

S-1型 135cc (1947)

わが国に「スクーター」という名の二輪車
がココの声をあげたのは敗戦の混乱に明け暮
れた昭和22年の頃である。

ラビットの場合、21年に試作車ができ、市
場に姿を見せたのが22年4月。このS-1型
及びD-11型が今日のラビットスクーターの
先祖である。これは当時解散した中島飛行機
の後身・富士工業（のちに富士重工業）が平
和産業の一環として「銀河」の尾輪を使って
生み出したといわれる。エンジンは側弁式の
135ccで最大出力は毎分3000回転で2馬力。
一種の遠心クラッチを用いていた。始動は押
しかけ、走行中の増減速操作はペダルとスロ
ットルレバーの併用。フレームはパイプ製の
梯子型。S-1型及びD-11型は前後とも緩
衝装置がなかった。タイヤサイズは3.50-5
寸、なおSとかDの型式は太田工場製がS、
三鷹工場製がDである。当時傘下の各工場ご
とに生産が行われていたので区別したもの。
S-1型及びD-11は両車で約2000台ほど生
産された。

S-2型 135cc (1948~1949)

S-1型及びD-11型が発展してS-2型
となった。エンジン及び性能は従来通りであ
るが、前輪緩衝にスプリングが用いられた。

始動は押かけ式、増減速はやはりペダルに
よって行う。三鷹工場からD-12型という型
で出されていた車もこのS-2型と殆んど同
型であった。23年4月頃より24年8月頃ま
でにS-2型は約3500台、D-12型は約1500台
生産された。

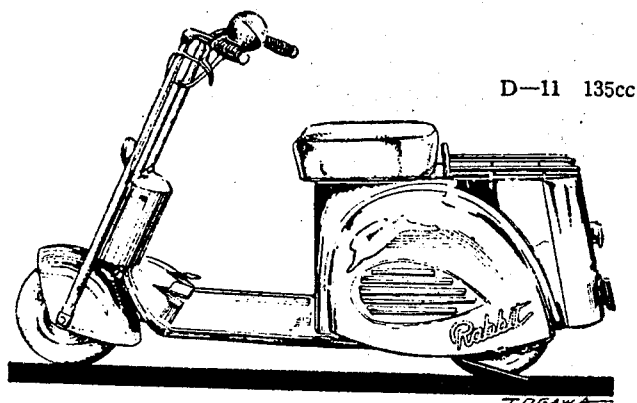
S-30型 270cc (1949)

いわゆるジャック・ラビットといわれたス
クーターで、エンジンは直立直列の2気筒で
排気量270ccという当時としては大きなもの。
しかも足動式の2段変速機をもっていて、最
高時速は100kmをマークしたそうだ。このジ
ャック・ラビットではじめて4.00-8吋とい
うタイヤを使用したのが、当時GHQのタイヤ
制限により50台ぐらいで生産中止となった。
(24年4月頃)

