

ギヤ・ボックスをもつた ラビット・ジュニア

S-71-II型 125 c.c.

れるものでした。これは進駐軍と一緒に入って来て、じかに我々日本人の目についた関係からでしょう。

あれからもう10年、国産スクーターは大きく変化しています。1951年頃まではクツシユマンの系統とみられるものを多く残していましたが、52年の春から売り出されたラビットのS-52、S-53などは、イタリアのランプレッタの影響がみられる様になり、やがてS-48型あたりからは、ラビット独自のシルエットを描いてきています。

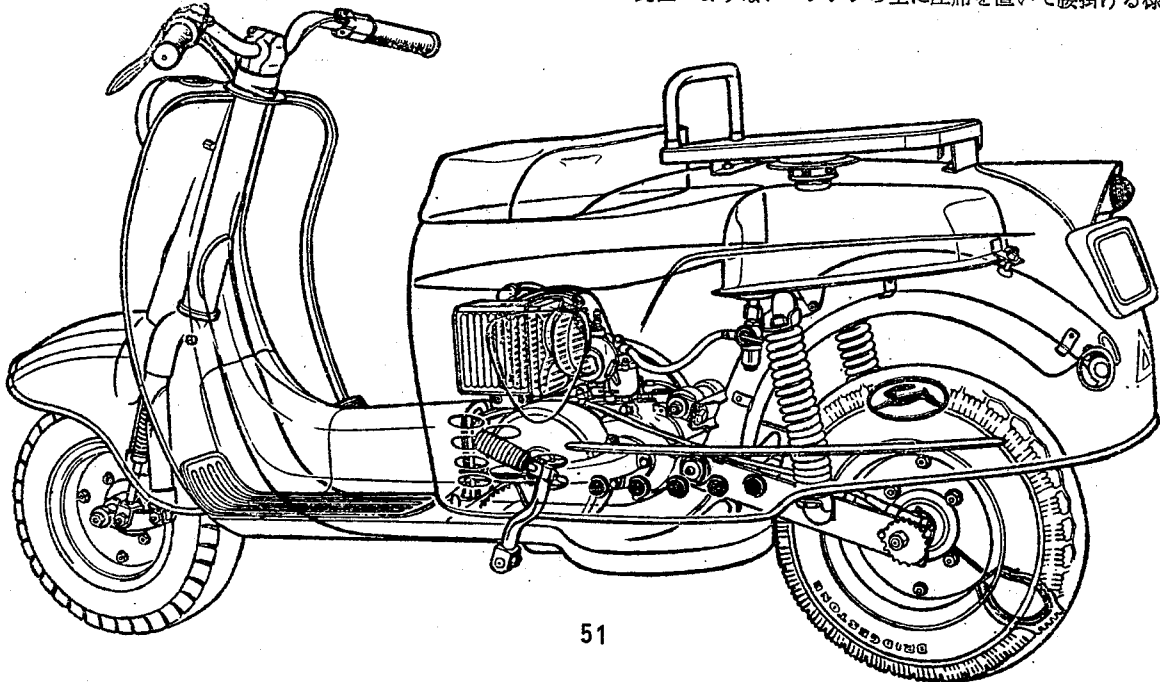
最初135c.c. 2馬力エンジンで誕生したものが、次第に大型化され、ジェット、ジュノオなどの250c.c.クラスが生まれましたが、ラビットもS-48で200c.c. 4馬力、1955年式S-61型で225c.c. 6馬力と躍進しました。モーター・サイクルが、オーバー・ヘッド・バルブ・エンジンを採用してパワーアップされて来たのに対して、シルバー・ビジョンにしてもスクーターの殆んどは依然としてサイド・バルブエンジンを搭載して来ています。(ジュノオの場合はO.H.V.でした。)

現在のような、エンジンの上に座席を置いて腰掛ける様

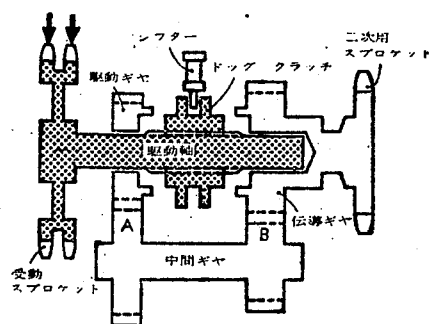
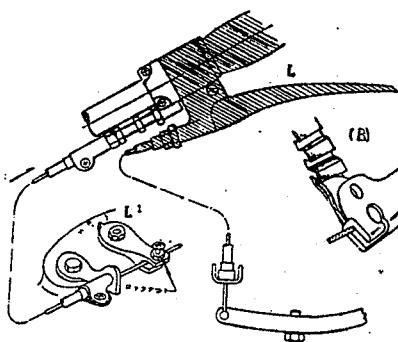
● ラビット誕生してから10年

