



DREAM CB750FOUR (K0 セロ), 1969年7月

DREAM CB750FOUR

『ナナムのギヤマンルを築いた オートバイ』

グランプリマシンの直系

一九六六年の世界GPで、史上初の五クラス完全制覇を成し遂げたホンダは、翌年、世界GPロードレースからの撤退を決定した。次なる目標は、レース活動で得た技術を市販車の高性能化に活かすことだった。

当時、ホンダは国内で生産する二輪車の半分以上を輸出していたものの、アメリカなどの先進国で求められていた大排気量のスポーツバイクはなかった。また、一九六六年からアメリカの二輪車販売が低迷し始めたこともあり、アメリカン・ホンダ・モーター（以降、アメリカン・ホンダ）からは新製開発の要請が寄せられていた。

一九六五年に発表したドリームCB四五〇は、DOHC二気筒の高性能車で、CB七七（三〇五cc）の上級クラスという、アメリカ

ン・ホンダの要請にこたえて開発したものであった。当時の開発総責任者・原田義郎は言う。

「一九六〇年のアメリカの大型二輪車マーケットは年間六万台程度で、そのほとんどは英国製で占められていました。日本ではさらに小さく、月に数百台という市場に過ぎませんでした。量を念頭に置いて、日本とアメリカの両方で売れる、四五〇ccクラスの二輪車をつくらなければならないのです」。

CB四五〇は比較的売れたが、決定的な評判にはならなかった。アメリカのライダーたちは最高速だけで評価をするわけではなく、シフトダウンしなくてもレスポンスフルなトルクフィーリングが得られることを求めていた。もっとゆったりとオートバイを楽しみたいというライダーが多かったのである。

原田はCB四五〇の市場状況を確認するため、一九六七年夏ごろ、アメリカへ飛んだ。そして、CB四五〇がノートンやトライアンフの六五〇ccより、いかに性能が優れている

かを、アメリカン・ホンダのメンバーに説いた。しかし、彼らは

「なぜおれたちが四五〇ccに乗らなきゃいけないのだ。Bigger is better.」なのだ」と、言うて譲らなかつた。

当時日本では、国産バイクでは六五〇ccが一番大きく、需要も数%しかなかったため、原田はアメリカのマーケットに着眼した製品を開発しようと決断した。しかし、アメリカン・ホンダからは、とにかく大きければ大きいほど良いという漠然とした要望しかなく、原田は排気量の設定を決めかねていた。

そんな時、英国のトライアンフ社が三気筒・七五〇ccの高性能車を開発しているという、確かな情報が入ってきた。これが契機となって、七五〇ccのエンジンを持ち、出力は六十七馬力（ハーレーの二三〇〇ccが六十六馬力であったため、一馬力上回れば良いという考えから）とした大型バイクの構想は、一九六七年十月には、ほぼ固まった。

堂々たる風格・驚異のパフォーマンス 待望の超高性能スポーツ車！

ホンダはこの車に、ホンダの技術のすべてとこれからのオートバイへの理想とを注ぎこみました。そのメカニズムやパフォーマンスはハイウェイ時代にふさわしく、いかに安全に快適に走れるかを、徹底的に追求して生れたもの。いっぽう低回転・低速時でのフレキシビリティやまた完全な操縦安定性の優秀さはまさに無類。そしてあらゆる部分におよぶ驚異の耐久力。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なのです。

最強力を誇る4気筒OHVエンジン——
量産車では他に例のないホンダ独自のエンジンは、強大なパワーを誇りながら、静かで耐久性抜群。思いのままに鋭く加速するレスポンスのよさは、まさにハイウェイにふさわしい性能です。
すばらしい走行安定性——
剛性の高いフレーム、すぐれたサスペンション、高速でも安全な新開発のタイヤ、クッション特性などがあいまって完璧なロードホールディング・高速安定性を発揮します。安全性はあらゆる角度から徹底——
前期的なディスクブレーキを、2輪車で初