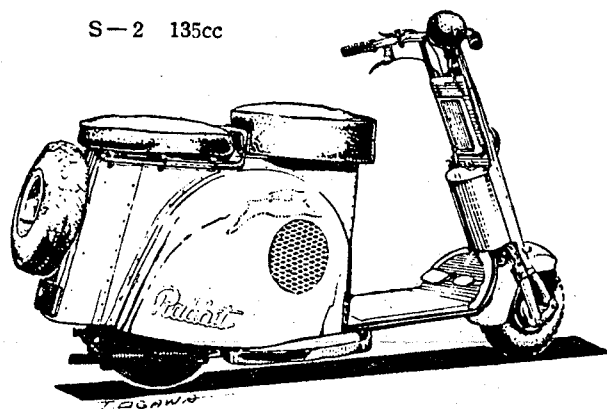
始動はサドル下にあるキックで行い、アク
セルグリップで増減速する。

図でみる各車の変遷 その2

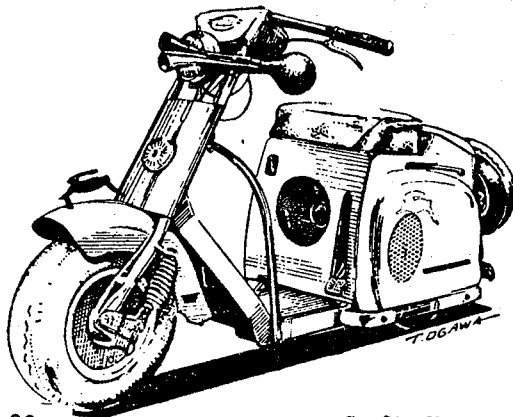
ラビット①



D-11 135cc



S-2 135cc



S-30 270cc

S-22型 D-13型 D-14型 135cc(1949)

S-22型及びD-12型のあとを継いだのがS-22型とかD-13、14型で、この型になってから大型の前照灯がつき後輪クッションも装備され前輪緩衝もタルバネを用いた。エンジン性能及び始動走行操作は従来どおり。なおS型にはS-22・A型というタンデムシート付があり、D型にはI型II型とハンドルの異ったものが製作された。なお、D-14型はデュアルシートをつけたものでバーデー・ラビットと呼ばれていた。

これらのS-22型及びD-13、14型は短期間であったが約2000台位生産された。

D-16型 135cc (1950~1951)

S-22型及びD-13型またはD-14型のあとを継いで生産されたのがこのS-23型及びD-16型で、エンジンも135ccの2HP/3000rpmでラビット誕生時代と変らない。

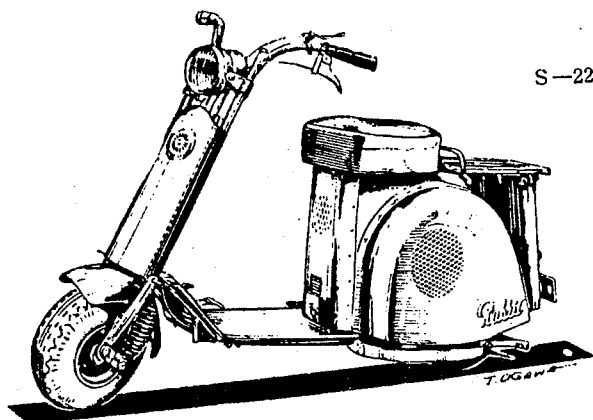
いままでの車に搭載されてきた135ccエンジンはこのD-16型及びS-23型が最後である。なお、この型では前フェンダーが緩衝機構の一部となっている。昭和25年1月頃より26年の春までに約4000台ほど生産された。

S-24型 169cc (1950~1951)

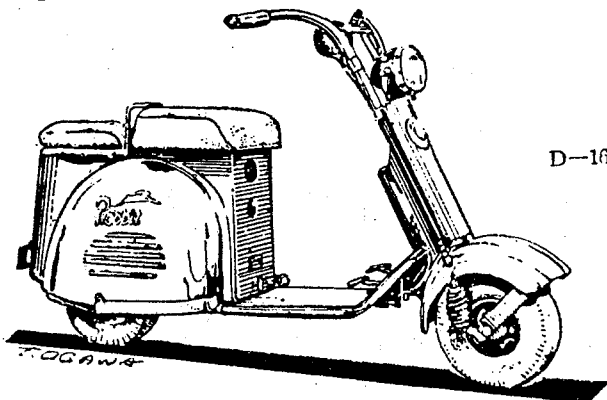
S-41型と殆んど同期に生産され市販されたものであるが、排気量はS-41と同じでもスタイルはS-23型と変りなく、始動も押しかけ式。ただアクセルがペダル式からスロットルグリップに改良された。このS-24型は25年の9月頃より翌26年のはじめまでに150台たらず生産されたのみである。

S-41型 169cc (1950~1952)

