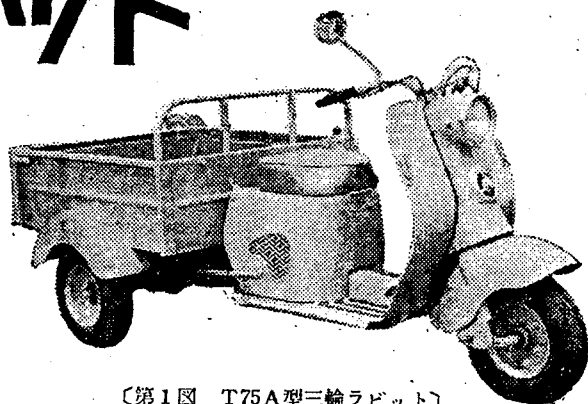


三輪ラビット

56年8月O

T75A型 の 解説



〔第1図 T75A型三輪ラビット〕

T75A型三輪ラビットは富士重工業株式会社から発表された軽三輪車で、これは去る4月の「全日本自動車ショウ」にも展示された新製品である。

このT75A型の軽三輪（S.V. 223 cc）は、従来同社で生産を続けて来たダイナスター（S.V. 199 cc）に代るもので、エンジン出力の増大、動力伝達系統の改善、同じく同社製のS-61型スクータの部品導入を始め、根本的構造の改良を行って新に生み出した軽三輪車である。

T75A型三輪ラビットと従来の軽三輪車ダイナスターとは外観及び各種機構において著しい相異が見られる。

まず外観は、フロントまわりはラビットS-61型を導入しているの、シートまではスクータのスタイルで、機構においてもラビットS-61型の各種機構が生かされており、風防裏面のガソリタンクも、その上面にある計器盤もラビットと共通である。後部荷箱はダイナスターのそれよりも容積を大きくしているが、標準積載量は同じく200kgである。

エンジン

従来のダイナスターのエンジンは、かつてのラビットS-48に搭載されていたのと同じS.V. 199cc 出力4.5馬力毎分3600回転のものであったが、T75A型三輪ラビットでは出力の増加を計って、同じく同社製のスクータであるラビットS-61型に使用されているのと同じエンジンで、S.V. 225cc 出力5.9馬力毎分4000回転のものを採用している。

このS.V.（サイドバルブ）エンジンは現在生産されているスクータのものであるから部品も共通出来る利点がある。

エンジン取付け位置もダイナスターがシートの後方左側であるのに対して三輪ラビットではシートの下、即ち車体中央部に取付けて偏駆動を防止している。これは特にT75A型三輪ラビットの特長とするシャフト駆動装置及び空動装置等と相関係する所が多い。

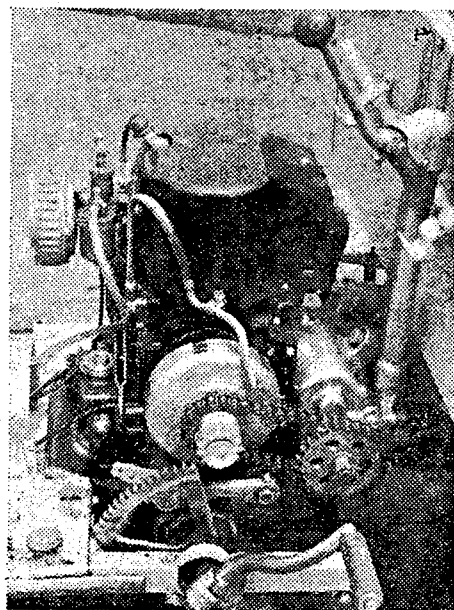
潤滑方式は歯車吸上式で潤滑は確実に行われる。

エンジンの冷却方式は、ラビットS-61型と同じく前面風防の空気取入口からエヤダクトに導かれてエンジン部に至る通風と、マグネットの外面に扇をつけてこの扇の回転によって起る冷風で冷却する強制冷却装置をもっている。

