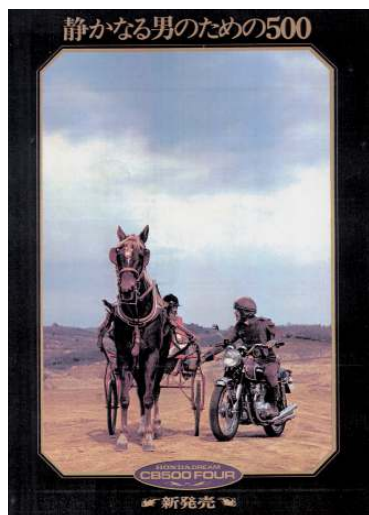




1971年：日本向けの乗りやすい、やや小柄の車体にして登場したのがCB500FOURで、4つ折の開くと大きな横型ポスターになるように工夫されていた。シックなカラーリングと丸みのあるデザインが好評。1974年に550FOUR、1979年にCB650FOURに発展するが、隅谷守男が乗り続けたRSC製ワークスレーサーのベースマシンになった。



1972年：4気筒の最小モデルとして登場したのがCB350FOUR。小柄で乗りやすいモデルだったが、加速性能は2気筒のCB350がやや速かったためと価格面で、絶大なる人気を得るには至らなかった。カタログは4つ折で裏面は縦長のポスターになっており、直線走るCB350FOURを空撮したのびのびしたもので「旅」を意識していた。



1974年：CB350FOURをCB350より速く、かつスタイリッシュにしたのがCB400FOURであった。集合エキゾースト、セミロングタンク、後退したステップなど「カフェレーサー」の要素が盛り込まれ、発売と共にたちまち大人気を博した。カタログの表紙も「400」と集合エキゾーストを強調したもので、カタログ自体の人気も高かった。

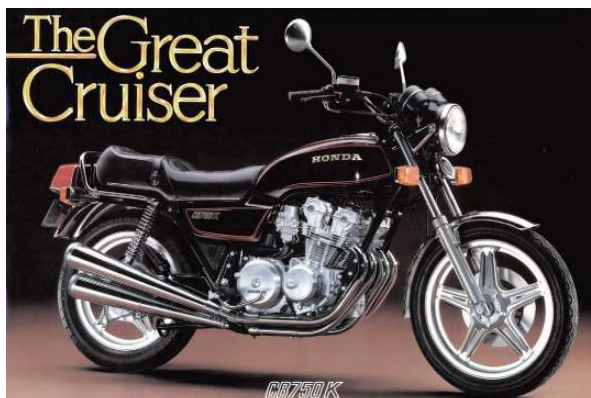


1974年：CB400FOURの排気量は408ccだったため、中型自動車二輪免許に対応させて1976年には398ccのFOUR-I、FOUR-II アップハンドル車を加えた3車種を生産。クランクシャフトの変更や生産性の面でコストがかさむようになり、結果的に400ccクラスのCBは1977年にCB400TホークIIにバトンタッチしたのである。

1979年：RCBの4バルブやCBXの生産技術を反映させた第二世代CB750が空冷4バルブDOHCエンジンを搭載して登場、CB750KおよびCB750Fが勢ぞろいしたカタログが「KING OF THE WAY」「王者、いま並び立つ。」として制作された。メカニズム、性能ともにクラストップに立ち、再び「CB時代」に突入した瞬間だった。



1978年：12月に空冷4バルブDOHCエンジンの第一弾としてグレートクルーザーCB750Kが先行発売された、最初のカatalog表紙にはDOHCエンジン単体写真が強調されていた。1980年にはブラックコムスターホイールや、ジュラルミン鍛造ステップ初装着のCB750Cカスタムエクスクルージブが限定販売され、即時完売になった。



1979年：6月にホンダファン待望のスーパースポーツCB750Fが新たに加わった。CB750Fはパイプアップハンドルの対米仕様が先行出荷されていたが、日本向けのCB750Fは欧州向け輸出車CB900F、通称「ボルドール」と同じジュラルミン鍛造ハンドルを装着、豪華なメータパネルや4 in 2エキゾーストの装着などが特徴的だった。



