

## はじめに

戦前から戦後そして今日まで、多くの工業製品は数多くの協力企業の協力によって製造されてきているが、そのなかでも自動車のように大規模でなくとも生産ができたのが二輪車の類ともいえる。

戦後から1960年代までの20年ほどは、庶民の足であった自転車に取り付けるエンジンの生産にはじまり、ちょっとした工作好きの人ならエンジンや車体を協力会社に発注して、納入されたものを自宅の庭などで組上げて製品にする個人経営メーカーなどの例も、戦後の復興にあわせるように登場し、その数も少なくなかった。

バイクの街として知られてきた静岡をはじめ愛知や大阪、兵庫などかつては府県毎に中小の二輪車メーカーが数多く存在した。たとえば東京都内だけでも100ものブランドがみられ、数千近くあった日本の二輪車メーカーも、今日ではわずか4社になって市場を世界に求めてゆくまでになった。

本書では当時の貴重な図版資料とともに、特に昭和の時代に日本中に知られるようになった個性的な国産二輪メーカーを抽出、その起業にはじまり盛業に至る時代的存在性や、製品造りのポリシーなどを探求して解説したものである。本書によって、かつての青春時代を想いだされる方や、見たこともない個性あふれるデザインの国産二輪車に驚かれる方もいることと思う。

この時代の二輪車は、その多くがメーカーの消滅とともに消え去る運命をたどり、現存していないモデルがほとんどである。こうした意味では、唯一の史料として残された、当時のカタログ等によって、そのデザインなどを含めた歴史を著すことを主眼のひとつとしている。

刊行にあたっては、本書発行元の三樹書房ホームページ内の連載「M-BASE（エムベース）」を基盤にして図版、文章、巻末諸元表の追加などを実施したものである。特に、ウェブ連載という環境を最大限に活用した、大型画像の導入によって臨場感あふれる内容になっているのが特徴といえる。これもひとえに同書房の小林謙一氏はじめ山田国光氏、木南ゆかり氏の多大なるご協力を得て本書にまとめられたものである。

また、資料の類は、著者所蔵以外に日本二輪史研究会、みちのく記念館、石原モータース、自動車史料保存委員会などの協力を得ています。

小関和夫

## ミヤタ

## 目 次

■はじめに／3

- 第 1 章 ミヤタ ……5  
 第 2 章 陸王モーターサイクル ……11  
 第 3 章 みづほ、キャブトン ……17  
 第 4 章 メグロ ……25  
 第 5 章 HOSK、DSK、BIM ……33  
 第 6 章 山口、クインロケット、オリンパス ……41  
 第 7 章 ライラック、ポインター ……49  
 第 8 章 トーハツ、ブリヂストン ……57  
 第 9 章 カワサキ ……69  
 第 10 章 スズキ ……77  
 第 11 章 ヤマハ ……85  
 第 12 章 ホンダ ……93

■ 国産オートバイ主要モデルスペック一覧／101

国産モーターサイクル第1号は、大阪で育つて自転車好きの少年だった島津楳蔵が、東京・上野の不忍池で開催された周回レースを観て感激して、自分で設計した2サイクルエンジンを1908年に完成、さらには4サイクルエンジン SHIMAZU'S MOTORも完成させて、米国製自転車ピアスの改造車体に積んだNS号を走らせたのが最初で、1909年のことだった。それ以前の1890年に国産自転車の製作に着手したのが、東京の宮田製錬所であった。

水戸藩の鉄砲師であった宮田栄助の二男、二代目栄助が東京の木挽町（現在の銀座7丁目あたり）に宮田製錬所を開設、パイプの製造から焼入、溶接などの設備を備えた。そうした設備はめずらしく、外国人が自転車の修理を依頼したのが、乗り物への接点となった。

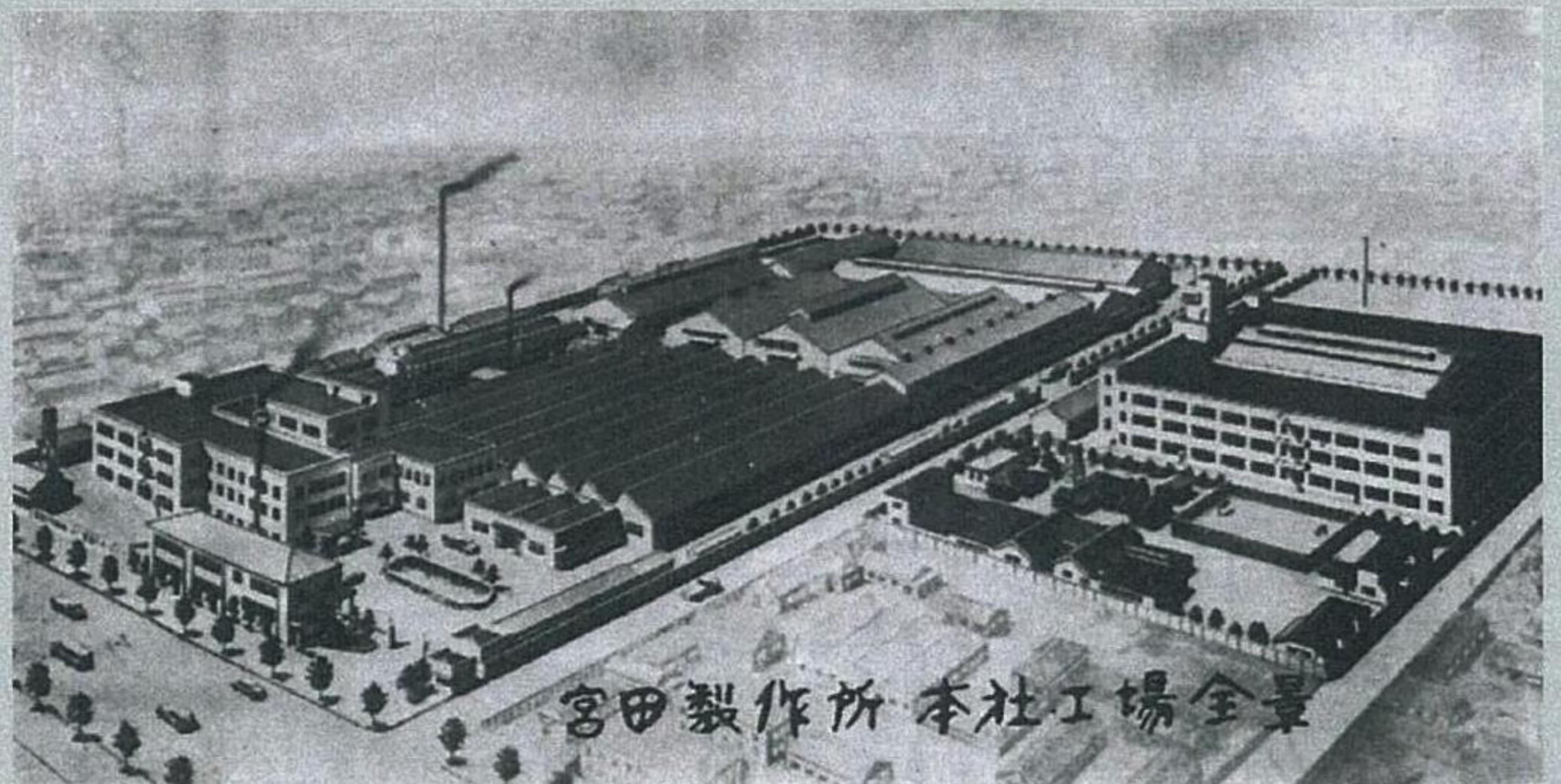
1890年には手狭になったため本所（現在の両国から錦糸町周辺）に工場を移転、陸軍向けの鉄砲を製造するため工作機械も当時の最新設備を備えた。東京宮田製作所を設立し1年2カ月をかけて欧州製自動車を研究、空冷ヘンロイド式水平2気筒エンジンの旭号自動車を完成させて1909年名古屋での連合共進会に展示して注目された。同時期に開発され1913年から生産したのが「旭号自動自転車＝モーターサイクル（オートバイ）」で、エンジン車体とともに英國製トライアンフを模して生み出したもので、