めて装備。確実で信頼性の高いブレーキ性能は、この高速車に見事にマッチ。安心して乗りこなせます。強力なシールドビームヘッドライト、大型のテールライト、ブレーキランプ、ウインカーなど、安全性をさらに高めています。
ゆきどいたく「快適」設計——
スイッチ、レバー類の適確なレイアウト、ハンドル、タンク、シートがつくりだす理想的なライディングポジション。揺動のないボディ。確認容易な計器類など人間工学設計です。

- 4気筒OHV直列4気筒エンジン—クランクアライメントの技術が生んだ驚異のメカニズム、もちろん4キヤブレター
- ドライブシャフト方式潤滑装置—オイルの潤滑精度を向上した高圧化を防止するために滑動摩擦の低いドライブシャフト方式を採用。エンジン軽量のコンパクト化にも役立っています。
- 5速トランスミッション—強力なパワーをフルに引きだせる高圧化ギヤレシオ、摩擦抵抗の低い防止装置でエンジンにやさしい。
- 4キヤブレター—排気効率を高めたボア径が、スタイルをひきたる強烈なポイントです。
- マフラー—レシーバーを思わせる豪快なマフラー、消音性能を最大。
- フルダブルクレードルフレーム—軽くて剛性の強い特殊のフレーム、高速走行の操縦安定性が顕著です。
- スピードメーターとタコメーター—びくたなく部機構によって裏を見やすい角度にセット。防眩ガラス—特殊夜間照明・トリップメーターなど最高級です。

- イグニッションスイッチ—緊急時にはハンドルから手を放さずにエンジンが非常停止できる安全装置です。
- 大型ヘッドランプ—明るく耐久力のあるダブルビーム。
- 高速用タイヤ—この車のために特別に開発されたロードホールディング抜群の超タイヤ。
- 制動アシストブレーキ—世界で初めて採用。フットセザ制動力は確実強大、揺がない特殊合金製。
- 17インチ—長距離ツーリングに充分な容量、操作便利なワンタッチ開閉。
- フルダブルクレードルフレーム—軽くて剛性の強い特殊のフレーム、高速走行の操縦安定性が顕著です。



一九六八年二月に開発プロジェクトが約二十人でスタートし、CB750FOURの設計に取り掛かった。
当時のホンダは、スーパーカブの爆発的人气で、二輪車の生産量は世界一となっていたが、このCB750FOURで、質と量を備えたオートバイメーカーになる計画を立てて

DREAM CB750FOURのカタログには、オートバイの理想を求めて注ぎ込まれた数々のメカニズムが、詳細に記述されている

いたのである。

CB750FOURのライバルは、トライアンフ、BMW、ハーレーなどであり、これらに対抗できる性能と信頼性の確保が必要であった。

そこで、グランプリマシンの直系であることを直ちに感じさせる、四シリンダー、四本マフラーのエンジン構造を基調とし、アメリカ人好みのアップハンドルに仕立てることで、野性的かつダイナミックなイメージを前面に押し出した。初めての大排気量車でもあり、量産化とメンテナンス性を十分考慮した技術が盛り込まれた。

人間工学的 配慮を盛り込んだ 開発基本計画

開発基本計画は、単に出力特性を高めるばかりでなく、ハイウエーにおける連続した高速の長距離ツーリングを、より安全に、より快適にするために、人間工学的配慮を細部まで盛り込んだ構造とした。そして、設計者、製作担当者たちの連携作業を円滑に遂行できるように、開発に当たっての技術指標を次のように定めた。

- ①ハイウエーにおける最高クルージング時速を140kmから160kmと想定し、他の交通車両と比較して十分な出力の余裕を持つて、安定した操縦性が保てること
- ②高速からの急減速頻度の多いことを予想し、高負荷に対する信頼度と耐久性に優れたブレーキを装着すること
- ③長時間の連続走行でも運転者の疲労負担を軽減できるよう、振動、騒音の減少に努めること