終戦後まだ1年にもならない昭和21年(1946年)6月にその頃まだ中島飛行機工場の残骸のなかで、アルミの弁当箱や鍋を作っていた優秀な技術者たちが、陸上攻撃機「銀河」の尾輪の廃物利用で作ったのがラビット第1号でした。

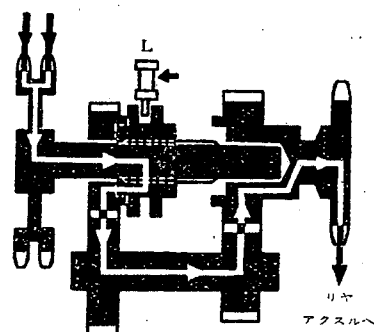
スクーター王国といえば、なんといつてもイタリアということになりますが、このラビットにしても、すぐそのあとに生れたシルバー・ビジョンにしても、イタリア・モデルよりもむしろアメリカのクツシユマンの影響が多く見ら



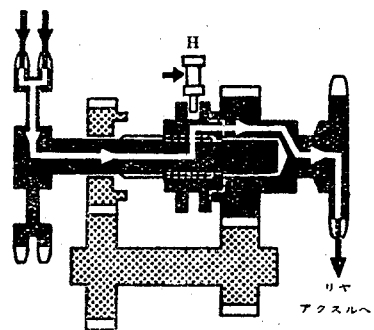
〔操作グリッパ機構〕クラッチレバーLを引くと、エンジンのクラッチがはなれると同時に(B)に示したレバーの爪がグリッパの本体にきつてある廻り止めの溝からはなれ、(A)図斜線の部分を廻すことができる。この部分の廻転がミッション索端についているコロを押し出したり引き入れたりする様になっているからミッション側のシフターレバーL1が廻転しミッションが操作される。



エンジンより



エンジンより



↑ 変速機作動略図

なスタイルを続けて行く場合、オーバー・ヘッド・バルブにすれば必然的にエンジンが背伸びするために座席の位置が高くなるので、操縦者にとつてもその運転がしにくいという点や、重心が高くなるという点などから、エンジン機構的にも簡易であり、生産費も低いという経済性も勘案されて、サイド・バルブが利用されているのですが、大体この辺がサイド・バルブ・エンジンの限界点で、今後もしパワー・アップや、車輪の大径化などという新しい要求がなされる場合には、オーバー・ヘッド・バルブの水平式取付や、進歩した技術によつて生産される2サイクル、2シリンダ物の登場なども考えられるのではないのでしょうか。

●伸びない S.V.エンジン車

世界のスクーター王国といわれているイタリアはもちろん、ドイツやフランスには殆んど4サイクルのスクーターはありません。名のあるものではわずかにテルロがあるようです。アメリカやイギリスでは4サイクルがあります。アメリカのクツシユマンや、ムスタングはサイド・バルブです。日本はこのクツシユマンの影響を受けて生れた？一関係からか、スクーターといえば、サイド・バルブという観念が抜けきれないのではないのでしょうか？

しかし、欧州大陸—イタリア、ドイツ、フランスのスクーターが、ますます普及されているのに比べて、アメリカイギリスのスクーターは殆んど伸びていません。モーターサイクル王国と自認したドイツなどはその250c.c.級にかわつて、90~125c.c.級のスクーターが非常な勢いで伸びて来ています。これらはすべて2サイクルエンジンです。

国民性にもよるのでしょうが、しかしこの傾向はおそらく世界的な動きといつてよい様です。必然的に日本にもこれが反映し、第2種運転許可制という便宜も手伝つて、益々この様な超軽量クラスの、スクーターが伸びることが予想され、これにはやはり2サイクルエンジンが最も有利な条件の下にあるようです。

