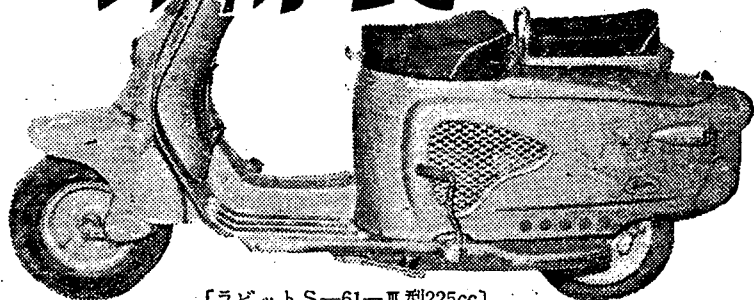


ラビットの特長

56年5月0



【ラビット S-61-Ⅲ 型225cc】

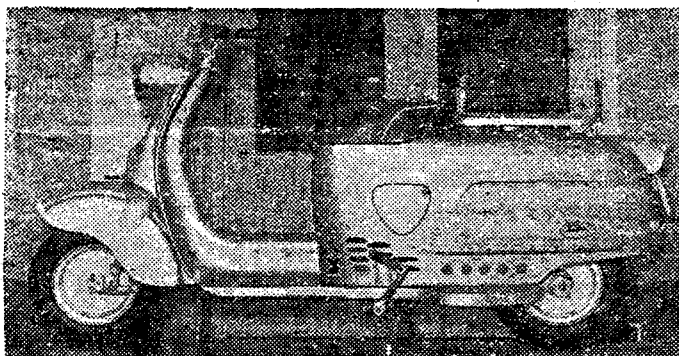
戦後の日本が経済の混乱から次第に正常なる経済へ回復してきたとき、日本の企業が直面した問題は、自由経済界における生産者と消費者との関係だった。長い間の戦時態勢経済や統制経済になれていて、自由経済から遠ざかっているあいだに顧客と製造者の間の問題が殆んど忘れられていたのだつたが、経済の正常化と共に、日本の経済が孤立から国際経済へと繋がり、自由経済国が長い歴史を以て顧客とメーカーの間を関係づけて来たその関係を日本の企業は急速に辿らなければならなかつたのである。この関係は主としてマーケティングといわれており、大量生産による同一標準型製品を市場に配布する場合に起る消費者抵抗を可能なだけ減少せしめる問題である。いうまでもなく、それは消費

者の最大嗜好をとり入れ最大な顧客に繋がることである。殊に第一次産業革命の完成後に起りつつある産業革命はいわゆる原子力革命といわれているが、それ以前に経済革命が既に起りつつあるといわれている。その経営革命とは、いわゆる第三次部門（これは産業構造でいわれている言葉であつて、物資の流通部門を指している）の機構の革命であつて、物資配給機構上の革命を指していわれているのである。しかもその配給機構の革命とは、マーケット理論上での一つの理想の形であつて、地域的に如何なる顧客にも、如何なる階層の顧客にも、同一のサービスと同一の商品と同一の価格の提供を最も効率よく行わんとすることにその目的がある。この機構は既にアメリカにおいて具体的に起つて来ているのである。斯様な一連のうごきはラビットの歩いて来た10年の間にも非常に濃厚にうかがい知ることが出来る。

戦後の日本が経済の混乱から次第に正常なる経済へ回復してきたとき、日本の企業が直面した問題は、自由経済界における生産者と消費者との関係だった。長い間の戦時態勢経済や統制経済になれていて、自由経済から遠ざかっているあいだに顧客と製造者の間の問題が殆んど忘れられていたのだつたが、経済の正常化と共に、日本の経済が孤立から国際経済へと繋がり、自由経済国が長い歴史を以て顧客とメーカーの間を関係づけて来たその関係を日本の企業は急速に辿らなければならなかつたのである。この関係は主としてマーケティングといわれており、大量生産による同一標準型製品を市場に配布する場合に起る消費者抵抗を可能なだけ減少せしめる問題である。いうまでもなく、それは消費

このような自由経済下における商品で、その商品の技術的絶対値が大きいことと、その商品の市場価値の大きいことと、その配給機構が効率的でサービス機能が充実していることとの三つの条件が揃わなければならない。従つてラビットの特長をあげるとすればこれら三つの点に関する特質を解析しなければならないことだろう。