クラッチ及びミッション

ダイナスターのクラッチは自動遠心クラッチで、変速も無段の自動変速で、現在スクータに使用されている様にグ

リップによる自動式であったが、三輪ラビットのクラッチは動力の伝動、遮断が確実に行える乾燥多板クラッチを採用すると同時に、変速機も多段式として常時噛合式の前進3段後進1段のミッションを装置している。このT75A型三輪ラビットに後進装置が採用されたということは、かつてのダイナスターと異なる大きな特色の一つで、この後進装置の採用によつて運搬車としての機動性、実用性が非常に拡大された



〔第2図 エンジン及びミッション部とレバー〕

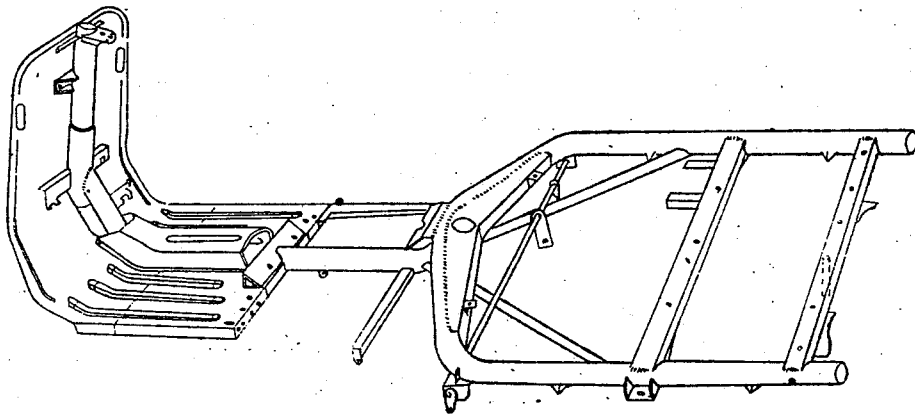
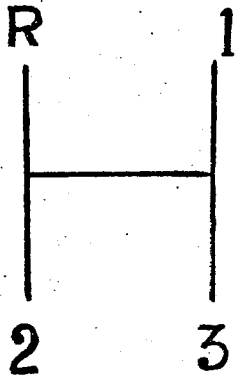
ことは確かである。

総減速比は第1速1:18.7 第2速1:10.7 第3速1:6.2 後退1:20

エンジンより変速機迄の伝導は $\frac{1}{2}$ 時のチェーンによつて行われる。クラッチの操作は右足動のペダル式で、変速操作はシート左側にある変速レバーに依つて行ふ。変速レバーの各変速位置は図に示す如くである。

車体構造

三輪ラビットのフレーム構造は、鋼管製バックボーンフレームとし、曲げ、振れ共に充分な強度と充分な剛性を有し、構造部材の溶接をさけて完全シャシ式となっている。車体の前半分〔第3図 変速操作図〕はラビットS-61型の前半分をそのまま導入しているのでラビットS-61型の形態をそのままに現わしている。従う

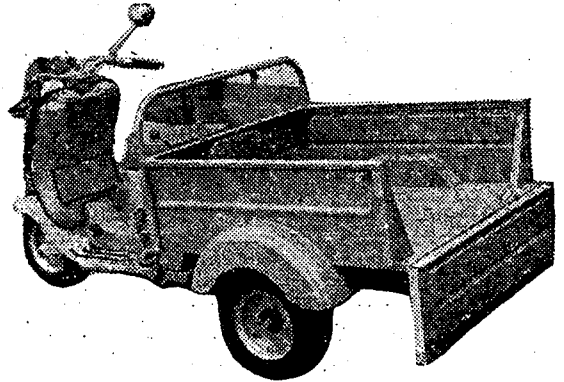


〔第4図 T75型のフレーム〕

てステップと兼用の、風防風防裏面のガソリタンク、ガソリタンク上部の計器盤、シート及びエンジンカバー前部等はスクータのS-61型と変りなく、唯、ステップの左側にクラッチペダル、シートの右側にパーキング・ブレーキ・レバー、左側に変速レバーが装着されているのがスクータの前半分と異なる所である。この結果、ダイナスターと