はじめに ―三訂版実現までの道程

本書の初版は、1998年4月に刊行されました。1996年頃から製作を開始し、同時に小関和夫氏に編集参画をお願いして、同氏に重要なCBシリーズの変遷や歴史などについて御執筆いただくことになりました。そして1959年に登場したCBの初号機であるCB92の誕生から、その後登場する数多くのCBについて約半世紀に及ぶ経過をたどるとともに、ホンダの主力となる歴代のCBシリーズの軌跡をまとめました。また、本田技研工業株式会社および株式会社ホンダモーターサイクルジャパンのご協力をいただいて、歴代モデルの開発を担当された方々への取材、収録することも実現しました。また当時のめずらしい写真や資料なども、コレクションホールからもご提供いただくなど、充実した内容にすることができたと考えております。関係機関をはじめ、数多くの方々のご協力をいただいて完成した初版は数年で完売し、8年後の2006年4月には増補新訂版（二訂版）を刊行しました。このときはカラーページなどを増ページしてより充実を図り、そしてさらに、CBシリーズを代表するホンダドリームCB750Fourの誕生から50周年の節目に企画した今回の三訂版は、歴代のCBの中でも最大排気量を誇るホンダCB1300SUPER FOURの開発担当者の方々の、2003年と2006年にまとめられた証言を収め、第16章として増補、編集しました。

以上のように、本書は20年以上にわたり、多くの方のご協力をいただいて、内容の充実を図ってまいりました。開発時の体験談などに関しましては、現在ではお聞きできない方の貴重な証言も含まれております。こうした点をより臨場感をもってお読みいただきたく、第7章、第9章、第13章などは初版の取材記事もふくめて、当時の内容をそのまま掲載しております。また第16章でご登場いただいた皆様についても、役職などは当時のまま記載しておりますことを、あらかじめご了承ください。

巻末にはホンダドリームCB750Fourのエンジン組図と共に本田宗一郎社長（当時）による誕生に関する談話を収録しております。名車CBの歴史を感じつつ、皆様にぜひ楽しんで読んでいただければ嬉しく思います。

なお、本書の資料やデータ等に関しましては、当時の資料から転載するなど正確性を追求しましたが、もし差異などがございましたら、適切な訂正を加えますので当該する資料と共に編集部にお送りいただければ幸いです。

編集責任者 小林謙一

ホンダCBストーリー

進化する4気筒の血統

— 目 次 —

第 **1** 章 CB スーパースポーツ車総論編 / 21

世界の二輪車をリードした歴代CBモデル

第 **2** 章 ドリーム C70 / 39

CB71、CR71など初期空冷2気筒車

第 **3** 章 ベンリイ SS・CB92 / 49

最初のCB90からCB92、ホンダCB95

第 **4** 章 ドリーム SS・CB72 / 59

GPレーサー技術から誕生、CB72、CB77、CP77

第 **5** 章 ドリーム CB450・CB500T / 73

世界初の量産空冷2気筒DOHC、CB450

第 **6** 章 ドリーム CB750FOUR / 85

世界初の量産空冷4気筒SOHC750の時代背景

第 **7** 章 設計者が語る CB 総論 CB750FOUR 開発の歩み / 113

第1部 CBの系譜 原田 義郎

第2部 ホンダCB750FOURのエンジン設計 白倉 克

第3部 CB750FOURのデザインについて 池田 均

第 **8** 章 ドリーム CB400FOUR・F-I・F-II / 147
カフェレーサー時代のスーパースポーツ

第 **9** 章 CB400FOURとCBX400Fのデザイン / 155
佐藤 允弥

第 **10** 章 RCB1000 / 165
HERTチーム・耐久レースへのチャレンジ

第 **11** 章 CB750F/CB900F / 179
空冷4気筒DOHC時代到来、ボルドール登場

第 **12** 章 AMA スーパーバイク / 191
フレディ・スベンサーが駆ったCBレーサー

第 **13** 章 CBによるワークス・レース活動の回想 / 201
秋鹿 方彦

第 **14** 章 CB1100R / 205
限定生産・市販レーサーの活躍

第 **15** 章 CB400SF・CB1000SF・CB1300SF / 217
CB、水冷フォアの時代へ

第 **16** 章 CB1300SUPER FOUR・最先端をゆく原点回帰 / 253
担当者が語る開発への思い

原 国隆 王村 光央 山中 健 寺田 幸司 福永 博文
下川 浩治 竹下 俊也 工藤 哲也 伴 哲夫

第 1 章

CBスーパースポーツ車総論編



ホンダドリームSA

1955年4月発表
空冷4サイクル直立単気筒
SOHC 246cc
最高出力10.5ps/5,000rpm
変速4速ロータリー
始動方式キック
全長2,125mm
軸距1,365mm
最高速度110km/h
燃料タンク容量11.5ℓ
車両重量171kg
価格187,000円

