

ホンダ「スーパーカブ」

世界戦略車の誕生と展開



開発期間は約1年8カ月で、1958年8月に誕生
4サイクルの耐久性・低燃費と扱いやすさで
現在でもなお世界各国で生産・愛用されている
スーパーカブ・シリーズの初代モデル

ホンダ スーパーカブ C100 [昭和33年] HONDA SUPER CUB C100 [1958]

- エンジン種類：空冷4サイクル単気筒OHV ■排気量：49cc ■最高出力：4.5PS / 9500rpm
- 乾燥重量：55kg ■変速機：常時噛合式3段リターン自動遠心クラッチ
- フレーム形式：パイプ／鋼板プレス低床バックボーン ■価格：55000円(当時)

※掲載されているすべての価格は消費税等の税金を除いた価格です。



「You meet the nicest people on a HONDA」のキャッチフレーズのもと
当時のアメリカにおけるバイクに対する偏ったイメージを一新した
スーパーカブの輸出モデル
前後のウインカーは未装着であり、Wシートは標準仕様

ホンダ CA100 [昭和37年] HONDA CA100 [1962]

■エンジン種類：空冷4サイクル単気筒OHV ■排気量：49cc ■最高出力：4.3PS / 9500rpm
■重量：55kg ■変速機：常時噛合式3段リターン自動遠心クラッチ

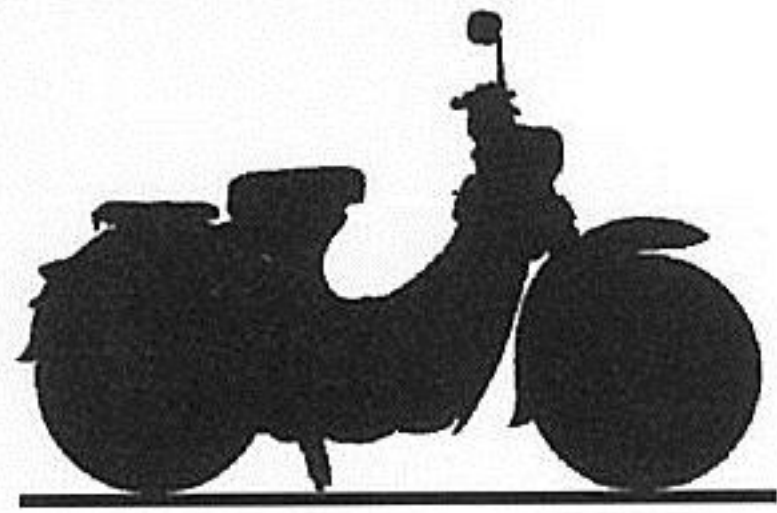


ブロックタイヤやオリジナルのフェンダーなどを装着した輸出用トレールモデル
リアには登坂能力をアップするため
大径のスプロケットが追加されたダブルスプロケット方式を採用
このモデルは、優秀なディーラーに贈られたスペシャルメッキ仕様らしい
翌年にはアップマフラーになり、CTシリーズへと発展していった

ホンダ 55トレイル C105T [昭和37年] HONDA 55 TRAIL C105T [1962]

■エンジン種類：空冷4サイクル単気筒OHV ■排気量：54cc3.30cuin ■最高出力：5PS / 9500rpm
■乾燥重量：73kg ■変速機：自動遠心クラッチ付3段変速
■フレーム形式：パイプ／鋼板プレス連結フレーム

HONDA SUPER CUB



特許庁から「立体商標」認可
ホンダスーパーカブが50年以上もの間、
一貫したデザインを守り続けたことが特許
庁から認められ、「立体商標」として登録
されることが2014年(平成26年)5月に決
定された。これは二輪車でも自動車業界
としても、乗り物自体の形状が立体商標
登録されるのは、日本初の快挙であった。

本書の刊行までの経過について

本書は、1994年(平成6年)に企画し、史料の収集や関係者の取材などを
進め、3年後の1997年に主に初期モデル(C100)を中心にまとめた『ホ
ンダスーパーカブ』として初版を発刊しました。

その後は、後期のモデル(C50)などの解説も加えて、2001年、2004年、
2008年、2012年に4回の資料・内容の増補などの手を加えて改訂版を刊行し
ています。そして2017年にスーパーカブ・シリーズの世界累計生産台数が1
億台を突破し、また2018年には初代スーパーカブが誕生して60周年を迎える
にあたり、品切れていた本書を再編集致しました。

1. 初版刊行から20年間に5回の増補改訂を加えた関係で、各章・各項の
製作年度をわかるように配慮いたしました。
2. 取材・執筆後にご逝去された方々も含まれておりますが、内容や肩書
などはそのままいたしました。
3. 各章ごとに独立した内容としたため、記載内容に一部重複部分があり
ますが、ご了承ください。
4. 各著者の方々の立場の違いなどによって、当時の事象などに異なる表
現も含まれております。
5. 原則的には本田技研工業が刊行した『ホンダの歩み1948-1975』と
『ホンダの歩み1973-1983』をベースとして編集をしています。

編集責任者 小林謙一

ホンダスーパーカブ HONDA SUPER CUB

— CONTENTS —

第①章 スーパーカブの歩み／5

Overview of the Super Cub

中村 良夫

YOSHIO NAKAMURA

第②章 ホンダの躍進とスーパーカブ／15

Honda's Giant Leap Forward

本田技研工業(株) 監修

HONDA MOTOR CO., LTD.

第③章 開発者の証言／57

Super Cub Design Philosophy

原田 義郎／木村 譲三郎

YOSHIRO HARADA / JOZABURO KIMURA

第④章 単気筒エンジンの開発史／89

Phases in Super Cub Engine Development:

Honda's Single-Cylinder Unit with a Small Cubic Capacity

本田技研工業(株) 編

HONDA MOTOR CO., LTD.