国産第2号オートバイでもあった。

1930年にはさらなる事業発展のため、東京湾と多摩川べりに近い東六郷に移転して、軍関係向け製品や自転車および二輪車製造をスタートさせることとなる。その工場の全盛期である1955年当時のものが下の図である。左下が第一京浜国道で反対側が京浜急行の雑色駅である。1926年に宮田製作所となり、戦時中は航空機部品を担当、戦後に二輪メーカーとなる。また粉末消火器「アンスル」も開発して、その方面でも著名になる。

松下幸之助が1905年の丁稚時代に宮田と関係したこと、1959年に宮田製作所は松下傘下になったため、工場を神奈川県茅ヶ崎に移した後は松下電器の配達デポになったりしたが、現在は2つの専門学校になっている。ただし右側の大きな建屋あとは、現在もパナソニックの用地として社員住宅などで残されている。

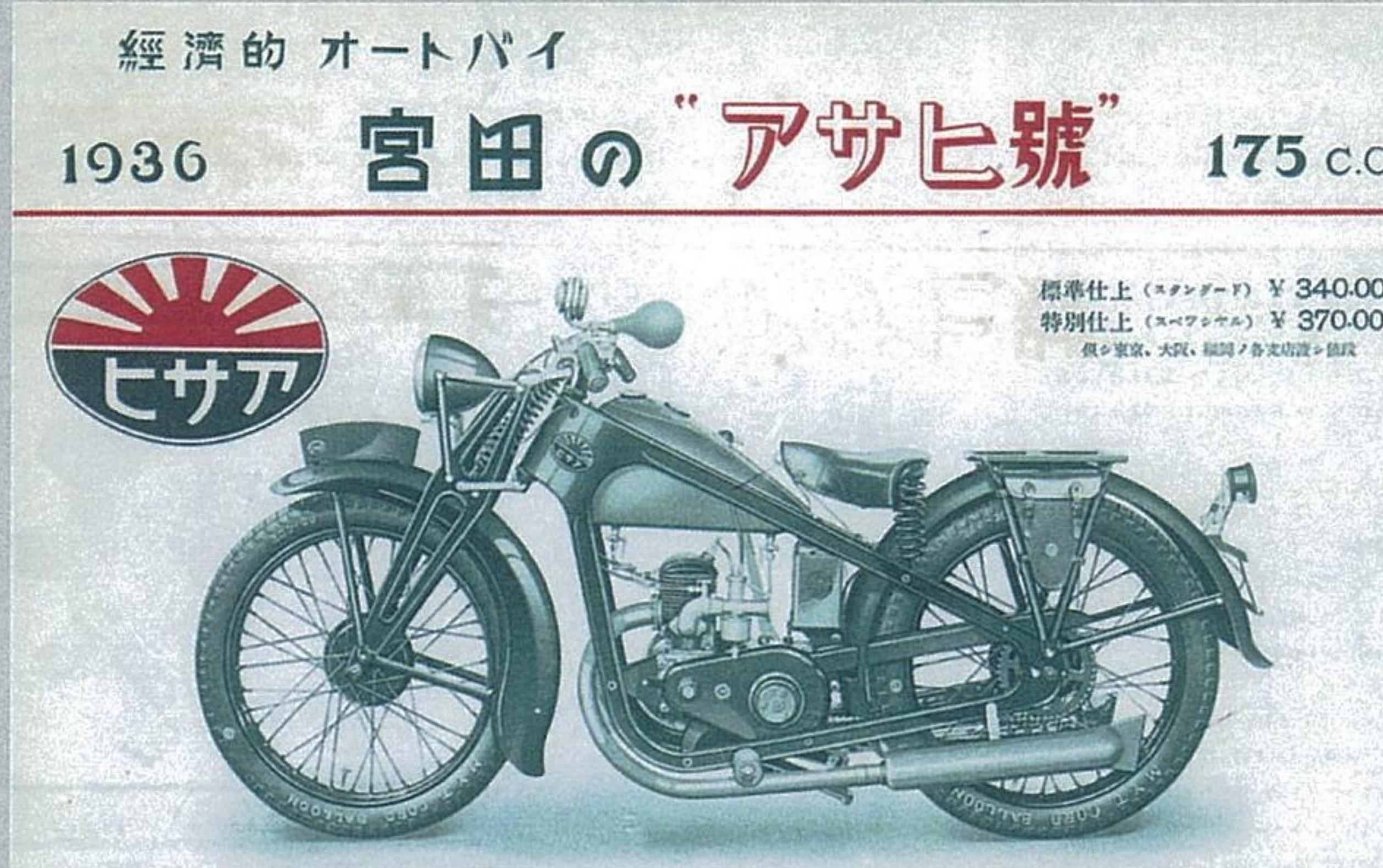
いわゆる1950年代に、日本発展の象徴ともいわれた「京浜工業地帯」にあった宮田製作所であったが、当時は東京都内に多くのオートバイ製造工場が散在していたものであった。大田区のミヤタ、品川区の陸王、メグロ、目黒区のエーブスター、ホスク、港区のモナークなど、いずれも名車と呼ばれたマシン達が生み出されていた。今回は最古参であるアサヒ、ミヤタをとりあげてみよう。