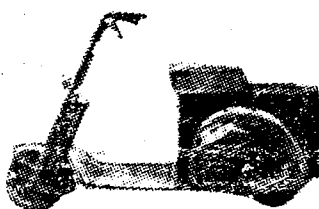
性能及び構造上の特長



【ラビット S-71-Ⅱ 型125cc】

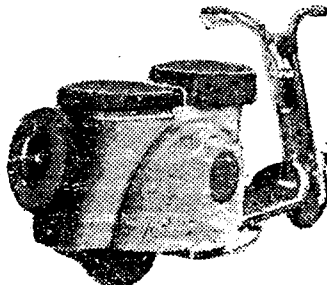
前掲の写真と、型式別生産期間の表とから見られる如くラビットの過去10年の間には非常に急速な進歩発展があつた。そしてこの10年間の前半5年間と後半5年間には著しい相異が存在していて、前半はラビットが今日のラビットに至るまでの一つの摸索時代的なものがあつた。後半はS-4シリーズで代表された時代をなして、このS-4

シリーズに依つて、ラビットの特長が確立されたのだつた。事実昭和25年3月に生産を開始されたS-41型は、つづいて26年5月にはS-47型に変わり、27年8月にはS-48-1型にかわり、これはⅡ型Ⅲ型Ⅳ型と進歩し、昭和30年



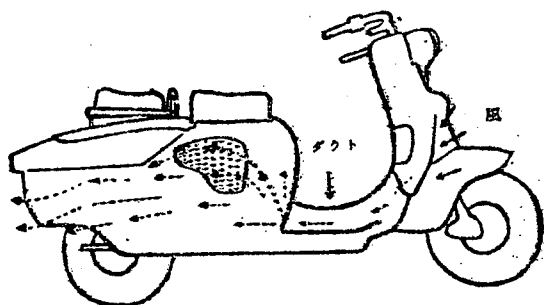
S-1

135cc 2HP 最高速度 60km/h
登坂力 9% (約6°)
昭和21年6月生産開始
このS-1型がラビットの第一号車である。



S-2型

135cc 2HP 最高速度 50km/h
登坂力 9% (約6°)
昭和23年生産



【第 2 図】

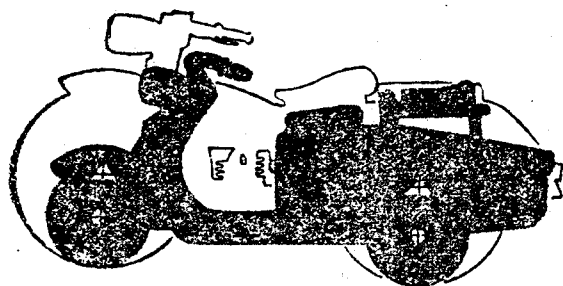
5月まで5年数カ月にわたって生産されたのだつた。この後半5カ年におけるラビットの歩みは、ラビットの技術的進歩の急進期であり、ラビットの特性確立期であり、ラビット市場確定期の観がある。このような一連の歴史の成果として、S-61型及びS-71型の現生産型の結実があつたものと見ることが出来る。

S-61 型の特長

S-61型はI型、II型を経て現在市場に出ているものはIII型である。

① 構造上の特長

通風、冷却、防塵対策 第2図にみる如く、風防前面にある空気取入口から、ダクトを通してボディに送られてエンジンを冷却するようになっている。又エンジンの冷却風は後方に排出されているから、ボディ内の空気の流れは、乱れること少く美しい流れをなしている。このため気化器は清浄な空気を吸うことが出来、エアクリーナーのよごれが少く、エンジンの耐久性がよく、エンジンや車体のよごれが少く、寿命が長い。



【第 3 図】

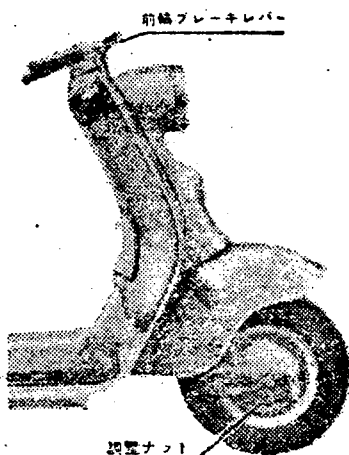
重心位置 エンジンがサイド・バルブであつて高さが低く、シートの高さを低くすることが出来、重心が低くなつてゐる。従つて座つたままで両足をつくことが出来て安全であり、横すべりが無く安全な運転が出来る。