第⑤章 カブ・シリーズストーリー／113

Super Cub Derivatives

小関 和夫

KAZUO OZEKI

第⑥章 世界のスーパーカブの変遷(日本と海外)／157

The Super Cub's Worldwide Production History

小関 和夫

KAZUO OZEKI

第⑦章 ホンダとの50年(1947~1997)／191

Thoughts on 50 Years with Honda

河島 喜好

KIYOSHI KAWASHIMA

第⑧章 スーパーカブの新たな世代／201

Super Cub: The New Generation

三樹書房編集部

MIKIPRESS, EDITORIAL DEPARTMENT

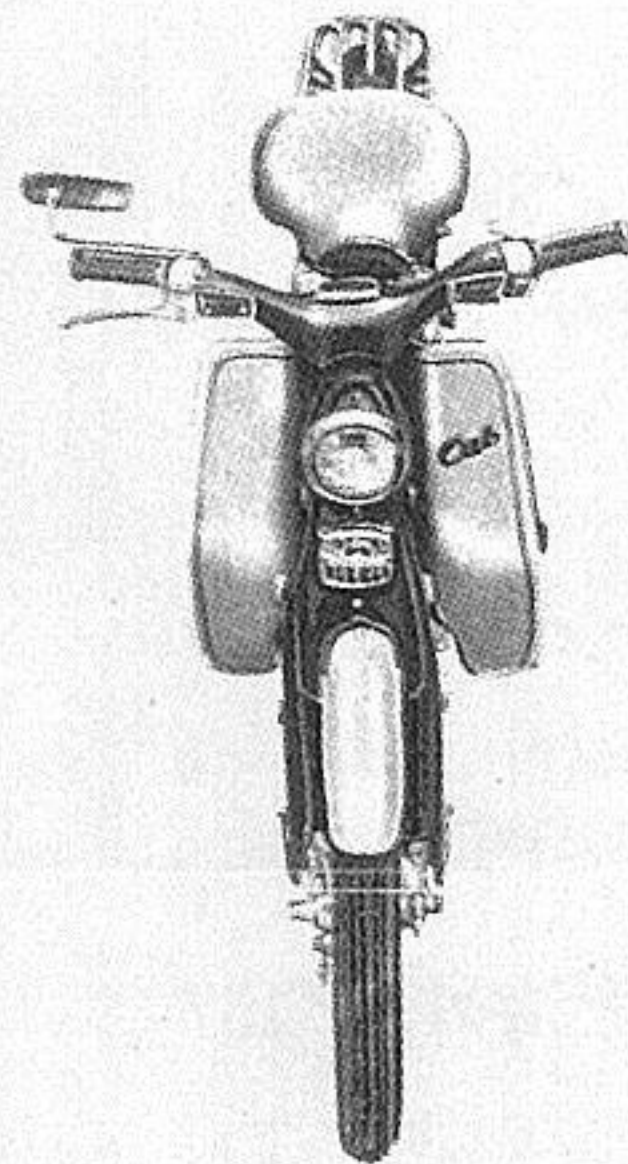
通 勤・通 学・商用に

磨かれた性能と個性あるスタイル



スーパ
カブ

50cc・4サイクル・4.5馬力



“易しい運転操作で、スピードが出て、馬力があつて素晴らしいスタイルの小型オートバイがあつたらなあ”と、どなたもが考へていられる事と思ひます。

ドリーム号、ベンリイ号につぐホンダの新製品、スーパーカブ号が、この要素を完全に満たした小型オートバイです。

超精密構造の4サイクルエンジン

50ccのエンジンを4サイクルにする事は構造から言つても生産技術の上でも超小型だけに、超精度を要求されます。世界でも稀なカブ号のエンジンはこれらの問題を一切解決しました。それではどんな利点があるのでしょうか。

高出力、4.5馬力

カブ号の4.5HP/9,500r.p.m.の出力は、多くの試作、研究、実験の結果、指定された変速比により出足の良さ、加速、登坂能力、最高速等、全て実用車としての必要性能を満たしています。

燃料消費量が経済的

4サイクルはオイル混合の2サイクルよりずっと使用燃料（ガソリン）も少くカブ号は1立当り90軒（平坦路）の走行が可能です。又、2サイクルの様にマフラーから油が出て汚れるような事はありません。

静かな音

排気音は普通の場合マフラー容量をシリンダー容積の13倍ですが、カブ号はそれを23倍の容量を持つマフラーをつけ、エンジンの爆発回数も2サイクルの2倍ですから非常に静かな音となっています。

楽な運転操作

前進三段の変速装置は自動選心式クラッチを採用していますのでチェンジレバーを踏み込み、右手でグリップを握るだけでスタートし順次、加速されてゆきます。

又、この自動選心クラッチは従来の方式と異なり、滑り、磨耗等を考慮し、ローラー選心式となっています。

駆動装置

一次減速機構はドライブ、ドリブンギヤーによる歯車伝動であります。加速、減速時のショックからエンジンを保護する為にドリブンギヤーに6ヶのダンパー（耐熱用ゴム）を入れています。

又、後輪ハブにはノッキング防止の為、リヤホイールダンパーが設置されています。尚チェーンは完全密閉式です。

楽なスタイル

優美なツートンカラーの車体は、特に小型オートバイの豪華版として新しい魅力を持っています。今迄のオートバイ、スクーターに無い持味と申しましょうか、実物を御覧戴きますと一層その感があります。

安定した乗り心地

カブ号には今迄の50ccにない緩衝装置をそなへています。フロントクッションはオイルダンパー付ピボット型、リヤクッションはピボット型です。平坦路は勿論、悪路にも安定した高速走行が行えます。

完璧な保安装備

安全運転のために必要なバックミラーは勿論、50ccクラスとは思えない完全な電気装備も設けています。ヘッドライトはマグネーターからの交流点灯で照射方向の切換スイッチも右手ハンドルにあり、尾灯、ウィンカー、クラクションは6ボルト2アンペア時のバッテリーを電源としています。