日本における本格的ロードレースは1953年に公道上を走り開催された名古屋TTで、ドリーム3Eがメーカーチーム賞を獲得した。世界をめざした本田はエンジンをOHVのE系から、SOHCのS系に進化させた。250cc級のSAは1955年7月の富士登山レースで1―2位。11月の浅間火山レースで2位、350cc級SBが1―3位を得て、これ以降レース活動が本格化していく。

世界の二輪車をリードした歴代CBモデル

ホンダスーパースポーツ“CB”の変遷は、そのまま日本製モーターサイクルの歴史といっても過言ではない。レースでの活躍のみならず、多くのライダーを魅了したことはもとより50ccから750ccなどのラインナップにより、世間の流行を左右するほどの広範な影響を持ち続けている。

日本のモーターサイクルの黎明期、1950年代後半に登場した“CB”は、いつの時代にも日本のモーターサイクルのリーダー的な存在といえる。

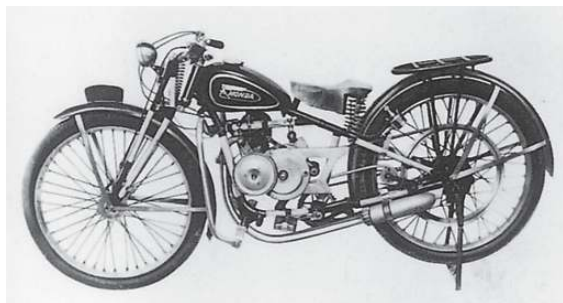
その歩みは、ホンダが世界一を目指す原動力となり、常にパイオニア精神に満たされていたのである。

“CB”の名称は、クラブマン=CLUB MANのCとBからつけられたといわれる。最初にCBが冠せられたモデル第1号は、1958年12月に発表されたCB90で、1959年1月15日に市販される予定だった。

「スポーツ車であるがツーリング用、ドラッグ、ロード、ダート、スクランブル用パーツも用意、レース出場もできるマシンで公道走行車」と、今日では考えられないほど、欲ばったテーマが開発の趣旨であった。

当時、バイク自体がまだ贅沢品であり、30歳の男性が1年働いて125cc級のモーターサイクルがようやく買えるというくらい高価なものだったため、あらゆるニーズに応える必要性があった。平日はツーリングに、日曜日にはレーサーというアマチュアリズムにのっかって、このCB90は国産初の本格派ツーリングスポーツとして、開発されたのである。

第1回クラブマンレースが1958年8月に開催され、CB90のような性格のマシ



ホンダC型(1948年)

エンジンのみを生産していたホンダが、1949年2月にフレームを自社設計して送り出したのが2サイクル96cc、3psのホンダC型だった。同年末に開催された日米親善レース・軽発Bクラスを62.36km/hで走破、1―2位を得た。

第6章

ドリームCB750FOUR



ホンダドリームCB750FOURプロトタイプ（未発売）

1968年10月発表
空冷4サイクル並列4気筒
SOHC 736cc
最高出力67ps./8,000rpm
変速5速リターン
始動方式キック・セル併用
全長2,160mm
軸距1,455mm
最高速度200km/h
燃料タンク容量19ℓ
車両重量218kg
価格385,000円（K0データ）

1970年以降のモーターサイクルシーンを大きく変えたホンダCB750FOURのプロト車。フロント油圧ディスクブレーキ、ワンタッチ式タンクキャップ、別体オイルフィルター、GPレーサーゆずりの強制開閉式キャブレターなどは、量産用として多くが初めて考えられたものであった。堂々とした車体は“大きな外国人向け”に設計された新規格サイズだった。

世界初の量産空冷 4 気筒SOHC750の時代背景

ホンダは1965年に、DOHCモデルのCB450で対米市場に進出したものの、目標としたイギリス製650cc各車の敵とはなり得ずにいた。CB450がアメリカ人に好まれなかった理由は、「スロットルを開けてギアシフトを何回も行なわなければ、650ccに置いて行かれる」という一言に尽きた。さらに“4速しかないミッションではエンジン性能をカバーしきれない”とも言われた。