制動装置 ブレーキは前後輪共に装着されていて、後輪ブレーキはブレーキ・ロードに依り操作され、前輪ブレーキはブレーキ・ワイヤによつて操作される。例えば乗車のまゝで両足をついたとき、車を制動するためには、手で操作出来るブレーキが必要である。又走行中の制動にも前輪ブレーキの効果は却つて後輪ブレーキよりも大きいなどの

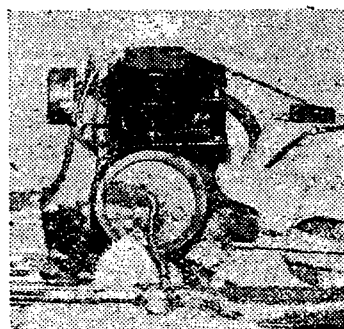
データがあり、二輪自動車に前輪ブレーキのあることは走行の安全を守るために必要である。

チェーンのよごれによる損耗はかなり大きいものであるが、III型ではチェーンのカバーはフル・カバーとして、チェーンの防塵を効果的としている。

緩衝装置 クラッチ・エンジンは後輪はスイン



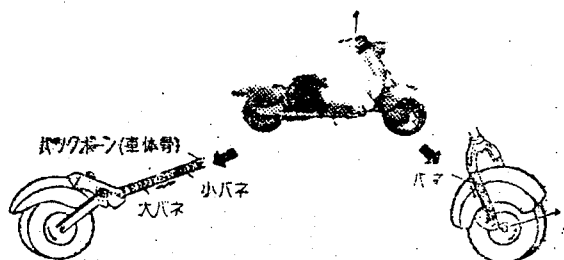
【第4図の1】



【第4図の2、チェーンカバー】

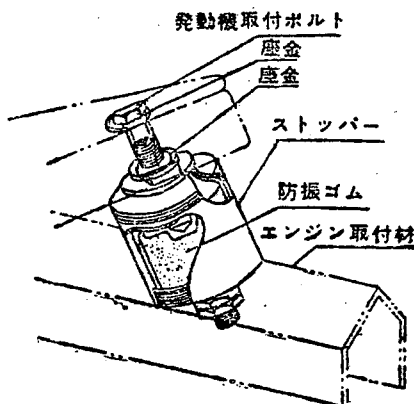
グアームとなつていてバックボーンの中に大小の一組のばねが挿入されていて、有効スイングを大きくしている。前輪はフォークの中にばねが入つていてスイングはリンクで拡大されている。

エンジンの防振装置 エンジンは防振ゴム



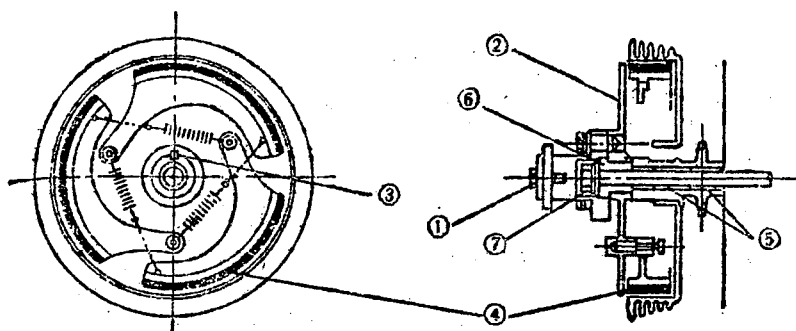
【第5図 緩衝装置】

を介してフレームに取付け、エンジンの不快な振動をこのゴムに吸収させている。



【第6図 エンジンの防振装置】

クラッチ ラビットのクラッチが自動選心クラッチであることはいふまでもない特長をなしているものであつて、走行のスタートはハンドルのアクセルグリップを廻してエンジンの回転を上げるだけで済むこと、



