

# *Super* **Cub**

**スーパ-カブ 50年のあゆみ**



# 世界中の人と暮らしとともに。 〈スーパーカブ〉50年、6,000万台。



Super Cub C100(1958年)

Super Cub 50 Standard(2008年)

いちにちは、朝刊を配達するスーパーカブの音ではじまる。  
そう言うてくださる方がいます。  
あらゆる街で、ビジネスのパートナーとして、通勤や通学の手軽な移動手段として、  
スーパーカブはその存在に気付かないほど暮らしや社会に溶け込んでいる、とも言われます。  
そして海外でも、さまざまな「カブ」シリーズが、さまざまな地域で、  
生活に欠かせない乗り物として今日も多くの方に利用されています。

1958年8月、初代モデル、スーパーカブC100誕生。  
以来、世界で愛用され続けて50年。世界生産累計6,000万台\*。  
小さな排気量でありながら力強く、低燃費で耐久性にも優れ、  
誰にでも簡単な操作で扱えるこの乗り物は、  
エンジン付きの乗り物として世界でいちばん多く存在し続けています。  
また、Hondaのどの製品よりも長く、Hondaであり続けています。

それはいつの時代でも、「移動の自由をより多くの人に届けたい」という不変の思いとともに、  
それぞれの地域で求められる機能性・利便性の追求や、  
使う人にとってよりよいものを目指す技術の進化が、  
50年という歴史のなかで連続と受け継がれてきたからにはほかなりません。

スーパーカブは世界共通のモビリティの原点であると同時に、  
世界の人々にさまざまな製品をお届けしているHondaの、ものづくりの原点でもあります。

いまここに、これまでご愛顧いただいたすべての方に、感謝の気持ちを込めて。  
これからも、スーパーカブが暮らしや社会に役立つ乗り物であり続けるために。



Little Cub(1997年)  
二輪車総生産累計1億台達成記念車

Super Cub 50 Super Custom(1983年)

Super Cub C50 DX(1971年)

Super Cub C50(1968年)

\*「カブ」シリーズとして世界生産累計台数(2008年4月現在)

# 製品はあくまでも親切であれ。

常識にとらわれない発想と革新技术で、どこにもない Honda独自の思想とものづくりへのチャレンジから

本田宗一郎と藤澤武夫が  
次代を見据えた、世界に通用する乗り物。

日本が高度経済成長期に入り、より多くの人々が暮らしに便利な工業製品を求めはじめた時代。それまで、旧陸軍の無線機用エンジンの改良からはじまった自転車

用補助エンジンの開発を進めてきた

本田宗一郎は、経営パートナーである藤澤武夫と全く新しい製品

づくりに着手しました。「人々の

暮らしがもっと楽になるどこにも

ないバイクを、これまで以上に

広く提供したい」という構想のもと、

ヨーロッパ視察やさまざまな試作車

づくりで検討を重ねた結果、二人の創意

とHondaの技術を結集させたHonda独自の

バイクを完成。1958年、スーパーカブC100が

誕生しました。そこに込められたのは「経済的で耐久性に優れ、難しい操作をせずに快適に移動でき、ひとりでも多くの人に安価で提供できること」という発想と、「こうした良品であれば必ず世界で通用する」という強い意志でした。この出発点となった思想の結実こそが、50年というロングセラーを続けられるゆえんであり、これからも色褪せることのない、スーパーカブのコンセプトだといえます。

## 4ストロークエンジン、自動遠心クラッチ…。 革新技术にこだわり抜いた、扱いやすい道具。

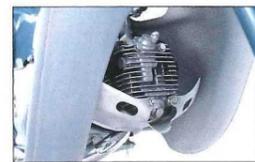
初代モデル、スーパーカブC100。それは、他に類を見ない独創性に満ちた新しい乗り物でした。2ストロークエンジンが主流の当時、出力・燃費の効率や静粛性に優れながら、量産には困難とされた50cc4ストロークOHVエンジンの開発に挑み、スパークプラグのサイズにまでこだわると、出力4.5馬力/9,500回転と燃費90km/ℓ（時速30km時）という圧倒的な性能を実現。クラッチ機構は、出前などの配達でも手を使わずに変速できるよう、画期的



本田宗一郎(左)と藤澤武夫(右)。「技術」と「経営」の両輪がスーパーカブを生んだ。



スーパーカブC100(1958年)



(50cc 4ストロークエンジン)  
4.5馬力を9,500回転で発生。水平に近いレイアウトによって高いオイル保持性が得られるなど、耐久性・信頼性にも優れている。



(クラッチ操作を省いた自動遠心クラッチ)  
左足のペダルと右手のアクセルによる簡便な操作で発進および変速を可能にした、自動遠心クラッチ。発進時は、アイドル回転時に収納されている遠心ウエイトがエンジンの回転上昇によって遠心力でクラッチディスクを押しつけることで動力が伝達され、スムーズに発進。左足のペダルを操作するとリフター機構によってクラッチが切れることで、変速時のチェンジ操作もスムーズに行えます。

な自動遠心クラッチを開発。タフな走り快適な乗り心地のためにフロントサスペンションはボトムリンク式とし、操縦安定性や未舗装路での走破性、足つき性をも考慮した、それまで量産されていない17インチタイヤを採用。さらに、女性でも気軽に乗れるように、ステップスルーの低床バックボーンフレームやシート下配置の燃料タンク、前例のない樹脂素材を用いたレッグシールドやフロントフェンダーなど、機能的で親しみやすいデザインを完成。常識にとらわれない発想で、誰もやらないことをやる。そしてたくさんの人に役立つ製品をつくる。この、現在のHondaにも息づくものづくりへのこだわりが、スーパーカブによって構築されたのです。



スーパーカブC100の発売を告知する Hondaの社内誌「ホンダの友」(1958年10月発行)。

製品を。  
生まれた、スーパーカブ。

さまざまな人の快適な「足」として、  
時代とともに活躍の場を広げる「カブ」シリーズ。

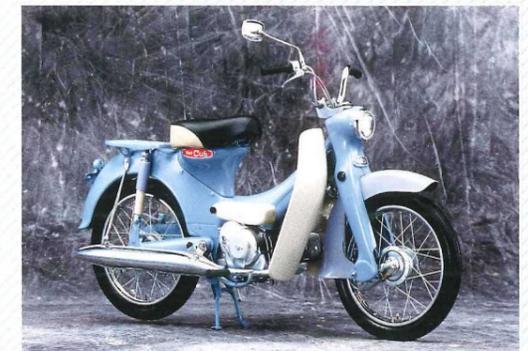
走行性、操作性、機能性といった基本性能に優れたスーパーカブは、販売予想をはるかに超え、翌1959年には16万台以上を販売。生活の道具としてはもちろん、耐久性・信頼性の高さは、毎日苛酷に使用されるビジネスの場においても頼もしさを発揮。街の商店や飲食店の配達業務、企業の営業など活用されるシーンが多岐に広がり、それにとともにそれぞれの使用目的に最適な「カブ」シリーズへと展開していきます。新聞配達用ニュースカブ(後のプレスカブ)や、郵便業務用MDシリーズ(郵政カブ)\*といった、専用モデルを開発。また、スーパーカブのラインアップも時代の変化に対応。C100が実現した移動の自由によって人々の行動範囲はいつその広がりを見せ、それに応えるために排気量にゆとりのある65ccや70cc、90ccのモデルを次々に追加。一方では、廉価モデルのポートカブや、山道などの走破性に優れたレジャー志向のCT50(ハンターカブ)などが登場しました。さらに、より力強い走りを求めるユーザーに対して100ccモデルを導入し、若者のライフスタイルに応える新機種リトルカブを開発。基本性能の高さにいつその磨きをかけながら、時代のニーズにフレキシブルに対応していくことで、「カブ」シリーズはつねに快適な「足」として進化を続けています。 ※一般販売モデル