1955年当時の宮田製作所工場、いわゆる手書きの俯瞰図（ふかんず）で、当時の工場は、あたかも飛行機から眺めたような工場を描くのが常であった。周辺には第一屋製パン工場などもあった。東京でもはずれの地域だった。



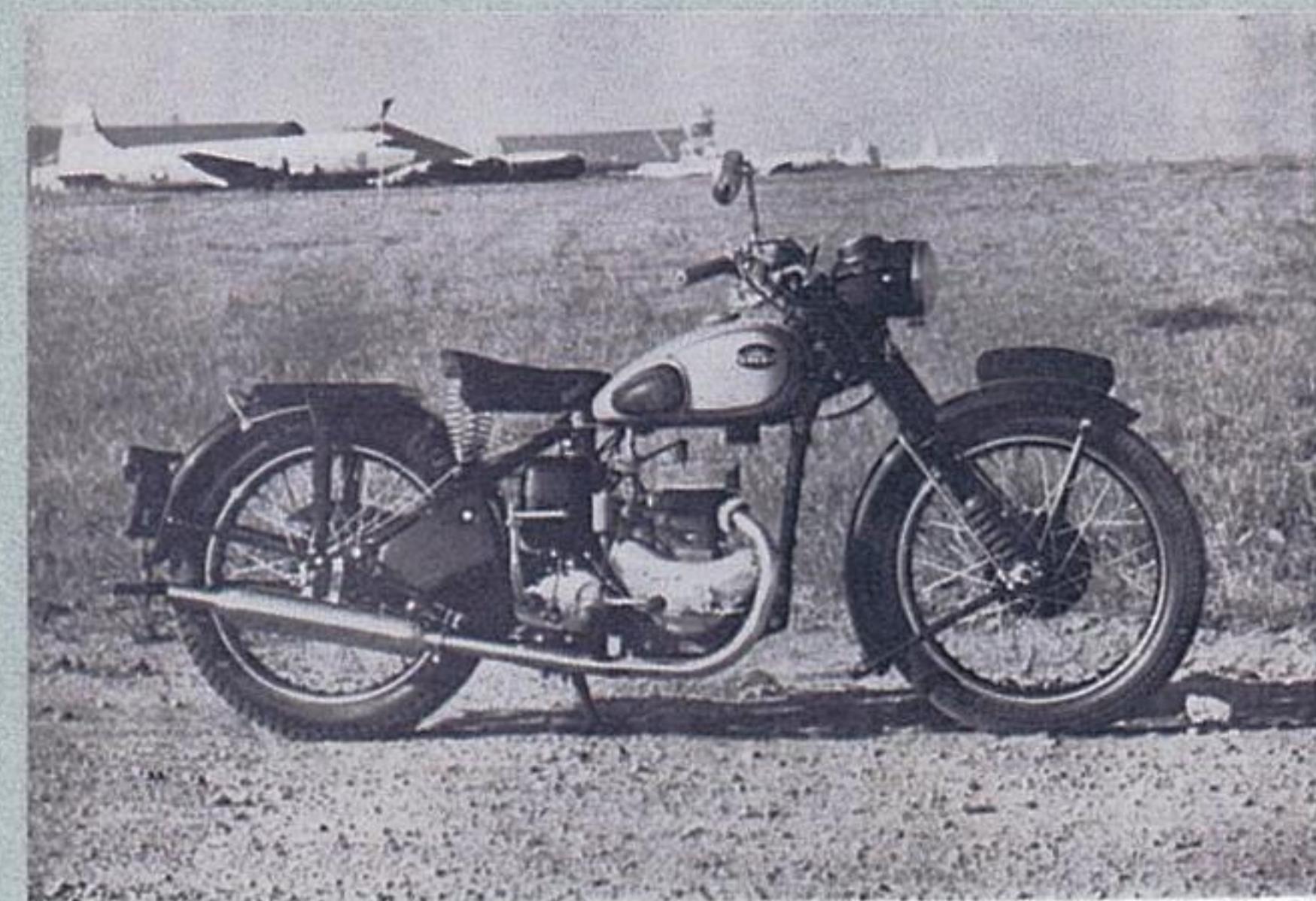
宮田製作所が2番目に製作したオートバイが「アサヒ号A型」で1935年誕生、翌年にはAA型に発展して、このような表紙で豪華12ページものカラーカタログが製作された。また第二次世界大戦前であり、物資に困らなかった頃であることがわかる。