は全く異つた外觀となり、スクータから変形した三輪車の感が深くなつた。

更に後部の荷箱は取外し可能にし、床の高さもダイナスターよりもやや高く(410mm)し、荷台の長さ(950mm)、巾(900mm)も大きくして床面積を広げている。深さは約70mm



〔第5図 T75型の荷箱〕

浅くなつている。荷箱は鋼板製で後部開閉式で、座席背面にパイプの衝立(ついたて)を設けて、積荷の崩れによる運転妨害を防いでいる。最大積載量は200kg。

尚、荷箱の内側、即ち運転者と背中合せに組立式の補助席が設備されている。

エンジンカバーは、ラビットS-61型と同じくカバー前にあるペダルを

踏むとカバー下の止装置が外れて取外することが出来る。工具箱は盗難防止錠のキーを挿しこんで右に廻すと簡単に蓋を開けることが出来る。

荷箱を取外す場合には車体と根太を締付けている根太ボルトのナットを取れば、荷箱、根太、根太ボルトは一体となつて外れる。

ヤマハ

175 2サイクル
125

ヤマハ純正部品

ミナト式サイドカー発売元

株式会社 ミナトモーターズ

東京都港区芝西久保広町四番地 TEL 芝 (43) 2226・3129・4530



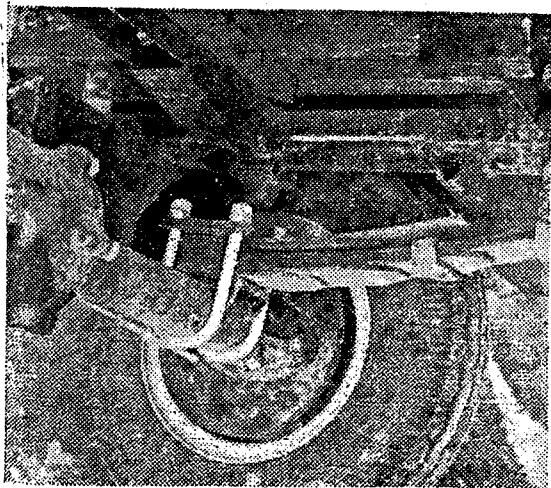
〔第6図 荷箱内に設けられた補助イス〕

尚、フレームとエンジン及びミッションの取付部は、防振装置（防振ゴム）を介して取付けられているので、エンジンの振動はこの防振装置によって吸収されて、各部への細い振動を防止すると共にエンジン自体の保護にも当たっている。

懸架方式

前輪懸架 前輪の懸架方式はラビットS—61型と同様にボトムリンク式である。即ちフォークはフォーク本体が一本で、中央部より下が二又に別れて、各筒内にコイルスプリングが挿入されており、路面よりの衝撃は末端のリンクによってスイングが拡大されて衝撃は緩和される。（ダイナスターの前輪緩衝はテレスコピックである）

後輪懸架 後輪の懸架方式は軽三輪車ではあるが後部荷重を考慮して車軸管式リーフスプリングを採用している。



〔第7図 T75型の後輪懸架〕

リーフスプリングは、重荷重に耐え得る強力なばね鋼を使用した7枚の板ばねからなっており、板ばねの中央はU字ボルトで車軸管に締付けられており、両端はシャジにシャックルピンでとめられている。

U字ボルトの締付けゆるむとスプリングのセンターボルト部に無理な力が掛かり、スプリングの折損の原因となるから、このU字ボルトの締付け具合は常に点検せねばならない。リーフスプリングの前後両端を止めているシャックルピン部は、走行中、絶えず大きな力の衝撃を受けているから、常にグリースを注油して、その摩耗、焼付等を防止しなくてはならない。