誰方でも乗れます。満14才以上の方はカブ号は第1種バイクですから簡単な許可証だけで使用出来ます。

又、車輛重量を55kgと軽くまとめたので、御婦人でも手軽に出し入れができます。

第1章

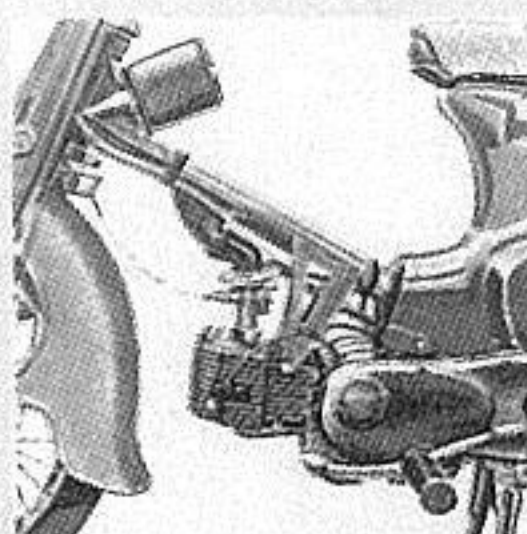
『スーパーカブの歩み』

Overview of the Super Cub

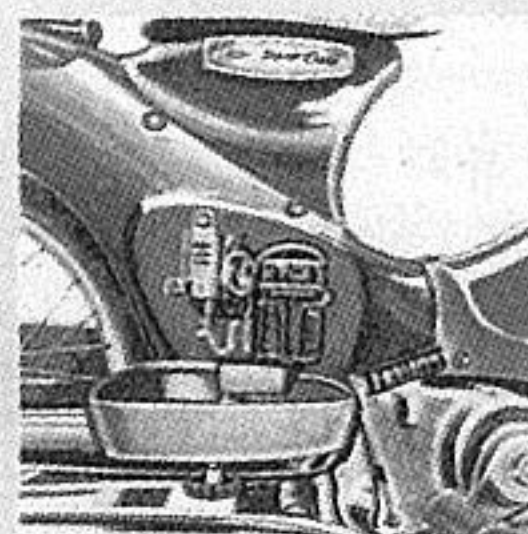
この原稿は、中村良夫先生がご病気によりお亡くなりになる直前に書き残されたご遺稿である。偶然にも田辺憲一氏プロデュースの「カーグラフィックTV」の“中村良夫追悼”番組によって発見されたもので、スーパーカブを含めた全体的な経過に加え、自らが関係された設計部分にまでその証言は進む……。

中村 良夫
YOSHIO NAKAMURA

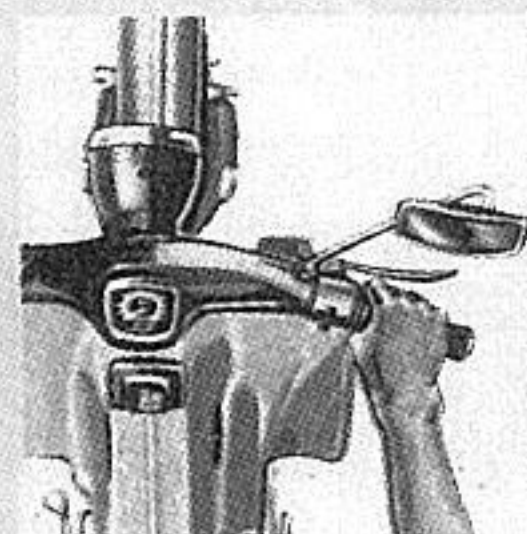
中村良夫（なかむら よしお）大正7年(1918年) 山口県に生まれる。東京大学工学部航空学科卒業。日本内燃機（くろがね）などを経て、昭和32年(1957年) 本田技研工業(株)入社。第一期ホンダF-1活動におけるマシン設計および監督として活躍。2度の優勝を獲得。同時に四輪開発の責任者として、T360、ホンダスポーツ、N360などを担当。同社顧問職を退いた後、(社)自動車技術会副会長、FISITA（国際自動車技術者連盟）会長などを務めるかたわら、モータージャーナリストとして数多くの著書を発表。平成6年12月3日逝去。



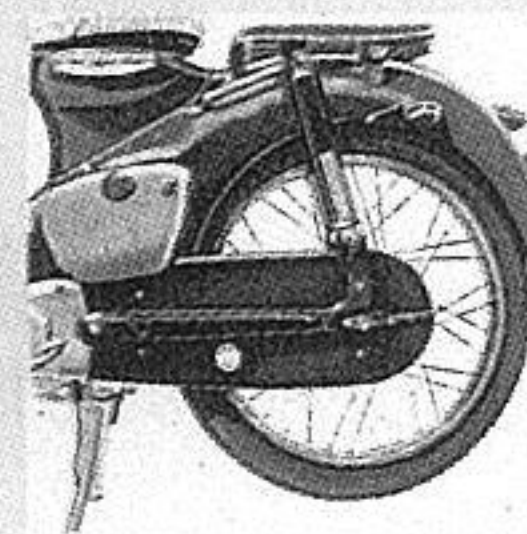
4.5馬力O.H.V.エンジン



右側に6V-2AHのバッテリー



右手だけの運転操作



リヤクッションと安全鎖付チェーンケース

二輪車界の革命児、ホンダ・スーパーカブ・シリーズ

スーパーカブC100の国内販売開始は昭和33年(1958年)の8月だから、今日現在(1994年11月)まですでに36年間生産され続けられたことになる。そして、疑いもなくホンダ・スーパーカブ(C100系の一連のカブ・シリーズと称しているもの)はホンダのオートバイ生産を世界のトップに押し上げた機種である。

基本形は殆どオリジナルなC100のままであり、驚異的に長命であって、且つ、地球上のほぼ全域にわたって使われてきた。

総生産台数が何千万台になっているのか、正確な台数を把握することは、本田技研でも難しいのではないかと思う。但しこれは私の想像である。何しろこれらのスーパーカブ・シリーズは、世界の何十カ国で作り続けられて現在に至っているのだから……。

私が本田技研の現役だった昭和53年(1978年)頃まで(即ちカブの発売以来20年ということになる)でも、インドネシア、タイ、マレーシア、もちろん台湾、ペルー、ブラジル、ベネズエラ、ナイジェリア、ケニア、モザンビーク、インド……などなどであって、当時でも現地生産率100%に近いものから組立てだけのノックダウンを含めて、生産方式は多種多様だった。もちろん日本の鈴鹿工場から完成車を輸出していた国々も多かった。いずれにしてもこのスーパーカブ・シリーズの生産及び輸出に関しては世界各国にわたっていたのである。

