



2018日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

ホンダ ドリーム CB750 FOUR

Honda Dream CB750 FOUR



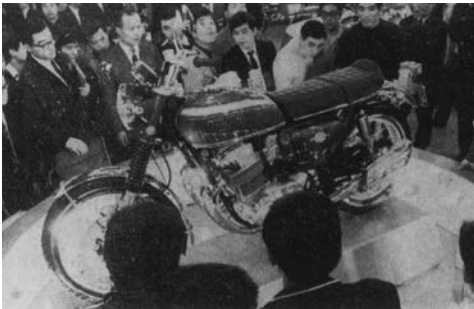
HONDA DREAM CB750 FOUR



ホンダ ドリーム CB750 FOURは、米国のオートバイ市場を切り開く日本製オートバイの嚆矢となり、国内でも“ナナハン・ブーム”を巻き起こし、他メーカーからも続々と新型車が投入されることになった。

ホンダ ドリーム CB750 FOUR(1969年)主要諸元

全長	2160mm	型 式	CB750
全幅	885mm	エンジン型式	E型
全高	1120mm	駆 動 方 式	チェーン
ホイールベース	1455mm	エ ン ジ ン	空冷4サイクルOHC 4気筒
最低地上高	160mm	ボア×ストローク	61mm×63mm
		総 排 気 量	736cc
車両重量	218kg	圧 縮 比	9.0
乗車定員	2名	最 高 出 力	67ps/8000rpm
最高速度	200km/h(推定)	最 大 ト ル ク	6.1kg・m/7000rpm
最小回転半径	2.5m		
登坂能力	sinθ0.422		
タイヤサイズ前	3.25-19-4PR	変 速 機	前進5段、リターン式
タイヤサイズ後	4.00-18-4PR	価 格	385,000円



1968年の第15回東京モーターショーで発表されたホンダCB750は来場者の注目の的で、展示車が見えないほどの人だかりになった。



ホンダCB750プロトタイプ。開発責任者の原田義郎氏によれば、前輪のディスクブレーキは本田宗一郎社長(当時)の即断で採用されたという。

■鮮烈なデビューとなった ホンダドリームCB750 FOUR

1968年2月に開発プロジェクトが約20人でスタートしたホンダドリームCB750 FOUR(以下CB750)は、1968年10月に開催された第15回東京モーターショーに出品された。当時のHondaとしては最大排気量である750ccクラスの4気筒エンジンを備えており、大きな話題を呼んだのである。

翌年の1969年5月には、大動脈とも言える東名高速道路が全線開通し、日本も本格的な高速道路時代を迎えることになった。そしてこの長距離ツーリング時代の要求に応えるべく、CB750は、同年の7月18日に発表された。開発の狙いは、単に出力特性を高めるばかりでなく、高速の長距離ツーリングを、より安心に、より快適にする、そのために技術指標を次のように定めて開発された。

- ①海外での高速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って、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長時間の継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とともに、人間工学に基づく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



発表当時、国産最大級の排気量を誇ったCB750のエンジン。並列4気筒はホンダのGPマシンから受け継がれたメカニズムと評された。

- 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であった。

発売されたCB750は、最大出力67馬力を達成。十分な馬力と抜群の耐久性を備え、精緻なメカニズムにより、グランプリマシンの直系であると感じさせる4サイクル・4気筒・4キャブレターのOHCエンジンと豪快な4本の独立マフラーを採用。剛性の高いダブルクレドル型フレーム、高速用に新開発したタイヤなどに加え、日本初となる制動性に優れたフロントディスクブレーキを備えていた。豊富な安全対策を施し、高度なテクニックを必要としない優れた操縦安定性を追求するなど、CB750は、日本における大型バイクブームの先駆けとなった。

以後、他のメーカーの750ccクラスの大排気量スポーツバイクがこれに追随し、日本では空前のナナハン・ブームが巻き起こったのである。「ナナハン」という言葉は、機密保持のためCB750の開発チームの社内間で言い交わされていた用語で、後に一般に広まることになるが、まさにこのCB750が、この新しい分野を築き上げたと言っても過言ではないのである。

(まとめ 小林謙一)