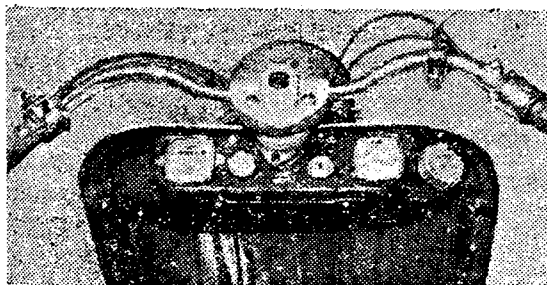
第7図 クラッチ

- ①起動歯車軸取付ボルト、②クラッチ取付板、③クランクシャフトの間に入っているキー、④クラッチライニング、⑤プッシュ、⑥折曲座金、⑦締付ナット

クラッチ操作不慎れによるエンジンストップは起らない。これは誰でも乗れるスクーターとしての特質を最も端的に備えしめる一つの要素として大切なものである。

燃料タンク装備位置など 風防内にはガソリンタンク、バッテリー、ガソリンクリーナー、セレン整流器、ヒューズケースなどが装備されている。このために風防の構造的重量、これらの装備品の重量が前輪の負荷となり、車輛の重量配分が前輪側に大きくなっている。このため操作の安定性は非常によくなっている。又ガソリンタンクが、エンジンから非常に遠いところにあるために、不時に起る火災の災難を未然に防ぐことが出来ている。

キック装置 キック装置はエンジン本体に装着してあるので、キックセクターとピニオンとの咬合せは変調を来すことなく、又クランクは風元で廻転出来るようになっていたために、後席の同乗者の足掛の位置を新たな位置にする



〔第8図 計器盤〕

ことが出来ている。事柄としては些細な事であるが、長い経験の賜物として尊重すべき機構である。

② 装備品の特長

燃料計 写真は風防の上面にある計器盤を示すものであるが、二つの計器がハンドル後下方の視野の良好な場所に取付けてある。写真の右方のメーターは燃料計であつて、走行中も常にガソリンの保有量を知ることが出来、ガソリン不足感から起る走行中の不安を除くことが出来るし、走行予定も楽に正しく立てられることとなる。このガソリンメーターが比較的簡単な機構で出来ているのは、ガソリンタ

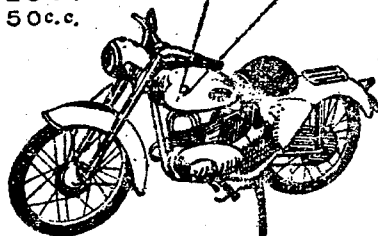
ンクを風防裏面に装着したことによる利点である。

電装関係 電源はフライホイールマグネットとバッテリーとからなっている。バッテリーはブザー、スピードメーターライト、フラッシャーライト、フラッシャパイロットの四つの電源となっており、マグネーはヘッドライト、プラグ、テールライト、ストップライトの四つの電源となっている。その結線状態は図の通りである。これらの電装品の操作スイッチは第9図の如く、計器盤と左ハンドルのグリップ廻り

りに集められている。即ちエンジンスイッチは計器盤にあり、ブザースイッチ、フラッシャーライトスイッチ、ヘッドライト切換スイッチは左ハンドルのグリップ廻りに装備されている。連動スイッチは計器盤にある。エンジンスイッチ、ブザー、フラッシャースイッチについては、他の銘柄車と異つたところがない。連動スイッチについては、夜間走行の場合、連動スイッチをONにすると、ヘッドライト、テールライト、スピードメーターライトが同時に点灯する。又連動スイッチをONのままでエンジンキーを左に廻すとスピードメーターライトが消灯し、又エンジンが停止するので、ヘッドライト、テールライトも消灯する。ストップライトはブレーキペダルを踏めばストップスイッチが閉ざされるので点灯される。フラッシャーライトの切換は左ハンドルの切換スイッチを、Lマーク、Nマーク及びRマークに合せることにより行える。このスイッチをL又はRの方向に切換えると、ナセル上部にあるフラッシャパイロットランプが、前後フラッシャーライトと同調

TAS
motor

50c.c.
90c.c.
125c.c.
150c.c.



タス純正部品豊富

関東

タス E-4

販売
KK

東京都港区芝白金志田町八番地
電話三田 43 0 2 9 2 番

通商産業大臣省受領

S-71 型の特長

S-71はいうまでもなく大衆普及車の性格を以て生れたものである。今日ではS-71-I型を経てII型に進化している。大衆普及車であるということは、廉価であること、スクーターの簡易な操作が更に進歩していること、故障が少ないこと、堅牢であることなどの性格を備えなければならないだろう。