面白いことに、前記しているように販売開始は1958年だけれども当初は、海外市場において殆ど売れておらず、爆発的に売れるようになったのはその三年後だった。ちょうどマン島T・T(ツーリスト・トロフィの略)レースにおいてホンダが初めて125cc級と250cc級の世界選手権で1位から5位までを勝ちとったのも1961年のことだったけれど、私は両者の間に余り直接的な関係は無かったと考えている。

アメリカにホンダの現地法人であるアメリカ・ホンダが設立され、“NICEST PEOPLE ON A HONDA”という有名なキャッチ・フレーズと共にスーパーカブの大ブームがおきてきた。

この“ナイススト・ピープル……”は、それまでのアメリカのオートバイ乗

り達が“ブラック・ジャケット”と総称されていて、どちらかというアウト・ロー的な暗いイメージだったのを明るいムードに一新させるためにアメリカ・ホンダがつくり出したフレーズだったけれど、スーパーカブのイメージとピッタリであって、駐車場に困っていた一般市民、学生などがスーパーカブをもとめに殺到するようなキャッチ・フレーズになった。

スーパーカブは、アフリカの人里離れた田舎でも、数リッターのガソリンがあれば相当走り続けられ、その利便性、高耐久性が世界中で歓迎されるようになったのである。もし、高性能を誇り合うようなバイクだったなら、30年以上もそのままであり続けられるわけではない。

ロングセラーを続けるスーパーカブはちょうど自転車のようなものなのだろうと、私は考えている。

世界的に需要が広がった自転車もその初期には大径ホイール、小径ホイール……などなどいろいろな型や方式などがあつたけれど、現在のものに近くなってから、一世紀以上もほとんど変わらない基本形のままである。

ヨーロッパにはいわゆるモペット(注)があつて、自転車に小型エンジンをつけたものが第二次大戦後の一つのブームになった。

しかし、自転車に補助エンジンをつけると自転車そのものの寿命が早くくろし、ペダルを漕いでエンジンを始動させるのも面倒であり且つ自転車でもなくオートバイでもなく中途半端である。しだいに衰退し、今日すでに二輪車市場でのモペット・ブームは去って久しい。

これらのモペットに対してスーパーカブは、明らかに高い機能性をもつ小型オートバイなのである。

だから一つの発明、完成の領域に達した自転車そのもののようにスーパーカブ・シリーズは寿命が長いのだろう。

(注) 小型オートバイの名称は日本ではもっぱら“モペット”であつた。ヨーロッパ各国では、これときわめてよく似た“モペッド(Moped)”という名称が一般である。“ト”と“ド”の違いであるが、日本のは「ベット」つまり愛玩動物の意であり、ペッドの方は「ペダル」……pedalの略称である。ヨーロッパではこの機種にはペダルをつけて、足踏みでも走行できることを条件としていたのである。しかし日本には足踏み装置をつけた方式は流行しなかった。つまり、pedalとは縁がない。ペットがまさに適称である。『日本のオートバイの歴史』(富塚清 著)

を聞き、バイパスバーを渡して、タンクを前部に移動してスポーティーにしたり、フロントカバーをはずしたほか、リアホイールに2枚のエキストラ・スプロケットを装備するなどの改造を加えたハンターカブ(CT200)などを造ったりしたのが、スーパーカブのバリエーション化のきっかけになりました。

スポーツカブ(C110)も同様の考え方から誕生したのです。これらの派生モデルには拡張したキャリア等、専用オプションを数多く設定したりして、アメリカでも次第に受け入れられる様になりました。

この頃になると、レース活動がいつそう活発になったり、中村良夫氏が入社して四輪車の開発をスタートさせたりと、本田宗一郎社長が抱いていた夢を拡大していこうという機運になってきて、組織もさらに拡大されました。

二輪車の部門の最高責任者であった河島喜好氏も、マン島TTレースなどのレース活動に忙しくなり、私はエンジンと車体を含めた二輪設計の総括的な担当に変わりました。ドリーム号のスポーツ・バージョンとなったCB72あたりの頃だったと記憶しています。

——原田さんの仕事は二輪車全体の担当へと変更されたわけですね。

昭和35年(1960年)に私は走行試験の研究員と共にCB77のテストのためアメリカに行きました。視るもの聞くものが総て初めてという中で、とくにモーターサイクルパークが充実していることを知り、同行の研究員が藤沢専務にその状況を報告しました。そして、鈴鹿サーキット等に併設され

た遊戯施設などに同様な発想が生かされていきました。

藤沢専務の構想により進められたモーターサイクルパークは、鈴鹿サーキット、生駒テック、多摩テック、朝霞テック(現・朝霞研究所)の4カ所がありまして、これらの施設で利用ができる二輪車とそのエンジンを流用した乗り物の開発を指示されました。ただでさえ製品の開発が多忙であったのですが、ホンダという会社はそうした命令を無視するなどということはできませんから(笑)、スーパーカブのエンジンを流用してもっと小さいもの造ろうとか、走るイスを造ろうとか、スケーターのようなものを造ろうなどという風に、ブレーンストーミングによる集会で、様々な乗り物が提案されました。

これらの開発にあたり、正規の製品の開発記号と区別するために試作記号はZを付けることとしました。そして Z1、Z2とタイプ別にわけてZ11まで造ったように思います。そのZ系の中で現在まで生き延びているのがモンキーです。

——モンキーは昭和42年(1967年)に国内販売以来、ロングセラーになっています。

モンキーはそのベースとなった遊園地仕様を目にしたフランスホンダのメンバーがサンプルに何台か持ち帰ったところ、評判が良いのでヨーロッパで販売してみようということになり、輸出用にモンキー(CZ100)を造ることになりました。

これらのモンキーは子供へのプレゼントや、サーキット内での移動用に使用されたようです。

ホンダ50 CA100

(1962年・空冷4サイクル単気筒・OHV型49cc・最高出力4.3ps/9,500rpm・3速・始動キック・車重[乾燥] 55kg)。国内向けモデルC100をベースとした輸出向けモデル。アメリカで大ヒットとなった国際車カブ・シリーズを代表する車(写真は1966年型)。