## より高効率に、より快適に。 さらなる進化を目指す技術へのチャレンジ。

4ストロークエンジンや自動遠心クラッチなど画期的なメカニズムを搭載して誕生したスーパーカブ。しかしHondaは、発売開始後もさらなる高性能化に取り組みました。1960年にはセルフ式スターターを搭載。エンジンについては高効率化を進め、1964年には燃焼効率にさらに優れたOHCへと進化(C65から順次採用)。1980年代に入ると、より低燃費で経済的なエコパワーエンジンを投入。そして2007年には、50cc用という超小型の電子制御燃料噴射システム「PGM-FI」を搭載し、環境にもハイレベルで対応するなど、現在も高性能化を進めています。また変速機には、さらに操作が楽なリターン機構を加えるとともに、4段式も設定するなど快適な走りを追求。バンクに強いタフアップチューブを装備し、信頼性も向上させました。つねに改良を重ね、時には大きく革新しながら、スーパーカブの進化はこれからも続きます。

# Super Cub

## モデルの進化と展開



ポートカブC240(1962年)



CT50/通称:ハンターカブ(1968年)



MD50/通称:郵政カブ(1973年)



カブ100EX/タイ製輸入販売(1988年)



プレスカブ50 スタンダード(1988年)



リトルカブ(1997年)

# 良品に国境なし。

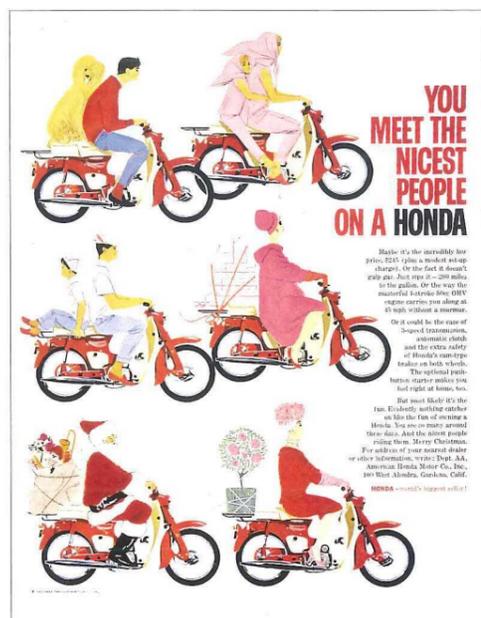
世界で認められなければ、本当に役立つものとはいえない。  
世界進出への基盤を構築した、スーパーカブの海外展開。

発売の翌年には早くも海外へ輸出。  
そして地域に根付いた現地生産へ。

「我が社は世界的視野に立ち、顧客の要請に応じて、性能の優れた、廉価な製品を生産する」。これは1956年に掲げられた社是の一文です。本田宗一郎は創業当初から「世界であって初めて日本一となり得る」と考え、Hondaの技術力を世界レベルで測りながら、つねに海外へ視野を向けていました。創業わずか4年目の1952年、カブF号を台湾・アメリカなどへ初めて輸出。そしてスーパーカブの完成を機に本格的な海外進出を開始しました。国内で販売を始めた翌1959年、米・ロサンゼルスにアメリカン・ホンダモーターを設立し、スーパーカブC100を販売。1961年には台湾でのノックダウン生産を開始してアジアにも進出しました。また、1962年にはヨーロッパにおける日本企業初の現地生産工場、ベルギー・ホンダ・モーターを設立。その後も、さまざまな地域の人々に暮らしの役に立つ製品を提供し、地域の社会にも貢献していくために、現地生産工場を次々に設立しました。こうした展開ができたのも、スーパーカブが高性能かつ高機能を備え、二輪車としての扱いやすさや親しみやすいデザインがあったからこそ。それは「良品に国境なし」というHondaの理念を具現化し、現在にいたっても実証し続けています。後にHondaは四輪生産にも着手し、二輪・四輪・汎用すべての製品において世界へ展開していきますが、その頃にはスーパーカブで構築した現地での生産体制や販売ノウハウといった基盤が、すでに確立されていたのです。



スーパーカブC100をベースにした輸出モデルCA100(1962年)。アメリカではHONDA50と呼ばれ、50ccながらダブルシートが装着された。



1963年より展開した「ナイスエストピープル キャンペーン」の広告。大きな反響を呼び、親から子へのクリスマスプレゼントにもなったという。

## アメリカの若者文化となった、「ナイスエストピープル キャンペーン」。

1959年、スーパーカブをアメリカへ輸出開始。しかも、商社などに委託するのではなく販売会社(アメリカン・ホンダモーター)を設立し、独自の販売網を築くことを念頭にスタートしました。ところが当時のアメリカのオートバイ市場は、日本よりもはるかに小さく、人々の移動手段はすでに自動車一般的になっていました。オートバイはレジャー愛好家やマニアなど、限られた人の乗り物で、さらに500cc以上の大排気量が主流でした。しかしHondaは、「世界経済の中心であるアメリカで成功すれば、世界に広がる」という藤澤武夫の考えのもと、50ccという小さなスーパーカブで市場開拓に果敢に挑戦。他メーカーの同じクラスのオートバイに比べ、4ストロークエンジンは倍以上の馬力を誇り、音も静か。ステップスルーのスタイリングは女性でも手軽に乗れる点をアピールしました。また販売店では、営業スタッフはスーツにネクタイ、サービススタッフは白の作業着を着用。清潔感と礼儀正しい接客を心掛けました。そして、大衆商品として広くアピールするために、他メーカーでは前例のない一般大衆誌や一流誌への大々的な広告キャンペーンを展開。『YOU MEET THE NICEST PEOPLE ON A HONDA(素晴らしき人、ホンダに乗る)』をキャッチフレーズに、若いカップルや親子、主婦といった幅広い人たちがさまざまな目的で“小さなHONDA”に乗る姿を描き、「暮らしに密着した手軽な新しい乗り物」を訴えかけました。その結果大反響を呼び、多くの人々から支持を獲得。1960年代のアメリカを

ない。  
展開。

象徴するバンド、ビーチボーイズの曲にも(その名も『リトルホンダ』)歌われるなど、若者を中心とした文化的アイテムとして受け入れられました。

## これまでに160カ国以上で販売\*されてきた、地域最適「カブ」シリーズ。

世界生産累計台数6,000万台\*。この数字を可能にしたのは、50年という時間の長さだけではなく、さまざまな地域でより広く「カブ」シリーズが愛用されてきたからでもあります。Hondaの理念のひとつ「需要のあるところで生産する」を最初実践したのがスーパーカブでした。1960年代から生産拠点を徐々に拡大。現在ではアジア圏や中・南米を中心に15カ国で生産され、延べ160カ国以上で販売されてきました\*。これらの国・地域によっては、公共交通機関にかわる人々の“足”として、なくてはならない存在です。それだけに、各地域の人たちにとってどんなバイクが最適なのか。それを知り、具現化し、多くの人々が手にできる価格で提供することがとても重要となります。地域に密着した現地生産でなければ、そして基本性能が高いスーパーカブのポテンシャルがなければ、各地域に最適なモデルを生み出すことはできません。水平に近くレイアウトした4ストロークOHCエンジン、自動遠心クラッチ、乗り降りしやすいシート下配置のタンクやステップスルーのデザイン。これらの高性能・高機能な要素を基本的に踏襲しながら、パワー、燃費、クリーン性能の面で効率のよい100ccや125ccを主流に生産。各地域ごとに家族のファーストカーとして、あるいはパーソナルなアイテムとして、よりスタイリッシュな「カブ」シリーズへと成長を続けています。人を乗せ、荷物を載せ、仕事に、通学に、遊びに、街のなかでも未舗装路でも、行きたいところへ自由に移動できる。生活に欠かせないタフな乗り物として、いまこの時間も、さまざまな「カブ」シリーズがさまざまな地域を走りまわっています。 ※2008年4月現在