「アサヒ号には興味あるが購入までゆかない、検討したい」という人や、博覧会で配布するためにペラもののチラシも1936年型から製作されたが、上にあるようにスミ+赤の2色刷りである。アサヒ号は東京・神田の外国車ディーラー山田輪盛館、同じく京都・二条の服部モーター商会などで販売された。二輪車に限らず自動車といえば、まだまだ輸入車全盛の時代だった。性能は空冷2サイクル単気筒171.9cc、4.8ps/4000rpm、3段変速、車重93kg。戦後いちはやく生産再開がされたのもこのモデルだった。



1935年に製作したアサヒ号は英國のコペントリーイーグルを模したもので、おそらく鋼管は兵器用に使われたため鋼板プレス板の車体を持った、自転車の技術を活かしたとはいえないモデルだった。エンジンも英ビリヤス製を模した2サイクル175ccだったが、第二次世界大戦後の1945年にはD型200ccに排気量アップされ、車体も鋼管製になったがフロントフォークは設計ができなかったのか、そのままであった。販売事務所が戦前の神田仲町(現在の外神田3丁目)から銀座8丁目の外堀通りに移転した。戦後復興の渦中でもあり、高価な二輪車の購入者のほとんどが米駐留兵だったとされる。性能は空冷2サイクル単気筒196cc、3.0ps/4000rpm、3段変速、車重120kg。出力は実用馬力であり、AA型も3.0psが実用馬力だったが、ガソリンも配給時代品質も良くなく馬力も出せない状況で性能も大差なかった。



### アサヒゴールデンビーム号 250cc

株式会社 宮田製作所  
東京都大田区東六郷2の19・電話蒲田(03) 2121-4, 3000-2



### アサヒゴールデンビーム号

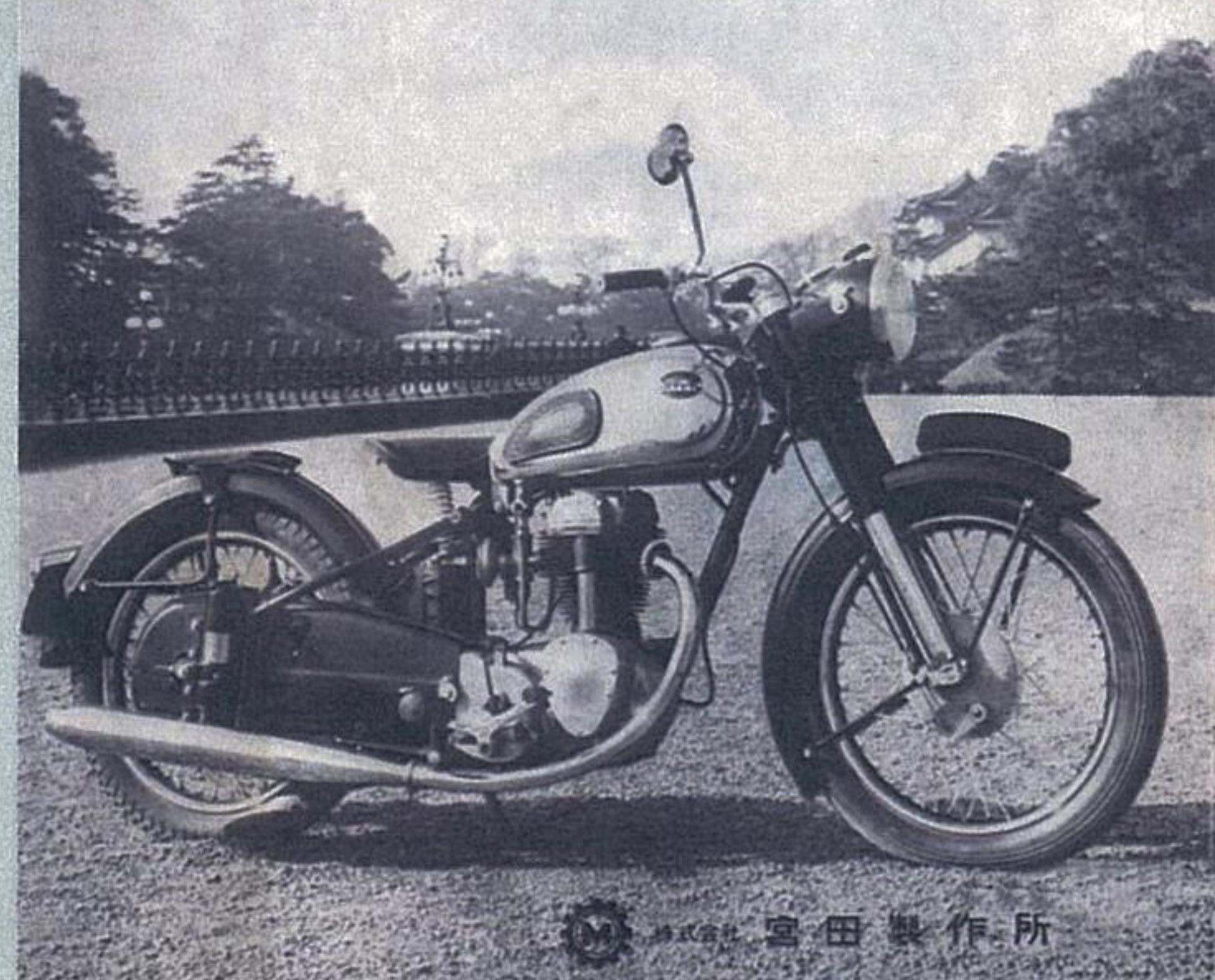
御用命は各都道府県代理店へどうぞ

アサヒゴールデンビーム号はFA型が後輪リジッド(固定)だったため、1954年には後部にブランジャー・サスペンションを加えたFA2型になった。性能は空冷4サイクル単気筒249cc、7.6ps/4230rpm、3段変速、車重146kgで87km/hになり、数値的には少し向上。この撮影も東京湾で実施されたようだ。このマシンも一応は名車とされたが、他社製4サイクル車が高性能なOHV方式を採用しており、宮田の技術陣も新型車の開発に入っていた。