ホンダハンターカブCT200

(1964年・空冷4サイクル単気筒・OHV型86.7cc・最高出力6.5ps/8,000rpm・4速・始動キック・車重[乾燥] 82kg) オフロード向けに大型キャリア、エンジンガード、ブロックタイヤ等を標準装備。広大な牧場や荒れ地での使用を考慮して、低速用と高速用に2つの大きさのリアスプロケットを選ぶことが可能であった。



ホンダモンキーCZ100

(1961年・空冷4サイクル単気筒・OHV型49cc・最高出力4.3ps/9,500rpm・3速・始動キック・輸出向けモデル) 多摩テック用に造られたZ100をベースに、スーパーカブC100のOHV型エンジン、スポーツカブC111のタンクとシートを流用して開発された初の輸出用モンキー。



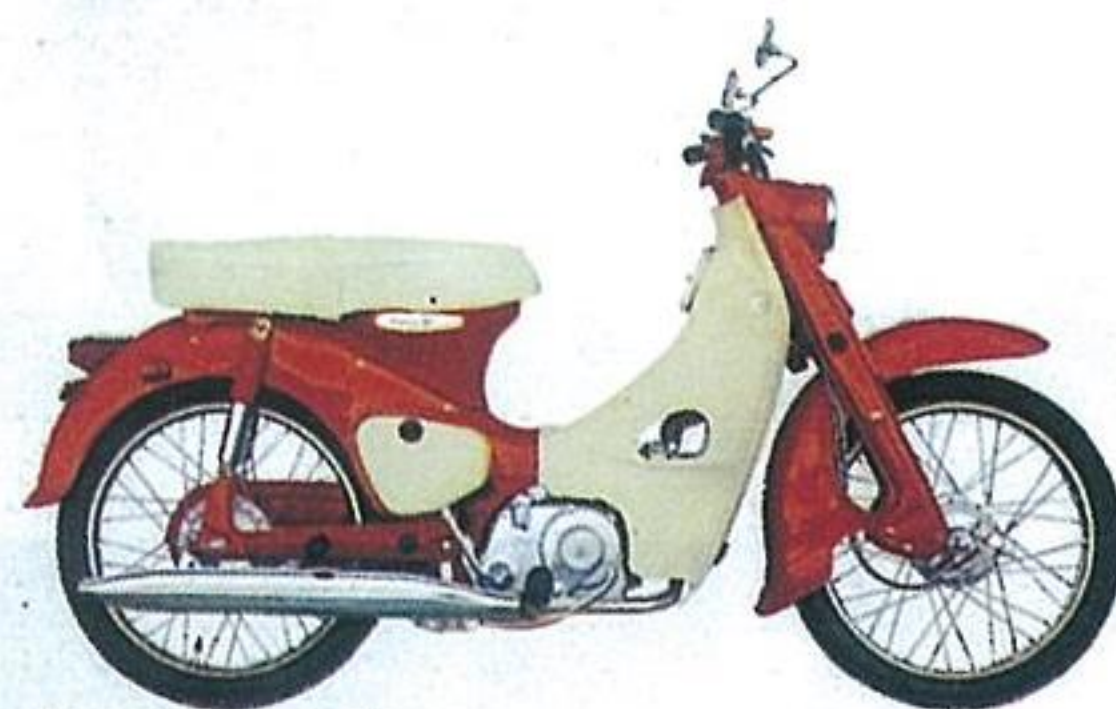
HONDA

50·55·90



1963年：スーパーカブの海外輸出は59年6月にアメリカン・ホンダ・モーター向けにダブルシート仕様のC100発売が最初。ヨーロッパはイギリス、フランスが主だった。このカタログ発行時点では、70カ国、250万台のスーパーカブが販売されたと記載されていた。

1963年：ラインナップは4車種でC100、C102、C105、C105T。仕向地が限定されていない英文カタログのため、灯火類は日本向けと同じで全車ダブルシート付。なお55ccのC105Tは日本では、50ccのC100Tとして63年の東京モーターショーに展示がされた。