現地法人を設立した翌年、早くも操業を開始したベルギー・ホンダ・モーター。1963年5月、スーパーカブC100の第1号車がラインオフした。

# Super Cub

## 海外モデルの展開



Biz125ES (125cc)  
生産国:ブラジル



Wave (100cc)  
生産国:中国



Revo (100cc)  
生産国:インドネシア



Supra-X125R (125cc PGM-FI)  
生産国:インドネシア



Wave100S (100cc)  
生産国:タイ



Wave125i (125cc PGM-FI)  
生産国:タイ



Future Neo (125cc)  
生産国:ベトナム



EX5 Dream (100cc)  
生産国:マレーシア

# 地球一<sup>\*</sup>の乗り物として、さらなる進化へ。

## 排出ガスのクリーン化と燃費向上を同時に実現する、スーパーカブに最適な50cc用小型システムを開発

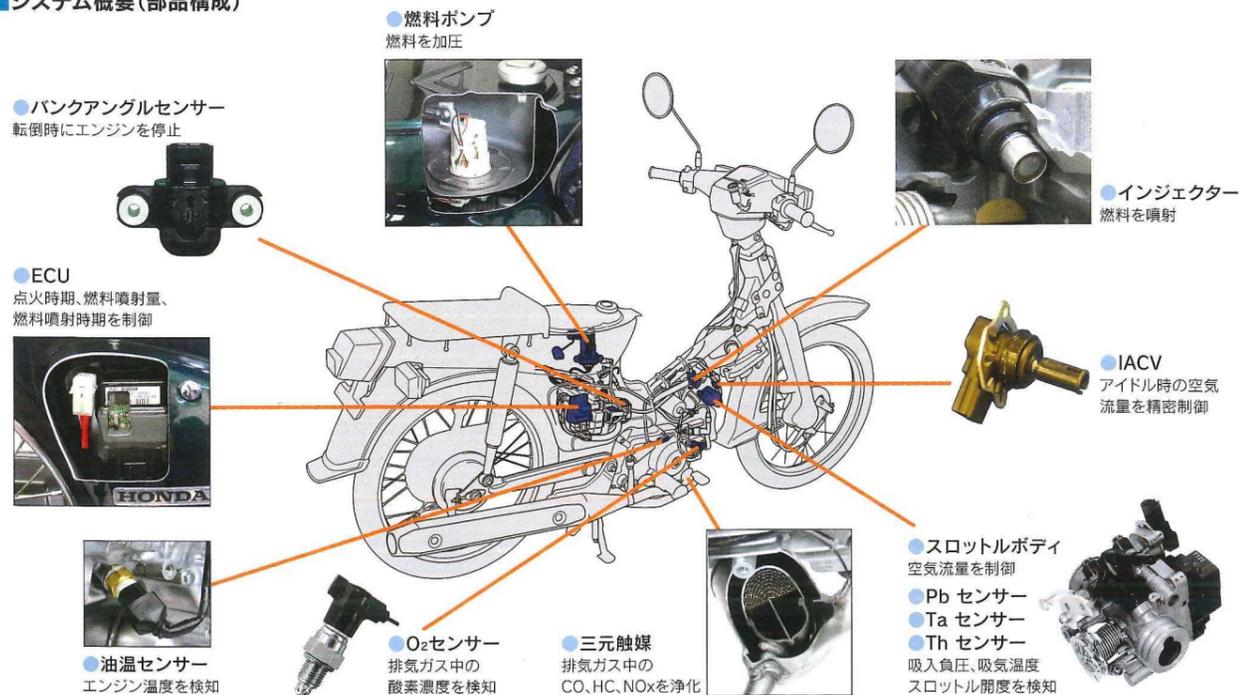
スーパーカブ用のエンジンだからこそ、  
これからの地球のための、大きな進化。

Hondaは、すべての製品づくりにおいて「環境」を最も重要なテーマのひとつと位置付け、研究・開発に取り組んでいます。また、地球環境の保全という社会的な要請が高まるにつれ、二輪車についても排出ガスのクリーン化が求められています。こうしたなかで世界最高水準の環境性能を目指すHondaは、スーパーカブの50ccエンジンに、電子制御燃料噴射システム「PGM-FI」を2007年より搭載。電子制御によってつねに走行状況に最適な燃料供給を行うことで、高出力ながら燃費性能の向上と排出ガスのクリーン化を実現しました。さらに、エネルギーロスを低減するためにオフセットシリンダー配置とし、排出ガスの浄化性能に優れた三元触媒を採用。高効率化、低燃費化、クリーン化を大きく向上させた、これからの時代にふさわしいエンジンとしています。Hondaは、このPGM-FIを2010年末までに全世界で発売する大半の二輪車に搭載する予定です。

わずか0.13mm径のインジェクターを実現した、  
スーパーカブ用小型PGM-FI。

PGM-FIは、システムを構成する部品のサイズや点数、それらを適所に配置するパッケージング上の問題などから、主に大型バイクに採用してきました。一方、50ccという小排気量エンジンでは、ECU(エンジンコントロールユニット)との一体化によるコンパクト化を図り、2003年に世界で初めて4ストローク50ccエンジン用のFIシステム、小型PGM-FIを開発、2004年の「スマート・Dio Z4」に採用しました。しかしスーパーカブへの搭載にあたっては、さらなる高精度化や低コスト化が不可欠でした。そこで、まずは燃料を噴射するインジェクターを3孔式とし、1つの孔径をわずか130ミクロン(0.13mm)に設定。たとえばアイドリング状態では、1回の燃焼で2/1000秒間だけこの孔から燃料を噴射し、しかもこれほど超微量であっても、つねに安定した高精度な燃料噴射を実現しています。さらに、空気流量を制御するスロットルバルブを、18mm径まで細く設定。また、燃料を適切に噴射するための圧力を生み出す燃料ポンプの構造をシンプル化し、部品点数を削減しました。こうした、従来以上のシステムの高精度化やシンプル化、コンパクト化を達成することで、スーパーカブへの搭載を可能にしました。

### システム概要(部品構成)



※エンジン付き乗り物としての生産累計台数

# Super Cub

## 電子制御燃料噴射システム「PGM-FI」。 し、搭載。

電子制御にもかかわらず、  
バッテリーが上がってもキック始動を実現。

新聞や郵便の配達をはじめ、毎日の暮らしのなかで活用されるスーパーカブは、万が一バッテリーが上がっても、キック始動が確実にできる必要があります。PGM-FIのエンジンをキック始動させる場合、キックで発生した電力で、まずECUを起動させて燃料ポンプを動かし、次にインジェクターを作動させて点火させなければなりません。しかし、従来型の50cc用PGM-FIを使用した場合、燃料ポンプでの消費電力が大きく、インジェクターと点火に電気を分配することが困難となります。そこで、スーパーカブでは燃料ポンプの効率をアップさせることで消費電力を抑え、加えてパワーリレーコントロールシステムを採用。キックで発生したわずかな電力を、どの順番で、どのくらい流せば最短で始動できるかをコントロールすることで、キック始動を確実にできるようにしました。しかも、冬場や寒冷地、高地でもキャブレターのような燃料濃度調節が不要で、つねに最適に燃料噴射をコントロール。使い勝手が一段と向上しています。

### 排出ガスの浄化性能をさらに高めるために、 三元触媒を新採用。

PGM-FIによる燃焼効率の向上とともに、排気ガス中の酸素濃度を検知するO<sub>2</sub>センサーなどの採用によって、まずは燃焼ガスそのものをクリーン化。そのうえで、排出ガスの浄化性能を高めるために、三元触媒を採用しました。触媒装置は高温状態のほうが効率が高いため、エンジン直下に設置。熱損失をできるだけ抑え、優れた浄化性能を発揮させることで、スーパーカブのクリーン性能を飛躍的に向上させています。