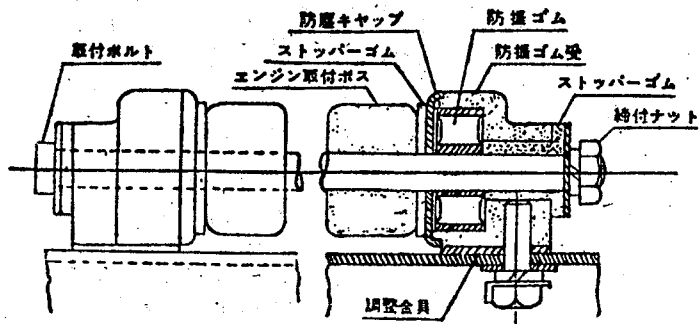
● ラビット・ジュニアの登場

こうした機運の中にラビット・ジュニア2サイクル 125 c.c.スクーターが登場しました。

御承知の様にシルバー・ビジョンもジェットもベルト式の自動変速装置をもつており、ジュノオは3段変速のギヤボックスをもつていました。ラビットの52年式S-52 (通称ストリップ) には遊星ギヤ式の2段変速機がありました。

おかしなことですが、ギヤ・ボックスをもっているスクーターは売れない—というジンクスがあるようです。どうい理由によるものか一寸解せないジンクスです。早い話がモーターサイクルでは殆んど3段、進歩的なものと目されるものは4段変速を採用し、需要者も2段変速のものはむしろ敬遠するような傾向さえみられます。我が国の様に道も悪く、坂道も多いという点でも、エンジンに無理をさせないためから考えても、変速機の優秀なものが要求され、むしろ小さなエンジン程3段4段の多段式変速機があつた方がよいというのが今日の常識である筈です。

欧米のスクーターで変速機をもたないものがいくつあるのでしょうか、殆んど3段、4段のギヤ・ボックスを持っているのに、日本でこのジンクスはどうも変なことで、常時噛合式変速機をもつて登場したこのラビット・ジュニアによつて、この様なジンクスは吹き飛ばして欲しいもの



↑ エンジン懸架のゴム防振装置図

です。

● 特徴のいろいろ

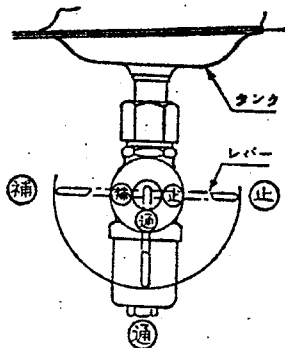
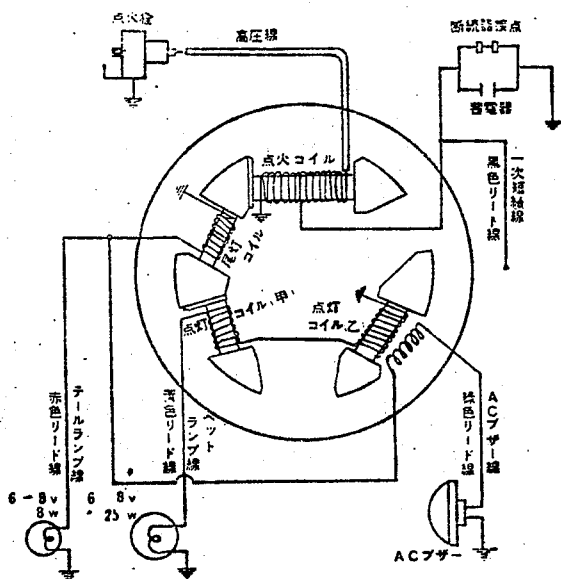
ラビット・ジュニアの特徴はもちろん2サイクル・エンジンや、2段変速機の採用ということになります。

2サイクルエンジンは機構が簡単で、潤滑も混合式であり、出力に対するエンジン重量の軽いこと、特にスクーターの場合は重心を低くできる、安定性を増す、などの利点があります。勿論欠点はないわけではありませんが、125ccクラスのエンジンとして、また需要層の大衆性という点などを考えるときは4サイクルものより有利なものと思われれます。

S-61のスーパーが4,000回転で、6HP、S-71(ジュニア)が5,500回転で5.5HP、リッター当りでは27HPに対して44HPと実に圧倒的な性能です。

変速機は常時啮合式の2段ですが、トップは1:1、ローは1.72:1のギヤレシオです。登坂能力は13度で、最高速

↓ 6極型フライホイールマグネトー



↑ 警報付ストレーナー

力ではS-61の75kmに対して80km(何れも時速)とデーターに出ています。現に筆者は、平坦路で85km/hを出すことができました。しかしスクーターはその使用目的からいっても、スピード競走は第二義的なものであつて経済速度を充分生かして、しかも耐久性を図るということにあるわけですから、このスピードにはあまりこだわることは感心しませんが、一応のテスト記録として報告するに止めます。