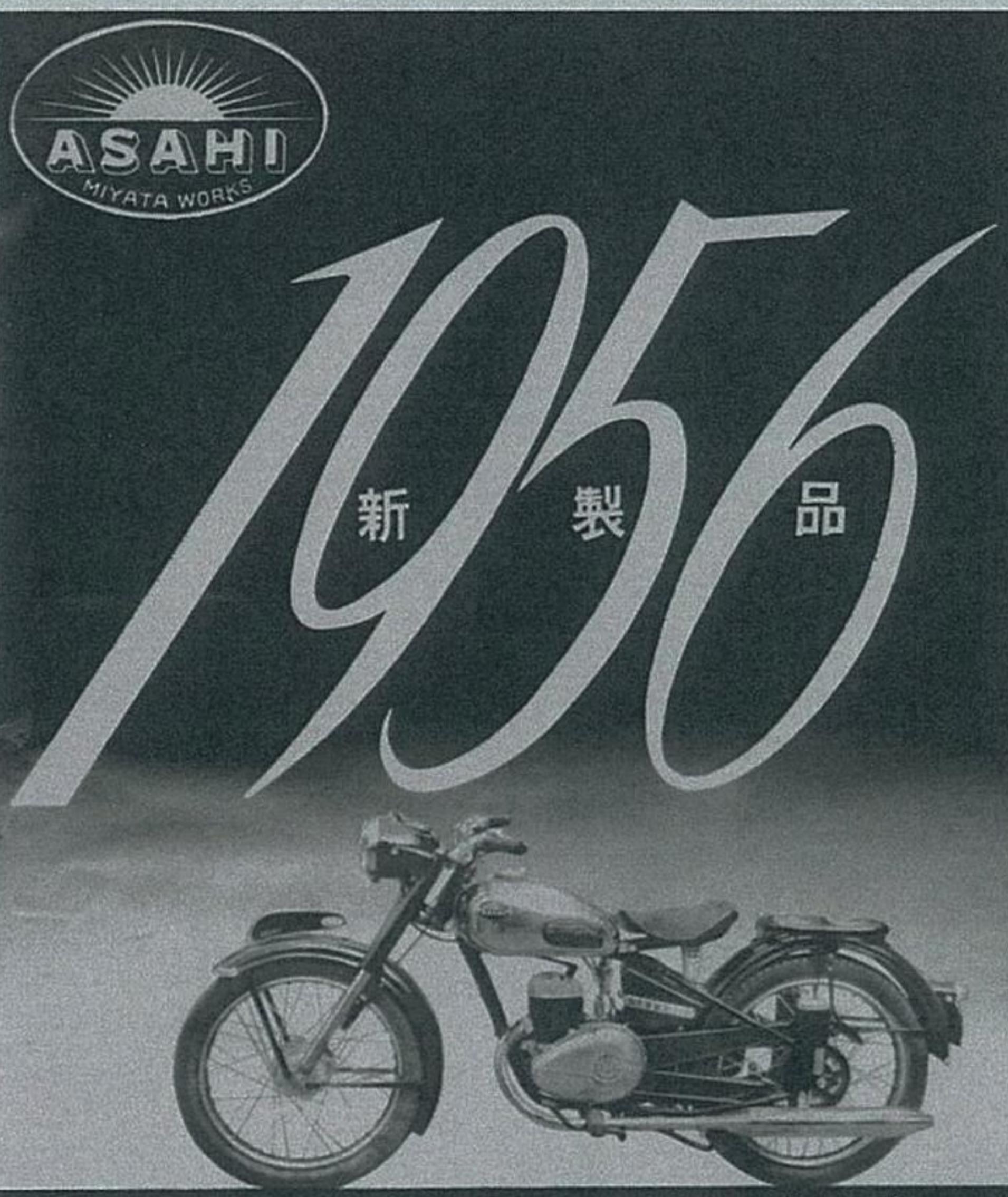
**M** 株式会社 宮田製作所

東京都大田区東六郷2-19 電話蒲田(03) 2121-2124, 3000-3062

ASAHI  
アサヒ HA型  
250cc.O.H.V.



宮田製作所



## アサヒ号KA型125cc



株式会社 宮田製作所

東京都大田区東六郷2の19 電話 2121-4  
2161-5

1955年に発売された新型250ccがこのアサヒHA型で、FA型および他社製品よりも数値的には高性能だった。車名はおそらく(HOREX・ASAHI)を意味するものと思われ、寸分たがわざドイツ車ホレックス・レギナと同じ外観を持っていた。戦前から日本の技術者間では海外の一品を分解して模倣することを「トレースする」として、日本ではあたりまえな開発方法とされた。特にドイツ崇拜が高く、多くの日本製二輪車がドイツ車を範として設計、生産され、性能面で追いつければ技術的に同一と思われたものだった。性能は空冷4サイクル単気筒248.8cc、12ps/5600rpm、3段変速、車重160kgで110km/h。翌年には2気筒の自動二輪車JA型350ccも追加され、いずれもマニア達に愛用された。ただ耐久性では外車なみといえず、1957年からはじまった国産250ccの2気筒化、50ccブームなどに追従できず、二輪車事業の業績は悪化していった。

生活に明るいリズムを お仕事にスピードアップを

## 宮田のオートバイ



1959年に松下電器の資本参入があり、製品の整理がされ年産数百台で採算割れの4サイクル250と350は生産が停止された。125ccも全盛期の年産3000台から1000台に、50ccは全盛期の年産7万台から3000台に落ちていたが、まだ見込みがあると新型車の開発に入った。図は1959年10月の全日本自動車ショー当時のもの。125ccLA500型と50ccミヤベットA20型で、いずれもホンダのベンリイ2気筒C90、スーパーカブC100が登場するまではけっこう人気があったモデルといえた。特にミヤベットは全国のミヤタ自転車店で販売されたこともあり、1958年登場から2年で10万台もの生産をあげ、ホンダ、山口、スズキ、ヤマハに続く業界5位の人気を得ていた。