オフセットシリンダー構造によりフリクションを  
低減し、エネルギー効率を向上。

ピストンのストローク運動によって生じるシリンダーとのフリクション(摺動抵抗)を減らし、エネルギーの損失を低減するために、クランクシャフトに対してシリンダーをオフセット配置としました。これによりシリンダー内圧が最大になる時から燃焼時のストロークまで、コンロッドがシリンダーと平行に近く動くため、摺動抵抗を大幅に低減。さらに、ピストンにはオイル保持性や耐久性もより高める三条痕を設けることで、シリンダーとの摺動抵抗をいっそう低減するなど、エネルギー効率を大幅に向上。高出力、低燃費に貢献しています。また、バルブのロッカーアームにローラーを設置し、カムとの摺動抵抗を低減。吸・排気をよりスムーズに行うことで、燃焼効率の向上に寄与しています。

### エンジン内部のフリクション(摺動抵抗)低減

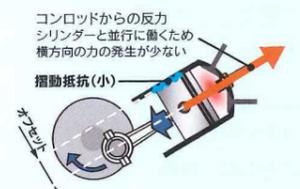
#### ●オフセットシリンダー

##### 従来型のシリンダーレイアウト

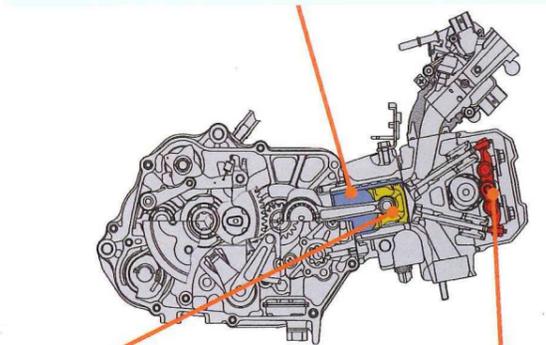


シリンダー内圧が最大になる時に  
コンロッドの角度が斜めになるために、  
ピストンに加わる横方向の力が  
大きくなり、摺動抵抗が増大する。

##### オフセットシリンダー



シリンダー内圧が最大になる時に  
コンロッドの角度が斜めになるために、  
近くなるため、横方向の力が小さく、  
摺動抵抗が減少する。



#### ●ピストン三条痕



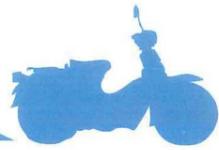
ピストン・シリンダー間の摺動部に  
溝を設けることによりオイルを保持、  
抵抗を下げるのと同時に耐久性を向上。

#### ●ローラーロッカーアーム



ロッカーアームのカムとの摺動面を  
ローラー化し、摺動抵抗を軽減。

# 1958~60's



だれにでも気軽に乗れる高性能バイク、スーパーカブ発進。

誕生直後から、増産に次ぐ増産。

1958年、50cc4ストロークのスーパーカブC100は、大和工場(後の埼玉製作所和光工場)で産声を上げました。販売価格55,000円。他メーカーの2ストローク車よりも1万円ほど高価で、しかも当時の平均給与が月19,180円※にもかかわらず、だれにでも扱いやすく、経済的で信頼性に優れたこの乗り物は、発売と同時に予想をはるかに超える販売台数を記録。生産はすぐさま追いつかなくなり、翌年には浜松製作所でもラインを組むほど増産に次ぐ増産となりました。販売台数はさらに上昇し続けたため、1960年には鈴鹿製作所を設立し生産をすべて移管。本格的な量産体制が整い、ここから日本の各地へ、そして世界へと渡っていきました。

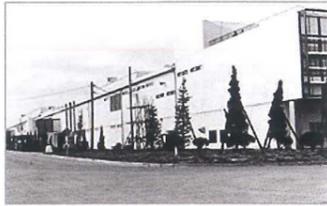
※1958年の製造業における1人平均月額「現金給与総額」(出展:毎月勤労統計調査)



大和工場(1955年当時)



浜松製作所  
スーパーカブC100の  
組み立てライン  
(1959年当時)



鈴鹿製作所  
(1960年当時)



スーパーカブC100(1958年)



スーパーカブC50(1966年) OHCエンジン搭載

ニーズに応えたラインアップの充実。

誕生の年から1960年代の間は、スーパーカブが日に日に進化したところでもあります。1961年のC105(55cc)や1964年のCM90(90cc)、1969年のC70(70cc)と、原付二種モデルをラインアップ。ポートカブC240やCT50(通称:ハンターカブ)なども加えました。メカニズムではエンジンをOHVからOHCへと進化させ、1964年にC65(63cc)を発売。1966年にはC90、C50にも搭載しました。さらには、好評を得ていた自動遠心クラッチに加え、趣味性の高いマニュアルクラッチタイプも用意。1968年のC90、1969年のC50・C70にはポジションランプ、大型のヘッドライトやウインカーの採用といった安全性を考慮するなど、タイプ・装備とも充実した車種展開を図っていきました。

### Honda二輪車の主なあゆみ

●1947 初めてHondaの名が付いた自転車用補助エンジン「A型」(2ストローク・50cc)を生産開始 ●1948 本田技研工業(株)設立 ●1949 Honda初の量産二輪車「ドリームD型」(2ストローク・98cc)生産開始 ●1951 「ドリームE型」(4ストローク・146cc)発売 ●1952 自転車用補助エンジン「カブF型」(2ストローク・50cc)発売 ●1953 「ベンリイ」型(4ストローク・90cc)発売 ●1958 「スーパーカブC100」発売 ●1961 台湾で二輪車のノックダウン生産開始 ●1967 「モンキー」発売/「カブ」シリーズ世界生産累計500万台達成 ●1968 二輪車生産累計1,000万台達成 ●1969 4気筒マルチエンジン搭載「ドリームCB750FOUR」を発売、アメリカ・カナダへ輸出

カタログに見る  
スーパーカブの歴史



1958年



1959年



1962年



1968年

# 70's



モデル・タイプが豊富に揃い、暮らしに社会に大活躍。

新構造のデラックスタイプ登場。

誕生当初から踏襲してきた基本骨格、低床バックボーンフレーム構造+別体タンク。1971年にはこれに加え、合わせ鋼板によるタンク一体式のプレスフレーム構造を開発。この新骨格によって、より流麗なスタイリングを可能にしたDX(デラックス)タイプが登場しました。これにより従来骨格をスタンダードタイプとし、C50・C70・C90それぞれに両タイプを設定。さらにデラックスにはセル付(DXM)タイプも用意し、それぞれ3タイプ、計9バリエーションのスーパーカブへと充実。さまざまな年代の方に、さまざまな用途に、どのタイプも幅広く愛用されるようになりました。従来骨格の人気も根強く、1970年代を通して2種類のボディ骨格が生産されました。



スーパーカブC50 DX(1971年)

新聞や郵便の配達業務に高性能を発揮。

力強い走り、経済的な低燃費、優れた耐久性などから、ビジネスの場でも大いに使用されてきたスーパーカブ。この信頼性が高く評価されるにつれ、さらに使いやすくそれぞれの業務に特化した「カブ」シリーズが誕生します。1971年、新聞配達に適したニュースカブ90を開発(後に50・70も追加)。フロント・リアの大型キャリアや防水バッグ、重量を考慮した大型スタンドなどを装備し、テストでは自転車に比べ350部の配達時間を30~40分短縮可能にしました。また同年、郵政業務用のMD90(MD=Mail Delivery/通称郵政カブ)も開発(後に50・70も追加)。フロント・テレスコピックフォークサスペンションや14インチタイヤを採用するなど、積載性や乗降性に配慮しました。現在でも両モデル(ニュースカブはプレスカブとして)とも、人々の暮らしに毎日欠かすことのできない配達業務をタフにこなしています。



スーパーカブC50 スタンダード(1978年)



MD90/通称:郵政カブ(1971年)

### Honda二輪車の主なあゆみ

●1972 「エルシノアCR250M」発売 ●1974 アメリカで「ゴールドウイング GL1000」発売/「カブ」シリーズ世界生産累計1,000万台達成/「ドリームCB400FOUR」発売 ●1976 「ロードバリエ」発売 ●1978 「ゴリラ」発売