結局CB450は、5速ミッションとティアドロップタンクを装着したK1にマイナーチェンジされ、アメリカ・ホンダの要求に対応したものの、これも苦肉の策であって販売台数は伸び悩んでいた。ついにCB450はアメリカでは、一部のマニア向けの特殊なジャンルのマシンとして、評価されるにとどまった。

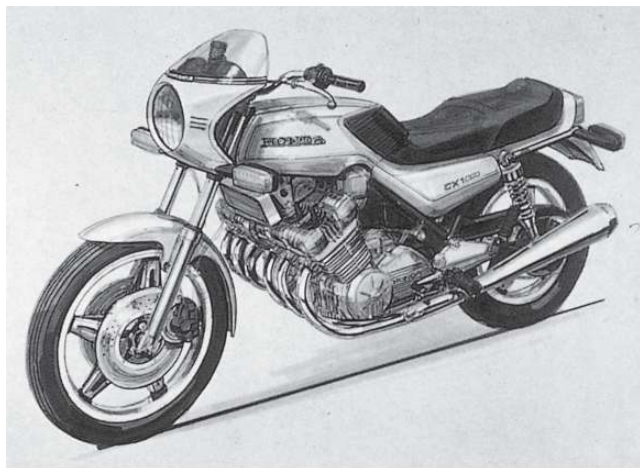
こうしたCB450K1への評価は、ホンダが「排気量に勝るものなし」という結論を導くのに充分なものであった。1968年にはカラフルなエキスポタイプをはじめ、SL350をアメリカに送り込んだが、ホンダのイメージはまだCB77スーパーホーク(305cc)に代表される、小～中排気量車のメーカーでしかなかった。

かつて輸出用車として本格的に開発されたCB72は日本向けのPRの「トップで70km/h以下では走れません」というキャッチコピーで話題となったが、当時の日本の道路では、実際に70km/h以上で走れる場所は非常に限られており、現状に即してはいなかった。ちなみに日本の道路行政が本格化したのは1964年の東京オリンピック以降であり、当時の国道は未舗装道路が多かった。GPレーサーを造ったホンダでさえ、荒川土手テストコースの直線で150km/h出すのがやっとといった状況だった。そうしたコース環境で開発されたCB450がアメリカで不振だったのは、道路事情の違いも大きく影響していたといえよう。日本製重量車として、マルショーライラック500・R92やカワサキ650W1、W2が出回っていたが、高性能というイメージは皆無に等しかった。

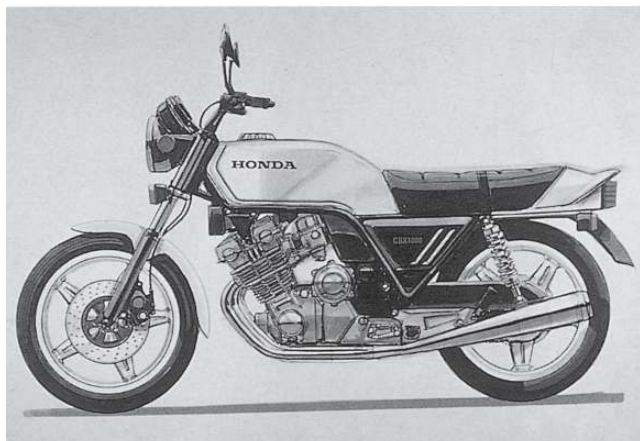
いかにホンダが世界GPのチャンピオンメーカーであっても、一般のアメリカ人はヨーロッパのレースには関心が薄く、AMAでの優勝マシンが彼らのトップブランドであった。したがってガーリー・ニクソンが1967～68年チャンピオンとなったトライアンフが、アメリカでは人気ナンバーワンで不動の地位を占めていた。



1968年の第15回東京モーターショーで初公開されたCB750プロトタイプ、ターンテーブルの上にエンジンとともに展示された。見学者のほとんどが、かつてない4気筒エンジンとその車体の大きさに感嘆の声をあげた。



