タイプ。なおハンドルバー右にはフラッシュスライドスイッチ、左にはスターターレバー、ライト上下、ホーンがセットされている。

タンクはニューグリップラバーのないツートンカラーのもので、カワサキの英文字が大きく入っている。また分離給油のためオイルタンクは右側サイドボックスの中にある。



エンジンは市販モトクロスカーカワサキF21Mをベースとしている。2サイクル単気筒ロータリーディスクバルブでその性能はかなり押えられている。





またガソリンタンク前方下にはサイドリフレクターがつけられ 安全面への対策を施している

全体のスタイルは いままでのカワサキ国内販売車にはなかった新しい傾向のもので これは今回のモーターショーでやはり初登場した 90SSSにもいえることである

さらにこのF4と90SSS タンク メーター ライト デザインなど非常に共通している カワサキトレールシリーズの統一デザインであるかのように……

マフラーはブラックカラーのアップマフラーで プロテクターは細いパイプで構成されているが このデザインはヤマハ250トレールDT1と同じ方向のもので トレール車の軽快なイメージをもちあげている

キャブレターはVM28mmで バルブはスチールになっている

シートは後方がいくぶん盛り上ったストッパー付のものであるが タックロールは入っていない スタンドはサイドスタンドのみでメインスタンドは装備されていない

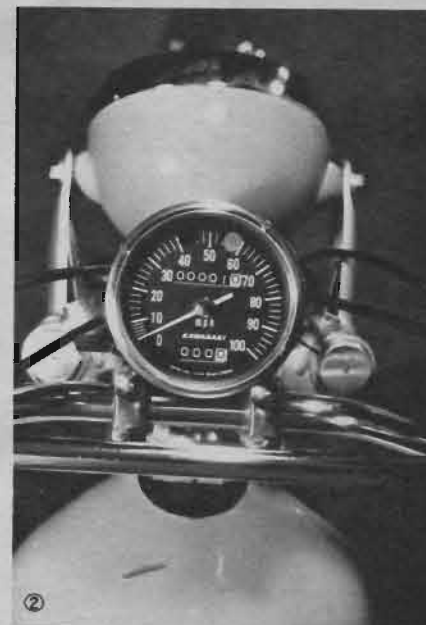
ホーンはちょうどCB450のようにタンク右下にセットされており ひとつのアクセントにもなっているようだ

フレーム寸法はアメリカ向けということから かなり長身の人間を意識して製作した関係で 日本人にはやや大きいという感がしないでもない しかし トレールモデル自体 国内市販車でもかなり大がらにでき上っているのだから別にこのまま国内販売しても問題はないだろう

ともかくカワサキのトレールシリーズの口火をきって早くこのF4をはじめ 各排気量のトレール車が発売されることをマニアは願っているのである(本文112頁参照)



ダブルシートは横開閉式でシート下にはバッテリー 工具 オイルタンクなどが収まっている



ステアリングヘッド下には円板式オイルダンパーが装備されて その走行性能をさらに高めている

ダンパー上に見えるものはサイドリフレクターで すでにトライアンフなどで採用しているもの

メーターはスピードメーターのみでタコメーターは装備されていない パイロットランプはニュートラル ハイビームの2つで トリップメーターが内蔵されている ハンドルはブリッジ付のアップハンドルである





国産市販車最大の排気量を誇るカワサキ 650 W1 の輸出モデル W2 S S のバリエーションモデルがこの W2 T T である このため国内市販より輸出の方が先になる

エンジンは国内用 W1 スペシャル 輸出用 W2 S S と同じ 4 サイクル直立並列 2 気筒 OHV 総排気量 624 cc ポア 74 × ストローク 72.6 mm 圧縮比 9 最高出力 53 HP / 7,000 rpm 最大トルク 5.7 m · kg / 5,500 rpm

4 段リターン変速により 0 ~ 400 m を 13.7 秒で走りきり 最高速度は 185 km / h をマークする

外観的にはまずフレームの左にまとめてレイアウトされた アップのボックス型マフラー ニューグリップラバーをとりはずしたツートンカラーで カワサキの英文字があざやかに入ったタンク 短かくカットされたフロント・リヤフェンダーなどにより W1 スペシャル W2 S S よりグッと野性的なものとなった

メーターはタコメーターとスピードメーターとがセパレートになったタイプで 右にレッドゾーン 7,500 rpm 10,000 rpm フルスケールのタコメーター 左に 140 マイルフルスケールのスピードメーターが 黒文字盤白針のデザインでイキにセットされている またトリップメーターも取り付けられている

ハンドルはかなりワイドなアップハンドル そしてステ

アリングヘッド下には フリクションディスクと油圧式併用のダンパーが装備されている

タイヤはフロント 3.25 - 19 リヤ 4.00 - 18 ともにダンロップゴールドシール K70 を装着

シートはタックロールの入った大型の W シートである サスペンションはフロント・テレスコピック リヤ・スイングアーム フレームはダブルクレードル型パイプでその剛性は定評あるところ

始動方式はキック 点火方式はバッテリー キャブレターは VM28 が 2 個

動力伝導装置は 1 次 2 次チェン クラッチは湿式多板ミッションは常時噛合

これでカワサキ 650 シリーズは国内外を含めて W1 W1 スペシャル W2 S S そしてこの W2 T T と 4 種のモデルが揃ったことになるが W1 を除いて他の 3 種はみなエンジン性能は同じで ただスタイルが違うだけとなった そして これらの中で一番個性の強い野性的な車種はどう見てもこの W2 T T ということになるだろう タンクマフラーを変えただけでこうも違うイメージの車が生まれるということであろうか なお国内用 W1 スペシャルも若干外部を変更 メーターなどはこの 650 W2 T T と同じデザインのものとなった (解説本文 106 頁参照)



メーターはスピード タコメーターとがセパレートにレイアウトされている

マフラーは左にまとめられ 箱型のかなり大型のものがセットされ迫力十分

タンクはニューグリップラバーのないツートンカラーのアメリカムードのものである



カワサキ650W 1
スペシャル

W1スペシャルのマイナーチェンジで外観が多少変わったが性能はなんら変わっていない

現金正価338,000円



カワサキ350A 7
スペシャル

350A7のマイナーチェンジで外観の変更(メーターなど)のほか性能も若干アップしている

44年2月発売(価格未定)



カワサキ90SSS

90SSのスタイルをトレールタイプにしたもので性能は最高速度が若干低いが反面登坂力は上まわります
44年1月発売(価格未定)
(解説本文122頁参照)



画期的な夜光ヘルメット!!

500フィートの距離からの光を見事に反射
夜間の安全走行を保証するキューティーエース!

特許 024435・024381 日、米、加、伊
021898 の四ヶ国特許、
実用新案 015515 実用新案出願中

the NEW LUMINOUS HELMET



各方面でセンセーションを巻き起こしたルーミナスヘルメット!
危険な夜間工事現場においても安全を保証する

標準色-特白、シルバーグレー



Duty Ace 1型
特白 ¥7,400
¥6,900



Duty Ace 2型
特白 ¥6,100
¥5,600



Duty Ace 3型
特白 ¥5,950
¥5,450



Duty Ace 4型
特白 ¥3,600
¥3,300



Duty Ace 5型
特白 ¥4,300
¥4,000



株式
会社

コミネオートセンター

本社 東京都台東区台東4丁目31番6号 郵便番号110番 電話代表(833)2471-7番