カタログに見る  
スーパーカブの歴史



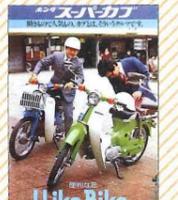
1971年



1972年



1974年



1978年



## 超低燃費へのチャレンジ。リッター180kmを達成。

### 新開発エコノパワーエンジンを搭載。

初代C100が実現したリッター90kmという、当時としては圧倒的な低燃費。Hondaはその後OHVからOHCへと進化させながら、燃費の向上に取り組みました。そして1981年、燃費(エコノミー)と出力(パワー)をともに向上させた「エコノパワーエンジン」を開発し、50・70・90すべてに搭載。シリンダー上部のスキッシュエリアの最適化や燃焼室のコンパクト化により燃焼効率を高め、ピストンやコンロッドの軽量化、カムシャフト回転部のフリクション(摺動抵抗)低減などにより、高出力とともにリッターあたり105km<sup>\*</sup>の低燃費を実現。さらに研究を進め、1982年には150km/ℓ<sup>\*</sup>、そして1983年には180km/ℓ<sup>\*</sup>という驚異的な超低燃費を達成しました。また、1981年からのモデルには、停止時のみトップギアからニュートラルへチェンジ可能な新ロータリーチェンジ機構を採用し、確実な点火とメンテナンスフリーを実現したCDI(電子点火装置)を採用するなど、操作性や信頼性も高めています。<sup>\*</sup>数値はすべて50ccエンジン(30km/h定地走行テスト値)



スーパーカブ50 スタンダード(1981年)  
エコノパワーエンジン搭載



スーパーカブ50 スーパーカスタム(1983年)  
リッター180kmを達成



プレスカブ50 スタンダード(1988年)



カブ100EX(タイ製・1988年)

### 生産効率を大幅に向上。

1981年のモデルからは、スタンダードタイプにも合わせ鋼板のタンク一体プレスによる低床バックボーンフレーム構造を採用し、すべてのボディフレームを統一化。また、新開発のエコノパワーエンジンは、50ccをベースにボアアップした70cc、さらにそれをロングストローク化した90ccと基本構造の共用化を実現しました。こうした設計段階からの統一化を図ることで生産効率を高め、50スーパーカスタムや50ビジネス、プレスカブ50など、より豊富なタイプ設定にもフレキシブルに対応。一方1988年にはタイ生産のカブ100EX(100cc)を輸入販売するなど、バリエーションをいっそう拡大させました。

### Honda二輪車の主なあゆみ

- 1980 「タクト」発売 ●1982 「VF750マグナ」発売 ●1987 メットインタイプの「タクト・フルマーク」発売/二輪車国内生産累計5,000万台達成(世界初)
- 1988 アメリカ製大型オートバイ「ゴールドウイング GL1500」日本で販売開始/タイ製「カブ100EX」日本で販売開始

### カタログに見るスーパーカブの歴史



1981年



1983年



1988年



## 人の気持ちに、地球環境に。スーパーカブ、21世紀への回答。

### もっと気軽に楽しめる、リトルカブ誕生。

1991年、熊本製作所に生産を移管。それに伴い、50にはスタンダード/ビジネス/テラックス/カスタム、70と90にはテラックス/カスタム、さらにプレスカブ50にもスタンダード/テラックスを揃え、計10タイプが1990年代の基本構成となりました。1994年と1995年には再びタイ製のスーパーカブ100を輸入販売し、幅広いニーズに対応。また、1996年にはバンクに強いタフアップチューブを採用し、信頼性もいっそう高めました。そして1997年、スーパーカブの基本性能や基本フォルムを受け継ぎながら、より気軽に親しみやすい、リトルカブが誕生します。前後ともに14インチタイヤを装着して足着き性を向上させ、ボディカラーにはポップなトーンを採用。コンパクトでファッショナブルなスタイルが、若い女性をはじめ多くの方から評価され、現在にいたってもなお、高い人気を獲得しています。



熊本製作所



スーパーカブ50 スタンダード(1996年)  
タフアップチューブ標準装備



リトルカブ(2007年) PGM-FI搭載



スーパーカブ50・50周年スペシャル(2008年)

### 地球一<sup>\*</sup>の乗り物として、さらなる進化。

1990年代後半になると環境問題がクローズアップされはじめ、それにとめない二輪車の国内排出ガス規制「平成10・11年規制」が施行。2ストロークエンジンだけでなく多くの4ストロークにとっても厳しいとされるなか、Hondaは積極的に対応。スーパーカブではキャブレターのセッティングを変更し、ブローバイガス還元装置を採用することでクリアしました。さらに「平成18年国内二輪車排出ガス規制」に対応(原付一種)し、2007年発売モデルから超小型の電子制御燃料噴射システム「PGM-FI」を搭載。地球でいちばん多く愛用されている二輪車として、高水準の環境性能を実現しています。<sup>\*</sup>エンジン付き乗り物としての生産累計台数

### Honda二輪車の主なあゆみ

- 1992 「カブ」シリーズ世界生産累計2,000万台達成 ●1994 電気スクーター「CUV ES」限定販売 ●1997 二輪車世界生産累計1億台達成 ●1999 「ジオルノ クレア」シリーズ発売 ●2000 世界最高水準の環境性能を実現したスポーツバイク「VFR」発売/250ccスクーター「フォルツァ」発売 ●2001 600cc・400cc大型スクーター「シルバーウイング」発売/水冷4ストローク50ccエンジン搭載スクーター「Dio」発売/1,800ccアメリカ製大型スポーツツアラー「ゴールドウイング」発売 ●2002 中国製新型スクーター「トゥデイ」発売/「カブ」シリーズ世界生産累計3,500万台達成 ●2004 PGM-FI搭載の50ccスクーター「スマート・Dio Z4」を発売 ●2005 250ccスクーター「フォルツァ Z」のABS搭載車を発売/二輪車世界生産累計1億5千万台達成/「カブ」シリーズ世界生産累計5,000万台達成 ●2007 二輪車用エアバッグシステムを搭載した「ゴールドウイング<エアバッグ>」を日本で発売 ●2008 オートマチックトランスミッション(HFT)を搭載した大型スポーツクルーザー「DN-01」発売/「カブ」シリーズ世界生産累計6,000万台達成