駆動装置

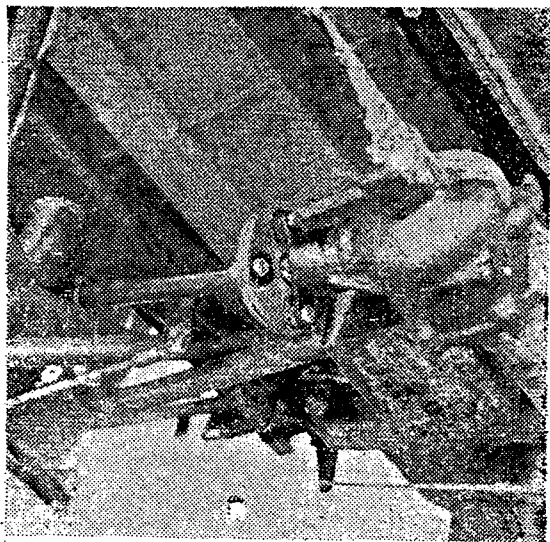
三輪ラビットの駆動方式はプロペラシャフトで、これはデファレンシャルギヤ（差動機）と相俟つて、ダイナスターと異なる大きな特長である。

即ち、エンジンの回転は、ユニバーサル・ジョイント（自在接手）とプロペラシャフト（推進軸）を通つて、固定したエンジンやミッションから、荷重、及び走行中の衝撃により、絶えず運動するデフレンシャル（差動機）へ回転力が円滑に伝えられている。

プロペラシャフトは強靱な引抜鋼管を使用しており、回転はドライブ・ベベル・ピニオン（傘歯車）からデフ・リング・ギヤに伝わり、次いでデファレンシャル・ギヤから車軸のサイドギヤによって車軸及び車輪を回転させている。

差動装置

車が真直ぐに走る場合は、左右両輪が同じ回転数で廻っていればよいのであるが、車が方向を変える場合は、外側の車輪は内側の車輪より長い距離を通らねばならない。この場合に外側の車輪の回転数を内側より多くする装置がなければ外側の車輪は地面を滑るか、或は内側の車輪が空転



〔第8図 T75A型の推進軸及び差動機〕

しなくてはならなくなるので、この要求に応じて自動的に左右の車輪の回転数を変えるのがデファレンシャル（差動装置）である。ダイナスターの場合はサイドエンジンで、駆動もチェーンによる片側駆動であるから駆動チェーンのない方のタイヤはフリーとなっていて、回転の際にこの駆動チェーンのかかかってない車輪が差動装置の役割を果たしていた。

差動装置の構造は、プロペラシャフトの回転がデフ・リング・ギヤに伝わると、このギヤに固定されたデフ・ギヤケースに支えられている向い合った2個のデファレンシャルピニオンは同じケース内にある左右車軸のサイド・ギヤとかみ合ったまま、自転せずにデフ・リング・ギヤと一体となつて回転し、サイド・ギヤも噛み合ったまま、廻るから車軸が回転して末端の車輪も回転する事になる。

車が左へ曲る場合は内側（左）の車輪に外側よりも強い

抵抗を生じて、左のデファレンシャル・サイド・ギヤの回転数を減らそうとする。

この力でこれに向い合つて噛み合っているデファレンシャル・ピニオンに力が加わつて自転を始め、これに噛み合っている右側のサイド・ギヤの回転はピニオンが自転しない前よりも増加されて早くなる。

従つて外側の車輪（右）の回転数が内側（左）より多くなり、スムーズに左へ曲る事が出来るわけである。右へ曲る場合はこの反対になる。

これらの各ギヤはハウジングによつて覆われている。プロペラシャフトの取外しは、デファレンシャル側のジョイント部のボルトを取外し、次いで軸前部にある割ピンを外し接手部分の覆管を軸後方に摺動させると外せる。