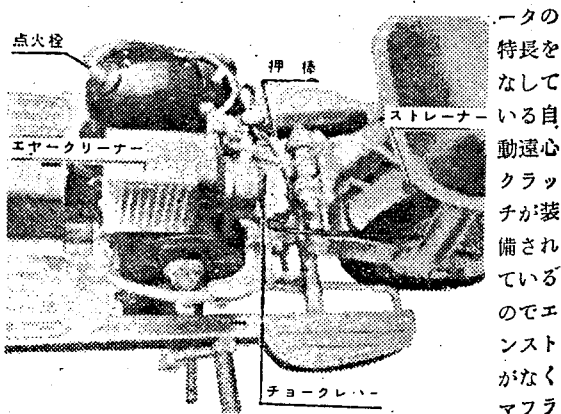
S-71型ではエンジンに2サイクルが装備されているのであるが、2サイクルエンジンの良好なる特性が認めら

れていながら、今までこれが採用される気運が少なかった。それは2サイクルのもつ悪い点が目立ちすぎたことによるものかと思われる。その点でS-71のエンジンでは従来の2サイクルエンジンのもつ悪い点が十分に除かれていることが非常に大きな特長である。

(1) エンジンの特長

2サイクルエンジンでは吹き返しがあり、車体や着物がよごれることが起りがちであるが、特殊な吹き返し防止装置が施されていてこの吹き返しが起らない。

混合燃料にはベンタールP2サイクル専用オイルを使用することによって、混合比を20:1にすることが出来、これによつて、プラグのよごれ(プラグブリッジ)が起らなく、ポート周りや燃焼室のカーボン堆積が起らないし、シリンダー膠着の恐れがなくなっている。エアクリーナーの容量は特に大きくしてあるので吸入空気の際塵は完全であり、クリーナーの目詰り時間は甚だしく延長されると同時にエンジンの耐久性が大きくなっている。又ラビットスク



〔第10図 S-71型エンジン部〕

は容量が大きく、2サイクル特有な不快な排気音を除くことが出来ている。以上によつて、2サイクルエンジンの欠点は凡て完全に取り除かれており、乗用車のスクーターとしての特質を発揮することが出来ているのである。エンジンの性能の面では、海外の2サイクルエンジンの性能に比して

〔第9図 ラビットS-61-IIの結線図〕

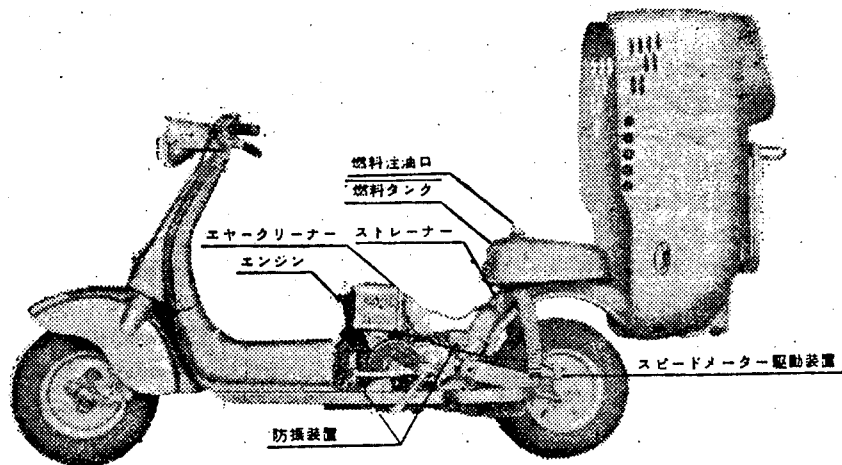
に点滅し、フラッシャーライトが確実に作動しているかどうかを確認することが出来るようになっていいる。又ヘッドライト切換スイッチは左ハンドルにあるがこの切換スイッチのレバーをDの位置にすれば、ヘッドライトは減光し光束は下向きとなり、Sの位置にすれば光は直進する。このように電装品については、オートバイには見られない乗用車と殆んど差異のない(即ちルームライトを除いては乗用車の電装と全く差がない)までに完備されているのである。スクーターが二輪車の自動車化だといわれる特性を遺憾なく発揮しているのであつて、これは又ラビットの誇り得べき自動車化である。

エンジン関係 ラビットのエンジンについては従来からその信頼において、その耐久性において、その性能において、その特長及び優位性が広く世評を得ているところであつて、今改めて特記すべき事柄ではない。殊にその特長を永く維持するためにS-61型においては、その通風、冷却防塵その他に慎重なる注意が払われているのは既述のとおりである。