### カタログに見るスーパーカブの歴史



2005年

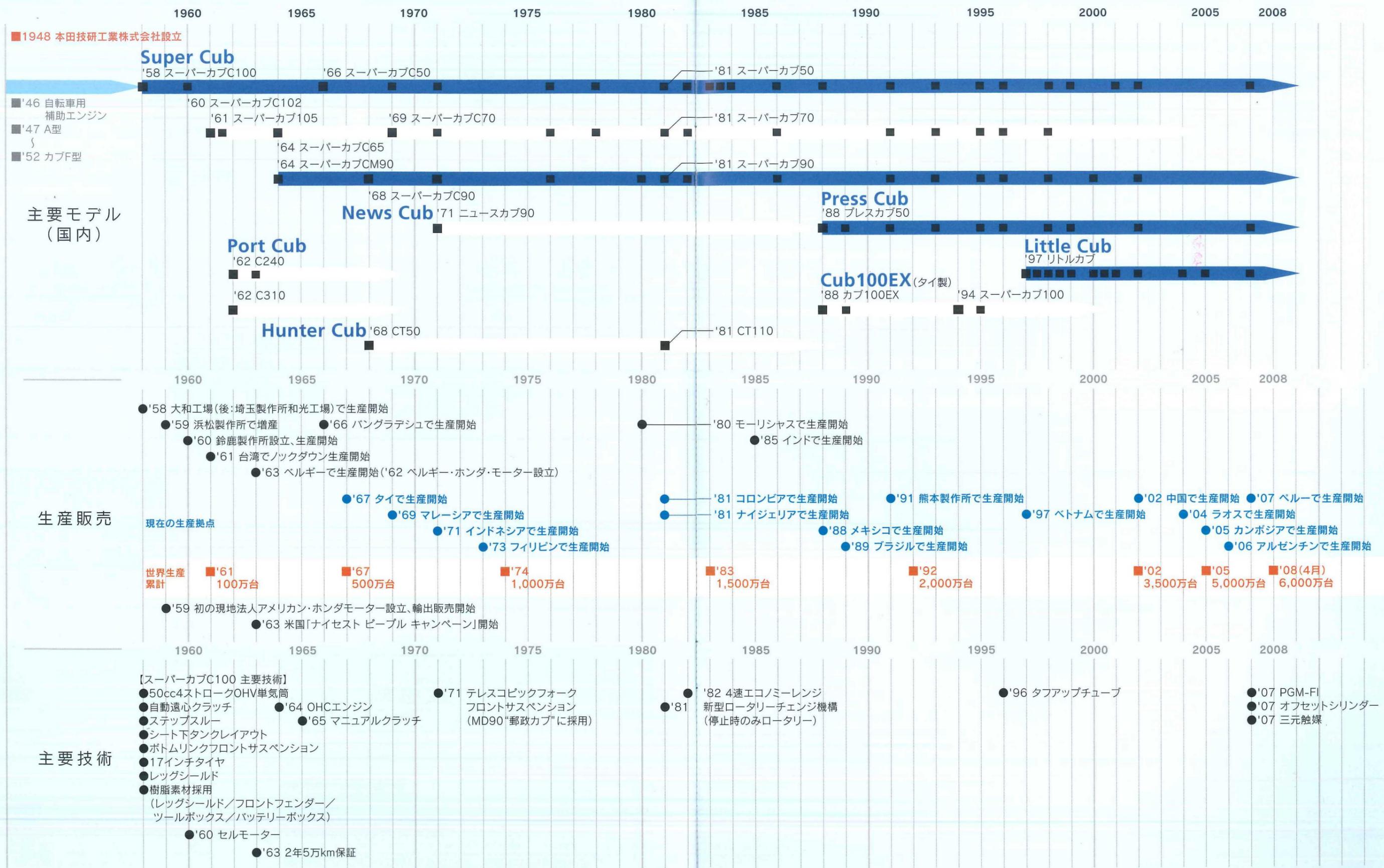


2007年



2008年

# 「カブ」シリーズ50年のあゆみ



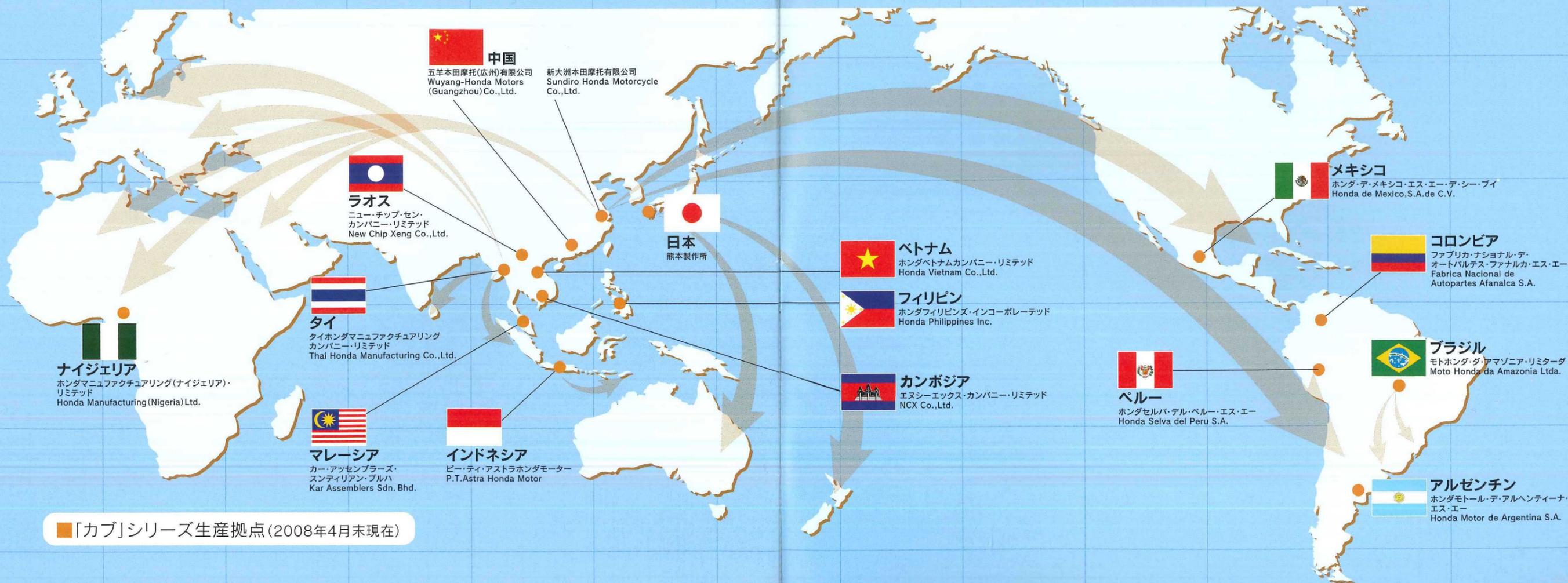
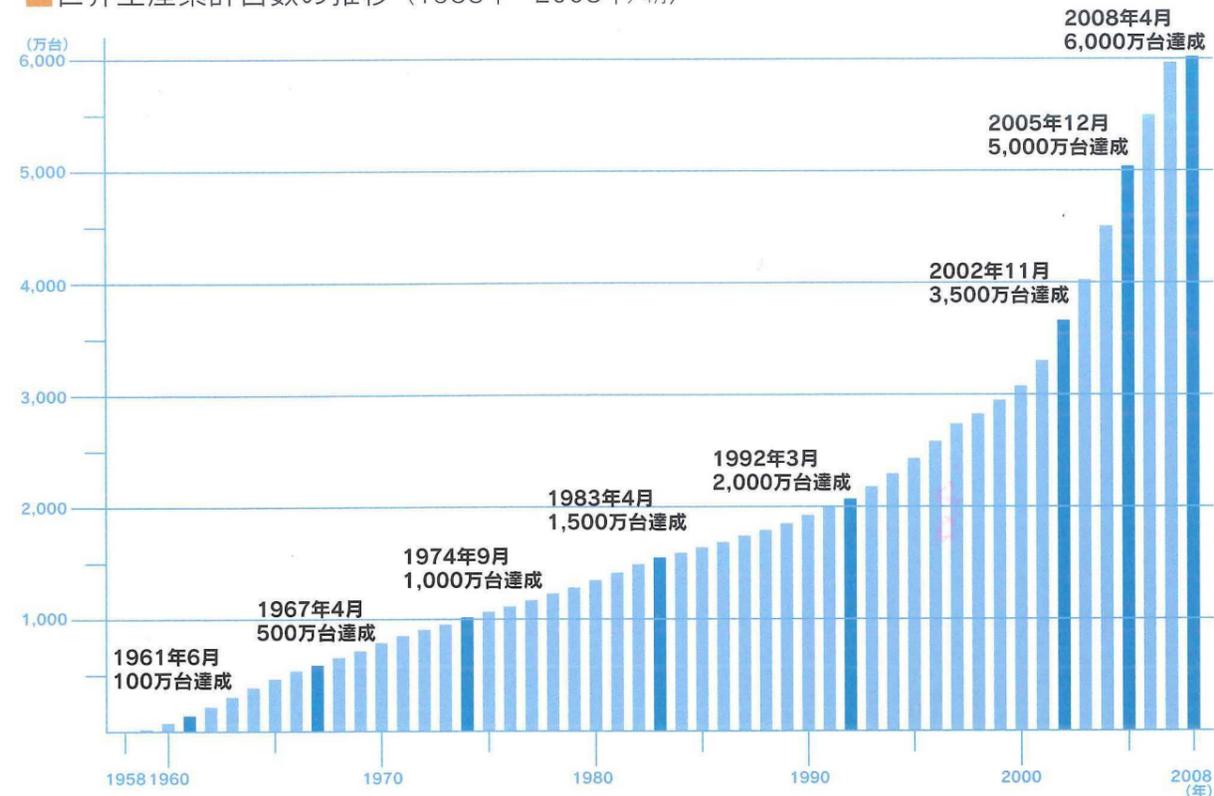
# 生産実績