生活に明るいリズムを お仕事にスピードアップを!  
あなたのビジネスとレジャーに 最高のパートナー



# ミヤベット

B型/スーパー・デラックス

50cc セル付・3段変速

現金正価 ¥62,000

- 4.3馬力の高出力エンジンを搭載しており、80Wの強力なセルダイナモでワンタッチ・スタートができる、キックも併用できます。
- 前後輪の大型ハブにより制動性能は完璧です。駐車に便利なサイドスタンドをもっています。
- 角型ヘッドランプ本体にニュートラルとチャージランプをユニットしたメーター内蔵。
- 大型レンズのヘッドライトは2段切換で照射が広く、ムダのない配光です。
- 乗り心地はオイルダンパーのクッションで快適。

最高出力	4.3P 5/4000 rpm
最高出力方程式	セルダイナモ
最高出力回転	3段、常時複合式、ツーリングエンジン
最高出力馬力	750 rpm
最高出力時間	1.150
最高出力回転	2,25-17-2 P
最高出力時間	2,25-17-4 P
最高出力方程式	ボトルネック方式、油圧吸排装置付
最高出力回転	スイッチ式方式
最高出力時間	内蔵式充電式バッテリー方式
最高出力方程式	照明はすべて、バッテリー点灯
最高出力回転	ヘッドライト



製造元 株式会社 宮田製作所  
発売元 東日本宮田オート販売株式会社  
東京都渋谷区中通り3-41  
西日本宮田オート販売株式会社  
大阪市東区谷町2丁目9-2

1960年にミヤベットのテコ入れに登場させたのがB型で、鋼板プレスモノコックボディのスマートな外観のモデルだった。ただ女性には乗りにくい手動クラッチ作動など、機構面での遅れがあり、人気を得るには至らなかった。このスーパー・デラックスは1961年発売で大型ヘッドランプの外観、エアボーン自転車(次頁参照)同様の2トーンカラーが特徴、55ccのMP型も加えられた。営業所は東京・渋谷の渋谷警察前のビルに移転したが、事務所のみであった。



松下電器の参入で、戦前から続いたオートバイの自社製エンジン搭載が打ち切られ、エンジンは他の自転車メーカー、特に山口自転車のスーパーツイン用に設計された東京・立川のガスデン製を購入して、独自の車体に搭載することになった。もっとも車体も倒産したばかりの山口同様の鋼板プレスモノコック構造で、フロント部分やフェンダーなどのデザインに特徴がみられた。ガスデン製エンジンは供給元のガスデンFMCや東京では福生の片倉自転車のシルク号や、名古屋の伊藤機関工業のIMCなどにも搭載されていたため個性に乏しく、ミヤタも1962年5月をもってオートバイ生産から撤退を決定、国産最古の二輪車メーカーの歴史を閉じることになる。



オートバイ生産撤退後は自転車生産と家庭用消火器で成功、1964年に茅ヶ崎に工場移転して旧宮田系とは縁が切れたが、自転車の生産は続行され1989年に創業100年を迎えた。2001年には消防設備の森田工業と提携、両社の消火器を生産増強してモリタホールディングスのグループ会社になり、ロゴの「ギヤエムマーク」も使われなくなった。また自転車事業も好況で販売部門ミヤタサイクルを2010年に設立して現在に至っている。

ミヤタ100年以上の歴史の中、オートバイ生産は1935年から1962年までの30年あまりであるが、現存するモデルもカタログ類も少なく、多くのミヤタ製品が希少なものとなっているのも確かといえるだろう。

**ミヤタ  
OA型 125cc**  
セルツイン・4段変速

**ミヤタの自転車**  
株式会社宮田製作所  
宮田販売株式会社

代理店

**ミヤタの自転車**

マ

## ■ 第2章 ■

### 陸王モーターサイクル

昨今の自動二輪車の人気車は国産でなく、米国製のハーレーダビッドソンで推移してきている。ハーレーといえばかつては富豪の所有車として知られたが、現在では若者に人気のあるブランドともなっている。そんなハーレーの、世界的にみた輸入トップの国も日本である。その理由となる要因が「かつてハーレーダビッドソンが日本で正式にライセンス生産され、陸王に車名変更され、親しみのある存在だった」といったらよいだろう。若者達の父親やおじいさんがハーレーや陸王に乗っていた写真が家にあったり、話を聞いたりしていることが意外に多いのである。

日本製ハーレーダビッドソンの生産計画は、種々の要素が加わって実現している。その最たるものは1929年の米国ニューヨークのウォール街で発生した世界大恐慌である。これによってドルと日本銭（当時、現在では円）の格差が大きくなり、それまで輸入されてきたハーレーの価格が数倍になってしまったのである。

当時、ハーレーの最大の顧客は日本陸軍であったから、軍用バイクの供給が途絶えてしまうという危機感が、軍部を動かした。こうしたことは二輪車のみならず航空機（第一次世界大戦後1920年フランスのノームローンの国産化：東京大学-日立航空機-東京瓦斯電気工業-富士自動車-ゼノア）や自動車（第二次大戦直前1937年グラハム

ページトラックの国産化：日産自動車）も同様だった。

グラハムページもハーレーダビッドソンも米国製の最新設備を輸入して日本での国産化を終えてから、軍部は第二次世界大戦に突入する手法を探った。このため米軍も爆撃に際しては、横浜の日産、品川のハーレーの両工場を爆撃せずにいた。理由は戦後に米国車を修理させるため、米国製工作機のある工場を残したのである。もっとも米軍は連絡用のハーレーダビッドソン二輪車を途中からすべてジープに切り替えたため、戦後にハーレーの工場を使うことはなかった。対して日産の工場は手狭になり追浜にも米軍軍用車の修理工場を置くほどで、この修理には元日産の社長が移籍して元の日立航空機が基盤となった富士自動車が担当した。

日本での国産化が終わったハーレーダビッドソンは、軍部の意向もあって名称もすぐに「陸王」と変更された。そして陸軍向け主体に開発を進め、93式は近衛兵向けの天皇警護用に米国製ハーレーとともに登用され、また戦線用97式側輪駆動車などのサイドカー達を生み出してゆくのである。

