

CB72が与えてくれる充実感を言葉にするのは難しい。



写真のイメージカットを撮影した海岸沿いは初夏のような暖かさであった。一転、スーパースポーツの片鱗を拝ませて貰う為に持ち込んだワインディングは凍える寒さで待ち構えていた。(本頁の撮影日は3月中旬)CB72に導かれ、凍えながら箱根スカイラインを超えても搬送車にマシンを戻す気にはならない。まだまだこの走りを堪能していたい。そんな気分にする要因はこのマシンに施された完璧なメンテナンスにある。美しいY部品が装着され、キャ

ブレターはFCRに換装。その走りは現代のレベルでも実用性に全く問題がない。更に撮影車には6速ミツシヨンが組み込まれていた。オーナー曰く「埼玉の巨匠」によってセットアップされたエンジンは、急勾配のワインディングを3速ギアで平然と駆け上がっていく。操作系に旧車然とした重さは微塵も感じられない。Wカムのフロントブレーキはそれなりの制動力だが、慣れてしまえば軽い車体を十分に旋回速度まで落とすことはできる。注

意すべきは荒れた路面のギャップとセルフステアを妨げる旧式のステアリングダンパーだ。

CB93、CB77、CB92、CL72もそうだった。ナナハン前夜に世界を席巻したホンダの名車は、奇妙な懐かしさと、新鮮な感動を毎回僕に与えてくれる。楽しいと言では片づけられないこの充実感を、一体どう表現すれば伝えることができるのだろうか。「五感全てに心地良いモーターサイクル」これが今の僕が言える精一杯のCB72への賛辞である。



1961 DREAM SUPER SPORT CB72



CB72には2タイプのエンジンが用意された。高速型180度クランクのタイプI、こちらは輸出対象車。タイプIIは中低速型360度クランクの国内対象車。外観上に違いは無いがシリンダーヘッドに刻印が刻まれている。

Specification

□エンジン種類：空冷4サイクル2気筒 OHC 2バルブ □総排気量（ボア×ストローク）：736cc（61.0×63.0mm） □最高出力：24ps/9000rpm □最大トルク：2.06kg-m/7500rpm □ミッション：4速リターン □全長×全幅×全高：2000×615×950mm □ホイールベース：---mm □シート高：---mm □キャスト/トレール：---°/-mm □タイヤ前・後：2.75-18・3.00-18 □燃料タンク容量：---ℓ □乾燥重量：153kg □発売当時価格：18万7千円



Detail

撮影車は初期生産タイプをベースとしているが、シート・マフラー・バックステップをYパーツに交換。Fブレーキをダブルカムに、社外のクリップオンハンドル、キャブレターをFCR〇〇φに変更。光り輝くタンクは何とアルミ叩き出し、社外6速ミッションが完璧にセットアップされている。

ベンリイ（便利）から
ドリーム（夢）への昇華、
それがCB72

1959年に登場したベンリイCB92は国産オートバイが単なる実用品から、趣向品としての地位を獲得した最初のモデルであった。まだプレスフレームを使用した実用車ベースのマシンではあったが、浅間クラブマンレースでの活躍など当時のライダーにとっては垂涎のマシンであった。しかし大変高額で一般ライダーに普及するには至らなかった。

ホンダは250クラスにスーパーバイススポーツCB71を導入するべく開発に専念するが、プレスフレームの強度の限界に突き当たり開発を断念。このエンジンをベースに市販レーサーCB71が誕生する。浅間スペシャルのこの市販レーサーは不整地コースに対応する為、バルブ駆動をカムギアトレインとした。

CB72は1960年11月に発表。パイプバックボーンフレームにテレスコピックサスの組み合わせは、CB71からのフィードバック。エンジンはカムギアトレインからチェーン駆動とされるが最高出力はCB71と同等の24馬力をマークした。輸出仕様・180度クランク・タイプIの「トップ70km/h以下では走れません」のセールストークは伝説となっている。



SUPER SPORTは美しい。CB+ROAD

IRON HERAT ヘビーセルビッチシャンプレーシャツ ¥15,660（税込）オリジナル赤耳付きシャンプレー素材、強度のあるピンテージシャツの縫製仕様に倣い、身頃、袖はすべて巻き縫い仕様となっている。