■「カブ」シリーズ世界生産実績 (2008年4月末現在)

年	生産台数	生産累計台数	年	生産台数	生産累計台数
1958年	24,195	24,195	1984年	431,302	15,956,467
1959年	167,443	191,638	1985年	475,649	16,432,116
1960年	564,365	756,003	1986年	469,077	16,901,193
1961年	661,398	1,417,401	1987年(1月-12月)		
1962年	790,012	2,207,413	1988年(1月-3月)*	573,352	17,474,545
1963年	889,005	3,096,418	1988年度	504,066	17,978,611
1964年	822,719	3,919,137	1989年度	595,611	18,574,222
1965年	790,396	4,709,533	1990年度	734,460	19,308,682
1966年	700,296	5,409,829	1991年度	730,887	20,039,569
1967年	526,238	5,936,067	1992年度	721,701	20,761,270
1968年	660,482	6,596,549	1993年度	1,106,160	21,867,430
1969年	601,441	7,197,990	1994年度	1,142,531	23,009,961
1970年	735,065	7,933,055	1995年度	1,379,099	24,389,060
1971年	625,884	8,558,939	1996年度	1,523,897	25,912,957
1972年	537,867	9,096,806	1997年度	1,550,872	27,463,829
1973年	469,732	9,566,538	1998年度	886,407	28,350,236
1974年	634,942	10,201,480	1999年度	1,230,443	29,580,679
1975年	493,855	10,695,335	2000年度	1,269,734	30,850,413
1976年	472,212	11,167,547	2001年度	2,272,227	33,122,640
1977年	558,634	11,726,181	2002年度	3,604,815	36,727,455
1978年	600,147	12,326,328	2003年度	3,636,067	40,363,522
1979年	520,447	12,846,775	2004年度	4,808,979	45,172,501
1980年	652,239	13,499,014	2005年度	5,370,285	50,542,786
1981年	680,523	14,179,537	2006年度	4,588,614	55,131,400
1982年	749,955	14,929,492	2007年度	4,725,048	59,856,448
1983年	595,673	15,525,165	2008年度(4月のみ)	506,142	60,362,590

\*1986年以前は暦年、1987年はHondaの決算期変更の為、月別計算、1988年度(1988年4月~1989年3月)以降は年度にて計算。

■世界生産累計台数の推移 (1958年~2008年/4月)



■「カブ」シリーズ生産拠点(2008年4月末現在)

# 生産拠点概要

●現地生産開始時期は「カブ」シリーズの生産開始年  
●生産機種は2008年4月現在

## 日本/ 熊本製作所



■生産開始時期 1958年6月 大和工場(後の埼玉製作所和光工場)  
(1959年増産対応 浜松製作所)  
1960年8月～ 鈴鹿製作所に移管  
1991年10月～ 熊本製作所(1976年設立)に移管

■生産機種 スーパーカブ50(50cc PGM-FI),  
スーパーカブ90(90cc),  
リトルカブ(50cc PGM-FI),  
プレスカブ50(50cc PGM-FI)  
郵政カブ/一般未販売, CT110/輸出専用※

■輸出国 ※:オーストラリア、ニュージーランド

## インドネシア/P.T.Astra Honda Motor



■設立 2000年  
■現地生産開始時期 1971年  
■生産機種  
Supra-X125R(125cc PGM-FI)※  
Fit-X(100cc)※  
Revo(100cc)※

■輸出国 ※:東ティモール

## ベトナム/Honda Vietnam Co.,Ltd.



■設立 1996年  
■現地生産開始時期 1997年

■生産機種  
Super Dream(100cc), Future Neo(125cc),  
Future Neo FI(125cc PGM-FI), Wave α(100cc),  
Wave S(100cc), Wave RSV(100cc), Wave RSX(100cc)

## タイ/Thai Honda Manufacturing Co.,Ltd.



■設立 1965年  
■現地生産開始時期 1967年  
■生産機種  
Dream125(125cc),  
Wave100S(100cc)※1,  
Wave100X(100cc),  
Wave125R(125cc),  
Wave125S(125cc)※2,  
Wave125i(125cc PGM-FI)※3,  
Wave125X(125cc),  
Innova125(125cc)/輸出専用※4

■輸出国  
※1:モルジブ、クック諸島 ※2:シンガポール、モルジブ ※3:モルジブ  
※4:イギリス、ドイツ、イタリア、ポーランド、フィンランド、フランス、スペイン、  
ポルトガル、スイス、ハンガリー、トルコ、ギリシャ、スウェーデン、チェコ、  
ノルウェー、アイルランド、クロアチア、デンマーク、ルーマニア、スロバキア、  
イスラエル、ラトビア、ウクライナ、ブルガリア

## 中国/Sundiro Honda Motorcycle Co.,Ltd. Wuyang-Honda Motors(Guangzhou) Co.,Ltd.



■設立 2000年  
■現地生産開始時期 2002年  
■生産機種 Wave(100cc)※1, Wiz(100cc)※2

■輸出国  
※1:コスタリカ、ホンジュラス、アルゼンチン、ペルー、ハイチ、ウルグアイ、  
パラグアイ、ボリビア、グアテマラ、ジャマイカ、ニカラグア、メキシコ、  
モーリシャス、モロッコ、エジプト、サウジアラビア、マダガスカル  
※2:ナイジェリア

## フィリピン/Honda Philippines Inc.



■設立 1973年  
■現地生産開始時期 1973年  
■生産機種  
Wave125S(125cc)  
Wave100(100cc)

## ブラジル/Moto Honda da Amazonia Ltda.



■設立 1975年  
■現地生産開始時期 1989年  
■生産機種 Biz125ES(125cc)※

■輸出国  
※:ウルグアイ、パラグアイ、ペリウ

## メキシコ/Honda de Mexico,S.A.de C.V.



■設立 1985年  
■現地生産開始時期 1988年  
■生産機種 C90(90cc)

## アルゼンチン/Honda Motor de Argentina S.A.



■設立 1978年  
■現地生産開始時期 2006年  
■生産機種  
Wave(100cc),  
Biz C105(105cc)

## ペルー/Honda Selva del Peru S.A.

■設立 2006年 ■現地生産開始時期 2007年  
■生産機種 Wave(100cc)

## ナイジェリア/Honda Manufacturing(Nigeria) Ltd.

■設立 1979年 ■現地生産開始時期 1981年  
■生産機種 Dream(100cc)

## マレーシア/Kar Assemblers Sdn. Bhd.

■現地生産開始時期 1969年  
■生産機種  
EX5 Dream(100cc), Wave100(100cc), Wave125S(125cc)

## カンボジア/NCX Co.,Ltd.

■現地生産開始時期 2005年  
■生産機種  
Wave100(100cc), Wave125(125cc), Dream125(125cc)

## ラオス/New Chip Xeng Co.,Ltd.

■現地生産開始時期 2004年  
■生産機種 Wave100(100cc)

## コロンビア/ Fabrica Nacional de Autopartes Afanalca S.A.

■生産開始時期 1981年  
■生産機種 Wave(100cc), Biz125ES(125cc)