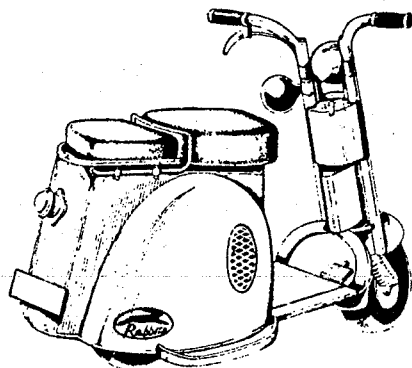
いままでのS-25クラスまでは何となくチャチな感を受けたが41型からは今日の4.00-8時の標準タイヤが使用されているし、押かけ始動がキック式となり、積算付スピードメーター、バッテリー、電磁ホーンもついた。排気量は169cc、出力3馬力 最高速60kmという性能。フレームもこの型より鋼板フレームとなっている。25年9月頃より27年9月頃まで約6500台位生産されている。なお、41型のフレームに148ccエンジンをつけた大口需要専門(郵政関係)のS-47型も5~600台ほど作られたが、一般市販はされていない。



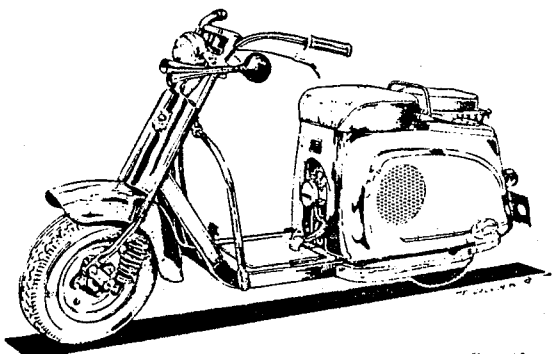
S-22



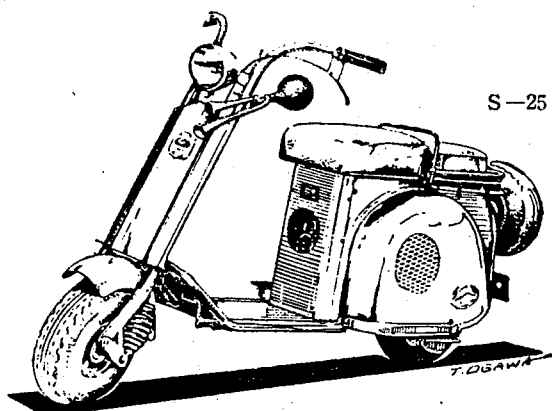
D-16



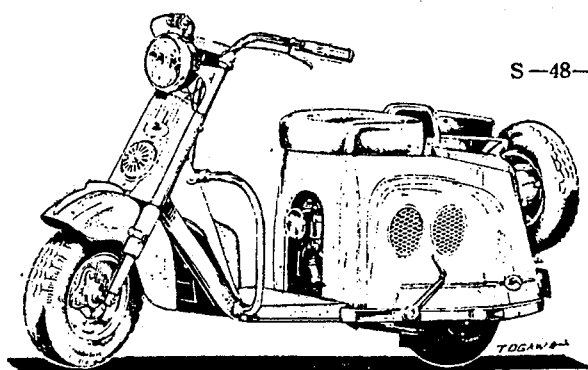
S-24



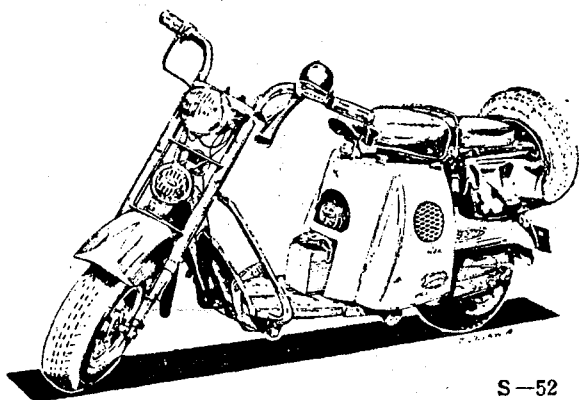
S-41



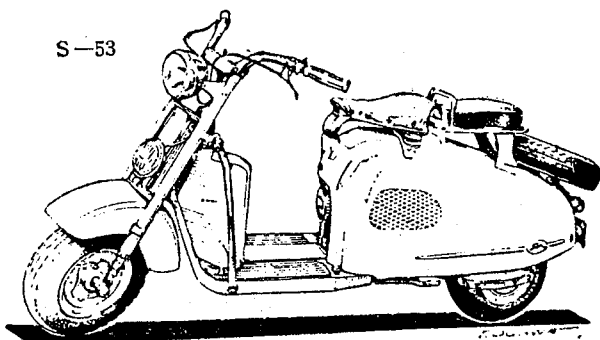
S-25



S-48-1



S-52



S-53

S-25型 148cc (1951~1952)

S-24のあとをついで生産されたが、エンジンは24型の169ccから再び148ccに戻った始動及び走行操作は24型と同じでグリップ式この25型ぐらいまでは誕生当時のおもかげをやどしている。結局この25型までは一応ラビットの原型をたもったが、これ以後は飛躍的に構造や性能が改良されている約3000台生産