るとともに、人間工学に基づいた配慮を加えた乗車姿勢、操作装置とし、容易に運転技術に習熟できる構造であること

- ④灯器類、計器類などの大型化をはじめとした各補器装置は、信頼度が高く、運転者に正確な判断を与えるものであるとともに、他の車両からの被視認性に優れていること
- ⑤各装置の耐用寿命の延長を図り、保守、整備が容易な構造であること
- ⑥優れた新しい材質と生産技術、特に最新の表面処理技術を駆使した、ユニークで量産性に富んだデザインであること

これらの趣旨を徹底し、グランプリマシンの製作以来、蓄積されてきた膨大な技術資料を活用するために、電算機を導入し、開発過程の諸問題を集約した。これにより、試作期における企画の修正、設計変更、改造、テストなどの開発工程の効率を高め、短期間での量産ライン移行を綿密に計画することができた。

二輪量産車初のディスク ブレーキを装着

原田はアメリカ力に出張した折に、オートバイ用品店で、市販されているディスクブレーキを見つけた。それはホンダのCB450仕様だった。早速、このディスクブレーキを開発・製造しているロックハート社を訪ね、ディスクブレーキの在り方などについて話し、一式の用品を買って帰ってきた。そして、ひそかに、これから開発する新機種にはディスクブレーキを装着したいと考えていた。

一九六六年十月のモーターショーの直前に、最後までどちらにしようかと迷っていた

二台のブレーキ仕様を用意し、本田宗一郎に相談を持ち掛けた。

「従来型のドラムブレーキ装着車と、ディスクブレーキ装着車の二通りをつくってみました。ただ、ディスクブレーキは出来上がったばかりで、これからいろいろテストしなければなりません。来年の春を目標するのはちょっと自信がないんですが」

との原田の言葉に、

「ディスクブレーキに決まってるよー」

との本田の一言で、CB七五〇FOURはディスクブレーキ装着車としてモータショーに出展され、大反響を呼んだのである。

その後、市販までには、ディスクブレーキ装置に生じやすいパッド摩耗、異音発生などの問題を徹底的に解析・究明することに、多くの労力と時間を費やした。しかし、CB七五〇FOURの開発のキーワードである「ハイパワーをより安全に」を貫くためには、必要なことだった。

本田は、一九六九年一月発行のホンダ社報百二十四号の中で、CB七五〇をつくった意図は何かという従業員の問題に、次のように答えている。

〔前略〕昨年六月にスイスに行った時公園にお巡りさんが白ハイに乗ってきて、降りたんですよ。なんだ小さなオートバイに乗ってきやがったなあと思っていたら、なんとそれがトライアンフの七五〇^{cc}なんだよ。だから実際はでかいんだよ。それがどうしてそんなに小さく見えたかというところ、お巡りさんがでかすぎるんだよ(笑い)。(中略)なるほど、これじゃ日本の感覚でオートバイを作っていたんじゃないのわいなあ!と思ったんですよ。(中略)それで急に早く作れ作れと

ハツバをかけたわけですよ。』

CB七五〇FOURがアメリカで発表されたのは、一九六九年一月であった。この年はラスベガスで、初めて全米の二輪ディーラーが一堂に会して、ディーラー大会が行われた。それは、一九六六年から低迷し始めた二輪販売の回復を期して企画されたもので、春のシーズンに先駆けて行われ、特に、日本からは社長の本田が出席した。同大会のハイライトは、CB七五〇をはじめ、Z五〇、SL三五〇などを中心とした新製品発表であった。

ラスベガスでのディーラー大会で、アメリカン・ホンダの川島喜八郎支配人が公表した発売価格は、一四九五ドルでした。アメリカでの大型バイクの価格は二八〇〇ドルから四〇〇〇ドルでしたから、二千人のディーラーからは、その価格と製品に対して万雷の拍手が送られたそうです。そして売り出した直後には、一八〇〇ドルから二〇〇〇ドルのプレミアムがついたと聞いています。(原田)。