# 参考資料

## スーパーカブ主要モデル価格一覧

年・月	モデル名	価格	年・月	モデル名	価格	年・月	モデル名	価格
1958.08	C100(50cc)	55,000円	1986.07	50 スタンダード	135,000円	1998.12	50 スタンダード	155,000円
1961.08	C105(55cc)	57,000円	50 ビジネス	135,000円	50 ビジネス	155,000円		
1962.07	ポトカブC240	43,000円	50 デラックス	145,000円	50 デラックス	165,000円		
1964.10	CM90	75,000円	50 カスタム	165,000円	50 カスタム	185,000円		
1965.12	90	68,000円	70 デラックス	150,000円	70 デラックス	170,000円		
1966.05	C50	57,000円	70 カスタム	170,000円	70 カスタム	190,000円		
OHC搭載	C65	60,000円	90 デラックス	160,000円	90 デラックス	177,000円		
1968.08	C90	76,000円	90 カスタム	180,000円	90 カスタム	197,000円		
C90M(セル付)	83,000円	1988.02	プレスカブ50 スタンダード	149,000円	プレスカブ50 スタンダード	170,000円		
C50	60,000円	プレスカブ50 デラックス	159,000円	プレスカブ50 デラックス	182,000円			
C50M(セル付)	67,000円	1988.04	50 30周年記念特別仕様車	165,000円	1999.09	50 スタンダード	155,000円	
C70	66,000円	1988.07	カブ100EX(タイ製)	210,000円	50 デラックス	165,000円		
C70M(セル付)	73,000円	1989.05	カブ100EX(タイ製)	208,000円	50 カスタム	185,000円		
1971.01	C50 DX	68,000円	1989.10	プレスカブ50 スタンダード	150,000円	プレスカブ50 スタンダード	170,000円	
C50 DXM(セル付)	75,000円	プレスカブ50 デラックス	160,000円	プレスカブ50 デラックス	182,000円			
C70 DX	74,000円	1991.10	50 スタンダード	145,000円	90 デラックス	177,000円		
C70 DXM(セル付)	81,000円	50 ビジネス	145,000円	90 カスタム	197,000円			
C90 DX	84,000円	50 デラックス	158,000円	50 スタンダード	164,000円			
C90 DXM(セル付)	91,000円	50 カスタム	178,000円	50 スタンダード	159,000円			
1971.03	ニュースカブ90	105,000円	70 デラックス	161,000円	50 デラックス	169,000円		
1976.04	C50 スタンダード	94,000円	70 カスタム	181,000円	50 カスタム	189,000円		
C50 DX	99,000円	90 デラックス	168,000円	50 ストリート仕様	164,000円			
C50 DXM(セル付)	109,000円	90 カスタム	188,000円	プレスカブ50 スタンダード	185,000円			
C70 スタンダード	100,000円	プレスカブ50 スタンダード	162,000円	プレスカブ50 デラックス	205,000円			
C70 DX	106,000円	プレスカブ50 デラックス	172,000円	90 デラックス	175,000円			
C70 DXM(セル付)	115,000円	1993.04	50 スタンダード	149,000円	90 カスタム	189,000円		
C90 スタンダード	114,000円	50 ビジネス	149,000円	50 スタンダード	195,000円			
C90 DX	120,000円	50 デラックス	162,000円	50 デラックス	205,000円			
C90 DXM(セル付)	129,000円	50 カスタム	183,000円	50 カスタム	225,000円			
1978.11	C50 スタンダード	105,000円	70 デラックス	166,000円	プレスカブ50 スタンダード	211,000円		
C50 DX	112,000円	70 カスタム	187,000円	プレスカブ50 デラックス	225,000円			
C50 DXM(セル付)	122,000円	90 デラックス	173,000円					
C70 スタンダード	113,000円	90 カスタム	199,000円					
C70 DX	119,000円	プレスカブ50 スタンダード	167,000円					
C70 DXM(セル付)	128,000円	プレスカブ50 デラックス	177,000円					
1980.03	90	130,000円	1994.01	100(タイ製)	209,000円			
90 セル付	139,000円	1995.02	50 スタンダード	155,000円				
1981.02	50 スタンダード	114,000円	50 ビジネス	155,000円				
50 デラックス	122,000円	50 デラックス	165,000円					
50 デラックス・セル付	132,000円	50 カスタム	185,000円					
70 デラックス	129,000円	70 デラックス	170,000円					
90 デラックス	140,000円	70 カスタム	190,000円					
90 デラックス・セル付	150,000円	90 デラックス	177,000円					
1982.04	50 ST	119,000円	90 カスタム	197,000円				
50 DX	127,000円	プレスカブ50 スタンダード	170,000円					
50 SDX	137,000円	プレスカブ50 デラックス	182,000円					
50 SDX・セル付	148,000円	100(タイ製)	215,000円					
50 STD-PRO	119,000円	1996.12	50 スタンダード	155,000円				
70 SDX	149,000円	50 ビジネス	155,000円					
90 DX	150,000円	50 デラックス	165,000円					
90 SDX	160,000円	50 カスタム	185,000円					
90 SDX・セル付	171,000円	70 デラックス	170,000円					
1983.02	50 スーパーカスタム	144,000円	70 カスタム	190,000円				
50 セル付	155,000円	90 デラックス	177,000円					
1983.04	50 スタンダード	124,000円	90 カスタム	197,000円				
50 デラックス	132,000円	プレスカブ50 スタンダード	170,000円					
50 Pタイプ	124,000円	プレスカブ50 デラックス	182,000円					
1983.10	50 スタンダード	126,000円						
50 デラックス	134,000円							
50 スーパーカスタム	146,000円							
50 スーパーカスタム・セル付	157,000円							
50 ビジネス	126,000円							

●年・月は発売時期 ●価格はメーカー希望小売価格(一部地域を除く。参考価格。消費税を含まず)

## リトルカブ主要モデル価格一覧

年・月	モデル名	価格
1997.08	リトルカブ	159,000円
1998.07	創立50周年記念スペシャル	159,000円
1998.12	リトルカブ	159,000円
	リトルカブ(セル・キック併用)	179,000円
1999.09	リトルカブ	164,000円
	リトルカブ(セル・キック併用)	184,000円
2000.01	リトルカブ	169,000円
	リトルカブ(セル・キック併用)	189,000円
2000.08	リトルカブ	169,000円
	リトルカブ(セル・キック併用)	189,000円
2001.01	リトルカブ	164,000円
	リトルカブ(セル・キック併用)	184,000円
2002.01	リトルカブ	169,000円
	リトルカブ(セル・キック併用)	189,000円
2004.01	リトルカブ	164,000円
	リトルカブ(セル・キック併用)	184,000円
2005.01	リトルカブ	170,000円
	リトルカブ(セル・キック併用)	190,000円
2007.10	リトルカブ	200,000円
PGM-FI搭載	リトルカブ(セル・キック併用)	220,000円

主要諸元	スーパーカブC100(1958年)	スーパーカブ50 スタンダード(2008年)
名称	スーパーカブC100	スーパーカブ50 スタンダード
車名・型式	-	ホンダ・JBH-AA01
全長	1.780m	1.800m
全幅	0.575m	0.660m
全高	0.945m	1.010m
軸距	1.180m	-
シート高	-	0.735m
車両重量	55kg	79kg
乗車定員	1名	1名
燃料消費率	90km/ℓ(時速30km時)	110.0km/ℓ(30km/h 定地走行テスト値)
登坂能力	1/4	-
エンジン型式・種類	空冷4サイクル単気筒OHV	AA02E・空冷4ストロークOHV単気筒
総排気量	49cc	49cm³
最高出力	4.5HP/9,500rpm	2.5kW[3.4PS]/7,000rpm
最大トルク	0.34kg・m/8,000rpm	3.8N・m[0.39kg・m]/5,000rpm
燃料供給装置形式	-	電子式(電子制御燃料噴射装置(PGM-FI))
点火装置形式	高圧電気点火	フルランジスタ式バッテリー点火
燃料タンク容量	3.0ℓ	3.4ℓ
変速機形式	前進三段常時噛合式	常時噛合式3段リターン(停車時のみロータリー式)
タイヤサイズ(前/後)	2.25-17/2.25-17	2.25-17 33ℓ/2.25-17 33ℓ
ブレーキ形式(前)	右手動内括式	機械式リテーティング・トレーリング
(後)	右手動内括式	機械式リテーティング・トレーリング
懸架方式(前/後)	-	ボトムリンク式/スイングアーム式
フレーム形式	-	バックボーン式

●両モデルとも発売当時のカタログ表記による主要諸元。「-」については記載なし。



本田技研工業株式会社 広報部  
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1  
TEL(03)5412-1512/FAX(03)5412-1545  
URL <http://www.honda.co.jp/>