変速機の操作は左ハンドル・グリップの操作で内側に回してロー、外側に入れてトップになります。変速機の略図でみられる様に、シフターが駆動ギヤ側に働いて、駆動ギヤとドツグクラツチで啮合うと、エンジンからの出力は受動スプロケットから→ドツグ・クラツチ→駆動ギヤ→中間ギヤ→伝導ギヤを経て、二次スプロケットによつてとり出されます。この際駆動ギヤと中間ギヤAの間と、中間ギヤと伝導ギヤの間で減速されるわけです。逆にドツグ・クラツチが伝動ギヤに啮合うと、受動スプロケットの回転はそのまま二次スプロケットに伝えられて減速されません。ドツグ・クラツチがいずれにも啮合わない時は、ニュートラルで、ドツグクラツチとギヤとギヤとの隙間が小さいため、使用しない方がよいようです。

フレームは、バック・ボーン・フレームで、前輪はリンク式の懸架、コイルスプリングをもっており、後輪はスイング・アーム式でコイル・スプリングを使用しています。ブレーキは右足動ペダルによる後輪内括式で、タイヤは前後輪共4.00-8" 4プライで、チューブレス・タイヤを採用しております。パンクの心配がないのは遠乗りの場合のみでなくとも、ライダーにとつて有難いことです。

エンジンの懸架は直接フレームに取付けずに防振ゴムを介していますので、エンジンの振動が吸収されて、不快な振動が車体につたわることがなく、乗心地を良くしてるとともに、エンジンの耐久性にもよい結果となつていると思います。

点火はフライホイールマグネト式で、3個の強力なN.K.S. 磁石と6個の極片をもつ6極型です。発電装置は点

火用コイル、点灯用尾灯コイルが取付けられており、プザー用リード線が設けられております。

テールランプはヘッドランプ点灯の時明るく点灯し、ヘッドランプを消すと、自動的に暗くなる特性をもっているから、テールランプ用スイッチが省略されています。

燃料タンクは8立入で、安全装置があり、普通レバーは「通」の状態におきますが、燃料が1立になればこの状態では燃料が出なくなるので、「補」にレバーを回します。この1立で約40kg走行しますので、その間に補充する様にしますから、便利です。燃料とオイルの混合比は20:1です。オイルはペンタループ2サイクル専用オイルを指定しています。

S-61スーパーのタンク容量が6立であるのと比較しても余程このジュニアのエンジンが小さくまとまっていた、タンクを大きくとれるスペースを残していることが納得できます。

トランクは座席の下にあります。燃料を入れるとき、いちいちボディ・カバーをあけるのは一寸まずいようです。そのたびにトランクの荷物がゴソゴソというのもあまり感じがよくないのですが、それとタンクのキャップの汚れを解決したいものです。

● 安定はよいが、スタイルは今一步

燃料を満タンで車輛重量が107kg、重心が下にあるのと考え合せてみる時、安定のよさと取扱いが楽であり、ハンドルも軽く扱われます。筆者ははじめ後に一人乗せて走ったのですが、いつからこんなに運転がうまくなったのかと自分の運転技術を一瞬疑った程です。85kg直行時にも何の不安をおぼえなかつたことは特記してよいことと思いますし、又箱根の山も60kgの体重と若干の荷物を積んで楽に走破できました。

しかし発表当初のS-71-I型から今日のII型に変わってヘッド・ライトが固定式になったのは、スタイルの点から異存はなく、固定ライトは最近スクーター界の流行の一つには違いありませんが、このジュニアの様に小廻りがよく利く車では、夜間人家のたて込んでいる路地をカーブしたり、細かい田舎道では少し不安を感じました。

S-61型に比し、すべての点で簡素化され、まとものよい美しさを感じさせるが、コノミにもよるでしょうがスタイルなどはまだまだよくしたい一つであります。

● その他のデータ

全長1810mm、全巾720、全高950、ホイールベース1310mm
エンジン内径×行程52×58で123cc最大トルク0.8kg-m/
3,500R.P.M.圧縮比6.5:1、点火時期上死点前30度、キック始動、気化器アマル、クラッチ自動遠心摩擦式、伝動一次、二次ともチェーンで総減速比はトップ6.43、ローで11.06、制動距離12m、於初速35km/h、制動面積89m²

(H.H生)

純正部品



各種小型自動車部品・用品

特製のアクセサリをどうぞ!

各種新型の装身具

在庫豊富



地方発送迅速

合資会社東京部品商会

代表者 鈴木 芳

東京都港区赤坂田町1-15
電話 赤坂 (48) 5767~8