S-48-1型 199cc (1952~1953)

27年5月頃より生産された本格的なスクーターで、41型が発展したもの。変更箇所はエンジンがS.V.の199cc(61.5×67mm)となり前輪緩衝がタルバネからテレスコープ式に、また前照灯や後部ボディも大型になった。バッテリー(6V10AH)や電磁ホーンなどは41型と変りない。最高出力4.5HP/3600rpm、圧縮比6:1 最高時速65km 全長1920mm 軸距1320mm 全巾680mm 路面間隙120mm 車重125kg 燃料タンクはシート下部 ボデー内にあり7.2ℓ。クラッチは遠心式で特にミッションはもっていない。1年足らずの間に1万台近く生産された。

S-52型 148cc (1952)

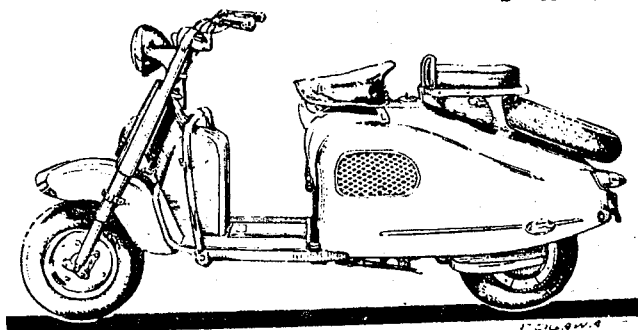
48型が発売されるやその後すぐS-52型も市販された。いわゆるこれがストリップ型で外観は裸同様の思いついたものであるが、更に遊星ギアを用いた足動式2段変速機を装備し当時としては異色あるものだった。エンジンは姉妹車に用いられていたサイド・バルブ式の148cc 最高出力3馬力 最高時速65km 車体全長1775mm 軸距1300mm 車重100kg タイヤは4.00-8吋、バッテリー装備。4~5カ月の間に約4000台生産。

S-53型 148cc (1952~1953)

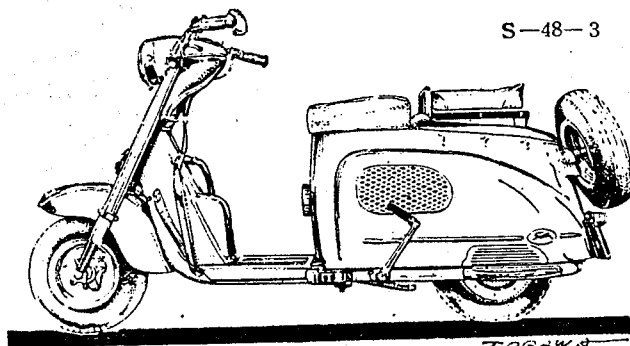
ストリップ型の生産中止のあとをひきついだのがこの53型で、ストリップ型に流線形の後部エンジンカバーを設けたものである。この頃のスクーターの特長としてボデー後方にスペアタイヤを背負っている。