ビキニカウル付でカフェレーサー的なCX1000 (CBX1000)のスケッチ。タンクからシートへかけてはCX500ターボ的フォルムを感じさせる。



CBX1000のスケッチ。迫力あるインラインシックスのボリウムに、後部が負けないようにシートテールに大胆なスポイラーを採用。



CB750FOUR-IIのスケッチ。カフェレーサー的フォルムであるが、量産車はマフラーをはじめ、全体にズッシリした感じになった。



ホンダCB72（1966年）

写真上左：スリムなポジションを持つCB72／77およびCP77のカタログ上の全高は950mm、全幅は615mm。中期型を示すフラッシャー付である。

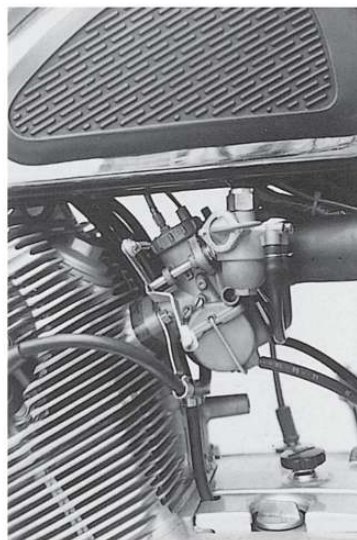
写真上右：リアクションは、路面や積荷の状況に応じてスプリング負荷を3段に調節できるように工夫。通常は最弱にセットしておく。

写真下：メーターは初期型が速度計が左まわりで、俗称“パンザイ”と呼ばれる。写真は後期型で右まわり2連で、確認性を向上させている。



写真左：フロントブレーキは200mm径で、極初期型がシングル、多くはツーリーディング。またブレーキパネルとハブは、数度の改良が施された。

写真下：前傾2気筒SOHC、72は247cc、圧縮比9.5にて24ps／9,500rpm。77は305ccで28ps／9,000rpm。プラグは初期型10mm径C、後期12mmD。



写真上：京浜製ツインキャブレターは、72がPW22、77がPW26mm径。メインジェットは#90～145を使用。フロート室はクイック脱着方式。

第 16 章

CB1300 SUPER FOUR 最先端をいく原点回帰

担当者が語る開発への思い

- (A) 開発責任者／(B) シリーズ開発責任者 …………… 原 国隆 (はら くにとか)
- (A) 完成車まとめ …………… 玉村 光央 (たまむら みつお)
- (A) サウンド担当 …………… 山中 健 (やまなか たけし)
- (A) エンジン設計担当 …………… 寺田 幸司 (てらだ こうじ)
- (A) シャシー設計担当 …………… 福永 博文 (ふくなが ひろふみ)
- (A) 走行テスト担当 …………… 下川 浩治 (しもかわ こうじ)
- (A) デザイン担当 …………… 竹下 俊也 (たけした しゅんや)
- (B) デザイン担当 …………… 伴 哲夫 (ばん てつお)
- (B) 完成車まとめ (テスト総括) …………… 工藤 哲也 (くどう てつや)

※肩書き及び内容は当時 (出典明記) のものです

(A : 出典) CB1300 SUPER FOUR PROJECT BIG-1スペシャルブック 2003年1月発行

(B : 出典) CB1300 SUPER FOUR/SUPER BOL D'OR PROJECT BIG-1 VOL.2 スペシャルブック 2006年3月発行

1. CBのフィロソフィーは「感動性能」

開発責任者 原 国隆

幸福感をストレートに伝えてくれる

「自分にとって乗りたいオートバイがないよな」

そう思ったのが今から12年くらい前。私が40代になったばかりの頃です。

その当時のHondaの代表的な大型車はCBR1000でした。フルカウル、高出力の高性能追求モデルです。ある意味でCBRはわかりやすいですね。1km/hでも速く、1馬力でも多く、というのが目標ですから。

けれど、高性能追求を否定するわけではなく、個人的に乗りたいのはそれとは異なったオートバイでした。そういうものを求めたのは、やはり年齢的な部分もあったでしょう。でも、私はとにかくCBをやりたかった。なぜなら、Hondaに入社したのもCB750 Fourが好きだったからなんです。実を言うと、はじめてCBと出会ったときは、どこのメーカーがつくってるかなんて知らなかった。と言うか、気にもならなかった。それよりもオートバイそのものにとてつもないインパクトを覚えたんです。私のオートバイ原体験と言ってもいいでしょうね、CBは。