車 輪

三輪ラビットの前輪及び後二輪のタイヤは、ラビット・スクータに使用されている400-16-4Pのチューブレス・タイヤが採用されている。

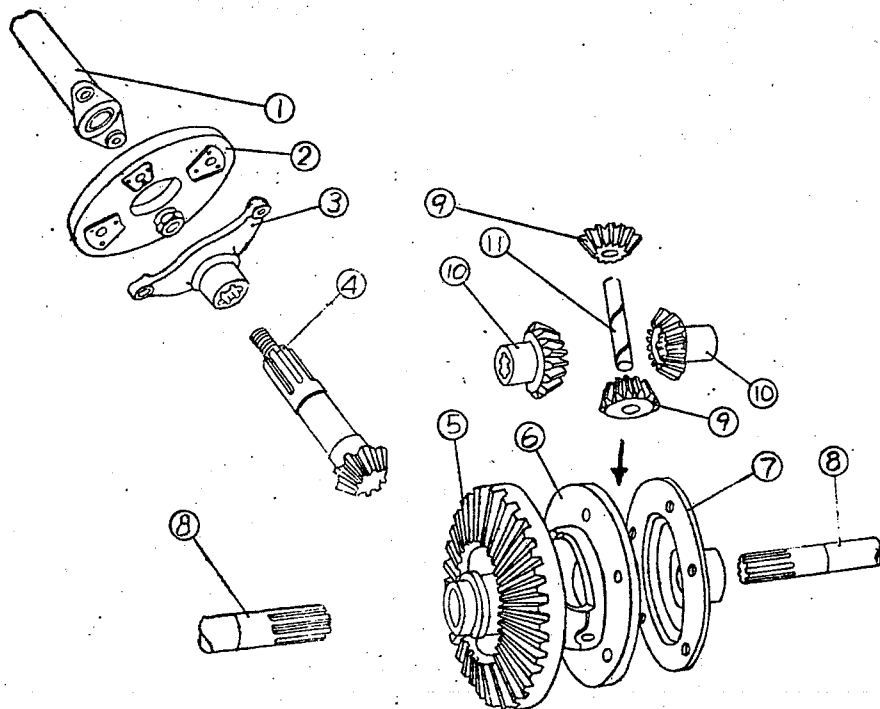
前輪の取外しは、ラビットS-61-Ⅲ型と同様である。フレーム前方部の下に台をして車輪を、浮かせスピードメーターのケーブルを駆動装置から外し、左右の車軸ナットを外せば車輪は車軸と共に外れる。

後輪の取外しも、フレームの下に台をおいて車輪を浮かせ、車軸端の溝付ナットを外すと車輪が外せる。

規定された各タイヤ気圧は

前車輪は20～25ポンド
(1.4～1.8気圧)

後車輪は30～35ポンド



第9図 ①プロペラシャフト ②ジョイントスパイダー ③ヨーク ④デフケースシム ⑤リングギヤ ⑥デフケース ⑦デフケースカバー ⑧リヤ・シャフト ⑨デファレンシャル・ピニオン（スモール・ギヤ） ⑩サイド・ギヤ ⑪デフ・スピンドル

エフ号

1956年型

FR1	350cc
FRベータ型	250cc
FLライトタイプ	250cc
GA	125cc

58

中部・近畿地方総発売元

合名会社

小林モータース

名古屋市昭和区東郊通4丁目1番地
TEL (8) 0053 0405



(2.1~2.5気圧)

制動装置

制動装置としてはシート右側にある手動式のパーキング・ブレーキと右足動ペダル式のブレーキがある。パーキング・ブレーキもペダルブレーキも共に後二輪に作用するもので、それぞれ機械内括式である。前輪ブレーキは装備されていない。

電気装置

三輪ラビットT75A型にはバッテリー(6-V-7.5AH)とセレン整流器が装備されており、マグネトの交流を直流に直して充電出来る様になっている。

バッテリーはブザーとスピードメーターライト及びフラッシャーライト、フラッシャーパイロット、テールライトの電源として使用され、ヘッドライトは直接マグネトから点灯される。各種スイッチ、エンジン・スイッチは計器盤の右側にあり、キーの抜ける状態ではマグネト点火の線をアースさせるので、エンジンを停止させると共にバッテリーの自然放電を防止するためにバッテリーのアースを取り去る様になっている。