バッテリーケースがフットボード前方についてS-41型に似ているが、フォーク前面の飾り板がなくブザーもステアリングパイプもまる出し。S-53型は27年の暮から28年の5月頃までに約2000台作られた。

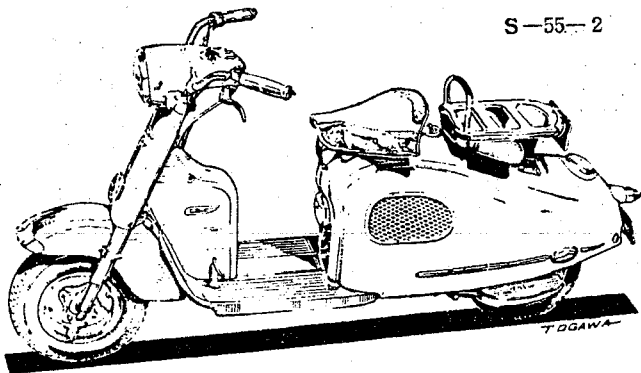
S-55-1



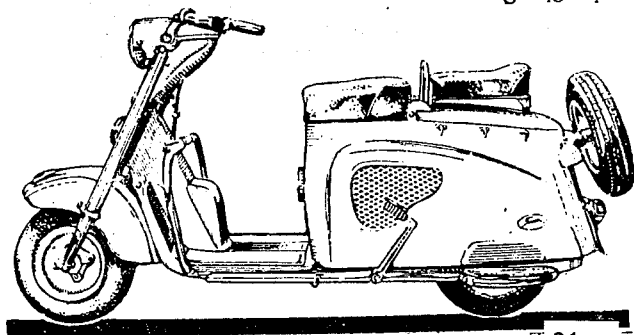
S-48-3



S-55-2



S-48-4



S-55-1型 199cc (1953~1954)

28年5~6月頃より翌年の1月までの間に約4500台ぐらい生産された。もともとは53型の車体をそのまま借りたもので、わずかにハンドル廻りが外観上異なる程度。エンジンは再び199ccになり、最高4.5馬力最高時速60km燃費45km/lという性能である。クラッチは自動遠心式と多板クラッチを併用S-52型のように遊星ギア方式ではないが、常時噛合の2段変速機を有していた。フレーム構造、緩衝装置、電装関係等はS-41型以来大差ない。車重135kg。

S-48-3型 199cc (1953~1954)

28年の11月頃より29年の秋まで約1万5千台生産され、いままでの中では最も生産量の多い車種である。この前に48-2型が生産されていたが、外観上48-1と2型とは大差なく後部ボデーのデザインが異なる程度である。さて48-3型はボデー部は2型通りだが前照灯が丸型から流線形のナセル型に改良されて近代的となった。性能面では特に48-1型及び2型と変らない。

この昭和28年頃には姉妹車として48-2型55-1型なども併行生産されていた。

S-55-2型 199cc (1954~1955)

48-3型と前後して市販された車で、ボデーは53型の流れをくみ、フロント回りは48-3型の流れをくんでいる。即ち、55-1型のむき出し前照灯が流線形ナセル型に改良された。この辺になると外観においても性能においても大変まとまったスクーターということができよう。性能面は55-1型と変らないが取扱いの面で細い点にも改良がほどこされ、扱いよくなっている。1200台ほど作られた。

S-48-4型 199cc (1954~1955)

48型シリーズの最後の型式で昭和29年10月頃より30年の春まで約3600台位生産された。

この48-4型の前期と比較した改良点は後部ボデーの空気窓の変更、そしてハンドルロックの取付け程度でそのほかスイッチ操作をいままでの三段切替式を廃止して、ヘッドテール連動スイッチ、ヘッド切替スイッチ改めた。