HONDA 50 C-100
● ● ● colors available



HONDA 50 C-102
● ● ●



HONDA 55 C-105
● ● ●

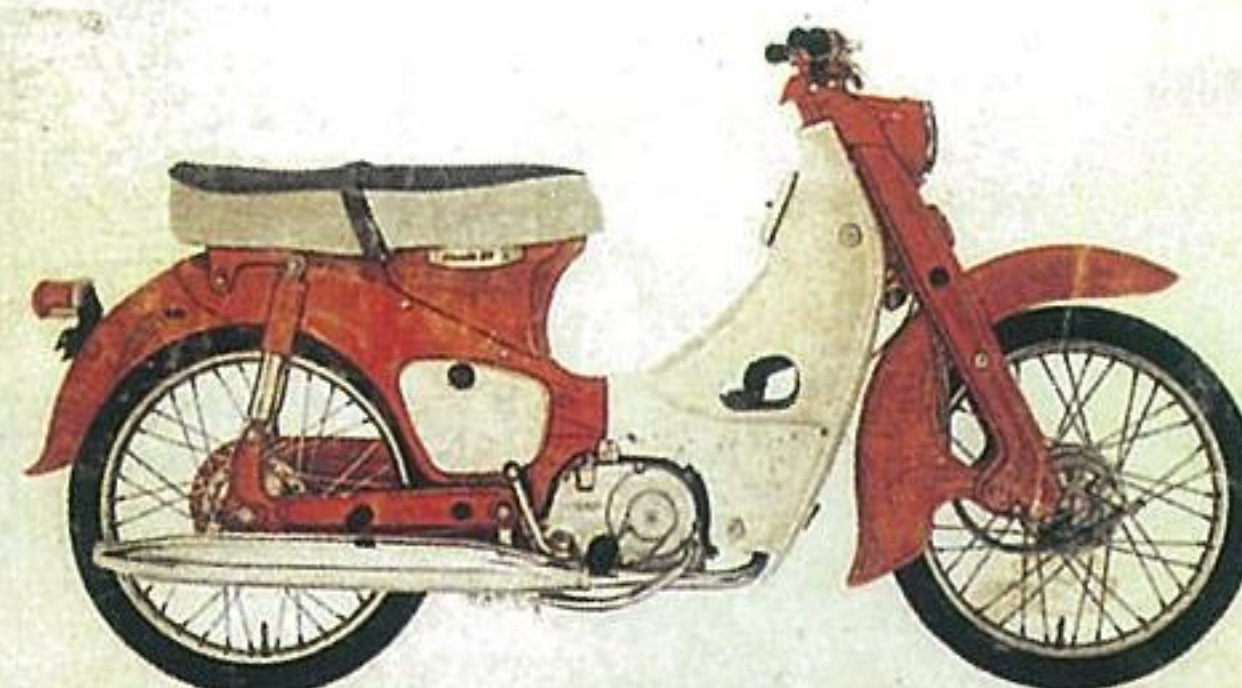


HONDA 55 TRAIL C-105T
●

The price is only half the story. Let's face it. Honda is way out front in popularity. Nobody's even close. And for good reason. A Honda 50 is powered by a relentless 4-stroke, OHV engine that coaxes 200 miles from a gallon of gas. A paragon of economy. And it cruises at a comfortable 40 mph.

If that isn't enough, a Honda 50 has 3-speed transmission, dual cam-type brakes on both wheels for extra safety, even an optional push-button starter. About service? Honda has the largest parts and service organization in the country. Though you'll rarely need it. Hondas hold up. That goes for all 14 models. Choose a Honda. Most everybody does.

Honda—the world's biggest seller. For information, write: American Honda Motor Co., Inc., Dept. HD, 100 W. Alondra, Gardena, Calif.



HONDA

ABOUT \$215

1965年：アメリカでの広告。対米向けCA100は62年から発売、CL72用大型テールランプが外観上の特徴。車体もスカーレットレッド、ホワイト、ブルー、ブラックにホワイトカラーのフロント&サイドカバー付を販売。価格\$215は当時の77,400円に相当した。

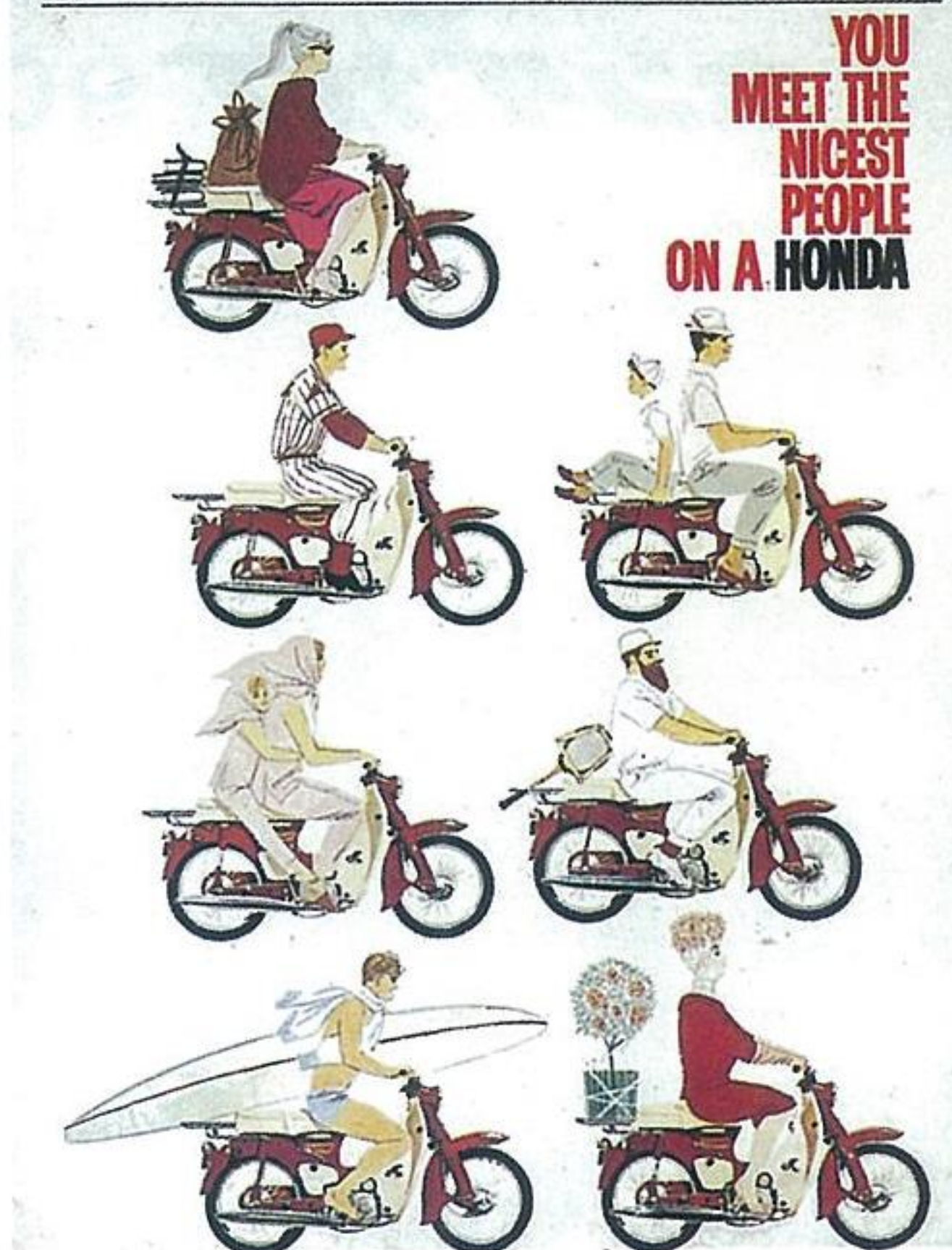
1963年：明るいイメージの2トーンカラーシートを採用の改良型は車体番号C100-J以降。当時日本の近代生活である団地における奥さん達と豆腐屋さんを演出したシーンを展開、ビニールの買い物カゴ、ヘルメットの無着用がこの頃の時代の使われ方を表わしている。