(3) 性能上の特長

S-61型はスクーターのデラックス型実用車としての性能をもつものであつて、そのため上記の如き、その実用性と自動車性に重点が置かれているのである。その実用性の面では操作が簡易であること、走行安定性による安全度大であること、維持費運行費が低廉であること、車の耐久性の大きいことなどに重点がある。事実エンジンは225ccでありながら、その経済速度における燃料消費量はガソリン1立あたり45kmという良好なる性能をもっている。このためにガソリン満載よりの走行距離は270kmという大きな値を示している。最高時速は75kmであつて、バスやランプレックの性能をしのいでいる。その自動車性については、優美な線、バランスのとれた安定感、顧客の嗜好にあつた色彩をそなえたスタイルや、有効スイングの大きなクッション、エンジンの防振、重心の低さによる安定した乗心地や、完備された電装品によつて、玉成の域に達した観がある。

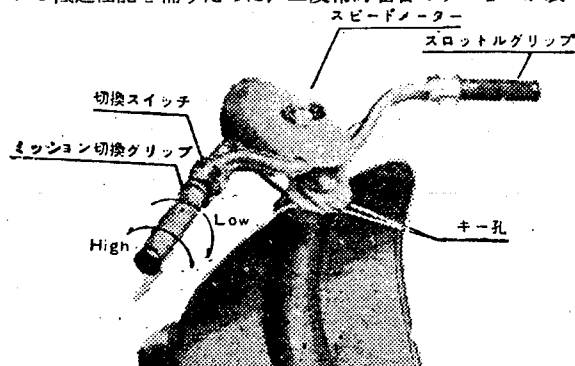
その優劣はつけがたく、燃料消費の面でも又同様な性能を有している。又エンジンの信頼性、耐久性に関するラビットのもつ伝統的な美点は遺憾なくS-71のエンジンTK-11に備えられている。



〔第 11 図〕

② 構造上の特長

S-48型を経てS-61型で完成された構造上の特長は、S-71でも同様に完備されていて、写真にあるごとく、重心位置が低いこと、通風のよいこと、クッションのスイングの大きいこと、(第11図)などのS-61型のもつ特長はそのままS-71型に引きつがれている。S-71型ではエンジンの低速性能を補うために、二段常時噛合ミッションが装



〔第12図 S-71型のハンドル廻り〕

備されていて、左ハンドルのグリップとクラッチレバーに依つて操作されるようになっていたが、これはS-61型と異った点である。このミッションのためにS-71の登坂力は大きく、13°となつている。構造を示した写真はS-71

Ⅰ型であるが、Ⅱ型では、ヘッドランプがS-61と同じく風防に取付けられており、エンジンキーが装備されている。

切換スイッチは左ハンドルについているが、レバーが0の位置ではエンジンは起動出来、1の位置でヘッドライトが点灯し光束は正常方向に向い、2の位置で照射方向が下を向く。

以上甚だ簡単で要を得ない説明であり、ラビットのもつ車そのものの特長さえ意をつくし得ていないのであり、更にはその市場性の

特長や或はマーケティング上の特性などには至らなかつたのであるが、意をつくし得なかつた点、記述もれの点に関しては、別なチャンスが与えられたときに御伝えたいと思う。〔富士重工業株式会社技術部〕

S-61-Ⅱ型の仕様

エンジン 直立単気筒、排気量225cc、内径×行程65×97mm、圧縮比5.6 実馬力6 HP/4000rpm クラッチ自動遠心クラッチ 減速比1:5.8 制動装置前輪手動内括式、後輪足動内括式 駆動装置ローラーチェーン 最高速度75km時、経済速度35km時 登坂能力1/3 全長1890mm 全巾730mm 全高660mm 軸間距離1300mm 最低地上高120mm 燃料積載容量6l 燃料満載時走行距離270km 緩衝装置 前輪ボトムリンク 後輪コイルスプリング タイヤ寸法 前輪4.00×8 後輪4.00×8 車輛重量135kg

S-71型の仕様

エンジン 直立単気筒2サイクル 排気量123cc 内径×行程×52×58mm 圧縮比6.5 実馬力5.5HP/5500rpm 変速機は常嚙2速 減速比1.72 制動装置 一系統後輪足動内括式 タイヤ寸法4.00-8 最高速度70km時 燃料消費45km/l 登坂能力13° 全長1810mm 車輛重量107kg