威風堂々とした外観の陸王であったが、品質や性能までハーレーに追いつけず、戦後には販売面で大苦戦を強いられ遂には消え去ってしまった。



三共内燃機株式会社

我々最大のモーターサイクル専門工場東京、品川の三共内燃機株式会社の外観です。資本金百五十萬圓、工場敷地一千七百餘坪、工場従業員二百五十名。此處で我等の「陸王」が生産されて居ります。



398ccの400が2機種新発売。  
4into1の400は、中型二輪免許の方にも  
お乗りいただけるようになりました。

大型二輪免許のCB400FOUR(408cc)とともに3機種。4into1のひく静  
かなサウンドとゆとりある力。そして、むだひとつないスタイリングが中型二  
輪免許でも味わえるようになりました。398ccの400は、セミフラットハンドル  
(CB400FOUR-I)とスタンダードハンドル(CB400FOUR-II)の2機種。  
カラーは、ライトビーレッドとパラキトイエロー。視認性のよい新カラーです。



こうしていつの時代も業界をリードした感のあるホンダだが、1970年代はエンジンのDOHC化を他社に先行された時期があったが、1978年に6気筒GPレーサーのレプリカともいえるCBX1000を投入以降CB750F/900Fなどで性能を奪還、以降CBX400FからCB1000SFなどに至るインライン4気筒とVF750/1000系のV4シリーズを揃え、さらには水平対向エンジンのツアラーGL系を1974年4気筒で送り出しGL1500の6気筒を経て今日では1800にまでなっている。二輪車のエンジンもCB450は

しばらく途絶えていたスーパースポーツとして登場したのが1975年に登場したホンダCB400FOURである。ツーリングモデル的なCB350FOURを排気量&パワーアップして外観もロングタンクやストッパー付シート、4イン1集合エキゾーストにバックステップなど、量産車として最大限にレーサーライクなフォルムにした傑作モデルで、世界的に流行のきざしにあった「カフェレーサー」と呼ばれたジャンルの先取りであり、他の3メーカーよりも数年早いデザインが与えられたものだった。カフェレーサーとは、カスタムしたバイクに乗ってカフェに入り窓越しに自分のマシンを見て悦に入る、という行為のためのマシンを示すもので、標準モデルをカスタムしているのが最低条件である。当初は408ccであったが発売直後に自動二輪の免許制度が厳しくなり401cc以上の大型、400cc以下の中型、125cc以下の小型に分割されたため排気量を398ccに下げたCB400FOURコンチネンタルハンドル、FOUR IIアップハンドル両車を追加した。なお、ホンダフォア系は550FOURと750FOURにも集合マフラー付を4本マフラー車とともに販売したが、性格的にはツーリングモデルの要素が強かった。

## 【資料編】

### 国産オートバイ主要モデルスペック一覧

1936-1983

宮田製作所

三共内燃機 — 陸王内燃機 — 陸王モーターサイクル — 昭和飛行機

みづほ自動車製作所

目黒製作所 — カワサキメグロ製作所

山田輪盛館 — 日本高速機関 — 昌和製作所、大東製機、岩田産業

山口自転車工場

ロケット商会

片山産業

丸正自動車 — ライラック

新明和興業 — 新明和工業

東京発動機

富士精密工業 — ブリヂストンサイクル工業

川崎機械工業 — 天野工業 — 川崎明発工業 — 川崎重工業

鈴木式織機 — 鈴木自動車工業

日本楽器製造 — ヤマハ発動機

本田技研工業

N360系に移行し、GL1000の片側気筒は軽自動車550、1500系で660に流用されるなど自動車にも用いられるなど、ホンダらしさを展開しているのである。

また古くから桶川に飛行機場を設け1953年に日本の民間機として2番目に所有者となったホンダが航空機メーカーとしての活動も開始、戦前からモーター艇を乗り回していた本田宗一郎の意志で船外機などにも進出するなど、ホンダの行動力はいつの時代も夢を追い求めてきているといえるだろう。

## ■鈴木式織機—鈴木自動車工業

年式	車名	全長 (mm)	全幅 (mm)	全高 (mm)	軸距 (mm)	地上高 (mm)	車重 (kg)	エンジン 型式	サイクル	気筒	弁型式	内径 (mm)	行程 (mm)	排気量 (cc)
1954	コレダ90 CO	2000	760	1000	1260	120	85	CO	4	1	OHV	48	50	90
1955	コレダ125 COX	2000	760	1000	1260	120	85	COX	4	1	OHV	56	50	123
1956	コレダ250 TT	2000	690	1000	1260	130	170	J	2	2	PV	54	54	247
1959	コレダ125 SB	1985	685	930	1290	130	118	SB	2	2	PV	42	45	125
1960	コレダスーパーパーツーリングTB	2050	640	960	1350	130	144	TB	2	2	PV	52	58	246
1961	スズキセルベット50 MA	1760	600	895	1150	120	60	MA	2	1	PV	41	38	50.1
1962	スズキスポーツ80 K11	1830	613	935	1160	135	70	K11	2	1	PV	45	50	79.5
1965	スズキスポーツ250 T20	1950	765	1030	1280	165	135	T20	2	2	PV	54	54	247
1968	スズキスポーツT500	2155	825	1100	1435	160	193	T500	2	2	PV	70	64	492
1968	スズキスポーツT125WOLF	1820	595	950	1200	185	102	T125	2	2	PV	43	43	124
1971	スズキスポーツGT750	2215	865	1125	1470	140	214	GT750	2	2	PV	70	64	738.9
1972	スズキスポーツGT380	2090	815	1125	1380	145	179	GT380	2	2	PV	54	54	371
1976	スズキスポーツGS400	2080	835	1125	1385	165	185	GS400	4	2	DOHC	65	60	398
1982	スズキKATANA GSX1000S	2260	715	1205	1520	175	232	GSX	4	4	DOHC	69.4	66	998