お仕事に



HONDA 50/55/90

ポーターカブ スーパーカブ スターツカブ ホンダ 90



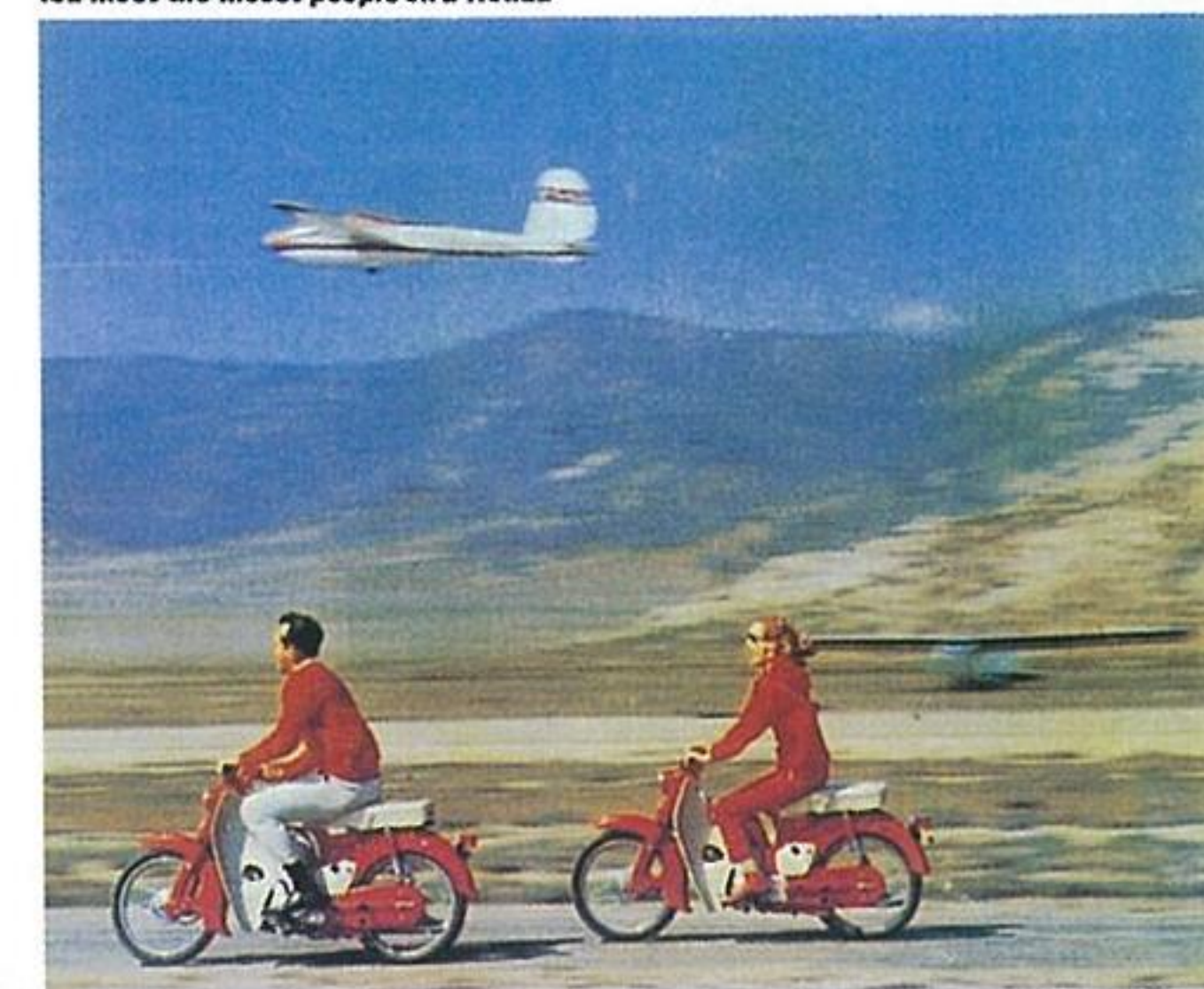
YOU
MEET THE
NICEST
PEOPLE
ON A HONDA

1963年：YOU MEET THE NICEST PEOPLE ON A HONDA「世界のナイスストビープル、ホンダに乗る」キャンペーンはバイクの持つアウトロー的イメージを払拭することに成功。日本でも63年東京モーターショーに16台のスーパーカブ、イラストなどを展示。

1964年：アメリカ国内のグライダー滑空場を走るスーパーカブCA100。このカタログは東京モーターショーなどで配布された2ツ折りで、新型車SOHCのCS90、OHVのCM90を写真で紹介。「日本最高の輸出企業をめざすホンダ」ということをアピールしていた。

HONDA

You meet the nicest people on a Honda





素晴らしい人、ホンダに乗る

YOU MEET THE NICEST PEOPLE ON A HONDA

ホンダ(スーパーカブ)は信じられない安さです。たったの245ドル。
ガソリンも食いません。ほんの一口吸うだけです。なにしろ1ガロン(約3.8リットル)で200マイル(約320km)も走れます。
ホンダ・4ストローク・50cc・OHVエンジンは、泣き声ひとつあげずに、あなたを乗せて時速45マイル(約72km/h)で走ります。
3速トランスミッション、自動クラッチ、両輪カム・タイプ・ブレーキ付き。
プッシュボタン式自動スターターもオプションで装着可。
そんなことより、とにかくホンダに乗るのは楽しいこと。だからこそ、ホンダは売れるのです。
ちかごろ、あちこちでホンダに乗っている人を見かけるでしょう。そして、乗っているのは、みんないい人ばかり。

アメリカ・ホンダ・モーター・カンパニー
カリフォルニア州ガーデナ

(前頁の英文広告コピーの要訳)



HONDA50(現地名)として販売したスーパーカブのイメージ広告写真。
画期的な広告は、それまでのオートバイに対するイメージを一変させた。

編集後記

“わが社は、世界的視野に立ち、顧客の要請に応えて、性能の優れた廉価な製品を生産する”これは本田宗一郎社長時代に掲げられていた有名なHondaの「社是」である。本書の主題になっているスーパーカブは、本田宗一郎氏のこうした製品に対する強い信念と技術哲学、そして、それを支える優れた技術者陣によって生み出されたものであることは間違いないだろう。このスーパーカブの普遍性などに対する私の質問に、中村良夫先生は「スーパーカブは、例えば世界に普及した自転車の様なもので、一つの発明といえるでしょう、だからデザインは大きく変わらないし、変える必要はないのです」と明解に教えてくれたときのことを今でも忘れることはできない。第1期ホンダF-1の設計と監督をされ、また航空技術者でもある中村先生は、技術面に対して常に冷静な判断をされていた方であり、その回答があまりにも的確な答えだと思ったからである。