その後、CB七五〇FOURには注文が殺到し、年産計画台数であった千五百台が月産台数になり、月産計画はさらに倍の三千台に引き上げられた。

遊休設備をフル活用した大型オートバイの量産

一九六九年に入り、埼玉製作所(現 和光工場)で新機種・四気筒のCB七五〇FOURのエンジンを、浜松製作所で車体を生産することになった。

埼玉製作所にはアメリカン・ホンダの技術者二人が、ユーザーの立場からの三百項目に及ぶテストに参加するために来日していた。

アメリカへの輸出を意識した期待の大きい商品であり、同国での他機種の拡販にも結び付けようとした、戦略機種でもあったからだ。

ホンダにとって初の大型機種であり、販売見通しを立てるのも難しいことから、各工場では最小投資で済む汎用遊休設備をフル活用することとした。そのため設備の活用に応じたのは、改造やオーバーホールが必要だった。これまでホンダはクランクシャフトに分割圧入方式を採用し、軸受けにはニードルベアリングを用いていた。しかし、CB七五〇FOURからは、四気筒エンジンにはメタル軸受けを用いる、一体型クランクシャフトに変更された。埼玉製作所では、この生産経験のない部品を、どのような加工設備・工程編成で生産すべきかに苦慮した。まず、四輪メーカーを見学し、そこから得られた知識を参考にライン計画を始めた。

使い勝手の悪いラインで、一日に五百台の生産がやっとという、苦しい状態で立ち上がった。しかし、製品は発売と同時に爆発的な人気を呼び、うれしい悲鳴を上げるようになった。当初、日産二十五台の生産計画が百台以上に膨れ上がり、この売れ行きの誤算はバックオーダーを抱えるまでになった。

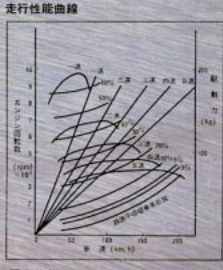
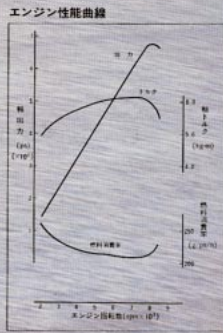
専用機を持たなかった砂型クランクケースの加工は量産に追いつかず、途中ですべて生産設備を更新して、ダイキャストの金型クランクケースに変更された。また、人海戦術の暫定ラインで増産に対応したりなど、徐々にラインを整えていった。

販売台数を急激に伸ばしていったCB七五〇FOURは、一九七一年七月には車体の十月にはエンジンの生産を鈴鹿製作所に移管した。当時の鈴鹿製作所では、CB五〇〇の生産

CB-750 SPECIFICATIONS



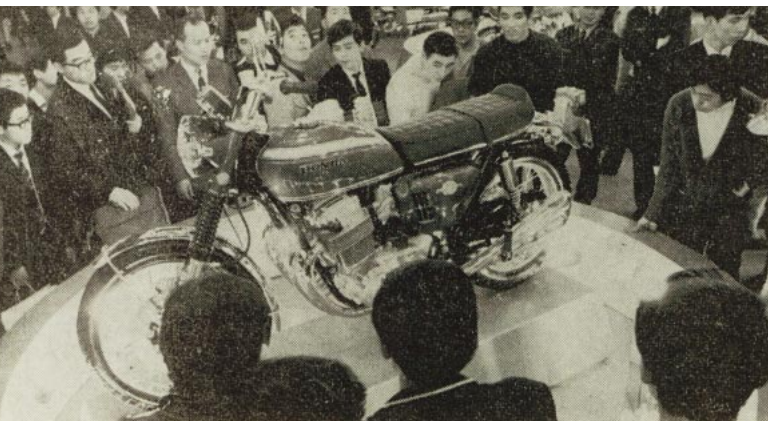
寸法(m)			
全長	2.160	最大トルク(kg-m/rpm)	6.1/7,000
全巾	0.885	圧縮比	9.0
全高	1.155	始動方式	セル・キック併用
軸距	1.455	気化器形式と数	PW28 (4個)
最低地上高	0.150	燃料タンク容量(l)	17リザーブ容量5l
重量(kg)		潤滑方式	ドライランプ強制形4種併用
車両重量(乾燥)	220	潤滑油容量(l)	3.5
乗車定員(人)	2	動力伝達装置	
性能		機関から変速機までの機構チェーン式DK328H2(2本)	
最高速度(km/h)	200(推定)	同上減速比	1.708
0-400m加速(秒)	12.4	クラッチ形式	湿式多板(7枚)
積算平均燃費率(km/l)	32	変速機形式	常時噛合式
登坂能力(度)	25	変速機操作方式	左足動式
最小回転半径(m)	2.5	変速比1速	2.500
制動停止距離(m)	11(初速50km/h)	2速	1.708
原動機		3速	1.333
冷却方式とサイクル	空冷4サイクル	4速	1.097
シリンダー数と配列	4気筒前傾並列	5速	0.939
弁配置	頭上カム軸式	歯車形式	平歯車
総排気量(cc)	736	減速比	1.167
内径×行程(mm)	61×63		
最高出力(PS/rpm)	67/8,000		