多分18歳のときですよ、最初の直4エンジンのCBが出たのは。いわゆるK0と呼ばれる初期型です。750の排気量を含め、全体の質量を目の当たりにして、なんてデカイんだろうと思いました。しかも独創的なデザインでね。圧倒的な存在感に打ちのめされて、その強烈な感動が「こういうオートバイをつくりたい」気持ちにさせたんです。それでHondaの浜松製作所に入った。何とか潜り込んじゃえば、そのうちCBを設計できるだろうと思ってね（笑）。

そうしてやっと開発を任されるようになって、じゃあ何がやりたいかといったら、これはもうCBしかないわけです。しかもCB750FでCBの歴史が止まっていた。活発なのはCBRなんだけど、RがつくとこれはCBの根幹ではないんです。枝として伸びていったモデルです。それはそれとして、私はやはりCBという太い幹を育てたかった。それは使命感に近いものでした。

CBというのは、時代の先駆けなんです。テクノロジーにしても、それからのライフスタイルの表現手段としても。ライダーが中心にあるとさえいいのかな、もちろん



1969年 ドリームCB750Four



1992年 CB1000 SUPER FOUR



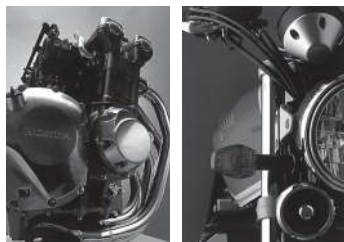
1998年 CB1300 SUPER FOUR



2003年 CB1300 SUPER FOUR



CB1300 SUPER FOURのcockピット。
最新の技術を投入し、新型CBが目指した
のは「感動性能」の探求であった。



CB1300 SUPER FOURのエンジン部
(左)とヘッドライト回り(右)



サイドケースの新型CB1300 SUPER
FOUR専用エンブレム

■本文17頁に掲載したCB750 FOURについて

CB750FOUR (1969年型) 写真の展示車はホンダコレクションホールでレストアされたホンダCB750FOURで、フレームNo. CB750-1004704、エンジンNo. CB750E-1004581という打刻番号のCB750K1以前の初期型。パーツリスト（本田技研工業株式会社発行）によると、CB750の初号機はCB750-1004149（フレーム）、エンジンはCB750E-103566であるので、この車体は556台目に量産されたことになる。テストコースでの実走行も可能であり、動態保存されている貴重な一台。

■打刻号機について

フレーム号機

CB750	CB750-1004149～	*
CB750K1	CB750-1055209～	*
CB750K2	CB750-2000001～	*
CB750K4	CB750-2400002～	*

エンジン号機

CB750	CB750E-1003566～1057051	
CB750K1	CB750E-1057052～	*
CB750K2	CB750E-2000001～	*
CB750K4	CB750E-2341915～	*



(HONDA CB750, CB750K1, K2, K4, パーツリスト〔発行：本田技研工業株式会社〕より)

編集部より

本書は1998年の初版制作時より、20年以上にわたり、多くの方々のご好意を賜わりまめられました。ここに改めて、厚くお礼申し上げます。（順不同・敬称略）

取材協力／原田義郎 白倉 克 池田 均 秋鹿方彦 佐藤允弥

資料協力／本田技研工業(株) 広報部 松岡洋三 永山清峰 高山正之 三田村 武

ホンダコレクションホール 青山儀彦 小林 勝 桜谷国雄 神杉 進

鈴木芳樹 山崎 彰

(株) ホンダモーターサイクルジャパン 森口雄司

MPS 中村英雄／(社)自動車工業振興会資料部資料課 綱蔵 豊

みちのく記念館 小船浩幸

編集製作／ヴィンテージ・パブリケーションズ 小川文夫

(有)ガルフ・ガルフ 中村 靖

小林謙一

著者略歴

小関 和夫 (KAZUO OZEKI)

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、二輪車部品用品を設計する「OZ」ハウス代表。

〈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)、『日本のトラック・バス【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』『国産三輪自動車の記録』『日本の軽自動車』『スズキ ストーリー』『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』『国産二輪車物語』『日本のスクーター』『日本の自動車アーカイヴス 二輪車1908-1960』『国産オートバイの光芒』『カタログでたどる 日本の小型商用車』(三樹書房)、他にも雑誌・ムックなど多数を執筆。

ホンダ CB ストーリー

— 進化する4気筒の血統 —

編著者 三樹書房 編集部 編
小 関 和 夫 他共著

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 モリモト印刷株式会社

©KAZUO OZEKI/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の内容の一部、または全部、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、映像などに使用の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。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します