## ■日本案器製造—ヤマハ発動機

年式	車名	全長 (mm)	全幅 (mm)	全高 (mm)	軸距 (mm)	地上高 (mm)	車重 (kg)	エンジン 型式	サイクル	気筒	弁型式	内径 (mm)	行程 (mm)	排気量 (cc)
1955	ヤマハ125 YA1	2000	660	925	1290	150	94	YA1	2	1	PV	52	58	123
1956	ヤマハ175 YC1	2040	660	970	1285	130	118	YC1	2	1	PV	62	58	174
1957	ヤマハ250 YD1	1935	705	935	1270	130	140	YD1	2	2	PV	54	54	247
1959	ヤマハスポーツ250S YDS1	1980	615	950	1285	140	138	DS1	2	2	PV	56	50	246
1959	ヤマハ250 YD2	1900	740	955	1270	150	147	D2	2	2	PV	54	54	247
1960	ヤマハスクーター175 SC1	1770	660	980	1260	140	134	C2	2	1	PV	62	58	174
1962	ヤマハジュニアYG1	1815	625	960	1145	150	70	G1	2	1	RDV	47	42	72
1965	ヤマハスーパースポーツ305YM1	2005	780	1050	1290	150	163	M1	2	2	PV	60	54	305
1969	ヤマハトレール250 DT1	2060	890	1130	1360	245	112	DT1	2	1	PV	70	64	246
1969	ヤマハスポーツ650 XS1	2175	905	1135	1410	185	200	S650	4	2	OHC	75	74	653
1972	ヤマハスポーツ350 RX	2040	835	1085	1320	155	141	R5	2	2	PRV	64	54	347
1972	ヤマハスポーツ750 TX	2205	910	1165	1450	160	210	341	4	2	OHC	80	74	743.92
1981	ヤマハスポーツRZ350	2080	740	1085	1365	143	162	4U0	2	2	PRV	64	54	347
1982	ヤマハスポーツRZ125	1990	735	1060	1295	155	110	13W	2	1	PRV	56	50	123

## ■本田技研工業

年式	車名	全長 (mm)	全幅 (mm)	全高 (mm)	軸距 (mm)	地上高 (mm)	車重 (kg)	エンジン 型式	サイクル	気筒	弁型式	内径 (mm)	行程 (mm)	排気量 (cc)
1953	ホンダドリーム220 E	2100	760	920	1300	200	142	4E	4	1	OHV	70	57	219
1953	ホンダドリーム200 E	2100	760	920	1300	200	128	6E	4	1	OHV	65	57	189
1953	ホンダベンリイ140 2J	1980	720	950	1245	170	110	2J	4	1	OHV	60	49	138
1954	ホンダジュノオK	2070	730	1025	1390	140	170	7E	4	1	OHV	65	57	189
1958	ホンダドリームC70	1990	670	950	1310	140	138	C70E	4	2	OHC	54	54	247
1959	ホンダベンリイSS CB92	1875	595	930	1260	140	110	CB92E	4	2	OHC	44	41	124
1960	ホンダドリームSS CB72	2025	615	950	1295	140	153	CB72E	4	2	OHC	54	54	247
1960	ホンダドリーム300 C76	1990	670	980	1310	125	158	CS76E	4	2	OHC	60	54	305
1961	ホンダジュノオ170 M85	1825	675	1032	1270	135	157	M85E	4	2	OHV	50	43	168.86
1964	ホンダドリームCB450	2085	780	1050	1350	135	187	CB450E	4	2	DOHC	70	57.8	444
1969	ホンダドリームCB750FOUR	2160	885	1120	1455	160	218	CB750E	4	4	OHC	61	63	736
1971	ホンダドリームCB500 FOUR	2110	825	1115	1405	140	200	CB500E	4	4	OHC	56	50.6	498
1972	ホンダドリームCB350 FOUR	2060	780	1090	1355	155	184	CB350E	4	4	OHC	47	50	346
1975	ホンダドリームCB400FOUR	2050	705	1040	1355	150	183	CB400E	4	4	OHC	51	50	408
1976	ホンダドリームCB400FOUR-I	2050	705	1040	1355	150	184	CB400E	4	4	OHC	51	48.8	398
1976	ホンダドリームCB400FOUR-II	2050	780	1085	1355	150	184	CB400E	4	4	OHC	51	48.8	398

圧縮比	最高出力 (ps/rpm)	最大トルク (kg-m/rpm)	点火方式	最高速度 (km/h)	クラッチ	変速機 (段)	タンク 容量(L)	タイヤ寸法 前	タイヤ寸
-----	------------------	---------------------	------	----------------	------	------------	--------------	------------	------

小関 和夫 (おぜき・かずお)

1947年東京生まれ。1965年より工業デザイン、機器設計業務とともに自動車専門誌編集者を経て、現在に至る。1970年毎日工業デザイン賞受賞。フリーとなった後は二輪、四輪各誌へ執筆。二輪、三輪、四輪の技術および歴史などが得意分野。雑誌創刊にも複数関与する。自動車、サイドカー、二輪車部品を設計する「OZ」ハウス代表。自動車史料保存委員会所属。

<著書>

『単車』『単車ホンダ』『単車カワサキ』『単車ハーレーダビッドソン』『単車BMW』『サイドカー』各歴史書(池田書店)、『気になるバイク』『チューニング&カスタムバイク』(ナツメ社)、『カスタムバイクハンドブック』(CBSソニー出版)、『マイカーベストチューニング講座』『クルマのメンテナンス入門』(交通タイムス社)、『カワサキ マッハ』『カワサキ モーターサイクルズストーリー』『日本のスクーター』『日本の軽自動車』『国産三輪自動車の記録』『日本のトラック・バス【トヨタ 日野 プリンス ダイハツ くろがね】編』『同【いすゞ 日産・日産ディーゼル 三菱・三菱ふそう マツダ ホンダ】編』『日本の自動車アーカイブス 二輪車 1908-1960』(三樹書房)、他ムックなど多数を執筆。

メーカー別にたどる  
**国産オートバイの光芒**  
時代を創ったモデル達

著 者 小関和夫

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30  
TEL 03 (3295) 5398 FAX 03 (3291) 4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Kazuo Ozeki / MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の全部または一部、あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版権管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します