前	単筒型片利き
後	オイルダンパー付コイルバネ
前	単筒型片利き
後	オイルダンパー付コイルバネ
フレーム形式	フルダブルクレードル式
前照灯	シールド型 12V 50/40W

DREAM CB750FOURのカタログに記述されているスペック

第15回東京モーターショーで注目を集めたDREAM CB750FOUR(1969年10月)



ナナハン・ブームを巻き起こす

ラインは四輪工場内に設置されていた。しかし、ラインサイドは狭く、部品供給もスムーズにいかないなどの課題もあり、CB七五〇FOURの移管を機に、長期的観点から二輪の車体組立ラインをL型から直線化し、環境・安全面の向上を図った。

一方、組織編成と作業者訓練については、四輪工場からの補充を前提に、HONDA-三〇〇やTNラインより、大型三輪生産のための要員を選り抜いて組織化し、四輪との違い、特に外傷防止に対するきめ細かな訓練を実施した。結果、日程通り立ち上がり、品質・コストとも計画通りのものとなった。

【注】ナナハン...機密保持のために開発チームの間で言い交わされていた用語で、後に雑誌記者が、これを一般に広めた

「Bigger is better!」と言っていたアメリカの二輪ライダーたちは、さらに大排気量のオートバイを欲していた。

一九七二年にはカワサキが九〇〇ccのZ1をアメリカに輸出して好評を得、大型車需要に拍車を掛けた。ホンダとしても、さらに魅力的な大排気量スポーツバイクの開発が急務となり、一九七四年、九九九ccのゴールドウイングGL1000をアメリカ市場に投入。

当初は日本からの輸出車であったが、需要の増大に伴い、ホンダ・オブ・アメリカ・マニユファクチャリングでの現地生産に切り替え、GL1000として、一九八〇年五月に第一号車がラインオフした。アメリカでの高い評価を受けた同車は、ホンダの現地生産の発展に大きく寄与したのである。

ホンダの成功により、日本の他メーカーもその後、七五〇ccの大排気量スポーツバイクのカテゴリーに追随し、いわゆるナナハン・ブームが巻き起こった。CB七五〇FOURがナナハンと呼ばれるジャンルを築き上げたと言っても過言ではない。

また、同車はレース用車両としても、その力を存分に発揮したのである。

日本では一九六九年八月、技術研究所の内チームが、発表されたばかりのCB七五〇FOURを駆り、鈴鹿十時間耐久レースに出場、ブルーヘルメットMSCの隅谷守男/菱木哲哉組が一位、尾態洋一/佐藤実組が二位と、完全勝利を収めた。

また、アメリカでは一九七〇年三月に行われたAMAデイトナ二〇〇マイルレースで、名手デイク・マンの駆るCB七五〇FOURで勝利を得て、同車の人気を不動のものとした。