スーパーカブ・シリーズは、誕生して60年も経過していながら基本設計を保持し、エンジン付乗り物では1億台を超える世界最多の生産累計記録を更新し続けている。やはり今その価値をあらためて認識しなければならないと思う。

※本書は1997年に初版を刊行し、その後2001年と2004年に増補版を刊行しました。そして2008年にはカラー口絵など中心に、大幅に改訂して充実を図り、そして2012年に新装いたしました。これらの6回に及ぶ編集・改訂増補作業については、本田技研工業株式会社広報部 高山正之氏のご理解とご協力なくして、実現できなかったといっても過言ではありません。最後になります。が、初版より本書作成にご協力くださった方々のお名前を列記して、深く感謝の意を表します。 (順不同／敬称略)

資料・編集協力(敬称略)

本田技研工業株式会社 青山儀彦 桜谷国雄 尾崎光夫 香川信 永山清峰 高山正之 市川里美
株式会社ホンダアクセス／社団法人自動車工業振興会資料課／逓信総合博物館／CUB'S CLUB 岸本啓一 元裕司
田崎雅也／中村英雄／HONDA N360 ENJOY CLUB 居合晋哉／魚見昌央／近藤満俊／宮野滋／みちのく旧車
ミーティング小船浩幸／中里充男／金子美知夫／松尾孝雄／上村拓也／平田雅昭／松岡洋三／佐野勉

取材・製作協力(敬称略)

本田技研工業株式会社熊本製作所／原田義郎／木村譲三郎／宮智英之助／佐藤允弥／堀越昇／堀盟／小川文夫／萩原兼武／小俣直包／小林宏多／Brian Long (ブライアン・ロング)／今村日出夫

編集責任者 小林謙一

変わらないスタイル

1958年発売の初代スーパーカブと

50年を経た2008年型モデルを対比しても、

外観の異なる部分は、

ヘッドライトの位置が変わったことや

灯火系が大型化された程度であり、

独自のレグシールド(フロントカバー)や

樹脂製のフロントフェンダーなど、

構造的な部分も含め、

車体レイアウトに変化は少ない。

数多くの工業製品の中で

スーパーカブが、

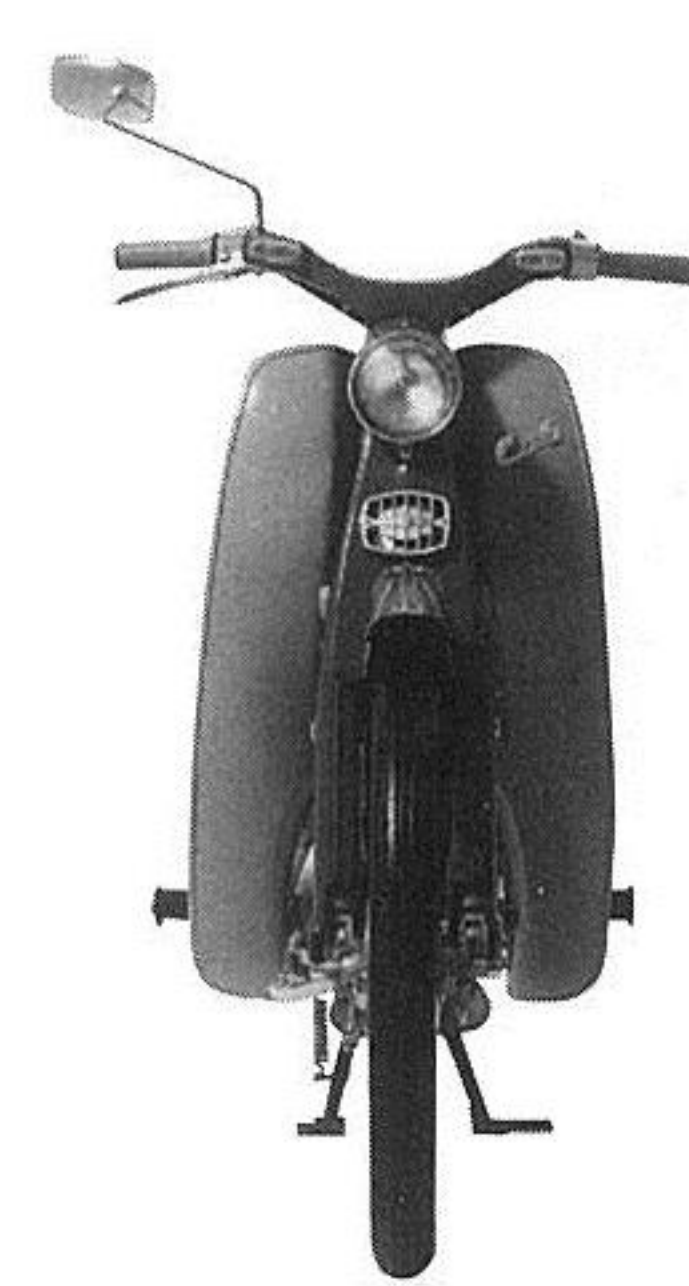
基本デザインをほとんど変えず、

半世紀以上も

継続生産されてきたことは、

日本のみならず、世界的にも

異例のことであろう。



1958年型
ホンダスーパーカブ
C100



2008年型
ホンダスーパーカブ50
デラックス



ホンダ スーパーカブ

世界戦略車の誕生と展開

編 者 三樹書房 編

発行者 小 林 謙 一

発行所 三 樹 書 房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

電話 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

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

印刷／製本 亜細亜印刷株式会社

©MIKI PRESS/Printed in Japan

乱丁本、落丁本はお取り替えます。

※ 本書の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、著作権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權管理部に許諾を求めて下さい。