左側にある連動スイッチはエンジンのマグネトを電源とするヘッドライトとバッテリーを電源とするテールライト、スピードメーターライトを同時に点灯出来る様になっている。従つてキーをエンジンスイッチに差込んで右に廻すと走行出来る状態になる。走行時連動スイッチをOFFからONに切換えるとヘッドライト、テールライト、スピードメーターライトを同時に点灯出来る。ヘッドライトの切換は左ハンドル上にある切換スイッチのDマークとSマークで行う。フラッシャーライトの切換は左ハンドル上の切換スイッチをL(左)、N(中立)、R(右)の位置で操作する。夜間走行の時は連動スイッチをONにすればスピードメーターライト及びテールライトが点灯され、エンジンを回転させればヘッドライトが点灯される。

バッテリーには安全を得るために、①側端子に10Aヒューズを装置してあるので、回路の異常の場合は、自動的に危険が防止される。ヒューズが熔断した場合は、一応結線の異状を確かめてから新しいヒューズを装置する。

三輪ラビットT75A型仕様

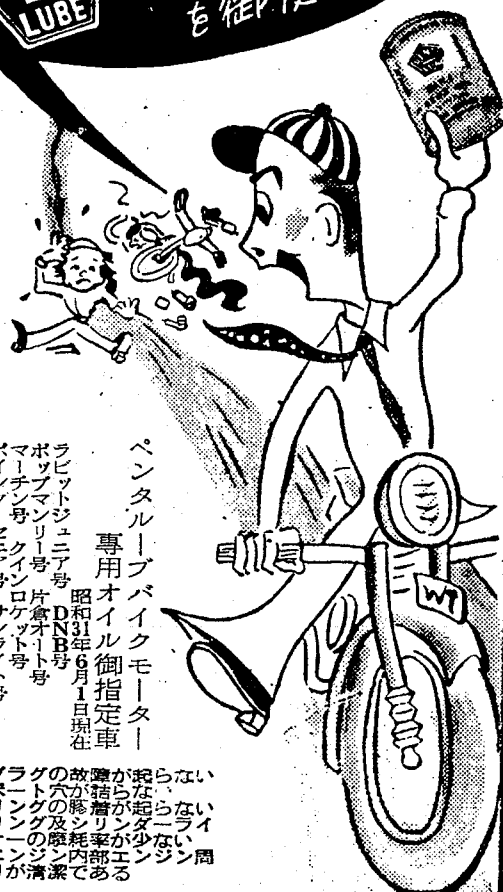
空冷4サイクル直立単気筒S.V., 225cc, 内径×行程65×67mm, 圧縮比5.6:1, 最大出力6HP/4000r.p.m, 最高時速50km, 経済時速30km, 登坂能力(200kg積載)9度,(空車)17度, 点火方式マグネト, 変速機前進3段後進1段手動常時噛合, クラッチ乾燥多板, 駆動方式推進軸, 差動機燃料タンク6立, 車輛寸法全長2310mm, 全巾1100mm, 全高960mm, 軸距930mm, 最低地上高125mm, 荷台長950mm, 巾900mm, 深300mm, 床面地上高405mm, 車輛重量(燃料満載)215kg, 最大積載量200kg, 乗車定員2名。

貴方のバイクモーターの

不快な支障を解決するには
一流メーカー御指定の

ペンタルーブ

バイクモーター専用オイル
を御使用下さい!!



ペンタルーブバイクモーター
専用オイル御指定車
昭和31年6月1日現在
ラビットジュニア号 DNB号
ポップマンリ号 片倉オート号
マインターセニア号 ロケット号
ボーイング号 サンライト号
トイハツ号 山口モーター号
ヤマハ号

☆プラグの故障が起らない
☆ボルトの緩着が起らない
☆リネキング及摩耗が少ない
☆エンジン内部が清潔である

カタログ進呈

雑誌名を御記入下さい

ペンシルヴェニア石油会社日本営業所

大阪市北区大阪駅前 梅田ビル4階 電話(36)2733-6
東京出張所 東京都中央区銀座東8/4電話(54)3038・5711